



LAND
TIROL

Verkehr in Tirol Bericht 2025

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	Verkehrslage im Tiroler Straßennetz	10
1.3	Maßnahmen im Güterverkehr	12
1.3.1	Lkw-Dosiersystem	12
1.3.2	Schwerverkehrskontrollen	15
1.4	Maßnahmen am niederrangigen Verkehrsnetz Tirols	17
2	Schiene	
2.1	Österreich	19
2.2	Tirol	19
2.3	Brenner	20
2.3.1	Gütervolumen	20
2.3.2	Transportarten	21
2.4	Rollende Landstraße (RoLa)	21
2.5	Trassenbelegung Unterinntal	22
3	Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsprogramm	
3.1	Verkehrsverbund Tirol	23
3.2	Bahninfrastrukturprojekte 2025	27
3.2.1	Tirol Vertrag II	27
3.2.2	Brenner Basistunnel	29
3.3	Straßen- und Regionalbahn im Großraum Innsbruck	30
3.4	Zillertalbahn	32
3.5	Achenseebahn	33
3.6	Rad- und Fußverkehr	34
3.7	Tiroler Mobilitätsprogramm „Tirol Mobil“	39
3.8	Verkehrssicherheitsfonds	41
3.9	Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025–2034	42
4	Alpenquerender Güterverkehr	
4.1	Verkehrsentwicklung am Brenner	45
4.2	Verkehrsentwicklung alpenquerende Korridore (iMONITRAF!)	46
4.3	Europäische Verkehrspolitik	46
4.3.1	EUSALP	46
4.3.2	iMONITRAF!	47
4.3.3	Weitere Aktivitäten in der grenzüberschreitenden Verkehrskoordination	48
5	Anlagen	

Abkürzungen

A	Autobahnen
ASFiNAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
AST	Anschlussstelle
B	Landesstraßen B
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
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)
FCD	Floating-Car-Daten
FGZ	Fahrgastzahlen
GPRS	General Packet Radio Service
GPS	Global Positioning System/Globales Positionsbestimmungssystem
HAST	Haltestelle
IG-L	Immissionsschutzgesetz-Luft
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnbahn GmbH
JDTV	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 Kombiniertes Verkehr)
S	Schnellstraßen
SLZ	Sattel- und Lastzüge (Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)
TBM	Tunnelbohrmaschine
UKV	Unbegleiteter Kombiniertes 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 Statistiken sowie Informationen zu Projekten des Jahres 2025.
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 2025, die durch die AustriaTech im Auftrag des BMIMI jährlich aufbereitet wird, lag zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht vor.

Im Vergleichszeitraum 2023/2024 nahm der Verkehr an allen Straßen (Autobahnen und Schnellstraßen sowie Landesstraßen B) im gesamten Bundesgebiet um +1,4 Prozent zu. Der Anstieg im Werktagszeitbereich lag bei +0,9 Prozent und jener im Urlaubszeitbereich bei +1,3 Prozent.

Am stärksten nahm der Verkehr an Sonn- und Feiertagen zu. Hier kam es zu einem Mehrverkehr im Ausmaß von +3,2 Prozent.

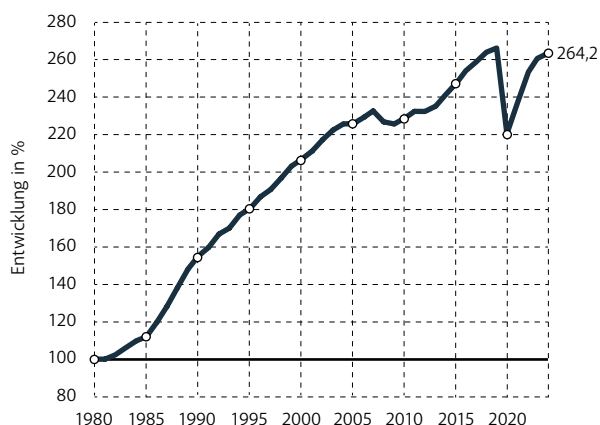


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich.

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-Übertragung an die Verkehrsdatenbank des Landes Tirol gesendet und stehen dort im Anschluss für unterschiedlichste Analysen bereit.

Die Verkehrsentwicklung in Tirol verzeichnet gegenüber dem Jahr 2024 einen Zuwachs von + 1,5 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens. Während die Erhöhung an den Landesstraßen L und B bei + 1,6 Prozent liegt, wurde am hochrangigen Straßennetz der ASFINAG eine Zunahme von + 1,3 Prozent gemessen.

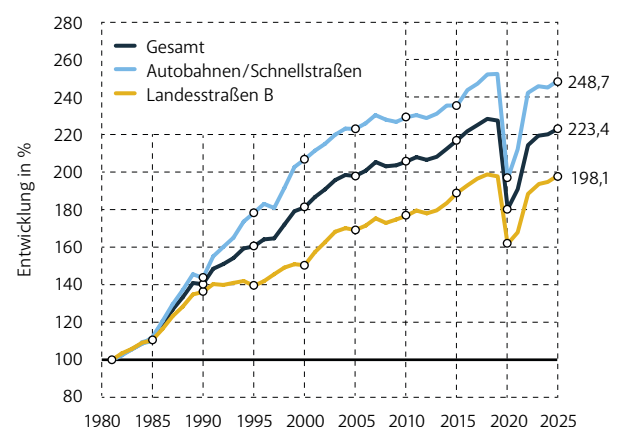


Abb. 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol.

Arlberg

Durch die Tunnelsperren in den Jahren 2023 und 2024 kam es zu einer Verkehrsverlagerung auf die B197 Arlbergstraße. Die Wiedereröffnung des Tunnels im November 2024 führte zu einer Rückverlagerung auf die S16 Arlbergschnellstraße.

Entlang der S16 Arlbergschnellstraße wurden bei der Mautstelle mit 8.720 Kfz täglich um +132,4 Prozent an Fahrten mehr verzeichnet. Im Bezugsjahr 2024 lag das Jahresmittel noch bei rund 3.750 Fahrten am Tag.

Über den Pass fuhren im vergangenen Jahr 2025 rund 2.530 Kfz im Tagesschnitt und somit um -62,1 Prozent gegenüber dem Jahr 2024. Dies bedeutet rund 4.140 Fahrten am Tag weniger als noch zu Zeiten der Tunnelsperre.

Bei der Messstelle St. Anton-Guhlbücke (B197 Arlbergstraße) wurden im abgelaufenen Jahr rund 6.820 Kfz/24 Stunden gezählt. Das entspricht einem Rückgang von -32,8 Prozent und somit rund -3.350 Fahrten täglich.

Brenner

Entlang der B182 Brennerstraße nahm der Verkehr um +5,5 Prozent zu. Der stärkste Zuwachs wurde im Nahbereich zur Staatsgrenze Italien am Querschnitt Brennersee wahrgenommen. Hier stieg der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV) um rund 700 Fahrten täglich an. Der JDTV liegt für das Jahr 2025 bei rund 4.040 Kfz/24 Stunden.

Fernpass

Unter Berücksichtigung aller sechs Dauerzählstellen entlang der B179 Fernpassstraße war ein Rückgang des Verkehrs um -1,1 Prozent zu erkennen. Während der Lermooser Tunnel mit +8,3 Prozent und einem JDTV von rund 12.730 Kfz/24 Stunden aufgrund der Tunnelsperren aus dem Jahr 2024 einen starken Zustieg verzeichnete, kam es an allen anderen Querschnitten zu Abnahmen. Bei Nassereith-Fernstein wurde ein geringes Minus von -0,6 Prozent erfasst. Der Jahresmittelwert für 2025 lag bei rund 14.640 Fahrten am Tag.

Lechtal

Entlang der B198 gab es gegenüber dem Vorjahr nur geringfügige Veränderungen. Der JDTV liegt an diesem Zählquerschnitt nun bei rund 11.150 Fahrzeugen täglich, während 2024 noch rund 11.320 Kfz täglich die Zählstelle passierten.

In Höfen gab es hingegen einen Zuwachs von +1,3 Prozent. Der JDTV liegt nun bei 5.150 Kfz/24 Stunden.

Reschenpass

Im vergangenen Jahr kam es zu einer Steigerung des Verkehrs über die B180 Reschenstraße um +2,4 Prozent. Der starke Rückgang auf Grund von Bauarbeiten im Bereich des Finstermünztunnels wurde in die Berechnung nicht miteinbezogen.

Am Reschenpass stieg das Verkehrsaufkommen um ebenfalls +2,4 Prozent, der aktuelle JDTV liegt nun bei rund 5.470 Kfz Fahrten täglich.

Achensee

Der Verkehr stieg entlang der B181 Achenseestraße um +2,5 Prozent gegenüber dem Bezugsjahr 2024 an. Am geringsten war der Zuwachs in Grenznähe zu Deutschland an der Verkehrszählstelle Achenkirch. Mit +0,8 Prozent Zunahme liegt das Jahresmittel nun bei rund 5.500 Fahrten täglich.

Zillertal

Die Verkehrsentwicklung an der B169 Zillertalstraße zeigt eine leichte Zunahme von +0,4 Prozent im Vergleich zu 2024. Der Messquerschnitt beim Brettfalltunnel wurde aber aufgrund von Bauarbeiten und dem dadurch geschuldeten starken Rückgang von -16,9 Prozent auf einen JDTV in Höhe von rund 14.120 Kfz/24 Stunden in der Berechnung nicht berücksichtigt.

In Fügen nahm der Verkehr um +2 Prozent zu. Das tägliche Verkehrsaufkommen stieg somit von rund 19.070 Kfz/24 Stunden auf 19.460 Kfz-Fahrten im Tagesschnitt.

Bei Ramsau wurde hingegen eine Abnahme im Verkehr beobachtet. Mit einem Minus von -2,6 Prozent liegt der aktuelle JDTV nun bei 14.665 Fahrzeugen täglich, die den Messquerschnitt passierten.

Einen Anstieg im Verkehr gab es auch an der L6 Tuxer Straße bei Mayrhofen-Finkenberg. Hier liegt der JDTV für 2025 nun bei rund 5.070 Kfz/24 Stunden. Das entspricht einer Zunahme von +3,5 Prozent.

Ötztal

Die B186 Ötztalstraße verzeichnete eine Verkehrszunahme in Höhe von +3,3 Prozent. Die Zuwächse liegen in Oetz und Umhausen bei +3 Prozent und in Sölden bei +4 Prozent.

In Oetz – am Taleingang des Ötztals – liegt der JDTV 2025 nun bei rund 14.540 Fahrten täglich. In Sölden beträgt die absolute Zunahme bei einem JDTV von rund 7.000 Kfz/24 Stunden rund 270 Fahrten am Tag.

Osttirol

Werden alle Verkehrszählstellen in Osttirol betrachtet, ergibt sich eine Zunahme bei den Kfz-Fahrten im Ausmaß von +3,1 Prozent. Am Felbertauern wurden an der Mautstelle rund 4.610 Kfz täglich gezählt.

Im Nahbereich zur italienischen Grenze bei Sillian stieg der Verkehr ebenfalls an. Mit +3,0 Prozent liegt der JDTV für 2025 nun bei rund 6.700 Kfz/24 Stunden.

1.1.3 Radverkehr in Tirol

Erstmalig wurde 2025 auf Basis geprüfter Daten die Berechnung der Entwicklung des Radverkehrs in Tirol durchgeführt. Die Grundlage dafür bildet das Zählstellenkollektiv des Landes Tirol sowie der Stadt Innsbruck. In ganz Tirol nahm der Radverkehr um +2,9 Prozent zu. Im Stadtgebiet von Innsbruck lag der Zuwachs bei +2,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. In einer landesweiten Betrachtung ohne der Stadt Innsbruck nahm der Radverkehr um +3,7 Prozent gegenüber dem Jahr 2024 zu.

Die Entwicklung des Radverkehrs wird stark beeinflusst durch externe Faktoren wie Temperatur bzw. Niederschlag.

Das Zählstellenkollektiv wurde im Jahr 2025 durch die neue Radverkehrszählstelle bei der neuen Steinbrücke in Schwaz erweitert. Mittels einer FLIR-Thermokamera kann neben der Brücke auch der Verkehr auf dem R3 Innradweg gezählt werden.



Neben den Jahreswerten inklusive Entwicklungsraten werden in der Anlage 14 dieses Berichts auch die bereitgestellten Daten der Stadt Innsbruck angeführt.

Die im Jahresdurchschnitt meist befahrene Zählstelle im Stadtgebiet von Innsbruck liegt auch im vergangenen Jahr mit rund 3.980 Radfahrerinnen und Radfahrern am Burggraben. Am Spitzentag, dem 25. Juni 2025 wurden hier rund 8.250 Räder gezählt.

Der Innradweg ist im Bereich der Haller Straße mit rund 1.350 Überfahrten am höchsten frequentiert. Am stärksten Tag des vergangenen Jahres passierten 3.030 Radfahrerinnen und Radfahrer den Messquerschnitt.

In Osttirol wurde am R4 Drauradweg im Bereich des Falkensteinerstegs (Lienz Drauweg) ein Jahresmittelwert von rund 460 Rädern gezählt. Dies ist natürlich stark geprägt durch die Spitzentage im August. Am 18. August 2025 wurden rund 3.900 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt.

1.1.4 Güterverkehr Tirol

Im Jahr 2025 nahm der Lkw-Verkehr im gesamten Bundesland im Vergleich zu 2024 insbesondere im Oberland nach der Wiedereröffnung des Arlbertunnels zu. Beim Lkw-Güterverkehr (LkwGV) betrug die Zunahme +5 Prozent. Bei den Sattelkraftfahrzeugen und Lastkraftwagen mit Anhänger (SLZ) war die Zunahme tirolweit mit +7 Prozent noch etwas ausgeprägter. Bei der Auswertung der Güterverkehrsentwicklung auf den Autobahnen und Schnellstraßen hatte die Sperre des Arlbertunnels noch größere Auswirkungen. Dort nahm der LkwGV um +7 Prozent und bei den SLZ um +9 Prozent zu. Bei den Landesstraßen stagnierte die Entwicklung des LkwGV, wohingegen der SLZ nur gering um +1 Prozent zunahm.

Bei einer räumlich getrennten Betrachtung der Inntalautobahn (A12) waren im Unterland sowohl beim LkwGV als auch beim SLZ geringfügige Abnahmen von -2 Prozent zu beobachten. In Schwaz wurden täglich (Montag bis Sonntag) rund 8.470 LkwGV/24 Stunden gezählt.

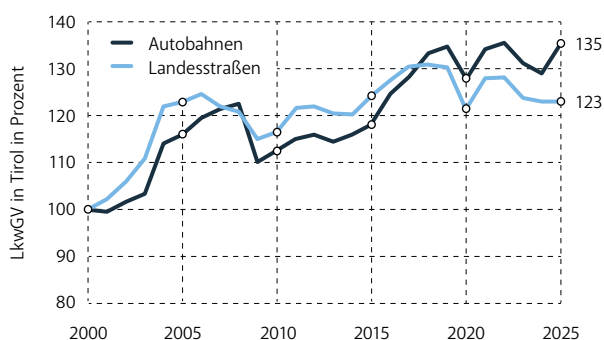


Abb. 1-3: Güterverkehrsentwicklung in Tirol.

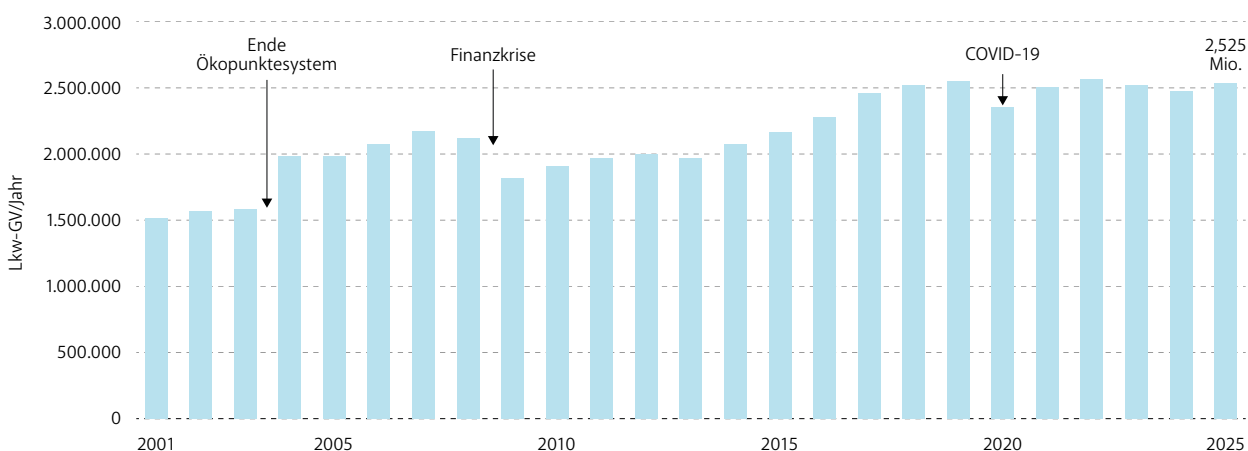


Abb. 1-4: Verkehrsentwicklung Lkw-Straßengütertransit über den Brenner.

Im Oberland (A12) gab es, bedingt durch die Öffnung des Arlbertunnels nach der Sperre aufgrund von Sanierungsarbeiten von 15. April bis 22. November 2024 erwartungsgemäß im Jahr 2025 wieder deutliche Zunahmen beim Lkw-Verkehr. Der LkwGV nahm hier um +17 Prozent und der SLZ sogar um +25 Prozent zu. Im Jahr 2025 wurden bei Kematen ca. 3.860 LkwGV/24 Stunden gezählt. Im Vergleich zum Jahr 2022 – also vor den Teilsperren des Arlbertunnels in den Jahren 2023 und 2024 – war dieser Querschnitt im Jahr 2025 um ca. 140 LkwGV/24 Stunden weniger frequentiert, was einer Abnahme von -4 Prozent gegenüber 2022 entspricht.

Auf der Brennerautobahn (A13) gab es im Jahr 2025 an der Hauptmautstelle Schönberg eine Zunahme in Höhe von +2 Prozent im Lkw-Verkehr (Mautkategorien 2, 3 und 4). Die Hauptmautstelle Schönberg passierten täglich (Montag bis Sonntag) rund 7.470 Lkw der Mautkategorien 2, 3 und 4. Mit ca. 6.630 SLZ/24 Stunden waren es täglich durchschnittlich rund 150 SLZ/24 Stunden mehr als im Jahr 2024 (+2 Prozent). **Im Jahr 2025 fuhren rund 2.525 Millionen Lkw (+3 Prozent) über den Brenner** (Querschnitt Brennersee der A13 ohne Lkw der RoLa Wörgl-Brennersee). Gegenüber dem Rekordjahr 2022 wurden im Jahr 2025 ca. 40.000 LkwGV weniger über den Brenner registriert. 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 uneingeschränkten Durchfahrt im Jahr 2025 kam es am **Arlberg (S16)** zu ausgeprägten Zunahmen im SLZ-Verkehr (+ 83 Prozent). In Grins fuhren durchschnittlich rund 1.640 LkwGV/24 Stunden. Das sind um 470 LkwGV/24 Stunden (+40 Prozent) mehr als im Vergleichsjahr 2024.

Auf der **Fernpassroute (B179)** gab es beim Lkw-Aufkommen im Jahr 2025 gegenüber 2024 Abnahmen, die u. a. auch im Zusammenhang stehen mit der Wiedereröffnung des Arlbergtunnels und einer Rückverlagerung des Lkw-Verkehrs dorthin. Der LkwGV nahm an allen Zählstellen durchschnittlich um -3 Prozent und der SLZ um -5 Prozent ab, wobei den Fernpass im Jahr 2025 etwa 1.300 LkwGV/24 Stunden (-125 LkwGV/24 Stunden) und davon rund 720 SLZ/24 Stunden (-50 SLZ/24 Stunden) passierten.

Die **Mieminger Straße (B189)** in Tarrenz wurde im Jahr 2025 im Mittel von ca. 450 LkwGV/24 Stunden (-6 Prozent) befahren; davon waren etwa 170 SLZ (-11 Prozent). Auch hier ist u. a. die Rückverlagerung des Lkw-Verkehrs zur S16 Arlbergschnellstraße nach der Sperre des Arlbergtunnels für die Abnahmen im Jahr 2025 verantwortlich. Im Mittel nahm der SLZ an den Zählstellen der B189 zwischen Telfs und Imst um ca. -1 Prozent ab.

Auf der **Tiroler Straße (B171)** wurde im Mittel aller Zählstellen beim LkwGV eine Stagnation und beim SLZ eine Zunahme von +3 Prozent registriert. An der Zählstelle Thaur wurden ca. 1.050 LkwGV/24 Stunden (+4 Prozent) und davon rund 220 SLZ/24 Stunden (+8 Prozent) am Querschnitt erfasst, wobei die überproportionalen Zunahmen u. a. mit den Bauarbeiten auf der parallel verlaufenden A12 Inntalautobahn im Jahr 2025 und den Verkehrsverlagerungen auf die B171 in diesen Bereich im Zusammenhang stehen.

An der **Reschenstraße (B180)** nahm der LkwGV nach den Abnahmen im vergangenen Jahr aufgrund von Sperren im Jahr 2025 im Mittel erneut um -2 Prozent und auch der SLZ um -4 Prozent ab. Am Reschenpass wurden im Jahr 2025 täglich 260 LkwGV/24 Stunden gezählt. Bei den SLZ waren es dort mit rund 125 SLZ/24 Stunden um 5 SLZ weniger als im Jahr 2024.

In **Sölden (B186)** fuhren im Jahr 2025 ca. 260 LkwGV/24 Stunden und damit um +4 Prozent mehr als im Vorjahr.

In **Scharnitz (B177)** nahm der LkwGV im Jahr 2025 um +10 Prozent auf rund 380 LkwGV/24 Stunden zu. Bei den SLZ gab es dort mit ca. 110 SLZ/24 Stunden eine Zunahme von +20 Prozent (20 SLZ/24 Stunden mehr).

An der **Achenseestraße (B181)** stieg das Verkehrsaufkommen beim LkwGV im Jahr 2025 durchschnittlich um ca. +6 Prozent. An der Zählstelle Achenkirch wurden rund 270 LkwGV/24 Stunden gezählt. Mit 96 SLZ/24 Stunden wurden 2025 um 2 SLZ/24 Stunden mehr erfasst als im Jahr zuvor.

Auf der **Loferer Straße (B178)** nahm der LkwGV um +3 Prozent und der SLZ um +8 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Im Jahr 2025 fuhren in Bocking ca. 1.570 LkwGV/24 Stunden (+5 Prozent) und ca. 970 SLZ/24 Stunden (+6 Prozent).

An der **Pass-Thurn-Straße (B161)** in Oberndorf stagnierte der LkwGV. Beim SLZ lagen die Zunahmen bei +4 Prozent (ca. 630 LkwGV/24 Stunden und rund 230 SLZ/24 Stunden).

In Osttirol nahm sowohl der LkwGV als auch der SLZ entlang der **Drautalstraße (B100)** gegenüber dem Jahr 2024 geringfügig um je -2 Prozent ab. An der Zählstelle Lienz fuhren durchschnittlich 460 SLZ/24 Stunden (-3 Prozent). An der Felbertauernstraße (B108) in Ainet gab es hingegen Zunahmen beim LkwGV (+10 Prozent) sowie beim SLZ (+8 Prozent).

1.2 Verkehrslage im Tiroler Straßennetz

Analyse auf Basis von Floating-Car-Daten

Einführung und Datenbasis

Seit Dezember 2023 werden für Salzburg, Tirol und Vorarlberg flächendeckend Floating-Car-Daten (FCD) systematisch erfasst, gespeichert und ausgewertet. Dabei handelt es sich um anonymisierte, GPS-basierte Fahrzeugdaten, die insbesondere Informationen zu Position und Geschwindigkeit im Straßennetz aufzeichnen. Diese Daten ermöglichen eine kontinuierliche, netzweite Abbildung des Verkehrsgeschehens im motorisierten Individualverkehr und erweitern die bestehende Datenbasis wesentlich um zeitlich hochaufgelöste Informationen zum Verkehrsfluss.

Im Gegensatz zu klassischen Verkehrszählungen, die punktuell an einzelnen Querschnitten oder Streckenabschnitten erfolgen, liefern FCD Informationen über ganze Streckenverläufe hinweg. Dadurch können Reisezeiten, Geschwindigkeitsverläufe und Verkehrszustände im Netz deutlich differenzierter und zeitlich genauer dargestellt werden.

Zu berücksichtigen ist, dass FCD keine vollständige Verkehrserhebung darstellen. Die Daten basieren auf einer Stichprobe von Fahrzeugen und werden aus einer Grundgesamtheit abgeleitet. Aussagekraft und Genauigkeit hängen daher insbesondere von der Datenverfügbarkeit, der Netzabdeckung und dem Aggregationsniveau ab.

Nutzen für die Verkehrsbeobachtung

Die Floating-Car-Daten ermöglichen insbesondere folgende Auswertungen:

- Analyse von Reisezeiten und deren Schwankungen auf Hauptverkehrsachsen
- Erkennung und räumlich-zeitliche Einordnung von Stau- und Überlastungssituationen
- Analyse von Entstehung, Dauer und Ausbreitung von Verkehrsbeeinträchtigungen
- Verbesserte Beurteilung der Wirkung verkehrslenkender Maßnahmen

Bedeutung für Planung und Modellierung

Die Floating-Car-Daten werden zunehmend in folgenden Bereichen eingesetzt:

- Verkehrsmonitoring: laufende Beobachtung der Verkehrslage und Identifikation wiederkehrender Engpässe
- Maßnahmenbewertung: Analyse der Wirkung von Dosierungen, Baustellen, Sperren und Verkehrsmanagementmaßnahmen
- Verkehrsmodell Tirol: Kalibrierung und Validierung insbesondere hinsichtlich Reisezeiten und Netzbelastungen
- Grenzüberschreitende Betrachtung: bessere Abbildung der Zuflusssdynamiken in das Tiroler Straßennetz

Insbesondere für die Modellkalibrierung des Verkehrsmodells Tirol stellen FCD eine wichtige Ergänzung dar. Sie bilden die tatsächlichen Reisezeiten im gesamten Straßennetz ab und ermöglichen dadurch einen direkten Abgleich mit den vom Modell berechneten Zeitwiderständen.

Erweiterung des Untersuchungsraums

Die Datengrundlage wurde inzwischen über das Tiroler Landesgebiet hinaus erweitert und umfasst auch wesentliche Abschnitte der angrenzenden Regionen, insbesondere in Bayern.

Diese Erweiterung ist für die Verkehrsbeobachtung in Tirol sehr wichtig, da sich wesentliche Veränderungen im Verkehrsfluss – insbesondere auf den nördlichen Zulaufstrecken der Inntalachse – außerhalb des Landesgebiets abspielen. Durch die Einbeziehung dieser Bereiche kann das Verkehrsgeschehen insgesamt und zusammenhängend betrachtet werden.

Ausblick

Mit der kontinuierlichen Speicherung, Qualitätssicherung und methodischen Weiterentwicklung der Floating-Car-Daten steht dem Land Tirol eine zunehmend leistungsfähige Grundlage für die Verkehrsbeobachtung zur Verfügung.

Die Kombination aus klassischen Zähldaten, Modellierungsergebnissen und FCD ermöglicht eine deutlich verbesserte und ganzheitliche Analyse des Verkehrsgeschehens – insbesondere im grenzüberschreitenden Kontext und entlang stark belasteter Transitachsen.

Zukünftig ist vorgesehen, die FCD verstärkt für die strategische Verkehrsplanung zu nutzen. Ziel sind eine frühzeitige Erkennung von Entwicklungen und eine stärker evidenzbasierte Ableitung von Maßnahmen im Verkehrsmanagement.

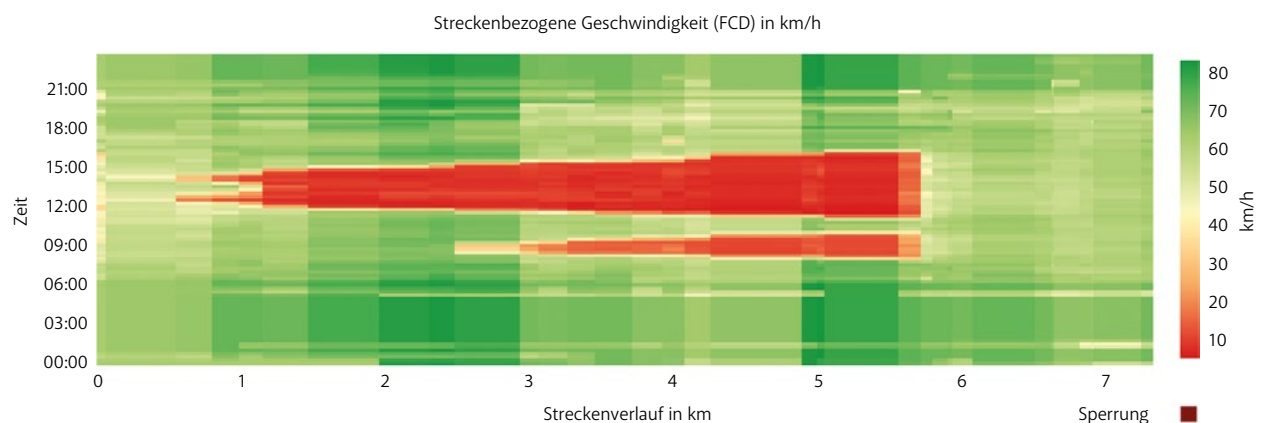


Abb. 1-5: Darstellung der Geschwindigkeitsverteilung auf der B181 Achenseestraße an einem Tag mit sehr hoher Verkehrsbelastung. Die Heatmap zeigt die räumliche und zeitliche Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten und ermöglicht die Identifikation von Streckenabschnitten mit reduzierten Geschwindigkeiten bzw. eingeschränktem Verkehrsfluss. Quelle: Eigene Auswertung TRAFF-X.impact (Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung)

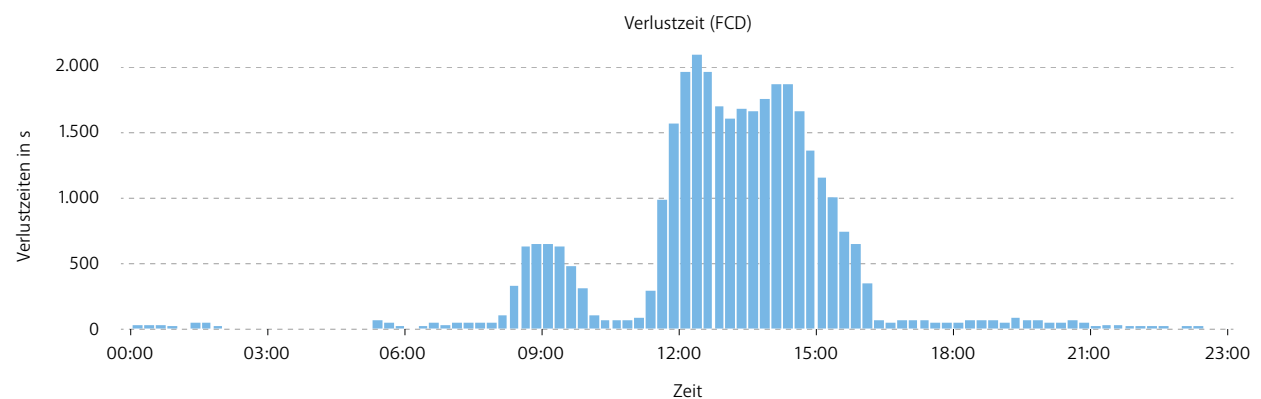


Abb. 1-6: Beispielhafte Darstellung der räumlichen und zeitlichen Verteilung der ermittelten Verlustzeiten auf der B181 Achenseestraße an einem Tag mit sehr hoher Verkehrsbelastung. Die Auswertung zeigt die zeitlichen Verzögerungen im Verkehrsablauf und ermöglicht eine Bewertung der verkehrlichen Beeinträchtigungen entlang des Streckenverlaufs. Quelle: Eigene Auswertung TRAFF-X.impact (Land Tirol, Abteilung Mobilitätsplanung)

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 Schwerverkehrsaufkommen an den Folgetagen erheblich beeinflussen. Ebenso spielen erhöhte Warenströme vor Weihnachten eine Rolle bei der Planung.

Auch für die Planungen der Dosierungen des Jahres 2025 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 Erhebungen 2025 wurde der dringende Dosierbedarf für verschiedene idealtypische und über das Analyseverfahren prognostizierte Tage – nicht zuletzt auch im Zusammenhang mit den Einschränkungen durch die Bauarbeiten bei der Luegbrücke – bestätigt.

Der Dosierkalender wird mit mehreren Monaten Vorlaufzeit über die Medien sowie direkt 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 Extremwetter- und Elementarereignissen oder bei Verkehrsbehinderungen durch kurzfristig erforderliche Baustellen, kann das



Abb. 1-7: Luftaufnahme der Dosierung bei Kufstein Nord. Quelle: Land Tirol/Simon Rainer

Lkw-Dosiersystem auch ad hoc eingesetzt werden, um Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss möglichst aufrechtzuerhalten. Auch diese Maßnahmen werden angekündigt, sobald sie absehbar sind.

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 Güter-

ströme nicht umsetzbar. Während der morgendlichen Spitzenzeiten werden die Lkw, die den Dosierungspunkt passieren dürfen, gezielt gedrosselt, 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.

		Start	Ende	Dauer
1. Halbjahr 2025				
07.01.25	Dienstag	05:00	10:00	05:00
13.01.25	Montag	06:00	12:15	06:15
16.01.25	Donnerstag	10:15	14:00	03:45
27.01.25	Montag	05:00	09:00	04:00
28.01.25	Dienstag	16:15	19:30	03:15
03.02.25	Montag	05:00	09:00	04:00
10.02.25	Montag	05:00	10:00	05:00
13.02.25	Donnerstag	09:45	11:00	01:15
17.02.25	Montag	05:00	10:00	05:00
24.02.25	Montag	05:00	09:30	04:30
25.02.25	Dienstag	06:45	09:00	02:15
03.03.25	Montag	05:00	10:30	05:30
10.03.25	Montag	05:00	10:00	05:00
18.03.25	Dienstag	16:30	17:15	00:45
24.03.25	Montag	10:00	10:30	00:30
11.04.25	Freitag	11:00	12:00	01:00
14.04.25	Montag	05:00	10:00	05:00
23.04.25	Mittwoch	05:00	09:00	04:00
24.04.25	Donnerstag	05:00	09:45	04:45
26.04.25	Samstag	13:30	15:00	01:30
28.04.25	Montag	05:00	09:30	04:30
19.05.25	Montag	10:30	12:15	01:45
30.05.25	Freitag	05:00	10:00	05:00
03.06.25	Dienstag	05:00	10:00	05:00
04.06.25	Mittwoch	05:00	08:30	03:30
05.06.25	Donnerstag	05:00	09:30	04:30
10.06.25	Dienstag	05:00	11:30	06:30
11.06.25	Mittwoch	05:00	09:30	04:30
12.06.25	Donnerstag	05:00	09:30	04:30
12.06.25	Donnerstag	13:45	14:00	00:15
12.06.25	Donnerstag	16:00	17:00	01:00
16.06.25	Montag	05:00	12:30	07:30
17.06.25	Dienstag	05:00	09:00	04:00
20.06.25	Freitag	05:00	13:00	08:00

		Start	Ende	Dauer
2. Halbjahr 2025				
02.07.25	Mittwoch	14:30	17:30	03:00
02.07.25	Mittwoch	18:45	21:00	02:15
07.07.25	Montag	05:00	11:00	06:00
14.07.25	Montag	05:00	11:30	06:30
21.07.25	Montag	05:00	10:00	05:00
28.07.25	Montag	05:00	11:00	06:00
01.09.25	Montag	05:00	11:00	06:00
08.09.25	Montag	05:00	09:30	04:30
10.09.25	Mittwoch	12:00	17:00	05:00
15.09.25	Montag	05:00	12:00	07:00
22.09.25	Montag	05:00	10:00	05:00
23.09.25	Dienstag	07:00	10:00	03:00
29.09.25	Montag	05:00	09:30	04:30
06.10.25	Montag	05:00	09:30	04:30
28.10.25	Dienstag	05:00	09:30	04:30
05.11.25	Mittwoch	05:00	09:00	04:00
05.11.25	Mittwoch	13:00	18:00	05:00
06.11.25	Donnerstag	09:15	11:45	02:30
11.11.25	Dienstag	07:15	12:30	05:15
12.11.25	Mittwoch	05:00	14:30	09:30
19.11.25	Mittwoch	05:00	09:00	04:00
25.11.25	Dienstag	07:30	11:00	03:30
26.11.25	Mittwoch	05:00	08:00	03:00
28.11.25	Freitag	16:00	18:30	02:30
02.12.25	Dienstag	12:15	15:30	03:15
09.12.25	Dienstag	05:00	11:00	06:00
12.12.25	Freitag	10:00	14:00	04:00

Jahressumme:

Durchschnittliche Dauer:

Rot = Sonderdosierung

258 h

4 h 32 min

Abb. 1-8: Dosierte und -stunden 2025.

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Geplante/ angekündigte Tage	27	32	24	35	38	41	40	36
Jahressumme	104 h	180 h	96 h	171 h	223 h	171 h	166 h	193 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	5 h 22 min
Alle Dosiertage	25	35	24	41	43	44	50	57
Jahressumme	101 h	204 h	96 h	218 h	276 h	191 h	206 h	258 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	4 h 32 min

Abb. 1-9: Dauer der Dosierung und Summe der Dosierstunden im Vergleich.

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

Lkw-Dosierung 2025

Auch im Jahr 2025 trug die Lkw-Dosierung in Kufstein wesentlich dazu bei, den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf Tirols hochrangigem Straßennetz zu gewährleisten.

Die 36 vorab festgelegten und angekündigten Tage mit Dosierungen, die durch das verkehrstechnische Auswahlverfahren bestimmt wurden, konnten planmäßig umgesetzt werden. Zusätzlich mussten an 21 Tagen kurzfristig Sonderdosierungen eingesetzt werden.

Diese außerordentlichen Dosierungen waren u. a. erforderlich durch baustellenbedingte starke Rückstauerscheinungen auf der A13, mehrere Pannen- und Unfallgeschehen auf der A13 und der italienischen A22 bis hin zu einem Lkw-Brand sowie durch kräftige Schneefälle. An zwei geplanten Dosiertagen musste an den Nachmittagen zusätzlich eine Sonderdosierung umgesetzt werden.

Im Vergleich zum Vorjahr wurde an 7 Tagen mehr dosiert (2024: 50 Tage, 2025: 57 Tage), die Summe der Stunden mit aktiver Dosierung erhöhten sich auf 258 Dosierstunden im Jahr 2025 (206 Dosierstunden im Jahr 2024). Die durchschnittliche Dosierdauer stieg leicht auf 4 Stunden und 32 Minuten (2024: 4 Stunden und 7 Minuten). Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche Dosierdauer noch 6 Stunden und 25 Minuten.

Lkw-Dosierung im zeitlichen Verlauf

Nachfolgende Darstellung zeigt die historischen Tage mit Dosierungen der Jahre 2017–2025. Dabei wird zwischen den Pilotversuchstagen im Jahr 2017/2018 (gelb), den im Dosierkalender angekündigten Tagen mit Dosierungen (blau) sowie den zusätzlichen Tagen mit Dosierungen (rot) unterschieden. Klar zu erkennen ist dabei die pandemiebedingt niedrige Anzahl im Jahr 2020. Nach der Pandemie stiegen die Verkehrszahlen insbesondere im Güterverkehr jedoch schnell.

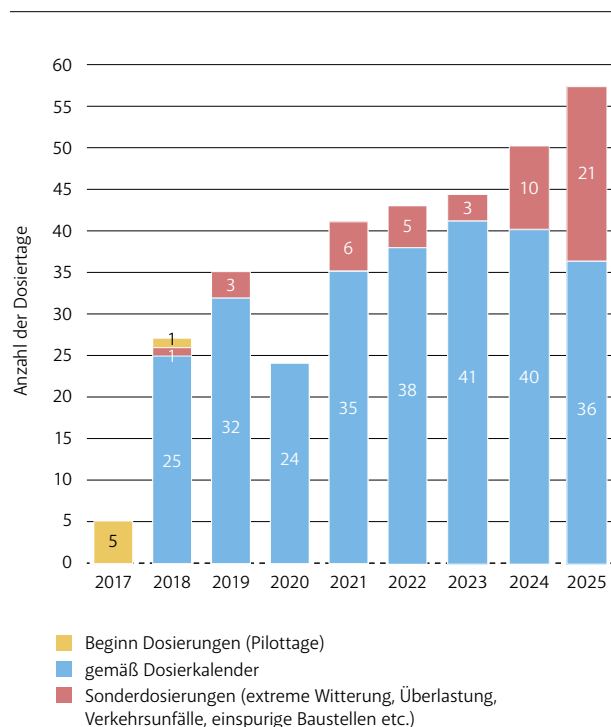


Abb. 1-10: Anzahl der Tage mit Dosierungen 2017–2025.

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 2025 wurden mit mehr als 66.500 Arbeitsstunden erneut umfangreiche Kontrollen durchgeführt. So verzeichnete die Exekutive allein entlang der Autobahnen in Radfeld 7.095 und in Kundl 7.030 Einsatzstunden. Zukünftig ist zudem geplant, an der Kontrollstelle Kundl neue Anlagen zur automatischen Vermessung und Verwiegung von Lkw zu installieren. Auch an den Kontrollstellen entlang der Landesstraßen finden umfassende Kontrollen statt. Ein Auszug der Einsatzstunden: Musau 2.133, Leisach 1.376, Nauders 1.218, Kontrollplatz Nassereith 1.530. Hier 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 Prüfzugs 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 2025 kam der mobile Prüfzug der ASFiNAG in Tirol wie bereits in den vergangenen Jahren 150 Tage – und damit um 38 Tage mehr als grundsätzlich vorgesehen – zum Einsatz. Dafür wurden von Seiten des Landes Tirol rund 55.000 Euro zur Verfügung gestellt.

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 mit intensiven Kontrollen sowohl auf Autobahnen als auch im Sekundärstraßennetz. Dabei werden Lenk- und Ruhezeiten,



Abb. 1-11: An den Kontrollplätzen und Kontrollflächen in Tirol finden intensive Verkehrsüberwachungen statt.

Quelle: „Die Fotografen“

Fahrtauglichkeit der Lenkerinnen und Lenker, Fahrzeugzustand, Bereifung, Geschwindigkeitseinhaltung und Ladungssicherung verstärkt überprüft.

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.

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. 1-12: An den Kontrollstellen wird auch der technische Zustand der Fahrzeuge überprüft, da technische Mängel ein großes Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellen. Quelle: „Die Fotografen“

Anzeigen und Organstrafverfügungen 2025

Die Tiroler Polizei investierte im Jahr 2025 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 einen besonderen Schwerpunkt. Aber auch auf dem übrigen Straßennetz fanden regelmäßig Schwerverkehrskontrollen statt.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt über 62.000 Anzeigen im Schwerverkehr erstattet. Die meisten Anzeigen ergaben sich aus Missachtung von Lenk-/Ruhezeiten, Überschreiten von Gewichtslimits, Ausrüstungsmängeln, mangelhafter Ladungssicherung, Mängeln an Lenkung, Bremsen, Achsen oder Rahmen und fehlenden EU-Lizenzen. Rund 13.000 technische Mängel wurden im Jahr 2025 festgestellt. Darüber hinaus wurden bei Schwerverkehrslenkerinnen und -lenkern neben den Anzeigen auch noch 4.226 Organstrafverfügungen (vor Ort zu bezahlende Verwaltungsstrafen) eingehoben. Die Zunahme der Anzeigen im Schwerverkehr ist primär darin begründet, dass mit der letzten Verordnungsänderung im Bereich Lenk-/Ruhezeiten ein deutlich verlängerter Kontrollzeitraum eingeführt wurde. Im Rahmen der Gefahrgutkontrollen mussten 1.825 Delikte wegen Verletzung der Gefahrgut-Vorschriften 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: 1.294 (2024: 1.488)
- Übertretungen des sektoralen Fahrverbots: 233 (2024: 467)
- Übertretungen von Sonderfahrverboten und des Wochenendfahrverbots: 1.732 (2024: 1.600)

1.4 Maßnahmen am niederrangigen Verkehrsnetz Tirols

Im Jahr 2025 wurden durch das Land Tirol die bestehenden Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsaufkommens auf dem niederrangigen Straßennetz weiterentwickelt und optimiert. Ziel dieser Maßnahmen war es, unerwünschten Ausweichverkehr noch wirksamer zu unterbinden, die Verkehrsflüsse weiter zu stabilisieren und die Erreichbarkeit für die lokale Bevölkerung sowie Einsatzkräfte nachhaltig sicherzustellen. Aufbauend auf den Erfahrungen des Vorjahres konnten insbesondere die Abstimmung der Maßnahmen und deren Wirkung weiter verbessert werden.

Fahrverbote zur Lenkung des Verkehrs

Zur weiteren Entschärfung der Verkehrssituation in besonders belasteten Regionen wurden in den Bezirken Kufstein, Schwaz, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Reutte und Imst die bestehenden rund 40 Fahrverbote für Ausweichverkehre fortgeführt und punktuell nachgeschärft. Die Maßnahmen wurden zielgerichteter ausgestaltet und laufend evaluiert, wodurch eine noch effektivere Lenkung des überregionalen Durchreiseverkehrs (beispielsweise neuer Lkw-Kontrollcheckpoint in Pettnau, neuer Kontrollplatz in Patsch etc.) erreicht werden konnte. Die Geltungszeiträume sowie die betroffenen Standorte wurden auf Basis aktueller Verkehrsdaten und Verkehrserfahrungen noch präziser angepasst. Die Kontrolle der Fahrverbote erfolgte weiterhin durch die Exekutive, wobei die Zusammenarbeit mit den Straßenaufsichtsorganen weiter intensiviert und organisatorisch verbessert wurde.

Einsatz von Dosierampeln zur Verkehrsflussoptimierung

Zur weiteren Entlastung stark frequentierter Straßen wurde der Einsatz von Dosierampeln ausgeweitet und technisch weiterentwickelt. Die Anlagen (z.B. 5 zusätzliche Dosierampeln an der B182) ermöglichen eine noch feinere Steuerung des Verkehrsflusses, indem sie situationsabhängig gezielt Lücken im Verkehrsaufkommen schaffen. Dadurch konnte die Durchfahrt für die ansässige Bevölkerung sowie für Hilfs- und Rettungsdienste weiter verbessert werden. Die zugrundeliegenden Verkehrserfassungssysteme wurden weiter optimiert, wodurch eine raschere und präzisere Aktivierung bei Erreichen definierter Schwellenwerte sichergestellt werden konnte.

Verkehrskonzept für die Luegbrücke und den Brennerkorridor

Die eingeschränkte Verkehrsführung auf der Luegbrücke der A13 Brennerautobahn machte im Jahr 2025 ein abgestimmtes Verkehrskonzept für den gesamten Brennerkorridor erforderlich. Die im Vorjahr entwickelten Maßnahmen wurden weiter verfeinert und noch besser aufeinander abgestimmt. Insbesondere das Zusammenspiel von Dosierampeln, Fahrverboten und sonstigen verkehrslenkenden Eingriffen konnte optimiert werden, wodurch eine insgesamt stabilere Verkehrsabwicklung erreicht wurde.

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 und die Beschilderung verbessert. 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 im Jahr 2025 in enger Abstimmung mit den Einsatzorganisationen und Straßenerhaltern. Die Koordinationsprozesse wurden weiter verbessert, wodurch eine noch raschere Reaktionsfähigkeit auf verkehrsbedingte Entwicklungen erreicht werden konnte. Dies trug wesentlich dazu bei, Verkehrsprobleme rasch zu erkennen und somit sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Erreichbarkeit der Regionen auf hohem Niveau sicherzustellen.

Mit diesen weiterentwickelten Maßnahmen leistete das Land Tirol im Jahr 2025 erneut einen wesentlichen Beitrag zur effektiven Lenkung des Verkehrs und zur nachhaltigen Sicherstellung der Mobilität für Bevölkerung und Einsatzkräfte.

2 Schiene

2.1 Österreich

Laut Statistik Austria wurde **im Jahr 2025 im österreichischen Schienennetz** von allen (in- und ausländischen) Eisenbahnverkehrsunternehmen **ein Gütervolumen von 96.161.650 Nettotonnen befördert**. Das sind ca. +1,8 Prozent mehr als 2024 (94.417.959 Nettotonnen).¹

Die Transportleistung stieg im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2024 (20,995 Milliarden Tonnenkilometer) **um +2,6 Prozent auf 21,536 Milliarden Tonnenkilometer**.

Bezogen auf den Quellzielverkehr wurden im Jahr 2025 im Inland 28,481 Millionen Tonnen, beim Transit 29,985 Millionen Tonnen, beim Import 20,950 Millionen Tonnen und beim Export 16,746 Millionen Tonnen Güter transportiert (Quelle: Statistik Austria – Schienengüterverkehr).

Im direkten Vergleich mit allen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden von der Rail Cargo Austria im Jahr 2025 61.877.000 Tonnen transportiert. Dies entspricht einem Rückgang um ca. -1,6 Prozent (2024: 62.914.000 Tonnen).² Die Transportleistung sank von 13,04 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2024 auf 12,84 Milliarden Tonnenkilometer (ca. -1,5 Prozent).

1) Gemäß Artikel „Schienengüterverkehr 2025 leicht gestiegen“ der Pressemitteilung 14 164-083/26 der Statistik Austria wurde der Wert revidiert. Im Vorjahresbericht wurde der Wert 94.430.903 Nettotonnen genannt.

2) Im Verkehrsbericht 2024 wurden 62.934.000 Tonnen genannt. In aktuellen Unterlagen wurde dieser Wert auf 62.914.000 Tonnen revidiert.

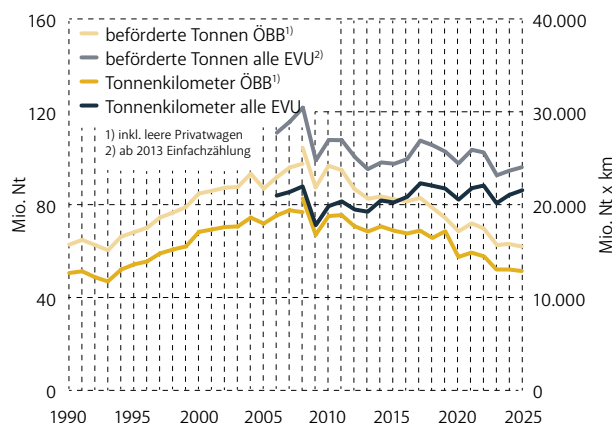


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich.

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

2.2 Tirol

Im Jahr 2025 gab es **an den Tiroler Bahnhöfen** ein Güteraufkommen von 12,72 Millionen Tonnen. Gegenüber dem Jahr 2024 (12,34 Millionen Tonnen) wurden **somit +378.843 Tonnen (+3,1 Prozent) mehr umgeschlagen**.

Der höchste Güterumschlag war mit 4,94 Millionen Tonnen am Bahnhof Wörgl (inklusive des Containerterminals Wörgl) zu verzeichnen. Von dieser Menge entfielen 4,59 Millionen Tonnen auf die „Rollende Landstraße“ (RoLa). Am Bahnhof Brennersee wurden 4,22 Millionen Tonnen RoLa-Transporte umgeschlagen.³

Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall in Tirol (Hall i. T. Bahnhof + Hall i. T. CCT: 0,74 Millionen Tonnen), Zirl (0,40 Millionen Tonnen), Kirchbichl (0,38 Millionen Tonnen), Jenbach (0,33 Millionen Tonnen), Innsbruck (Haupt- und Westbahnhof: 0,38 Millionen Tonnen) und Steinach a. Br. (0,32 Millionen Tonnen).

Der Hauptanteil der umgeschlagenen Güter entfällt auf die RoLa. Während im Jahr 2024 auf der RoLa 8,50 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden, lag dieser Wert im Jahr 2025 bei 8,82 Millionen Tonnen und damit um 3,8 Prozent höher. Der sonstige Güterumschlag betrug im Jahr 2025 3,90 Millionen Tonnen. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber dem Jahr 2024 von 0,047 Millionen Tonnen.

3) Die Werte sind inklusive leerer Güterwagen. Aus diesem Grund wurden trotz weniger Lkw-Transporte auf der RoLa mehr Güter umgeschlagen.

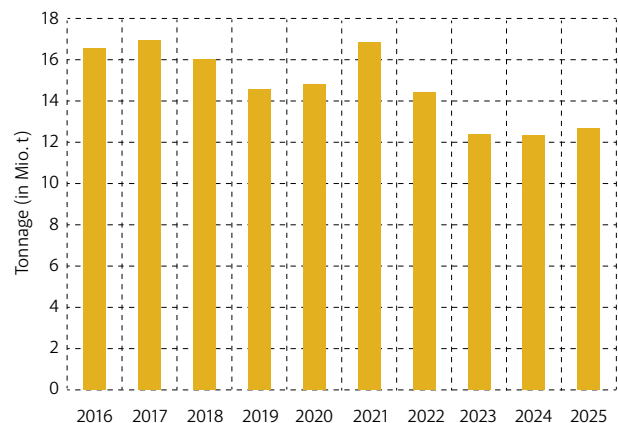


Abb. 2-2: Güterumschlag in den Bahnhöfen von Tirol.

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.

Während 2024 12,79 Millionen Netto-Nettotonnen transportiert wurden, so waren es im Jahr 2025 13,67 Millionen Netto-Nettotonnen. Somit konnte eine Steigerung von +6,9 Prozent erreicht werden.

Die 13,67 Millionen Netto-Nettotonnen teilen sich auf die einzelnen Segmente wie folgt auf: **Auf der RoLa wurden 2,01 Millionen Netto-Nettotonnen** (dies entspricht einem Minus von 0,044 Millionen Netto-Nettotonnen zum Jahr 2024), **beim unbegleiteten kombinierten Verkehr wurden 8,95 Millionen Netto-Nettotonnen** (dies entspricht einem Plus von 0,35 Millionen Netto-Nettotonnen zum Jahr 2024) und

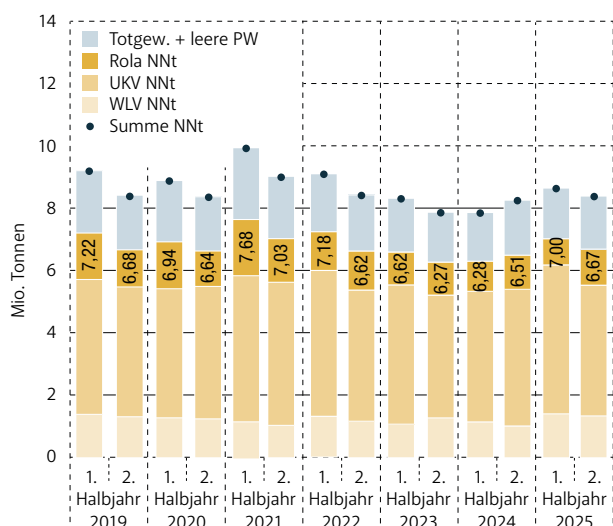


Abb. 2-3: Transportarten am Brenner, halbjährlich.

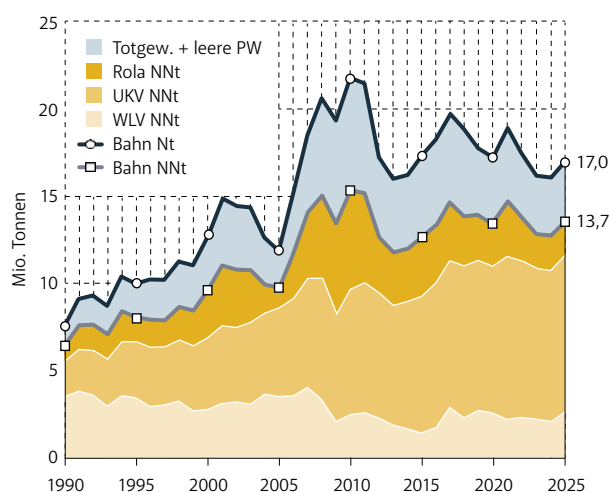


Abb. 2-4: Schienentransport am Brenner.

Transportarten	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Rola NNT	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	2,01
Rola Totgewicht	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	1,45
Rola Nt	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	3,46
UKV NNT	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	8,95
UKV Totgewicht	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	1,83
UKV Nt	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	10,78
Kombiverkehr Nt	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	14,23
WLV NNT	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	2,72
leere Privatwagen	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	0,00
Bahn Nt	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	16,95
Bahn NNT	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	13,67
Totgewicht + leere Privatwagen	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	3,28

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.

2.4 Rollende Landstraße (RoLa)

Entwicklung

im Wagenladungsverkehr 2,72 Millionen Netto-Nettotonnen (dies entspricht einem Plus von 0,58 Millionen Netto-Nettotonnen zum Jahr 2024) transportiert.

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

Die Gesamttonnage der Bahn (Fracht- und Totgewicht, also Nettotonnen) **betrug im Jahr 2025 am Brenner 16,95 Millionen Nettotonnen.** Der Anteil des Totgewichts (zum Beispiel Eigengewicht bei der RoLa, Sattelaufleger, Privatwagen) lag bei 19 Prozent (2024 waren es 20,0 Prozent).

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

Im Jahr 2025 konnten auf der RoLa-Brennerachse 102.035 Lkw transportiert werden. Dies bedeutet ein Rückgang gegenüber dem Jahr 2024 um -0,8 Prozent (-860 Lkw).

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

Von der Gesamtheit aller RoLa-Lkw entfallen 91,8 Prozent auf die Relation Wörgl-Brennersee und 8,2 Prozent auf die Relation Wörgl-Trento.

Der Auslastungsgrad der gefahrenen RoLa-Züge betrug im Jahr 2025 im Mittel 69,75 Prozent. Im Jahr 2024 lag dieser Wert bei 75,60 Prozent. Vom Betreiber wurden 2025 9.416 Züge bestellt (geplant). Aufgrund von Frachtmangel fuhren lediglich 8.032 Züge.

Auswirkungen des sektoralen Fahrverbots auf die Rollende Landstraße

Der Anteil der RoLa am gesamten Brenner-Lkw-Transit lag 2025 bei 4,05 Prozent (2024 4,16 Prozent).

Ca. 28,3 Prozent der von der RoLa transportierten Güter sind vom sektoralen Fahrverbot betroffen.

Die Abbildung 2-6 zeigt die Entwicklung der RoLa-Anteile quartalsweise seit 2020.

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

2.3.2 Transportarten

Im Jahr 2025 wurden am Brenner 65 Prozent des Schienengüterverkehrs im unbegleiteten kombinierten Verkehr, 15 Prozent über die RoLa und 20 Prozent im Wagenladungsverkehr transportiert.

Das Transportaufkommen im unbegleiteten kombinierten Verkehr lag im Jahr 2025 bei 8,95 Millionen Netto-Nettotonnen. Gegenüber dem Jahr 2024 (8,60 Millionen Netto-Nettotonnen) entspricht dies einem Zuwachs von +0,35 Millionen Netto-Nettotonnen.

Die RoLa transportierte im Jahr 2025 ca. 2,01 Millionen Netto-Nettotonnen und verzeichnete somit gegenüber dem Jahr 2024 (2,05 Millionen Netto-Nettotonnen) einen Rückgang von rund -0,04 Millionen Netto-Nettotonnen.

Im Wagenladungsverkehr wurden im Jahr 2025 2,72 Millionen Netto-Nettotonnen transportiert. Dies bedeutet einen Zuwachs von +0,58 Millionen Netto-Nettotonnen (Jahr 2024: 2,14 Millionen Netto-Nettotonnen).

Während im Jahr 2024 in Summe 12,79 Millionen Netto-Nettotonnen an Gütern über den Brenner transportiert wurden, so waren es im letzten Jahr 13,67 Millionen Netto-Nettotonnen.

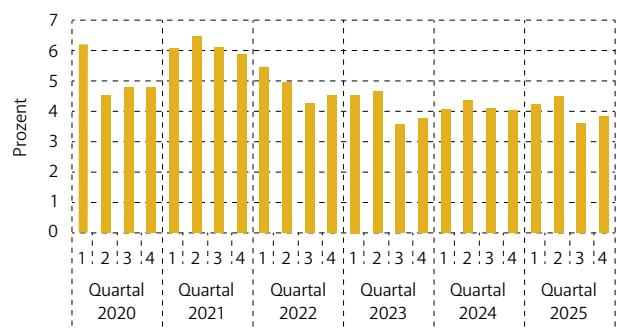


Abb. 2-6: Anteil der RoLa-Lkw am Lkw-Gesamtverkehr (Brenner).

zur Straße bereitstellen zu können. Seitens 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.

Die Jahre seit 2022 waren 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 konnte auch 2025 nicht ins Gegenteil verkehrt werden: Trotz der Einschränkungen auf der Luegbrücke konnten nur annähernd gleich viele Lkw auf der Brennerachse wie im Vorjahr von der Straße auf die RoLa verlagert werden.

Während im ersten Quartal noch ein starkes Wachstum vor allem auf der Relation Wörgl-Trento zu Buche schlug, gab es im weiteren Jahresverlauf 2025 einen deutlichen Aufkommensrückgang, der durch zahlreiche Ausfälle aufgrund eines Murenabgangs im Juli eingeleitet wurde und sich bis in den Spätherbst zog. Im Dezember konnten im direkten Vergleich mit dem Vorjahresmonat jedoch alle Parameter verbessert werden, und es gab sowohl bei den verlagerten Lkw (+11 Prozent) als auch bei der Auslastung der Züge (+9 Prozent) auf der RoLa der Brennerachse ein deutliches Plus.

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

Die RoLa-Kapazität wurde 2019 von 231.771 Lkw pro Jahr 2020 auf 329.748 Lkw pro Jahr erhöht. Im Jahr 2025 stand wie auch schon im Vorjahr eine potenzielle Kapazität von 318.372 Lkw pro Jahr zur Verfügung. Mit den oben bereits genannten 102.035 transportierten Lkw wurden somit 32,0 Prozent der theoretischen 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 2025 auf der Brennerachse 102.035 Lkw (im Jahr 2024 waren es 102.895 Lkw) befördert wurden, waren es im restlichen Österreich 15.880 Lkw (im Jahr 2024: 17.788 Lkw). Die Auslastung der Züge bei der Relation Wels – Maribor lag bei 77,5 Prozent (im Jahr 2024: 78,1 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 2024 und 2025 waren es jeweils 17 Prozent.

Im Jahr 2025 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. Dieses Verhältnis entspricht jenem aus dem Jahr 2024.

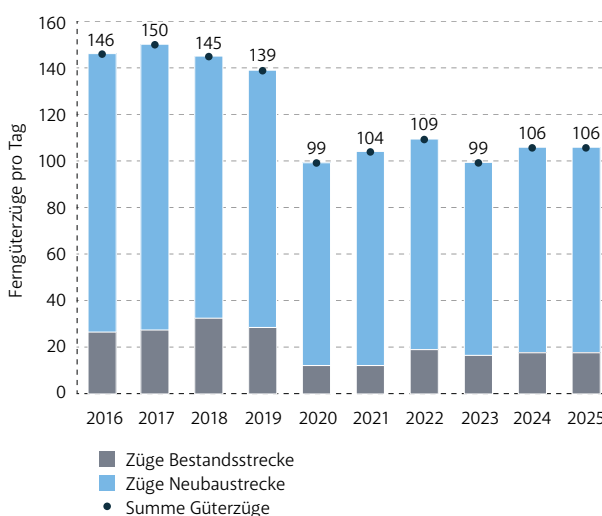


Abb. 2-7: Durchschnittliche Ferngüterzüge pro Tag.

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, Wirtschaft 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 das Angebot 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.

2025 beging der Verkehrsverbund sein 30-jähriges Jubiläum und feierte diesen Anlass in Form von unterschiedlichen Aktionen und einer Kampagne gemeinsam mit Kundinnen und Kunden sowie Stakeholdern.

Das Hauptziel der Unternehmensstrategie 2027+, nämlich 190.000 VVT-JahreskartenbesitzerInnen zu erreichen, konnte bereits im Jänner 2025 erzielt werden.

Im Dezember 2025 hatte der VVT bereits 197.841 Stammkundinnen und -kunden mit gültiger Netzkarte. Das sind 25,3 Prozent der Tiroler Bevölkerung und entspricht einer Steigerung von 4,02 Prozent zum Vorjahr. Die größten Steigerungen konnten in den Kategorien Euregio Ticket Students mit 50,3 Prozent und KlimaTicket Tirol/Regionen/Stadt/PlusEins mit 5,6 Prozent erzielt werden. Auch bei den Seniorinnen und Senioren/Spezial/Ausgleichszulagenbezieherinnen und -bezieherinnen und bei den Schülerinnen und Schülern sowie Lehrlingen gab es 2024 Zuwächse in Höhe von 4,6 Prozent bzw. 4,8 Prozent. Das KlimaTicket Österreich verzeichnete einen Rückgang von 1,9 Prozent bei den Kundinnen und Kunden mit Wohnort in Tirol.

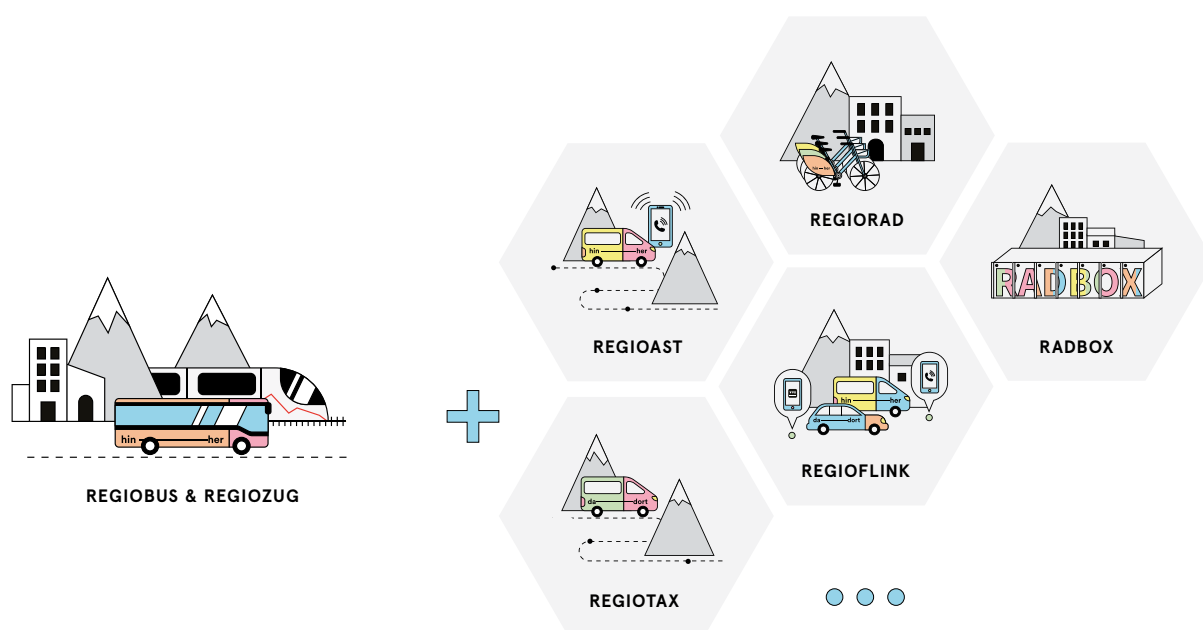


Abb. 3-1: Aufgaben im Mobilitätsverbund. Quelle: VVT

Das Leistungsangebot des Verkehrsverbunds Tirol setzt sich im Jahr 2025 zusammen aus:

- 197.841 Stammkundinnen und -kunden mit gültiger Netzkarte
- 11 Millionen Schienenkilometer, die vier Partnerunternehmen im Verkehrsverbund Tirol auf der Schiene zurücklegten
- 45,9 Millionen Buskilometer, die 43 Partnerunternehmen im Verkehrsverbund Tirol mit 758 Regiobussen zurücklegten
- Rund 63.000 persönliche Besuche im VVT-KundInnencenter, rund 39.000 angenommene telefonische Anfragen (inklusive externes Callcenter) und 50.000 digitale Anfragen im VVT-Kundencenter
- 65 Millionen digitale Fahrplanabfragen
- Car-Sharing Tirol 2050: 43 Gemeinden mit 67 Fahrzeugen (Stand Dezember 2024)
- Fünf Anrufsammeltaxis (Lechtal, Längenfeld, Niederndorf, Defereggental, Pustertal)
- Drei RegioFlink-Betriebsgebiete (Wattens, Talkessel Reutte, Jenbach)
- Ein RegioRad-Standort (Kufstein)
- Sechs Radboxen-Standorte (Sölden, Ötztal Bahnhof, Lienz, Jenbach, Matrei a. Br., Innsbruck Hallenbad O-Dorf)
- 318,42 Millionen Euro Betriebsleistung
- 121,73 Millionen Euro Umsatzerlöse

Neuerungen des ÖV-Angebots im Bus- und Bahnverkehr 2025

Innsbruck – Telfs – Nassereith

Die Linienführungen von 350 und 355 im Ortsgebiet von Telfs wurden im Dezember 2025 angepasst und auf den neuen Ortsbus abgestimmt. Fahrten, die bisher als Verstärker fast zeitgleich zum regulären Angebot fuhren, wurden in den Fahrplan aufgenommen und vertaktet. Die Fahrzeit nach Nassereith verringerte sich um vier Minuten wegen des direkten Fahrwegs in Telfs. Es gibt nun einen 15-Minuten-Takt zwischen Innsbruck und Telfs im Zeitraum von 15:20 bis 17:20 Uhr.

Ortsbus Telfs

Mit Fahrplanwechsel 2025/26 fahren vier Linien im Stundentakt. Es gibt eine halbstündliche Anbindung zum Bahnhof und zur Haltestelle Anton-Auer-Straße mit einer klaren Vertaktung. Das Angebot wurde ausgebaut – und zwar vor allem samstags und zum Bahnhof. Die Schülerkurse bleiben im Wesentlichen unverändert, die Linienführung wurde teils adaptiert und vereinheitlicht.

Zillertal

Seit dem 1. Mai 2025 wurde das Busangebot im Zillertal deutlich ausgeweitet und ganzjährig verbessert. Die Linie 4094 verkehrt nun im Stundentakt zwischen Zell am Ziller und Gerlos und sorgt damit für eine regelmäßige und verlässliche Verbindung über das gesamte Jahr.

Auch auf der Strecke zwischen Mayrhofen und Hintertux wurde das Angebot erweitert: Die Linie 4104 ist seit dem 1. Mai 2025 ganzjährig im Halbstundentakt unterwegs und bietet Fahrgästen eine deutlich höhere Flexibilität sowie kürzere Wartezeiten.

Silz, Mötz, Mieming

Die Linie 470 wurde mit Fahrplanwechsel 2025/26 auf den Schülerverkehr reduziert. Das betrifft die Gemeinden Silz, Mötz, Mieming. Die Linie wurde zwei Jahre zuvor eingeführt, jedoch von den Fahrgästen nicht angenommen.



Abb. 3-2: Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen mit Talent-Rex-Garnitur. Quelle: VVT

Axams

Der Dorfbus 409T wurde in Absprache mit der Gemeinde Axams im Dezember 2025 eingestellt, da der Dorfbus Axams nicht angenommen wurde. Um den Wegfall zu kompensieren, wurde die Linie 408 angepasst: Sie fährt jetzt über die Mittelschule und Omes nach Kematen Bahnhof. Damit gibt es hier einen Anschluss nach Innsbruck und retour. Die Linie 408 wurde aufs Wochenende ausgeweitet, zusätzlich gibt es ein weiteres Kurspaar am Abend.

Östliches Mittelgebirge

Mit Dezember 2025 wurde die Linie 549 Judenstein in der Gemeinde Rinn wegen geringer Fahrgastzahlen an den Randzeiten ausgedünnt.

Steinach a. Br. – Innsbruck

Steinach a. Br./Bergeralm: Werktags wurde das Nachtskifahren durch die Linie 560 direkt angebunden: Richtung Bergeralm fährt der Bus um 17:35 Uhr ab Innsbruck Hauptbahnhof – Richtung Innsbruck fährt er um 21:03 Uhr ab Bergeralm.

Kitzbühel

Im Raum Kitzbühel gibt es seit Fahrplanwechsel fünf neue Linien:

- Stadtbuslinie 1 und 2 (ersetzen die Linie 4002 und 4008): Anstatt eines lückenhaften ½-Stunden-Takts mit z. T. größeren Taktlücken und kürzeren Betriebszeiten wurden bei den neuen Linien die Randzeiten ausgebaut sowie ein 1-Stunden-Takt ohne größere Taktlücken (mit der Ausnahme einer Taktpause an Sonn- und Feiertagen) angepeilt.
- Linie 800 (Kitzbühel – St. Johann i. T. – Kössen/Reit im Winkel, ersetzt die Linie 4000): wesentlich stärker ausgebauter Verkehr am Wochenende sowie Stundentakt zwischen St. Johann i. T. und Kössen (und mehr Verbindungen zwischen St. Johann i. T. und Reit im Winkel) montags bis freitags.
- Linie 810 (Kitzbühel – St. Johann i. T. – Waidring/Lofer, ersetzt die Linie 4012): Wesentlich stärker ausgebauter Verkehr am Wochenende sowie ebenfalls Stundentakt zwischen St. Johann i. T. und Waidring montags bis freitags. In Kombination mit dem Ausbau im Pillerseetal (s. u.) wird insbesondere auch Waidring so verkehrlich bedeutsam besser durch den ÖPNV erschlossen.
- Linie 850 (Kitzbühel – Jochberg – Mittersill, ersetzt die Linie 4010): ganzjähriger Stundentakt an 365 Tagen im Jahr, wesentlich mehr Angebot am Wochenende sowie zu ausgeweiteten Randzeiten.

Wilder Kaiser

- Zwei neue Linien (865 und 866) ermöglichen mit Dezember 2025 zum ersten Mal eine durchgängige Verbindung von Kufstein – St. Johann i. T. (866) und Wörgl – Kitzbühel (865) über das Sölllandl. Dabei ersetzen diese beiden neuen Linien die alten Linien 4006 (Kitzbühel – Ellmau), 4060 (Wörgl – St. Johann i. T.) und 4902 (Kufstein – Söll). Hierdurch können die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste des Sölllandl ohne Umsteigen nach Kufstein, St. Johann i. T., Wörgl und Kitzbühel mit verbesserten Anschlüssen zum schienengebundenen öffentlichen Verkehr gelangen.
- Die neue Haltestelle Scheffau am Wilden Kaiser Bergbahn wurde zu den Linien 865 und 866 aufgenommen.

Pillerseetal

- Ausbau der Bedienung der Linie 8302 unter der Woche – verkehrt auch an schulfreien Werktagen. Besseres Angebot am Wochenende sowie eine ganzjährige Bedienung auch an Feiertagen.
- Zusätzlich wurde eine Kleinbuslösung zwischen Waidring und St. Ulrich im Pillerseetal montags bis freitags morgens für die Schüler eingerichtet.

Hopfgarten/Itter

- Linie 862 wurde um einen Schülerkurs am Morgen von Kirchbichler Boden Luech über Itter nach Hopfgarten um 7:10 Uhr erweitert sowie Anpassungen im Linienvorlauf und bei den Fahrtzeiten am Nachmittag durchgeführt, damit die Schülerinnen und Schüler des Schulzentrums Hopfgarten besser nach Hause kommen.
- Etablierung einer Schülerbuslösung zwischen den Ortschaften Penningberg sowie Niederau/Grafenweg, um besser zur Schule nach Hopfgarten zu kommen.
- Neue Haltestelle Hopfgarten Elsbethen zu den Linien 862 und 863 aufgenommen.



Abb. 3-3: E-Bus im VVT-Design. Quelle: VVT

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
- 10.700 Buchungen/12.500 Fahrgäste im Jahr 2025 (gerundet)

RegioFlink Talkessel Reutte

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

- Seit September 2023
- Zwei E-Fahrzeuge
- 36.900 Buchungen/45.900 Fahrgäste im Jahr 2025 (gerundet)

RegioFlink Jenbach

- Seit November 2024
- Ein E-Fahrzeug
- 4.400 Buchungen/17.400 Fahrgäste im Jahr 2025 (gerundet)

Fahrplanänderungen im Schienennahverkehr

Im Fahrplanjahr 2025 lag der Fokus auf Verbesserungen im Tiroler Oberland. Dazu wurde die Linie REX1 auf einen Halbstundentakt bis Ötztal und teilweise weiter bis Imst verdichtet und das Haltemuster vereinheitlicht. Im Gegenzug wurde die Linie S5 nach Telfs zurückgezogen und ging in der Folge in der S4 auf. Alle Haltestellen westlich von Telfs werden somit vom REX1 bedient. Am Tagesrand und in den Nachtstunden am Wochenende wird weiterhin die gesamte Strecke bis Landeck von der S-Bahn bedient.

Das Angebot bietet dichtere und gleichmäßigere Anbindungen für viele Halte und ermöglicht auch einen halbstündlichen Anschluss zum Busverkehr ins Ötztal. In Landeck entstand ein Knoten mit dem Fernverkehr, der Umstiege vom REX zum Fernverkehr über den Arlberg verkürzt.

Grenzüberschreitende Anpassungen/Fernverkehr

Im Fernverkehr bieten die ÖBB seit dem Fahrplanwechsel 2025/26 mit der neuen Interregiolinie „Ennstal“ von Innsbruck nach Graz fünf zusätzliche Direktverbindungen pro Tag und Richtung aus dem Bezirk Kitzbühel nach Innsbruck an. Zusammen mit dem neuen zweistündlich verkehrenden Interregio „Pinzgau“ zwischen Wörgl und Salzburg entstehen so schnelle Anbindungen an die drei Landeshauptstädte Innsbruck, Salzburg und Graz.

Zusätzlich kam es zu leichten Anpassungen auf der Linie München – Italien. Der letzte Zug von München nach Innsbruck verkehrt, begründet durch Fahrzeug-einsatz, eine Stunde früher als bisher und erreicht Innsbruck um 22:14 Uhr statt um 23:18 Uhr. Auf der Linie kommen mittlerweile überwiegend neue Fahrzeuge vom Typ Railjet 2 mit barrierefreien Niederflureinsteigen zum Einsatz.

Westbahn

Die Westbahn fuhr ab dem Fahrplanjahr 2025 zweimal pro Tag Richtung Arlberg weiter, je einmal mit Fahrtziel Bregenz und Lindau Insel. Darüber hinaus wurde auch ein Halt in Jenbach bei den vorhandenen fünf Zugpaaren nach Wien aufgenommen.

Weitere Informationen unter www.vvt.at



Abb. 3-4: Jubiläumszug anlässlich „30 Jahre VVT“ in ganz Tirol unterwegs. Quelle: VVT

3.2 Bahninfrastrukturprojekte 2025

3.2.1 Tirol Vertrag II

Im Jahr 2025 wurden in Tirol zahlreiche Bahninfrastrukturprojekte umgesetzt bzw. die vertraglichen Voraussetzungen für deren Realisierung geschaffen.

Haltestelle Rum

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 13.422.542 Euro

Anteil Land Tirol: 2.652.990 Euro

Beschreibung: barrierefreie, fahrgastgerechte Ausgestaltung, Vorplatz, B+R-Anlage, Sanitäreinrichtung, ÖV-Knotenpunkt Bahn, Straßenbahn und Busse

Radboxen Bahnhof Jenbach

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 63.089 Euro

Anteil Land Tirol: 15.772 Euro

Beschreibung: Errichtung von 18 Radboxen am Vorplatz

Haltestelle Rattenberg-Kramsach

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 1.900.000 Euro

Anteil Land Tirol: 400.000 Euro

Beschreibung: teilbarrierefreie Ausgestaltung und Bahnsteigverlängerung auf 220 Meter

Radboxen Bahnhof Matrei am Brenner

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 53.897 Euro

Anteil Land Tirol: 13.474 Euro

Beschreibung: Errichtung von 8 Radboxen bei der B+R-Anlage

Bahnhof Fritzens-Wattens

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 94.400.000 Euro

Anteil Land Tirol: 12.093.000 Euro

Beschreibung: Vorplatz, P+R-Anlage als Parkdeck, Überführung für Bahnsteigzugänge sowie Radverbindung Wattens-Fritzens, Vorplatz, Güterterminal, Überhol-/Abstellgleise

Haltestelle Gießenbach

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 992.000 Euro

Anteil Land Tirol: 211.000 Euro

Beschreibung: barrierefreie Ausgestaltung und Bahnsteigverlängerung auf 120 Meter



Abb. 3-5: Radboxen Bahnhof Matrei am Brenner.

Quelle: Land Tirol/Spari



Abb. 3-6: Bahnhof Fritzens-Wattens P+R-Anlage und Vorplatz. Quelle: AEP



Abb. 3-7: Bahnhof Fritzens-Wattens Verladeterminale.

Quelle: AEP

Haltestelle Leithen

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 990.000 Euro

Anteil Land Tirol: 210.000 Euro

Beschreibung: barrierefreie Ausgestaltung und Bahnsteigverlängerung auf 220 Meter

Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen

Status: abgeschlossen

Vertragssumme: 17.475.750 Euro

Anteil Land Tirol: 4.189.750 Euro

Beschreibung: Errichtung von barrierefreien Bahnsteigen, Vorplatz, Bussteige, Kiosk, Sanitäreinrichtungen



Abb. 3-8: Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen. Quelle: Land Tirol/Kolb

Bahnhof Schönwies

Status: in Umsetzung

Vertragssumme: 12.670.046 Euro

Anteil Land Tirol: 2.800.097 Euro

Beschreibung: Errichtung von barrierefreien Bahnsteigen, Vorplatz, elektronischem Stellwerk und einer Rottenunterkunft



Abb. 3-9: Bahnhof Schönwies. Quelle: Land Tirol/Kammerlander

Hauptbahnhof Innsbruck

Seit Anfang 2025 laufen die Vorarbeiten für die Planung der Umbaumaßnahmen am Haupt- und Frachtenbahnhof in Innsbruck. Die Gleisanlagen müssen zeitgerecht zur Ausrüstung und Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels zur Verfügung stehen. Teil der Planung ist eine Fuß- und Radwegunterführung als attraktive Anbindung an den Hauptbahnhof und Verbindung zwischen den Innsbrucker Stadtteilen Wilten und Pradl. Im Juli 2025 wurde ein Planungsvertrag zwischen ÖBB, Stadt Innsbruck und Land Tirol für diese Unterführung unterzeichnet.

3.2.2 Brenner Basistunnel

Wie bereits im Verkehrsbericht 2024 geschehen, soll auch heuer wieder über die Projektfortschritte im Brenner Basistunnel berichtet werden.

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.



Abb. 3-10: Erstmals verbindet der Brenner Basistunnel unterhalb der Staatsgrenze beide Länder miteinander.

Quelle: BBT SE/Alan Bianchi



Abb. 3-11: Große Freude bei der Vortriebsmannschaft der TBM „Lilia“, als der Haupttunnel Ost durchschlagen wurde. Quelle: Wolfgang Gollmayer

Aktueller Projektstand Brenner Basistunnel

Die Arbeiten im gesamten Projektgebiet, sowohl in Italien als auch in Österreich, schreiten zügig voran. Stand Juli 2026 sind 218 Kilometer von insgesamt rund 230 Tunnelkilometern ausgebrochen, rund 94 Prozent der Arbeiten im Vortrieb sind daher bereits abgeschlossen. Dazu zählen 110 Kilometer Eisenbahntunnel, 57 Kilometer Erkundungsstollen und 49 Kilometer sonstige Tunnelbauwerke.

Meilenstein Durchschlag an der Staatsgrenze: Erstmals verbindet der Brenner Basistunnel Österreich und Italien

Am 18. September 2025 reichen sich Österreich und Italien im Brenner Basistunnel die Hände. Rund 1.400 Meter unter die Erde wurde im Erkundungsstollen die erste grenzüberschreitende Verbindung des Brenner Basistunnels geschaffen. Dieser Durchschlag ist weit mehr als ein technischer Erfolg – er ist das Fundament für eine nachhaltige europäische Mobilität der Zukunft. Österreich und Italien feierten daher gemeinsam mit der Europäischen Union dieses Ereignis von historischer Dimension.

Zwei Tunnelbohrmaschinen (TBM) fahren auf österreichischem Projektgebiet die Haupttunnelröhren auf

Im August 2025 schaffte die TBM „Ida“ ausgehend vom Baulos „H41 Sillschlucht-Pfons“ 8,4 Kilometer Vortrieb und vollzog damit erfolgreich den ersten Durchbruch einer Haupttunnelröhre auf österreichischer Seite. Mit dem Durchbruch der TBM „Lilia“ im Oktober 2025 wurde ein weiterer bedeutender Projektschritt realisiert. Damit war die Haupttunnelröhre Ost im Baulos „H41 Sillschlucht-Pfons“ fertiggestellt.

Baustelle „H53 Pfons-Brenner“

Die Vortriebsarbeiten Richtung Norden laufen gut, beide TBM, die die Haupttunnel herstellen, kommen trotz Störzone in diesem Abschnitt gut voran. Die Maschinen „Olga“ und „Wilma“ wurden im September 2024 in Betrieb genommen. Diese Fortschritte sind von besonderer Bedeutung: Nun fehlen nur noch wenige Kilometer, um die maschinellen Vortriebe nicht nur in diesem Baulos, sondern im gesamten Projekt BBT abzuschließen.

Im Baulos Pfons-Brenner werden neben dem maschinellen Vortrieb der beiden Haupttunnel auch die bergmännischen Vortriebe in Richtung Süden, also zum Brenner hin, fortgesetzt, die kurz vor der Fertigstellung stehen.

3.3 Straßen- und Regionalbahn im Großraum Innsbruck

Regionalbahn Abschnitt Technik West bis Völs

Der Ausbau des Straßen- und Regionalbahnnetzes im Großraum Innsbruck schreitet konsequent voran. Nach der erfolgreichen Verlängerung der Linie 5 bis zur Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Rum im Jahr 2023 liegt der Fokus nun auf der Umsetzung des westlichen Lückenschlusses der Regionalbahn zwischen Technik West und Völs.

Im Jahr 2025 wurden die Planungen für den Abschnitt bis Kranebitten inklusive der Innbrücke weiter konkretisiert und an aktuelle Rahmenbedingungen angepasst. Aufbauend auf dem im Jahr 2023 prämierten Siegerprojekt für die Brückenbauwerke konnte die technische Planung insbesondere im Bereich der Trassenführung, der Innquerung sowie der begleitenden Straßen- und Radwegeninfrastruktur weiter vertieft werden.

Parallel dazu wurden 2025 Grundstücksverhandlungen mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern durchgeführt. Ergänzend dazu liefen die Abstimmungen mit der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol hinsichtlich der erforderlichen Flächen für das begleitende Straßenbauprojekt sowie infrastrukturelle Anpassungen wie Leitungsverlegungen.

Die Einreichung der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsunterlagen ist für 2026 vorgesehen, gefolgt von der straßenbaulichen Einreichung Anfang 2027. Sämtliche umweltrelevanten Behördenverfahren sollen Anfang 2027 abgeschlossen sein.

Der Baustart für erste vorbereitende Maßnahmen ist ab Mitte 2027 geplant, die Hauptbauphase beginnt 2028. Ein besonderer Meilenstein ist die Errichtung der neuen Innbrücke, die in einer Niederwasserperiode umgesetzt werden muss.



Abb. 3-12: Gesamtübersicht Abschnitt Technik West bis Völs. Quelle: IVB

Die Fertigstellung des Abschnitts bis Kranebitten ist für Mitte 2030 vorgesehen, die Fertigstellung bis Völs bis voraussichtlich 2032. Damit wird ein entscheidender Schritt für die weitere Verlängerung bis Völs und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Tiroler Zentralraum gesetzt.

Die Anbindung an die Regionalbahn des künftig zentralen Umsteigeknotens Bahnhof Völs westlich von Innsbruck soll in enger Abstimmung mit dem Umbau des ÖBB-Bahnhofs im Zeitraum 2026 bis 2029 umgesetzt werden. Parallel dazu wird der Bahnhof umfassend modernisiert, barrierefrei ausgestaltet und der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet. Die ersten Baumaßnahmen des ÖBB-Projekts beginnen bereits Ende 2026. Ab 2027 errichtet die ÖBB zudem eine Stützmauer zwischen der Bahntrasse der ÖBB und der künftigen Regionalbahntrasse. Diese stellt eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Regionalbahn dar.

Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen in der Stadt Innsbruck

Südring

Mit 1. April 2025 erfolgte der Startschuss zur Generalsanierung des Südrings zwischen der Andreas-Hofer-Straße und der Grassmayr-Kreuzung. Hierbei handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt zwischen Land, Stadt Innsbruck, Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) und Stubaitalbahn GmbH. Der Südring soll in diesem Bereich den geänderten Verkehrsbedürfnissen angepasst werden. So werden beidseitig durchgehende Gehsteige sowie Radwege errichtet. Sowohl die Fahrbahnen für den Individualverkehr als auch die bestehende ÖV-Trasse werden generalsaniert. Seitens den IVB wurden im Zuge des Bauprojekts ca. 430 Laufmeter Doppelgleis, zwei Weichenanlagen sowie die kompletten Fahrleitungsanlagen erneuert.



Abb. 3-13: Visualisierung der neuen barrierefreien Haltestelle Cineplexx in Innsbruck. Quelle: IVB

Ebenso neu gestaltet wird die Haltestelle Cineplexx. Hier werden die bestehenden Bahnsteige (beidseitig) durch barrierefreie 60 Meter lange und 3,3 Meter breite Bahnsteige inklusive beidseitiger Wetterschutzeinrichtungen ersetzt. Sämtliche Baumaßnahmen sollten im Herbst 2026 abgeschlossen werden.

Conradstraße

Im Bereich der Conradstraße wurden die bestehenden Gleis- und Fahrleitungsanlagen im Zuge von Leitungsbauarbeiten seitens den IKB auf einer Länge von 130 Meter erneuert.

Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen der 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.

Neben den alljährlich laufenden Instandhaltungsmaßnahmen wie Schwellenwechsel etc. erfolgte 2025 u. a. auch die Generalsanierung des Bahnhofsgebäudes Fulpmes.

Bei Bahnkilometer 16,8 erfolgte die Neuerrichtung der Haltestelle „Stubay“. Die Haltestelle wurde barrierefrei und mit einer Wetterschutzeinrichtung ausgestaltet. Durch die Neuerrichtung dieser Haltestelle konnte die bisherige Erdbahnsteighaltestelle bei Bahnkilometer 16,9 aufgelassen werden.

Bei Bahnkilometer 17,9 (Gemeindegebiet Fulpmes) wurde eine neue Eisenbahnkreuzung für Fußgänger inklusive barrierefreien Zugangs und einer weiterführenden Gehsteiganbindung bis zum Bahnhof Fulpmes geschaffen. Durch die Entflechtung der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer konnte eine wesentliche Verbesserung für die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger erzielt werden.

Erneuerung Haltestelle Feldeler, Riedbachbrücke und Neuerrichtung Unterwerk

Das Projekt umfasst den Um- und Ausbau der Haltestelle Feldeler bei Bahnkilometer 9,0, die Neuerrichtung eines Unterwerks sowie den Ersatzneubau des Tragwerks der angrenzenden Riedbachbrücke.

Die Bauarbeiten wurden überwiegend unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs durchgeführt und starteten im Frühsommer 2025. Die Gesamtfertigstellung des Projekts erfolgt mit Frühjahr 2026.



Abb. 3-14: Stubaitalbahn Bahnhof Feldeler bei Bahnkilometer 9,0. Quelle: IVB/Thöni



Abb. 3-15: Stubaitalbahn Riedbachbrücke. Quelle: IVB/Thöni

Durch die Neuerrichtung eines Unterwerks im Bereich der Haltestelle Feldeler konnten die Ausfallsicherheit und die Stromversorgung der Stubaitalbahn weiter stabilisiert und verbessert werden.

Im Zuge des Ersatzneubaus des Brückentragwerks der unmittelbar vor der Haltestelle Feldeler befindlichen Riedbachbrücke wurde das bestehende Stahlträgertragwerk vollständig abgetragen und durch eine Stahlkonstruktion aus Walzprofilen mit einer aufgesetzten Fahrbahnplatte aus Betonfertigteilen ersetzt. Zusätzlich mussten auch die bestehenden Widerlagerbereiche adaptiert werden.

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

Im Jahr 2024 traf die Landesregierung die Entscheidung zur Umsetzung eines Akku-Hybrid-Zugs für die Zillertalbahn basierend auf dem Gutachten der Technischen Universität Wien. Seither wird seitens aller Partner mit Hochdruck an der Fahrzeugbeschaffung sowie der notwendigen Infrastrukturentwicklung gearbeitet. In einem ersten Schritt wurden in Detailplanungen die optimalen Oberleitungsabschnitte und die Energieversorgungseinrichtungen festgelegt. Geplant sind zwei Oberleitungsabschnitte jeweils ausgehend von den Endbahnhöfen Jenbach und Mayrhofen. Insgesamt wird etwa die Hälfte der ca. 32 Kilometer langen Strecke mit Oberleitung überspannt.

Seitens der Zillertaler Verkehrsbetriebe (ZVB) wird zusammen mit Ingenieurbüros die Infrastrukturplanung konkretisiert und die Ausschreibung für die Umsetzung vorbereitet. Die Gelder für die umfangreichen Planungsarbeiten sowie die Sicherung von Grundstücken wurden seitens der Finanzierungsgeber bereits zur Verfügung gestellt. Diese Planungen werden dann von der ZVB bei den zuständigen Behörden eingereicht.

Die Fahrzeuge für die Zillertalbahn werden über die Schienenfahrzeugbeschaffung Tirol GmbH beschafft, eine Tochtergesellschaft des Verkehrsverbunds Tirol. Für die umfassende und weitreichende Ausschreibung wurden Seitens der Schienenfahrzeugbeschaffung Tirol GmbH die technischen Planer sowie die notwendige rechtliche Expertise beauftragt. In intensiven Abstimmungen mit den Partnern und dem Infrastrukturbetreiber ZVB werden die Unterlagen (wie Technisches Lastenheft, Fahrzeuglieferverträge, Instandhaltungsverträge, Subunternehmerverträge etc.) ausgearbeitet. Für die Fahrzeugbeschaffung wird entsprechend der Beschlüsse eine gemeinsame Ausschreibung mit Salzburg (Pinzgauer Lokalbahn) und Steiermark (Murtalbahn) angestrebt. In regelmäßigen Abstimmungen wurden zwischen den Ländern und den Bahnen die technischen Eigenschaften für möglichst baugleiche Fahrzeuge abgestimmt, um möglichst viele Synergien im Ausschreibungsprozess sowie im Betrieb nutzen zu können. Der erste Ausschreibungsschritt wurde mit einer gemeinsamen europaweiten Markterkundung bereits abgeschlossen. Der nächste Ausschreibungsschritt für die Fahrzeuge soll noch im Jahr 2026 starten.

Als dritter Baustein für die Dekarbonisierung gilt es die Werkstätten in Jenbach für die neuen Fahrzeuge zu adaptieren und zu erweitern. Hierfür wurde von der ZVB eine Machbarkeitsstudie durch ein Planungsbüro beauftragt.

Die Dekarbonisierung der Zillertalbahn stellt ein umfassendes Gesamtpaket dar. Die Fahrzeuge und

die Werkstätte sollen von Land und Bund über Verkehrsdiensteverträge über mehrere Jahrzehnte gemeinsam finanziert werden. Die Infrastruktur wie Energieversorgung und Oberleitung sollen über das 5-jährige Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen (10. MIP 2027-2031) durch die Finanzierungspartner Bund, Land Tirol, Talschaftsvertrag Zillertal und Marktgemeinde Jenbach finanziert werden.

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 sollen zu einer Erhöhung der Fahrplanstabilität führen.

Die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Schlitters – Gagering wurde im Jahr 2025 begonnen. Bis zum Jahresende wurden die Arbeiten des konstruktiven Ingenieurbaus, des Erdbaus und des Oberbaus abgeschlossen. Die restlichen Arbeiten sollen 2026 abgeschlossen werden.

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 werden eine Park & Ride Anlage als Tiefgarage und der Bahnhofsvorplatz mit Bushaltestellen sowie Taxistandplätzen errichtet. Die Hauptarbeiten wurden 2024 begonnen und werden 2026 fertiggestellt.



Abb. 3-16: Überdachung Bahnhof Zell am Ziller.

Quelle: ZVB

Trassenverlegung Aschau – Zell

In diesem Bereich konnte als vorgezogene Maßnahme ein Bahndamm in der Länge von 400 Metern geschüttet werden.

Zugleitsystem und Weichensteuerung

Im Jahr 2025 wurde in einem zweistufigen Ausschreibungsverfahren die Weichensteuerung und das Zugleitsystem ausgeschrieben und vergeben.

Die genannten Infrastrukturprojekte werden durch das „Mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen“ (MIP) gemäß Privatbahngesetz 2004 finanziert. Die Finanzierungsgeber im aktuellen 9. MIP 2021–2026 sind der Bund (50%), das Land Tirol (38,4%) die Zillertaler Talschaft (10,2%) und die Marktgemeinde Jenbach (1,4%).

Güterverkehr

Im Kalenderjahr 2025 wurden in Summe 109.841,30 Nettotonnen Rundholz, Schnittholz und Holzpellets für das Unternehmen Binderholz transportiert. Gegenüber dem Jahr 2024 ist dies ein Zuwachs von 12.766 Nettotonnen (2024: 97.705 Nettotonnen). In einzelnen Segmenten bedeutet dies, dass 84.125 Tonnen Rundholz (2.032 Wagen) und 25.716 Tonnen Schnittholz bzw. Pellets (331 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. 2025 wurden in 178 Betriebstagen 463 Umläufe und damit 926 Züge gefahren und ca. 55.200 Passagiere befördert. Lediglich drei Umläufe (0,64 Prozent) fielen aus.

Das Bahnhofs- bzw. Remisenareal der Achenseebahn in Jenbach wurde 2024 erneuert. Neben Gleisneulagen wurden auch neue Bahnsteigkanten gesetzt. Mit diesen Maßnahmen endet nun die vierjährige Sanierungsphase der Bahninfrastruktur, die auch die Restaurierung der vier historischen Lokomotiven und der Waggons umfasste. Im Jahr 2025 konnte noch der ausstehende Grundtausch mit der ÖBB in die Zielgerade geführt werden.

Der Fahrplan 2025 bestand aus dem Opening von 1. bis 9. Mai 2025 mit einem Zug pro Tag, einer Voraison von 10. Mai bis 4. Juli 2025 mit zwei Zügen pro Tag, einer Hauptsaison von 5. Juli bis 31. August 2025 mit vier Zügen pro Tag und einer Nachsaison von 1. September bis 25. Oktober 2025 mit zwei Zügen pro Tag. Der Panoramazug (verkehrt zwischen Eben und Seespitz) wurde während der Nebensaisonen einmal am Tag und während der Hauptsaison zweimal am Tag geführt.



Abb. 3-17: Achenseebahn. Quelle: Achenseebahn

3.6 Rad- und Fußverkehr

Laut Mobilitätsbefragung im Frühjahr 2022 wurden 14 Prozent aller Wege in Tirol mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit stellt der Radverkehr einen zentralen Bestandteil des Alltagsverkehrs dar. Insbesondere bei kurzen und mittleren Distanzen bietet das Fahrrad ein hohes Potenzial für eine klimafreundliche und effiziente Mobilitätslösung.

Radfahren ist emissionsfrei im Betrieb, flächeneffizient und gesundheitsfördernd. Es entlastet den motorisierten Individualverkehr, reduziert Lärm- und Schadstoffbelastung und stärkt zugleich die Aufenthaltsqualität in Gemeinden und Städten. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes erweitern sich zudem Reichweite und Zielgruppen des Radverkehrs deutlich, wodurch auch topografisch anspruchsvollere Regionen verstärkt vom Alltagsradverkehr profitieren können.

Das Land Tirol unterstützt Gemeinden gezielt beim Ausbau einer sicheren und attraktiven Radinfrastruktur sowie bei der Entwicklung strategischer Maßnahmen zur Stärkung des Alltagsradverkehrs.

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. 55,8 Millionen Euro an Landesförderungen wurden von 2014 bis 2025 für Radwegvorhaben ausgeschüttet. Im ganzen Land wurden damit nicht nur zahlreiche Radwege errichtet, sondern auch regionale Radwegkonzepte erstellt, Beschilderungskonzepte erarbeitet und umgesetzt sowie zahlreiche lokale Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.

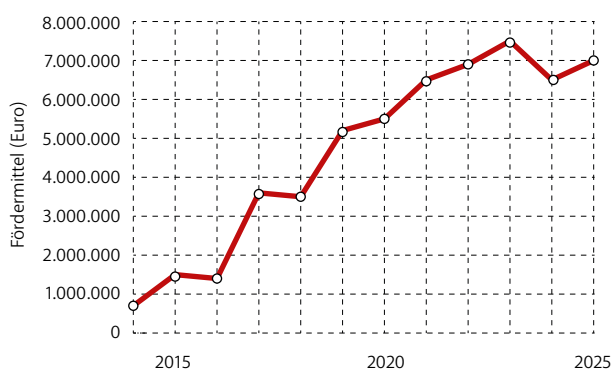


Abb. 3-18: Landesförderung für Radwege. Quelle: Land Tirol



Radzählstellenkonzept Tirol

Zur Erfassung des Radverkehrs in Tirol betreibt das Land Tirol Stand Ende 2025 38 Radzählstellen, verteilt über alle Bezirke. Die Anzahl an Zählstellen wurde ausgehend von neun im Jahr 2022 entsprechend dem Radzählstellenkonzept deutlich erweitert. Die Zählstellen sind 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 2025 wurde das bestehende Radzählstellen-netz mit einem zusätzlichen Erfassungsquerschnitt verdichtet (Schwaz-Barbarabrücke).

Zusätzlich zu den monatlichen Kennwerten der Radzählstellen werden auf der Website des Landes Tirol seit September 2025 auch die Stundenwerte der Radzählstellen veröffentlicht:



VVT Radboxen

Die VVT Radboxen bieten eine geschlossene und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit für Fahrräder an zentralen Standorten des öffentlichen Verkehrs in Tirol. Sie schützen zuverlässig vor Diebstahl und Vandalismus und stellen gegenüber frei zugänglichen Abstellplätzen einen deutlich erhöhten Sicherheitsstandard dar.

Die Buchung erfolgt bequem online; der Zutritt ist mittels Codes oder QR-Codes möglich. In den unteren Etagen stehen je nach Standort zusätzliche Ablageflächen sowie Stromanschlüsse für E-Bikes zur Verfügung.

VVT Radboxen sind u. a. an Bahnhöfen in Lienz, Jenbach, Mauterhorn am Brenner und Ötztal-Bahnhof sowie in Innsbruck und Sölden verfügbar. Die Nutzung kostet 1,80 Euro pro Tag, 6,20 Euro pro Woche oder 89 bzw. 99 Euro pro Jahr, abhängig von der Etage.



Fachveranstaltung „Fahrradparken im Wohnbau“

Am 15. Mai 2025 fand im Landhaus 2 in Innsbruck die Fachveranstaltung zum Thema „Fahrradparken im Wohnbau“ statt. Organisiert wurde diese von der UIV Urban Innovation Vienna im Rahmen des Policy Labs (gefördert vom Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) und von Mobilitätslandesrat René Zumtobel eröffnet. Rund 30 Vertreterinnen und Vertreter aus Bauträgerschaft, Architektur, Verwaltung und Politik diskutierten Best-Practice-Beispiele für Fahrradabstellanlagen im Geschoßwohnbau, Lösungen für E-Bike-Ladeinfrastruktur inklusive Abrechnungssystemen sowie Kosten- und Rechtsfragen. Vier Hersteller von Fahrradabstellsystemen präsentierten zudem innovative Produkte vor Ort.

Tirol radelt

Der Fahrradwettbewerb „Tirol radelt“ ist seit 2011 die größte Kampagne zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Bundesland. Im Jahr 2025 traten über 7.000 Personen für die Aktion in die Pedale. Insgesamt wurden dabei mehr als 6 Millionen Radkilometer zurückgelegt. Im bundesweiten Vergleich belegte Tirol damit den dritten Platz hinter Vorarlberg und Oberösterreich. Beteiligung 2025: 172 Tiroler Gemeinden, 166 Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, 73 Vereine und Organisationen, 18 Schulen und drei Hochschulen und Universitäten.



Radberatungen PRO-BYKE, PRO-BYKE PLUS & PRO-BYKE Basic

Das Beratungsformat PRO-BYKE wurde im Rahmen des INTERREG-Programms Italien-Österreich entwickelt und in das Tiroler Mobilitätsprogramm 2022–2030 integriert. Ziel der vom Klimabündnis Tirol durchgeführten Beratung ist der Ausbau eines sicheren und hochwertigen Alltagsradwegenetzes im Rahmen eines partizipativen Ansatzes. In jeder teilnehmenden Gemeinde wird ein Radteam gebildet, bestehend aus Politik, Verwaltung sowie Radfahrern. Der strukturierte Beratungsprozess umfasst einen Kick-off-Workshop, eine gemeinsame Befahrung wichtiger Routen in der Gemeinde, Maßnahmenworkshops sowie Evaluierungsgespräche.

Die Stadt Kufstein nimmt seit 2023 am Prozess PRO-BYKE PLUS teil. Dieser beinhaltet die Einrichtung einer lokalen Radkoordination, kofinanziert über das LEADER-Förderprogramm, sowie eine vertiefte Prozessbegleitung und eine stärkere fachliche Unterstützung durch das Land Tirol und das Klimabündnis Tirol.

Neu ist seit 2025 das Beratungsformat PRO-BYKE basic. Dabei handelt es sich um ein kompaktes Angebot speziell für kleinere Gemeinden.

2025 fanden PRO-BYKE-Beratungen in den Gemeinden Kappl, Hopfgarten, im Reuttener Talkessel sowie im westlichen Mittelgebirge statt. Eine kombinierte PRO-BYKE- und PRO-FUSS-Beratung wurde in der Gemeinde Stumm im Zillertal durchgeführt. Daneben wurde auch in der Gemeinde Matrei in Osttirol ein Evaluierungsgespräch zur Umsetzung von Maßnahmen aus früheren Beratungen geführt.

PRO-BYKE-Beratungsangebote werden über den Tiroler Verkehrssicherheitsfonds kofinanziert.

tirol.radelt.at

MITRADELN 2025

GEWINNEN

20.03. - 30.09.

Hier gehts zur NEUEN APP

LAND TIROL | TIROL 2020 | Raiffeisen | Tiroler Tageszeitung | Bundesministerium | ecotiro | Tirol MOBIL | KLIMA BÜNDNIS TIROL

Tirol radelt ist eine Initiative von Land Tirol und Klimabündnis Tirol im Rahmen des Mobilitätsprogramms „Tirol mobil“ zur Förderung des klimafreundlichen Radverkehrs. „Österreich radelt“ ist die österreichweite Dachinitiative. Impressum: www.radelt.at, Druck: Druckerei Aachenbrunner, Kufstein

Abb. 3-19: Tirol radelt 2025. Quelle: Klimabündnis Tirol

Radfahrkurse für verschiedene Zielgruppen

Im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms bietet das Klimabündnis Tirol niederschwellige Radfahrkurse für Frauen und Jugendliche sowie E-Bike-Kurse für Seniorinnen und Senioren an. Die Kurse werden vom Tiroler Verkehrssicherheitsfonds kofinanziert. Vermittelt werden unter Aufsicht und Anleitung ausgebildeter Trainerinnen und Trainer Grundtechniken des Radfahrens, Fahrpraxis und Verkehrssicherheit sowie bei den Kursen für E-Bikes Anforderungen an das Bremsverhalten, Balance und Handling.

Im Jahr 2025 wurden sechs Grundkurse „Radfahren für Migrantinnen und Migranten“ durchgeführt. Drei Kurse fanden in Innsbruck und je einer in Kufstein und Telfs statt. E-Bike Schnupperkurse wurden in Kundl und Innsbruck durchgeführt.

Die Kurse erhöhen die Verkehrssicherheit, fördern selbstständige Alltagsmobilität und unterstützen die gesundheitliche Aktivität.



Abb. 3-20: Radfahrkurs Innsbruck. Quelle: Klimabündnis Tirol

Grundlage dafür ist das landesweite Angebot der Mobilen Jugendverkehrsschule. Jede vierte Klasse wird dreimal im Schuljahr besucht. Ein Lkw bringt Fahrräder und Übungsmaterialien direkt an die Schulen, sodass alle Kinder unabhängig von eigenen Ressourcen das sichere Verhalten im Straßenraum praxisnah trainieren können. Diese intensive Vorbereitung ermöglicht einen gut begleiteten Einstieg in die eigenständige Teilnahme am Straßenverkehr.

Tirol setzt dieses Modell bereits seit 1976 konsequent um und nimmt damit im Bundesländervergleich eine Vorreiterrolle ein.

Der Malwettbewerb „Crazy Bike“ wurde im Schuljahr 2024/2025 bereits zum 17. Mal durchgeführt. Als Hauptpreis wurde der Gewinnerin das selbstgemalte Fantasierad (Footballpflanzen-Bike) gebaut und übergeben. 725 Zeichnungen mit Traumfahrrädern wurden eingereicht, es nahmen 34 Schulen und 59 Klassen am Wettbewerb teil.



Abb. 3-21: „Crazy Bike“ Übergabe 2025.

Quelle: Klimabündnis Tirol/Die Fotografen

Freiwillige Radfahrprüfung und weitere Angebote zum Fahrrad im Unterricht

Ein zentrales Element der Mobilitätsbildung in Tirol ist die freiwillige Radfahrprüfung in der vierten Schulstufe. Sie markiert einen wichtigen Schritt hin zu selbstständiger und sicherer Mobilität.

Im Schuljahr 2024/25 bestanden 98,2 Prozent der Schülerinnen und Schüler, die zur praktischen Prüfung antraten, diese bereits beim ersten Versuch. Besonders bemerkenswert ist jedoch nicht nur die hohe Erfolgsquote, sondern vor allem die flächendeckende Teilnahme: In Tirol absolvieren nahezu alle Viertklässlerinnen und Viertklässler die freiwillige Radfahrprüfung.

Das Fahrrad steht auch bei den Radwerkstätten im Mittelpunkt: Schülerinnen und Schüler der 5. bis 8. Schulstufe lernen, einfache Reparaturen am Fahrrad selbst durchzuführen. 2025 wurden an 10 Schulen insgesamt 21 Workshops abgehalten.

Förderung öffentlicher Radverleihsysteme

Öffentliche Radverleihsysteme leisten einen wichtigen Beitrag zur multimodalen Mobilität und zur Reduktion des motorisierten Verkehrs. Gefördert werden die Anschaffung von Rädern und Abstellanlagen sowie die Betriebskosten für die ersten drei Jahre.

IVB Stadtrad Innsbruck

Das Radverleihsystem der Innsbrucker Verkehrsbetriebe wurde im Jahr 2014 eingeführt und seitdem kontinuierlich erweitert. 2025 verzeichnete das IVB-Stadtrad Innsbruck mit über 1.125.000 Fahrten einen neuen Nutzungsrekord. Im Vergleich zum Vorjahr konnte eine Steigerung von rund 35 Prozent bzw. 295.000 Fahrten erreicht werden. Jedes Fahrrad wurde im Jahresdurchschnitt 5 Mal pro Tag gebucht.

2025 wurden zwei neue Verleihstationen in der Landeshauptstadt und eine am Mobilitätsknoten Bahnhof Rum eröffnet, sowie 50 zusätzliche Fahrräder angeschafft. Mittlerweile gibt es 610 Stadträder und 5 Lastenräder an 54 Standorten in der ganzen Landeshauptstadt sowie an einem Standort in der Marktgemeinde Rum.

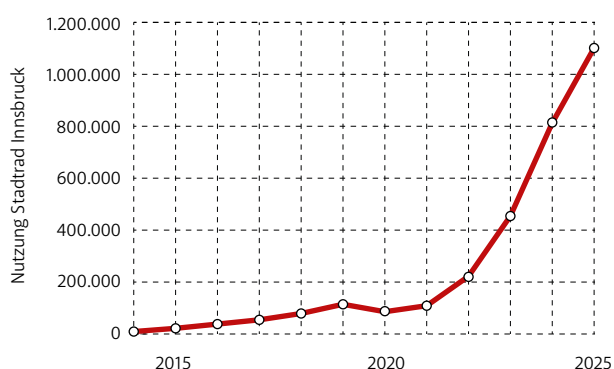


Abb. 3-22: Nutzung Stadtrad über die Jahre. Quelle: IVB

VVT RegioRad in Kufstein

Das VVT Radverleihsystem in Kufstein startete im Mai 2022 unter dem Namen VVT RegioRad. Mittlerweile stehen in Kufstein 125 Räder an 22 Stationen bereit. 2025 waren aufgrund von Mängeln an der Hardware (defekte Schlösser) sowie stark verzögerter Lieferungen seitens Nextbike deutlich weniger Räder pro Monat verfügbar, was sich auch auf die Ausleihzahlen auswirkte. 2025 gab es konkrete Überlegungen für ein grenzüberschreitendes VVT RegioRad-System mit den Gemeinden Kufstein, Ebbs, Niederndorf, Kiefersfelden und Oberaudorf. Aus finanziellen Gründen wird dies derzeit nicht weiterverfolgt. Der VVT ist weiterhin bestrebt, das RegioRad in weiteren Gemeinden auszurollen.

Ausleihen pro Jahr (gerundet) in Kufstein:

	2022 (ab Mai)	2023	2024	2025
Kufstein	30.000	49.000	48.000	37.000

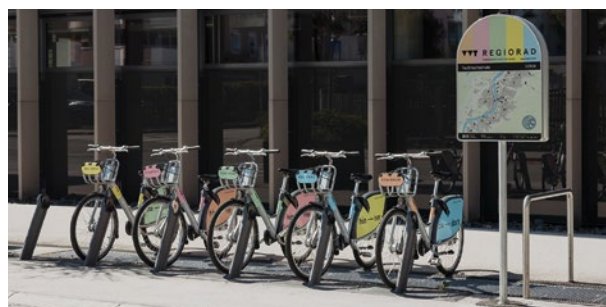


Abb. 3-23: VVT RegioRad. Quelle: VVT/Jenny Haimerl

Fußverkehr

Laut den Daten der Mobilitätserhebung im Frühjahr 2022 werden 18 Prozent aller Wege in Tirol zu Fuß zurückgelegt. Tatsächlich ist der Anteil des Gehens jedoch noch höher: Nahezu jede Wegekette beginnt oder endet zu Fuß – etwa auf dem Weg zur Bushaltestelle, zum Bahnhof, zum Auto oder zum Fahrrad.

Gehen ist die einfachste, kostengünstigste und flächeneffizienteste Form der Fortbewegung. Es ermöglicht Bewegung im Alltag, stärkt die Gesundheit und belebt Orts- und Stadtzentren. Gerade kurze Wege bieten ein hohes Potenzial für eine bewusste Entscheidung zugunsten des Zufußgehens.

Das Land Tirol unterstützt Gemeinden dabei, Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Gehen sicherer, attraktiver und selbstverständlicher machen.

Pedibus – gemeinsam sicher zur Schule

Der Pedibus ist eine organisierte Gehgemeinschaft für Volksschulkinder und wird in vielen Gemeinden insbesondere zu Schulbeginn angeboten. Der Projekttitel leitet sich aus der lateinischen Bezeichnung „pedes“ für „Füße“ ab. Die Kinder gehen dabei in Gruppen entlang einer festgelegten Route zur Schule und werden von einer erwachsenen Begleitperson betreut. Entlang der Strecke sind definierte „Haltestellen“ eingerichtet, an denen weitere Kinder zur Gruppe dazustoßen können. Durch dieses Angebot wird die selbstständige Mobilität der Kinder gefördert, da sie ihren Schulweg aktiv erleben und schrittweise Sicherheit im Straßenraum gewinnen. Gleichzeitig trägt der Pedibus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im unmittelbaren Schulumfeld bei, da der motorisierte Verkehr im Rahmen der „Elterntaxi“ reduziert wird. Die Kinder lernen im Alltag das richtige Verhalten im Straßenraum und stärken zugleich ihre sozialen Kontakte innerhalb der Gruppe. Nachdem der Schulweg mehrere Wochen gemeinsam zurückgelegt wurde, gewinnen Eltern Vertrauen in



Abb. 3-24: Pedibus-Gruppe.

Quelle: Klimabündnis Tirol/Die Fotografen

die Verkehrskompetenzen ihrer Kinder und lassen sie zunehmend eigenständig zur Schule gehen. Der Pedibus stellt damit eine nachhaltige Alternative zum oft motorisierten „Elterntaxi“ dar und macht den Schulweg wieder zu einem Erlebnis- und Erfahrungsraum.

2025 wurden Pedibus-Linien an 31 Bildungseinrichtungen eingerichtet.

Schulen werden im Rahmen des Projekts „Schulen mobil“ durch das Klimabündnis Tirol unterstützt. Die Finanzierung erfolgt über das Tiroler Mobilitätsprogramm sowie den Tiroler Verkehrssicherheitsfonds.

Weitere Informationen zum Pedibus finden Sie hier:



PRO-FUSS – partizipative Fußverkehrsförderung in Gemeinden

Mit PRO-FUSS steht Gemeinden seit 2024 ein strukturiertes Beratungsangebot zur Verfügung, das auf den langjährigen Erfahrungen des partizipativen Projekts PRO-BYKE aufbaut. Ziel ist es, durch umsetzungsorientierte und kosteneffiziente Maßnahmen einen langfristigen Entwicklungsprozess für den Fußverkehr einzuleiten und das Zufußgehen systematisch in der kommunalen Verkehrsplanung zu verankern. Im Rahmen des Beratungsprozesses analysieren Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung und Bevölkerung gemeinsam Stärken, Schwächen und Potenziale des Fußverkehrs im Ortsgebiet. Bei Begehungen werden insbesondere Schwachstellen und Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit identifiziert und Handlungsfelder priorisiert, bevor in weiteren Arbeitsschritten konkrete Maßnahmen erar-

beitet werden. Das Ergebnis ist ein Maßnahmenplan, der als Entscheidungsgrundlage für den Gemeinderat dient und die schrittweise Umsetzung konkreter Verbesserungen ermöglicht.

2025 fand eine kombinierte PRO-BYKE- und PRO-FUSS-Beratung in der Gemeinde Stumm im Zillertal statt.

PRO-FUSS wird vom Klimabündnis Tirol durchgeführt. Die Finanzierung erfolgt über das Tiroler Mobilitätsprogramm sowie den Tiroler Verkehrssicherheitsfonds.

Weitere Informationen zu PRO-FUSS finden Sie hier: www.klimabuendnis.at/angebote/pro-fuss

Örtliche Fußverkehrskonzepte

Ein örtliches Fußverkehrskonzept basiert auf einer systematischen Bestandsanalyse und definiert strategische Ziele sowie konkrete Maßnahmen zur fußverkehrsfreundlichen Entwicklung einer Gemeinde. Mit einem beschlossenen Konzept können Gemeinden Fördermittel des Bundes, etwa im Rahmen von klimaaktiv mobil, für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen in Anspruch nehmen.

Die Stadt Lienz stellte im Rahmen der 1. Tiroler Mobilitätskonferenz (siehe Kapitel 3.7) die Erstellung und Umsetzung ihres Fußverkehrskonzepts vor. Ein zentrales Element ist die sogenannte „Gehzeitkarte“, die in der Gestaltung eines U-Bahn-Netzplans die Wegzeiten im Stadtgebiet übersichtlich darstellt und Entfernungen dadurch visualisiert. Auch die Gemeinde Dölsach erarbeitete ein örtliches Fußverkehrskonzept und wurde für ihr Engagement beim Österreichischen Fußverkehrsgipfel 2025 in Graz ausgezeichnet.

Weitere Informationen zur Gehzeitkarte Lienz: <https://lienz.gv.at/de/stadtleben/stadt-labor/gehzeitkarte-lienz>

Österreichweiter Tag des Zu-Fuß-Gehens

Am 2. April 2025 fand zum ersten Mal der österreichweite Tag des Zu-Fuß-Gehens statt. Gemeinden, Bildungseinrichtungen und Organisationen sind eingeladen, mit eigenen Aktionen auf die Bedeutung des Gehens aufmerksam zu machen und bestehende Initiativen sichtbar zu präsentieren. Der Aktionstag bietet eine niederschwellige Möglichkeit, Bewusstsein für Alltagswege zu schaffen und das Zufußgehen als selbstverständlichen Bestandteil nachhaltiger Mobilität zu stärken.

Weitere Informationen: <https://oesterreichzufuss.at/tag-des-gehens>

3.7 Tiroler Mobilitätsprogramm „Tirol Mobil“

Das Tiroler Mobilitätsprogramm „Tirol mobil“ fördert seit 2008 die nachhaltige Entwicklung des Verkehrs in Tirol. Es zählt zu den umfassendsten Landesförderprogrammen für nachhaltige Mobilitätsprojekte in Österreich und unterstützt Gemeinden, Schulen und gemeinnützige Vereine bei Planung und Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, emissionsarme Mobilitätsformen zu stärken und dadurch die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Tirols Gemeinden zu verbessern.

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“. Aktivmobilität sowie ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Verkehr bilden dabei die Grundlage eines zukunftsfähigen Verkehrssystems.

Im Folgenden werden zentrale Maßnahmen und Projekte des Jahres 2025 dargestellt.

1. Tiroler Mobilitätskonferenz

Am 23. Oktober 2025 fand im Landhaus in Innsbruck die 1. Tiroler Mobilitätskonferenz statt. Die Veranstaltung wurde vom Klimabündnis Tirol im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms organisiert und stellte eine Weiterentwicklung des bisherigen „Radvernetzungstreffens“ dar. Mit knapp 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Gemeinden, Planung, Verwaltung und Politik konnte eine deutliche thematische Erweiterung erreicht werden. Die Eröffnung erfolgte durch Landeshauptmann-Stellvertreter Philip Wohlge-

muth. Nach einer motivierenden Keynote mit internationalen Beispielen zu Straßenraumgestaltungen wurden in Parallelsessions u. a. folgende Themen vertieft: Einführung einer Schulstraße in Landeck, Angebote des Verkehrsverbunds Tirol, modulare Wartehäuschen der KLAR! Oberes Gericht sowie jener der Tirol Werbung, Umsetzung und Kommunikation des „Bike-Bus Kössen“, Einführung von Tempo 30 sowie Erstellung und Umsetzung des örtlichen Fußverkehrskonzepts in Lienz. Im Rahmen der Konferenz wurden auch die Gemeinden Matrei in Osttirol und Zirl für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen aus den Projekten PRO-BYKE bzw. PRO-FUSS ausgezeichnet.

Europäische Mobilitätswoche

Die Europäische Mobilitätswoche (jährlich vom 16. bis 22. September) ist eine europäische Initiative zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Im Jahr 2025 beteiligten sich 125 Institutionen in Tirol mit mindestens einer Aktion. Ziel ist es, Mobilitätsroutinen zu hinterfragen und dabei die aktive Mobilität und den öffentlichen Verkehr sichtbar und erlebbar zu machen.

„Mobility For Future“

Das INTERREG VI A-Projekt „Mobility For Future“ wird von Klimabündnis Tirol gemeinsam mit den Südtiroler Partnern Südtiroler Transportstrukturen AG und Regional Management LAG Pustertal umgesetzt. Das Projekt wird vom Land Tirol kofinanziert und läuft über zwei Jahre. Ziel ist die Entwicklung partizipativer Bildungsangebote für alle Schulstufen zu den Themen Verkehr, Klimawandel und Klimawandelanpassung. Jugendliche



Abb. 3-25: 1. Tiroler Mobilitätskonferenz.

Quelle: Klimabündnis Tirol/Lang



Abb. 3-26: Die Europäische Mobilitätswoche in Österreich. Quelle: www.mobilitaetswoche.at

werden dadurch motiviert, die Mobilität der Zukunft selbst mitzugestalten und Handlungskompetenzen zu entwickeln.

Ein zentrales Element ist der „ZukunftsCheck“, der an vier Tiroler Mittelschulen pilotiert wurde. Schülerinnen und Schüler analysieren dabei verschiedene Nachhaltigkeitsbereiche (z. B. Mobilität, Klimawandelanpassung, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Verpflegung, Abfall, Energie) im Schulumfeld und entwickeln eigenständig Maßnahmenvorschläge.

Zur Förderung des grenzüberschreitenden Austauschs und Wissenstransfers wurde zudem eine digitale Vernetzungsplattform eingerichtet. Über diese Plattform finden in regelmäßigen Abständen Webinare zum Schwerpunktthema „Mobilität im Schulumfeld“ statt.

6. Vernetzungstreffen der Tiroler Mobilitätskoordinatorinnen und -koordinatoren

Beim jährlichen Vernetzungstreffen im Frühjahr tauschten sich kommunale Mobilitätsverantwortliche, Regionalmanagements und KEM- und KLAR!-Regionen zu aktuellen Entwicklungen aus. Schwerpunkte beim Vernetzungstreffen 2025 waren die Verkehrssicherheitsstrategie 2025–2034, das Maßnahmenprogramm der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie 2025–2027 sowie verschiedene Beratungsangebote für Gemeinden.

Förderungen von Projekten für den Rad- und Fußverkehr

In Kapitel 3.6 dieses Verkehrsberichts werden Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ausführlich beschrieben. Davon wurden folgende Projekte über das Tiroler Mobilitätsprogramm gefördert:

VVT Radboxen, Fachveranstaltung „Fahrradparken im Wohnbau“, Tirol radelt, Radberatungen PRO-BYKE, PRO-BYKE PLUS & PRO-BYKE basic, Radfahrkurse für verschiedene Zielgruppen, Malwettbewerb „Crazy Bike“, Radwerkstätten, Förderung öffentlicher Radverleihsysteme, Pedibus, PRO-FUSS, örtliche Fußverkehrskonzepte.

Förderungen für Mobilitätsprojekte

Im Jahr 2025 wurden auch zahlreiche Mobilitätsprojekte von Gemeinden, Schulen und gemeinnützigen Vereinen über das Tiroler Mobilitätsprogramm finanziell unterstützt. Im Bereich der Gemeindeförderung wurde beispielsweise die Beleuchtung bei der zentralen Bushaltestelle in der Gemeinde Schönberg oder die Durchführung des 10. Familienradwandertages in Kirchbichl gefördert. Im Bereich Schulen wurde die Mittelschule Hippach bei der Durchführung eines Sattelfests unterstützt, und die Völser Pfadfinderinnen und Pfadfinder bekamen eine Unterstützung zur Durchführung der Völser Radl-Börse.

Detaillierte Informationen zum Tiroler Mobilitätsprogramm 2022–2030 sind online abrufbar.



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 sollen, können ganzjährig von jedermann/-frau eingebracht werden. Die Sitzungen des Beirats 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 2025

Im vergangenen Jahr wurde wiederum eine Vielzahl von Projekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Fonds gefördert. Zahlreiche im Jahr 2025 geförderte Projekte beschäftigen sich weiterhin mit dem Thema Verkehrserziehung und Schulwegsicherheit. Ein weiterer Förderungsschwerpunkt betrifft das Thema Motorradfahren. Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, dass Lenkerinnen und Lenker einspuriger Kraftfahrzeuge nach wie vor in sehr hohem Ausmaß am Unfallgeschehen beteiligt sind. Von den insgesamt 43 Personen, die im Jahr 2025 auf Tirols Straßen bei Verkehrsunfällen tödlich verletzt wurden, waren 11 mit Motorrädern unterwegs.

Eine entsprechende Fahrpraxis ist aber auch beim Radfahren und beim Fahren mit E-Scootern wichtig. Neben der Möglichkeit zum Erwerb des „Radfahrführerscheins“ werden auch Fahrradkurse für Erwachsene angeboten und entsprechend gefördert. Zielgruppe sind insbesondere Migrantinnen und Migranten, da in anderen Ländern Radfahren oftmals nicht bereits im Kindesalter erlernt wird. Weiterhin gefördert werden auch verschiedene Verkehrssicherheitsaktivitäten der Autofahrerclubs und sonstiger Verkehrssicherheitsorganisationen wie z. B. das Schulverkehrserziehungsprogramm „Blick & Klick“, das „Kleine Straßen-1x1“ oder die Mobilitätserziehung in den Sekundarstufen.

Einen weiteren Förderungsschwerpunkt bilden weiterhin die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erhebung und der baulichen Sanierung von Unfallhäufungsstellen.

Zu den Förderungsaktivitäten gehören weiterhin auch Wildwarngeräte, die mit optischen Lichtsignalen oder Hochfrequenzgeräuschen dazu beitragen, dass Wildunfälle möglichst vermieden werden. Nicht zuletzt soll aber auch durch ein engmaschiges Lkw-Kontrollnetz sichergestellt werden, dass sich die Schwerfahrzeuge in technisch gutem Zustand befinden, nicht überladen sind und dass deren Lenkerinnen und Lenker die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten. Die finanziellen Mittel des Fonds werden auch hier eingesetzt, beispielsweise bei der Verbesserung der technischen Kontrollinfrastruktur oder beim verstärkten Einsatz des mobilen Prüfzugs der ASFiNAG.



Abb. 3-27: Motorradfahrer zeigt die erlernte Kurventechnik mit seiner Maschine. Quelle: Polizeisportverein Tirol, Sektion Motorsport, Niederwieser

3.9 Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025–2034

Die Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025–2034 formuliert den Rahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit der kommenden zehn Jahre. Sie knüpft an frühere Verkehrssicherheitsprogramme sowie an das Landesverkehrskonzept und seine Begleitprogramme an. Zugleich reagiert sie auf veränderte Rahmenbedingungen, zu denen steigende Mobilität (auch durch Tourismus und Transit), technologische Entwicklungen in Fahrzeugen und Infrastruktur sowie Veränderungen im Mobilitätsverhalten (z. B. zunehmender Radverkehr und neue Mikromobilität) gehören. Erarbeitet wurde die Verkehrssicherheitsstrategie in enger Zusammenarbeit von Land, Polizei und Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).



Abb. 3-28: Die Verkehrssicherheitsstrategie Tirol 2025–2034. Quelle: Land Tirol

Vision Zero als Leitbild

Das übergeordnete Leitbild der Verkehrssicherheitsstrategie bildet die „Vision Zero“: Im Straßenverkehr soll niemand getötet oder schwer verletzt werden. Um diese Vision zu verwirklichen, rückt die Strategie den „Safe-System-Ansatz“, das sichere Verkehrssystem, in den Vordergrund. Verkehrssicherheit wird dabei als gesellschaftliche Kernaufgabe verstanden. Ein modernes Verkehrssystem muss so gestaltet sein, dass Fehler nicht zu Tod oder schweren Verletzungen führen. Vielmehr sollen Risiken frühzeitig reduziert, Konflikte entschärft und im Falle eines Unfalls die Folgen begrenzt werden. Der Fokus verschiebt sich somit von der alleinigen Verantwortung einzelner Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern hin zu einer geteilten Verantwortung aller, die Mobilität ermöglichen und gestalten. Das Ziel ist ein Miteinander im Verkehr, bei dem jede Person Verantwortung für die eigene Sicherheit und die der anderen mitträgt.

Die konkreten Ziele der Verkehrssicherheitsstrategie Tirol bis 2034 (angelehnt an die Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030) sind:

- 50 Prozent weniger Getötete
- 50 Prozent weniger Schwerverletzte
- 0 getötete Kinder
- 25 Prozent weniger Unfälle mit Personenschaden

(Ausgangswert ist Ø 2019–2023)

Unfall- und Trendanalyse als Grundlage

Basis für die Schwerpunktsetzung und Maßnahmenableitung war eine umfassende Analyse des Unfallgeschehens der letzten Jahre sowie der Trends im Mobilitätsverhalten.

Der Boom von E-Bikes und E-Scooter und die damit einhergehende Änderung der Mobilität schlägt sich in den Unfallzahlen nieder: Die Zahl der verunglückten

Rad- und E-Scooter-Fahrerinnen und -Fahrer hat sich in den vergangenen zehn Jahren beinahe verdoppelt. Fast die Hälfte aller in Tirol im Verkehr Schwerverletzten und Getöteten waren 2024 mit einem Rad oder E-Scooter unterwegs. Bei allen anderen Verkehrsmitteln gelang es hingegen erfolgreich, die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten zu senken.

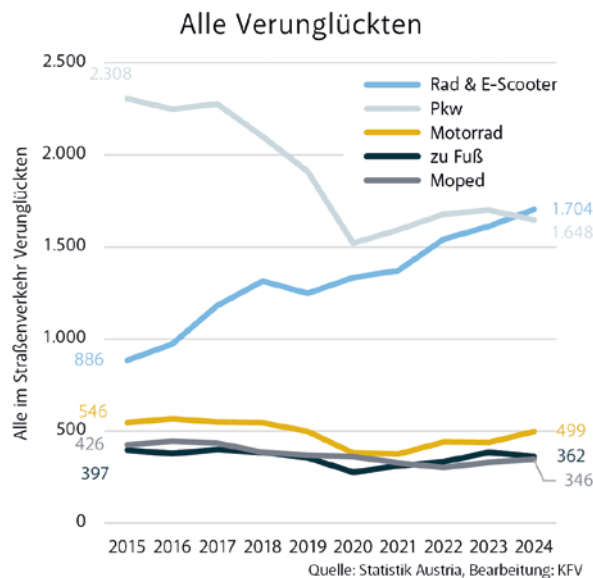


Abb. 3-29: Entwicklung der Zahl aller im Straßenverkehr Verunglückten (2015–2024), nach Verkehrsart.
Quelle: Land Tirol

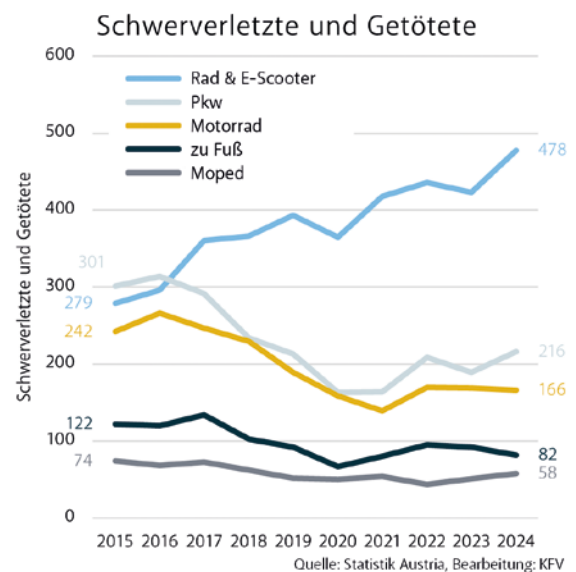


Abb. 3-30: Entwicklung der Zahl der Schwerverletzten und Getöteten (2015–2024), nach Verkehrsart.
Quelle: Land Tirol



Abb. 3-31: Alle Verunglückten (2024), Anteile nach Verkehrsart. Quelle: Land Tirol

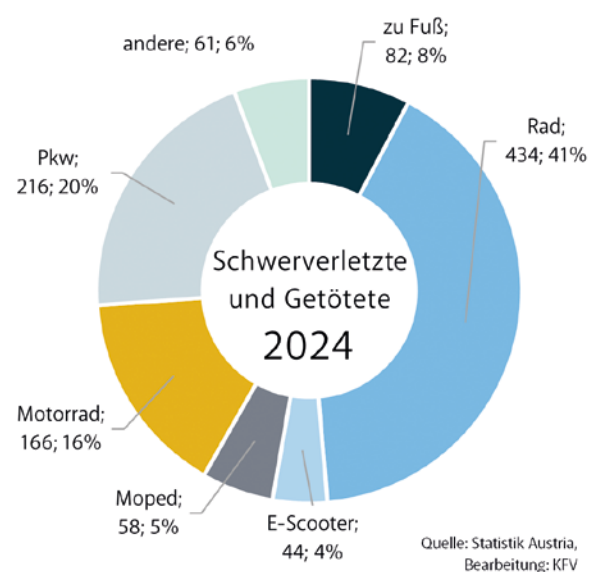


Abb. 3-32: Schwerverletzte und Getötete (2024), Anteile nach Verkehrsart. Quelle: Land Tirol

Besondere Aufmerksamkeit gilt den ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern (zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. E-Bike oder E-Scooter).

Zu Fuß sind speziell Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen, gefährdet, zu verunglücken. Hauptunfallgegnerinnen und -gegner sind Pkw-Lenkerinnen und -Lenker. Ein Drittel der getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger befand sich auf einem Schutzweg.

Bei **Radfahrerinnen und Radfahrern** gibt es, insbesondere mit E-Bikes, einen hohen Anteil an Alleinunfällen (ohne Kollisionsgegnerin bzw. -gegner). Das Radunfallgeschehen zeigt einen sehr starken saisonalen Schwerpunkt in den Sommermonaten. Zudem dürften die Radverkehrsunfälle in Tirol eine hohe Tourismuskomponente aufweisen, denn der Anteil verunglückter Radfahrerinnen und -Radfahrer mit nicht-österreichischer Staatsbürgerschaft beläuft sich auf über ein Drittel. Fast zwei Drittel der mit E-Bikes Verunglückten sind 50 Jahre oder älter. Mit muskelbetriebenen Fahrrädern Verunglückte verteilen sich hingegen gleichmäßiger auf alle Altersgruppen und sind im Durchschnitt deutlich jünger.

Motorrad: Die höchste Verletzungsschwere aller Verkehrsarten weisen Motorradfahrende auf: 40 Prozent der Verunglückten werden schwer verletzt oder getötet. Insgesamt war jede bzw. jeder vierte in Tirol im Straßenverkehr Getötete mit dem Motorrad unterwegs. Dieser hohe Anteil sticht auch im Österreich-Vergleich hervor. Nach wie vor kommt ein beträchtlicher Teil der verunglückten Motorradfahrerinnen und -fahrer aus dem Ausland.

Pkw: Bei den Unfallverursacherinnen und -verursachern sind junge männliche Pkw-Lenker nach wie vor ein Thema: Jeder vierte tödliche Pkw-Unfall wird von einem Mann unter 30 Jahren verursacht. 4 von 10 getöteten Pkw-Insassinnen und -Insassen waren nicht ordnungsgemäß gesichert (Gurt bzw. Kindersitz).

Ortsgebiet und Freiland: Der Großteil der Verkehrsunfälle in Tirol ereignet sich im Ortsgebiet. Unfälle auf Freilandstraßen und Autobahnen verlaufen jedoch häufig besonders schwer, weshalb fast zwei Drittel der Getöteten auf Freilandstraßen verunglückten (weitere 10 Prozent auf Autobahnen und ein Viertel im Ortsgebiet).

Unfallursachen: Die überwiegende Mehrzahl der Unfälle wird durch menschliches Fehlverhalten verursacht. Unangefochten an erster Stelle steht Unachtsamkeit bzw. Ablenkung als Unfallursache. Bei tödlichen Unfällen liegt nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache an zweiter Stelle, gefolgt von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen und Beeinträchtigung durch Alkohol und Drogen.

Schwerpunkte für die nächste Dekade

Aufgrund der Analysen wurden folgende Schwerpunkte identifiziert, die in den kommenden 10 Jahren im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit in Tirol stehen werden:

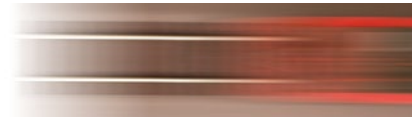
- Aktive Mobilitätsformen (Fußverkehr, Radverkehr, neue Mobilitätsformen [E-Scooter])
- Sicherer Schulweg
- Motorisierter Verkehr (Moped, Motorrad, Pkw, Lkw, Busse und Schulbusse)
- Verkehrstüchtigkeit (Alkohol & Drogen, Ablenkung & Unachtsamkeit)
- Überwachung
- Nicht angepasste Geschwindigkeit
- Infrastrukturgestaltung
- Neue Technologien und Fahrerassistenzsysteme
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

Zu jedem Schwerpunkt wurden passende Maßnahmen und Lösungswege definiert. Dabei wird eine Vielzahl bewährter und erfolgreicher Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2013–2022 durch zahlreiche weitere Maßnahmen ergänzt.

Laufende Evaluierung der Fortschritte

Die Umsetzung der Maßnahmen und die (Unfall-)Entwicklung in den einzelnen Handlungsfeldern werden im Rahmen einer jährlichen Überprüfung der Verkehrssicherheitsstrategie kontrolliert. Eine begleitende Gruppe aus Expertinnen und Experten, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern von Land, Polizei und KfV zusammensetzt, überarbeitet bei Bedarf den Maßnahmenkatalog bzw. schlägt weitere Maßnahmen vor.

4 Alpenquerender Güterverkehr



4.1 Verkehrsentwicklung am Brenner

Die Gesamtmenge des auf der Straße und der Schiene transportierten Frachtvolumens am Brenner betrug im Jahr 2024 52,2 Millionen Tonnen. Das bedeutet im Vergleich zu 2023 einen Zuwachs von 1,0 Prozent. Von den 52,2 Millionen Tonnen entfielen 38,3 Millionen Tonnen auf die Straße und 13,9 Millionen Tonnen¹ auf die Schiene.

Im Vergleich zu 2023 sank der Transport im Straßen-güterverkehr um 0,5 Millionen Tonnen, das Frachtvolumen auf der Schiene stieg um rund 1,0 Millionen Tonnen. Der Anteil der Straße (Modal Split) sank im Jahr 2024 auf 73 Prozent, während der Anteil der Schiene im Jahr 2024 bei knapp 27 Prozent lag. Im Jahr 2010 lag der Anteil der auf der Schiene transportierten Gütermengen noch bei 36 Prozent.

Im Kapitel zum alpenquerenden Güterverkehr können aufgrund der internationalen Vergleichbarkeit die Daten immer erst ein Jahr im Nachgang, also etwa im Verkehrsbericht 2025 für das Jahr 2024, betrachtet werden. Zudem können die Werte aufgrund von einer anderen Methodik und zur Sicherstellung der internationalen Vergleichbarkeit von den Daten in den Kapiteln 1 und 2 abweichen.

1) Während im Kapitel 2.3.2 die transportierten Tonnen für das Jahr 2024 mit 12,8 Millionen Netto-Nettotonnen angegeben sind, sind im Kapitel 4.1 13,9 Millionen Tonnen angeführt. Der Unterschied dieser Zahlen beruht auf der Datengrundlage: Während im Kapitel 2.3.2 jene Tonnen erwähnt sind, die von den einzelnen Verkehrsunternehmen gemeldet wurden, so beruhen die angeführten Tonnen im Kapitel 4.1.1 auf den gefahrenen Zügen (vom BMIMI mit einem Faktor hinterlegt).

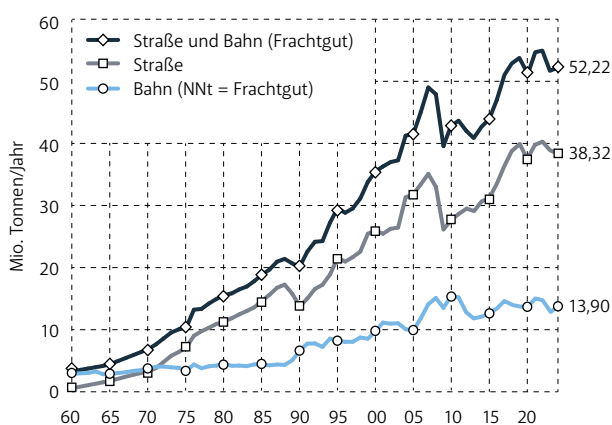


Abb. 4-1: Güterverkehr Brenner 1960–2024.

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

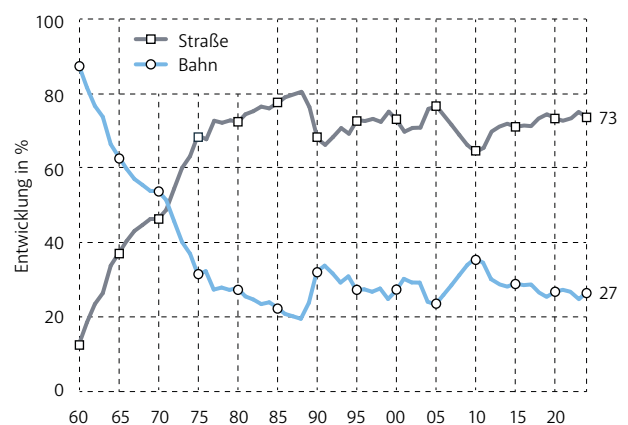


Abb. 4-2: Modal Split am Brenner 1960–2024.

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 Alpenübergang. Das Gesamtgütervolumen im Jahr 2024 war mit 52,2 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 36,2 Millionen Tonnen. Hinsichtlich der transportierten Gütervolumen in der Schweiz wird ersichtlich, dass im Vergleich zu 2023 um 443.659 Tonnen mehr Güter auf der Straße (+7,35 Prozent) transportiert wurden, während die Gütermenge auf der Schiene um 975.515 Tonnen (-3,66 Prozent) zurückging. Dennoch wird bei einem Anteil von 71,0 Prozent ein Großteil der Güter über die Schweizer Alpenpässe auf der Schiene befördert. Die auf den iMONITRAF!-Korridoren transportierten Güter beliefen sich 2024 auf insgesamt rund 157 Millionen Tonnen, davon 108,9 Millionen Tonnen auf der Straße (69,6 Prozent) und 47,6 Millionen Tonnen auf der Schiene (30,4 Prozent). Das Gesamtgütervolumen im Jahr 2024 ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Prozent geringer.

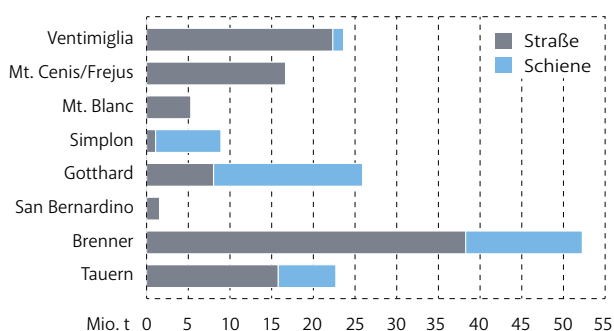


Abb. 4-3: Alpenquerender Güterverkehr 2024.

Quelle: Eigene Darstellung nach iMONITRAF! Datenmonitoring

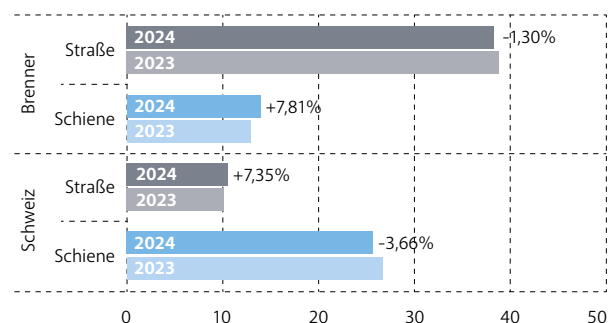


Abb. 4-4: Entwicklung Güterverkehr Brenner und Schweiz (Millionen Tonnen pro Jahr).

Quelle: Eigene Darstellung nach iMONITRAF! Datenmonitoring

4.3 Europäische Verkehrspolitik

4.3.1 EUSALP

Die EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP) ist eine von vier makroregionalen Strategien der EU und besteht aus neun Aktionsgruppen. Das Jahr 2025 war von der EUSALP-Ko-Präsidentschaft Österreichs und Liechtensteins geprägt.¹ Als eine von vier Schwerpunktthemen des Vorsitzjahres wurde das Thema „Mobilitätswende: nachhaltig, energieeffizient, multi-modal“ von der Aktionsgruppe 4 „Mobilität“ (AG4) bearbeitet. Die AG4 wird von der Europaregion Tirol – Südtirol – Trentino gemeinsam mit der französischen Region Provence-Alpes-Côtes d’Azur, geleitet, wobei die Euregio die Leitung an das Land Tirol delegiert.

Die AG4 dient als Plattform zur Koordination und Harmonisierung der Aktivitäten im Alpenraum für ein nachhaltigeres Mobilitäts- und Verkehrssystem. Dabei wird ein gemeinsames Verständnis von Verkehrspolitik geschaffen, werden gemeinsame Ziele festgelegt und gemeinsame Projekte und Initiativen umgesetzt. Durch optimierte Intermodalität und Interoperabilität im Personen- und Güterverkehr soll die Verlagerung von der Straße auf die Schiene gelingen.

Das dreijährige Arbeitsprogramm der EUSALP AG4 fand 2025 seinen Abschluss und wies sowohl Schwerpunkte zur Verkehrsverlagerung im Güterverkehr, zu Nebenbahnen, zu resilienter Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie zu einem nachhaltigen Personenverkehr auf. In Zusammenarbeit mit anderen Aktionsgruppen steht zudem das Thema „Energiewende im Verkehrssystem in den Alpen“ im Fokus. Die AG4 veröffentlichte dazu eine Studie zur Dekarbonisierung und Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr. Dabei konnte gezeigt werden, dass das Verlagern eines Diesel-Lkw der Kategorie Euro VI auf die Schiene am Brennerkorridor bereits heute, also noch ohne den viel flacheren Brenner Basistunnel, 79 Prozent der benötigten Energie einsparen kann. Ein „Verbessern“ des Diesel-Lkw auf einen Elektro-Lkw kann immerhin noch 37 Prozent der Energie einsparen.²

Eine weitere Studie beschäftigte sich mit den an den Alpenkorridoren anfallenden externen Kosten, also den Folgekosten für die Allgemeinheit durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung oder etwa wirtschaftliche

1) Abschlussbericht der EUSALP Ko-Präsidentschaft
https://alpine-region.eu/fileadmin/user_upload/2025_-_Austria_and_Liechtenstein_Presidency/EUSALP_LegacyBericht_Web_02022026.pdf

2) Presseaussendung zu der EUSALP-Mobilitätskonferenz und den Studienergebnissen
<https://www.tirol.gv.at/presse/meldungen/meldung/die-zukunft-von-mobilitaet-und-verkehr-im-alpenraum>
 Studie: Energy Efficiency Potentials in the Alpine Transport and Mobility System
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/buergerservice/Beauftragte_Gutachten_Studien_Umfragen/250729_EUSALP_AG4_Study_Energy_Efficiency_Final_clean.pdf

Schäden durch Staus und Unfälle. Dabei wurde ermittelt, dass am Brennerkorridor jährlich externe Kosten in der Höhe von 2,1 Milliarden Euro entstehen, davon knapp 1,1 Milliarden Euro durch den Güterverkehr. 96 Prozent der externen Kosten durch Personen- und Güterverkehr sind auf den Straßenverkehr zurückzuführen.³

Auch im Jahr 2025 führte die EUSALP AG4 wieder ihr Projekt-Labeling fort, bei dem grenzüberschreitende Mobilitätsprojekte nach einem innerhalb der AG4 entwickelten Bewertungsschema von drei unabhängigen Evaluatoren aus drei Ländern auf Aspekte der Nachhaltigkeit, den Nutzen für die Allgemeinheit und die Verbesserung der Mobilität vor Ort hin überprüft werden. Die ausgezeichneten Projekte erhalten ein Empfehlungsschreiben der EUSALP AG4, das deren makroregionale Bedeutung hervorhebt und eine Finanzierung auf EU- und nationaler Ebene vorantreiben soll. Die in bisher drei Labeling-Runden 22 ausgezeichneten Projekte wurden in einer Posterausstellung im Rahmen der 7. EUSALP-Mobilitätskonferenz präsentiert.

3) Presseaussendung zu den Studienergebnissen
<https://www.tirol.gv.at/presse/meldungen/meldung/verkehr-verursacht-21-milliarden-euro-an-externen-kosten-im-jahr/>
 Studie
https://alpine-region.eu/fileadmin/user_upload/Strateg-PACA_EUSALP-AG4_external-costs_EN.pdf



Abb. 4-5: Landesrat Zumtobel bei der Podiumsdiskussion bei der 7. EUSALP-Mobilitätskonferenz.

Quelle: Lea Knabl

2025 fanden drei Treffen der AG4 statt: am 23. Jänner online, am 17. und 18. Juni in Nizza und am 26. November in Innsbruck. Anschließend an das Treffen in Innsbruck fand zudem die 7. Ausgabe der EUSALP-Mobilitätskonferenz statt. Den Rahmen bildete das EUSALP-Jahresforum zum Abschluss der Ko-Präsidentschaft Österreich-Liechtenstein, das ebenfalls in Innsbruck stattfand und bei dem das zehnjährige Jubiläum der EU-Alpenraumstrategie EUSALP gefeiert wurde. Bei der Mobilitätskonferenz am 27. November diskutierten hochrangige politische Vertreterinnen und Vertreter aus den Alpenregionen, der Europäi-

schen Institutionen sowie Akteurinnen und Akteure sowie Expertinnen und Experten aus dem Verkehrsbe-
 reich über die Bedeutung der Schiene als Rückgrat nachhaltiger Mobilität, über Lösungen im Bereich des Ticketings und zu neuen Mobilitätsformen, wie auch zur Verkehrsverlagerung im Güterverkehr. Landeshauptmann Anton Mattle und der Südtiroler Landeshauptmann Arno Kompatscher betonten, wie wichtig eine enge Zusammenarbeit auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene sei, um gemeinsame Herausforderungen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im gesamten Alpenraum zu meistern. Neben diesen Veranstaltungen war die AG4 auch 2025 wieder an der jährlichen Tagung der makroregionalen Strategien in Brüssel vertreten, wo unter anderem die Energieeffizienz-Studie vorgestellt wurde.

Website der EUSALP AG 4 - Mobility



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. Im Jahr 2024 ist das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Rund 33.000 Fahrzeuge (+3,6 Prozent) querten täglich den Brenner, womit dieser im Vergleich zu den Strecken über Ventimiglia, Fréjus, Mont Blanc, Gotthard, San Bernardino und Tauern der mit Abstand meistbefahrene Korridor der Alpen bleibt. Über alle betrachteten Korridore hinweg passierten täglich 113.255 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 auf der Landeswebsite im Abschnitt „Grenzüberschreitender Verkehr und Mobilität“⁴ oder auch der iMONITRAF!-Website⁵ entnommen werden.

Die erhobenen Daten zeigen die Notwendigkeit, dass iMONITRAF! als gemeinsames Netzwerk der Alpen-

4) <https://www.tirol.gv.at/verkehr/mobilitaetsplanung/grenzueberschreitender-verkehr-und-mobilitaet-1>

5) <https://www.imonitraf.org>

regionen unter der Leitung Tirols seine nunmehr 20-jährige Zusammenarbeit zur Reduktion negativer Auswirkungen des alpenquerenden Verkehrs auf den Transitkorridoren fortsetzt. iMONITRAF! bietet eine Plattform für den fachlichen und politischen Austausch und für die Koordination politischer Maßnahmen und Strategien.

Das Netzwerk hat 2025 zusätzlich zur bereits laufenden Datenerhebung und Auswertung ein Factsheet über die Unterschiede zwischen den Alpenländern bezüglich der Bestandteile und Höhe der Besteuerung von Schwerverkehr-Lkw in Abhängigkeit ihrer Antriebsart veröffentlicht. Für 2026 sind weitere Factsheets zu spezifischen Aspekten des alpenquerenden Transits geplant. Diese werden wie auch die Jahresberichte auf der Website www.imonitraf.org veröffentlicht.

iMONITRAF! bietet mit dem jährlichen Verkehrsmonitoring und den Faktenblättern eine Datengrundlage für Entscheidungsträgerinnen und -trägern, um den Anliegen der Alpenregionen auch auf europäischer Ebene Gehör zu verschaffen. Mit Unterzeichnung des neuen Partnerschaftsabkommens für die Jahre 2026 bis 2028 ist die Zusammenarbeit der Länder Tirol, Südtirol und Trentino sowie der Zentralschweiz im Netzwerk sichergestellt.

iMONITRAF!-Jahresbericht 2025



4.3.3 Weitere Aktivitäten in der grenzüberschreitenden Verkehrskoordination

Abgesehen von den Aktivitäten in der EUSALP und iMONITRAF! ist Tirol auch in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) und der Brennerkorridorplattform (BCP) tätig.

Tätigkeiten im Rahmen der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB)

Die AGB ist ein Zusammenschluss der Provinzen und Länder mit den Handelskammern (bzw. Wirtschaftskammern) 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.

Nach Tirols zweijährigem Vorsitz der AGB in den Jahren 2023 und 2024 wurde der Vorsitz erfolgreich an Trentino übergeben. Unter Trentiner Vorsitz in den Jahren 2025 und 2026 wird der Themenschwerpunkt „intermodale Schnittstellen“ der Tiroler Vorsitzjahre 2023 und 2024 fortgeführt. Eine Untersuchung befasste sich mit den bestehenden und künftig benötigten Kapazitäten der für den Brennerverkehr relevanten Umschlagterminals Straße-Schiene. Damit soll sichergestellt werden, dass zur Eröffnung des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken auch ausreichende Güterumschlagskapazitäten zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene vorhanden sind.

Aktivitäten im Rahmen der Brennerkorridorplattform (BCP)

Die BCP ist ein Konsortium aus den Verkehrsministerien, den Regionen und den Bahninfrastrukturgesellschaften am Brennerkorridor. Deren gemeinsames Ziel ist es, bis zur Eröffnung des Brenner Basistunnels samt schrittweisem Ausbau der Zulaufstrecken die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen zur effektiven Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu schaffen. Die Arbeitsgruppe für Infrastruktur hat 2025 ihre aktualisierten Korridorstudien vorgelegt, in denen die abgestimmten Prognosezahlen und die Schienenkapazitäten zwischen München und Verona in zwei Infrastrukturausbau-stufen (203X¹ und 204X²) dargelegt werden.

Studien der Brennerkorridorplattform



1) Korridorstudie über die Schienenkapazitäten am Brennerkorridor in den 2030er-Jahren

https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/kapazitätsstudien/251204_DE_BCP_Kapazitätsstudie_203X_Brennerachse_München_Verona_5.1.pdf

2) Korridorstudie über die Schienenkapazitäten am Brennerkorridor in den 2040er-Jahren

https://www.bcplatform.eu/fileadmin/user_upload/BCP/kapazitätsstudien/251216_DE_BCP_Kapazitätsstudie_204X_Brennerachse_München_Verona_3.0_new_format.pdf

5 Anlagen

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2025
- 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

Imst, Landeck, Reutte

Tirol Mitte

Innsbruck, Ibk Land, Schwaz

Tirol Ost

Kitzbühel, Kufstein, Lienz

Legende

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

Tabellenwerte

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

Fahrzeuggruppen

Kfz Alle Kraftfahrzeuge

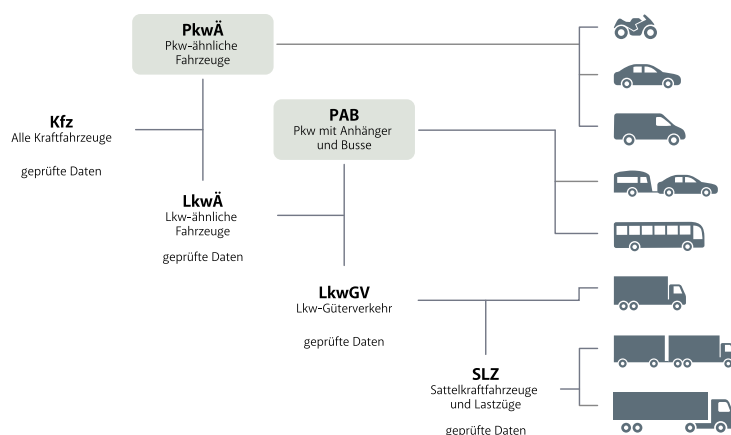
LkwÄ¹ Lastkraftwagen-ähnliche Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen mit Anhänger, Lieferwagen mit Anhänger, Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen, Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

LkwGV² Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge

SLZ³ Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge

PAB Personenkraftwagen mit Anhänger, Busse

- Bei Mikrowellendetektoren: alle Kfz über 6,00 m Länge.
- Kann von Mikrowellendetektoren nicht erfasst werden.
- Bei Mikrowellendetektoren: alle Kfz über 13,00 m Länge.



Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2025

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	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
			2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %
A12 Inntal Autobahn	96 Kufstein Süd	TD	44.984	45.571	1,3	9.457	9.231	-2,4						
	103 Langkampfen	TD	43.893	43.645	-0,6	9.004	8.783	-2,5	8.065	7.895	-2,1	7.403	7.231	-2,3
	122 Wörgl 1)	TD	-	49.661	-	-	10.191	-						
	87 Kundl 1)	TD	-	48.874	-	-	9.240	-	-	8.214	-	-	7.340	-
	152 Kramsach	TD	49.502	49.429	-0,1	9.359	9.193	-1,8	8.258	8.134	-1,5	7.313	7.196	-1,6
	164 Stans	TD	58.775	57.725	-1,8	9.751	9.746	-0,1						
	172 Schwaz	TD	57.726	56.878	-1,5	9.668	9.519	-1,5	8.588	8.466	-1,4	7.298	7.192	-1,5
	464 Hall in Tirol-Mitte	TD	63.988	61.920	-3,2	10.380	10.111	-2,6						
	557 Kematen	TD	65.803	65.640	-0,2	4.338	4.821	11,1	3.510	3.858	9,9	2.268	2.586	14,0
	644 Zirl	TD	44.150	44.929	1,8	4.256	4.700	10,4	3.410	3.852	13,0	1.800	2.208	22,7
	650 Inzing	TD	42.547	43.821	3,0	3.280	3.695	12,7	2.552	3.015	18,1	1.825	2.256	23,6
	656 Mitterpettnau	TD	40.739	41.538	2,0	3.478	3.897	12,0	2.770	3.201	15,6	1.633	2.058	26,0
	662 Rietz	TD	31.954	32.963	3,2	2.861	3.311	15,7	2.294	2.689	17,2	1.416	1.761	24,4
	668 Haiming	TD	22.799	24.028	5,4	1.969	2.470	25,4	1.625	2.067	27,2	982	1.355	38,0
	8126 Imst A12	IS	22.215	23.374	5,2	1.840	2.333	26,8	1.483	1.933	30,3	960	1.378	43,5
	7 Tunnel-Mils	TD	22.899	24.448	6,8	1.820	2.304	26,6						
	382 Mils-Schönwies	TD	24.821	26.519	6,8	1.597	2.129	33,3						
S16 Arlberg Schnellstraße	8156 Perjentunnel	TD	14.024	15.397	9,8	1.434	1.956	36,4						
	680 Grins	TD	14.904	16.263	9,1	1.414	1.955	38,3	1.171	1.643	40,3	636	1.093	71,9
	6 Strenger-Tunnel	TD	13.704	14.518	5,9	1.745	2.212	26,8	1.616	2.069	28,0	866	1.319	52,3
	Arlbergtunnel 3)	M	3.752	8.720	132,4							436	1.125	158,0
A13 Brenner Autobahn	521 Westast A13	TD	19.390	19.883	2,5	1.884	2.239	18,8						
	183 Gärberbach	TD	51.470	49.183	-4,4	8.841	8.847	0,1	7.603	7.665	0,8	6.749	6.862	1,7
	Stubai-Mautstelle	M	12.315	12.279	-0,3							-	-	-
	Schönberg-Mautstelle	M	38.868	37.211	-4,3							6.481	6.629	2,3
	8045 Matrei am Brenner 1) 2)	IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	307 Brennersee/A13 2)	TD	32.996	-	-	7.709	-	-	6.734	-	-	6.261	-	-

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 2024 teilweise außer Betrieb
- 2) Die Zählstelle war im Jahr 2025 teilweise außer Betrieb
- 3) Sperre Arlbergtunnel 15.04.-22.11.2024
- IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
- TD Datenerfassung durch Triple-Detektoren (Überkopfsensorik)
- M Daten der Mautstellen

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	2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %
B100 Drautalstraße	8137	Nikolsdorf 4)	IS	8.129	-	-	843	-	-	692	-	-	444	-	-
	8048	Lienz	IS	22.092	22.454	1,6	1.318	1.306	-0,9	1.111	1.088	-2,1	474	461	-2,7
	8029	Leisach 5)	IS		9.223			841			662			413	
	8235	Thal	MD	7.900	8.267	4,6	856	856	0,0	-			436	430	-1,4
	8161	Sillian	IS	6.510	6.704	3,0	547	543	-0,7	448	440	-1,8	343	339	-1,2
B107 Großglockner Straße	8249	Iselsberg-Landesgrenze	MD	3.917	3.999	2,1	186	158	-15,1				49	28	-42,9
B107a Großglockner Straße	8265	Nußdorf-Debant	MD	6.410	6.354	-0,9	223	186	-16,6				47	24	-48,9
P1 Felbertauernstraße	8105	Felbertauertunnel 6)	M	4.251	4.612	8,5							165	163	-1,2
B108 Felbertauernstraße	8231	Huben	MD	8.473	8.886	4,9	515	536	4,1				174	183	5,2
	8179	Ainet	IS	9.948	10.397	4,5	764	842	10,2	575	635	10,4	253	274	8,3
B111 Gailtalstraße	8219	Kartitsch 4)	MD	2.183	-	-	115	-	-				35	-	-
B161 Pass-Thurn-Straße	5047	Mittersill 7)	MD	7.468	7.646	2,4	587	570	-2,9				161	165	2,5
	8205	Jochberg	MD	10.128	10.264	1,3	507	516	1,8				169	172	1,8
	8180	Oberndorf	IS	16.176	16.655	3,0	858	860	0,2	633	630	-0,5	221	234	5,9
B164 Hochkönigstraße	8215	Fieberbrunn	MD	5.527	5.415	-2,0	216	228	5,6				53	54	1,9
	8227	St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD	8.257	8.308	0,6	377	362	-4,0				72	71	-1,4
B 165 Gerlosstraße	8304	Gerlos	IS	2.127	2.160	1,6	109	106	-2,8	54	50	-7,4	9	8	-11,1
	8272	Hainzenberg	MD	3.937	4.040	2,6	131	158	20,6				21	15	-28,6
B 169 Zillertalstraße	8162	Brettfalltunnel 8)	IS	17.005	14.123	-16,9	1.102	891	-19,1	909	741	-18,5	443	357	-19,4
	8240	Fügen	MD	19.071	19.460	2,0	705	770	9,2				172	178	3,5
	8181	Rohrberg	IS	14.450	14.663	1,5	727	729	0,3	564	568	0,7	147	141	-4,1
	8222	Ramsau	MD	15.055	14.665	-2,6	553	541	-2,2				87	89	2,3
B170 Brixentalstraße	8206	Windau	MD	10.028	9.942	-0,9	421	432	2,6				67	71	6,0
	8127	Gundhabing	IS	13.322	13.254	-0,5	569	537	-5,6	430	392	-8,8	62	63	1,6
B171 Tiroler Straße	8247	Kufstein-Grenze	MD	7.524	7.600	1,0	78	79	1,3		-		6	6	0,0
	8197	Kufstein-Innbrücke	IS	14.964	14.554	-2,7	469	464	-1,1	262	260	-0,8	33	33	0,0
	8034	Kirchbichl	IS	7.332	7.289	-0,6	276	243	-12,0	189	161	-14,8	37	34	-8,1
	8242	Wörgl-Ost	MD	23.369	23.469	0,4	764	767	0,4				249	263	5,6
	8220	Wörgl-Lahntal	MD	13.327	13.288	-0,3	572	543	-5,1				105	113	7,6
	8174	St. Leonhard	IS	9.171	9.018	-1,7	417	414	-0,7	266	265	-0,4	104	101	-2,9
	8225	St. Gertraudi	MD	6.985	7.198	3,0	313	328	4,8				73	81	11,0
	8223	Schwaz-Ost	MD	9.213	9.306	1,0	420	447	6,4				74	78	5,4
	8259	Pill	MD	6.785	7.203	6,2	356	377	5,9				98	102	4,1
	8035	Weer	IS	7.704	8.143	5,7	624	664	6,4	508	545	7,3	144	160	11,1
	8202	Volders	MD	11.748	12.710	8,2	429	435	1,4				99	105	6,1
	8155	Thaur	IS	28.492	29.699	4,2	1.443	1.501	4,0	1.014	1.053	3,8	204	220	7,8
	8157	Innsbruck-Haller Straße	IS	18.951	17.537	-7,5	723	642	-11,2	246	247	0,4	35	35	0,0
	8881	Innsbruck-Technik 4)	IS	16.097	-	-	676	-	-	237	-	-	54	-	-
	8073	Zirl-Martinsbühel	IS	3.624	3.353	-7,5	173	162	-6,4	143	135	-5,6	29	32	10,3
	8257	Zirl-West	MD	2.539	2.606	2,6	104	106	1,9		-		41	45	9,8
	8228	Pfaffenhofen	MD	7.264	7.233	-0,4	530	517	-2,5		-		258	261	1,2
	8211	Silz	MD	6.399	6.489	1,4	246	247	0,4		-		36	35	-2,8
	8201	Karres	MD	8.678	9.974	14,9	409	414	1,2		-		53	42	-20,8
	8195	Imst-Süd	IS	20.023	20.070	0,2	912	878	-3,7	654	627	-4,1	271	252	-7,0
	8044	Imst-West	IS	6.574	6.851	4,2	285	298	4,6	163	178	9,2	18	19	5,6
	8221	Starkenbach	MD	2.880	2.970	3,1	192	190	-1,0		-		20	19	-5,0
	8243	Zams	MD	11.604	11.550	-0,5	461	472	2,4		-		65	63	-3,1
	8248	Landeck-West	MD	8.558	8.801	2,8	363	384	5,8		-		67	69	3,0
	8264	Pians	MD	4.488	4.549	1,4	225	229	1,8		-		32	32	0,0
	8036	Strengen	IS	1.248	1.308	4,8	111	129	16,2	65	71	9,2	15	28	86,7
B171a Tiroler Straße	8887	Hall-Mitte	IS	21.039	20.125	-4,3	920	896	-2,6	675	651	-3,6	188	186	-1,1
B172 Walchseestraße	8289	Kössen-Ost	MD	3.149	3.300	4,8	118	123	4,2				22	22	0,0
	8209	Durchholzen	MD	8.827	8.818	-0,1	338	328	-3,0				79	73	-7,6
	8245	Niederndorf	IS	11.768	12.112	2,9	438	448	2,3	249	252	1,2	104	98	-5,8
B173 Eibergstraße	8182	Schwoich	IS	11.767	12.315	4,7	772	763	-1,2	606	596	-1,7	313	294	-6,1
B174 Innsbrucker Straße	8885	Innsbruck-Ost 4)	IS	40.448	-	-	2.522	-	-	2.300	-	-	776	-	-
B175 Wildbichler Straße	8224	Kufstein-Ebbs	IS	12.864	12.928	0,5	620	598	-3,5	449	422	-6,0	161	143	-11,2
	8301	Niederndorf-Gasthof Sebi	MD	2.357	2.516	6,7	129	124	-3,9				13	14	7,7

- 4) Die Zählstelle war im Jahr 2025 teilweise außer Betrieb
5) Die Zählstelle wurde im Jahr 2024 in Betrieb genommen
6) Die Daten wurden von der Felbertauernstraße AG zur Verfügung gestellt
7) Die Daten wurden vom Land Salzburg zur Verfügung gestellt
8) Sanierungsmaßnahmen Brettfalltunnel
IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2025

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	Nr	Name	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			Lkw/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
					2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %
B176	Kössener Straße	8276	Schwendt	IS	2.220	2.273	2,4	89	95	6,7	47	52	10,6	9	9	0,0
		8326	Kössen-Nord	MD	2.286	2.344	2,5	68	72	5,9				16	17	6,3
B177	Seefeldler Straße	8204	Reith bei Seefeld 9)	IS	11.907	12.660	6,3	336	-	-				80	105	31,3
		8038	Scharnitz	IS	10.417	10.745	3,1	476	513	7,8	347	380	9,5	94	113	20,2
B178	Loferer Straße	8183	Wörgl-Bruckhäusl	IS	16.235	16.664	2,6	1.802	1.842	2,2	1.562	1.590	1,8	829	893	7,7
		8258	Söll-West	MD	12.048	12.569	4,3	1.286	1.340	4,2				659	719	9,1
		8079	Bocking	IS	18.567	19.525	5,2	1.792	1.895	5,7	1.495	1.569	4,9	910	966	6,2
		8241	St. Johann in Tirol-Ost	MD	14.064	14.628	4,0	1.099	1.205	9,6				517	572	10,6
		8214	Pass Strub	MD	7.878	8.374	6,3	937	990	5,7				543	592	9,0
		5041	Unken-Kniepass 7)	IS	11.101	11.700	5,4	1.065	1.084	1,8	857	871	1,6	542	569	5,0
B179	Fernpassstraße	8088	Nassereith-Fernstein	IS	14.725	14.638	-0,6	1.885	1.728	-8,3	1.429	1.304	-8,7	768	719	-6,4
		8194	Lermooser Tunnel 10)	IS	11.751	12.726	8,3	2.143	2.137	-0,3						
		8826	Bichlbach	IS	18.158	17.982	-1,0	1.651	1.652	0,1	1.147	1.181	3,0	713	677	-5,0
		8279	Reutte-Umfahrung	MD	15.759	15.256	-3,2	1.166	1.091	-6,4				601	562	-6,5
		8193	Musau-Parkplatz	IS	17.320	16.850	-2,7	1.843	1.704	-7,5	1.403	1.312	-6,5	749	702	-6,3
		8187	Vils	IS	17.387	16.596	-4,5	1.555	1.500	-3,5	1.092	1.092	0,0	652	635	-2,6
B180	Reschenstraße	8063	Tösens	IS	7.911	8.102	2,4	573	560	-2,3	381	365	-4,2	148	142	-4,1
		8199	Finstermünz-Tunnel 11)	IS	4.098	3.187	-22,2	345	250	-27,5	209	144	-31,1	113	87	-23,0
		8862	Nauders-Reschenpass	IS	5.342	5.472	2,4	415	414	-0,2	260	260	0,0	131	126	-3,8
B181	Achenseestraße	8212	Maurach	MD	6.657	6.944	4,3	491	525	6,9				141	161	14,2
		8043	Seehoftunnel	IS	6.898	7.047	2,2	401	420	4,7	278	299	7,6	140	161	15,0
		8042	Achenkirch	IS	5.464	5.506	0,8	350	355	1,4	255	266	4,3	94	96	2,1
B182	Brennerstraße	8158	Innsbruck-Süd	IS	8.377	8.412	0,4	415	424	2,2	185	181	-2,2	40	42	5,0
		8217	Matrei am Brenner	MD	3.977	4.110	3,3	190	202	6,3				21	21	0,0
		8160	Brennersee-B182	IS	3.340	4.042	21,0	194	202	4,1	164	166	1,2	22	26	18,2
B183	Stubaitalstraße	8226	Mieders-Ost	IS	14.012	14.199	1,3	604	599	-0,8	396	390	-1,5	115	97	-15,7
		8298	Neustift-Ost	MD	7.992	8.154	2,0	364	375	3,0				11	11	0,0
B184	Engadiner Straße	8230	Pfunds-Engadin	MD	1.920	2.095	9,1	122	124	1,6				12	13	8,3
B186	Ötztalstraße	8203	Oetz	MD	14.100	14.544	3,1	540	548	1,5				93	95	2,2
		8280	Umhausen	MD	8.519	8.771	3,0	389	381	-2,1				71	72	1,4
		8123	Sölden	IS	6.730	7.002	4,0	361	367	1,7	253	262	3,6	69	74	7,2
B187	Ehrwalder Straße	8278	Lermoos-Ost	MD	6.318	6.647	5,2	301	317	5,3				73	73	0,0
		8239	Ehrwald	MD	4.911	5.162	5,1	165	187	13,3				52	62	19,2
B188	Paznauntalstraße	8216	See	MD	5.919	6.238	5,4	273	311	13,9				24	33	37,5
		8256	Ischgl	MD	3.039	3.188	4,9	172	203	18,0				6	9	50,0
B189	Mieminger Straße	8263	Obermieming	MD	6.503	6.466	-0,6	230	212	-7,8				49	46	-6,1
		8210	Obsteig-Holzleiten	MD	9.203	9.063	-1,5	911	993	9,0				466	479	2,8
		8184	Tarrenz	IS	13.597	13.878	2,1	700	664	-5,1	476	449	-5,7	186	166	-10,8
B197	Arlbergstraße	8234	St. Anton-Guhlbrücke 3)	MD	10.202	6.851	-32,8	759	352	-53,6				261	49	-81,2
L197	Arlbergstraße	9021	Alpe-Rauz 3) 12)	IS	6.674	2.532	-62,1	597	336	-43,7	445	293	-34,2	262	131	-50,0
		9021	Stuben 3) 12)	IS	7.160	3.856	-46,1	624	171	-72,6	463	103	-77,8	264	22	-91,7
L198	Lechtalstraße	9021	Rauz-Flexen 3) 12)	IS	2.967	3.126	5,4	199	190	-4,5	115	104	-9,6	23	21	-8,7
B198	Lechtalstraße	8254	Häselgehr-Gutschau	MD	2.970	2.967	-0,1	197	183	-7,1				25	21	-16,0
		8287	Forchach	MD	4.338	4.377	0,9	181	182	0,6				20	18	-10,0
		8185	Höfen	IS	5.085	5.150	1,3	409	412	0,7	305	304	-0,3	76	68	-10,5
		8196	Lechaschau-Lechbrücke	IS	14.142	14.095	-0,3	569	573	0,7	422	428	1,4	106	116	9,4
		8188	Reutte-Süd	IS	11.316	11.154	-1,4	504	500	-0,8	349	349	0,0	117	113	-3,4
B199	Tannheimer Straße	8255	Weißbach am Lech-Gaicht	MD	2.743	2.822	2,9	111	116	4,5				9	9	0,0
		8218	Tannheim	MD	3.864	4.085	5,7	125	102	-18,4				11	9	-18,2

3) Sperre Arlbergstunnel 24.04.- 06.10.2023 und 15.04.-22.11.2024

7) Die Daten wurden vom Land Salzburg zur Verfügung gestellt

9) Anpassung der Gerätetechnologie und daher keine vollständigen Daten für den LkwGV im Jahr 2025

10) Teilweise Sperren auf Grund von Erhaltungsarbeiten inkl. Vorbereitungsmaßnahmen für zweite Tunnelröhre

11) Teilweise Sperre der B 180 Reschenstraße

12) Die Daten wurden vom Land Vorarlberg zur Verfügung gestellt

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2025

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	2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %	2024	2025	± %
L2	Pillersee	8292 St. Ulrich am Pillersee	MD	2.500	2.445	-2,2	113	105	-7,1				15	16	6,7
L3	Wildschönauer Straße	8268 Wörgl-Wildschönau	MD	4.854	4.916	1,3	209	213	1,9				22	23	4,5
L5	Alpbacher Straße	8262 Brixlegg	MD	6.481	6.679	3,1	245	254	3,7				19	23	21,1
L6	Tuxer Straße	8283 Mayrhofen-Finkenber	MD	4.897	5.066	3,5	235	245	4,3				40	34	-15,0
L7	Jenbacher Straße	8253 Jenbach	MD	4.910	4.757	-3,1	21	22	4,8				0	0	0,0
L8	Dörfnerstraße	8246 Rum	MD	5.909	6.235	5,5	267	264	-1,1				5	5	0,0
		8244 Absam	MD	8.210	8.226	0,2	226	244	8,0				13	13	0,0
L9	Mittelgebirgsstraße	8884 Innsbruck-Mitte	IS	24.455	25.043	2,4	935	944	1,0	430	413	-4,0	83	73	-12,0
		8213 Innsbruck-Vill	MD	5.979	6.101	2,0	273	280	2,6				5	6	20,0
		8273 Kreuzhäusl	MD	3.263	3.368	3,2	153	162	5,9				20	10	-50,0
L10	Gschnitztalstraße	8305 Trins	MD	2.772	2.794	0,8	99	94	-5,1				5	4	-20,0
L11	Völser Straße	8882 Innsbruck-Innrain	IS	10.946	12.493	14,1	700	728	4,0	142	151	6,3	24	28	16,7
		8853 Innsbruck-Justizanstalt	IS	12.407	12.057	-2,8	541	516	-4,6	204	184	-9,8	25	21	-16,0
		8851 Innsbruck-Völs	IS	8.800	8.719	-0,9	378	380	0,5	178	182	2,2	20	22	10,0
		8307 Unterperfuss	MD	5.007	5.012	0,1	135	136	0,7				14	12	-14,3
		8300 Flauring	MD	2.903	2.934	1,1	136	138	1,5				22	22	0,0
L12	Götzener Straße	8852 Innsbruck-Götzens	IS	8.283	8.483	2,4	345	365	5,8	144	152	5,6	23	22	-4,3
GIBK	Gemeindestraße	8888 Innsbruck-WIFI Tunnel	IS	7.113	6.548	-7,9	126	117	-7,1	77	65	-15,6	33	27	-18,2
		8883 Innsbruck-Egger Lienz Str.	IS	31.996	31.913	-0,3	1.110	1.114	0,4	871	889	2,1	168	180	7,1
L13	Sellraintalstraße	8261 Kematen-Nord	IS	10.993	11.435	4,0	544	577	6,1	399	419	5,0	79	85	7,6
	1. Teil	8269 Sellrain	MD	2.961	3.100	4,7	125	122	-2,4				12	12	0,0
L14	Leutascher Straße	8293 Weidach	IS	2.469	2.550	3,3	114	122	7,0	42	45	7,1	4	5	25,0
L16	Pitztalstraße	8251 Wengs	MD	5.003	5.121	2,4	201	197	-2,0				12	10	-16,7
		8277 St. Leonhard im Pitztal	MD	1.827	1.857	1,6	152	135	-11,2				72	67	-6,9
L18	Kaunertalstraße	8229 Prutz-Alpenrose	MD	1.621	1.669	3,0	87	84	-3,4				5	4	-20,0
L19	Serfauser Straße	8299 Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	4.956	5.028	1,5	175	182	4,0				10	11	10,0
L21	Berwang-Namloser Straße	8189 Namlos	IS	347	354	2,0	9	9	0,0	5	6	20,0	0	0	0,0
L24	Virgentalstraße	8271 Virgen	MD	3.518	3.556	1,1	112	113	0,9				8	10	25,0
L25	Defereggentalstraße	8302 Hopfgarten-Deferegg	IS	2.115	2.155	1,9	126	121	-4,0	81	76	-6,2	17	17	0,0
L32	Aldranser Straße	8208 Innsbruck-Schloss Ambras	MD	6.927	7.071	2,1	269	277	3,0				5	6	20,0
L35	Buchener Straße	8330 Telfs-Bairbach	IS	5.477	5.417	-1,1	215	202	-6,0	104	95	-8,7	10	9	-10,0
L36	Möserer Straße	8275 Mösern	MD	3.612	3.561	-1,4	136	136	0,0				15	7	-53,3
L37	Thierseestraße	8252 Thiersee	IS	5.031	5.006	-0,5	191	183	-4,2	106	97	-8,5	17	20	17,6
L38	Eilbögner Straße	8266 Aldrans	MD	5.201	5.547	6,7	242	249	2,9				6	8	33,3
L39	Erpfendorfer Straße	8294 Kössen-Erpfendorf	MD	5.812	5.962	2,6	247	263	6,5				71	73	2,8
L48	Breitenbacher Straße	8306 Kundl	MD	5.854	5.862	0,1	293	286	-2,4				35	36	2,9
L69	Reuttener Straße	8236 Reutte-West	MD	7.541	7.803	3,5	270	288	6,7				23	26	13,0
		8290 Vils-Schönbichl	MD	2.926	2.849	-2,6	85	85	0,0				8	10	25,0
L70	Breitenwanger Straße	8308 Breitenwang	MD	1.967	2.423	23,2	69	98	42,0				2	9	350,0
L76	Landecker Straße	8232 Fliess-Gasthof Gigele	MD	5.316	5.489	3,3	193	223	15,5				11	11	0,0
L202	Reither Straße	8288 Reith bei Kitzbühel	MD	3.989	3.939	-1,3	102	102	0,0				9	9	0,0
L203	Spertentalstraße	8291 Kirchberg in Tirol	MD	5.090	5.223	2,6	142	155	9,2				9	12	33,3
L205	Kelchsaustraße	8286 Hopfgarten im Brixental	MD	3.986	4.024	1,0	145	174	20,0				9	15	66,7
L209	Erlar Straße	8296 Windhausen-Grenze	MD	3.857	3.897	1,0	152	161	5,9				27	25	-7,4
L211	Unterinntalstraße	8267 Kufstein-Zell	IS	5.640	5.474	-2,9	202	200	-1,0	112	112	0,0	32	33	3,1
	1. Teil	8309 Langkampfen	MD	7.030	6.989	-0,6	381	374	-1,8				155	153	-1,3
		8200 Breitenbach	MD	1.372	1.345	-2,0	33	34	3,0				4	5	25,0
		8303 Moosen	MD	2.381	2.379	-0,1	139	135	-2,9				11	12	9,1
		8285 Münster	MD	5.390	5.457	1,2	154	149	-3,2				10	10	0,0
L215	Unterinntalstraße	8282 Wiesing	MD	4.276	4.590	7,3	121	122	0,8				4	4	0,0
	2. Teil	8284 Stans	MD	1.746	2.187	25,3	56	60	7,1				3	3	0,0
L222	Vomper Straße	8281 Vomp-Ost	MD	9.010	9.168	1,8	448	442	-1,3				169	163	-3,6
L226	Natterer Straße	8237 Natters	MD	4.680	4.350	-7,1	144	145	0,7				5	6	20,0
L227	Mutterer Straße	8238 Mutters	MD	4.871	5.540	13,7	114	127	11,4				11	12	9,1
L236	Mötzer Straße	8233 Locherboden	MD	11.374	11.277	-0,9	942	993	5,4				474	482	1,7
L237	Kühtalstraße	8047 Oetz-Ebenpuit	IS	1.554	1.588	2,2	63	61	-3,2	32	30	-6,3	7	6	-14,3
L246	Hahntennjochstraße 1. Teil	8328 Imst-Hahntennjoch	IS	994	984	-1,0	24	22	-8,3	11	10	-9,1	1	0	-100,0
L248	Imsterbergstraße	8270 Imst-Innrücke	MD	4.278	4.509	5,4	219	239	9,1				59	63	6,8
L255	Planseestraße	8327 Breitenwang-Rosrücken	MD	2.239	2.451	9,5	55	53	-3,6				3	3	0,0
L260	Ehenbichler Straße	8260 Weißenbach	MD	2.700	2.720	0,7	99	115	16,2				5	5	0,0
L288	Pinzwanger Straße	8501 Pinzwang-Kniepaß	MD	823	917	11,4	30	30	0,0				5	5	0,0
L318	Lavanter Straße	8250 Tristach-Lavant	MD	1.152	1.204	4,5	24	29	20,8				2	3	50,0
		8329 Lienz-Draubrucke	MD	6.437	6.359	-1,2	109	103	-5,5				11	9	-18,2
L348	Spisser Straße	8274 Pfunds-Spiss	MD	1.189	1.149	-3,4	63	58	-7,9				4	4	0,0
L391	Ehrwalder Straße	8297 Biberwier 13)	MD	-	2.355	-	-	170	-				-	47	-
L396	Weißhausstraße	8295 Zolamt-Weißhaus	MD	4.985	4.884	-2,0	166	178	7,2				43	36	-16,3

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2025

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

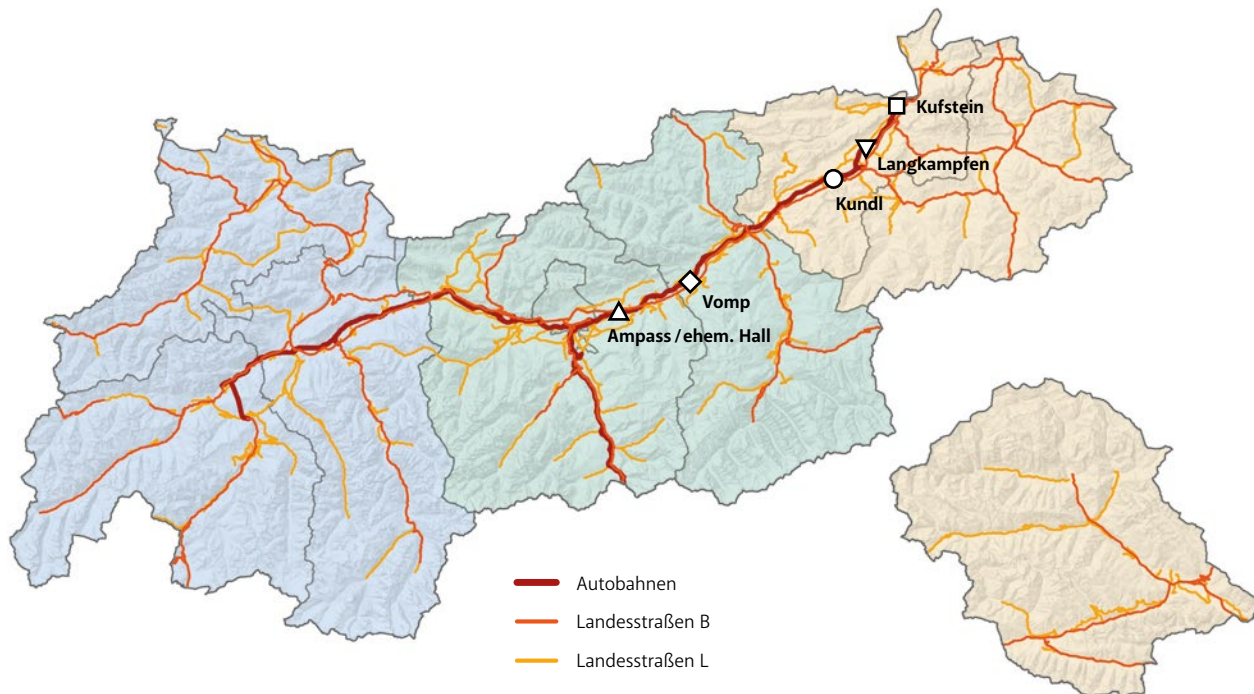
13) Die Zählstelle war 2024 teilweise außer Betrieb
IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

A12 Inntalautobahn / Kfz/24 h

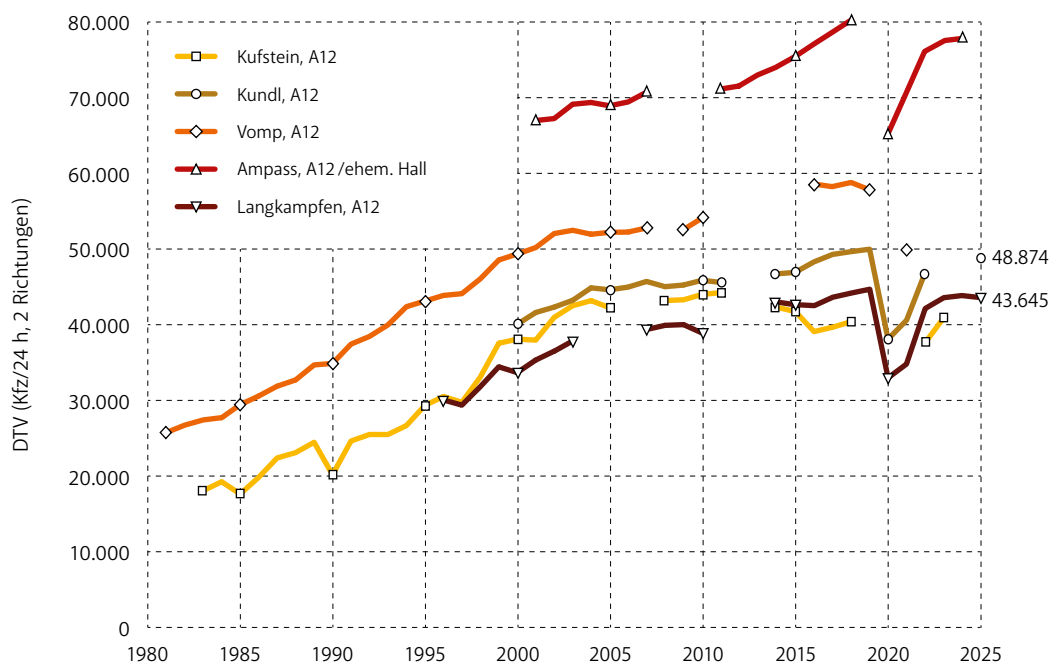
Unterinntal – Gesamtverkehr

1980–2025

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

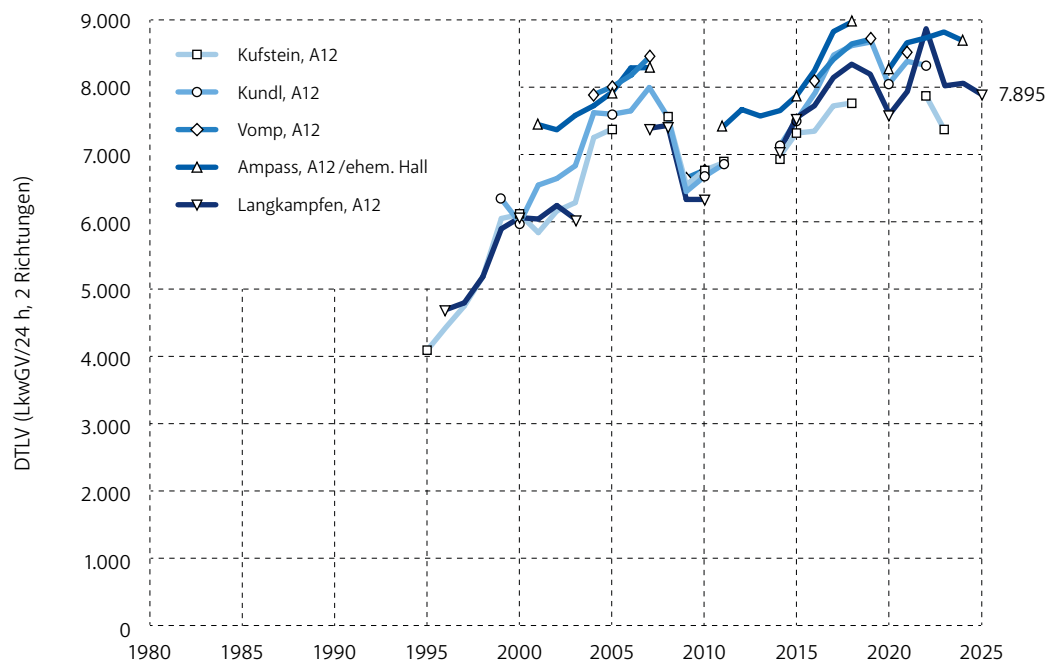


Anlage 2

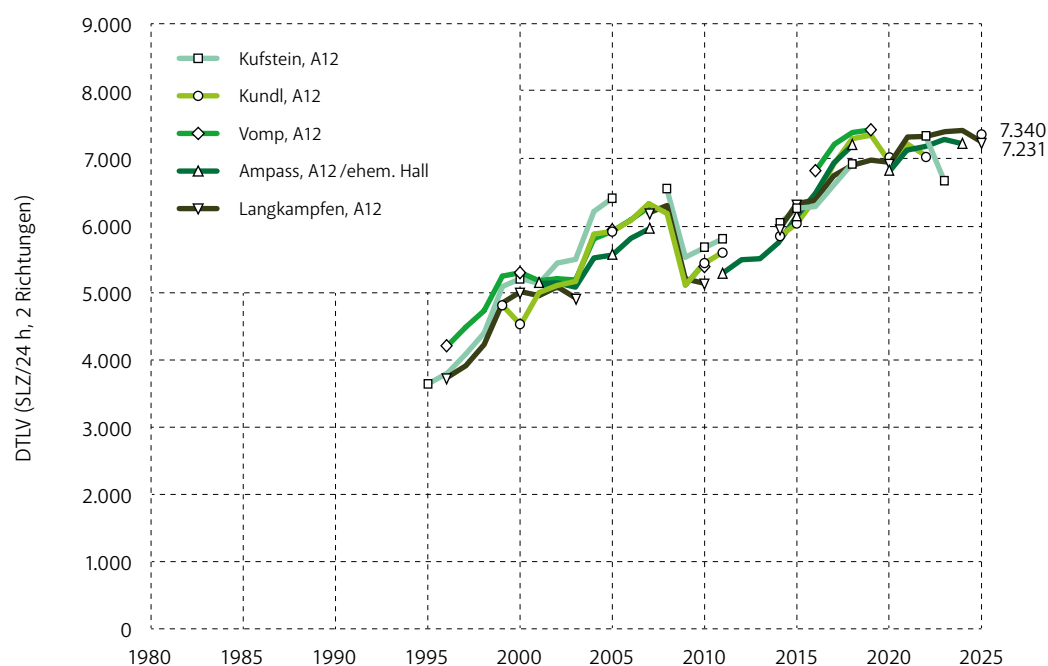
Verkehr in Tirol – Bericht 2025

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



A12 Inntalautobahn / Kfz/24 h

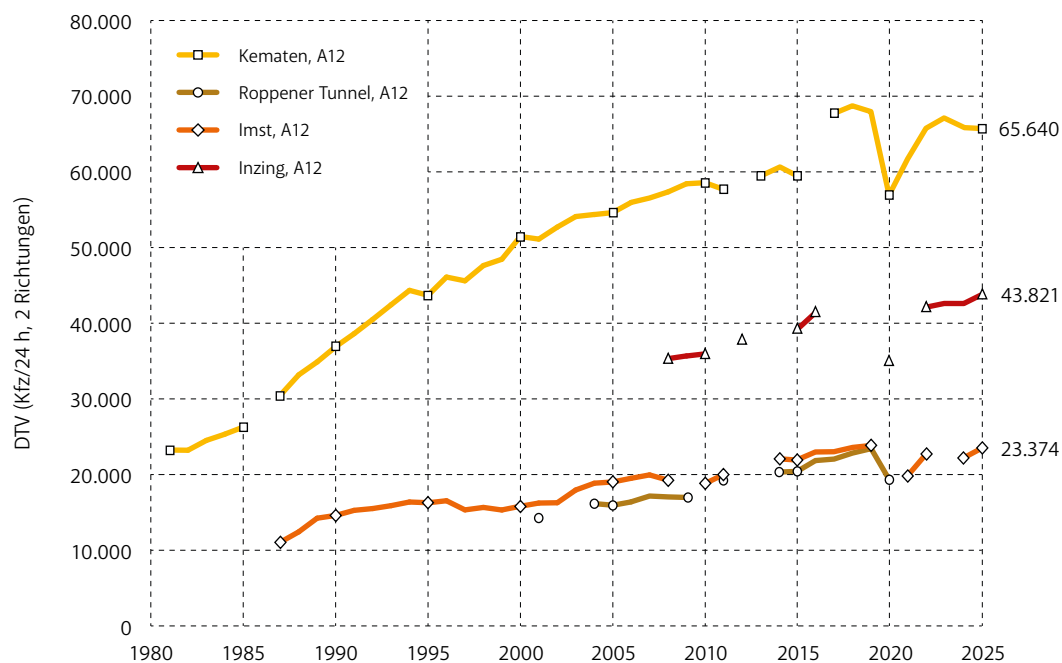
Oberinntal – Gesamtverkehr

1980–2025

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

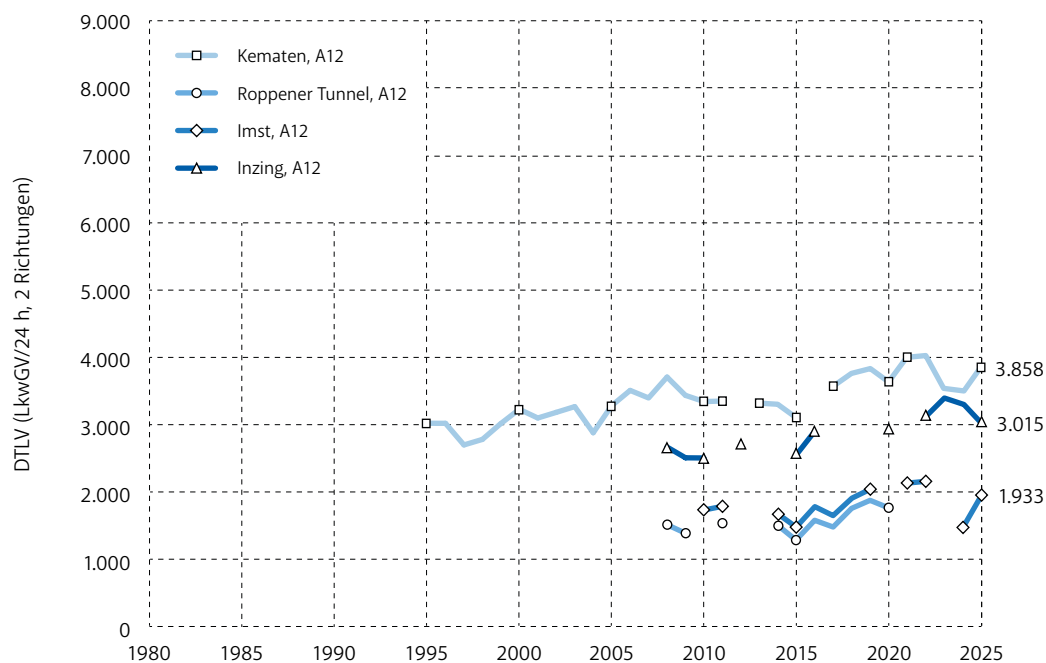


Anlage 3

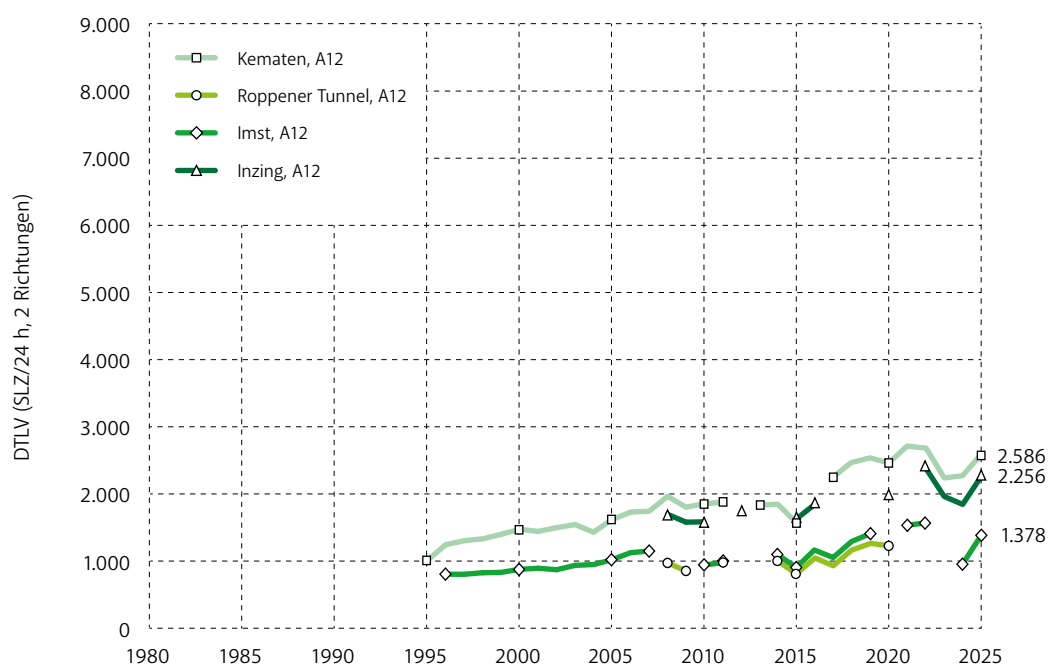
Verkehr in Tirol – Bericht 2025

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

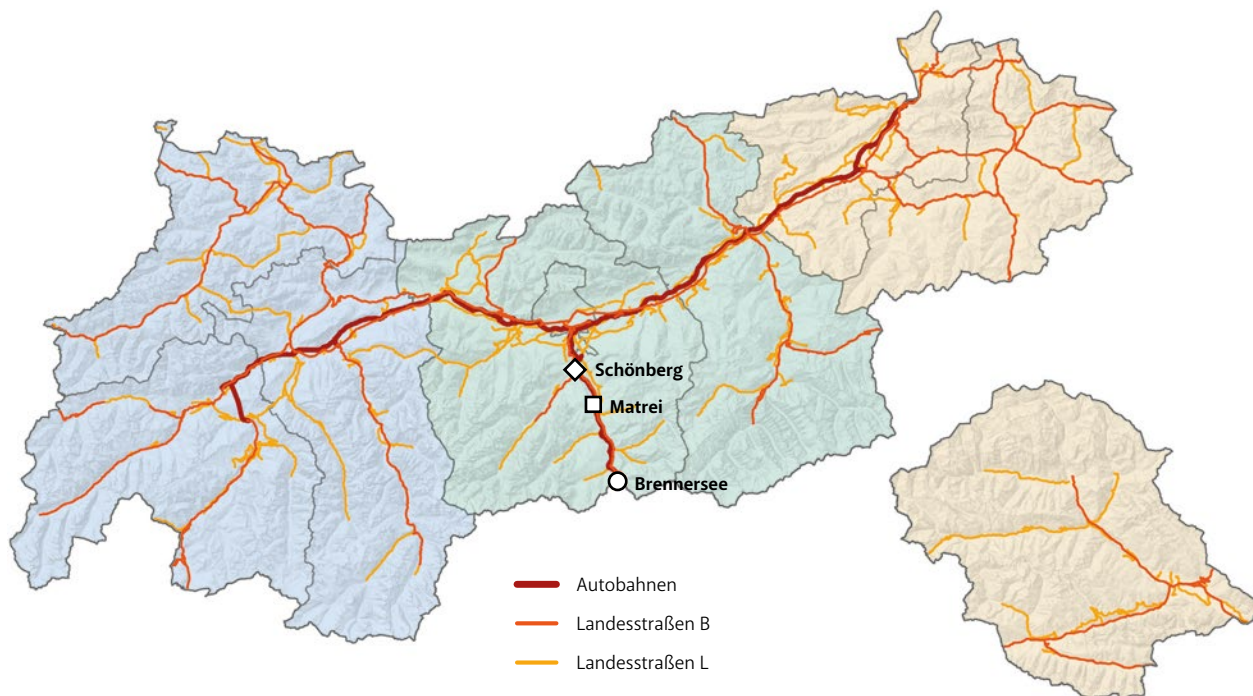


A13 Brennerautobahn / Kfz/24 h

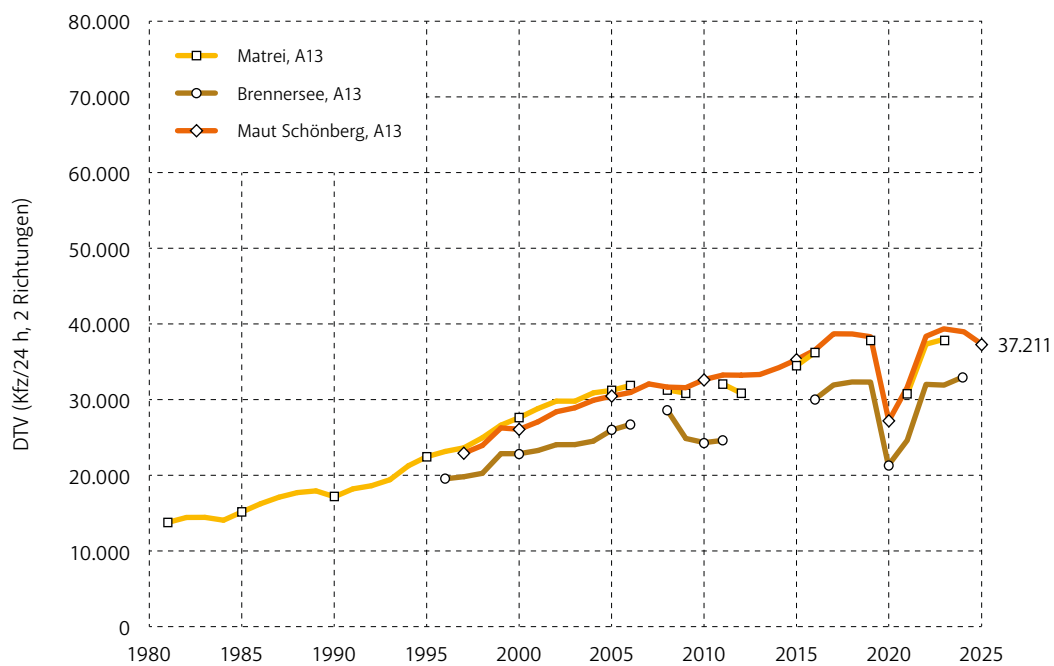
Wipptal – Gesamtverkehr

1980–2025

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

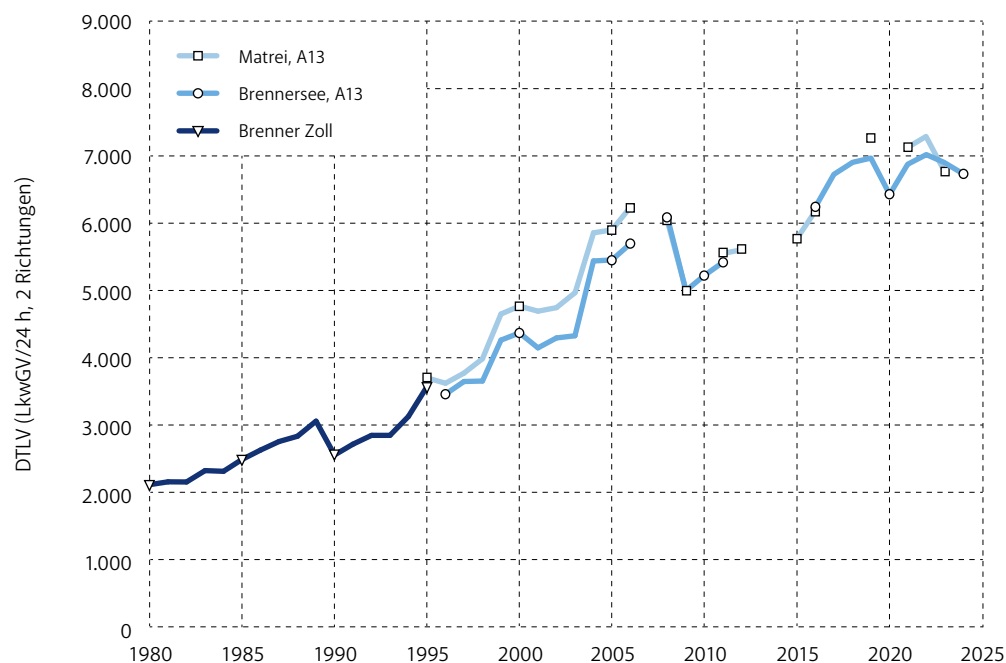


Anlage 4

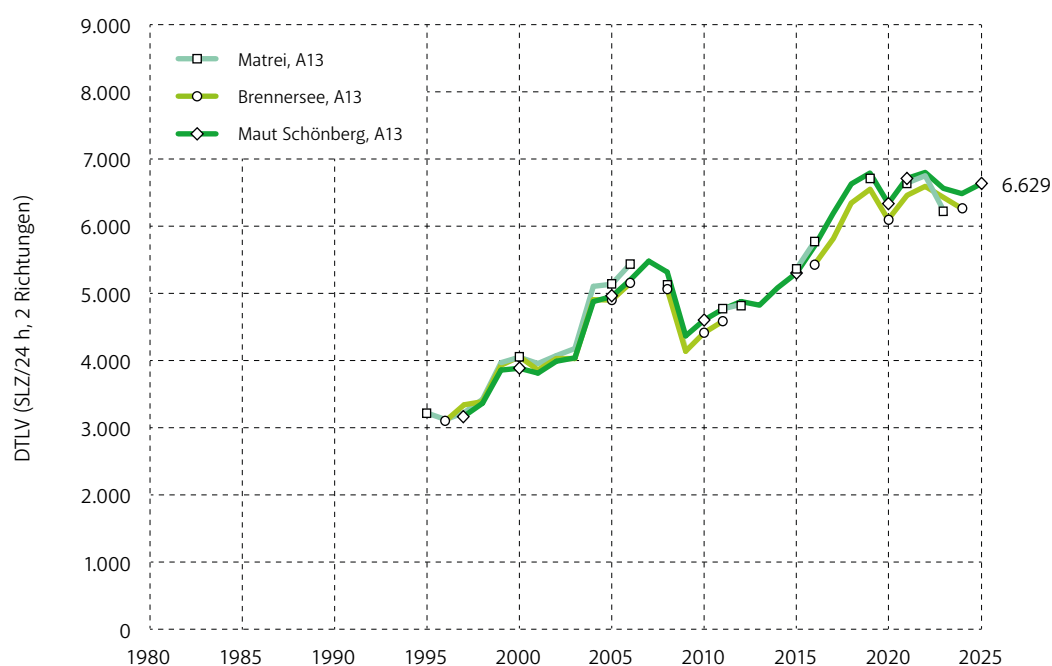
Verkehr in Tirol – Bericht 2025

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

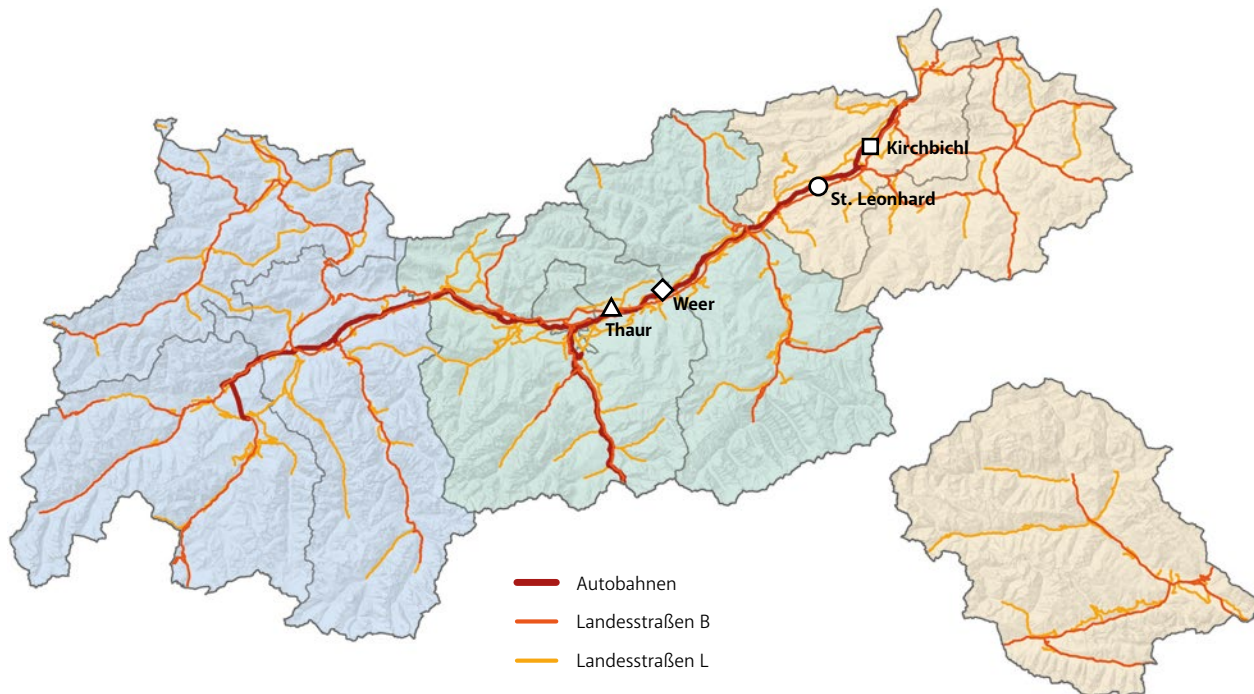


B171 Tiroler Straße / Kfz/24 h

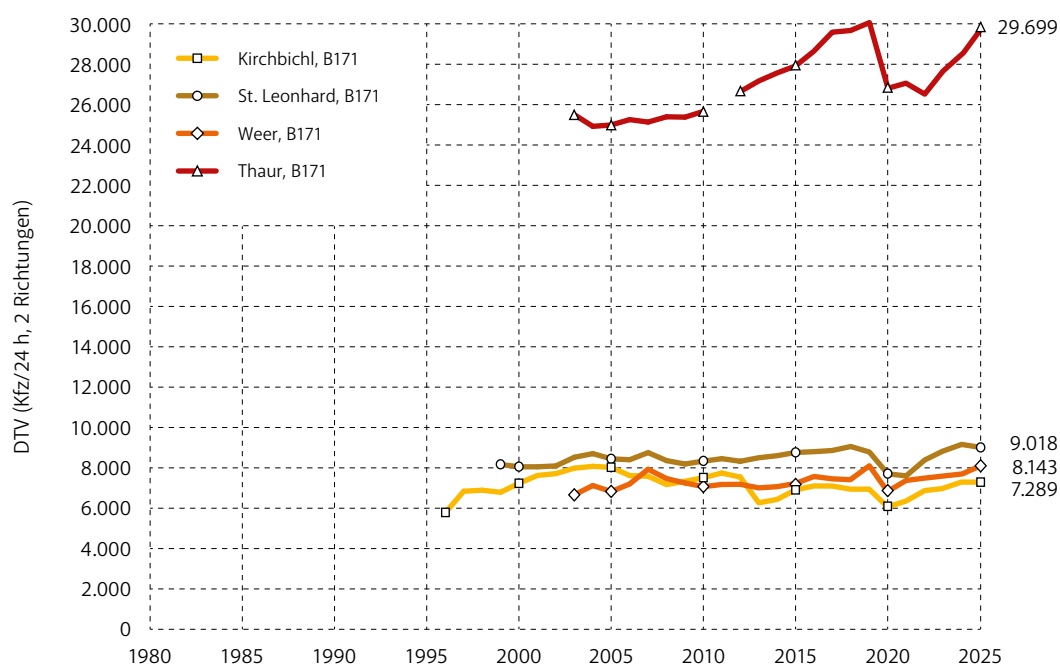
Untertal – Gesamtverkehr

1980–2025

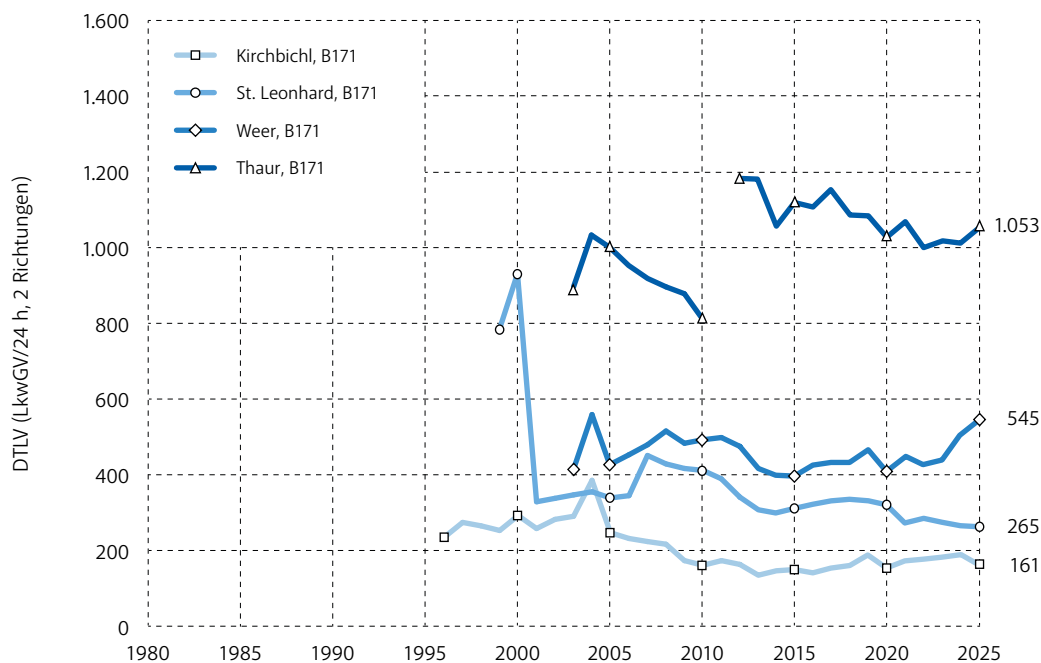
Lage der Zählstellen



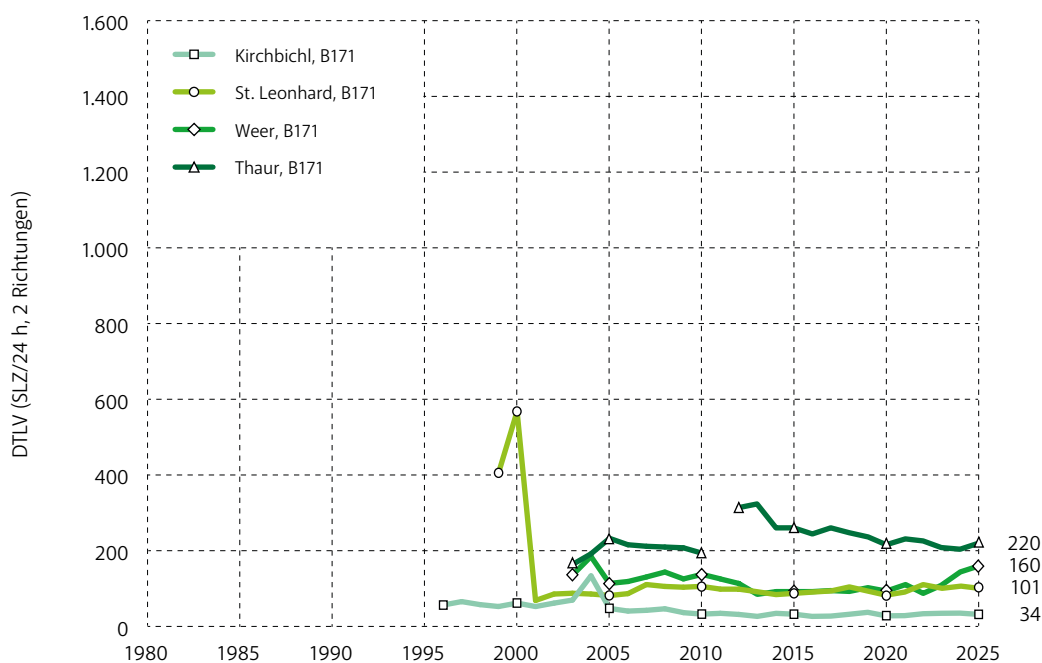
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



B171 Tiroler Straße / Kfz/24 h

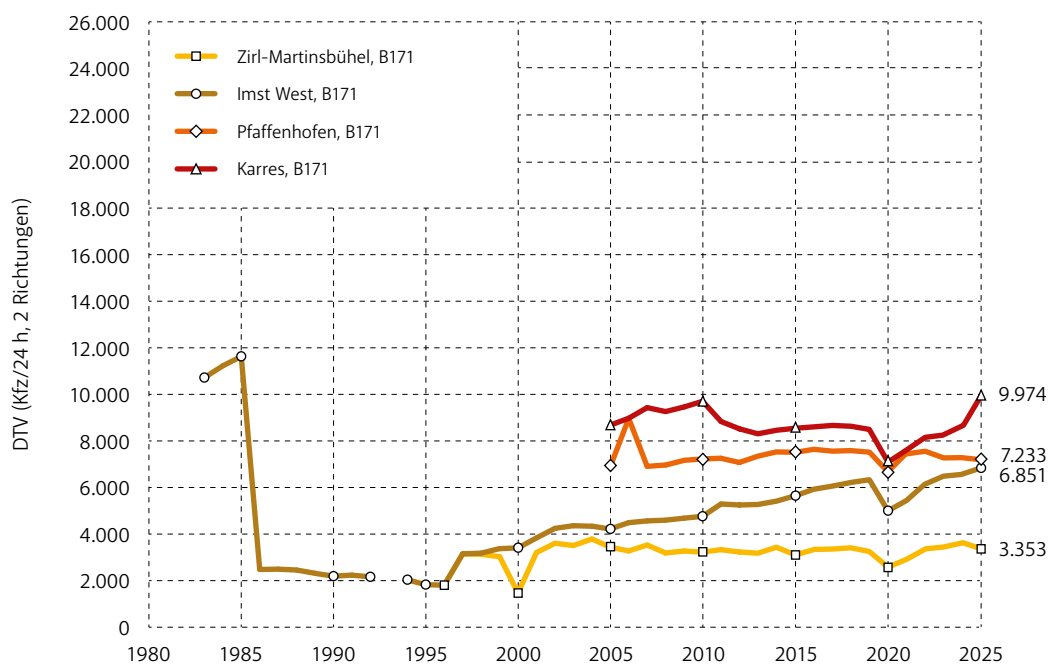
Oberinntal – Gesamtverkehr

1980–2025

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

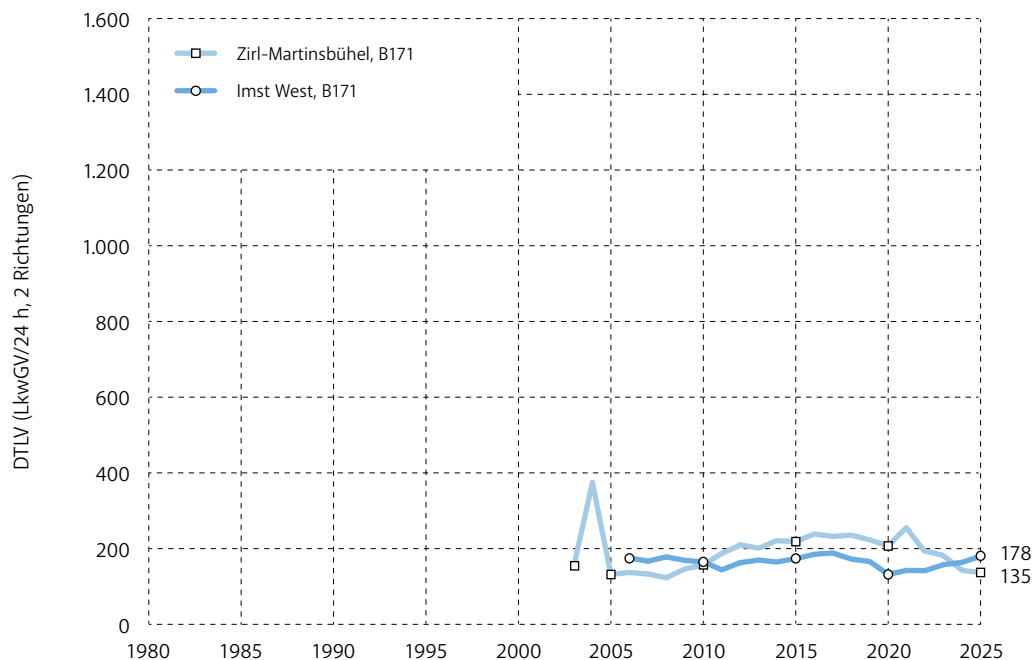


Anlage 6

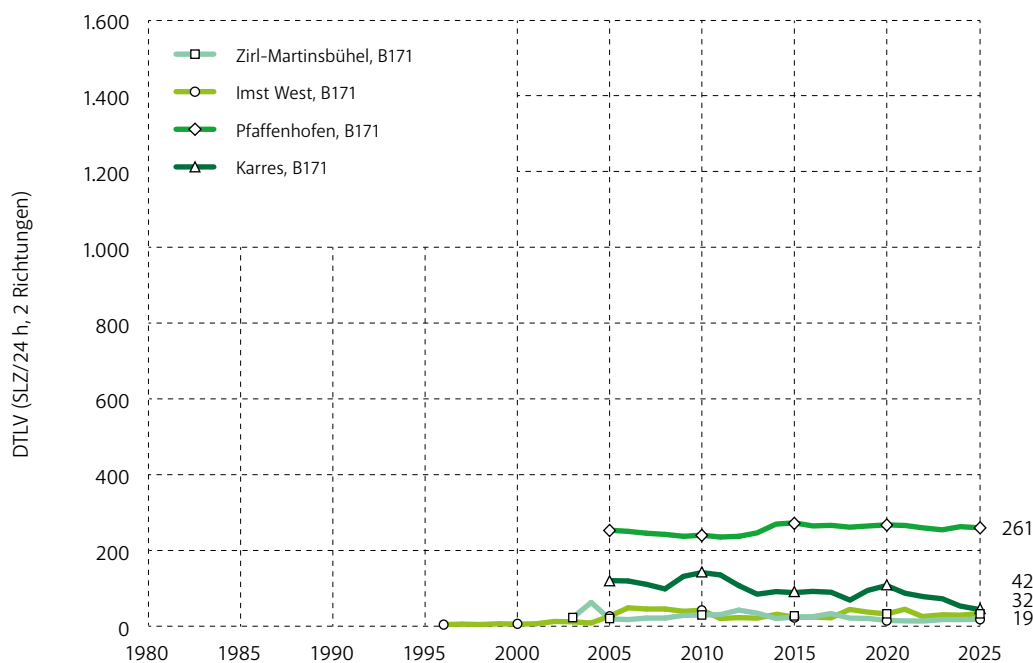
Verkehr in Tirol – Bericht 2025

Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

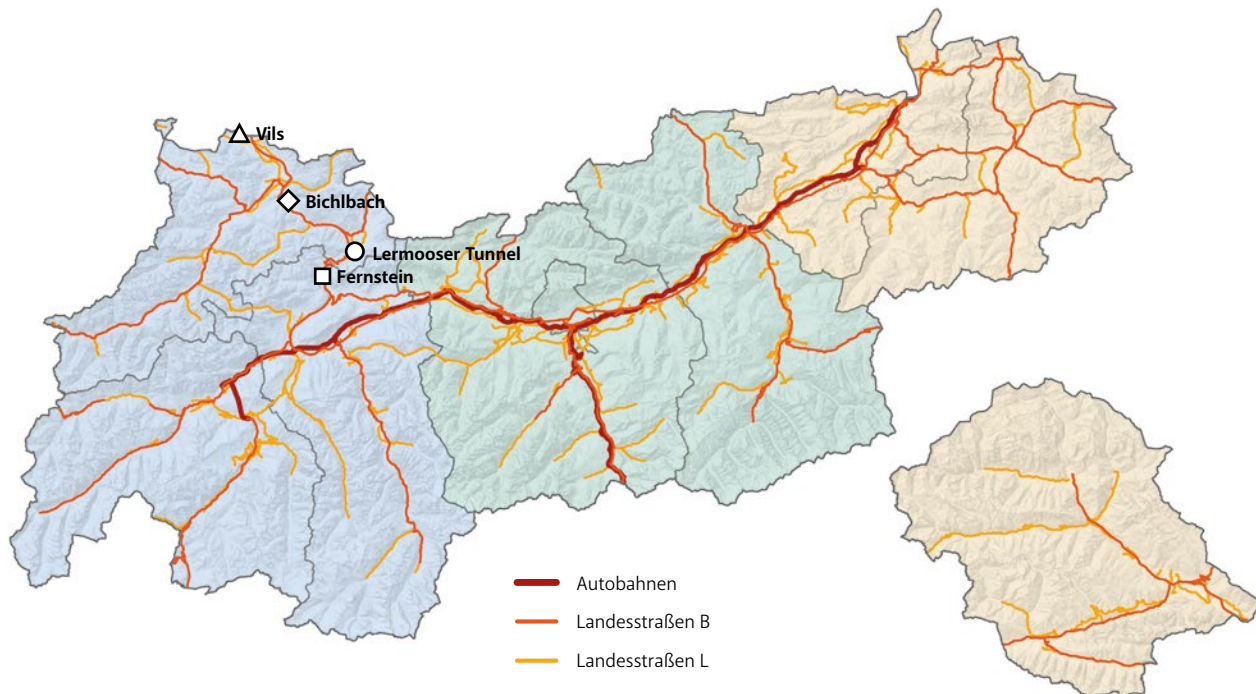
Schwerer Güterverkehr



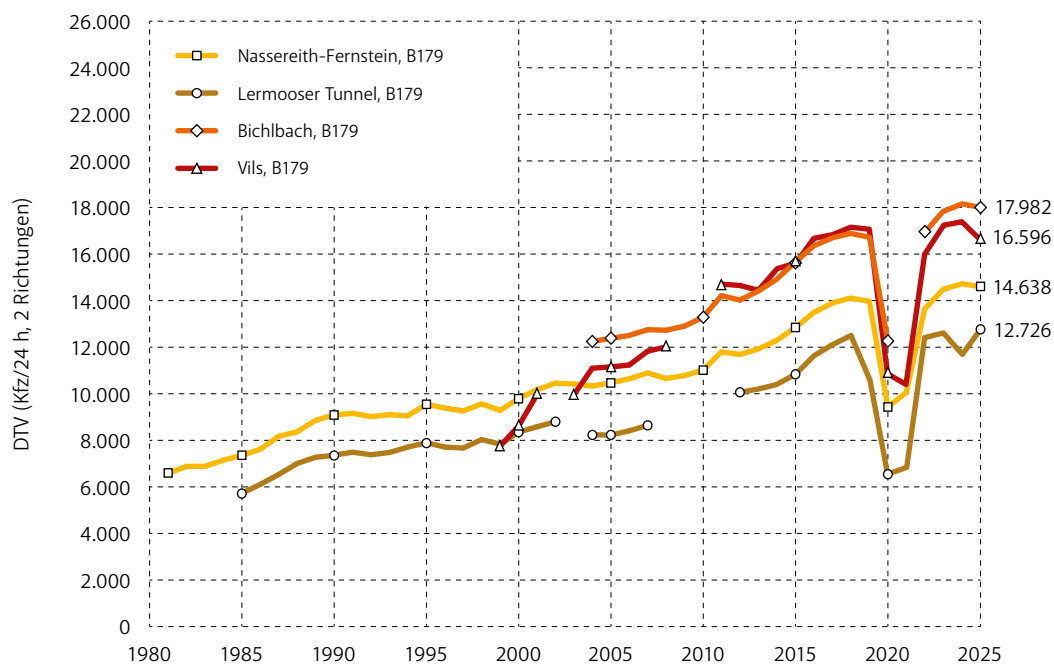
Sattel- und Lastzüge



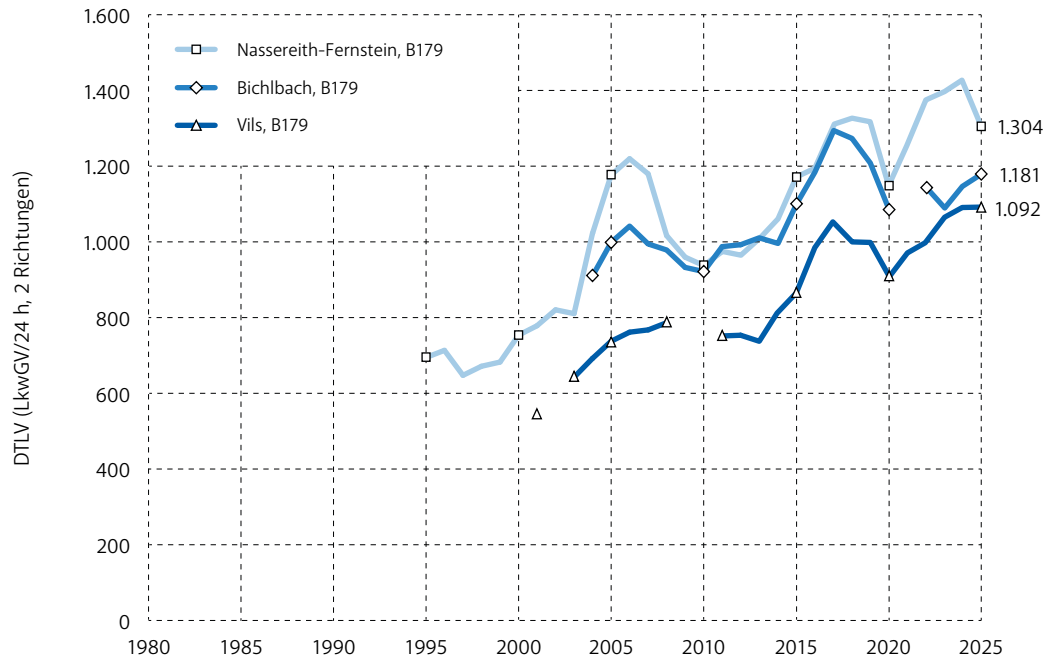
Lage der Zählstellen



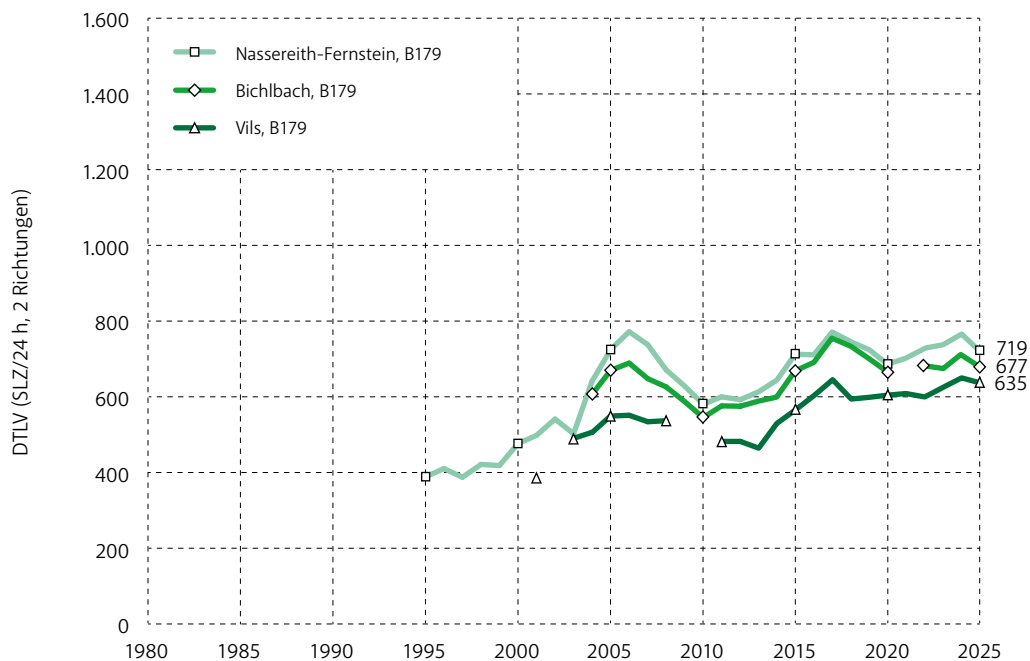
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



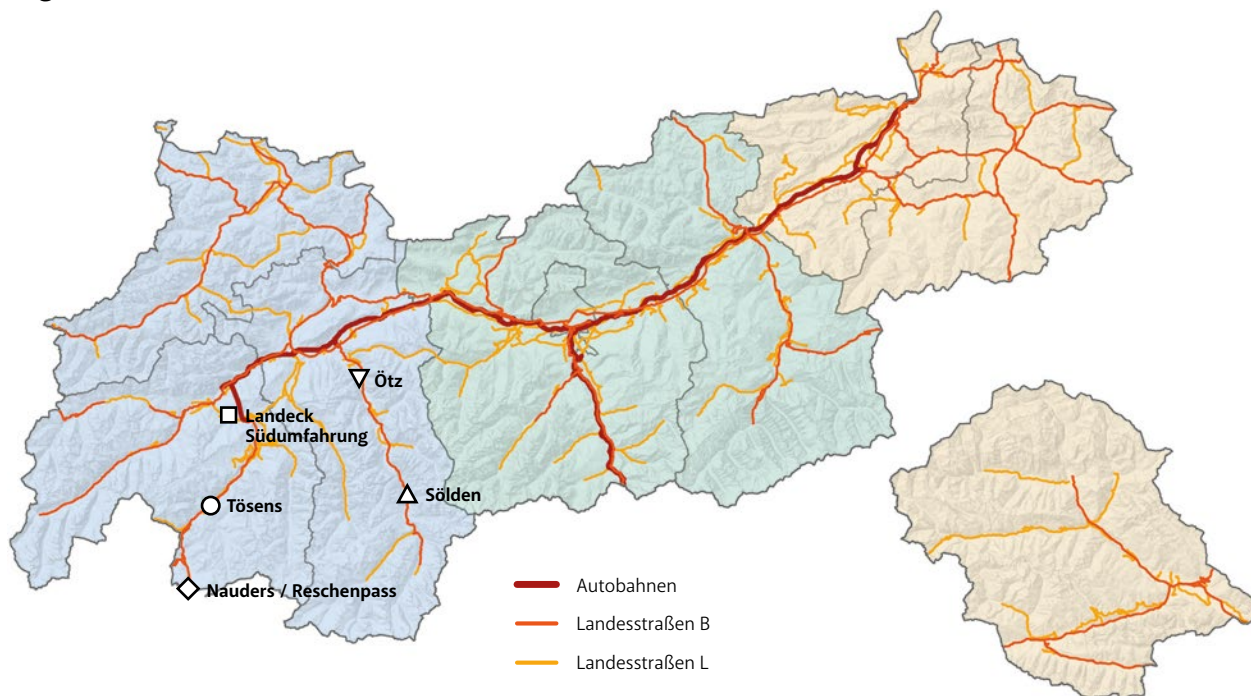
Sattel- und Lastzüge



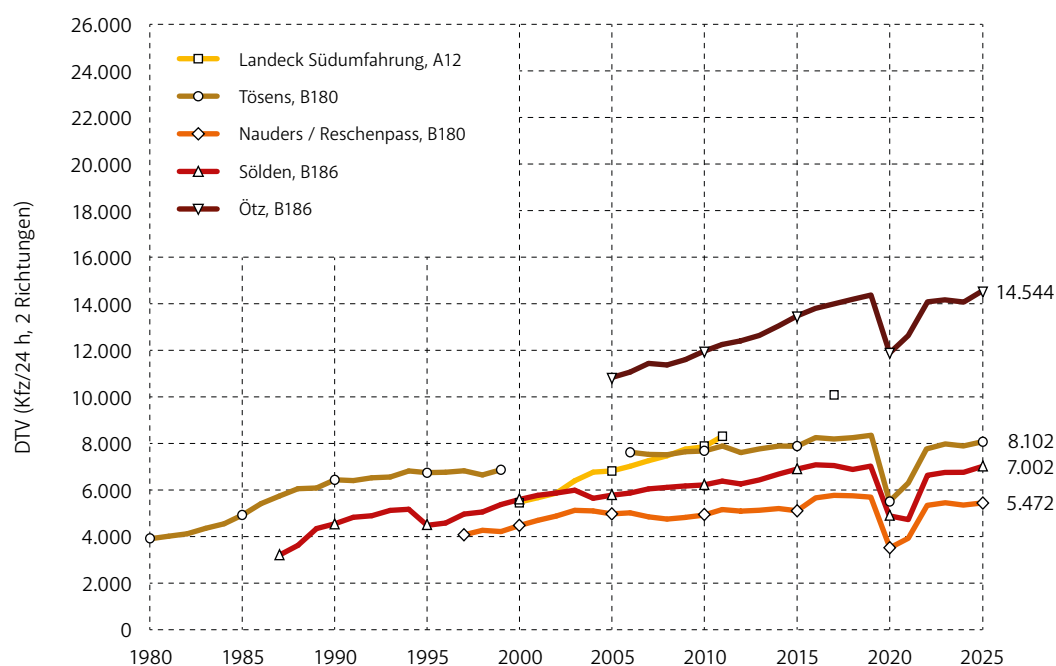
Tirol West / Kfz/24 h

Reschen, B180 und Ötztal, B186 – Gesamtverkehr
1980–2025

Lage der Zählstellen



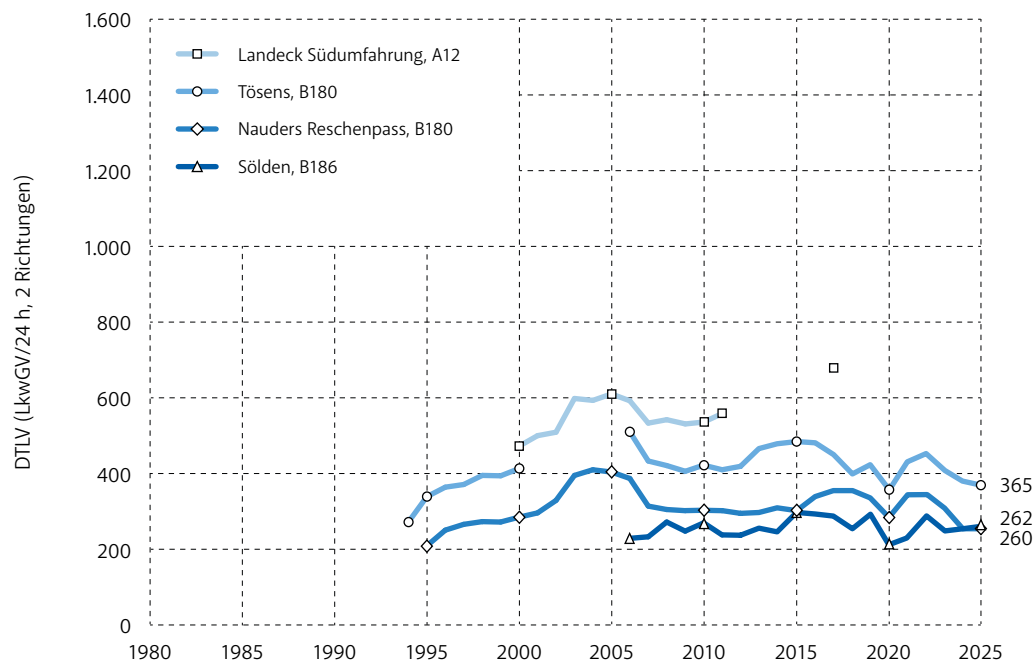
Gesamtverkehr



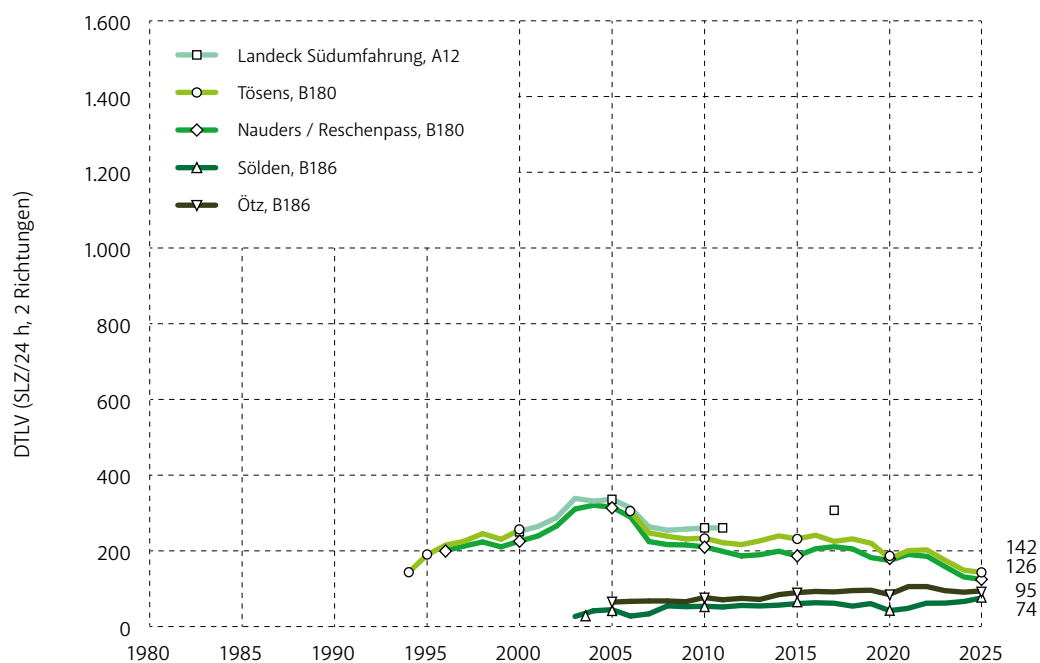
Anlage 8

Verkehr in Tirol – Bericht 2025
Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Mobilitätsplanung

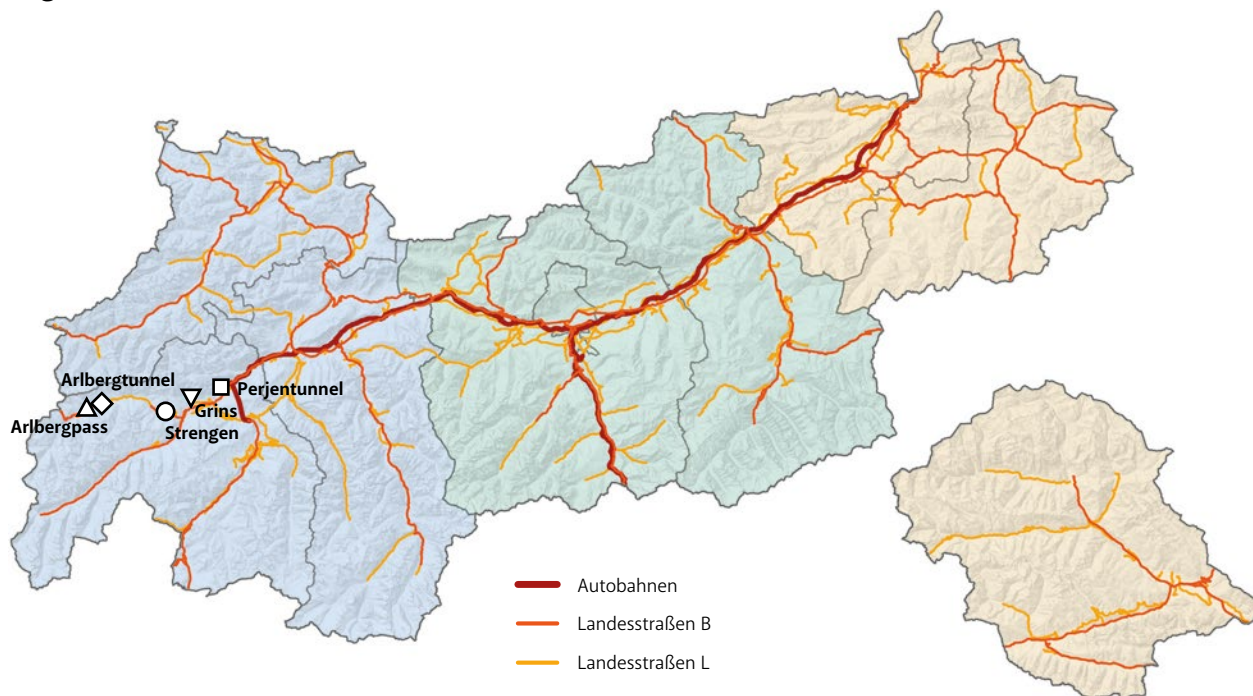
Schwerer Güterverkehr



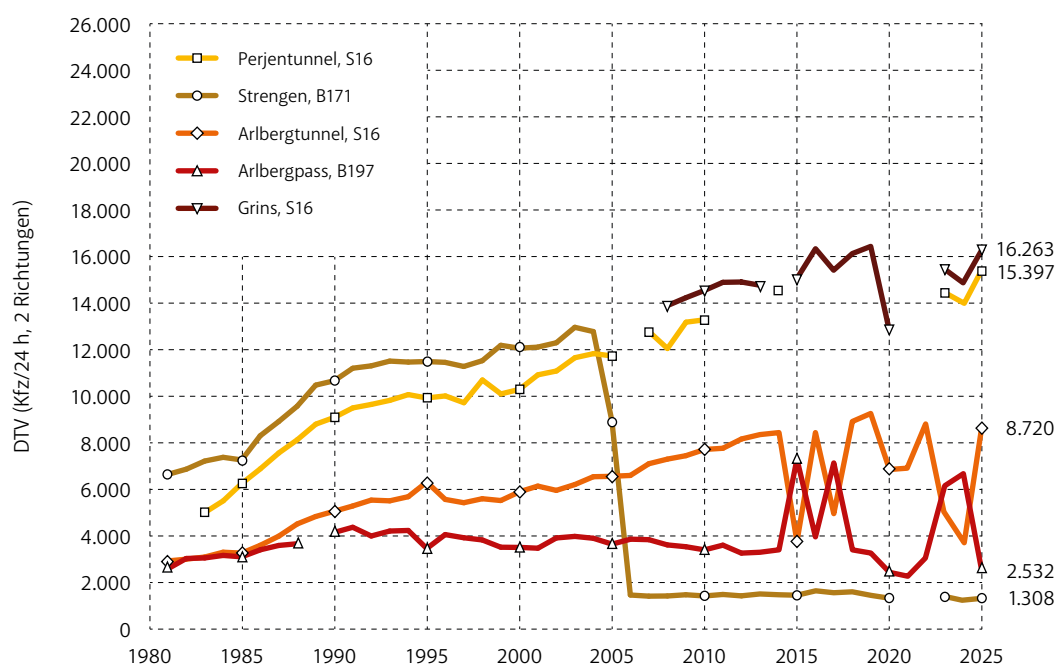
Sattel- und Lastzüge



Lage der Zählstellen



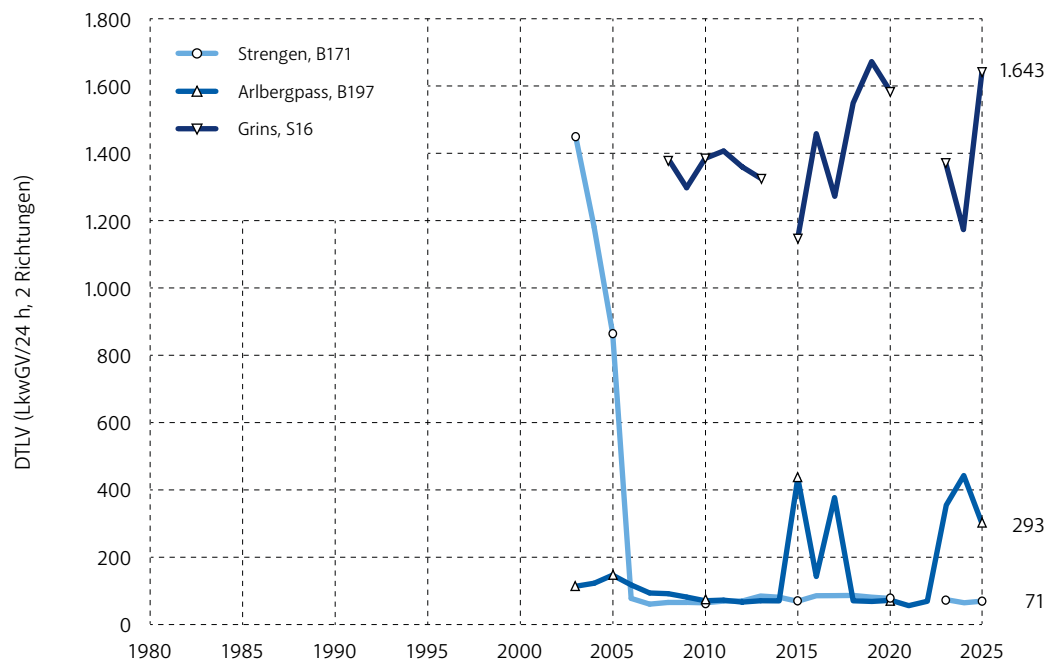
Gesamtverkehr



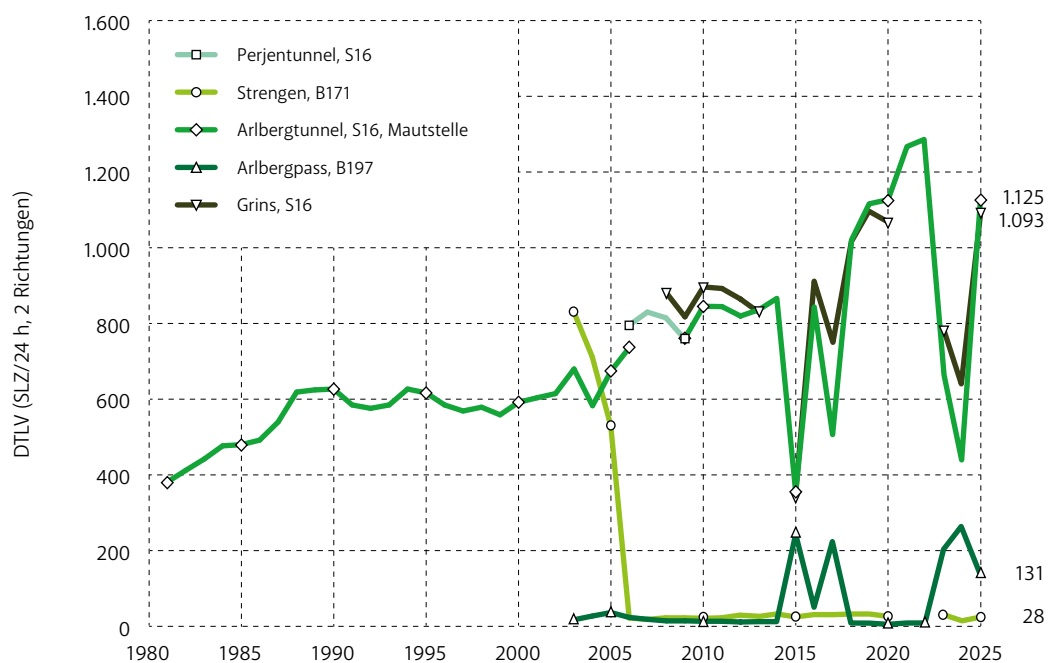
Tirol West / Lkw/24 h

Arlberg, S16, B197, B171 – schwerer Güterverkehr
1980–2025

Schwerer Güterverkehr



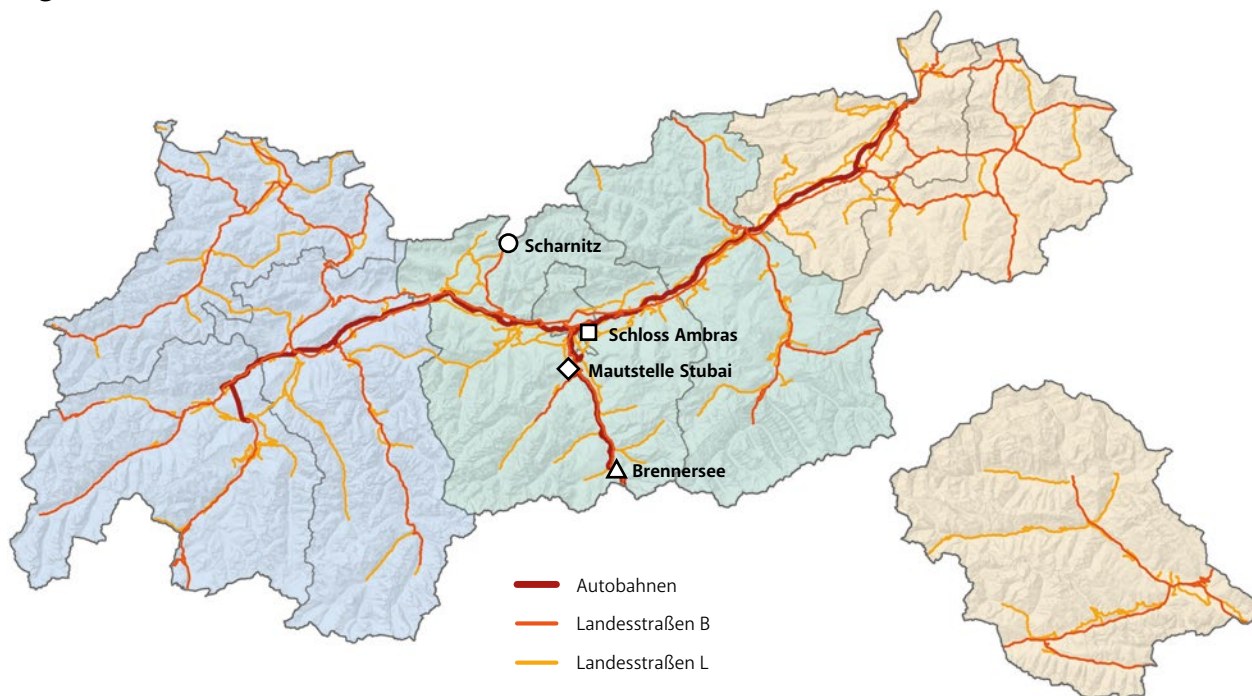
Sattel- und Lastzüge



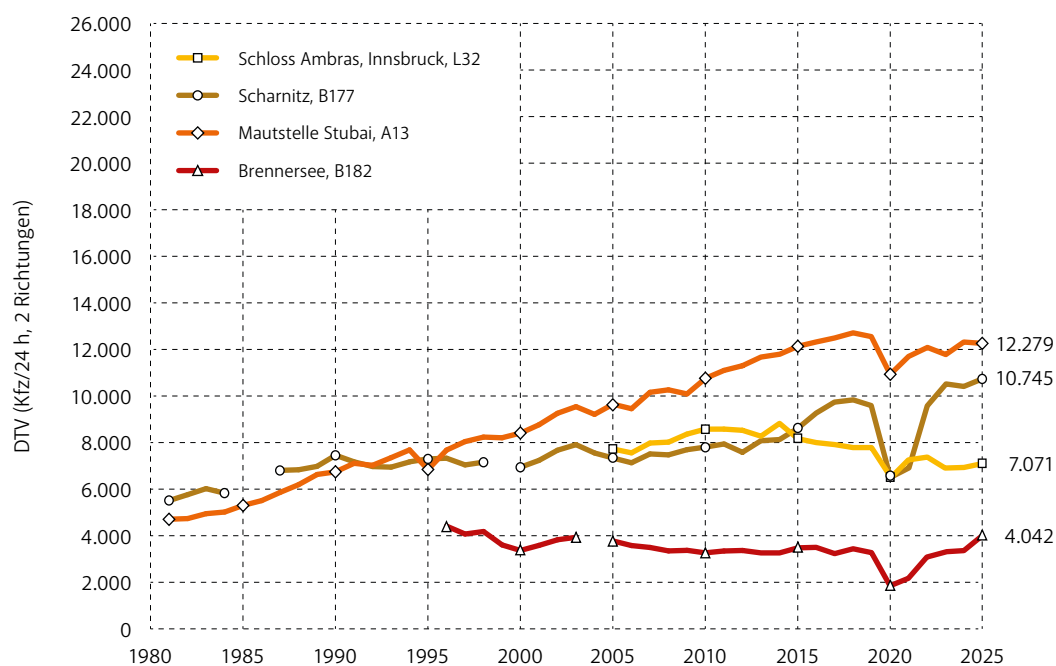
Tirol Mitte / Kfz/24 h

Innsbruck Land, B177, B182, B183, L32 – Gesamtverkehr
1980–2025

Lage der Zählstellen



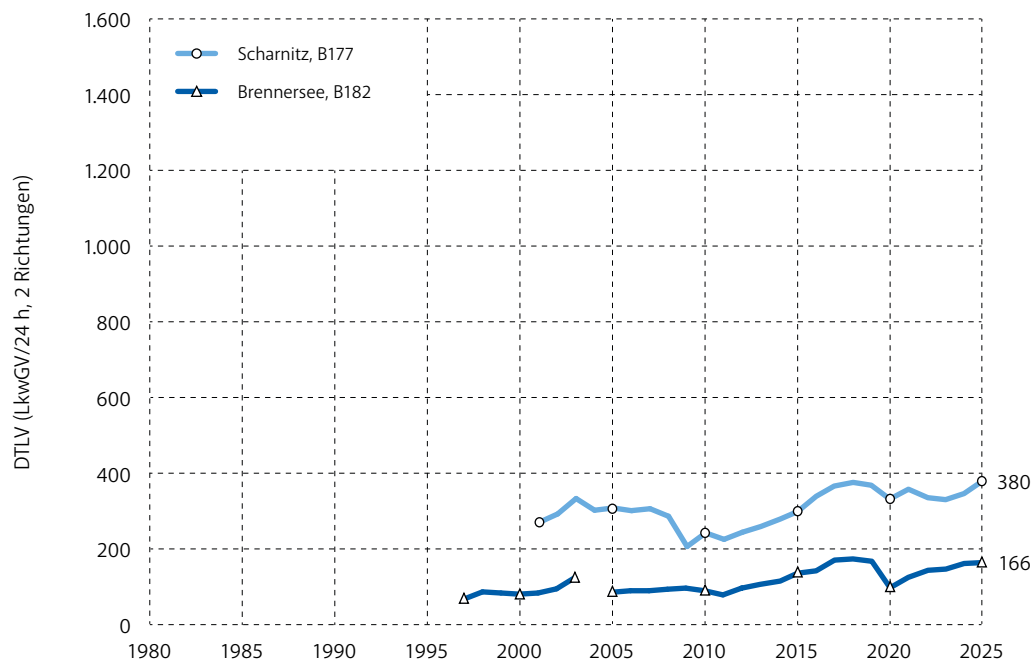
Gesamtverkehr



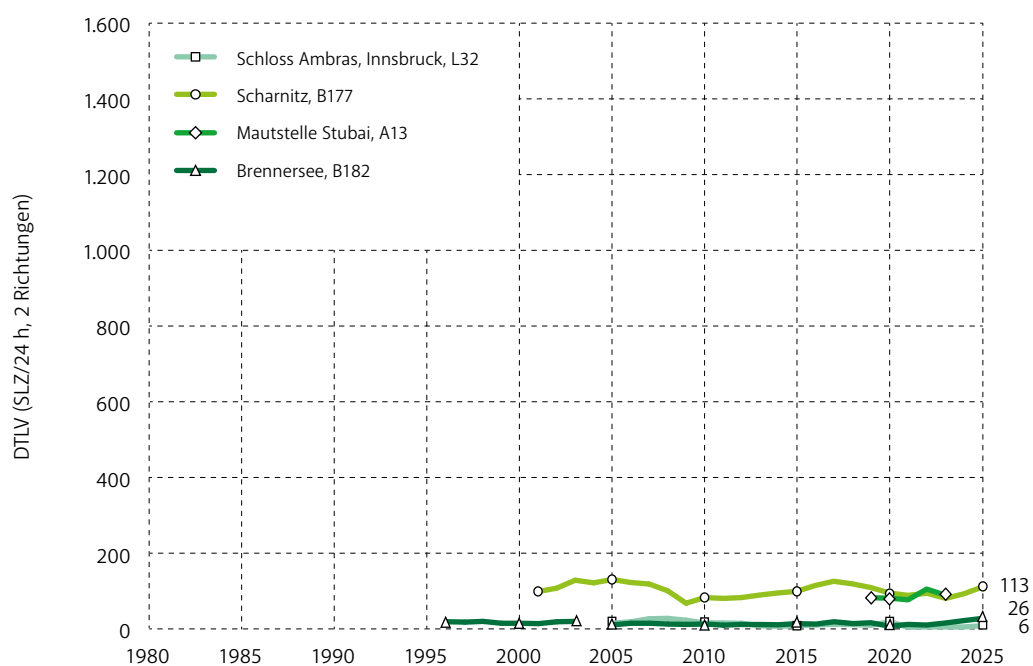
Tirol Mitte / Lkw/24 h

Innsbruck Land, B177, B182, B183, L32 – schwerer Güterverkehr
1980–2025

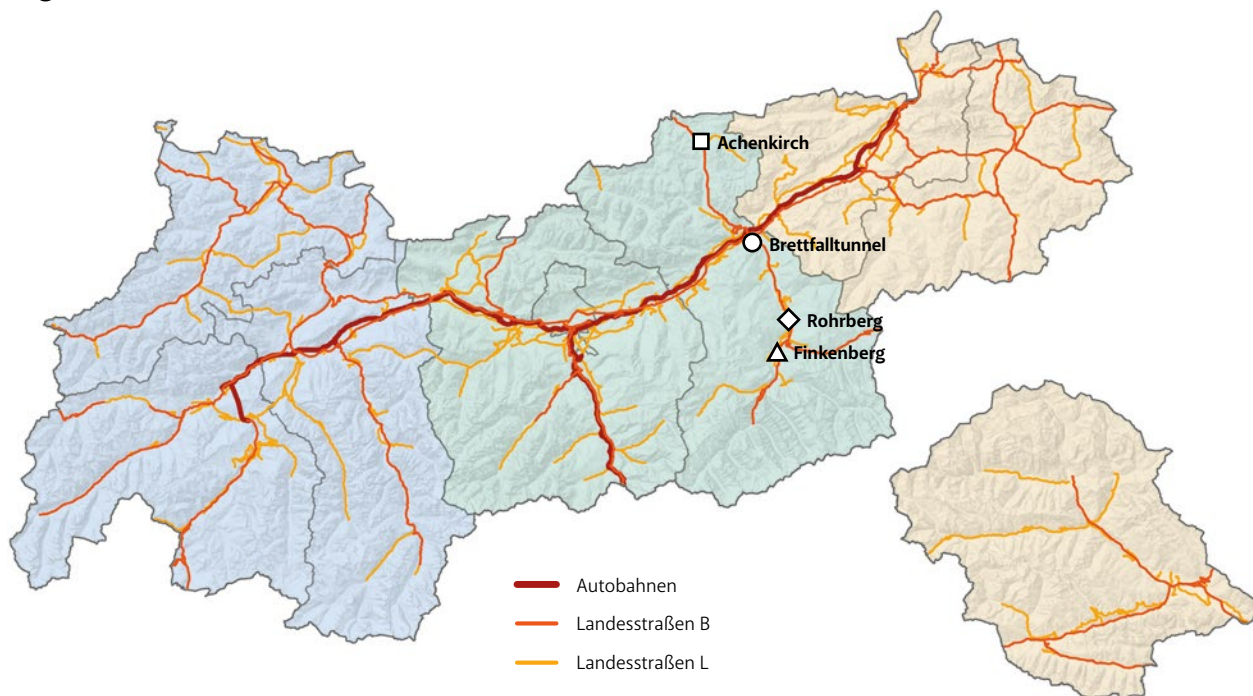
Schwerer Güterverkehr



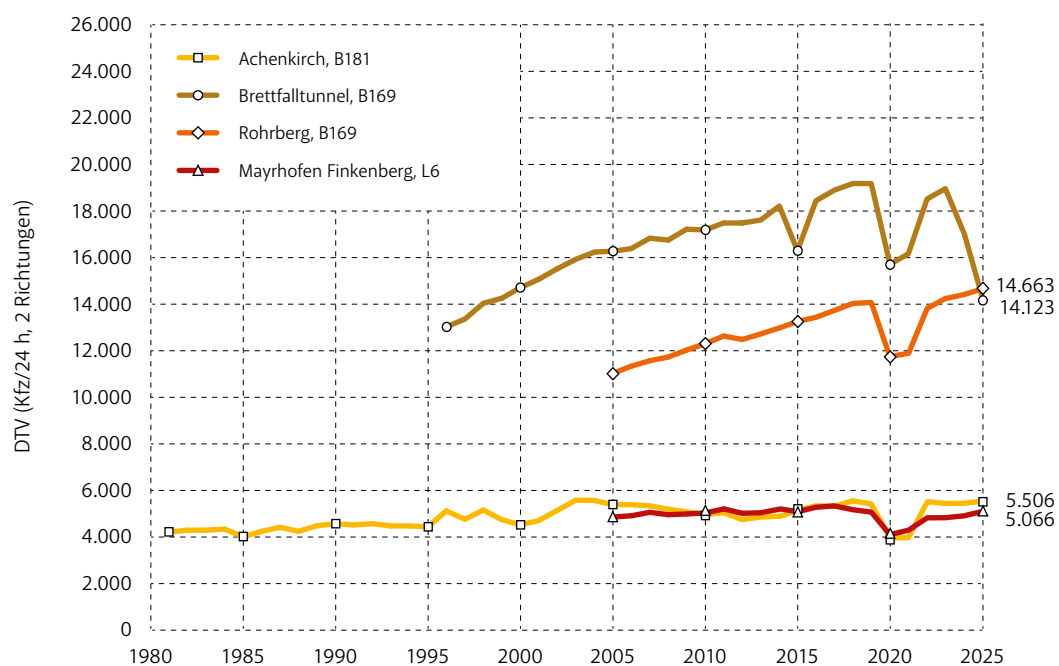
Sattel- und Lastzüge



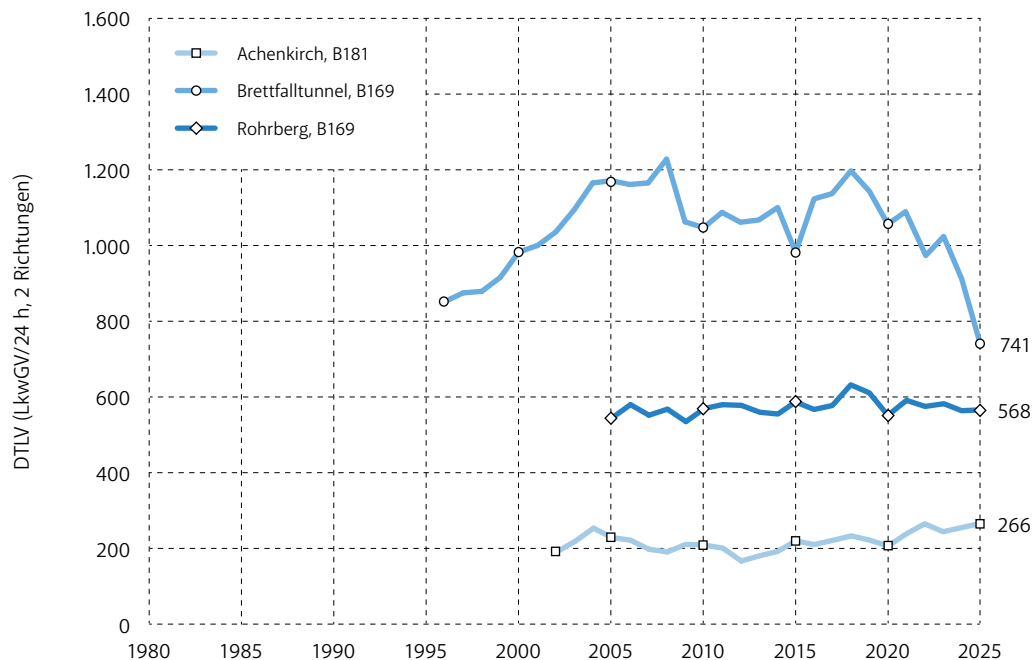
Lage der Zählstellen



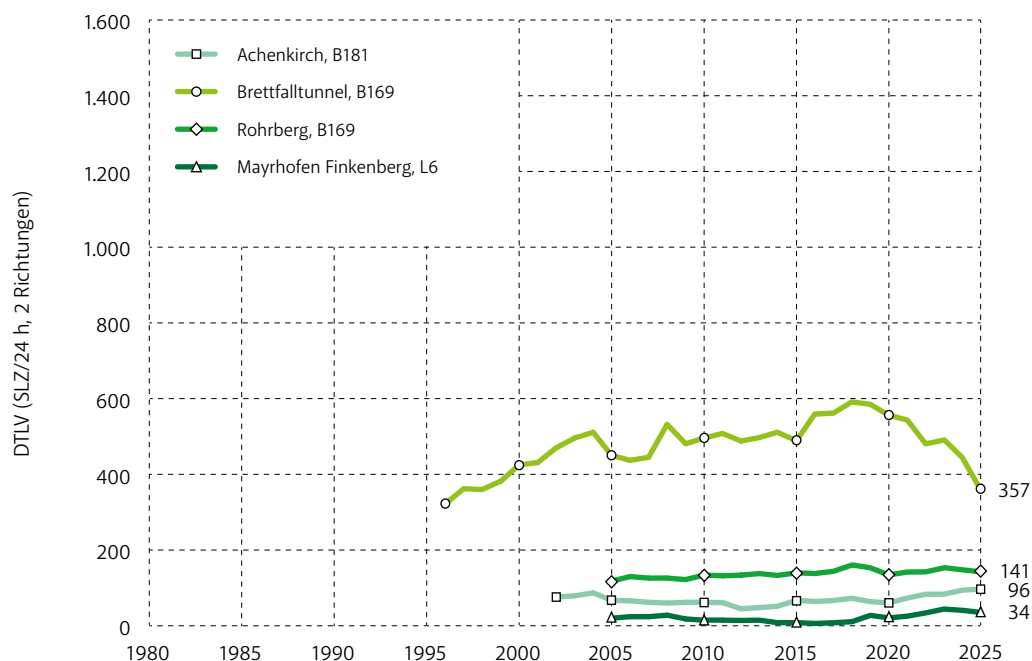
Gesamtverkehr



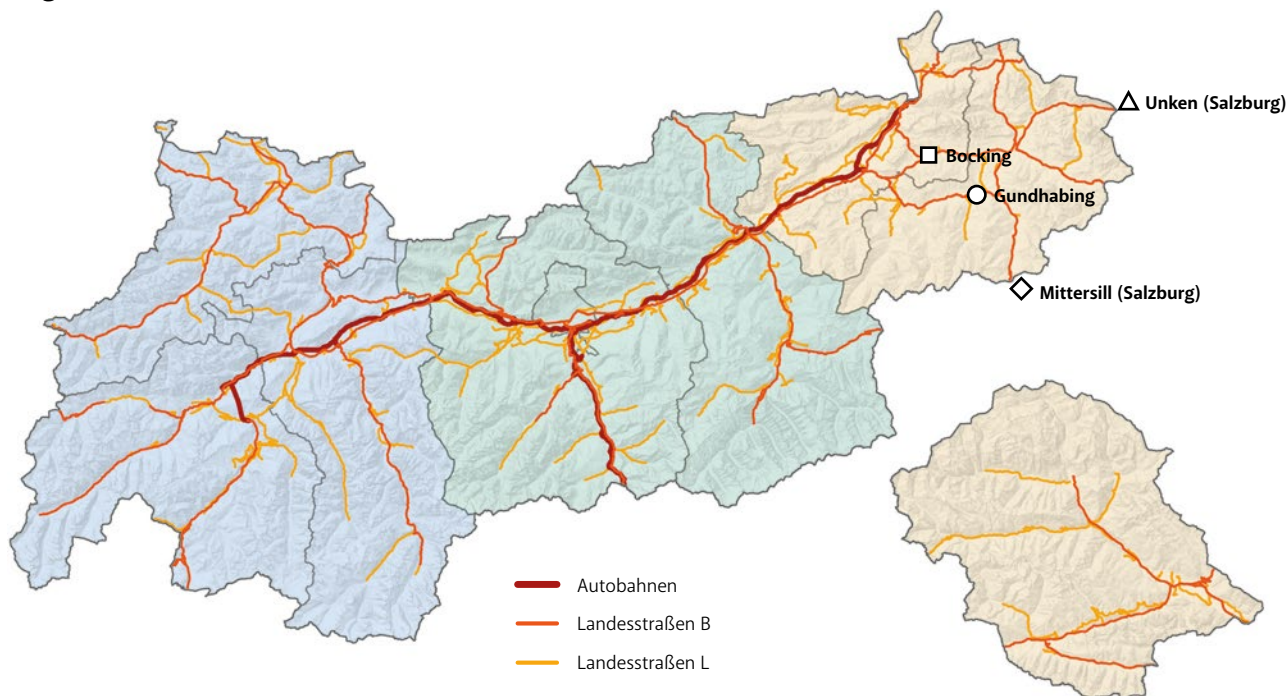
Schwerer Güterverkehr



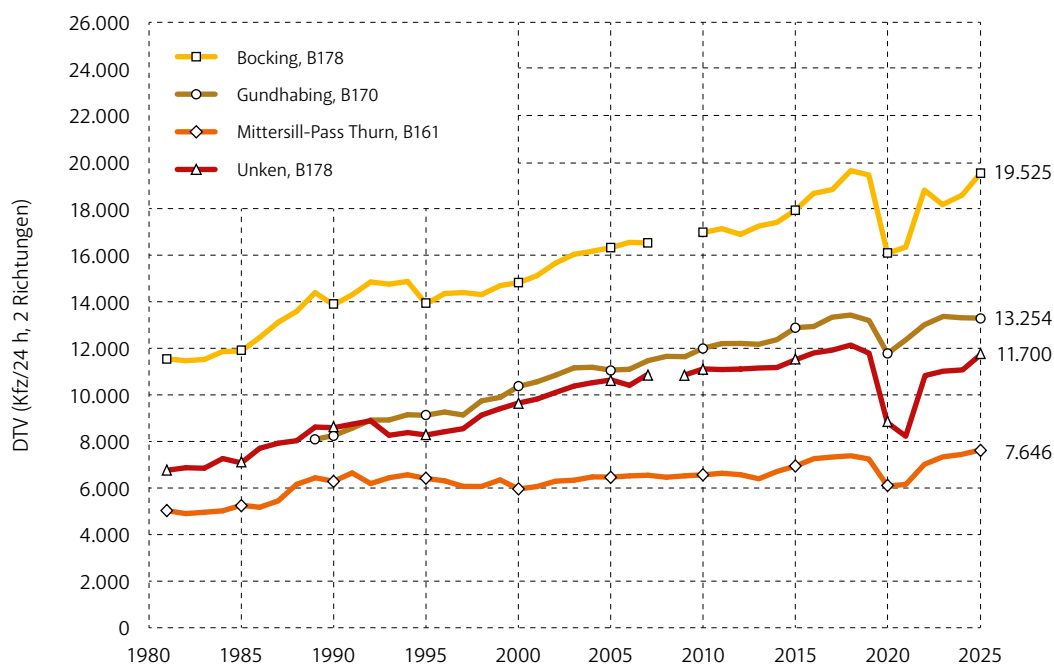
Sattel- und Lastzüge



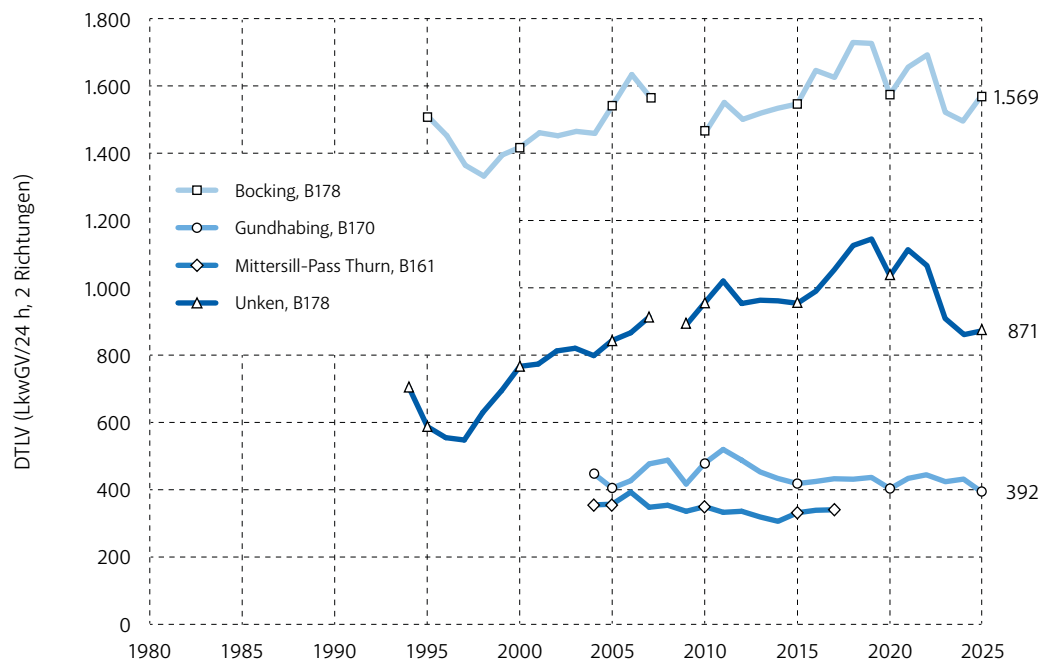
Lage der Zählstellen



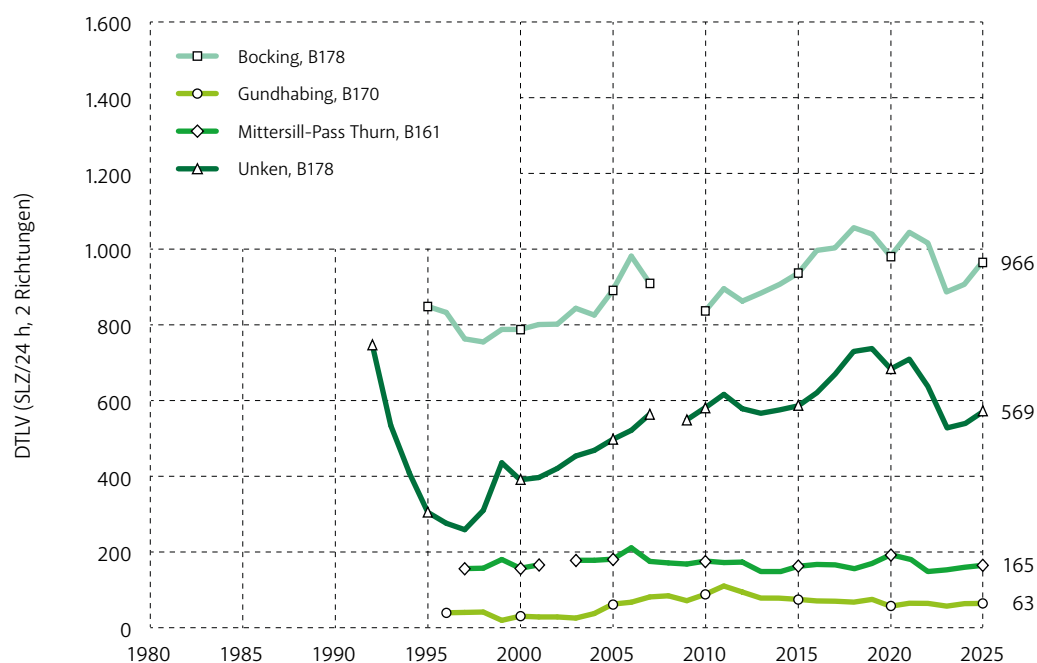
Gesamtverkehr



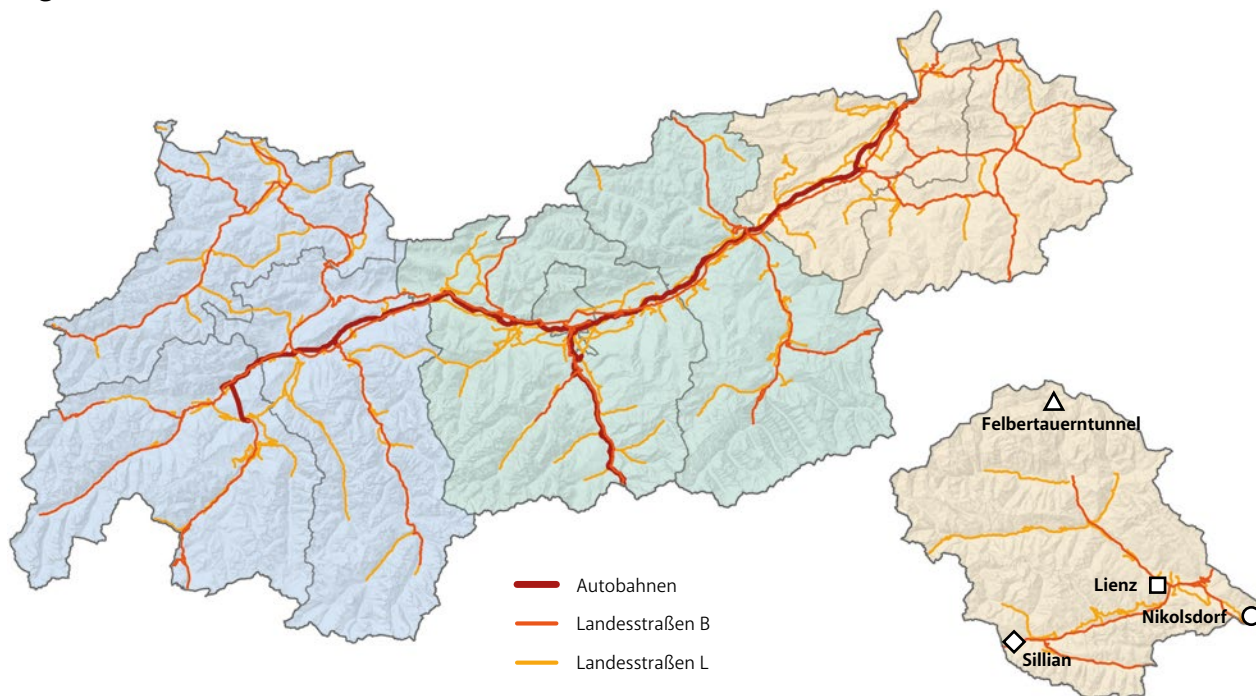
Schwerer Güterverkehr



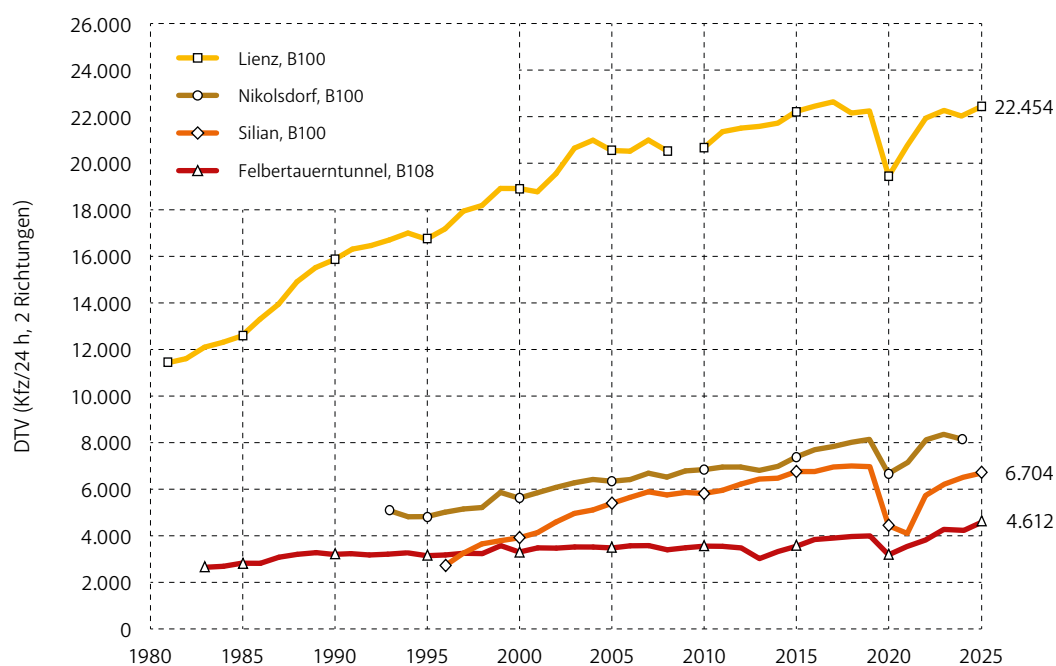
Sattel- und Lastzüge



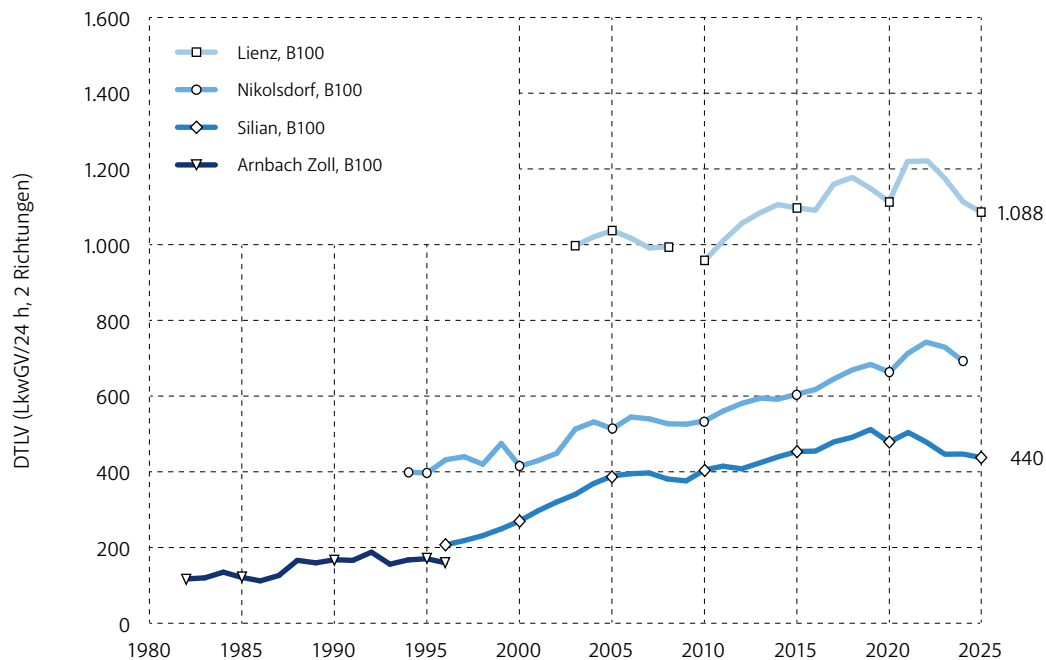
Lage der Zählstellen



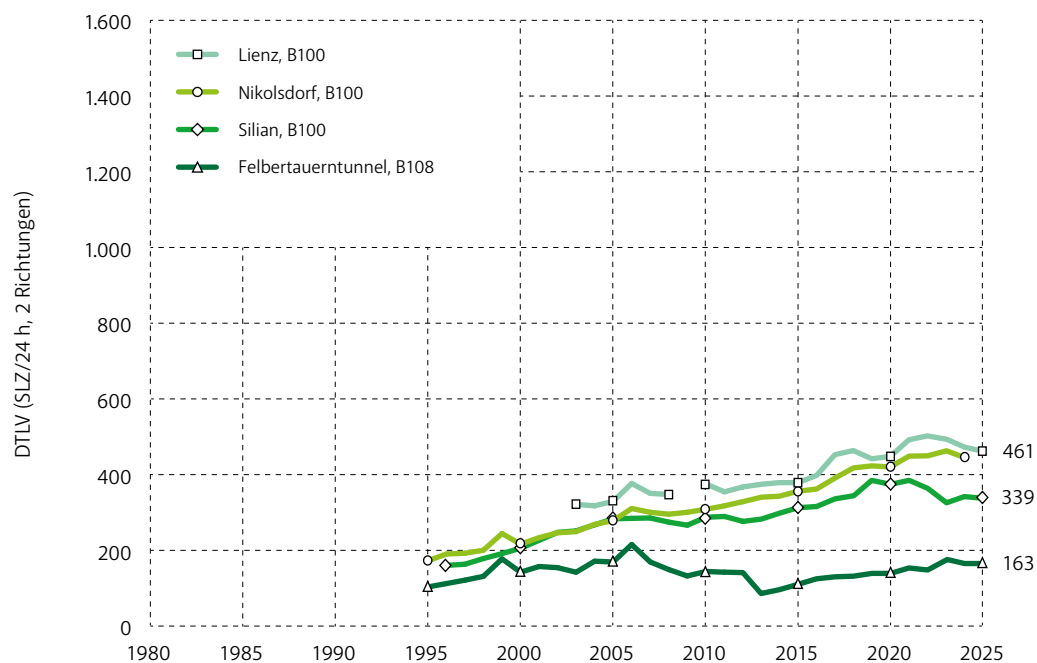
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



Fahrradzählstellen in Tirol

Durchschnittlicher täglicher Fahrradverkehr (DTV; Rad/24 h)

2025



Straße	Zählstelle			DTV Jahr 2024 [Rad/24h]	DTV Jahr 2025 [Rad/24h]	± %	TVmax Jahr 2025 [Rad/24]
	Nr	Name	TYP				
R3 Innradweg	8917	Rattenberg	TK	590	621	5,3	2517 24.08.2025
	8921	Brixlegg	TK	331	384	16,0	1888 01.05.2025
	8924	Vomperbach	TK	512	536	4,7	2808 01.05.2025
	8905	Wattens	IS	365	365	0,0	1858 01.05.2025
	8913	Volders	IS	313	339	8,3	1318 09.06.2025
	8911	Neu-Rum	TK	1.205	1.279	6,1	3522 01.05.2025
	8900	Innsbruck-Haller Straße	IS	1.294	1.348	4,2	3030 24.06.2025
	8901	Innsbruck-Innrain	IS	772	775	0,4	2184 09.06.2025
		Karwendelbrücke 3)	IS	3.302	3.526	6,8	7661 17.06.2025
		Franz-Gschnitzer-Promenade 3)	IS	2.638	2.823	7,0	6403 17.06.2025
		Herzog-Otto-Ufer 3)	IS	2.142	2.313	8,0	5479 14.05.2025
		New-Orleans-Brücke 3)	IS	1.227	1.216	-0,9	3232 01.05.2025
		Prandtauerufer 3)	IS	1.863	1.797	-3,5	3795 11.06.2025
	8902	Völs-Kranebitten	IS	603	594	-1,5	1931 09.06.2025
	8914	Zirl 1)	TK		278		1244 09.06.2025
	8908	Pfaffenhofen-Innsteg	TK	562	612	8,9	2113 09.06.2025
	8909	Pfaffenhofen Abzw. West	TK	313	358	14,4	1587 09.06.2025
	8910	Pfaffenhofen Abzw. Ost	TK	516	554	7,4	1878 09.06.2025
	8950	Imst-Medalp	IS	118	125	5,9	719 09.06.2025
	8953	Perjen	TK	158	187	18,4	662 09.06.2025
R4 Drauradweg	8925	Sillian 1)	IS		514	-	4409 19.08.2025
	8926	Nikolsdorf	IS	165	175	6,1	832 09.06.2025
	8929	Lienz-Drauweg	TK	430	456	6,0	3903 18.08.2025
R8 Via Claudia Augusta	8951	Imst-Ahornweg	IS	100	102	2,0	507 09.06.2025
	8941	Pflach	TK	289	293	1,4	1276 22.06.2025
21 Brixentalradweg	8903	Hopfgarten	IS	143	138	-3,5	699 09.06.2025
	8918	Brixen im Thale	IS	188	181	-3,7	1004 15.08.2025
28 Eibergradweg	8906	Söll	IS	158	160	1,3	1021 09.06.2025
35 Radweg Lienzer Talboden	8927	Lienz-Mienekugel	TK	440	432	-1,8	1155 06.09.2025
40 Lechradweg	8904	Höfen	IS	220	204	-7,3	1373 19.06.2025
SON Sonstige Straßen	8922	Ramsau	TK	257	259	0,8	1071 15.08.2025
	8923	Schwaz-Barbarabrücke 2)	TK		579		1476 06.08.2025
	8907	Thaur	IS	165	157	-4,8	358 15.09.2025
	8915	Mieders 2)	IS		36		156 09.06.2025
	8912	Innsbruck-Süd	IS	211	229	8,5	668 19.08.2025
		Amraserstraße 2) 3)	IS		1.813		3449 25.06.2025
		Burggraben 3)	IS	4.131	3.981	-3,6	8248 25.06.2025
		Fischerhäuslweg 3)	IS	1.736	1.843	6,2	4012 13.05.2025
		Sebastian-Kneipp-Weg 3)	IS	756	709	-6,2	1481 11.06.2025
		Waltherpark 3)	IS	1.229	1.292	5,1	2373 25.06.2025
	8940	Ehenbichl	TK	149	137	-8,1	530 26.08.2025
	8942	Lechaschau-Lechbrücke	TK	567	570	0,5	1820 19.09.2025
	8952	Landeck-Zams	IS	127	103	-18,9	373 01.05.2025
	8928	Lienz-Falkensteinersteg	TK	161	159	-1,2	632 06.09.2025

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

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, Klaus Gruber, Florian Haidacher, Stefan Kammerlander, Othmar Knoflach, Raphael Luz, Gregor Salinger, Julia Schmid, Patrick Skonieczki (alle Abteilung Mobilitätsplanung)
Abteilung Verkehrs- und Seilbahnrecht

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

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 2026

Verkehrsbericht 2025 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:**

