



LAND
TIROL

Verkehr in Tirol Bericht 2019

Sachgebiet Verkehrsplanung

1	STRASSE	
1.1	Verkehrsentwicklung	3
1.1.1	Entwicklung in Österreich	3
1.1.2	Entwicklung in Tirol	3
1.1.3	Radverkehr in Tirol	5
1.2	Güterverkehr Tirol	6
1.3	LKW-Dosiersystem 2019	7
1.4	LKW-Fahrverbote zu Tankstellen	9
1.5	IG-L Fahrverbote für den Schwerverkehr in Tirol	10
1.6	PKW-Abfahrverbote am niederrangigen Straßennetz	15
2	SCHIENE	
2.1	Österreich	17
2.2	Tirol	17
2.3	Brenner	18
2.4	Rollende Landstraße (RoLa)	19
2.5	Trassenbelegung Unterinntal	21
3	ÖFFENTLICHER VERKEHR UND MOBILITÄTSPROGRAMM	
3.1	Verkehrsverbund Tirol (VVT)	23
3.2	Infrastrukturprojekte in Zusammenarbeit mit den ÖBB	28
3.3	Straßen- und Regionalbahn in Innsbruck	33
3.4	Mobilitätsprogramm	35
4	ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR	
4.1	Brenner	37
4.2	Internationale Alpenkorridore	37
4.3	EUSALP und iMONITRAF!	38
4.4	Das Berliner 10-Punkte-Programm	39
5	ANLAGEN	45

Abkürzungen

- DTV durchschnittlicher, täglicher Verkehr (Kfz/24 h), bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTV_w durchschnittlicher Verkehr an Werktagen (Kfz/24 h)
DTLV durchschnittlicher, täglicher Lkw-Verkehr bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTLV_w durchschnittlicher Lkw-Verkehr an Werktagen
- Kfz alle Kraftfahrzeuge
LkwÄ Lkw-ähnliche Kfz: Pkw mit Anhänger, Lieferwagen, Busse (> 9 Sitze), Lkw ohne/mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
LkwGV Lkw ohne Anhänger (Solo-Lkw), Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
SLZ Sattel- und Lastzüge (Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)
- A Autobahnen
S Schnellstraßen
B Landesstraßen B
L Landesstraßen L
- MIV Motorisierter Individualverkehr
ÖV Öffentlicher Verkehr
- KV Kombiniertes Verkehr
UKV unbegleiteter Kombiniertes Verkehr
(Transport von Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger mit der Bahn, ohne Fahrer)
RoLa Rollende Landstraße (Transport von Lkw mit der Bahn = begleiteter Kombiniertes Verkehr)
WLV Wagenladungsverkehr (herkömmlicher Bahntransport)
- Nt Nettotonnen (Gewicht beim Bahntransport inkl. Leergewicht der Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger;
bei der RoLa: inkl. Lkw-Leergewicht)
NNt Netto-Nettotonnen (Nt ohne Leergewicht der Container, Lkw etc.), entspricht dem eigentlichen Frachtgut
- IG-L Immissionsschutzgesetz-Luft
- VTG Verkehrsverbund Tirol GmbH
VVT Verkehrsverbund Tirol
HAST Haltestelle
AST Anschlussstelle
FGZ Fahrgastzahlen

Der Verkehrsbericht enthält Informationen zu aktuellen Projekten des Jahres 2020.
Grafiken und Fotos ohne Angabe der Quelle werden vom Land Tirol bereit gestellt.

1 STRASSE

1.1 Verkehrsentwicklung

1.1.1 Entwicklung in Österreich

In Österreich ist das Gesamtverkehrsaufkommen im Jahr 2018 erneut um +1,9 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Somit ist die Zuwachsrate ident mit dem vergangenen Jahr 2017. Während es am hochrangigen Netz der ASFINAG (Autobahnen und Schnellstraßen) zu einem Zuwachs von +2,7 % gekommen ist, war dieser mit +1 % am Landesstraßennetz etwas geringer.

Die jährlich vom BMK zur Verfügung gestellten Entwicklungsraten für den Zeitraum 2018/2019 lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht vor.

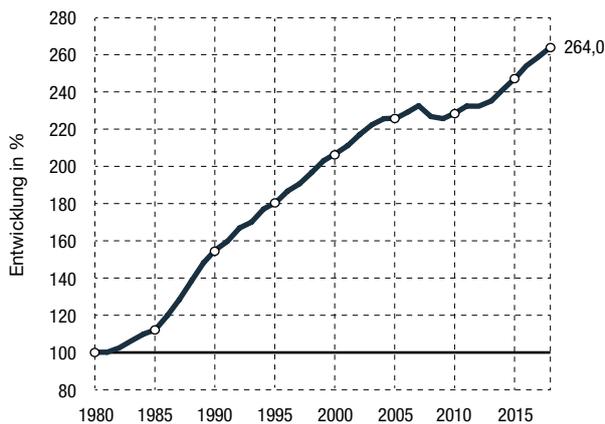


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich

1.1.2 Entwicklung in Tirol

Das Verkehrsaufkommen an den Tiroler Landesstraßen B und L wird mit automatischen Dauerzählstellen an 157 Erfassungsquerschnitten laufend erfasst. Unter anderem auf Grund des betriebenen Störungsmanagements in Zusammenarbeit mit den Straßenmeistereien konnten die Ausfallzeiten auch im vergangenen Jahr wieder sehr gering gehalten und ein äußerst hoher Zählwertanteil von 93 % erreicht werden.

Nachdem der KFZ Verkehr auf allen Tiroler Straßen im Jahr 2018 um +1,5 % zugenommen hat, ist es im vergangenen Kalenderjahr 2019 zu einer leichten Abnahme von -0,6 % gekommen.

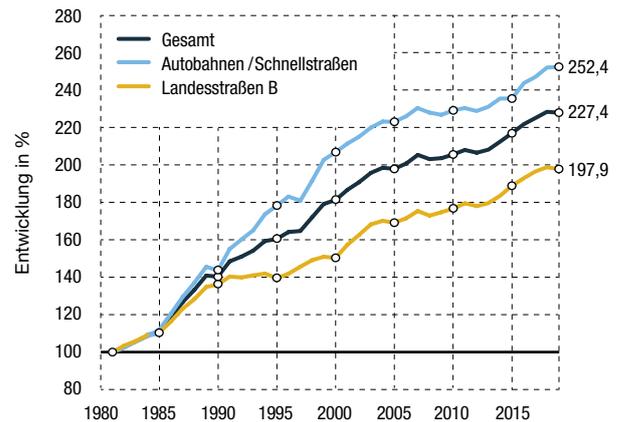


Abb. 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol

Eine detaillierte Betrachtung nach Unterscheidung des jeweiligen Straßennetzes lässt erkennen, dass sich die Veränderungsdaten im KFZ Verkehr recht ähnlich zueinander verhalten. Sowohl an den Landesstraßen L und B wurde 2019 ein Rückgang von -1 % gegenüber dem Jahr 2018 verzeichnet. Am ASFINAG Netz (A 12 Inntal Autobahn, A 13 Brenner Autobahn und S 16 Arlberg Schnellstraße) stagnierte die Verkehrsentwicklung und es kam zu keiner Veränderung gegenüber dem Vorjahr.

Zu den deutlichsten Abnahmen im KFZ Verkehr im Ausmaß von rd. -2 % kam es jeweils entlang den Landesstraßen B sowie Landesstraßen L an Samstagen. An den Sonn- und Feiertagen fielen die Rückgänge mit -1,4 % an den Landesstraßen B und -1,8 % an den Landesstraßen L etwas geringer aus.

Arlbergkorridor

Nachdem es im Jahr 2017 eine Totalsperre des Arlbergtunnels und im darauffolgenden Jahr 2018 eine Rückverlagerung gegeben hat, war 2019 eine gleichmäßige Verkehrsentwicklung an den Erfassungsquerschnitten erkennbar. Entlang der S 16 Arlberg Schnellstraße kam es im Arlbergtunnel zu einer Zunahme im KFZ Verkehr von rd. 4 %. Der JDTV ist von rd. 8.920 Kfz/24h auf rd. 9.250 Kfz täglich (+rd. 330 Kfz/24h) angestiegen. Dies entspricht der identen Zunahme der Zählstelle Grins an welcher der JDTV auf rd. 16.440 Kfz/24h angestiegen ist.

Geringfügige Abnahmen hat es am Landesstraßennetz (B 197 Arlbergstraße) gegeben. Sowohl im Bereich St. Anton-Guhlbrücke (JDTV rd. 7.280 Kfz) als auch auf Vorarlberger Seite bei Alpe Rauz (JDTV 3.300 Kfz) kam es zu Rückgängen von bis zu rd. -140 Kfz/24h. Am gesamten Korridor gab es somit mit einer Zunahme von rd. +0,3 % im Gesamtaufkommen keinerlei relevante Veränderungen.

Ötztal

Ein Anstieg im Verkehrsaufkommen von rd. 170 Kfz/24h konnte an der B 186 Ötztalstraße am Taleingang festgestellt werden. Am Messquerschnitt in Ötz stieg der JDTV auf rd. 14.360 Kfz täglich (+1,2 %). Auch in Umhausen ist es mit rd. +220 Kfz (+2,6 %) zu einem Anstieg auf rd. 8.732 Kfz Fahrten täglich gekommen. In Sölden hat sich die relative Entwicklungsrate mit +2,2 % und einem Jahresschnitt von rd. 7.030 Kfz/24h (rd. +150 Kfz/24h) ähnlich dargestellt.

Im Samstagsverkehr kam es im Vergleich zu 2018 am Taleingang auf Höhe Ötz zu einem geringen Zuwachs von 0,7 %. Der durchschnittliche Verkehr an Samstagen liegt in Ötz bei rd. 15.100 Kfz Fahrten täglich. An den Sonn- und Feiertagen liegt der Vergleichswert mit rd. 12.100 um rd. -3.000 Kfz Fahrten darunter. Betrachtet man die Entwicklung des Sonn- und Feiertagsverkehrs verhält sich diese aber mit +0,9 % beinahe ident.

Fernpass

Am Fernpass betrug der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2019 mit rd. 13.990 Kfz um -0,8 % weniger als noch im Vorjahr (JDTV 2018 bei rd. 14.100 Kfz). Dies entspricht einem Rückgang in absoluten Zahlen von rd. -110 Kfz pro Tag. Der Spitzentag im Jahr 2019 wurde am 23.02.2019 (Samstag) mit rd. 28.790 Kfz Fahrten verzeichnet. Das Jahresmittel im Samstagsverkehr am Fernpass lag bei rd. 19.200 Kfz/24h. An Sonn- und Feiertagen passierten 16.460 Kfz täglich die B 179 Fernpassstraße.

Ähnlich verhält sich der Verkehr an der Grenze zu Deutschland beim Vilser Tunnel. Mit einer Abnahme von -0,6 % verhält sich die Entwicklung gleichmäßig. Der JDTV lag hier bei rd. 17.060 Kfz/24h und somit mit rd. -100 Kfz täglich unter dem Vorjahreswert.

Reschenpass

Entlang der B 180 Reschenstraße kam es im Bereich des Finstermünztunnels vor allem auf Grund einer Sperre im Juni zu einem Rückgang im Kfz Verkehr von -8,4 %. Der JDTV 2019 lag bei rd. 4.750 Kfz/24h und damit um rd. -440 Fzg. unter dem Wert von 2018 (JDTV rd. 5.190 Kfz/24h). In Nauders am Reschenpass fiel der Rückgang mit -0,7 % deutlich geringer aus. Der JDTV 2019 lag mit rd. 5.720 Kfz/24h um absolut rd. -40 Kfz unter dem JDTV des Vorjahres (5.762 Kfz/24h).

Zillertal

Am Einfallstor ins Zillertal – dem Brettfalltunnel stagnierte das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr. Der JDTV lag 2019 mit rd. 19.180 Kfz täglich gleichauf mit dem Vorjahreswert. Auch an den weiteren Querschnitten entlang der B 169 Zillertalstraße kam es zu keinen nennenswerten Veränderungen. Der durchschnittliche Verkehr an Samstagen liegt bei rd. 18.050 Kfz/24h und damit um -0,6 % unter dem Wert aus dem vergangenen Jahr (rd. 18.150 und damit -100 Fzg/24h). Das Verkehrsaufkommen im Brettfalltunnel liegt im Werktagsverkehr (Mo-Fr) mit rd. 20.170 Kfz/24h deutlich über den Wochenendwerten. Der Spitzentag des Jahres fällt jedoch wiederum auf einen Samstag und ist am 03.03.2019 mit 27.165 Kfz im Gesamtquerschnitt aufgetreten.

Osttirol

An der B 108 Felbertauernstraße betragen die geringfügigen Veränderungen in der Jahresentwicklung bei +0,3 % in Huben (JDTV 2019 bei rd. 7.930 Kfz) und -0,5 % in Ainet (JDTV 2019 bei rd. 9.590 Kfz). Am Portal des Felbertauerntunnels wurden mit rd. -90 Kfz/24h weniger erfasst als noch im Vorjahr. Der JDTV liegt somit 2019 bei rd. 3.880 Kfz/24h. Entlang der B107a Großglockner Straße kam es bei Nußdorf-Debant auf Grund der Bauarbeiten am Glocknerkreisverkehr zu einer Rückverlagerung des Verkehrs und somit zu einer Abnahme von -19,2 % (JDTV 6.035 Kfz/24h).

1.1.3 Radverkehr in Tirol

Die tagesaktuellen Messwerte von derzeit 5 Fahrrad-zählstellen werden laufend an die Verkehrsdatenbank des Landes Tirol übermittelt und stehen für Analysen bereit. Neben den bereits länger betriebenen Querschnitten sowohl mit touristischem als auch Alltagspotential in Innsbruck und Umgebung (Haller Straße, Innrain und Völs) wurde 2018 eine Zählstelle im Bezirk Kufstein in der Unterwindau in Betrieb genommen. Somit liegen auch vom Brixentalradweg Statistikdaten über das Verhalten von RadfahrerInnen vor.

Die kontinuierliche Erweiterung des Zählstellennetzes zur Evaluierung des Radverkehrs schreitet laufend voran. So wurde im Jahr 2019 gemeinsam mit dem Klimabündnis Tirol und in Abstimmung mit der Markt-gemeinde eine Radzählstelle in Wattens geplant und inzwischen umgesetzt.

Stark befahren wurde auch im vergangenen Jahr wieder die Radzählstelle an der Haller Straße auf Höhe der Rauch Mühle entlang des Innradwegs verlaufend zur B 171 Tiroler Straße. Auf Grund eines technischen Defekts liegen aber keine Zahlen von Juli bis September vor. Im Juni wurde der am meisten frequentierte Tag mit rd. 2.600 RadfahrerInnen gemessen.

Entlang der L 11 befindet sich der Erfassungsquer-schnitt Innsbruck-Innrain auf Höhe des ehemaligen VAZ Hafen – hier wurden im Jahresmittel rd. 500 Räder/24h gezählt. In der Radsaison von April bis September lag der JDTV bei rd. 800 Rädern, welche täglich die Zählstelle passierten. Der maximale Tagesverkehr ist am 16.07.2019 mit rd. 1.430 gezähl-ten RadfahrerInnen aufgetreten.

In Völs auf Höhe des Kreisverkehrs an der AST Völs/ Kranebitten liegt ebenfalls eine Radzählstelle des Landes Tirol welche einen JDTV von rd. 450 Rädern täglich aufweist. Der Spitzentag wurde hier im Juni (02.06.2019) mit rd. 1.500 RadfahrerInnen notiert. In der Radsaison lag der tägliche Schnitt bei immerhin rd. 630 Rädern.

Von der Stadt Innsbruck wurden für den Erhebungs-zeitraum 2019 die Zähl-daten von 4 aussagekräftigen Querschnitten bereitgestellt.

Mit rd. 2.940 RadfahrerInnen im Tagesschnitt ist die Karwendelbrücke am höchsten frequentiert. Während der Radsaison wird das Zählgerät von rd. 3.440 Rädern pro Tag passiert. Dementsprechend liegt auch der Jahresspitzentag (04.06.2019) im Vergleich zu anderen Zählstellen sehr hoch und bei 6.760 Rädern.

Ein ähnlich hoher Spitzenwert wurde am 13.06.2019 an der Dauerszählstelle am Herzog-Otto-Ufer mit rd. 6.660 RadfahrerInnen gemessen. Der JDTV 2019 liegt hier bei rd. 1.940 Räder/24h und der durchschnittliche Wert während der Radsaison um rd. 460 Räder höher (rd. 2.400 Räder/24h).

Den Sillpark passierten rd. 2.010 RadfahrerInnen täg-lich im Schnitt des Vorjahres. Der DTV in der Radsai-son liegt mit +400 Rädern/24h bei rd. 2.410 etwas darüber. Der Spitzentag erreichte über die doppelte Frequenz des JDTV und lag bei rd. 4.470 Radfahre-rInnen.

Entlang des Prandtauerufers beläuft sich der Jahres-durchschnitt auf rd. 1.830 RadfahrerInnen täglich. Zwischen April und September ist ein geringer Mehr-verkehr spürbar und der DTV steigt auf 2.110 Rä-der/24h. Der Spitzentag ist am 12.06.2019 aufgetre-ten und liegt bei rd. 5.020 Räder/24h.

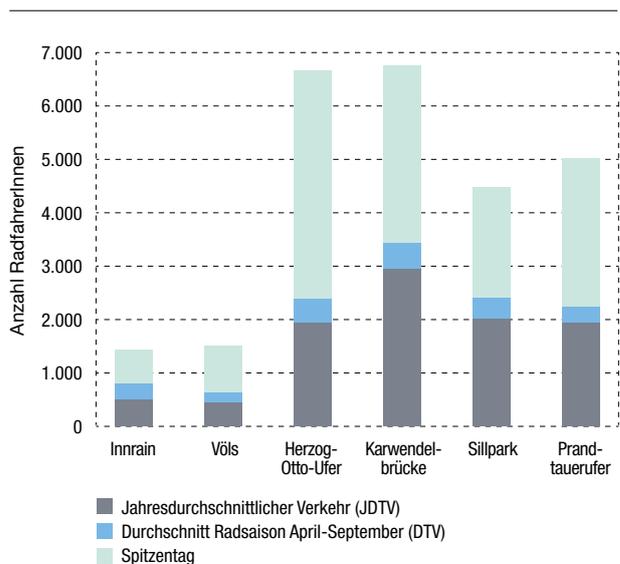


Abb. 1-3: Verkehrsentwicklung an den Fahrrad-zählstellen

1.2 Güterverkehr Tirol

Im Jahr 2019 nahm der Lkw-Verkehr in Tirol entsprechend der steigenden Trends der letzten Jahre wieder leicht zu, allerdings mit moderateren Steigerungsraten. Beim LkwGV lagen die Zunahmen tirolweit bei +0,9 %. Die Steigerungen gegenüber dem Vorjahr sind beim SLZ hingegen mit +2,0 % etwas stärker angewachsen. Auf den Autobahnen betrug der Zuwachs durchschnittlich +1,4 % beim LkwGV und +2,8 % bei den SLZ. Auf den Landesstraßen B und L waren geringfügige Abnahmen von rund -0,6 % beim LkwGV und -0,7 % beim SLZ zu verzeichnen.

Auf der **Inntalautobahn (A 12)** stagnierte der Lkw-Verkehr 2019 im Unterland im Vergleich zum Vorjahr. Im Durchschnitt wurden 2019 in Vomp täglich (MO-SO) rund 8.708 LkwGV/24h (+0,7 %) gezählt.

Im **Oberland (A12)** gab es 2019 im Lkw-Verkehr Zunahmen im Mittel von +3,6 %. Bei Kematen wurden 3.827 LkwGV/24h (+2,0 %) gezählt, im Raum Imst etwa 2.040 LkwGV/24h (+7,3 %).

Auf der **Brennerautobahn (A 13)** lagen die Zunahmen an der Hauptmautstelle Schönberg 2019 bei +1,9 % im Lkw-Verkehr (Mautkategorien 2, 3 und 4). Die Hauptmautstelle Schönberg passierten täglich (MO-SO) 7.583 Lkw der Mautkategorien 2, 3 und 4. Mit rund 6.766 SLZ/24h waren es täglich durchschnittlich um rund +130 SLZ/24h mehr als noch 2018 (+1,9 %). Im Jahr 2019 fuhren 2,541 Mio. LkwGV (+1,0 %) über den Brenner (Nordrampe der A 13 ohne Lkw der RoLa Wörgl-Brennersee). An der Zählstelle Brennersee wurden an allen Tagen (MO-SO) 6.961 LkwGV/24h gezählt. Vergleiche zu den Entwicklungen des Straßengüterverkehrs in der Schweiz sind im Kap. 4.2 des Alpenquerenden Güterverkehrs nachzulesen.

Am **Arlberg (S 16)** stieg 2019 der Lkw-Verkehr im Mittel um +7,5 % gegenüber dem Vorjahr an (im Flirscher-Tunnel um rund +100 LkwGV/24h).

An der **Fernpassroute (B 179)** nahm das Lkw-Aufkommen 2019 um rund -1,6 % (LkwGV) gegenüber 2018 ab. An der Fernpassroute passierten etwa 1.316 LkwGV/24h den Pass, davon rund 723 SLZ/24h.

Die **Mieminger Straße (B 189)** wurde 2019 in Tarrenz im Mittel von 615 LkwGV/24h befahren (-3,3 %), davon waren 249 SLZ/24h (-0,8 %).

Auf der **Tiroler Straße (B 171)** wurde im Mittel aller 12 Zählstellen eine Stagnation des Lkw-Verkehrs registriert. Lediglich in Kirchbichl (+17 % bzw. +27 LkwGV/24h) und in Weer (+7,4 % bzw. +32 LkwGV/24h) sowie in Strengen (-8,0 % bzw. -7 LkwGV/24h) gab es davon stärker abweichende Entwicklungen.

An der **Reschenstraße (B 180)** nahm der LkwGV im Mittel um -2,0 % und der SLZ um durchschnittlich -8,7 % ab. Am Reschenpass wurden 2019 täglich 336 LkwGV/24h (-5,4 %) und 183 SLZ/24h (-11,2 %) gezählt.

In **Sölden (B 186)** fuhren 293 LkwGV/24h im Jahr 2019. Das entspricht einer Zunahme von +40 LkwGV/24h gegenüber 2018.

In **Scharnitz (B 177)** nahm der LkwGV 2019 um -2,1 % auf 368 LkwGV/24h ab. Auch bei den SLZ gab es dort mit 109 SLZ/24h eine Abnahme von -8,4 % (-10 SLZ/24h).

In **Achenkirch (B 181)** nahm der Lkw-Verkehr 2019 um -4,7 % ab. An der Zählstelle Achenkirch wurden 222 LkwGV/24 h und davon 64 SLZ/24h (-11 % gegenüber 2018) gezählt.

Auf der **Loferer Straße (B 178)** blieb die Entwicklung des LkwGV gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (im Mittel -0,6 %). 2019 fuhren in Bocking 1.726 LkwGV/24h (-0,1 %) und davon 1.039 SLZ/24h (-1,7 %).

An der **Pass Thurn Straße (B 161)** gab es in Oberndorf leichte Zunahmen von +1,8 % (JDTV 826 LkwGV/24h) beim LkwGV.

In **Osttirol** nahm der LkwGV entlang der B 100 gegenüber 2018 durchschnittlich um +0,5 % beim LkwGV und um +5,4 % beim SLZ zu. Etwas stärkere Zunahmen gab es bei der Zählstelle in Sillian. Dort passierten 2019 täglich rund 512 LkwGV (+4,5 %) und davon 385 SLZ (+11,6 %) den Grenzübergang nach Südtirol.

1.3 LKW-Dosiersystem 2019

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

Um die gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) erforderliche Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sicherstellen zu können, kam die Dosierung in der Folge an mehreren „Pilot-Tagen“ im Herbst 2017 erstmals zum Einsatz. Anfang 2018 wurde das Dosiersystem dann in den Regelbetrieb übergeführt und mithilfe von verkehrstechnischen Auswahlverfahren ein Dosierkalender erstellt, um Wirtschaft und Verkehrsteilnehmer früh genug informieren zu können.

Mit dem verkehrstechnischen Auswahlverfahren werden halbjährlich jene Tage identifiziert, an denen verstärkte Lkw-Spitzen in den Morgenstunden in Kufstein mit starkem Kfz-Verkehr entlang der A12/ A13 (Urlaubs- und Pendlerverkehr) zusammentreffen. Neben den Verkehrsprognosen fließen auch die laufenden Erfahrungen und Berichte der Exekutive aus den Vorjahren mit in die Bewertung ein. So werden im Zuge der Auswertung jene Tage ermittelt an denen mit schwerwiegenden Störungen im Verkehrsfluss bzw. an den Anschlussstellen zu rechnen ist.



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

Ablauf der LKW-Dosierung

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

Teil-Automatisierung 2019 / 2020

Um die Exekutive sowie die MitarbeiterInnen der ASFINAG bestmöglich in ihrer Arbeit zu unterstützen und zu entlasten, wurden die Bauarbeiten am Lärmschutz im Bereich Kufstein (Herbst 2019/Frühjahr 2020) genutzt, um das LKW-Dosiersystem teilweise zu automatisieren. Das Automatisierungssystem wurde gemeinsam von der ASFINAG mit den ExpertInnen des Landes unter den Prämissen der Sicherheit, Flexibilität sowie der raschen Einsatzfähigkeit entwickelt. Die Automatisierung enthält sowohl bauliche Maßnahmen als auch die Errichtung von Verkehrsleit- und Überwachungseinrichtungen.

So wurde im Zuge der Arbeiten der Pannenstreifen in diesem Abschnitt deutlich verbreitert und eine direkte Zufahrt in das Kontroll- und Dosiergebiet für



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

die Einsatzkräfte geschaffen. Zusätzlich wurde eine Beleuchtung über den engeren Dosierbereich errichtet, sowie Verkehrsbeeinflussungs- und Lichtsignalanlagen entlang der Dosierstrecke auf Seitenstehern und Verkehrszeichenbrücken installiert. Des Weiteren wurden zusätzliche Verkehrszählstellen und Videokameras nachgerüstet, um eine lückenlose Überwachung der Dosierstrecke sicherzustellen. Die Kosten in Höhe von 1,35 Millionen Euro tragen das Land Tirol und die ASFINAG zu gleichen Teilen.

Mit dieser Automatisierungsmaßnahme konnte der gesamte Ablauf der LKW-Dosierung im Grenzbereich von Aufbau und Aktivierung über Kontrolle bis hin zur Deaktivierung und dem Abbau vereinfacht werden. Durch die fixen Verkehrsleiteinrichtungen wird die Begreifbarkeit verbessert und der Personalaufwand reduziert. Des Weiteren werden durch die Verbreiterung des Pannestreifens und die neu geschaffene Zufahrt für die Exekutive die Sicherheit erhöht. Die Anlage wurde im Februar 2020 in Betrieb genommen und getestet und ist seit März 2020 einsatzbereit.

Dosierung 2019

Im Jahr 2019 kam das Dosiersystem an folgenden Tagen zum Einsatz.

1. Halbjahr 2019			2. Halbjahr 2019		
Datum	Tag	Zeit	Datum	Tag	Zeit
07.01.	Mo	05:00 - 10:45	01.07.	Mo	05:00 - 10:00
24.04.	Mi	05:00 - 08:00	08.07.	Mo	05:00 - 13:00
26.04.	Fr	05:00 - 09:30	15.07.	Mo	05:00 - 11:00
29.04.	Mo	05:00 - 08:00	22.07.	Mo	05:00 - 13:00
02.05.	Do	05:00 - 09:00	29.07.	Mo	05:00 - 12:00
27.05.	Mo	05:00 - 08:30	16.08.	Fr	05:00 - 08:45
28.05.	Di	05:00 - 09:30	04.10.	Fr	05:00 - 10:00
29.05.	Mi	05:00 - 10:00	28.10.	Mo	05:00 - 11:15
31.05.	Fr	05:00 - 09:30	04.11.	Mo	05:00 - 08:00
06.06.	Do	05:00 - 10:00	05.11.	Di	05:00 - 11:30
07.06.*	Fr	12:00 - 19:45	07.11.	Do	05:00 - 09:30
08.06.*	Sa	05:00 - 17:30	12.11.	Di	05:00 - 11:00
11.06.	Di	05:00 - 10:00	13.11.**	Mi	08:15 - 13:00
12.06.	Mi	05:00 - 09:30	14.11.	Do	05:00 - 09:00
13.06.	Do	05:00 - 14:30	21.11.	Do	05:00 - 08:30
17.06.	Mo	05:00 - 10:45	28.11.	Do	05:00 - 09:45
18.06.	Di	05:00 - 13:45			
19.06.	Mi	05:00 - 21:50			
21.06.	Fr	05:00 - 10:30			

Jahressumme: 204 h 35 min
Durchschnittlich: 5 h 50 min

* Dosierung erfolgte außer Plan aufgrund von stark erhöhtem Reiseverkehr, welcher im Großraum Innsbruck zu extremen Belastungen geführt hat. Auch war an diesen Tagen die B180 Reschenstraße gesperrt, was zu zusätzlichen Mehrverkehr geführt hat.

** Dosierung erfolgte außer Plan aufgrund extremer Witterung (starker Schneefälle auf A12/A13).

Abb. 1-6: Dosierkalender 2019

Zusätzlich zu den im Dosierkalender vorab angekündigten Tagen kam es an drei weiteren Tagen aufgrund von außerordentlichen Verhältnissen (extreme Verkehrsbelastung inkl. Unfälle und Pannen bzw. starke Schneefälle) zu zusätzlichen Dosierungen.

Die Erfahrungen aus den Jahren 2018 und 2019 haben gezeigt, dass die ausgewählten Tage sehr gut mit den Verkehrsprognosen übereinstimmen und die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs am hochrangigen Straßennetz zu den kritischen Zeiten aufrechterhalten werden konnte.

Die Darstellung (Abb. 1-7) zeigt die historischen Dosiertage je Halbjahr in den letzten drei Jahren. Dabei wird zwischen den Pilotversuch-Tagen im Jahr 2017/2018 (grau), den im Dosierkalender angekündigten Dosiertagen (glasgrün) sowie den zusätzlichen Dosiertagen (hellblau) unterschieden. Die zusätzlichen Dosiertage ergeben sich aufgrund außerordentlicher Ereignisse wie extreme Witterung (z. B. starke Schneefälle) oder aufgrund von erheblicher Überlastung im Tiroler Autobahnnetz (sehr starke Stauungen, Häufung von Verkehrsunfällen und Pannen).

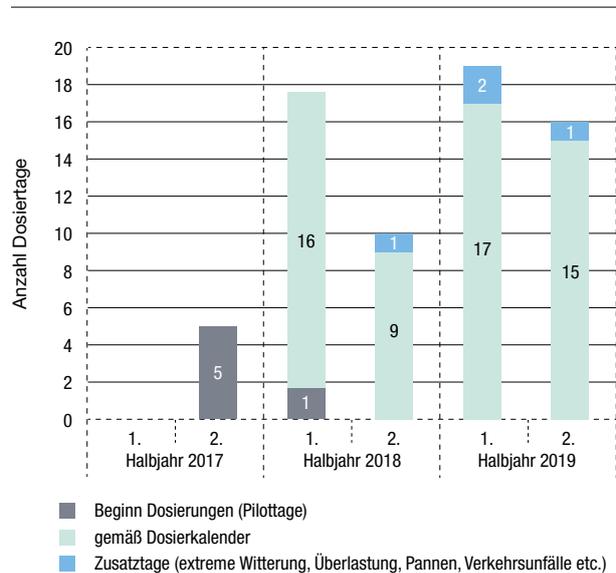


Abb. 1-7: LKW-Dosiertage je Halbjahr 2017-2019

1.4 LKW-Fahrverbote zu Tankstellen

Aufgrund der erhöhten Anzahl an LKW, welche autobahnahe Tankstellen am niederrangigen Straßennetz anfahren, kam es in der Vergangenheit immer wieder zu massiven Beeinträchtigungen der Verkehrs- und Versorgungssicherheit. Besonders betroffen waren die Bereiche nahe den Autobahn-Anschlussstellen Fritzens-Wattens an der A12 Inntalautobahn sowie Innsbruck-Süd an der A13 Brennerautobahn. Dort kam es durch die hohe Anzahl an tankenden Lkw zu Behinderungen und Rückstaubildungen. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie in weiterer Folge die Verkehrssicherheit waren erheblich beeinträchtigt.

In Zusammenarbeit mit dem BMK (vormals BMVIT) wurden daher die Fahrverbote für LKW an den betroffenen Örtlichkeiten verordnet und bereits die Ausfahrt an den jeweiligen Anschlussstellen der Autobahn untersagt. Das Land Tirol führte diese Fahrverbote auf dem niederrangigen Straßennetz durch Verordnungen der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck fort.

Mit 1. August 2019 wurden für folgende Abschnitte Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge verfügt:

Für Fritzens/Wattens von Montag bis Samstag in der Zeit von 6 bis 10 Uhr auf der L223 Fritzenener Straße nördlich der Kreisverkehrsanlage Wattens ab der bis zum nordöstlichen Grenzpunkt des Grundstücks Gp.190 in der KG Fritzens. Ausgenommen dieser Regelung ist der Ziel- und Quellverkehr in den Gemeindegebieten von Baumkirchen, Fritzens, Kolsass, Kolsassberg, Volders, Wattens, Wattenberg und Weer.

In der Nähe der Anschlussstelle Innsbruck-Süd gelten die Fahrverbote von Montag bis Samstag von 7 bis 11 Uhr und von 15 bis 18 Uhr auf der Verbindungsspanne B182-3-R1 der B182 Brennerstraße. Vom diesem Verbot ausgenommen ist der Ziel- oder Quellverkehr in den Gemeindegebieten von Natters, Mutters, Schönberg im Stubaital, Fulpmes, Mieders, Telfes im Stubai, Neustift im Stubaital, Mühlbachl, Pfons, Matri am Brenner, Navis, Steinach am Brenner, Trins, Gschnitz, Schmirn, Vals, Gries am Brenner, Obernberg am Brenner, Götzens und Birgitz.

Betroffen vom Fahrverbot sind Lastkraftfahrzeuge, wenn

- die Länge des Lastkraftfahrzeuges oder
- die Länge eines mitgeführten Anhängers oder
- die Länge des Lastkraftfahrzeuges samt Anhänger 12 Meter überschreitet.

Durch die Fahrverbote soll auf Tirols niederrangigem Straßennetz die Verkehrs- und Versorgungssicherheit gewährleistet und die massive Verkehrsbelastung für die Anrainer verringert werden.

Pilotprojekt für sechs Monate, danach Überführung in Dauerverordnung

Die Verordnungen traten mit 1. August 2019 für einen Zeitraum von ca. sechs Monaten in Kraft und wurden am 15.01.2020 verlängert. Nach erfolgter Evaluierung wurden die Fahrverbote am 1. Juli 2020 in Dauerverordnungen überführt.

Eine ähnliche Verordnung mit demselben Zweck wurde auch im Bereich der Autobahnanschlussstelle Innsbruck-Ost/DEZ im März 2020 erlassen.

1.5 IG-L Fahrverbote für den Schwerverkehr in Tirol

Das Immissionsschutzgesetz-Luft, in dem insbesondere EU-Richtlinien im Bereich der Luftreinhaltung umgesetzt sind, verfolgt als wesentliche Ziele den dauerhaften Schutz:

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

Weitere Ziele sind

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

Die Belastung durch Luftschadstoffe wird in Tirol ständig gemessen. Dabei werden insbesondere im Bereich der A12 Inntal Autobahn seit Jahren Grenzwertüberschreitungen beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) festgestellt.

Der Autobahnverkehr ist Hauptursache für diese Überschreitungen im Unterinntal. Im Jahr 2012 haben der schwere Güterverkehr und der Pkw-Verkehr jeweils knapp 40 % zu den verkehrsbedingten NO_x-Emissionen an der hauptbelasteten Messstelle Vomp/Raststätte A 12 beigetragen. Der Rest teilt sich auf Lieferwagen, Busse und Motorräder auf. Im Jahr 2018 lag der Beitrag des Schwerverkehrs an den verkehrsbedingten NO_x-Emissionen bei ca. 35 %. Aufgrund dieser Verursachersituation sind zur Erreichung der Luftqualitätsziele Maßnahmen in diesem Bereich zu setzen.

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

- Euroklassenfahrverbot
- Sektorales Fahrverbot
- IG-L Nachtfahrverbot

		EURO 0-II		EURO III		EURO IV		EURO V inkl. EEV		EURO VI EZ vor 31.08.18		EURO VI EZ nach 31.08.18		ZEV	
		Solo Lkw	SLZ	Solo Lkw	SLZ	Solo Lkw	SLZ	Solo Lkw	SLZ	Solo Lkw	SLZ	Solo Lkw	SLZ	Solo Lkw	SLZ
Euroklassenfahrverbot (Kufstein – Zirl)	Transitverkehr					ab 31.10.19		ab 01.01.21							
	Quell-/Zielverkehr (bestehende Zonenregelung)			ab 01.01.20		ab 01.01.21		ab 01.01.23							
	Ausnahmen														
Sektorales Fahrverbot (Kufstein – Ampass)	Umfasste Güter (8 Gütergruppen)									ab 01.01.20					
	Neue Gütergruppen														
	Quell-/Zielverkehr (befristete Erweiterung)														
	Restliche Güter sowie Ausnahmen														
Nachtfahrverbot (Kufstein – Zirl)	Transitverkehr											ab 01.01.21			
	Quell-/Zielverkehr (bestehende Zonenregelung)											ab 01.01.21			
	Ausnahmen														

Stand: 1. August 2019 (HP)

- kein Fahrverbot
- Fahrverbot Bestand
- Fahrverbot Bestand, Wirksam mit (siehe Datum)
- Fahrverbot neu, Wirksam mit (siehe Datum)

Abb. 1-8: IG-L Maßnahmenpaket LKW 2019

Euroklassenfahrverbot

Auf dem Teilabschnitt der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl gelten Fahrverbote in beiden Fahrtrichtungen für Schwerfahrzeuge der folgenden Abgasklassen:

seit 31. Oktober 2019: Fahrverbot für Euroklassen 0, I, II, III und IV

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

Unter dieses Verbot fallen die folgenden Arten von Schwerfahrzeugen:

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

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

Es bestehen diverse Ausnahmen vom Euroklassenfahrverbot (unvollständige Aufzählung):

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

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

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

Darüber hinaus bestehen Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr welche untenstehend genauer beschrieben werden.

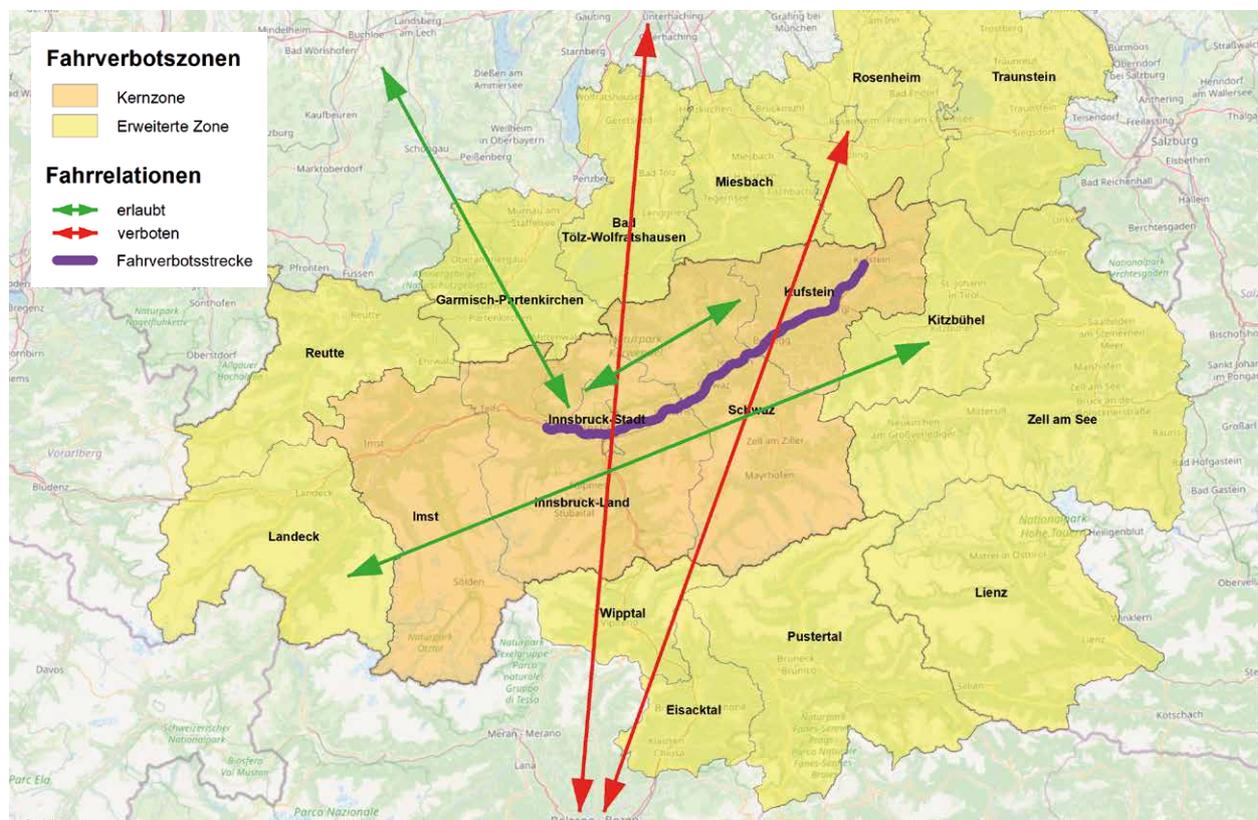


Abb. 1-9: Übersicht Euroklassenfahrverbot

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

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

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

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

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

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

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

in Italien: die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

Sektorales Fahrverbot

Das Sektorale Fahrverbot wurde auf Grund der anhaltenden Grenzwertüberschreitungen im Unterinntal 1.1.2020 verschärft und auf weitere Transportgüter ausgeweitet. Dieses Fahrverbot gilt auf dem Teilschnitt der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass in beiden Fahrtrichtungen. Auf diesem Teilschnitt ist der Transport bestimmter Güter mit Schwerverfahrzeugen verboten. Bestimmendes Kriterium für die Auswahl der Verbotsgüter war deren Eignung für den Bahntransport (vor allem Transportdistanz, Zeitbindung, Art des Gutes). Um einen entsprechenden lufthygienischen Effekt zu erzielen, wurde zusätzlich das Transportvolumen im Sanierungsgebiet berücksichtigt. Insbesondere wurde bei Erlass der Regelung auch darauf geachtet, dass mit Wirksamwerden des Verbotes für die neuen Gütergruppen, Transportal-

ternativen in ausreichendem Ausmaß verfügbar sind (siehe Kap. 2.4 RoLa). Die betroffene Warengruppen sind:

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

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

Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 7,5 t

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

Ausnahmen vom Sektoralen Fahrverbot:

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

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

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

- ab 01. Jänner 2020: Euroklasse V und VI
- ab 01. Jänner 2023: Euroklasse VI

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

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

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

Die erweiterte Zone (Be- und Entladung muss in Erweiterter Zone stattfinden) umfasst:

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

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

In Italien: die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal

Unter der Voraussetzung, dass die Fahrten mit Schwerfahrzeugen der Euroklasse VI erfolgen, umfasst die erweiterte Zone bis Ende 2020 zusätzlich die Bezirke Bludenz und Feldkirch, den Schweizer Kanton Graubünden und das Fürstentum Liechtenstein.

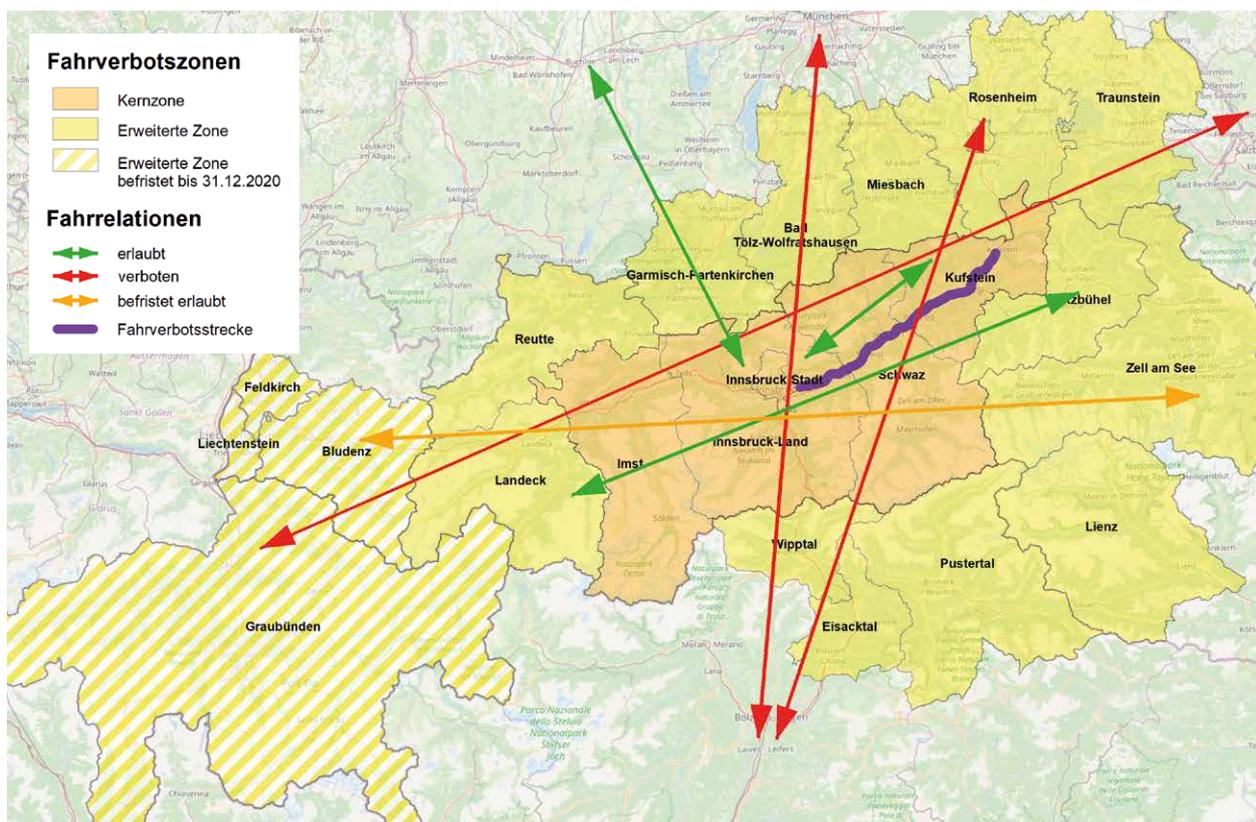


Abb. 1-10: Übersicht Sektorales Fahrverbot

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

IG-L Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge

Das IG-L – Nachtfahrverbot wurde zuletzt im Sommer 2016 novelliert und gilt auf dem Teilabschnitt der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl in beiden Fahrtrichtungen. Dieses Nachtfahrverbot sollte jedoch nicht mit dem generellen StVO-Nachtfahrverbot für „nicht lärmarme Kfz“ welches in ganz Österreich gilt, verwechselt werden.

Das Fahrverbot gilt während folgender Zeiträume:

- 1. Mai bis 31. Oktober: 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr
- 1. November bis 30. April: 20.00 Uhr bis 5.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr

Vom IG-L-Nachtfahrverbot sind folgende Kraftfahrzeuge betroffen:

- Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 7,5 t
- Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt

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

- Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI bis zum Jahresende 2020 (für den Ziel- und Quellverkehr ist eine entsprechende Nachfolgeregelung angedacht).
- Ausnahme für Fahrten zum überwiegenden Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken.
- Weitere Ausnahme gelten für Fahrten zur Aufrechterhaltung dringender medizinischer Versorgung, für Leberdientransporte, bestimmte Transporte im Vor- und Nachlaufverkehr zu Bahnverladung etc.

1.6 PKW-Abfahrverbote am niederrangigen Straßennetz

Auslöser

Das Land Tirol sah sich der Vergangenheit immer wieder mit einer Überlastung der niederrangigen Straßen in den Ortsgebieten entlang der Hauptachsen in der Urlaubsreisezeit konfrontiert. Stausituationen auf der Autobahn führten zu einem PKW-Ausweichverkehr auf das niederrangige Straßennetz und insbesondere in den Dörfern entlang der Routen zu Überlastungen.

Dadurch wird die Sicherheit und Flüssigkeit des regionalen und örtlichen Verkehrs beeinträchtigt. Auch kann die Versorgung der Ortschaften und Gemeinden durch die Einsatzorganisationen unter diesen Umständen nicht mehr gewährleistet werden. Verstärkt wird dieser Ausweichverkehr zusätzlich durch die mittlerweile weite Verbreitung von Navigationssystemen, welche in Stausituationen die Verkehrsteilnehmer auf Alternativrouten (in diesem Fall Landes- und Gemeindestraßen) umleiten.

Maßnahme

Die „Pkw-Abfahrverbote“ wurden im Jahr 2019 erstmals erlassen, um diesen Ausweichverkehr bei Stausituationen auf der Autobahn entgegenzuwirken. Durch Fahrverbote mit Ausnahme von Ziel-, Quell- und Anrainerverkehr wird der überregionale Verkehr auf den Autobahnen gehalten. Ziel der Maßnahme ist es, die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs auf den regionalen und örtlichen Straßen und damit die Versorgung zu gewährleisten.

Evaluierungen ergaben, dass die Maßnahmen positive und verhältnismäßige Wirkungen hatten. In den üblicherweise betroffenen Ortschaften konnte der Verkehr größtenteils flüssig gehalten werden.

Sommer 2019

In den Sommermonaten 2019 von ca. Mitte Juni bis Mitte September wurden Verordnungen für Straßenabschnitte in den Bezirken Innsbruck, Innsbruck-Land, Kufstein und Reutte erlassen. Um die Verhältnismäßigkeit zu wahren, wurden die Fahrverbote auf die verkehrsstarken Reisetage wie Sams- und Sonntage sowie die langen Wochenenden beschränkt.

Auswertung der Exekutive (Zurückweisungen)

Großraum Innsbruck:	ca. 8.000 Zurückweisungen
Bezirk Reutte:	ca. 16.400 Zurückweisungen
Bezirk Kufstein:	ca. 2.600 Zurückweisungen
<hr/>	
Summe:	ca. 27.000 Zurückweisungen

Winter 2019/2020

Aufgrund der Erfahrungen im Sommerreiseverkehr 2019 wurden auch für die Wintersaison 2019/2020 entsprechende Verordnungen ausgearbeitet. Diese wurden für die Zeiträume von Mitte Dezember 2019 bis Mitte April 2020 für Straßenabschnitte in den betroffenen Bezirken Innsbruck-Land, Kufstein und Reutte an verkehrsstarken Reisetagen verordnet. Für diesen Zeitraum liegen keine gesammelten Daten über Zurückweisungen vor.

2 SCHIENE

2.1 Österreich

Laut Statistik Austria wurden 2019 auf dem österreichischen Schienennetz von allen (in- und ausländischen) Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ein Gütervolumen von 102,6 Mio. Nt befördert, das sind um -2,5 % weniger als 2018 (105,3 Mio. Nt). Die Transportleistung fiel 2019 gegenüber dem Jahr 2018 von 22,0 Mrd. tkm auf 21,7 Mrd. tkm.

Während 2018 im Inlandverkehr 28,0 Mio. t (27,3 %) und beim Transit 30,3 Mio. t (29,5 %) transportiert wurden, so verzeichnete man beim Import 27,2 Mio. t (26,5 %) und beim Export 17,1 Mio. t (16,6 %).

Von der Rail Cargo Austria (RCA) wurden 2019 74,27 Mio. t transportiert. Dies ist ein Rückgang von ca. -5,5 %. Die Transportleistung stieg im letzten Jahr von 16,4 Mrd. tkm (2018) auf 17,1 Mrd. tkm (ca. +4,0 %).

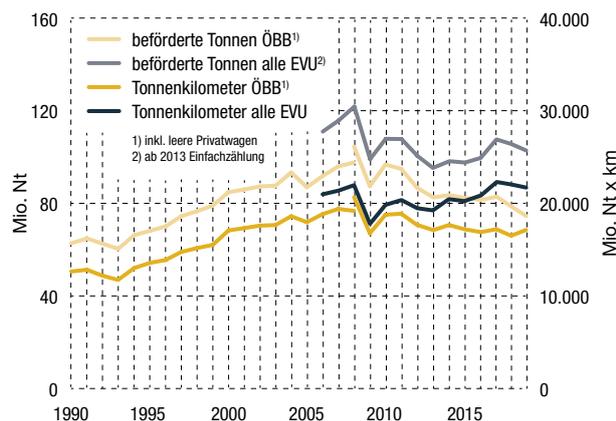


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich

Quellen: ÖBB-Werte: amtliche Eisenbahnstatistik, RCA / alle EVU: Statistik Austria

2.2 Tirol

Im Jahr 2019 gab es an den Tiroler Bahnhöfen ein Güteraufkommen von 14,58 Mio. t. Gegenüber 2018 (16,01 Mio. t) wurden ca. -0,95 Mio. t (-9 %) weniger umgeschlagen.

Trotz eines weiteren Rückgangs hatte Wörgl 2019 den höchsten Güterumschlag mit 6,01 Mio. t (davon entfielen 5,49 Mio. t auf die RoLa). Am Bahnhof Brennersee wurden 5,11 Mio. t der RoLa-Transporte umgeschlagen.

Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall (Hall i.T. Bahnhof + Hall i.T. CCT: 0,91 Mio. t), Zirl (0,44 Mio. t), Kirchbichl (0,37 Mio. t), Innsbruck (Haupt- und Westbahnhof: 0,29 Mio. t), Jenbach (0,29 Mio. t), Sillian (0,14 Mio. t) und St. Johann i.T. (0,14 Mio. t).

Der Hauptanteil der umgeschlagenen Güter fällt trotz großem Rückgang auf die RoLa. Im Jahr 2018 wurden auf der RoLa 11,57 Mio. t und 2019 10,60 Mio. t (-8 %) transportiert. Der sonstige Güterumschlag betrug 2019 3,98 Mio. t. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber 2018 um -0,46 Mio. t.



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

* Sämtliche Daten aller EVU von der Statistik Austria, RCA-Daten direkt von der RCA

2.3 Brenner

2.3.1 Gütervolumen

Während in den letzten Jahren eine Steigerung im Güterverkehrsaufkommen über den Brenner verbucht werden konnte, so musste 2018 gegenüber 2017 ein Rückgang von ca. -5,6% (13,82 Mio. NNt) verzeichnet werden. Das Gütervolumen 2019 blieb hingegen auf dem Niveau von 2018 und betrug 13,90 Mio. NNt (+0,5%).

Auf die einzelnen Gütergruppen bezogen, ging der UKV um -0,09 Mio NNt (auf 8,50 Mio. NNt) zurück. Der WLWV stieg um +0,41 Mio. NNt (auf 2,73 Mio. NNt). Dieser Zuwachs ist primär der geänderten Betrachtungsweise der leeren Waagen geschuldet. Die RoLa musste Einbußen in der Höhe von -0,24 Mio. NNt (auf 2,67 Mio. NNt) hinnehmen. Die Ursachen für diesen Rückgang werden im Kapitel 2.4 Rollende Landstraße näher beschrieben. Dadurch bleibt das Allzeithoch

von 15,31 Mio. NNt aus dem Jahr 2010 weiterhin unangefochten. Seit 2016 werden von den privaten EVUs mehr Güter über den Brenner transportiert als von der RCA.

Die Gesamttonnage der Bahn (Fracht- und Totgewicht, also Nettotonnen) betrug 2019 am Brenner 17,58 Mio. Nt. Der Anteil des Totgewichts (wie Eigen-gewicht bei der RoLa, Sattelaufleger, Privatwagen) lag 2019 bei 21%.

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

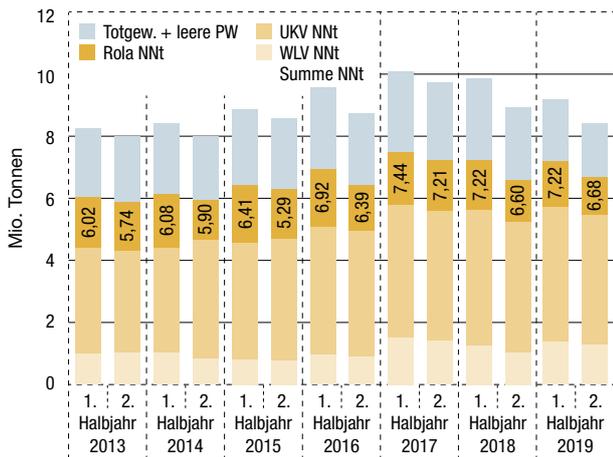


Abb. 2-3: Transportarten am Brenner, halbjährlich

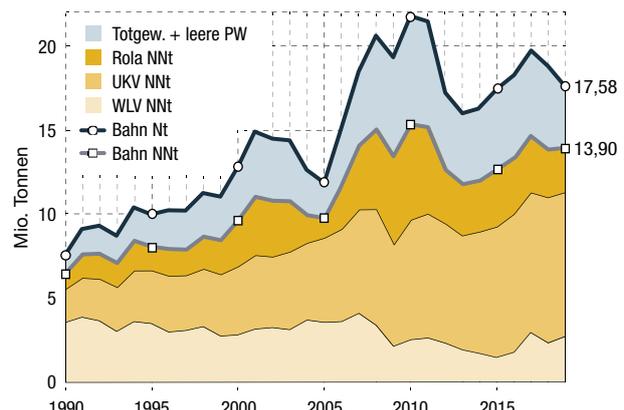


Abb. 2-4: Schienentransport am Brenner

	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Rola NNt	2,56	3,74	4,72	5,15	5,62	5,08	3,17	3,04	3,04	3,46	3,32	3,34	2,92	2,67
Rola Totgewicht	1,85	2,71	3,42	3,73	4,07	3,68	2,30	2,42	2,20	2,51	2,40	2,42	2,11	1,94
Rola Nt	4,41	6,45	8,14	8,88	9,69	8,76	5,47	5,46	5,24	5,97	5,72	5,75	5,03	4,61
UKV NNt	5,51	6,18	6,88	6,04	7,13	7,39	7,08	6,72	7,17	7,67	8,12	8,39	8,59	8,50
UKV Totgewicht	1,09	1,16	1,38	1,21	1,43	1,46	1,41	1,34	1,44	1,54	1,64	1,70	1,58	1,67
UKV Nt	6,60	7,34	8,26	7,25	8,56	8,85	8,50	8,05	8,61	9,21	9,76	10,08	10,16	10,17
Kombiverkehr Nt	11,02	13,87	16,40	16,13	18,25	17,61	13,96	13,51	13,85	15,18	15,47	15,83	15,19	14,78
WLWV NNt	3,63	4,12	3,42	2,18	2,56	2,66	2,35	2,01	1,77	1,57	1,87	2,93	2,32	2,73
leere Privatwagen	0,53	0,45	0,73	0,98	0,92	1,14	0,82	0,45	0,65	0,59	0,84	0,93	1,25	0,07
Bahn Nt	15,18	18,44	20,55	19,29	21,73	21,41	17,14	15,97	16,26	17,35	18,18	19,70	18,76	17,58
Bahn NNt	11,70	14,04	15,02	13,37	15,31	15,13	12,61	11,76	11,98	12,70	13,30	14,65	13,82	13,90
Totgewicht + leere Privatwagen	3,48	4,32	5,53	5,92	6,42	6,28	4,53	4,20	4,29	4,64	4,88	5,05	4,94	3,68

Abb. 2-5: Schienengüterverkehr Brenner, Transportarten

2.3.2 Transportarten

2019 wurden am Brenner 61 % des Schienengüterverkehrs im UKV, 19 % mit RoLa und 20 % im WLW transportiert. Das Transportaufkommen im UKV lag 2019 bei 8,50 Mio. NNt. Während bis 2018 ein tendenzieller Zuwachs im UKV zu verzeichnen war, so nahm dieser 2019 um ca. -1,0 % ab.

Die RoLa transportierte 2019 ca. 2,67 Mio. NNt und musste somit gegenüber 2018 ein Minus in der Höhe von ca. -8,2 % verzeichnen.

Im Wagenladungsverkehr wurden 2019 2,73 Mio. NNt (+17,8 %) transportiert. Diese erhebliche Steigerung zu 2018 (2,32 Mio. NNt) beruht hauptsächlich auf einer neuen Berücksichtigungsmethode der leeren Güterwagen.

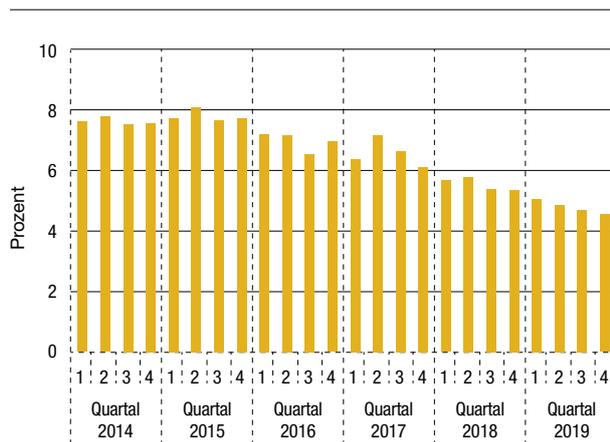


Abb. 2-6: Anteil der RoLa-Lkw am Lkw-Gesamtverkehr (Brenner)

2.4 Rollende Landstraße (RoLa)

Entwicklung

2019 wurden auf den zwei RoLa-Relationen am Brenner insgesamt 124.873 LKW transportiert, das sind um -18.284 LKW weniger als 2018. Somit liegt der Spitzenwert von 245.000 transportierten LKW über den Brenner weiterhin im Jahr 2010.

Wie bereits 2018 fallen auch 2019 93 % der RoLa-LKW am Brenner auf die Relation Wörgl-Brennersee und 7 % auf die Relation Wörgl – Trento.

Der Auslastungsgrad der gefahrenen RoLa Züge betrug 2019 im Mittel 81,3 %. Insgesamt blieben 29.195 Plätze frei, das sind im Mittel 70 leere RoLa-Wagen pro Tag.

Auswirkungen des Sektorales Fahrverbotes auf die rollende Landstraße

Während des ersten sektorales Fahrverbotes (2008 - 2012) wurden bis zu 13 % vom gesamten LKW-Transit über den Brenner (A13 und RoLa) mit der RoLa transportiert. In der Zeit ohne sektorales Fahrverbot ging der RoLa-Anteil auf unter 8 % zurück.

Die Wiedereinführung des SFV erfolgte 2016 im vierten Quartal. 2017 konnte man eine Transportsteigerung der RoLa in absoluten Zahlen erkennen, doch gemessen am gesamten Brenner LKW-Transit bedeutete dies einen Anteil von lediglich 6,6 %. Im Jahr 2018 fiel der Anteil auf 5,6 %, 2019 sogar auf 4,8 %. Die Gründe für den Rückgang sind wie bereits 2018 ein Voranschreiten der Modernisierung der LKW-Flotten. Vor der Wiedereinführung des sektorales Fahrverbotes 2016 wurden auf der RoLa 23.814 vom Sektorales Fahrverbot betroffene LKW (das entspricht 15,5 % des RoLa Gesamtaufkommens) transportiert. 2017 waren dies 33.920 LKW (21,3 %), im Jahr 2018 27.808 LKW (19,4 %) und im Jahr 2019 23.752 (19,0 % des RoLa Gesamtaufkommens).

Status 2019

Von der RCO werden in Tirol aktuell zwei RoLa-Destinationen bedient. Im Jahr 2019 wurden auf der Destination Wörgl – Brenner 18 Zugpaare und auf der Destination Wörgl – Trento 2 Zugpaare geführt. Über das Jahr betrachtet ergeben sich folgende Zahlen:

Für den Fahrplan 2019 wurden von der RCO 12.725 RoLa-Züge bestellt. Tatsächlich sind von diesen Zügen 8.469 gefahren. Der Rest von 4.256 Zügen musste aufgrund von Kundenwunsch, Frachtmangel (92 %), sonstige Gründe (5 %), Produktion – interne Organisation (2 %), Infrastruktur (1 %), abbestellt werden.

Vergleicht man diese Zahlen mit der Kapazität der Stellplätze (21 Stellplätze für Wörgl – Trento, 18 Stellplätze für Wörgl – Brenner) so hätten 231.771 LKW maximal mit der RoLa transportiert werden können. Tatsächlich wurden jedoch lediglich 124.873 LKW (Wörgl – Trento 9.162 LKW, Wörgl – Brenner 115.711 LKW) befördert. Dies bedeutet, dass nur ca. 54 % der möglichen RoLa Kapazität genutzt wurden.

Hochlaufphase

Im Zuge der Ausweitung des Sektoralen Fahrverbotes wurde mit der Kommission eine Hochlaufphase vereinbart, um die erforderlichen Kapazitäten und eine Alternative zur Straße bereitstellen zu können. So wurde eine RoLa-Kapazität von bis zu 400.000 LKW definiert. In Zusammenarbeit mit der RCO wurden im Wesentlichen für die Kapazitätserweiterung 3 Phasen festgelegt:

- Phase 1 ab 01.01.2020: Die Zugpaare für der Destination Wörgl – Brenner sollen auf 21 Stk/Tag und für die Destination Wörgl Trento 2 Stk/Tag erhöht werden. Hierdurch würde man ein Transportpotential von 262.080 LKW erreichen.
- Phase 2 ab 01.04.2020: Die Zugpaare für der Destination Wörgl – Brenner sollen auf 24 Stk/Tag und für die Destination Wörgl Trento 4 Stk/Tag erhöht werden. Dies würde ein Transportpotential von 321.984 LKW darstellen.
- Phase 3 ab 01.01.2021: Die Zugpaare für der Destination Wörgl – Brenner sollen auf 24 Stk/Tag und für die Destination Wörgl Trento 5 Stk/Tag erhöht werden. Hiermit erreicht man ein Transportpotential von 400.608 LKW erreichen.

Die Hochlaufphase wurde aufgrund der Corona Krise unterbrochen.

RoLa im österreichischen Kontext

Die RCO (Rail Cargo Operator – Nachfolger der ÖKOMBI) betreibt in Österreich 4 RoLa Destinationen. Neben den erwähnten Destinationen Wörgl – Brennersee mit 36 Zügen, Wörgl – Trento mit 4 Zügen, gibt es die Verbindungen Salzburg – Trieste/Fernetti mit 2 Zügen und Wels – Maribor mit 6 Zügen jeweils pro Tag. Von den insgesamt 48 Zügen/Tag werden alleine 40 Züge im Brennerverkehr eingesetzt. Während 2019 auf der Brennerachse 124.873 LKW (2018 143.157 LKW) befördert wurden, so waren dies im restlichen Österreich 26.401 LKW (2018 27.086 LKW). Die Auslastung der Züge war etwas höher als bei der Brennerachse und lag bei der Pyhrn – Tauern – Achse bei 85,5 % und bei der Relation Wels – Maribor bei 87,3 %.

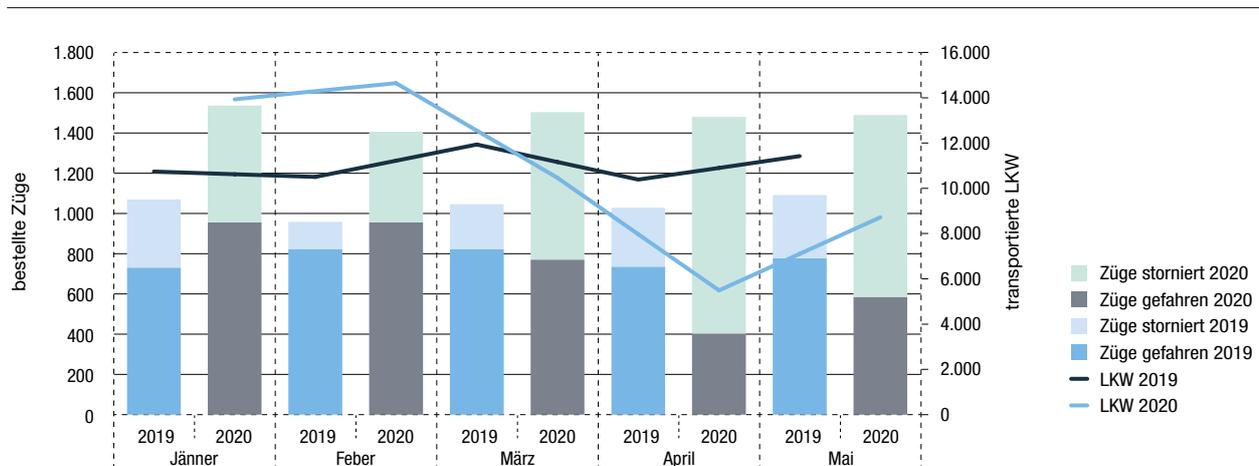


Abb. 2-7: RoLa-Hochlaufphase 2019 auf 2020

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 in die unterirdische Neubaustrecke wirkt sich nicht nur positiv auf die betroffenen Anrainer aus, sondern stabilisiert auch die Betriebsqualität. Zudem ergibt sich dadurch die Möglichkeit eines verbesserten Nahverkehrsangebotes auf der Bestandsstrecke.

Der Anteil der geführten Ferngüterzüge auf der Bestandsstrecke betrug in den letzten 4 Jahren ca. 20 %. Die größte Verlagerung war von 2015 auf 2016 zu verzeichnen. Die Ursache für diese dürfte die weitgehende Umstellung der Lokomotiven auf das ETCS Zugleitsystem gewesen sein, welches die Voraussetzung für die Befahrung der Neubaustreckenabschnitte ist.

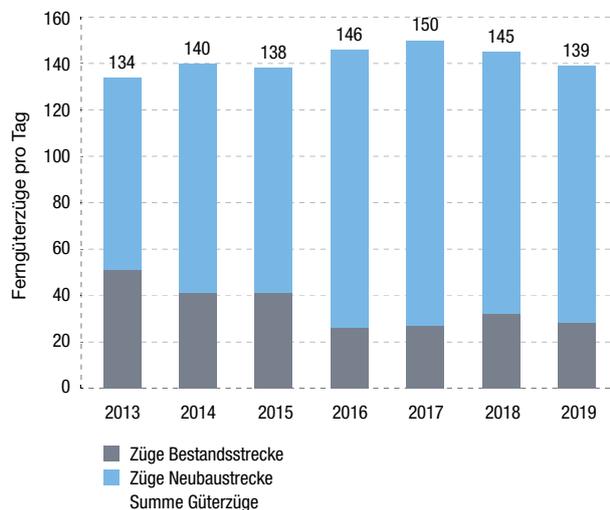


Abb. 2-8: Durchschnittliche Ferngüterzüge pro Tag

Quelle: Betriebsdaten für behördliche vorgeschriebene Nachweisführung Unterinntal, Querschnitt Schwaz

3 ÖFFENTLICHER VERKEHR UND MOBILITÄTSPROGRAMM

3.1 Verkehrsverbund Tirol (VVT)

Das Leistungsangebot des Verkehrsverbundes Tirol setzt sich zusammen aus:

- 200 Linien im Verbund inkl. Orts- und Stadtverkehr
- 650 Busse pro Tag gesamt im Einsatz
- 5.000 Kurse pro Tag
- 3.300 Haltestellen mit 6.600 Haltesteigen
- 38 Talent S-Bahn Garnituren
- 6 S-Bahn-Linien
- 5 Rex-Linien
- 3 Fernverkehrsgarnituren
- 5 Nahverkehrsgarnituren
- 29 Regibus Systeme in den Regionen (Bsp. Arlberg)
- 12 Nightliner
- 10 Regiotax Systeme
- Carsharing Tirol 2050 Standorte in 22 Gemeinden in Tirol
- 3 RegibusExpress Systeme (inkl. Ski-Schnellbus Ötztal saisonal)
- 3 Anrufsammeltaxis (Defreggental, Hochpustertal, Niederndorf)
- 184 DFI – Dynamische Fahrgast-Informationssysteme
- 39 vom VVT beauftragte Verkehrsunternehmen
- 4 davon sind Bahnunternehmen (ÖBB, DB Regio, Zillertalbahn, Stubaitalbahn)

Entwicklung der StammkundInnen

Auch im Jahr 2019 konnten die Verkäufe der Jahrestickets landesweit stetig gesteigert werden. Im Dezember 2019 besaßen 50.306 Personen ein Jahresticket zum Normalpreis. Im Vergleich zum Dezember 2018 (47.062) konnte dieser Wert somit um rund 6,9 % gesteigert werden.

Steigerungen gab es auch bei den anderen Netztickets: Insgesamt konnte die Zahl aller Netzkarten um weitere 8,47 % erhöht werden, sodass mittlerweile über 134.000 TirolerInnen als StammkundInnen im öffentlichen Nahverkehr bezeichnet werden können.

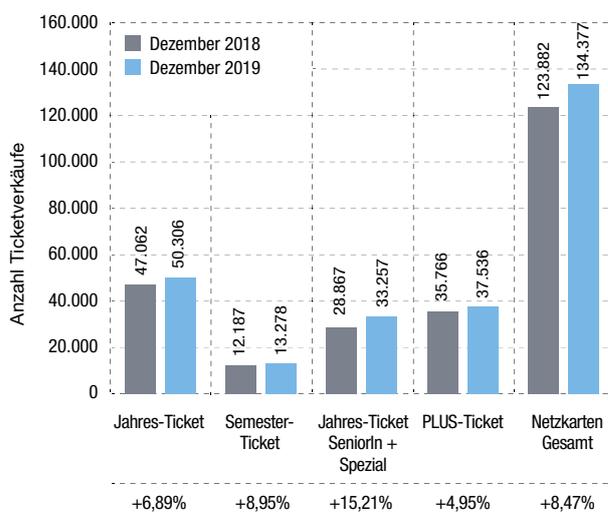


Abb. 3-1: Anzahl der verkauften Jahreskarten

Tarifänderungen und neue Angebote

Tarifreform Stufe 2

Mit 01.04.2019 startete die Tarifreform Stufe 2, welche neue Angebote für GelegenheitsfahrerInnen bei einer gleichzeitigen Aufwertung der Jahres-Tickets für VielfahrerInnen bietet. Generell gilt weiterhin: Das VVT Tarifsysteem belohnt VielfahrerInnen mit attraktiven Preisen für Zeitkarten.

Ticketshop

Mit Umstellung der Tarife am 01.04.2019 wurde auch der Ticketshop eingeführt, welcher erstmals den Online-Vertrieb sämtlicher Ticketarten ermöglicht. Der Shop ist eine Kooperation der Mobilitätsservice Tirol GmbH (Vertriebsgesellschaft zwischen VVT und IVB) und der ÖBB Personenverkehr AG.

Der gemeinsame Online-Ticketshop auf Basis des Ticketshops der ÖBB ist per App über das Smartphone sowie auch unter tickets.vvt.at verfügbar und bietet die Möglichkeit die VVT- und ÖBB-Tickets, sowie auch Tickets anderer Verbände jederzeit und überall mobil zu erwerben. Des Weiteren bietet er den KundInnen die Bestpreisgarantie und wählt automatisch den optimalen Tarif aus und berücksichtigt bereits hinterlegte Ermäßigungen wie etwa SeniorInnenermäßigung oder Vorteils-card. Auch für bestehende StammkundInnen gibt es Benefits wie etwa den Huckepack-Bonus.

Durch den Ticketshop ist ein Vertrieb in der sogenannten Selbstbedienung (SB) ermöglicht worden.

Kartenbezeichnung	Anteil SB %
VVT Einzel-Ticket	0,55 %
VVT Einzel aus Flexi-Rate	100,00 %
FLEXI-RATE (Coupon)	100,00 %
VVT WOCHE Land/Region	0,00 %
VVT MONAT Land/Region	0,00 %
Einzel Kind	0,45 %
Einzel Jugend	0,43 %
Einzel SeniorIn	0,39 %
Einzel Spezial	0,63 %
Einzel Family	1,09 %
Einzel F-Light	1,70 %
Tag2Plus	3,05 %
Gesamt	1,26 %
Ohne Flexi-Rate	0,55 %

Bei den Jahrestickets konnte 2019 ein SB-Anteil von bis zu 18 % erzielt werden.

Ticket	SB-Anteil
Jahres-Ticket Land*	16,5 %
Jahres-Ticket Region**	15,2 %
Jahres-Ticket SeniorIn	1,6 %
Jahres-Ticket Innsbruck	4,0 %
Jahres-Ticket Spezial	3,9 %
SchulPlus	3,4 %
Semester-Ticket Land*** (WS19/20)	18,0 %
Semester-Ticket Innsbruck*** (WS19/20)	24,2 %

* Zahlen nicht um Stornos bereinigt! Tickets für Innsbruck nur aus dem VVT-Ticketshop berücksichtigt

** Ohne Aufzahlungen/upgrade

*** Semester-Ticket nur für ausgewählte Unis selbstbedient erhältlich, bspw. Uni Innsbruck, MedUni;

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

Entwicklung des Angebots

Änderungen im Regionalbusverkehr mit Fahrplanwechsel 2020 (ab Dezember 2019)

Lienz

- Schließung der Mittagslücke Lienz – Franzensfeste (REX 1862/57; 11:50).
- Linie 942 (Winklern – Lienz) wird an den Verkehr in Kärnten angepasst. 1x am Vormittag und 2x am Nachmittag werktags; und 09:05 am Samstag & Sonntag.

Strassen

Auflassung der Haltestelle Tassenbach bzw. Lesachtal und Verlegung zum Bahnhalt (Betrifft Linien 960X, 961, 962)

Brixental

- Früherlegung des Regiozuges REX 1500 im Brixental um 5 Minuten, um Fernverkehrsanschlüsse in Wörgl zu erreichen, Ankunft Wörgl neu 07:42 (Abfahrt bleibt gleich), Anschluss an RJX 861 nach Wien und EC 288 nach München.
- Zusätzliche Regiozugverbindung St. Johann – Wörgl (REX 5004) Montag bis Freitag von St. Johann (06:35) nach Wörgl (07:18) Anschluss an die Regiozüge REX 5308 (07:24) und S1 (07:29) Richtung Innsbruck.

Kitzbühel

Zusätzlicher Halt Kitzbühel Hahnenkamm bei den Regiozügen REX 1526 und 1528.

Zillertal

Abfahrt des Regiozuges in Mayrhofen um 05:52, um bessere Anschlüsse in Jenbach herzustellen. Anschluss auf den Regiozug REX 5307 wird weniger durch Verspätung gefährdet. Regiobusanschlüsse nach Schwaz (4125) und Brixlegg (4111) werden hergestellt.

Pillberg

Verdichtung ab Skibeginn (Jetzt 3 Busse anstatt 1) inkl. Sonntag und an Feiertagen (Linie 8, Schwaz – Pillberg).

Stubaital

Neue Spätverbindung von IBK nach Kreith (23:17); Verlängerung der Züge um 21:17 und 22:17 bis nach Kreith (Vorher nur bis nach Feldeler).

Imst, Tarrenz und Nassereith

- Zusätzlicher Kurs an Schultagen zwischen Imst und Nassereith Regiobus-Linie 4206 um 14:40 ab Imst.
- Anpassung an die Bahn: Mehr Anschlüsse an den Fernverkehr und die Regiozüge in Imst bei der Linie 4

Landeck

Anpassung an die Bahn: Mehr Anschlüsse an den Fernverkehr und die Regiozüge in Landeck für diverse Regiobus-Linien Richtung Landeck und in die Gegenrichtung:

- Linie 4236 (Richtung Serfaus)
- Linie 4230 (Richtung Fließ)
- Linie 4246 (Richtung Stanz)
- Linie 4244 (Richtung Grins)
- Linie 4242 (Richtung St. Anton)
- Linie 4206 (Richtung Nassereith)
- Linie 260 (Richtung Galtür)

Fliess

- Verbesserung der Anschlüsse von und nach Landeck.
- Der Kurs um 13:05 von der Haltestelle Neuer Zoll nach Fließ (Linie 4230) wird auf 13:10 Uhr verlegt, somit kann von beiden Regiobussen (Serfaus 4236 Ankunft Neuer Zoll 13:01 Uhr und Nauders 210 Ankunft Neuer Zoll 13:09 Uhr) auf den Bus nach Fließ umgestiegen werden.
- Der Kurs um 13:45 von der Haltestelle Landeck-Zams Bahnhof nach Fließ (Linie 4230) wird auf 13:50 Uhr verlegt, so dass die Schüler aus Zams den Bus erreichen können.

Serfaus

Linie 4236 fährt wieder um 06:22 Uhr von Landeck nach Serfaus

Paznauntal

Linie 260 Paznaun Anpassung an die Bahn; mehr Anschlüsse vom Fernverkehr und den Regiozügen in Landeck Richtung Paznaun und umgekehrt.

Lechtal

Nightliner jetzt im Verbund: Warth – Elbigenalp ab 27.12.2019 immer von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag (Einschließlich Silvester & Ostersonntag auf Ostermontag)

Ausserfern

- Ehrwalder Becken mit neuer Linienführung: Linie 160X Schnellbus (RegiobusExpress) IBK-Reutte
- HAST neu: Ehrwald Kirchplatz, Telfs Musikschule
- HAST gestrichen: Obsteig Holzleiten, Telfs Obermarkt & Anton-Auer-Straße
- HAST nur noch zum Aussteigen: Innsbruck Richtung HBF & Reutte Richtung Bahnhof
- Normalfahrplan Garmisch-Reutte (Gleich wie 2018)

Hall

Mit 15. Dezember gilt in Hall und den umliegenden Gemeinden das durch den Verkehrsverbund Tirol gemeinsam mit dem Planungsverband der Region

neu ausgearbeitete Mobilitätskonzept. Konkret bedeutet dies: Keine Lücken mehr im Takt, eine optimierte Linienführung, ein erweitertes Angebot an Samstagen und von und nach Eichat und Mils, ein stabilerer Fahrplan und verbesserte Umsteigezeiten vom Zug auf den Bus.

Die wesentlichen Änderungen:

- Keine Taktlücken: Halbstundentakt bei den Linien 1A, 1B, 2, 6 & 7
- Stundentakt bei Linie 3
- Linie 1 (Untere Lend) wird nun als Linie 1A und 1B geführt; 1A: Untere Lend – Kurhaus (auch samstags), 1B: Untere Lend – Bahnhof
- 07:20 Untere Lend – Hall: zusätzlicher Verstärkerbus

Aus Linie 5 (Mils) und Linie 3 (Ab Walderbrücke nach Hall) werden Linie 6 und 7 (Rundkurs mit vier Fahrten pro Stunde) Linie 6 fährt von Hall über Mils zur Walderbrücke und über Eichat wieder nach Hall retour (Gegen den Uhrzeigersinn). Linie 7 fährt die selbe Strecke im Uhrzeigersinn. Linie 7: 07:14 Mils Planitz – Hall (Fährt früher)

Linie 3 fährt nun zwischen Mairbach und Walderbrücke mit Umsteigemöglichkeit zu Linie 6 und 7 nach Hall. Morgens gibt es drei Fahrten, die ohne Umsteigen weiter bis nach Hall fahren (Linienverlauf entspricht der Linie 6). Um 06:47 Mairbach – Hall fährt ein zusätzlicher Verstärkerbus

Verkehrsdienstvertrag ÖBB

Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde der Verkehrsdienstvertrag für den Schienenverkehr in Tirol auf die nächsten 10 Jahre abgeschlossen. Wesentliche Vertragsbestandteile der Verträge zwischen Land Tirol, VVT, BMVIT, Schieneninfrastruktur- und Dienstleistungsgesellschaft mbh (SCHIG mbh) und den ÖBB sind u.a.:

- Neue Zuggarnituren für Regiozüge in Tirol (mehr Komfort und verbesserte Ausstattung)
- Ein verdichteter Fahrplan
- Bahnfahrten über den Brenner ohne Umsteigen
- Zusätzliche Zugverbindungen und ein breiteres Vertriebsnetzwerk für VVT und ÖBB-Tickets

Das Vertragswerk sichert den Zugverkehr in Tirol mit einem Gesamtvolumen von rund 1,2 Milliarden Euro für die kommende Dekade und rund 7,1 Millionen Fahrplan-Kilometern pro Jahr. 378 Millionen Euro davon trägt das Land Tirol.

Kostenaufteilung: circa 1,2 Milliarden Euro

Anteil Bund: circa 531 Millionen Euro
 Tarifeinnahmen: circa 284 Millionen Euro
 Anteil Land Tirol: circa 378 Millionen Euro

Bedarfsorientierte Verkehre

Speziell für periphere Regionen in Tirol bietet der VVT mit seinen Regiotax Anrufsammeltaxis (AST) flexible Verkehrslösungen. Sie sind günstig, fahren auf fixen Routen und sind in das VVT Ticket-System integriert. Das Defreggental und das Pustertal sind die Pionierregionen bei diesem innovativen Modell öffentlicher Mobilität. Die ASTs verkehren auf den Routen bestimmter VVT Linienbusse und halten an speziellen AST-Sammelstellen.

In beiden Regionen erfreut sich das Regiotax AST großer Beliebtheit, besonders im Pustertal sind kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen.

Fahrgastzählung

Im den vergangenen Jahren wurde mit der Nachrüstung der bereits in den 17 neu vergebenen Buslinien eingesetzten 179 Bussen für die automatische Fahrgastzählung (FGZ) begonnen. Insgesamt wurden 54 von 179 Fahrzeugen nachgerüstet, dafür wurde das seinerzeit bewilligte Budget in Höhe von 250.000 Euro vollständig verwendet. Die Planungen für die Nachrüstung der verbleibenden 125 Fahrzeuge auf den dreistelligen Linien sind derzeit in Ausarbeitung.

Des Weiteren sind von den knapp 500 Bestandsfahrzeugen auf den noch nicht neu vergebenen Linien 100 Fahrzeuge ebenfalls bereits mit automatischer FGZ ausgerüstet. Die schrittweise Ausrüstung dieser bisherigen Fahrzeuge ist im Zuge der künftigen Neuvorgaben vorgesehen.

Die Auswertungssoftware für die FGZ wurde gemeinsam mit der IVB beschafft, um Synergien zu nutzen. Mit Hilfe dieser Auswertungen ist es möglich, bedarfsgerechte Verkehrsangebote (Taktdichte und/oder Fahrzeuggröße) entsprechend der jeweiligen Nachfrage auf den Linien zu planen.

E-Carsharing

Fester Bestandteil der VVT Strategie ist das VVT Produktportfolio im Bereich Tarif und Information um das Thema Carsharing zu erweitern.

Ende Oktober 2019 wurde in diesem Ziel ein Meilenstein erreicht, indem die ersten Kooperationsverträge zum E-Carsharing unterzeichnet wurden. Die ersten Kooperationspartner sind flomobil (Stadtwerke Wörgl), beecar (Stadtwerke Kufstein) und Jo-E (Gemeinde St. Johann). Geplant ist, in den Folgejahren mit weiteren Anbietern zu kooperieren.

Über einen Aufpreis auf das Jahres-Ticket Land werden die VVT-KundInnen gleichzeitig KundInnen der Carsharing-Kooperationspartner und können somit den Service inkl. 20 Freistunden nutzen. Die Integration des Carsharings wird über die nächsten Jahre intensiv vorangetrieben mit dem Ziel, die Elektroautos in Zukunft mit dem Busticket auch buchen und abrechnen zu können.

Dekarbonisierungsstrategie

Weiters wurde in der VVT Strategie festgelegt, dass ein Konzept für die Umsetzung der Elektromobilität im Busbereich durchgeführt wird.

Mit Oktober 2018 wurde der Projektauftrag zur sogenannten Dekarbonisierungsstrategie unterzeichnet. Gemeinsam mit der IVB arbeitet der VVT über die nächsten 2 Jahre daran, eine Strategie zu entwickeln, wie man den Fuhrpark auf CO₂-freie Antriebe umstellen kann. Dabei sollen einerseits die verfügbaren Techniken und die wahrscheinlichen Entwicklungen recherchiert werden und andererseits der Finanzierungsbedarf basierend auf unterschiedliche Szenarien berechnet werden.

Als Ergebnis soll eine Strategie vorliegen, die aufzeigt, welche Anpassungen notwendig sein werden, wie die zeitliche Abfolge sein kann und welche finanziellen Auswirkungen die Umstellungen haben werden.

3.2 Infrastrukturprojekte in Zusammenarbeit mit den ÖBB

Es ist im Interesse des Landes den öffentlichen Verkehr in der Qualität und in der Erreichbarkeit zu steigern. Während der betriebliche Ausbau ein Kernthema der Landesgesellschaft VTG ist, so werden die infrastrukturellen Themen im Land betreut. In Zusammenarbeit mit den ÖBB werden dazu Studien erstellt und Infrastrukturmaßnahmen mitfinanziert.

Studien

Machbarkeitsstudie zu Bahntrassierung zwischen dem Ehrwalder Becken und Ötztal Bahnhof Fernpassbahn Studie

Aufgrund des LT-Antrags 34/17 und der LT-Entscheidung 172/17

Projektauftrag:

Gemeinsame Durchführung einer Untersuchung durch ÖBB und Land Tirol. Die Aufgabenstellung wurde zwischen der ÖBB Infrastruktur AG, dem Amt der Tiroler Landesregierung sowie der VTG definiert.

Projektziel:

- Entwicklung eines Angebots- und Betriebskonzepts
- Darstellung technisch machbarer Trassierungsvorschläge in 3 Korridoren vom Ehrwalder Becken Richtung Telfs, Ötztal und Imst ins Inntal sowie zudem durch das Gaistal über Seefeld inkl. Fahrzeitberechnung und Grobkostenschätzung
- Variantenvergleich und Empfehlung

Fazit:

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden 7 Varianten in einem definierten Korridor zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Inntal bzw. Seefeld geplant und die Möglichkeiten, Probleme, Risiken und Ergebnisse verschiedener Fachbereiche untersucht und bewertet. Aus den dargelegten Überlegungen und aufbauend auf dem derzeitigen Erkundungs- und Planungsstand, geht die Variante „Silz“ als Bestvariante hervor.

Die Variante „Silz“:

- ist die Bestvariante hinsichtlich des Gesamtnutzwertes,
- weist das beste Kosten-Nutzenverhältnis bei der Kosten-Wirksamkeitsanalyse auf und
- hat sehr hohe Ergebnisstabilität auch unter Miteinbeziehung der Extremgewichtungen.

Gemäß Gesamtnutzwerttabelle ist abzuleiten, dass die Variante durch das Gaistal und die Variante Imsterau auszuschneiden wären.

Auszug aus der Studie: www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrspolitik/publikationen-verkehr

Fernpassbahn Studie Verkehrsuntersuchung – Potenzialabschätzung

Projektauftrag:

Basierend auf die Fernpassbahn – Studie soll eine Potenzialabschätzung erfolgen

Projektziel:

Für die Fernpassbahn – Studie sind in einer Verkehrsuntersuchung die verkehrlichen Grundlagen (ÖV und MIV) aufzubereiten sowie einer Analyse zu unterziehen und ist eine Potenzialabschätzung für mögliche Varianten/Szenarien der Fernpassbahn im Alltags- und vor allem im Tourismusverkehr auszuarbeiten.

Fertigstellung: Frühjahr 2021

Mobilitätsstudie Tirol Potentialabschätzung 2030 Bike+Ride und Park+Ride

Projektziel:

Ermittlung des Stellplatzbedarfs für B+R und P+R Anlagen an 63 Bahnhöfen und Haltestellen in Tirol bis 2030. Das Ergebnis fließt in den geplanten Tirol-Vertrag 2 ein, welcher zwischen den ÖBB und dem Land Tirol 2020 abgeschlossen werden soll.

Fazit:

Für das Jahr 2030 sollten die bestehenden B+R Stellplätze um +1.670 auf 5.300 Stellplätze erhöht werden. Die bestehenden P+R Stellplätze sollten bis 2030 um +1.425 auf 5.115 Stellplätze erweitert werden.

Ganze Studie unter:

https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/tirol_mobil_bericht.pdf

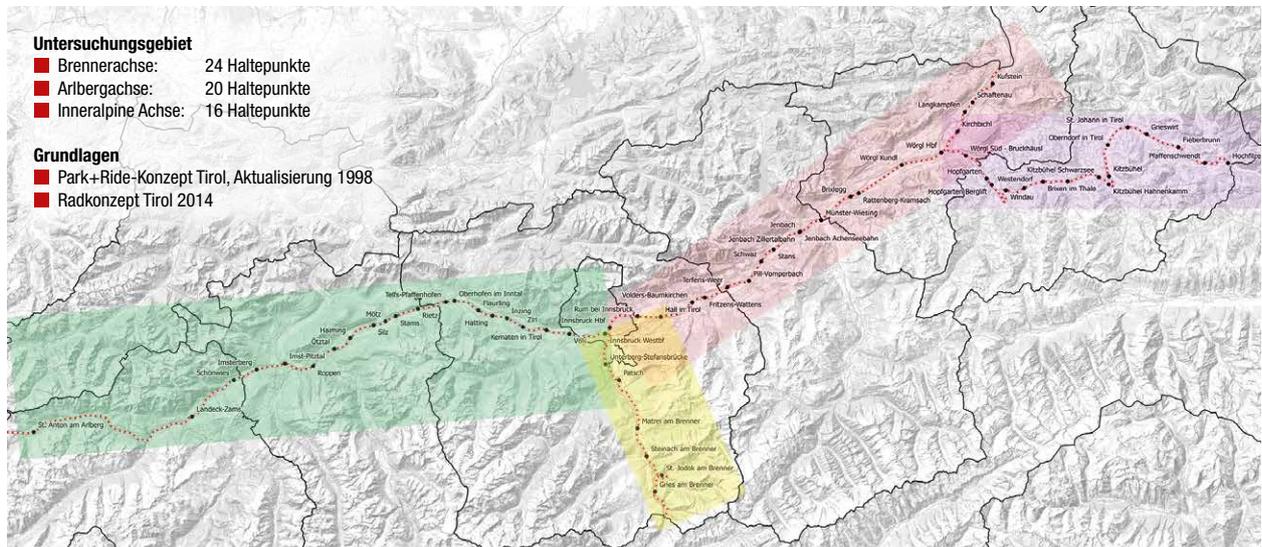


Abb. 3-3: Untersuchungsgebiet „Mobilitätsstudie Tirol Potentialabschätzung 2030 Bike+Ride und Park+Ride“

Angebotskonzept Tiroler Oberland; Strategische Infrastrukturentwicklung Machbarkeitsstudie selektiver zweigleisiger Ausbau

Projektauftrag:

Ein Fahrplanvorschlag des Landes Tirol und des VVT sieht eine Attraktivierung des REX-Verkehrs zwischen Innsbruck und Landeck (zusätzliche Züge und Fahrzeitverkürzung) sowie stündliche Fernverkehrshalte in Ötztal und Imst vor.

Projektziel:

Um die zuvor genannten Erfordernisse erfüllen zu können, sind zweigleisige Abschnitte für bahnbetrieblicher Kreuzungen und Fahrzeitbeschleunigungen notwendig. Diese werden mit der Studie lokalisiert und kostenmäßig fixiert werden.

Fertigstellung: Frühjahr 2021

Bahninfrastrukturprojekte

2019 wurden in Tirol zahlreiche Bahninfrastrukturprojekte der ÖBB umgesetzt bzw. die vertragliche Voraussetzung für deren Realisierung geschaffen.

Bahnhof Hall i. T.

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
 Vertragssumme: 11.610.000 Euro
 Anteil Land Tirol: 2.417.200 Euro
 Beschreibung: Barrierefreiheit, Neuerrichtung eines Personentunnels, Überdachung der Aufgänge

Bahnhof Schwaz

Status: im Bau befindlich
 Vertragssumme: 28.994.000 Euro
 Anteil Land Tirol: 6.092.000 Euro
 Beschreibung: Neuerrichtung eines Inselbahnsteiges, Barrierefreiheit, Personentunnel, Anpassung von Bahninfrastruktur, Technikgebäude



Foto: ÖBB



Foto: ÖBB



Foto: ÖBB



Foto: ÖBB

Abb. 3-4 + 3-5: Bahnhof Hall i. T. Zugangsbauwerk zu den Bahnsteigen

Abb. 3-6: Rendering Bahnhof Schwaz
 Abb. 3-7: Rendering Personentunnel Schwaz

P+R Anlage Telfs-Pfaffenhofen Parkdeck

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
 Vertragssumme: 4.890.000 Euro
 Anteil VTG: 1.222.500 Euro
 Beschreibung: Errichtung des Parkdecks inkl. Zufahrt



Abb. 3-8 + 3-9: Parkdeck Telfs-Pfaffenhofen

P+R Anlage Terfens – Weer

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
 Vertragssumme: 495.000 Euro
 Anteil Land Tirol: 124.000 Euro
 Beschreibung: Errichtung von P+R Plätze sowie B+R Plätze

Haltestelle Messe Innsbruck

Status: Vertrag unterzeichnet
 Vertragssumme: 9.463.788,82 Euro
 Anteil Land Tirol: 1.999.083,96 Euro
 Beschreibung: Errichtung von Bahnsteigen, Adaptierung der Viadukte, barrierefreie Zugänge, B+R Anlage

P+R Anlage Westendorf

Status: Vertrag unterzeichnet
 Vertragssumme: 516.000 Euro
 Anteil Land Tirol: 129.000,00 Euro
 Beschreibung: Errichtung von P+R Plätze sowie B+R Plätze

P+R Anlage Jenbach Parkdeck

Status: in Bau befindlich
 Vertragssumme: 11.577.322,85 Euro
 Anteil Land Tirol: 2.897.250,00 Euro
 Beschreibung: P+R Parkdeck, Bahnhofstraße

P+R Anlage Schwaz Parkdeck

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

B+R Anlage Hochfilzen

Status: Vertrag unterzeichnet
 Vertragssumme: 107.000 Euro
 Anteil Land Tirol: 26.925 Euro
 Beschreibung: P+R Parkdeck

Elektrifizierung Außerfernbahn

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
 Vertragssumme aus Tirolvertrag I: 4.400.000 Euro
 Beschreibung: Ausgestaltung der Strecke Reutte – Vils mit einer Oberleitung zur Stromversorgung.

Haltestelle Weitlanbrunn, Bahnhof Sillian

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
Vertragssumme: 17.337.000 Euro
Anteil Land Tirol: 3.590.000 Euro
Beschreibung: Haltestelle Weitlanbrunn, Verlegung der Haltestelle, errichten eine P+R sowie B+R Anlage, Barrierefreiheit Bahnhof Sillian, Auflassung schienengleiche Eisenbahnkreuzungen

Mobilitätszentrum Lienz

Status: im Bau befindlich
Vertragssumme: 28.940.000 Euro
Anteil Land Tirol: 8.140.000 Euro
Beschreibung: Attraktivierung der Verkehrsstation, Barrierefreiheit, Errichtung eines Personen- und Radtunnels, P+R und B+R Anlage inkl. Brücke über die Drau, Neugestaltung des Busterminals sowie eine Neuanbindung an die B 100 Drautalstraße.

Bahnhof Panzendorf, Gemeinde Heinfels

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
Vertragssumme: 1.707.000 Euro
Anteil Land Tirol: 480.500 Euro
Beschreibung: Errichtung der Verkehrsstation, Randbahnsteig, P+R und B+R Anlage, Herstellen des bescheidgemäßen Zustandes der Eisenbahnkreuzung

Bahnhof Tassenbach Gemeinde, Strassen

Status: Bauarbeiten abgeschlossen
Vertragssumme: 1.792.000 Euro
Anteil Land Tirol: 569.700 Euro
Beschreibung: Errichtung der Verkehrsstation, Randbahnsteig, P+R und B+R Anlage, Herstellen des bescheidgemäßen Zustandes der Eisenbahnkreuzung



Abb. 3-10: P+R Anlage Bahnhof Tassenbach, Gemeinde Strassen

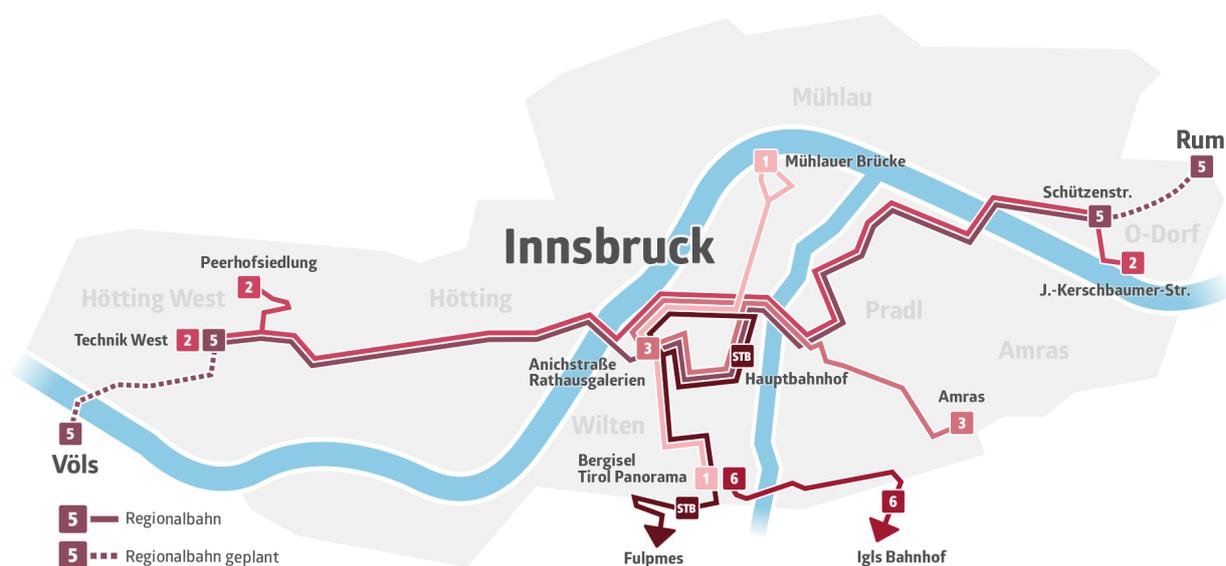
3.3 Straßen- und Regionalbahn in Innsbruck

Mit der Entscheidung der Stadt Innsbruck, zukünftig den öffentlichen Verkehr mit Straßenbahnen und Dieselbussen abzuwickeln und somit das dritte System O-Bus einzustellen, sowie der hierauf eingeleiteten Umstellung der Fahrzeugflotte durch die erfolgte Ersatzbeschaffung der Straßenbahn- und Stubaialgarnituren, wurde bereits die Grundlage für die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs im Zentralraum gelegt. Der Beschluss für die Realisierung des Regionalbahnprojektes sowie des Ausbaus der Straßenbahn in Innsbruck setzten diesen Weg konsequent fort. Auch die bereits erfolgten Infrastrukturmaßnahmen in der Andreas-Hofer-Straße und Südtiroler Platz waren Vorleistungen für das Gesamtkonzept. Durch diese Maßnahmen wurden bereits erhebliche finanzielle Leistungen von Bund, Land und Landeshauptstadt Innsbruck in Höhe von 65,21 Mio. Euro erbracht.

Mit dem Grundsatzbeschlüssen von Stadt und Land aus 2007 wurden allein für die Etappen 1 und 2 (Kernbereich Innsbruck – West- und Ostast) weitere Mittel für Infrastruktur und Fahrzeuge in Höhe von 231,47 Mio. Euro genehmigt. Dem Grundsatzbeschluss folgten auf Landesebene weitere 5 Umsetzungsbeschlüsse.

Da das Regionalbahnkonzept unmittelbar auf dem Straßenbahnkonzept aufsetzt, unterscheidet sich die Linienführung der Linien 2 (Straßenbahn) und 5 (Regionalbahn) innerstädtisch nur im Abschnitt zwischen Sillpark und Klinik. Während die Linie 2 durch die Museumstraße und den Terminal Innrain geführt wird, verkehrt die Regionalbahn über den Hauptbahnhof und die Anichstraße.

Zum Betriebsprogramm: Die Bus-Linie O zählte zu den am stärksten frequentierten Buslinien Österreichs. Mit rund 35.000 Fahrgästen am Tag waren die Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Linie 2 verkehrt im 15'-Takt zwischen J-Kerschbaumerstraße und Peerhofsiedlung bzw. Technik West, das ergibt im gemeinsamen Abschnitt einen 7,5'-Takt. Überlagert mit der alle 15' zwischen Schützenstraße und Technik West verkehrenden Linie 5 entsteht ein ungerader 5'-Takt zwischen Schützenstraße und Technik. Dies entspricht dem Takt der seinerzeitigen Buslinie O bei gleichzeitig höherer Kapazität (+40 % gegenüber Gelenkbussen).



Quelle: IVB

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

Infrastrukturmaßnahmen

Die Umsetzung des rd. 12 km langen innerstädtischen Neubaustreckenabschnittes erfolgte sowohl baulich als auch betrieblich in für sich betriebswirksamen Etappen.

Zeitplan Regionalbahn-/Tramprojekt

bis 2009: Maßnahmenuntersuchung mit Kostenkalkulation und Vorplanungen, Grundsatzbeschlüsse, Funktionsplanung, Genehmigungen (Konzession), Umsetzungsbeschlüsse und Detailplanungen beginnend mit 2009

2010 bis 2019: Beginn Projektumsetzung 2010, Betriebsaufnahme bis Haltestelle WEST – Dezember 2012 (Linie 3 verkehrt von Amras bis WEST), Betriebsaufnahme Etappe 1 Westast – Dezember 2017 (Linie 3 wird als Durchmesserlinie von Amras bis Technik West bzw. Peerhofsiedlung geführt), Betriebsaufnahme Etappe 2 Ostast – Jänner 2019 (die Linien 2 und 5 verkehren zwischen O-Dorf und Technik, die Linie 3 fährt wieder von Amras über den Hauptbahnhof bis zu den Rathausgalerien und retour über Terminal Innrain und Museumstraße, wobei sie im Pradl nunmehr durchgehend in der Amraserstraße geführt wird).

Kostenverfolgung

Gegenüber der in der Maßnahmenuntersuchung und damit den Grundsatzbeschlüssen zugrundeliegenden Kostenschätzung betragen die Minderausgaben für den innerstädtischen Abschnitt derzeit rd. 50 Mio. Euro. Diese Minderausgaben sind größer als die geschätzten Kosten für gewisse nicht zur Ausführung gelangten Abschnitte (ca. 15 Mio. Euro) wie z.B. der Stich in die Karl-Innerebner-Straße oder die Schleife Layrstraße.

Fahrzeugbeschaffung

Im Oktober 2005 wurden bei der Fa. Bombardier die ersten 22 Fahrzeuge (Ersatzbeschaffung der 16 Straßenbahn- und 6 Stubaialgarnituren) bestellt. Die Option über weitere 10 Bahnen für die Linie 2 wurde im Jänner 2008 gezogen. Es handelt sich dabei um 100 % Niederflurfahrzeuge (Einstiegshöhe 320 mm) vom Typ „Flexity Outlook 1“ mit einer Fahrzeugbreite von 2,40 m (die Altfahrzeuge waren 2,20 m breit) und einer Fahrzeuglänge von rd. 28 m bei einer Gesamtkapazität von 210 Personen.

Die Bestellung weiterer 20 Bahnen vom Typ „Flexity Outlook 2“ (9 für die Linie 2, 11 für die Linie 5) erfolgte im Dezember 2015. Diese Fahrzeuge weisen für den Fahrgast u.a. folgende Änderungen gegenüber dem Vorgängertyp auf:

die Fahrgast-Einzeltüren wurden um 200 mm breiter ausgeführt und die Aufteilung der Fahrgastsitzplätze (keine Fahrgastsitze mehr quer zur Fahrtrichtung) sowie der Kinderwagen/Rollstuhlbereich wurden optimiert.

Da an den neuen Endhaltestellen aus Platzgründen keine Wendeschleifen errichtet werden können, sind die Straßenbahnen als Zweirichtungsfahrzeuge ausgeführt. Im Bedarfsfall können sie in Doppeltraktion betrieben werden.

Aufgrund des Ausfalls eines Zulieferers von Wagenkastenteilen kam es zu Lieferverzögerung von einem Jahr. Damit verbunden waren Schienenersatzverkehre im ersten Betriebsjahr der Straßenbahnlinie 2 und 5. Mit Ende 2020 werden alle Bahnen ausgeliefert worden sein.

Zur Unterbringung der Fahrzeuge des erweiterten Fuhrparks wurde die neue Remise 2 in Nähe zum bestehenden Betriebshof errichtet, in welcher 24 Straßenbahngarnituren abgestellt werden können.



Foto: NB

Abb. 3-12: Abschnitt zwischen Leipzigerplatz und Sillpark über die neu zu errichtende Sillbrücke in Randlage

Mit Betriebsaufnahme der Linien 2 und 5 zwischen O-Dorf und Technik im Jänner 2019 kam es anfangs zu Startschwierigkeiten, wobei der Betrieb durch das Zusammentreffen mehrerer, nachstehend aufgeführter Faktoren spürbar negativ beeinträchtigt wurde:

kein Probebetrieb, und damit keine Möglichkeit, die errechneten Daten auf der Strecke zu prüfen. Das führte dazu, dass Ampelanmeldungen nicht optimal funktionierten und Umlaufzeiten speziell im Zentrum aufgrund von Behinderungen nicht eingehalten werden konnten

schneereicher Winter, ein Umstand, der grundsätzlich betriebsbehindernd wirkt

viele Straßenzüge wurden erstmals neu mit einer Straßenbahn befahren, woran sich die VerkehrsteilnehmerInnen (falsch abgestellte Fahrzeuge; vorausfahrende Müllfahrzeuge) und auch der Straßendienst (Schneeräumung) erst anpassen mussten

unvermeidbar übliche „Kinderkrankheiten“ der neuen Bahnen

Nach Abstimmung mit allen betroffenen Institutionen und Vornahme von Anpassungen funktioniert der Betrieb mittlerweile problemlos.

Ausblick

Mit den Baumaßnahmen (Leitungsumlegungen) in Rum (Etappe 3) wurde bereits begonnen. Derzeit laufen die Einreichplanungen für den Abschnitt nach Völs (Etappe 4). Die Betriebsaufnahme bis Rum bzw. Völs ist für Anfang 2023 bzw. 2025 vorgesehen.

3.4 Mobilitätsprogramm

Das Mobilitätsprogramm „Tirol mobil“ des Landes Tirol wurde 2008 mit dem Ziel gestartet, umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu fördern. Durch ein breites Maßnahmenbündel sollten die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Anteil des Rad- und Fußverkehrs spürbar erhöht werden. Ein zusätzlicher Schwerpunkt liegt auf der Förderung von E-Carsharing Angeboten in Gemeinden, der schon jetzt in zahlreiche erfolgreiche Umsetzungsbeispiele mündete.

Evaluierung Mobilitätsprogramm 2013-2020

Der Erfolg des Mobilitätsprogramms ist wesentlich davon abhängig, durch langfristige Projekte und Initiativen einen langsamen aber beständigen Wandel herbeizuführen. Die im Mobilitätsprogramm geförderten Projekte führen dazu, dass die Verkehrsmittelwahl stärker in das Bewusstsein gerückt wird – vom Kindergartenkind bis hin zu politischen EntscheidungsträgerInnen.

Ob und in welchem Ausmaß das Tiroler Mobilitätsprogramm ein Umdenken für eine nachhaltige Mobilitätswende herbeiführen kann, wird derzeit evaluiert und im Rahmen eines Berichts im Jahr 2020 publiziert. Diese Evaluierung dient als Grundlage für die Fortführung und inhaltliche Anpassung des Mobilitätsprogramms für die Periode 2021-2027.

Dass Gemeinden vermehrt Akzente zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität setzen, zeigt sich auch anhand der Zahlen und Fakten der Mobilitätsprojekte 2019.

Tiroler Mobilitätssterne

Ein wesentlicher Indikator für das zunehmende Engagement der Gemeinden sind die Tiroler Mobilitätssterne. Dabei werden Gemeinden ausgezeichnet, die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung setzen und somit die Lebensqualität in ihrer Gemeinde stärken. Die Anzahl der Gemeinden, die an den Tiroler Mobilitätssternen teilnehmen sowie die infolge des Mobilitätschecks verliehenen Sterne steigen kontinuierlich:

Gemeinden setzen immer mehr Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und steigern den Umsetzungsgrad: Seit 2009 konnte der Umsetzungsgrad der teilnehmenden Gemeinden von 27 % auf 44 % der möglichen zu erreichenden Punkte erhöht werden.

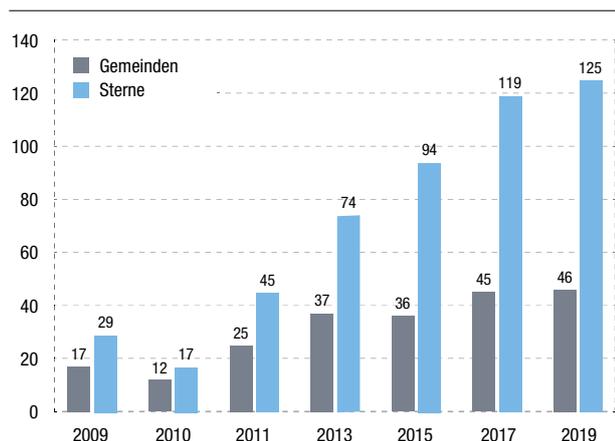


Abb. 3-13: Tiroler Mobilitätssterne – Entwicklung 2009-2019

Tiroler Fahrradwettbewerb

Der Tiroler Fahrradwettbewerb ist die größte Kampagne zur Förderung des Alltagsradverkehrs des Landes. Aufgrund der großen Beliebtheit wurde das Projekt 2019 auf ganz Österreich ausgeweitet. Im Zeitraum vom 21. März bis 30. September 2019 haben 6.684 TirolerInnen über 3,9 Millionen Radkilometer zurückgelegt. Im österreichweiten Vergleich liegt Tirol somit an zweiter Stelle, nur in Vorarlberg nahmen mehr Personen am Wettbewerb teil. Mit 119 teilnehmenden Gemeinden, 126 Arbeitgebern, 78 Vereinen und 47 Bildungseinrichtungen konnte die Anzahl der Veranstalter im Vergleich zum Vorjahr sogar erhöht werden.

PRO-BYKE Radberatungen

Die partizipativen Radberatungen werden seit 2018 im Interreg-Programm Italien-Österreich 2014-2020 durchgeführt. Auf dem Programm stehen in dem 9-monatigen Prozess neben der Gründung eines Radteams in der Gemeinde mehrere Workshops sowie ein Infrastrukturcheck anhand einer Beradlung des Ortsgebietes. Am Ende des Prozesses entsteht ein Maßnahmenplan für eine radfreundliche Gemeinde. PRO-BYKE wird im Zeitraum von 2018-2020 in Alpbach, Brixlegg, Inzing, Landeck, Reutte, Schwaz, Virgen, Volders, Wattens und Zirl durchgeführt.

Fahrradkurse

Das Fahrrad ist aufgrund der geringen Kosten ein besonders sozialverträgliches Verkehrsmittel. Um es einer möglichst breiten Bevölkerungsschicht zugänglich zu machen, müssen besonders jene gefördert

werden, die bislang nicht die Möglichkeit hatten, Radfahren zu lernen. Im Jahr 2019 wurden fünf Grundkurse zu je 10 Einheiten für Frauen und Jugendliche mit Migrationshintergrund in Innsbruck, Reutte, Schwaz und Wörgl sowie ein E-Bike Schnupperkurs für SeniorInnen in Innsbruck durchgeführt.

Europäische Mobilitätswoche

104 Tiroler Gemeinden, 10 Betriebe und 10 Bildungseinrichtungen haben in der Europäischen Mobilitätswoche vom 16.-22. September die Vorteile der aktiven Mobilität und des Öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund gerückt. Die Aktionen waren 2019 besonders vielfältig: Neben Straßen- und Sattelfesten, Autofasten, Radausflügen und Fahrradparaden haben auch Danke-Aktionen für PendlerInnen stattgefunden.

Gemeinden Mobil

48 Gemeinden nehmen am Projekt Gemeinden Mobil teil. Ziel ist es dabei, nachhaltige und dauerhafte Aktivitäten zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs sowie der aktiven Mobilität umzusetzen. Die Mobilitätsbeauftragten der Gemeinden haben sich auch 2019 wieder zu einem gemeinsamen Fortbildungsseminar getroffen. Zudem wurden rund 3.000 Materialien (Schnuppertickets, Ticketfolder etc.) in den Paketen für Neuzugezogene und knapp 10.000 Taschenfahrpläne an GemeindegängerInnen ausgegeben.

Schulen Mobil

Die Schulangebote erfreuen sich großer Beliebtheit:

Im Projekt Crazy Bike, bei dem SchülerInnen ihr Traumfahrrad zeichnen, gab es auch heuer wieder rund 1.000 Einreichungen.

Im Projekt Pedibus legen Volksschulkinder ihren Schulweg gemeinsam mit Freiwilligen zu Fuß zurück. 2009 noch mit 7 Tiroler Volksschulen gestartet, wird der Pedibus 2019 schon in 52 Gemeinden durchgeführt. Allein im Jahr 2019 waren dabei über 270 Freiwillige im Einsatz.

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

in Radwerkstätten lernen SchülerInnen der 5.-8. Schulstufe spielerisch, wie kleinere Reparaturen am eigenen Fahrrad selbstständig durchgeführt werden können.

4 ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR



4.1 Brenner

Die Gesamtmenge des auf Straße und Schiene transportierten Frachtvolumens am Brenner stieg 2018 im Vergleich zum Vorjahr um +3,7 % von 51 Mio. Tonnen auf 52,9 Mio. Tonnen an. Davon entfielen 38,8 Mio. Tonnen auf die Straße, was einen Zuwachs von +2,5 Mio. Tonnen oder +6,9 % gegenüber 2017 entspricht. Das Frachtvolumen auf der Schiene betrug im Jahr 2018 13,8 Mio. Tonnen. Dies bedeutet einen Rückgang um -4,1 % zum Vorjahr.

Somit entfällt der Zuwachs der Gütermenge am Brenner auf die Straße, während sogar weniger Tonnage auf der Schiene transportiert wurde. Der Marktanteil (Modal Split) der Schiene ist demnach 2018 auf 27 % gefallen, während 73 % der Güter auf der Straße transportiert werden. 2010 betrug der Anteil der auf der Schiene transportierten Gütermengen noch 35 %.

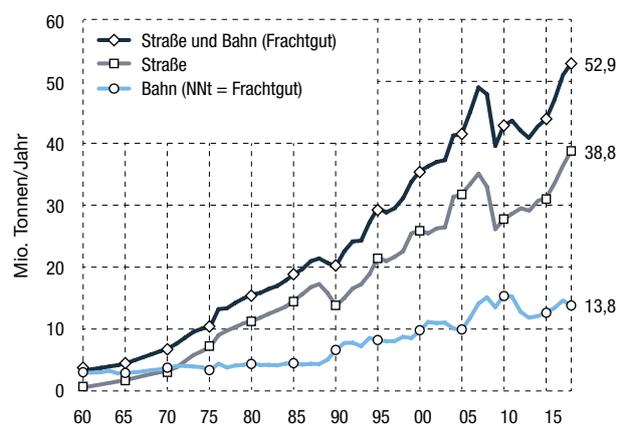


Abb. 4-1: Güterverkehr Brenner 1960-2018

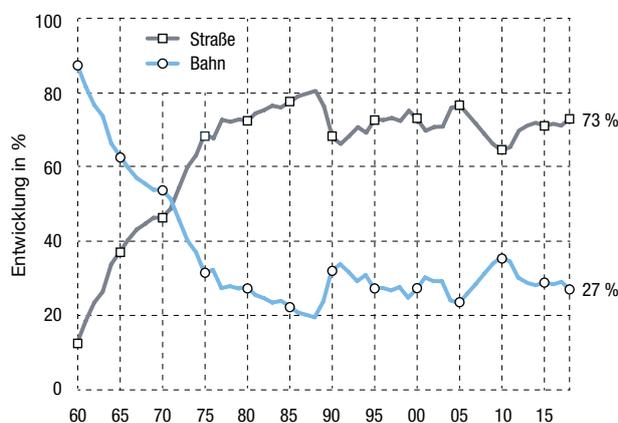


Abb. 4-2: modal split am Brenner 1960-2018

4.2 Internationale Alpenkorridore

Betrachtet man die Verteilung der Gütermengen auf den alpenquerenden Korridoren, so ist der Brenner weiterhin der mit Abstand am stärksten belastete Übergang. Das Gesamtgütervolumen im Jahr 2018 ist mit 52,9 Mio. Tonnen am Brenner höher als das Aufkommen an allen französisch-italienischen Alpenübergängen und höher als der gesamte alpenquerende Güterverkehr in der Schweiz mit 39,6 Mio. Tonnen.

Am Schweizer Gotthard-Pass ist das Gesamtvolumen um +1,6 Mio. Tonnen gegenüber 2017 gestiegen, wobei das Gütervolumen auf der Schiene um +12,5 % auf 15,3 Mio. Tonnen zunahm, während die Straße sogar einen Rückgang von -0,25 Mio. Tonnen zu verzeichnen hatte. Im Gegensatz zum Brenner findet am Gotthard also eine Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene statt. Der Modal Split auf den gesamten Schweizer Alpenübergängen liegt 2018 wie auch im Vorjahr bei 30 % Straße und 70 % Schiene.

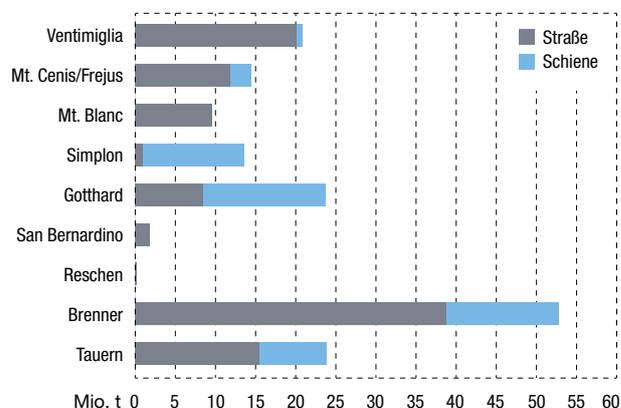


Abb. 4-3: Alpenquerender Güterverkehr 2018

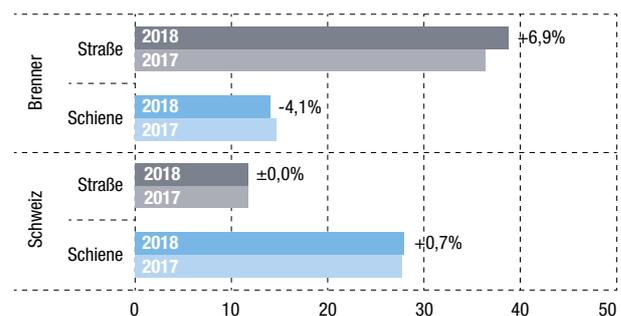


Abb. 4-4: Entwicklung Güterverkehr Brenner und Schweiz (Mio. Tonnen/Jahr)

4.3 EUSALP und iMONITRAF!

EUSALP

Die EVTZ Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino ist auch weiterhin mit der Ko-Leitung der Aktionsgruppe 4 Mobilität (AG4 Mobility) der EU makroregionalen Strategie für den Alpenraum (EUSALP) betraut, federführend umgesetzt durch das Land Tirol. Die Region Sud Provence-Alpes-Côte d’Azur tritt seit 2019 als Ko-Leiter der AG4 auf und unterstützt damit den französischen EUSALP-Vorsitz 2020. Im Fokus der diesjährigen Präsidentschaft stehen vor allem die Auswirkungen der Corona-Krise auf den Alpenraum. Im Bereich Verkehr und Mobilität wird die Vertiefung einer gemeinsamen alpinen Transitpolitik zur Verlagerung der Güter von Straße auf Schiene, eine gemeinsame alpenweite Verkehrsauskunft, sowie eine Strategie zu alternativen Treibstoffen vorangetrieben. Weitere Schwerpunkte im Arbeitsplan der AG4 bis 2022 stehen die Verbesserung von vernetzter Logistik, nachhaltige Infrastrukturentwicklung und die Entwicklung und Finanzierung verkehrspolitischer Maßnahmen. Im vergangenen Jahr entwickelten die EUSALP-Mitglieder Grundlagen für eine gemeinsame politische Deklaration zur Verkehrsverlagerung sowie eine systematische Bewertungsmethode, um Verkehrsinfrastrukturprojekte und Projekte im öffentlichen Verkehr mit besonderem Mehrwert für die alpine Makroregion zu identifizieren und politisch voranzutreiben.

EUSALP-Projekt zu grenzüberschreitendem PendlerInnenverkehr

Zehntausende BerufspendlerInnen bewegen sich im Alpenraum täglich über Staatsgrenzen hinweg. Bestehende Verkehrswege wurden aber meist mit einer rein nationalen Perspektive erstellt und sind nicht auf grenzüberschreitende PendlerInnenströme ausgerichtet, wodurch die meisten Wege mit dem Pkw erledigt werden. Überlastete Straßen, Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner sind die Folge.

Nach zwei Jahren hat das Land als Projektpartner von „Cross-border Mobility in the Alpine Region“ gemeinsam mit CIPRA und der Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete PendlerInnenströme analysiert, gute Beispiele für Kooperationen und Lösungsansätze aufgezeigt und in ausgewählten GrenzpendlerInnen-Hotspots konkrete Aktionspläne mit Maßnahmen erarbeitet. Davon profitierten auch die Grenzregion Rätisches Dreieck (Tirol – Graubünden – Südtirol) sowie der bayerisch-tiroler Raum der Euregio Inntal-Chiemsee-Kaisergebirge-Mangfalltal. Die Erweiterung von grenzüberschreitenden Busangeboten, Fahrgast-Info und Ticketing wurde in Workshops mit lokalen SchlüsselakteurInnen durch das Projekt vorangetrieben.

EUSALP Wissensplattform für Mobilität und Verkehr

Diese interaktive Online-Datenbank¹ erfasst und visualisiert bestehende Verkehrsdaten von iMONITRAF! sowie Projekt- und Studienergebnisse der EUSALP AG4 auf nutzerfreundliche Weise. Die Anwendung erlaubt es unter anderem, Güterverkehrsvolumen auf Straße und Schiene, Luft- und Lärmemissionen und Mautpreise auf den alpenquerenden Korridoren zu vergleichen. Ebenso kann der/die NutzerIn für den Alpenraum relevante Logistikflüsse oder auch PendlerInnenströme in Grenzgebieten auf einer interaktiven Karte anhand verschiedener Graphik-Layer abrufen. Die Plattform bietet somit einen ausführlichen Zugang zur Arbeit der EUSALP AG4 zum Thema Verkehr im Alpenraum.

iMONITRAF!

Das Netzwerk der Alpenregionen entlang der wichtigsten Transitkorridore unter Leitung des Landes Tirol befasst sich mit der Gestaltung gemeinsamer politischer Rahmenbedingungen zur Reduzierung negativer Auswirkungen des alpenquerenden Verkehrs. Das 2005 gegründete iMONITRAF!-Netzwerk konnte durch den neuen Kooperationspartner Provence Alpes-Côte d’Azur somit auf den Ventimiglia-Korridor ausgeweitet werden. Darüber hinaus wurde Bayern 2019 neuer Beobachter des Netzwerks und erweitert den Brennerkorridor damit um den deutschen Abschnitt, was insbesondere der Erhebung und Vereinheitlichung von Datenerfassung als Grundlage von verkehrspolitischen Maßnahmen beiträgt. Im iMONITRAF!-Jahresbericht 2019² sind die aktuellen Zahlen und die Verkehrsentwicklung auf den alpenquerenden Korridoren seit 2005 im Detail erfasst und beschrieben.

Für 2020 steht die Entwicklung politischer Szenarien für den Zeithorizont bis 2030 auf der Agenda. Diese Szenarien sollen den zunehmenden Handlungsbedarf aufzeigen und als Input für den nächsten politischen Runden Tisch im November 2020 dienen.

¹ EUSALP Alpine Platform of Knowledge for Mobility and Transport (2019). <http://alpine-region.eu/results/alpine-platform-knowledge-mobility-and-transport>

² iMONITRAF!-Jahresbericht 2019. www.imonitraf.org

4.4 Das Berliner 10-Punkte-Programm

Am 25. Juli 2019 fand im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin der Transit-Gipfel zum Brennerkorridor statt. Dort trafen sich Vertreter des Landes Tirol, Bayern sowie der Verkehrsministerien von Österreich und Deutschland, mit dem Ziel, zeitnahe Lösungen für den Brennerkorridor auszuarbeiten.

Der vereinbarte 10-Punkte-Plan beinhaltet die folgenden konkreten Kooperationsprojekte zwischen Österreich/Tirol und Deutschland/Bayern zur Entlastung der Bevölkerung am Brennerkorridor vom gewerblichen Schwerlastverkehr.

1. Förderung des Kombinierten Verkehrs einschließlich der Rollenden Landstraße

Beschlusspunkt:

Die Europäische Kommission wird aufgefordert, dass beihilferechtlichen Genehmigungen für Förderungen, sofern erforderlich, schnellstmöglich erteilt werden. Auch wird die Europäische Kommission gebeten, den Beihilferahmen zu flexibilisieren und zu erhöhen, um eine verstärkte Unterstützung des Kombinierten Verkehrs (KV) und der Rollenden Landstraße (RoLa) zu ermöglichen.

Stand Ende 2019:

Der Erhöhung der Förderquote wurde zwischenzeitlich seitens der Kommission stattgegeben und die Änderung der Förderregeln für die Rollende Landstraße bestätigt. Die neue Regelung ermöglicht insgesamt 205 Mio. Euro an zusätzlichen Mitteln für die Rollende Landstraße (Brenner-, Tauern- und Phyrn-Schoberachse) im Zeitraum 2020-2022, um diese für die Nutzer attraktiver zu machen. Diese Unterstützung wird in Form eines Zuschusses an Eisenbahnunternehmen gewährt, welcher sich auf die Preise der Rollenden Landstraße auswirkt.

2. Bessere Anbindung der Güterverkehrsterminals an die Brennerstrecke

Beschlusspunkt:

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

Österreich und Tirol sagen zu, Ihrerseits alle Optimierungsschritte umzusetzen, um den technischen Ablauf des Güterumschlags über die Schiene zu beschleunigen. Hierzu gehört die Bereitstellung ausreichender Abstellkapazitäten im Bereich Wörgl/Kufstein zur Pufferung von Zügen im Störfall.

Die drei beteiligten Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Deutschland, Österreich und Italien sollen angehalten werden, den Betrieb auf dem Brennerkorridor zeitnah durch ein ganzheitlich koordinierendes Verkehrsmanagement zu verbessern.

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

Stand Ende 2019:

Derzeit befindet sich die angesprochene Truderinger Kurve in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Der Baubeginn soll gemäß aktuellen Zeitplan im Jahr 2026 erfolgen.

Österreich/Tirol und Deutschland/Italien werden gemeinsam an Italien herantreten, um die Terminalanbindung in Trento und Verona zu optimieren. So ist in Trento die Errichtung einer direkten Einfahrt in das Terminal nötig um den Ablauf zu beschleunigen und die Kapazität zu erhöhen.

Eine Studie zur Identifikation eines Terminalstandorts im süddeutschen Raum befindet sich derzeit in Ausarbeitung.

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

3. Intelligentes Lkw-Leitsystem 2.0

Beschlusspunkt:

Es wird eine enge technische Kooperation unter anderem durch Einsetzung einer Arbeitsgruppe der Straßeninfrastrukturbetreiber (ASFINAG, Autobahndirektion Südbayern) am Brennerkorridor vom Brenner bis München vereinbart. Ziel ist die Ausgestaltung eines intelligenten und automatisierten Lkw-Leitsystems.

tems (Zählsensoren, Software, Schnittstellen, Kommunikation), um die verkehrlichen Auswirkungen in Bayern auf das im Rahmen der Maßnahme unvermeidliche Minimum zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrs- und Versorgungssicherheit in Tirol zu gewährleisten. Dabei wird auch eine Zuleitung (z. B. Information) zu den Bahnverladestellen mitberücksichtigt.

Die Umsetzung soll umgehend in Angriff genommen werden. Ziel ist die Einführung eines grenzüberschreitenden und intelligenten Lkw-Leitsystems am 1.1.2020.

Stand Ende 2019:

In der Arbeitsgruppe wurden folgende Maßnahmen (getrennt nach kurzfristig und mittelfristig umsetzbar) ausgearbeitet:

Kurzfristig:

Mittels Optimierungskonzept der ASFINAG kann der gesamte Ablauf der LKW Dosierung in Österreich (Aktivierung, Kontrolle, Deaktivierung, Abbau) vereinfacht, die Sicherheitsabstände erhöht, die Erkennbarkeit der Verkehrsregelung verbessert und der Personalaufwand reduziert werden.

Die Blockabfertigungszeiten werden optimiert.

Erweiterung der Verkehrslage- und Stauerfassung.

Weitere vereinbarte kurzfristige Maßnahmen dienen der Verbesserung der Information der NutzerInnen und setzen sich aus Verbesserungen der Information an der Straße, über Internet/Apps, und über „klassische Medien“ sowie Optimierung des Internetportals zur Verkehrsinformation zusammen.

Mittelfristig:

Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Zulauf zur Grenze auf deutscher Seite,

Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs durch Einsatz von Parkleitsystemen,

verbesserte Informationsaufbereitung der Verkehrslage,

Verbesserung des Datenaustausches zwischen Deutschland und Österreich zur Verkehrslage sowie

Vernetzung Straße und Schiene.

4. Entlastung des untergeordneten Verkehrsnetzes im Raum Kiefersfelden/Kufstein

Beschlusspunkt:

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

Stand Ende 2019:

Die Mautbefreiung im Raum Kufstein auf österreichischer Seite für den PKW Verkehr ist zwischenzeitlich durch den Nationalrat beschlossen worden und mit 15. Dezember 2019 in Kraft getreten.

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

Beschlusspunkt:

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

Eine gemeinsame Position von Deutschland und Bayern sowie Österreich soll möglichst schon bis zu dem für Ende August 2019 geplanten „Experten-treffen zu Maßnahmen im Mautbereich am Brenner“ (Europäische Kommission, Österreich, Deutschland/Bayern, Italien) abgestimmt sein. Die Einbringung des endgültigen Vorschlags bei der Kommission soll bis spätestens 30.10.2019 erfolgen.

Stand Ende 2019:

Es gibt laufende Abstimmungen zwischen den Ministerien in Österreich und Deutschland. Zusätzlich werden auch weitere EU-Länder in diese Abstimmungen mit einbezogen. Jedoch kam beim Votum zur neuen Wegekostenrichtlinie im Rat der Europäischen Union bisher keine Mehrheit zustande.

6. Gemeinsames Voranbringen von verkehrspolitischen Innovationen

Beschlusspunkt:

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

Stand Ende 2019:

In Tirol wurde mit Ende 2019 die Elektrifizierung der Außerfernbahn abgeschlossen. Damit ist das gesamte ÖBB-Netz in Tirol zu 100 % mit Strom versorgt. Des Weiteren gibt es laufende Projekte zur Elektrifizierung der Bahnen im Allgäu auf deutsches Staatsgebiet.

Die Zillertalbahn soll künftig mit emissionsfreiem Antrieb verkehren. Dadurch könnten 800.000 Liter Diesel jährlich eingespart werden. Auch die neue Österreichische Bundesregierung bekennt sich in Ihrem Regierungsprogramm vom Jänner 2020 zur Nutzung von grünem Wasserstoff im Verkehrsbereich.

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

Beschlusspunkt:

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

Stand Ende 2019:

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

Die Einrichtung des Europäischen Zugbeeinflussungssystems ist auch Teil des Starterpakets zur „Digitalen Schiene Deutschland“. Eine der drei geplanten Vorhaben dieses Pakets ist die ETCS-Durchfahrbarkeit des TEN-Korridors Skandinavien–Mittelmeer zu welchem der Brenner-Korridor zählt.

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

Beschlusspunkt:

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

Eine Arbeitsgruppe auf Ebene der Bahninfrastrukturbetreiber (ÖBB, DB, RFI werden eingeladen) erarbeitet das Optimierungspotential im gesamten Korridorabschnitt München – Verona.

Stand Ende 2019:

In Österreich ist der Nordzulauf zum Brennerbasistunnel weit fortgeschritten und die Unterinntaltrasse zwischen Baumkirchen und Radfeld bereits in Betrieb. Die Umweltverträglichkeitserklärung für die Neubaustrecke Radfeld – Schafteuau wurde im Jahr 2019 durch die ÖBB beim Ministerium eingebracht. Ein Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Jahr 2021 erwartet.

Auf der deutschen Seite hat die Regierung von Oberbayern am 29.5.2020 das Raumordnungsverfahren für das Projekt Brenner-Nordzulauf eingeleitet. Fünf Grobtrassen mit zum Teil mehreren Untervarianten werden in den kommenden Monaten auf ihre überörtliche Raumverträglichkeit geprüft.

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

Beschlusspunkt:

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

- Kapazität von 250.000 LKW/Jahr ab 1.1.2020
- Kapazität von 400.000 LKW ab 1.4.2020 vorhanden
- Kapazität von 450.000 LKW ab 1.1.2021 vorhanden

Stand Ende 2019:

Seitens Österreich und Land Tirol wurden die Zusagen umgesetzt (siehe dazu Kap. 2.4 RoLa).

10. gemeinsame verkehrsträgerübergreifende Arbeitsgruppe (Österreich/Deutschland)

Beschlusspunkt:

Zwecks effizienter Steuerung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße wird eine gemeinsame Arbeitsgruppe (Österreich/Deutschland) verkehrsträgerübergreifend zwischen den Bahnen und Straßeninfrastrukturbetreibern eingerichtet.

Stand Ende 2019:

Diese Arbeitsgruppe wurde noch nicht gestartet.

5 ANLAGEN

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2019
- 2 A 12 Inntalautobahn, Unterinntal
- 3 A 12 Inntalautobahn, Oberinntal
- 4 A 13 Brenner Autobahn
- 5 B 171 Tiroler Straße, Unterinntal
- 6 B 171 Tiroler Straße, Oberinntal
- 7 Tirol West: Fernpass B 179
- 8 Tirol West: Reschen B 180 / Ötztal B 186
- 9 Tirol West: Arlberg S 16, B 197, B 316
- 10 Tirol Mitte: Innsbruck Land B 177, B 182, B 183, L 32
- 11 Tirol Mitte: Schwaz B 169, B 181, L 6
- 12 Tirol Ost: Kitzbühel B 161, B 170 / Kufstein B 178
- 13 Tirol Ost: Lienz B 100, B 108

Straßentypen

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

Geografische Abschnitte

Tirol West	Tirol Mitte	Tirol Ost
Imst, Landeck, Reutte	Innsbruck, Ibk Land, Schwaz	Kitzbühel, Kufstein, Lienz

Legende

Nr	Im Jahr 2004 wurden die dreistelligen Nummern um eine Stelle erweitert. Diese kennzeichnet das Bundesland (5000 Salzburg, 8000 Tirol, 9000 Vorarlberg)
Name	Der Zählstellenname gibt Auskunft über die Lage der Zählstelle.
Typ	IS - Induktionsschleife in der Fahrbahn Ausgehend von bekannten Abmaßen und Abständen der Induktionsschleifen und gemessenem zeitlichen Versatz und Dauer der Schleifensignale werden Fahrzeuge gezählt und zu 8 Fahrzeugklassen zugeordnet. MD - Mikrowellendetektor am Fahrbahnrand LVE - Lokale 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

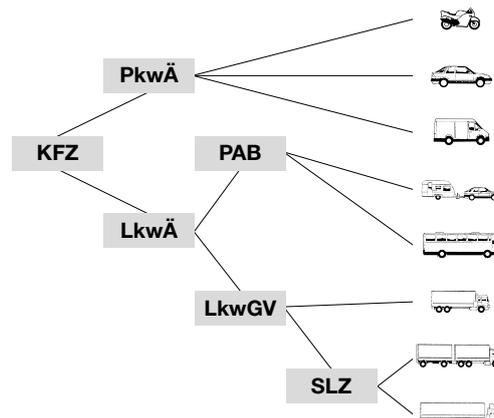
Tabellenwerte

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 Anh., Sattelkraftfahrzeuge
SLZ³⁾	Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
PAB	Personenkraftwagen mit Anhänger, Busse

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



Anlage 1

Verkehrsentwicklung in Tirol

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

Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle			KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %
A 12 Inntal Autobahn	96	Kufstein Süd	TD	43.099	43.726	1,5	9.718	9.592	-1,3						
	103	Langkampfen	TD	44.177	44.700	1,2	9.448	9.261	-2,0	8.344	8.187	-1,9	6.872	6.972	1,5
	122	Wörgl	TD	52.105	52.361	0,5	10.595	10.690	0,9						
	87	Kundl	TD	49.684	49.969	0,6	9.676	9.735	0,6	8.594	8.642	0,6	7.324	7.353	0,4
	152	Kramsach	TD	50.652	50.622	-0,1	9.506	9.523	0,2	8.326	8.358	0,4	7.355	7.397	0,6
	164	Stans	TD	59.597	59.640	0,1	9.785	9.852	0,7						
	172	Schwaz	TD	59.139	58.429	-1,2	10.006	9.945	-0,6	8.789	8.770	-0,2	7.065	7.466	5,7
	8046	Vomp	IS	58.775	57.797	-1,7	9.778	9.823	0,5	8.648	8.708	0,7	7.375	7.421	0,6
	464	Hall in Tirol-Mitte	TD	65.697	65.109	-0,9	10.598	10.705	1,0						
	557	Kematen	TD	68.643	67.923	-1,0	4.883	4.918	0,7	3.751	3.827	2,0	2.471	2.534	2,5
	644	Zirl	TD	45.068	45.339	0,6	4.334	4.432	2,3	3.628	3.705	2,1	1.972	2.139	8,5
	656	Mitterpettnau	TD	41.091	41.394	0,7	3.735	3.870	3,6	3.054	3.153	3,2	1.934	2.009	3,9
	662	Rietz	TD	32.646	32.787	0,4	3.236	3.342	3,3	2.576	2.684	4,2	1.635	1.725	5,5
	668	Haiming	TD	24.204	24.502	1,2	2.443	2.583	5,7	1.996	2.106	5,5	1.304	1.413	8,4
674	Roppener Tunnel	TD	22.963	23.502	2,3	2.147	2.308	7,5	1.765	1.879	6,5	1.178	1.269	7,7	
8126	Imst-A12	IS	23.536	23.733	0,8	2.331	2.436	4,5	1.902	2.041	7,3	1.297	1.403	8,2	
S 16 Arlberg Schnellstraße	680	Grins	TD	16.114	16.444	2,0	1.910	2.014	5,4	1.547	1.673	8,1	1.016	1.096	7,9
	686	Flirscher-Tunnel	TD	13.034	13.270	1,8	1.902	2.012	5,8	1.481	1.581	6,8	1.061	1.135	7,0
		Arlbergtunnel 1)	M	8.919	9.252	3,7							1.026	1.115	8,7
A 13 Brenner Autobahn	521	Westast A13	TD	19.146	18.666	-2,5	1.923	1.950	1,4						
		Schönberg-Mautstelle 1)	M	38.709	38.276	-1,1							6.637	6.766	1,9
	8045	Matrei am Brenner	IS	38.044	37.809	-0,6	8.257	8.343	1,0	7.134	7.269	1,9	6.658	6.724	1,0
	307	Brennersee/A13	TD	32.327	32.375	0,1	7.964	7.979	0,2	6.895	6.961	1,0	6.353	6.548	3,1

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

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

TD Datenerfassung durch Triple-Detektoren (Überkopfsensorik)

M Daten der Mautstellen

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

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2019

Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

Verkehrsentwicklung in Tirol

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

Zuwachsrate in % zum Vorjahr



Straße	Zählstelle			KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %
B 100 Drautalstraße	8137	Nikolsdorf	IS	8.011	8.134	1,5	804	821	2,1	669	684	2,2	417	424	1,7
	8048	Lienz	IS	22.151	22.239	0,4	1.366	1.334	-2,3	1.178	1.148	-2,5	463	442	-4,5
	8207	Leisach	MD	9.271	9.396	1,3	739	794	7,4				357	393	10,1
	8235	Thal	MD	7.881	7.986	1,3	587	652	11,1				298	335	12,4
	8161	Sillian	IS	6.991	6.971	-0,3	592	623	5,2	490	512	4,5	345	385	11,6
B 107 Großglockner Straße	8249	Iselsberg-Landesgrenze	MD	3.820	3.827	0,2	167	185	10,8				27	32	18,5
B 107a Großglockner Straße	8265	Nußdorf-Debant	MD	7.472	6.035	-19,2	316	198	-37,3				96	32	-66,7
P 1 Felbertauernstraße	8105	Felbertauerntunnel	M	3.975	3.881	-2,4							132	139	5,3
B 108 Felbertauernstraße	8231	Huben	MD	7.901	7.926	0,3	398	427	7,3				145	158	9,0
	8179	Ainet	IS	9.635	9.588	-0,5	695	709	2,0	528	539	2,1	231	232	0,4
B 111 Gailtalstraße	8219	Kartitsch	MD	2.194	2.193	0,0	112	118	5,4				13	25	92,3
B 161 Pass-Thurn-Straße	5047	Mittersill 2)	MD	7.371	7.254	-1,6	524						156		
	8205	Jochberg	MD	10.131	10.043	-0,9	507	508	0,2				141	149	5,7
	8180	Oberndorf	IS	16.059	16.378	2,0	1.011	1.025	1,4	811	826	1,8	278	263	-5,4
B 164 Hochkönigstraße	8215	Fieberbrunn	MD	5.383	5.343	-0,7	200	204	2,0				42	42	0,0
	8227	St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD	7.939	7.787	-1,9	330	317	-3,9				60	58	-3,3
B 165 Gerlosstraße	8304	Gerlos	MD	2.047	1.999	-2,3	77	86	11,7				7	8	14,3
	8272	Hainzenberg	MD	3.787	3.733	-1,4	130	127	-2,3				13	12	-7,7
B 169 Zillertalstraße	8162	Brettfalltunnel	IS	19.195	19.177	-0,1	1.446	1.381	-4,5	1.198	1.143	-4,6	591	585	-1,0
	8240	Fügen	MD	19.012	19.161	0,8	913	889	-2,6				183	179	-2,2
	8181	Rohrberg	IS	14.040	14.071	0,2	796	774	-2,8	632	611	-3,3	161	154	-4,3
	8222	Ramsau	MD	15.025	15.023	0,0	723	656	-9,3				124	104	-16,1
B 170 Brixentalstraße	8206	Windau	MD	9.892	9.997	1,1	386	410	6,2				51	60	17,6
	8127	Gundhabing	IS	13.422	13.206	-1,6	563	581	3,2	431	436	1,2	67	75	11,9
B 171 Tiroler Straße	8247	Kufstein-Grenze	MD	10.567	9.901	-6,3	120	115	-4,2				9	11	22,2
	8197	Kufstein-Innbrücke	IS	16.124	16.306	1,1	598	635	6,2	392	402	2,6	83	64	-22,9
	8034	Kirchbichl	IS	6.963	6.940	-0,3	244	281	15,2	160	187	16,9	32	37	15,6
	8242	Wörgl-Ost	MD	24.019	23.678	-1,4	822	870	5,8				260	309	18,8
	8220	Wörgl-Lahntal	MD	14.148	14.144	0,0	590	615	4,2				126	125	-0,8
	8174	St. Leonhard	IS	9.044	8.818	-2,5	434	426	-1,8	336	331	-1,5	101	94	-6,9
	8225	St. Gertraudi	MD	6.885	6.936	0,7	286	310	8,4				69	71	2,9
	8223	Schwaz-Ost	MD	9.454	9.608	1,6	426	453	6,3				76	83	9,2
	8259	Pill	MD	7.383	7.615	3,1	336	363	8,0				71	64	-9,9
	8035	Weer	IS	7.446	8.143	9,4	594	641	7,9	434	466	7,4	96	102	6,3
	8202	Volders	MD	11.968	12.167	1,7	414	488	17,9				62	60	-3,2
	8155	Thaur	IS	29.675	30.071	1,3	1.463	1.470	0,5	1.086	1.083	-0,3	247	236	-4,5
	8157	Innsbruck-Haller Straße	IS	19.765	19.514	-1,3	658	659	0,2	299	289	-3,3	55	52	-5,5
	8881	Innsbruck-Technik	IS	17.446	17.564	0,7	758	750	-1,1	341	333	-2,3	81	74	-8,6
	8073	Zirl-Martinsbühel	IS	3.395	3.270	-3,7	273	260	-4,8	235	222	-5,5	43	37	-14,0
	8257	Zirl-West	MD	2.661	2.558	-3,9	168	150	-10,7				24	21	-12,5
	8228	Pfaffenhofen	MD	7.604	7.537	-0,9	576	557	-3,3				263	265	0,8
	8211	Silz	MD	5.793	5.819	0,4	242	223	-7,9				26	24	-7,7
	8201	Karres	MD	8.633	8.513	-1,4	353	494	39,9				69	96	39,1
	8195	Imst-Süd	IS	19.695	19.636	-0,3	977	956	-2,1	720	701	-2,6	298	288	-3,4
	8044	Imst-West	IS	6.203	6.331	2,1	304	297	-2,3	171	166	-2,9	22	21	-4,5
8221	Starkenbach	MD	3.595	3.247	-9,7	253	167	-34,0				23	19	-17,4	
8243	Zams	MD	12.474	12.222	-2,0	559	537	-3,9				77	80	3,9	
8248	Landeck-West	MD	8.772	8.662	-1,3	324	321	-0,9				56	57	1,8	
8264	Pians	MD	5.366	4.776	-11,0	275	242	-12,0				47	27	-42,6	
8036	Strengen	IS	1.592	1.459	-8,4	147	142	-3,4	88	81	-8,0	31	31	0,0	
B 171a Tiroler Straße	8887	Hall-Mitte	IS	21.847	21.262	-2,7	896	885	-1,2	734	723	-1,5	199	201	1,0
B 172 Walchseestraße	8289	Kössen-Ost	MD	3.402	3.516	3,4	88	107	21,6				16	21	31,3
	8209	Durchholzen	MD	8.326	8.503	2,1	384	392	2,1				74	86	16,2
	8245	Niederndorf	MD	12.177	12.258	0,7	407	468	15,0				103	117	13,6
B 173 Eibergstraße	8182	Schwoich	IS	11.681	11.671	-0,1	952	909	-4,5	788	744	-5,6	436	367	-15,8
B 174 Innsbrucker Straße	8885	Innsbruck-Ost	IS	43.149	42.448	-1,6	2.995	3.038	1,4	2.747	2.803	2,0	1.065	1.111	4,3
B 175 Wildbichler Straße	8224	Kufstein-Ebbs	MD	12.755	12.591	-1,3	578	541	-6,4				131	122	-6,9
	8301	Niederndorf-Gasthof Sebi	MD	2.440	2.347	-3,8	67	71	6,0				8	9	12,5

2) die Daten wurden der Statistik des Landes Salzburg entnommen

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehr in Tirol – Bericht 2019
Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

Verkehrsentwicklung in Tirol

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

Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße	Zählstelle			KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %
B 176 Kössener Straße	8276	Schwendt	MD	2.269	2.209	-2,6	83	74	-10,8				5	4	-20,0
	8326	Kössen-Nord	MD	2.378	2.304	-3,1	70	66	-5,7				13	12	-7,7
B 177 Seefelder Straße	8204	Reith bei Seefeld	MD	12.600	12.106	-3,9	467	452	-3,2				92	95	3,3
	8038	Scharnitz	IS	9.842	9.604	-2,4	534	513	-3,9	376	368	-2,1	119	109	-8,4
B 178 Loferer Straße	8183	Wörgl-Bruckhäusl	IS	17.292	17.239	-0,3	1.896	1.918	1,2	1.616	1.645	1,8	864	870	0,7
	8258	Söll-West	MD	13.018	12.869	-1,1	1.401	1.425	1,7				739	749	1,4
	8079	Bocking	IS	19.627	19.443	-0,9	2.026	2.017	-0,4	1.728	1.726	-0,1	1.057	1.039	-1,7
	8241	St. Johann in Tirol-Ost	MD	14.584	14.723	1,0	1.374	1.393	1,4				698	691	-1,0
	8214	Pass Strub	MD	7.654	7.726	0,9	1.050	1.087	3,5				631	656	4,0
B 179 Fernpassstraße	5041	Unken-Kniepass 3)	IS	12.147	11.803	-2,8	1.338	1.364	1,9	1.126	1.145	1,7	730	738	1,1
	8088	Nassereith-Fernstein	IS	14.095	13.989	-0,8	1.785	1.768	-1,0	1.325	1.316	-0,7	746	723	-3,1
	8194	Lermooser Tunnel	IS	12.482	10.592	-15,1	2.165	2.121	-2,0						
	8826	Bichlbach	IS	16.871	16.738	-0,8	1.772	1.707	-3,7	1.274	1.205	-5,4	733	701	-4,4
	8279	Reutte-Umfahrung	MD	14.726	14.562	-1,1	1.293	1.168	-9,7				566	544	-3,9
	8193	Musau-Parkplatz	IS	16.698	16.471	-1,4	1.762	1.750	-0,7	1.296	1.293	-0,2	736	724	-1,6
B 180 Reschenstraße	8187	Vils	IS	17.157	17.062	-0,6	1.465	1.455	-0,7	1.001	999	-0,2	594	600	1,0
	8063	Tösens	IS	8.245	8.348	1,2	601	619	3,0	397	423	6,5	231	221	-4,3
	8199	Finstermünz-Tunnel	IS	5.189	4.752	-8,4	504	451	-10,5	352	321	-8,8	198	174	-12,1
B 181 Achenseestraße	8862	Nauders-Reschenpass	IS	5.762	5.719	-0,7	536	515	-3,9	355	336	-5,4	206	183	-11,2
	8212	Maurach	MD	7.703	7.785	1,1	545	477	-12,5				138	121	-12,3
	8043	Seehoftunnel	IS	6.831	6.640	-2,8	373	366	-1,9	241	240	-0,4	117	108	-7,7
B 182 Brennerstraße	8042	Achenkirch	IS	5.568	5.402	-3,0	335	323	-3,6	233	222	-4,7	72	64	-11,1
	8217	Matrie am Brenner	MD	4.118	3.987	-3,2	249	251	0,8				21	20	-4,8
B 183 Stubaitalstraße	8160	Brennersee-B182	IS	3.465	3.282	-5,3	211	203	-3,8	175	168	-4,0	14	15	7,1
	8226	Mieders-Ost	MD	14.225	14.082	-1,0	436	393	-9,9				112	58	-48,2
B 184 Engadiner Straße	8298	Neustift-Ost	MD	8.527	8.309	-2,6	313	317	1,3				79	73	-7,6
	8230	Pfunds-Engadin	MD	1.332	1.795	34,8	81	111	37,0				8	10	25,0
B 186 Ötztalstraße	8203	Ötz	MD	14.192	14.363	1,2	582	560	-3,8				95	96	1,1
	8280	Umhausen	MD	8.511	8.732	2,6	395	396	0,3				65	69	6,2
	8123	Sölden	IS	6.877	7.028	2,2	352	394	11,9	253	293	15,8	54	60	11,1
B 187 Ehrwalder Straße	8278	Lermoos-Ost	MD	7.154	6.702	-6,3	319	275	-13,8				65	68	4,6
	8239	Ehrwald	MD	5.485	5.211	-5,0	212	198	-6,6				71	62	-12,7
B 188 Paznauntalstraße	8216	See	MD	5.872	5.838	-0,6	318	295	-7,2				31	28	-9,7
	8256	Ischgl	MD	3.259	3.144	-3,5	229	183	-20,1				10	7	-30,0
B 189 Mieminger Straße	8263	Obermieming	MD	6.433	6.451	0,3	227	222	-2,2				51	50	-2,0
	8210	Obsteig-Holzleiten	MD	8.557	8.358	-2,3	832	823	-1,1				411	423	2,9
	8184	Tarrenz	IS	13.552	13.612	0,4	898	872	-2,9	636	615	-3,3	267	249	-6,7
B 197 Arlbergstraße	8234	St. Anton-Guhlbücke	MD	7.428	7.283	-2,0	354	355	0,3				43	36	-16,3
L 197 Arlbergstraße	9021	Alpe-Rauz 3)	IS	3.415	3.295	-3,5	130	129	-0,8	71	73	2,8	9	8	-11,1
	9021	Stuben 3)	IS	3.827	3.739	-2,3	212	202	-4,7	146	136	-6,8	19	20	5,3
L 198 Lechtalstraße	9021	Rauz-Flexen 3)	IS	2.875	2.846	-1,0	176	183	4,0	102	103	1,0	16	17	6,3
B 198 Lechtalstraße	8254	Häselgehr-Gutschau	MD	3.183	3.084	-3,1	170	183	7,6				19	19	0,0
	8287	Forchach	MD	4.502	4.367	-3,0	196	209	6,6				24	22	-8,3
	8185	Höfen	IS	5.415	5.290	-2,3	418	399	-4,5	322	301	-6,5	122	105	-13,9
	8196	Lechaschau-Lechbrücke	IS	14.444	14.333	-0,8	590	589	-0,2	443	444	0,2	117	118	0,9
	8188	Reutte-Süd	IS	11.338	10.962	-3,3	535	544	1,7	360	374	3,9	119	132	10,9
B 199 Tannheimer Straße	8255	Weißbach am Lech-Gäicht	MD	3.081	2.961	-3,9	101	118	16,8				11	12	9,1
	8218	Tannheim	MD	4.503	4.204	-6,6	159	156	-1,9				14	14	0,0

2) die Daten wurden der Statistik des Landes Salzburg entnommen
3) die Daten wurden der Statistik des Landes Vorarlberg entnommen

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

Verkehrsentwicklung in Tirol

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

Zuwachsrate in % zum Vorjahr



Straße	Zählstelle			KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %	2018	2019	± %
L 2	Pillerseestraße	8292 St. Ulrich am Pillersee	MD	2.616	2.598	-0,7	101	99	-2,0				19	18	-5,3
L 3	Wildschönauer Straße	8268 Wörgl-Wildschönau	MD	4.865	4.829	-0,7	195	189	-3,1				20	17	-15,0
L 5	Alpbacher Straße	8262 Brixlegg	MD	6.624	6.662	0,6	246	264	7,3				20	21	5,0
L 6	Tuxer Straße	8283 Mayrhofen-Finkenbergl	MD	5.176	5.084	-1,8	145	234	61,4				10	27	170,0
L 7	Jenbacher Straße	8253 Jenbach	MD	3.842	3.428	-10,8	21	18	-14,3				0	1	100,0
L 8	Dörferstraße	8246 Rum	MD	6.052	6.198	2,4	284	273	-3,9				7	6	-14,3
		8244 Absam	MD	8.324	8.221	-1,2	229	248	8,3				15	16	6,7
L 9	Mittelgebirgsstraße	8884 Innsbruck-Mitte	IS	26.175	25.981	-0,7	777	781	0,5	397	399	0,5	63	65	3,2
		8213 Innsbruck-Vill	MD	5.932	6.010	1,3	261	289	10,7				5	6	20,0
		8273 Kreuzhäusl	MD	3.054	3.181	4,2	102	113	10,8				11	15	36,4
L 10	Gschnitztalstraße	8305 Trins	MD	2.734	2.749	0,5	118	106	-10,2				3	4	33,3
L 11	Völser Straße	8882 Innsbruck-Innrain	IS	12.771	12.701	-0,5	744	737	-0,9	168	173	3,0	30	34	13,3
		8853 Innsbruck-Justizanstalt	IS	12.520	12.409	-0,9	546	507	-7,1	234	202	-13,7	24	20	-16,7
		8851 Innsbruck-Völs	IS	8.968	8.909	-0,7	403	407	1,0	235	237	0,9	28	31	10,7
		8307 Unterperfluss	MD	4.843	4.940	2,0	212	197	-7,1				21	16	-23,8
		8300 Flauring	MD	3.060	3.057	-0,1	169	164	-3,0				15	17	13,3
L 12	Götzner Straße	8852 Innsbruck-Götzens	IS	8.573	8.435	-1,6	369	354	-4,1	170	152	-10,6	26	20	-23,1
GIBK	Gemeindestraße	8888 Innsbruck-WIFI Tunnel	IS	8.176	8.071	-1,3	185	169	-8,6	128	118	-7,8	29	30	3,4
		8883 Innsbruck-Egger Lienz Str.	IS	34.155	32.730	-4,2	1.172	1.143	-2,5	917	907	-1,1	192	193	0,5
L 13	Sellraintalstraße 1. Teil	8261 Kematen-Nord	MD	11.070	10.982	-0,8	434	450	3,7				48	47	-2,1
		8269 Sellrain	MD	2.893	2.904	0,4	103	104	1,0				5	6	20,0
L 14	Leutascher Straße	8293 Weidach	MD	2.775	2.653	-4,4	87	86	-1,1				4	4	0,0
L 16	Pitztalstraße	8251 Wenns	MD	5.076	5.071	-0,1	205	212	3,4				14	13	-7,1
		8277 St. Leonhard im Pitztal	MD	1.783	1.783	0,0	97	108	11,3				6	5	-16,7
L 18	Kaunertalstraße	8229 Prutz-Alpenrose	MD	1.646	1.649	0,2	64	74	15,6				3	5	66,7
L 19	Serfauser Straße	8299 Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	5.080	5.159	1,6	173	160	-7,5				15	12	-20,0
L 24	Virgentalstraße	8271 Virgen	MD	3.529	3.473	-1,6	109	113	3,7				8	9	12,5
L 25	Defereggentalstraße	8302 Hopfgarten-Deferegggen	MD	2.041	2.017	-1,2	74	70	-5,4				6	5	-16,7
L 32	Aldranser Straße	8208 Innsbruck-Schloss Ambras	MD	7.783	7.805	0,3	163	167	2,5				11	11	0,0
L 36	Möserer Straße	8275 Mösern	MD	3.488	3.471	-0,5	131	140	6,9				10	10	0,0
L 37	Thierseestraße	8252 Thiersee	MD	5.196	4.999	-3,8	100	155	55,0				12	14	16,7
L 38	Ellbögener Straße	8266 Aldrans	MD	5.704	5.736	0,6	176	211	19,9				13	7	-46,2
L 39	Erfpenderer Straße	8294 Kössen-Erfpendorf	MD	4.914	5.000	1,8	120	135	12,5				8	15	87,5
L 48	Breitenbacher Straße	8306 Kundl	MD	6.314	6.299	-0,2	277	282	1,8				31	33	6,5
L 69	Reutener Straße	8236 Reutte-West	MD	7.791	7.673	-1,5	280	277	-1,1				35	41	17,1
		8290 Vils-Schönbichl	MD	3.481	3.548	1,9	119	112	-5,9				14	10	-28,6
L 76	Landecker Straße	8232 Fliess-Gasthof Gigele	MD	5.817	5.778	-0,7	267	251	-6,0				22	18	-18,2
L 202	Reither Straße	8288 Reith bei Kitzbühel	MD	4.399	4.079	-7,3	103	118	14,6				8	9	12,5
L 203	Spertentalstraße	8291 Kirchberg in Tirol	MD	5.739	5.535	-3,6	136	131	-3,7				9	8	-11,1
L 205	Kelchsaustraße	8286 Hopfgarten im Brixental	MD	3.666	3.675	0,2	102	118	15,7				8	7	-12,5
L 209	Erler Straße	8296 Windhausen-Grenze	MD	3.895	3.918	0,6	133	166	24,8				28	32	14,3
L 211	Unterinntalstraße 1. Teil	8200 Breitenbach	MD	1.289	1.279	-0,8	26	30	15,4				5	4	-20,0
		8303 Moosen	MD	2.394	2.303	-3,8	106	102	-3,8				9	8	-11,1
		8285 Münster	MD	5.271	5.252	-0,4	139	153	10,1				10	10	0,0
L 215	Unterinntalstraße 2. Teil	8282 Wiesing	MD	4.642	4.657	0,3	109	106	-2,8				4	5	25,0
		8284 Stans	MD	1.805	1.737	-3,8	70	66	-5,7				6	6	0,0
L 222	Vomper Straße	8281 Vomp-Ost	MD	8.263	8.192	-0,9	460	481	4,6				163	166	1,8
L 226	Natterer Straße	8237 Natters	MD	4.526	4.460	-1,5	127	122	-3,9				3	3	0,0
L 227	Mutterer Straße	8238 Mutters	MD	6.011	5.973	-0,6	149	142	-4,7				15	13	-13,3
L 236	Mözter Straße	8233 Locherboden	MD	10.716	10.587	-1,2	977	945	-3,3				434	430	-0,9
L 248	Imsterbergstraße	8270 Imst-Innbrücke	MD	4.147	4.262	2,8	212	229	8,0				65	77	18,5
L 260	Ehenbichler Straße	8260 Weißenbach	MD	2.662	2.696	1,3	95	112	17,9				5	5	0,0
L 288	Pinzwanger Straße	8501 Pinzwang-Kniepaß	MD	823	837	1,7	27	27	0,0				1	1	0,0
L 318	Lavanter Straße	8250 Tristach-Lavant	MD	1.324	1.265	-4,5	29	31	6,9				2	2	0,0
L 348	Spisser Straße	8274 Pfunds-Spiss	MD	1.673	1.571	-6,1	47	49	4,3				3	4	33,3
L 391	Ehrwalder Straße	8297 Biberwier	MD	1.895	2.021	6,6	139	146	5,0				26	37	42,3
L 396	Weißhausstraße	8295 Zollamt-Weißhaus	MD	5.763	5.854	1,6	195	207	6,2				44	43	-2,3

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

Anlage 1

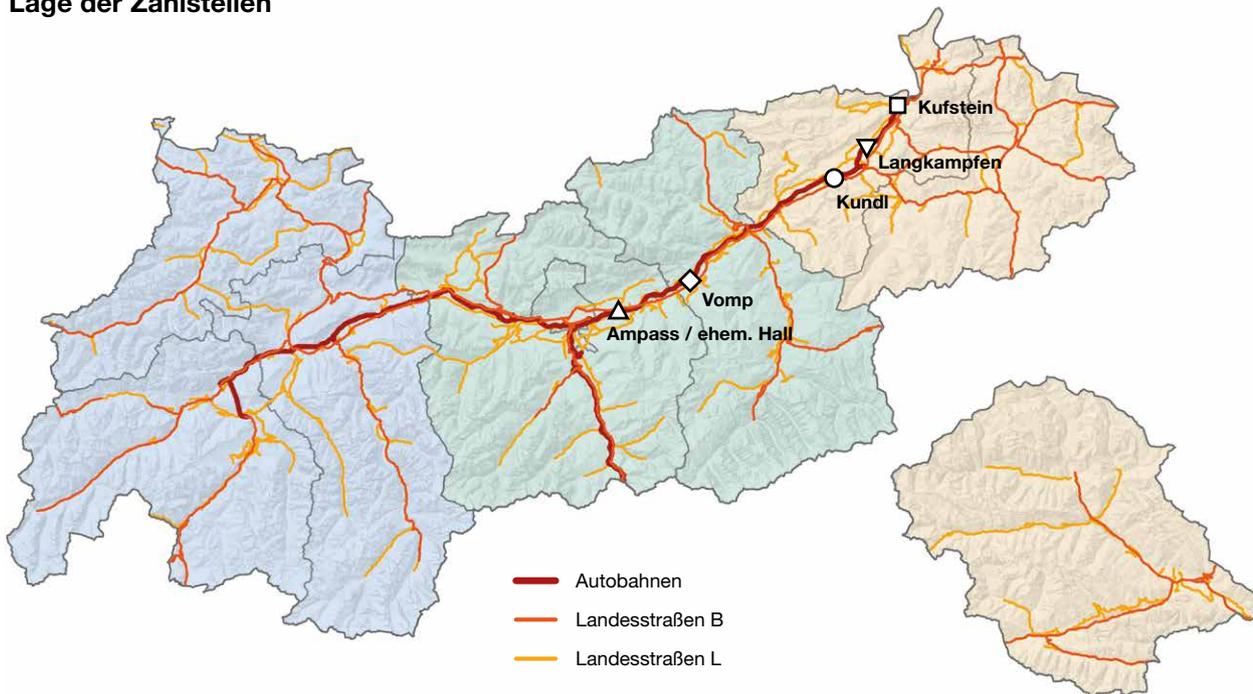
Verkehr in Tirol – Bericht 2019
Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

A 12 Inntal Autobahn / Kfz/24h

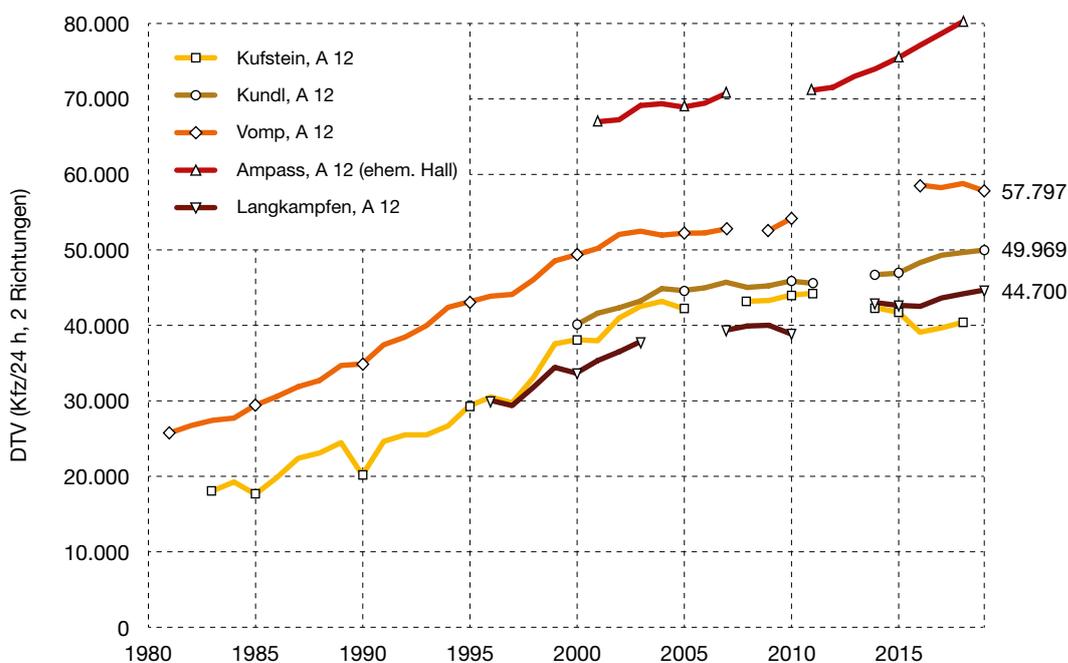
Untertal - Gesamtverkehr

1980 - 2019

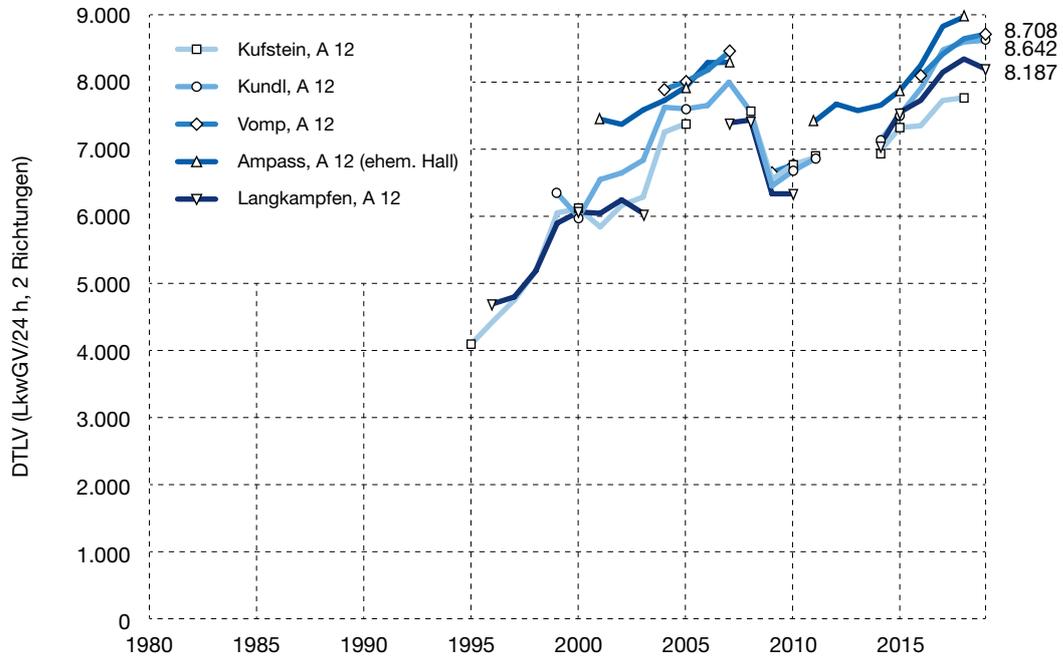
Lage der Zählstellen



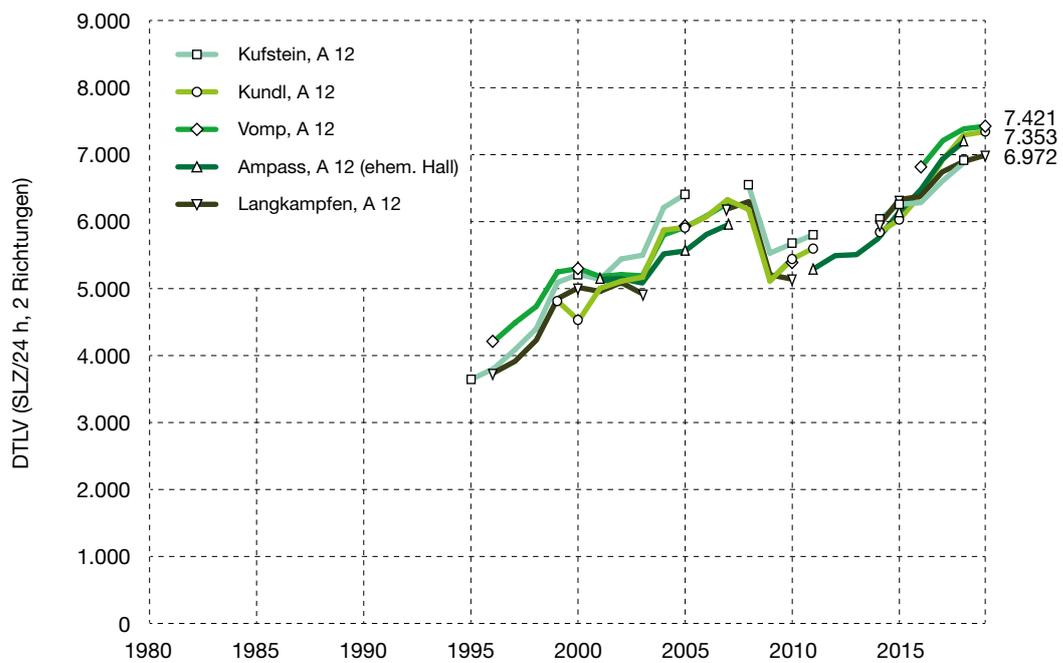
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

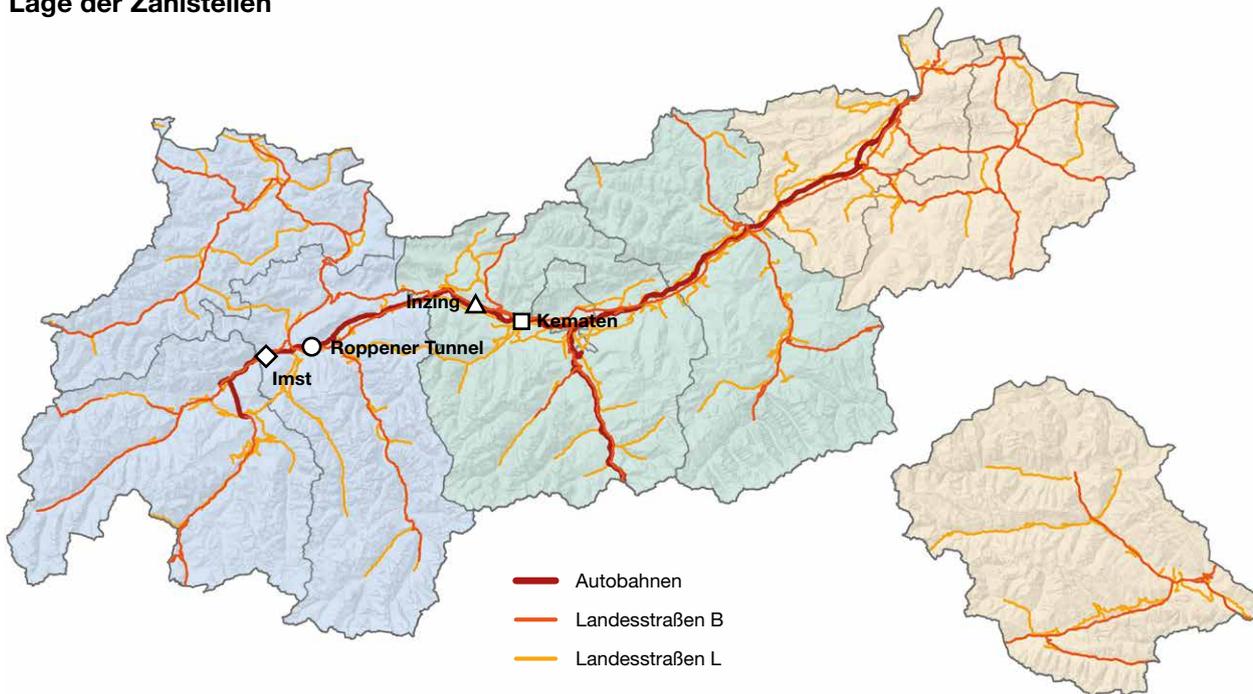


A 12 Inntal Autobahn / Kfz/24h

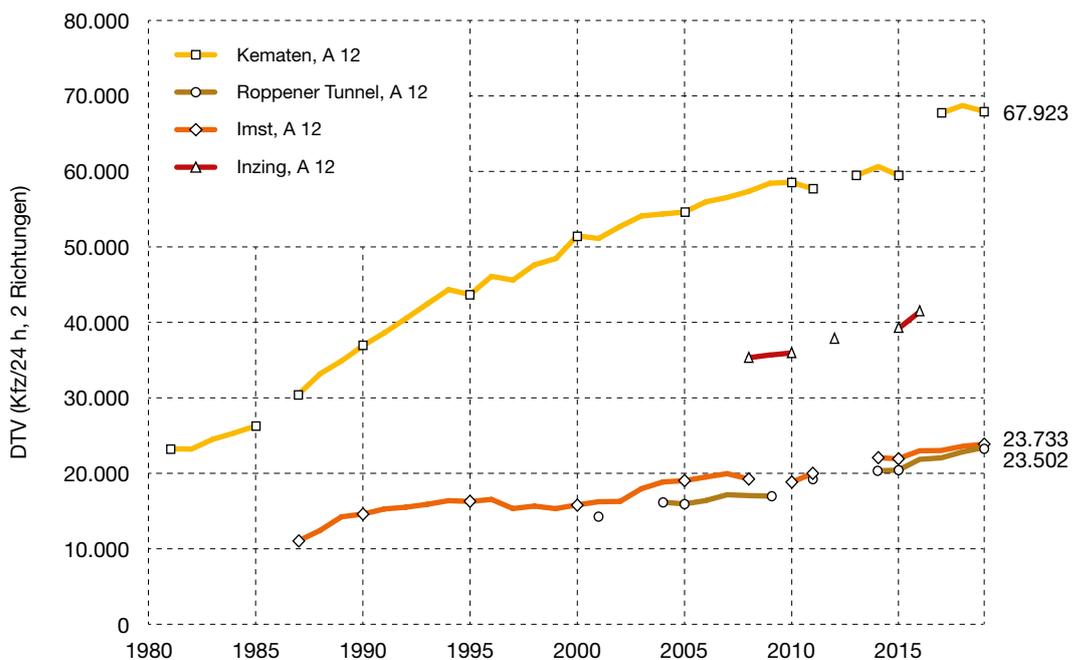
Oberinntal - Gesamtverkehr

1980 - 2019

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

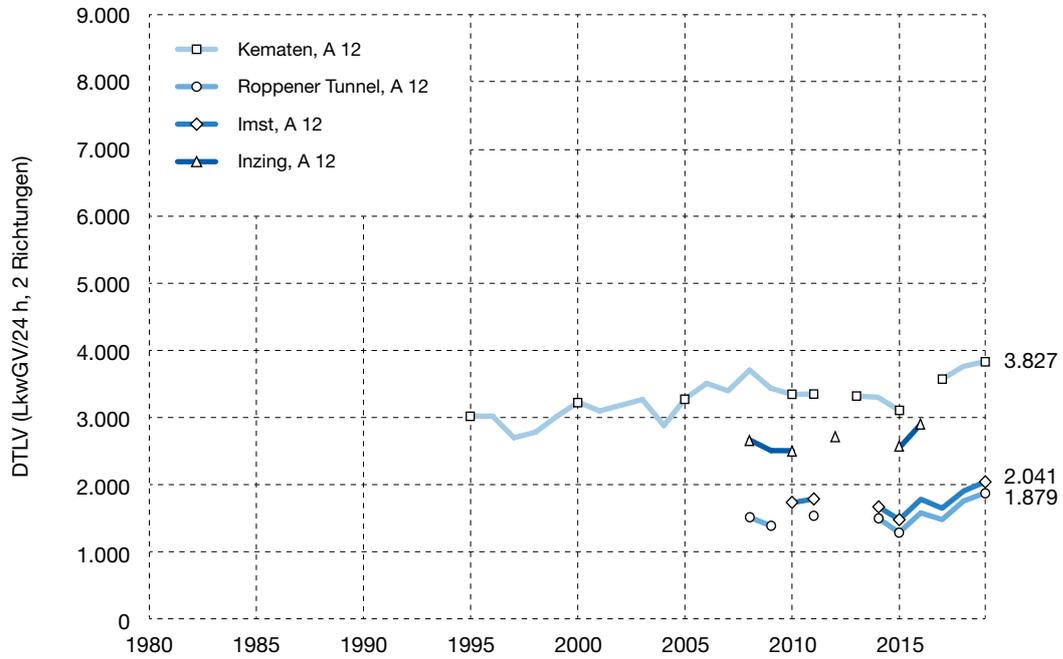


Anlage 3

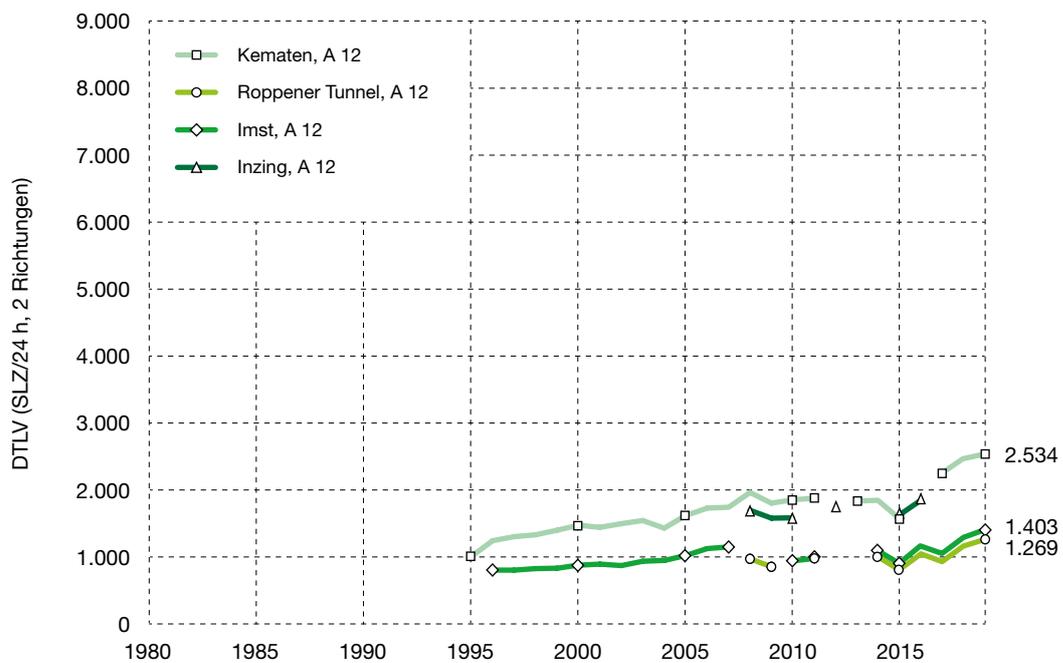
Verkehr in Tirol – Bericht 2019

Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

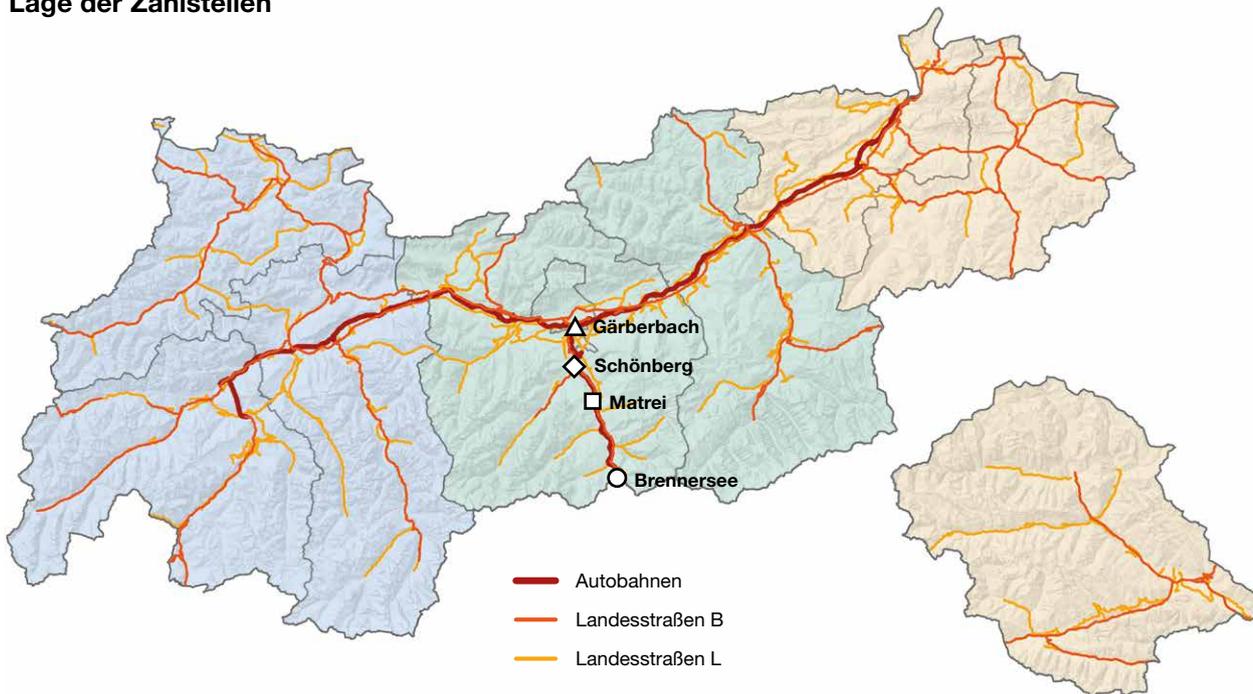


A 13 Brenner Autobahn / Kfz/24h

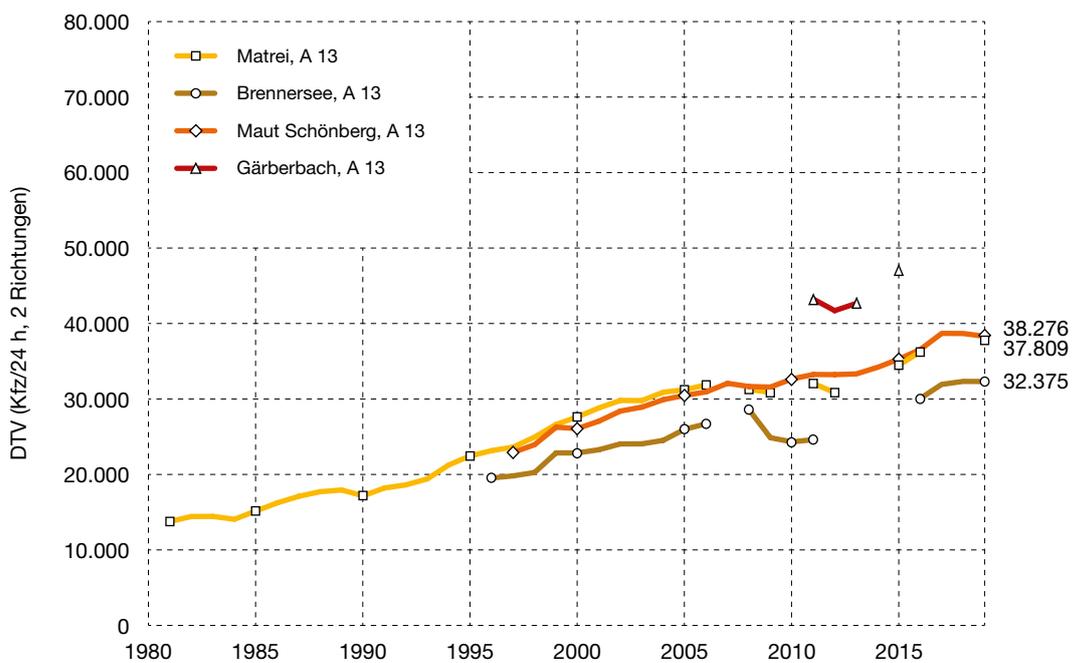
Wipptal - Gesamtverkehr

1980 - 2019

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

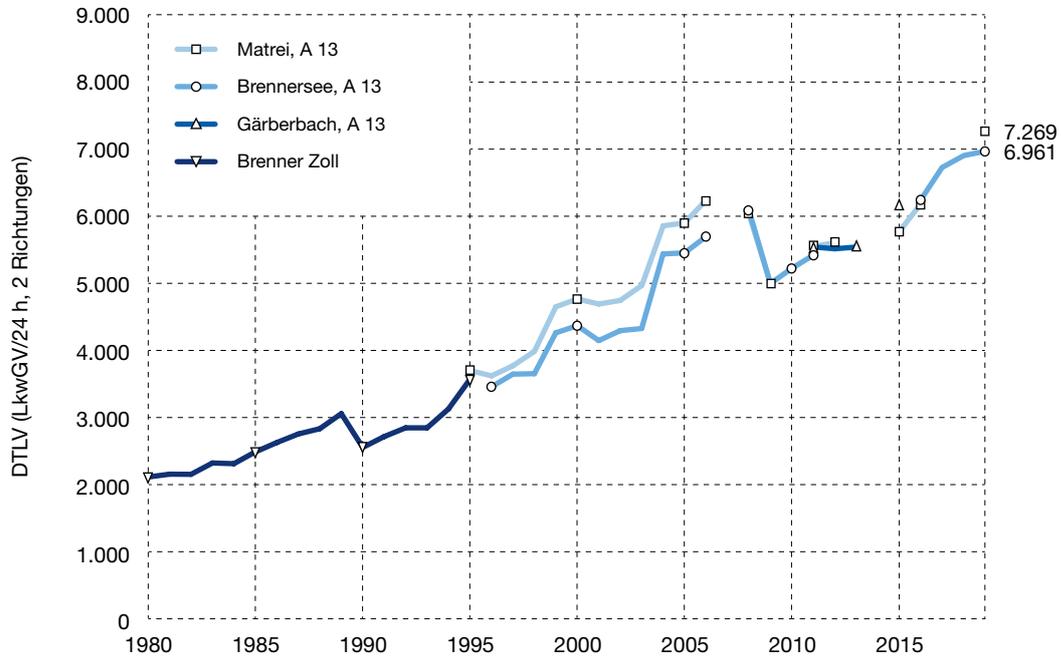


Anlage 4

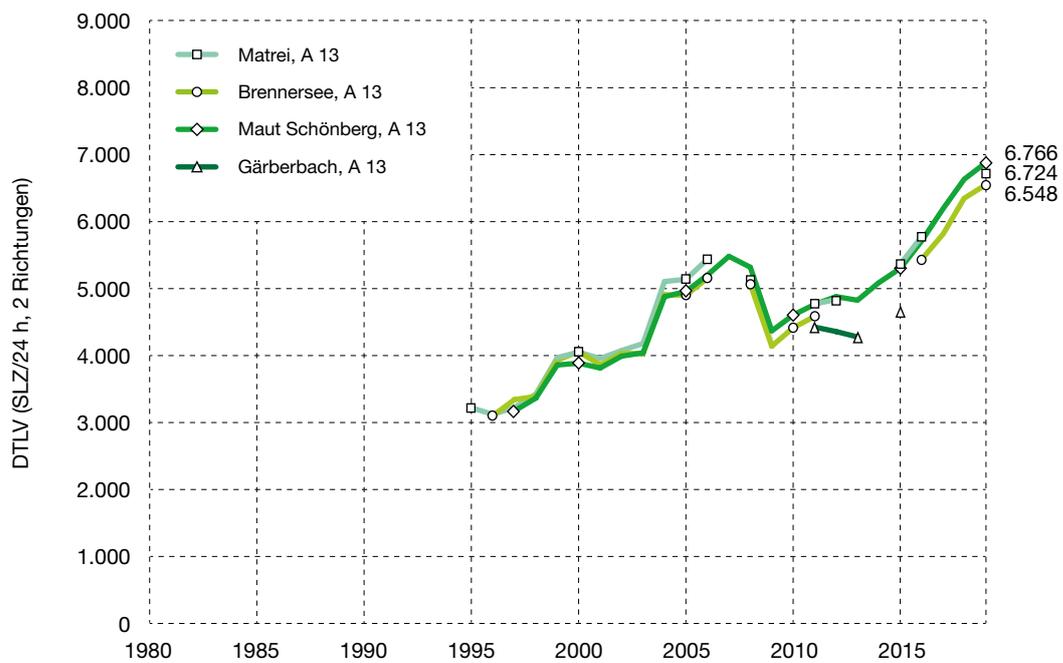
Verkehr in Tirol – Bericht 2019

Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

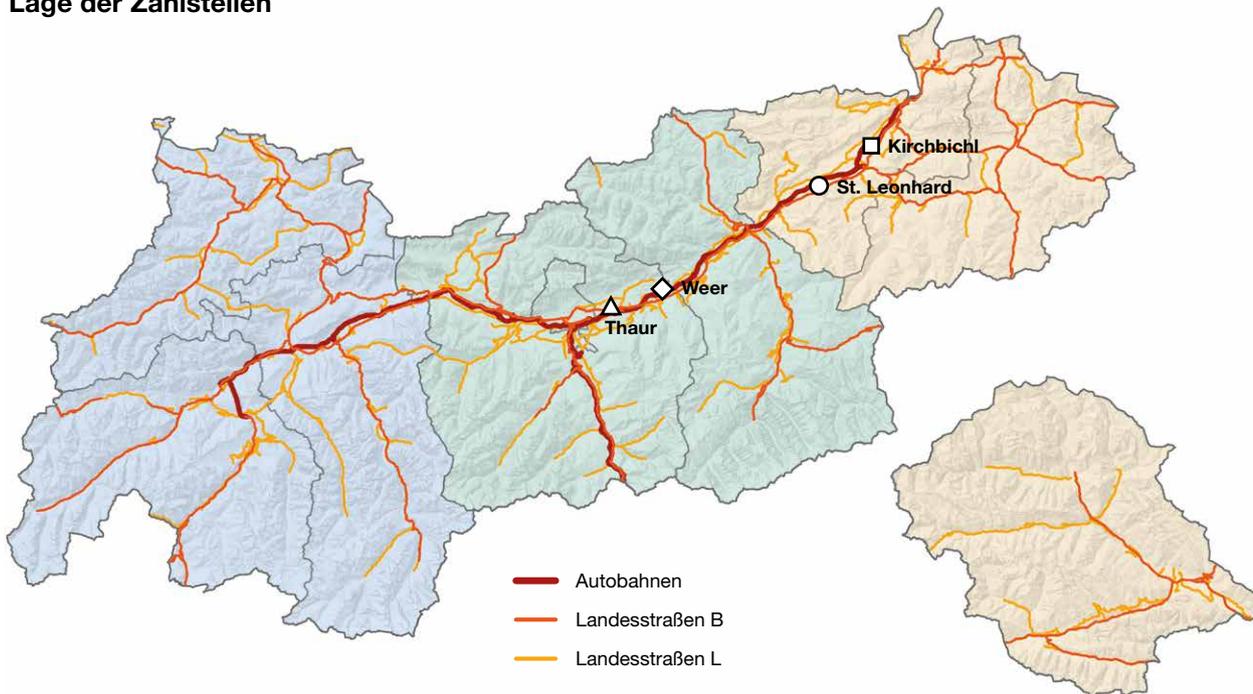


B 171 Tiroler Straße / Kfz/24h

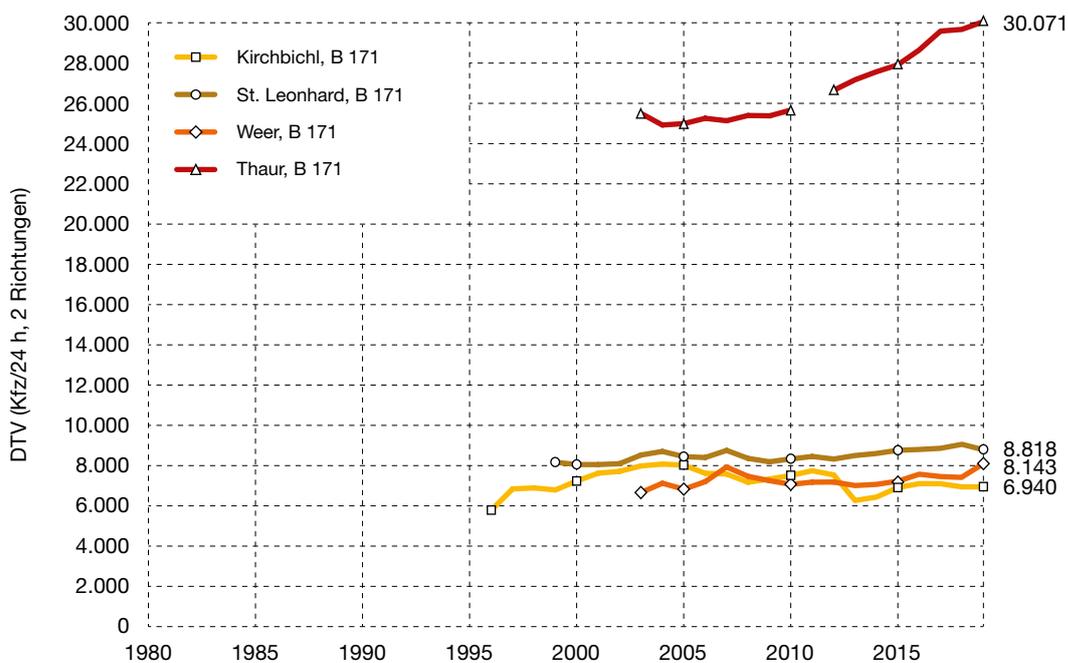
Untertal - Gesamtverkehr

1980 - 2019

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

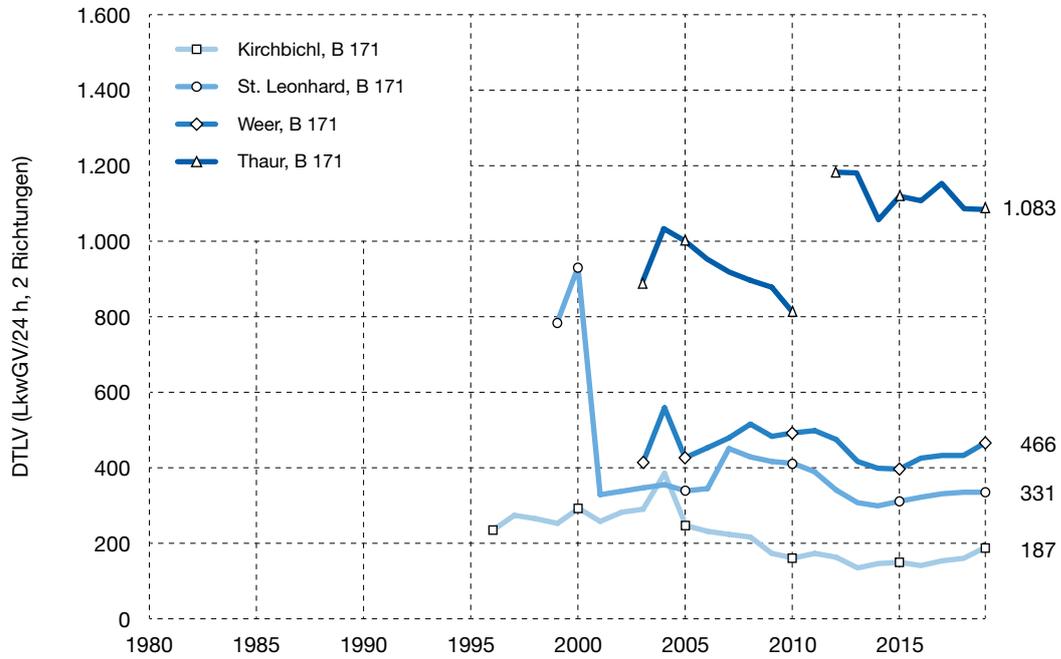


Anlage 5

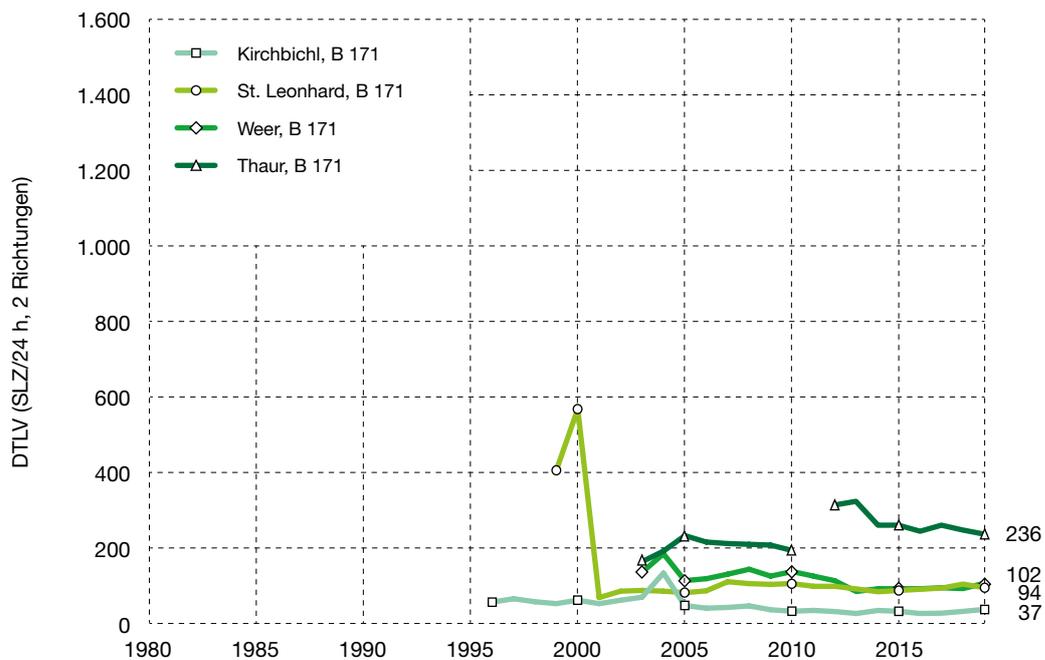
Verkehr in Tirol – Bericht 2019

Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

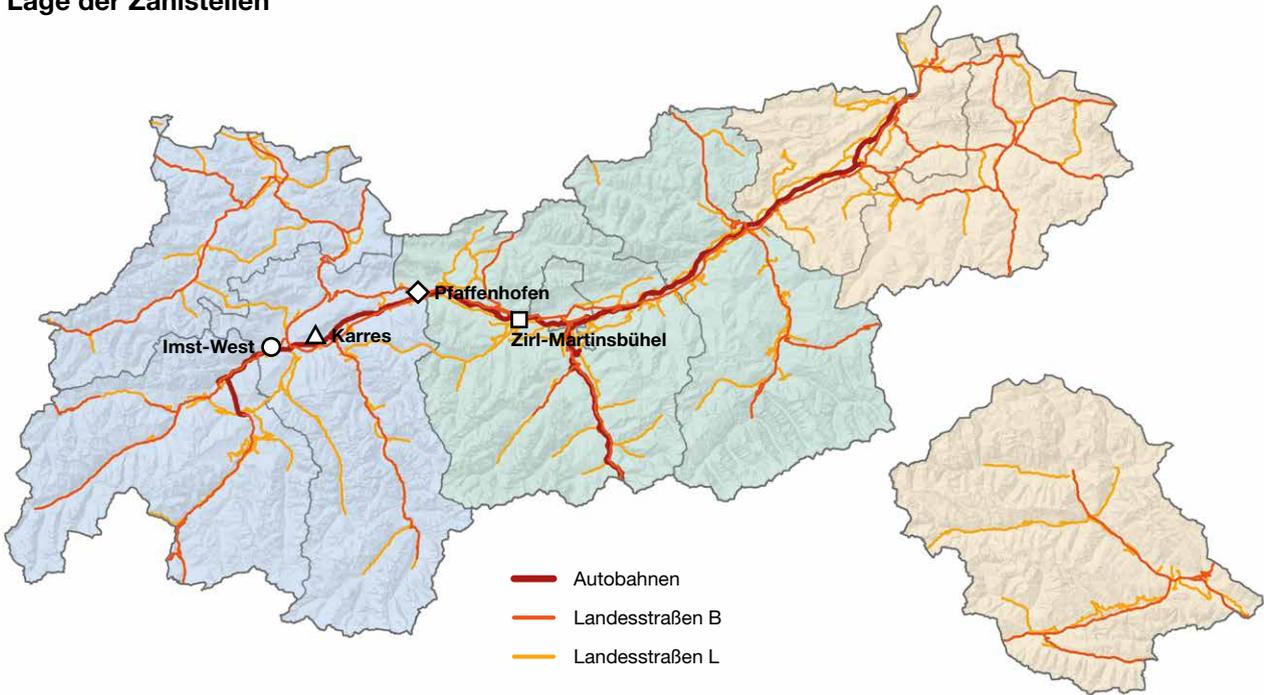


B 171 Tiroler Straße / Kfz/24h

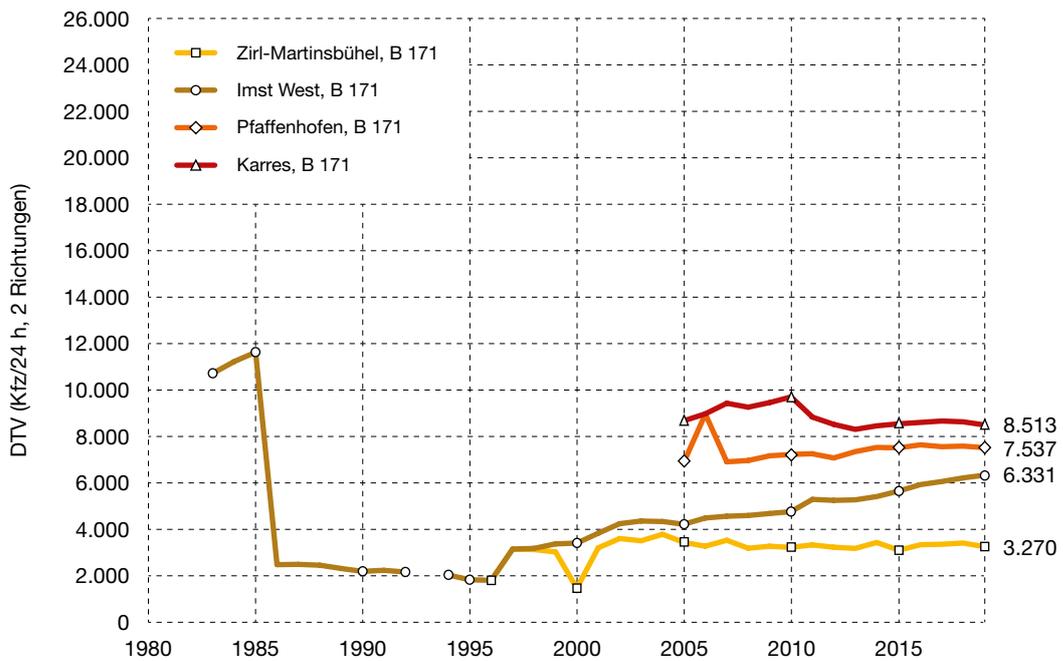
Oberinntal - Gesamtverkehr

1980 - 2019

Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

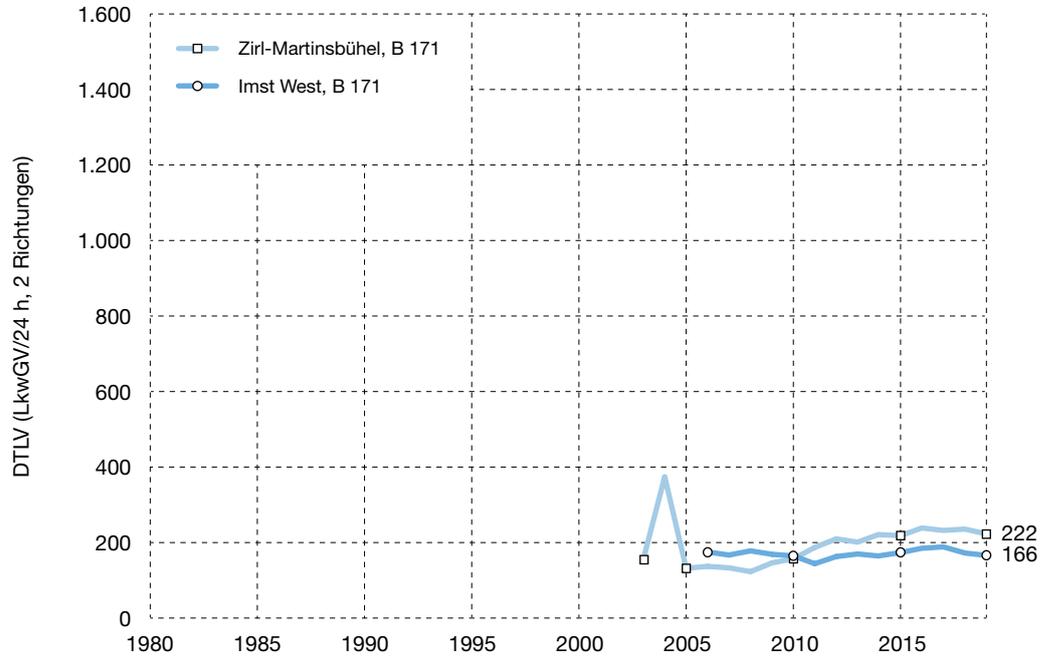


Anlage 6

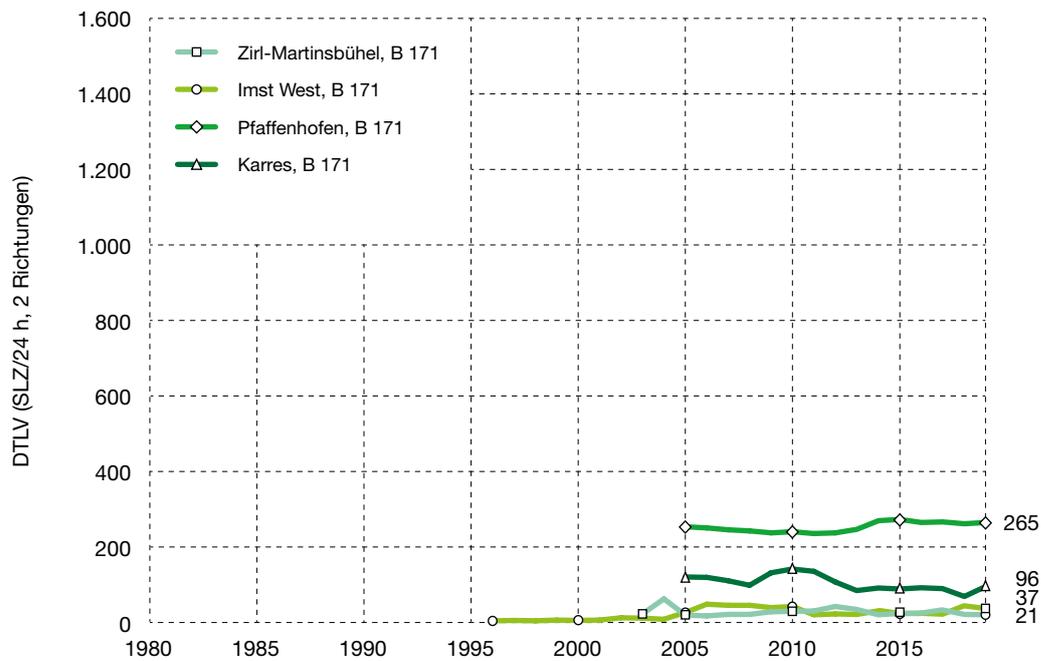
Verkehr in Tirol – Bericht 2019

Amt der Tiroler Landesregierung, Verkehrsplanung

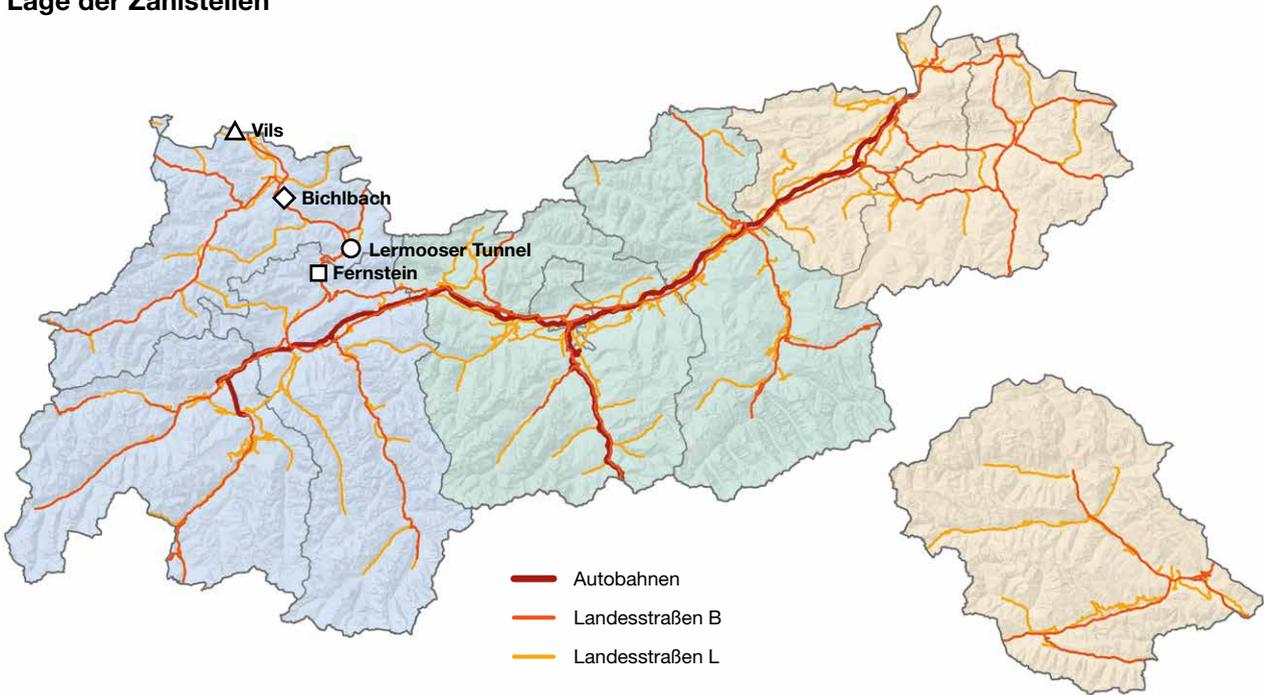
Schwerer Güterverkehr



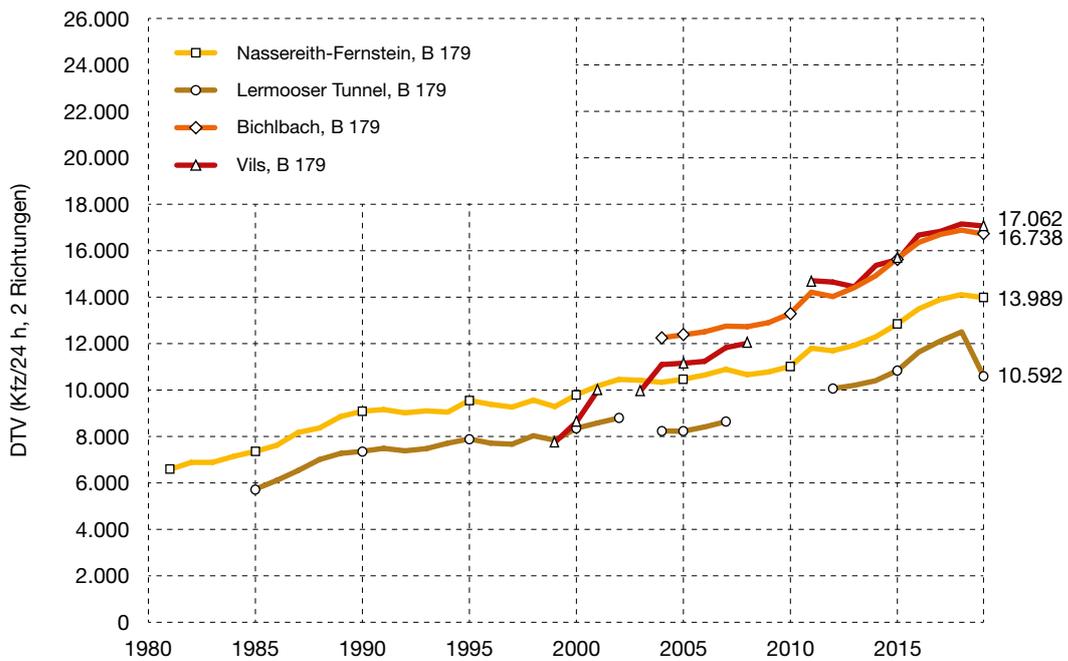
Sattel- und Lastzüge



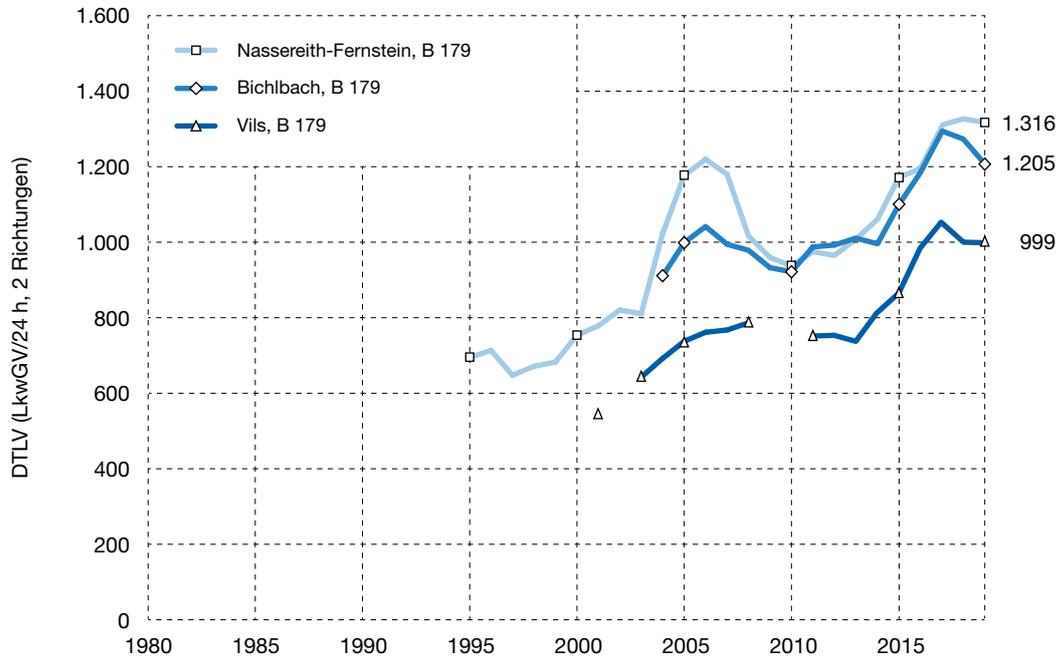
Lage der Zählstellen



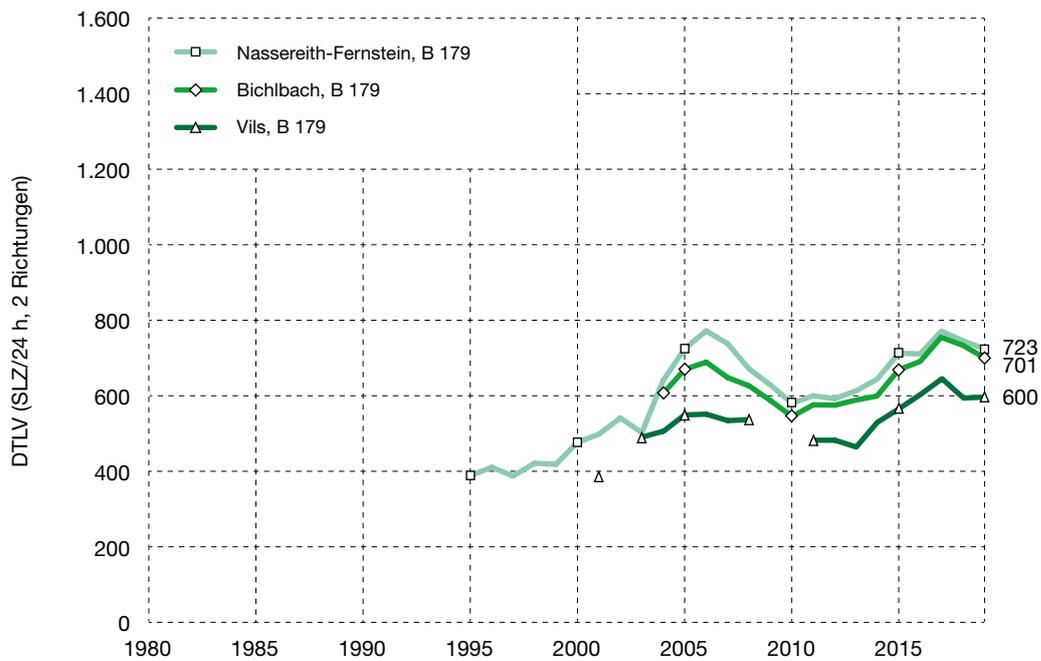
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

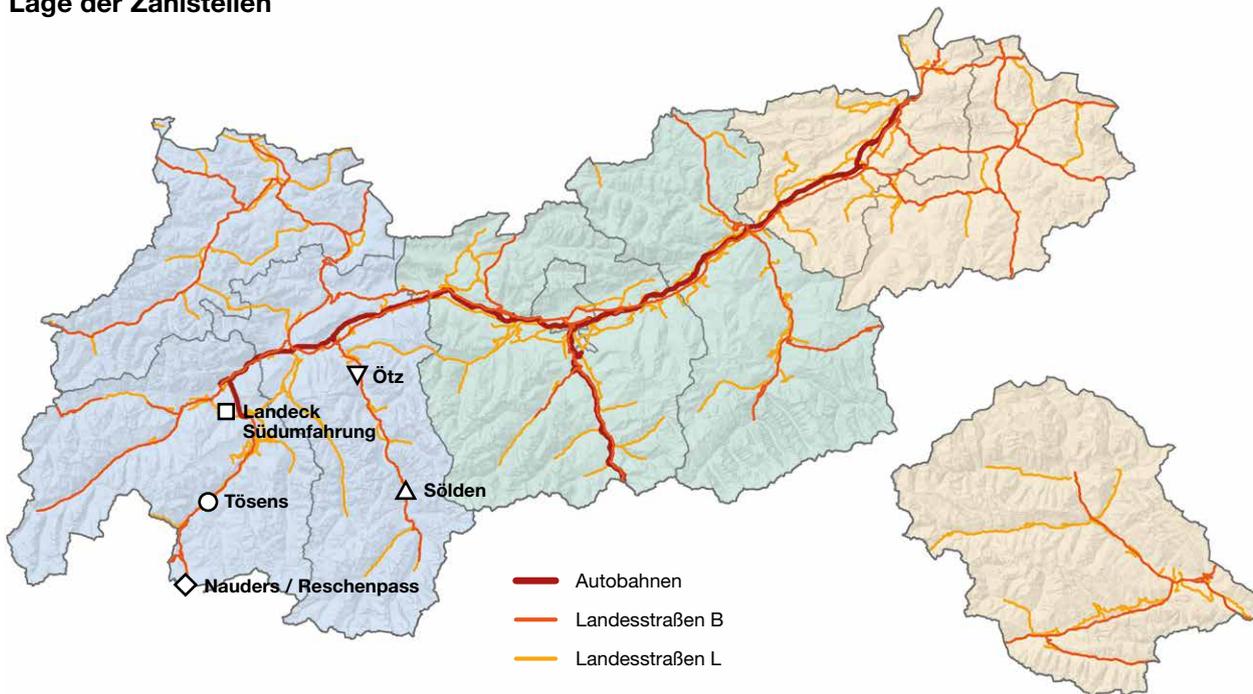


Tirol West / Kfz/24h

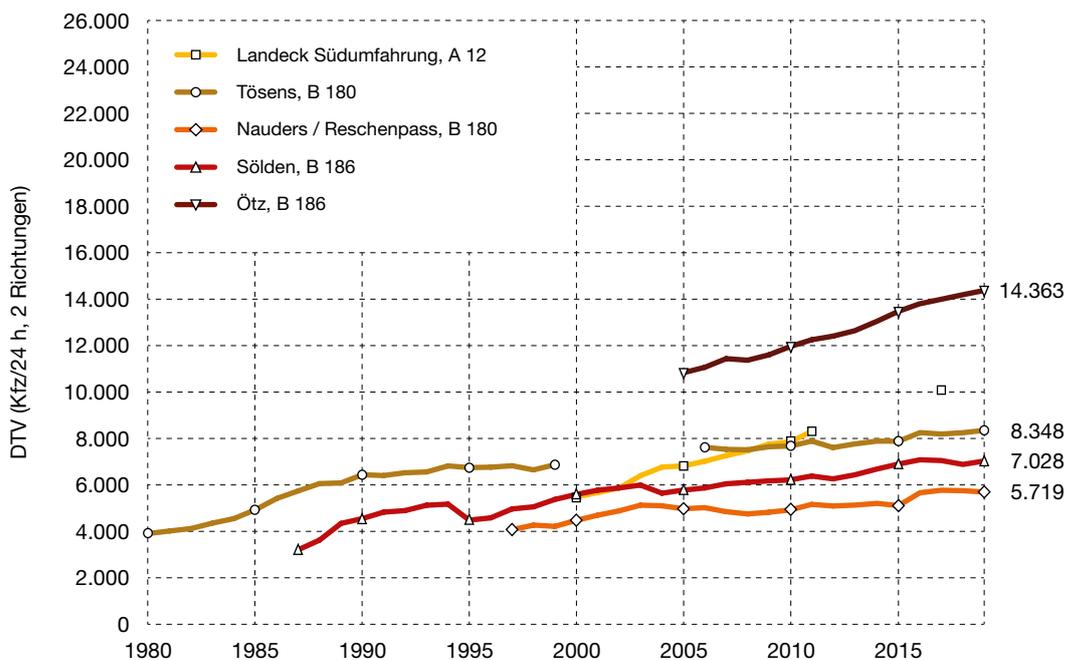
Reschen, B 180 und Ötztal, B 186 - Gesamtverkehr
1980 - 2019



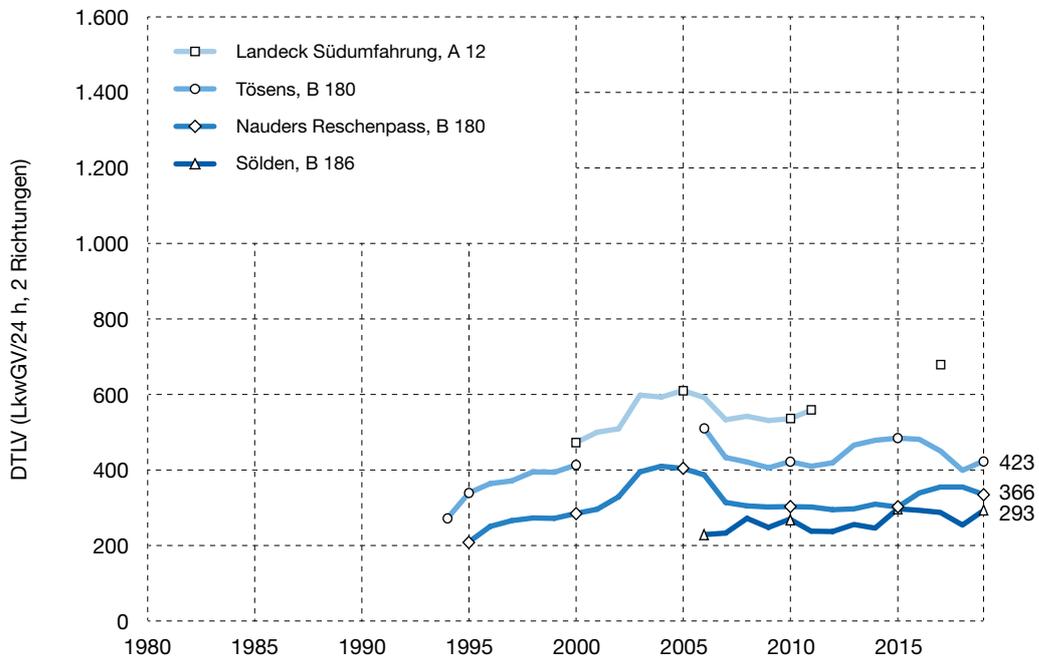
Lage der Zählstellen



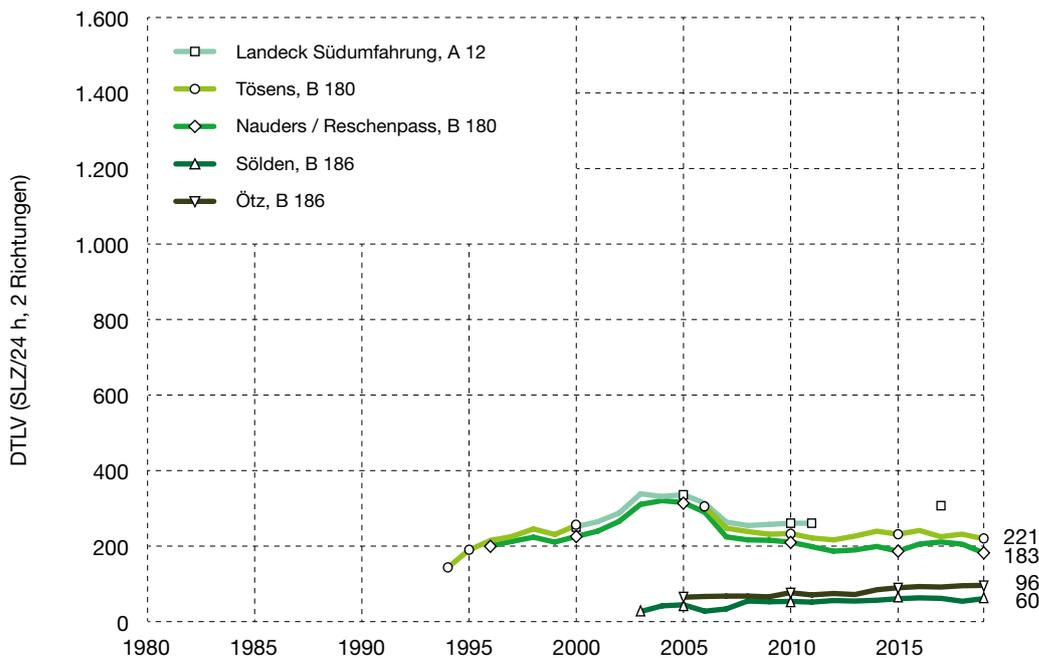
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

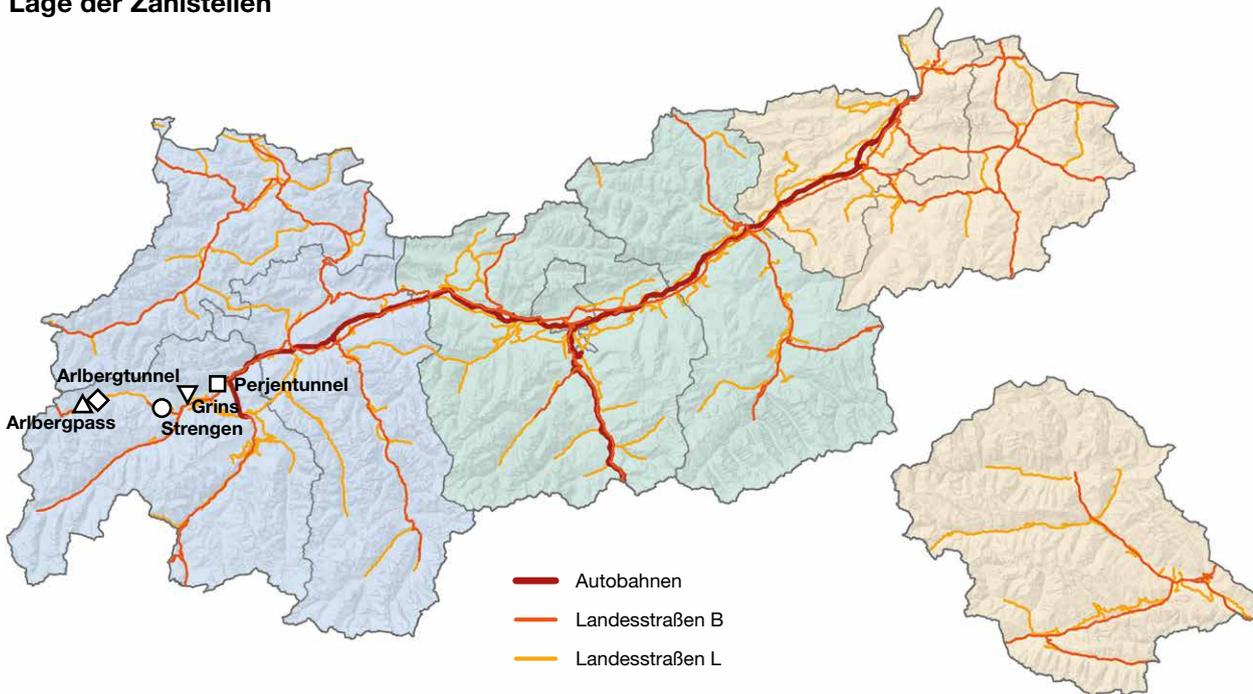


Tirol West / Kfz/24h

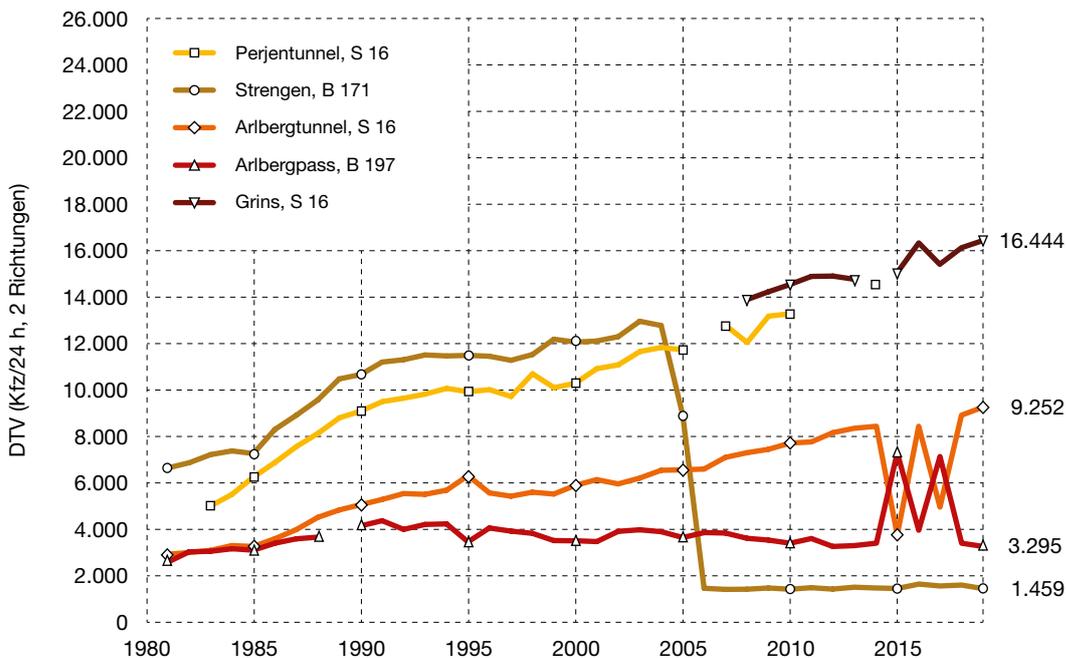
Arlberg, S 16, B 197, B 171 - Gesamtverkehr
1980 - 2019



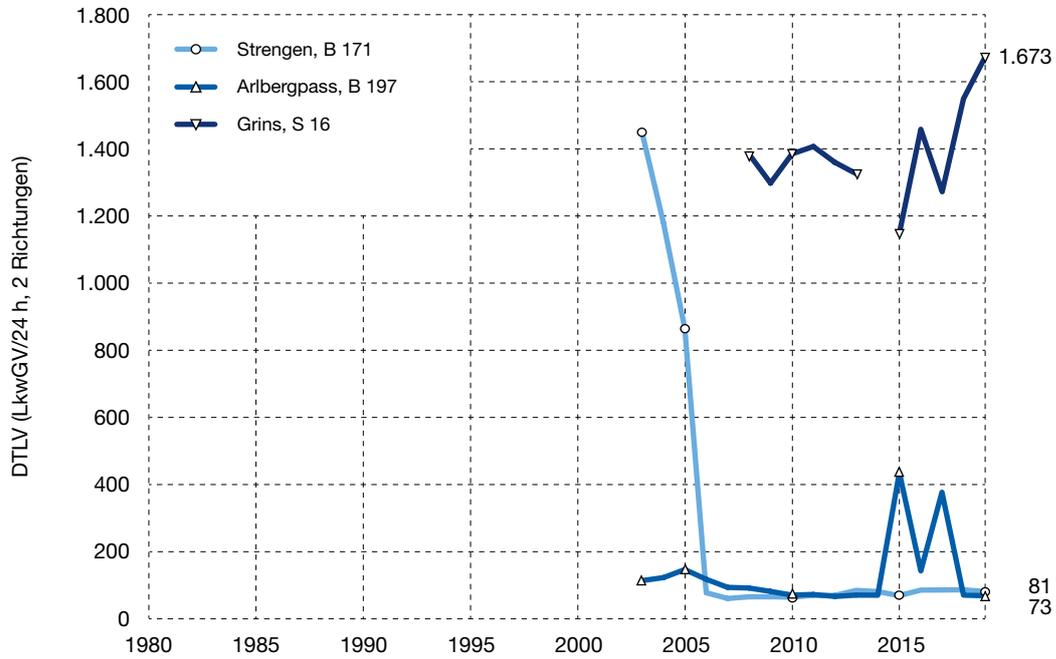
Lage der Zählstellen



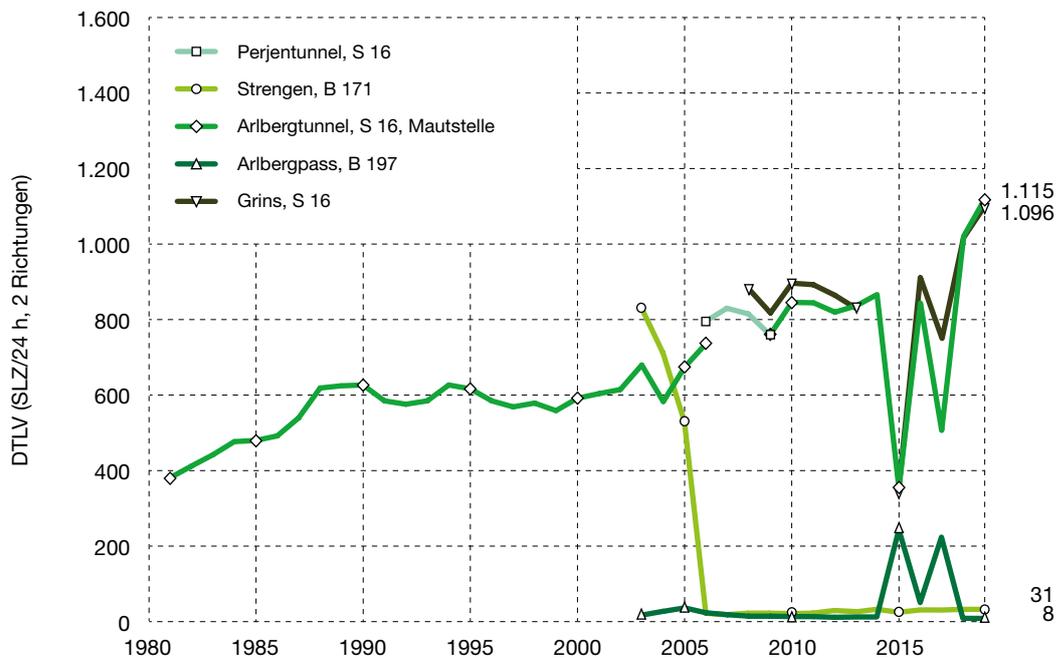
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



Tirol Mitte / Kfz/24h

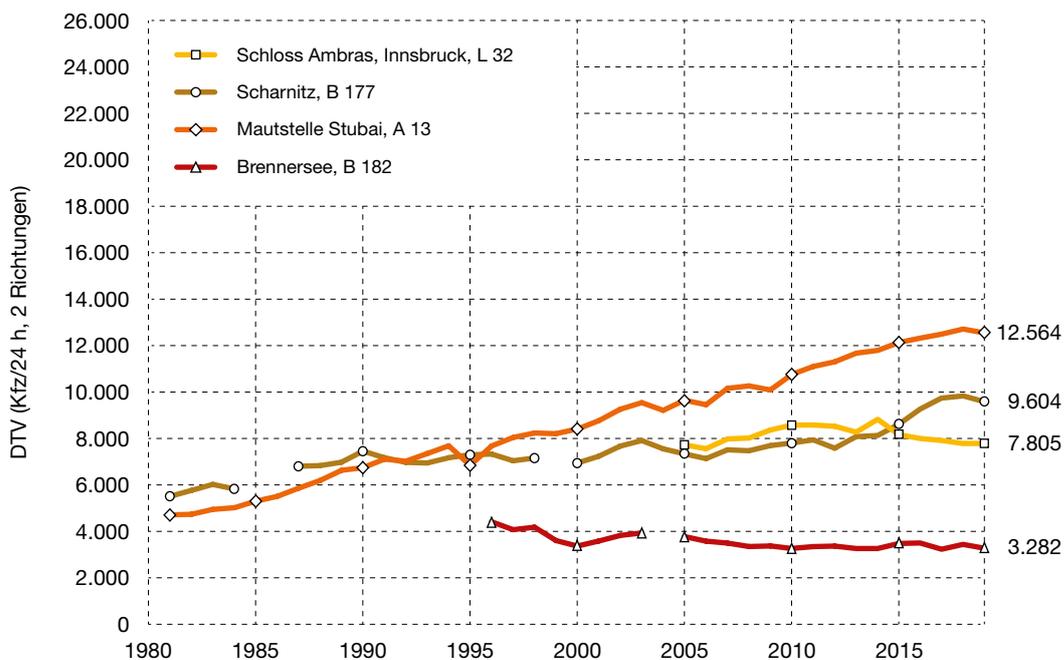
Innsbruck Land, B 177, B 182, B 183, L 32 - Gesamtverkehr
1980 - 2019



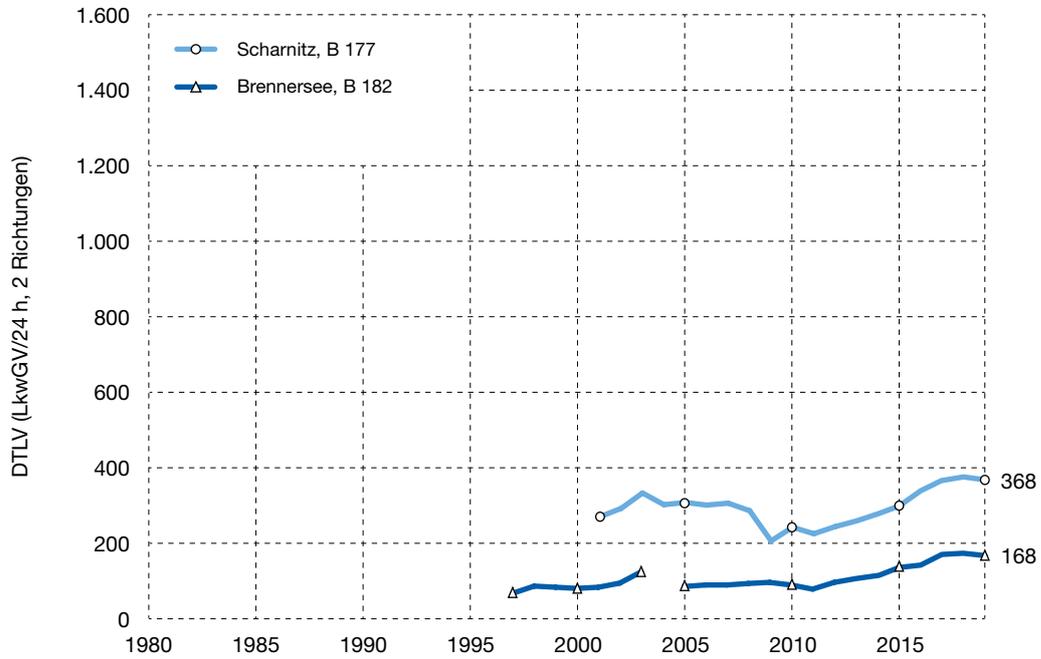
Lage der Zählstellen



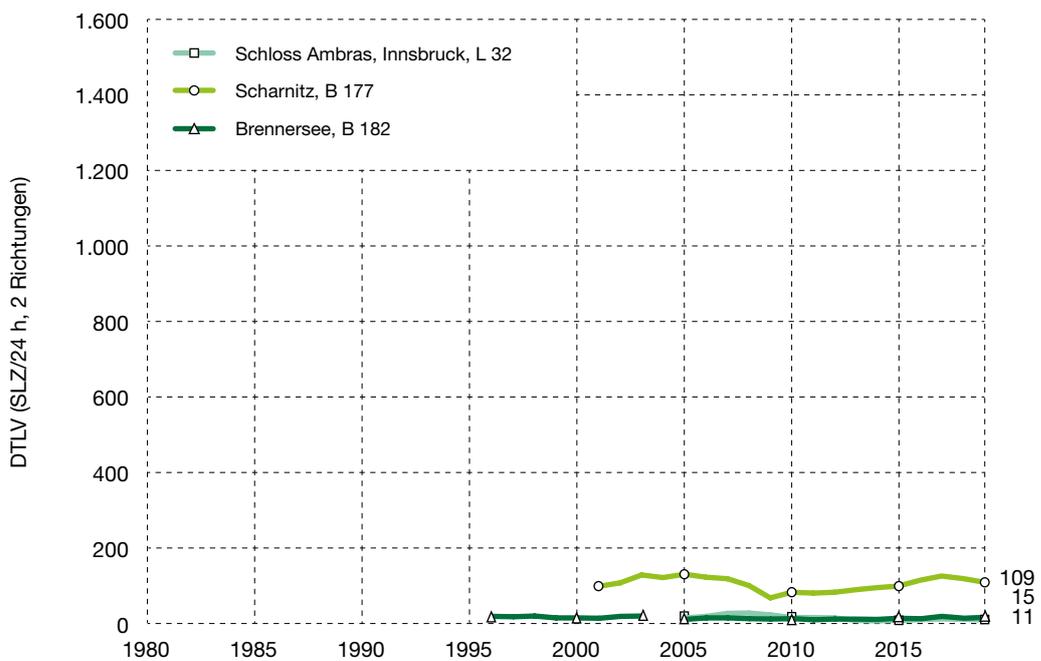
Gesamtverkehr



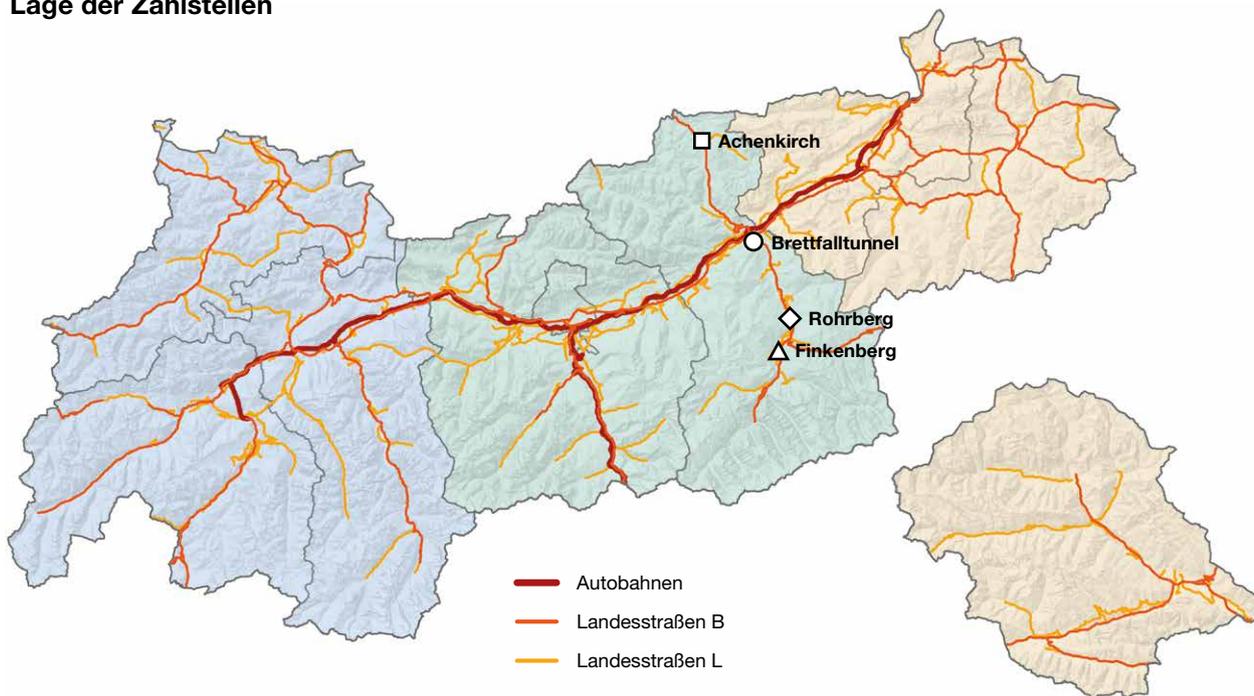
Schwerer Güterverkehr



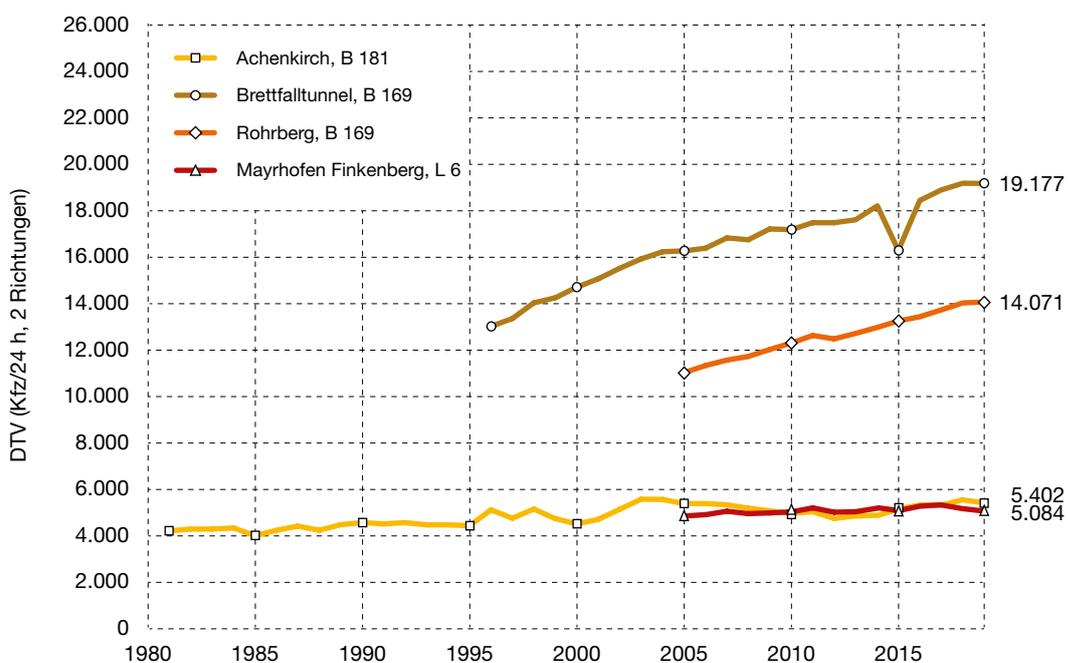
Sattel- und Lastzüge



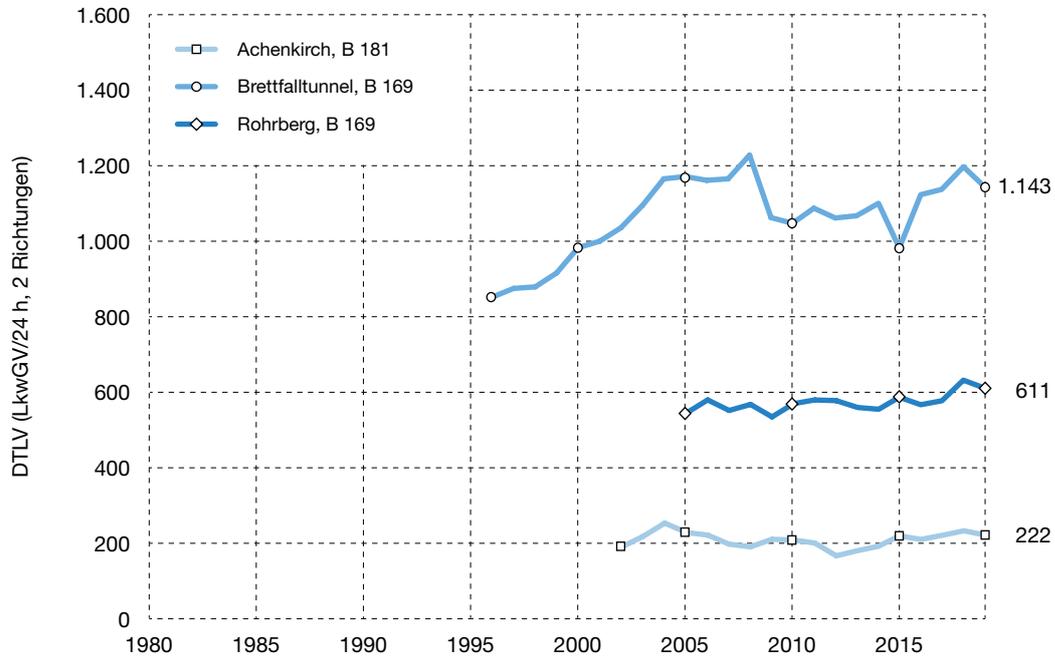
Lage der Zählstellen



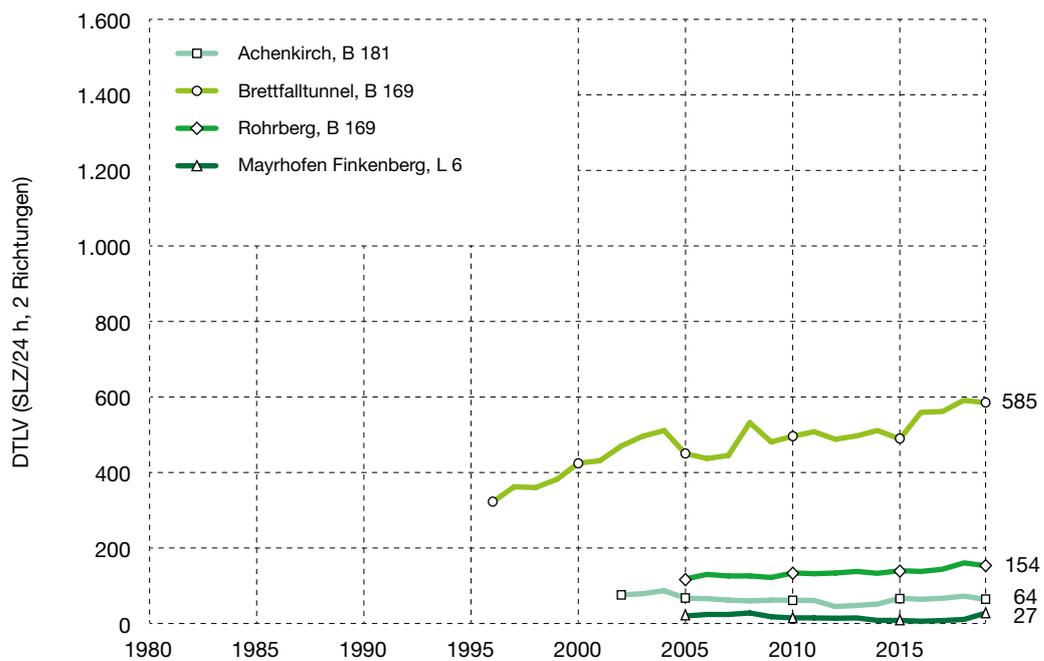
Gesamtverkehr



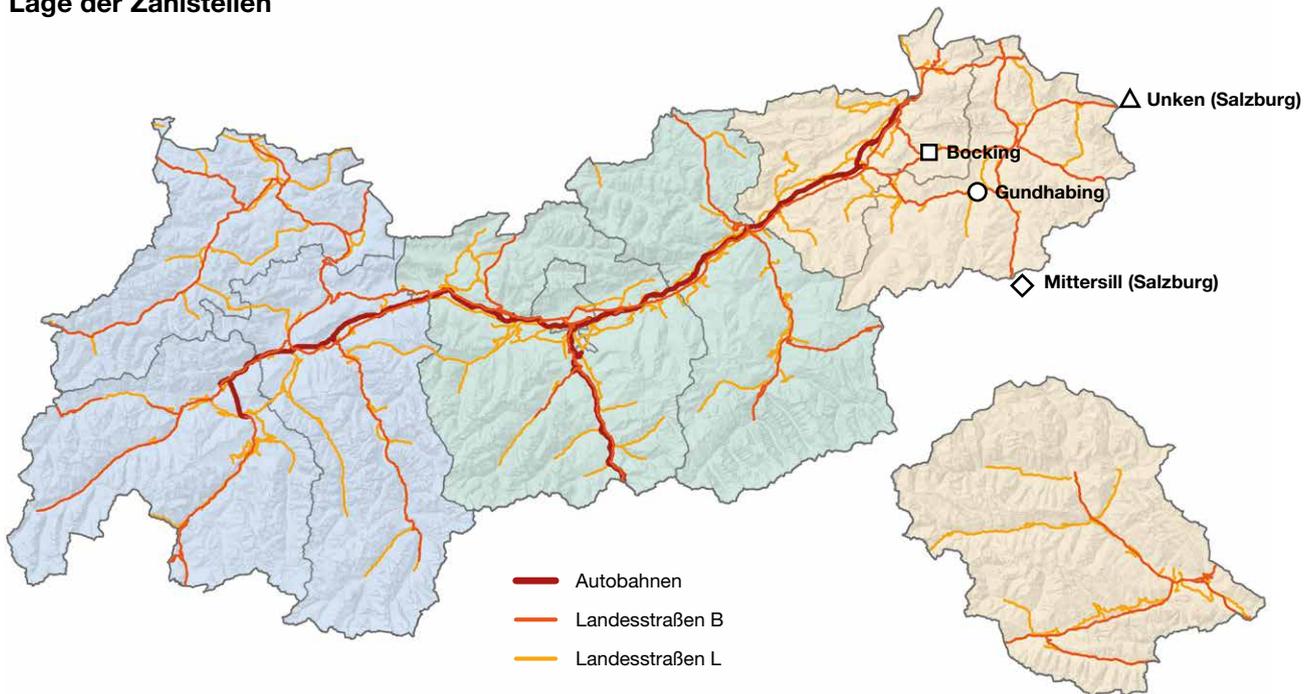
Schwerer Güterverkehr



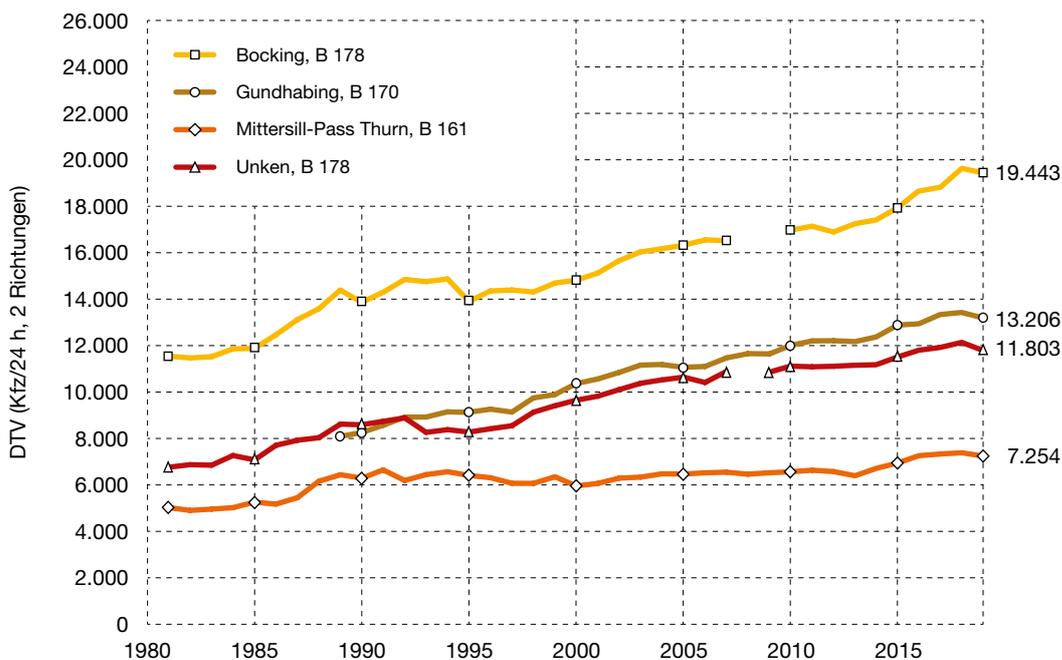
Sattel- und Lastzüge



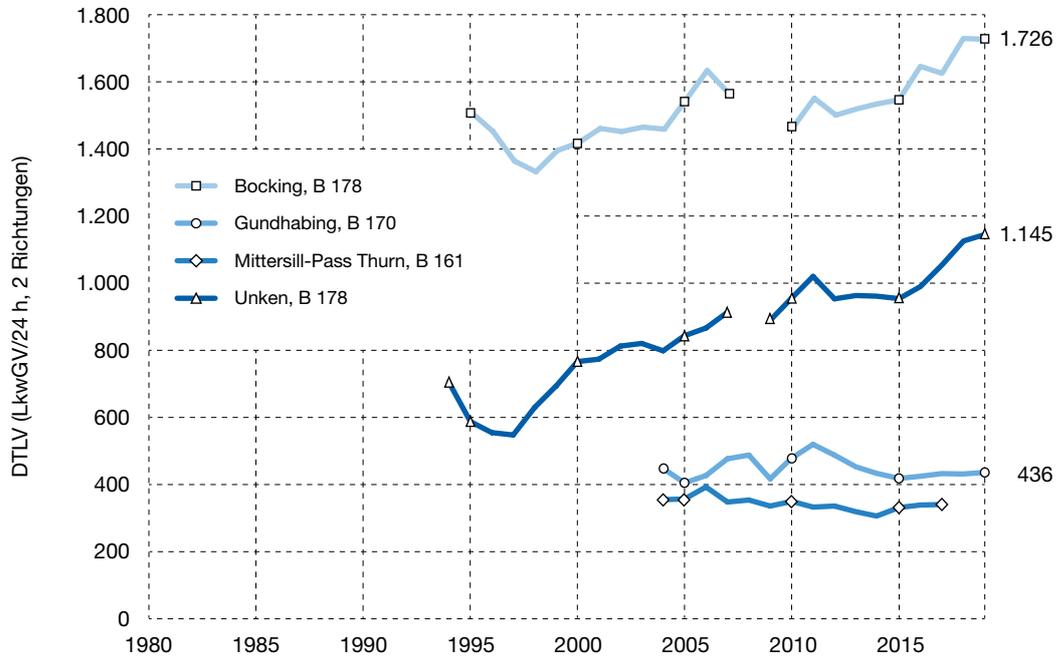
Lage der Zählstellen



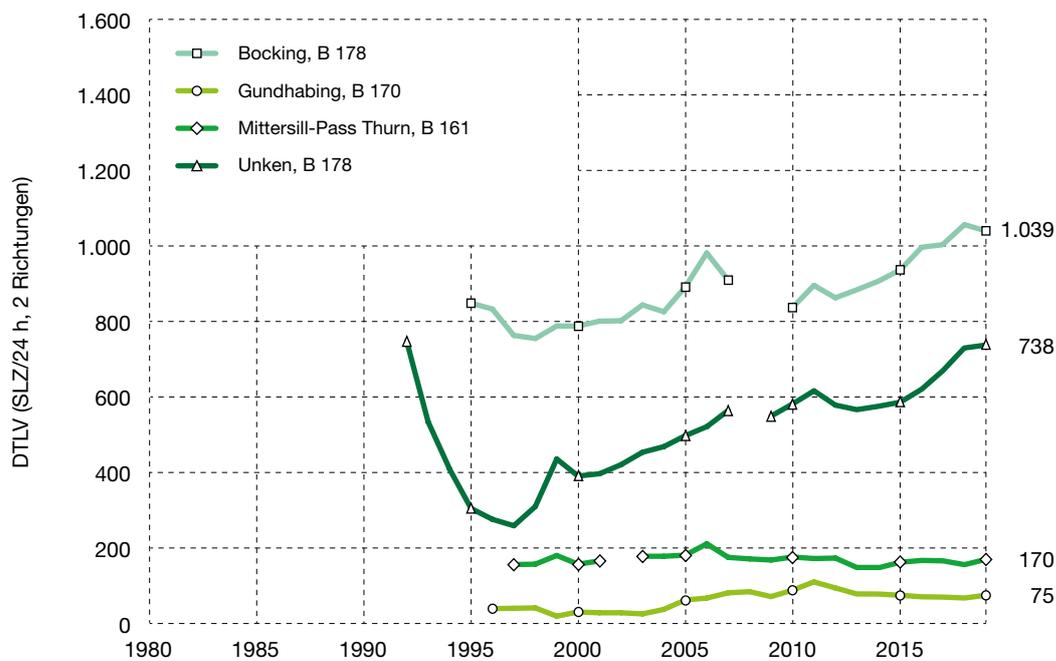
Gesamtverkehr



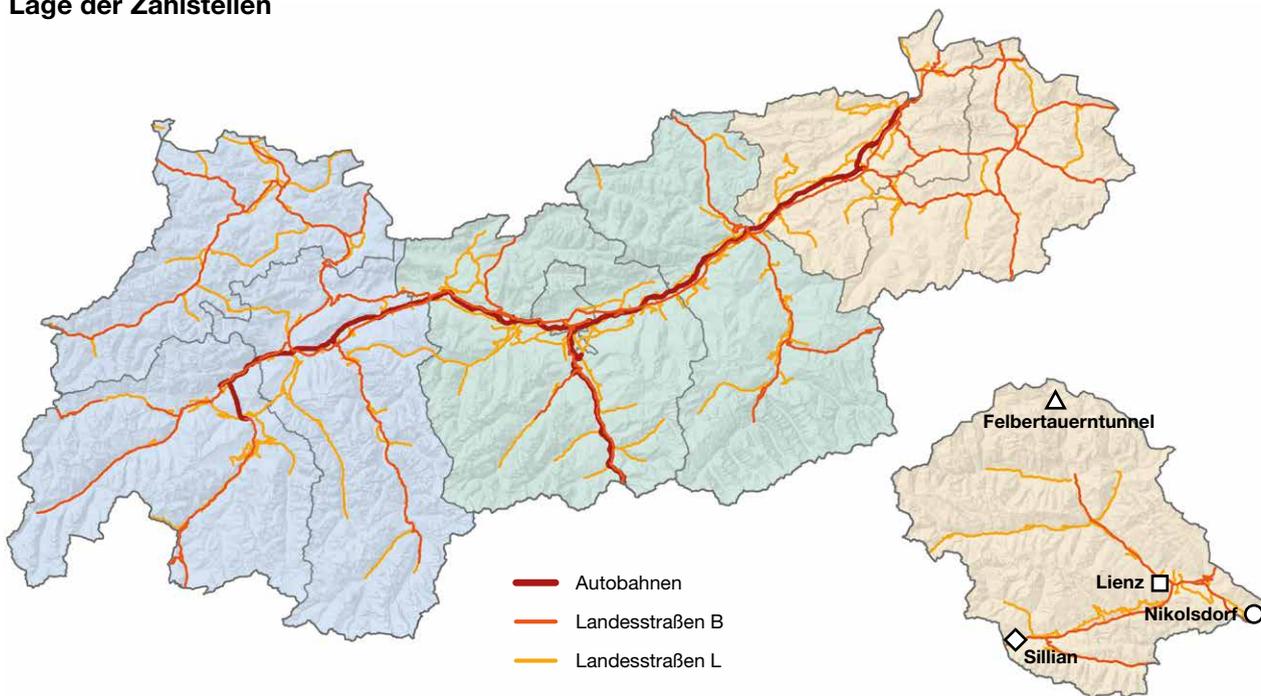
Schwerer Güterverkehr



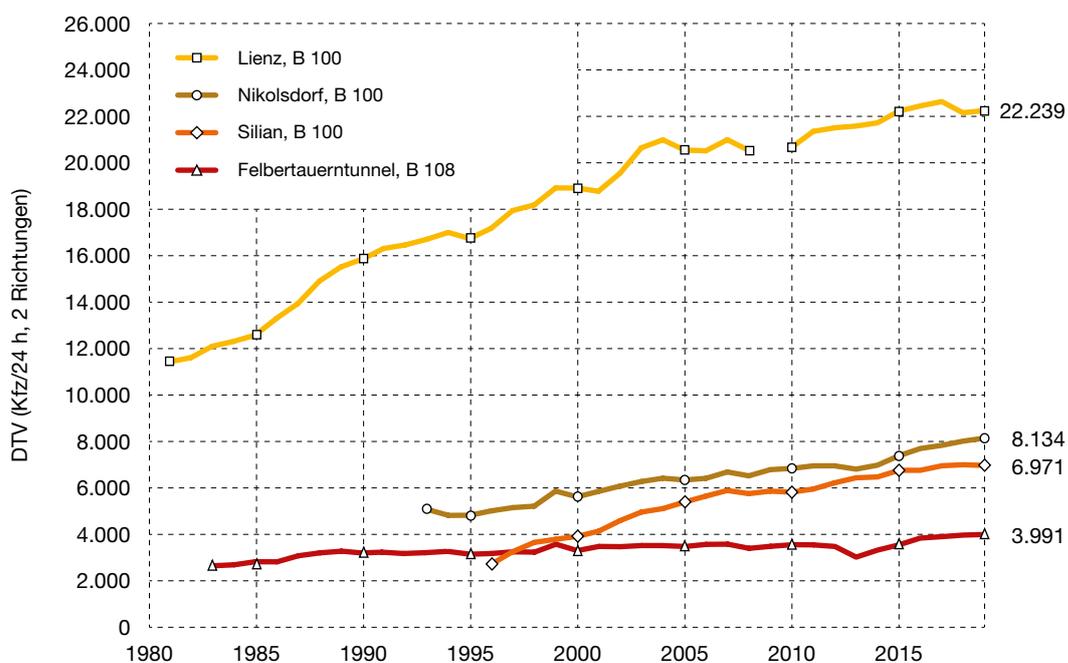
Sattel- und Lastzüge



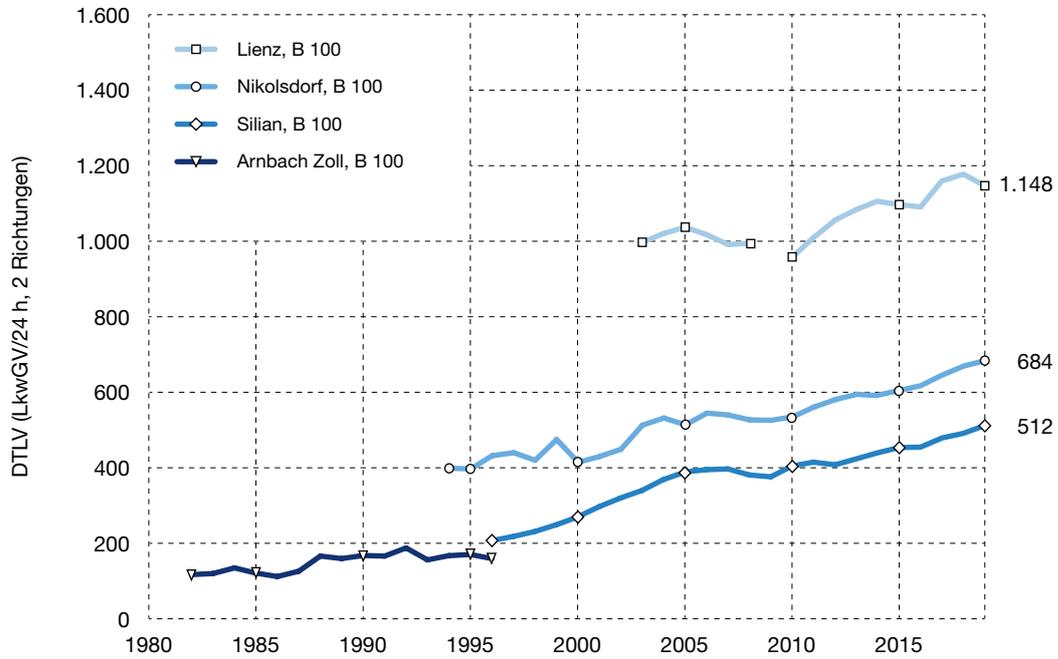
Lage der Zählstellen



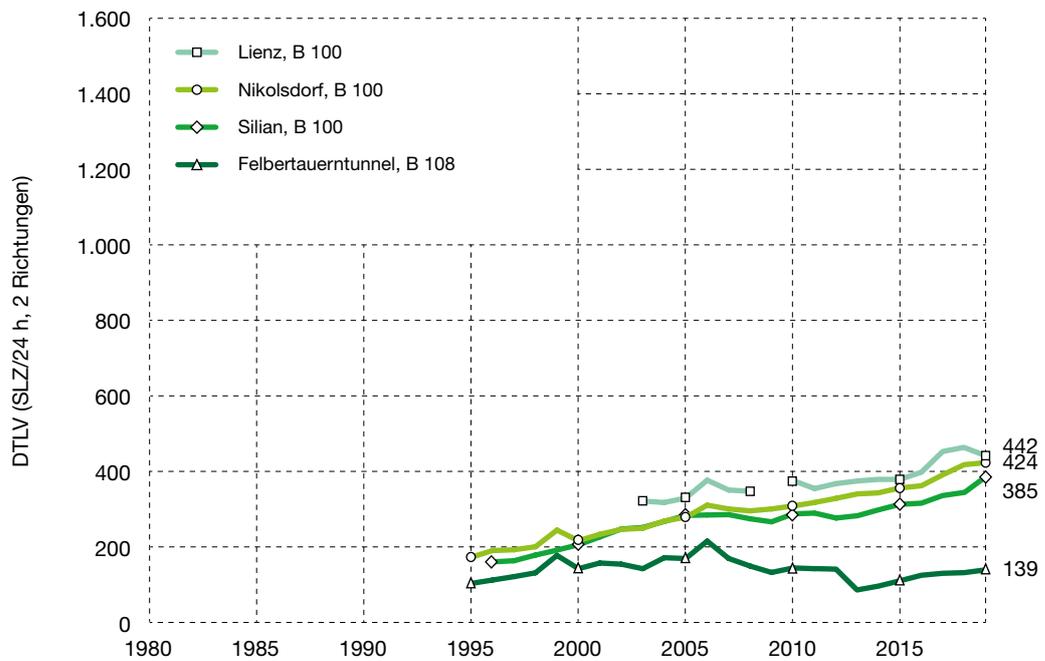
Gesamtverkehr



Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, SG Verkehrsplanung, Herrngasse 1-3, 6020 Innsbruck

Für den Inhalt verantwortlich: SG Verkehrsplanung (Leiter DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich)

Text und Daten: Stefan Kammerlander, Patrick Skonieczki, Othmar Knoflach, Florian Haidacher, Michael Bürger,

Martin Gassner, Alfred Lintner, Ekkehard Allinger-Csollich

Grafik: Christian Waha und Elke Puchleitner, Innsbruck

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

Kontakt: Amt der Tiroler Landesregierung, SG Verkehrsplanung, Herrngasse 1-3, 6020 Innsbruck,

Tel: +43 512/508-4081, Fax: +43 512/508-744085, Email: verkehrsplanung@tirol.gv.at

Verkehrsbericht 2019 im Internet:

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

Innsbruck, August 2020

Amt der Tiroler Landesregierung

Verkehr und Straße

Sachgebiet Verkehrsplanung

Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck

verkehrsplanung@tirol.gv.at

www.tirol.gv.at