

VERGLEICH DER ENTWICKLUNG DES STRASSENGÜTERVERKEHRS ÜBER DIE ALPENPÄSSE IN DER SCHWEIZ UND IN WESTÖSTERREICH 2004, 2009 UND 2014

ZUSATZAUSWERTUNG

im Auftrag des

Amtes der Tiroler Landesregierung
SG Verkehrsplanung



PLANOPTIMO Büro Dr. Köll ZT-GmbH

Lus 88, A-6103 Reith bei Seefeld

Telefon +43-5212/52635-0

Fax +43-5212/52635-5

office@planoptimo.at www.planoptimo.at



verfasst von

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll
Ingenieurkonsulent für Bauwesen

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Alexandra Lechner

Reith bei Seefeld, im Juli 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG	1
2	AUSWERTUNG	3
2.1	Lkw-Verkehrsstärken im Zeitraum 2004 – 2014.....	3
2.2	Entwicklung der Relationen über die Hauptpässe.....	7
2.3	Entwicklung der Fahrten über die Zeit 2004 – 2014.....	13
3	ZUSAMMENFASSUNG	16
	Quellenverzeichnis	18



1 AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG

In den Jahren 2004, 2009 und 2014 wurde auf Grundlage der CAFT-Daten (CAFT = Cross Alpine Freight Traffic) die Routenwahl im alpenquerenden Straßengüterverkehr auf den vier Alpenübergängen in der Schweiz (Gotthard, San Bernardino, Gr. St. Bernhard und Simplon) und auf den vier Alpenübergängen in Westösterreich (Brenner, Tauern, Felbertauern und Reschen) untersucht und Umwege ermittelt. Abbildung 1-1 zeigt die betrachteten Alpenübergänge in Westösterreich und der Schweiz.

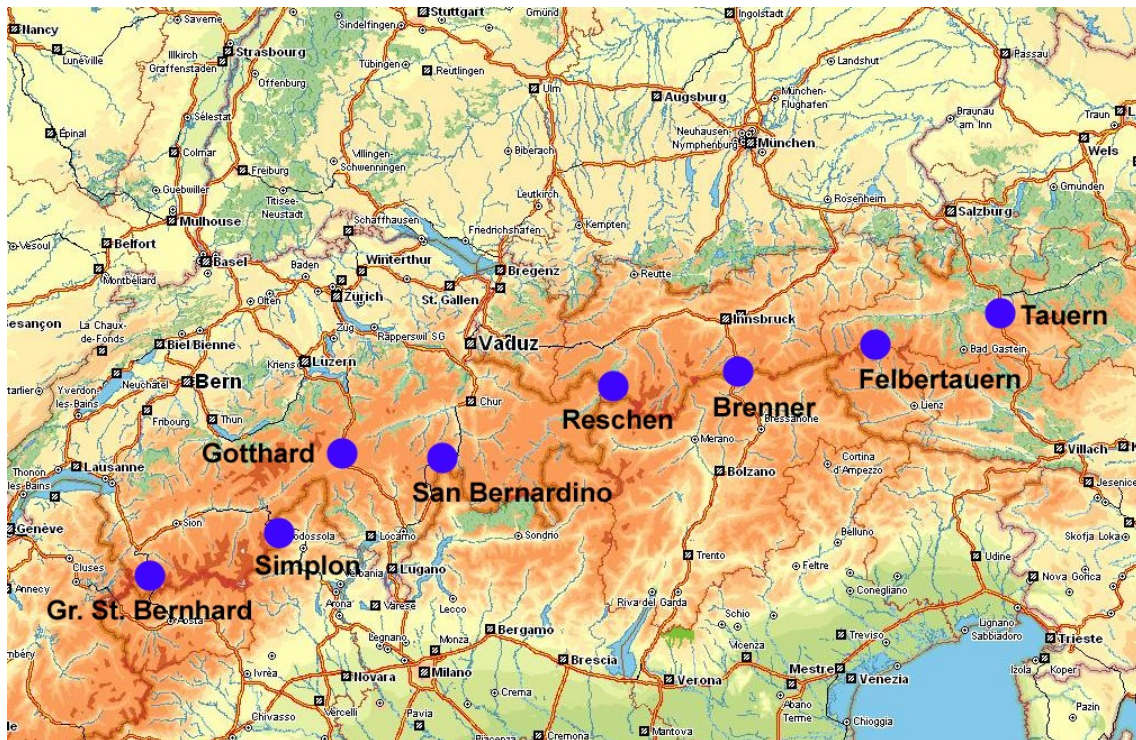


Abbildung 1-1: Betrachtete Alpenübergänge in Westösterreich und der Schweiz

Seit vielen Jahren wird eine Reduktion der Lkw-Fahrten über die Schweizer Alpenübergänge beobachtet. Zeitgleich nimmt der Lkw-Verkehr am Brenner massiv zu. Die Auswertung der CAFT-Daten zeigt aber auch eine Zunahme der Umwegfahrten über den Brenner und es liegt deshalb die Vermutung nahe, dass diese von den Schweizer Alpenübergängen verlagert werden. Im Rahmen einer externen Studie des Bundesamtes für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft [1] wurde diese Fragenstellung geprüft und folgendes festgehalten:

„Aus Sicht des Bundesrats ist der für die vergangenen Jahre beobachtete Rückgang der Zahl alpenquerender Schwerverkehrsfahrten durch die Schweiz allein durch die Verlagerung auf die



Schiene und nicht mit einer Verdrängung von Fahrten an den Brenner-Straßenübergang zu erklären.“ Die Zunahmen am Brenner sind auf andere Faktoren zurückzuführen, zu denen Nachfrageseitig **vor allem das Marktwachstum einschlägiger Relationen beiträgt**, welchen auf Schienenseite ein nicht konkurrenzfähiges Angebot gegenübersteht. [2]

Lt. [2] sind am Brenner die Relationen mit der stärksten Zunahme solche von und nach Bayern sowie Relationen zwischen Osteuropa und Italien. Diese Zunahmen sind lt. [2] eng mit der dynamischen Entwicklung des nationalen bzw. regionalen BIP dieser Regionen bzw. Staaten verknüpft. Folglich sind die Zunahmen an Lkw-Fahrten über den Brenner unter anderem dem wachsenden Verkehr auf den Relationen zwischen Osteuropa und Italien geschuldet.

Nun gilt es diese Feststellung mithilfe der CAFT-Daten der Jahre 2004, 2009 und 2014 im Zuge dieser Zusatzauswertung zu überprüfen.



2 AUSWERTUNG

2.1 Lkw-Verkehrsstärken im Zeitraum 2004 – 2014

Zunächst werden wie in [2] der Brenner allen Schweizer Alpenübergängen gegenübergestellt. (Hinzuweisen ist darauf, dass die Brennerdaten in [2] mit den Daten in [3] und anderen Veröffentlichungen nicht übereinstimmen). Die Entwicklung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs in der Schweiz (alle vier Alpenübergänge) ist gegenüber dem Brenner gegenläufig (Abbildung 2-1): Die Fahrtenanzahl durch die Schweiz zeigt seit 2004 einen kontinuierlichen Rückgang (-18% von 2004 bis 2014). Demgegenüber steht ein Wachstum der Fahrten über den Brenner mit einem Rückgang im Jahr 2009 aufgrund dem wirtschaftlichen Einbruch im Herbst 2008 (+7% von 2004 bis 2014).

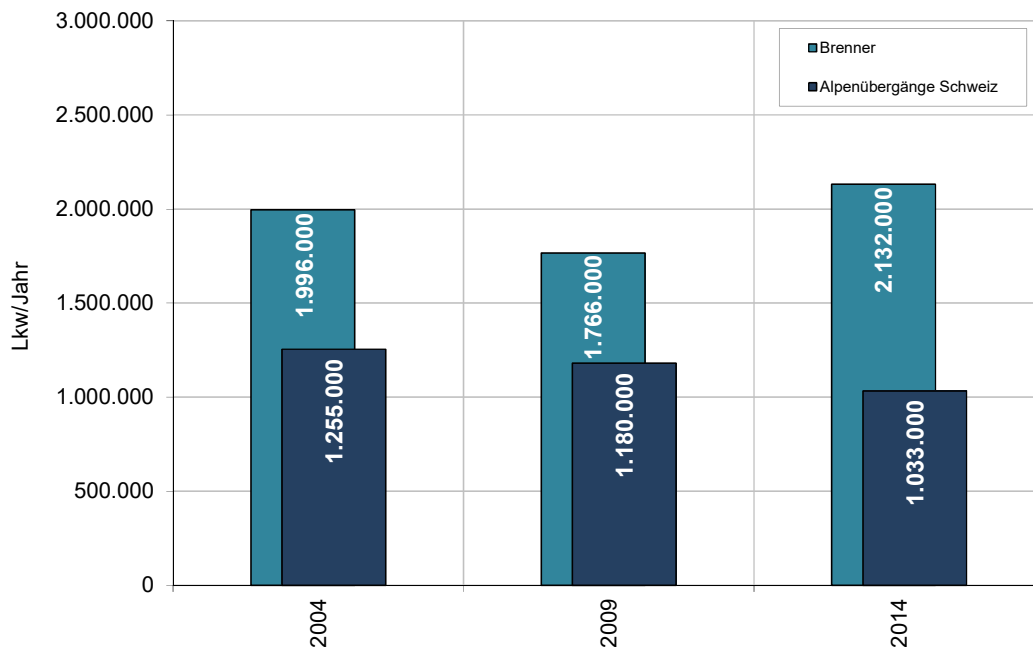


Abbildung 2-1: Entwicklung der Fahrten am Brenner und an den Schweizer Alpenübergängen in den Jahren 2004, 2009 und 2014

Vergleicht man die Entwicklung seit 2004 in absoluten Zahlen, so zeigt sich auf der Schweizer Seite ein Rückgang von 223.000 Fahrten mit der größten Reduktion am Gotthard mit 211.000 Fahrten. Hingegen nahm die Fahrtenzahl am Brenner im gleichen Zeitraum um 136.000 Fahrten zu.

Betrachtet man die Entwicklung zwischen 2009 und 2014 zeigt die gegenläufige Entwicklung noch ein stärkeres Ausmaß. Auf der Schweizer Seite ist ein Rückgang von 148.000 Fahrten und am Brenner eine Zunahme von 366.000 Fahrten ersichtlich (Tabelle 2-1).

Nachdem Binnen- und Quell-Zielfahrten kaum verlagerbar sind, ist vor allem die Entwicklung der Transitfahrten von Interesse. Beim Transit liegt die Reduktion über die Schweizer Übergänge zwischen 2004 und 2014 bei -202.000 Lkw-Fahrten. Dem gegenüber stehen +33.000 Transitfahrten über den Brenner.

Alpenübergang	2004	2009	+/- 2004-2009	2014	+/- 2009-2014	+/- 2004-2014
	[Lkw/Jahr]	[Lkw/Jahr]	[%]	[Lkw/Jahr]	[%]	[%]
Tauern	941.000	929.000	-1,3%	1.064.000	+14,5%	+13,1%
Felbertauern	82.000	61.000	-25,6%	47.000	-23,0%	-42,7%
Brenner	1.996.000	1.766.000	-11,5%	2.132.000	+20,7%	+6,8%
Reschen	135.000	97.000	-28,1%	113.000	+16,5%	-16,3%
San Bernardino	154.000	166.000	+7,8%	151.000	-9,0%	-1,9%
Gotthard	969.000	900.000	-7,1%	758.000	-15,8%	-21,8%
Gr. St. Bernhard	65.000	46.000	-29,2%	46.000	+/-0,0	-29,2%
Simplon	67.000	68.000	+1,5%	77.000	+13,2%	+14,9%
Summe	4.409.000	4.033.000	-8,5%	4.388.000	+8,8%	-0,5%

Tabelle 2-1: Lkw-Verkehrsstärken an den Alpenübergängen in Westösterreich und der Schweiz zwischen 2004 und 2014

Stellt man alle Alpenübergänge in Westösterreich allen Schweizer Alpenübergängen gegenüber, so ergibt sich zwischen 2004 und 2014 in Westösterreich ein Zuwachs von 202.000 Lkw-Fahrten (mit einem Plus am Brenner und Tauern und einer Abnahme am Reschen und Felbertauern) und in der Schweiz die bereits genannten -223.000 Lkw-Fahrten (Tabelle 2-1).

Bei der Entwicklung der Fahrten mit „mindestens 60 km längere Strecke“ zeigt sich auf der Brennerroute ein konstanter Anteil am Gesamtverkehr zwischen 2004 und 2014 mit einem Einbruch 2009 (Abbildung 2-2). In absoluten Zahlen nahmen die Fahrten nach dem Kriterium 60 km längere Strecke am Brenner um knapp 35.000 und am Tauern um 30.000 Lkw zu (Abbildung 2-3).

Bei der Grenze 120 km ist hingegen ein deutlicher Zuwachs am Brenner von knapp 4% zwischen 2004 und 2014 zu verzeichnen (Abbildung 2-4). Dies entspricht einem absoluten Zuwachs von 100.000 Lkw-Fahrten (Abbildung 2-5).



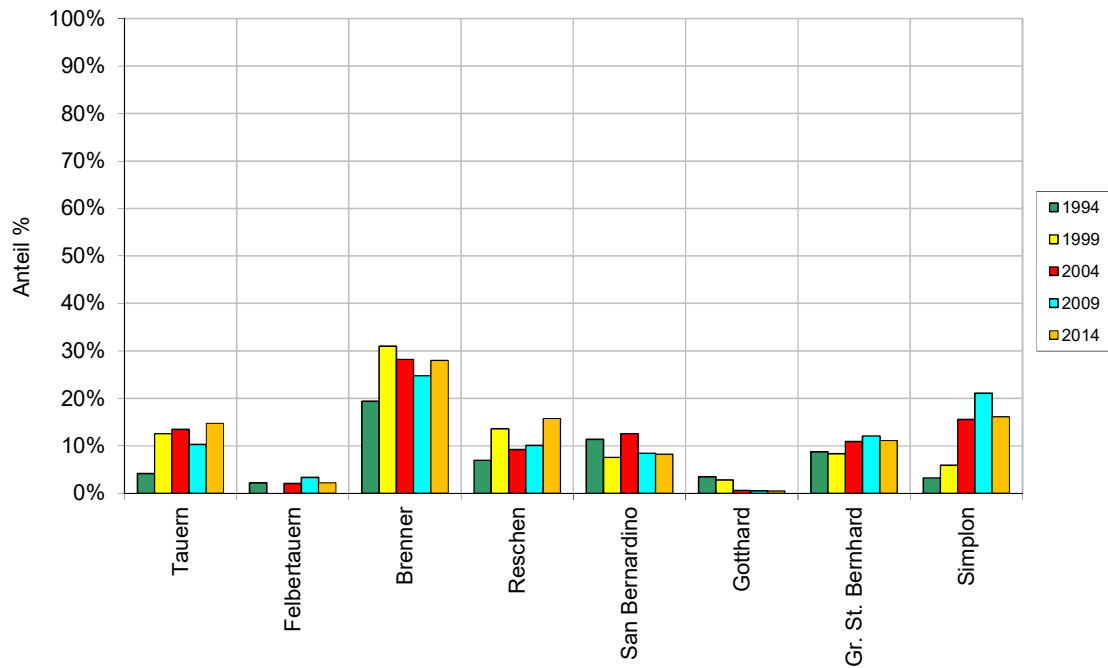


Abbildung 2-2: Entwicklung des Anteils der Alternativrouten mit einer um mindestens 60 km kürzeren Streckenlänge über den Brenner oder den Gotthard

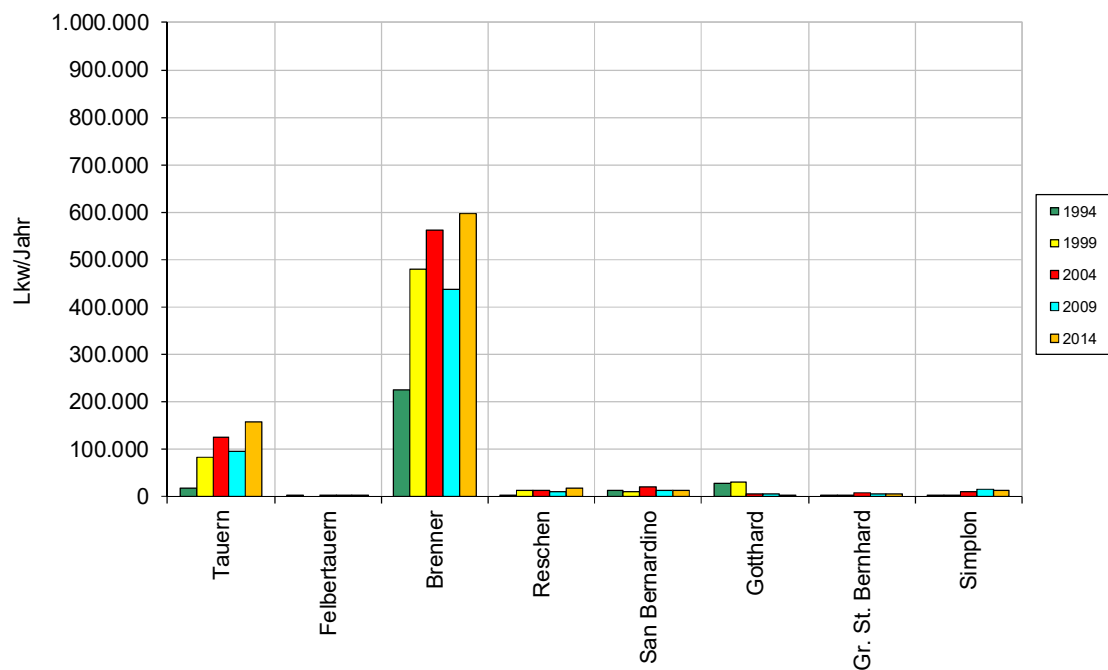


Abbildung 2-3: Entwicklung der Anzahl der Alternativrouten mit einer um mindestens 60 km kürzeren Streckenlänge über den Brenner oder den Gotthard



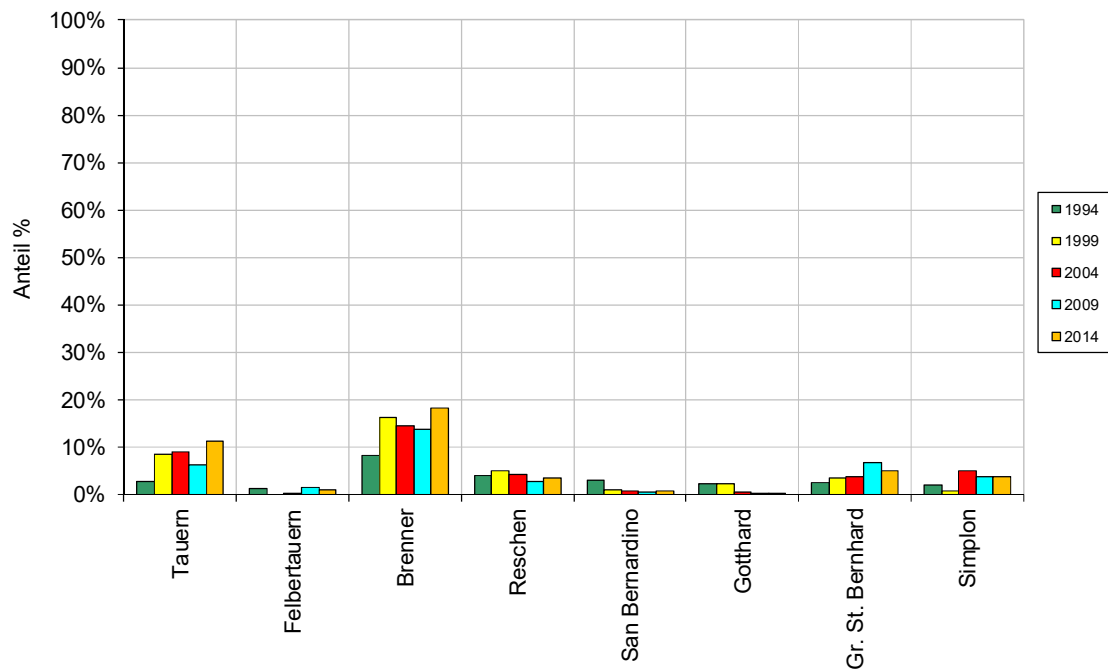


Abbildung 2-4: Entwicklung des Anteils der Alternativrouten mit einer um mindestens 120 km kürzeren Streckenlänge über den Brenner oder den Gotthard

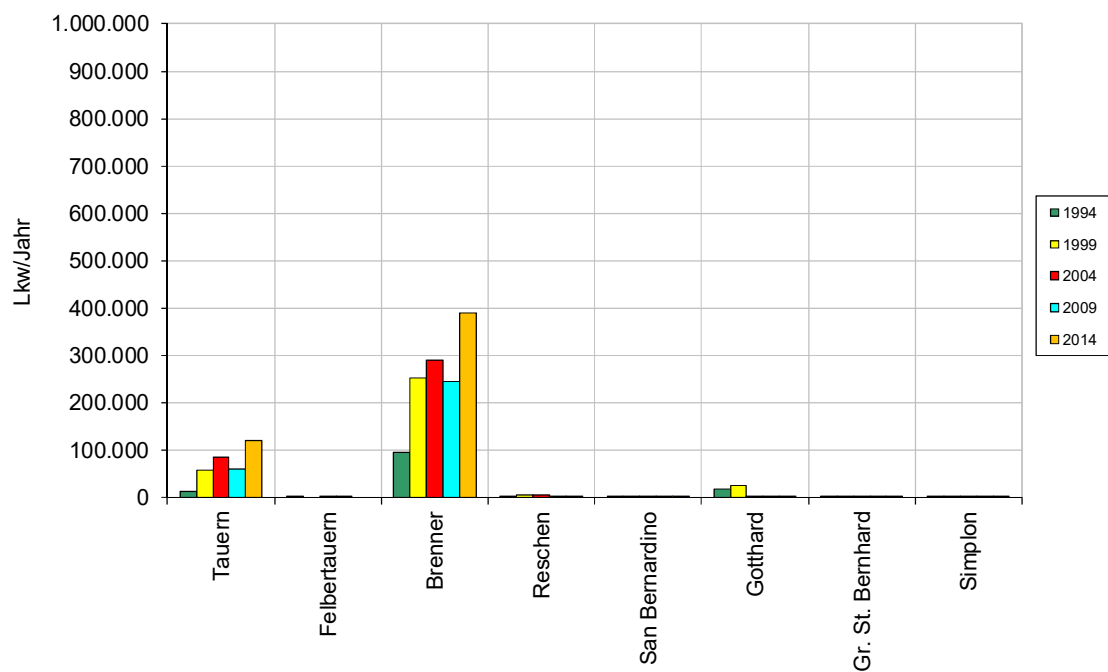


Abbildung 2-5: Entwicklung der Anzahl der Alternativrouten mit einer um mindestens 120 km kürzeren Streckenlänge über den Brenner oder den Gotthard



2.2 Entwicklung der Relationen über die Hauptpässe

Um den möglichen Zusammenhang zwischen dem Rückgang der Lkw-Fahrten an den Schweizer Alpenübergängen und der Zunahme an Lkw-Fahrten über dem Brenner zu untersuchen, werden die Hauptrelationen über die Hauptpässe untersucht. Als Hauptpässe werden jene vier Alpenübergänge bezeichnet, die in den letzten Jahren die meisten Lkw-Fahrten verzeichneten:

- Brenner
- Tauern
- Gotthard
- San Bernardino

Die nachfolgende Abbildung 2-6 stellt die Fahrten der zwanzig am stärksten frequentierten Relationen von/nach Italien über den Brenner für alle drei Auswertungsjahre dar (Summe Quell-/Zielverkehr). Am Brenner ist die Relation Deutschland – Italien mit 1.173.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2004, 1.009.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2009 und 1.201.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2014 weitaus am stärksten nachgefragt und macht ca. 60% der gesamten Brennerfahrten 2014 aus. Die Relation Österreich – Italien entspricht etwa 15% der gesamten Brennerfahrten 2014, ist jedoch irrelevant für die Untersuchung, da kein Umwegpotenzial vorhanden ist. Es folgen Relationen von/nach Niederlande, Tschechien, Polen und Belgien, die zusammen weitere 15% aller Brennerfahrten ausmachen.

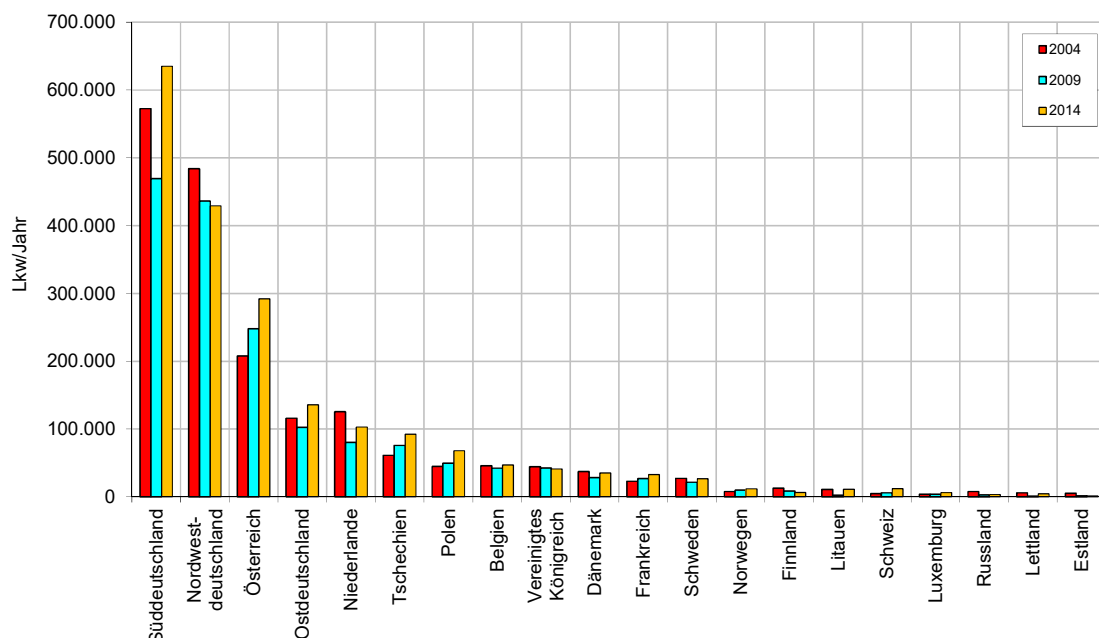


Abbildung 2-6: Top 20 Relationen von/nach Italien am Brenner 2004, 2009 und 2014



Am Brenner sind die Relationen mit der stärksten Zunahme im Zeitraum von 2004 bis 2014 solche von/nach Süddeutschland (Bayern), von/nach Österreich sowie Relationen zwischen Osteuropa und Italien.

Abbildung 2-7 zeigt die Top 20 Relationen von/nach Italien am Tauern der Jahre 2004, 2009 und 2014 (Summe Quell-/Zielverkehr). Am Tauern ist die Relation Deutschland – Italien mit 136.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2004, 138.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2009 und 162.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2014 am stärksten nachgefragt und macht ca. 50% der gesamten Tauernfahrten 2014 aus. Die Relation Österreich – Italien entspricht etwa 25% der gesamten Tauernfahrten 2014. Es folgen Relationen von/nach Tschechien, Vereinigtes Königreich, Niederlande, Frankreich und Belgien, die zusammen weitere 22% aller Tauernfahrten 2014 ausmachen.

Während die Fahrten am Tauern mit der Relation Österreich – Italien eine starke Abnahme im Zeitraum von 2004 bis 2014 verzeichneten (-25.000 Lkw-Fahrten), legten die Fahrten mit der Relation Süddeutschland (Bayern) – Italien stark zu (+23.000 Lkw-Fahrten).

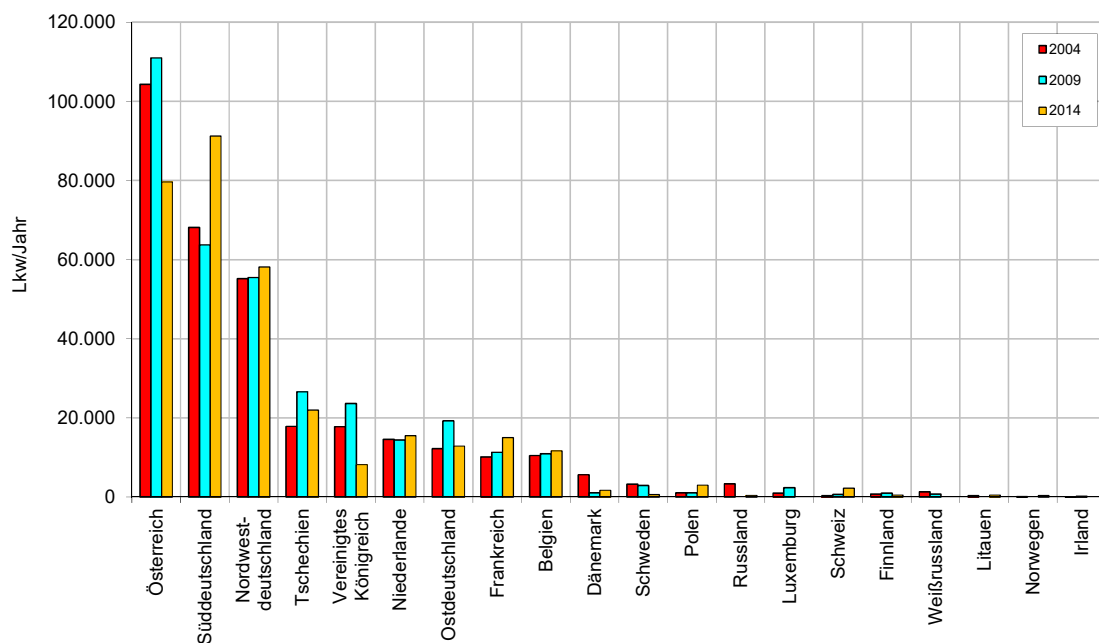


Abbildung 2-7: Top 20 Relationen von/nach Italien am Tauern 2004, 2009 und 2014

Abbildung 2-8 zeigt die Top 20 Relationen von/nach Italien am Gotthard der Jahre 2004, 2009 und 2014 (Summe Quell-/Zielverkehr). Am Gotthard ist die Relation Schweiz – Italien mit 192.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2004, 127.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2009 und 153.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2014 am stärksten nachgefragt und macht ca. 28% der gesamten Gotthardfahrten 2014 aus. Die Relation Deutschland – Italien entspricht etwa 27% der gesamten Gotthardfahrten 2014. Es folgen Relationen von/nach Frankreich, Belgien, Niederlande und Verei-



nigtes Königreich, die zusammen weitere 43% aller Gotthardfahrten 2014 ausmachen. Auf allen der Top 20 Relationen von/nach Italien am Gotthard wurden zwischen 2004 und 2014 Abnahmen verzeichnet. Die größten Abnahmen mit knapp 40.000 Lkw-Fahrten innerhalb dieser zehn Jahre treten auf den Relationen von/nach Schweiz, Nordwestdeutschland und Frankreich auf.

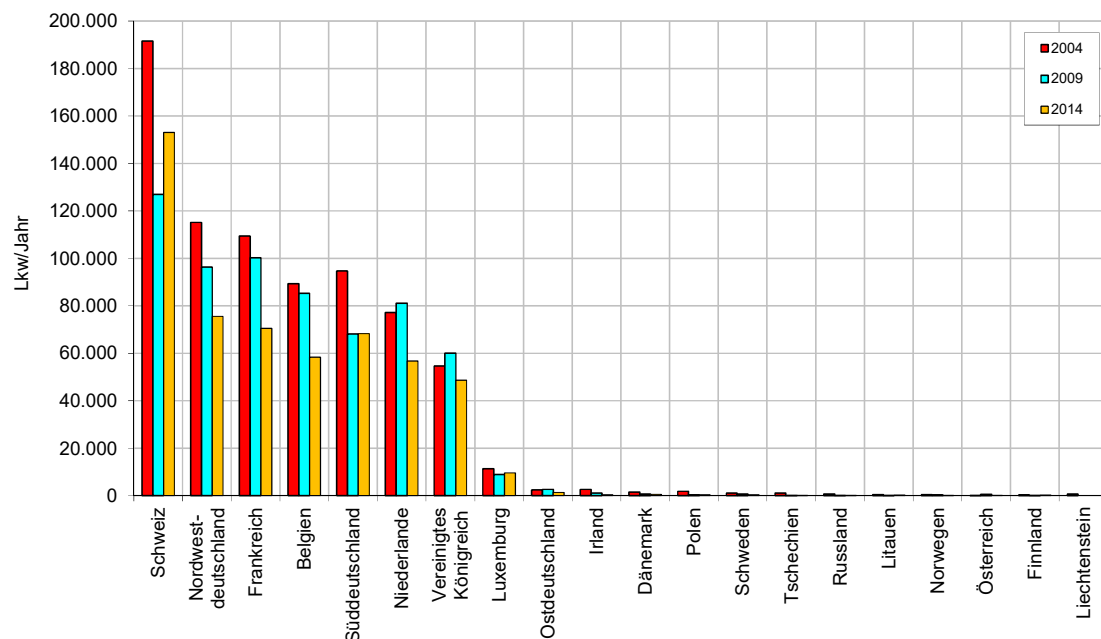


Abbildung 2-8: Top 20 Relationen von/nach Italien am Gotthard 2004, 2009 und 2014

In der Abbildung 2-9 sind die Top 20 Relationen von/nach Italien am San Bernardino der Jahre 2004, 2009 und 2014 dargestellt. Am San Bernardino ist die Relation Deutschland – Italien (insbesondere Süddeutschland – Italien) mit 56.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2004, 68.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2009 und 62.000 Lkw-Fahrten im Jahr 2014 am stärksten vertreten und macht einen Anteil von 59% aller am San Bernardino im Jahr 2014 aufgetretenen Lkw-Fahrten aus. Es folgen Relationen von/nach Schweiz (ca. 29% aller Fahrten am San Bernardino 2014) und von/nach Österreich (ca. 6% aller Fahrten am San Bernardino 2014).



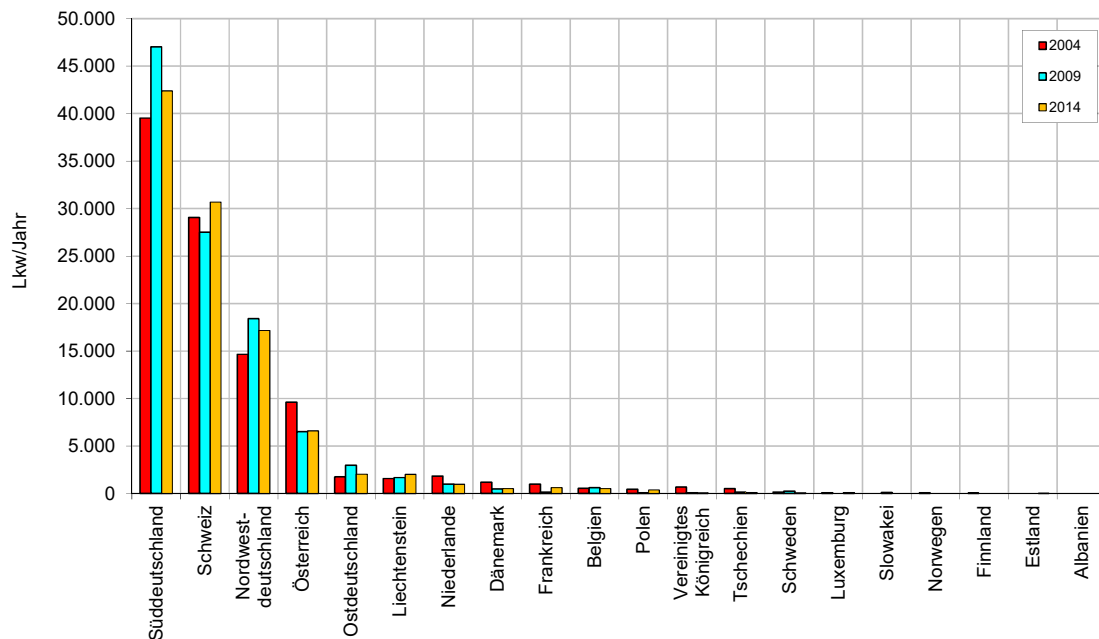


Abbildung 2-9: Top 20 Relationen von/nach Italien am San Bernardino 2004, 2009 und 2014

Nachdem die Top 20 Relationen aller vier Hauptpässe analysiert wurden, wird nun nochmals auf vier wichtigen Relationen von/nach Italien eingegangen: Süddeutschland – Italien, Ostdeutschland – Italien, Tschechien – Italien und Polen – Italien.

In der Tabelle 2-2 werden diese vier Relationen auf allen vier Hauptpässen in absoluten Werten dargestellt. Auf der Relation von/nach Süddeutschland ergibt sich im Zeitraum 2004 bis 2014 ein Anstieg von +85.000 Lkw-Fahrten auf den zwei österreichischen Alpenübergängen. Gleichzeitig wurde im selben Zeitraum eine Abnahme von -25.000 Lkw-Fahrten auf den Schweizer Alpenübergängen festgestellt. Neben einem gesamten **Plus von 60.000 Fahrten** steigt der Anteil über die österreichischen Alpenübergänge um 4 Prozentpunkte (Abbildung 2-10). Abgesehen vom Marktwachstum sind hier zusätzliche Routenverschiebungen wahrscheinlich.

Auf den Relationen von /nach Ostdeutschland, Tschechien und Polen wurden Zunahmen von +21.000 bis +35.000 Lkw-Fahrten über Österreich und Abnahmen von -1.000 bis -2.000 Lkw-Fahrten über die Schweiz bei sehr niedrigen Ausgangszahlen erhoben. Dies zeigt, dass auf den Relationen zwischen Osteuropa und Italien die Schweizer Alpenübergänge keine wesentliche Rolle spielen, da der direkte Weg über Tauern und Brenner führt. **Rund 80.000 zusätzlichen Fahrten** seit 2004 stehen somit nicht mit Verdrängungseffekten in Zusammenhang, sondern mit dem Marktwachstum zwischen Osteuropa und Italien.



Alpenübergang	Süddeutschland - Italien			Ostdeutschland - Italien			Tschechien - Italien			Polen - Italien		
	2004	2009	2014	2004	2009	2014	2004	2009	2014	2004	2009	2014
Brenner	573.000	470.000	635.000	116.000	103.000	136.000	61.000	76.000	92.000	45.000	50.000	68.000
Tauern	68.000	64.000	91.000	12.000	19.000	13.000	18.000	27.000	22.000	1.000	1.000	3.000
Gotthard	95.000	68.000	68.000	2.000	3.000	1.000	1.000	0	0	2.000	0	0
San Bernardino	40.000	47.000	42.000	2.000	3.000	2.000	1.000	0	0	0	0	0
Summe Österreich	641.000	534.000	726.000	128.000	122.000	149.000	79.000	103.000	114.000	46.000	51.000	71.000
Summe Schweiz	135.000	115.000	110.000	4.000	6.000	3.000	2.000	0	0	2.000	0	0
Veränderung Österreich 2004-2014	85.000			21.000			35.000			25.000		
Veränderung Schweiz 2004-2014	-25.000			-1.000			-2.000			-2.000		

Tabelle 2-2: Lkw-Fahrten über die 4 Hauptpässe auf vier relevanten Relationen von/nach Italien 2004, 2009 und 2014

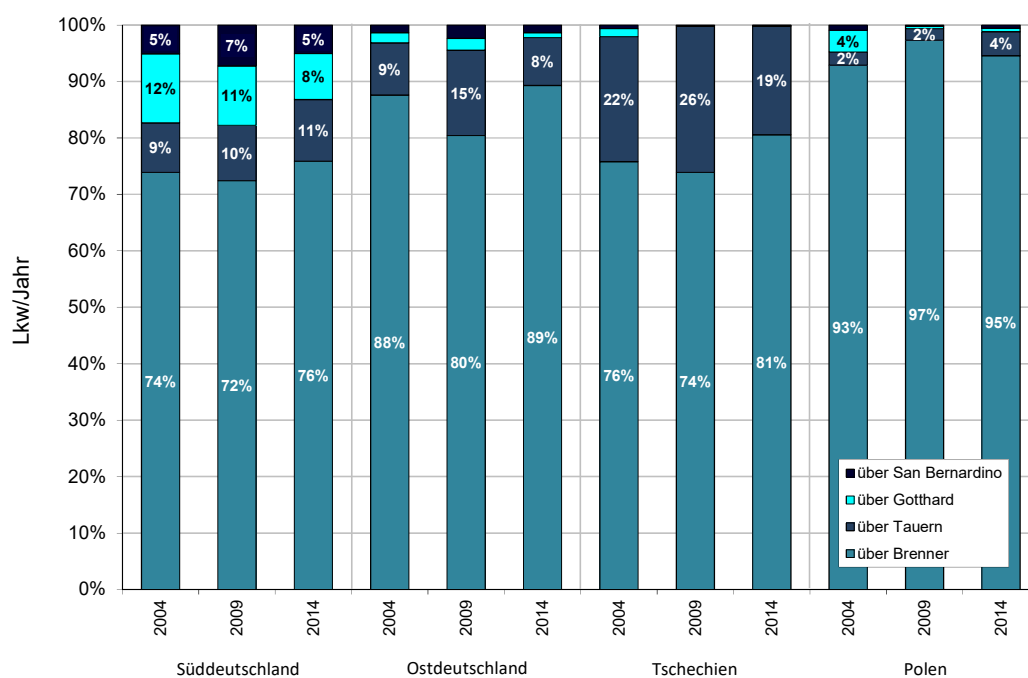


Abbildung 2-10: Anteil Lkw-Fahrten über die 4 Hauptpässe auf vier relevanten Relationen von/nach Italien 2004, 2009 und 2014



Mit weiteren **60.000 Fahrten nahm die Relation Österreich – Italien** zu, hier sind ebenfalls Verdrängungseffekte auszuschließen.

Abbildung 2-11 gibt einen Hinweis auf weitere Routenveränderungen in den Relationen. Die dunkelblauen Säulen stellen die Veränderungen der zwei österreichischen Alpenübergänge (Brenner und Tauern) dar, während die hellblauen Säulen die Veränderungen der zwei Schweizer Alpenübergänge (Gotthard und San Bernardino) repräsentieren.

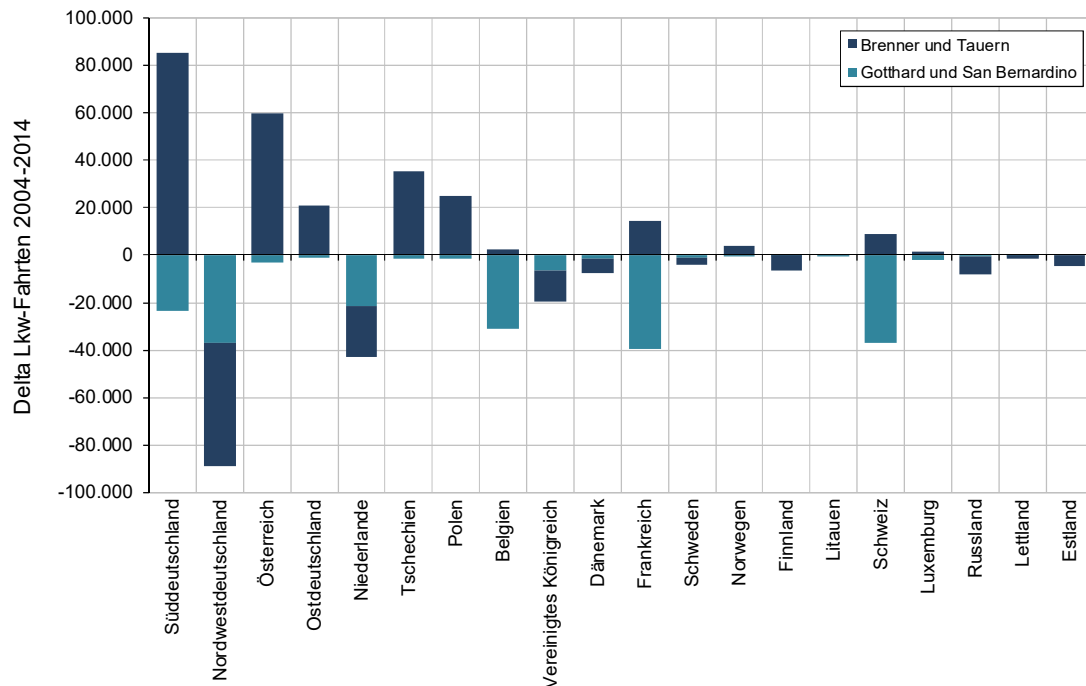


Abbildung 2-11: Fahrtenveränderung der Top 20 Relationen von/nach Italien am Brenner, Tauern, Gotthard und San Bernardino (2004-2014)

Von Nordwestdeutschland und den Niederlanden haben die Fahrten über Österreich und die Schweiz abgenommen, wenn auch prozentuell deutlich stärker über die Schweiz. Für die Relation Nordwestdeutschland – Italien ist eine Abnahme von -52.000 Lkw-Fahrten (-11%) am Brenner und Tauern und von -37.000 Lkw-Fahrten (-40%) über den Gotthard und San Bernardino zu erkennen. Auf der Relation Niederlande – Italien betragen die Abnahmen -22.000 Lkw-Fahrten (-18%) am Brenner und Tauern sowie -21.000 Lkw-Fahrten (-37%) am Gotthard und San Bernardino.

Ebenfalls Abnahmen insgesamt, aber deutliche Verschiebungen zum Brenner und Tauern zeigen sich in der Relation Belgien – Italien, Frankreich-Italien und Schweiz-Italien. Ob dies tatsächlich ausschließlich auf den Zuwachs auf der Schiene in der Schweiz zurückzuführen ist, oder auch auf Routenverlagerungen, kann nur mit Hilfe der Schienendaten geprüft werden.



Für die Relation Belgien – Italien sich Abnahmen von -31.000 Lkw-Fahrten über den Gotthard und San Bernardino, für die Relation Frankreich – Italien etwa -38.000 Lkw-Fahrten und für die Relation Schweiz – Italien ungefähr -37.000 Lkw-Fahrten. Auf österreichischer Seite sind hingegen Zunahmen zu erkennen: +2.000 Fahrten auf der Relation Belgien – Italien, +15.000 Fahrten auf der Relation Frankreich – Italien und +9.000 Fahrten auf der Relation Schweiz – Italien.

2.3 Entwicklung der Fahrten über die Zeit 2004 – 2014

In einer weiteren Analyse werden die zunahmestärksten Relationen von/nach Italien auf dem Brenner und am Tauern mit den abnahmestärksten Relationen am Gotthard und am San Bernardino verglichen. Hierfür wird wiederum der Zeitraum 2004 bis 2014 analysiert.

Abbildung 2-12 zeigt die Top 20 der Veränderungen von/nach Italien am Brenner. An diesem Alpenübergang sind die stärksten Veränderungen auf den Relationen von/nach Österreich (+85.000 Lkw-Fahrten), Süddeutschland (+63.000 Lkw-Fahrten), Tschechien (+31.000 Lkw-Fahrten), Polen (+23.000 Lkw-Fahrten) und Ostdeutschland (+20.000 Lkw-Fahrten) zu vermerken.

In der Abbildung 2-13 sind die größten Fahrtenveränderungen von/nach Italien am Tauern dargestellt. Auch hier ist eine starke Zunahme auf der Relation Süddeutschland – Italien mit 23.000 Lkw-Fahrten vorhanden. Es folgen die Relationen von/nach Frankreich (+5.000 Lkw-Fahrten), Tschechien (+4.000 Lkw-Fahrten), Nordwestdeutschland (+3.000 Lkw-Fahrten), Schweiz (+2.000 Lkw-Fahrten) und Polen (+2.000 Lkw-Fahrten). Somit lassen sich Ähnlichkeiten bei den Fahrtenzunahmen von/nach Italien auf den zwei österreichischen Alpenübergängen (Brenner und Tauern) erkennen.

Im Gegensatz dazu zeigt die Abbildung 2-14 und Abbildung 2-15 die abnahmestärksten Relationen von/nach Italien auf den zwei Schweizer Alpenübergängen (Gotthard und San Bernardino). Die stärksten Abnahmen am Gotthard sind auf den Relationen von/nach Nordwestdeutschland (-40.000 Lkw-Fahrten), Frankreich (-39.000 Lkw-Fahrten), Schweiz (-38.000 Lkw-Fahrten), Belgien (-31.000 Lkw-Fahrten), Süddeutschland (-26.000 Lkw-Fahrten) und Niederlande (-20.000 Lkw-Fahrten) zu erkennen. Die stärkste Abnahme am San Bernardino ist auf der Relation Österreich – Italien mit -3.000 Lkw-Fahrten vorhanden. Auf allen anderen Relationen ist die Abnahme innerhalb der zehn betrachteten Jahre geringer als -1.000 Lkw-Fahrten.



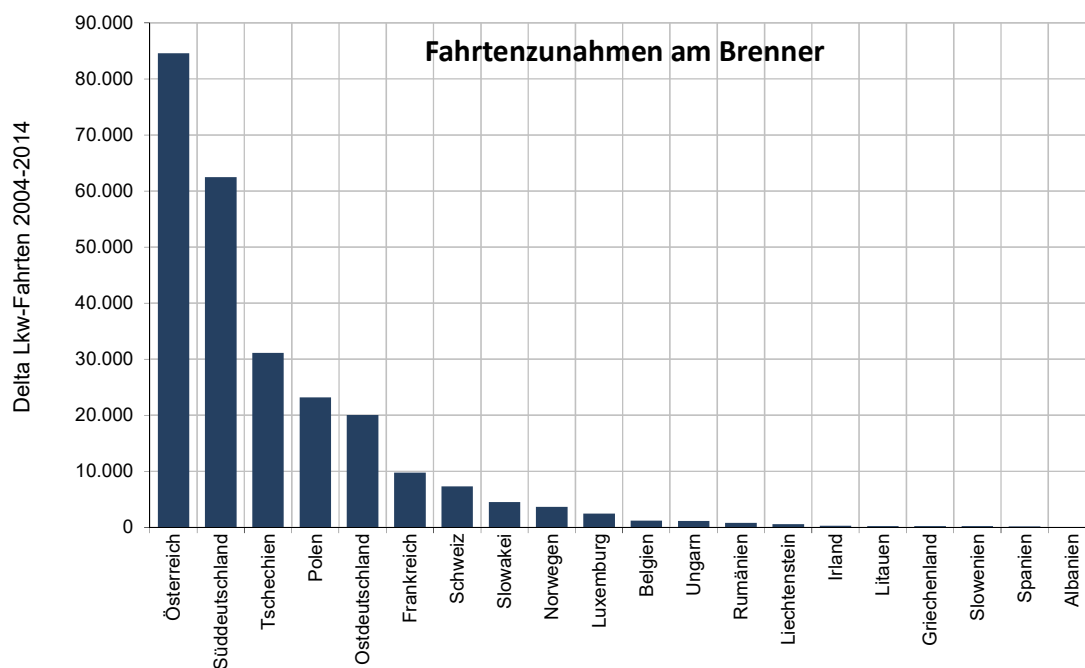


Abbildung 2-12: Top 20 der Veränderungen von/nach Italien am Brenner (2004-2014)

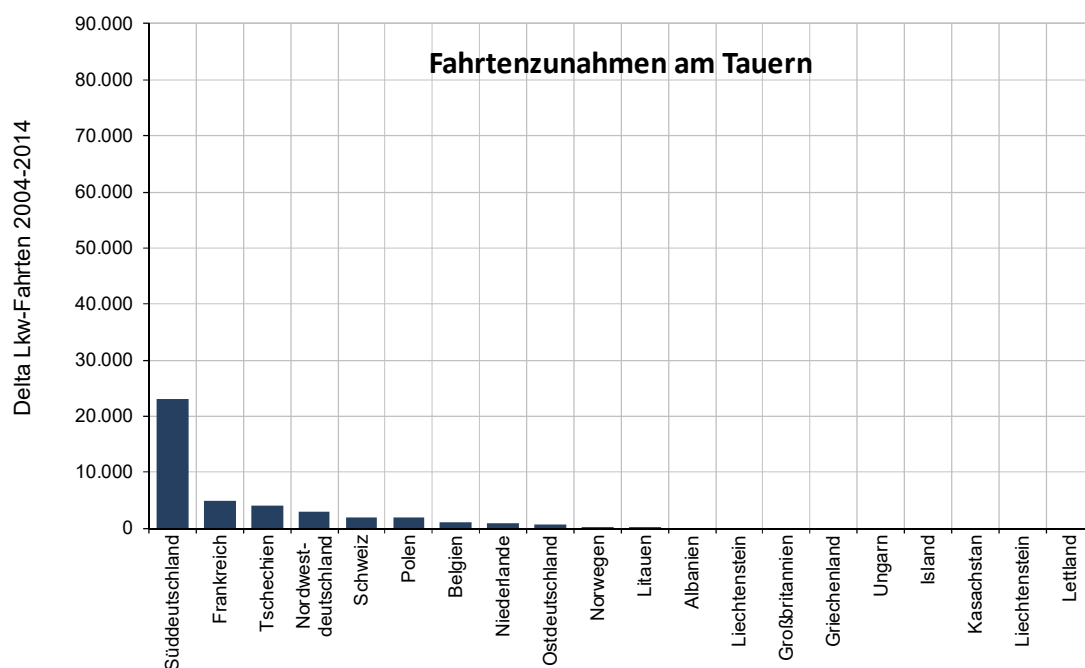


Abbildung 2-13: Top 20 der Veränderungen von/nach Italien am Tauern (2004-2014)



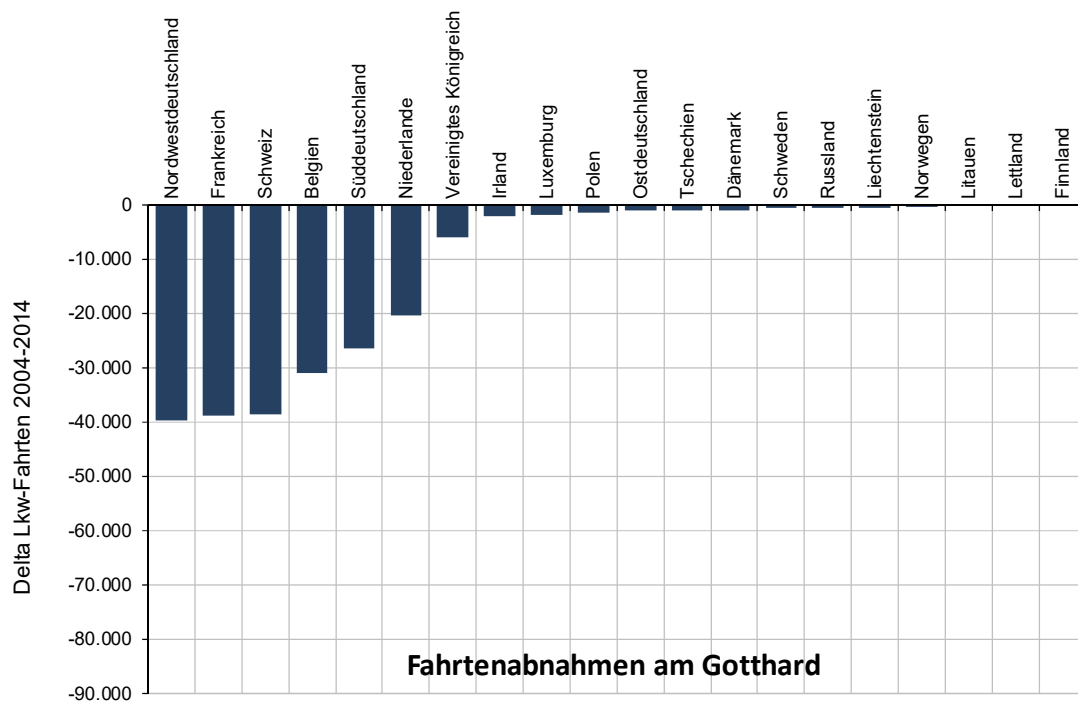


Abbildung 2-14: Top 20 der Veränderungen von/nach Italien am Gotthard (2004-2014)

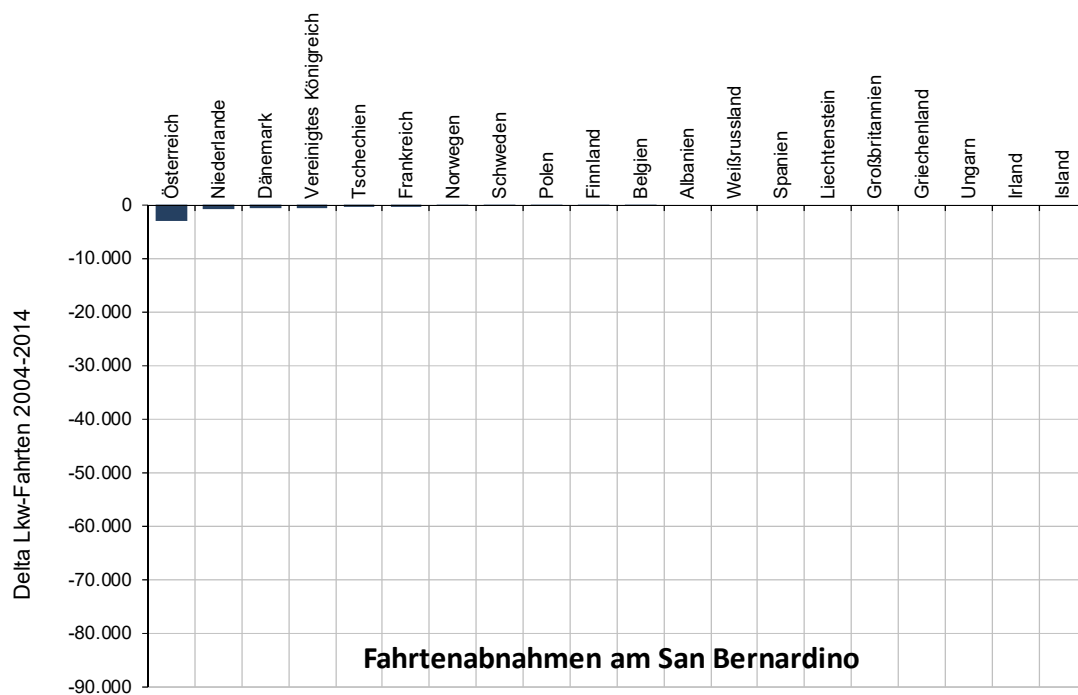


Abbildung 2-15: Top 20 der Veränderungen von/nach Italien am San Bernardino (2004-2014)



3 ZUSAMMENFASSUNG

Seit vielen Jahren wurde eine starke Reduktion der Lkw-Fahrten über die Schweizer Alpenübergänge beobachtet. Zeitgleich wurde am Brenner eine massive Erhöhung der Fahrtenzahl festgestellt. Die Auswertung der CAFT-Daten zeigt aber auch eine deutliche absolute Zunahme der Umwegfahrten über den Brenner und es liegt deshalb die Vermutung nahe, dass diese von den Schweizer Alpenübergängen verlagert werden. Aus Sicht des Bundesamtes für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft ist der beobachtete Rückgang der Lkw-Fahrten durch die Schweiz allein durch die Verlagerung auf die Schiene und nicht mit einer Verdrängung von Fahrten auf den Brenner zu erklären. Demgegenüber sind die Zunahmen am Brenner auf wirtschaftliche Entwicklungen auf bestimmten Relationen zurückzuführen.

Um dieser Frage nachzugehen, wurden die CAFT-Daten der Jahre 2004, 2009 und 2014 analysiert. Ausgewertet wurden die Top 20 Relationen von/nach Italien über die vier Hauptpässe (Brenner, Tauern, Gotthard und San Bernardino) sowie die stärksten Fahrtenveränderungen im Zeitraum von 2004 bis 2014.

Vergleicht man die Entwicklung seit 2004 in absoluten Zahlen, so zeigt sich auf der Schweizer Seite ein Rückgang von 223.000 Fahrten (-18%), wo hingegen die Fahrtenzahl am Brenner im gleichen Zeitraum um 136.000 Fahrten (+7%) und am Tauern um 123.000 Fahrten (+13%) zunahm. Mit dem Rückgang am Felbertauern (-35.000 Lkw) und Reschen (-22.000 Lkw) ergibt sich an den westösterreichischen Alpenübergängen ein gesamter Zuwachs von 202.000 Lkw.

Am Brenner und am Tauern ist die Relation Deutschland – Italien weitaus am stärksten nachgefragt. Die stärksten Zuwächse wurden auf der Relation Österreich – Italien und Süddeutschland – Italien erhoben. Am Gotthard und San Bernardino dominieren die Fahrten von/nach Deutschland – Italien, mit dem Schwerpunkt allerdings in Nordwest- und Süddeutschland sowie Schweiz – Italien, Frankreich/Belgien/Niederlande – Italien. Zuwächse gibt es seit 2004 auf keiner dieser Relationen, die stärksten Rückgänge sind zwischen Frankreich, Belgien und Italien, die geringsten zwischen Großbritannien, Schweiz und Italien festzustellen.

Von den 260.000 zusätzlichen Fahrten am Tauern und Brenner seit 2004 können rund 80.000 den Relationen zwischen Osteuropa und Italien zugeordnet werden. Davon sind etwa +20.000 zusätzliche Fahrten zwischen Ostdeutschland und Italien erhoben worden, +35.000 Fahrten zwischen Tschechen und Italien und +25.000 Fahrten zwischen Polen und Italien.

Weitere 60.000 Fahrten von den 260.000 zusätzlichen Fahrten am Tauern und Brenner seit 2004 können der Relation zwischen Österreich und Italien zugeordnet werden. Diese Fahrten sind über die westösterreichischen Alpenübergänge sehr direkt unterwegs und deshalb keine Umwegfahrten.



Weitere 86.000 Lkw-Fahrten entfallen auf Süddeutschland – Italien. Die stark sinkenden Routenanteile über die Schweiz von etwa -24.000 Fahrten weisen – neben der Verlagerung auf die Schiene – auch auf Routenverlagerungen hin. Immerhin wurden in [3] Umwegfahrten nach dem 60 km-Kriterium von 60.000 Lkw-Fahrten (Brenner und Tauern) ermittelt. Eine genauere Analyse ist hier aber nur mit Einbezug der Daten des Schienengüterverkehrs möglich.

Auch auf den Relationen Niederlande/Belgien/Frankreich – Italien haben die Fahrten über die Schweiz abgenommen (-43.000 Fahrten, -29.000 Fahrten bzw. -25.000 Fahrten), die Routenanteile über Brenner und Tauern hingegen stark zugenommen (+3%, +11% bzw. +17%).

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass es sich hierbei um die **zusätzliche** Verlagerung seit 2004 handelt, aber bereits 2004 mehrere 100.000 Fahrten über westösterreichische Alpenübergänge eine deutlich streckenkürzere Alternative über die Schweiz hätten.

Für die Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Dr. H. Köll
Ziviltechnikergesellschaft KG
im Rahmen ihrer Befugnis



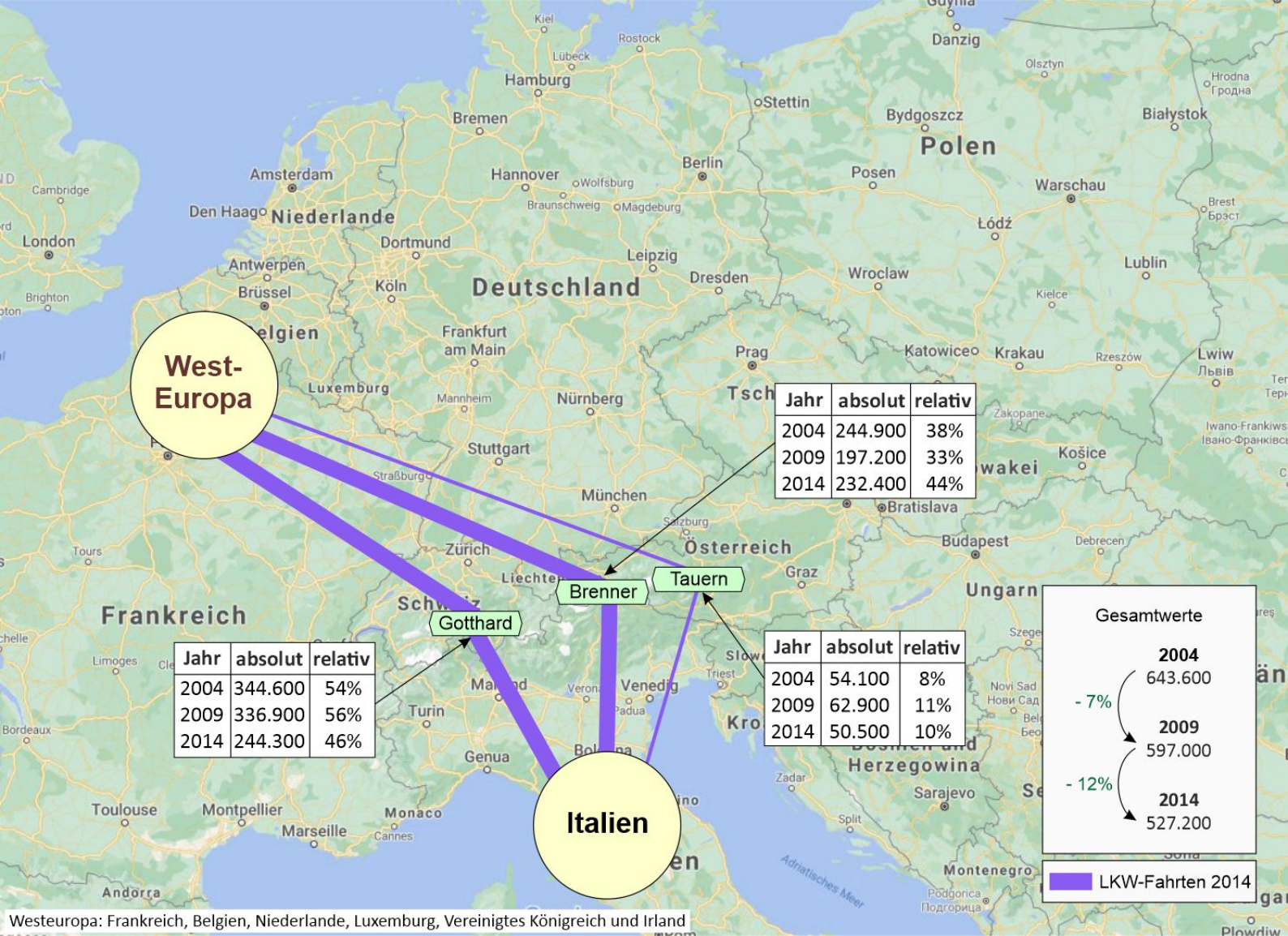
PLANOPTIMO Büro Dr. Köll ZT-GmbH
A-6103 Reith bei Seefeld, Lus 88
Tel. +43(0)5212 52635-0 / Fax: DW 5
office@planoptimo.at - www.planoptimo.at

Reith bei Seefeld, Juli 2020

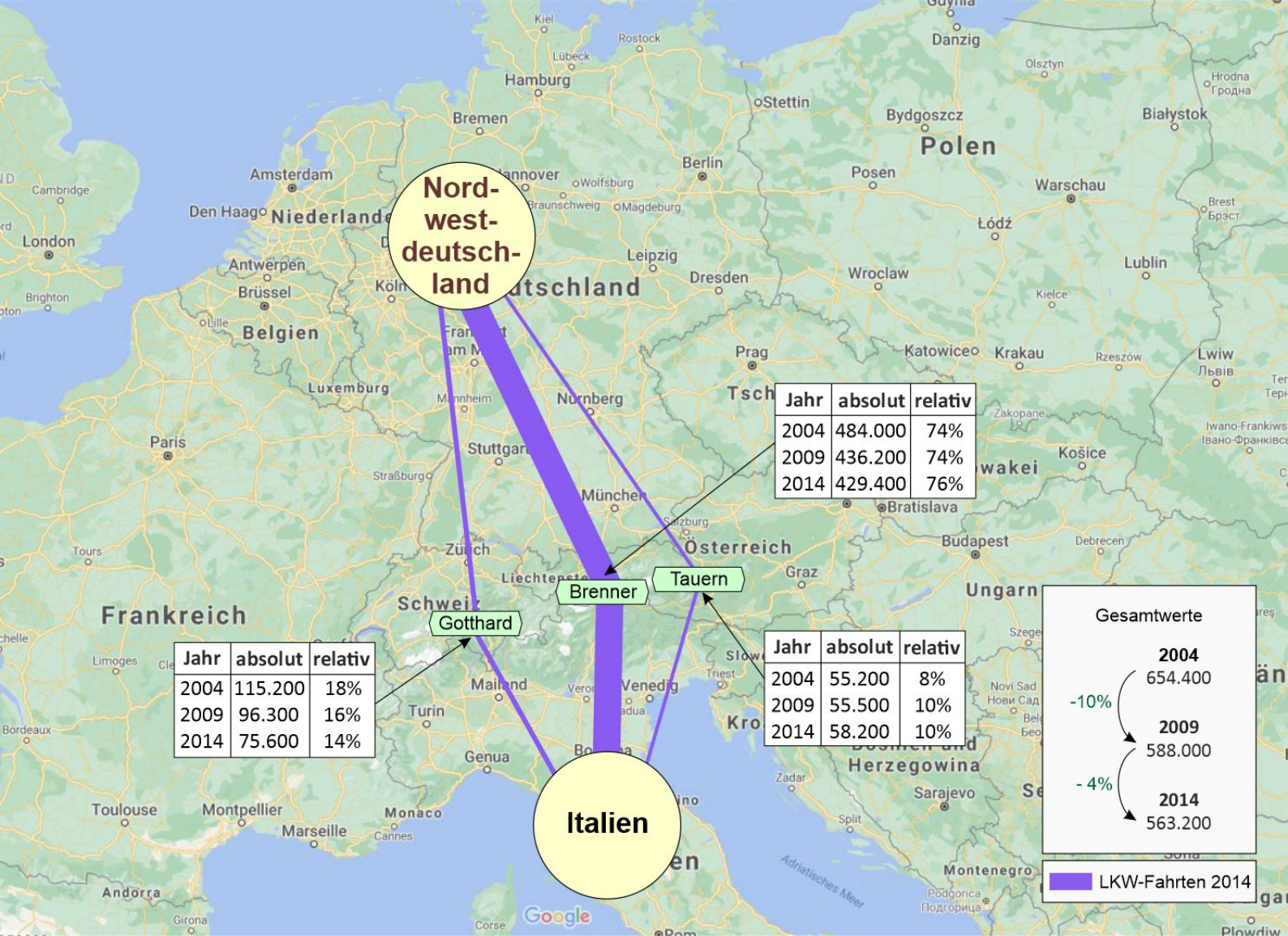
QUELLENVERZEICHNIS

- [1] BUNDESAMT FÜR VERKEHR: „Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Güterverkehr infolge Fertigstellung der NEAT“, Schlussbericht, Bern, Oktober 2019
- [2] SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT: „Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2019: Verlagerungsbericht Juli 2017 – Juni 2019“, November 2019
- [3] PLANOPTIMO ZT-GMBH: „Untersuchung der Routenwahl im alpenquerenden Straßengüterverkehr in Westösterreich und der Schweiz 2014“, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Verkehrsplanung; Oktober 2019





Westeuropa: Frankreich, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Vereinigtes Königreich und Irland



Nord-west-deutschland

Italien

Jahr	absolut	relativ
2004	484.000	74%
2009	436.200	74%
2014	429.400	76%

Jahr	absolut	relativ
2004	115.200	18%
2009	96.300	16%
2014	75.600	14%

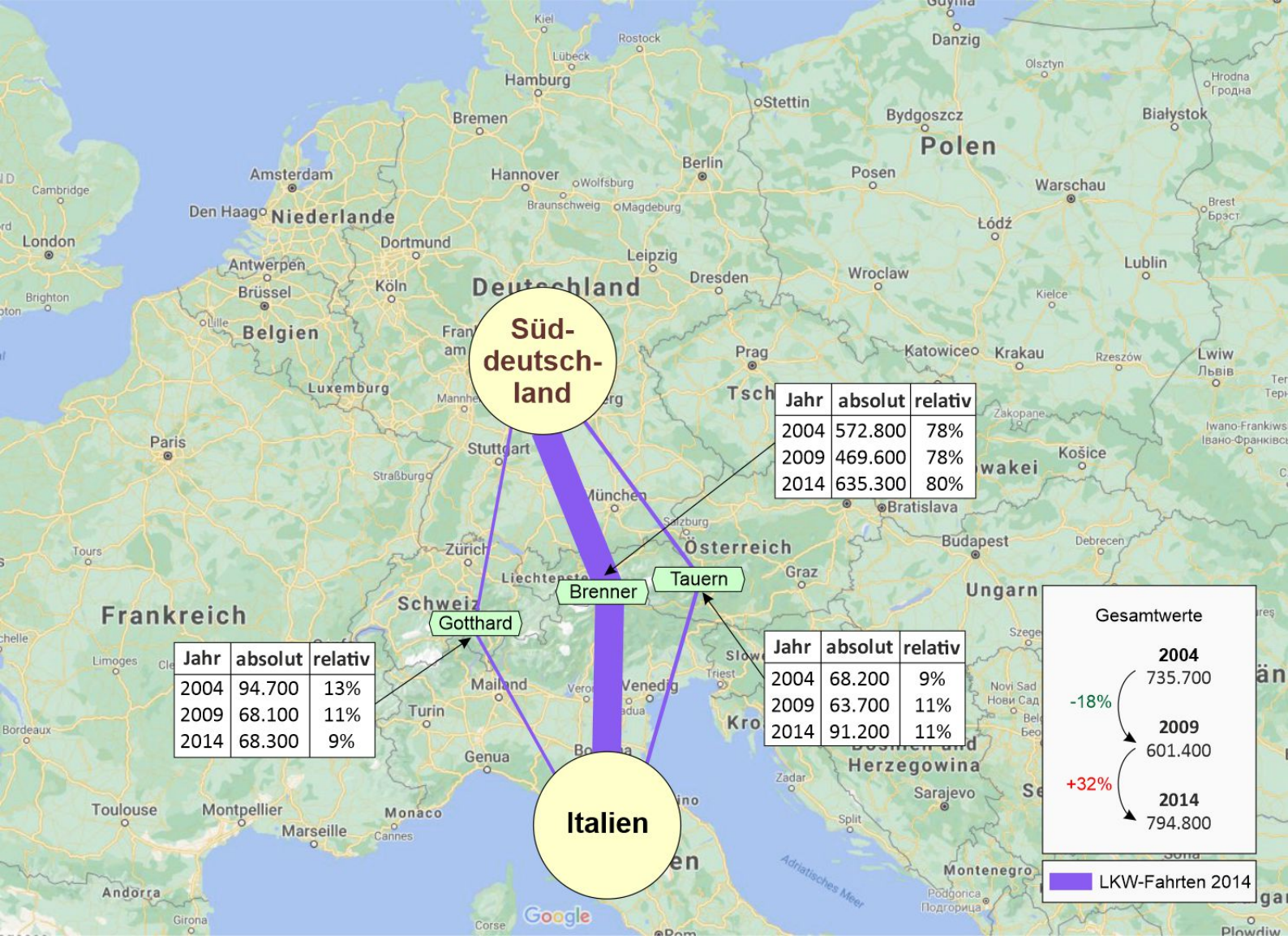
Jahr	absolut	relativ
2004	55.200	8%
2009	55.500	10%
2014	58.200	10%

Gesamtwerte	
2004	654.400
2009	588.000
2014	563.200

-10%

-4%

LKW-Fahrten 2014



Süd-deutsch-land

Italien

Jahr	absolut	relativ
2004	572.800	78%
2009	469.600	78%
2014	635.300	80%

Jahr	absolut	relativ
2004	94.700	13%
2009	68.100	11%
2014	68.300	9%

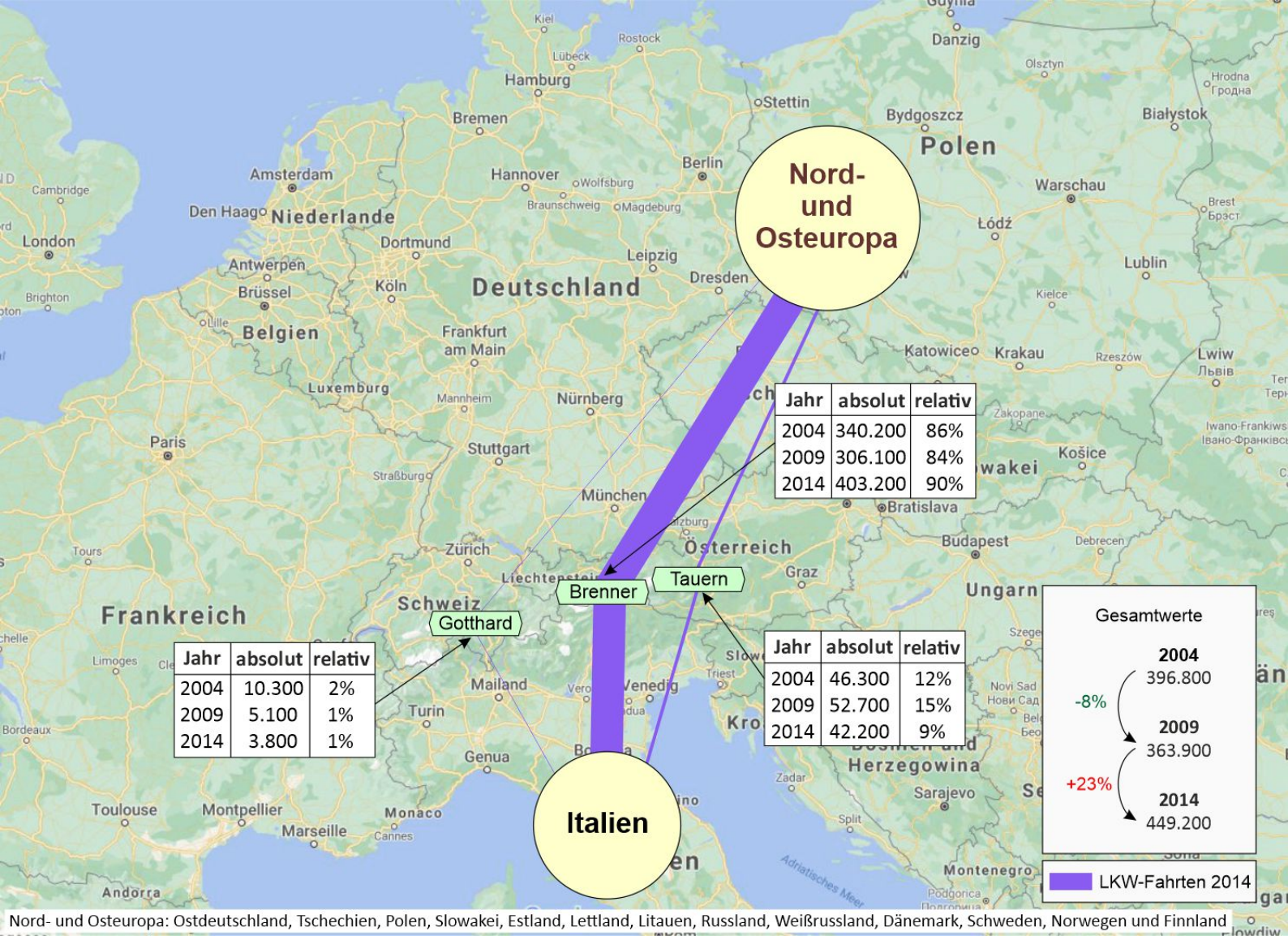
Jahr	absolut	relativ
2004	68.200	9%
2009	63.700	11%
2014	91.200	11%

Gesamtwerte	
2004	735.700
2009	601.400
2014	794.800

-18%

+32%

LKW-Fahrten 2014



Nord- und Osteuropa: Ostdeutschland, Tschechien, Polen, Slowakei, Estland, Lettland, Litauen, Russland, Weißrussland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland