

INHALTSVEICHNIS	1
1 STRASSE	3
1.1 Gesamtverkehr	3
1.1.1 Entwicklung in Österreich	3
1.1.2 Entwicklung in Tirol	3
1.1.3 Kfz-Bestand	4
1.2 Güterverkehr	5
1.2.1 Tirol	5
1.2.2 Internationale Alpenkorridore	7
2 SCHIENE (GÜTERVERKEHR)	8
2.1 Österreich	8
2.1.1 Allgemeine Entwicklung	8
2.1.2 Rollende Landstraße (RoLa)	8
2.2 Tirol	9
2.3 Brenner	9
2.3.1 Gütervolumen (Schiene und Straße)	9
2.3.2 modal split	10
2.3.3 Transportarten	10
2.3.4 Rollende Landstraße (RoLa)	11
2.4 Schweiz	12
ANLAGEN	13

1 STRASSE

1.1 Gesamtverkehr

1.1.1 Entwicklung in Österreich

Eine Darstellung der Entwicklung des Gesamtverkehrs in Österreich ist für 2007 nicht möglich, da die österreichweite Auswertung für die Landesstraßen B noch nicht vorliegt.

Auf den Autobahnen und Schnellstraßen nahm der Verkehr im Jahr 2007 in Österreich um +3,5% und in Tirol um +2,0% zu. An den Werktagen (Montag-Samstag) stieg der Verkehr mit +3,3% etwas weniger stark als an Sonn- und Feiertagen (+4,6%).

Die Verkehrserfassung auf dem ASFINAG-Netz (A+S) wird derzeit umgestellt. Anstelle der Induktionsschleifen in der Fahrbahn werden Triple-Detektoren (Passiv Infrarot, Ultraschall und Mikrowelle-Technologie) eingesetzt, die auf den VBA-Portaln montiert sind. Eine überlappende Erfassung mit beiden Systemen ist vorgesehen.

1.1.2 Entwicklung in Tirol

Das Gesamtverkehrsaufkommen nahm 2007 in Tirol um +2,3% zu (Landesstraßen B und L +2,4%, Autobahnen und Schnellstraßen +2,0%).

Auf der **A 12 Inntalautobahn** wurde 2007 an den (ausgewerteten) automatischen Zählstellen eine mittlere Zunahme um +1,7% registriert. Auf der **A 13 Brenner Autobahn** betrug die Zunahme an der Hauptmautstelle +3,7%.

Im **Tiroler Zentralraum** (Bezirke Innsbruck-Land und Schwaz) entsprach die mittlere Steigerung von +2,3% dem Landesdurchschnitt.

Im **Westen Tirols** (Bezirke Imst, Landeck und Reutte) nahm der Verkehr um rd. +3% zu. Die Zuwächse betragen an der Arlbergroute +3,9% und am Fernpass +3,5%. Am Reschenpass hingegen war in Zusammenhang mit der Tunnelbaustelle in Finstermünz eine Stagnation des Verkehrsaufkommens zu beobachten. Der Pkw-

Verkehr wurde zeitweise über den Grenzübergang bei Martina (CH) umgeleitet.

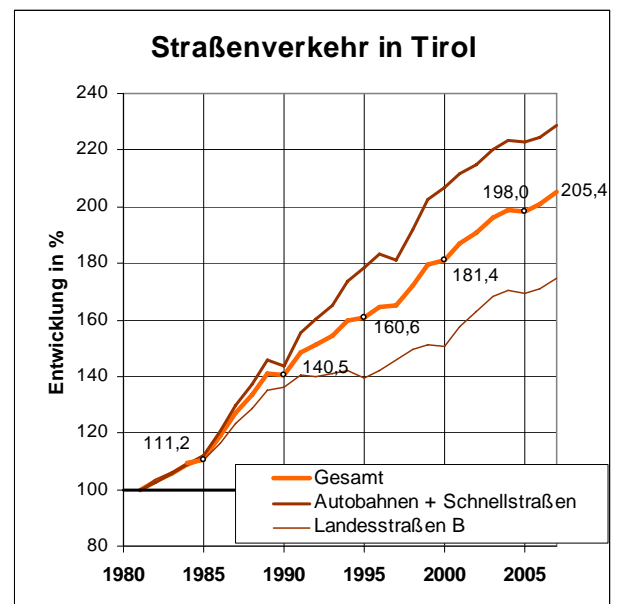


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Tirol

In den **östlichen** Bezirken (Kufstein, Kitzbühel und Lienz) betragen die Zunahmen im Mittel +1,7%. Der Verkehr auf der Loferer Straße stieg im Mittel um +0,8%. Im November 2007 wurde die Umfahrung Bruckhäusl dem Verkehr freigegeben. Zwischen Dezember 2007 und April 2008 wurden bei der neuen Zählstelle Wörgl-Bruckhäusl durchschnittlich ca. 11.500 Kfz/24h gezählt.

Die Jahreskennwerte sind in der Anlage 1 dargestellt.

Zur Veranschaulichung wie der durchschnittliche, tägliche Verkehr (DTV) im Mittel während der Tagesstunden wahrgenommen wird kann folgender Ansatz herangezogen werden:

DTV [Kfz/24h]	Fahrzeuge/Zeiteinheit, Werktage 7:00 – 19:00
54.000	1 Kfz / 1 sec
27.000	1 Kfz / 2 sec
5.400	1 Kfz / 10 sec
1.800	1 Kfz / 30 sec

Abb. 1-2: Vergleich DTV und Zeitabstände der Fahrzeuge

Das Zählstellennetz der flächendeckenden Verkehrsdatenerfassung in Tirol wurde auch 2007 erweitert. Der Betriebsfaktor der automatischen Dauerzählstellen lag auch 2007 über 95% (Landesstraßen B und L).

1.1.3 Kfz-Bestand

Zum Stichtag 31.12.2007 waren in Österreich insgesamt 5,796.973 Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen, um +1,3% mehr als im Vorjahr. Dazu zählten 4,245.583 Pkw (inkl. Kombi), 419.650 Traktoren (inkl. landwirtschaftliche Kfz), 372.645 Lkw (inkl. Sattelzugfahrzeuge), 9.299 Busse und 641.362 einspurige Kfz (Motorräder und Motorfahräder). Im Jahr 1960 waren 404.042 Fahrzeuge zugelassen. Die Millionengrenze wurde 1970 überschritten.

In Tirol waren 2007 insgesamt 331.390 Pkw zugelassen, das 14-fache von 1960.

Im Jahr 1964 entfielen in Österreich rund 100 Pkw auf 1.000 Einwohner. In den folgenden Jahrzehnten stieg der Motorisierungsgrad kontinuierlich an. 2007 beträgt der Motorisierungsgrad 512 Pkw je 1.000 Einwohner.

Unter den Bundesländern wies das Burgenland mit 586 Pkw je 1.000 Einwohner den höchsten, Wien mit 395 den niedrigsten Motorisierungsgrad auf. Tirol hat mit 473 Pkw je 1.000 Einwohner die zweitniedrigste Pkw-Dichte. Innsbruck weist unter den Landeshauptstädten mit 436 ebenfalls den zweitniedrigsten Motorisierungsgrad auf.

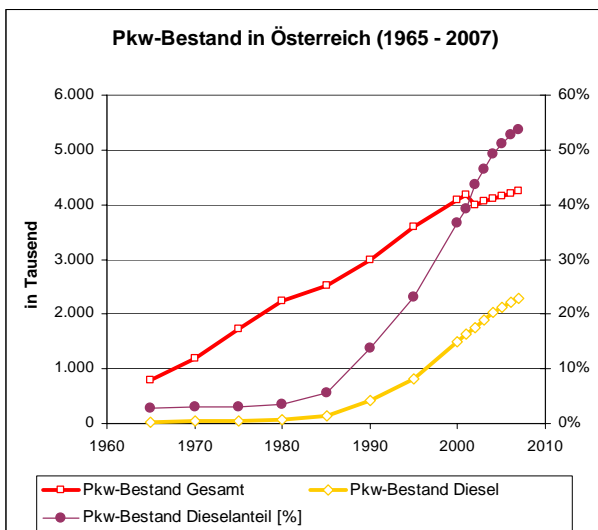


Abb. 1-3: Pkw-Bestand in Österreich

Der Anteil der Dieselfahrzeuge an der Pkw-Flotte stieg in Österreich ab etwa 1985 (6%) rasant an. 2007 betrug er bereits 54%. In den letzten Jahren war allerdings bei den Neuzulassungen eine Trendänderung zu beobachten: Der Höhepunkt des Dieselanteils wurde 2003 mit 71,5% überschritten. Seither fiel der Dieselanteil bei den Neuzulassungen wieder markant ab (2007: 59%). Von Jänner bis Mai 2008 lag er bei 56,5%.

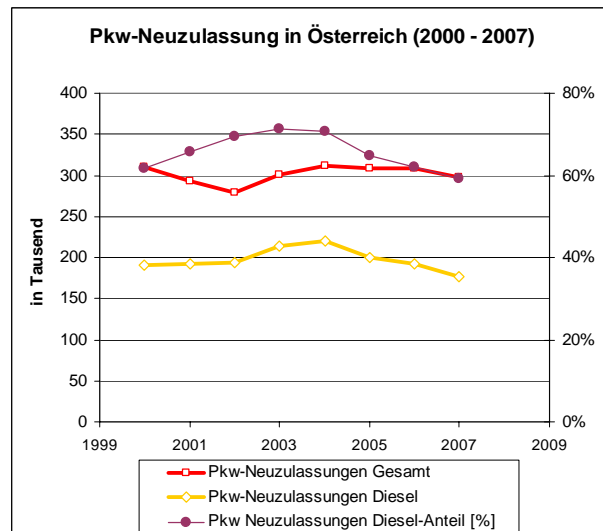


Abb. 1-4: Pkw-Neuzulassungen in Österreich

Auf Grund der hohen Nachfrage stieg der Preis für Diesel besonders stark und erreichte trotz des niedrigeren Steuersatzes (die Mineralölsteuer MÖSt beträgt in Österreich für Diesel 0,347 € und für Eurosuper 0,443 €) zuletzt das Preisniveau von Eurosuper. Der Preis aber auch die öffentliche Diskussion über die Umweltproblematik moderner Diesel-Pkw (Ultrafeinstpartikel, direkte NO₂-Emissionen) dürften zu einem weiteren Rückgang des Pkw-Dieselanteiles beitragen.

Im europäischen Vergleich ist die MÖSt in Österreich relativ niedrig. Sie liegt im unteren Bereich der Bandbreite der EU15-Staaten (Diesel: Minimum 0,293 €, Maximum 0,630 €; Eurosuper: Minimum 0,350 €, Maximum 0,664 €) und sogar geringfügig unter dem Mittel der EU27-Staaten.

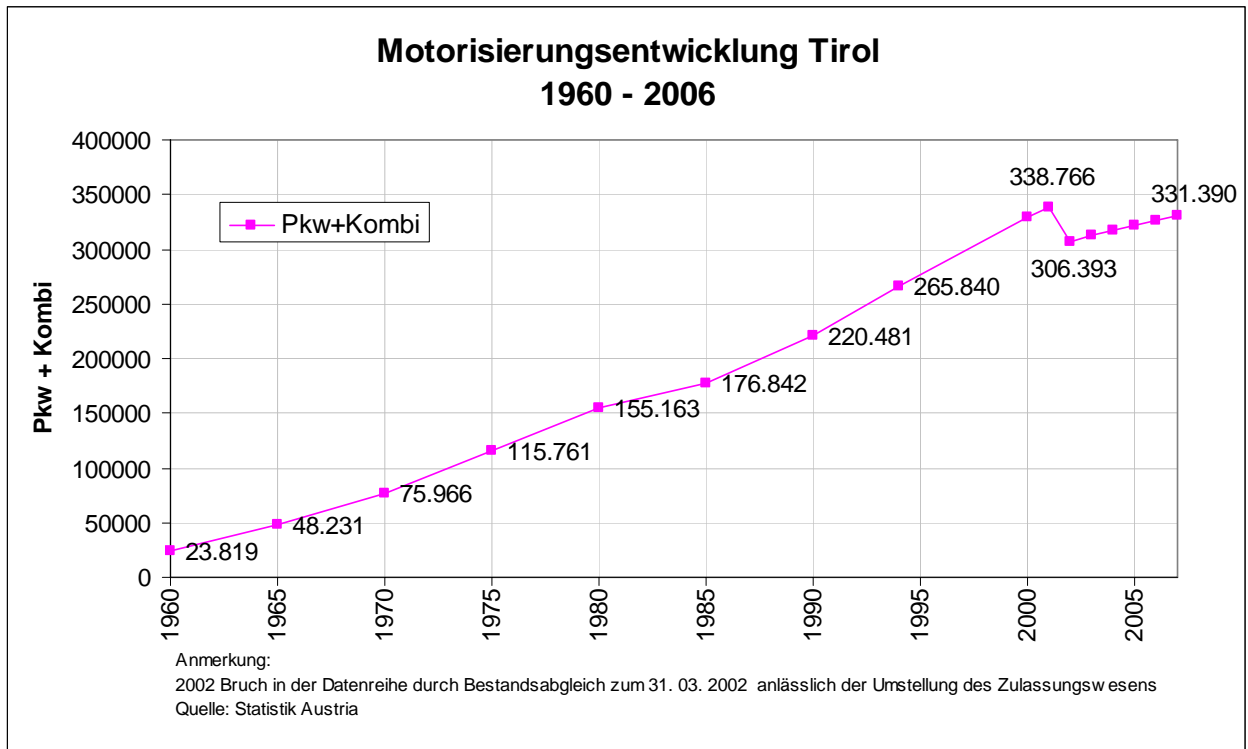


Abb. 1-5: Motorisierungsentwicklung

1.2 Güterverkehr

1.2.1 Tirol

Im Jahr 2007 ist in Tirol insgesamt von einer Stagnation des Lkw-Verkehrs auszugehen. Den Zuwächsen auf den Autobahnen/Schnellstraßen um durchschnittlich etwa + 2% standen Rückgänge auf den Landesstraßen B und L um -2,4% gegenüber. Bei den Sattel- und Lastzügen (SLZ) war die Diskrepanz der Entwicklung auf den Autobahnen (+3,6%) und den Landesstraßen (-5,2%) noch stärker.

Die Entwicklung des Lkw-Verkehrs wurde 2007 von temporären bzw. lokalen Rückgängen beeinflusst: In Zusammenhang mit der Tunnelbaustelle am Reschenpass (Finstermünz) kam es seit November 2006 zu Verkehrsbehinderungen für den Lkw-Verkehr. Mitte Dezember 2007 wurden in Italien in Zusammenhang mit Frächterstreiks Autobahnen wegen der hohen Treibstoffpreise über mehrere Tage blockiert. Wegen eines Brückenschadens war die Tauernautobahn vom 16.10.2006 bis 14.12.2006 gesperrt.

Während dieser Zeit wurden einige Haupttrouten in Tirol von Ausweichverkehren frequentiert.

Auf der **A 12 Inntalautobahn** stieg im Unterinntal der Lkw-Verkehr im Jahr 2007 leicht an. In Kundl und Vomp waren die Zuwachsraten 2007 höher als in Hall. 2006 war dies umgekehrt.

Zwischen 2005 und 2007 nahm der Lkw-Verkehr im Unterinntal insgesamt um rund +5% zu, das sind etwa +400 LkwGV/24h in zwei Jahren. Der durchschnittliche tägliche Lkw-Verkehr (DTLV) liegt zwischen 8.000 LkwGV/24h (Kundl) und 8.460 LkwGV/24h (Vomp). Der Anteil der Sattel- und Lastzüge (SLZ) am Lkw-Aufkommen liegt im Unterinntal bei etwa 75 %. Der SLZ-Verkehr stieg 2007 gegenüber 2005 um rund +6,5% bis 7,0%, das sind im Mittel rund +390 SLZ/24h (in zwei Jahren).

Im Oberland ging der Lkw-Verkehr bei Kematen 2007 um rund -3% zurück. Mit einem DTLV von rund 3.400 LkwGV/24h war der Lkw-Verkehr 2007 um +5,5% (+110 LkwGV/24h) höher als 2005. Etwa die Hälfte der Lkw in Kematen sind SLZ. Der SLZ-Verkehr nahm 2007 leicht zu (Kematen +0,8%, Imst +2,1%). Im Vergleich zu 2005 betrug die Steigerung etwa +125 SLZ/24h (rund +8% bis +12% in 2 Jahren).

Am **Arlberg** nahm der SLZ-Verkehr 2007 um +4,4% bzw. um +35 SLZ/24h gegenüber dem Vorjahr zu (DTLV: 830 SLZ/24h). Auf Grund der geänderten Datengrundlage ist ein Vergleich zu den Jahren 2005 (und davor) nicht möglich.

Am **Brenner** stieg der Lkw-Verkehr im Jahr 2007 um rund +5%, das sind im Mittel täglich um etwa +280 LkwGV mehr als im Vorjahr. Insgesamt fuhren 2007 rund 2.175.000 LkwGV über den Brenner (DTLV: 5.960 LkwGV/24h). Der Anteil der SLZ am Lkw-Verkehr liegt knapp über 90%.

Die Zuwachsraten waren im 1. Halbjahr 2007 mit rund +8,5% deutlich höher als im 2. Halbjahr (knapp unter +2%). Im Dezember 2007 wurde ein Rückgang um rund -5,5% registriert. Neben der Tauernsperre im Jahr 2006 kam im Dezember 2007 auch noch der Frächterstreik in Italien zum Tragen. Im 1. Halbjahr 2008 nahm der Lkw-Verkehr am Brenner um etwa +1,7% zu.

Die Entwicklung am Brenner ab 2007 wurde aus der Mautstatistik in Schönberg abgeleitet.

Gegenüber 2005 nahm der Lkw-Verkehr am Brenner um fast +10% zu, das sind um etwa +520 LkwGV/24h bzw. um +190.000 LkwGV mehr als vor zwei Jahren.

Im Vergleich mit 2003 – dem letzten Jahr der Ökopunkteverordnung – stieg das Lkw-Aufkommen um +33% (etwa +1.440 LkwGV/24h). Das entspricht einer *zusätzlichen* Verkehrsmenge von durchschnittlich rund +1.850 LkwGV pro Werktag bzw. von rund +525.000 LkwGV/Jahr.

Am **Fernpass** ging der Lkw-Verkehr 2007 um etwa -4% zurück. Mit 1.180 LkwGV/24h fuhren um ca. -40 LkwGV/24h weniger als im Vorjahr. Nach den überdurchschnittlichen Steigerungsraten in den vergangenen Jahren nahm der Lkw-Verkehr am Fernpass erstmals seit etwa 15 Jahren wieder ab. Die Entwicklung ist auch in Zusammenhang mit den baustellenbedingten Verkehrsbehinderungen am Reschenpass zu sehen.

Auf der **Reschenstraße** fuhren 2007 im Mittel um etwa -60 bis -80 LkwGV/24h weniger als im Vorjahr. Die Rückgänge um -10% (Landeck-

Südumfahrung) bis -19% (Nauders) sind auf die Baustelle beim Unteren Finstermünztunnel und die damit verbundenen temporären Verkehrsbeschränkungen zurückzuführen. Fahrzeuge <3,5 t konnten über Martinsbruck ausweichen.

In **Scharnitz** waren 2007 nur geringfügige Veränderungen des Lkw-Verkehrs zu beobachten (DTLV: 305 LkwGV/24h): Bei einer Zunahme des gesamten Lkw-Verkehrs um +1,7% (+5 LkwGV/24h) ging die Zahl der Sattel- und Lastzüge um etwa -3% auf 117 SLZ/24h zurück. Der Lkw-Verkehr wies in den letzten 5 Jahren nur geringfügige Schwankungen auf (2002 bis 2007: +5%). Die Verordnung vom 12.06.2006 für das Lkw-Fahrverbot auf der B 177 musste auf Grund einer Beschwerde der Europäischen Kommission vom 04.09.2006 abgeändert werden. Mit der neuen Verordnung vom 13.12.2007 wurde den Bedenken Rechnung getragen. Im 1. Halbjahr 2008 ging der Lkw-Verkehr um etwa -8% zurück.

Im **Achenkirch** war abermals eine Abnahme des Lkw-Verkehrs zu beobachten (-11%). 2007 passierten etwas weniger als 200 LkwGV täglich die Grenze.

Im **Zillertal** (Brettfalltunnel) stagnierte das Lkw-Aufkommen bei etwa 1.160 LkwGV/24h.

Auf der **Loferer Straße** (Bocking) wurden im Jahresmittel rund 1.570 LkwGV/24h gezählt, das sind um etwa -4% weniger als im Vorjahr bzw. um knapp +1% mehr als 2005.

Der **Pass Thurn** wurde von rd. 350 LkwGV/24h frequentiert (-11%). In Oberndorf nahm der Lkw-Verkehr um +3% zu (840 LkwGV/24h).

In **Osttirol** stagnierte der Lkw-Verkehr auf der Drautalstraße (Sillian: 400 LkwGV/24h, Lienz: 1.000 LkwGV/24h, Nikolsdorf: 540 LkwGV/24h). Der Rückgang am Felbertauern (-21%) hängt mit dem Ausweichverkehr während der Tauernsperre im Jahr 2006 zusammen.

1.2.2 Internationale Alpenkorridore

Auf den beiden alpenquerenden Hauptrouten in der **Schweiz** (Gotthard und San Bernardino) nahm der Straßengüterverkehr 2007 um +8% auf 1.125.000 LkwGV zu, das sind um +84.000 LkwGV mehr als im Vorjahr. Das Lkw-Aufkommen 2007 entspricht in etwa jenem von 2003 (1.148.000 LkwGV).

Das Gütervolumen auf der Straße stieg 2007 um etwa +10% auf 12,7 Mio. t/Jahr (+1,2 Mio. t/Jahr). 2003 wurde über die beiden alpenquerenden Straßenkorridore 10,4 Mio. t transportiert.

Das durchschnittliche Ladegewicht war 2007 mit 11,3 t/Lkw deutlich höher als 2003 (9,1 t/Lkw).

In **Frankreich** stagnierte der alpenquerende Straßengüterverkehr 2007 auf den beiden Hauptrouten Mount Blanc und Frejus (1.466.000 LkwGV) gegenüber dem Vorjahr. Im Vergleich mit 2003 (1.521.000 LkwGV) ging er geringfügig zurück (-4%).

Die Gütermenge war 2007 mit 21,7 Mio. t um -14% niedriger als 2003.

2 SCHIENE (GÜTERVERKEHR)

2.1 Österreich

2.1.1 Allgemeine Entwicklung

Das Güteraufkommen auf der Schiene nahm 2007 um +3,9% zu (+3,6 Mio. Nt). Österreichweit wurden somit insgesamt 95,9 Mio. t auf der Schiene transportiert. Die Transportleistung stieg von 18,85 auf 19,43 Mrd. tkm (+3,1%).

Abgesehen vom Stückgutverkehr verzeichneten sämtliche Transportarten Zuwächse. Am höchsten fielen die Steigerungen mit +15,3% im Bereich des unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehrs (UKV) aus. Der konventionelle Wagenladungsverkehr (WLV, Zuwachs +1,5%) ist mit einem Anteil von 71% weiterhin die aufkommensstärkste Gütertransportart auf der Schiene. Beim WLV entwickelten sich die Segmente Stahl und Kohle überdurchschnittlich.

Die Rollende Landstraße (RoLa) konnte ihr Transportvolumen österreichweit insgesamt um rund +5,2% erhöhen. (Quelle: RCA AG)

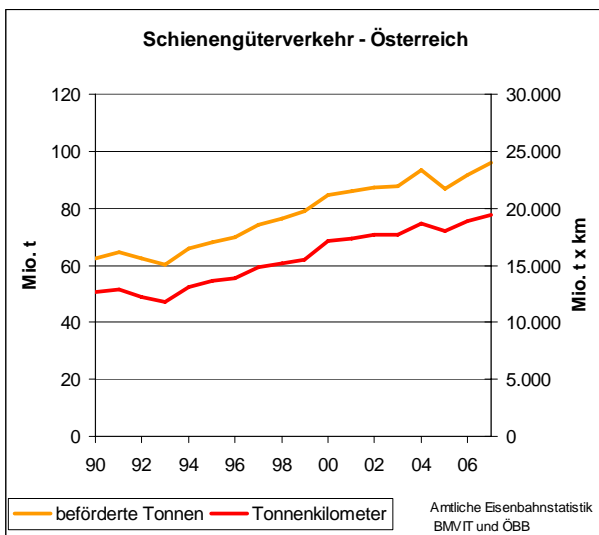


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich

2.1.2 Rollende Landstraße (RoLa)

Die Rail Cargo Austria AG (RCA AG) der ÖBB betreibt über ihr Tochterunternehmen Ökombi österreichweit acht RoLa-Verbindungen. Neben den drei RoLa-Destinationen auf der Brennerachse sind dies folgende Verbindungen:

Salzburg – Triest, Salzburg – Villach, Wels – Maribor (Slowenien), Graz – Regensburg und Wels – Kiskundorozsma (Terminal Szeged, Ungarn).

Verbindungen	Züge	Lkw	Auslastung	Mio. Nt.
Salzburg - Triest	1.734	31.028	93%	0,93
Salzburg - Villach	736	7.835	67%	0,24
Wels - Maribor	3.533	53.839	90%	1,59
Graz - Regensburg	375	5.085	69%	0,13
Wels - Kiskundorozsma	1.797	33.373	83%	0,96
Wörgl - Brennersee	7.730	107.941	79%	3,95
Wörgl - Trento	2.592	40.998	84%	1,46
Regensburg - Trento	576	8.677	81%	0,31
SUMME	19.073	288.776		9,57

Abb. 2-2: RoLa-Frequenzen 2007

(Quelle: RCA)

Im Jahr 2007 transportierten in Österreich rund 19.100 RoLa-Züge insgesamt etwa 289.000 Lkw bzw. 9,57 Mio. Nt (zum Teil auch im grenzüberschreitenden Verkehr).

Auf den RoLa-Destinationen außerhalb Tirols wurden mit 8.175 Zügen insgesamt 131.160 Lkw und 3,85 Mio. Nt geführt, wobei die Auslastungen der einzelnen Verbindungen zwischen 67% und 93% variierten.

Von den auf der RoLa transportierten Lkw entfielen auf die Brennerachse 53%, auf die Tauernachse 14% und die Pyhrnachse 21%. Dies ergibt in Summe auf den Nord-Süd-Achsen 88%. Der Anteil der Ost-West-Achse beträgt 12%.

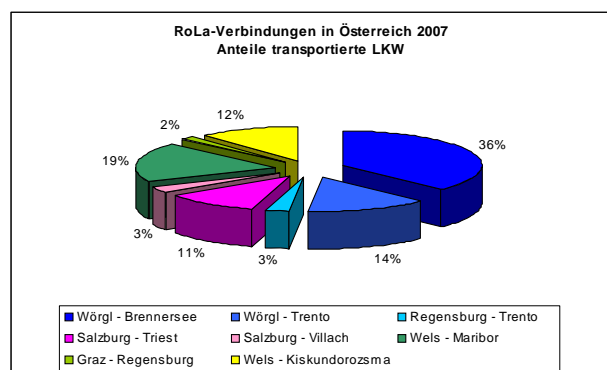


Abb. 2-3: Anteile der RoLa-Verbindungen in Österreich 2007 (Quelle: RCA)

2.2 Tirol

Das Güteraufkommen (Nt) an den Bahnhöfen in Tirol konnte 2007 um +21% erhöht werden (von 13,04 Mio. auf 15,74 Mio. t).

Mit einem Gütervolumen von 6,74 Mio. t hat Wörgl einen Anteil von rund 43% und somit das stärkste Güteraufkommen in Tirol. Der Hauptanteil von Wörgl (6,25 Mio. t) sowie die gesamte Fracht von Brennersee (4,56 Mio. t) entfällt auf die RoLa.

Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall (0,49 Mio. t), Zirl (0,36), Innsbruck (0,35), Jenbach (0,35), Kirchbichl (0,32), Fügen (0,30) und Vils (0,12). Bei diesen wurde vor allem Schrott, Holz, Papier, Mineralöl und Baustoffe umgeschlagen.

Die Angaben enthalten sämtliche frachtpflichtigen Massen, d.h. teilweise auch das Eigengewicht der Fahrzeuge (exklusive Stückgutverkehr).

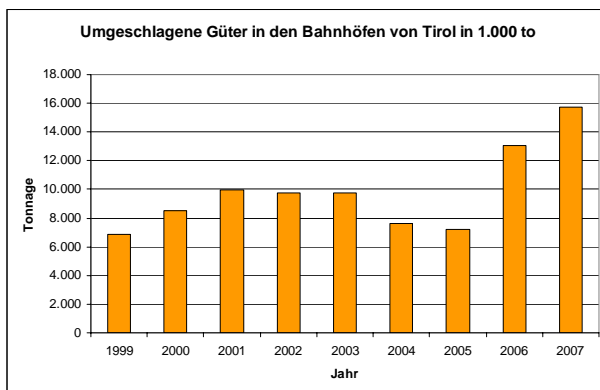


Abb. 2-4: Güterumschlag in Tirol

2.3 Brenner

2.3.1 Gütervolumen (Schiene und Straße)

Wie bereits im Vorjahr stieg das Frachtvolumen der **Bahn** auch 2007 um +20% (+2,3 Mio. NNt). Mit 14,0 Mio. NNt wurde ein neuer Maximalwert beim Bahntransport auf der Brennerstrecke erreicht. Innerhalb von zwei Jahren wurde das Frachtvolumen um +44% erhöht (+4,3 Mio. NNt). Nach 2003, dem letzten Jahr der Ökopunkteregelung, nahm der Schienengüterverkehr am Brenner spürbar ab, da das Segment der Rollenden Landstraße drastisch wegbrach (Abb. 2-8). Mit der aktuellen Entwicklung konnte der erwähnte Rückgang egalisiert werden. Von 2003 bis 2007 nahm das Gütervolumen auf der Schiene um +31% zu. Die Werte beziehen sich auf den österreichischen Teil der Brennerstrecke.

Die auf der **Straße** transportierte Gütermenge stieg 2007 um etwa +1,7 Mio. t auf ca. 35,1 Mio. t/Jahr (rund +5%).

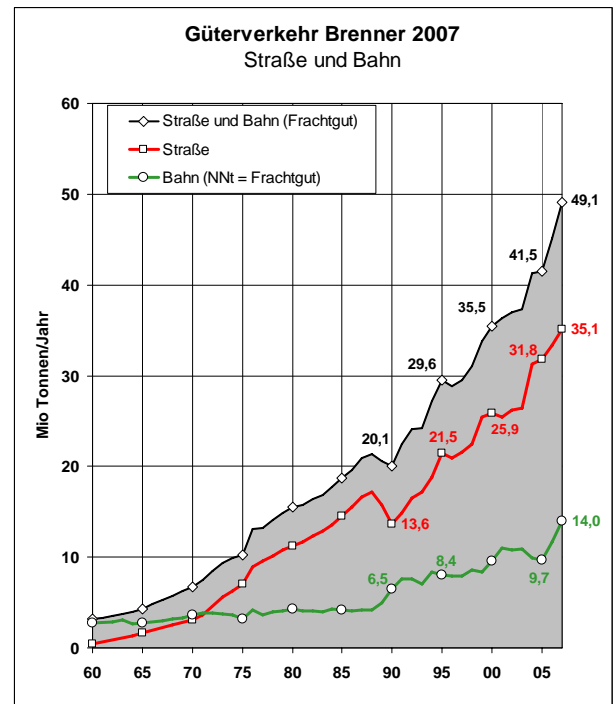


Abb. 2-5: Güterverkehr am Brenner 1960 – 2007, Straße und Schiene

Die **Gesamtgütermenge** (Straße und Schiene) nahm am Brenner um +4,0 Mio. t auf insgesamt 49,1 Mio. t zu (+8,9%). Allein seit 2003 stieg das Güteraufkommen am Brenner um +11,8 Mio. t

(+32%). Der Zuwachs des Brennerverkehrs innerhalb der letzten 4 Jahre entspricht in etwa dem im Jahr 2007 auf der A 2 Südautobahn über den Wechsel transportierten Gütervolumen.

Die langjährige Entwicklung des Güterverkehrs am Brenner weist einen exponentiellen Verlauf auf. Dies wird auch an den immer kürzer werdenden Zeitperioden erkennbar, in denen das Güteraufkommen am Brenner um ein bestimmtes Ausmaß anstieg.

Das gesamte Gütervolumen beträgt derzeit etwa 49 Mio. t. Für das Wachstum des ersten Viertels dieser Gütermenge stand die Zeit vor 1975 zur Verfügung. Das zweite Viertel entwickelte sich in der Periode von 1975 bis 1992, also in 17 Jahren. Die Zunahme des dritten Viertels erfolgte innerhalb von 10 Jahren (1992-2002). Das letzte Viertel benötigte nur mehr 5 Jahre (2002-2007).

Mit dieser Entwicklung werden – nach den ökologischen Grenzen – auch die technischen Kapazitätsobergrenzen der Verkehrsinfrastrukturen (Straße und Schiene) rascher erreicht als bisher angenommen.

2.3.2 modal split

Die Schiene gewann auch 2007 wieder Anteile am gesamten Güterverkehr am Brenner hinzu. 29% der Güter wurden auf der Schiene transportiert.

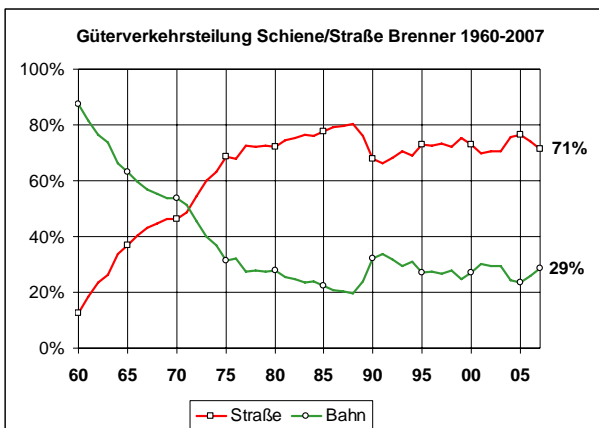


Abb. 2-6: modal split am Brenner 1960-2007

2.3.3 Transportarten

Die einzelnen Transportarten auf der Schiene zeigten unterschiedliche Entwicklungen. Die Hälfte des zusätzlichen Gütervolumens im Jahr 2007 wurde von der RoLa übernommen (+1,18 Mio. NNt). Der unbegleitete Kombiverkehr (UKV) nahm um rund +0,7 Mio. NNt und der Wagenladungsverkehr (WLV) um +0,5 Mio. NNt zu.

Der Anteil der RoLa stieg 2007 auf 27%. Der UKV-Anteil beträgt 44%. Im WLV wurden 29% der Schienengüter transportiert.

Eine stetig steigende Entwicklung ist am Brenner beim UKV zu beobachten. Seit 2003 nahm diese Transportart um +33%, seit 1997 um fast 90% zu. In den letzten Jahren nahm auch der WLV wieder zu (seit 2003 um rund +30%).

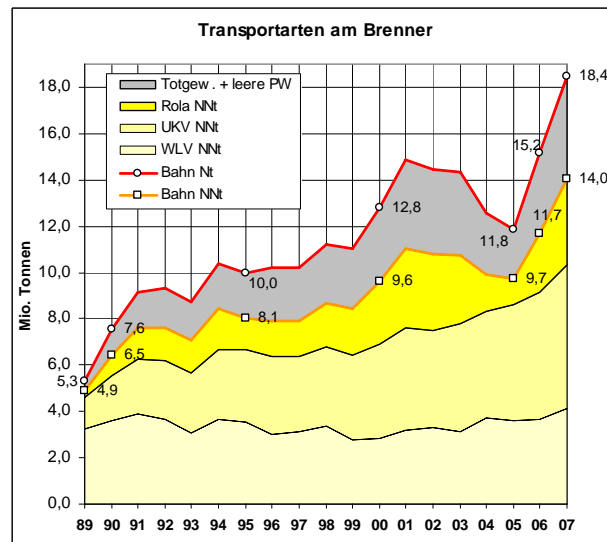


Abb. 2-7: Schienentransport am Brenner

Die Bahn-Nettotonnage (Nt) beinhaltet neben dem Frachtgut auch das Totgewicht beim Kombiverkehr (wie Lkw-Eigengewicht bei RoLa, Sattelaufleger etc.) sowie leere Privatwagen. 2007 wurden am Brenner 18,4 Mio. Nt befördert, das ist um +4,4 Mio. t mehr als das reine Frachtvolumen. Der Anteil des Totgewichts beträgt 24%.

Die RoLa stellt an sich wegen der Totlasten keine effiziente Transportform dar. Im Rahmen der derzeit vom Güterverkehr genutzten Zugtrassen bestehen unter diesem Gesichtspunkt Kapazitätsreserven.

	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07
Rola NNt	1,38	1,56	1,50	1,88	2,00	2,70	3,42	3,28	2,96	1,60	1,12	2,56	3,74
Rola Totgewicht	1,22	1,38	1,33	1,67	1,77	1,95	2,48	2,39	2,14	1,16	0,82	1,85	2,71
Rola Nt	2,60	2,94	2,83	3,55	3,77	4,65	5,90	5,67	5,10	2,76	1,94	4,41	6,45
UKV NNt	3,15	3,34	3,27	3,43	3,66	4,07	4,40	4,21	4,64	4,61	5,04	5,51	6,18
UKV Totgewicht	0,50	0,54	0,52	0,50	0,53	0,85	0,90	0,88	0,90	0,90	0,98	1,09	1,16
UKV Nt	3,65	3,88	3,79	3,93	4,19	4,92	5,30	5,09	5,54	5,51	6,02	6,60	7,34
Kombiverkehr Nt	6,25	6,82	6,62	7,48	7,96	9,57	11,20	10,76	10,64	8,27	7,96	11,02	13,79
WLV NNt	3,52	3,02	3,11	3,34	2,78	2,84	3,19	3,28	3,15	3,72	3,59	3,63	4,12
leere Privatwagen	0,20	0,38	0,47	0,42	0,29	0,42	0,51	0,43	0,57	0,61	0,3	0,53	0,53
Bahn Nt	9,97	10,22	10,20	11,24	11,03	12,83	14,90	14,47	14,36	12,60	11,85	15,18	18,44
Bahn NNt	8,05	7,92	7,88	8,65	8,44	9,60	11,01	10,77	10,75	9,93	9,753	11,70	14,04
Totgewicht + leere Privatwagen	1,92	2,30	2,32	2,59	2,59	3,23	3,89	3,70	3,61	2,67	2,097	3,48	4,40

Abb. 2-8: Schienentransport am Brenner

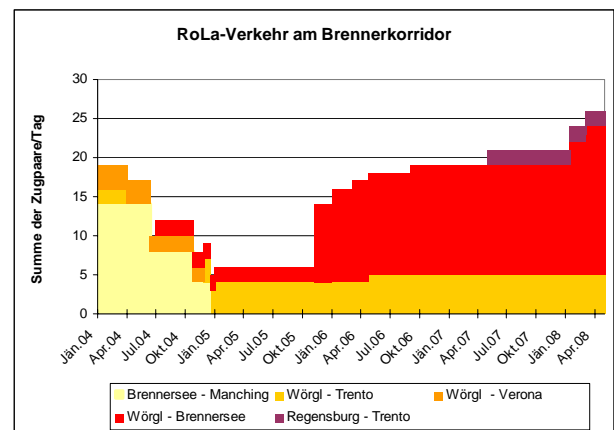
2.3.4 Rollende Landstraße (RoLa)

2007 beförderte die RoLa auf den Verbindungen Wörgl – Brennersee und Wörgl – Trento ca. 149.000 Lkw. Mit Mai 2007 wurde mit der RoLa Regensburg – Trento eine weitere Destination über den Brenner eröffnet. Auf dieser wurden 2007 rd. 8.700 Lkw transportiert.

Insgesamt wurden 2007 auf den drei Destinationen der Brennerachse ca. 157.700 Lkw befördert, das sind um +35% mehr als im Vorjahr. Die RoLa Wörgl – Brennersee war mit einem Anteil von 68% die aufkommensstärkste Destination am Brenner.

Ab Dezember 2007 wurde auf der RoLa Wörgl – Brennersee die Anzahl der Zugpaare sukzessive auf 19 Zugpaare/Tag im März 2008 erhöht. Auf den Destinationen Wörgl – Trento und Regensburg – Trento verkehrten 5 bzw. 2 Zugpaare/Tag.

Der Auslastungsgrad der drei RoLa-Verbindungen am Brenner betrug 2007 im Mittel ca. 80%, rund 38.400 Transportstellplätze blieben leer.



Relationen	Beginn	Ende	Zugpaare/Tag	Wagen/Zug
Brennersee - Manching	laufend	11.06.04	14	18
	12.06.04	23.10.04	8	18
	24.10.04	17.12.04	4	18
	18.12.04		eingestellt	
Wörgl - Trento	laufend	30.03.04	2	21
	31.03.04	26.11.04	eingestellt	
	27.11.04	31.12.04	3	21
	01.01.05	23.04.06	4	21
	24.04.06	laufend	5	19
Wörgl - Verona	laufend	13.06.04	3	21
	14.06.04	25.11.04	2	21
	26.11.04		eingestellt	
Wörgl - Brennersee	01.07.04	31.12.04	2	18
	01.01.05	05.11.05	2	18
	06.11.05	31.12.05	10	18
	01.01.06	05.03.06	12	18
	06.03.06	02.09.06	13	18
	03.09.06	12.01.08	14	18
	13.01.08	01.03.08	17	18
	02.03.08	02.03.08	18	18
	03.03.08	laufend	19	18
	Regensburg - Trento	01.05.07	laufend	2

Abb. 2-9: RoLa-Verbindungen am Brenner, Jänner 2004 – April 2008

Ab 02.05.2008 trat auf der A 12 Inntalautobahn die erste Phase des sektoralen Lkw-Fahrverbots in Kraft. Der Auslastungsgrad der RoLa-Züge am Brenner stieg von 71% (Jänner bis April 2008) auf 80% (Mai bis September 2008). Seit Einführung des sektoralen Fahrverbotes blieben insgesamt rund 21.000 RoLa-Plätze leer (Mai – September 2008).

2.4 Schweiz

Der Schienenanteil am alpenquerenden Güterverkehr ist in der Schweiz auf Grund der konsequenten Verkehrspolitik seit jeher sehr hoch. 2007 lag er bei 64%.

Das Güteraufkommen lag 2007 auf den beiden Bahntransversalen Gotthard und Simplon bei 25,3 Mio. NNt und stagnierte somit gegenüber dem Vorjahr.

Seit 2003 stieg der Schienengüterverkehr über die Schweizer Alpen um +27% (+5,4 Mio. NNt).

ANLAGEN

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2005 und 2006; Tabellen
- 2 A12 Inntalautobahn, Unterinntal
- 3 A12 Inntalautobahn, Oberinntal
- 4 A13 Brenner Autobahn
- 5 B171 Tiroler Straße, Unterinntal
- 6 B171 Tiroler Straße, Oberinntal
- 7 Tirol West, Fernpass, B179
- 8 Tirol West, Reschen B180, Ötztal B186
- 9 Tirol West, Arlberg, S16, B197, B316
- 10 Tirol Mitte, Innsbruck Land B177, B182, B183 und Schwaz B169, B181
- 11 Tirol Ost, Kitzbühel B161, B170 und Kufstein B178
- 12 Tirol Ost, Lienz B100, B108