

Verkehr in Tirol - Bericht 2005



Verkehr in Tirol

Bericht **2005**



tirol

Unser Land.

Verkehrsplanung

Impressum:

Medieninhaber und Herausgeber: Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung, 6020 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Für den Inhalt verantwortlich: Abteilung Verkehrsplanung, Vorstand Dr. Leo Satzinger

Konzept und Redaktion: DI Ekkehard Allinger-Csollich, DI Ludwig Schmutzhard

Mit Textbeiträgen von: DI Ekkehard Allinger-Csollich, Andreas Felderer, Ing. Stefan Kammerlander, Ing. Othmar Knoflach, DI Dr. Alfred Lintner, DI Ewald Moser, Mag. Julia Porcham, Dr. Leo Satzinger, DI Ludwig Schmutzhard

Layout: DI Ekkehard Allinger-Csollich, Chris Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck

Layout Titelseite und Trennblätter: Chris Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck

Druck: Alpina Druck GmbH, Innsbruck

Fotos ohne Quellenangabe: Abt. Verkehrsplanung

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

Kontakt: Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, Tel: +43/512/508-4081, Fax +43/512/508-4085, Email: verkehrsplanung@tirol.gv.at

Verkehrsbericht 2005 im Internet:

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/service/verkehrsbericht/>

Innsbruck, Mai 2006

1	STRASSE	5
1.1	Gesamtverkehr	5
1.1.1	Entwicklung in Österreich	5
1.1.2	Entwicklung in Tirol	5
1.1.3	Verkehrsdatenerfassung (VDE-Tirol)	7
1.2	Güterverkehr	8
1.2.1	Tirol	8
1.2.2	Lkw-Ausweichverkehr	9
1.2.3	Alpen- und Grenzübergänge in Österreich	11
1.2.4	Internationale Alpenkorridore	12
1.2.5	Alpenquerender Güterverkehr in der Schweiz	14
1.3	Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	15
1.3.1	Maßnahmen nach IG-Luft	15
1.3.2	Ökopunkteübergangsregelung	20
1.3.3	Lkw-Maut	21
1.3.4	Interreg IIIB Projekt MONITRAF	25
1.4	Kontrollstellen	27
1.5	Unfallentwicklung	29
1.6	Verkehrsmanagement	30
1.6.1	Pilotprojekt ÖV-Priorisierung in Schwaz	30
1.6.2	Anwendungen für Regionalbusse	31
1.6.3	Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA)	32
1.7	Mobilitätsplanung	33
1.7.1	Verkehrskonzept westliches Mittelgebirge	33
1.7.2	Mobilitätsprojekte	33
1.7.3	Mobilitätskosten von Pendlern	35
1.8	Schadstoffentwicklung	36
2	SCHIENE	39
2.1	Güterverkehr in Österreich	39
2.2	Güterverkehr Brenner	40
2.3	Schweiz	43
2.4	Brenner-Flachbahn	43
2.4.1	Brenner Basistunnel	43
2.4.2	Unterinntaltrasse	46
2.5	Lärmschutzmaßnahmen	48
2.6	Nebenbahnen	49
2.6.1	Außerfernbahn	49
2.6.2	Regionalbahn im Zentralraum Innsbruck	49
2.6.3	Privatbahnen	51
2.7	Infrastruktur- und P&R – Rahmenvertrag	54
3	ÖFFENTLICHER VERKEHR	57
3.1	Verkehrsverbund	57
3.1.1	Regionale Bus-Verkehrskonzepte	57
3.1.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen	59
3.1.3	Finanzierung Verkehrsverbund Tirol	59
3.2	Rechtliche Aspekte	61
4	ANLAGEN	65

Straße

1 STRASSE

1.1 Gesamtverkehr

1.1.1 Entwicklung in Österreich

Verkehrsentwicklung im Jahr 2005:

Österreich	+0,1%
Westösterreich	-0,3%
Ostösterreich	+0,3%
Tirol	-0,3%

Das Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich hat sich gegenüber 2004 nur unwesentlich verändert. Die Zuwächse haben sich in den letzten Jahren verringert und liegen auch 2005 niedriger als im Durchschnitt der letzten 10 Jahre (p.a. +2,3%). Auf allen Straßen in Westösterreich sind abweichend vom bisherigen Trend minimale Rückgänge zu verzeichnen. Auf Landesstraßen B nahm der Verkehr 2004 im gesamten Staatsgebiet um -1,0% (Westösterreich: -1,8%) ab. Auf den Autobahnen und Schnellstraßen hingegen ist ein leichter Zuwachs um +0,9% (Westösterreich: +1,0%) zu verzeichnen. In einer Betrachtung der Entwicklung der letzten 35 Jahre - bezogen auf das Jahr 1970 - haben sich die Verkehrsstärken auf dem gesamten Staatsgebiet jedoch mehr als verdreifacht an Werktagen sogar vervierfacht.

1.1.2 Entwicklung in Tirol

Detaillierte Verkehrszahlen der Jahre 2004 und 2005 an den Dauerzählstellen in Tirol können den Anlagen entnommen werden.

In Tirol nahm der Verkehr auf Landesstraßen B im Jahr 2005 mit -0,6% stärker ab als auf den Autobahnen und Schnellstraßen mit -0,1%. Insgesamt liegt damit auch in Tirol die Verkehrsentwicklung bezogen auf das Jahr 2004 deutlich unter dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre (p.a. +2,1%)

Auf der **A12 Inntal Autobahn** wurde im Jahr 2005 entsprechend dem landesweiten Trend eine geringe Abnahme von -0,4% registriert.

Die **A13 Brenner Autobahn** weist hingegen leichte Zunahmen (+1,4) auf. An der Zählstelle Brennersee-A13 liegen die Verkehrsmengen an Spitzentagen (ca. 57.000 Kfz/24h) mehr als doppelt so hoch wie im Jahresdurchschnitt (26.000 Kfz/24h).

Im **Tiroler Zentralraum** (Bezirke Innsbruck-Land und Schwaz) ist keine Veränderung ($\pm 0,0\%$) gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Auch in **West-Tirol** (Bezirke Imst, Landeck und Reutte) stagnierte der Verkehr (+0,1%). An den Hauptverkehrsrouten sind nur geringe Unterschiede zu verzeichnen (**Arlberg**: -0,2%, **Reschenpass**: -0,6%, **Fernpass**: +0,7%).

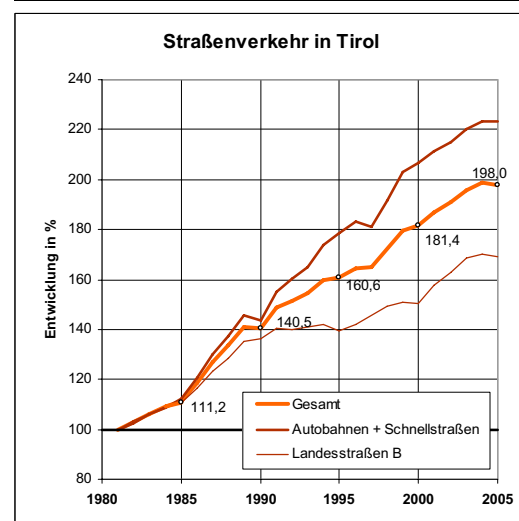
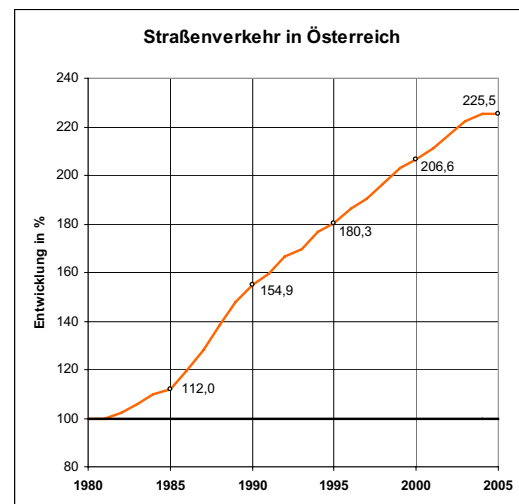


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung

Bemerkenswert ist, dass am höchstbelasteten Tag (28.165 Kfz/24h) beinahe dreimal so viele Kfz über den Fernpass fahren als an einem jahresdurchschnittlichen Tag (ca. 10.500 Kfz/24h).

Im **östlichen Landesteil** (Bezirke Kufstein, Kitzbühel und Lienz) ging das durchschnittliche Verkehrsaufkommen gegenüber dem Vorjahr mit -1,0% nur unwesentlich zurück.

In **Sillian** (DTV 5.400/24h) wurde der höchste relative Zuwachs (+5,5%) von allen Zählstellen in Tirol registriert. Diese abweichende Entwicklung ist vor allem auf die verstärkten Verkehrsbeziehungen zwischen Ost- und Südtirol zurückzuführen.

Die Verkehrsbelastungen weisen bei den einzelnen Zählstellen sehr unterschiedliche Ganglinien auf. Je nach Dominanz bzw. Überlagerung von Verkehrsarten (Wirtschafts-, Pendler-, Ausflugs-, Urlauber-, Einkaufsverkehr, etc.) treten die höchsten Belastungen zu unterschiedlichen Zeiten (Tageszeiten, Wochentage, Jahresverlauf) auf.

In Tourismusregionen ist die durchschnittliche Verkehrsstärke an den Wochenenden wesentlich höher als an Werktagen. Im **Lermooser Tunnel** ist der Kfz-Verkehr an Samstagen im Jahresmittel doppelt so hoch als an Werktagen (Mo-Fr). Darüber hinaus stellen sich die Verkehrsbelastungen dort auch saisonal sehr unterschiedlich dar.

Im Zentralraum treten die stärksten Verkehrsbelastungen regelmäßig an den Werktagen unter der Woche auf. In **Thaur** (B171) fahren an Sonn- und Feiertagen nur halb so viel Kfz wie an den Werktagen.

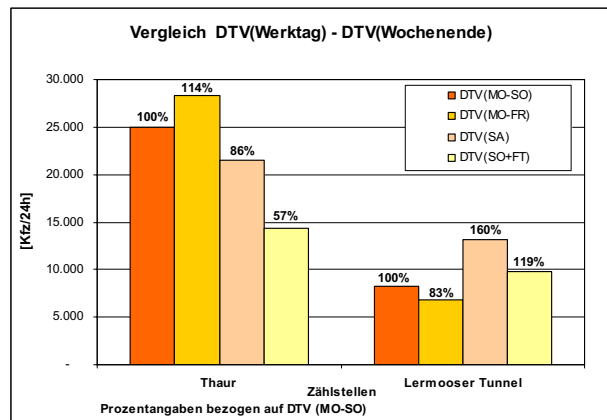


Abb. 1-2: Vergleich Werktag/Wochenende

Der Verkehr auf der B173 Eibergstraße erreicht bei **Schwoich** in den Weihnachtsferien die doppelte Stärke wie im November oder auch in den Wochen unmittelbar nach Ostern.

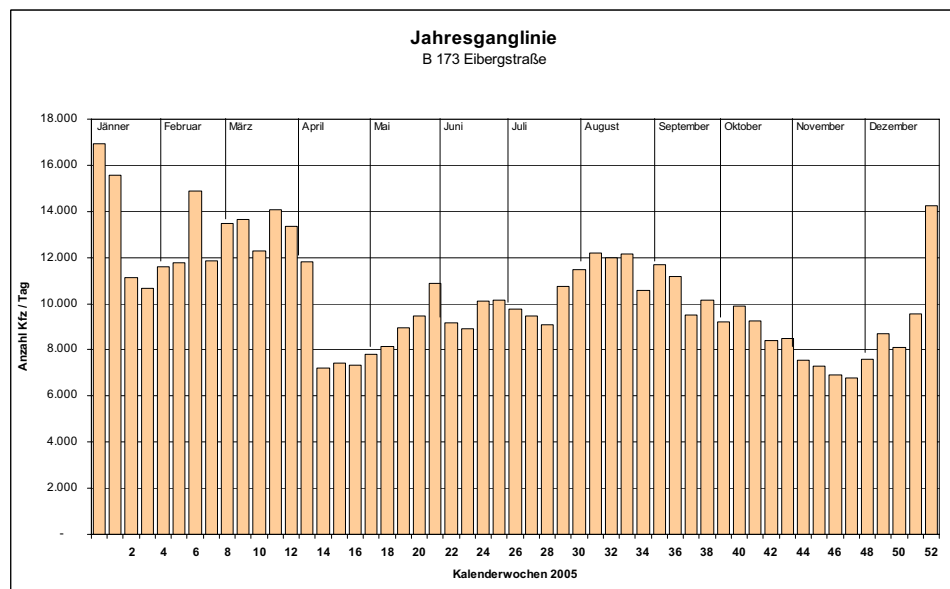


Abb. 1-3: Jahresgang in Schwöich

Die Hochwassersituation Ende August 2005 hatte auch Auswirkungen auf die Verkehrsverbindungen. Die Arlbergroute musste wegen einer Hangrutschung von 23.08. bis 26.08.2005 total gesperrt werden. Bis 03.09.2005 war das Stanzertal für den Lokalverkehr nur mit Blockabfertigung befahrbar. Verkehrsbeschränkungen und auch Straßensperren gab es in Tirol in vielen Seitentälern, an den Grenzübergängen nach Bayern (B 181, B 177, B 179) sowie auch auf der A 12 im Bereich Wörgl sowie auf der deutschen Autobahn (A93) nördlich von Kufstein.

Mit den im Jahr 2005 neu errichteten Zählstellen werden die Verkehrsstärken auch an Landesstraßen L erfasst und ausgewertet. Vergleiche mit dem Vorjahr sind aber auf Grund der fehlenden Daten 2004 nicht möglich.

DTV [Kfz/24h]	Anzahl der Zählstellen		
	Autobahnen und Schnellstraße	Landesstraßen B	Landesstraßen L
< 5.000	0	25	34
5.000 - 10.000	2	39	15
10.000 – 20.000	4	20	0
> 20.000	7	3	0

Abb. 1-4: Verteilung der Zählstellen

1.1.3 Verkehrsdatenerfassung (VDE-Tirol)

Zählgeräte

Im Jahr 2005 wurden 105 neue Zählstellen in Tirol in Betrieb genommen. Die Qualität der Messung und insbesondere auch der Fahrzeugunterscheidung ist nach dem Dauerbetrieb von einem Jahr als äußerst zufrieden stellend einzustufen. Trotz schneereichen Winters lag der Betriebsfaktor sowohl bei den Induktionsschleifen- als auch bei den Seitenradargeräten bei

95%.

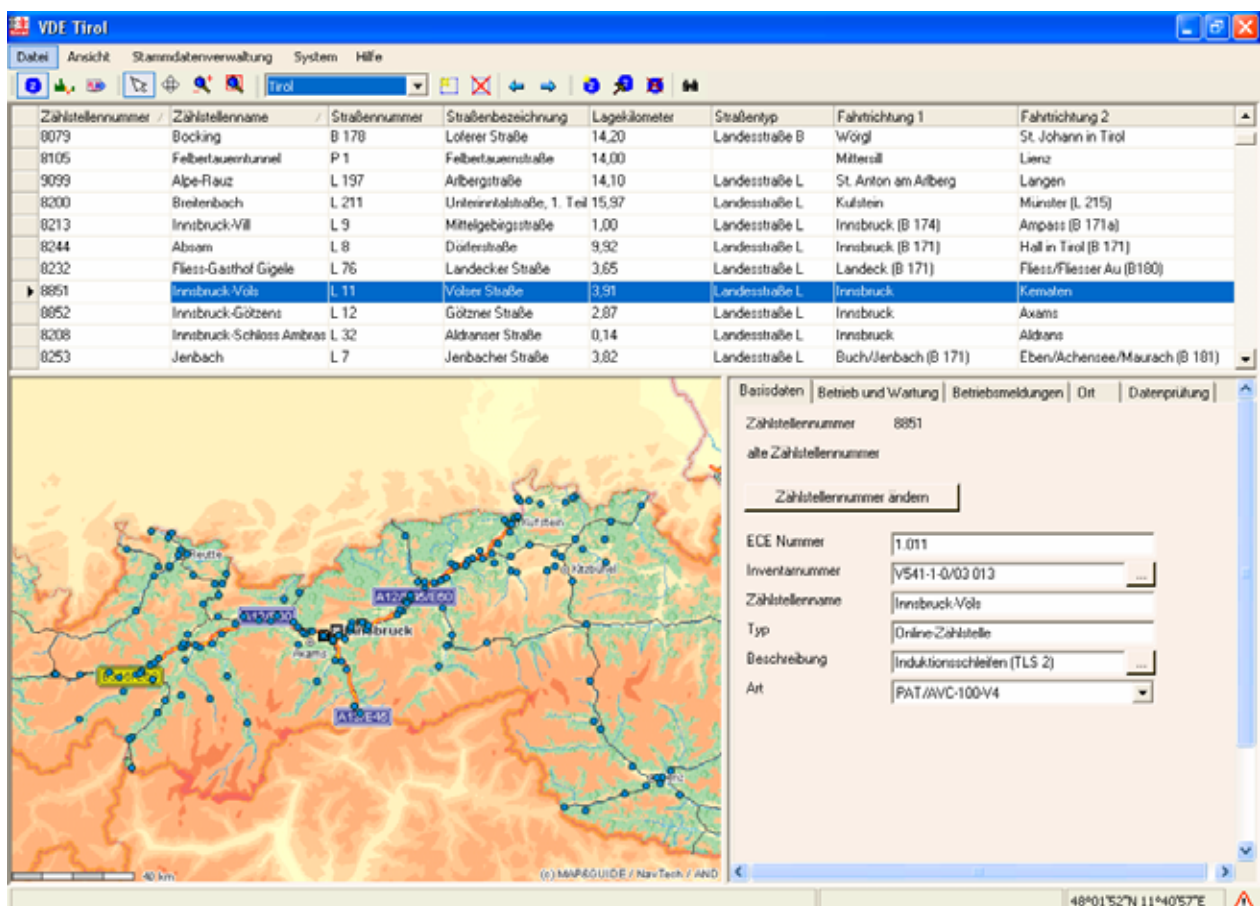
Verkehrsdatenbank

Nach einer rund 2-jährigen Entwicklungsarbeit wird seit Beginn des Jahres 2006 als zentrale Komponente im VDE-Projekt eine neuartige Software eingesetzt, die unter der Projektleitung der Abteilung Verkehrsplanung entwickelt wurde. Mit dieser Software werden Verkehrsdaten von über 150 Zählstellen am Tiroler Straßennetz importiert, verwaltet und geprüft. Darüber hinaus können Auswertungen für vielfältige Planungsszenarien und Nutzer individuell angepasst werden.

Verkehrsdaten im Internet

Neben den bisher veröffentlichten Verkehrsdaten von 45 Zählstellen wurde im 2. Halbjahr 2005 das Download-Angebot im INTERNET erheblich erweitert. Die Monats- und Jahreskennwerte stehen nunmehr von allen Zählstellen auf der Landeshomepage unter <http://www.tirol.gv.at/vde> zur Verfügung.

Abb. 1-5: VDE-Software



1.2 Güterverkehr

1.2.1 Tirol

Rahmenbedingungen

Die Entwicklung im Jahr 2004 war von einschneidenden Änderungen der Rahmenbedingungen für den Straßengüterverkehr geprägt: Vor allem das ersatzlose Auslaufen des Ökopunktesystems für Transit-Lkw zum Jahresende 2003 und die Einführung des road pricing für Kfz über 3,5t auf dem bisher unbemauteten Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich beeinflussten die Entwicklung des Lkw-Verkehrs in Tirol. Neben einem außergewöhnlichen Anstieg des alpenquerenden Lkw-Fernverkehrs (Nord-Süd) am Brennerkorridor waren im Jahr 2004 Rückgänge im Ost-West-Verkehr (Arlberg-route) bzw. Verlagerungen von der Autobahn auf das untergeordnete (mautfreie) Straßennetz zu beobachten.

Mit Jahresbeginn 2005 wurde auf den deutschen Autobahnen eine streckenbezogene Maut für Lkw ab 12t eingeführt. Die Mauthöhe variiert für Lkw bis 3 Achsen zwischen 0,09 und 0,13 €/km, für Lkw mit 4 und mehr Achsen zwischen 0,10 und 0,14 €/km.



In der Schweiz wurde ab 01.01.2005 die Lkw-Maut (LSVA) von 1,70 auf 2,52 Rappen/tkm, also um fast +50% erhöht.

Der Tarif für einen 40t-Lkw der mittleren Abgabekategorie beträgt somit nunmehr rund 1 CHF/km (ca. 0,65 €/km). Je nach Emissionsklassen variiert der Tarif zwischen etwa 0,56 und 0,74 €/km.

Ab 2005 wurde außerdem in der Schweiz das höchstzulässige Gesamtgewicht für Lkw generell auf 40 t erhöht. Da die bisher zur Verfügung gestellten Kontingente für 40t-Fahrzeuge nicht ausgeschöpft wurden, sind daraus keine Aus-

wirkungen auf das Verkehrsaufkommen bzw. die Routenwahl abzuleiten.

Auf der **A 12 Inntal Autobahn** ist die Entwicklung des Lkw-Verkehrs im Jahr 2005 in Zusammenhang mit den Veränderungen von 2004 zu sehen: Im Gegensatz zu den starken Steigerungen im Vorjahr waren 2005 im Unterland nur geringe Zuwächse bei Hall und Vomp um rund +1,5 bis +2,5% (das sind etwa +100 bis 200 LkwGV/24 h) zu beobachten (DTLV: rund 8.000 LkwGV/24h), bei Kundl stagnierte der Lkw-Verkehr (DTLV: rund 7.600 LkwGV/24h). Gegenüber 2003 stieg der Lkw-Verkehr bei Hall um rund +350 LkwGV/24h (knapp +5% in 2 Jahren), bei Kundl um rund +760 LkwGV/24h (+ 11% in 2 Jahren). Auf Grund von Geräteausfällen liegen von Langkampfen keine Verkehrsdaten für 2005 vor.

In Kematen nahm der Lkw-Verkehr im gleichen Ausmaß zu (+14%) als er im Vorjahr zurückging (+400 LkwGV/24h), damit entspricht die Frequenz 2005 jener von 2003 (DTLV: rund 3.270 LkwGV/24h).

Auf der **Arlberg Schnellstraße** stieg der Lkw-Verkehr um rund +15% bis +20% an, das sind etwa +100 bis +150 LkwGV/24h (Tunnel). Damit passierten 2005 in etwa gleich viele Lkw den Tunnel wie 2003 (673 SLZ/24h gemäß Mautkategorie 4). Ergänzend wird angemerkt, dass 2003 der Arlberg durch zusätzlichen Lkw-Verkehr vom Fernpass – während der Lkw-Beschränkungen wegen der Sanierungsarbeiten im Lermooser Tunnel – frequentiert wurde. Das Lkw-Verkehrsaufkommen im Jahr 2004 entspricht dem langjährigen Mittel seit dem Ende der 80-er Jahre. Eine signifikante Verlagerung von innerösterreichischen Lkw-Fahrten in Zusammenhang mit dem verlängerten Lkw-Nachtfahrverbot im Winterhalbjahr auf der A 12 kann aus den Statistiken nicht abgelesen werden. Vielmehr nahm der Lkw-Verkehr 2005 am Arlberg deutlich zu, dies könnte auch mit der Einführung der deutschen Lkw-Maut in Zusammenhang stehen. Die Daten von Strengen sind wegen der zeitweisen Sperre bzw. Umleitung

des gesamten Kfz-Verkehrs ab Ende August 2005 nicht mehr aussagekräftig.

Am **Brenner** nahm der gesamte Lkw-Verkehr (inkl. Solo-Lkw) 2005 nur geringfügig zu, in Maut bei +0,7%, am Brennersee um +0,3%. 2005 fuhren etwa 1,986.000 LkwGV über den Brenner (DTLV: 5.440 LkwGV/24h).

Auf der **Fernpass-Route** waren auch 2005 mit rund +10% (Bichlbach) bis +15% (Fernpass) außergewöhnliche Steigerungen zu verzeichnen (+90 bis +150 LkwGV/24h). Seit 1999 nahm der Lkw-Verkehr um rund +70% zu, seit 2002 um über +40%. 2005 überquerten rund 1.180 LkwGV/24h den Fernpass, davon 720 SLZ/24h.

Am **Reschenpass** waren – nach den starken Zuwächsen bis 2003 – auch 2005 praktisch keine Veränderungen zu beobachten. Über den Reschen fuhren etwa 400 LkwGV/24h (-1,5%), in der Südumfahrung Landeck rund 600 LkwGV/24h (+2,9%).

In **Scharnitz** wurden rund 300 LkwGV/24h (+2,0%) gezählt, das sind um +14% mehr als 2001 (das entspricht +3,3% p.a.).

In **Achenkirch** passierten 2005 rund 230 LkwGV/24h die Grenze (-10%). Im **Zillertal** (Brettfalltunnel) wurden 1.170 LkwGV/24h gezählt (+0,5%).

Auf der **B171 Tiroler Straße** konnten die höheren Lkw-Belastungen im Jahr 2004 in Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut auf der A 12 durch Fahrverbote für den Durchgangsverkehr wieder rückgängig gemacht werden (siehe Kapitel 1.2.2).

Auf der **Loferer Straße** nahm der Lkw-Verkehr 2005 um etwa +6% zu (Bocking: 1.550 LkwGV/24h, Unken: 850 LkwGV/24h). Nach dem starken Rückgang des Lkw-Verkehrs zwischen 1992 und 1995 sowie Jahren mit relativ geringen Veränderungen erreicht die Lkw-Frequenz in Bocking erstmals wieder den Wert von 1995. Gegenüber 1998 (dem Jahr mit der niedrigsten Lkw-Frequenz in Bocking) beträgt die Steigerung insgesamt +16%, die durch-

schnittliche jährliche Wachstumsrate liegt somit bei +2,1% (1998 – 2005).

Den **Pass Thurn** passierten rund 360 LkwGV/24h (+0,6%).

In **Osttirol** setzte sich der langjährige Trend mit überdurchschnittlichen Zuwächsen in **Sillian** fort (+5,4%). Mit etwa 390 LkwGV/24h benützten um fast +90% mehr Lkw den Grenzübergang zu Südtirol als 1996. Die kontinuierlichen starken Steigerungen treten bei Sillian auch beim Pkw-Verkehr im gleichen Ausmaß auf.

In **Lienz** nahm der Lkw-Verkehr auf der B 100 um +1,7% zu (DTLV: 1.038 LkwGV/24h), an der Landesgrenze zu Kärnten (Nikolsdorf) ging der Lkw-Verkehr 2005 geringfügig zurück (-3,4%, DTLV: 510 LkwGV/24h).



1.2.2 Lkw-Ausweichverkehr

Nach Einführung der Lkw-Maut (road pricing) auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ab Jänner 2004 nahm der Lkw-Verkehr auf bestimmten Ausweichstrecken erheblich zu. Speziell auf den parallel zur A12 im Inntal verlaufenden Straßen sowie auf der B181 Achenseestraße waren erhebliche Verkehrsverlagerungen zu beobachten.

Mit dem Ziel der Rückverlagerung des Lkw-Ausweichverkehrs wurden von den zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden lokale Lkw-Fahrverbote auf Basis der StVO §43 Abs.1 lit.b verordnet. Auf der B171 Tiroler Straße wurden zu den bestehenden Lkw-Fahrverboten in Wörgl, Kundl und Imst/Mils weitere Fahrverbote in Volders (Mai 2004), Kirchbichl und Schwaz/Pill (jeweils September 2004), Innsbruck-Kranebitten, Zirl, Telfs und Silz (jeweils März 2005) verordnet. Weitere Fahrverbote traten auf der L211 in Breitenbach/Angerberg (Mai 2004), auf der L222 in Vomp und in Weer (Sep-

tember 2004), auf der B181 Achenseestraße bei Wiesing/Eben a.A. (September 2004) sowie auf der L11 Völser Straße in Völs, Unterperfuss, Inzing und Pfaffenhofen (jeweils März 2005) in Kraft.

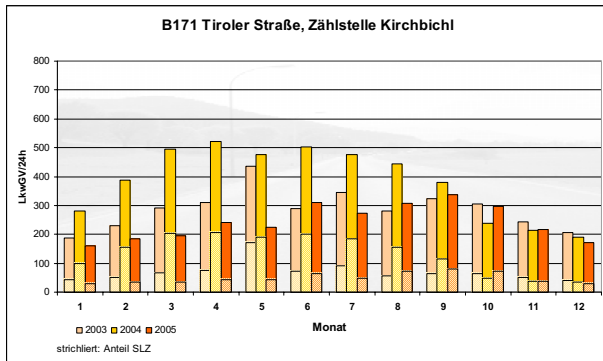


Abb. 1-6: Wirkung des Fahrverbotes auf der B171 Tiroler Straße in Kirchbichl

In **Kirchbichl** nahm der Lkw-Verkehr in den Monaten Jänner bis August 2004 um rund 150 LkwGV/24h gegenüber dem Vorjahr zu (rund +50%). Nach Inkrafttreten des Fahrverbotes ging der Lkw-Verkehr im 4.Quartal 2004 wieder stark zurück. Der Effekt hielt auch 2005 an. Der DTLV lag 2005 sogar um rund -15% unter jenem vom 2003.

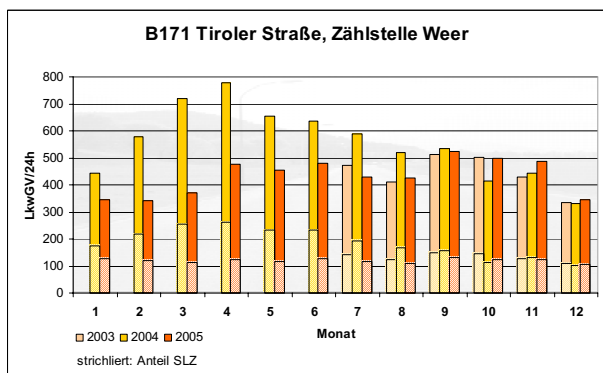


Abb. 1-7: Wirkung des Fahrverbotes auf der B171 Tiroler Straße in Weer

In **Weer** zeigte das Fahrverbot ab September 2004 ebenfalls die erwartete Wirkung: Die Lkw-Frequenzen im 4.Quartal 2004 waren vergleichbar mit jenen vor Einführung der Lkw-Maut. Vom

Jänner bis August 2005 betrug der Lkw-Rückgang auf der B171 etwa -30%.

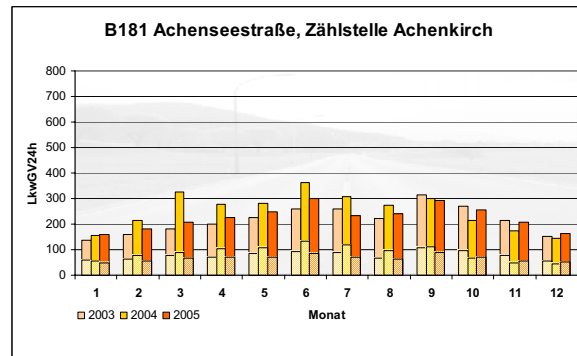


Abb. 1-8: Wirkung des Fahrverbotes auf der B171 Tiroler Straße in Achenkirch

In **Achenkirch** lag das Lkw-Verkehrsaufkommen 2005 nur um +4,6% über jenem von 2003. In den Monaten von Jänner bis August 2004 war hingegen das Verkehrsaufkommen bedingt durch Ausweichverkehr um +34% höher als im Vorjahr. Die Verlagerung konnte somit gestoppt werden.

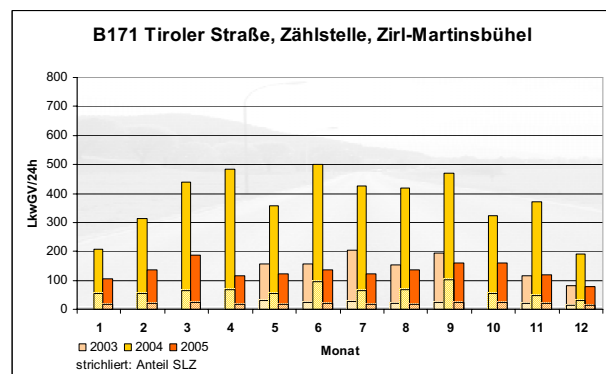


Abb. 1-9: Wirkung des Fahrverbotes auf der B171 Tiroler Straße in Zirl/Martinsbühel

In **Innsbruck-Kranebitten** waren 2004 auf der B 171 außergewöhnliche Lkw-Steigerungen zu verzeichnen. Die Zunahme von 155 LkwGV/24h (2003) auf rund 370 LkwGV/24h (rund +140%) konnte mit Hilfe des Fahrverbotes wieder rückgängig gemacht werden.

1.2.3 Alpen- und Grenzübergänge in Österreich

Im Jahr 2004 wurde wieder der alpenquerende Güterverkehr an den Alpenübergängen vom Wechsel bis Ventimiglia in Zusammenarbeit von Schweiz, Frankreich und Österreich erhoben. Parallel dazu wurden in Österreich Erhebungen des Güterverkehrs an den östlichen Grenzübergängen (vor allem zu den neuen EU-Mitgliedsstaaten) durchgeführt.

Umfangreiche Daten zu Verkehrsrelationen und -routen, Nationalitäten, Fahrzeugarten, Baujahr, Gewicht der Ladung etc. wurden mittels Befragungen gewonnen. In Österreich erfolgten die Erhebungen (im Auftrag des BMVIT) an 9 Alpen- und 14 Grenzübergängen. An den Alpenübergängen wurde auch der Schienengüterverkehr erhoben (siehe Kapitel 2.1), die Aussagen in Kapitel 1.2.3 beziehen sich auf den Straßengüterverkehr.

Der weitaus stärkste Güterstrom fließt mit rund 31 Mio. t über den Brenner. Der Grenzübergang Arnoldstein/Tarvis liegt auf der Pontebana-Achse (Süd-Autobahn Wien-Graz-Villach-Udine) und übernimmt zusätzlich auch den Verkehr von der Tauernachse in Richtung Italien. Mit insgesamt rund 19 Mio. t erreicht das Gütervolumen in Arnoldstein etwa 60 % der Gütermenge vom Brenner.

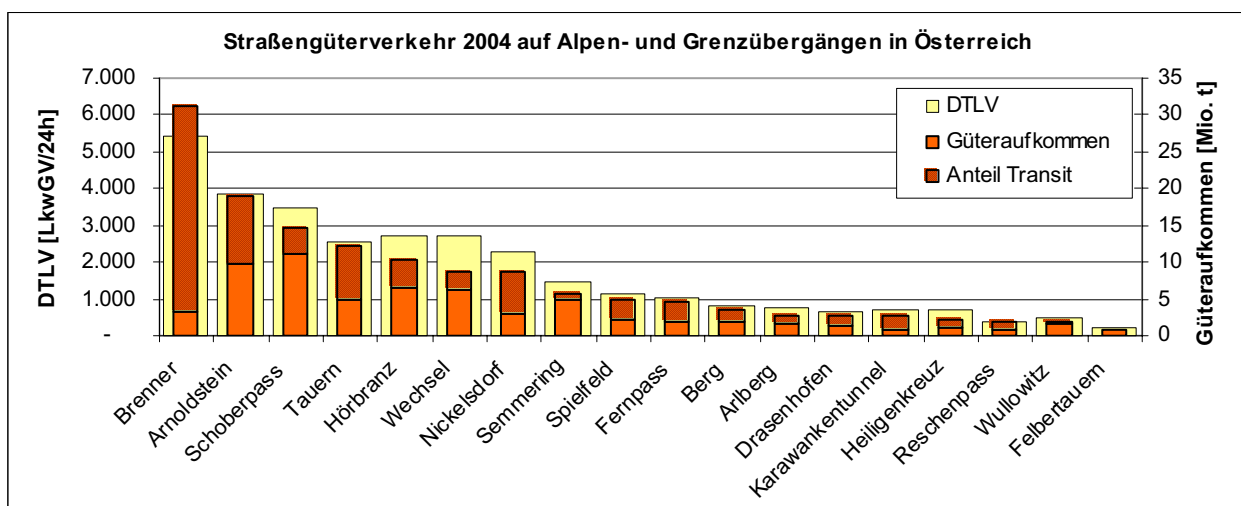
Abb. 1-10: Güteraufkommen über die österreichischen Alpen- und Grenzübergänge

Das größte Güterverkehrsaufkommen an den Ostgrenzen Österreichs tritt in Nickelsdorf mit 8,7 Mio. t auf. Es sei hier angemerkt, dass der Straßengüterverkehr am Brenner allein von 2003 auf 2004 (also innerhalb von 1 Jahr) um +5,0 Mio. t angestiegen ist. Das Gütervolumen am Fernpass liegt mit 4,5 Mio. t nur geringfügig unter jenem von Semmering (5,6 Mio. t) und Spielfeld (4,9 Mio. t). Auf der Arlbergroute werden 2,8 Mio. t und über den Reschenpass 2,0 Mio. t transportiert.

Der Straßengütertransit am Brenner ist mit 27,9 Mio. t etwa 3 mal so hoch wie in Arnoldstein (9,3 Mio. t), fast 4 mal so hoch wie am Tauern (7,2 Mio. t) bzw. 5 mal so hoch wie in Nickelsdorf (5,6 Mio. t).

Die Beladungsgrade der Lkw weisen erhebliche Unterschiede auf: Die höchsten durchschnittlichen Beladungen sind am Brenner (15,6 t/Lkw), Reschenpass (14,5 t/Lkw), Arnoldstein (13,6 t/Lkw) und Tauern (12,9 t/Lkw) zu beobachten. Am Fernpass sind die Lkw durchschnittlich mit 11,9 t/Lkw beladen. Relativ geringe mittlere Ladegewichte treten in Hörbranz und Nickelsdorf (jeweils 10,4 t/Lkw), Arlberg (9,7 t/Lkw) Heiligenkreuz (9,1 t/Lkw) und Wechsel (8,9 t/Lkw) auf.

Der Anteil der Leerfahrten differiert ebenfalls beträchtlich: Leerfahrten sind anteilmäßig am Brenner (7 % der Lkw-Fahrten) am seltensten anzutreffen, gefolgt von Tauern, Nickelsdorf,



Spielfeld (jeweils 11 %) sowie Karawankentunnel und Reschenpass (jeweils 14 %). Am Fernpass führen 17 % der Lkw eine Leerfahrt durch. Die höchsten Leerfahrtenanteile treten in Hörbranz, Arlberg und Heiligenkreuz (jeweils 24 %), Wulowitz (25%), Semmering (26 %) und Wechsel (28 %) auf.

Am Brenner ist die modernste Lkw-Flotte unterwegs: 2004 waren nur 31 % der Lkw der Euro 2-Klasse und älter (also bis einschließlich Baujahr 2000) zuzuordnen. Am Reschen betrug dieser Anteil 37 %, am Arlberg 44 % und am Fernpass 46 %. Bei den Alpen- und Grenzübergängen außerhalb Tirols variierte der Anteil der Lkw mit Baujahr 2000 (und älter) zwischen 42 % (Tauern) und 49 % (Wechsel).

1.2.4 Internationale Alpenkorridore

Die umfangreichen Erhebungen des alpenquerenden Güterverkehrs im Jahr 2004 bilden die Grundlage für differenzierte Analysen des Straßengüterverkehrs auf den Alpenkorridoren, die im Rahmen des Interreg IIIB-Projektes MONITRAF vom Ingenieurbüro Dr. Köll durchgeführt wurden. Für die Beschreibung der Relationen wurde Europa in 2.900 Zonen (Ziel- und Quellbezirke) eingeteilt, für die Routen wurde das Straßennetz in rd. 35.000 Strecken untergliedert. Nachdem der alpenquerende Straßen-güterverkehr bereits 1994 und 1999 in Zusammenarbeit von Schweiz, Frankreich und Österreich in vergleichbarem Ausmaß erhoben wurde, sind auch Aussagen über Veränderungen zwischen 1994 und 2004 möglich.

Die Routenwahl für Fahrten zwischen Deutschland und Italien Nordwest erfolgte unterschiedlich: Je weiter sich das deutsche Bundesland im Norden und im Osten befindet, umso größer wird 2004 der Brenner-Anteil. Während von Baden-Württemberg oder Rheinland-Pfalz nur rd. 40% der Fahrten über den Brenner führen, sind es weiter nördlich ab Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen bereits 55% bzw. 72% und weiter im Osten ab Sachsen-Anhalt und Sachsen über 95%. Bei der Entwicklung fällt auf, dass die

Zunahme des Brenner-Anteils hauptsächlich auf den Zeitbereich zwischen 1994 und 1999 fällt. Von 1999 bis 2004 ist insbesondere bei den westlichen Bundesländern kaum noch eine Zunahme zu beobachten, obwohl in diesen Zeitraum die Einführung der LSVA in der Schweiz fällt. Offensichtlich wurde der Spielraum bereits mit dem EU- und Schengen-Beitritt Österreichs, dem Wegfall der Grenzkontrollen sowie der massiven Absenkung der Straßenbenützungsgabgabe in Österreich bis 1999 ausgeschöpft. Bis 2004 erfolgte eine Ausdehnung des Einzugsbereiches für den Brennerkorridor Richtung Großbritannien, Schweden, Tschechien und Polen. Auf der Südseite zeigt sich, dass der Brenner auch für weiter im Westen gelegene Gebiete, wie die Lombardei interessant wurde.

Die durchschnittliche Fahrtweite der Lkw am Brenner-Korridor betrug 1994 rd. 950 km und 2004 rd. 1.160 km.

Im Vergleich dazu weist der Gotthard einen deutlich geringeren Einzugsbereich sowie wesentlich direktere Routenverläufe auf. Für Ausgangs- und Zielorte östlich von Frankfurt finden kaum Fahrten über den Gotthard statt. Die durchschnittliche Fahrtweite lag 1994 am Gotthard bei 710 km und blieb praktisch unverändert (2004: 720 km).

Die mittlere Fahrtweite aller Lkw war 1994 am Brenner um 240 km und 2004 bereits um 440 km länger als am Gotthard.

Parallelen zur Änderung der Fahrtweiten weist auch die Entwicklung der Transitfahrten durch Österreich und Schweiz auf: In Österreich stiegen die Transitfahrten auf den westlichen Alpenübergängen (Tauern, Felbertauern, Brenner und Reschenpass) von 1994 bis 2004 um rd. 1,21 Mio. Lkw (das sind rd. + 110%) auf insgesamt 2,31 Mio. Lkw. Die Zahl aller Transitfahrten durch die Schweiz nahm im gleichen Zeitraum nur um rd. 0,24 Mio. Lkw auf insgesamt 0,70 Mio. Lkw zu (das sind rd. + 50%).

Zwischen 1994 und 2004 stieg die Zahl der alpenquerenden Transitfahrten durch die Schweiz und Westösterreich um + 1,45 Mio. Lkw-Fahrten

an. Von diesen zusätzlichen Transitfahrten entfielen 83% auf die westösterreichischen Alpenübergänge (Tauern bis Reschenpass) und 17% auf die Schweizer Übergänge.

Eine differenzierte Analyse der gewählten Routen auf den einzelnen Relationen im alpenquerenden Straßengüterverkehr gibt Auskunft über Umwegfahrten im alpenquerenden Straßengüterverkehr. Den Untersuchungen wurden unterschiedliche Umwegkriterien zu Grunde gelegt. Von den 1.995.500 Lkw-Fahrten am Brenner im Jahr 2004 hätten 562.500 Lkw (28,2%) eine um mindestens 60 km kürzere Strecke über den Gotthard gehabt. Am Gotthard hingegen wurden nur 6.000 Lkw angetroffen, die über den Brenner eine um mindestens 60 km kürzere Alternativroute gehabt hätten. Von den 562.500 Umwegfahrten am Brenner nahmen 289.100 Lkw sogar einen Umweg von mehr als 120 km in Kauf (das sind 14,5% aller Lkw am Brenner).

Neben den Umwegfahrten gibt es auch so genannte Mehrwegfahrten, die mindestens zwei gleichwertige Alternativrouten innerhalb des Umwegkriteriums zur Auswahl haben. Am Brenner fallen z. B. jene Fahrten, für die die Route über Gotthard oder Tauern um höchstens 60 km (bzw. 120 km) länger ist, in diese Kategorie.

Die Analyse der Lkw-Fahrten über die Alpenübergänge der Schweiz und Westösterreichs zeigt, dass vielfach nicht die kürzesten Wege gewählt werden.

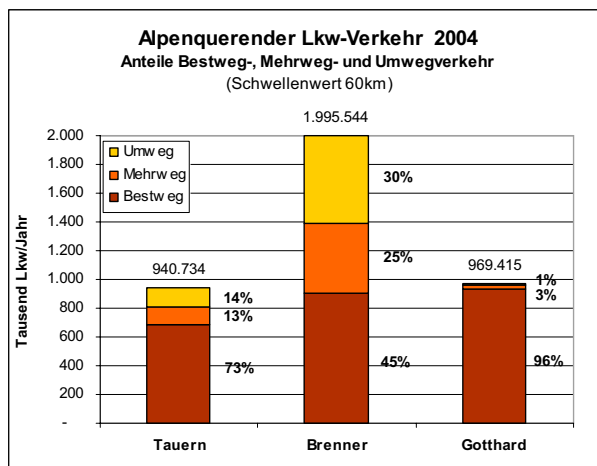


Abb. 1-11: Derzeitige Routenwahl auf den Alpenkorridoren

Auffallend ist, dass am Gotthard praktisch keine Umweg- und Mehrwegfahrten durchgeführt werden. Am Brenner hingegen fallen mehr als die Hälfte (55 %) der Lkw in diese Kategorie, d. h. sie hätten entweder eine eindeutig kürzere (mindestens um den Schwellenwert von 60 km kürzere) oder gleichwertige (also höchstens um ± 60 km abweichende) Streckenalternative. Diese Aussage gilt unabhängig vom Umwegkriterium (60 km/120 km/60 km oder mindestens 10 % der Streckenlänge). Am Tauern schwankt der Anteil der Umweg- und Mehrwegfahrten zwischen 27 % und 36 % (je nach Umwegkriterium).

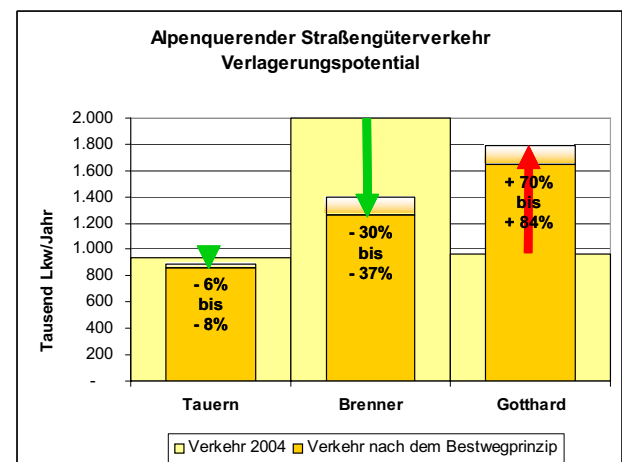


Abb. 1-12: Routenaufteilung nach dem Bestwegprinzip

Eine rechnerische Verlagerung der Umwegfahrten auf die kürzesten Routen und anteilige Aufteilung der Mehrwegfahrten führt zu folgendem Ergebnis. Die Schwankung der Ergebnisse ergibt sich aus den drei verschiedenen Umwegkriterien:

Einen Rückgang am Brenner um - 600.000 bis - 750.000 Lkw/Jahr (- 30 % bis - 37 %) steht am Gotthard eine Zunahme um + 670.000 bis + 820.000 Lkw/Jahr gegenüber (+ 70 % bis + 84 %). Am Tauern würde sich eine geringere Abnahme um - 55.000 Lkw bis - 80.000 Lkw ergeben (- 6 % bis - 8 %).

1.2.5 Alpenquerender Güterverkehr in der Schweiz

Auf den Schweizer Alpenübergängen ging die Zahl der Lkw 2005 insgesamt um rund -4% gegenüber dem Vorjahr zurück (von 1,255 Mio. auf 1,204 Mio. Lkw). Zwischen 2000 und 2005 betrug der Lkw-Rückgang -14%, das sind um 200.000 Lkw weniger als vor 5 Jahren. Mit 925.000 Lkw-Fahrten stellt der Gotthard die Haupttransversale in den Schweizer Alpen dar (DTLV 2005: 2530 LkwGV/24h).

Das Gütervolumen im alpenquerenden Straßenverkehr stieg 2005 hingegen um +3% an. Auf den Schweizer Alpenübergängen wurden 2005 insgesamt 12,9 Mio. t befördert, davon etwa 10,2 Mio. t über den Gotthard. Seit 2000 nahm das Gütervolumen in der Schweiz insgesamt um +4,0 Mio.t zu (von 8,9 Mio. t auf 12,9 Mio. t). Das mittlere Ladegewicht am Gotthard betrug 2004 etwa 10,2 t/Lkw.

Der Schienengüterverkehr stieg in der Schweiz 2005 ebenfalls um +3 %, sodass der Schienenanteil bei 65 % gehalten werden konnte (siehe auch Kapitel 2.3).

Die Umsetzung der Verlagerungsmaßnahmen ab 2000 brachten eine deutliche Reduktion der Lkw-Fahrten und eine Stabilisierung des Bahnanteils am alpenquerenden Güterverkehr. Mit dem Verlagerungsgesetz (seit 01.01.2001 in Kraft) wird in der Schweiz das Ziel verfolgt, den alpenquerenden Lkw-Verkehr bis 2009 gegenüber 2000 um etwa -50 % auf 650.000 Lkw/Jahr zu reduzieren.

Die Schweizer Verlagerungspolitik beruht auf dem Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen, durch die letztlich auch die Anhebung der Gewichtslimite kompensiert wurde. Durch die Einführung der flächendeckenden Lkw-Maut (LSVA) unter Berücksichtigung externer Kosten sowie die Förderung des Kombiverkehrs konnte die Produktivitätssteigerung im Straßengüterverkehr (durch das höhere Gewichtslimit) aufgefangen werden, wie der konstante Anteil am Güteraufkommen beweist. Seit 01.01.2005 gilt

das 40 t-Limit in der Schweiz generell, das heißt ohne Kontingentierung.

Untersuchungen über die Wirkung der Verlagerungspolitik kommen zum Ergebnis, dass ohne die getroffenen Maßnahmen derzeit mit 1,55 bis 1,65 Mio. Lkw an den Schweizer Alpenübergängen gerechnet werden müsste: Die Senkung der Lkw-Fahrten wird zu etwa zwei Dritteln der LSVA und der Erhöhung der Gewichtslimite und zu einem Drittel den flankierenden Maßnahmen einschließlich Subventionierung des Kombiverkehrs zugeschrieben.

Die Lkw-Fahrtenzahl nimmt zwar mit den bisherigen Maßnahmen ab, aber nicht schnell genug, um das vorgegebene Verlagerungsziel bis 2009 zu erreichen. Die Entwicklung ist schließlich vor dem Hintergrund der Rahmenbedingungen in der EU zu sehen: Es gibt noch keine flächendeckende Maut, die Preise im Straßentransport fallen weiterhin und die Bahntransporte weisen besonders im grenzüberschreitenden Verkehr noch erhebliche Mängel auf.

Um die Fortschritte der Verlagerungspolitik auch künftig zu gewährleisten, wird in der Schweiz die gesamthafte Verkehrspolitik fortgeführt:

- Der Lötschberg-Basistunnel wird voraussichtlich 2007 in Betrieb gehen.
- Die LSVA wird 2008 gemäß dem Landverkehrsabkommen mit der EU abermals erhöht.
- Die Schwerverkehrskontrollen werden verstärkt. Neben den Sicherheitsaspekten ist die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen im Straßengüterverkehr (Sozialdumping u.a.) eine notwendige Voraussetzung, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Dazu werden in der Schweiz Schwerverkehrskontrollzentren errichtet. Am Nordzu-
lauf zum Gotthard ist bei Erstfeld ein so genanntes Maxizentrum geplant (70.000 m²; Anmerkung: Die Kontrollstelle Radfeld hat eine Verkehrsfläche von 16.000 m²). Diese Flächen sollen auch für künftig notwendige Bewirtschaftungsformen auf der Gotthard-

route als Abstellflächen dienen (Kapazität: mehr als 300 Lkw).

- Sicherstellung der Subventionierung der Bahntransporte über 2010 hinaus.

Es gibt Initiativen, die Begleitmaßnahmen in einem Stufenmodell in den Bereichen Sicherheitsabstand, Kontrollen und Bahnangebot zu erweitern. Darüber hinaus werden auch Möglichkeiten einer Alpentransitbörse einschließlich des rechtlichen Rahmens gegenwärtig vertieft geprüft.

1.3 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

1.3.1 Maßnahmen nach IG-Luft

Aktionsprogramm zur Verbesserung der Luftgüte

Nach der Entschließung des Tiroler Landtages vom 10.03.2005 wurden von der Abteilung Umweltschutz Maßnahmenvorschläge als Entscheidungshilfe für die Landespolitik zusammen gestellt. Im Verkehrsbereich werden Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote, fahrzeug- und motorspezifische Verbesserungen über Anreiz- sowie Verbotssysteme, Attraktivierung des ÖV und alternativer Fortbewegungsmittel, raum- und verkehrsplanerische Maßnahmen sowie Änderungen bei der Straßenstreuung angeführt.

Die ersten konkreten Maßnahmen in Österreich auf Basis des IG-Luft wurden in Tirol verordnet, und zwar in Zusammenhang mit Grenzwertüberschreitungen bei NO₂. Zwischenzeitlich werden auch Grenzwerte bei PM10 in Tirol überschritten (siehe Kapitel 1.8).

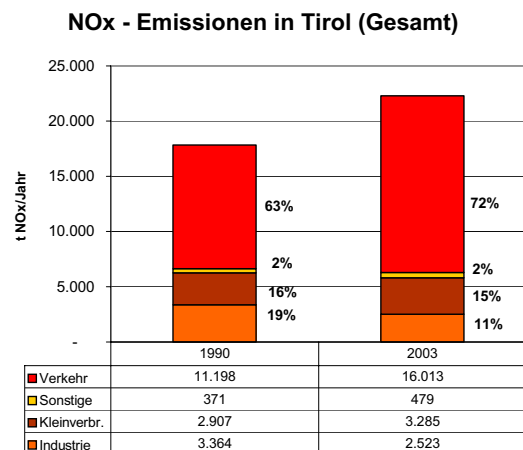


Abb. 1-13: NOx-Emittenten in Tirol

Gemäß „Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990 – 2003“ (UBA Wien, 2005) nahmen in Tirol die NOx-Emissionen aus dem Verkehr von 1990 bis 2003 um + 43 % auf 16.013 t NOx/Jahr zu.

Die NO_x-Emissionen aller anderen Emittentengruppen (Industrie, Kleinverbraucher, etc.) gingen hingegen um rd. - 5 % zurück (2003: Insgesamt 6.287 t NO_x/Jahr). Die Emissionen der Industrie wurden sogar um - 25 % reduziert. Der Verkehr, der 1990 einen Anteil von 63 % an allen NO_x-Emissionen im gesamten Bundesland Tirol hatte, ist 2003 bereits für 72 % der NO_x-Emissionen in Tirol verantwortlich.

Laut ARCS-Kataster beträgt der Verkehrsanteil an den NO_x-Emissionen im Unterinntal rd. 85 %. Der Anteil des Straßengüterverkehrs an den NO_x-Emissionen auf der A 12 Inntal Autobahn im Unterinntal beträgt rd. 65 %.

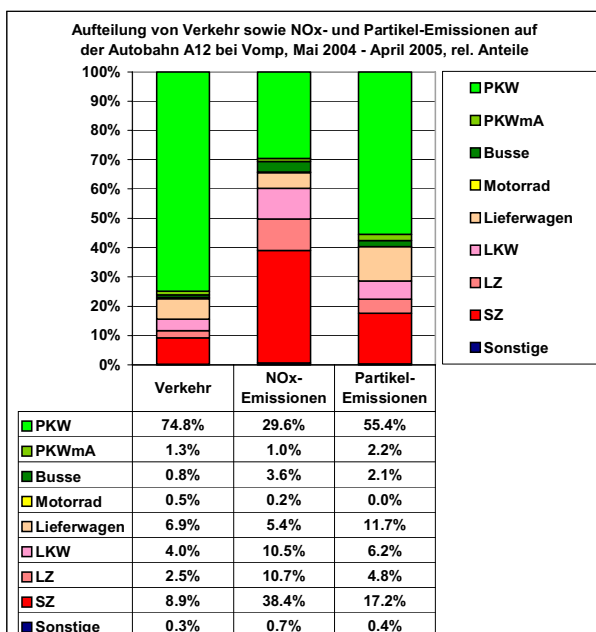


Abb. 1-14: Anteile der Fahrzeugarten am Verkehrs- und Schadstoffaufkommen (Quelle: Ökoscience AG)

Bei PM 10 liegt der Anteil des Straßenverkehrs gemäß „Statuserhebung mittleres Inntal – Staubemissionen“ (UBA Wien, 2004) im Jahresmittel bei 38 %. Der Anteil des Straßenverkehrs an den (besonders lungengängigen) ultrafeinen Partikeln PM 0,1 ist wesentlich höher. Der Straßengüterverkehr hat auf der A 12 im Unterinntal einen Anteil von rd. 40 % an den PM 10-Emissionen.

Nach dem EuGH-Urteil vom 15.11.2005 (betreffend sektorales Fahrverbot) ist unstrittig, dass

die Republik Österreich nach Grenzwertüberschreitungen zu Maßnahmen verpflichtet ist und zwar auch bereits vor 2010.

Aus dem o. a. Urteilsspruch leiten sich folgende Konsequenzen für Maßnahmen nach IG-Luft ab:

- Nationale Maßnahmen sind entweder in einen Plan/Programm einzubetten oder können durch zwingende Erfordernisse des Umweltschutzes gerechtfertigt werden,
- die Wirkungen aller Maßnahmen sind vorab zu evaluieren,
- alternative Maßnahmen sind zu prüfen,
- Transportalternativen sind zu beurteilen,
- Übergangszeiträume müssen angemessen sein,
- Nachbarstaaten und EK sind vorab zu konsultieren.

Unter den erwähnten Gesichtspunkten werden derzeit in Tirol verschiedene Maßnahmen geprüft.

Lkw-Nachtfahrverbot

Ab 01.11.2004 trat ein zeitlich ausgedehntes Lkw-Nachtfahrverbot in Kraft. Während des Winterhalbjahres (1. November bis 30. April) gilt das Nachtfahrverbot von 20:00 Uhr bis 05:00 Uhr.

Bei der Evaluierung der Erweiterung des Nachtfahrverbotes wurde davon ausgegangen, dass sich das Lkw-Verkehrsaufkommen wegen der Nachtfahrverbote nicht ändert, sondern nur tageseitlich verlagert. Bei Berücksichtigung der tatsächlichen, zeitlichen Verlagerungseffekte bringt das verlängerte Nachtfahrverbot im Jahresmittel eine Verbesserung bei NO₂ um -4 bis -5% gegenüber der Situation ohne Nachtfahrverbot. Für das Winterhalbjahr 04/05 macht dies sogar etwa -7 % aus. Die Erweiterung des Nachtfahrverbotes im Winterhalbjahr reduziert das Jahresmittel bei NO₂ allein um rd. -0,5 bis -1,0 %. Die Effekte der Erweiterung des Nachtfahrverbotes sind etwas geringer als ursprünglich geschätzt, da in den zusätzlichen Verbotsstunden von 20:00 – 22:00 Uhr nur die Hälfte bzw. 2/3 des Lkw-Verkehrs wegverlagert wurde

(statt knapp über 80 % Verlagerung beim Nachtfahrverbot ab 22:00 Uhr).

Flottenerneuerung

Auf Grund der motortechnischen Entwicklungen und Absenkungen der Grenzwerte bei den Typenprüfungen wäre in den nächsten Jahren von Rückgängen bei den Schadstoffemissionen der Kfz auszugehen. Unter Annahme konstanter Fahrtenzahlen wäre auf der A 12 zwischen 2005 und 2010 bei den NO_x-Emissionen eine Reduktion um rd. -30 % zu erwarten. Das NO₂ macht die Änderungen beim NO_x nur gedämpft mit, würde sich allerdings ebenfalls deutlich reduzieren (bis 2010 um etwa -14 %). Auf Grund der Erfahrungen mit Euro 2- und 3-Fahrzeugen kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeughersteller auch bei künftigen Motorgenerationen vor allem Augenmerk auf optimalen Kraftstoffverbrauch zu Ungunsten eines niedrigeren NO_x-Emissionsniveaus legen.

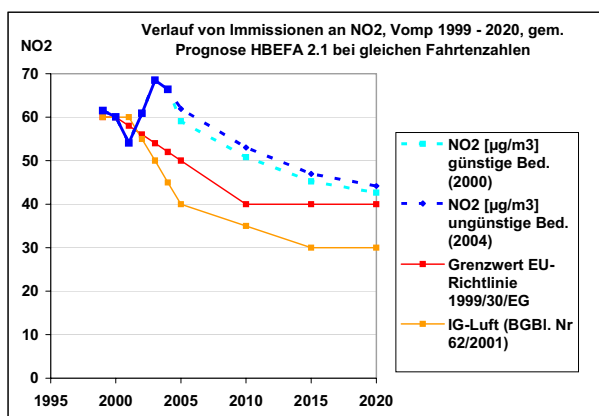


Abb. 1-15: Entwicklung der Immissionen in Folge Flottenerneuerung (Quelle: Ökoscience AG)

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Bei den Fahrzyklen der Typenprüfungen für Pkw sind nur Messpunkte bis max. 120 km/h vorgesehen. Nicht zuletzt aus diesem Grund beinhaltet eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen ein erhebliches Reduktionspotential bei NO_x- und PM 10-Emissionen. Die tatsächliche Wirkung ist von der Einhaltung des Tempolimits und damit von der Akzeptanz bei den Autofahrern abhängig. Dieser Aspekt ist v. a. in Zusammenhang mit

der Länge des Sanierungsgebietes im Inntal relevant. Um vor allem bei ungünstigen klimatischen Bedingungen eine hohe Wirkung zu erzielen, wurde seitens des Landes Tirol das Konzept einer temporären Geschwindigkeitsreduktion verfolgt. Mit Hilfe der Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) und einer immissionsabhängigen Steuerung soll die Geschwindigkeitsbeschränkung nur dann gelten, wenn es lufthygienisch am meisten bringt.

Die infrastrukturelle Voraussetzung wird nunmehr von der ASFINAG mit der zweiten Ausbaustufe der VBA auf der A 12 Inntal Autobahn im Unterinntal vorgezogen. Etwa zum Jahresende 2006 wird somit die A 12 von Kufstein bis Zirl durchgehend mit den Anzeigequerschnitten der VBA ausgestattet sein. Mit dem Testbetrieb der immissionsabhängigen Steuerung wird nach Fertigstellung der VBA im Winter 2006/07 begonnen.

Die Emissionsminderungen hängen vom Zeitanteil der Schaltung des Tempolimits ab. Im Falle einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h während 30 % der Zeit wird der NO₂-Jahresmittelwert um -3,0 %, der 95 %-Wert für NO₂ um -5,1 % und der PM 10-Jahresmittelwert um -5,7 % gesenkt.

Die rechtlichen Voraussetzungen wurden auf Initiative des Landes Tirol mit der Novellierung des IG-Luft geschaffen (BGBl. I Nr. 34/2006 vom 16.03.2006, Artikel 4, § 14 (1a)).

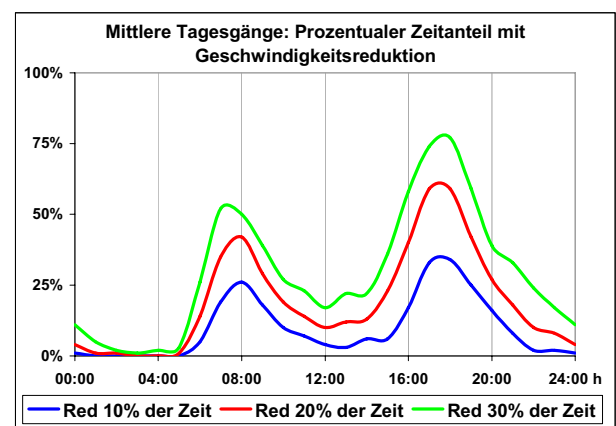


Abb. 1-16: Häufigkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Quelle: Ökoscience AG)

Lkw - Emissionsklassen nach Verkehrsart

A12 Inntal Autobahn (Radfeld/Kundl) Erhebung Okt. / Nov. 2005

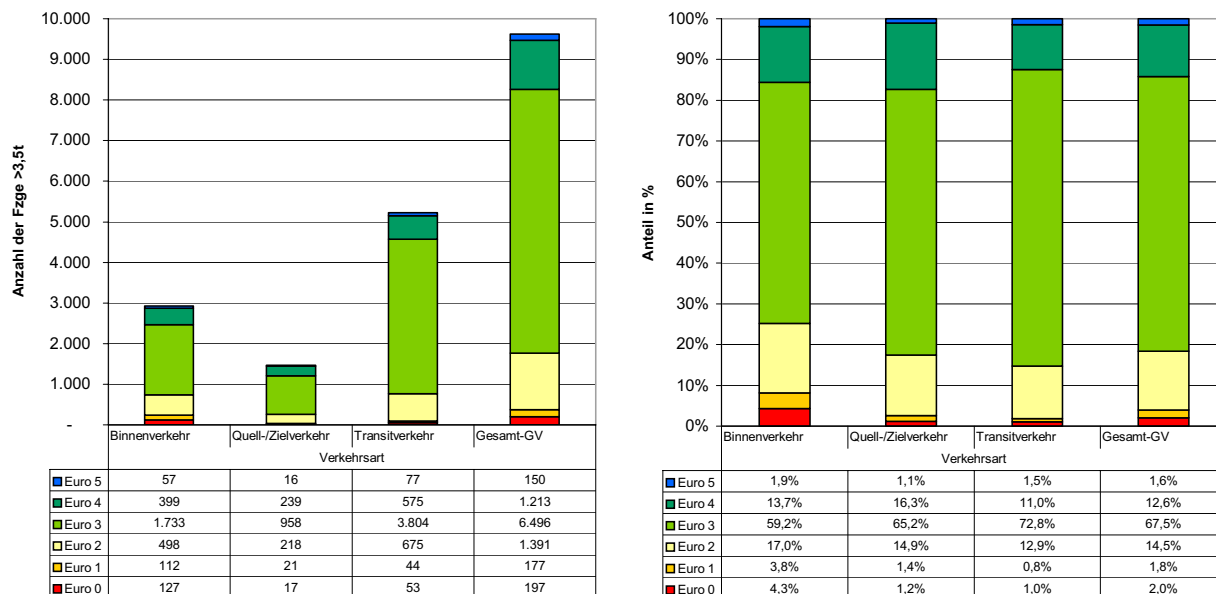
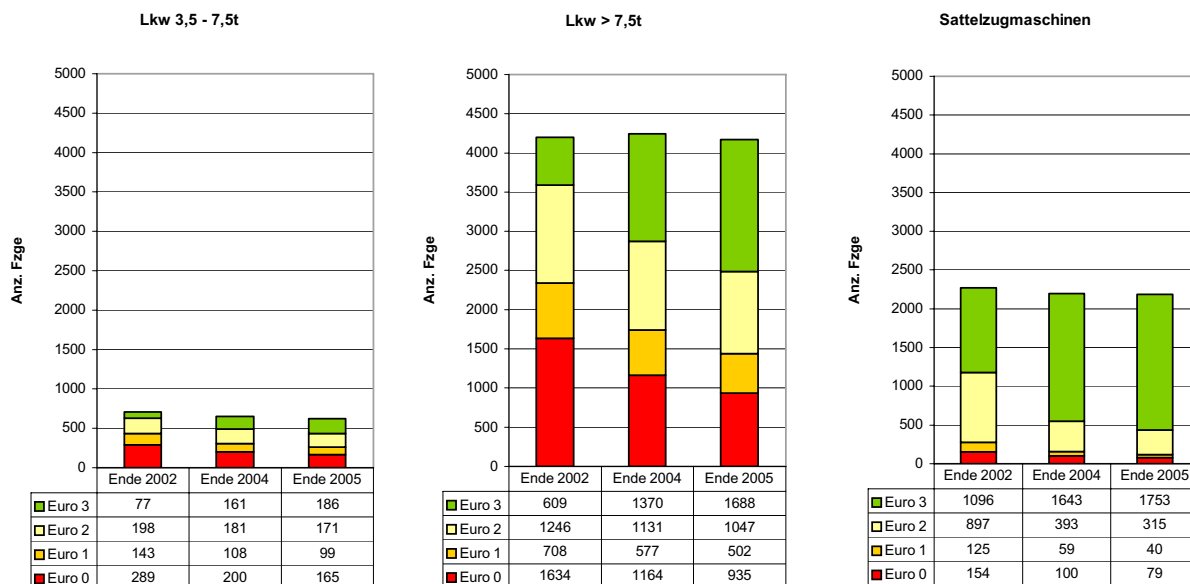


Abb. 1-17: Zusammensetzung der Lkw-Flotte auf der A12 Inntal Autobahn

Zulassungsstatistik Tirol

Stand 31.12. der Jahre 2002, 2004 und 2005



Quelle Statistik Austria, Auswertung i.A. der Wirtschaftskammer Tirol

Abb. 1-18: Lkw-Zulassungsstatistik in Tirol

Mit dem Tempolimit wird auch vom Pkw-Verkehr ein Beitrag zur Verbesserung der Luftgütesituation geleistet.

Fahrverbot für Euro 0-, 1-, 2-Lkw

Für die Wirkung dieser Maßnahme ist die Zusammensetzung der Lkw-Flotte auf der A 12 Inntal Autobahn relevant. Von einem Fahrverbot auf der A 12 Inntal Autobahn betroffen sind jedoch mehr oder weniger alle in Tirol zugelassenen Fahrzeuge, da auch die Unternehmen in den Seitentälern fallweise die A 12 benützen müssen und dann von einem Fahrverbot genauso betroffen und zur Umrüstung bzw. Neuanschaffung von Fahrzeugen gezwungen sind.

Die Unterschiede zwischen Wirkung der Maßnahme und Betroffenheit von Unternehmen kommt in der unterschiedlichen Zusammensetzung der Lkw-Flotte auf der A 12 Inntal Autobahn und der Flotte gemäß Zulassungsstatistik zum Ausdruck: Bei den Erhebungen im Oktober und November 2005 auf der A 12 Inntal Autobahn im Unterinntal betrug der Anteil von Euro 0- und 1-Lkw innerhalb des Lkw-Binnenverkehrs 8,1 %. Der Anteil der Euro 0- und 1-Fahrzeuge an der Lkw-Flotte (> 7,5 t) der Zulassungsstatistik Tirol (Stand 31.12.2005) beträgt hingegen 34,4 %.

Bei Maßnahmen nach IG-Luft ist die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme (Verhältnis der von einem Verbot betroffenen Fahrzeuge gegenüber der emissionsmindernden Wirkung) zu berücksichtigen. Ein Fahrverbot für bestimmte Euroklassen hat neben dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch dem Diskriminierungsverbot Rechnung zu tragen. Auch (seltene) Kurzstreckenfahrten werden in eine Regelung einzubeziehen sein.

Die Wirkung eines Fahrverbotes für bestimmte Euro-Klassen ist relativ gering und prinzipiell degressiv (daher vom Zeitpunkt des Inkrafttretens abhängig). Eine zeitlich gestaffelte Nachjustierung ist zur Aufrechterhaltung der Wirkung notwendig.

Sektorales Lkw-Fahrverbot

Gegen das am 27.05.2003 verordnete Fahrverbot für Lkw mit bestimmten Gütern (sektorales Lkw-Fahrverbot) ab 01.08.2003 auf der A 12 im Unterinntal hatte die Europäische Kommission eine Klage sowie einen Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz beim EuGH eingebracht (Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2003/2123). Mit dem Beschluss des Präsidenten des EuGH vom 27.04.2004 wurde dem Antrag Folge gegeben und die am 30.07.2003 angeordnete und am 02.10.2003 aufrecht erhaltene Aussetzung des sektoralen Fahrverbotes bis zur Entscheidung des Gerichtshofes über die Klage verlängert. Bei den Konsultationsgesprächen mit der EK und den Verfahrenshelfern (Deutschland, Italien und Niederlande) konnten keine Kompromisse erzielt werden, da die EK auf einen Verzicht des sektoralen Fahrverbotes beharrte und alternative Maßnahmen einerseits nicht die erforderliche immissionssenkende Wirkung erwarten lassen bzw. andererseits in kurzer Zeit auch im Hinblick auf den Eingriff in das Wirtschaftsleben nicht umsetzbar sind.

Der **Schlussantrag** des Generalanwalts L.A. Geelhoed vom 14. Juli 2005 enthält zahlreiche bemerkenswerte Aussagen. Zum Vorwurf der EK bezüglich diskriminierender Ausnahmebestimmungen führte der Generalanwalt Folgendes aus: „Eines der Merkmale nationaler Maßnahmen zur Kanalisierung von Verkehrsströmen oder Beeinflussung von Verkehrsträgern besteht darin, dass sie aus Gründen die mit der Aufrechterhaltung der Lebensfähigkeit der örtlichen und regionalen Wirtschaft zusammenhängen, Ausnahmen für Verkehr mit Ziel- oder Ausgangspunkt in diesen Regionen vorsehen müssen. ... Wenn kleine Transitstaaten wie die Schweiz oder Österreich Maßnahmen zur Beeinflussung oder Beschränkung von Verkehrsströmen ergreifen, kommen Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr im betroffenen Gebiet beinahe zwangsläufig den inländischen Spediteuren stärker zu Gute als den Spediteuren aus anderen Mitgliedsstaaten. Diese Auswirkungen, die wiederum die Folge der Konfiguration der

Staatsgrenzen ist, kann nicht einfach als eine Form der Diskriminierung angesehen werden“. Diese Ausführungen sind sicherlich auch für die Sonderregelung bezüglich des „S“-Verkehrs im Tropfenzählersystem der Schweiz relevant.

Von grundlegender Bedeutung sind die Ausführungen des Generalanwaltes zur Frage der Zulässigkeit der Beschränkung des freien Warenverkehrs im Hinblick auf Zielsetzungen des Umweltschutzes und der Gesundheit. Er vertritt die Ansicht, „dass das sektorale Fahrverbot trotz seiner unterschiedlichen Auswirkungen auf den das Sanierungsgebiet durchfahrenden ausländischen bzw. österreichischen Verkehr grundsätzlich mit Umweltschutzerwägungen gerechtfertigt werden kann.“ Allerdings erachtet der Generalanwalt das sektorale Fahrverbot als unverhältnismäßig, da es strukturelle Veränderungen bei den Verkehrsströmen und Verkehrsträgern herbeiführt. Die Vorbereitung und Einführung der Maßnahme war der Tragweite nicht angemessen. Dies betrifft nach Meinung des Generalanwaltes v.a. die Prüfung ausreichender Schienenkapazitäten und der Erreichbarkeit der Schadstoffverringerung durch andere, weniger beschränkende Maßnahmen. Der Hauptkritikpunkt des Generalanwaltes ist somit die unzulängliche Vorbereitung, das Fehlen vorheriger Konsultationen mit den Mitgliedsstaaten und die kurze Frist für die Einführung des Verbotes.

Für den Generalanwalt ist unstrittig, dass nach der Überschreitung des Grenzwertes inkl. Toleranzmarge nach der Richtlinie 96/62 eine Verpflichtung bestand, Maßnahmen zu ergreifen, um die Erreichung der Grenzwerte sicherzustellen. Die Verordnung des sektoralen Fahrverbotes entspricht nach Ansicht des Generalanwaltes der Zielsetzung, jedoch nicht den Anforderungen der Richtlinie 96/62.

Gemäß **EuGH-Urteil** vom 15.11. 2005 hat die Republik Österreich bei der Verordnung des sektoralen Fahrverbotes gegen die Verpflichtungen der Art. 28 und 29 EGV (Verbot der Beschränkungen des Warenverkehrs) verstoßen. Der EuGH schloss sich dabei weitgehend den

Ausführungen des Generalanwaltes an. Bemerkenswert ist allerdings, dass der EuGH an keiner Stelle des Urteils zur behaupteten diskriminierenden Ausnahmeregelung Stellung nimmt. Aus den Ausführungen des EuGH ergibt sich, dass ein neues sektorales Fahrverbot in ein Maßnahmenprogramm einzubinden ist, in dem die Wirkungen aller Maßnahmen entsprechend vorab zu evaluieren sind, um allenfalls Maßnahmen im Hinblick auf Ungeeignetheit auszuschließen. Auch sind vorab Transportalternativen zu prüfen insbesondere die vorhandenen Schienenkapazitäten. Um den Unternehmen die Möglichkeit zu geben, sich auf die geänderten Verhältnisse einzustellen, ist der Wirtschaft ein angemessener Übergangszeitraum einzuräumen.

Des weiteren sind vor Erlassung einer derartigen Maßnahme Konsultationen mit der EK und den Mitgliedstaaten zu führen.

Mit Beschluss vom 4. April 2006 hat die EK das Verfahren gegen die Republik Österreich offiziell eingestellt.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 12 Inntal Autobahn bei Imst

Auf der A 12 Inntal Autobahn wurde mit Verordnung des Landeshauptmannes vom 10.11.2005 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt und zwar für den Abschnitt zwischen dem westlichen Portal des Roppener Tunnels und der Anschlussstelle Zams.

Die Verordnung trat mit der Kundmachung am 23.12.2005 in Kraft.

1.3.2 Ökopunkteübergangsregelung

Das Protokoll 9 der Beitrittsakte von 1994, mit dem das Ökopunkteregime, eingeführt wurde, endete mit 31.12.2003. Gegen die Haltung der Republik Österreich wurde die Verordnung (EG) Nr. 2327/2003 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 22.12.2003 erlassen. Österreich setzte diese Verordnung nicht um. Bereits 2004 wären knapp 80 % der Lkw-Transitfahrten völlig liberalisiert gewesen. Für die im Ökopunk-

tesystem verbliebenen Fahrzeuge wäre die doppelte Anzahl der benötigten Ökopunkten zur Verfügung gestanden, d.h. die Hälfte der Punkte wäre übrig geblieben. Der Anteil der Lkw mit mehr als 8 Ökopunkten (diese fallen in die Verbotsregelung) lag 2004 bei rd. 1%. De facto wären 2004 – trotz außergewöhnlicher Lkw-Zunahme – rd. 99% der Lkw-Transitfahrten liberalisiert gewesen.

In der Folge hat die EK ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich wegen Nichtumsetzung dieser Verordnung eingeleitet (Mahnschreiben). Österreich hat seinerseits eine Nichtigkeitsklage gegen diese Verordnung im März 2004 beim EuGH eingebracht.

Darüber hinaus hat die Republik Österreich am 01.09.2004 gestützt auf die Bestimmung des Art. 232 EGV eine weitere Klage gegen die EK beim EuGH eingebracht. Der EK wird Säumigkeit hinsichtlich ihrer Handlungsverpflichtung bezüglich eines Vorschlages für ein Übergangsregime bis zur Verabschiedung der neuen Wegekostenrichtlinie vorgeworfen. Diese Klage steht in unmittelbarem Konnex zu der erwähnten Nichtigkeitsklage, die im Falle des Obsiegens der Republik dazu führen würde, dass keine Übergangsregelung nach dem Auslaufen des Protokoll 9 im Falle der nicht rechtzeitigen Annahme einer neuen Wegekostenrichtlinie vorliegen würde.

Am 17.11.2005 fand zur Nichtigkeitsklage eine mündliche Verhandlung vor dem EuGH statt.

Von Seiten Österreichs wurde neben der grundsätzlichen Nichteignung der Verordnung und den Unklarheiten bei den Bestimmungen auch auf die primärrechtlichen Vorgaben des Artikel 11 des Transitprotokolls eingegangen. Das Ziel der NOx-Reduktion um -60% wurde weder zu irgendeinem Zeitpunkt der vertraglichen Laufzeit des Ökopunkteregimes noch dauerhaft erreicht. Die „Nachfolgeregelung“ erfüllt dieses Ziel offenkundig umso weniger.

Im Schlussantrag vom 26.01.2006 schlägt der Generalanwalt L.A.Geelhoed dem EuGH vor, die Klage der Republik Österreich als unbegründet

abzuweisen. Bemerkenswert sind seine Ausführungen zum Kardinalziel des Protokoll 9 nämlich der Reduktion des NOx-Ausstoßes sowie zu den Grundlagen der EU-Rechtsetzungsorgane, die zum Erlass der strittigen Verordnung geführt haben. So führt der Generalanwalt aus, dass der Zielsetzung des Protokoll 9, die NOx-Emissionen auf dauerhafter und umweltgerechter Grundlage um 60 % zu senken, keinerlei Rechtsverbindlichkeit zukomme, vielmehr als politisches Ziel zu werten sei. Nach Geelhoed sei lediglich das Instrument des Ökopunkteregimes rechtsverbindlich. Die von Österreich bekämpfte Verordnung sei nicht auf das Protokoll 9 gestützt, sondern ein eigenständiger Rechtsakt und daher dessen Rechtmäßigkeit nach dem EG-Vertrag und den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts zu prüfen. Das Protokoll 9 als vom EG-Vertrag abweichende Vorschrift sei durch Fristablauf außer Kraft getreten. Der Generalanwalt sieht die Verordnung als eine verhältnismäßige, und daher geeignete Maßnahme, die den Erfordernissen des Umweltschutzes Rechnung trägt und der Dienstleistungsfreiheit ein größeres aber nicht uneingeschränktes Maß eröffnet.

Mit einem Urteil des EuGH ist im heurigen Jahr zu rechnen.

1.3.3 Lkw-Maut

Mautvergleich auf den Alpenkorridoren

Die km-bezogenen Mauttarife auf den Hauptkorridoren über die Alpen variieren erheblich. Die Bandbreite geht von 0,12 €/km bis zu 6,16 €/km. Die höchsten Tarife sind 50-mal teurer als die niedrigsten Mautsätze. Selbst die Sondermauttarife weisen große Unterschiede auf: Die Sondermaut am Frejus ist mehr als 4-mal so teuer als jene am Brenner.

Am Frejus, Brenner und Tauern gibt es relativ kurze Strecken mit einer Sondermaut. Am Gotthard gilt der in der Schweiz landesweit einheitliche Tarif der LSVA.

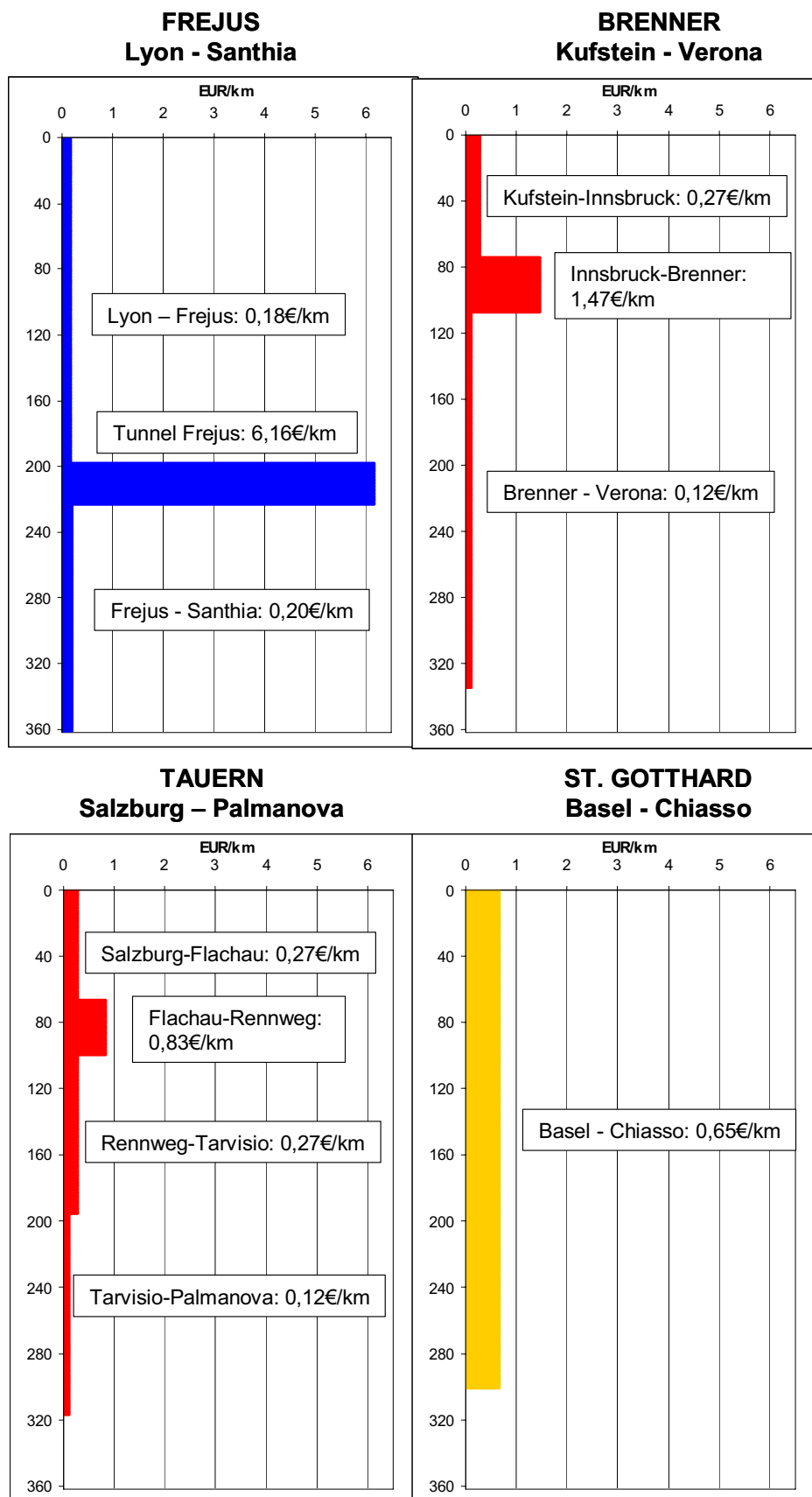


Abb. 1-19: Streckenbezogener Lkw-Mauttarif auf den Haupttransitrouten

Anmerkungen: Maut für 40t-Lkw (5 Achsen), Euro 3, Umrechnungskurs 1€ = 1,55 CHF, Frejus-Tunnel: Hin- und Rückfahrtsermäßigung, exkl. USt.

Auch die eingehobenen Gesamtmauten auf den Alpenkorridoren weisen auf vergleichbaren Streckenlängen große Unterschiede auf: Auf der Frejusroute werden für einen 40 t-Lkw (Euro 3) 217 €, am Gotthard 195 €, am Brenner 96 € und am Tauern 87 € eingehoben (jeweils exkl. USt.). Die Maut auf den französisch-italienischen und den Schweizer Alpenübergängen ist mehr als doppelt so hoch wie auf den österreichischen Alpenpässen.

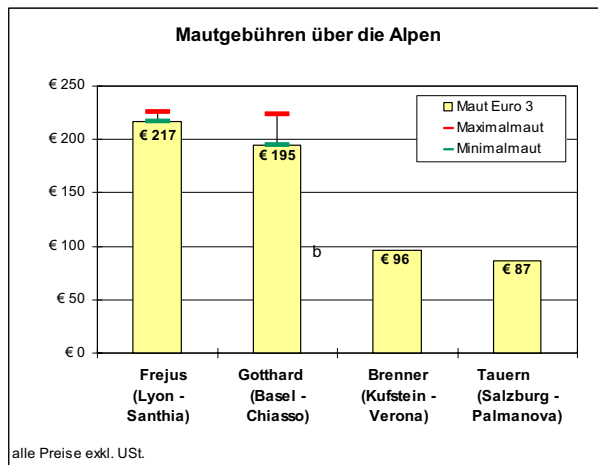


Abb. 1-20: Lkw-Mautvergleich auf den Alpenkorridoren

Die Lkw-Maut am Brennerkorridor ist – entgegen der weit verbreiteten Meinung – im internationalen Vergleich der Alpenkorridore sehr niedrig.

Die unterschiedlichen Mautgebühren beeinflussen die Routenwahl erheblich, die von den Transportunternehmen primär nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten getroffen wird.

Die Unterschiede bei der Mineralölsteuer in der EU stellen einen zusätzlichen Anreiz für eine Routenwahl über österreichisches Territorium dar. Seit mehreren Jahren sind die Treibstoffpreise in Österreich niedriger als in den meisten Nachbarstaaten. Bei Diesel liegt die Differenz bei etwa 0,10 bis 0,20 €/l.

Bei einem Tankinhalt von 1.000 l und dem erwähnten Preisunterschied ergibt sich eine zusätzliche Kostenminderung von 100 bis 200 €. Bei einer Fahrt über österreichische Alpenkorridore können somit infolge günstiger Maut und

Dieselpreise die Transportkosten um insgesamt rd. 200 bis 300 €/Fahrt reduziert werden.

Bei einer Frachtrate von rd. 0,75 €/km für längere Strecken fallen bei den durchschnittlichen Lkw-Fahrtweiten am Brenner (rd. 1.160 km) Transportkosten in der Höhe von etwa 870 €/Fahrt an. Bei den bekannt niedrigen Gewinnspannen in der Transportwirtschaft (von nur wenigen Prozentpunkten) wird die immense Bedeutung und Tragweite der niedrigen Maut und Treibstoffpreise für die Routenwahl im Güterfernverkehr erkennbar.

Schweiz (LSVA)

Ab 01.01.2001 wurde in der Schweiz die LSVA eingeführt. Ab 01.01.2005 wurde die LSVA auf 0,016 €/tkm erhöht. Für einen 40 t-Lkw ergibt sich ein Tarif von 0,64 €/km. Nach Eröffnung der NEAT durch den Lötschberg ist – voraussichtlich 2008 – eine Erhöhung auf maximal 0,0175 €/tkm möglich, das entspricht etwa 0,70 €/km. Die Einnahmen der LSVA beliefen sich 2005 auf rd. 800 Mio.€. Von dieser Summe fließen zwei Drittel an den Bund, ein Drittel an die Kantone. Drei Viertel der Einnahmen stammen von Fahrzeugen aus dem Inland, ein Viertel aus dem Ausland.

Deutschland

Mit Jahresbeginn 2005 wurde die streckenbezogene Maut für Lkw > 12 t auf den deutschen Autobahnen eingeführt. Der Tarif für Lkw bis 3 Achsen liegt zwischen 0,09 €/km und 0,13 €/km, für Lkw ab 4 Achsen zwischen 0,10 €/km und 0,14 €/km.

Als Folgen der Einführung der Lkw-Maut nahm der Leerfahrtenanteil ab 2005 in Deutschland um mehr als 2% ab. In Zusammenhang mit Lkw-Ausweichverkehr auf untergeordneten Straßen besteht ab 1.1.06 die rechtliche Möglichkeit, bestimmte Strecken für den Durchgangsverkehr von Lkw > 12 t zu sperren. Die Zahl der Neuzulassungen von Lkw < 12 t stieg in Deutschland in den letzten Jahren deutlich an.

Die Verbraucherpreise in Deutschland haben sich infolge Einführung der Lkw-Maut praktisch

nicht geändert: Im Durchschnitt wurde eine Erhöhung um + 1,5 % registriert.

Euro 4-Lkw fallen bis Ende September 2006 in die niedrigste Mautkategorie, Euro 5-Lkw können bis 30.9.09 den günstigsten Tarif in Anspruch nehmen. Ab 1. Oktober 2006 fallen Euro 2-Lkw in die teuerste Mautkategorie, ab Oktober 2009 auch Euro 3-Lkw.

Wegekostenrichtlinie

Mit der politischen Einigung im Rat vom 21.04.2005 besteht nunmehr die Aussicht, dass nach Passieren dieses Entwurfes im Europäischen Parlament im Dezember 2005, die neue Wegekostenrichtlinie (WKRI) im ersten Halbjahr 2006 im Amtsblatt kundgemacht werden wird. Bei den Verkehrsministertreffen am 09.03.2004 und 07.10.2004 konnte zuvor kein Kompromiss erzielt werden.

Aus österreichischer Sicht ist im Zusammenhang mit dieser politischen Einigung einerseits die Ankündigung von Verkehrskommissar Barrot von besonderer Bedeutung, wonach die Nichtumsetzung des Urteils zur Brennermaut von der EK nicht weiter verfolgt werden wird.

Die Ausgangslage im behängenden Vertragsverletzungsverfahren stellt sich dermaßen dar, dass nach Ansicht der EK die Brennermaut um weitere 40 % gesenkt werden müsste, um der geltenden Wegekostenrichtlinie RL 1999/62/EG zu entsprechen. Nach den Ankündigungen von Kommissar Jacques Barrot können die Brennermauttarife im Rahmen eines „Vorgriffes“ auf die neue Wegekostenrichtlinie beibehalten werden. Das Verfahren (Brennermaut-Klage) soll mit Inkrafttreten der neuen WKRI, die einen 25 %-igen Mautzuschlag für die Querfinanzierung des Brenner Basistunnels erlaubt, definitiv eingestellt werden.

Diese Zusage ist von besonderer Bedeutung, da sie zum einen die Aufrechterhaltung der derzeitigen Brennermaut ermöglicht und des Weiteren auch eine Finanzierungsschiene für die Errichtung des Brenner Basistunnels eröffnet.

Als Vorgriff auf die vorgesehene Querfinanzierung wurde mit der Änderung des ASFINAG-Gesetzes (BGBl. I Nr. 26/2006) die ASFINAG ab 01.01.2006 verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 % der auf der A 13 Brenner Autobahn eingehobenen Netto-Benützungsentgelte zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Brenner Basistunnel zu bilden.

Abgesehen davon erfüllt die neue Wegekostenrichtlinie allerdings nicht die Erwartungen des Landes Tirol, da wesentliche Forderungen, wie etwa die vollständige Internalisierung der externen Kosten, nicht berücksichtigt wurden.

Zudem war seitens der EK (und natürlich auch der Republik Österreich) beabsichtigt, dass als Nachfolgeregelung für das Ökopunktesystem ein Lenkungsinstrument über die neue WKRI entwickelt werden soll.

Folgende Änderungen in der WKRI sind nunmehr vorgesehen:

- Möglichkeit der Querfinanzierung in sensiblen Berggebieten
- Differenzierung der Lkw-Maut ab 2010
- Möglichkeit der Bemaution im untergeordneten Straßennetz
- Ausarbeiten einer Methodik für die Berechnung der externen Kosten
- Möglichkeit von Vielfahrerrabatten

Nachdem in den Erwägungsgründen zur neuen WKRI unter Ziffer 3 auf das **Weißbuch** (2001) „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010“ hingewiesen wird, darf an wesentliche Aussagen im Weißbuch zu den Erfordernissen einer wirksamen Tarifierungspolitik erinnert werden:

- Ein Hauptproblem des europäischen Verkehrssystems ist das ungleiche Wachstum der verschiedenen Verkehrsträger
- Als Grund für das ungleiche Wachstum werden u.a. die fehlende Berücksichtigung externer Kosten in den Verkehrspreisen gesehen.

- Die unterschiedlichen Kostendeckungsgrade bei einzelnen Staaten und auch verkehrsträgern verfälschen einerseits den Wettbewerb. Andererseits wird durch Preise, die nicht die gesellschaftlichen Gesamtkosten wiedergeben, die Verkehrsnachfrage künstlich erhöht.
- Neben dem Aufbau des TEN-Netzes kommt der Einbeziehung der externen Kosten grundlegende Bedeutung bei der Erreichung ausgewogenerer Verkehrsträgeranteile zu.
- Die Beförderung mit Lkw ist auf sehr kurzen Strecken unumgänglich. Dagegen stellt sich sehr wohl die Frage, aus welchen Gründen diese Beförderungsart auch im Mittel- und Langstreckenbereich beibehalten bzw. gefördert wird, obwohl es Alternativlösungen gibt.

Diesen Ansprüchen, die dem Weißbuch der europäischen Verkehrspolitik bis 2010 entnommen sind, wird die neue WKRI nicht gerecht.

1.3.4 Interreg IIIB Projekt MONITRAF

„Monitoring der Auswirkungen des Straßenverkehrs im Alpenraum und Entwicklung gemeinsamer Maßnahmen“

Im Jänner 2005 haben sieben Alpenregionen gemeinsam das Alpine Space INTERREG IIIB Projekt MONITRAF gestartet. Die Projektidee und -initiative stammt aus der Schweiz und wurde vom „Lead Partner“, dem Land Tirol weiterentwickelt. Das Projektgebiet liegt entlang der vier Hauptkorridore Brenner, Gotthard, Mont-Blanc und Fréjus. Es umfasst die Regionen Nord- und Südtirol, Zentralschweiz und Ticino sowie Rhône-Alpes, Valle d'Aosta und Piemonte.



Abb. 1-21: Projektgebiet MONITRAF

Die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes obliegt der Europäischen Akademie Bozen (EURAC).

Das Ziel von MONITRAF ist, Maßnahmen und Lösungsvorschläge zu den Auswirkungen des alpenquerenden Güterfernverkehrs gemeinsam zu erarbeiten. In allen Regionen treten verkehrstechnische, ökologische oder sicherheitstechnische Probleme entlang der Alpenkorridore immer stärker in den Vordergrund.

In allen Regionen wird auch das gleiche Ziel verfolgt, die Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene. Mit großem Aufwand werden

daher entlang der Alpentransversalen neue Eisenbahninfrastrukturen geplant und gebaut.

Bisher wurden in den einzelnen Regionen isoliert Strategien zur Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele verfolgt. Die fehlende Abstimmung der Maßnahmen führte vor allem zu Verlagerungen des Lkw-Verkehrs zwischen den Korridoren. Die Routenwahl erfolgt nämlich flexibler als die Verkehrsträgerentscheidung.

Insgesamt konnte keine Dämpfung im Wachstum des alpenquerenden Straßengüterfernverkehrs erreicht werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Ausbaumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturen in der Öffentlichkeit kontroversiell diskutiert.

Das gemeinsame Verlagerungsziel setzt eine gemeinsame Strategie voraus.

Neben der Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Regionen steht bei MONITRAF nun die Entwicklung eines ganzheitlichen Lösungsansatzes im Vordergrund. Die Marktposition und –anteile der Schiene müssen verbessert werden.

Unter der Leitung des Projektpartners Südtirol wurden Studien über die Routenwahl sowie die Auswirkungen des alpenquerenden Güterverkehrs durchgeführt (siehe auch Kapitel 1.2.4). Die Zusammenhänge zwischen Güterverkehr und den Bereichen Luft, Lärm, Gesundheit, Wirtschaft, Raumentwicklung und Tourismus wurden beleuchtet und dienen als Grundlage für die kommenden Arbeitsschritte des Projektes. Im Dezember 2005 wurden auf der ersten MONITRAF Konferenz „Transport across the Alps“ in Luzern in der Schweiz Ergebnisse dieser Studien präsentiert.

Aufbauend auf des bisherigen Untersuchungsergebnissen werden Indikatoren für ein Beobachtungssystem festgelegt. In weiterer Folge werden Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung der gemeinsamen Strategie erarbeitet.

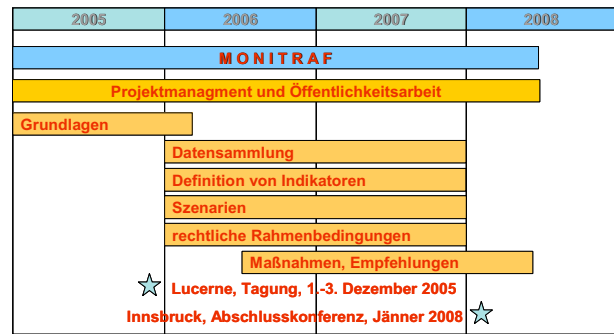


Abb. 1-22: Projektablauf MONITRAF

Die Themenschwerpunkte Luft, Lärm und Gesundheit werden im Detail im Partnerprojekt ALPNAP untersucht und fließen in MONITRAF ein.

Zum Abschluss des Projektes findet eine internationale Konferenz in Innsbruck (Jahresbeginn 2008) statt.

Informationen zum Projekt: www.monitraf.org

1.4 Kontrollstellen

Gemäß den Vorgaben des Tiroler Landtages wurde das Kontrollstellenkonzept weiter umgesetzt:

A13 Brenner Autobahn

Am Brenner versucht das Land seit Jahren gemeinsam mit der ASFINAG die bestehende Kontrollstelle am Zollamtsplatz zu sanieren und zur Kontrollstelle Brenner Light auszubauen. Dies scheiterte bisher an den Bemühungen der ASFINAG, für den Zollamtsplatz einen Betreiber für die geplante Raststation zu finden. Nach Vorliegen einer abgestimmten Planungsvariante wurden die Ausschreibung zur Detailplanung der Anlage von der ASFINAG unterbrochen. Seit Herbst 2005 verfolgt die ASFINAG ein Konzept, die Kontrollstelle an der Anschlussstelle Brennersee zu situieren.



Abb. 1-23: Waagenanzeige eines überladenen Lkw

Im Frühjahr 2006 begannen Vertragsverhandlungen zwischen Land und ASFINAG in Bezug auf eine Kontrollstelle am Brennersee. Für das Land ist die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Kontrollstelle am Brenner auch während der langfristigen Grundstücksverhandlungen, Behördenverfahren und Bauarbeiten von zentraler Bedeutung, vor allem auch aus Sicherheitsgründen (Gefällestrecke).

Ein Ersatz für die bestehende Brückenwaage und die Errichtung einer Achslastwaage am Brenner ist bis zur Fertigstellung einer neuen Kontrollstelle bei der Anschlussstelle (frühestens 2008) notwendig.

B180 Reschen Straßen

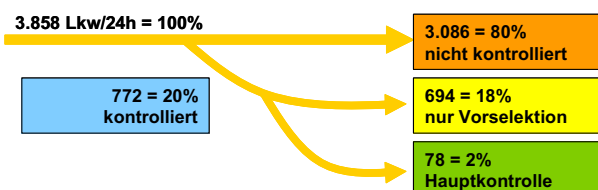
Die Kontrollstelle in Nauders ist nach Musau im Außerfern (eröffnet im Frühjahr 2005) die zweite Kontrollstelle an einer Landesstraße. Dementsprechend wird diese Anlage auch technisch und betrieblich gleich ausgeführt. Lärmschutzbauten nehmen auf die Nähe zum Siedlungsgebiet bzw. Hotelbetrieb Rücksicht. Nach Abschluss der Verhandlungen mit der BIG können die Abbrucharbeiten an den bestehenden Zollamtsgebäuden voraussichtlich zu Sommerbeginn 2006 gestartet werden. Mit einer Fertigstellung ist 2006 zu rechnen.

Kontrollstellen-Statistik

Ab April 2005 waren in Tirol drei Kontrollstellen in Betrieb. (Radfeld und Kundl an der A12, Musau an der B179).

Im Durchschnitt (über alle Tage) wurden in Radfeld 20% aller Lkw über 3,5t auf die Kontrollstelle ausgeleitet und über die Vorselektion (Gewicht- und Höhenkontrolle) geprüft. 2% aller Lkw (das sind 10% der ausgeleiteten Lkw) wurden auf der Wiegespur einer näheren Kontrolle zugeführt.

**A12 Inntal Autobahn, Kontrollstelle Radfeld
Fahrtrichtung Kufstein**



In Kundl (Fahrtrichtung Innsbruck) wurden 21% der Lkw ausgeleitet und über die Vorselektion kontrolliert. Statistiken über den Anteil detaillierter Kontrollen liegen nicht vor.

A12 Inntal Autobahn, Kontrollstelle Kundl
Fahrtrichtung Innsbruck

3.748 Lkw/24h= 100%

787 = 21%
kontrolliert2.961 = 79%
nicht kontrolliert

Neben Radfeld ging im April 2005 auch die Kontrollstelle in Musau an der B179 Fernpassstraße (Fahrtrichtung Reutte) in Betrieb. 9% aller Lkw wurden hier kontrolliert. In Musau existiert keine Vorselektion, alle Lkw werden über die Hauptwaage geführt.

B179 Fernpassstraße, Kontrollstelle Musau
Fahrtrichtung Reutte

359 Lkw/24h= 100%

327 = 91%
nicht kontrolliert
32 = 9%
Hauptkontrolle

Die Kontrollen werden auf Basis folgender gesetzlicher Grundlagen durchgeführt:

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Kraftfahrzeuggesetz (KfG)
- Führerscheingesetz (FSG)
- Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L)
- EG Verordnung Lenk- u. Ruhezeiten (EGVL)
- Fremdenrecht (FRBG)
- Güterbeförderungsgesetz (GBG)
- Gefahrgüterbeförderungsgesetz (GGBG)
- Mautgesetz (Vignette, roadpricing)
- u.a.

Die **Strafgelder** werden je nach Gesetzesmaterie werden zugewiesen. Von den StVO-Strafgeldern erhält z.B. das BMI (Polizei) 20%, der jeweilige Straßenerhalter (ASFINAG, Land, Gemeinden,...) 80%. Beim KfG fließen 100% zweckgebunden für die Sozialhilfe an das Land.

68% aller Strafgeleinnahmen dieser drei Kontrollstellen gingen im Jahr 2005 an das Land, 21% erhielt die ASFINAG und 11% der Bund (BMI, BMVIT).

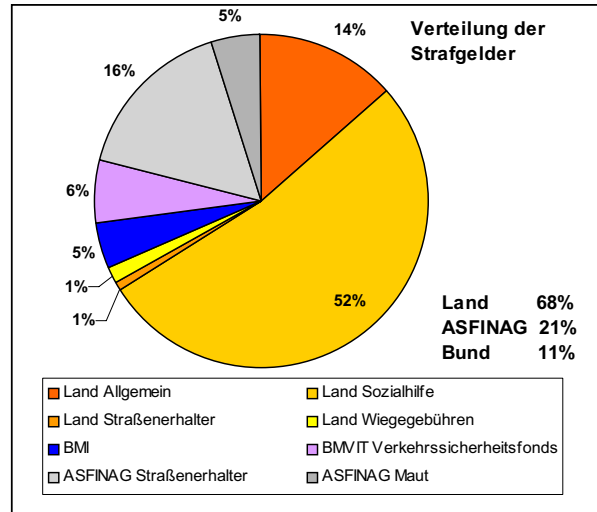


Abb. 1-24: Aufteilung der Strafgelder

2005 wurden insgesamt 3,87 Mio. € an Strafgeldern und Gebühren bei den Kontrollstellen in Tirol eingenommen. Zu beachten ist dabei, dass sowohl Radfeld als auch Kundl erst mit April 2005 in Betrieb gingen.

Kontrollstelle (Betrieb von - bis)	Organstraf- mandate	Wiege- gebühren	Ersatz- maut	Verwaltungs- strafen	Summe
Radfeld (IV-XII)	370	31	72	872	1.345
Kundl (I-XII)	331	24	82	1.957	2.394
Musau (IV-XII)	30	2		98	130
Summe	731	57	154	2.927	3.869

**Abb. 1-25: Einnahmen
an den Kontrollstellen
im Jahr 2005 (in Tsd. €)**

1.5 Unfallentwicklung

Im Jahr 2005 war die Unfallentwicklung in Tirol und auch in Österreich - wie schon in den Vorjahren - sehr positiv. Die Zahl der Unfälle, der Verletzten Personen und auch der getöteten Unfallopfer nahmen ab.

In **Österreich** wurden insgesamt 40.986 Unfälle (-1.671, -3,9% gegenüber 2004) registriert. Dabei wurden 53.234 Personen (-2.623, -4,7%) verletzt und 768 (-110, -12,5%) getötet.

In **Tirol** sank 2005 die Zahl der Unfälle von 4.329 im Jahr 2004 auf 4.128 Unfälle (-4,6%). Die Zahl der Verletzten ging von 5.788 auf 5.320 (-8,1%) zurück. Es starben um 7 Personen (-10,9%) weniger als im Vorjahr (2005: 57). Von den getöteten Personen starben 17 im Ortsgebiet und 40 im Freilandbereich. Bei den Verletzten liegt der Anteil des Ortsgebietes bei rd. 60%.

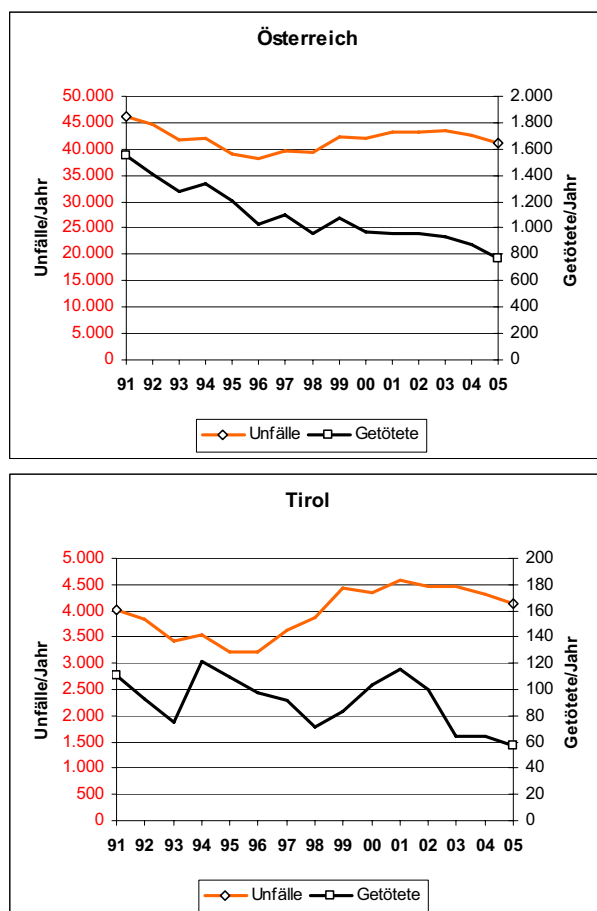


Abb. 1-26: Unfallentwicklung in Österreich und in Tirol

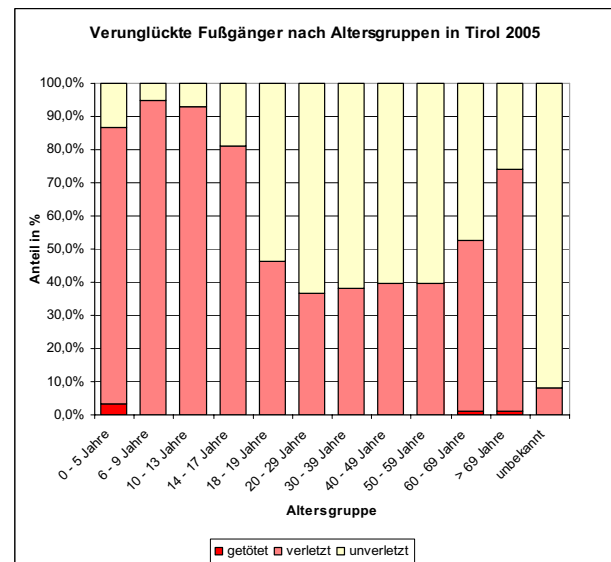


Abb. 1-27: Verunglückte Fußgänger in Tirol

Im Jahr 2005 waren in Tirol insgesamt 837 Fußgänger in Unfälle verwickelt. 405 Personen (48%) blieben unverletzt, 432 Personen (52%) verunglückten. 3 Fußgänger (0,4%) starben bei Verkehrsunfällen.

Auffallend ist die ungleiche Verteilung der Verletzungsgrade innerhalb der Altersgruppen. Kinder und ältere Menschen sind einerseits überproportional an Unfällen als Fußgänger beteiligt und weisen zusätzlich ein höheres Verletzungsrisiko auf. Während bei den 20- bis 60-jährigen das Verletzungsrisiko unter 40% liegt, steigt es bei Kinder und bei älteren Personen stark an. Kinder im Pflichtschulalter werden beinahe bei jedem Unfall verletzt (Verletzungsrisiko über 90%). Auch die getöteten Fußgänger finden sich nur in der Altersgruppe der Kinder und älteren Personen.

Maßnahmen zum Schutze von Fußgängern sollten sich vor allem an die jüngeren und älteren Bevölkerungsschichten richten. Aufklärung insbesondere in Schulen, aber auch Nachschulungen und Hilfestellungen für ältere Personen sind erforderlich.

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Lediglich 5% der an Unfällen Beteiligten bleiben unverletzt. Bei den Radfahrer beträgt der Anteil der Unverletzten 10%, bei den Pkw-Insassen 45%.

1.6 Verkehrsmanagement

Zur Bewältigung der Verkehrsprobleme werden folgende Strategien verfolgt:

- Verkehrsvermeidung (Verzicht auf unnötige Autofahrten, z.B. Bildung Fahrgemeinschaften, Wahl des Wohnortes in der Nähe vom Arbeitsplatz)
- Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (Auto -> Fuß, Rad, ÖV)
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straßen- und Eisenbahnverbindungen)
- Bewältigung des Verkehrs mit innovativen/neuartigen Lösungen (intelligente Verkehrssteuerung mittels Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA), Wechselwegweisung (WWW), verkehrsabhängige Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA), Priorisierung des ÖV etc.)

In Tirol werden zahlreiche innovative Lösungen zur Steuerung des Verkehrs entwickelt und umgesetzt:

1.6.1 Pilotprojekt ÖV-Priorisierung in Schwaz

In Tirol werden ab dem Jahr 2003 verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen errichtet (z.B. Mühlbachl, Hall, Wörgl, Lienz), um den Verkehrsablauf an den hoch belasteten Kreuzungen zu verbessern.

Zwei VLSA in Schwaz wurden auf verkehrsabhängige Steuerung umgerüstet und erstmalig in Tirol für die Anmeldung von City- und Regionalbussen ausgestattet. Beide Ampeln erfassen das Verkehrsaufkommen aus allen Richtungen automatisch. In 8 Bussen der Fa. Ledermair auf 8 City- und Regionalbuslinien wurden spezielle Komponenten zur Ortung der Fahrzeuge und zur Übertragung der Datentelegramme an die VLSA eingebaut. Nach Anmeldung wird nach einer vordefinierten Steuerung die VLSA für den sich nähernden Bus rechtzeitig auf Grün gestellt bzw. die Phase verlängert.

Ziel ist die optimale Ausnutzung der Kapazität des Knotens ohne einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern zu benachteiligen. Der ÖV und der motorisierte Individualverkehr fahren an beiden Kreuzungen im gemeinsamen Straßenraum, womit auch die Kfz von einer Grünzeitverlängerung für die Regionalbusse profitieren und durch den ÖV-Eingriff in die Steuerung der VLSA keine Leistungsfähigkeitsverluste entstehen.

Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist Voraussetzung zur Einhaltung der Fahrpläne der Regionalbuslinien und damit für attraktive Reisezeiten mit den Zielen Aktivierung der Umsteigepotentiale zum ÖV, Förderung des intermodalen und multimodalen Verhaltens von Verkehrsteilnehmern, Erhöhung Verkehrssicherheit und Verminderung der Umweltbelastung.

Das Pilotprojekt wurde am 3. November 2005 in Betrieb genommen und einem einmonatigen Testbetrieb unterzogen. Die Erfahrungen im Regelbetrieb sind sehr positiv.



Abb. 1-28: Schemadarstellung VLSA- und Buskomponenten für den Pilotbetrieb



Abb. 1-29: Komponenten der Busausrüstung

1.6.2 Anwendungen für Regionalbusse

In einer Systemstudie wurden die Möglichkeiten der ÖV-Priorisierung und der dynamischen Fahrgastinformation sowie die Nutzbarkeit für alle Verkehrsunternehmen in Tirol untersucht. Die vorhandenen Systeme in Innsbruck und Schwaz wurden technisch und wirtschaftlich überprüft.

Unter Einbeziehung der Stadt Innsbruck, zahlreicher regionaler und städtischer Verkehrsunternehmen, der Verkehrsverbund Tirol GmbH sowie von Herstellerfirmen wurden die technischen Möglichkeiten der Beeinflussung von Ampeln durch alle Regionalbusse in und außerhalb von Innsbruck ausgelotet.

Für die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen in Innsbruck und der Region liegen drei Lösungsmöglichkeiten vor. Die im Pilot in Schwaz erfolgreich getestete Variante wurde empfohlen. Diese erfüllt die Anforderungen der Busunternehmen, ist ausbaufähig, kann schrittweise umgesetzt werden und ist die kostengünstigste Lösung. Für eine flächendeckende Realisierung in Tirol fallen laut Kostenschätzung Gesamtkosten von ca. 6,4 Mio. Euro an, die vom Land Tirol, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen gemeinsam in vier bis fünf Jahren zu tragen sind. Mit der ersten Ausbaustufe kann bereits 2006 begonnen werden.



Abb. 1-30: Dynamische Fahrgastinformation der Innsbrucker Verkehrsbetriebe

Das favorisierte Konzept stellt eine einheitliche Lösung für alle Verkehrsunternehmen in Tirol dar und wird durch Ausbau der bestehenden Fahrscheindrucker, wie sie bereits in allen Bussen des

Verkehrsverbundes Tirol eingesetzt sind, erreicht. Die Ausrüstung der Ampeln und die Errichtung von Fahrgastinformationsanzeigen an Haltestellen können unabhängig von der Busausstattung erfolgen. Der Datenschutz der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen bleibt gewahrt. Von der Realisierung der vorgeschlagenen Lösung profitieren alle im öffentlichen Verkehr tätigen Unternehmen und besonders die Bevölkerung. So können sich sowohl die Regionalbusse, die aus der Umgebung nach Innsbruck fahren, die Ampeln entlang des Innrain, Kranebitter Allee, Haller Straße oder Südring auf Grün schalten, wie auch die Busse der Innsbrucker Verkehrsbetriebe die Ampeln auf der B171 in Hall und Rum. Alle Fahrgäste, ob sie nun nach Innsbruck oder innerhalb des Stadtgebietes fahren, können sich über die aktuelle Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit bei dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an wichtigen Haltestellen informieren.

Die dargestellte Variante vereint wesentliche Vorteile für die Interessensträger Land und Stadt sowie für die regionalen Verkehrsunternehmen auf sich. Auf der anderen Seite muss das bestehende Sender-/Empfängersystem in der Stadt Innsbruck umgerüstet werden, was die Funkausstattung der IVB-Busse und die Konfiguration der Funkempfangseinheiten und Telegrammauswerteeinheiten in allen Steuergeräten mit ÖPNV-Priorisierung in Innsbruck betrifft. Die VLISA-Beeinflussung in Stadt und Region erfolgt einheitlich gemäß VDV-Standard. Die Busse der IVB erhalten eine einheitliche moderne Funkausstattung. Das Verkehrssteuerungssystem der Stadt Innsbruck erhält eine zukunftsorientierte Ausrichtung, die durch standardisierte Schnittstellen geprägt ist. Die Busse der regionalen Verkehrsunternehmen kommen weiterhin mit einem Bordrechner aus.

Die Standorterfassung der Regionalbusse erfolgt in Stadt und Region durch Kombination der logischen in Verbindung mit der satellitengestützten Ortung. Die IVB-Stadt-Busse arbeiten in Innsbruck wie bisher auf Basis des bestehenden Bake-Funk-Systems, ebenso die IVB-Regionalbusse an den betroffenen VLISA in der Region. Das DFI-System mittels GSM/GPRS

stellt in der Region eine funktionsfähige und wirtschaftliche Lösung dar. Die IVB setzen für das RBL mit DFI in Innsbruck weiterhin das bestehende System ein, bei dem der Informationsaustausch über das analoge Betriebsfunknetz abgewickelt wird.

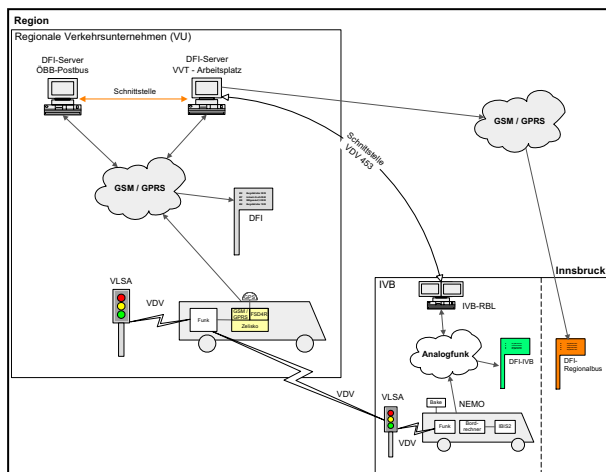


Abb. 1-31: Systemlösung für den Verkehrsverbund Tirol

Durch die Kopplung des zentralen DFI-Servers beim VVT mit einem eigenen DFI-Server der ÖBB-Postbus GmbH sowie eine Anbindung des regionalen DFI-Systems an das RBL der Stadt Innsbruck über eine standardisierte VDV-Schnittstelle kann das gesamte DFI-Anzeigesystem technisch integriert und zugleich der Datenschutz gewahrt werden.

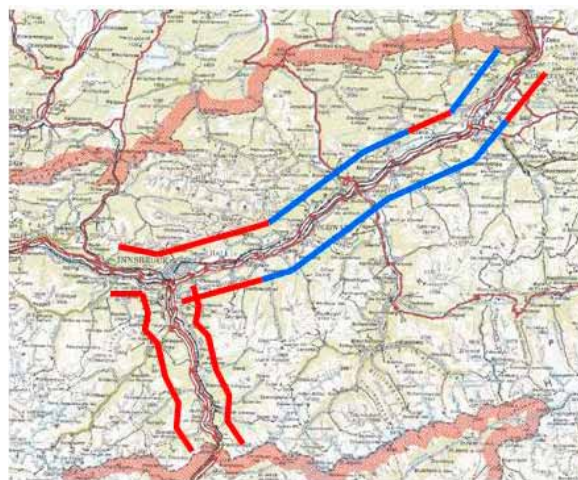
Zur Abklärung von Detailfragen hinsichtlich der vorgeschlagenen Systemlösung sind Test- und Pilotprojekte erforderlich. Eine Arbeitsgruppe „Stabstelle ÖV-Optimierung“ arbeitet bereits an der Konzeption und Umsetzung der Projekte.

Zu deren Aufgaben zählen neben der Realisierung von erforderlichen Test- und Pilotprojekten zur ÖV-Priorisierung für Regionalbusse in Innsbruck und der Ausweitung der Fahrgastinformation in die Region, die Umsetzung der erforderlichen Ampelumrüstung und Busausrüstung sowie ein Maßnahmenkonzept zur Optimierung des Regionalbusverkehrs im Ballungsraum Innsbruck hinsichtlich des Verkehrsraumes (Busspur, verkehrsorganisatorische Maßnahmen etc.).

1.6.3 Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA)

Nach der Ausarbeitung des Maßnahmenkonzeptes und der Detailplanung der VBA in den Jahren 2002/2003 wurden 2004 die Außenanlagen und Infrastruktureinrichtungen der ersten Ausbaustufe errichtet. Am 29. Mai 2005 wurde die VBA Tirol offiziell als erste VBA in Österreich in Betrieb genommen, allerdings mit Einschränkungen im Probetrieb. Die erforderliche Verordnung des BMVIT ist nach Änderung der StVO, welche für die erste VBA in Österreich notwendig wurde, erfolgt. Die Kontrollstelle Kundl wurde analog der Einbindung der Kontrollstelle Radfeld in die VBA umgestellt.

Durch das Vorziehen der 2. Ausbaustufe, die erst für 2012 vorgesehen war, wird die Realisierung einer immissionsabhängigen Geschwindigkeitssteuerung auf der A12 Inntal Autobahn im Unterland möglich. Die immissionsgesteuerte VBA wurde im Auftrag des Landes Tirol konzipiert und ist Teil eines Maßnahmenpakets zur Verringerung der Schadstoffbelastungen im Inntal (siehe Kapitel 1.3.1).



1. Ausbaustufe (bereits realisiert) 2. Ausbaustufe (geplant)

Abb. 1-32: Ausbaustufen der VBA Tirol

Mit der 2. Ausbaustufe ist die gesamte A13 Brenner Autobahn und die A12 von Kufstein bis Zirl flächendeckend mit Anzeigequerschnitten zur Verkehrsbeeinflussung ausgerüstet.

1.7 Mobilitätsplanung

Mobilität spielt in unserer Gesellschaft und unserem Wirtschaftsleben eine große Rolle. Wegen der hohen Bedeutung von guten Verkehrsverbindungen - im Individual- als auch im Öffentlichen Verkehr - ist es wichtig, die Mobilität im erforderlichen Maß auch zukünftig zu sichern. Änderungen im Mobilitätsverhalten stellen für die Gesellschaft eine große Herausforderungen dar. Die Verhaltensmuster sind lang praktiziert und daher eingepreßt. Ein Umstieg setzt eine hohe Attraktivität bei den alternativen Verkehrsmitteln sowie eine positive Grundeinstellung voraus.

Neben Investitionen in Infrastruktur und Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch wichtig, im Bereich von Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit die Bevölkerung auf Mobilitätsalternativen aufmerksam zu machen.

Im Jahr 2005 starteten die Vorarbeiten für den Einstieg des Landes Tirol in den umfassenden Bereich des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsberatung.

1.7.1 Verkehrskonzept westliches Mittelgebirge

Gemeinsam mit den Gemeinden Natters, Mutters, Götzens, Birgitz, Axams und Grinzens wird vom Land ein Verkehrskonzept für das westliche Mittelgebirge erstellt. Großes Gewicht wird in diesen Planungen auf den Langsamverkehr (Fußgänger und Radverkehr) gelegt. Gerade im Innerortsverkehr bietet der Umstieg vom Auto auf Rad und zu Fuß bei Kurzstrecken ein großes Einsparungspotential. Die Erhebungen für das Verkehrskonzept fanden im Winter und Frühjahr 2006 statt. Es ist vorgesehen, die Bevölkerung in das Projekt einzubinden. Mit der Fertigstellung ist Mitte 2007 zu rechnen.

1.7.2 Mobilitätsprojekte

Virger mobil

Von der Gemeinde Virgen in Osttirol wurde im September 2005 ein innovatives Verkehrsmittel



innerhalb des Gemeindegebietes eingeführt. Das „Virger mobil“ ist eine Mischung aus Öffentlichem Nahverkehr und Anrufsammeltaxi und ermöglicht Personen ohne eigenes Auto die Mobilität innerhalb der Gemeinde. Fahrgäste müssen sich bei der Gemeinde anmelden. Die Einzelfahrt kostet 1 €. Möglich ist dieses System durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer, die abwechselnd (durchschnittlich einmal im Monat) Dienst im Virger mobil leisten. Die Investitionskosten wurden von der Gemeinde und privaten Sponsoren getragen. Das Land fördert ebenfalls dieses Projekt als innovatives Pilotprojekt und begleitet den Betrieb innerhalb des ersten Jahres. Der laufende Betrieb wird über die Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen und Sponsorverträgen gedeckt. Im ersten halben Jahr waren durchschnittlich 15 Personen am Tag mit dem Virger mobil unterwegs. Es muss darauf hingewiesen werden, dass dieses Projekt nicht so sehr den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel anstrebt, sondern das Ziel hat, die Mobilität für ältere Personen und Kinder in der Gemeinde zu erhöhen bzw. erst zu ermöglichen.

Mobilitätsberatung für Gemeinden

Parallel zu Förderungen von Pilotprojekten werden von der Abteilung Verkehrsplanung Planungshilfen für Gemeinden, Behörden und interessierte Personen angeboten. Im Jahr 2006 startet die Schriftenreihe „mobile“. Die erste Ausgabe wird das Thema „Geschwindigkeitsreduktion im Ortsgebiet“ beinhalten und im Frühsommer 2006 publiziert. Diese Grundlagen werden es den Gemeinden erleichtern, verkehrssichere Lösungen für den umweltfreundlichen

Verkehr anbieten zu können. Die Schriftenreihe ist für Gemeinden kostenlos erhältlich und zusammen mit wissenschaftlichen Grundlagen auch über das Internet beziehbar.

Autofreier Tag

Am Donnerstag, 22.09.2005, fanden zum sechsten Mal der „Europaweite Autofreie Tag“ und vom 16. bis 22. September 2005 die vierte „Europäische Woche der Mobilität“ statt. In ganz Tirol waren Gemeinden aufgerufen sich an dieser Aktion zu beteiligen.

Für Tirol übernahm das Klimabündnis Tirol die Koordination, Organisation und die Bereitstellung von Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit. Dadurch wurde den Tiroler Gemeinden auf regionaler Ebene konkrete Unterstützung zur Teilnahme geboten.



Abb. 1-33: Am Autofreien Tag 2005 nahmen 99 Gemeinden teil

Die Aktionen rund um den Autofreien Tag umfassten eben den Veranstaltungen in den Gemeinden, die „Gemeinde-Tagung zu vorbildlichen Verkehrsinitiativen“. Innovative Verkehrsprojekte wurden bei der Tagung vorgestellt. Im Jahr 2006 wird diese Aktion in Zusammenarbeit mit dem Klimabündnis Tirol fortgesetzt.

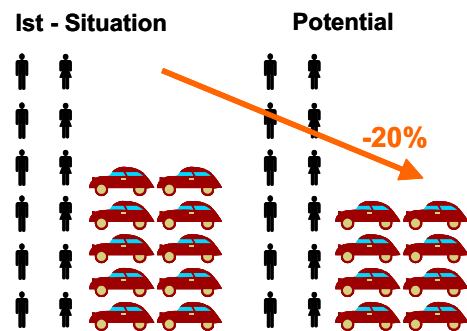


mobil in tirol

Im Winter 2006 startete das Land auf der Internetseite www.tirol.gv.at/mobil das neue Service „mobil in tirol“.

[mobil in tirol]

Auf dieser Seite wird es interessierten BürgerInnen ermöglicht, sich zum Thema umweltfreundliche Mobilität zu informieren. Neben der Fahrplanauskunft des VVT, Informationen zum Thema Radfahren und aktuellen Mobilitätsprojekten wird auch seit März 2006 eine Mitfahrbörse angeboten.



Annahme: Zwei von 12 Personen benützen eine Fahrgemeinschaft.

Besetzungsgrad	1,2	1,5
Personen	12	12
Fahrzeuge	10	8

Verkehrsreduktion = - 20%

Abb. 1-34: Potential von Fahrgemeinschaften

Insbesondere im Bereich des Berufsverkehrs stellt das Bilden von Fahrgemeinschaften ein großes Potenzial zur Verkehrsminderung dar (siehe Grafik), das durch herkömmliche Maßnahmen nur schwer erreichbar ist. Über eine neue Emailadresse (mobil@tirol.gv.at) werden Fragen der Bevölkerung zum Thema Mobilität beantwortet oder gegebenenfalls an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

1.7.3 Mobilitätskosten von Pendlern

Häufige Argumente für die Nutzung des privaten Pkw auf dem Weg zur Arbeit sind neben Fahrdauer insbesondere auch die Kosten. Der Öffentliche Verkehr erscheint vielen PendlerInnen als Alternative zum Pkw. Führt man einen umfassenden Kostenvergleich zwischen Pkw und ÖV durch, so ergibt sich folgendes Bild.

Gemäß Ermittlungen von ÖAMTC und Arbeiterkammer ergeben sich folgende Kosten für einen Pkw (Golf 1,9 TDI, 77 kW) mit einer Fahrleistung von 1000 km/Monat:

Kosten/ Monat	VW Golf Trendline 1,9 TDI (Diesel 77 kW) € 20.606,-
Wertverlust	€ 206,00
Fixkosten	€ 92,00
Kraftstoff	€ 42,00
Wartung	€ 38,00
Reifen	€ 19,00
Nebenkosten	€ 25,00
Gesamtkosten	€ 423,00
Kosten/km	€ 0,42

Abb. 1-35: Kosten eines Pkw/Monat bei 1.000 km Fahrleistung

Die km-spezifischen Kosten betragen somit rd. 0,40 €/km für einen Mittelklassewagen. Bei Nichtberücksichtigung der Anschaffungskosten bleiben Kosten von rd. 0,20 €/km übrig. Bei den Pkw-Kosten wurden eine Hin- und Rückfahrt/Werktag berücksichtigt (an 235 Arbeitstagen), allfällige Parkgebühren sind nicht inkludiert.

Beim ÖV wird eine Jahreskarte zu Grund gelegt. Zusätzliche Fahrten am Abend, an Wochenenden und in den Ferien sind in den Kosten inbegriffen.

Wohnort	km	VVT-Waben	VVT	Pkw - Kosten pro Jahr		
			Bus/Bahn ¹	0,38 ² €/km	0,20	0,10
Axams	11	3	€ 371	€ 1.965	€ 1.034	€ 517
Fügen im Zillertal	46	9	€ 938	€ 8.216	€ 4.324	€ 2.162
Fulpmes	20	5	€ 553	€ 3.572	€ 1.880	€ 940
Hall	10	3	€ 371	€ 1.786	€ 940	€ 470
Jenbach	35	7	€ 768	€ 6.251	€ 3.290	€ 1.645
Kufstein, Landeck	75	15	€ 1.159	€ 13.395	€ 7.050	€ 3.525
Schwaz	29	6	€ 660	€ 5.179	€ 2.726	€ 1.363
Sistrans	8	3	€ 371	€ 1.429	€ 752	€ 376
Telfs	26	6	€ 660	€ 4.644	€ 2.444	€ 1.222
Thaur	7	2	€ 311	€ 1.250	€ 658	€ 329

¹ Jahresticket: Mehrfachnutzung auf Strecke möglich, auch an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen nutzbar

² amtliches Kilometergeld; exkl. eventueller Parkkosten und Pendlerpauschale, berücksichtigt nur Hin- und Rückfahrt, reale Kosten

Die jährlichen Fahrkosten zwischen Wohnort und Innsbruck sind bei Pkw-Benützung viermal so hoch wie beim öffentlichen Verkehrsmittel. Selbst bei Außerachtlassung der Anschaffungskosten ist das Kostenverhältnis zwischen ÖV und Pkw noch 1:2.

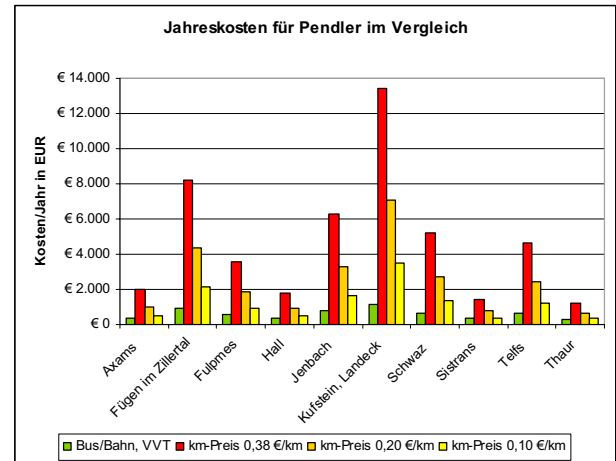


Abb. 1-36: Der ÖV ist im Bereich der Pendlerstrecken billiger als der Pkw.

Entwicklung der Treibstoffpreise

Interessant ist auch die Entwicklung der Treibstoffpreise im Vergleich zu den Nettolöhnen. Gemäß Auswertungen der Statistik Austria ist der Treibstoff trotz Höchstpreisen im Vergleich zum Nettoeinkommen der ÖsterreicherInnen billiger als in der Mitte der Siebzigerjahre. So musste ein durchschnittlicher Arbeitnehmer für einen Liter Benzin 1976 fast 8 Minuten arbeiten, im Jahr 2005 nur mehr 5,5 Minuten. Auch beim Diesel gingen demnach die Kosten von 6 auf 5 Minuten Arbeit/Liter Diesel zurück.

Abb. 1-37: Jahreskosten von ÖV und Pkw bezogen auf verschiedene Pendlerstrecken

1.8 Schadstoffentwicklung

Stickstoffdioxid

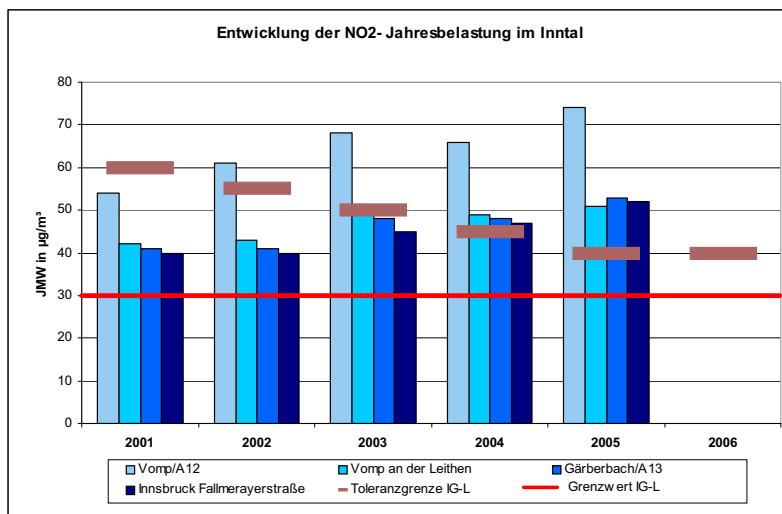


Abb. 1-38: Jahresmittelwerte NO₂

Gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft liegt der Grenzwert für 2005 (inkl. Toleranz) beim Jahresmittelwert von NO₂ bei 40 µg/m³. Dieser Wert wurde an insgesamt 6 Standorten in Tirol im Jahr 2005 überschritten. Spitzenreiter war dabei die an der A12 Inntal Autobahn gelegene Station Vomp – Raststätte mit 74 µg/m³. Diese Messstation weist auch die höchste Anzahl (18 mal im Jahr 2005) an Überschreitungen des Halbstundenwertes von 200 µg/m³ auf.

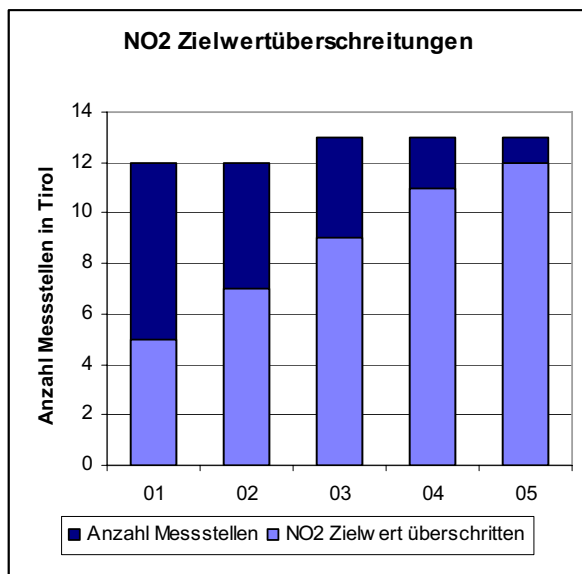


Abb. 1-39: Anzahl der Messstellen mit Zielwertüberschreitungen

Bei den Jahresmittelwerten ist eine steigende Tendenz festzustellen. Die Entwicklung der Immissionswerte ist gegenläufig zu den Grenzwerten. Eine Änderung dieses Trends ist derzeit nicht absehbar.

Auch die Zahl der Messpunkte, an denen der Zielwert (NO₂) überschritten wurde, nahm in den letzten Jahren zu. Der Zielwert beträgt gemäß IG-L als Tagesmittelwert 80 µg/m³ und wurde als Wert zum Schutze der menschlichen Gesundheit wie auch zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation definiert. 2005 überschritten bereits 12 von 13 Stationen in Tirol diesen Tagesmittelwert.

Schwebstaub (PM 10)

Der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ von PM10 darf gemäß IG-L im Jahr 2005 an 30 Tagen überschritten werden. Im Land Tirol wurde diese Anzahl an Überschreitungen an 6 Messstellen erreicht und übertroffen. Der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ wird derzeit an keiner Messstelle erreicht, die Messstelle Vomp – Raststätte liegt mit 32 µg/m³ am höchsten.

Abb. 1-40: PM10 Belastung in Tirol

Anzahl der der Tage mit einem TMW > 50 µg/m ³	
Innsbruck - Andechsstraße	55
Innsbruck - Fallmerayerstraße	41
Mutters - Gärberbach A13	10
Hall - Münzergasse	45
Imst - Imsterau	42
Vomp Raststätte A12	40
Vomp - An der Leithen	20
Lient - Amlacherkreuzung	43

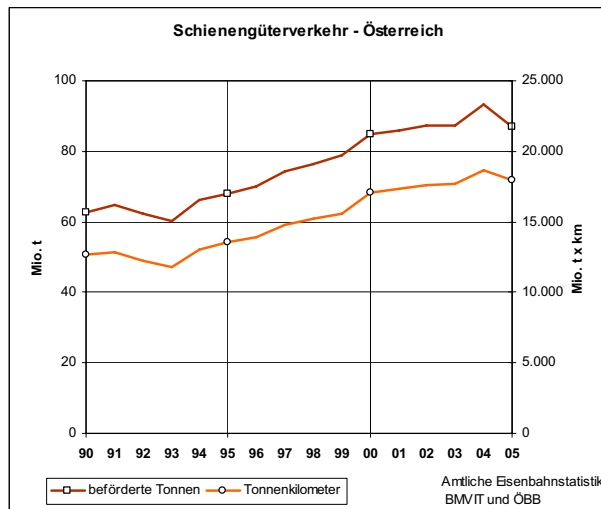
Quelle: „Luftgüte in Tirol, Bericht über das Jahr 2005“, Abt. Waldschutz, Amt der Tiroler Landesregierung

Schiene

2 SCHIENE

2.1 Güterverkehr in Österreich

Allgemeine Entwicklung



ÖBB ohne Private, 2005: vorläufige Werte

Abb. 2-1: Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Österreich

Im Jahr 2005 ging der Transport von Gütern durch die ÖBB stark zurück. Während 2004 insgesamt 93,2 Mio. t auf der Schiene von den ÖBB transportiert wurden, sank der Bahntransport erstmals seit 1993, und zwar auf 86,8 Mio. t ab, das entspricht einer Abnahme um -6,9%. Parallel dazu ging auch die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern von 18,6 Mrd. tkm auf 18 Mrd. tkm um - 3,4% zurück.

Alpenübergänge in Österreich

Im Jahr 2004 wurde auch der alpenquerende Schienengüterverkehr in Österreich an vier Übergängen erhoben. Das größte Güteraufkommen weist der Brenner mit rd. 10 Mio. NNt auf, knapp gefolgt vom Semmering (rd. 9,5 Mio. NNt) und Tauern (8 Mio. NNt). Am Schobersattel wurden etwa 5,4 Mio. NNt per Bahn transportiert.

Der Schienenanteil am gesamten Güteraufkommen (Straße und Schiene) der einzelnen Alpenübergänge beträgt am Tauern knapp 40%, ebenso bei Semmering (unter Mitberücksichti-

gung der Südbahn/Wechsel). Am Schobersattel liegt der Modal Split bei etwas 27%. Am Brenner sank der Schienenanteil 2004 auf 24%. in den Jahren seit 1990 pendelte der Modal Split am Brenner um rd. 30%.

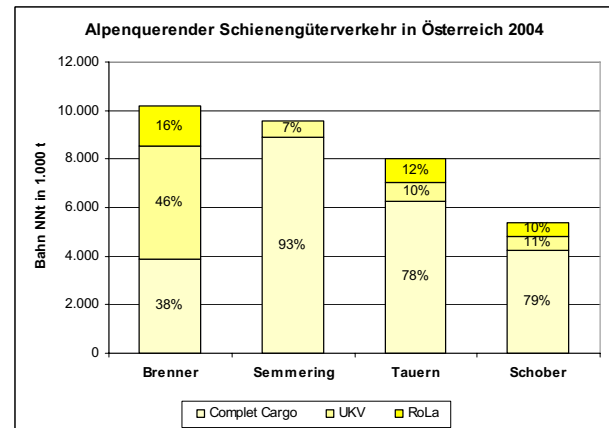


Abb. 2-2: Vergleich des Schienengüterverkehrs auf den Alpenübergängen

Der klassische Wagenladungsverkehr (WLV) verliert in Europa an Bedeutung. Den höchsten Anteil WLV am Schienengüterverkehr weist der Semmering mit 93% auf (Schobersattel und Tauern: knapp unter 80%, Brenner: 38%). Beim unbegleiteten Kombiverkehr, der künftig bei den Bahntransporten immer wichtiger wird, weist der Brenner einen Anteil von 46% am Schienengüterverkehr auf, Tauern und Schobersattel hingegen nur 10%, der Semmering 7%.

Güterbahnhöfe in Tirol

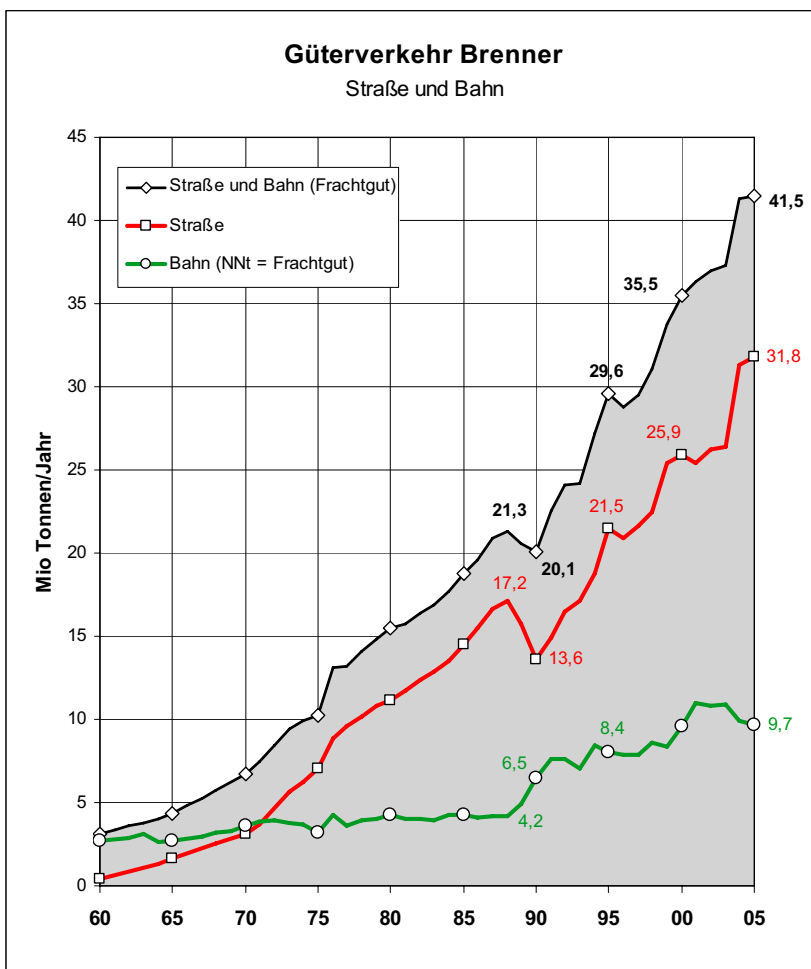
Auch 2005 war Wörgl Tirols Bahnhof mit dem stärksten Güteraufkommen. Der Güterzuwachs betrug im letzten Jahr 1,10 Mio. t (ca. +71%) und liegt nunmehr bei 2,66 Mio. t. Die Gründe liegen bei der RoLa-Verbindung Wörgl – Brenner und der florierenden Holzwirtschaft. Hall, als Bahnhof mit dem zweitstärksten Güteraufkommen in Tirol musste durch den Wegfall der Streusalzlieferungen einen Rückgang von - 0,05 Mio. t hinnehmen (ca. -7%). Die Verdoppelung in Kitzbühel von 0,04 Mio. t auf 0,08 Mio. t geht v.a. auf Zuwächse bei Mineralöllieferungen zurück.

2.2 Güterverkehr Brenner

Die Bahn-Nettotonnage (Nt) für das Jahr 2005 beträgt 11,85 Mio. Nt. Dies entspricht einem Rückgang um -6% gegenüber 2004 bzw. -20% (-3,0 Mio. Nt) gegenüber 2001, dem Jahr mit dem bisher höchsten Schienengüterverkehrsaufkommen am Brenner. Betrachtet man den Zeitraum zwischen 1989 und 2005, so konnte die Bahn einen Zuwachs von rd. +120% (das entspricht mehr als einer Verdoppelung) verzeichnen.

Die Bahn-Nettotonnage beinhaltet neben dem Frachtgut auch Leerwagen und Totgewicht beim Kombiverkehr (wie Lkw-Eigengewicht bei RoLa, Sattelaufleger, etc.). Das reine Frachtgut wird in Netto-Nettotonnen (NNt) angegeben. Die RoLa enthält den höchsten Anteil an Totgewicht.

Abb. 2-3: Güterverkehr am Brenner 1960-2005, Straße und Schiene



Da die Bahn am Brenner 2005 vor allem im Segment der Rollenden Landstraße stark verlor, ging das Frachtvolumen selbst nur um -1,8% zurück (-0,18 Mio. NNt). Gegenüber 2001 nahm das Frachtgut um -11% ab. Im Vergleich zu 1989 wurde das doppelte Güteraufkommen auf der Bahn transportiert (+100%). Der Anteil des Totgewichtes lag 2005 bei 18% (2,1 Mio. t) und betrug 2001 etwa 26% (3,9 Mio. t).

Die von der Brennerbahn bisher maximal als Bahn-Nettotonnen beförderten Lasten lagen 2001 bei 14,9 Mio. Nt. Das sind um rund +50% mehr als zuletzt als Frachtgut über den Brenner transportiert wurden (9,75 Mio. NNt).

Innerhalb des Schienengüterverkehrs sind unterschiedliche Entwicklungen bei den einzelnen Transportformen zu beobachten. Während beim herkömmlichen WLV – bei dem kein Totgewicht anfällt – seit etwa 1989 das Güteraufkommen in etwa konstant blieb (Schwankungen zw. 2,8 und 3,8 Mio. NNt), wurden beim Kombiverkehr starke Zuwächse verzeichnet. Der unbegleitete Kombiverkehr (UKV) nahm um rund +270% zu (von etwa 1,35 auf 5,00 Mio. NNt). Der begleitete Kombiverkehr (RoLa) fiel mit dem ersatzlosen Auslaufen des Ökopunktesystems Ende 2003 innerhalb von zwei Jahren von 2,1 auf 0,8 Mio. NNt zurück (-62%). 2001 war mit 2,5 Mio. NNt bisher das stärkste RoLa-Jahr am Brenner.

Auf Grund dieser Entwicklungen verschoben sich die Anteile innerhalb des Schienengüterverkehrs in den letzten Jahren erheblich. 1989 hatte der WLV einen Anteil von 67% (UKV 28%, RoLa 5%), 1995 ging der Anteil des WLV auf 44% zurück (UKV 39%, RoLa 17%). 2001 erreichte der WLV mit 29% seinen niedrigsten Anteil (UKV 40%) und die RoLa mit 31% ihren höchsten Anteil.

2005 betrug der WLV Anteil 37% (RoLa 11%), mehr als die Hälfte der Bahngüter am Brenner werden mittlerweile im UKY abgewickelt (52%).

Modal Split

Im Jahr 2005 wurden über den Brenner rund 31,8 Mio. t auf der Straße befördert.

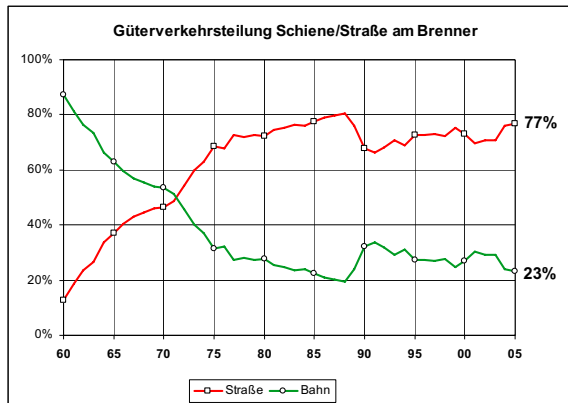


Abb. 2-4: Verkehrsteilung zwischen Straße und Schiene 1960-2005

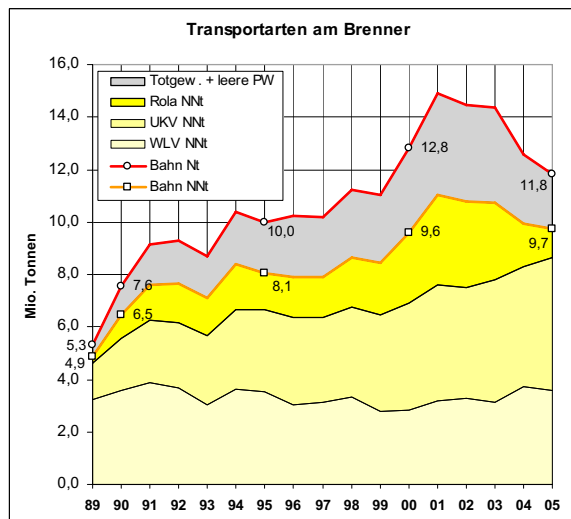


Abb. 2-5: Schienengütertransport über den Brenner

Die Gesamttonnage (Straße und Schiene) lag im Jahr 2005 bei 41,5 Mio. t. Trotz außergewöhnlicher Verkehrszunahme im Jahr 2004 stieg das Transportvolumen auch 2005 wieder leicht an (+0,5%).

Die Schiene verliert zunehmend Anteile des Güterverkehrs am Brenner. 2005 rollten nur mehr 23% (9,75 Mio. NNT, -2,0%) über die Schiene. Damit sank der Modal Split auf das Niveau Mitte der Achtzigerjahre ab und nähert sich dem historischen Tiefstwert von 20% im Jahr 1988, dem Jahr vor Einführung der RoLa bzw. des Lkw-Nachtfahrverbotes.

Rollende Landstraße (RoLa)

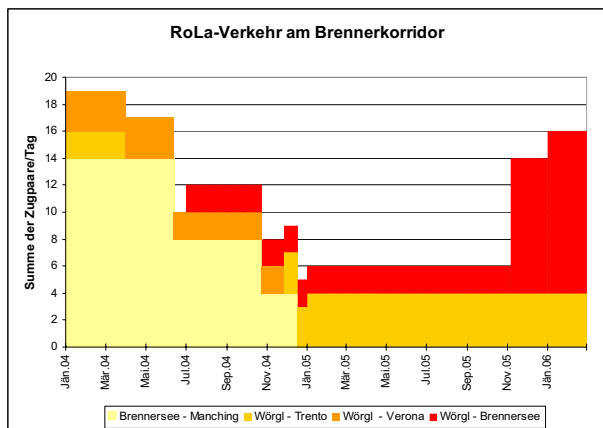
Ab Jahresende 2003 sank die RoLa-Auslastung auf unter 60%, während sie im Jahresmittel 2003 noch bei 80% lag. Mit der (vorerst) sehr moderaten Rücknahme des Angebotes ab April 2004 (Reduktion um 2 Zugspare) konnte der für einen wirtschaftlichen Betrieb maßgebliche Auslastungsgrad leider nicht erhöht, ja nicht einmal gehalten werden. In den Folgemonaten ging der Auslastungsgrad weiter zurück (Mai 2004: etwa 43%). Erst ab Mitte Juni 2004 wurde das RoLa-Angebot daher deutlich reduziert (von 17 auf 10 Zugspare/Tag).

2005 wurden insgesamt rund 53.000 Lkw (2004: rd. 78.000 Lkw) transportiert, das entspricht einem Rückgang von -32%. Auf die Destination Wörgl - Trient fielen dabei 54%, 46% auf die RoLa zwischen Wörgl und Brennersee. Ab November 2005 wurde die RoLa Wörgl-Brennersee auf 10 Zugspare, ab Jänner 2006 auf 12 Zugspare verstärkt.

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

Relationen	Beginn	Ende	Zugpaare/Tag	Wagen/Zug
Brennersee - Manching	laufend	11.06.2004	14	18
	12.06.2004	23.10.2004	8	18
	24.10.2004	17.12.2004	4	18
	18.12.2004	eingestellt		
Wörgl - Trento	laufend	30.03.2004	2	21
	31.03.2004	26.11.2004	eingestellt	
	27.11.2004	31.12.2004	3	21
	01.01.2005	laufend	4	21
Wörgl - Verona	laufend	13.06.2004	3	21
	14.06.2004	25.11.2004	2	21
	26.11.2004	eingestellt		
Wörgl - Brennersee	01.07.2004	31.12.2004	2	18
	01.01.2005	05.11.2005	2	18
	06.11.2005	31.12.2005	10	18
	01.01.2006	laufend	12	18

Abb. 2-6: RoLa-Verbindungen über den Brenner von Jänner 2004 – März 2006



BRAVO

Das EU-Forschungsprojekt BRAVO (Brenner rail freight action strategy aimed at achieving a sustainable increase of intermodal transport volume by enhancing quality, efficiency and system technologies) wird im 6. Rahmenprogramm Forschung & Entwicklung von der Europäischen Kommission gefördert. Ergebnisse dieses Projektes sollen in der Folge auf andere europäische Güterverkehrskorridore übertragbar sein.

Ziel des Projektes ist die Erhöhung des Transportaufkommens auf der Schiene um 50 % (Schienengüterverkehr und kombinierter Verkehr) über den Brenner.

Die Voraussetzungen für dieses Ziel werden laut KombiConsult (Projektleitung) vorwiegend in der Erhöhung der Leistungsqualität gesehen. Maßgebende Kriterien sind die Pünktlichkeit, gleichmäßig hohe Zuverlässigkeit und rechtzeitige Kundeninformation bei Unregelmäßigkeiten.

Ein umfassendes Korridormanagement soll über folgende Schwerpunkte erreicht werden:

- international koordinierte und optimierte Ressourceneinsatzplanung,
- interoperable Schienentraktion unter Einsatz von Mehrsystemloks und einem abgestimmten Einsatzplan für Lokomotivführer,
- Entwicklung eines fortschrittlichen Zugüberwachungssystems, mit dem Bahnkunden mit für die Disposition geeigneten Statusinformationen versorgt werden können,
- innovative Technologie zur Beförderung von Sattelanhängern im unbegleiteten kombinierten Verkehr.

Weitere Ziele dieses Projektes sind die Auslastung der bestehenden freien Kapazitäten auf der Schiene über den Brenner und die Prüfung von Logistikkonzepten zur besseren Auslastung dieser Kapazitäten.

In der Monitoringgruppe sind neben der EK, DG-TREN die Verkehrsministerien von Österreich und Italien sowie das Bayerische Staatsministerium und die Regionen entlang der Achse München-Verona (darunter auch Tirol) vertreten.

Zusammensetzung des BRAVO-Konsortiums: Deutschland (KombiConsult, HaCon, Railion, Lokomotion, Kombiverkehr, TU Darmstadt), Österreich (ÖBB, Ökombi), Italien (Trenitalia/FS, RTC, CEMAT, Interporto Bologna), Griechenland (Hellas Transport), Schweiz (Cattaneo) und Belgien (UIRR).

Besonders hervorzuheben ist, dass an diesem Forschungsprojekt die Bahnverwaltungen, hier insbesondere auch private Eisenbahnverkehrsunternehmen und wichtige Partner der Wirtschaft eingebunden sind.

2.3 Schweiz

Im alpenquerenden Güterverkehr wurde 2005 auf der Schiene 23,7 Mio. Nt befördert. Gegenüber dem Vorjahr ist dies eine Steigerung um +3 % (2004: 23,0 Mio. t). Im Vergleich zu 2000 wurden +15% mehr transportiert.

Die Gesamttonnage auf Schiene und Straße betrug 2005 alpenquerend in der Schweiz 36,6 Mio. Nt (Straße: 12,9 Mio. t). Der Schienenanteil am Güteraufkommen konnte auch 2005 auf 65% gehalten werden – trotz Erhöhung des Gewichtslimits beim Lkw-Verkehr auf generell 40 t.



Innerhalb des Schienengüterverkehrs verliert auch in der Schweiz der klassische Wagenladungsverkehr immer mehr an Bedeutung (2005: - 5%). Der Kombiverkehr gewinnt deutlich, 2005 stieg er um +8%.

Am gesamten Güter-

volumen (Straße und Schiene) über die Alpen hält der Kombiverkehr mit 42% den größten Anteil (Wagenladung: 23%, Straße: 35%).

Der alpenquerende Schienengüterverkehr teilt sich in der Schweiz auf die beiden Routen Gotthard und Simplon auf. Mit rund 16,5 Mio. t übernimmt der Gotthard rund 70%.

Die Neuen Alpentransversalen (NEAT) werden mit rund 10 Mrd. € ausgebaut. An den beiden Basistunneln wurde 1999 mit dem Bau begonnen. Der 34 km lange Lötschberg-Tunnel wird voraussichtlich 2007 in Betrieb gehen, der Gotthard-Tunnel (57 km Länge) etwa 2015/16.

2.4 Brenner-Flachbahn

2.4.1 Brenner Basistunnel

Projektstand

Der Brenner Basistunnel besteht aus einem System mit zwei einspurigen Tunnelröhren. Nach dem derzeitigen Projektstand sind zwischen den Tunnelröhren im Abstand von 336 m begehbare Querverbindungen angeordnet. Analog zu den Großprojekten Mont d'Ambin, Gotthard-Basistunnel und Lötschberg - Basistunnel ist der Brenner Basistunnel durch Multifunktionsstellen und einen Multifunktionsbahnhof in vier Abschnitte unterteilt. Eine Multifunktionsstelle befindet sich südlich von Innsbruck im Bereich der Abzweigung der Verbindungstunnel zur Umfahrung Innsbruck. In Steinach wird die Multifunktionsstelle zusätzlich mit zwei Überholgleisen ergänzt und somit zu einem Multifunktionsbahnhof erweitert. Sowohl die Multifunktionsstellen als auch der Überholbahnhof sind durch einen befahrbaren Zugangstunnel erschlossen.

Unmittelbar südlich von Innsbruck zweigen zwei Verbindungstunnel ab, die östlich der ursprünglich geplanten Anbindung in die bestehende Umfahrung Innsbruck einmünden. Die bestehende Umfahrung Innsbruck wird zudem durch einen zusätzlichen Flucht- und Rettungstollen ergänzt.

Erkundungsarbeiten

Das Bohrprogramm von Phase II ist größtenteils abgeschlossen. Insgesamt wurden 29 Erkundungsbohrungen, so genannte „Tiefbohrungen“, entlang der geplanten Trasse und der Zugangstollen des Brenner Basistunnels mit einer Gesamtlänge von ca. 16.000 Laufmetern sowie „Kurzbohrungen“ (ca. 105 mit einer Gesamtlänge von etwa 5.000 Metern) in den geplanten Portal- und Deponiebereichen durchgeführt.

Aktuelle Projektarbeiten

Derzeit arbeitet die Brenner Basistunnel SE an der Erstellung aller nötigen Unterlagen zur Einreichung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und der Baugenehmigung. Die Einreichung ist für September 2006 vorgesehen. Die mündliche Verhandlung ist für das erste Halbjahr 2007 geplant.

Bis Dezember 2006 werden die Arbeiten zum Finanzierungs- und Konzessionsmodell seitens der BBT SE abgeschlossen.

Unter den gegebenen Beschränkungen des EU-Haushaltes, der staatlichen Budgets und der Mittel, die den nationalen Eisenbahnen zur Verfügung stehen, wird die Umsetzung des Brenner Basistunnels als Public Private Partnership (PPP)-Modell angestrebt.

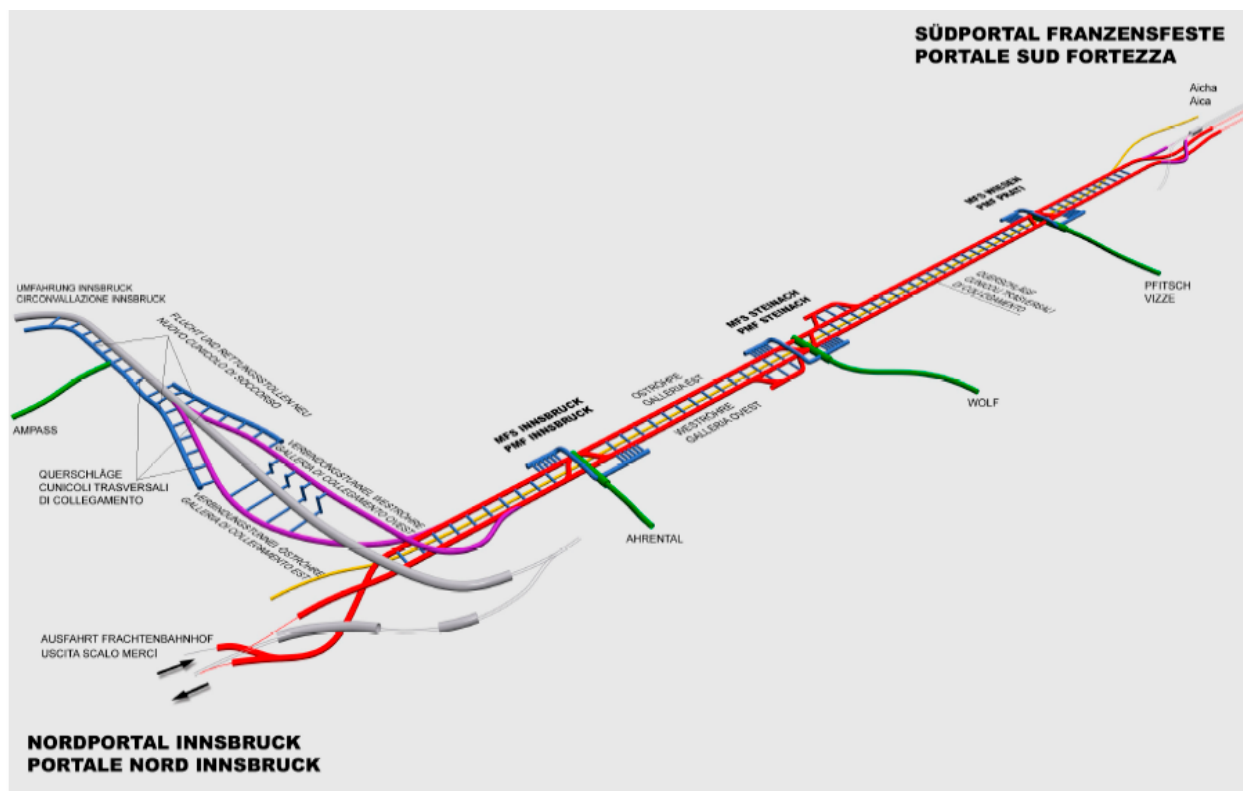
Eine umsichtige Auswahl der Anforderungen an das PPP-Modell wird notwendig sein, um den Eigenschaften des Projekts und den jeweiligen Mindestzielen der beteiligten Nationalstaaten, der regionalen Behörden, der staatlichen Eisenbahnen und nicht zuletzt der Europäischen Union gerecht zu werden.

Das für den Brennerbasistunnel ausgewählte PPP-Modell sollte so strukturiert sein, dass möglichst viel privates Risikokapital lukriert wird. Zudem sollte auch ein wirtschaftlicher Risikotransfer zum privaten Sektor erfolgen.

Die ausgewählte PPP-Lösung sollte folgende Ziele der Aktionäre abdecken:

- Wirtschaftlichkeit des Projektes
- Minimieren des Anteils öffentlicher Mittel
- Risikominimierung und adäquate Risikoverteilung
- Abgesicherte Finanzierung für die Projektphasen Planung, Bau und Betrieb
- Angemessene staatliche Kontrolle und Projektverantwortung hinsichtlich Sicherheits-, Umwelt- und Regulierungsaspekte, einschließlich Tarifniveau- und Querfinanzierungselemente, insbesondere zwischen der Eisenbahn und den Autobahnbenutzungsgebühren.
- Schnellstmögliche Umsetzung des Projektes

Abb. 2-7: Systemskizze Brennerbasistunnel



Trassenführung

Gegenüber dem Planungsstand auf Basis der Machbarkeitsstudie des Jahres 2002 wurden wesentliche Umtrassierungen vorgenommen.

Für die Einbindung des Basistunnels in Innsbruck wurde eine schlanke Lösung angestrebt, die den Grundbedarf minimiert und den Bestand der angrenzenden Betriebsstandorte sicherstellt.

Tunnelsicherheitskonzept

Ein Vergleich mit den quantitativen Beurteilungskriterien, wie sie etwa im Sicherheitskonzept anderer moderner Alpenbasistunnel (z.B. Gotthard Basistunnel, Lötschberg Basistunnel) verwendet werden, zeigt, dass der Sicherheitsstandard des Brenner Basistunnels internationalen Anforderungen entspricht.

Wesentlich für die Tunnelsicherheit sind die Systemwahl mit zwei Einspurrohren und Querschlägen sowie die Situierung und Gestaltung der Multifunktionsstellen. Bei diesem System ist die Häufigkeit von Primärereignissen (in erster Linie Zusammenstöße), die unmittelbar von Zügen des Nachbargleises ausgehen, deutlich kleiner. Das Ausmaß von einzelnen Ereignissen ist wegen der räumlichen Trennung ebenfalls kleiner. Zudem sind Einspursysteme hinsichtlich Lüftung zweckmäßiger als Doppelspursysteme.



Aus sicherheitstechnischer Sicht sind zwei separate Tunnelröhren als beste Variante und internationaler Standard zu betrachten. Im Brand-

fall verhindert ein Überdrucksystem den Eintritt von Rauch in die zweite Röhre. Die Multifunktionsstellen beinhalten Nothaltestellen für die Rettung der Passagiere havariierter Züge.

Baulogistikplanung

Beim Bau des BBT fallen sehr große Mengen an Tunnelausbruchmaterial an. Eine optimierte Materialbewirtschaftung, die Rücksicht auf ökologische und ökonomische Gesichtspunkte nimmt, ist daher von großer Bedeutung.

Folgende Grundsätze werden besonders beachtet:

- Hohe Wiederverwertung des Tunnelausbruchsmaterials
- Minimierung der Umweltbelastung durch Einsatz von Förderbändern und schienengebundenen Fahrzeugen für den Transport von Ausbruch- und Baumaterial
- Konzentration auf wenige Bodenaushubdeponie-Standorte in unmittelbarer Nähe der Tunnelangriffspunkte
- Minimierung von Straßentransporten, Vermeidung von Ortsdurchfahrten durch direkten Anschluss der Baustellenbereiche an das hochrangige Straßennetz
- Bestmögliche Integration der Bodenaushubdeponien in das Landschaftsbild
- Rücksichtnahme auf geschützte Flächen (Biotop, Natur- und Baudenkmäler)

Bodenaushubdeponien

Die Standorte der Bodenaushubdeponien werden nach ökologischen und baulogistischen Gesichtspunkten gewählt. Die zentrale Bodenaushubdeponie befindet sich im Padastertal, in der Nähe von Steinach, die zudem mit einem eigenen Schutterstollen erschlossen wird. Damit wird sicher gestellt, dass das Ausbruchmaterial direkt aus den Tunnelvortrieben zur Bodenaushubdeponie unterirdisch transportiert werden kann.

Erkundungsstollen

Durch die von allen Projektpartnern (Regierungen Österreich und Italien, Land Tirol und EU) beschlossene Errichtung eines 53,7 km langen Stollensystems, auch als Erkundungs-, Pilot- oder Sondierungsstollen bezeichnet, soll das für die Errichtung des BBT maßgebliche Baugrundrisiko mittels Großerkundungen in den als kritisch eingestuften Bereichen signifikant verringert werden.

In der Achse des Tunnelsystems, etwa zehn Meter unterhalb der Nivellette der Haupttunnels, wird abschnittsweise ein Erkundungsstollen

vorgetrieben, der später in das Entwässerungssystem des fertiggestellten Brenner Basistunnel eingebunden wird. Der Pilotstollen weist einen Ausbruch-Querschnitt von fünf Metern auf. Das hierfür vorgesehene Investitionsvolumen beträgt 430 Mio. € und wird zur Hälfte durch EU-Mittel finanziert.

Änderungen in der Gesellschaftsstruktur

Die autonomen Provinzen Bozen und Trient haben schon im Vorfeld der Gründung der BBT SE den Wunsch nach einer Beteiligung in dieser Gesellschaft bekundet. Dieses Ziel wurde nunmehr im Wege der Gründung der Holdinggesellschaft „Tunnel Ferroviario del Brennero Società delle Partecipazioni S.p.A.“, an der die autonomen Provinzen Bozen und Trient zu 12 % beteiligt sind, erreicht. Diese Holdinggesellschaft ist nun anstelle der RFI (Rete Ferroviaria Italia) zu 50 % Gesellschafter der BBT SE, wobei 88 % der Anteile der Holding von der RFI gehalten werden.

Auch auf österreichischer Aktionärsseite ist eine Änderung vorgesehen. Die gesetzliche Grundlage in Form der Novelle zum BBT-AG-Gesetz (BGBl. I Nr. 163/2005) sieht eine Übertragung von Gesellschaftsanteilen des Bundes an die ÖBB vor.

EU-Koordination

Am 20.07.2005 wurden von der EK sechs Europäische Koordinatoren für TEN-Projekte zur besseren zeitlichen Abstimmung der Arbeiten und der Finanzierungspläne bestellt. Für das TEN-Projekt 1 (BBT, sowie die Zulaufstrecken Nord und Süd) wurde Karel van Miert als **EU-Koordinator** eingesetzt. Gemäß der Entscheidung Nr. 884/2004/EG haben die Koordinatoren jährlich einen Bericht über die bei der Verwirklichung des Projektes erzielten Fortschritte, über die Entwicklungen, die sich auf die Projektmerkmale negativ auswirken können, und über die möglichen Schwierigkeiten und Hindernisse, die zu großen Verzögerungen des Projektabschlusses führen können, zu erstellen.

Ferner wird von der EK eine **Exekutivagentur** eingerichtet, der technische und administrative Aufgaben im Zusammenhang mit EU-Kofinanzierungen übertragen werden. Die Agentur, an der die Europäische Investitionsbank (EIB) mitwirken wird, wird den Projektträgern die Möglichkeit bieten, eine Koordinierung mit den Finanzierungen aus anderen europäischen Fonds vorzunehmen. Die Agentur wird zunächst für die Verwaltung des laufenden Budgets eingeführt, um ab 2007 voll einsatzfähig zu sein.

Ferner wird eine **Lenkungsgruppe** eingerichtet, um zu evaluieren, wie die transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze besser zum Wirtschaftswachstum in Europa beitragen können (Lissabon-Strategie).

Koordinator Karel van Miert ließ nach seinen Gesprächen mit den politischen Entscheidungsträgern in Italien und Österreich keinen Zweifel daran, dass er eine sichere Finanzierung des Brenner Basistunnels als Basis für eine politische Entscheidung für den Bau für erforderlich erachtet.

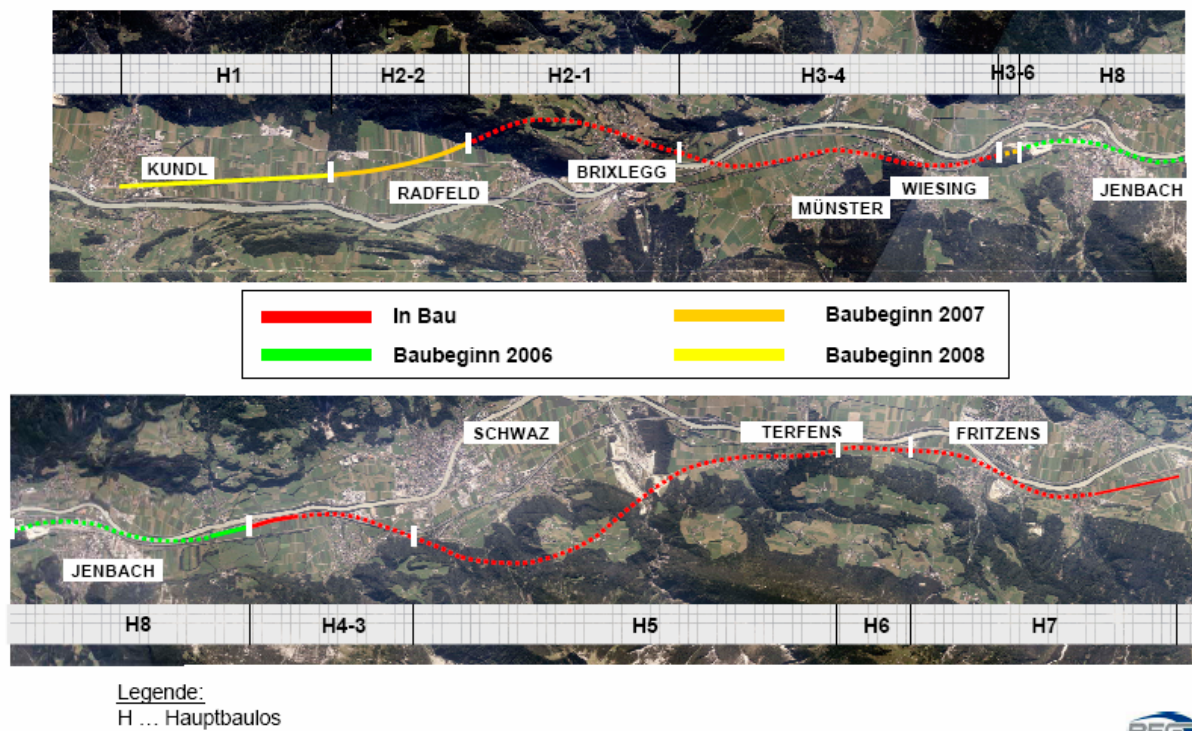
2.4.2 Unterinntaltrasse

Stand der Arbeiten

Die Brenner Eisenbahn GmbH hat im Jahr 2005 die laufenden Arbeiten in den Bereichen Brixlegg, Vomp und Terfens fortgesetzt. Neu hinzugekommen sind im vergangenen Jahr die Großbaustellen in Fritzens/Baumkirchen sowie in Stans.

Das rund 40 Kilometer lange Bauprojekt „Neue Unterinntalbahn“ zwischen Kundl und Baumkirchen befand sich bereits zu Beginn des Jahres 2005 auf einer Länge von insgesamt fast 14 Kilometern in Bau. Die laufenden Aktivitäten bezogen sich auf den Tunnel Brixlegg, den Tunnel Vomp – Terfens sowie die Galerie Terfens. Abgesehen von den Arbeiten an der Galerie Terfens waren die Bauarbeiten im Inntal nicht im vollen Umfang sichtbar. In den Bereichen Brixlegg und Vomp hat die BEG mehr als 12 Kilometer bergmännische Tunnelbauarbeiten beauf-

Trassengesamtübersicht und Baubeginn



trägt, die nur von den unmittelbaren Anrainern wahrgenommen werden können.

Tunnel Brixlegg

Der Tunnel Brixlegg wurde Mitte des Jahres 2004 offiziell angeschlagen. Im Februar 2005 erfolgte der Durchschlag des 4,2 Kilometer langen Bauwerkes. Die Aktivitäten haben sich auf den Einbau der Betoninnenschale verlagert.

Tunnel Vomp - Terfens

Die Arbeiten am 8,4 Kilometer langen Tunnel Vomp – Terfens sind bereits im Jahr 2003 angelaufen. Im Jahr 2005 wurden die Innenausbauarbeiten im 5,6 km langen Rettungstunnel fortgesetzt und im Haupttunnel wurde begonnen.

Galerie Terfens

Die Betonarbeiten an der Galerie Terfens sind planmäßig im Jahr 2005 vorangeschritten. Deutlich sichtbar ist im Mittelteil des entstehenden Bauwerkes auch der Bau einer Grünbrücke erkennbar, die dem Wild einen vom Schienenverkehr unbehinderten Zugang zum Inn bieten wird.

Abb. 2-8: Baulose der Unterinntaltrasse

Tunnel Fritzens

In Fritzens startete die BEG erstmals ein Baulos (5,3km), das fast zur Gänze im Grundwasser des Inntals verläuft. Dabei wird auch die bestehende Eisenbahn unterquert.

Im Westen des Bahnhofes Fritzens entstand im Herbst 2005 auf einer 1,6 ha großen Baueinrichtungsfläche eine 90 Meter lange, 15 Meter breite und 13 Meter tiefe Startbaugrube. Von dieser ausgehend ist der Tunnelbau nach Ost und West angelaufen. Weitere Baueinrichtungsflächen befinden sich nördlich der Bahn nahe dem Klärwerk Fritzens, im Bereich der ehemaligen Pakotex Halle und beiderseits der Bahn westlich der Haltestelle Baumkirchen.

Von Osten ausgehend taucht der Tunnel Fritzens auf Höhe des Klärwerks in die Talflur ab. Die neuen Gleise verlaufen nördlich der bestehenden Bahn Richtung Bahnhof Fritzens. Unter dem Bahnhof Fritzens hindurch wechselt der

BEG-Tunnel auf die Südseite der bestehenden Gleisanlagen und verläuft anschließend in einer lang gezogenen Kurve in Richtung Sportplatz Fritzens. Im Fritzenener Bogen werden bereits 1.200 Meter der bestehenden Bahn neu gebaut und zum Teil direkt auf die Tunneltrasse in die Nähe des Innufers verlegt. Für die Anrainer wird dies eine merkliche Verringerung des Bahnlärms bringen, da der Schienenverkehr von den Häusern abrückt.



Abb. 2-9: Tunnel Innenausbau (Quelle: BEG)

Tunnel Stans

In Stans sind die Arbeiten zum Bau der neuen Unterinntalbahn technisch besonders anspruchsvoll. Sowohl die ÖBB-Bestandstrecke als auch die A12 Inntal Autobahn werden von der neuen Bahn unterquert. Nur wenige Meter unterhalb der viel befahrenen, hochrangigen Verkehrsträger sind die neuen Tunnel der HL-Strecke zu errichten.

Eine Kombination verschiedener Herstellungsmethoden ermöglicht den Bahnbau unter den gegebenen Rahmenbedingungen. Sowohl eine offene Bauweise als auch Bodenverbesserungen und Vortriebsabschnitte unter Druckluft sind geplant. Ab Sommer 2005 bis Mitte 2009 ist für den Bahnbau in Stans eine vorübergehende Verlegung der A12 erforderlich. Mit dem Baubeginn in Stans wächst die Länge der BEG-Baustellen im Tiroler Unterland auf mehr als 21 km.

2.5 Lärmschutzmaßnahmen

Der zweite Rahmenvertrag „Übriges Tiroler Hauptnetz“ wurde am 15. April 2003 zwischen Bund und Land Tirol abgeschlossen. Die Planung und Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an den Eisenbahnbestandsstrecken außerhalb des Transitkorridors Kufstein - Brenner erfolgt auf Grundlage des Schienenverkehrslärmkatasters sowie der darauf aufbauenden Prioritätenreihung. Maßgebend dafür ist die Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der ÖBB.

Der Lärmschutz kann bahnseitig (Lärmschutzwände), objektseitig (Lärmschutzfenster) oder als Kombination beider Maßnahmen erfolgen.

Für die Einzelprojekte werden gesonderte Verträge zwischen Bund, Land und jeweiliger Gemeinde abgeschlossen.



Die Kosten werden zu 50% vom Bund und zu je 25% vom Land und den betroffenen Gemeinden getragen.

Im Jahr 2005 wurden mit folgenden Gemeinden Planungsverträge abgeschlossen: Hatting, Inzing, Kematen, Rietz, Schönwies, Stams, Unterperfuss, Westendorf und Zirl

In Kirchberg, Oberhofen und Völs wurden 2005 Lärmschutzprojekte ausgeführt. Dabei wurden insgesamt 5.100 lfm Lärmschutzwände errichtet.

Vom Land Tirol wurden 1,275 Mio. € in die Planung und Durchführung von Lärmschutzprojekten an Eisenbahnbestandsstrecken der ÖBB investiert.

2.6 Nebenbahnen

2.6.1 Außerfernbahn

Seit der Betriebsführung durch die DB Regio 2001 gab es eine deutliche Zunahme des Personennahverkehrs auf der Außerfernbahn. Nach gleich bleibenden Werten in den Jahren 2003 und 2004 (rund 5,1 Mio. Pers.-km/a) war 2005 witterungsbedingt (weniger „Tagesausflügler“ aufgrund des Schlechtwetters, Streckenunterbrechungen infolge Hochwasser) ein Rückgang der Beförderungsleistung auf 4,5 Mio. Pers.-km/a zu verzeichnen (bei einer Laufleistung von ca. 320.000 Zug-km).

Wesentliches Standbein der Außerfernbahn ist der Güterverkehr. 2005 blieb das Güteraufkommen mit 0,173 Mio. t praktisch konstant (Vorjahr 0,171 Mio. t).

2005 wurde mit den Planungen für technische Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen an der AFB begonnen.

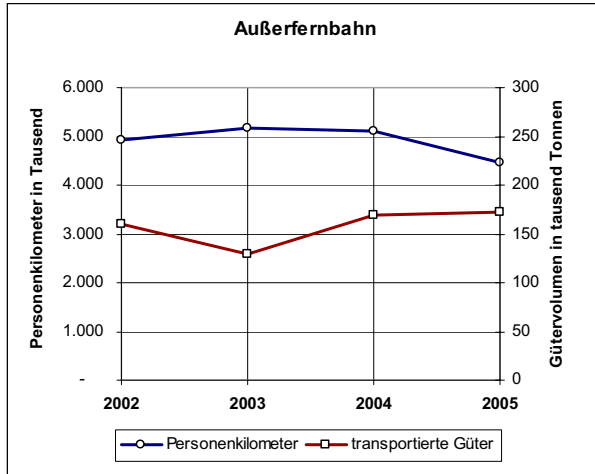


Abb. 2-10: Verkehrsleistung Außerfernbahn

2.6.2 Regionalbahn im Zentralraum Innsbruck

Die Regionalbahn für den Zentralraum Innsbruck ist von der Konzeption her eine Nebenbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes. In mehreren Terminen mit der Obersten Eisenbahnbehörde in Wien wurden im vergangenen Jahr die spezifischen Anforderungen, die die Oberste Eisenbahnbehörde an eine Nebenbahn stellt, thematisiert. Diese Abklärungen bilden eine wesentliche Voraussetzung für die weiteren Planungsmaßnahmen für das Regionalbahnprojekt und in weiterer Folge für das Konzessionsverfahren.

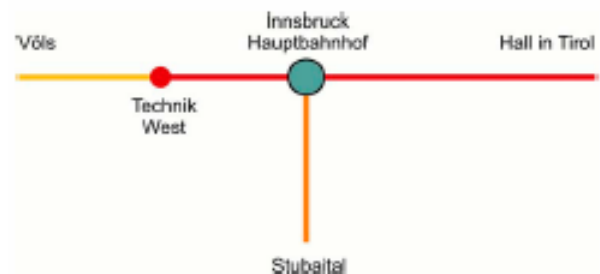


Abb. 2-11: Prinzipskizze „T-Konzept“

Die Tiroler Landesregierung hat im Juni 2005 beschlossen, zur Trassenabstimmung mit den betroffenen Gemeinden Maßnahmenuntersuchungen durchzuführen und zur Steuerung des Projektes eine Steuerungs- und Koordinationsgremium einzurichten.

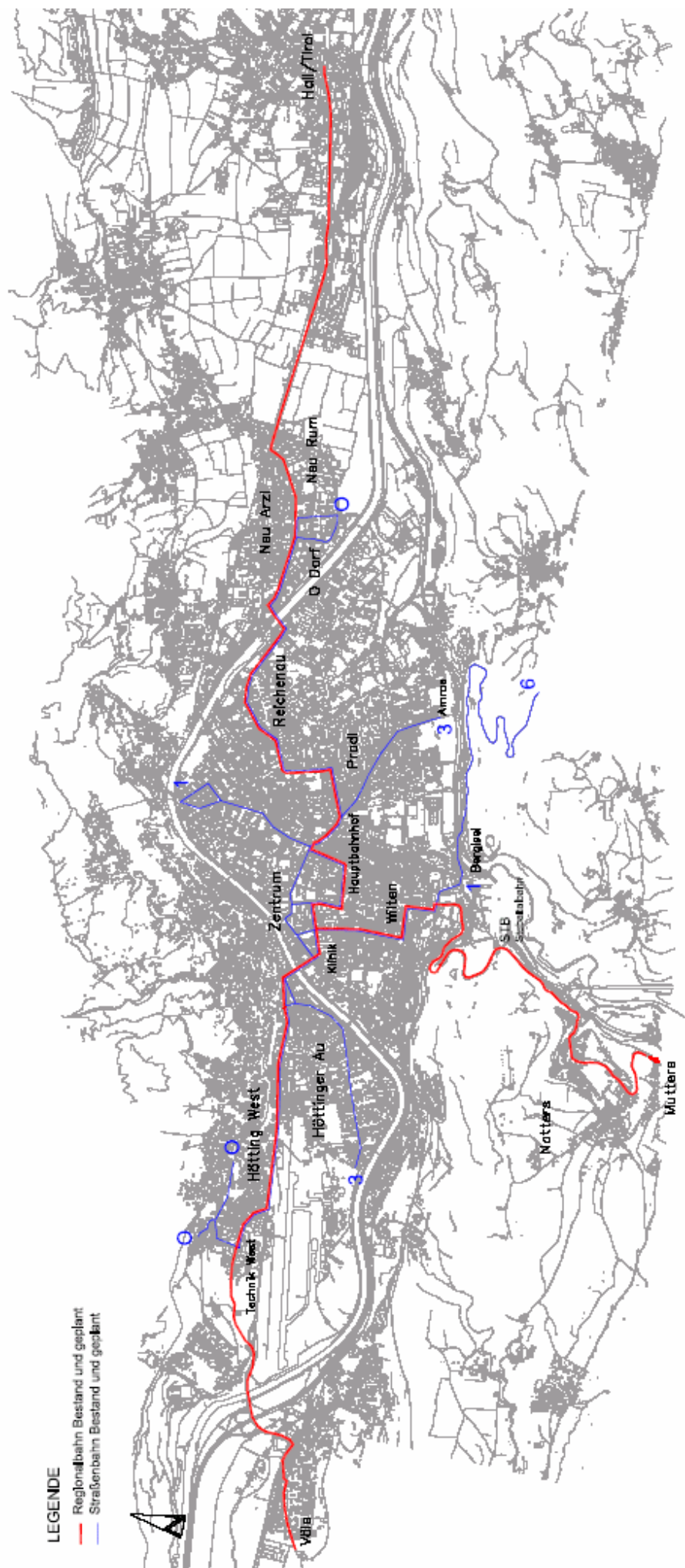
Im Herbst und Winter 2005/06 wurden Begehungen entlang des gesamten Trassenverlaufs durchgeführt. Ferner wurden im Herbst 2005 die Planungsschritte für die Maßnahmenuntersuchungen definiert. Im Dezember 2005 erfolgte die Beauftragung der ersten Maßnahmenuntersuchung. In diesem ersten Untersuchungsschritt erfolgt eine Grobtrassierung der Regionalbahntrasse auf Basis der vorliegenden Planungen (siehe Abb.: Verlauf Regionalbahntrasse).

Den Umlandgemeinden wurde Anfang 2006 der Planungsstand präsentiert. Mit den Gemeinden wurde vereinbart, das Projekt gemeinsam zu entwickeln.

PROJEKT REGIONALBAHN FÜR DEN TIROLER ZENTRALRAUM

LEGENDE

- Regionalbahn Bestand und geplant
- Straßenbahn Bestand und geplant



2.6.3 Privatbahnen

Das Privatbahngesetz 2004, BGBl. I Nr. 39 vom 30. April 2004 sieht gemäß § 4 Investitions- und Erhaltungsbeiträge des Bundes für die Infrastruktur vor, wenn gleich hohe Beiträge von Ländern und Gemeinden kommen. Bisher wurden von 1981 bis 2004 fünf Fünfjahresinvestitionsprogramme (das letzte 3 Jahre mit einer einmaligen Verlängerung um ein weiteres Jahr bis Ende 2004) österreichweit auf diese Weise abgewickelt, mit denen die Privatbahnen saniert und modernisiert wurden. In Tirol betrifft dies die Zillertalbahn, Stubaitalbahn und Achenseebahn.

Insgesamt sind in diesen 24 Jahren 57,0 Mio. € zunächst zur Bestandsicherung und dann zur Modernisierung der Tiroler Privatbahnen geflossen, wovon der Landesanteil 13,8 Mio. € betrug.

Die drei Tiroler Privatbahnen leisten heute wesentliche Beiträge im Güterverkehr (nur Zillertalbahn) und im Personennahverkehr bzw. im Tourismus (nur Achenseebahn) und sind fester Bestandteil der infrastrukturellen Ausstattung ihrer jeweiligen Regionen.

Der zwischen ZVB und VTG abgeschlossene Verkehrsdienstvertrag sieht vor, die Zillertalbahn mit Fahrplanwechsel 2007/2008 (Dezember 2007) als leistungsstarkes Nahverkehrsmittel mit einem 30 Minuten Takt (anstelle des derzeitigen Stundentaktes) zu führen. Dazu ist es erforderlich, das bestehende Streckennetz auf mehreren Abschnitten zweigleisig auszubauen sowie das vorhandene Zugleitsystem mit einer zusätzlichen Zugsicherung (z.B. in Form eines elektronischen Zugleitsystems) zu ergänzen.

Mit Ende 2003 sind die Übereinkommen über die Finanzierung von Investitionen sowie von Erhaltungsmaßnahmen für die Infrastruktur der Privatbahnen (5. Mittelfristiges Investitionsprogramm) ausgelaufen.

Seit Anfang 2003 wurden mit dem BMVIT Verhandlungen über ein 6. Mittelfristiges Investitionsprogramm für die Jahre 2004 bis 2008 geführt.

Mit Schreiben vom 16.11.2004 wurde vom BMVIT mitgeteilt, dass im Sinne der Kontinuität und Planbarkeit der Bahnen das 5. Mittelfristige Investitionsprogramm um ein weiteres Jahr zu den geltenden Bedingungen formlos und ohne vertragliche Absicherung verlängert wird.

Die Verhandlungen über ein weiteres 6. Privatbahn-Investitionsprogramm konnten mit dem Bund auf Beamtenebene erst im Sommer 2005 finalisiert werden. Der Finanzierungs- und Durchführungszeitraum für das 6. Mittelfristige Investitionsprogramm (MIP) wurde dabei auf die Jahre 2005 bis 2009 verschoben.

Mit dem 6. MIP wird neu der Zuschuss des Bundes für die laufende Infrastrukturerhaltung von 80% auf 50% reduziert, der Bundesanteil an den Infrastrukturinvestitionen bleibt mit 50% unverändert erhalten.

Zillertalbahn

Wie schon im Jahr 2004 liegt die Zahl der beförderten Fahrgäste auch im Jahr 2005 bei ca. 1,62 Mio. Personen. Die prozentuelle Verteilung hat sich gegenüber 2004 ebenfalls nicht verändert. Demnach sind 31% der Reisenden Schüler und Lehrlinge, Berufspendler und Einzelreisende umfassen 64%, 5% entfallen auf den Dampfzugbetrieb.

Auch 2005 ging der Güterverkehr zurück (auf ca. 0,2 Mio. t). Er umfasst überwiegend Holztransporte der Sägewerke in Fügen und Schlitters.

Mit dem erklärten Ziel eines Halbstunden-Taktes ab Dezember 2007 werden mit Finanzmitteln aus dem 6. MIP Teilstrecken zweigleisig ausgebaut. 2005 wurde u.a. mit den Planungen für das Teilstück Zell am Ziller – Ramsau begonnen. Die höhere Zugfrequenz sowie die 2-gleisigen Abschnitte bedingen einen geänderten Zugleitbetrieb. Das neu zu konzipierende Zugleitsystem wird darüber hinaus den Einsatz eines dynamischen Fahrgastinformationssystems ermöglichen.

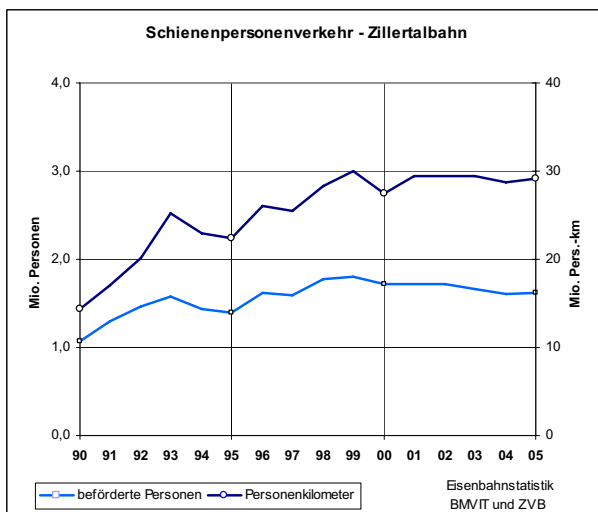
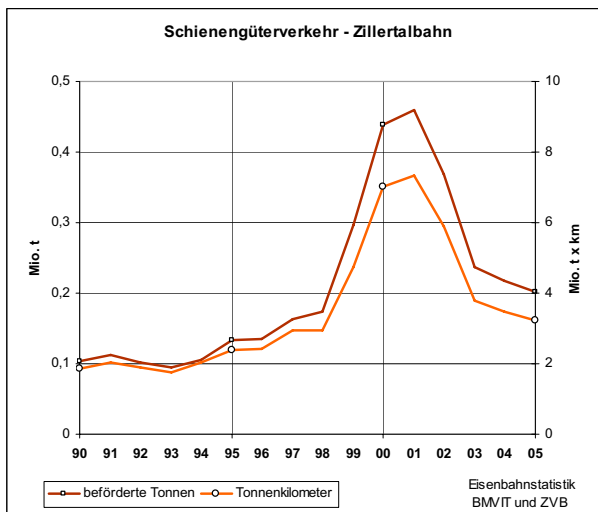


Abb. 2-12: Verkehrsleistungen der Zillertalbahn

Der geplante Halbstunden-Takt erforderte neben den Maßnahmen im Infrastrukturbereich auch die Anschaffung von neuem sowie die Instandsetzung des vorhandenen Rollmaterials. 2005 wurde beispielsweise der im Jahre 1984 in Betrieb genommene Steuerwagen VS 4 generalüberholt. Zur Erbringung der geforderten Verkehrsleistung wurden zwei weitere Dieselloks der Reihe „Lupo“ (Lieferung 2007) sowie zusätzliche fünf Niederflurmittelwagen und drei Steuerwagen bestellt.

Summe der Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen 2005 – 2009: € 11.124.377, Landesbeitrag € 2.502.985



Abb. 2-13: Baustelle B 169 Fügen Süd

Um die Effizienz im Güterverkehr zu erhöhen, wird geprüft, den bisherigen Rollwagen- durch einen Rollbockbetrieb abzulösen.

Der Rollwagen ist ein spezielles Fahrzeug, um einen Güterwagen mit Normalspur auf einer schmalspurigen Strecke weiter zu befördern. Zu diesem Zweck trägt der Rollwagen ein normalspuriges Stück Gleis, auf das der Güterwagen gezogen wird („aufschemeln“). Damit entfällt das Umladen der Güter vom Normalspur- auf das Schmalspurfahrzeug (und umgekehrt).

Der Rollbock hat eine ähnliche Funktion. In diesem Fall handelt es sich um ein schmalspuriges Fahrzeug mit sehr kurzem Achsstand (ähnlich einem Drehgestell) und speziell geformten Mulden, in denen die Räder der Normalspurwagen stehen. Für einen zweiachsigen Güterwagen braucht man folglich zwei Rollböcke.

Die Beladung des Rollbocks mit einem normalspurigen Güterwagen erfolgt von einer speziellen Rollbockgrube aus. Mit Hilfe einer „schiefen Ebene“, auf der sich beide Fahrzeuge bewegen, werden die Räder langsam in die Mulden des Rollbocks abgesenkt. Güterwagen auf Rollwagen und Rollböcken können zu ganzen Güterzügen zusammengestellt werden. Hierzu sind die Rollwagen und -böcke mit dem jeweiligen Bremssystem der Schmalspurbahn ausgerüstet. Normalspurwagen auf Rollböcken werden dazu direkt miteinander gekuppelt



Abb. 2-14: Rollbock

Folgende Infrastrukturverbesserungen sind 2006 geplant:

- zweigleisige Ausbaustrecken (Baubeginn Herbst 2006)
- Umbau Bahntrasse im Zuge der Errichtung Knoten Uderns Mitte B 169
- Fußgängerunterführungen (Zell, Ramsau)

Stubaitalbahn

In den Jahren 2003 und 2004 beförderte die Stubaitalbahn jeweils rund 0,87 Mio. Fahrgäste. Bedingt durch Gleisbauarbeiten im Stadtgebiet von Innsbruck (Andreas-Hofer-/Bürgerstraße und Anichstraße) und einer damit verbundenen zweimonatigen Gleissperre war 2005 ein Rückgang auf 0,83 Mio. beförderte Personen zu verzeichnen.

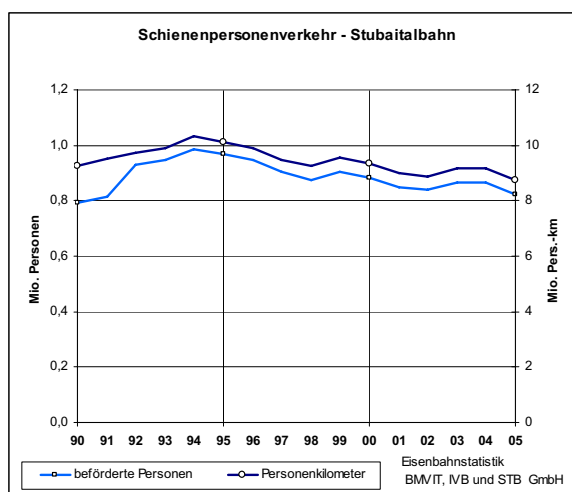


Abb. 2-15: Verkehrsleistung Stubaitalbahn

- Mit Hilfe der Investitionsprogramme konnte die 21 km lange Strecke der Stubaitalbahn seit 1981 modernisiert werden.

Im Oktober 2005 erfolgte die Auftragserteilung für die Lieferung von 22 Straßenbahngarnituren an den Bahnproduzenten Bombardier als Ersatzbeschaffung für das bestehende Wagenmaterial. Es handelt sich dabei um 2,4 m breite, 100% Niederflurfahrzeuge der Familie Flexity Outlook. Die 6 neuen Fahrzeuge der Stubaitalbahn werden zur Gänze durch das Land Tirol finanziert (Auslieferung beginnend ab Mitte 2007).

Das größere Lichtraumprofil der neuen Fahrzeuge sowie die gestellten Anforderungen hinsichtlich Regionalbahntauglichkeit bedingen eine entsprechende Adaptierung der bestehenden Schieneninfrastruktur (Gleise, Haltestellen). So wurde beispielsweise in der Andreas-Hofer- und Bürgerstraße das östliche Gleis verlegt, um dadurch den erforderlichen Gleisabstand herzustellen.

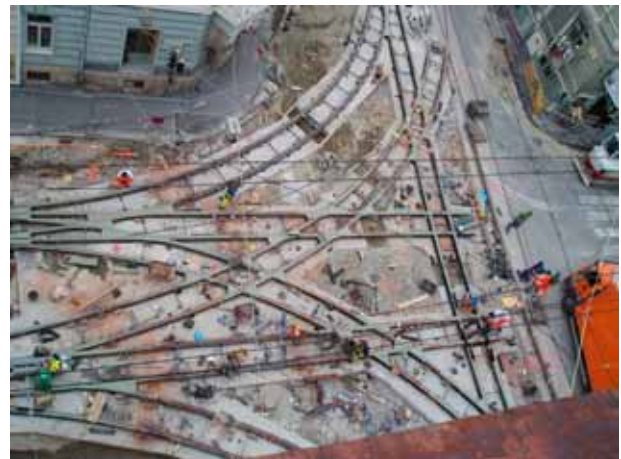


Abb. 2-16: Gleisbaustelle Kreuzung Anichstraße – Bürgerstraße

Im Rahmen des Projektes „Regionalbahn für den Tiroler Zentralraum“ werden die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH die Ausdehnung der bestehenden Nebenbahninfrastrukturkonzession der Stubaitalbahn auf den innerstädtischen Streckenabschnitt beginnend beim Stubaitalbahnhof – Andreas-Hofer-Straße – Anichstraße – südliche Maria-Theresien-Straße – Salurnerstraße – Hauptbahnhof bis

einschließlich Bruneckerstr. beim BMVIT als im Konzessionsverfahren zuständige Eisenbahnbehörde beantragen. Dazu fanden im vergangenen Jahr mehrere Gespräche mit der Obersten Eisenbahnbehörde statt, in denen die baulichen und betrieblichen Anforderungen an eine Nebenbahn abgeklärt wurden.

Summe der Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen 2005 – 2009: € 4.455.000, Landesbeitrag € 1.960.200

Achenseebahn

Die Achenseebahn beförderte im Jahr 2005 0,106 Mio. Personen (2004: 0,112 Mio. Fahrgäste), das bedeutet eine Abnahme um -4,7 % gegenüber dem Vorjahr. Die Transportleistung betrug 0,64 Mio. Personen-km um -5% weniger als 2004.

Ausgangspunkt der Achensee-Dampfzahnradbahn ist der Bahnhof Jenbach, wo drei Spurweiten zusammentreffen. Die Achenseebahn mit Meterspur, die Zillertalbahn mit 760 mm Spurweite und die ÖBB mit 1,453 m Normalspur. Die Strecke endet nach 6,78 km und einem Höhenunterschied von 440 m in Seespitz am Achen-see. Der kleinste Kurvenradius beträgt dabei 120 m, die maximale Längsneigung 160 ‰ (durchschnittliche Steigung 130 ‰).



Abb. 2-17: Achenseebahn

Die Achenseebahn besitzt 3 kohlenbefeuerte Dampfloks, welche über 100 Jahre alt sind. Die Gesamtkilometerleistung der drei Lokomotiven betrug 14.837 km, wobei 480.480 Höhenmeter überwunden wurden.

Summe der Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen 2005 – 2009: € 1.385.000, Landesbeitrag € 321.500

2.7 Infrastruktur- und P&R – Rahmenvertrag

Im Herbst 2005 wurde das „Übereinkommen über die Planung, Durchführung und Finanzierung des nahverkehrsgerechten Ausbaues der Eisenbahninfrastruktur im Bundesland Tirol“ (kurz „Infrastrukturrahmenvertrag“) von Bund, Land und ÖBB-Infrastruktur Bau AG unterzeichnet.

Projekte 2005

- **Busterminal Hauptbahnhof Innsbruck:** Die Eröffnung des neuen Regionalbus-Terminals erfolgte am 17.02.2006. Derzeit wurden die Bussteige F und G in Betrieb genommen. In Zukunft werden 11 regionale Linien das Terminal anfahren, in Spitzenzeiten können 10 Busse gleichzeitig halten. Die Haltestellen sind vollständig überdacht. Zur Sicherheit wird der Regionalbusbahnhof in der Nacht ausgeleuchtet.
- Mit Fahrplanwechsel Juni 2005 wurde die **Haltestelle Oberhofen** in Betrieb genommen. In den Spitzenzeiten zwischen 5 und 8 Uhr sowie 16 bis 20 Uhr besteht von Montag - Freitag ein Halbstundentakt. Die Investitionskosten von 1,3 Mio. € für die zwei jeweils 150 m langen und 55 cm hohen Bahnsteige wurde zu 20% durch das Land Tirol aufgebracht. Für 2006 ist die Überdachung der Hst vorgesehen.
- Abschluss der Planungen für ein Parkdeck mit 126 PKW-Stellplätzen beim **Bahnhof Steinach**.
- Beginn der Planungen für die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes in **Schwaz** inklusive Busterminals für Regional- und City-Busse sowie Erweiterung der bestehenden Park&Ride-Anlage auf 100 Stellplätze.
- Errichtung zweier Bike&Ride-Anlagen nördlich und südlich des Hauptbahnhofes **Innsbruck** mit insgesamt 367 überdachten Fahrradabstellplätzen.

Öffentlicher Verkehr

3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Im Tiroler Verkehrsverbund (VVT) sind 31 Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen, die auf 253 Linien den öffentlichen Linienverkehr abwickeln. Die im Verbund befahrene Netzlänge beträgt bei den Bussen 4.100 km, auf der Schiene 430 km.

3.1 Verkehrsverbund

3.1.1 Regionale Bus-Verkehrskonzepte

Durch die Verkehrsverbund Tirol GmbH (VTG) wurden im Jahr 2005 sieben neue regionale Verkehrskonzepte eingeführt. In den Regionen Lechtal, Paznaun, Stummerberg, Seefeld, Außerfern und Wörgl wurde die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Tourismusverbänden, Busunternehmen und der VTG vertraglich neu geregelt. In Stummerberg fährt zudem mit dem „Regiotax“ der erste flexible, bedarfsorientierte Minibus in Tirol. Innerhalb von 3 Jahren sind dreizehn regionale Verkehrskonzepte in Tirol umgesetzt worden.

Ziele der regionalen Verkehrskonzepte

- Sicherung und Ausbau des regionalen Busangebotes. Einbindung von neuen Gebieten in das Verkehrsnetz des VVT. Regionale Vertaktung und Anbindung an die Schiene.
- Langfristige Sicherstellung der regionalen Finanzierungsmodelle.
- Einsatz von modernen Niederflurbussen.
- Abstimmung der Fahrpläne auf die tatsächliche Nachfrage durch die Zielgruppen (Berufsreisende, Schüler, Freizeitreisende).

Regiobus Seefeld

Zusätzliche Fahrplankilometer: 343.630 km/Jahr

Mit 17.12.2005 startete der Regio Seefeld. Er verbindet die Gemeinden Seefeld, Leutasch, Scharnitz, Reith bei Seefeld und Telfs.

Gemeinsam mit den Gemeinden, den Seilbahnen und dem Tourismusverband Olympiaregion Seefeld wurde ein staatsgrenzenüberschreitendes Regiobusnetz geschaffen. Seit Ende Dezember 2005 verbinden insgesamt sechs Busse die Orte des Seefelder Plateaus. Ausgangspunkt des Regiobus ist der Bahnhof Seefeld. Alle zwei Stunden fährt ein Bus Richtung Telfs, die Busse zwischen den Orten des Plateaus verkehren stündlich.

Im gesamten Regio Seefeld (damit bis nach Mittenwald auf Schiene und Straße) gelten ab sofort die VVT-Tarife. Mit den VVT-Tickets kann auf den Linien 4184/86 (Reith bei Seefeld – Seefeld – Leutasch – Scharnitz – Mittenwald) und 9603 (Mittenwald – Leutasch – Scharnitz) und mit den Zügen der ÖBB und DB-AG sogar bis nach Mittenwald gefahren werden.

Einige Ermäßigungsangebote machen Bus- und Bahnfahrten attraktiver: So können Skifahrer die Regiobusse zu und von den Skigebieten gratis benützen. Hierzu wird lediglich eine gültiger Skipass benötigt. Wer mit Skiausrüstung unterwegs ist, darf ebenfalls gratis mitfahren.

Auch für Wanderer und Langläufer gibt es zusätzlich zur Gästekarte ein Ermäßigungsangebot. Für 10 Euro können Gäste zwischen den Plateau-Gemeinden auf die Dauer des Urlaubsaufenthaltes unterwegs sein. Die Fahrt zum Urlaubsquartier ist bei Bahnreise ebenfalls bereits in den Urlaubspreis integriert.

Regiobus Wörgl

Zusätzliche Fahrplankilometer: 360.551 km/Jahr

Im Gebiet der Gemeinden Kirchbichl, Wörgl, Kundl und Breitenbach betreiben seit 28.12.2005 die Busunternehmen Busreisen Tirol GmbH und die Inntaler OmnibusbetriebsgmbH mit dem neuen Regio Wörgl ein durchgängig benutzbare Verkehrsangebot. Der neue Regiobus Wörgl verkehrt tagsüber im Stundentakt mit Zentrum Bahnhof Wörgl.

Der Schüler- und Pendlerverkehr wurde zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr so vertaktet, dass vor dem Bahnhof Wörgl die Busse aus Kirch-

bichl und Breitenbach stündlich mit den Citybussen der Stadt Wörgl zusammentreffen. Innerhalb dieses Stundentaktes werden - neben den Volks- und Hauptschulen der Umlandgemeinden - auch die übergeordneten Fahrverbindungen (z.B. nach Wörgl) integriert. Auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge sind die Regiobusse abgestimmt.

In der Wintersaison wird das Fahrplanangebot in der Region über Bruckhäusl hinaus zur Salvista-Bergbahn ausgedehnt. Im Sommer wird der Reinthalersee als Naherholungsraum der Region im Takt angebunden.



Die Reservierungsbestätigung eines Beherbergungsbetriebes aus den Gemeinden Breitenbach, Kundl, Wörgl und Kirchbichl ermöglicht eine kostenlose Benutzung für Gäste vom Bahnhof Wörgl zur Unterkunft.

Bereits in der Anfangsphase der Neueinführung ist feststellbar, dass der Bus auch in der Freizeit verstärkt angenommen wird.

Regiobus Paznaun

Zusätzliche Fahrplankilometer: 422.295 km/Jahr

Mit 01.06.2005 wurde der Regiobus Paznaun in Betrieb genommen. Die Gemeinden See, Kappl, Ischgl, Galtür nehmen an dem neuen VVT-Regiobus teil. Die Regiobusse werden von den Busbetreibern ÖBB-Postbus und dem Paznauntaler Busunternehmen Siegele betrieben.

Der Regiobus Paznaun bedeutet beinahe eine Verdoppelung des Busangebotes im Paznaun und die vollständige Integration des gesamten Paznauntaler Busverkehrs in den VVT-Tarif.

Neu ist im Regiobus Paznaun der verbesserte Fahrplantakt auf der Hauptlinie Landeck – Wirl.

Zudem wird der Fahrplan mit Rücksicht auf die Zuganschlüsse am Bahnhof Landeck gestaltet. Hier fahren im Sommer und Winter 13 Kurse/Tag (anstatt vorher 10 Kurse) im Stundentakt. Im Winter wird das gesamte Verkehrsangebot zusätzlich verdichtet. Im Abschnitt Kappl – Galtür verkehrt so z.B. tagsüber ein 30 Minuten Takt, zwischen Ischgl und Galtür sogar fast durchgehend ein 10 Minuten Takt. Auch die Ortsbusse in Kappl und Ischgl wurden in den neuen Regiobus integriert. Insgesamt sind im Tal bis zu 16 Busse unterwegs. Das Engagement der Seilbahnen und des Tourismus ist eine tragende Säule des regionalen Verkehrskonzeptes.

Regiotax Stummerberg

Zusätzliche Fahrplankilometer: 91.420 km/Jahr

Der Bedarfsbus Regiotax Stummerberg ist seit Ende 2005 unterwegs. Mit dem Mobilitätskonzept Regiotax kann der Öffentliche Verkehr auch in Tiroler Regionen ausgebaut werden, in denen herkömmliche Buslinien wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Die kleinen Busse kommen auf Anruf dorthin, wo sie gebraucht werden: Als allmorgendlicher Zubringer zur Schule, für Touristen in Hotels und Gasthöfe, etc.

Zwei Kleinbusse sind für die Bewohner und Gäste der Gemeinde



Stummerberg unterwegs. Am Bahnhof Kaltenbach kann der Regiotax Stummerberg – betrieben von Taxi Gruber - bestellt werden. Der Regiotax Stummerberg bringt einen wesentlichen Beitrag für die sanfte Mobilität im Tourismus, wie er auch eine flexible Unterstützung für den Schülerverkehr bringt.

Gäste der Gemeinde Stummerberg können den neuen Regiotax mit ihrer Gästekarte kostenlos benutzen. Mit einer Reservierungsbestätigung eines Beherbergungsbetriebes der Gemeinde

Stummerberg ist die Anreise ab dem Bahnhof Kaltenbach ebenfalls kostenlos.

Regiobus Außerfern

Zusätzliche Fahrplankilometer: 116.830 km/Jahr

Seit 17.12.2005 verkehrt der Regiobus Außerfern zwischen den Gemeinden Nesselwängle, Grän, Tannheim, Zöblen und Schattwald. Diese finanzieren das erweiterte regionale Busangebot (Linie 4262, sowie den Dorfbus Grän) mit. Der Regiobus Außerfern wird von der ÖBB-Postbus und dem regionalen Busbetreiber A. Wötzer betreiben.

Regiobus Lechtal

Zusätzliche Fahrplankilometer: 329.025 km/Jahr

Mit 1.1.2005 startete das regionale Verkehrskonzept im Lechtal. In zwei Ausbaustufen wurde das regionale Busangebot zunächst um 170.237 Fahrplankilometer und mit 1.6.2005 noch einmal um 158.788 Kilometer erweitert. Die Linien des Regiobus Lechtal werden von ÖBB-Postbus und Busreisen Feuerstein betrieben. Der Gemeindeverband Lechtal und ein regionaler Skiliftbetreiber tragen die Finanzierung des regionalen Busangebotes mit.

Verkehrskonzept Zillergrund

Zusätzliche Fahrplankilometer: 56.500 km/Jahr

Die ZVB betreibt die Linie 8328 zwischen Mayrhofen und Zillergrund. Diese wurde mit dem Verkehrskonzept Zillergrund eingerichtet. Für jede Fahrkarte, die mindestens 2,00 € kostet, erhalten Fahrgäste den "Umwelt-Bonus" im Wert von EUR 1,50. Dieser kann bei der Einkehr in jedem Gastbetrieb im Zillergrund eingelöst werden.

3.1.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Abbildung weist die Fahrgaststeigerungen im allgemeinen Verkehr (VVT-Tarif) in Tirol aus. Nicht berücksichtigt wird die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, da dieser Bereich den bundesgesetzlichen Regelungen durch das Familienlastenausgleichsgesetz von 1967 unterliegt und vom VVT nicht beeinflusst werden kann.

Die aktuelle Hochrechnung 2004 der beförderten Personen basiert auf den Meldungen der Verkehrsunternehmen.

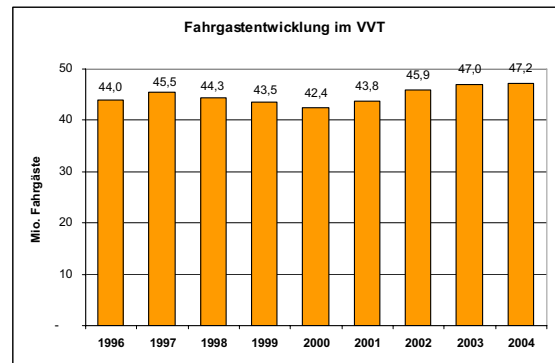


Abb. 3-1: Entwicklung der Fahrgastzahlen

3.1.3 Finanzierung Verkehrsverbund Tirol

Die VTG plant, bestellt, koordiniert und finanziert Verkehrsdienste für den ÖV in Tirol. Sie entwickelt für die Aufgabenträger Land Tirol und Gemeinden die Umsetzung der Verkehrsleistungen durch die Verkehrsunternehmen und wickelt die gesamte Finanzierung einschließlich der Förderungen durch den Bund ab. Zudem erbringt die VTG unter der Marke VVT zahlreiche Serviceleistungen, sowie umfangreiche Kommunikations- und Marketingleistungen zur Attraktivierung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Tirol. Der im März 2005 ausgebaute VVT-Kundenservice betreute 6.371 Jahreskartenkunden (außerhalb der Kernzone Innsbruck). Erstmals wurden in diesem Jahr (beginnend ab Juli 2005) von der VTG die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten (53.500 Stk.) ausgegeben. Rd. 10% haben von der Aufzahlungsmöglichkeit Gebrauch gemacht und damit die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt zu einem umfassenden Freizeitticket aufgewertet.

Kommunikation und Kundenservice

Die Popularität der Online-Fahrplanauskunft konnte im Jahr 2005 stark gesteigert werden. Im Dezember 2004 wurden 21.317 Zugriffe gezählt, im Dezember 2005 waren es bereits 73.761 Zugriffe. Dies bedeutet eine Steigerung um rd. +250% im Vergleich zum Vorjahr.

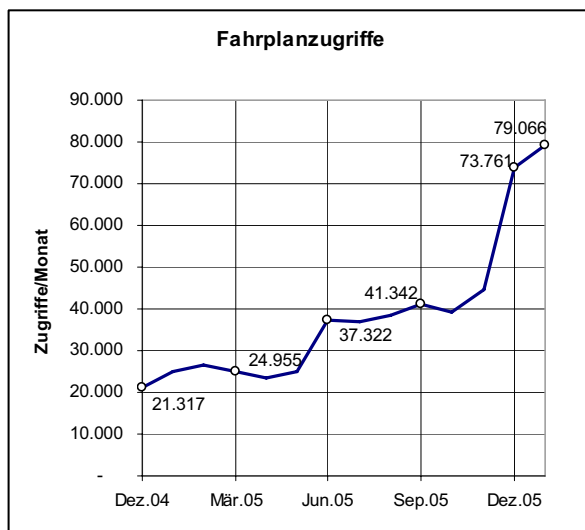


Abb. 3-2: Entwicklung der Internetzugriffe auf die Fahrplanauskunft

Verkehrsdienste

Ab 2001 wurden die Verkehrsdienstverträge auf Basis des Bundesgesetzes für die Organisation des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs abgeschlossen. Diese rechtliche Grundlage ermöglicht, zusätzlich zum bestehenden Verkehrsangebot (Bestandsleistungen), neue Verkehrsleistungen (Bestelleleistungen) zu schaffen. Bis 2005 ist es gelungen, innerhalb von regionalen Verkehrskonzepten mit fast allen Verkehrsunternehmen Verkehrsverdienstverträge abzuschließen.

Im Jahre 2004 wurden rd. 10,7 Mio € für zusätzliche Verkehrsverdienstverträge aufgewendet, 2005 wurden bereits rd. 12,6 Mio. € eingesetzt. Neben den zahlreichen Regiobus-Projekten zählen zu den neuen Bestelleleistungen der Betrieb der Außerfernbahn, der Ausbau des Schienenverkehrs im Zillertal, sowie Angebotsausweitungen ÖBB Eisenbahnverkehrs.

			2004	2005	Veränderung
Zentrale Dienste					
Organisation u. Projekte	Land		925	1.328	+ 43,6%
	Bund *		156	263	+ 68,6%
			1.081	1.591	+ 47,2%
Marketing	Land		207	781	+ 277,3%
	Bund *		122	155	+ 27,0%
			329	936	+ 184,5%
Verkehrsdienste					
Bestandsleistung	Land		12.197	14.710	+ 20,6%
	Bund *		4.268	2.918	-31,6%
			16.465	17.628	+ 7,1%
Verkehrsdienste					
Bestelleleistung	Land**		6.654	7.318	+ 10,0%
	Bund		1.886	1.097	-41,8%
	Gemeinden/TVB/ Seilbahnen/Dritte		2.126	4.183	+ 96,8%
			10.666	12.598	+ 18,1%
Gesamtsumme					
	Land		19.983	24.137	+ 20,8%
	Bund		6.432	4.433	-31,1%
	Gemeinden/TVB/ Seilbahnen/Dritte		2.126	4.183	+ 96,8%
			28.541	32.753	+ 14,8%

Abb. 3-3: Ausgaben und Finanzierung des Verkehrsverbunds Tirol (in Tsd €)

*) Bei den Bundesanteilen handelt es sich um Akontozahlungen des BMVIT
 **) Ohne Bundesförderung bei Besteller Land

3.2 Rechtliche Aspekte

Public Service Obligation (EU-Verordnung)

Die Europäische Union beabsichtigt für den öffentlichen Personenverkehr einen neuen Rechtsrahmen zu schaffen: „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 20.7.2005 (KOM(2005)319 endg.)“.

Das geltende EU-Recht betreffend öffentliche Verkehrsdienstleistungen beinhaltet Regelungen über Beihilfen (VO (EWG) Nr. 1107/70) und über öffentliche Dienstleistungen (VO (EWG) Nr. 1191/69). In der letztgenannten Verordnung werden etwa die Berechnungsmethoden für gemeinwirtschaftliche Ausgleichszahlungen geregelt. Es fehlen jedoch Vorschriften über die Art und Weise wie Verträge über Verkehrsdienste zu vergeben sind und insbesondere die Bedingungen, unter denen diese Dienste auszusprechen sind.

Als Motor für eine Regelung im Bereich der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen gilt zweifellos das EuGH-Urteil in der Rechtssache Altmark Trans GmbH (Magdeburger Urteil), in dem die Zulässigkeit von Beihilfen im Bereich öffentlicher Verkehrsdienste unter entsprechenden Rahmenbedingungen anerkannt wird. Allerdings „kann nur die Verabschiedung einer neuen Verordnung, die einen transparenten Rahmen für die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festlegt, Rechtsunsicherheit verhindern.“ (Motivenbericht zum Verordnungsvorschlag)

Die EK verfolgt mit dem Verordnungsentwurf das Ziel, einen regulierten Wettbewerbs unter Einbeziehung der Städte und Regionen zu organisieren. Damit sollen eine transparente Vergabe und transparente Bedingungen für die Durchführung öffentlicher Dienstleistungsaufträge ermöglichen werden.

Der Verordnungsvorschlag beinhaltet folgende zentrale Regelungen:

- Auftragsvergabe entweder nach Ausschreibung oder durch Direktvergabe
- Einbeziehung des Stadt- und Vorortverkehrs
- Einhaltung strenger Auflagen bei interner Vergabe (ohne Ausschreibung)
- Der öffentliche Dienstleistungsauftrag sichert ausschließliche Rechte (regulierter Wettbewerb) oder gewährt Ausgleichsleistungen
- Aufträge dürfen nur befristet vergeben werden (8 Jahre für Busverkehrsdienste bzw. 15 Jahre für Schienenverkehrsdienste); Verlängerung der Laufzeit auf 12 bzw. 22,5 Jahre ist bei Anschaffung von Wirtschaftsgütern im Hinblick auf die lange Amortisationszeit zulässig.
- Die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen an Dritte ist – mit Ausnahme nachstehender Fälle - nur nach Ausschreibung zulässig:
 - Geringer Umfang der zu beauftragenden Verkehrsleistung
 - Im Falle der Unterbrechung des Verkehrsdienstes bzw. bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation für die Dauer eines Jahres
 - Schienenregional- und -fernverkehr (hier direkte Vergabe weiterhin zulässig)

Im Falle der Erlassung sollen die Verordnungen 1191/69 und 1107/70 aufgehoben werden.

Vertragsverletzungsverfahren Bezirk Lienz

Das gegen die Republik Österreich eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren (Nr. 2003/4378) ist im Zusammenhang mit den Bestrebungen der EU für die Schaffung eines neuen Rechtsrahmens für öffentliche Personenverkehrsdienste zu sehen. Vom Ausgang sind unmittelbare Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr in Tirol und auch Österreich zu erwarten.

Anlass für ein Mahnschreiben der EK bildete eine anonyme Beschwerde (offensichtlich von einem potenziellen Mitbewerber) für eine Auf-

tragsvergabe einer öffentlichen Busdienstleistung in Osttirol.

Im Mahnschreiben wurde von der EK die Art und Weise sowie die mangelnde Transparenz der Auftragserteilung in Zusammenhang mit der Einräumung von Ausschließungsrechten moniert. Auch wurden von ihr einzelne Regelungen des Kraftfahrliniengesetzes im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht sehr kritisch beleuchtet.

Außerdem wurde die Zulässigkeit der mit dem gegenständlichen Vertrag verbundenen Ausgleichszahlungen im Hinblick auf das Beihilfenrecht hinterfragt.

Als unmittelbare Folge dieses Verfahrens wurde das Kraftfahrliniengesetz (BGBl. I Nr. 12/2006) novelliert.

Novelle zum Kraftfahrliniengesetz

Der unmittelbare Anlass für die Novellierung des KfllG bildet das Mahnschreiben der EK zum Vertragsverletzungsverfahren (Nr. 2003/4378) zu den Busdienstleistungen im Bezirk Lienz.

Demnach widersprechen die § 23 und §30 KfllG den primärrechtlichen Grundsätzen des Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebotes. Nach §23 sind Aufträge für zusätzliche Kurse auf konzessionierten Kraftfahrlinien an den Inhaber der Konzession zu vergeben, sofern dieser bereit ist, diese Kurse zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt durchzuführen.

Der §30 regelte die Verlängerung der Konzessionsdauer von Kraftfahrlinien ohne Vergabeverfahren.

Mit der Novelle wurde dieses „Vorrecht“ des Konzessionsinhabers aufgehoben. Weiters hat die Bestellung zusätzlicher Kurse auf schon konzessionierten Kraftfahrlinien sowie auch die Bestellung von Strecken jedenfalls unter Berücksichtigung des Vergaberechtes zu erfolgen. Der § 30 „Verlängerung der Konzessionsdauer“ entfiel ersatzlos. Die Konzessionsdauer zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird von vormals 10 auf nunmehr 8 Jahr reduziert.

ÖPNRV-Reform 2005 – Verländerung

Im Dezember 2004 hat Staatssekretär Kukacka eine Reform des ÖPNRV initiiert.

Den Ausgangspunkt der Reform bilden folgende Aspekte:

- Rückläufiger Modal Split im ÖPNV bei gleichzeitig stetig steigenden Kosten
- Kritik des Rechnungshofes betreffend zersplitterter Zuständigkeiten, fehlendes Monitoring, unklare Verantwortungsstrukturen
- Kritik der EU betreffend Intransparenz bei der Konzessionserteilung und fehlendem Marktüberblick

Ziel der Reform ist eine Konzentration der Zuständigkeiten bei den Ländern. In mehreren Arbeitsgruppen wurden 2005 im Speziellen die Kosten des Schienenpersonenverkehrs durchleuchtet und auf die Länder heruntergebrochen. Ferner wurden Zahlengerüste für die Erfordernisse eines bedarfsorientierten öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zwischen den Ländervertretern und dem BMVIT erarbeitet.

Die Landeshauptleute sowie auch die Landesfinanzreferenten haben sich wiederholt mit dieser Thematik befasst. Für die Landeshauptleute ist eine Verländerung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs nur dann akzeptabel, wenn den Ländern auch in entsprechendem Umfang Finanzmittel für den Öffentlichen Verkehr vom Bund bereitgestellt werden. Der Bund wurde insbesondere an die Einhaltung von Zusagen im Zusammenhang mit der Erlassung des ÖPNRV-G 1999 erinnert.

Der zuletzt in die Begutachtung ausgesandte Gesetzesvorschlag, der sich im Wesentlichen mit jenem vom November 2005 deckt, erfüllt nicht die Vorstellungen der Länder. Insbesondere die Sicherstellung eines Grundangebotes im Schienenpersonennah- und -regionalverkehr wird vom Bund nicht mehr garantiert. Der Gesetzesvorschlag ist zudem rein finanzpolitisch und nicht verkehrspolitisch motiviert. Lasten sollen ohne Deckelung der Risiken an die Länder überwältzt werden.

Anlagen

4 ANLAGEN

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol – 2004 und 2005; Tabellen
- 2 A12 Inntal Autobahn, Unterinntal
- 3 A12 Inntal Autobahn, 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

Straßentypen

Autobahn / Schnellstraße

Landesstraße B

Landesstraße L

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**
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

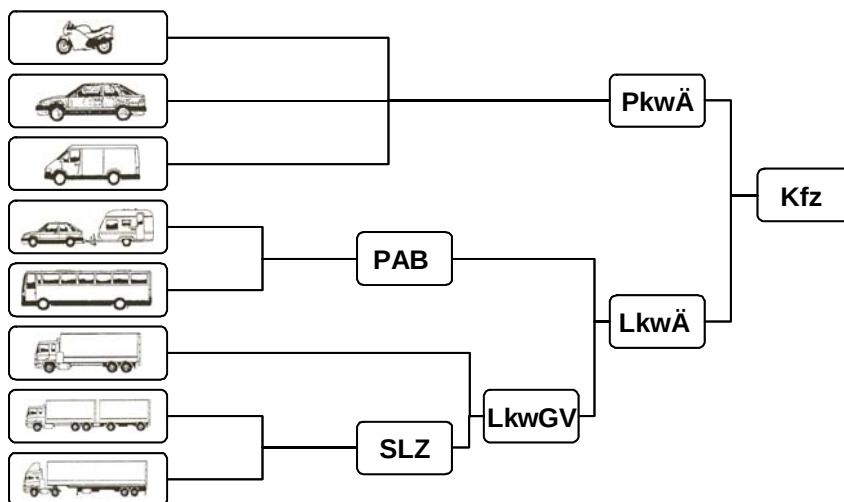
LkwÄ¹⁾ Lastkraftwagen-ähnliche Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen mit Anhänger, Lieferwagen, Lieferwagen mit Anhänger, Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen, Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)

LkwGV²⁾ Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anh., Sattelkraftfahrzeuge

SLZ³⁾ Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge

PAB Personenkraftwagen mit Anhänger, Busse

- ¹⁾ Bei der Erfassung durch Mikrowellendetektoren beinhaltet diese Fahrzeuggruppe alle Fahrzeuge über 6,00 m Länge
- ²⁾ Diese Fahrzeuggruppe kann von Mikrowellendetektoren nicht erfasst werden.
- ³⁾ Bei der Erfassung durch Mikrowellendetektoren beinhaltet diese Fahrzeuggruppe alle Fahrzeuge über 13,00 m Länge



VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV, Kfz/24 in 2 Richtungen)
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

1

Anlage

Straße	Zählstelle	Typ	KFZ alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV Lkw-Güterverkehr			SLZ Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
			2004	2005	± %	2004	2005	± %	2004	2005	± %	2004	2005	± %
A 12 Inntal Autobahn	8100 Kufstein 1)	IS	43.066	(42.118)	-2,2	8.323	(8.222)	-(1,2)	7.261	(7.388)	(1,7)	6.216	(6.412)	(3,2)
	8163 Langkampfen 2)	IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	8173 Kundl	IS	44.761	44.501	-0,6	8.644	8.621	-0,3	7.628	7.606	-0,3	5.880	5.921	0,7
	8046 Vomp	IS	51.836	52.093	0,5	9.029	9.122	1,0	7.900	8.018	1,5	5.811	5.924	1,9
	8175 Hall in Tirol	IS	69.244	68.807	-0,6	8.929	9.113	2,1	7.733	7.935	2,6	5.520	5.570	0,9
	8072 Kematen	IS	54.395	54.646	0,5	4.024	4.495	11,7	2.872	3.274	14,0	1.428	1.616	13,2
	8176 Roppener Tunnel	IS	16.224	16.012	-1,3	1.353	1.489	10,1						
	8126 Imst-A12	IS	18.918	19.087	0,9	2.185	2.295	5,0				946	1.019	7,7
S 16 Arlberg Schnellstraße	8156 Perjuntunnel	IS	11.836	11.737	-0,8	1.405	1.695	20,6						
	8896 Flirsch Tunnel	IS	10.455	10.488	0,3	1.567	1.823	16,3						
	8081 Arlberg Tunnel 3)	IS	6.537	6.554	0,3	879	1.049	19,3				581	673	15,8
A 13 Brenner Autobahn	8045 Matri am Brenner	IS	30.805	31.131	1,1	6.737	6.773	0,5	5.847	5.890	0,7	5.102	5.134	0,6
	8159 Brennersee-A13	IS	25.420	25.901	1,9	6.264	6.333	1,1	5.428	5.442	0,3	4.902	4.897	-0,1
B 100 Drautalstraße	8137 Nikolsdorf	IS	6.418	6.343	-1,2	647	626	-3,2	532	514	-3,4	268	278	3,7
	8048 Lienz	IS	20.964	20.525	-2,1	1.232	1.248	1,3	1.021	1.038	1,7	317	329	3,8
	8207 Leisach	MD		8.065			661						287	
	8235 Thal	MD		6.634			565						273	
	8161 Sillian	IS	5.111	5.390	5,5	426	449	5,4	369	389	5,4	267	283	6,0
B 107 Großglockner Straße	8249 Iselsberg-Landesgrenze	MD		3.522			180						37	
B 107a Großglockner Straße	8265 Nußdorf-Debant	MD		5.394			174						33	
P 1 Felbertauernstraße	8105 Felbertauerntunnel 4)	M	3.521	3.481	-1,1	338	337	-0,3				171	169	-1,2
B 108 Felbertauernstraße	8231 Huben	MD		6.960			453						184	
	8179 Ainet	IS		8.241			636			488			219	
B 111 Gailtalstraße	8219 Kartitsch	MD		2.011			87						15	
B 161 Pass-Thurn-Straße	5047 Mittersill	IS	6.482	6.472	-0,2	499	505	1,2	356	358	0,6	178	181	1,7
	8205 Jochberg	MD		8.866			535						170	
	8180 Oberndorf	IS		15.215			1.005			772			231	
B 164 Hochkönigstraße	8215 Fieberbrunn	MD		4.449			194						41	
	8227 St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD		6.515			279						49	
B 165 Gerlosstraße	8304 Gerlos	MD		1.794			86						12	
	8272 Hainzenberg	MD		3.159			151						21	
B 169 Zillertalstraße	8162 Brettfalltunnel 5)	IS	16.177	16.215	0,2	1.397	1.425	2,0	1.166	1.172	0,5	(511)	450	-(11,9)
	8240 Fügen	MD		15.897			899						189	
	8181 Rohrborg	IS		10.968			694			544			118	
	8222 Ramsau	MD		12.164			574						89	
B 170 Brixentalstraße	8206 Windau	MD		7.707			376						52	
	8127 Gundhabing 6)	IS	11.193	11.073	-1,1	600	559	-(6,8)	449	406	-(9,6)	37	62	(67,6)
B 171 Tiroler Straße	8247 Kufstein-Grenze	MD		6.036			65						8	
	8197 Kufstein-Innbrücke 7)	IS												
	8034 Kirchbichl	IS	8.056	8.001	-0,7	487	345	-29,2	381	244	-36,0	135	49	-63,7
	8242 Wörgl-Ost	MD		21.255			981						338	
	8220 Wörgl-Lahntal	MD		14.784			982						359	
	8174 St. Leonhard	IS	8.685	8.425	-3,0	469	452	-3,6	351	335	-4,6	87	83	-4,6
	8225 St. Gertraudi	MD		7.043			544						158	
	8223 Schwaz-Ost	MD		8.857			451						108	
	8259 Pill	MD		7.326			350						56	
	8035 Weer	IS	7.104	6.806	-4,2	671	535	-20,3	553	422	-23,7	186	115	-38,2
	8202 Volders	MD		12.684			537						95	
	8154 Thaur 5)	IS	24.906	24.976	0,3	1.446	1.365	-5,6	1.028	1.001	-2,6	(193)	234	(21,2)
	8073 Zirl-Martinsbühel	IS	3.773	3.421	-9,3	413	168	-59,3	374	132	-64,7	63	20	-68,3
	8257 Zirl-West	MD		2.611			168						43	
	8228 Pfaffenhofen	MD		6.883			546						254	
	8211 Silz	MD		5.567			217						24	
	8201 Karres	MD		8.665			631						121	
	8195 Imst-Süd 7)	MD												
	8044 Imst-West 8)	IS	4.323	4.208	-2,7	253	231	-(8,7)				9	27	(200,0)
	8221 Starkenbach	MD		3.786			338						40	
	8243 Zams	MD		10.204			440						81	
	8248 Landeck-West	MD		7.623			444						61	
	8264 Pians	MD		4.569			338						39	

1) Die Berechnung der Jahreswerte basiert auf unvollständigen Zähltagen.

2) Die Zählstelle ist derzeit außer Betrieb.

3) Quelle der Fahrzeuggruppe SLZ: Mautstatistik (ASFINAG)

4) Quelle: Mautstatistik (Felbertauern AG)

5) Anpassung der Gerätesoftware: Vergleichbarkeit mit den Daten (SLZ) des Vorjahres eingeschränkt

6) Geräteerneuerung im Jahr 2004: geänderte Zählweise und verbesserte Zuordnung zu den Fahrzeuggruppen

7) Das Zählgerät wurde erst in der 2. Jahreshälfte 2005 in Betrieb genommen (Jahreswerte ab 2006).

8) Geräteerneuerung im Jahr 2005: geänderte Zählweise und verbesserte Zuordnung zu den Fahrzeuggruppen



VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV; Kfz/24h in 2 Richtungen)
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

Straße		Zählstelle		KFZ			LkwÄ			LkwGV			SLZ			
				alle Kraftfahrzeuge			Lkw-ähnlicher Verkehr			Lkw-Güterverkehr			Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger			
		Nr	Name	Typ	2004	2005	± %	2004	2005	± %	2004	2005	± %	2004	2005	± %
B 172	Walchseestraße	8289	Kössen-Ost	MD		3.780			148					26		
		8209	Durchholzen	MD		6.953			314					69		
		8245	Niederndorf	MD		9.828			330					91		
B 173	Eibergstraße	8182	Schwoich	IS		10.288			910			748		471		
B 175	Wildbichler Straße	8224	Kufstein-Ebbs	MD		10.259			505					124		
		8301	Niederndorf-Gasthof Sebi	MD		2.281			63					5		
B 176	Kössener Straße	8276	Schwendt	MD		2.124			79					8		
B 177	Seefelder Straße	8204	Reith bei Seefeld	MD		9.792			402					128		
		8038	Scharnitz	IS	7.554	7.335	-2,9	428	433	1,2	301	307	2,0	120	129	7,5
B 178	Loferer Straße	8258	Söll-West	MD		10.918			1.266					607		
		8079	Bocking	IS	16.177	16.332	1,0	1.833	1.910	4,2	1.461	1.548	6,0	827	893	8,0
		8241	St. Johann in Tirol-Ost	MD		12.472			1.287					575		
		8214	Pass Strub	MD		5.278			868					497		
		5041	Unken-Kniepass	IS	10.531	10.650	1,1	1.012	1.055	4,2	800	845	5,6	469	498	6,2
B 179	Fernpassstraße	8088	Nassereith-Fernstein	IS	10.328	10.462	1,3	1.347	1.483	10,1	1.024	1.177	14,9	641	724	12,9
		8194	Lermooser Tunnel 9)	IS	8.238	8.221	-0,2	1.239	1.337	7,9						
		8826	Bichlbach	IS	12.243	12.371	1,0	1.248	1.340	7,4	911	999	9,7	606	669	10,4
		8279	Reutte-Umfahrung	MD		9.427			965					541		
		8193	Musau-Parkplatz 7)	MD												
BAB7	Bundesautobahn	8186	Füssen-Grenztunnel 9)	IS	11.096	11.148	0,5	981	1.033	5,3	693	738	6,5	505	548	8,5
A 12	Inntal Autobahn	8166	Landeck-Südmufahrung 9)	IS	6.770	6.822	0,8	747	744	-0,4	592	609	2,9	331	336	1,5
B 180	Reschenstraße	8063	Tösens 7)	IS												
		8862	Nauders-Reschenpass	IS	5.107	4.980	-2,5	548	539	-1,6	409	403	-1,5	320	315	-1,6
B 181	Achenseestraße	8212	Maurach	MD		5.423			402					128		
		8042	Achenkirch	IS	5.509	5.331	-3,2	332	298	-10,2	252	227	-9,9	87	67	-23,0
B 182	Brennerstraße	8217	Matri am Brenner	MD		4.360			253					41		
		8160	Brennersee-B182	IS		3.774			116			84		9		
B 183	Stubaitalstraße	8226	Mieders-Ost	MD		11.224			369					51		
		8298	Neustift-Ost	MD		7.743			264					12		
B 184	Engadiner Straße	8230	Pfunds-Engadin	MD		1.392			72					8		
B 186	Ötztalstraße	8203	Ötz	MD		10.834			530					64		
		8280	Umhausen	MD		6.716			404					45		
		8123	Sölden 8)	IS	5.649	5.780	2,3	390	358	-(8,2)				41	44	(7,3)
B 187	Ehrwalder Straße	8278	Lermoos-Ost	MD		5.439			301					99		
		8239	Ehrwald	MD		4.473			194					89		
B 188	Silvretta Straße	8216	See 10)	MD												
		8256	Ischgl	MD		2.563			200					18		
B 189	Mieminger Straße	8263	Obermieming	MD		4.809			180					42		
		8210	Obsteig-Holzleithen	MD		5.864			713					384		
		8184	Tarrenz	IS		12.013			909			690		359		
B 197	Arlbergstraße	8234	St. Anton-Guhlbücke	MD		6.743			323					55		
L 197	Arlbergstraße	9099	Alpe-Rauz	IS	3.886	3.647	-6,2	209	238	13,9	123	147	19,5	25	34	36,0
		9997	Stuben	IS	4.591	4.421	-3,7	209	253	21,1	138	176	27,5	21	29	38,1
L 198	Lechtalstraße	9998	Rauz-Flexen	IS	2.983	2.876	-3,6	199	238	19,6	119	156	31,1	26	29	11,5
B 198	Lechtalstraße	8254	Häselgehr-Gutschau	MD		2.904			179					21		
		8287	Forchach	MD		3.886			217					29		
		8185	Höfen	IS		5.429			435			339		103		
		8196	Lechaschau-Lechbrücke 7)	IS												
B 199	Tannheimer Straße	8255	Weißenbach a. Lech-Gaicht	MD		3.060			160					22		
		8218	Tannheim	MD		4.239			147					20		
B 316	Arlbergersatzstraße	8036	Strengen 11)	IS	12.787	8.951	-30,0	1.453	1.071	-26,3	1.179	864	-26,7	711	529	-25,6

7) Das Zählgerät wurde erst in der 2. Jahreshälfte 2005 in Betrieb genommen (Jahreswerte ab 2006).

8) Geräteerneuerung im Jahr 2005: geänderte Zählweise und verbesserte Zuordnung zu den Fahrzeuggruppen

9) Berechnung der Jahreswerte erfolgt auf Basis aller Tage (Tunnelsperren blieben bei den früheren Berechnungen unberücksichtigt).

10) Die Zählstelle wurde vom Hochwasser im August 05 zerstört; erst seit 2006 wieder in Betrieb.

11) Seit dem Hochwasser im August 05 ist diese Straßenverbindung unterbrochen (%-Angaben sind nicht aussagekräftig).

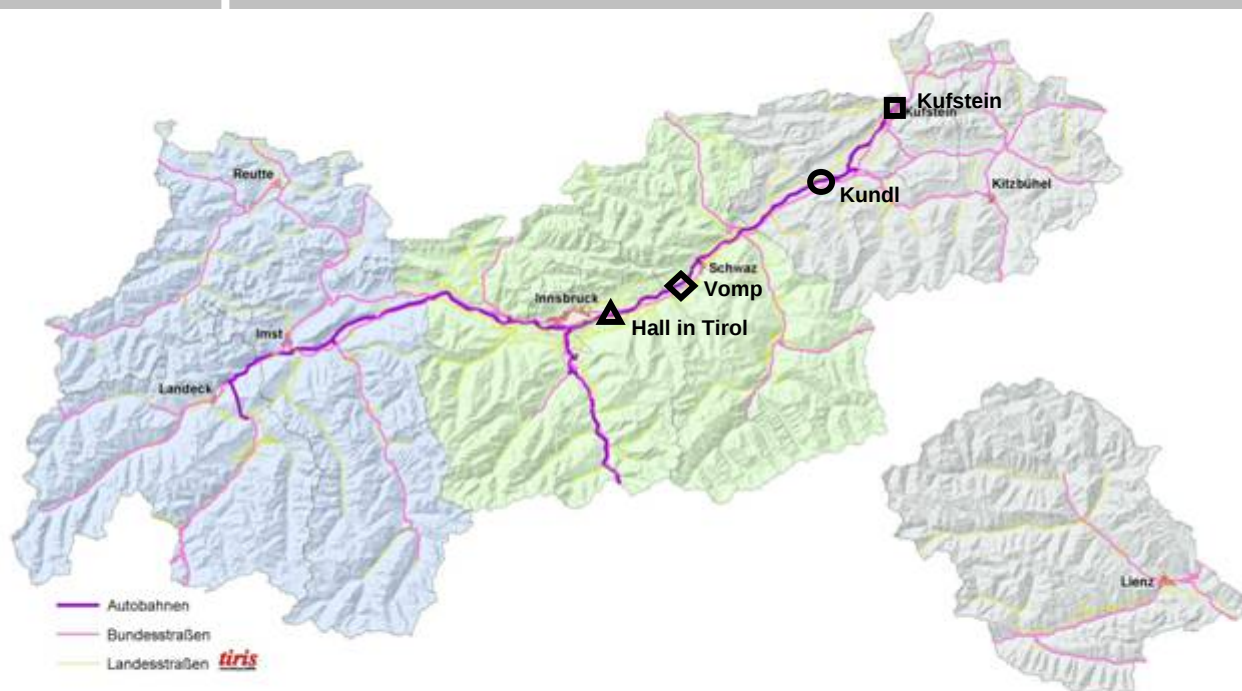
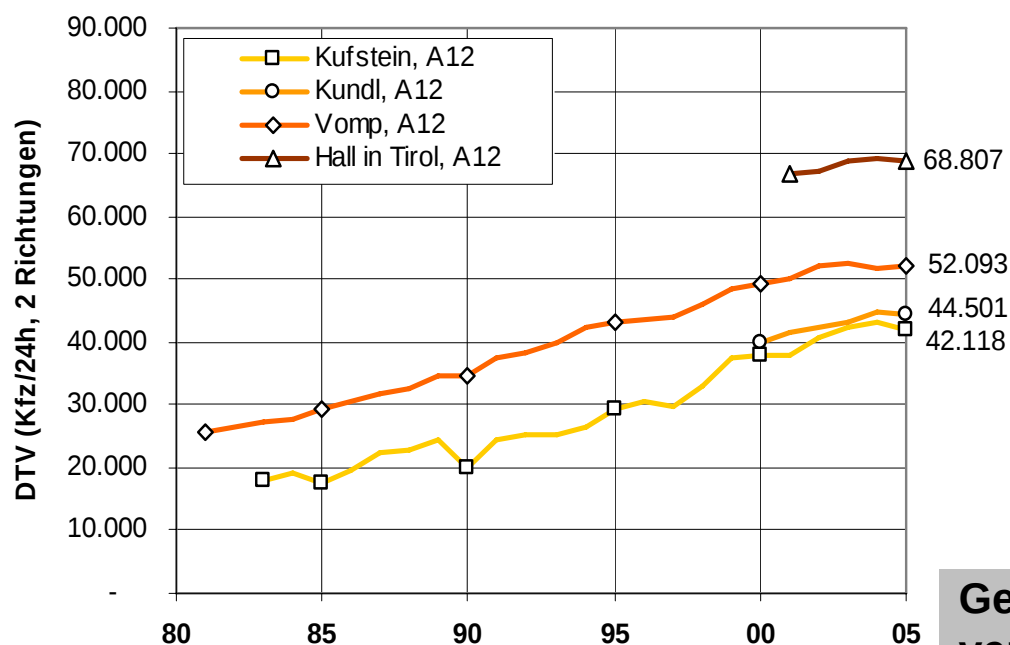
VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

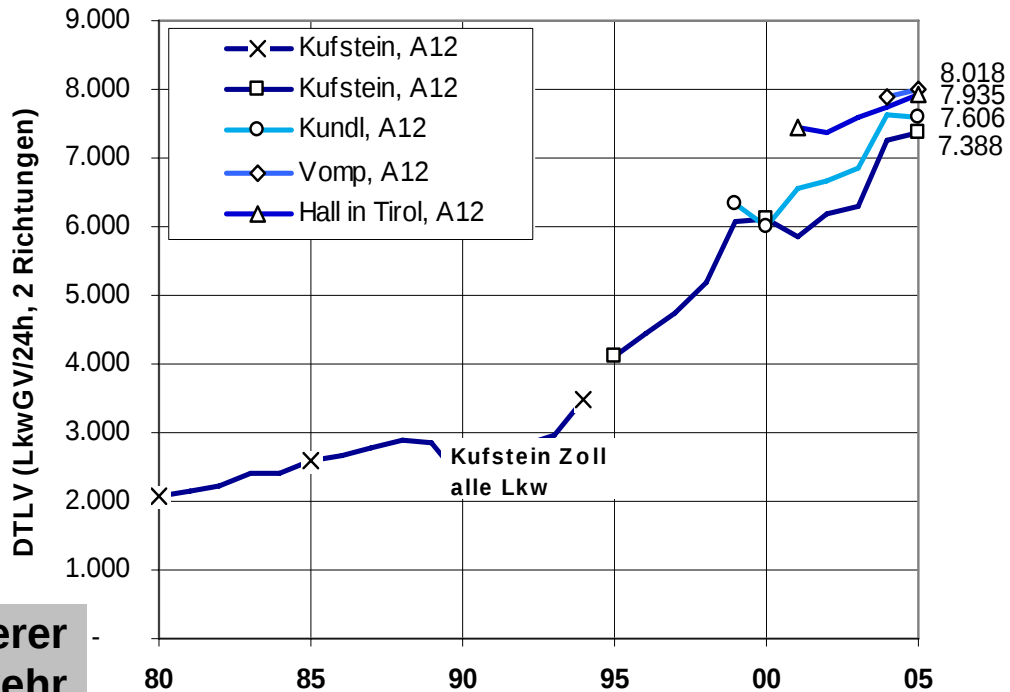
Durchschnittlicher, täglicher Verkehr (DTV, Kfz/24 in 2 Richtungen)
Zuwachsrate in % zum Vorjahr

1

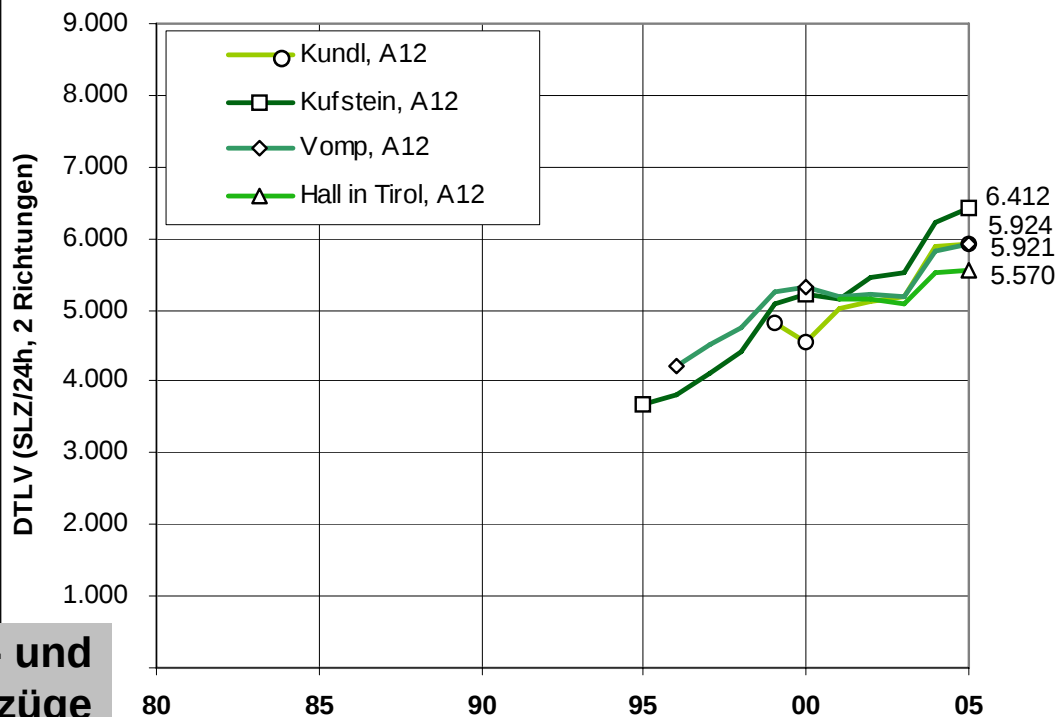
Anlage

Straße		Zählstelle		KFZ			LkwÄ			LkwGV			SLZ			
				alle Kraftfahrzeuge			Lkw-ähnlicher Verkehr			Lkw-Güterverkehr			Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger			
		Nr	Name	Typ	2004	2005	± %	2004	2005	± %	2004	2005	± %	2004	2005	± %
L 2	Pillerseestraße	8292	St. Ulrich am Pillersee	MD	2.044				106					17		
L 3	Wildschönauer	8268	Wörgl-Wildschönau	MD	4.048				230					22		
L 5	Alpacher Straße	8262	Brixlegg	MD	5.886				298					39		
L 6	Tuxer Straße	8283	Mayrhofen-Finkenberg	MD	4.793				208					20		
L 7	Jenbacher Straße	8253	Jenbach	MD	3.781				34					1		
L 8	Dörferstraße	8246	Rum	MD	7.024				251					9		
		8244	Absam	MD	8.206				318					30		
L 9	Mittelgebirgsstraße	8213	Innsbruck-Vill	MD	5.462				250					26		
		8273	Kreuzhäusl	MD	2.745				99					11		
L 11	Völser Straße	8851	Innsbruck-Völs	IS	8.980	8.844	-1,5	423	443	4,7	271	289	6,6	37	45	21,6
		8307	Unterperfuss	MD	3.224				107					8		
		8300	Flauring	MD	2.524				93					11		
L 12	Götzner Straße	8852	Innsbruck-Götzens	IS	8.180	8.272	1,1	284	302	6,3	153	170	11,1	23	25	8,7
L 13	Sellrainstraße 1. Teil	8261	Kematen-Nord	MD	9.439				455					39		
		8269	Sellrain	MD	2.518				116					8		
L 14	Leutascher Straße	8293	Weidach	MD	2.550				106					8		
L 16	Pitztalstraße	8251	Wenns	MD	4.369				193					20		
		8277	St. Leonhard im Pitztal	MD	1.668				91					18		
L 18	Kaunertalstraße	8229	Prutz-Alpenrose	MD	1.524				100					7		
L 19	Serfauser Straße	8299	Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	4.100				151					11		
L 24	Virgentalstraße	8271	Virgen	MD	3.065				103					12		
L 32	Aldranser Straße	8208	Innsbruck-Schloss Ambras	MD	7.724				224					13		
L 36	Möserer Straße	8275	Mösern	MD	2.758				100					6		
L 37	Thierseestraße	8252	Thiersee	MD	4.146				129					19		
L 38	Ellbögener Straße	8266	Aldrans	MD	5.053				126					6		
L 39	Erpfendorfer Straße	8294	Kössen-Erpfendorf	MD	3.226				186					41		
L 69	Reuttener Straße	8236	Reutte-West	MD	6.968				368					71		
		8290	Vils-Schönbichl	MD	3.632				142					20		
L 76	Landecker Straße	8232	Fliess-Gasthof Gigele	MD	6.553				242					27		
L 202	Reither Straße	8288	Reith bei Kitzbühel	MD	3.254				92					7		
L 203	Spertentalstraße	8291	Kirchberg in Tirol	MD	5.013				167					14		
L 209	Erler Straße	8296	Windhausen-Grenze	MD	3.598				132					31		
L 211	Unterinntalstraße 1. Teil	8267	Kufstein-Zell	MD	4.190				219					56		
		8200	Breitenbach	MD	1.107				27					5		
		8303	Moosen	MD	2.168				111					6		
		8285	Münster	MD	4.338				151					16		
L 215	Unterinntalstraße 2. Teil	8282	Wiesing	MD	4.561				133					9		
		8284	Stans	MD	1.875				67					6		
L 222	Vomper Straße	8281	Vomp-Ost	MD	6.099				287					86		
L 226	Natterer Straße	8237	Natters	MD	3.858				76					3		
L 227	Mutterer Straße	8238	Mutters	MD	5.160				121					11		
L 233	Mötzer Straße	8233	Locherboden	MD	7.162				688					357		
L 248	Imsterbergstraße	8270	Imst-Innbrücke	MD	3.840				309					102		
L 260	Ehenbichler Straße	8260	Weißenbach	MD	1.689				49					3		
L 295	Kelchsaustraße	8286	Hopfgarten im Brixental	MD	3.391				151					13		
L 318	Lavanter Straße	8250	Tristach-Lavant	MD	932				30					2		
L 348	Spisser Straße	8274	Pfunds-Spiss	MD	2.092				48					4		
L 391	Ehrwalder Straße	8297	Biberwier	MD	2.072				157					47		
L 396	Weißhausstraße	8295	Zollamt-Weißhaus	MD	4.158				170					61		

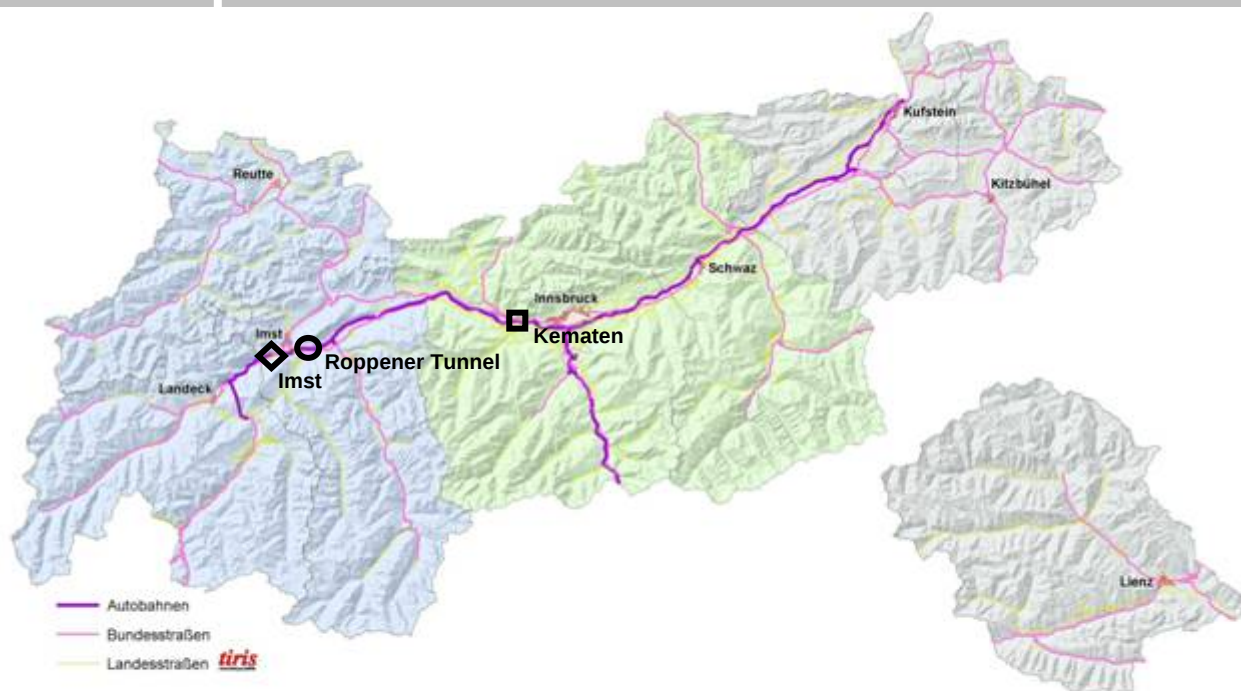
Lage der
ZählstellenGesamt-
verkehr



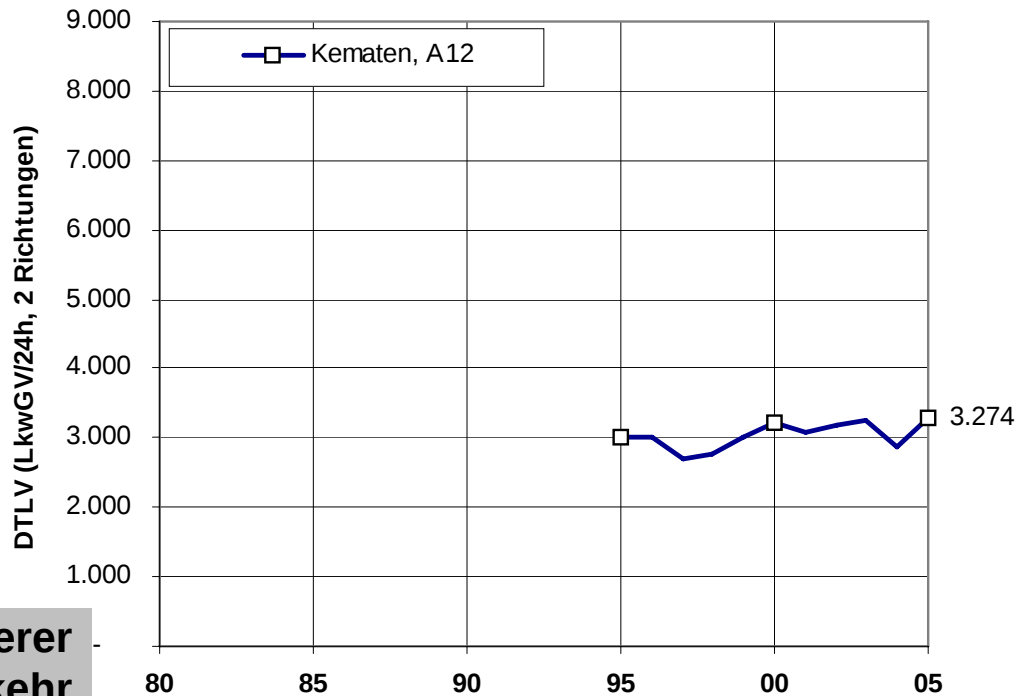
**Schwerer
Güterverkehr**



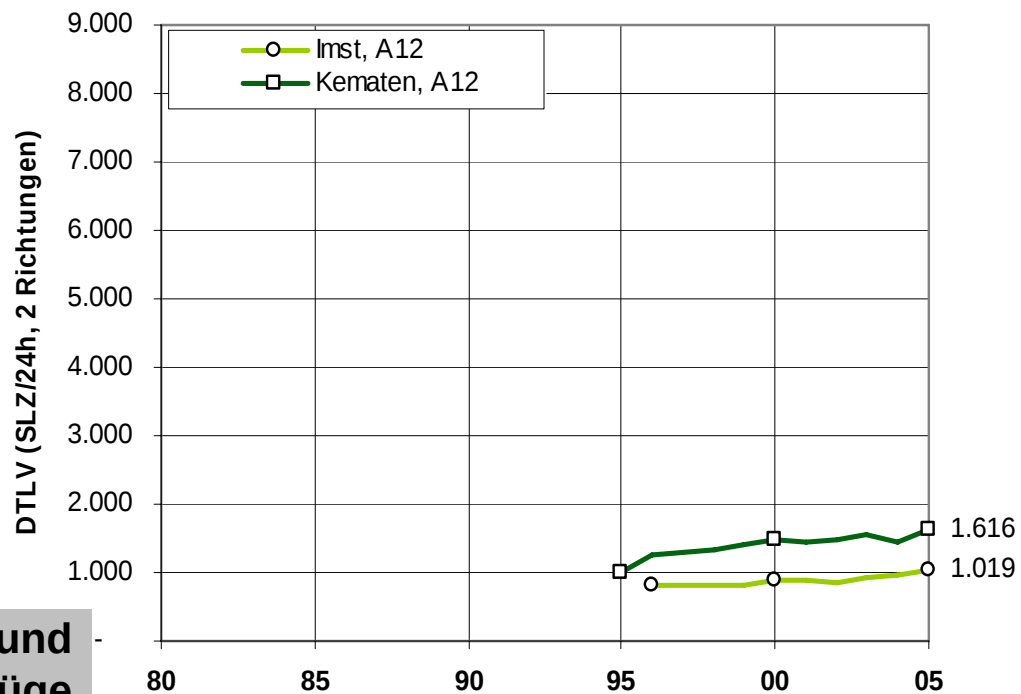
**Sattel- und
Lastzüge**

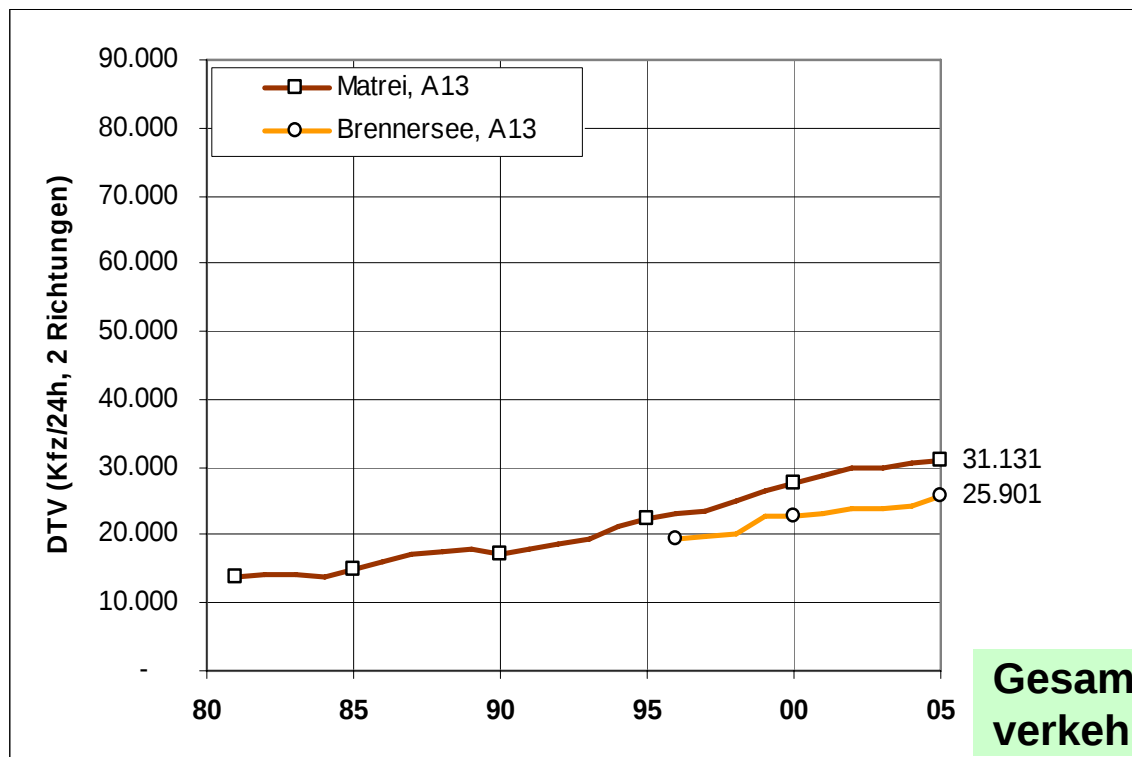
Lage der
ZählstellenGesamt-
verkehr

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



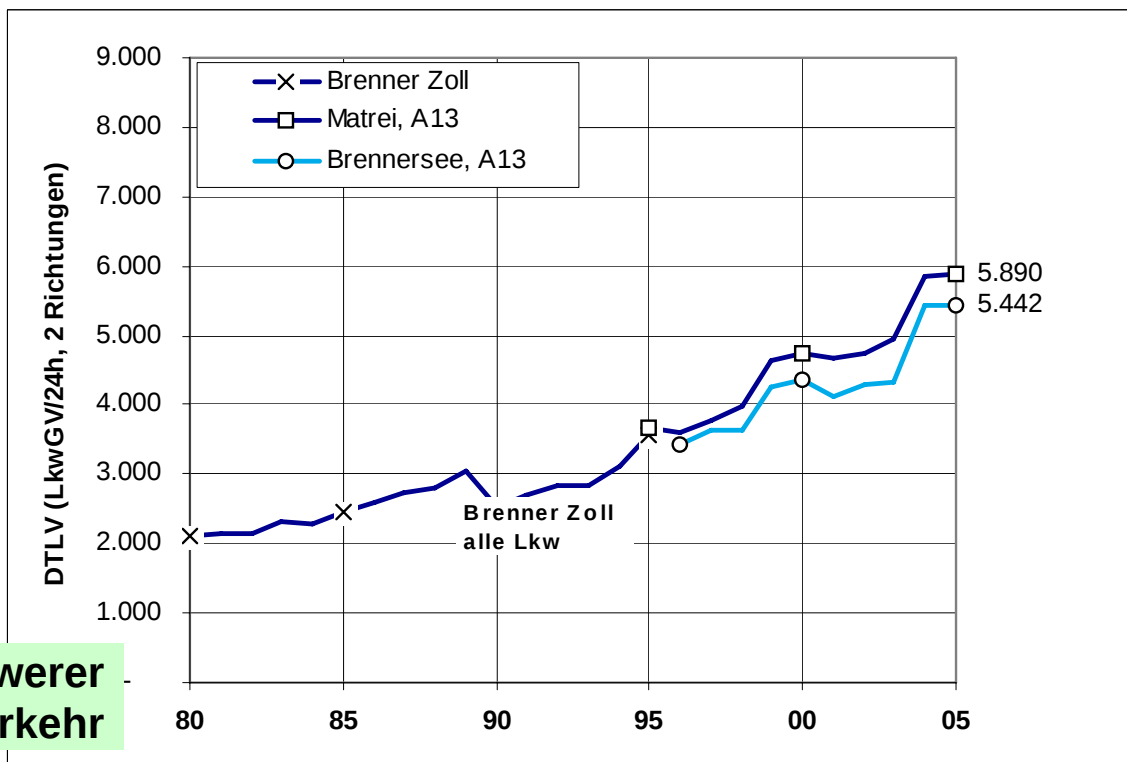
Lage der
ZählstellenGesamt-
verkehr

A13 BRENNER AUTOBAHN Lkw/24h

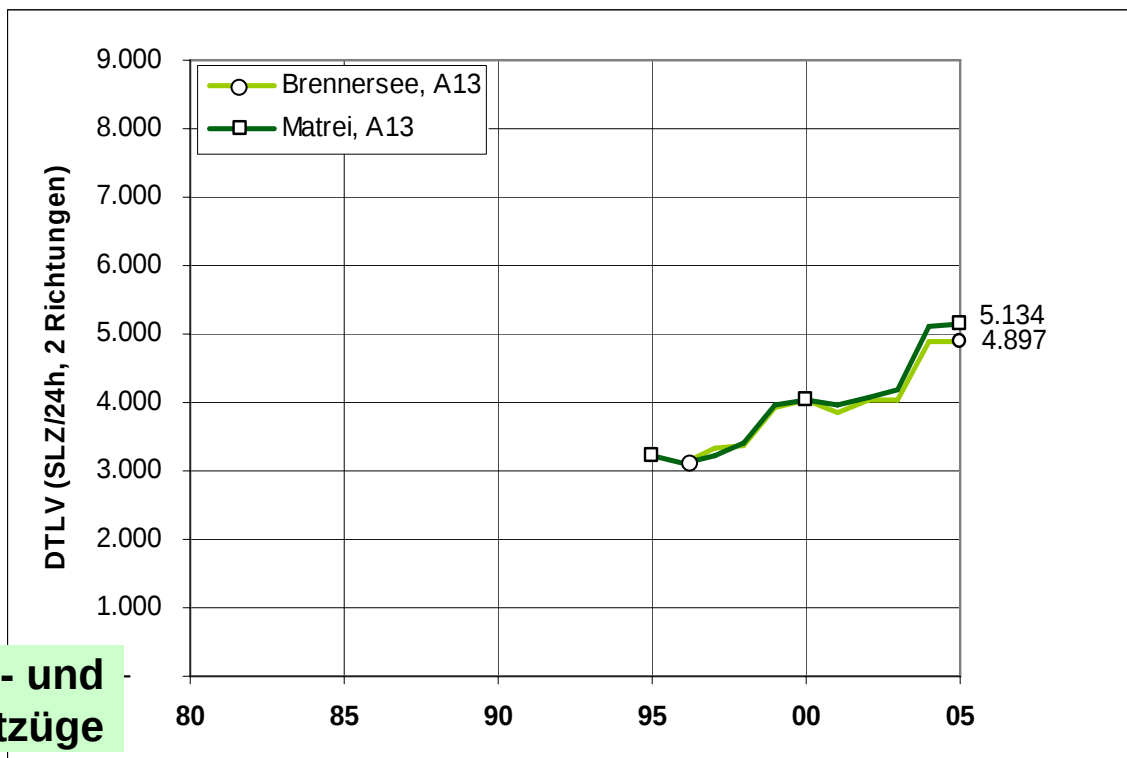
Wipptal – schwerer Güterverkehr
1980 - 2005

4

Anlage



Schwerer
Güterverkehr



Sattel- und
Lastzüge

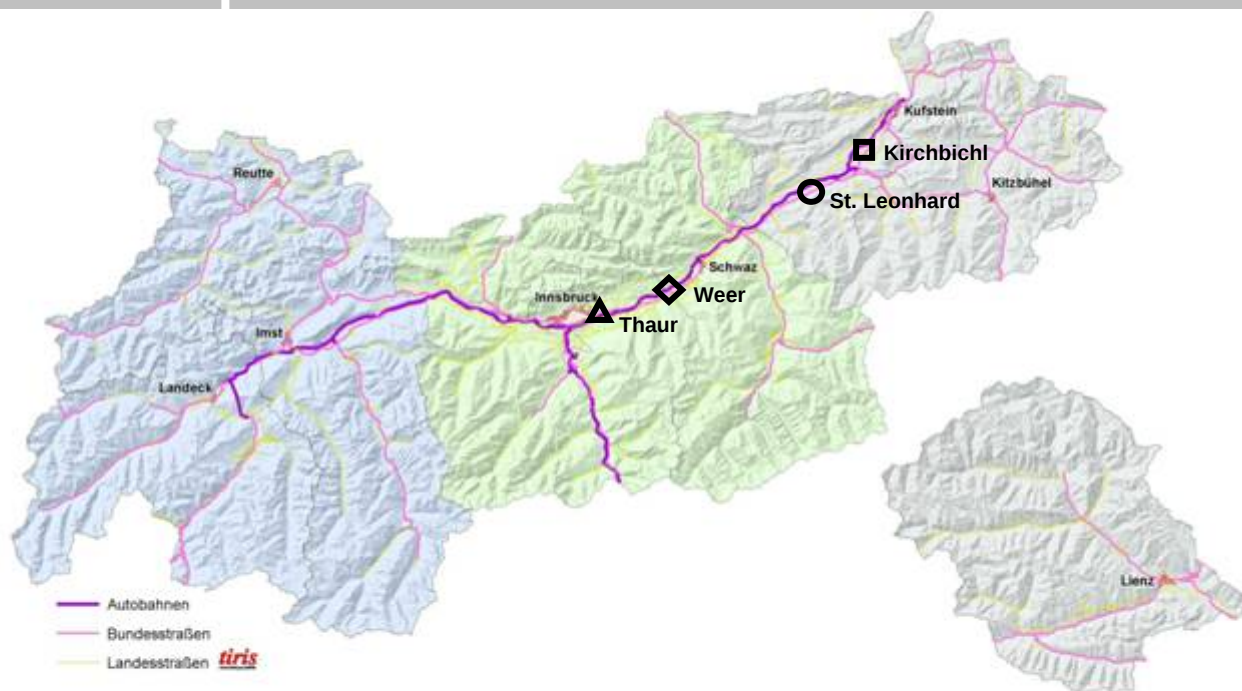
5

Anlage

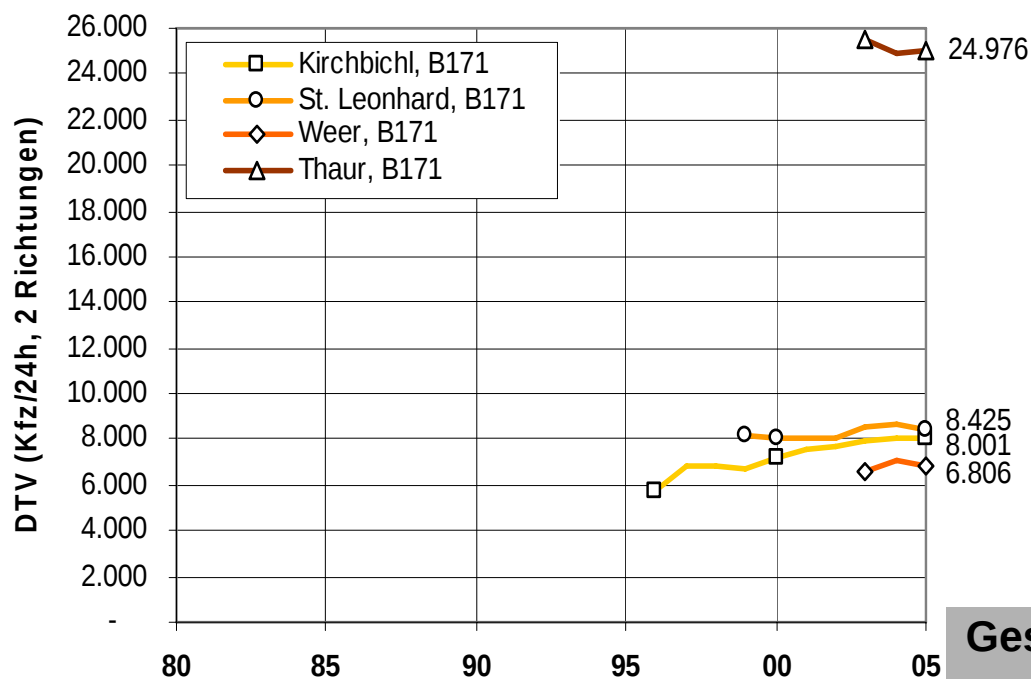
B171 TIROLER STRASSE

Unterinntal - Gesamtverkehr
1980 - 2005

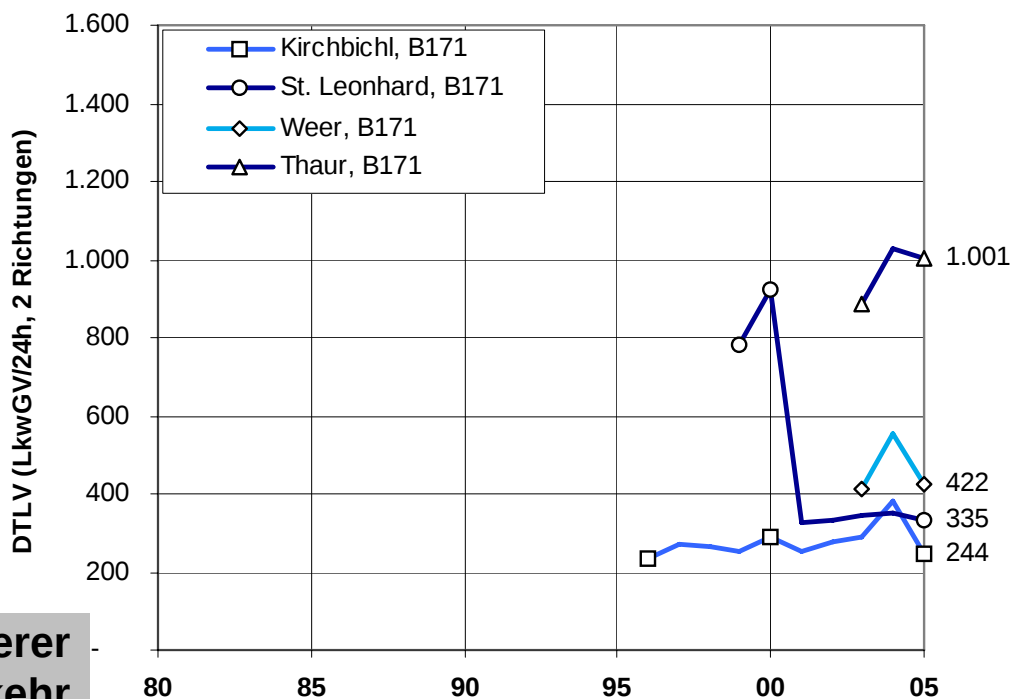
Kfz/24h



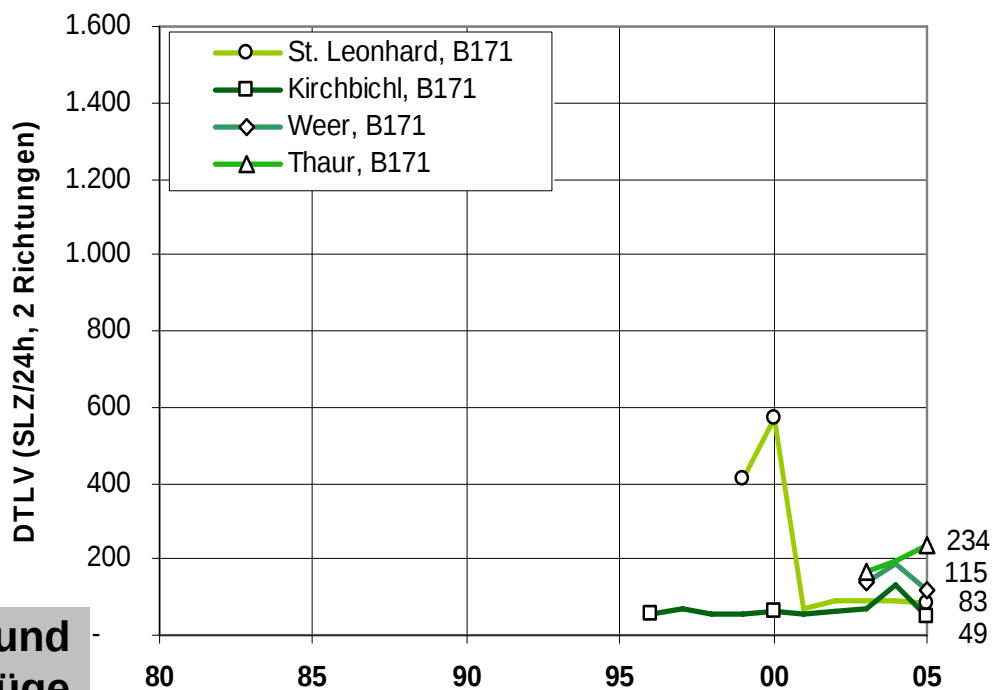
Lage der
Zählstellen



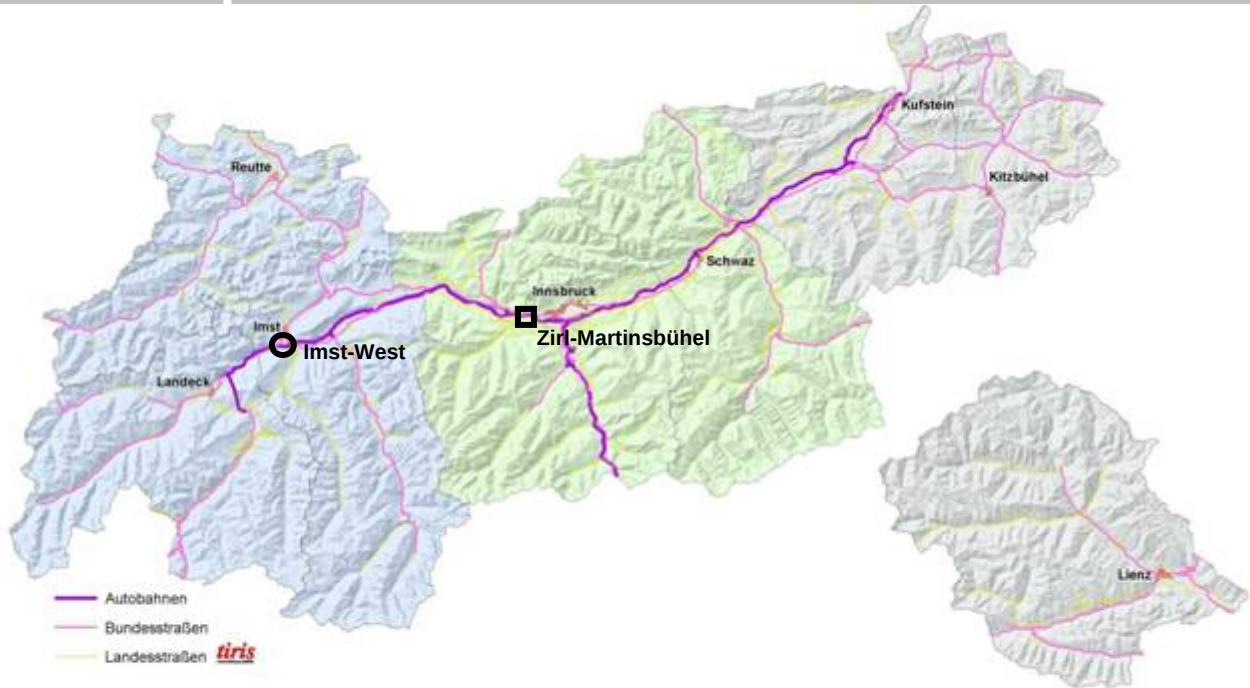
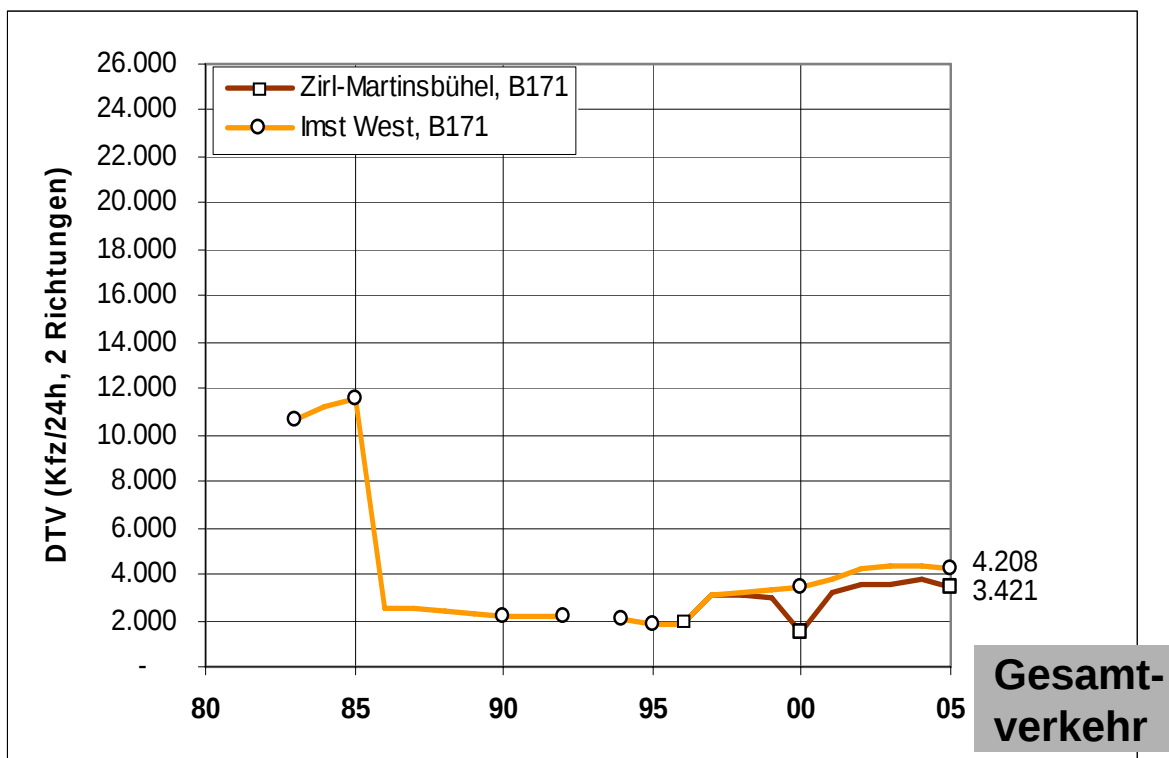
Gesamt-
verkehr



**Schwerer
Güterverkehr**



**Sattel- und
Lastzüge**

Lage der
ZählstellenGesamt-
verkehr

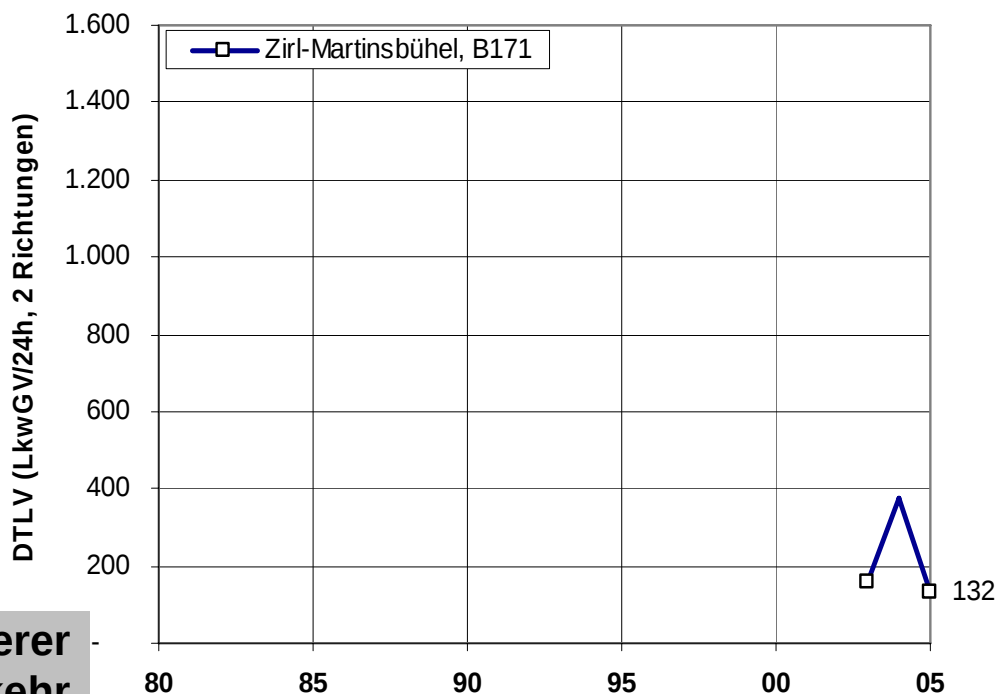
B171 TIROLER STRASSE

Oberinntal – schwerer Güterverkehr
1980 - 2005

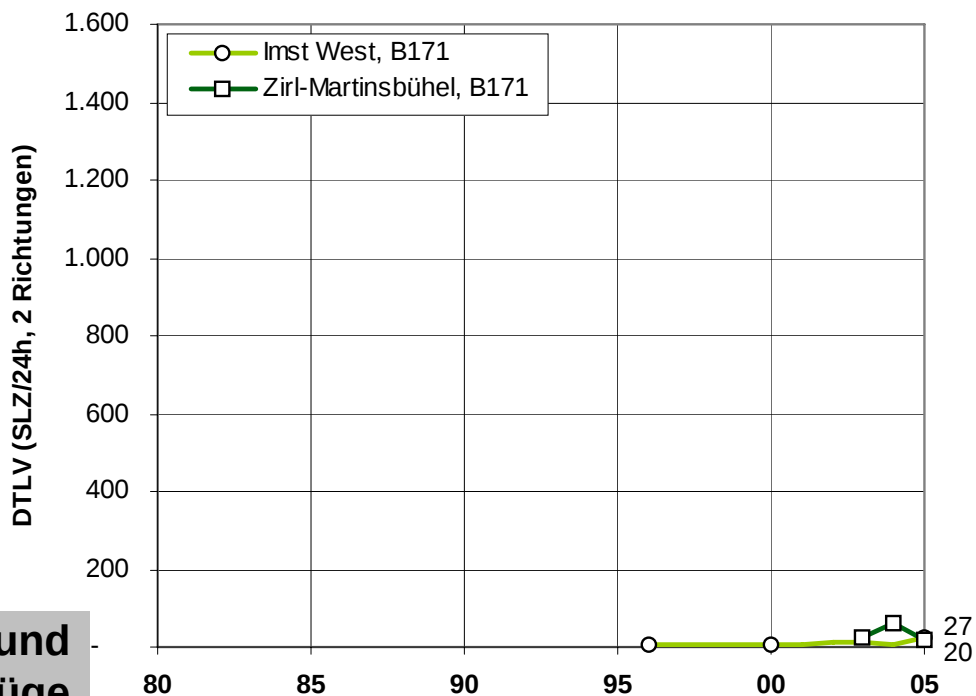
Lkw/24h

6

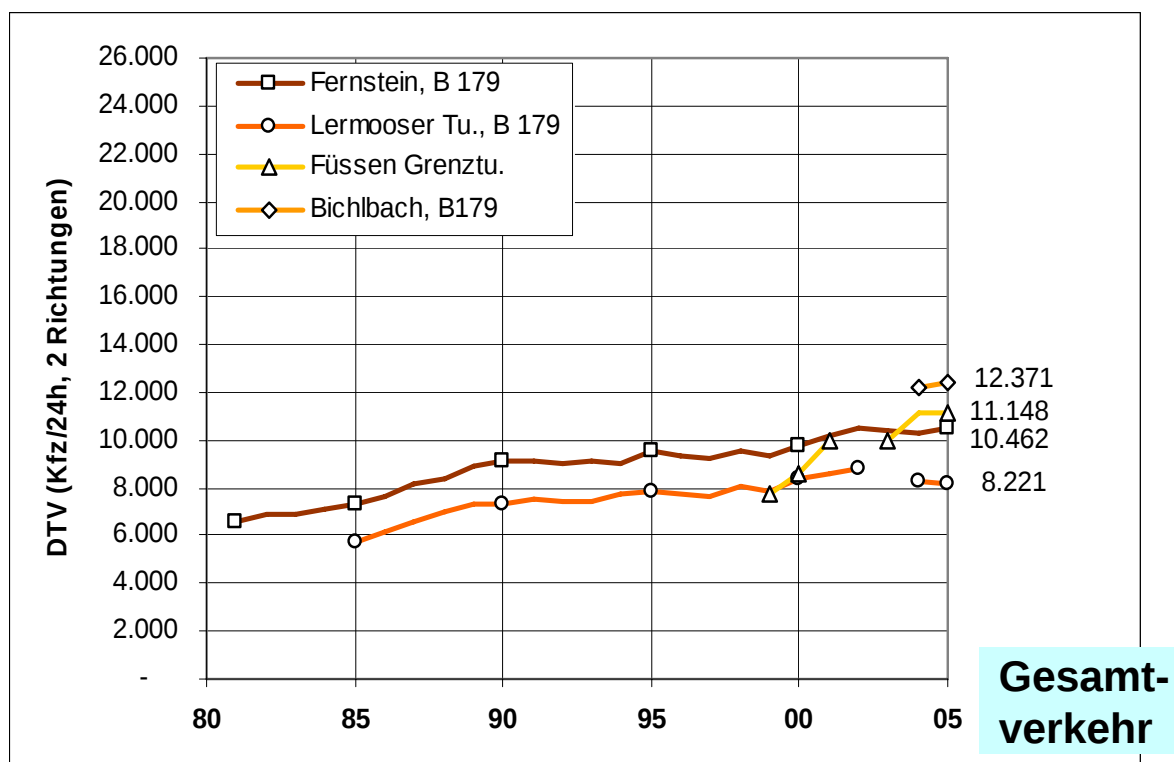
Anlage

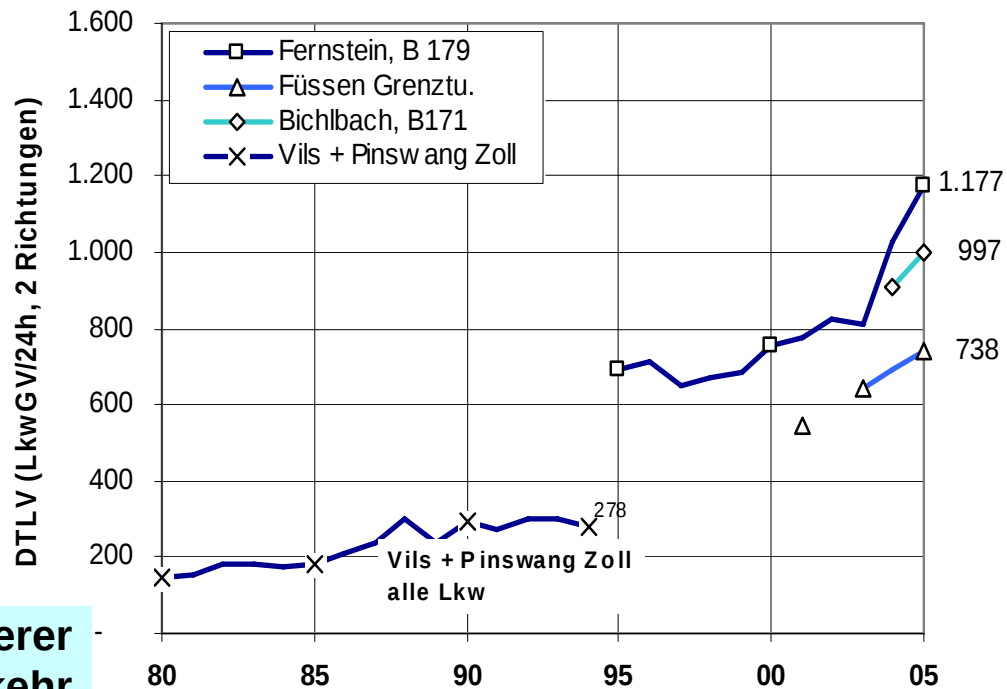


Schwerer
Güterverkehr

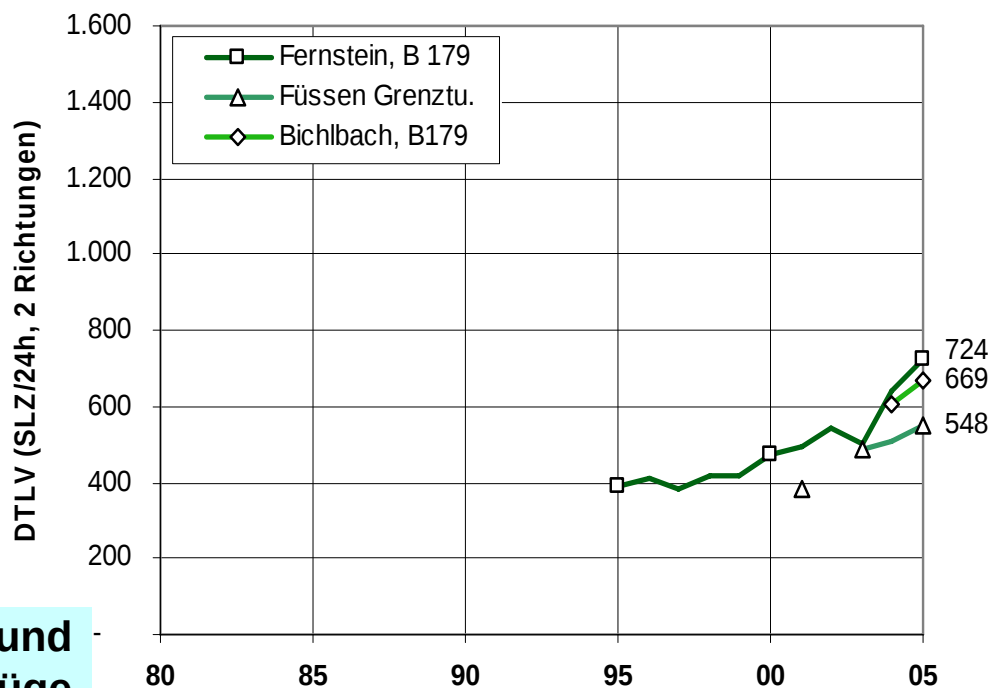


Sattel- und
Lastzüge

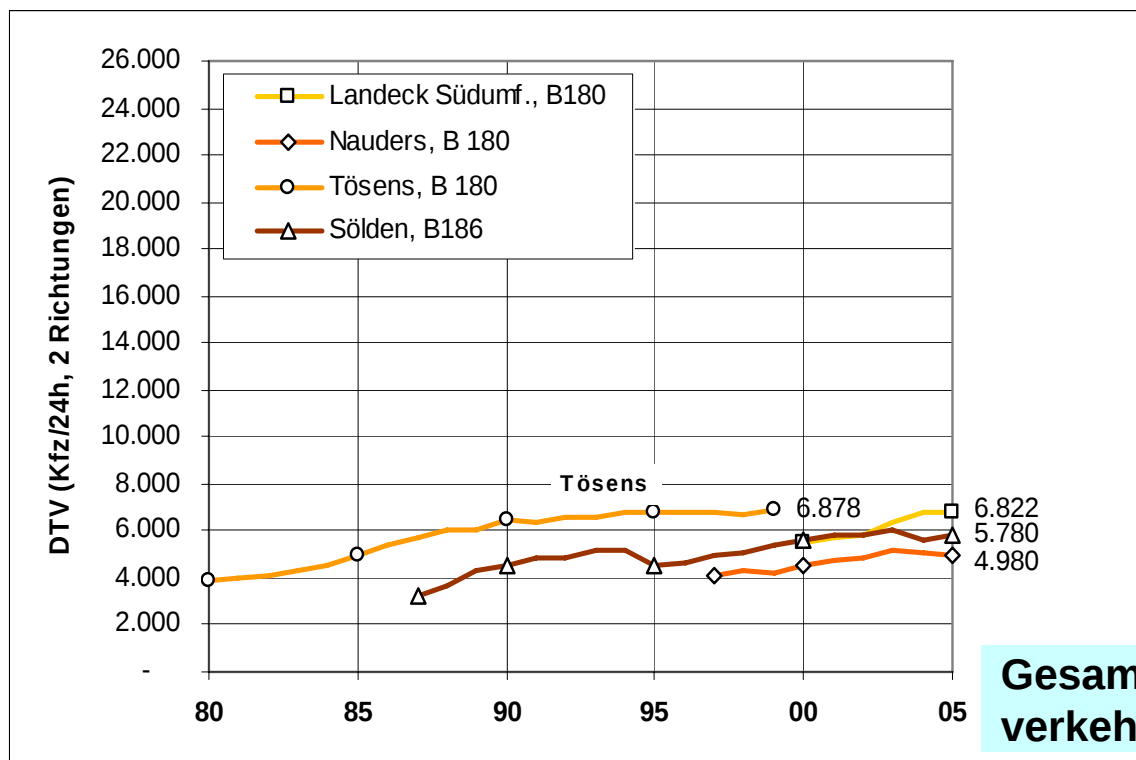
Lage der
ZählstellenGesamt-
verkehr

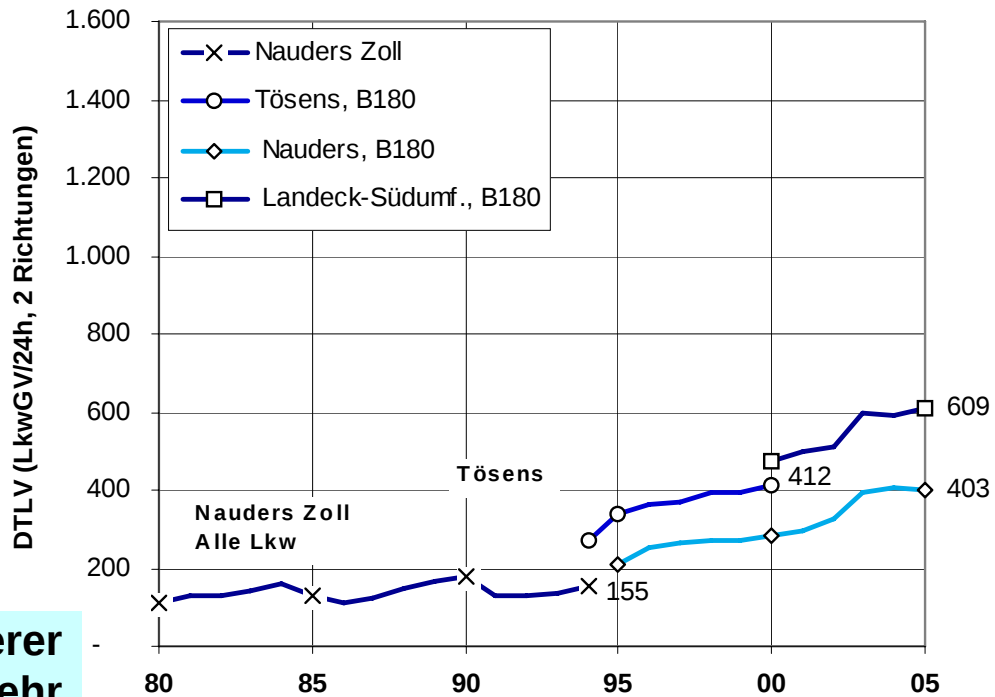


**Schwerer
Güterverkehr**

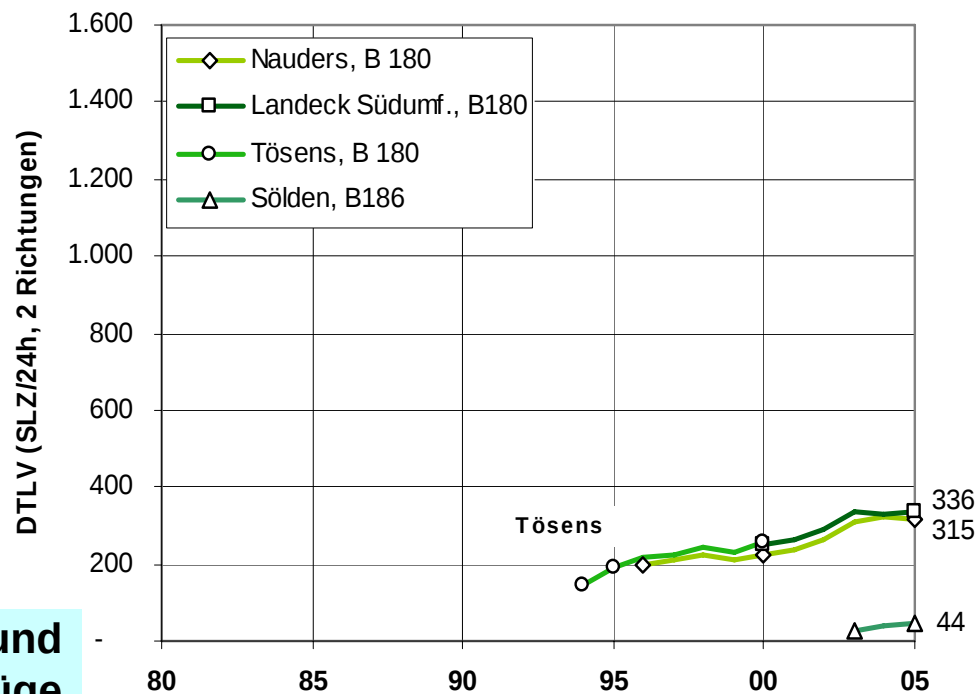


**Sattel- und
Lastzüge**

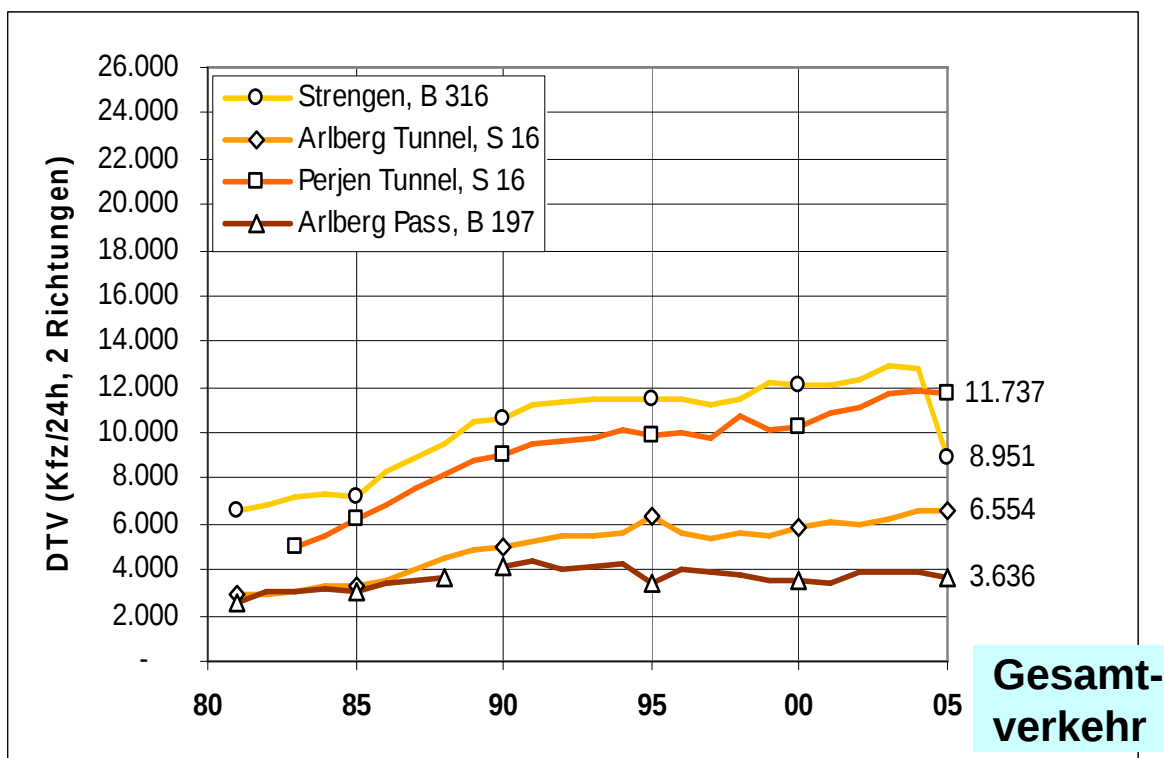
Lage der
ZählstellenGesamt-
verkehr



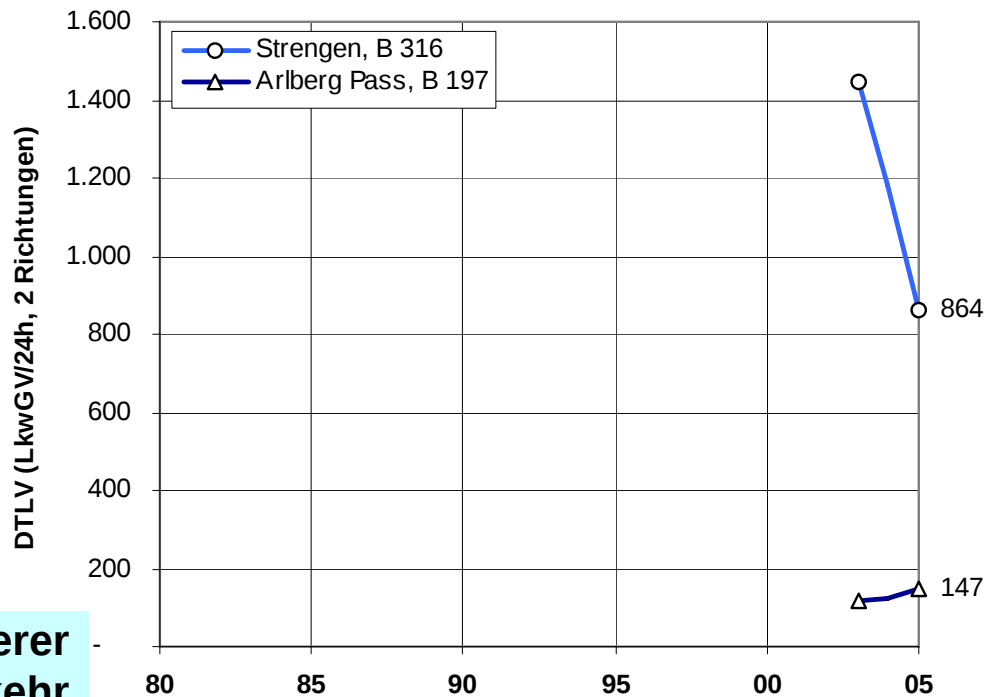
**Schwerer
Güterverkehr**



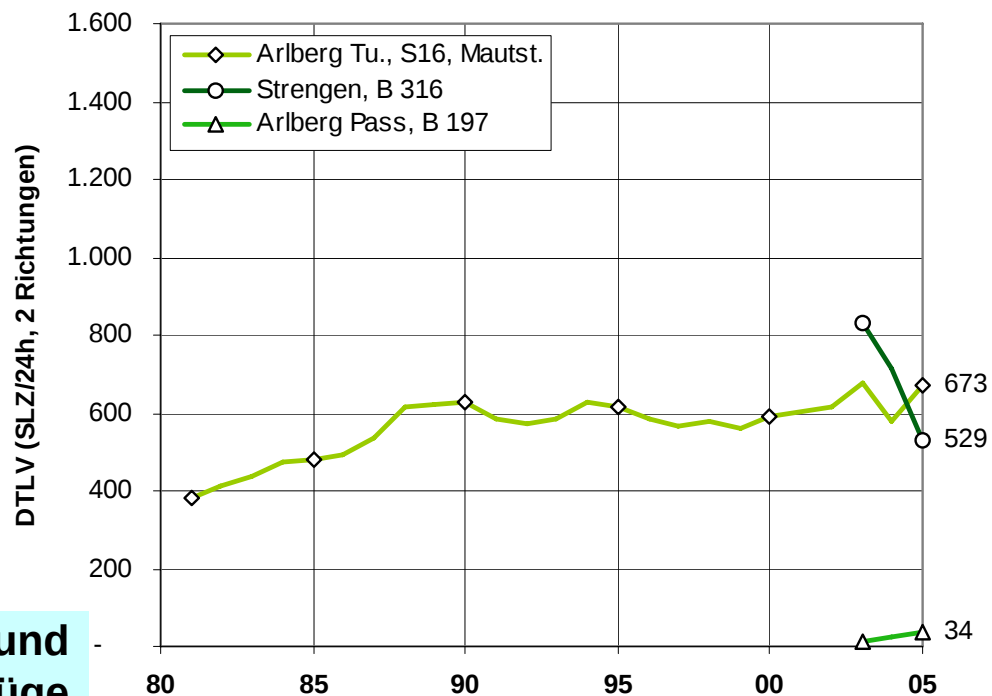
**Sattel- und
Lastzüge**

Lage der
Zählstellen

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge



10 Anlage

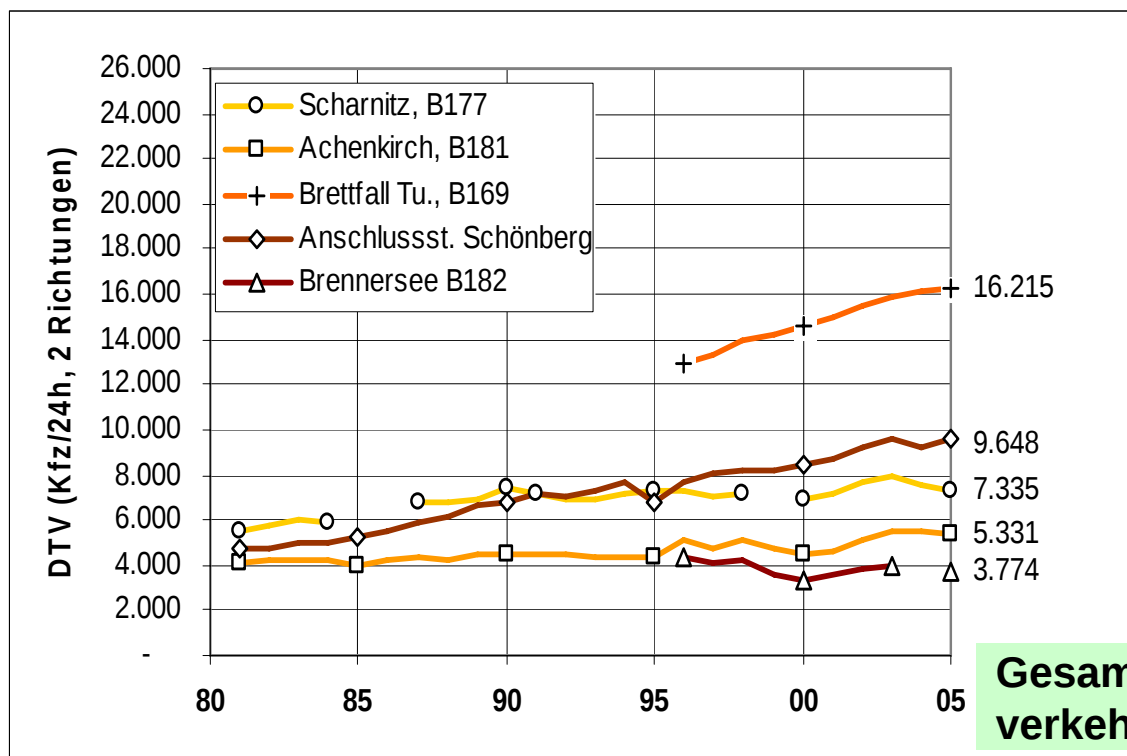
TIROL MITTE

Innsbruck Land, B177, B182, B183 und Schwaz, B169, B181 - Gesamtverkehr
1980 - 2005

Kfz/24h



Lage der
Zählstellen



Gesamt-
verkehr

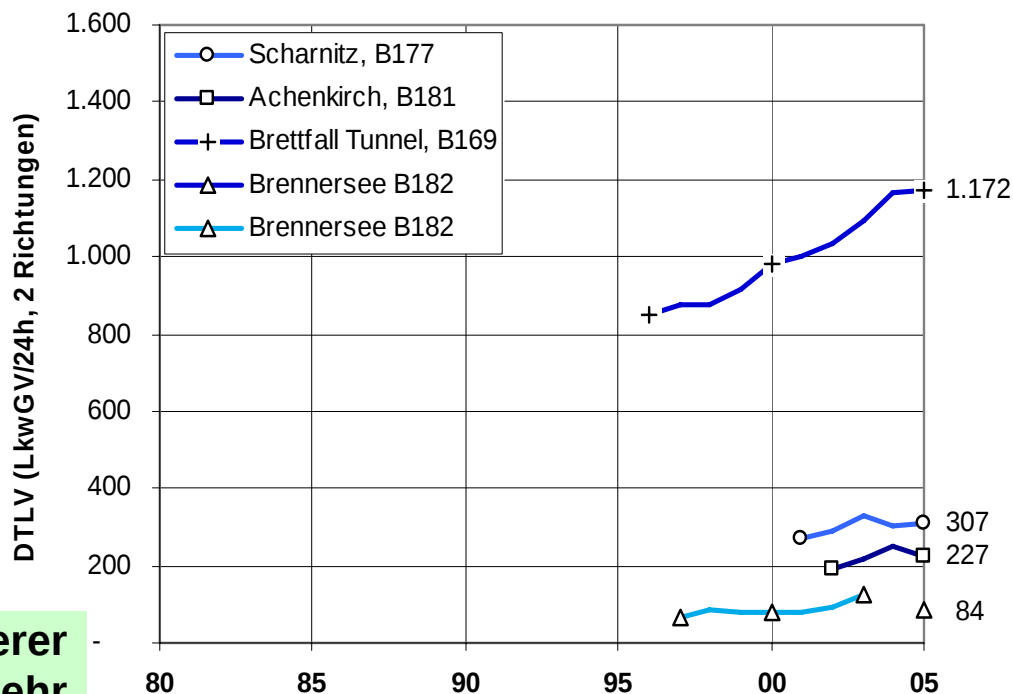
TIROL MITTE

Innsbruck Land, B177, B182, B183 und Schwaz, B 169, B181
schwerer Güterverkehr
1980 - 2005

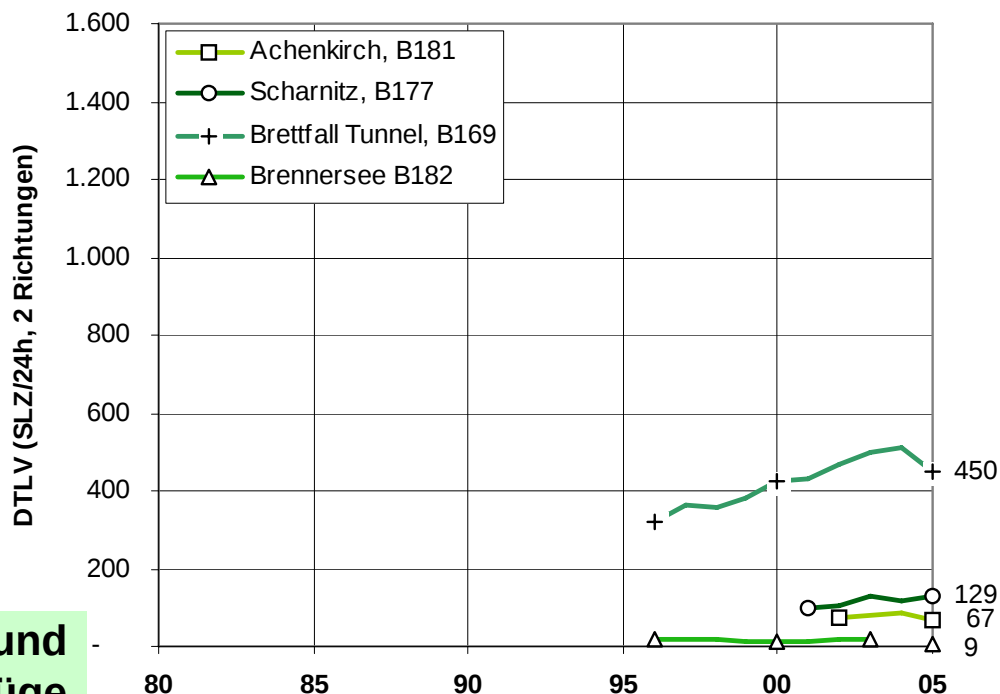
Lkw/24h

10

Anlage



Schwerer
Güterverkehr



Sattel- und
Lastzüge

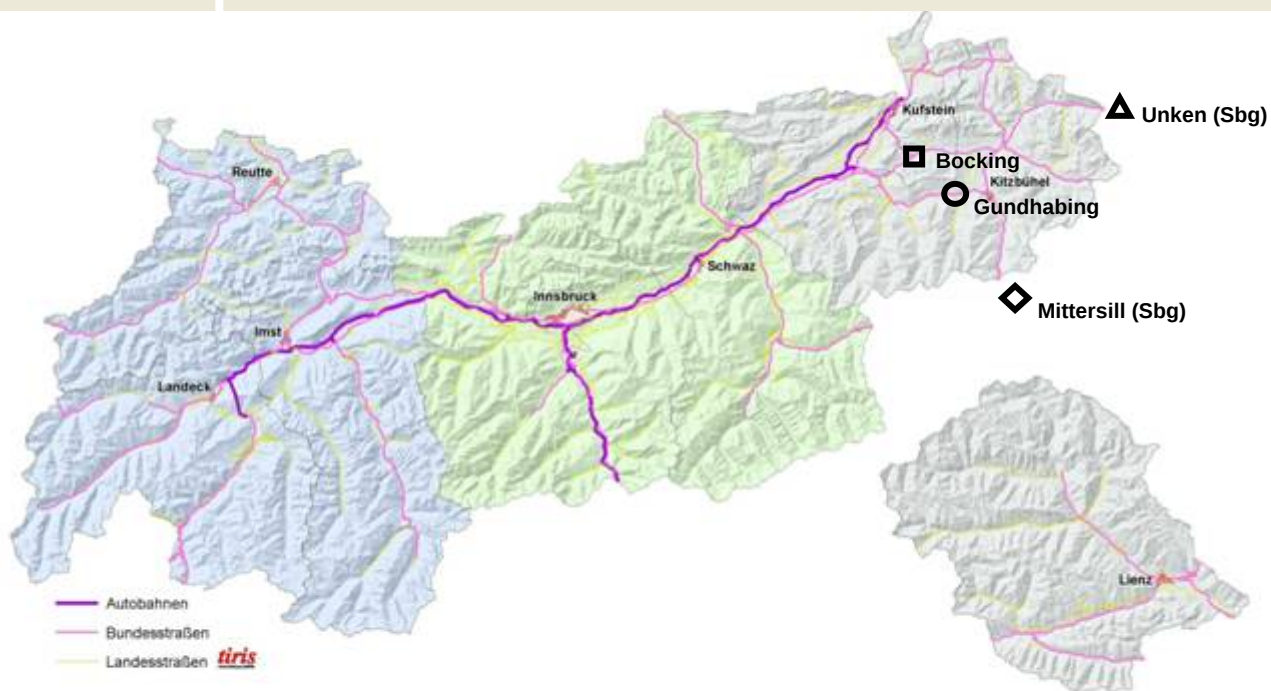
11

Anlage

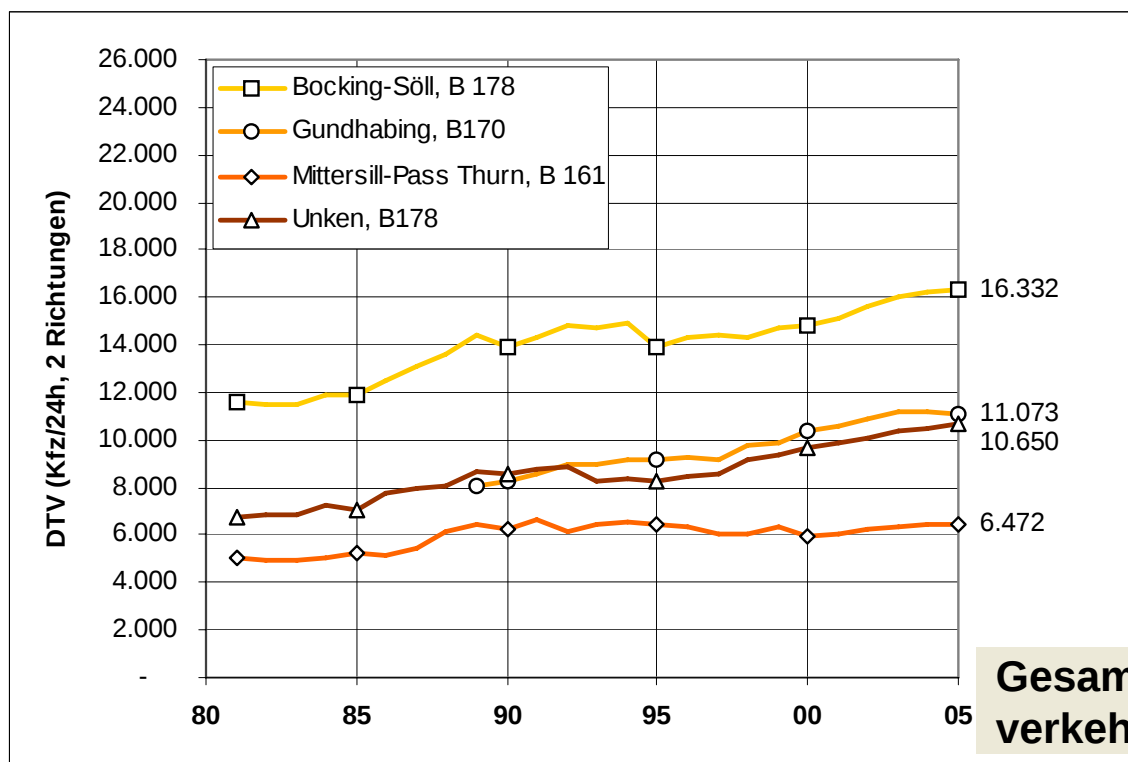
TIROL OST

Kitzbühel, B161, B170 und Kufstein, B178 - Gesamtverkehr
1980 - 2005

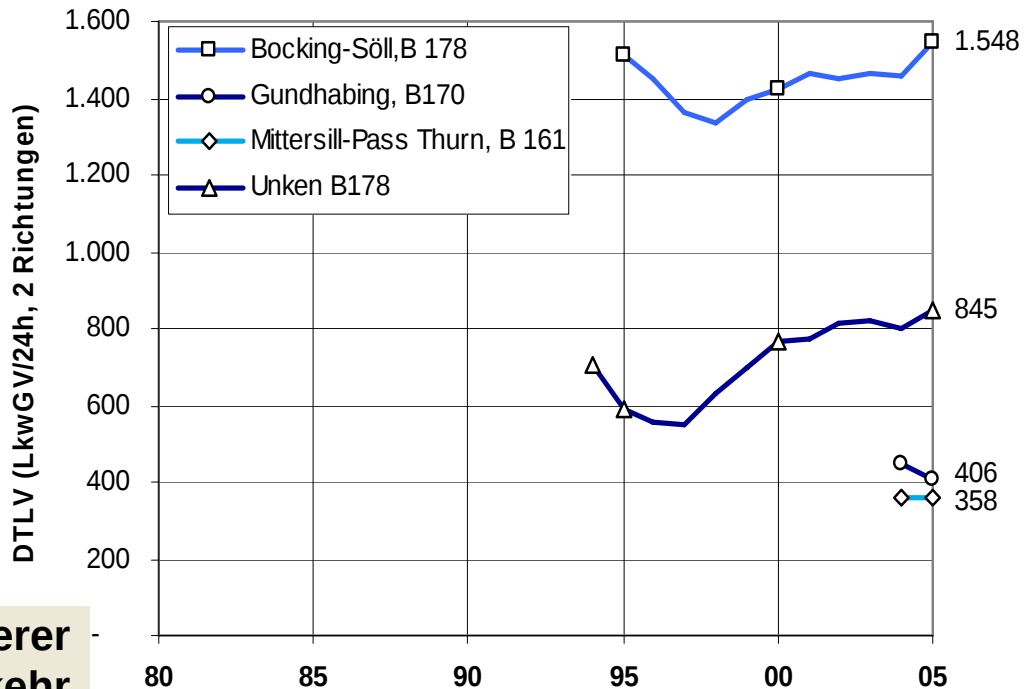
Kfz/24h



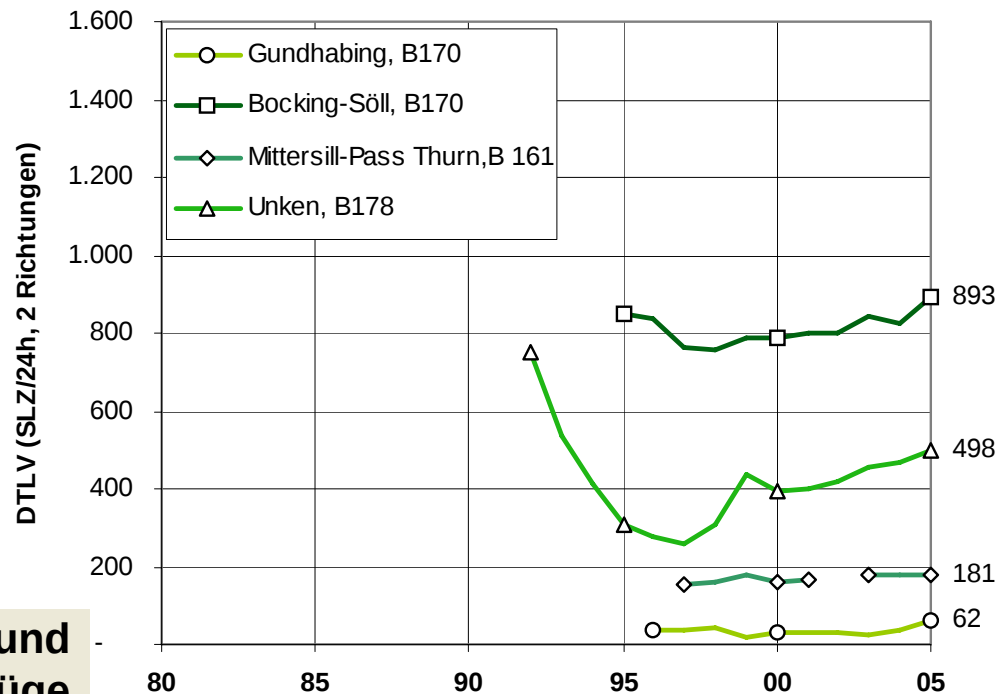
Lage der
Zählstellen



Gesamt-
verkehr



**Schwerer
Güterverkehr**



**Sattel- und
Lastzüge**

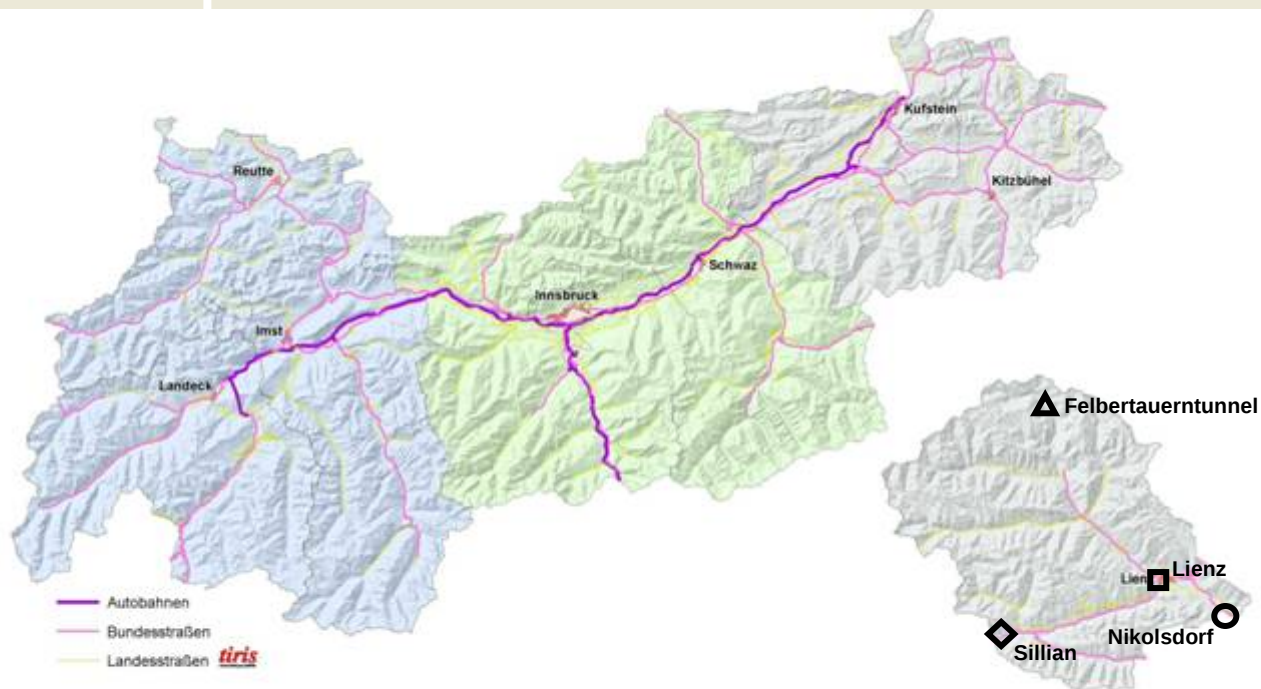
12

Anlage

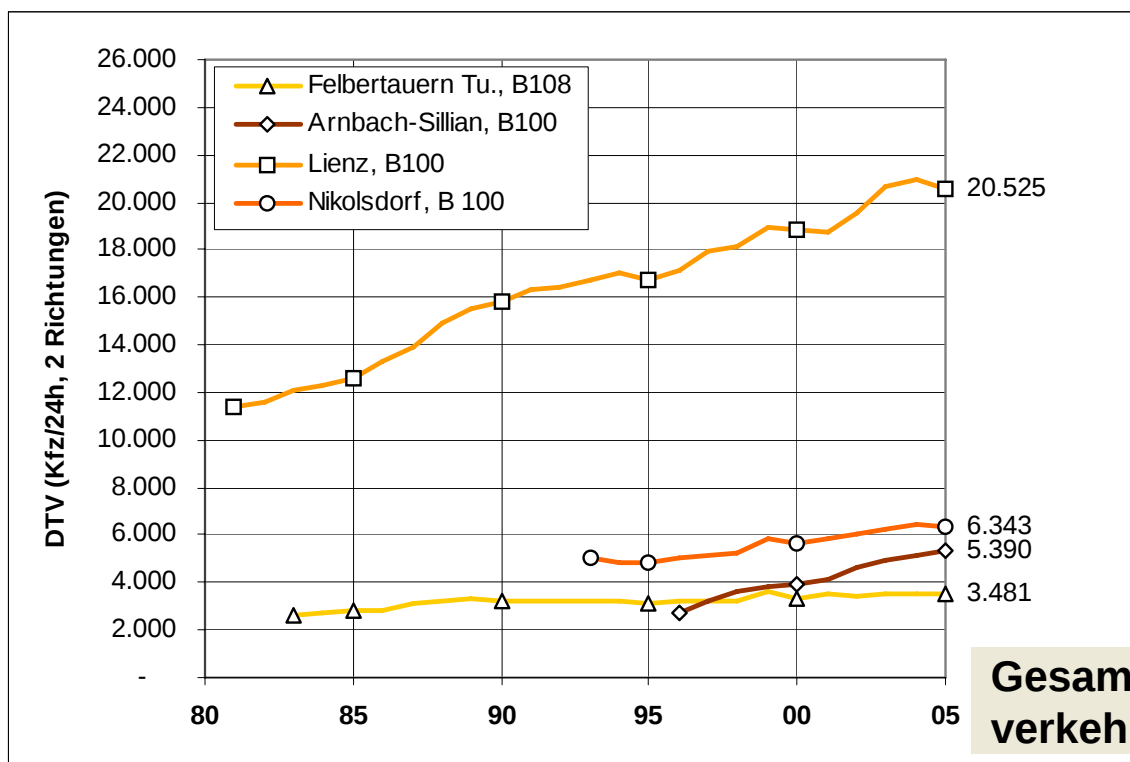
TIROL OST

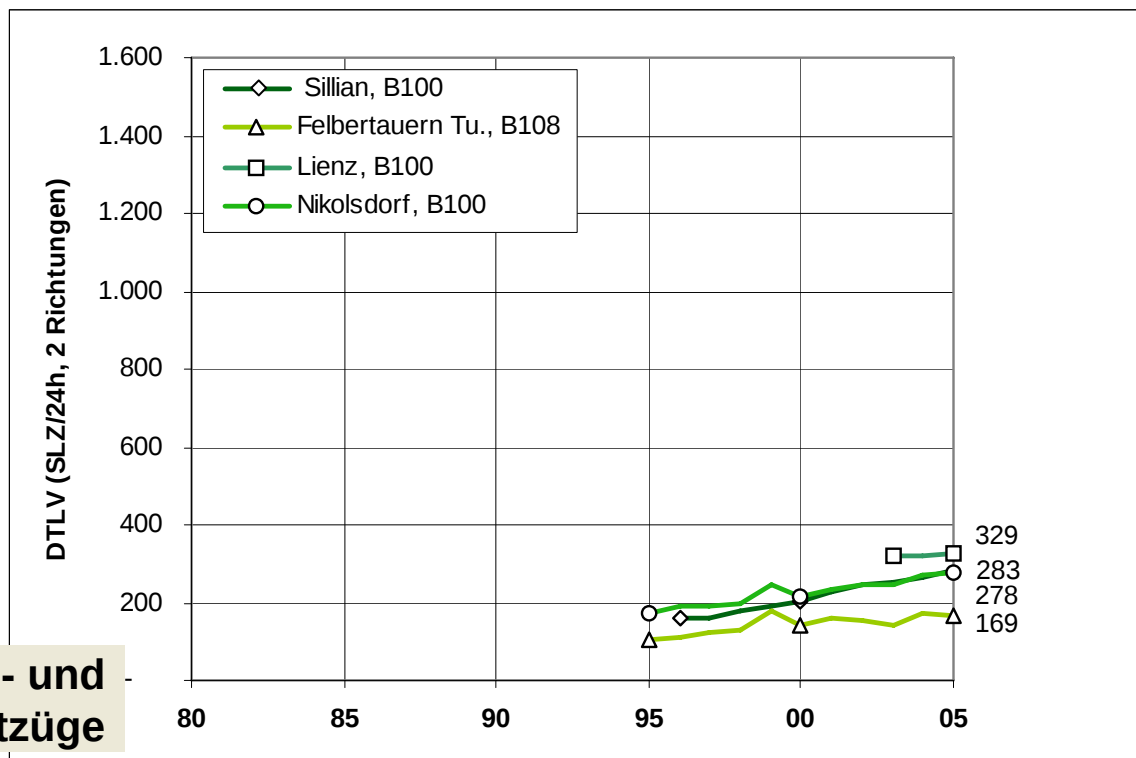
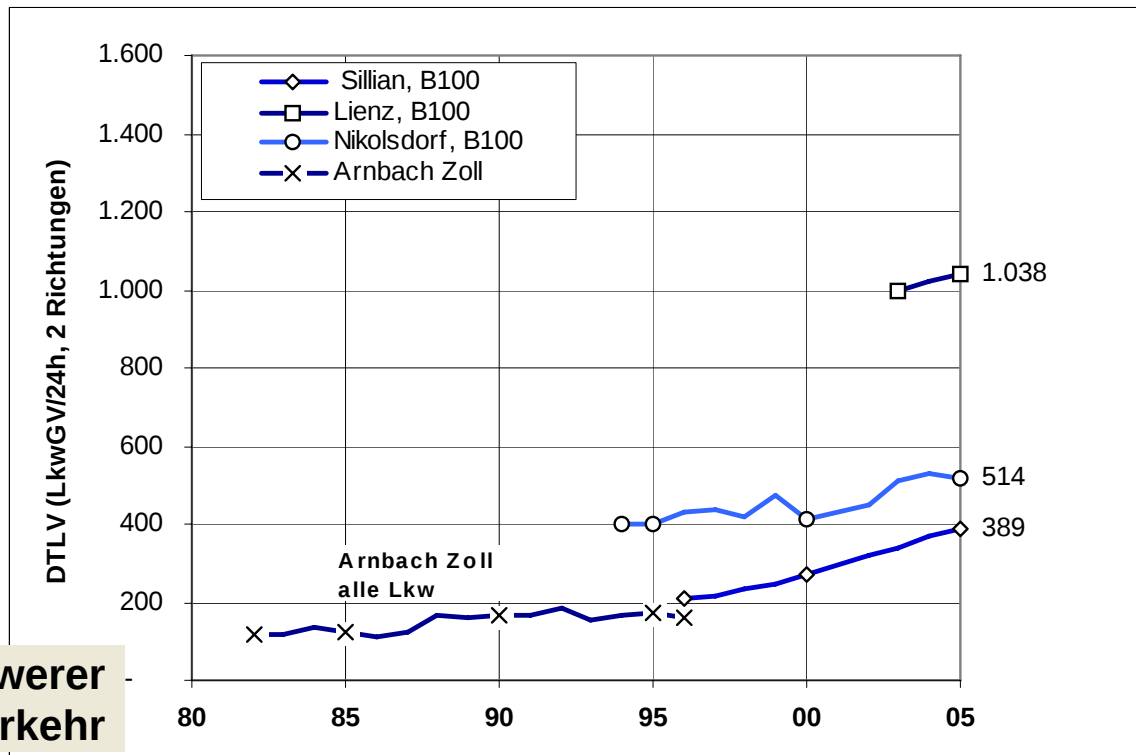
Lienz, B100, B108 - Gesamtverkehr
1980 - 2005

Kfz/24h



Lage der Zählstellen





Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehrsplanung
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck
verkehrsplanung@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at