

Verkehrsentwicklung in Tirol

Kurzbericht **2001**



tirol

Unser Land.

Verkehrsplanung

INHALTSVERZEICHNIS

1	VERKEHRSENTWICKLUNG STRASSE	3
1.1	Gesamtverkehr	3
1.2	Güterverkehr	6
1.2.1	Entwicklung in Tirol	6
1.2.2	Ökopunkteregelung	8
1.2.3	Mautvergleich	11
1.2.4	Lkw-Kontrollstelle Kundl	14
1.3	Schadstoffentwicklung	16
1.4	Unfallstatistik	20
1.5	Schweiz	21
2	VERKEHRSENTWICKLUNG SCHIENE	22
2.1	Güterverkehr Brenner	22
2.2	Außerfernbahn	26
3	ÖFFENTLICHER VERKEHR	28
3.1	Allgemein	28
3.2	Tarif	29
3.3	Verbundkosten	33
4	ANLAGEN	35

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich	3
Abbildung 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol	4
Abbildung 1-3: Lkw-Wochenendverkehr 1993 - 2001	7
Abbildung 1-4: Straßengütertransit in Österreich 1985 - 2001	8
Abbildung 1-5: Ökopunkte-Verbrauch und zur Verfügung stehende Punkte	9
Abbildung 1-6: Mautvergleich auf den Haupttransitrouten	12
Abbildung 1-7: Streckenbezogener Mauttarif auf den Haupttransitrouten	13
Abbildung 1-8: Anteil der ausgeleiteten Lkw am gesamten Lkw-Aufkommen	15
Abbildung 1-9: Anzahl der Kontrollen von Lkw (Ausleitungen), 07.2000 - 12.2001	15
Abbildung 1-10: Anzeigen pro Monat, 07.2000 - 12.2001	15
Abbildung 1-11: NO _x – Immissionen 1982 - 2001	16
Abbildung 1-12: NO ₂ – Immissionen 1982 - 2001	17
Abbildung 1-13: NO ₂ – Entwicklung bis 2010	18
Abbildung 1-14: Unfallstatistik Österreich und Tirol, 1991 - 2001	20
Abbildung 1-15: Vergleich Österreich/Tirol - Entwicklung der Unfälle und der Getöteten	20
Abbildung 2-1: Güterverkehr Brenner 1960 - 2001, Straße und Bahn	22
Abbildung 2-2: Schienengüterverkehr Brenner, Bahn-Nettotonnen	23
Abbildung 2-3: Schienengüterverkehr Brenner, Frachtgut (Netto-Nettotonnen)	23
Abbildung 2-4: Güterverkehr Brenner, Verkehrsteilung Schiene/Straße 1960 - 2001	24
Abbildung 2-5: Rola – Gesamtfrequenzen durch Tirol	25
Abbildung 2-6: Rola – Auslastungsgrad (Gesamtfrequenzen durch Tirol)	25
Abbildung 2-7: Beförderungsleistung der Außerfernbahn	26
Abbildung 3-1: VVT Verbundraum und Liniennetz	28
Abbildung 3-2: Zonenplan	29
Abbildung 3-3: Preisentwicklung im Vergleich	30
Abbildung 3-4: Entwicklung der Einnahmen und der Anteile der Fahrkartengattungen	31
Abbildung 3-5: Entwicklung der Verkaufszahlen beim Tiroler Familienpass	32
Abbildung 3-6: Verkehrsverbund Tirol Ausgabenübersicht	33
Abbildung 3-7: Entwicklung Kosten / beförderte Personen	34

1 VERKEHRSENTWICKLUNG STRASSE

1.1 Gesamtverkehr

Verkehrszunahme im Jahr 2001:

Österreich: + 2,1 %

(Durchschnitt der letzten 10 Jahre: p.a. + 2,8 %)

Ostösterreich: + 2,2 %

Westösterreich: + 1,6 %

In Westösterreich nahm der Verkehr 2001 auf den Bundesstraßen B um + 2,7 % zu, auf den Autobahnen und Schnellstraßen nur um + 0,9 %. Diese Entwicklung – höheres Wachstum auf den Bundesstraßen B als auf den Autobahnen und Schnellstraßen – war zuletzt 1997 (Einführung der Vignette) zu beobachten und fällt mit der Erhöhung des Vignettenpreises zusammen. Ab 1.1.2001 kostet die Jahresvignette 72,6 € bzw. 1000,-- ATS statt vorher 550,-- ATS.

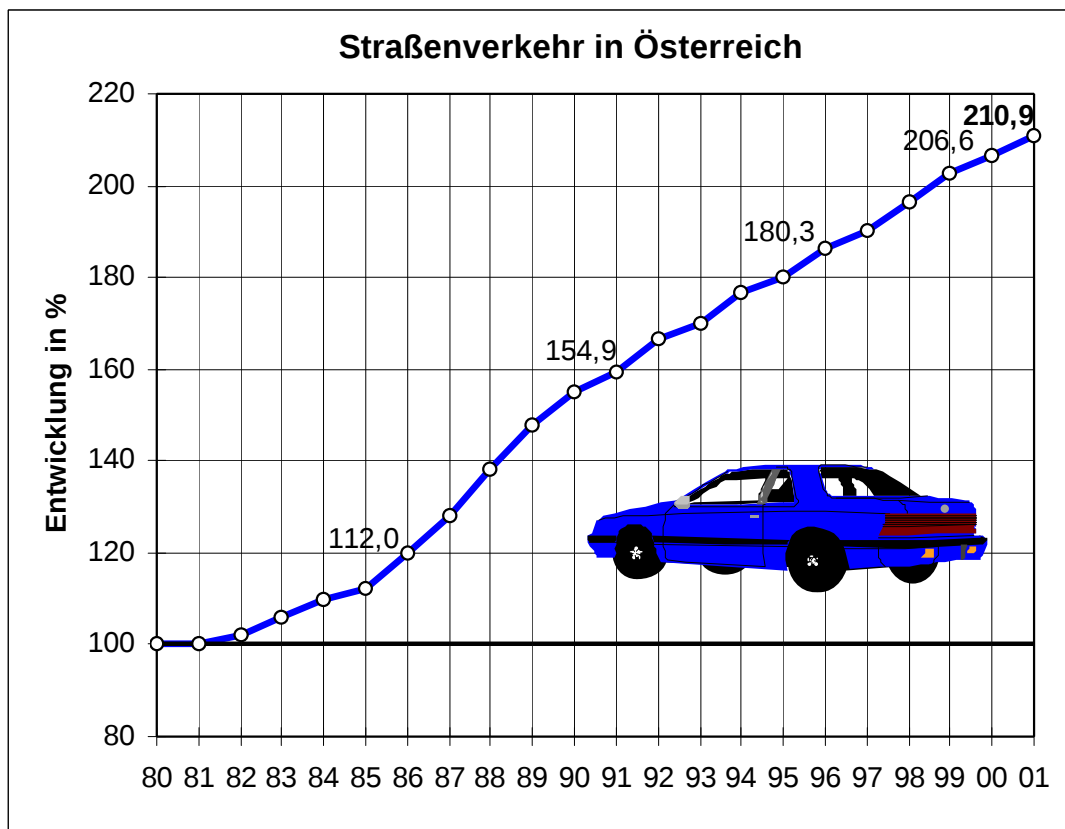


Abbildung 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich

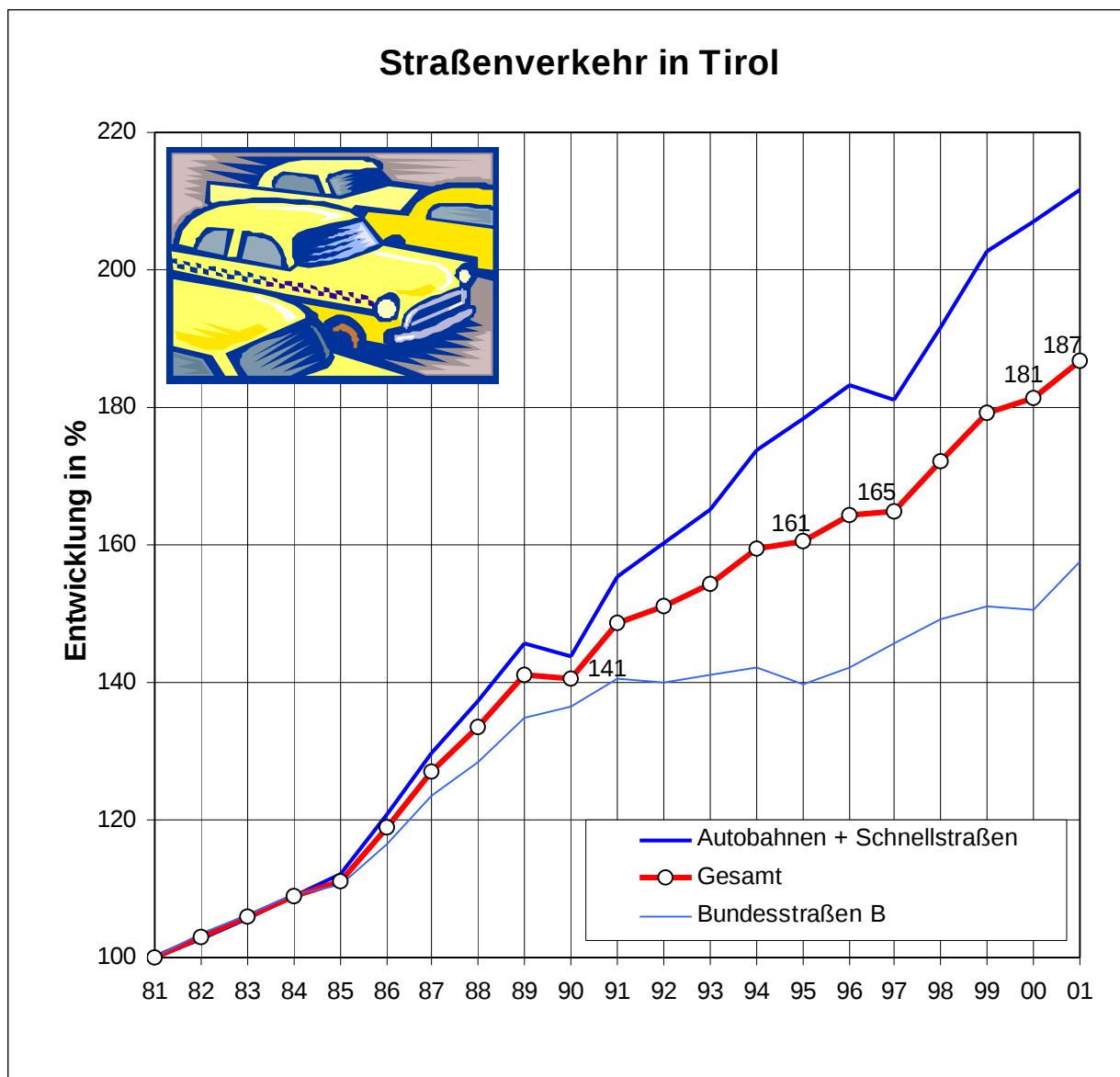
Tirol:**+ 3,0 %**

(Durchschnitt der letzten 10 Jahre: p.a. + 2,3 %)

Auch in Tirol stieg der Verkehr im Jahr 2001 auf den Bundesstraßen B mit + 4,6 % stärker als auf den Autobahnen und Schnellstraßen (+ 2,2 %).

Außergewöhnlich hoch waren in Tirol die Zuwachsraten im Grenztunnel Füssen/Vils (+ 15,8 %). Offensichtlich kommt es hier zu zusätzlichen Verlagerungen aus dem grenznahen Bereich in Deutschland.

Auch in Imst/B 171 war die Verkehrszunahme im Jahr 2001 mit + 12,6 % überdurchschnittlich hoch. Die Auswirkungen der Erhöhung des Vignettenpreises waren in Kirchbichl/B 171 (+ 5,3 %) und in Martinsbühel (+ 5,9 % gegenüber 1999!) weniger spürbar.

**Abbildung 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol**

Auf der Haupttransitroute Kufstein – Brenner nahm der Gesamtverkehr 2001 um ca. + 3 % zu (Bandbreite von + 1,7 % bis + 4,9 %). Der Wert von Kufstein (- 0,3 %) dürfte auf Grund der Ausfallstage nicht repräsentativ für die Entwicklung im Jahr 2001 sein.

Im Oberland (Anlage 6) war ebenfalls eine Steigerung zu beobachten, und zwar um etwa + 2,5 % in Kematen auf der A 12 (hier ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2000 die A 12 wegen der Sperre der B 171 bei Martinsbühel durch zusätzlichen Ausweichverkehr frequentiert wurde) und um etwa + 4,4 % bei Imst (A 12 und B 171).

Am Fernpass und am Reschenpass (Anlage 5) waren nach längerer Stagnation leichte Verkehrszunahmen in den letzten Jahren zu beobachten. Die Werte von 1999 waren durch die Verkehrsbehinderungen nach den außergewöhnlichen Schneefällen im Februar beeinflusst.

In den Bezirken Kufstein und Kitzbühel (Anlage 7) traten die stärksten Verkehrssteigerungen in Kirchbichl/B 171 auf. In Gundhabing/Brixental nahm der Verkehr seit 1996 um + 14 % zu.

Während in Scharnitz und im Achenal der Verkehr in den letzten Jahren kaum Veränderungen aufwies (Anlage 8), stieg er in den Tourismusregionen südlich des Inntals doch deutlich an (1996/2001: Brettfalltunnel + 16 %, Sölden + 26 %, Schönberg + 14 %).

In Osttirol (Anlage 9) nahm der Verkehr in Ost-West-Richtung in den letzten Jahren stärker zu als in Nord-Süd-Richtung (1996/2001: Felbertauern + 9 %, Nikolsdorf + 17 %, Sillian 1997/2001; + 26 %).

1.2 Güterverkehr

1.2.1 Entwicklung in Tirol

Der Lkw-Verkehr (Anlage 3: Solo-Lkw sowie Sattel- und Lastzüge, ohne Lieferwagen) ging 2001 an den Tiroler Zählstellen um – 1,7 % zurück, der Lkw-Schwerverkehr (Anlage 4: nur Sattel- und Lastzüge/SLZ) um – 1,3 %.

Im Jahre 2001 fuhren etwa 1.509.000 Lkw (Solo-Lkw und SLZ) über den **Brenner** (Anlage 10), das sind um rd. -5 % weniger als im Vorjahr (automatische Zählstelle Brennersee). Bei der automatischen Zählstelle Matrei wurde 2001 ein Rückgang von nur etwa – 1,6 % registriert.

Seit 1996 ist bei den Solo-Lkw ein überproportionaler Anstieg im Bereich Matrei/Schönberg festzustellen (automatische Zählstelle Matrei: + 48 %). Dies entspricht auch der Entwicklung der Mautkategorie B (+ 51 %) bei der Hauptmautstelle Schönberg. Am Brennersee hingegen gingen die Solo-Lkw im gleichen Zeitraum um – 20 % zurück.

Die Sattel- und Lastzüge weisen seit 1996 am Brennersee, in Matrei und bei der Hauptmautstelle Schönberg vergleichbare Entwicklungen auf (ca. + 24 % bis + 26 %).

Der gesamte Lkw-Verkehr nahm somit von 1996 bis 2001 in Matrei um 387.000 Lkw (+ 29 %) zu, am Brennersee um 248.000 Lkw (+ 20 %). Das höhere Verkehrswachstum im Bereich von Matrei ist – wie erwähnt – durch die stark steigende Zahl von Solo-Lkw bei Matrei/Schönberg bedingt. Besonders deutlich wird diese Entwicklung während der Nachtstunden: Von 1996 bis 2001 nahm die Zahl der Fahrten der Kategorie B bei der Hauptmautstelle Schönberg um + 113 % zu - das ist mehr als eine Verdoppelung - während die Fahrten der Kategorie C/F stagnierten (+ 4 %).

Offensichtlich hängt diese Entwicklung mit der Tarifgestaltung (besonders mit der erhöhten Nachtmaut für die Kategorie C/F) zusammen. Inwieweit auch andere Aspekte eine Rolle spielen, kann nicht beurteilt werden. Die außergewöhnliche Zunahme von Solo-Lkw im Bereich Matrei/Schönberg gegenüber dem Brennersee kann derzeit nur durch Umladungen erklärt werden.

Rückläufig war der Lkw-Schwerverkehr in den Monaten Februar bis September 2001. Seit Oktober nimmt der Lkw-Verkehr wieder zu (4. Quartal 01: + 6,1 %, Jänner bis April 02: + 6,2 %). Für den Rückgang dürften folgende Gründe maßgebend gewesen sein:

- Möglichkeit der Verknappung der Ökopunkte nach dem EuGH-Urteil im Februar 01,
- Rigorose Lkw-Kontrollen einschließlich Gewichtskontrollen.

Konjunkturelle Hintergründe dürften nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben, da der Schienengütertransport 2001 eine außergewöhnliche Steigerung am Brenner verzeichnete. Bezüglich der Entwicklung des Güterverkehrs am Brenner wird auch auf Kapitel 2.1 verwiesen.

Auch in **Kufstein** ging der Lkw-Verkehr im Jahr 2001 zurück (Lkw: - 4,4 %, SLZ: - 1,4 %). Etwa 2,134.000 Lkw passierten die Grenze auf der A 12.

Am **Fernpass** nahm der Lkw-Verkehr um ca. + 3,3 % auf 284.000 Lkw/Jahr zu.

Am **Reschenpass** wurde eine Steigerung um etwa + 4,2 % (auf 107.700 Lkw) in Nauders registriert.

In **Osttirol** ist seit 1996 in Sillian-Arnabach ein stetiger Anstieg des Lkw-Verkehrs festzustellen (+ 43 % in 5 Jahren, 2001: 108.400 Lkw), ebenso am Felbertauern (57.300 Lkw). In Nikolsdorf waren kaum Veränderungen des Lkw-Verkehrs zu beobachten.

Auf der **Loferer Straße** nimmt der Lkw-Verkehr seit 1998 wieder zu (i.M. um etwa + 3 % p.a.).

An den **Wochenenden** (Samstag 15:00 – Sonntag 22:00 Uhr) ging im Jahr 2001 der Lkw-Schwerverkehr leicht zurück. Nach den hohen Verkehrsbelastungen im Jahr 1999 in Folge der Sperre des Tauerntunnels war die leichte Verkehrsabnahme des Lkw-Verkehrs im Jahr 2001 auch an den Wochenenden zu beobachten.

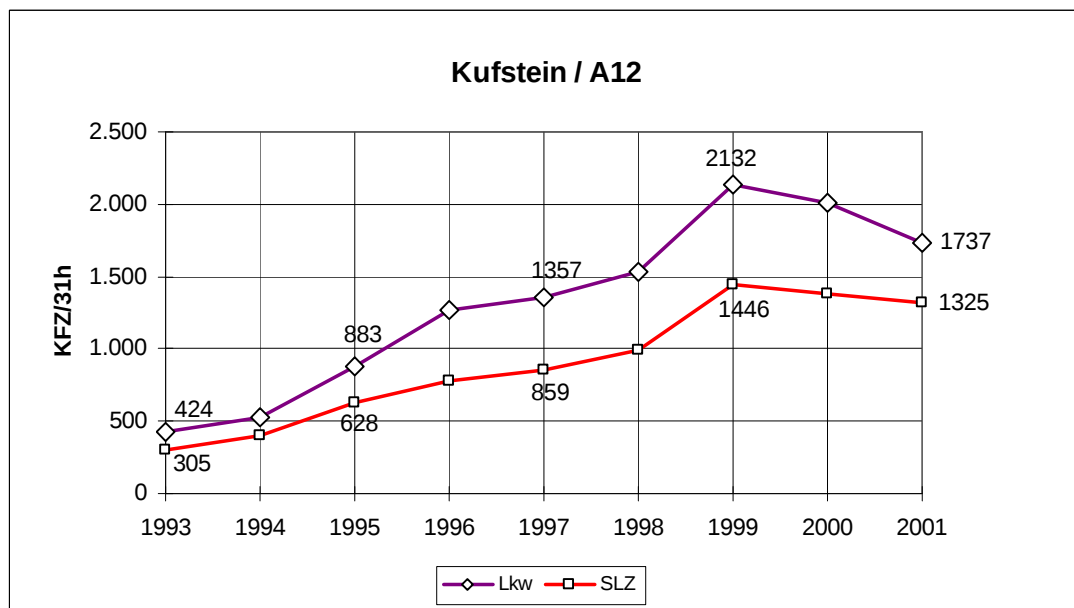
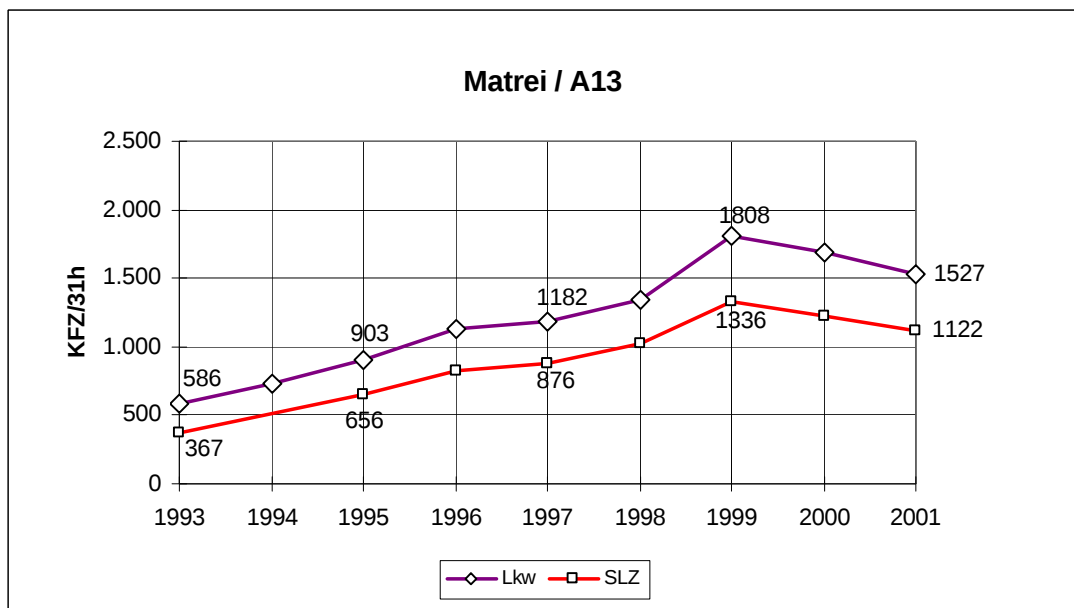


Abbildung 1-3: Lkw-Wochenendverkehr 1993 - 2001

1.2.2 Ökopunkteregelung

Ökopunkte-Fahrten

Im Jahr 2001 wurden insgesamt 1,640.430 Ökopunkte-Fahrten aus EU-Staaten durchgeführt, das sind um –3,3 % weniger als im Vorjahr. Die Fahrtenzahl liegt damit um + 10,0 % über dem vereinbarten Ausgangswert (1,490.900 Fahrten) und somit über dem 108 %-Schwellenwert. Gemäß Protokoll Nr. 9 des EU-Beitrittsvertrages müßten demnach die Ökopunkte für das Jahr 2002 gemäß Artikel 11 (2) lit.c reduziert werden.

Nach 1999 und 2000 wurde damit zum 3. Mal der 108 %-Schwellwert überschritten.

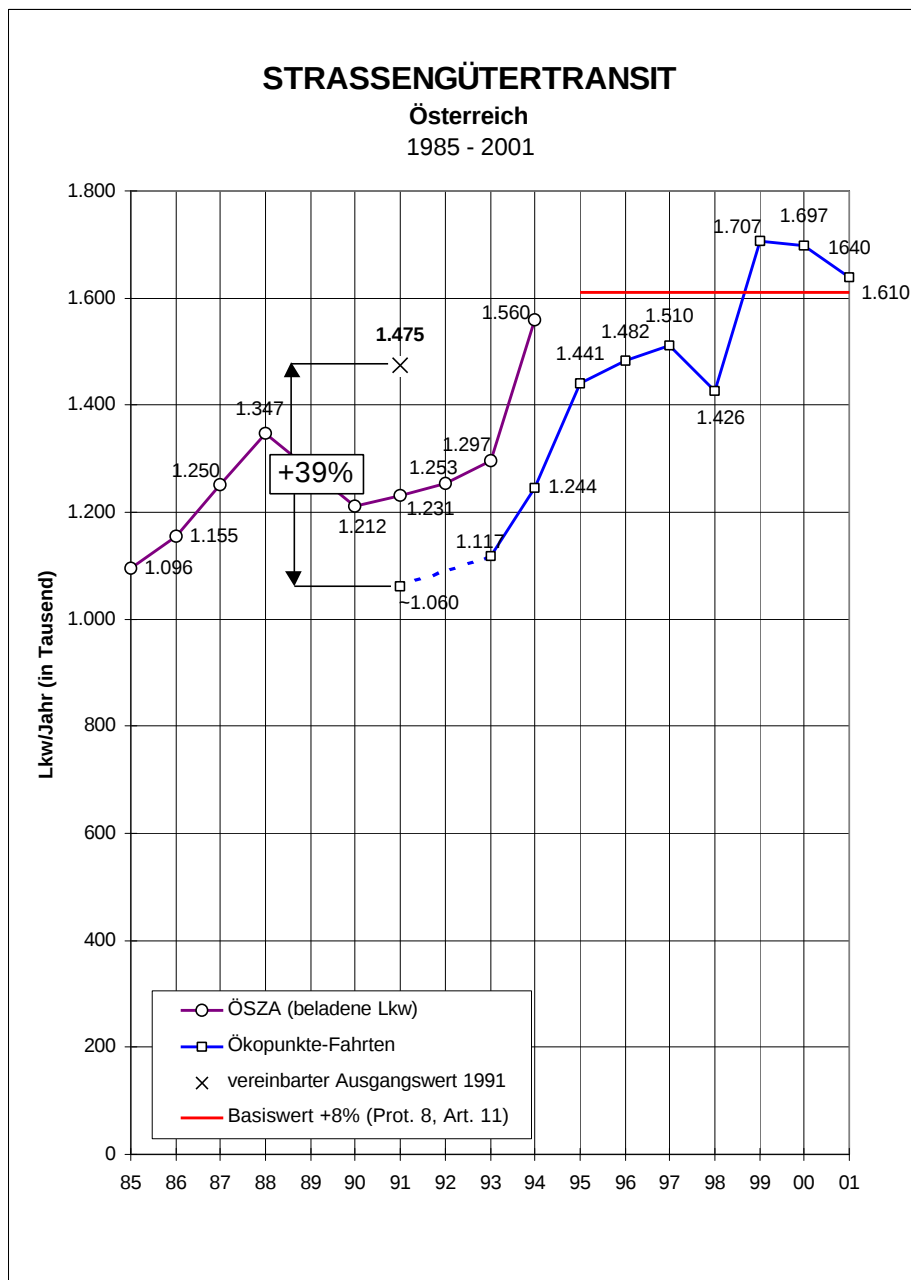


Abbildung 1-4: Straßengütertransport in Österreich 1985 - 2001

Während im 1. Quartal 2001 etwa gleich viele Ökopunkte-Fahrten wie 2000 durchgeführt wurden, war im 2. Quartal mit fast -11% ein außergewöhnlicher Rückgang festzustellen. Im 3. Quartal betrug der Rückgang etwa -4%, im 4. Quartal 2001 nahm die Fahrtenzahl um +2 % gegenüber dem Vorjahr zu.

Die Blacklist-Fahrten wurden 2001 auf weniger als die Hälfte des Wertes von 2000 reduziert (35.746 Lkw-Fahrten, das sind 2,2 % der Ökopunkte-Fahrten).

Ökopunkte-Gesamtverbrauch

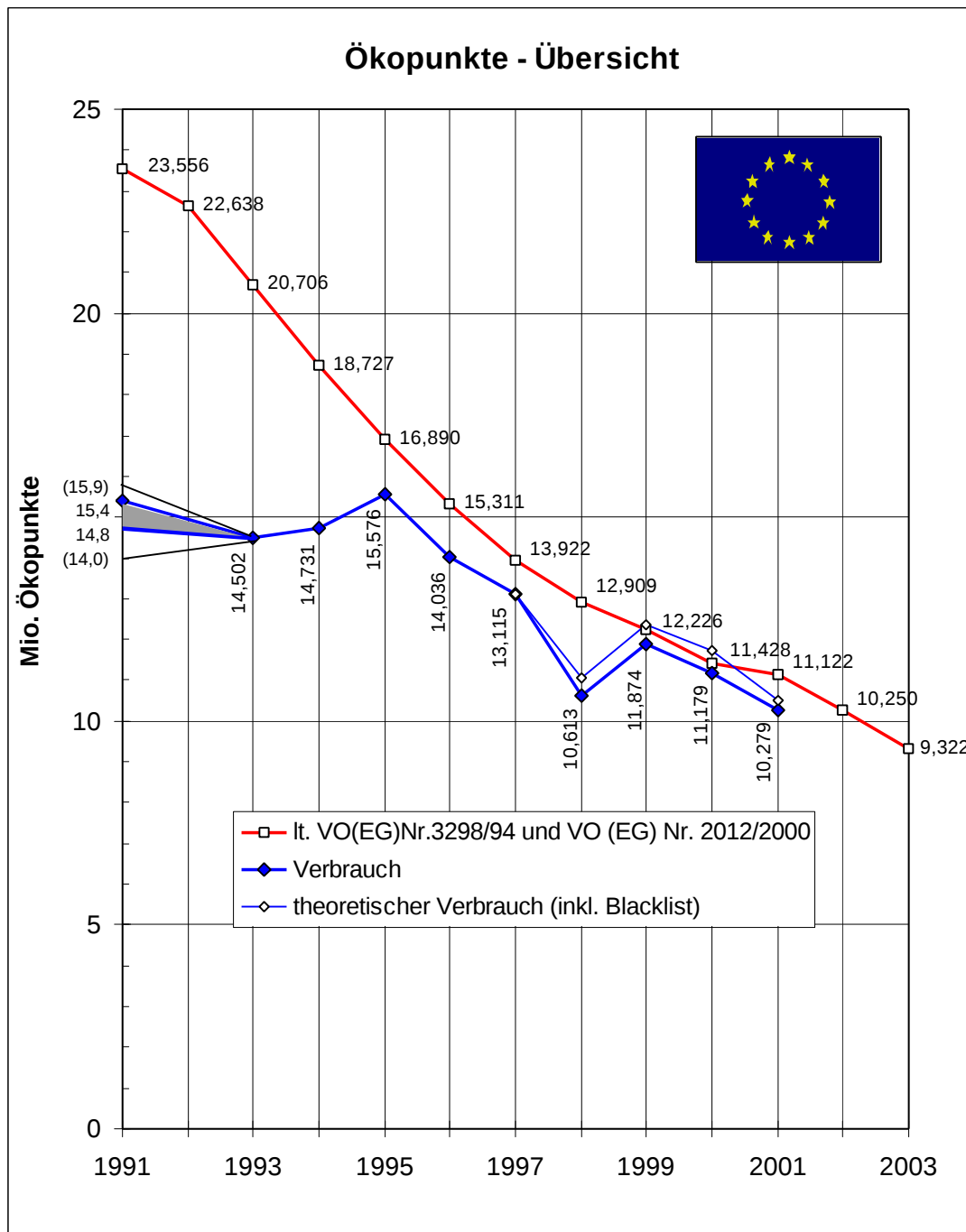


Abbildung 1-5: Ökopunkte-Verbrauch und zur Verfügung stehende Punkte

Für das Jahr 2001 standen 11,121.897 Ökopunkte zur Verfügung. Verbraucht wurden 10,278.651 Ökopunkte (92,4 %), d.h. es blieben 2001 rd. 843.000 Ökopunkte übrig. Bei Berücksichtigung des Ökopunktebedarfs für die Blacklist-Fahrten wären immer noch etwa 597.000 Ökopunkte übriggeblieben (entspricht ca. 93.000 Lkw-Fahrten).

Ökopunktebedarf pro Fahrt

Im Jahr 2001 wurden im Mittel 6,41 Ökopunkte pro Fahrt verbraucht, das sind um -7,1 % weniger als im Vorjahr.

23,6 % der Fahrten wurden mit Lkw mit einem COP-Wert ≤ 5 durchgeführt, 2,2 % mit einem COP-Wert ≤ 4 .

Etwa 70 % der Ökopunkte-Fahrten durch Österreich wurden 2001 in Tirol durchgeführt.

Verordnungsvorschlag der EK vom 20.12.2001

Nach Überschreitung des 108 %-Schwellenwertes im Jahr 1999 wurde die gemäß Artikel 11 (2) lit.c erforderliche Ökopunkte-Reduktion auf die Jahre 2000 bis 2003 aufgeteilt. Nach dem Erkenntnis des EuGH vom 23.02.01 hätte die Reduktion der Ökopunkte für das unmittelbar folgende Jahr erfolgen müssen. Nach abermaliger Überschreitung des 108 %-Schwellenwertes im Jahr 2000 wurde vorerst seitens der EK ein Teil der zu vergebenden Ökopunkte zurückgehalten. Anfang August 2001 wurden jedoch die Ökopunkte für 2001 ohne zusätzliche Reduktion von der EK ausgegeben, nachdem die österreichischen Statistiken angezweifelt wurden. Umstritten ist die Beurteilung der Ökopunktepflcht einer Transitfahrt. Aus österreichischer Sicht ist hierfür einzig und allein die Deklaration durch den Fahrer ausschlaggebend. Eine nachträgliche Korrektur der Statistiken auf Basis der Ein- bzw. Ausfahrtsgrenzübergänge kann deswegen nicht erfolgen, da diese keine ausreichenden Hinweise für die Durchführung einer Transit- oder bilateralen Fahrt darstellen. Gegen den Beschluss der EK wurde im September 2001 eine weitere Nichtigkeitsklage Österreichs beim EuGH eingereicht.

Am 20.12.01 wurde von der EK ein Verordnungsvorschlag betreffend die Verlängerung des Ökopunktesystems über das Jahr 2003 hinaus vorgelegt, und zwar als Übergangsregelung für 2004 (mit eventueller Verlängerung um 1 Jahr). Die 108 %-Klausel ist in diesem Verordnungsvorschlag nicht mehr enthalten.

Eine Verlängerung der Ökopunkteregelung ohne 108 %-Klausel ist relativ wirkungslos, wie auch die Europäische Umweltagentur (EEA) in ihrer Studie feststellte.

Bei einer Reduktion des COP-Wertes von 2001 bis 2005 um ca. – 25 % (COP-Wert: 4,5) wäre eine Zunahme der Fahrtenzahl auf etwa 2,0 Mio. Fahrten/Jahr möglich; bei Reduktion um ca. - 35 % wären etwa 2,3 Mio. Fahrten möglich.

EEA-Studie

In der Studie der Europäischen Umweltagentur (EEA) „Road freight transport and the environment in mountainous areas“ vom November 2001 wurden die Auswirkungen des Ökopunktesystems geprüft. Gemäß Protokoll 9, Artikel 11 (4) des EU-Beitrittsvertrages war von der EK in Zusammenarbeit mit der EEA eine wissenschaftliche Studie durchzuführen, um festzustellen „inwieweit das Ziel der Reduktion der NO_x-Gesamtemissionen der Transit-Lkw durch Österreich um -60 % dauerhaft und umweltgerecht erreicht wurde“. Die EEA-Studie kommt zu folgendem Ergebnis:

- Die fahrzeugspezifischen Verbesserungen infolge des Ökopunktesystems wurden durch das Verkehrswachstum kompensiert.
- Die 108 %-Klausel dient als Schutzklausel dafür, daß das Ökopunktesystem nicht durch den motortechnischen Fortschritt unwirksam wird. Das Ökopunktesystem stellt (stellvertretend für alle Fahrzeug-Emissionen) nur auf die NO_x-Emissionen ab. Bei außergewöhnlichen Verbesserungen im NO_x-Bereich könnten die dann möglichen außergewöhnlichen Verkehrssteigerungen zu entsprechend ungünstigen Entwicklungen in anderen Umweltbereichen (wie CO₂ und Lärm) führen.
- Technologische Maßnahmen allein werden nicht ausreichen, um die Umweltauswirkungen des Verkehrs unter die Grenzwerte bzw. die Belastbarkeitswerte in Gebirgstälern zu führen.
- Neben logistischen Maßnahmen, Infrastrukturausbauten, Förderung des Schienen- und Kombinierten Verkehrs, ökonomischen Instrumenten (wie road pricing) werden noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich sein, um das Verkehrswachstum einzudämmen bzw. speziell in sensiblen Zonen den Lkw-Schwerverkehr zu limitieren.

1.2.3 Mautvergleich

Für die Routenwahl im Fernverkehr spielen die Rahmenbedingungen auf den Korridoren, wie z.B. Mautgebühren eine maßgebliche Rolle. Erschwernisse auf einem der Korridore haben unmittelbare Auswirkungen auf die Routenwahl und somit auf die Verkehrsbelastungen der anderen Verkehrsverbindungen.

Ein Vergleich der Lkw-Gesamtmauten auf etwa gleichlangen Strecken der wichtigsten Alpenübergänge Frejus, St. Gotthard, Brenner und Tauern zeigt, dass im Ausland derzeit deutlich höhere Mautgebühren zu entrichten sind.

Die Tarife weisen auch für die nächsten Jahre ein gravierendes West-Ost-Gefälle auf:

- Frejus: 217 €
- St. Gotthard: 140 € (künftig 217 €)
- Brenner: 105 € (künftig 121 €)
- Tauern: 33 € (künftig 71 €)

Am Frejus wird die Gesamtgebühr durch die Hochmaut im Grenztunnel bestimmt, die zwei Drittel der gesamten Mautgebühr des Korridors ausmacht. Auf die restliche Strecke, die Immerhin einen Anteil von 93 % aufweist, entfällt lediglich ein Drittel der Gesamtmaut.

In der Schweiz ergibt ein gleichmäßiger, relativ hoher Mauttarif letztlich eine vergleichbare Gesamtmaut wie am Frejus-Korridor. Die im Landverkehrsabkommen EU/CH vereinbarten Mauttarife werden die Diskrepanz bis zum Jahre 2008 zu ungunsten des Brenners noch weiter verschärfen. Die Differenz zwischen Brenner und St. Gotthard wird von derzeit 35,-- € auf fast 100,-- € im Jahr 2008 ansteigen, trotz Einführung des Lkw-Roadpricing in Österreich. Mit der Einführung der LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) wird in der Schweiz flächendeckend Lkw-Maut eingehoben, das heißt für jeden in der Schweiz zurückgelegten Lkw-km. Ausweichverkehre bzw. Verlagerungen auf nichtbemaute, untergeordnete Straßen werden dadurch vermieden.

Der streckenbezogene Tarif auf der A 13 Brenner Autobahn liegt mit 2,22 €/km wesentlich unter jenem, der für die Benützung des Frejus-Tunnels eingehoben wird (5,80 €/km).

Bemerkenswert ist, dass der streckenbezogene Mauttarif auf den italienischen Autobahnen im Zulauf zu den österreichischen Grenzübergängen mit 0,12 €/km sehr niedrig ist. Auf der italienischen Zulaufstrecke zum Frejus werden 0,23 €/km verlangt. In Österreich wurden 0,25 €/km im Rahmen des Roadpricing für einen 40 t-Lkw angenommen (Tarif wurde noch nicht verordnet).

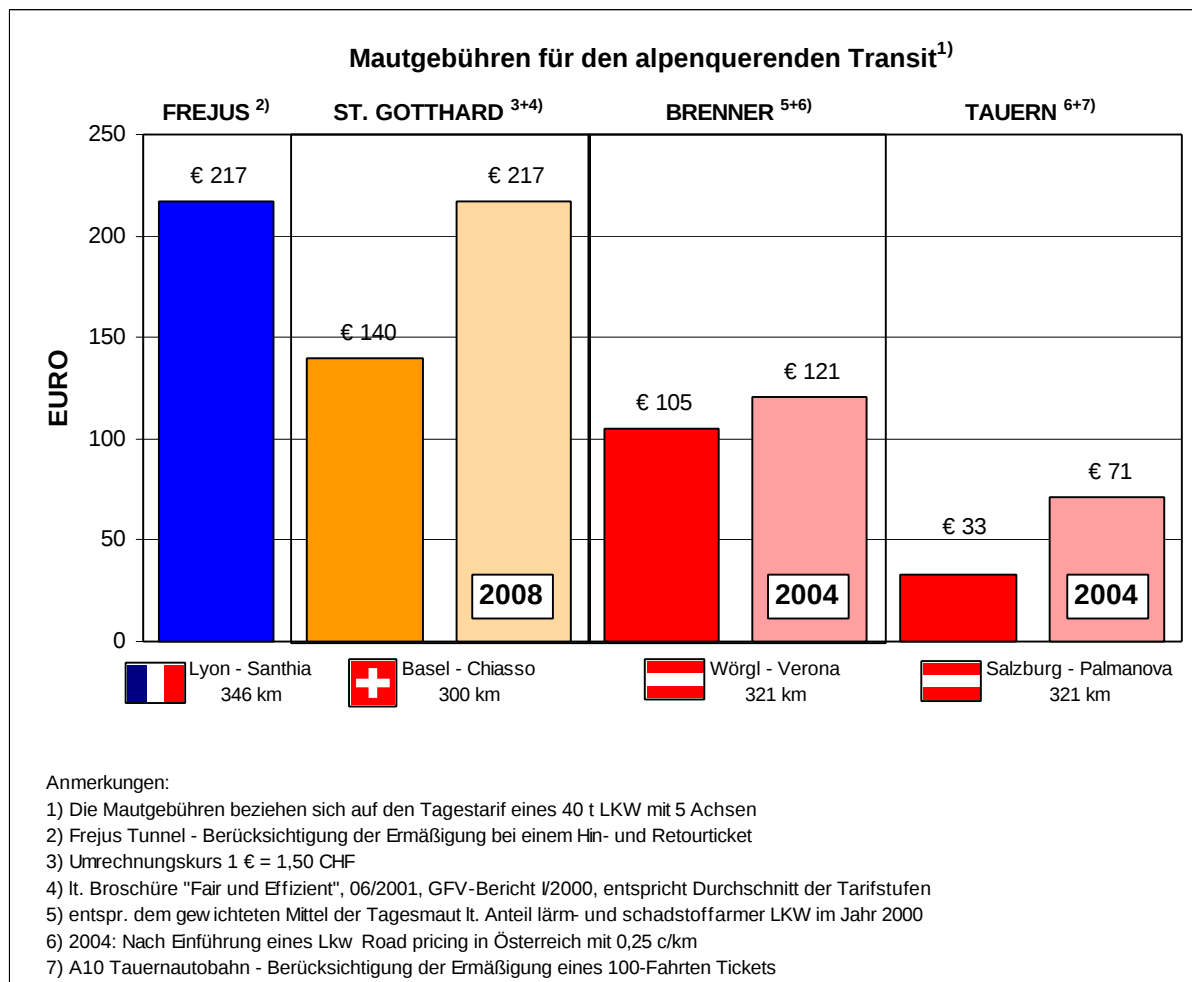


Abbildung 1-6: Mautvergleich auf den Haupttransitrouten

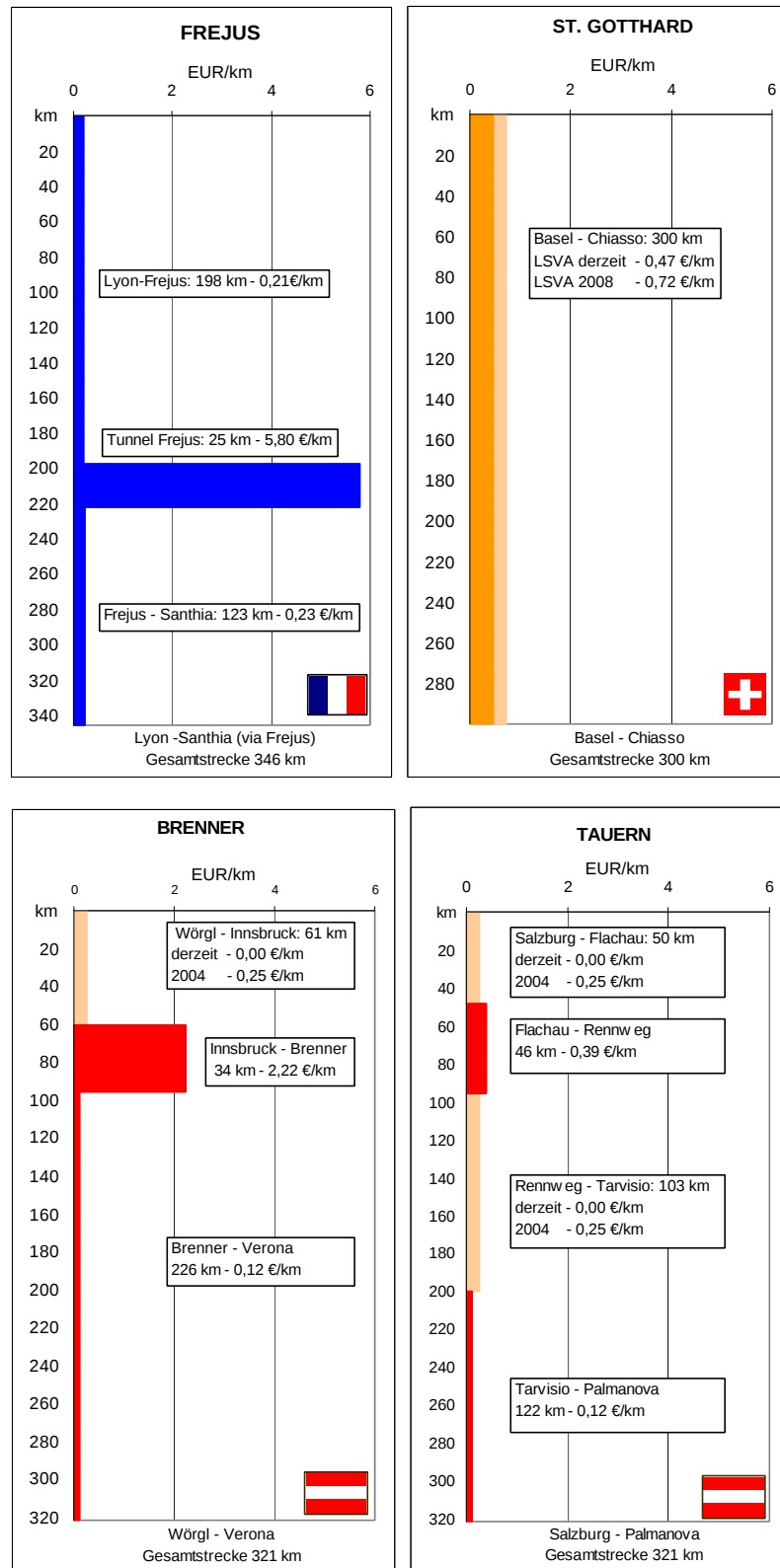


Abbildung 1-7: Streckenbezogener Mauttarif auf den Haupttransitrouten

1.2.4 Lkw-Kontrollstelle Kundl

Seit Juli 2000 ist an der A12 Inntalautobahn die Kontrollstelle Kundl in Betrieb. Diese modernste Lkw-Kontrollstelle Europas ermöglicht durchgehende Kontrollen an Lkw, Pkw und Bussen.

Kenndaten

Gesamtinvestitionen:	ca. 25 Mio. ATS (Errichtung in zwei Baustufen)
Finanzierung:	50% Land Tirol, 50% ASFINAG
Platzgröße:	9600 m ²
Flugdach:	16 x 100 m überdachte Fläche
Verkehrsausleitung:	Verkehrsbeeinflussungsanlage in Lichtfaseroptik mit 5 Portalen, 2 Prismenklapptafeln zur Steuerung von drei Ausleitungsvarianten: Lkw über 3,5 t Pkw und Busse Gesamtausleitung
Brückenwaage:	2-feldrige Brückenwaage mit 60 t max. Gesamtlast, zugelassen für statische Gesamtgewicht und dynamische Achslastverwiegung
Dauer der Kontrollen:	Durch die Gendarmerie mit Unterstützung des Landesdienstes und der Zollwache bis zu 16 h am Tag
Überprüfung von	Gewicht Fahrzeiten Technischen Zustand der Fahrzeuge Gefahrguttransporte Tiertransporte Autobahnvignette
Kontrollablauf	Ausgeleitete Lkw werden über eine automatische Vorselektion (Prüfung von Gewicht und Ökopunktestatus) geführt. Ordnungsgemäße Fahrzeuge können ohne Anhaltung weiterfahren. Verdächtige Lkw werden in den Kontrollbereich geführt. Unter dem Flugdach werden die eigentlichen Kontrollen an den Fahrzeugen durchgeführt.

Kontrollstatistik Juli 2000 – Dezember 2001

Die Kontrollstelle war in der Zeit vom Juli 2000 bis Juni 2001 und ab Mitte Oktober 2001 in Betrieb. In den Monaten Juli - Mitte Oktober 2001 wurden die Lkw-Kontrollen auf Grund der Sperre der Kontrollstelle wegen der Umbauarbeiten der 2. Baustufe in Kiefersfelden durchgeführt.

Im Jahr 2001 wurden bei Lkw-Kontrollen Strafgebühren in einer Gesamthöhe von über 20 Mio. ATS eingenommen. Der Großteil dieser Mittel fließt in die Sozialfonds des Verwaltungsbezirkes Kufstein.

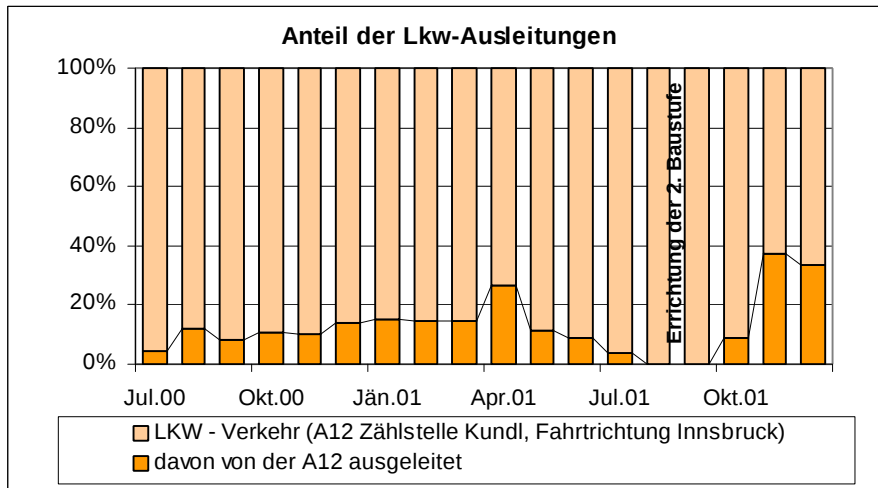


Abbildung 1-8: Anteil der ausgeleiteten Lkw am gesamten Lkw-Aufkommen

Nach Inbetriebnahme der 2. Baustufe konnte die Kontrollintensität durch Einführung einer Vorselektion deutlich erhöht werden (bis auf 37%). Durch diese Maßnahmen wurden einerseits die Wartezeiten für ordnungsgemäße Fahrzeuge stark verringert und andererseits konnte die Effizienz der Anlage gesteigert werden.

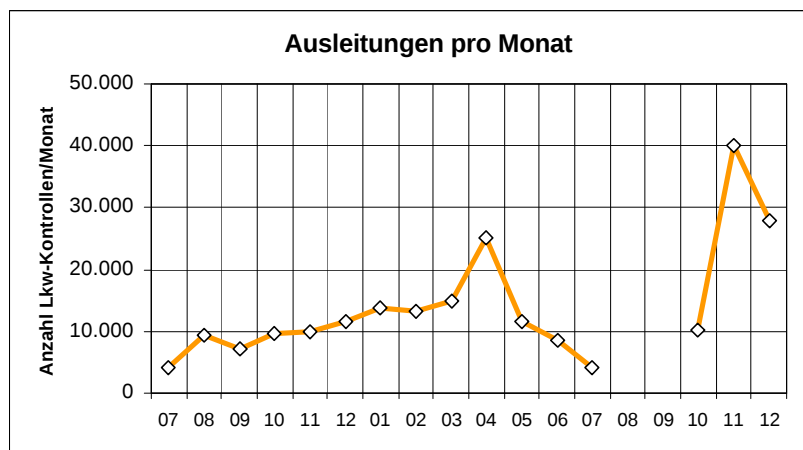


Abbildung 1-9: Anzahl der Kontrollen von Lkw (Ausleitungen), 07.2000 - 12.2001

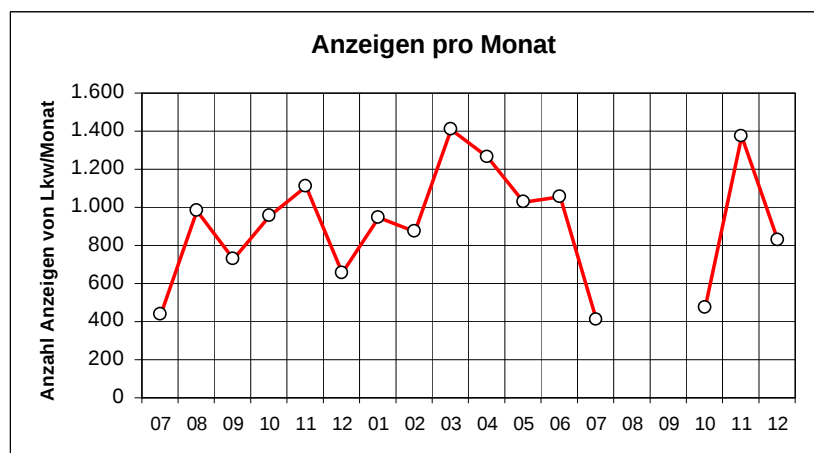


Abbildung 1-10: Anzeigen pro Monat, 07.2000 - 12.2001

1.3 Schadstoffentwicklung

Im Bericht des Umweltbundesamtes „Luftschadstoff-Trends in **Österreich** 1980-2000“ (April 2002) werden die Reduktionen der gesamten NO_x-Emissionen um –20 % zwischen 1980 und 2000 vor allem den Sektoren Industrie und Kraftwerke, zum Teil auch den Kleinverbrauchern und der Landwirtschaft zugerechnet. Den Verbesserungen beim Pkw-Verkehr (trotz steigender Verkehrsleistungen gingen die NO_x-Emissionen des Pkw-Verkehrs von 1987 bis 2000 in Zusammenhang mit der Einführung der Katalysatorpflicht um fast –60 % zurück) steht beim Lkw-Schwerverkehr eine erhebliche Zunahme der NO_x-Emissionen in den letzten 10 Jahren gegenüber. Im Jahr 2000 wurden in Österreich vom Lkw-Schwerverkehr um ca. 75 % mehr NO_x emittiert als vom Pkw-Verkehr. Die – laut UBA aus humanmedizinischer Sicht als besonders problematisch einzustufenden – NO_x-Emissionen aus dem Verkehr (gilt auch für Partikel-Emissionen) erhöhten sich daher sogar leicht seit 1980. Hauptverursacher der Nox-Emissionen in Österreich ist nun der Lkw-Verkehr (früher: Pkw-Verkehr).

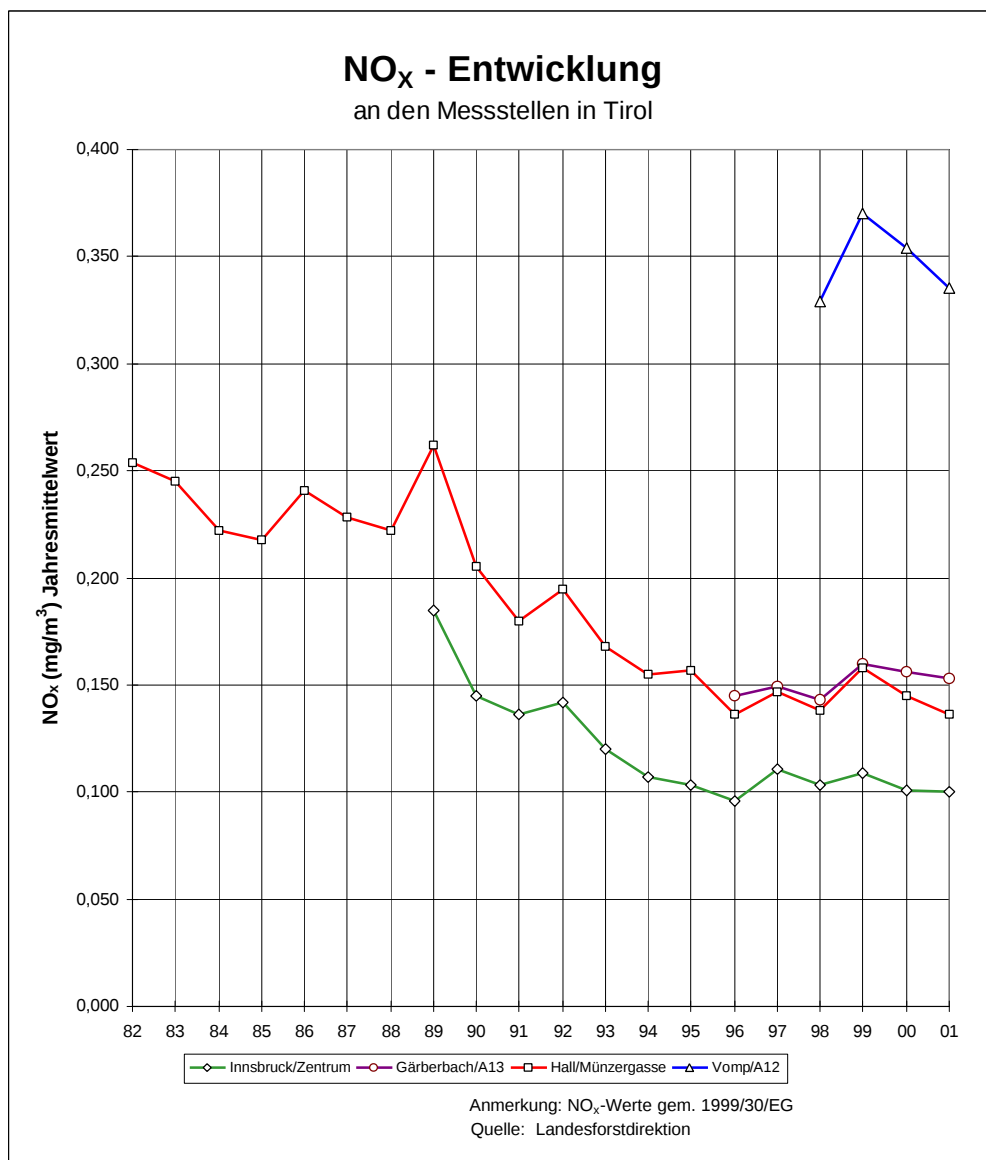


Abbildung 1-11: NO_x – Immissionen 1982 - 2001

Die Jahresmittelwerte der NO₂- sowie NO_x-Immissionen gingen in **Tirol** im Jahr 2001 leicht zurück bzw. stagnierten. Der Jahresmittelgrenzwert von NO₂ zum Schutz der menschlichen Gesundheit ist in der EU-Richtlinie 1999/EG/30 mit 0,040 mg/m³ festgelegt. Die Toleranzmenge von +50 % Überschreitung im Jahr 2000 ist bis 2010 auf 0 % abzusenken. In Umsetzung der EU-Richtlinie sieht das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft, BGBl. Nr. 62/2001) eine raschere Reduktion der Toleranzmenge vor: Im Jahr 2001 gilt demnach ein Grenzwert von 0,060 mg/m³, 2005 von 0,040 mg/m³.

NO₂-Messwerte (JMW 2001):

Vomp	0,054 mg/m ³
Hall/Münzergasse	0,040
Innsbruck/Zentrum	0,040
Gärberbach	0,041

2001 wurde in Tirol unter Berücksichtigung der Toleranzen weder der NO₂-Grenzwert der EU noch der von Österreich überschritten.

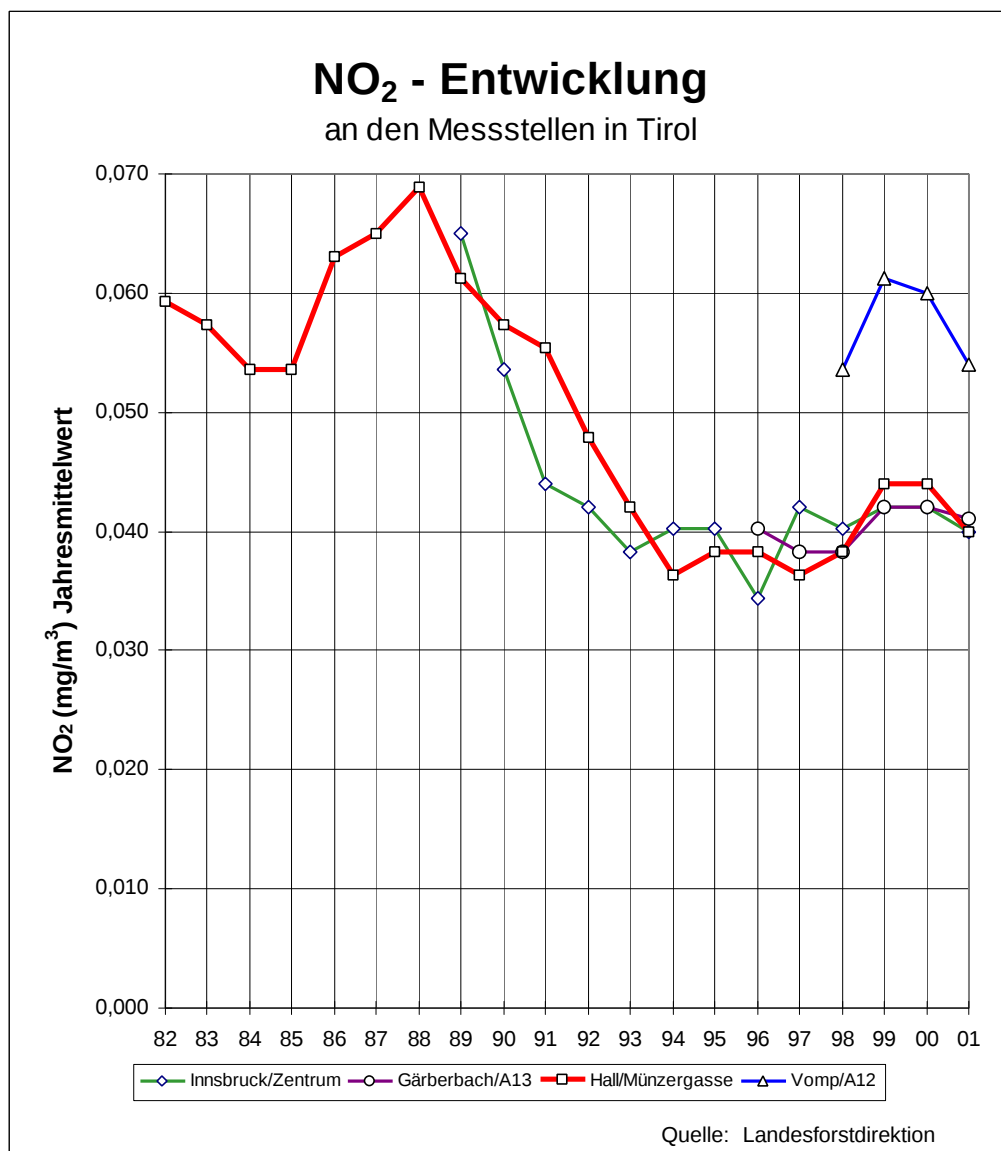


Abbildung 1-12: NO₂ – Immissionen 1982 - 2001

Im Rahmen wissenschaftlicher Untersuchungen (**Ökoscience-Studien**) wurden im Unterinntal die Zusammenhänge zwischen Emissionen durch die Autobahn, den klimatischen Bedingungen und der Immissionsbelastung analysiert. Dazu wurden Daten von 7 Immissionsstationen ausgewertet und das Temperaturprofil im Raum Schwaz berücksichtigt.

Es zeigte sich, daß zwischen Immissionen und Emissionen kein linearer Zusammenhang besteht. Zur Mittagszeit sind die Immissionswerte mit jenen in der Nacht vergleichbar oder sogar noch tiefer, obwohl die Emissionen nachts nur etwa ein Sechstel des Tageswertes betragen. Im Winter sind die Immissionen höher als im Sommer, obwohl der Gesamtverkehr geringer ist als im Sommer. Die Emissionen bilden lediglich einen von vielen Parametern zur Steuerung der Schadstoffkonzentration an einem bestimmten Ort. Weiters spielen die relative Lage zur Autobahn, die topographischen Verhältnisse sowie die meteorologischen Ausbreitungsbedingungen eine Rolle.

Direkt neben der Autobahn ist die Belastung konstant sehr hoch. Gebiete in größerer Entfernung zur Autobahn profitieren von guten Durchmischungsbedingungen (z.B. tagsüber). Bei austauschschwachen Wetterlagen steigt jedoch die Belastung dieser Gebiete stark an. Es werden nachts und im Winter in 200 bis 300 m Entfernung zur Autobahn Werte erreicht, die zum Teil deutlich höher sind als tagsüber im Sommer direkt neben der Autobahn.

In Emissionsszenarien wurde die zukünftige NO_x-Immission für die Jahre 2005 und 2010 ermittelt. Es wurden die Ausbreitungsbedingungen des Jahres 2000 zu Grunde gelegt, weiters eine Verkehrszunahme entsprechend der Entwicklung 1993-2000 (also seit Einführung der Ökopunkteregelung) sowie die Umsetzung schärferer Emissionsvorschriften (gemäß Wissensstand 2001: Die Annahme der Entwicklung der Emissionsfaktoren der Fahrzeuge dürfte als optimistisch einzuschätzen sein).

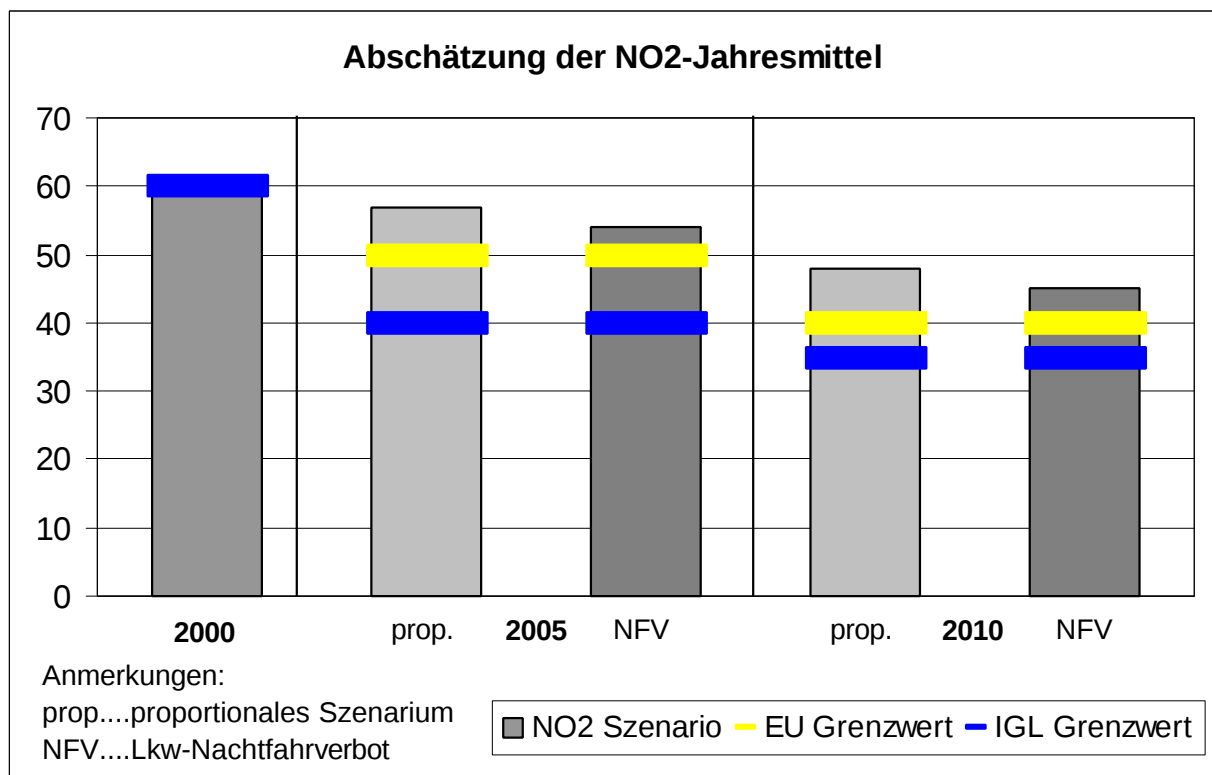


Abbildung 1-13: NO₂ – Entwicklung bis 2010

Bis 2005 ist demnach eine geringfügige Abnahme der Gesamtemissionen zu erwarten. Verschiedene Szenarien für die Verteilung der zukünftigen Emissionen zeigen erhebliche Unterschiede bezüglich der Immissionsbelastung von NO₂.

- Proportionales Szenarium (prop): Prozentuale Verteilung der Verkehrszunahme auf alle Stunden des Jahres (also gleiches Verkehrsverhalten wie im Jahr 2000 beim Personen- und Güterverkehr).
- Szenarium Nachtfahrverbot (NFV): Prozentuale Verteilung der Verkehrszunahme beim Personenverkehr (wie beim proportionalen Szenarium), beim Güterschwerverkehr wird unter der Annahme eines Nachtfahrverbotes ein Großteil des Lkw-Verkehrs von den Nachtstunden auf die Abend- und Morgenstunden verschoben.

Bei den beiden dargestellten Szenarien werden die NO₂-Grenzwerte einschließlich Toleranz (EU, Österreich) sowohl 2005 als auch 2010 überschritten. Szenarien mit anderen Aufteilungen des Verkehrs auf die 24 Stunden eines Tages zeigen noch ungünstigere Entwicklungen: Der Ansatz, dass allein der *zusätzliche* Lkw-Verkehr nicht prozentual sondern als konstante Anzahl zu den stündlichen Frequenzen hinzugefügt wird, ergibt bis 2005 sogar eine leichte Zunahme der Immissionsbelastung. Dieser Ansatz berücksichtigt, dass der Schwerverkehr künftig stärker auf verkehrsarme Zeiten auszuweichen beginnt.

Um die festgelegten Luftqualitätsziele einzuhalten, wird gemäß dem IG-Luft ein Maßnahmenkatalog ausgearbeitet, bei dem die angesprochenen Effekte berücksichtigt werden.

1.4 Unfallstatistik

Die allgemeine Unfallstatistik zeigt folgende Entwicklung in Österreich und Tirol (Ergebnis der Auswertung der Unfälle mit Personenschäden durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit, Tirol):

	Österreich			Tirol		
	Unfälle	Verletzte	Getötete	Unfälle	Verletzte	Getötete
1991	46013	60355	1551	4031	5331	111
1992	44730	57473	1403	3841	4947	93
1993	41791	53987	1283	3410	4531	75
1994	42015	53818	1338	3547	4537	122
1995	38956	50764	1210	3209	4225	110
1996	38253	49673	1027	3217	4129	98
1997	39694	51590	1105	3632	4762	92
1998	39225	51077	963	3861	5100	71
1999	42348	54967	1079	4444	5824	83
2000	42126	54929	976	4360	5734	104
2001	43073	56265	958	4572	6021	115

Abbildung 1-14: Unfallstatistik Österreich und Tirol, 1991 - 2001

Vergleicht man die Unfallstatistik von Österreich und Tirol, so verläuft die Entwicklung der Unfälle mit Personenschäden ähnlich. Nach einem Absinken der Unfälle bis Mitte der 90er Jahre ist die Zahl der Unfälle in den letzten Jahren wieder steigend.

Anders entwickelt sich die Zahl der Getöteten: Während in Österreich ein konstanter Abwärtstrend an getöteten Unfallbeteiligten zu verzeichnen ist, stieg in Tirol die Zahl der tödlich verletzten Personen in den letzten Jahren stark an und erreichte im Jahr 2001 wieder beinahe den Wert von 1994.

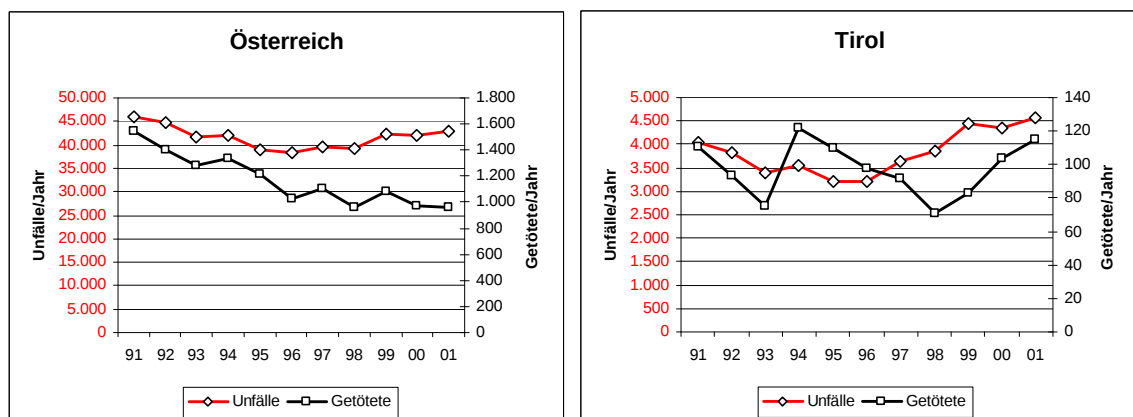


Abbildung 1-15: Vergleich Österreich/Tirol - Entwicklung der Unfälle und der Getöteten

1.5 Schweiz

Im Landverkehrsabkommen EU/Schweiz wurde im Wesentlichen die Öffnung des Schweizer Straßennetzes für schwere Lkw sowie die Einführung der LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) vereinbart. Das zulässige Gesamtgewicht wurde zum 01.01.2001 auf 34 t angehoben (ab 01.01.2005 auf 40 t).

Um das Hauptziel der Schweizer Verkehrspolitik - die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterverkehr von der Straße auf die Schiene - zu erreichen, wird neben der Einführung der LSVA die Bahninfrastruktur ausgebaut und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gesteigert. Weiters beschloss das Parlament zur Unterstützung der Verlagerungspolitik das „Verkehrsverlagerungsgesetz“ mit Wirksamkeit ab 01.01.2001. Als flankierende Maßnahmen sollen die Verkehrsvorschriften für Lkw konsequent durchgesetzt werden (verstärkte Schwerverkehrskontrollen, Lenkung des Schwerverkehrs zur Sicherung eines flüssigen Verkehrs) sowie die Rahmenbedingungen für den Schienengütertransport verbessert werden (Trassenpreisverbilligung, Förderung des Ausbaus von Terminals für den Kombinierten Verkehr u.a.). Ziel des Verkehrsverlagerungsgesetzes ist

- den Trend des Wachstums beim Straßengüterverkehr zu brechen und den alpenquerenden Lkw-Verkehr vorerst auf ca. 1,4 Mio. Lkw/Jahr zu stabilisieren,
- den alpenquerenden Lkw-Verkehr durch die Schweiz sukzessive auf 650.000 Lkw/Jahr bis 2009 durch Verlagerung auf die Schiene zu reduzieren.

2001 nahm der alpenquerende Lkw-Verkehr in der Schweiz um -2,4 % ab. In den ersten drei Quartalen, d.h. ohne Auswirkungen infolge Sperre des Gotthard-Tunnels, stieg der Lkw-Verkehr um +3 %.

In Zusammenhang mit der Einhebung der LSVA und der Anhebung der Gewichtslimite geht der Trend zu schwereren Lkw. Das 40 t-Kontingent (300.000 Lkw in den Jahren 2001 und 2002) wurde trotzdem nur etwa zur Hälfte ausgenützt.

Der alpenquerende Schienengüterverkehr nahm 2001 in der Schweiz um ca. +3,5 % zu.

Infolge des Unglücks im Gotthard-Straßentunnel am 24.10.01 wurden am San Bernardino wie auch am Gotthard (nach Wiedereröffnung am 21.12.01) Dosierungsmaßnahmen eingeführt, wie Mindestabstände für Lkw und alternierende Verkehrsführung für Lkw mit dadurch bedingter Kapazitätsbeschränkung. Der Lkw-Verkehr am Gotthard nahm im Jahr 2002 (Jänner bis April) aufgrund der Dosierung um rd. -30 % ab.

Die Dosierstellen am Gotthard liegen bei Amsteg und Quinto. Die aufsummierte Grünzeit pro Richtung liegt bei ca. 6 Stunden/Tag. Der Anteil der Fahrzeuge, die nicht in der ersten Grünphase abgefertigt werden konnten, beträgt im Mittel ca. 20 %, im Norden ca. 6 % und im Süden ca. 34 %. Die Wartezeiten bei der Fahrtrichtung Süd-Nord sind also deutlich größer. Hier mussten ca. 9 % der ankommenden Lkw wegen der ausgelasteten Grünphasen auf den Wartepunkten übernachten. Die Rotphasen dauern im Mittel knapp 2 Stunden (Schwankungen zwischen etwa 40 Minuten und 180 Minuten). Zwischen 22.00 Uhr und 05.00 Uhr gilt in der Schweiz ein Lkw-Nachtfahrverbot.

2 VERKEHRSENTWICKLUNG SCHIENE

2.1 Güterverkehr Brenner

Bahn-Gesamttonnage 2001 (Bahn-Nt., inkl. leere Privatwagen): 14,89 Mio. t (+ 16 %),

Frachtgut: 11,01 Mio. t (+15 %).

Nach der starken Zunahme im Vorjahr stieg auch 2001 der Schienengüterverkehr am Brenner in ähnlichem Ausmaß. Der Bahntransport stieg in zwei Jahren um +30 % an (von 8,44 auf 11,01 Mio. t).

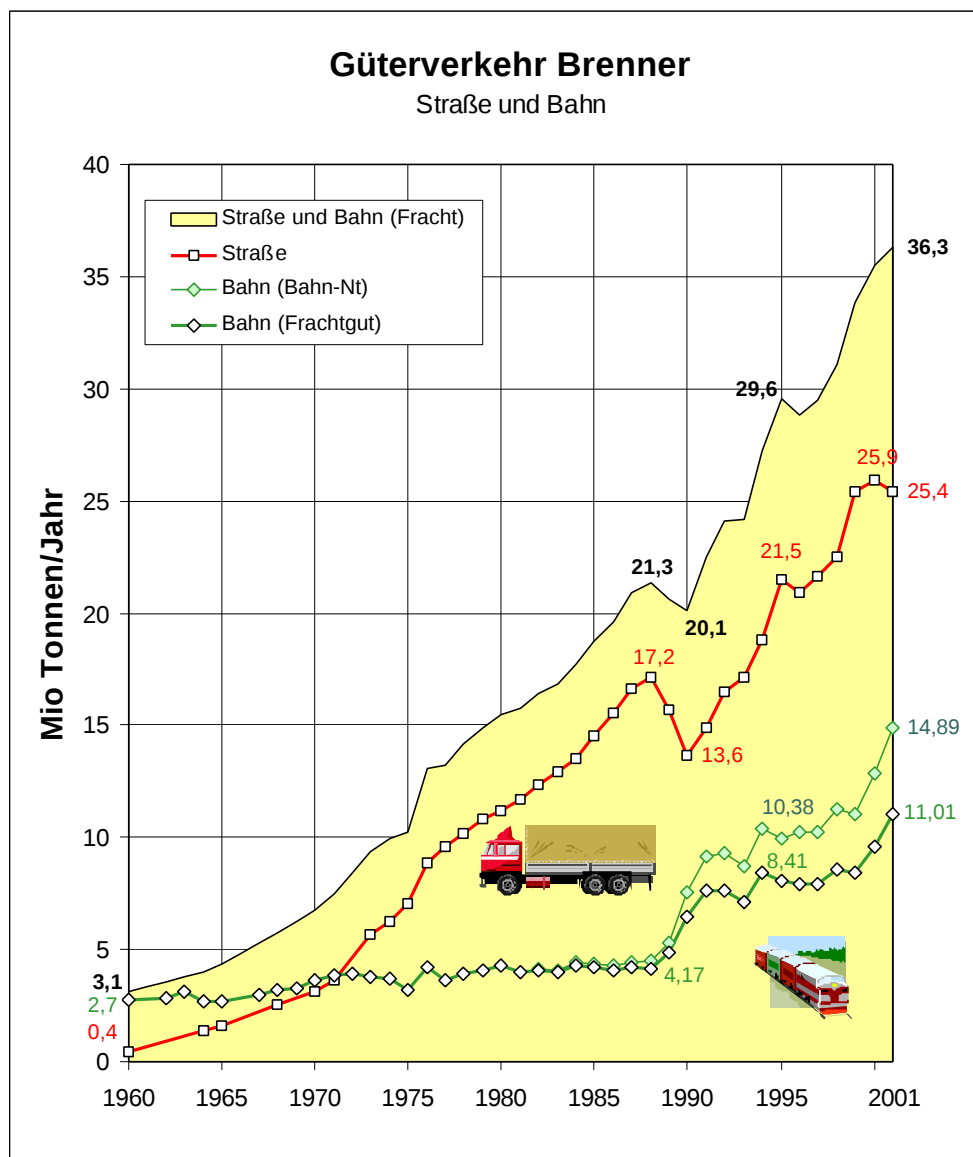


Abbildung 2-1: Güterverkehr Brenner 1960 - 2001, Straße und Bahn

Seit 1989 entspricht dies einer Zunahme um +126 % bzw. einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von +7,0 %. Damit weist der Brennerkorridor von allen Hauptstrecken Österreichs bei weitem die dynamischste Entwicklung auf. Mit dem eisenbahnrechtlichen Baubescheid liegt auch die behördliche Genehmigung für den Ausbau der Unterinntalbahn zwischen Kundl und Baumkirchen vor. Der Bahnausbau stellt eine notwendige Voraussetzung für die Verlagerung von zusätzlichem Gütervolumen auf die Schiene dar.

Bahn-Nt (in Mio. t)	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01
Gesamt (Bahn-Nt)	5,32	7,56	9,12	9,30	8,71	10,38	9,97	10,22	10,20	11,24	11,03	12,82	14,89
davon leere Privatwagen							0,20	0,38	0,47	0,42	0,29	0,42	0,51
Bahn-Nt ohne leere Privatwagen							9,77	9,84	9,73	10,82	10,74	12,40	14,38
- herkömmlich	3,25	3,58	3,89	3,68	3,05	3,63	3,52	3,02	3,11	3,34	2,78	2,84	3,29
- Kombiverkehr	2,07	3,98	5,23	5,62	5,66	6,75	6,25	6,82	6,62	7,48	7,96	9,56	11,10
- unbegleit. KV	1,62	2,25	2,66	2,86	2,99	3,47	3,65	3,88	3,79	3,93	4,19	4,92	5,20
- Großkontainer	0,43	0,54	0,63	0,43	0,57	0,52	0,47	0,33	0,34	0,50	3,38	4,31	4,60
- WAB, SAL *)	1,19	1,71	2,03	2,43	2,42	2,95	3,18	3,45	3,21	3,17			
- Road Railer	-	-	-	-	-	-	-	0,10	0,24	0,26	0,36	0,60	0,60
- RoLa	0,45	1,73	2,57	2,76	2,67	3,28	2,60	2,94	2,83	3,55	3,77	4,65	5,90

*) Wechselaufbauten, Sattelaufleger

Abbildung 2-2: Schienengüterverkehr Brenner, Bahn-Nettotonnen

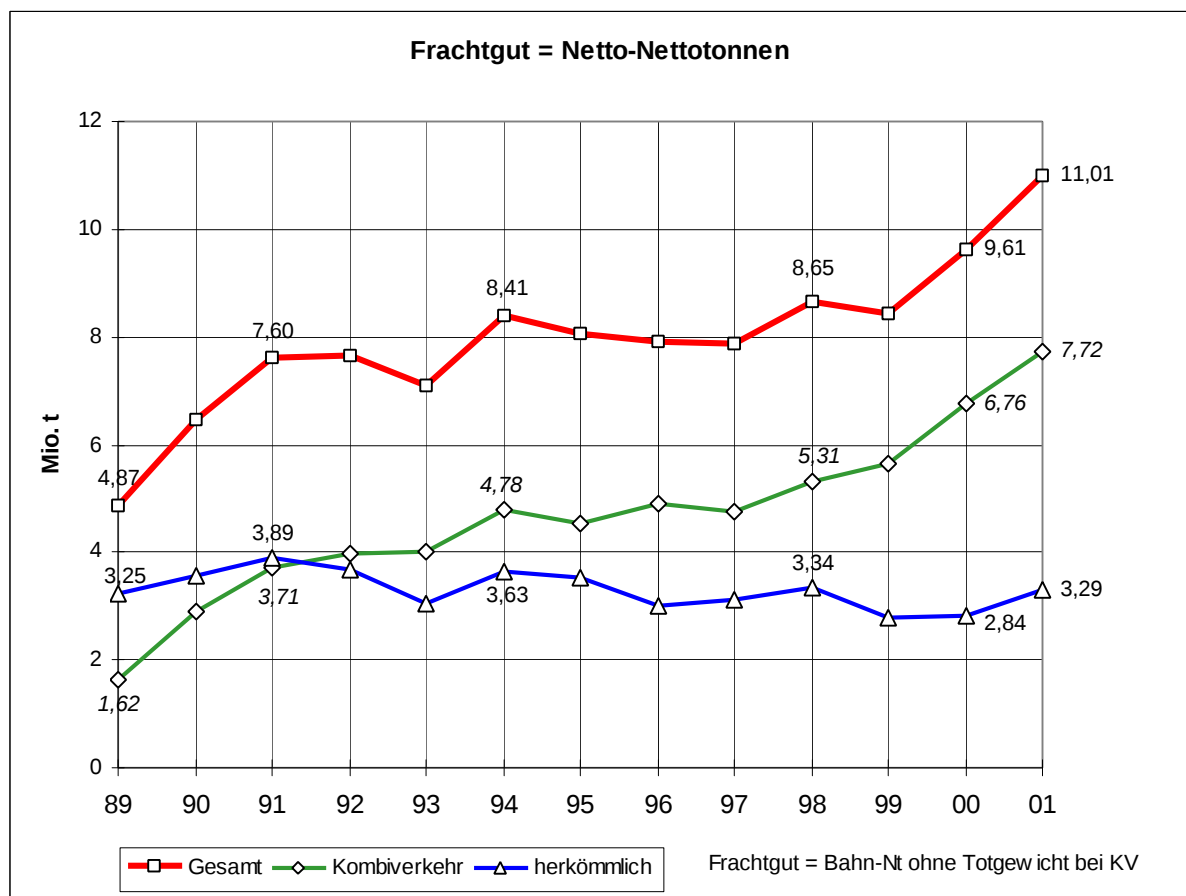


Abbildung 2-3: Schienengüterverkehr Brenner, Frachtgut (Netto-Nettotonnen)

Seit 1989 blieb das Aufkommen im konventionellen Wagenladungsverkehr konstant, der Anteil sank jedoch von 67 % auf 30 %. Der Kombiverkehr nahm stetig zu und weist 2001 fast das 5-fache Volumen von 1989 auf.

Die auf der **Straße** grenzüberschreitend transportierte Gütermenge betrug 2001 ca. 25,4 Mio. t, also etwa gleich viel als 1999 bzw. um etwa –2 % weniger als 2000.

Die **Gesamtgütermenge** (Straße und Schiene) stieg gegenüber dem Vorjahr um ca. +2,3 % (Frachtgutmenge rd. 36,4 Mio. t).

In den letzten 10 Jahren nahm der gesamte Güterverkehr am Brenner um +62 % zu (+4,9 % p.a.). Der Schienengüterverkehr wuchs um 45 % (+3,8 % p.a.), der Straßengüterverkehr um ca. +69 % (+5,4 % p.a.). 1991 war immerhin das Jahr mit dem höchsten Bahnanteil am Güterverkehr über den Brenner seit 1975.

Der Anteil der Bahn stieg 2001 wieder auf 30 % an.

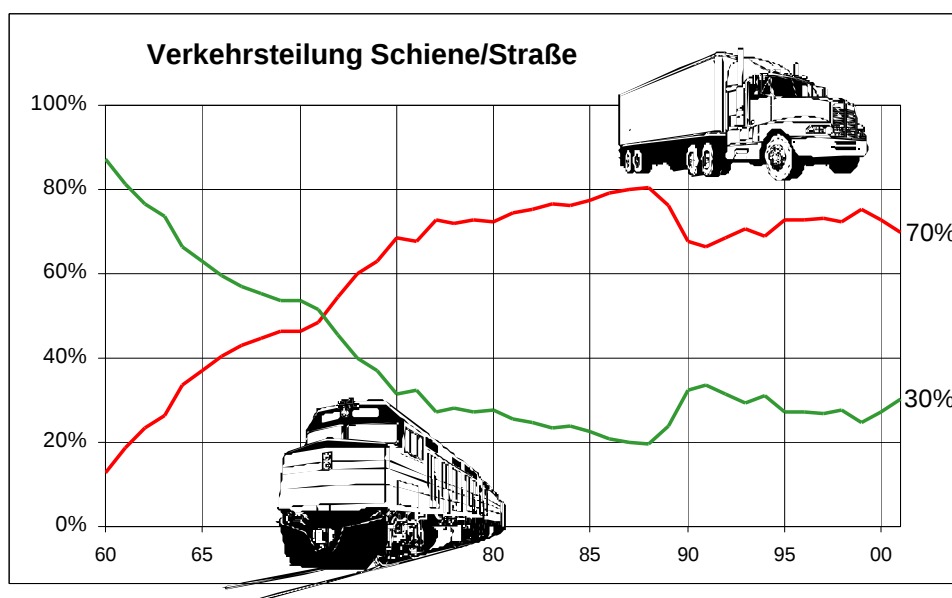


Abbildung 2-4: Güterverkehr Brenner, Verkehrsteilung Schiene/Straße 1960 - 2001

Der Anteil des **Kombiverkehrs** am Schienengüterverkehr betrug 2001 rd. 70 %, am gesamten Güterverkehrsvolumen (Straße und Schiene) etwa 21 % (UKV: 12 %, RoLa: 9 %).

RoLa Brenner-Manching:	15 Zugpaare/Tag (je 18 Wagen)
RoLa Wörgl-Trient:	3 Zugpaare/Tag (je 21 Wagen)
RoLa Wörgl-Verona (Beginn im September 01):	derzeit 3 Zugpaare/Tag (je 21 Wagen)

Der Auslastungsgrad betrug 2001 (als Durchschnitt aller RoLa-Verbindungen durch Tirol) 86 %, ähnlich dem Vorjahr. In den Monaten März bis Juli 02 lag der mittlere Auslastungsgrad jeweils über 90 %. Im September 01 startete die neue RoLa Wörgl-Verona, der Auslastungsgrad sank auf etwa 80 % (September bis Dezember).

Insgesamt wurden 176.172 Lkw im Jahr 2001 befördert, das sind um etwa + 30 % mehr als 2000. Pro Werktag entspricht dies im Mittel etwa 600 Lkw.

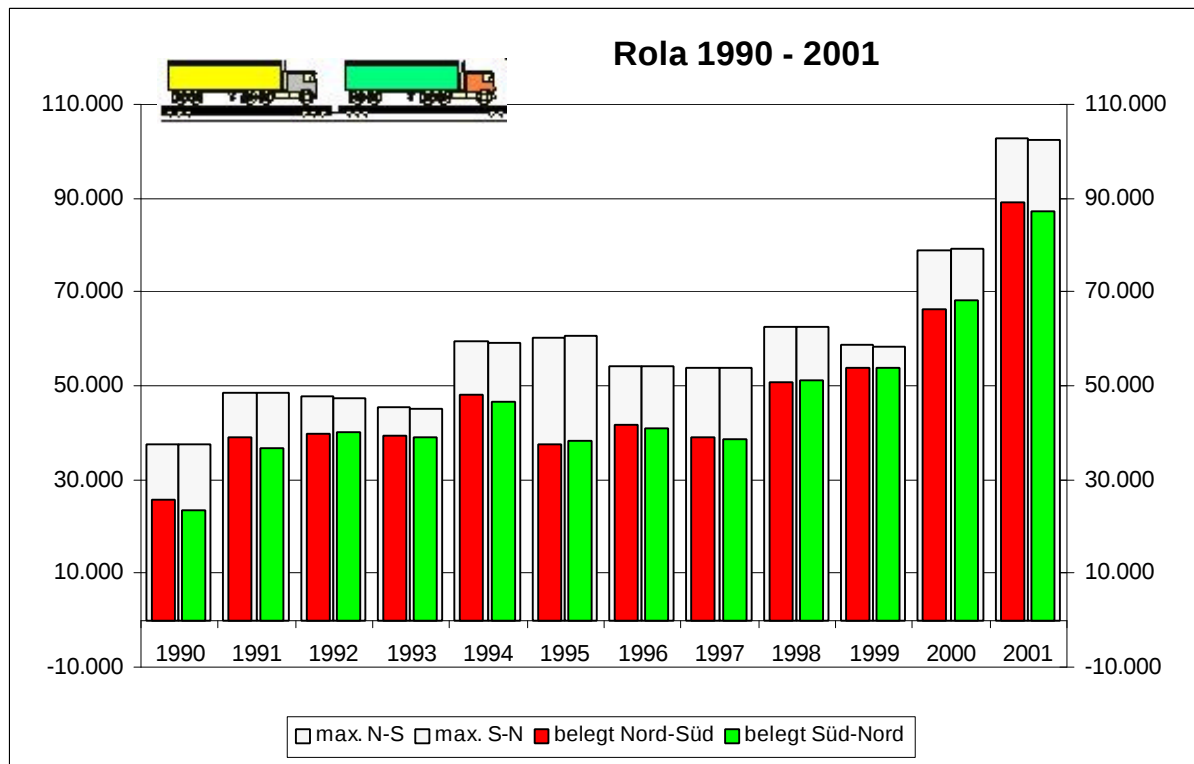


Abbildung 2-5: Rola – Gesamtfrequenzen durch Tirol

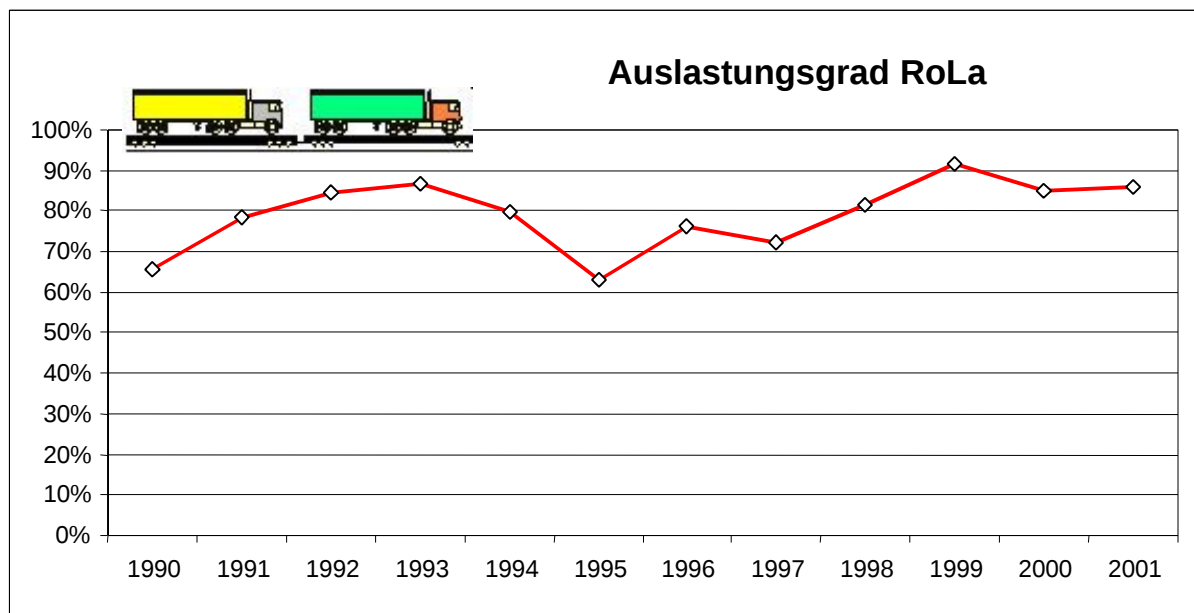


Abbildung 2-6: Rola – Auslastungsgrad (Gesamtfrequenzen durch Tirol)

2.2 Außerfernbahn

Seit 10.06.2001 wird der Personenverkehr auf der Außerfernbahn von der Deutschen Bahn - DB Regio AG, München im Auftrag des Landes Tirol betrieben, nachdem sich die ÖBB trotz bis 2007 aufrechter vertraglicher Verpflichtung aus diesem Verkehr zurückgezogen hatten. Es wird ein in dem Bayern-Takt integrierter Zwei-Stunden-Takt mit Verdichtungen geboten, mit Umsteiganschlüssen in Garmisch nach Innsbruck und München. Diese Beauftragung (als Ersatzvornahme) wurde möglich, weil die Kosten des Angebotes mit den bisherigen anteiligen Zuschüssen des Landes und des Bundes zusammen mit den regulären Betriebserlösen gedeckt werden können.

Es konnten auch tariflich zufriedenstellende Regelungen vereinbart werden: Innertirolisch und im Korridorverkehr über Garmisch-Partenkirchen gilt der Tarif des Tiroler Verkehrsverbundes VVT. Im Außerfern durchgehend und im ein- und ausbrechenden Verkehr gilt der deutsche Personentarif DPT. Das ÖBB-Halbpreispaket (Vorteilscard/Umweltticket) wird zwischen Kempten und Scharnitz mit 50 % Ermäßigung auf den DPT anerkannt. Im Außerfern gilt nun auch das Bayern-Ticket, wo um 40 DM = 280 ATS bis fünf Personen einen Tag lang den ganzen Bayern-Takt nutzen können. Die freie Fahrrad-Mitnahme - von Gemeinden und Tourismus des Außerfern bzw. dem Freistaat Bayern finanziert - wird gerne angenommen. Neu ist auch der ICE-Zubringer nach Garmisch-Partenkirchen, womit einer alten Forderung des Ausserferner Tourismus für die An- und Abreise der Gäste entsprochen werden konnte.

In den zurückliegenden Jahren wurden rd. 270.000 Reisende pro Jahr befördert. Im Jahr 2001 konnten die Fahrgastzahlen auf 350.000 gesteigert werden.

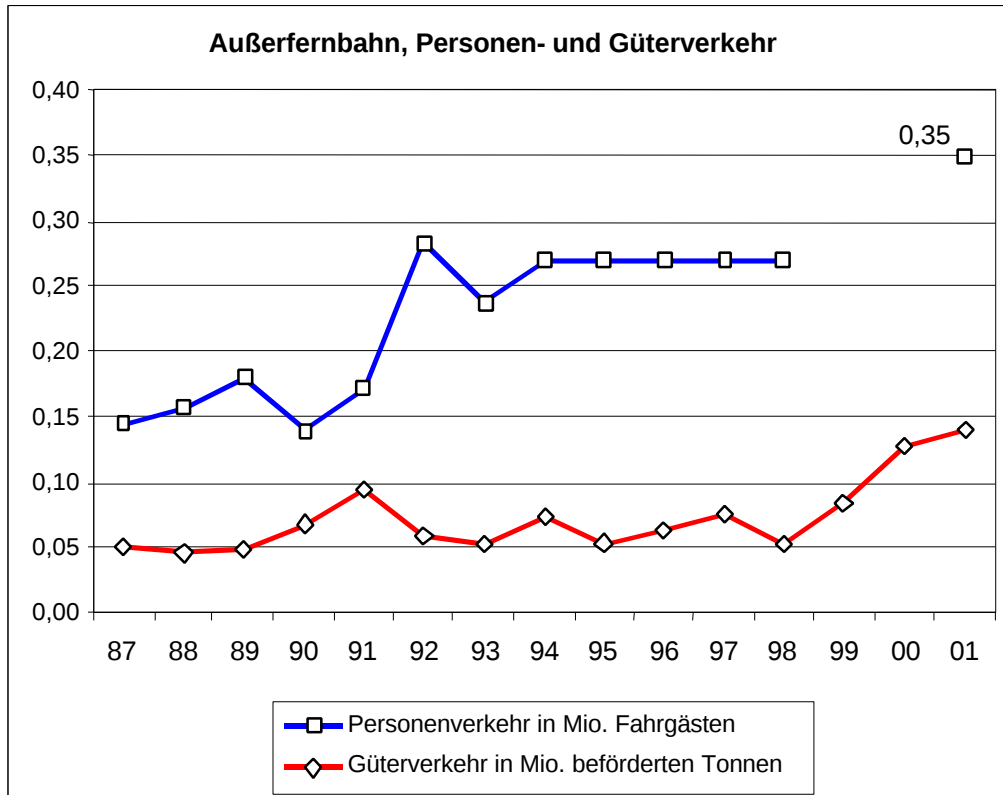


Abbildung 2-7: Beförderungsleistung der Außerfernbahn

Zur Begleitung des neuen Angebotes gibt es einen „Marketingbeirat Außerfernbahn“ (unter Vorsitz des Reuttener Bezirkshauptmannes), der repräsentativ für das Verkehrsgebiet von Kempten bis Garmisch-Partenkirchen durch die Gemeinden und Interessensvertretungen einschließlich Tourismus und Industrie besetzt ist.

Wesentliches Standbein der Außerfernbahn ist der Güterverkehr, welcher durch den ÖBB-Güterverkehr (Rail Cargo Austria) geführt wird und der eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung zeigt: 2000 wurden rd. 130.000 t Güter befördert, 2001 rd. 140.000 t, mit weiter steigender Tendenz (früherer langjähriger Durchschnitt 50.000 t/Jahr). Dies beruht vor allem auf längerfristigen Transportvereinbarungen mit der Firma Schretter & Cie in Vils einschließlich dem Werksverkehr zwischen den beiden Betriebsstandorten Vils und Kirchbichl. Dieser Güterverkehr muss derzeit wenig wirtschaftlich in Dieseltraktion gefahren werden.

Abbildung 3-1: VVT Verbundraum und Liniennetz

3.2 Tarif

Tarifsystemänderung

Das Verbund-Tarifsystem war bis 31.10.2001 nach dem sogenannten „Tarifgruppenmodell“ gestaltet. Eine Tarifgruppe faßt dabei mehrere Haltestellen - in der Regel die eines Ortes - zu einem Tarif zusammen. Innerhalb einer Tarifgruppe gilt der Mindesttarif. Zwischen den Tarifgruppen gilt ein kilometerabhängiger Tarif.

Ab 01.11.2001 gilt das sogenannte „Zonenmodell“ neu. Dabei wurde der gesamte Verbundraum Tirol in Zonen eingeteilt. Die Zonen haben die geometrischen Form von Waben und einen Durchmesser von rd. 5 - 6 km.

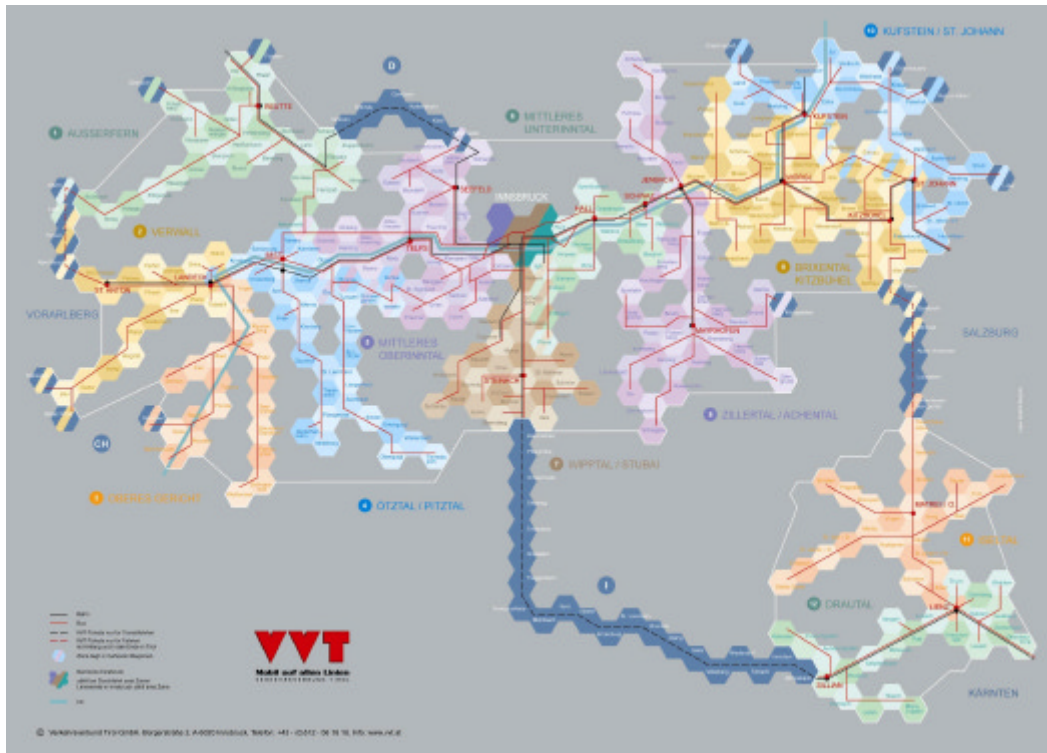


Abbildung 3-2: Zonenplan

Der Verbundtarif bezieht sich neu auf die befahrenen Zonen (Zonen-Ticket) oder das befahrene Gebiet (Regio- oder Tirol-Ticket) und gilt unabhängig davon, welches Verkehrsmittel oder welches Verkehrsunternehmen vom Fahrgast in Anspruch genommen wird. Der neue Verbundtarif gewährleistet selbstverständlich weiterhin die freie Wahl des Verkehrsmittels.

Neue Fahrkarten und Ermäßigungen

- Family-light-Ticket: Sparpreis (bis zu 50% Ermäßigung) auch für Kleinfamilien (ein Erwachsener mit Kindern bis zu 15 Jahren)
- Jugend-Ticket: Jugendliche fahren bis zum vollendeten 20. Lebensjahr zum Sparpreis
- Tages-Ticket ermäßigt für Senioren, Behinderte usw.

Tarifentwicklung

- Der Kraftfahrlinientarif wurde ab 01.07.2001 um durchschnittlich 4 % erhöht. Der ÖBB-Schienentarif wurde ab 01.01.2001 erhöht. Die Erhöhung betrug durchschnittlich + 2,49 % bei Einzelkarten, + 4,90 % bei Zeitkarten.
- Von den übrigen im VVT tätigen Verkehrsunternehmen erhöhten die Zillertaler Verkehrsunternehmen AG am 01.12.2001 (Einzelkarten: + 3,57 %, Zeitkarten: + 5,95 %), die Stubaitalbahnen GmbH am 01.02.2001 (Einzelkarten: + 4,42 %, Zeitkarten: + 4,81 %) ihre Unternehmenstarife.
- Die Höhe der VVT-Kosten für die Tarifstützung wird durch die allgemeine Preissteigerung, die Entwicklung der Personalkosten bei den Verkehrsunternehmen, die Erhöhung der Unternehmenstarife aber auch durch die Mehreinnahmen aus dem Verbundtarif bestimmt. Unter diesen Rahmenbedingungen war eine Anhebung des VVT-Tarifes auch 2001 unumgänglich, um das vorgegebene Verbundbudget einhalten zu können. Am 01.02.2001 wurden daher die VVT-Einzelkarten um durchschnittlich 3,66 % und die VVT-Zeitkarten um durchschnittlich 3,87 % bei den Tageskarten, 4,54 % bei Wochenkarten und 4,75 % bei den Monatskarten und Jahreskarten erhöht.
- Beispiele für die Tarifentwicklung

	Einzel-fahrschein	Jahreskarte		Einzel-fahrschein	Jahreskarte
Telfs - Innsbruck			Telfs - Innsbruck + Stadtverk. Innsbruck		
Bus: 28 km, Bahn 28 km, VVT (alt) 25 km			Bus: 28 km, Bahn 28 km, VVT (alt) 25 km		
Bus 07/01	62,--		Bus+IVB 07/01	84,--	
Bahn 01/01	58,--	8.400,--	Bahn+IVB 01/01	80,--	13.120,--
VVT 06/99	54,--	6.190,--	VVT 06/99	59,--	8.390,--
VVT 06/00	54,--	6.520,--	VVT 06/00	59,--	8.770,--
VVT 08/00	54,--	6.780,--	VVT 08/00	60,--	9.200,--
VVT 02/01	54,--	7.100,--	VVT 02/01	60,--	9.720,--
VVT 11/01	62,--	8.070,--	VVT 11/01	72,--	10.690,--
Nassereith - Imst			Tassenbach - Lienz		
Bus: 13 km, VVT (alt) 14 km			Bus: 28 km, Bahn 27 km, VVT (alt) 26 km		
Bus 07/01	49,--		Bus 07/01	62,--	
			Bahn 01/01	58,--	8.400,--
VVT 06/99	38,--	4.430,--	VVT 06/99	61,--	7.090,--
VVT 06/00	39,--	4.660,--	VVT 06/00	61,--	7.450,--
VVT 08/00	39,--	4.850,--	VVT 08/00	61,--	7.750,--
VVT 02/01	40,--	5.300,--	VVT 02/01	62,--	8.320,--
VVT 11/01	32,--	4.530,--	VVT 11/01	62,--	8.070,--
Stadtverkehr Innsbruck					
VVT 06/99	21,--	4.300,--			
VVT 06/00	21,--	4.350,--			
VVT 08/00	22,--	4.520,--			
VVT 02/01	22,--	4.720,--			
VVT 11/01	22,--	4.720,--			

Abbildung 3-3: Preisentwicklung im Vergleich

Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen

Wie aus Abbildung 3-4 ersichtlich, sind die Verschiebungen innerhalb der Fahrkartengattungen nur geringfügig. Die Gruppe der Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Jahreskarten) konnte in den vergangenen Jahren ihren Anteil von 38% auf 42% steigern.

Im Stadtverkehr Innsbruck liegt der Anteil der Zeitkarten mit 50,3% über dem Tiroler Schnitt. Der Anteil der Jahreskarten betrug im Jahr 2000 25% an den Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf.

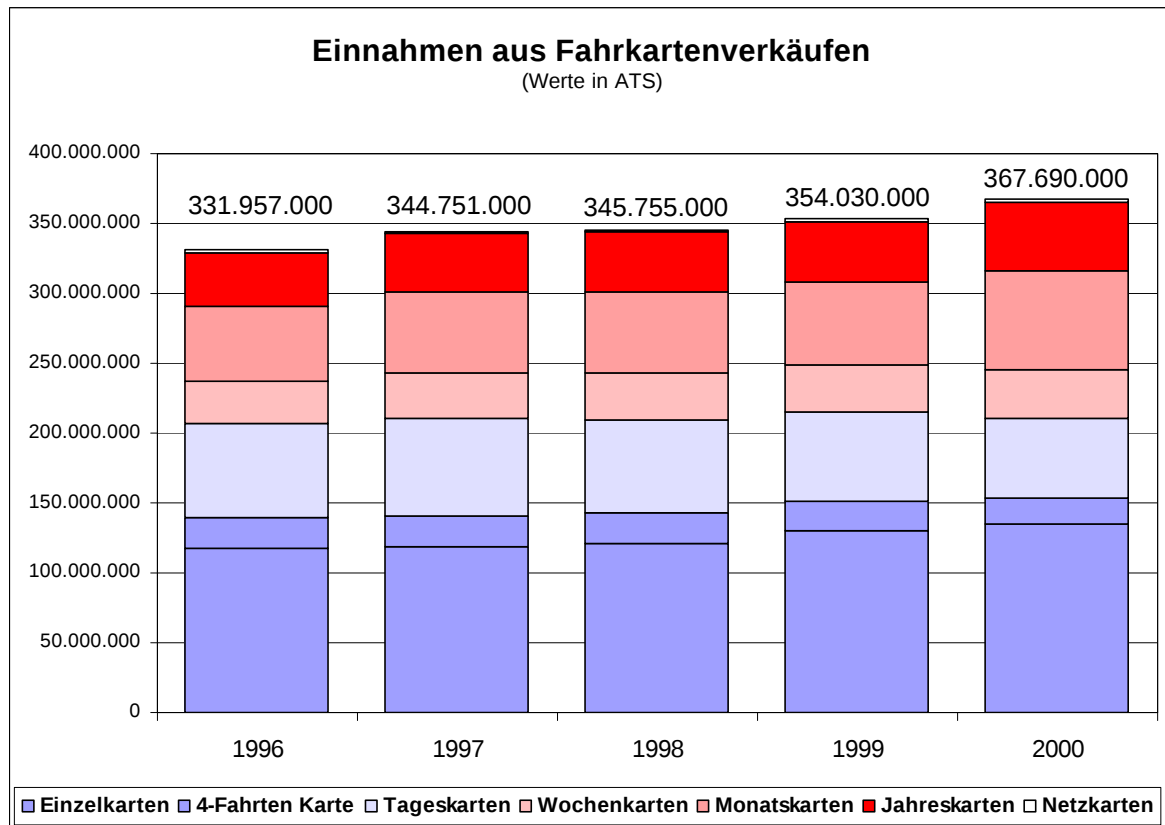


Abbildung 3-4: Entwicklung der Einnahmen und der Anteile der Fahrkartengattungen

Tiroler Familienpass

Folgende Leistungen werden vom Tiroler Familienpass geboten:

- Ein Elternteil oder der Alleinerzieher erwirbt mit dem Tiroler Familienpaß eine VVT- Einzelkarte oder eine VVT- Tages-Karte. Der zweite Elternteil und alle Kinder - egal wie viele - fahren dann gratis mit.
- Unter dem Begriff „Family-light-Ticket“ konnte mit der Einführung des neuen Zonenmodells verbundweit auch für Familien mit nur einem Erwachsenen (bei Kindern bis 15 Jahren) die Ermäßigung auf den Sparpreis erreicht werden.

Der Preis für den Tiroler Familienpass betrug in den Jahren 1995 bis 2001 80,- ATS. Mit 1.1.2002 wurde der Preis auf 15,- EUR angehoben.

Die Verkaufsstatistik (Abbildung 3-5) aus dem Jahr 2000 beinhaltet auch Nachverrechnungen aus dem Jahr 1999. Die Reduktion im Jahr 2001 ist daher auf die beiden Jahre 2000 und 2001 umzulegen. Die Werte der einzelnen Jahre sind daher nur bedingt miteinander vergleichbar.

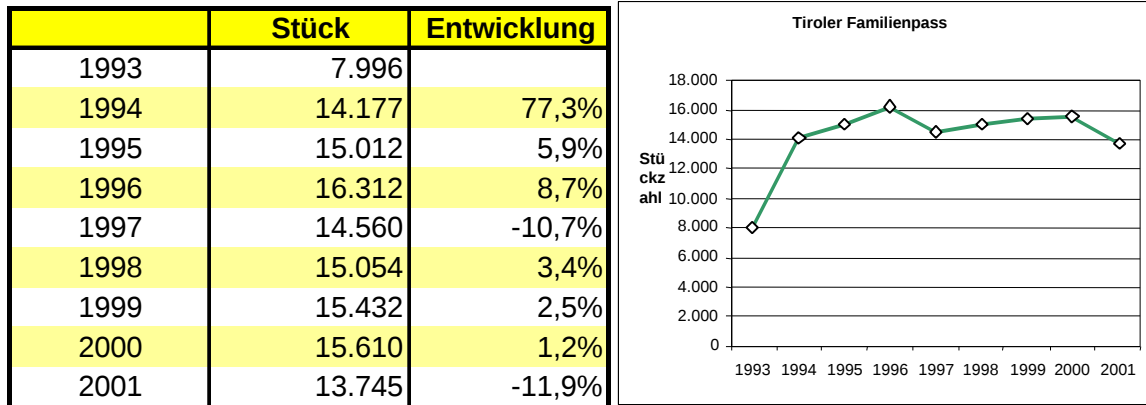


Abbildung 3-5: Entwicklung der Verkaufszahlen beim Tiroler Familienpass

3.3 Verbundkosten

Ausgabenübersicht

Ausgabenart	1999		2000		2001	
	Gesamt	Anteil Land	Gesamt	Anteil Land	Gesamt	Anteil Land
Einnahmenausfälle	131,2	87,5	146,3	97,5	¹⁾	
Erfolgsbeteiligung						
Organisation	3,2	2,2	2,9	2	2,9	2
Fahrsch.ausgabe	1,3	0,6	9,8	4,9	2,8	1,4
Marketing, Werbung	3,5	2,3	5,2	3,5	3	2
Verstärkerfahrten	5,8	3,9	9	6	¹⁾	
Gesamt	145	96,5	173,2	113,9		

Alle Werte in Mio. ATS

¹⁾ Wert zu Redaktionsschluß noch nicht verfügbar

Abbildung 3-6: Verkehrsverbund Tirol Ausgabenübersicht

- **Einnahmenausfälle:** Die Zuwendungen der Gebietskörperschaften an die Verkehrsunternehmen zur Abgeltung der Einnahmenausfälle aus der Tarifharmonisierung im VVT betrugen im Abrechnungsjahr 1999 rd. 131,2 Mio. ATS. Im Jahr 2000 betrugen die Ausgaben zur Abgeltung der Einnahmenausfälle rd. 146,3 Mio. ATS. Aus organisatorischen Gründen liegt die Verbundabrechnung immer erst nach dem Redaktionsschluß für den aktuellen Bericht vor.
- **Erfolgsbeteiligung:** Ab dem Jahr 1996 ist eine Erfolgsbeteiligung der Verkehrsunternehmen im Ausmaß von 50 % der Mehreinnahmen gegenüber dem vorhergehenden Abrechnungsjahr vorgesehen. Aufgrund eines Rückganges bei den Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt und dadurch bedingt bei den Gesamtverbundeinnahmen, konnte seit 1996 keine Erfolgsbeteiligung ausgeschüttet werden.
- **Organisation, Verbundmanagement:** Die Tätigkeiten des Verbundmanagements als Service-Koordinations- und Abrechnungsstelle für den VVT werden seit Anfang 2000 von der Verkehrsverbund Tirol GmbH durchgeführt und erforderten im Jahr 2001 Aufwendungen von rd. 2,9 Mio.S. Zwei Drittel dieser Kosten entfielen auf das Land Tirol und ein Drittel auf den Bund.
- **Verstärkerfahrten:** Zusätzliche Verstärkerfahrten sind notwendig, wenn das Fahrgastaufkommen mit den zu Verbundbeginn im Einsatz stehenden Bussen nicht bewältigt werden kann. Insbesondere in den Spitzenlastzeiten müssen dann größere Fahrzeuge (Gelenkbusse) oder weitere Solobusse eingesetzt werden. Die Kosten müssen von den Gebietskörperschaften nach dem Aufteilungsschlüssel 2/3 Land, 1/3 Bund getragen werden.

Entwicklung Fahrkarteneinnahmen/Verbundkosten

Bei den folgenden Daten werden die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten nicht berücksichtigt, da dieser Bereich der bundesgesetzlichen Regelung durch das Familienlastenausgleichsgesetz 1967 unterliegt und durch den Verkehrsverbund nicht beeinflusst werden kann.

Die Fahrkarteneinnahmen nahmen trotz sinkender Fahrgastzahlen auf Grund der Tarifierhöhungen in den vergangenen Jahren zu. Die steigende Differenz zwischen Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen und der Alteinnehmengarantie musste mit steigenden Zuschüssen aus öffentlichen Mitteln ausgeglichen werden.

Wie in Abbildung 3-7 dargestellt, sind die anfallenden Kosten für den Öffentlichen Verkehr innerhalb des Verkehrsverbundes und die Anzahl der beförderten Personen gegenläufig. Dies ist insbesondere auf die Tatsache zurückzuführen, dass die geltende Regelung der Alteinnehmengarantie steigende Abgeltungen an die Verkehrsunternehmen vorsieht, unabhängig von der Fahrgastentwicklung. In Hinblick auf diese Entwicklung wird deutlich, wie notwendig die Umstellung auf ein neues System ist (wie auch im ÖPNRV-G 1999 gefordert), in dem das unternehmerische Bewusstsein der Verkehrsunternehmen in Bezug auf steigende Fahrgastzahlen eine stärkere Berücksichtigung findet.

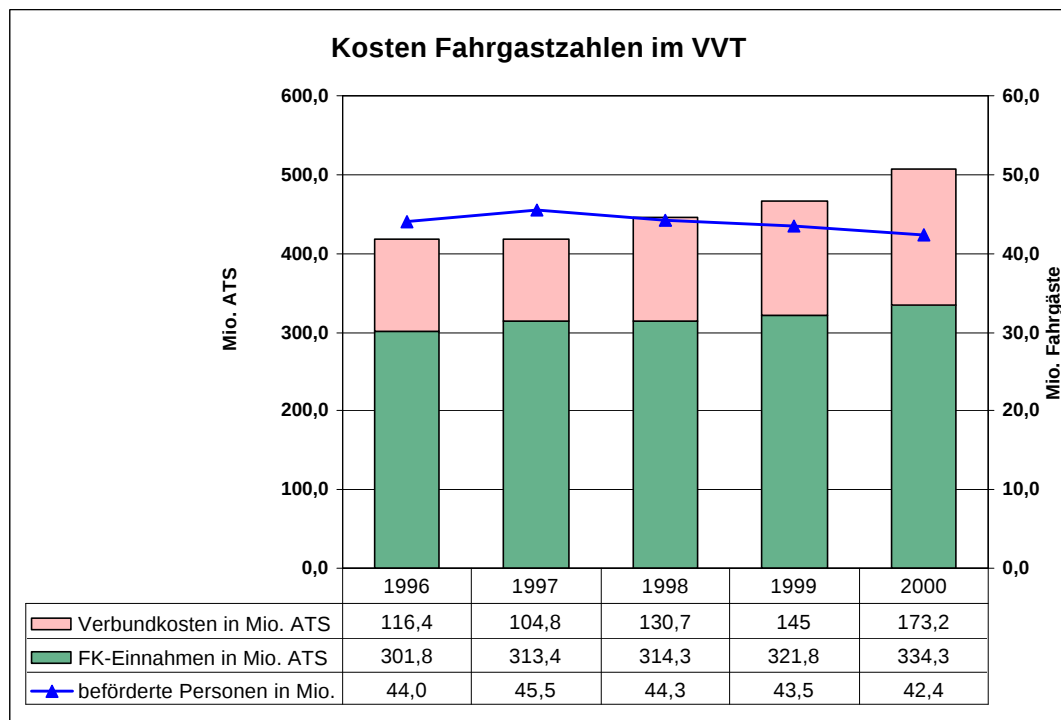


Abbildung 3-7: Entwicklung Kosten / beförderte Personen

Anmerkung: Die dargestellten beförderten Personen wurden aufgrund von Unternehmensmeldungen hochgerechnet. Durch Veränderungen in der Erfassungs- und Buchungssystematik können die Werte nur bedingt miteinander verglichen werden.

4 ANLAGEN

- 1 Verkehrsentwicklung in Tirol - Gesamtverkehr Kfz/24h
- 2 Verkehrsentwicklung in Tirol - Straßengüterverkehr „Lkw“/24h
- 3 Verkehrsentwicklung in Tirol - Straßengüterverkehr Lkw/24h
- 4 Verkehrsentwicklung in Tirol - Straßengüterverkehr SLZ/24h
- 5 Fernpass, Reschenpass - B179 (B314), B180 (B315)
- 6 Tiroler Oberland - Ost-West-Route
- 7 Tiroler Unterland - Bezirke Kufstein und Kitzbühel
- 8 Scharnitz, Achental, Zillertal, Stubaital, Ötztal
- 9 Osttirol - B100, B108
- 10 Brenner (A13) - Straßengüterverkehr
- 11 Kufstein (A12) - Straßengüterverkehr
- 12 Reschenpass (B180) - Straßengüterverkehr
- 13 Osttirol (B100) - Straßengüterverkehr
- 14 Außerfern - Straßengüterverkehr
- 15 Loferer Straße (B178) - Straßengüterverkehr

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

1

Gesamtverkehr Kfz/24h

Anlage

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr und jährliche Zuwachsrate (in % zum Vorjahr)

Zählstelle			Jahre										
Nr.	Ort	Str.Nr.	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
34	Kirchbichl	B 171						5.758	6.822	6.872	6.771	7.218	7.604
								-18.5	0.7	-1.5	-6.6	5.3	
36	Strengen	B 316	11.209	11.310	11.515	11.473	11.496	11.459	11.284	11.532	(12.195)	(12.072)	(12.118)
			5.1	0.9	1.8	-0.4	0.2	-0.3	-1.5	2.2	(5.7)	-(1.0)	0.4
37	Gries/ Brenner	B 182	5.806	5.306	5.219	5.363	5.552	5.340	4.795	(5.157)	-	-	-
			7.1	-8.6	-1.6	2.8	3.5	-3.8	-10.2	-	-	-	-
38	Scharnitz	B 177	7.173	6.970	6.945	7.170	7.297	7.329	7.041	7.158	-	6.944	7.235
			-3.8	-2.8	-0.4	3.2	1.8	0.4	-3.9	1.7	-	-	4.2
42	Achenkirch	B 181	4.454	4.509	4.414	4.414	4.374	(5.060)	4.700	5.095	4.681	4.459	4.647
			-1.3	1.2	-2.1	0.0	-0.9	(15.7)	(-7.1)	8.4	-8.1	-4.7	4.2
43	Musau	B 179 (B 314)	9.997	10.261	10.198	10.151	10.087	10.135	10.090	10.115	- 2.000	-	-
			2.3	2.6	-0.6	-0.5	-0.6	0.5	-0.4	0.2	-	-	-
44	Imst	B 171	2.224	2.153	-	2.021	1.814	1.791	3.140	3.166	3.362	3.392	3.821
			2.1	-3.2	-	-	-10.2	-1.3	75.3	0.8	6.2	0.9	12.6
45	Matrei/ Brenner	A 13	18.101	18.514	19.310	21.161	22.365	23.061	23.535	24.864	(26.535)	27.539	28.728
			6.1	2.3	4.3	9.6	5.7	3.1	2.1	5.6	(6.7)	(3.8)	4.4
46	Vompo	A 12	37.319	38.338	39.861	42.263	43.006	43.752	43.985	45.946	48.435	49.220	50.076
			7.3	2.7	4.0	6.0	1.8	1.7	0.5	4.5	5.4	1.6	1.7
47	Mittersill	B 161	6.652	6.195	6.447	6.572	6.413	6.314	6.075	6.071	6.353	5.961	6.068
			5.7	-6.9	4.1	1.9	-2.4	-1.5	-3.8	-0.1	4.6	-6.2	1.8
48	Lienz	B 100	16.295	16.447	16.689	16.984	16.720	17.162	17.924	18.164	18.896	18.893	18.756
			2.9	0.9	1.5	1.8	-1.6	2.6	4.4	1.3	4.0	0.0	-0.7
63	Tösens	B 180 (B 315)	6.443	6.409	6.529	6.563	6.821	6.751	6.768	6.830	6.651	6.878	-
			5.8	-0.5	1.9	0.5	3.9	-1.0	0.3	0.9	-2.6	3.4	-
72	Kematen	A 12	38.661	40.534	42.474	44.386	43.724	46.133	45.637	47.655	48.486	51.485	51.145
			4.6	4.8	4.8	4.5	-1.5	5.5	-1.1	4.4	1.7	6.2	-0.7
73	Martinsbühel	B 171						1.790	3.129	3.117	3.015	1.456	3.192
								-	74.8	-0.4	-3.3	-51.7	119.2
79	Bockino	B 178 (B 312)	14.306	14.856	14.763	14.878	13.914	14.360	14.403	14.314	14.697	14.826	15.129
			3.1	3.8	-0.6	0.8	-6.5	3.2	0.3	-0.6	2.7	0.9	2.0
81	Arlberg Tunnel	S16	5.277	5.530	5.498	5.676	6.306	5.559	5.417	5.589	5.511	5.883	6.132
			4.5	4.8	-0.6	3.2	11.1	-11.8	-2.6	3.2	-1.4	6.8	4.2
88	Fernstein	B 179 (B 314)	9.156	9.016	9.099	9.048	9.550	9.382	9.262	9.560	9.286	9.790	10.170
			0.8	-1.5	0.9	-0.6	5.5	-1.8	-1.3	3.2	-2.9	5.4	3.9
99	Alois - Raub	B 197	4.360	3.984	4.198	4.222	3.447	4.044	3.909	3.814	3.501	3.492	3.456
			4.5	-8.6	5.4	0.6	-18.4	17.3	-3.3	-2.4	-8.2	-0.3	-1.0
100	Kufstein	A 12	24.525	25.385	25.381	26.565	29.231	30.395	29.642	32.978	37.439	37.977	(37.850)
			22.2	3.5	0.0	4.7	10.0	4.0	-2.5	11.3	13.5	1.4	-(0.3)
105	Felbertauern T.	B 108	3.237	3.181	3.215	3.270	3.149	3.181	3.254	3.240	3.580	3.307	3.485
			1.0	-1.7	1.1	1.7	-3.7	1.0	2.3	-0.4	10.5	-7.6	5.4
123	Sölden	B 186	4.834	4.900	5.130	5.177	4.489	4.587	4.972	5.062	5.381	5.597	5.778
			6.1	1.4	4.7	0.9	-13.3	2.2	8.4	1.8	6.3	4.0	3.2
126	Imst	A 12	15.342	15.576	15.960	16.445	16.338	16.608	15.402	15.727	15.385	15.878	16.305
			4.6	1.5	2.5	3.0	-0.7	1.7	-7.3	2.1	-2.2	3.2	2.7
127	Gundhabing	B 170	8.574	8.923	8.928	9.154	9.133	9.269	9.142	9.750	9.899	10.370	10.568
			3.8	4.1	0.1	2.5	-0.2	1.5	-1.4	6.7	1.5	4.8	1.9
137	Nikolsdorf	B 100			(5.079)	4.819	4.825	5.013	5.153	5.215	5.864	5.618	5.850
					-	-	0.1	3.9	2.8	1.2	12.4	-4.2	4.1
156	Perien Tunnel	S16	9.500	9.650	9.825	10.073	9.930	10.015	9.723	10.702	10.103	10.299	10.924
			4.5	1.6	1.8	2.5	-1.4	0.9	-2.9	10.1	-5.6	1.9	6.1
159	Brennersee	A 13						19.435	19.710	20.161	22.750	22.760	23.178
								-	1.4	2.3	12.8	0.0	1.8
160	Brennersee	B 182						4.412	4.072	4.180	3.606	3.368	3.584
								-	-7.7	2.7	-13.7	-6.6	6.4
161	Arnbach-Sillian	B 100						(2.716)	3.288	3.656	3.792	3.915	4.137
								-	-	11.2	3.7	3.2	5.7
162	Brettfall Tunnel	B 169						12.965	13.303	13.979	14.198	14.652	15.012
								-	2.6	5.1	1.6	3.2	2.5
163	Langkampfen	A 12						29.949	29.262	31.700	34.325	33.566	35.219
								-	-2.3	8.3	8.3	-2.2	4.9
166	Landeck-Südumfahrung	B 180 (B 315)										5.487	5.674
												-	3.4
173	Kundl	A 12									- 39.760	39.954	41.497
											- + 0.5	-	3.9
174	St. Leonhard	B 171									8.146	8.032	8.033
											-	-1.4	0.0
175	Hall	A 12											66.857
													-
178	Vilsener-Tunnel	B 179 (B 314)									7.746	8.608	9.965
											-	11.1	15.8
862	Nauders	B 180 (B 315)						(3.806)	4.081	4.274	4.221	4.479	4.703
								-	-	4.7	-1.2	6.1	5.0
	Leermoser Tunnel	B 179 (B 314)	7.505	(7.380)	7.475	7.710	7.893	7.709	7.666	8.029	7.837	8.350	8.580
				-1.7	1.3	3.1	2.4	-2.3	-0.6	4.7	-2.4	6.5	2.8
	Rennener Tunnel	A 12											13.621
Durchschn. Verkehrszunahme in Österreich			3,0	4,5	1,9	4,1	2,0	3,5	2,1	3,2	3,2	1,9	2,1



tirol

Verkehrsplanung

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

2

Straßengüterverkehr „Lkw“/24h

Anlage

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr und jährliche Zuwachsrate (in % zum Vorjahr)

Zählstelle			Jahre										
Nr.	Ort	Str.Nr.	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
34	Kirchbichl	B 171						291	361	351	339	380	351
								-	24,1	-2,8	-3,4	12,1	-7,6
38	Scharnitz	B 177											394
													-
43	Musau	B 179 (B 314)	765 -5,1	784 2,5	772 -1,5	797 3,2	793 -0,5	739* -6,8*	889* 20,3*	923 3,7	~ 180	-	-
44	Imst	B 171	135 7,1	150 11,1	- -	~ 86 -	- -	- -	175 -	170 -2,9	197 15,9	204 3,6	226 10,8
45	Matrei/Brenner	A 13	3.485 13	3.709 5,4	3.812 2,8	4.110 7,8	4.471 8,8	4.412 -1,3	4.518 2,4	4.758 5,3	5.531 16,2	5.597 1,2	5.601 0,1
46	Vomp	A 12	6.174 10,2	6.448 4,4	6.479 0,5	6.971 7,6	7.431 6,6	7.686 3,4	7.532 -2,0	7.936 5,4	8.732 10,0	8.796 0,7	8.725 -0,8
47	Mittersill	B 161						438 -	484 10,5	477 -1,4	592 24,1	491 -17,1	517 5,3
63	Tösens	B 180 (B 315)				456 -	487 6,8	501 2,9	503 0,4	533 6,0	532 -0,2	557 4,7	-
72	Kematen	A 12	3.593 0,8	3.750 4,4	3.901 4	4.163 6,7	3.924 -5,7	3.756 -4,3	3.627 -3,4	3.741 3,1	3.999 6,9	4.286 7,2	4.149 -3,2
79	Bocking	B 178 (B 312)	2.479 2,1	2.588 4,4	2.381 -8	2.274 -4,5	1.869 -17,8	1.793 -4,1	1.748 -2,5	1.681 -3,8	1.794 6,7	1.770 -1,3	1.809 2,2
81	Arlberg Tunnel	S 16	853 -3,7	871 2,1	905 3,9	963 6,4	974 1,1	902 -7,4	877 -2,8	890 1,5	855 -3,9	886 3,6	899 1,5
88	Fernstein	B 179 (B 314)	805 -5,1	805 0	820 1,9	928 13,2	969 4,4	977 0,8	905 -7,4	936 3,4	958 2,4	1.031 7,6	1.056 2,4
100	Kufstein	A 12	3.921 24,6	4.046 3,2	4.117 1,8	4.337 5,3	4.947 14,1	5.357 8,3	5.577 4,1	6.015 7,9	7.050 17,2	7.059 0,1	6.891 -2,4
105	Felbertauern T.	B 108	171 7,5	167 -2,3	241 -	273 13,3	252 -7,7	264 4,8	270 2,3	276 2,2	345 25,0	302 -12,5	322 6,6
126	Imst	A 12	1.661 4,1	1.682 1,3	1.741 3,5	1.853 6,4	1.847 -0,3	1.871 1,3	1.814 -3,0	1.864 2,8	1.892 1,5	2.002 5,8	1.968 -1,7
127	Gundhabing	B 170	490 -6,7	517 5,5	514 -0,6	547 6,4	531 -2,9	570 7,3	560 -1,8	603 7,7	540 -10,4	593 9,8	595 0,3
137	Nikolsdorf	B 100			(573) -	501 -	480 -4,2	513 6,9	522 1,8	515 -1,3	647 25,6	511 -21,0	530 3,7
156	Perjen Tunnel	S 16			1.233 -	1.312 6,4	1.284 -2,1	1.256 -2,2	1.239 -1,4	1.370 10,6	1.380 0,7	1.392 0,9	1.486 6,8
	Roppener Tunnel	A 12											1.325 -
159	Brennersee	A 13						4.251 -	(4.434) (4,3)	4.419 (-0,3)	4.855 9,9	4.870 0,3	4.786 -1,7
160	Brennersee	B 182						137 -	107 -21,9	122 14,0	114 -6,6	106 -7,0	112 5,7
161	Arnbach-Sillian	B 100						249 -	264 6,0	281 6,4	303 7,8	319 5,3	344 7,8
162	Brettfall T.	B 169						1.052 -	1.076 2,3	1.080 0,4	1.116 3,3	1.185 6,2	1.202 1,4
163	Langkampfen	A 12						5.396 -	5.783 7,2	6.208 7,3	7.100 14,4	7.144 0,6	7.243 1,4
166	Landeck-Südmfahrung	B 180 (B 315)										591 -	609 3,0
173	Kundl	A 12									7.127 -	6.969 -2,2	7.538 8,2
174	St. Leonhard	B 171									888 -	1.018 14,6	421 -58,6
175	Hall	A 12											8.574 -
178	Vilser-Tunnel	B 179 (B 314)									660	751 13,8	900 19,8
862	Nauders	B 180 (B 315)						335 -	355 6,0	376 5,9	378 0,5	399 5,6	419 5,0

„Lkw“ = Lkw-ähnliche Fahrzeuge (beinhalten auch Busse, Pkw mit Anhängern u.ä.)



tirol

Verkehrsplanung

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

Straßengüterverkehr Lkw/24h

3

Anlage

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr und jährliche Zuwachsrate (in % zum Vorjahr)

Zählstelle			Jahre							
Nr.	Ort	Str.Nr.	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
34	Kirchbichl	B 171	-	-	232	271	262	250	289	255
			-	-	-	16,8	-3,3	-4,6	15,6	-11,8
38	Scharnitz	B 177	-	-	-	-	-	-	-	269
			-	-	-	-	-	-	-	-
43	Musau	B 179 (B 314)	-	469	471	545*	583	- 120	-	-
			-	-	0,4	14,6*	7,0*	-	-	-
44	Imst	B 171	-	-	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-
45	Matrei/ Brenner	A 13	3.478	3.686	3.606	3.757	3.971	4.637	4.755	4.679
			-	6,0	-2,2	4,2	5,7	16,8	2,5	-1,6
46	Vomp	A 12	-	-	6.648	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-
47	Mittersill	B 161	-	-	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-
63	Tösens	B 180 (B 315)	271	338	363	370	394	393	412	-
			-	24,7	7,4	1,9	6,5	-0,3	4,8	-
72	Kematen	A 12	-	3.013	3.012*	2.691*	2.773	3.009	3.220	3.091
			-	-	0,0*	-10,7*	3,0*	8,5	7,0	-4,0
79	Bockling	B 178 (B 312)	-	1.510	1.454	1.366	1.334	1.397	1.421	1.463
			-	-	-3,7	-6,1	-2,3	4,7	1,7	3,0
88	Fernstein	B 179 (B 314)	-	695	714	648	672	683	754	779
			-	-	2,7	-9,2	3,7	1,6	10,4	3,3
100	Kufstein	A 12	3.329	4.102	4.438	4.757	5.193	6.056	6.117	5.847
			-	23,2	8,2	7,2	9,2	16,6	1,0	-4,4
105	Felbertauern T.	B 108	-	-	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-
126	Imst	A 12	-	-	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-
127	Gundhabing	B 170	-	-	-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-	-	-
137	Nikolsdorf	B 100	399	397	432	440	420	475	415	430
			-	-0,5	8,8	1,9	-4,5	13,1	-12,6	3,6
159	Brennersee	A 13	-	-	3.443	(3.632)	(3.639)	4.249	4.356	4.133
			-	-	-	(5,5)	(0,2)	(16,8)	2,5	-5,1
160	Brennersee	B 182	-	-	(96)	66	85	82	79	82
			-	-	-	(-31,3)	28,8	-3,5	-3,7	3,8
161	Arnbach-Sillian	B 100	-	-	207	218	231	249	270	297
			-	-	-	5,3	6,0	7,8	8,4	10,0
162	Brettfall Tunnel	B 169	-	-	852	875	879	916	983	1.000
			-	-	-	2,7	0,5	4,2	7,3	1,7
163	Lanokampfen	A 12	-	-	4.702	4.804	5.189	5.903	6.070	6.049
			-	-	-	2,2	8,0	13,8	2,8	-0,3
166	Landeck-Südmf.	B 180 (B 315)	-	-	-	-	-	-	469	499
			-	-	-	-	-	-	-	6,4
173	Kundl	A 12	-	-	-	-	-	6.349	5.993	6.553
			-	-	-	-	-	-	-5,6	9,3
174	St. Leonhard	B 171	-	-	-	-	-	783	921	325
			-	-	-	-	-	-	17,6	-64,7
175	Hall	A 12	-	-	-	-	-	-	-	7.451
			-	-	-	-	-	-	-	-
178	Vilsener-Tunnel	B 179 (B 314)	-	-	-	-	-	-	-	548
			-	-	-	-	-	-	-	-
862	Nauders	B 180 (B 315)	-	-	249	(269)	272	271	283	295,0
			-	-	-	(8,0)	(1,1)	-0,4	4,4	4,2



Lkw = Lkw-Verkehr (beinhaltet Solo-Lkw, Sattel- und Lastzüge)

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

4

Straßengüterverkehr SLZ/24h

Anlage

Durchschnittlicher, täglicher Verkehr und jährliche Zuwachsrate (in % zum Vorjahr)

Zählstelle			Jahre							
Nr.	Ort	Str.Nr.	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
34	Kirchbichl	B 171	-	-	58	67	59	54	63	54
			-	-	-	15,5	-11,9	-8,5	16,7	-14,3
38	Scharnitz	B 177	-	-	-	-	-	-	-	97
			-	-	-	-	-	-	-	-
43	Musau	B 179	-	214	244*	304*	369	- 50	-	-
		(B 314)	-	-	14,0*	27,0*	21,4*	-	-	-
44	Imst	B 171	-	-	5	6	5	7	6	7
			-	-	-	20,0	-16,7	40,0	-14,3	16,7
45	Matrei/ Brenner	A 13	2.801	3.214	3.117	3.220	3.419	3.966	4.045	3.952
			8,7	14,7	-3,0	3,3	6,2	16,0	2,0	-2,3
46	Vomp	A 12	-	-	4.224	4.502	4.745	5.258	5.310	5.190
			-	-	-	6,6	5,4	10,8	1,0	-2,3
47	Mittersill	B 161	-	-	(146)	156	157	180	157	166
			-	-	-	-	0,6	14,6	-12,8	5,7
63	Tösens	B 180	142	189	214	225	245	230	254	-
		(B 315)	-	33,1	13,2	5,1	8,9	-6,1	10,4	-
72	Kematen	A 12	-	1.005	1.241*	1.301	1.329	1.397	1.472	1.440
			-	-	23,5*	4,8*	2,2	5,1	5,4	-2,2
79	Bocking	B 178	-	850	834	764	756	789	789	802
		(B 312)	-	-	-1,9	-8,4	-1,0	4,4	0,0	1,6
88	Fernstein	B 179	-	387	409	386	420	417	475	497
		(B 314)	-	-	5,7	-5,6	8,8	-0,7	13,9	4,6
100	Kufstein	A 12	3.117	3.669	3.821	4.103	4.414	5.102	5.222	5.149
			9,9	17,7	4,1	7,4	7,6	15,6	2,4	-1,4
105	Felbertauern T.	B 108	-	103	112	121	131	177	142	157
			-	-	-	8,0	8,3	35,1	-19,8	10,6
126	Imst	A 12	-	-	802	801	824	830	875	891
			-	-	-	-0,1	2,9	0,7	5,4	1,8
127	Gundhabing	B 170	-	-	39	40	41	19	30	28
			-	-	-	2,6	2,5	-53,7	57,9	-6,7
137	Nikolsdorf	B 100	189	172	190	192	200	244	216	233
			-1,0	-9,0	10,5	1,1	4,2	22,0	-11,5	7,9
159	Brennersee	A 13	-	-	3.098	(3.337)	3.384	3.925	4.053	3.856
			-	-	-	(7,7)	(1,4)	16,0	3,3	-4,9
160	Brennersee	B 182	-	-	17	16	18	13	13	12
			-	-	-	-5,9	12,5	-27,8	0,0	-7,7
161	Arnbach-Sillian	B 100	-	-	160	163	178	191	205	226
			-	-	-	1,9	9,2	7,3	7,3	10,2
162	Brettfall Tunnel	B 169	-	-	322	362	360	382	425	431
			-	-	-	12,4	-0,6	6,1	11,3	1,4
163	Landkampfen	A 12	-	-	3.758	3.929	4.243	4.860	5.027	4.968
			-	-	-	4,6	8,0	14,5	3,4	-1,2
166	Landeck-Südmf.	B 180	-	-	-	-	-	-	251	264
		(B 315)	-	-	-	-	-	-	-	5,2
173	Kundl	A 12	-	-	-	-	-	4.825	4.535	5.014
			-	-	-	-	-	-	-6,0	10,6
174	St. Leonhard	B 171	-	-	-	-	-	407	569	70
			-	-	-	-	-	-	39,8	-87,7
175	Hall	A 12	-	-	-	-	-	-	-	5.144
			-	-	-	-	-	-	-	-
178	Vilser-Tunnel	B 179	-	-	-	-	-	-	-	386
		(B 314)	-	-	-	-	-	-	-	-
862	Nauders	B 180	-	-	200	(212)	223	210	225	239
		(B 315)	-	-	-	(6,0)	(5,2)	-5,8	7,1	6,2

SLZ = Sattel- und Lastzüge



tirol

Verkehrsplanung

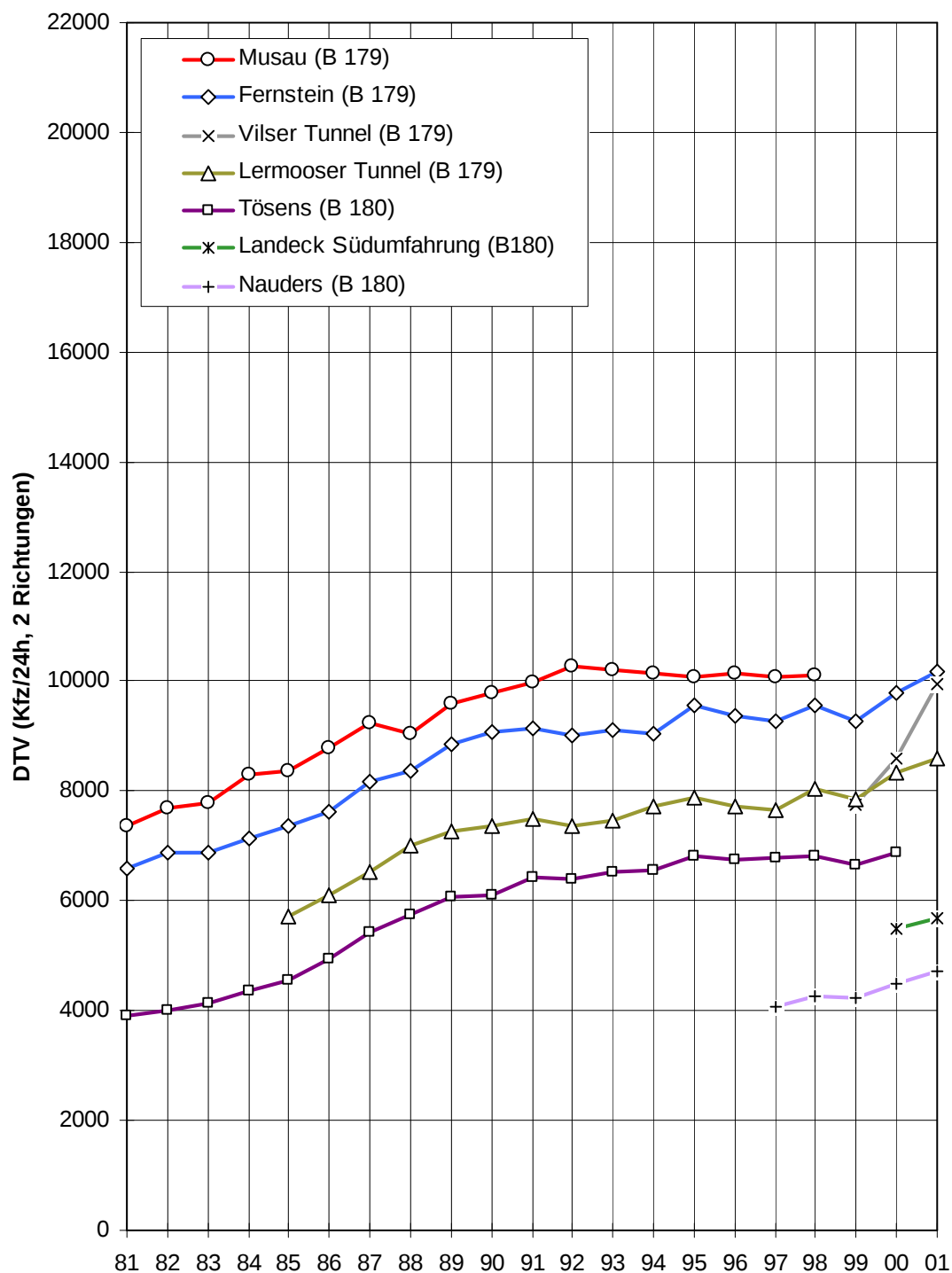
FERNPASS - RESCHENPASS

B179 (B314), B180 (B315)

1981 – 2001

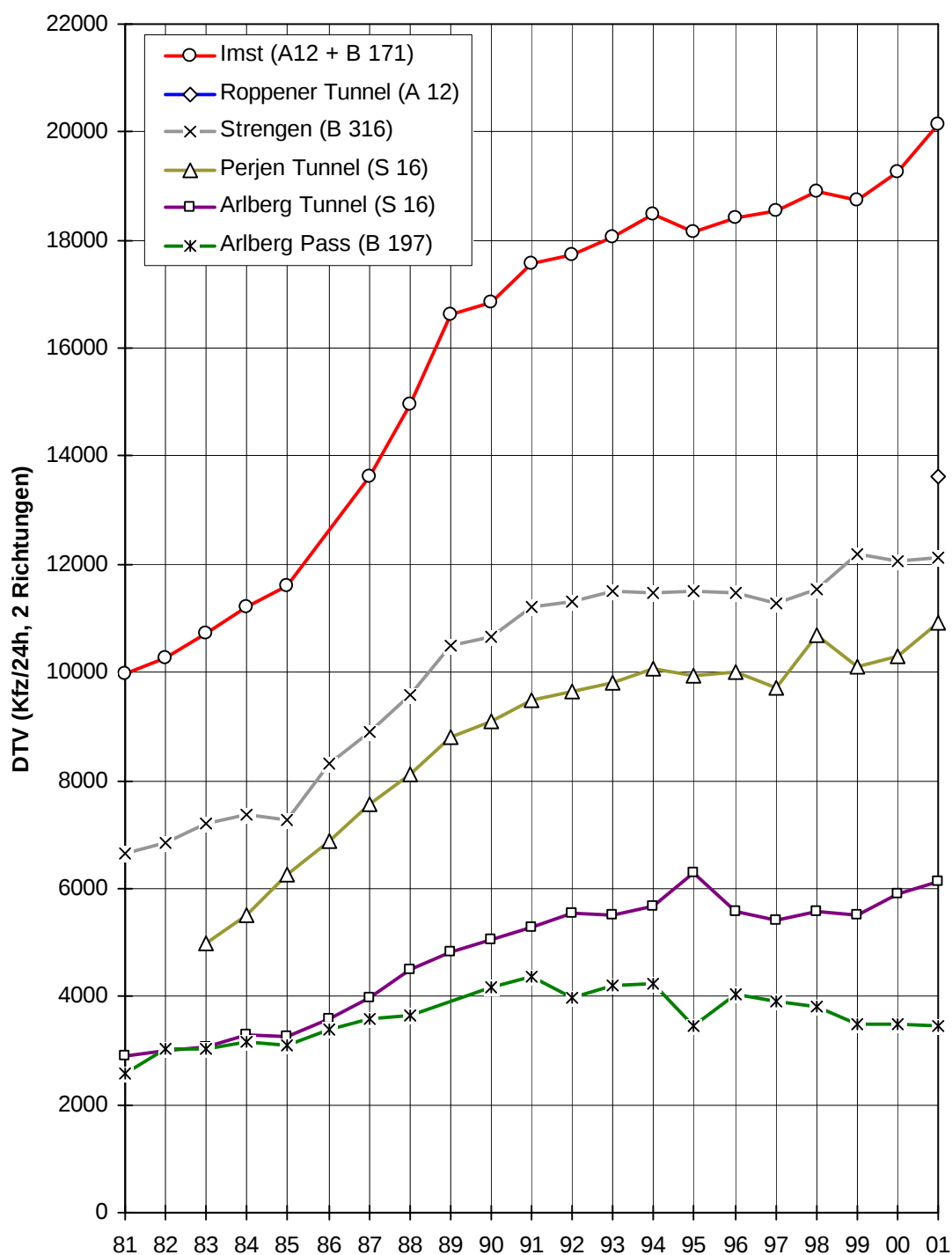
5

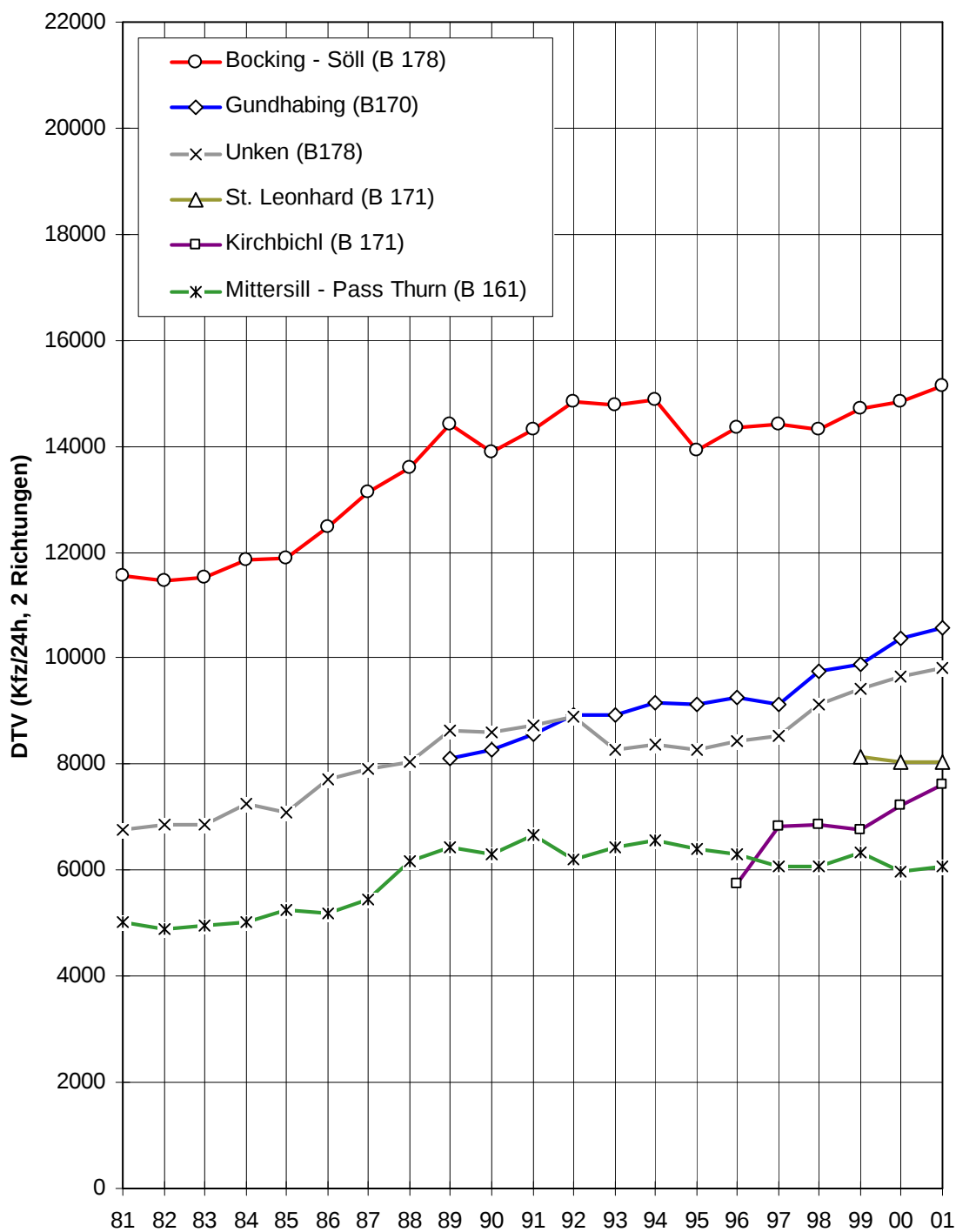
Anlage



tirol

Verkehrsplanung

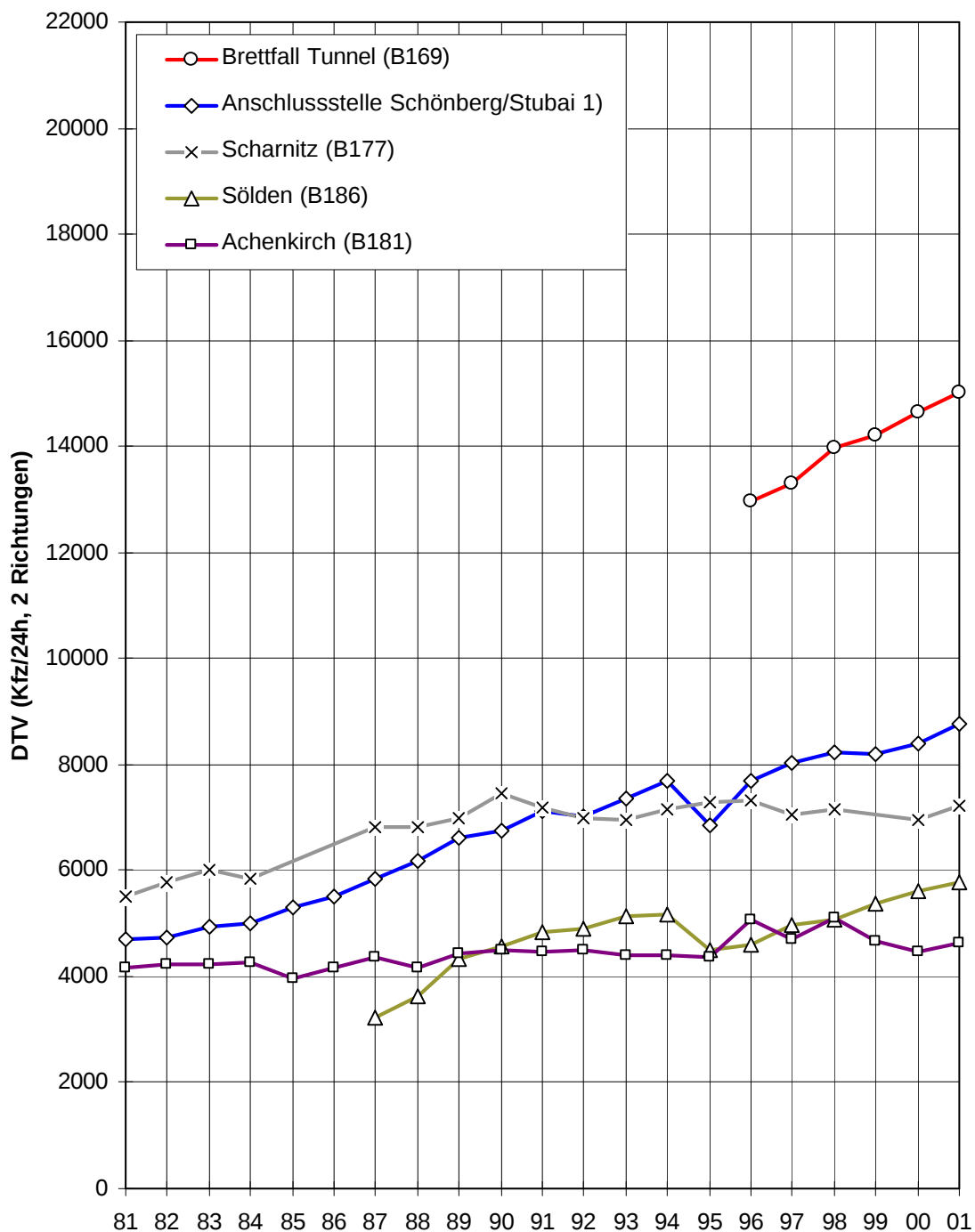




SCHARNITZ, ACHENTAL, ZILLERTAL, STUBAITAL, ÖTZTAL

8
Anlage

1981 – 2001

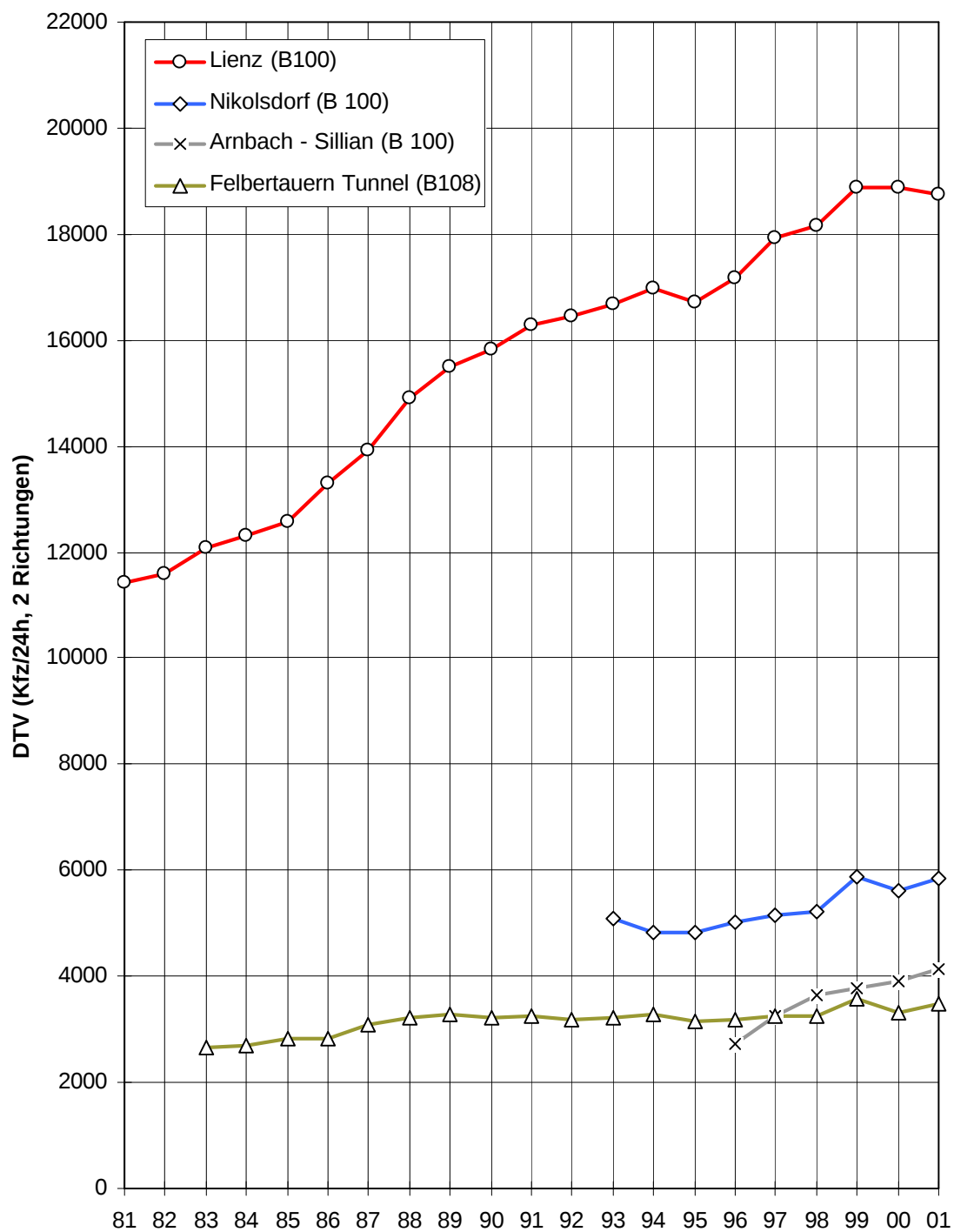


¹⁾ 1995: Baustelle

Verkehrsplanung



tirol

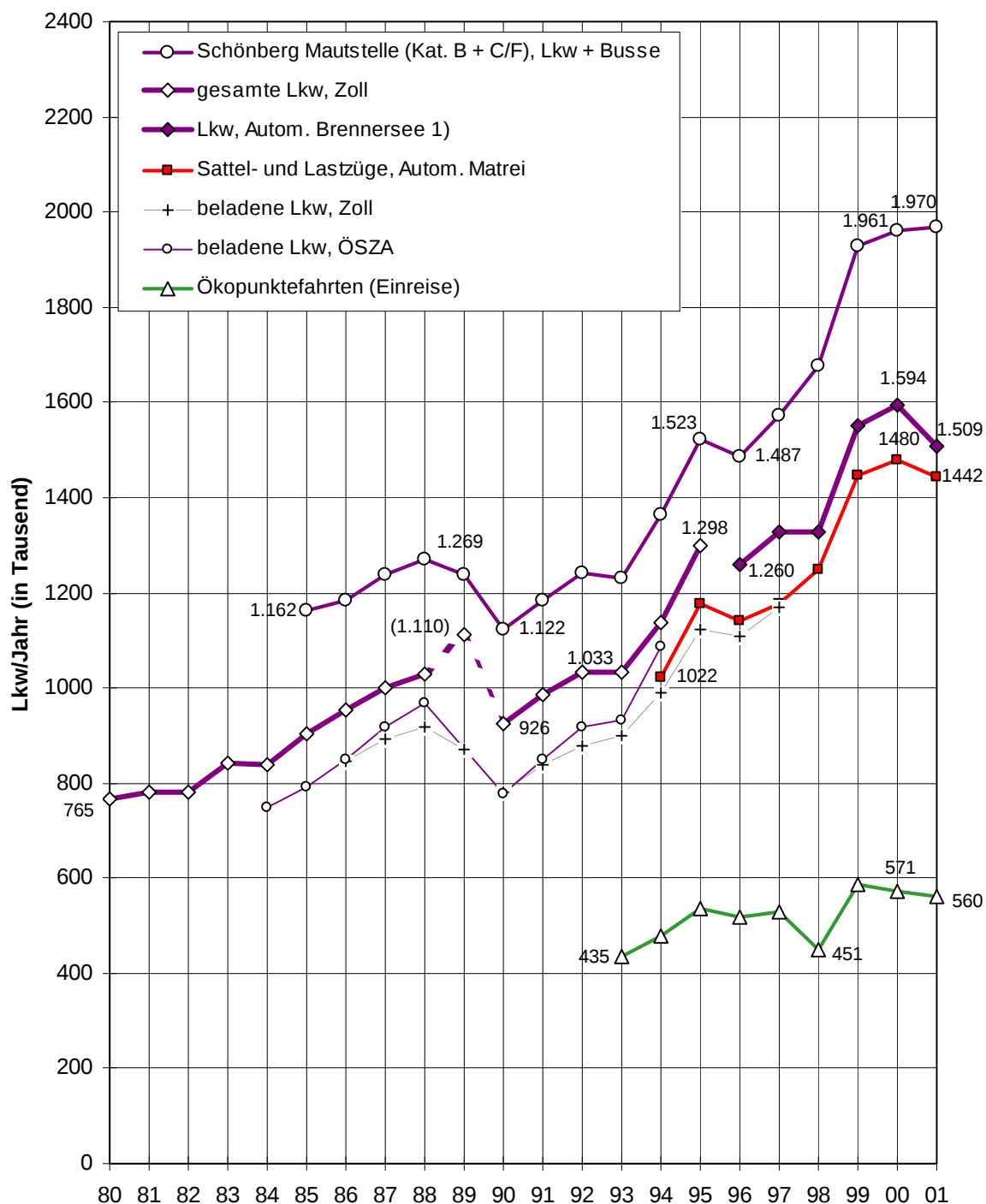


BRENNER (A13)

Straßengüterverkehr

1980 – 2001

10
Anlage

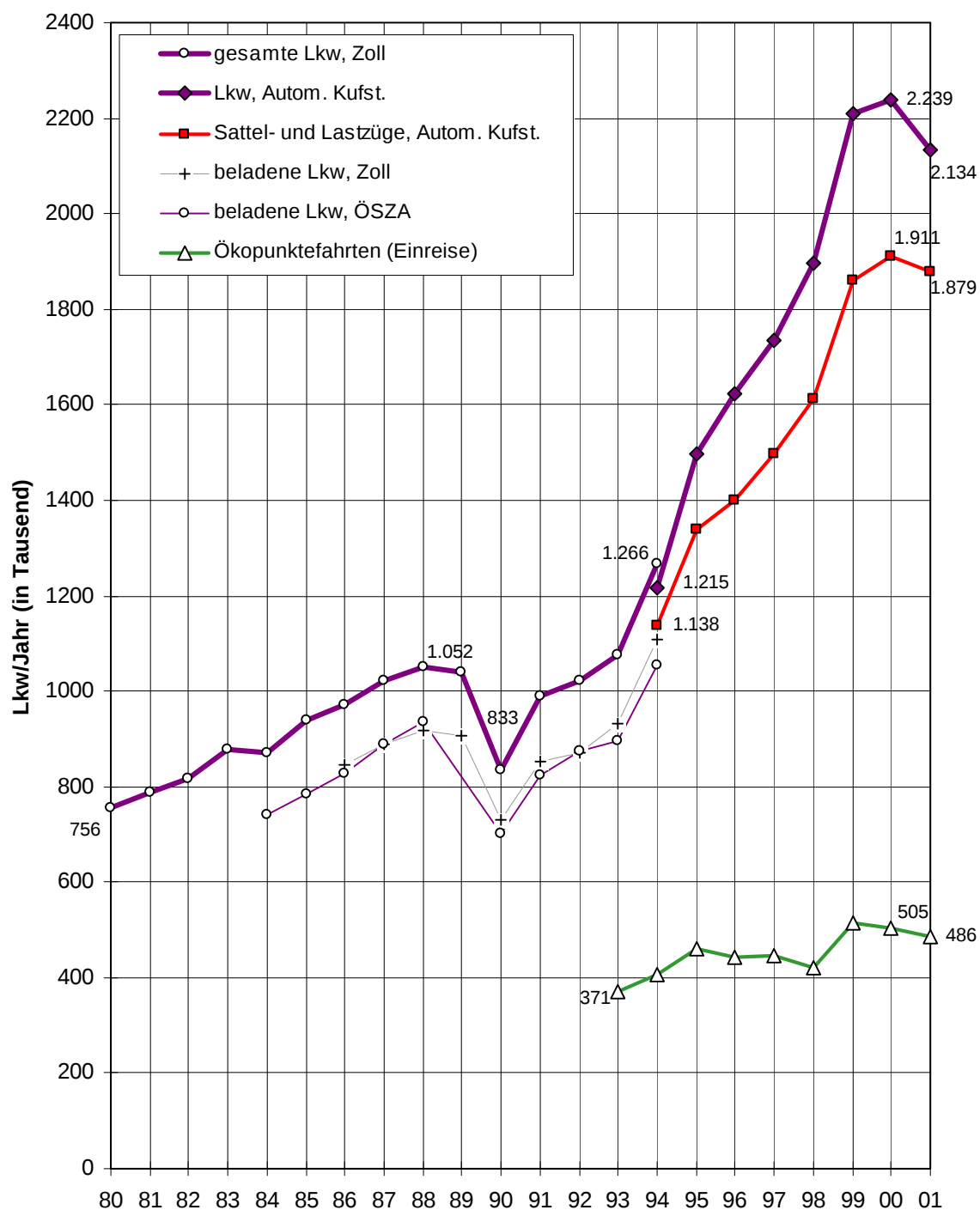


¹⁾ 1997 Umleitung Rola über Nösslach / Quelle: Zollstatistik, ÖSZA; BMVIT, ASG, AdTLR



tirol

Verkehrsplanung



Quelle: Zollstatistik, ÖSZA, BMVIT, AdTLR

Verkehrsplanung

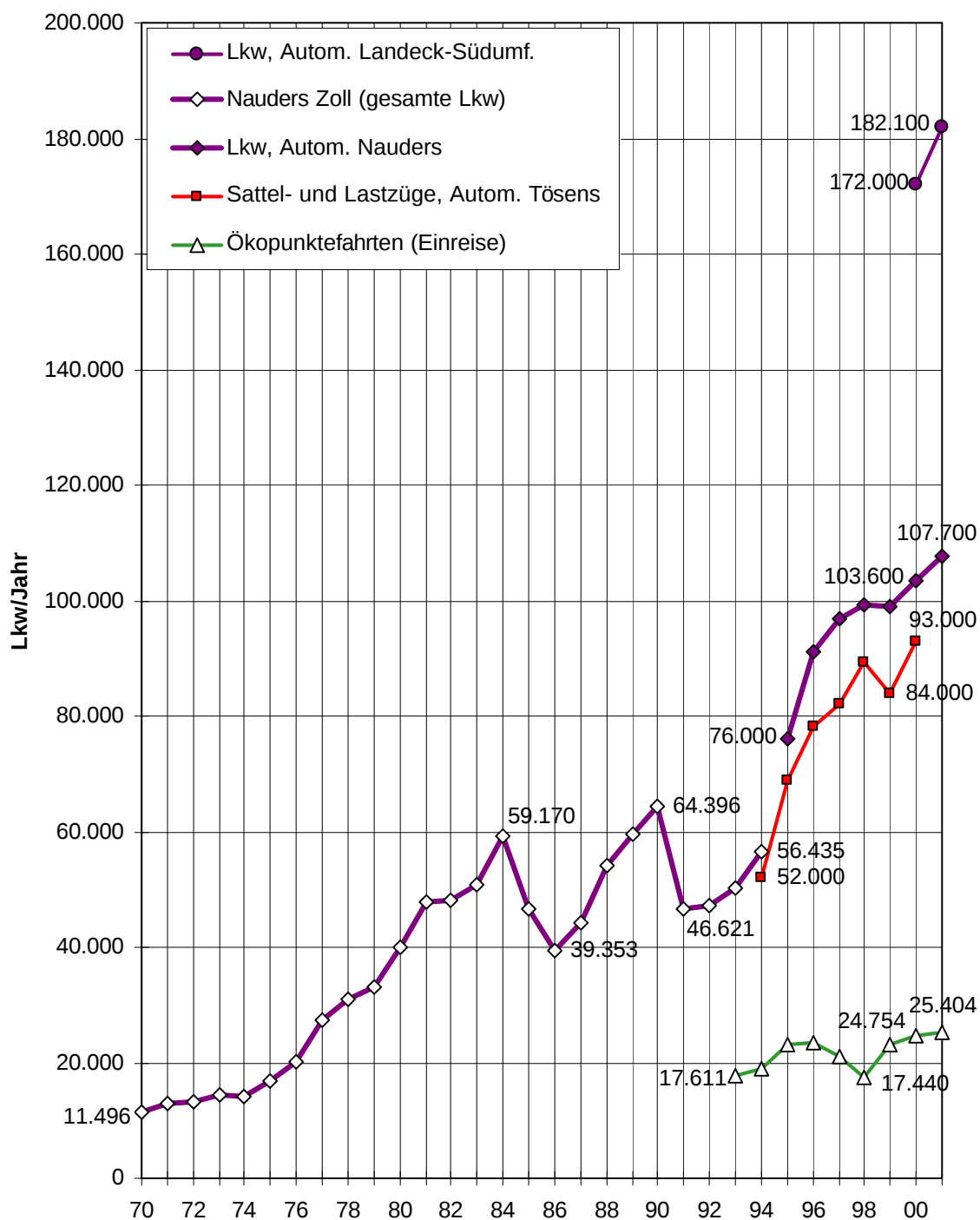


RESCHENPASS (B180)

Straßengüterverkehr

1970 – 2001

12
Anlage



Quelle: Zollstatistik, ÖSZA, AdTLR, BMVIT

Verkehrsplanung



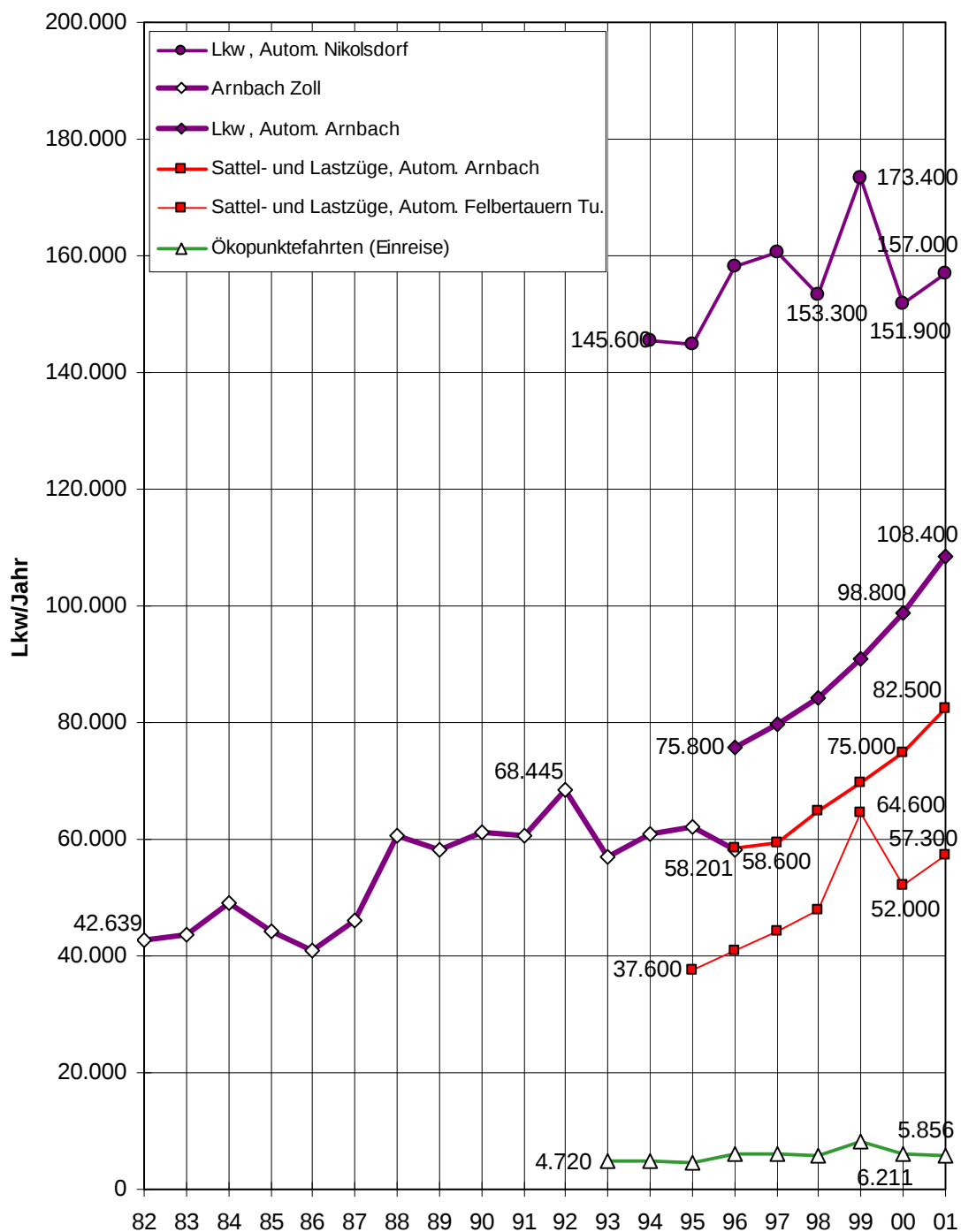
tirol

OSTTIROL (B100)

Straßengüterverkehr

1982 – 2001

13
Anlage

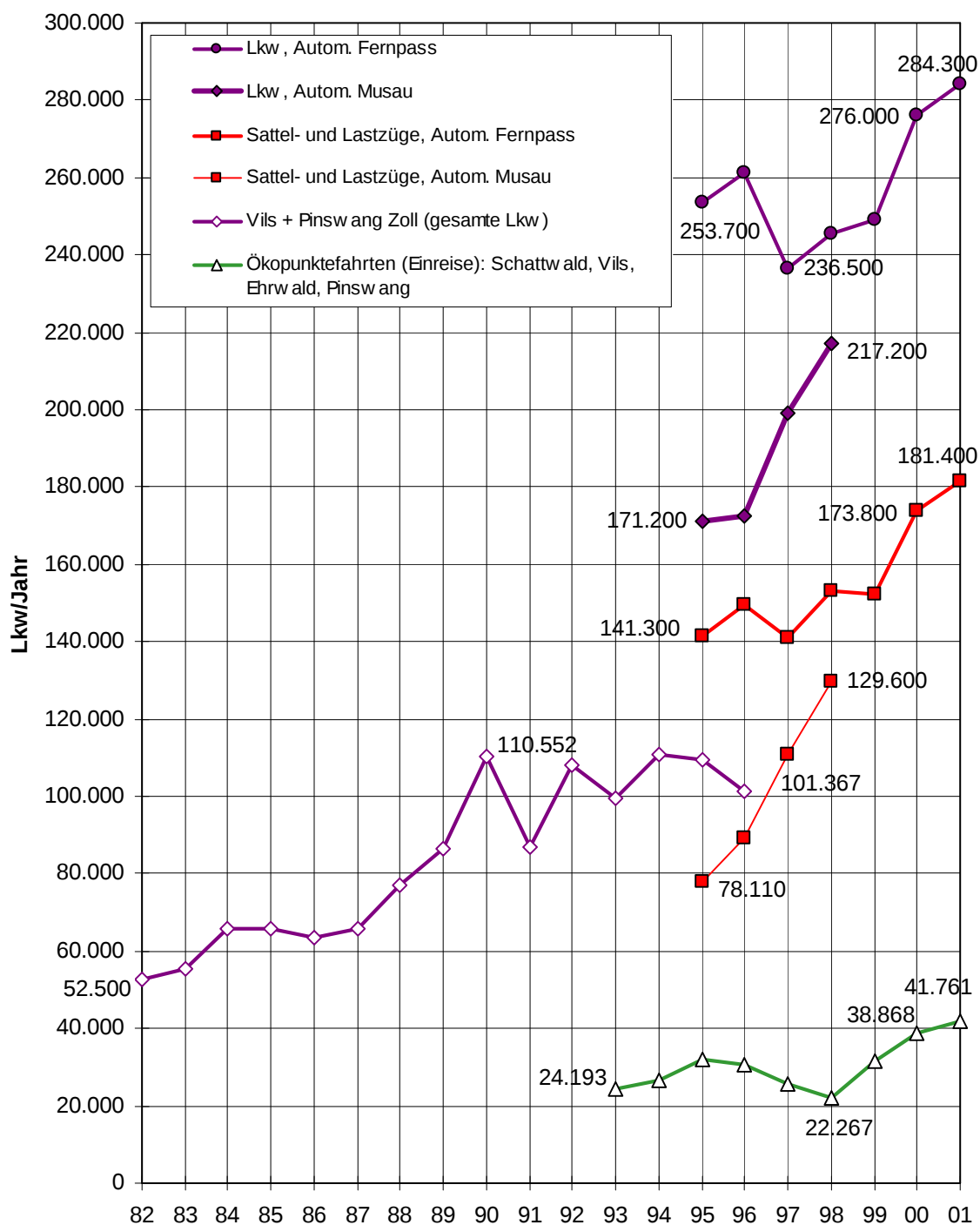


Quelle: Zollstatistik, ÖSZA, AdTLR, BMVIT

Verkehrsplanung



tirol

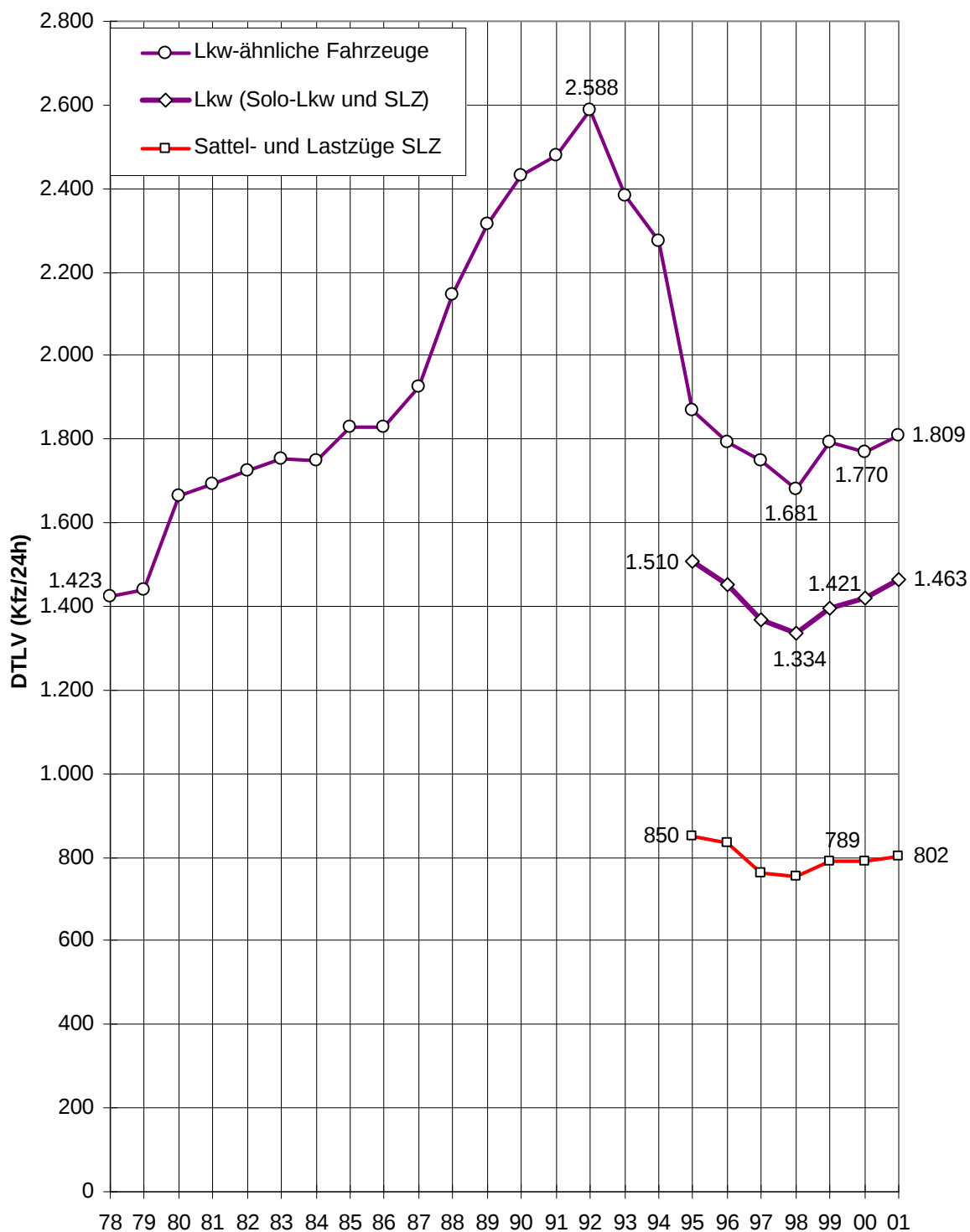


LOFERER STRASSE (B178)

Straßengüterverkehr

1978 – 2001

15
Anlage



Quelle: BMVIT

Verkehrsplanung



tirol