



LAND
TIROL

Fernpass-News

Amtliche Mitteilung ■ Mai 2024 ■ www.tirol.gv.at/fernpass

Zugestellt durch die Österreichische Post AG

Red' ma übern Feara!

Das Fernpass-Paket
von Vils bis ins Gurgltal
und das Mieminger Plateau

**Warum Sie
diese Informationen
lesen sollten:**

**Keine neue
Transitroute.**

Das 7,5t-LKW-
Fahrverbot bleibt!

**Nichts tun
ist keine Lösung.**

Konkrete Maßnahmen in den
betroffenen Gemeinden.

**Sicherheit
geht vor.**

Die Fakten sprechen
für sich.



Schon mal so gesehen?

Ein Thema – viele unterschiedliche Meinungen. Vor allem, wenn es um den Fernpass geht. Klar ist aber auch: Nichts tun ist keine Lösung. Zusehen, wie der Verkehr rollt, ist keine Option. Einfach „dagegen sein“ wird die Situation nicht verbessern. Eines steht dabei außer Streit: Das 7,5t-LKW-Fahrverbot muss bleiben.

Viele von Ihnen warten darauf, dass sich endlich etwas tut. Diese Chance gibt es mit dem Fernpass-Paket.

Das Fernpass-Paket ist realistisch, zeitnah umsetzbar und bedeutet keine Kapazitätserweiterung. Es steigert die Verkehrssicherheit, verbessert die Verfügbarkeit der Anbindung, lenkt den Verkehr und entlastet die Bevölkerung

durch zahlreiche Begleitmaßnahmen. Viele Maßnahmen entlang der Fernpass-Route wurden bereits umgesetzt, manche befinden sich in Planung oder werden aktuell geprüft. Das Fernpass-Paket besteht nicht nur aus Tunneln. Es ist viel mehr und umfasst viele konkrete Maßnahmen – von Unterführungen für RadfahrerInnen bis hin zu Abfahrverboten für den Ausweichverkehr.

Jeder Unfall, der vermieden werden kann, jeder LKW, der im Winter nicht mehr hängen bleibt, oder jeder Stau, der ausbleibt, ist ein Erfolg. Es braucht das große Ganze. Der Verkehr wird nicht einfach verschwinden. Staus an besonders starken Reisetagen werden nie ganz ausbleiben – das muss allen bewusst sein. Aber es besteht mit dem Fernpass-Paket die Chance auf einen mutigen und großen Schritt in Richtung Verbesserung.

Es braucht eine sichere Anbindung vom Außerfern an das Inntal. Es braucht Rücksicht auf die Menschen – von Vils bis ins Gurgltal und das Mieminger Plateau. Es braucht ein ganzes Maßnahmenpaket, von dem die Menschen auf beiden Seiten des PASSES profitieren.



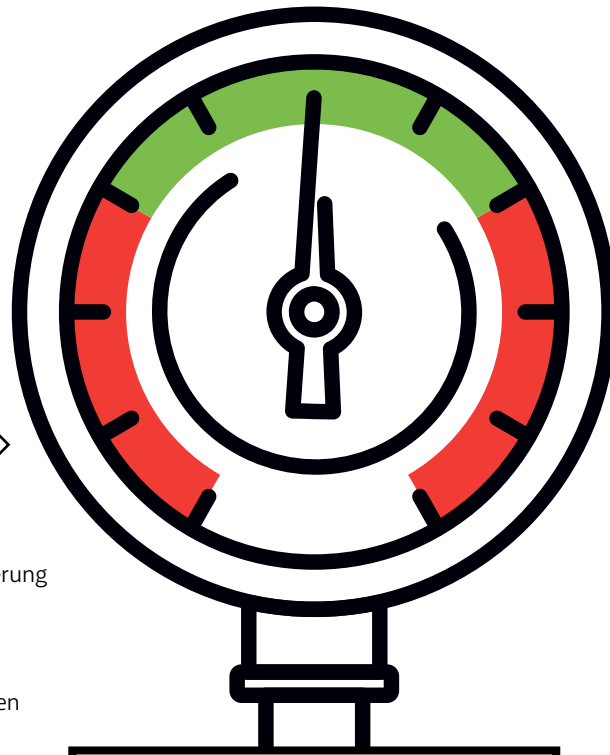
Foto: Shutterstock.com

Fernpass-Paket? Ja!

- 7,5t-LKW-Fahrverbot bleibt
- Ziel: weniger Risiko, besserer Verkehrsfluss, weniger Stau
- Bauliche Maßnahmen
- Fahrverbote & Dosierungen
- Fernpass-Durchzugsmaut mit stark ermäßigten Karten für VielfahrerInnen
- Kosten: rund 500 Millionen Euro

Bahntunnel Fernpass

- Bundesregierung entscheidet
- ÖBB bauen
- Land Tirol setzt sich ein, damit die nächsten Planungsschritte für den Bahntunnel Fernpass umgesetzt werden



Nichts tun? Nein.

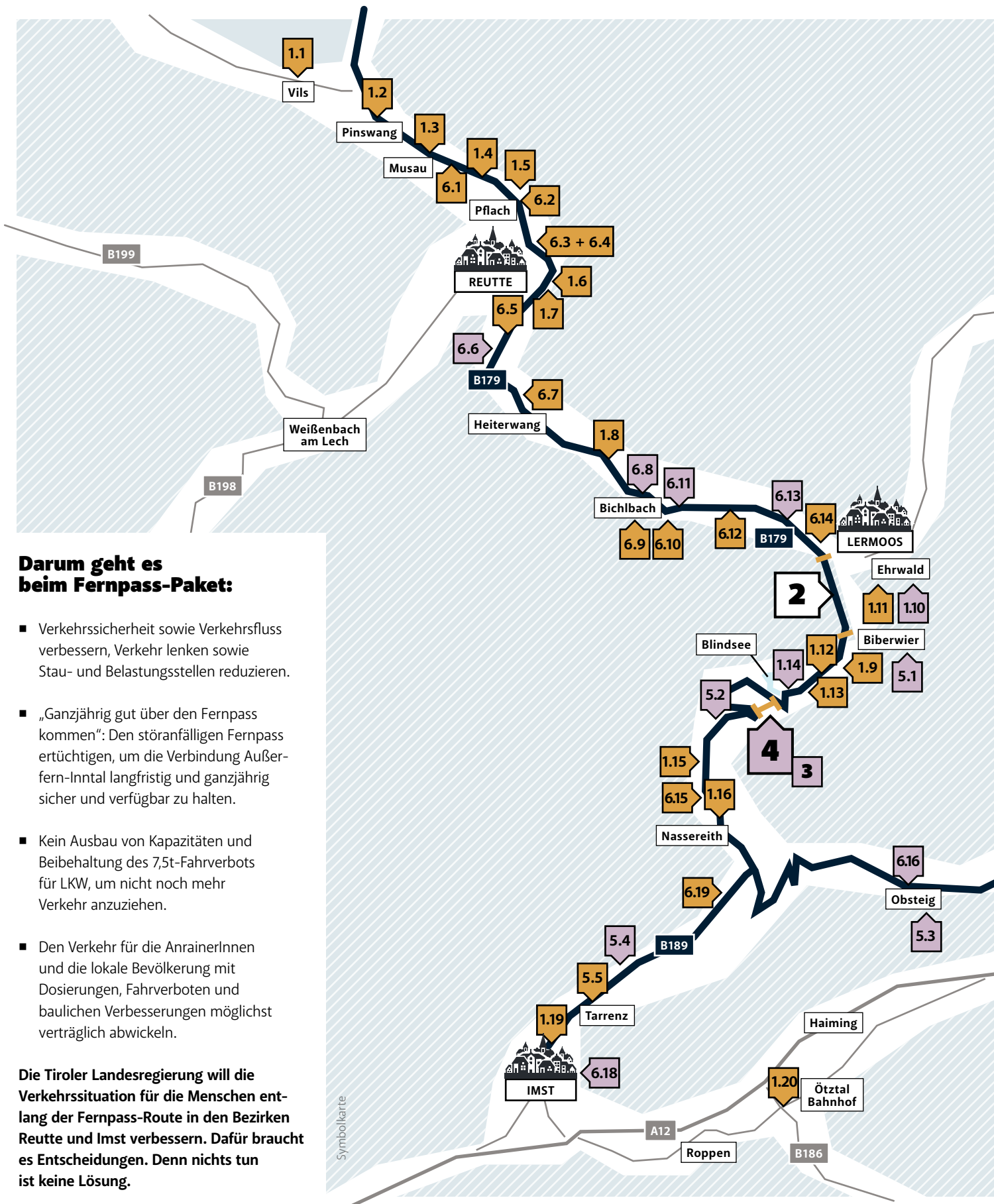
- Keine Chance auf Veränderung
- Keine Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Weiterhin massive Belastung für AnrainerInnen
- Keine Verkehrslenkung

Neue Autobahn im Außerfern? Nein.

- Die Tiroler Landesregierung sagt klar NEIN zu einer neuen Transitroute. Dazu führen z. B. große Tunnelvarianten wie der Gartnerwandtunnel:
 - Kein 7,5t-LKW-Fahrverbot mehr
 - Neue LKW-Transitroute
 - Noch mehr Verkehr
 - Verkehrs- und Versorgungssicherheit in Gefahr
 - Kosten: deutlich über eine Milliarde Euro

Das plant die Tiroler Landesregierung

Grafik: Shutterstock.com

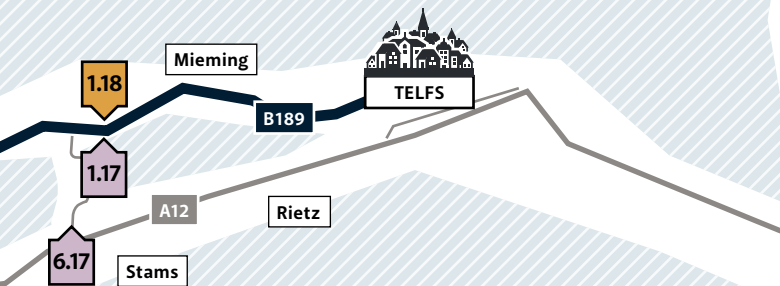


Darum geht es beim Fernpass-Paket:

- Verkehrssicherheit sowie Verkehrsfluss verbessern, Verkehr lenken sowie Stau- und Belastungsstellen reduzieren.
- „Ganzjährig gut über den Fernpass kommen“: Den störanfälligen Fernpass ertüchtigen, um die Verbindung Außerfern-Inntal langfristig und ganzjährig sicher und verfügbar zu halten.
- Kein Ausbau von Kapazitäten und Beibehaltung des 7,5t-Fahrverbots für LKW, um nicht noch mehr Verkehr anzuziehen.
- Den Verkehr für die AnrainerInnen und die lokale Bevölkerung mit Dosierungen, Fahrverboten und baulichen Verbesserungen möglichst verträglich abwickeln.

Die Tiroler Landesregierung will die Verkehrssituation für die Menschen entlang der Fernpass-Route in den Bezirken Reutte und Imst verbessern. Dafür braucht es Entscheidungen. Denn nichts tun ist keine Lösung.

Auszug: Maßnahmen entlang der B 179 Fernpass- straße bzw. B 189 Mieminger Straße



 In Vorbereitung

 Bereits umgesetzt

Legende

1 Dosierampeln, Abfahrverbote, Anzeigetafeln

- 1.1 Dosierampel Vils (2017)
- 1.2 Abfahrverbot Anschlussstelle Vils Richtung Pinswang und Musau (2019)
- 1.3 Dynamische Anzeigetafel Kontrollstelle Musau (2018)
- 1.4 Abfahrverbot Reutte Nord (2019)
- 1.5 Dynamische Anzeigetafel Parkplatz Urisee (2018)
- 1.6 Dosieranlage Reutte Süd (2017)
- 1.7 Dynamische Anzeigetafel Reutte Süd (2018)
- 1.8 Abfahrverbot Heiterwang (2024)
- 1.9 Optimierung Blockabfertigung Dosierampel Lermoos Nord (2021)
- 1.10 Dosieranlage Ehrwald/Schanz (in Vorbereitung)
- 1.11 Dynamische Anzeigetafel Ehrwald/Viadukt (2018)
- 1.12 Dynamische Anzeigetafel Biberwier (2018)
- 1.13 Dynamische Anzeigetafel Weißenseekreuzung (2018)
- 1.14 Dynamische Anzeigetafel Anschluss Weißensee (in Vorbereitung)
- 1.15 Dynamische Anzeigetafel Kettenanlageplatz Nassereith (2018)
- 1.16 Abfahrverbot Nassereith (2024)
- 1.17 Geschwindigkeitsbeschränkung Fronhausen (in Vorbereitung)
- 1.18 Dynamische Anzeigetafel Krebsbach (2018)
- 1.19 Dynamische Anzeigetafeln Imst Arzill und Imst Nord (2018)
- 1.20 Dynamische Anzeigetafel Ötztalstraße (2018)

2 Lermooser Tunnel (1984, 2. Röhre in Vorbereitung)

3 Mautinfrastruktur (in Vorbereitung)

4 Fernpasstunnel (in Vorbereitung)

5 Unterführungen/Fuß- und Radwege

- 5.1 FußgängerInnen- und Radbrücke Biberwier (in Vorbereitung)
- 5.2 Unterführung Fernsteinsee (in Vorbereitung)
- 5.3 Unterführung Obsteig (in Vorbereitung)
- 5.4 Fußgängerbedarfsampel Tarrenz (in Vorbereitung)
- 5.5 Unterführung Walchenbach/Tarrenz (2017)

6 Bauliche Maßnahmen

- 6.1 Kontrollstelle Musau (2005)
- 6.2 Umfahrung Reutte (1980)
- 6.3 Lärmschutz Breitenwang (2009)
- 6.4 Lärmschutz Reutte Süd (Neumühle/Lähn) (2018)
- 6.5 Umbau Ewigkeitskurve/Anschlussstelle Reutte Süd (2013)
- 6.6 Situation Katzenberg/Anschlussstelle Ehrenberg (in Vorbereitung)
- 6.7 Umfahrung Heiterwang (2010)
- 6.8 Adaptierung Auffahrt Almkopf, Bichlbach (in Vorbereitung)
- 6.9 Umfahrung Bichlbach (1968)
- 6.10 Lärmschutz Bichlbach (1999) und Verlängerung Bichlbach Ost (2016)
- 6.11 Beseitigung Linksabbieger Anschlussstelle Bichlbach (in Vorbereitung)
- 6.12 Erneuerung Lärmschutz Wengle (2014) und Lückenschluss Wengle-Lähn (2022)
- 6.13 Beseitigung Linksabbieger Lermoos/Lähn (in Vorbereitung)
- 6.14 Lärmschutz Lermoos & Lermoos Nord (1997 & 1999)
- 6.15 Umfahrung Nassereith (1994)
- 6.16 Straßenrückbau Obsteig (in Vorbereitung)
- 6.17 Lärmschutz Mötzt/Oberfeld (in Vorbereitung)
- 6.18 Situation Kreisverkehr Imst (in Vorbereitung)
- 6.19 Sicherheitsausbau Nassereith-Tarrenz (2022)

1

Dosierungen und (Ab-)Fahrverbote

- Dosierungen in Reutte und Vils; Ehrwald in Prüfung
- Neue Fahrverbote gegen den Ausweichverkehr in Heiterwang und Nassereith
- Dynamische Anzeigetafeln zur Verkehrslenkung

Ein Herzstück des Fernpass-Pakets: Verkehr dosieren und die Ortschaften entlang der B 179 vor Ausweichverkehr schützen. Darauf setzt man weiterhin – beim Fernpass-Paket geht es um verlässliche Verbindungen und flüssigen Verkehr.

Dort, wo es möglich ist, gibt es bereits Dosierungen. Bei Reutte Süd orientiert man sich z. B. an 1.100 KFZ pro Stunde, da ab diesem Verkehrsaufkommen Staus verstärkt entstehen können. Aktuell werden im Zuge vom Fernpass-Paket die bestehenden Dosieranlagen evaluiert und auf ihr Optimierungspotenzial geprüft. Bei Vils gibt es bereits eine Dosierung. Jetzt wird auch noch eine Dosieranlage in Ehrwald geprüft. Zusätzlich gibt es zahlreiche Fahrverbote für den Ausweichverkehr. Seitdem sie in Kraft sind, haben die betroffenen Ortschaften an verkehrsstarken Tagen einen guten Schutz. Im Zuge des Fernpass-Pakets ist seit 9. Mai 2024 auch in Heiterwang im Bezirk Reutte und in Nassereith im Bezirk Imst ein solches Fahrverbot in Kraft. „Die Fahrverbote für den Ausweichverkehr sind ein wirksames Instrument. Auf unser Drängen hin ist bei den heurigen Sommerfahrverboten auch Nassereith inkludiert. Das wird unsere Bürgerinnen und Bürger an verkehrsstarken Tagen entlasten“, ist der Bürgermeister von Nassereith, Herbert Kröll, überzeugt.

Dosierungen und Fahrverbote sind wichtige Bausteine des Fernpass-Pakets. Der Verkehr wird nicht verschwinden. Umso wichtiger ist es, die Bevölkerung entlang der B 179 Fernpassstraße bzw. der B 189 Mieminger Straße so gut wie möglich zu entlasten sowie die Verkehrs- und Versorgungssicherheit innerhalb der Ortschaften aufrechtzuerhalten.

2

Lermooser Tunnel

- Erfüllung der Sicherheitsstandards durch 2. Röhre, Generalsanierung 1. Röhre
- Kein Ausbau auf vier Spuren: beide Röhren bleiben einspurig, künftig keine Umleitung über Ehrwalder Becken mehr notwendig

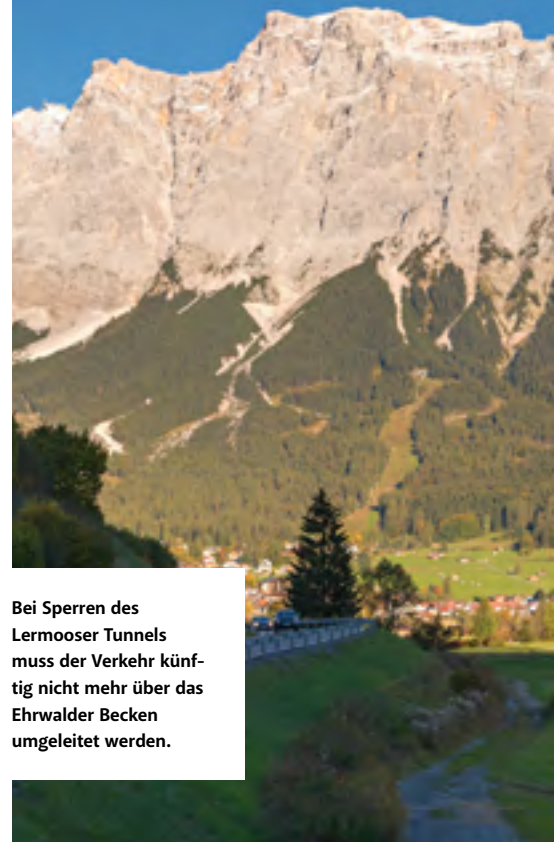
Der 1984 erbaute Lermooser Tunnel entspricht nicht mehr den heutigen Sicherheitsanforderungen: Eine Generalsanierung reicht dafür nicht aus. Zum Beispiel muss alle 500 Meter ein Fluchtweg vorhanden sein, der unter anderem von Einsatzorganisationen befahren werden kann. Die Herausforderung ist die Umsetzung einer Baumaßnahme, die den heutigen Standards entspricht und zu keinem Verkehrskollaps während der Bauarbeiten führt.

Verschiedene Varianten wurden geprüft. Das Ergebnis: Die beste Lösung ist eine 2. Tunnelröhre. Sie bringt das erforderliche Sicherheitsniveau und verhindert einen Verkehrskollaps im Ehrwalder Becken. Zuerst wird die 2. Röhre gebaut, im Anschluss wird die Bestandsröhre saniert. Es erfolgt kein Ausbau auf vier Spuren. Der Normalverkehr bleibt einspurig in jeder Röhre. Bei Reinigungs- oder Bauarbeiten kann der Verkehr in einer Röhre auch im Gegenverkehr geführt werden. Das heißt: keine Kapazitätserhöhung, kein Flaschenhals vor und nach dem Tunnel. Das Ausbruchmaterial (hochwertiges Dolomitgestein) wird vor Ort aufbereitet, als Baustoff verwendet und für die Schüttung im Bereich des Südportals des Fernpassstunnels benötigt. „Von der 2. Röhre profitieren vor allem die drei direkten Anrainergemeinden während der Bauarbeiten und auch unterm Jahr bei Tunnelreinigungen, Unfällen oder Instandhaltungsarbeiten“, sagt der Bürgermeister von Lermoos, Stefan Lagg.

Die 2. Röhre ist kein Ausbau der Strecke. Sie ist die erste Wahl, um die heute geltenden Tunnel-Sicherheitsstandards zu erreichen und einen Verkehrskollaps zu verhindern.

Eckdaten: Tunnellänge 3,414 Kilometer | Zeitplan: 2026 Baubeginn 2. Röhre, 2030 Sanierung 1. Röhre | Kosten 2. Röhre: 250 Millionen Euro (Preisbasis 2023)

Foto: Shutterstock.com



Bei Sperren des Lermooser Tunnels muss der Verkehr künftig nicht mehr über das Ehrwalder Becken umgeleitet werden.

Foto: Shutterstock.com



Zur Entlastung der Bevölkerung gibt es seit heuer im Zuge des Fernpass-Pakets auch in Nassereith ein Fahrverbot für den Ausweichverkehr.

3

Fernpasstunnel

- **Tunnellösung, bei der das 7,5t-LKW-Fahrverbot bestehen bleibt**
- **Verlässliche Anbindung an das Inntal im Winter & Sommer**
- **Eigene Trasse für RadfahrerInnen**

Es wird viel diskutiert. Manche drängen auf andere Lösungen. Das Wichtigste aber ist: Das 7,5t-LKW-Fahrverbot hält (siehe Seite 8), es entsteht keine neue LKW-Transitrouten. Das Fernpass-Paket mit dem Fernpasstunnel (zwischen Blindsee und der Haarnadelkurve) bringt mehr Sicherheit, ohne die Kapazität der B 179 zu erhöhen. „Die Gemeinde Biberwier profitiert von einer verlässlichen Anbindung des Außerferns an das Inntal durch den Fernpasstunnel. Zudem hat das Land zahlreiche Begleitmaßnahmen erarbeitet und unsere offenen Fragen beantwortet. Alles, was bei Beibehaltung des 7,5t-Fahrverbots die Sicherheit und Verfügbarkeit der Fernpassstraße erhöht und die Lebensqualität der Bevölkerung verbessert, tragen wir mit“, sagt der Bürgermeister von Biberwier, Harald Schönherr.

Bei Schlechtwetter kommt es auf der Passstraße oft zu Verzögerungen und Staus. Auch notwendige Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen führen derzeit mitunter zu massiven Verkehrseinschränkungen. Der Klimawandel und zunehmende Extremwetterereignisse lassen nicht ausschließen, dass es in diesem Bereich künftig vermehrt zu Sperrungen aufgrund von Steinschlägen oder Hangrutschungen kommt. Der Fernpasstunnel bringt eine sicher verfügbare Anbindung. In Kombination mit der bestehenden Passstraße gibt es bei Tunnelsperren (z. B. Unfall) eine Alternative. Außerdem führen eine etwas kürzere Fahrtstrecke und weniger Höhenunterschied zu weniger Treibstoffverbrauch – jährlich können insgesamt mindestens 4.000 Tonnen CO₂ eingespart werden. Gut auch für RadfahrerInnen: Sie bekommen eine eigene Trasse entlang des Fernpasses.

Es geht nicht um drei Minuten Zeitersparnis im Normalbetrieb. Es geht um die sicherere Anbindung Außerfern-Inntal – das ganze Jahr über. Mit dem Fernpasstunnel wird die Strecke weniger störanfällig.

Eckdaten: statt 4,8 Kilometer störanfälliger Strecke ein 1,4 Kilometer langer Tunnel | Zeitplan: 2026 Baubeginn, 2028 Inbetriebnahme | Kosten: 160 Millionen Euro (Preisbasis 2023)

4

Unterführungen

- **Neue Geh- und Radwegunterführung in Obsteig**
- **Schutz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, weniger Stauunkte**

Etwa 15.000 Fahrzeuge fahren durchschnittlich täglich über den Fernpass bzw. entlang der B 179. Das ist in Ortschaften auch für FußgängerInnen und RadfahrerInnen eine Herausforderung. Das Fernpass-Paket umfasst aber ein Bündel an Maßnahmen entlang der B 179 und den ebenfalls stark betroffenen Anschlussstrecken, etwa entlang der B 189 Mieminger Straße.

So auch in Obsteig: Dort soll im Ortsteil Mooswald auf Anregung der Gemeinde eine Geh- und Radwegunterführung errichtet werden. Das erhöht die Verkehrssicherheit. Ein Projektplan wurde bereits ausgearbeitet. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2025 vorgesehen.

„Ich freue mich, dass diese Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt werden kann und somit auch eine deutliche Verbesserung für die Bevölkerung mit sich bringt. Die Errichtungskosten dieser Geh- und Radwegunterführung werden zwischen dem Land Tirol und der Gemeinde Obsteig aufgeteilt“, sagt der Bürgermeister aus Obsteig, Erich Mirth. In Walchenbach/Tarrenz wurde eine Unterführung bereits 2017 errichtet.

Jetzt werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung von Querungsmöglichkeiten geprüft.

Die Sicherheit der Menschen hat immer oberste Priorität. Dazu zählt auch, stark befahrene Straßenabschnitte als FußgängerIn und RadfahrerIn sicher queren zu können. Konkrete Projekte werden umgesetzt und geprüft.



5

Bauliche Maßnahmen

- **Hotspots im Visier: Kreisverkehr Imst, Katzenberg Reutte – Anschlussstelle Ehrenberg, Anschlussstelle Weißensee, Auffahrt Almkopf, Entfernung Linksabbieger, Geschwindigkeitsbeschränkung Fronhausen**

Wenn es um ein ganzheitliches Konzept geht, dürfen auch die bereits umgesetzten Maßnahmen nicht vergessen werden – unter anderem: Umfahrung Heiterwang (2010), Umfahrung Nassereith (1994), Umbau Ewigkeitskurve und Anschlussstelle Reutte Süd (2013), erneuerter Lärmschutz Wengle (2014), Lärmschutz bei Reutte Süd/Breitenwang (2018), Lückenschluss Wengle-Lähn (2022) oder der Straßenrückbau bei Obsteig (vor Fertigstellung).

„Kontrovers, emotional und ideologisch geprägt wird seit nunmehr vier Jahrzehnten über eine Lösung für das Verkehrsproblem an der Fernpassroute diskutiert. Von einer großen Tunnellösung über ein Dosiersystem mit Ampelregelung an der Staatsgrenze bis hin zu einer neuen Eisenbahnstrecke reichen die Vorschläge. Wir möchten dieses Thema entpolitisieren und an tragfähigen realistischen Lösungen mitarbeiten. Faktum ist, dass die gesamte Fernpassstrecke dringend sanierungsbedürftig ist“, so Wolfgang Winkler, Obmann des Planungsverbands Reuttener Talkessel. Im Fokus aktueller Gespräche stehen viele Themen (siehe Karte Seite 4 und 5). RadfahrerInnen: Es geht darum, die Via Claudia Augusta als alpenquerenden Radweg zu verbessern und bestehende Lücken zu schließen. Mittlerweile fahren tausende RadfahrerInnen pro Jahr über das Gurgltal ab. Ziel ist es, den RadfahrerInnen zu ihrem eigenen Schutz eine Alternative zur B 179 zu bieten. Auch werden Begleitwege der Landesstraße geprüft – beispielsweise im Bereich Obsteig-Mieming.

Das Fernpass-Paket lebt von vielen kleineren und größeren Maßnahmen. Es ist ein Paket, bei dem viele Vorhaben ineinandergreifen und sich gegenseitig ergänzen. Es lebt vom Austausch mit den Verantwortlichen in den Gemeinden und der Bevölkerung. Das Fernpass-Paket ist eines, das machbar ist.



Warum fahren trotzdem LKW über den Fernpass? Die Fahrt ist für LKW über 7,5 Tonnen grundsätzlich verboten. Ziel- und Quellverkehre, z. B. für Unternehmen mit Sitz im Bezirk Reutte oder Imst, sind davon ausgenommen. Es soll in Zukunft noch mehr Kontrollen geben.

Graphik: Land Tirol

Grundvoraussetzung: Das 7,5t-Fahrverbot für LKW bleibt!

Im Gegensatz zu Tunnelvarianten wie dem „Gartnerwandtunnel“ hält beim Fernpass-Paket das 7,5t-LKW-Fahrverbot. Das wurde durch drei unabhängige Rechtsgutachten bestätigt. Und mehr noch: Das Fahrverbot soll verstärkt kontrolliert werden.

Warum ist dieses Fahrverbot so wichtig? LKW mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen dürfen den Fernpass nicht befahren. Das Fahrverbot gilt von Nassereith (Kilometer 0,00) bis nach Vils (Kilometer 47,957). Ziel- und Quellverkehre sind davon ausgenommen. Würde es dieses Fahrverbot nicht geben, könnten auch Transit-LKW über 7,5 Tonnen den Fernpass befahren. Das würde neuen Verkehr anziehen und eine neue Transitroute für den LKW-Güterverkehr schaffen.

Das sagen jene, die es wissen müssen – externe Rechtsgutachter

(Hinweis: Die Gutachten stammen aus den Jahren 2018, 2014 und 2019. Sie haben nach wie vor Gültigkeit. Es gab keine Veränderung an den Voraussetzungen und der rechtlichen Situation.)

Univ.-Prof. Dr. Arno Kahl (Universität Innsbruck, Institut für Öffentliches Recht, Staats- und Verwaltungslehre): „Auch im Falle der Realisierung des Fernpassscheiteltunnels darf das Fahrverbot für LKW mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen aufrechterhalten werden. Die **gesetzlichen Bestimmungen sprechen vor dem Hintergrund der durchgeführten verkehrlichen Sachverständigenanalysen sogar für eine rechtliche Pflicht der Aufrechterhaltung** des LKW-Fahrverbots auch nach der Tunnelerrichtung.“

Univ.-Prof. Dr. Thomas Müller, LL.M. (Universität Salzburg, Fachbereich Öffentliches Recht): „Auch **nach Errichtung des Scheiteltunnels sprechen zwingende Gründe dafür, dass die Charakteristik der Fernpassstraße, die Verkehrszusammensetzung und die Verkehrsbelastung eine Aufrechterhaltung des Fahrverbots für LKW ab 7,5 Tonnen** auf Grundlage des § 43 Abs 1 lit b Z 1 leg cit (Anm.: StVO 1960) gebieten. Ausschlaggebend dafür ist, dass der Scheiteltunnel nur einige der vielen Problemabschnitte der Fernpassstraße beseitigt, sodann wäre bei Aufhebung des Fahrverbots mit einer massiven Zunahme des Schwerverkehrs zu rechnen.“

Zusammenfassend von Univ.-Prof. Dr. Walter Obwexer (Universität Innsbruck, Institut für Europarecht und Völkerrecht): „Beide Gutachten kommen übereinstimmend zum Schluss, dass das Fahrverbot für LKW mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen auf der B 179 auch im Falle einer Realisierung des Scheiteltunnels **nicht nur aufrechterhalten werden kann, sondern aus Gründen der Sicherheit, der Flüssigkeit und der Leichtigkeit des Verkehrs sogar beibehalten werden muss**. Dieser gesetzlichen Aufrechterhaltungspflicht stehen nach Ansicht beider Gutachter weder verfassungsrechtliche noch unionsrechtliche Hindernisse entgegen.“



Hier geht's zu den Gutachten: [tirol.gv.at/fernpass](https://www.tirol.gv.at/fernpass)

Die Tiroler Landesregierung sagt klar NEIN zu einer neuen Transitroute.

Sicherheit auf allen Ebenen

Das 7,5t-LKW-Fahrverbot bringt Verkehrs- und Versorgungssicherheit und sorgt dafür, dass Transit-LKW nicht die B 179 nutzen. Es gilt aber auch, die Verkehrsteilnehmenden vor Naturgefahren zu schützen. Steinschläge und Hangrutschungen fordern die Straßenmeistereien des Landes immer wieder – auch am Fernpass. Aufwändige Erhaltungs- und Sanierungsarbeiten gekoppelt mit längeren Straßensperren sind die Folge. Im Winter sind Lawinen und hängengebliebene LKW die größten Gefährdungsquellen.

Jede Straßensperre am Fernpass birgt die Gefahr eines Verkehrskollapses.

Rückblick: Mitte September 2022 machte ein Riss in der Stützmauer im Bereich der Haarnadelkurve sofortige Sanierungsmaßnahmen notwendig. Die Straße wurde gesichert und die Mauer saniert. Zwei Monate lang konnte die Strecke nur einspurig befahren werden. So etwas kann jederzeit wieder passieren – insbesondere auf einer Passstraße. Im schlimmsten Fall wäre die Straße mehrere Wochen oder Monate nicht befahrbar und eine örtliche Umleitung nicht möglich. Der Fernpass kann nur großräumig umfahren werden. Dabei geht es auch um die Versorgungssicherheit im Außerfern – Lebensmittellieferungen oder Pendelfahrten würde dies beispielsweise betreffen.

Das Fernpass-Paket kann zwar nicht alle Gefahren beseitigen, aber die Sicherheit auf der Strecke erhöhen. Mit dem Fernpasstunnel passiert genau das: Führte die Fahrt zuvor über 4,8 Kilometer störanfällige Passstraße, sind es dann stattdessen 1,4 Kilometer im sicheren Tunnel.

Mit dem Fernpasstunnel entfallen 4,8 Kilometer Risiko!

„Durch den Klimawandel ist zukünftig das vermehrte Auftreten von Steinschlag und Hangrutschungen nicht auszuschließen.“

– Mag. Thomas Figl,
Landesgeologie

Sperren (Unfälle, Naturereignisse, Instandhaltungsmaßnahmen)

- 170 dokumentierte Verkehrsunfälle auf der B 179 Fernpassstraße von 2018 bis 2022. Eine der neuralgischen Stellen befindet sich bei Kilometer 10,0 – an jener Stelle, wo der Fernpasstunnel entstehen soll.
- **August 2021:**
Sperrung nach Murenabgang
- **Jänner 2022:**
Sperrung aufgrund hängengebliebener Fahrzeuge
- **August, September, Oktober 2022:**
Sperren nach Unfällen
- **September 2022:**
zweimonatige Einspurigkeit wegen Stützmauersanierung
- **Dezember 2022, Februar 2023:**
Sperrung aufgrund hängengebliebener Fahrzeuge
- **Juli 2023:**
Sperrung nach Murenabgang
- **Jänner 2024:**
Sperrung aufgrund hängengebliebener Fahrzeuge
- **Mai 2024:**
Einspurigkeit aufgrund Mauersanierung

Fernpass-Durchzugsmaut

Niemand zahlt gerne Maut. Die EU-Wegekostenrichtlinie verbietet aber generelle Ausnahmen. Daher gab und gibt es bezüglich der Ausgestaltung der Mautinfrastruktur viele Gespräche mit VertreterInnen des Außerferns und des Gurgltals. Diese Gespräche werden fortgesetzt, um das Beste für die Bevölkerung herauszuholen. Der durchziehende Verkehr (Transit) macht einen sehr großen Anteil am Verkehrsaufkommen am Fernpass aus – auch dieser (z. B. UrlauberInnen) muss eine Maut entrichten. VielfahrerInnen hingegen, vor allem Menschen aus den Bezirken Reutte und Imst, erhalten stark ermäßigte Mautkarten.

Aktueller Stand

So wurden bereits zu Beginn des Fernpass-Pakets die Gemeinden entlang der Fernpassstrecke zur Mitarbeit eingeladen. Insbesondere die Gemeinden Nassereith und Biberwier sind in die Umsetzung der dringend notwendigen Maßnahmen miteinbezogen. Kürzlich gab es neuerlich Abstimmungstermine. Dabei konnte festgestellt werden, dass der größte Teil der Forderungen und Anregungen aus Nassereith und Biberwier erfüllbar ist. Die beiden Gemeinden haben die Lösungsvorschläge des Landes zu weiteren Beratungen entgegengenommen.

(Stand 14. Mai 2024; aktuelle Informationen werden laufend unter [tirol.gv.at/fernpass](https://www.tirol.gv.at/fernpass) bekannt gegeben)



Folgende Punkte wurden von den Gemeinden Biberwier und Nassereith grundsätzlich positiv aufgenommen:

- Mautfreier Zugang zu Erholungsgebieten: Die Passhöhe bleibt für Ausflüge an den Fernstein(see) beidseitig – von Norden und Süden – mautfrei erreichbar. Das gemeinde-eigene Gebiet von Nassereith bleibt von Süden aus ebenfalls ohne Maut befahrbar.
- Platzbedarf reduziert: Der Flächenverbrauch für die angedachte Mautinfrastruktur wird möglichst gering gehalten.
- Mehr Sicherheit: Errichtung einer Brücke für den FußgängerInnen- und Radverkehr über die B 179 Fernpassstraße in Biberwier.
- Ausweichverkehr vermeiden: Lösung für Forststraßen in Biberwier; Abfahrverbot für Ausweichverkehr in Nassereith bereits umgesetzt.
- Vorausschauend planen: Besprechung mit den Gemeinden im Ehrwalder Becken über Auswirkungen des in Bau befindlichen Kramertunnels bei Garmisch-Partenkirchen (Deutschland).
- Keine neue Transitroute: Das 7,5t-Fahrverbot für LKW ist seitens des Landes durch drei renommierte Rechtsgutachten abgesichert.



Bemautet wird nur die Über- bzw. Durchfahrt. Die Passhöhe soll für Ausflüge an den Fernsteinsee beidseitig mautfrei erreichbar sein. Das gemeindeeigene Gebiet von Nassereith bleibt ebenfalls ohne Maut befahrbar.

Foto: Shutterstock.com

Aktueller Stand Tarifmodell

Generelle Mautausnahmen sind wie erwähnt aufgrund der Vorgaben der Europäischen Union nicht möglich. Bei der Maut-Planung werden rechtliche Möglichkeiten genutzt, um auf die Bedürfnisse der AnrainerInnen einzugehen. Rückmeldungen aus der

Bevölkerung und der Wirtschaft werden bestmöglich berücksichtigt. Die Höhe des Mauttarifs kann nicht willkürlich festgesetzt werden: Sie muss in einem angemessenen Verhältnis zu den Ausgaben für Investitionen, Erhaltung und Bewirtschaftung der Strecke stehen. Das Tarifmodell

am Fernpass wird an das Tarifmodell des Felbertauern (Osttirol) angelehnt. Eine Einzelfahrt am Felbertauern kostet aktuell 14 Euro, eine Mehrfahrtenkarte für ein Jahr rund 140 Euro (Stand Mai 2024).

Helfen Sie mit!

Um den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden so weit wie möglich entgegenzukommen, sind Erfahrungen aus der Bevölkerung wichtig. Teilen Sie uns Ihre persönliche „Fernpass-Nutzung“ mit und beantworten Sie online oder per Post diese Fragen:

Wie oft fahren Sie durchschnittlich über den Fernpass? Am ehesten trifft auch mich zu...

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Täglich | <input type="checkbox"/> Nicht monatlich, aber öfter als zwei Mal im Halbjahr |
| <input type="checkbox"/> Wöchentlich | <input type="checkbox"/> Ein- bis zweimal pro Jahr |
| <input type="checkbox"/> Nicht wöchentlich, aber mehrmals im Monat | <input type="checkbox"/> Nie |

Wie oft werden Sie von Personen besucht, die dafür über den Fernpass fahren müssen?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Täglich | <input type="checkbox"/> Nicht monatlich, aber öfter als zwei Mal im Halbjahr |
| <input type="checkbox"/> Wöchentlich | <input type="checkbox"/> Ein- bis zweimal pro Jahr |
| <input type="checkbox"/> Nicht wöchentlich, aber mehrmals im Monat | <input type="checkbox"/> Nie |

Was ist der Hauptgrund / was sind die Hauptgründe für Ihre Fahrt über den Fernpass? (Mehrfachantworten möglich)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Beruf | <input type="checkbox"/> Besuche von FreundInnen und Verwandten |
| <input type="checkbox"/> Studium/Ausbildung | <input type="checkbox"/> Urlaubsreisen |
| <input type="checkbox"/> Freizeitausflüge | <input type="checkbox"/> Sonstige Gründe: _____ |

Herkunft

- Bezirk Reutte
 Bezirk Imst
 Andere Herkunft

Alter

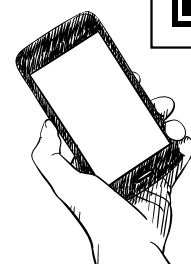
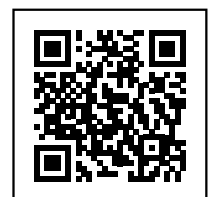
- Unter 20 Jahre 20 bis 30 Jahre 31 bis 40 Jahre 41 bis 50 Jahre 51 bis 60 Jahre
 61 bis 70 Jahre über 70 Jahre

Hier gehts zur Online-Umfrage:  tirol.gv.at/fernpass-umfrage

Die Umfrage ist anonym. Es werden keine personenbezogenen Daten erfasst.
Sie können uns Ihre Antworten auch auf dem Postweg übermitteln:

→ Kupon ausschneiden, kuvertieren (ohne Angaben zur/zum Absenderin/Absender) und an folgende Adresse schicken:

Abteilung Öffentlichkeitsarbeit
Kennwort: Fernpass
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck



Ab 2026: Außerfernförderung

- Regionale Wirtschaft stärken
- Arbeitsplätze sichern
- Regionale Kaufkraft stärken
- Wettbewerbsnachteile ausgleichen

Für die AußerfernerInnen ist der Fernpass „die Nabelschnur zum Inntal“. Neben den direkten Anrainergemeinden in den Bezirken Imst und Reutte leiden sie besonders darunter, wenn der Verkehr entlang der B 179 staut. Ganz grundsätzlich gilt es, die regionale Wirtschaft im Bezirk Reutte zu stärken. Das passiert mit einem eigenen Regionalwirtschaftsprogramm. Ein solches Sonderförderungsprogramm gibt es bereits. Es wird neu aufgelegt, sodass allen Haushalten ab 2026 Regionalwährungsgutscheine zur Verfügung gestellt werden können. Voraussetzung ist ein Hauptwohnsitz.



Foto: Shutterstock.com

Rechtliche Einschätzung

Ein entsprechendes Gutachten (2024) von **Univ.-Prof. Dr. Thomas Müller, LL.M.** liegt vor:

„Der Ausweitung des bestehenden Regionalwirtschaftsprogramms auf den gesamten Bezirk Reutte und der Aufnahme einer neuen Förderschiene in Form von Regionalwährungsgutscheinen an Haushalte stehen keine verfassungs- oder verwaltungsrechtlichen Bedenken entgegen. Insbesondere steht die geplante Förderung mit dem Gleichheitssatz im Einklang.“

Weitere Infos unter:

🔗 tirol.gv.at/fernpass

Planungsstand

Derzeit werden laufend Gespräche mit den örtlichen Wirtschaftstreibenden bzw. ihren VertreterInnen geführt. Ziel ist ein möglichst breites Angebot. Die AußerfernerInnen sollen von diesem Programm profitieren. Plan ist es weiterhin, die Regionalwährungsgutscheine gestaffelt nach Haushaltsgröße zur Verfügung zu stellen.



Foto: Shutterstock.com

Veranschaulichungsbeispiel. Die konkrete Ausgestaltung und Höhe der Regionalwährungsgutscheine sind derzeit in Ausarbeitung.

Danke für Ihre Rückmeldung!

Der Fernpass ist eine massive Gesteinsformation – bewegen lässt er sich von Menschenhand nicht. Anders sieht es mit dem Fernpass-Paket aus: Hier ist nichts in Stein gemeißelt. Vielmehr lebt das Fernpass-Paket vom Austausch und von konstruktiven Vorschlägen. Viele Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind bereits eingegangen. Jede einzelne wird ernst genommen. Hier einige Auszüge.

Auch Sie haben Fragen, Anregungen oder Vorschläge? Bringen Sie diese ein!

Das Fernpass-BürgerInnen-Infoteam steht Ihnen unter  fernpass@tirol.gv.at zur Verfügung.

„Wer Straßen baut oder erweitert, lockt Verkehr an!“

Antwort: Mit dem Fernpass-Paket kommt es zu keinem Ausbau der Strecke und damit auch zu keiner Kapazitätssteigerung. Das 7,5t-Fahrverbot für LKW bleibt aufrecht.

„Dass eine Maut richtig ist, sehe ich genauso. Nichtsdestotrotz werden wir Anrainer in diesem Fall diskriminiert, wenn wir, ohne auf eine Alternativeroute ausweichen zu können, gezwungen werden, ‚Eintritt‘ ins Inntal zu zahlen.“

Antwort: Derartige Ausnahmen von der Maut sind EU-rechtlich leider nicht möglich. Eine Maut darf für UnionsbürgerInnen nicht diskriminierend sein. Alle haben das gleiche Recht.

„Der LKW-Verkehr mit über 7,5 Tonnen ist heute schon sehr hoch. Sind diese LKW wirklich berechtigt, über den Fernpass zu fahren?“

Antwort: Berechtigt sind nur LKW im Ziel- und Quellverkehr. Das 7,5t-Fahrverbot für LKW entlang der B 179 wird von der Polizei kontrolliert. Im Jahr 2023 wurden 6.500 Arbeitsstunden für Schwerverkehrskontrollen geleistet. Die Kontrollen sollen weiter verstärkt werden.

„Mautstationen sind nicht mehr zeitgemäß, diese können leicht durch ein kamerabasiertes System ersetzt werden.“

Antwort: Mautsysteme stehen derzeit vor einer digitalen Transformation, die ASFINAG testet beispielsweise an der Mautstelle Schönberg bereits schrankenlose „GO-Spuren“. Das wird auch bei der aktuellen Planung rund um die Fernpass-Durchzugsmaut berücksichtigt.

„Der gesamte Verkehr der B 179 mündet in die B 189, die Mieminger Straße. Mit kaum einem Wort [...] wird hier irgendetwas für die Bevölkerung im Gurgltal bzw. dem Plateau geplant oder besprochen.“

Antwort: Das Fernpass-Paket ist ein Chancen-Paket für das Außerfern und den Bezirk Imst. Das Land Tirol ist auch im ständigen Austausch mit Gemeinden im Gurgltal und am Mieminger Plateau. Um die Bevölkerung aus erster Hand zu informieren und Anregungen aufzunehmen, fand am 21. Mai 2024 auch in Tarrenz eine Info-Veranstaltung statt.

„Wieso sollte die eine Tunnelröhre (des Lermooser Tunnels) nicht für sich saniert werden können? Ihr müsstet nur entsprechende Begleitmaßnahmen veranlassen – wie beim Arlbergtunnel.“

Antwort: Die heute geforderten Sicherheitsmaßnahmen sind mit einer klassischen Sanierung des bestehenden Lermooser Tunnels nicht erreichbar. Es wurden daher mehrere Varianten geprüft. Das Ergebnis: Mit einer 2. Tunnelröhre sind die Anrainergemeinden auch während der Bauarbeiten geschützt und es gibt mehr Verkehrssicherheit. Die Kapazität wird nicht ausgebaut.

„Werden durch die Mautstellen nicht neue Verzögerungspunkte geschaffen?“

Antwort: Der Vorverkauf bzw. digitale Lösungen werden forciert, um ein rasches Durchfahren der Mautstation zu ermöglichen. Dabei fasst man auch die neuesten Technologien ins Auge (schrackenloses „freeflow-System“ – damit werden Staus bestmöglich vermieden).

„Wenn ein zweiter Tunnel kommt, läuft der Verkehr in den beiden Lermooser Tunnels ja vierspurig, je zwei in jede Richtung!“

Antwort: Nein, die Kapazität wird durch den Bau der 2. Röhre nicht erhöht. Beide Röhren bleiben einspurig. Wenn ein Tunnel gesperrt werden muss (z. B. Reinigung), kann der Verkehr in einer Röhre auch im Gegenverkehr geführt werden. Das heißt: Es benötigt künftig keine Umleitung mehr über das Ehrwalder Becken.

„Das Land saniert sein Budget mit der Maut.“

Antwort: Die Mauteinnahmen werden direkt in die Infrastruktur der B 179 investiert. Der durchziehende Verkehr (z. B. Fernreisende) macht einen sehr großen Anteil am Verkehrsaufkommen aus und es muss auch eine Maut entrichtet werden. Für alle VielfahrerInnen hingegen, etwa Menschen aus den Bezirken Reutte und Imst, wird es stark ermäßigte Mautkarten geben. Mit den Mauteinnahmen können Projekte rasch umgesetzt werden. Das Land Tirol nimmt für das Fernpass-Paket und Begleitmaßnahmen zusätzliches Geld in die Hand.

„Der Bau des Fernpass-tunnels schadet der Umwelt und ist in Zeiten des Klimawandels nicht mehr zeitgemäß.“

Antwort: Der Fernpass-Tunnel entlastet die Umwelt: geringere Fahrtstrecke + weniger Höhenunterschied = weniger Sprit + weniger Schadstoffe. Nach 30 Jahren kann der Tunnel bereits 40.000 Tonnen CO₂ einsparen. Diese positive ökologische Bilanz wurde in einer unabhängigen Studie der Universität Innsbruck bestätigt.

Fakten- check



LAND
TIROL



Der Bahntunnel Fernpass ...

... muss von der Bundesregierung und den ÖBB umgesetzt werden. Ein Bahntunnel wird von der Tiroler Landesregierung natürlich eingefordert. Eine Machbarkeitsstudie wurde bereits erstellt. Für die weiteren Planungsschritte und die Finanzierung ist der Bund zuständig. Gleichzeitig ist ein Bahnsystem wie ein Herz mit Aorta – es funktioniert nur dann, wenn die entsprechenden Zulaufstrecken auch funktionieren. Ein großer Teil der Strecke ins Außerfern befindet sich in Bayern und fällt daher in die Zuständigkeit von Bayern bzw. Deutschland.



Der Gartnerwandtunnel ...

... würde noch mehr Verkehr anziehen und käme einer Autobahn gleich. Das 7,5t-LKW-Fahrverbot würde nicht mehr halten. Die Leidtragenden wären die Menschen in den umliegenden Gemeinden und Regionen.



Mit der 2. Röhre des Lermooser Tunnels ...

... wird die Kapazität der Fernpassstrecke NICHT erhöht (beide Röhren bleiben einspurig). Der Lermooser Tunnel dient der Entlastung der Gemeinden Biberwier, Ehrwald und Lermoos.



Der Ausweichverkehr ...

... über das Hahntennjoch, das Seefelder Plateau oder andere Strecken wird mitgedacht und bestmöglich verhindert. Im Ortsteil Leithen (Reith bei Seefeld) soll eine Umfahrung entstehen, eine Bemaatung am Hahntennjoch wird geprüft.



Das 7,5t-Fahrverbot für LKW ...

... bleibt! Es ist das Fundament des Fernpass-Pakets und eine Grundvoraussetzung für alle Maßnahmen, die getroffen werden. Dessen Beibehaltung und rechtliche Auswirkungen werden bei jedem Schritt mitbedacht, sodass nicht riskiert wird, noch mehr Verkehr anzuziehen.



Der Tschirganttunnel ...


... ist ein Projekt der ASFINAG und liegt grundsätzlich nicht im Zuständigkeitsbereich des Landes Tirol. Die Tiroler Landesregierung ist sich des Entlastungspotenzials für das Gurgltal und das Mieminger Plateau bewusst. Mit dem Fernpass-Paket macht das Land Tirol seine Hausaufgaben.




„ÖFFlsive“ im Außerfern ...

... startete: Bereits Ende 2023 wurde das öffentliche Verkehrsangebot in der Tiroler Zugspitzarena verdoppelt. Mehr als 230.000 Bus-Kilometer werden in der Region rund um Ehrwald, Biberwier und Lermoos seither zusätzlich angeboten. Seit Anfang Mai gibt es eine neue Abendverbindung auf der RegioBuslinie 160X zwischen Reutte und Innsbruck an Sonn- und Feiertagen, von der insbesondere junge Menschen aus dem Außerfern profitieren. Der RegioFlink als „Öffi auf Abruf“ erfreut sich im gesamten Reuttener Talkessel großer Beliebtheit und wurde im ersten Halbjahr nach Einführung bereits mehr als 11.000 Mal gebucht. Der Ausbau und die Optimierung des öffentlichen Verkehrs – die bessere Anbindung an den Zentralraum wie auch die Vor-Ort-Mobilität – werden von der Tiroler Landesregierung weiter vorangetrieben. Erste Umsetzungen sind für den kommenden Fahrplanwechsel Ende 2024 geplant. Auch die aktuelle Zugsanbindung des Außerferns wird verbessert – ab 2027 wird es sowohl stündliche Verbindungen von Innsbruck mit Umstieg in Garmisch-Partenkirchen nach Reutte, als auch mehr Zugverbindungen an den Tagesrandzeiten geben.

Konstruktive Ideen und Rückmeldungen können jederzeit hier eingebracht werden:  fernpass@tirol.gv.at

Mehr Infos zum Fernpass-Paket gibt's zudem unter:  tirol.gv.at/fernpass

Jetzt anmelden und regelmäßig Infos direkt per Mail erhalten:  tirol.gv.at/fernpass-newsletter

