

10

Verkehr in Tirol - Bericht 2010



Impressum:

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

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

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

Text: DI Ludwig Schmutzhard

Verkehrsdaten: Florian Haidacher, Ing. Stefan Kammerlander

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

Layout Titelseite: Chris Waha + Elke Puchleitner, Innsbruck

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

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

Verkehrsbericht 2010 im Internet:

<http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen/>

Innsbruck, Mai 2011

INHALT

1	STRASSE	3
1.1	Gesamtverkehr	3
1.1.1	Entwicklung in Österreich	3
1.1.2	Entwicklung in Tirol	3
1.1.3	Zentralraum Innsbruck	4
1.2	Güterverkehr	5
1.2.1	Tirol	5
1.2.2	Schweizer Alpenkorridore	6
2	SCHIENE	7
2.1	Österreich	7
2.2	Tirol	7
2.3	Brenner	8
2.3.1	Gütervolumen	8
2.3.2	Transportarten	8
2.3.3	Rollende Landstraße (RoLa)	9
2.4	Schweiz	10
3	ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR	11
3.1	Brenner	11
3.2	Internationale Alpenkorridore	12
3.3	Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	14
3.3.1	EU-Weißbuch Verkehr 2011	14
3.3.2	Eurovignetten-Richtlinie („Wegekosten-Richtlinie“)	14
3.3.3	Lkw-Maut am Brennerkorridor	15
	ANLAGEN	17

ABKÜRZUNGEN:

DTV	durchschnittlicher, täglicher Verkehr (Kfz/24 h), bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTV _w	durchschnittlicher Verkehr an Werktagen (Kfz/24 h)
DTLV	durchschnittlicher, täglicher Lkw-Verkehr bezogen auf alle Tage eines Jahres
DTLV _w	durchschnittlicher Lkw-Verkehr an Werktagen
Kfz	alle Kraftfahrzeuge
LkwÄ	Lkw-ähnliche Kfz: Pkw mit Anhänger, Lieferwagen, Busse (> 9 Sitze), Lkw ohne/mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
LkwGV	Lkw ohne Anhänger (Solo-Lkw), Lkw mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
SLZ	Sattelkraftfahrzeuge
A	Autobahnen
S	Schnellstraßen
B	Landesstraßen B
L	Landesstraßen L
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
KV	Kombinierter Verkehr
UKV	unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (Transport von Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger mit der Bahn, ohne Fahrer)
RoLa	Rollende Landstraße (Transport von Lkw mit der Bahn = begleiteter Kombiniertes Verkehr)
WLV	Wagenladungsverkehr (herkömmlicher Bahntransport)
Nt	Nettotonnen (Gewicht beim Bahntransport inkl. Leergewicht der Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger; bei der RoLa: inkl. Lkw-Leergewicht)
NNt	Netto-Nettotonnen (Nt ohne Leergewicht der Container, Lkw etc.), entspricht dem eigentlichen Frachtgut.
IG-L	Immissionsschutzgesetz-Luft

1 STRASSE

1.1 Gesamtverkehr

1.1.1 Entwicklung in Österreich

Zur Entwicklung des Gesamtverkehrs in Österreich liegen die Auswertungen für 2009 vor.

Nach der Abnahme im Jahr 2008 (-2,6 %) setzte sich der Trend auch 2009 fort. Das Verkehrsaufkommen ging österreichweit im Jahr 2009 auf den Autobahnen, Schnellstraßen und Landesstraßen (B + L) um -0,5 % zurück und entspricht 2009 in etwa jenem von 2004 und 2005.

Überdurchschnittlich war der Rückgang an Werktagen (-1,3 %). An Sonn- und Feiertagen nahm der Verkehr um +1,0 % zu. Die Abnahme im Urlaubsverkehr entsprach mit -0,5 % der Gesamtentwicklung.

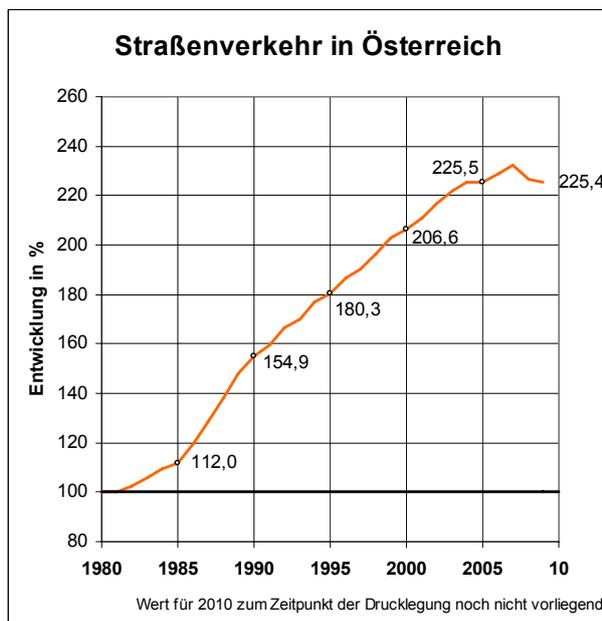


Abb. 1-1: Verkehrsentwicklung in Österreich

In Westösterreich war der Rückgang (-0,1 %) schwächer als in Ostösterreich (-0,6 %) und auf der Tauern-Pyhrn-Route (-1,5 %).

Auf den Autobahnen und Schnellstraßen nahm der Verkehr um -1,3 % ab. Auf den Landesstraßen B + L war hingegen eine Steigerung um +1,8 % zu beobachten. Zum ersten Mal weist

damit das hochrangige Straßennetz A + S ein niedrigeres Wachstum auf als die Landesstraßen.

Seit 1980 wurde auf den Landesstraßen B + L eine Verkehrszunahme um +62 % beobachtet. Die Steigerung auf den hochrangigen Straßen A + S war mit +187 % drei Mal so hoch. Insgesamt stieg das Verkehrsaufkommen um +125 % gegenüber 1980.

1.1.2 Entwicklung in Tirol

In Tirol war nur 2008 ein Rückgang zu beobachten. Nach einem Zuwachs um +0,3 % (2009) nahm der Verkehr im Jahr 2010 um +1,0 % zu. Die Entwicklung verlief auf den verschiedenen Straßenkategorien recht ähnlich (A und S: +1,1 %; B: +0,8 %; L: +1,2 %). Auch regional gab es nur geringe Unterschiede.

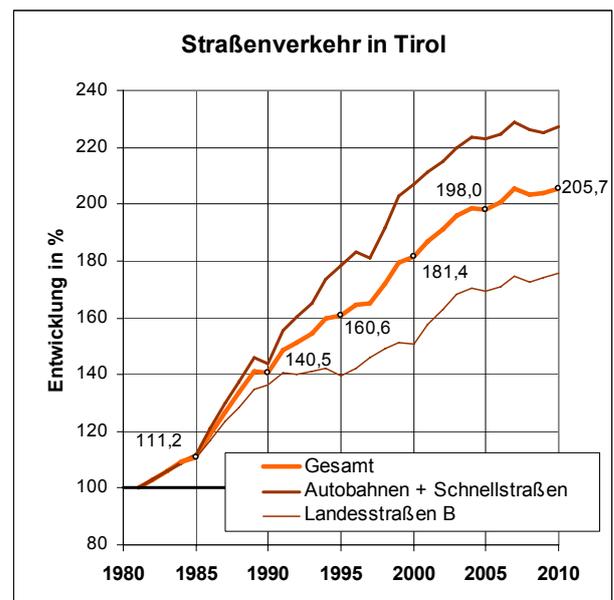


Abb. 1-2: Verkehrsentwicklung in Tirol

Im **Tiroler Zentralraum** (Bezirke Innsbruck-Land und Schwaz) waren signifikante Verkehrsrückgänge auf der B 171 Tiroler Straße im Raum Schwaz und auf der B 182 Brenner Straße zu beobachten. Im Nahbereich von Innsbruck entwickelte sich das Verkehrsaufkommen nicht einheitlich (Kapitel 1.1.3).

im **Westen Tirols** (Bezirke Imst, Landeck und Reutte) nahm der Verkehr entlang der gesamten Fernpass-Route, von der Mötzer Straße (L 236) über Obsteig-Holzleithen (B 189) und den Fern-

pass (B 179) bis zur Weißhausstraße (L 396) am stärksten zu.

Auf der B 171 Tiroler Straße westlich von Landeck, im Tannheimer Tal (B 199) sowie bei Vils-Schönbichl ging das Verkehrsaufkommen zurück.

In den **östlichen Bezirken** (Kufstein, Kitzbühel und Lienz) nahm der Verkehr auf der B 178 Loferer Straße im neu ausgebauten Abschnitt Wörgl – Bruckhäusl auch 2010 überdurchschnittlich zu. Die Zuwächse auf der Erpfendorfer Straße (L 39) waren durch die Baustellen auf der B 176 Kössener Straße bedingt.

1.1.3 Zentralraum Innsbruck

In Innsbruck wurden im Vorjahr neue Zählstellen eingerichtet, und zwar bei der Anschlussstelle Innsbruck Ost (B 174), auf der Resselstraße (L 9) bei der Anschlussstelle Innsbruck-Mitte, am Innrain (L 11) sowie in der Egger-Lienz-Straße beim WIFI. Für Vergleichszwecke stehen sie noch nicht zur Verfügung. Die Zählstellen im Umland ermöglichen jedoch Aussagen zur Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Zentralraum rund um Innsbruck.

Die Verkehrsentwicklung im Nahbereich von Innsbruck weist seit einigen Jahren grundsätzliche eine stagnierende Tendenz auf. Eine differenzierte Analyse legt jedoch lokale Unterschiede offen:

Auf der B 171 Tiroler Straße waren im Osten (Thaur) und im Westen von Innsbruck (Martinsbühel) zwischen 2006 und 2010 praktisch keine Veränderungen zu beobachten. Auch auf der L 8 Dörferstraße (Rum, Absam) blieb das Verkehrsaufkommen gleich.

Bei Völs (L 11 Völser Straße) ging der Verkehr seit 2006 leicht zurück (-5 %). Im Wipptal nahm der Verkehr sogar um -13 % ab (Matrei, B 182 Brenner Straße): Mit 3.934 Kfz/24 h fuhren 2010 im Durchschnitt um -565 Kfz pro Tag weniger als vor vier Jahren.

Leichte Zuwächse gab es auf der B 177 Seefelder Straße (Reith +5 %), auf der L 226 Natterer Straße (+5 %), auf der L 9 Mittelgebirgsstraße (Innsbruck-Vill +8 %), sowie auf der L 12 Götzenner Straße (+9 %). Die Auffahrt nach Igls/Vill

wurde 2010 täglich von 5.348 Kfz befahren, die Auffahrt in das Westliche Mittelgebirge nach Götzens von 8.068 Kfz.

Die höchsten Verkehrszunahmen im Nahbereich von Innsbruck weist (absolut und relativ) die L 32 Aldranser Straße auf. Das Verkehrsaufkommen beim Schloss Ambras stieg in vier Jahren um +13,5 % oder um +1.018 Kfz täglich. 2010 fuhren im Durchschnitt 8.577 Kfz pro Tag.

Die positive Entwicklung beim Verkehrsaufkommen rund um die Landeshauptstadt hängt auch mit den Anstrengungen zur Verbesserung des ÖV-Angebotes zusammen. Die attraktiven ÖV-Verbindungen ins Wipptal und in Richtung Oberland trugen wesentlich zu den signifikanten Rückgängen im Kfz-Verkehr bei. Die Entwicklung des Kfz-Verkehrs ist ein wichtiger Indikator für die Attraktivität des ÖV.

Auf der anderen Seite sind die MIV-Steigerungen ins Östliche Mittelgebirge – trotz Taktverdichtung im ÖV – ein Hinweis auf Verbesserungspotenziale im ÖV-Angebot: Im Östlichen Mittelgebirge weist vor allem das Tarifsystem Strukturschwächen auf, und zwar in Zusammenhang mit der Wabengröße¹ sowie den unterschiedlichen Tarifsystemen in und außerhalb der Kernzone Innsbruck.

¹ Der ÖV-Tarif ergibt sich aus der Größe der Tarifzonen. Die Waben im Östlichen Mittelgebirge sind zu klein, die Tarife daher überdurchschnittlich hoch (die Gemeinden Aldrans und Ampass erstrecken sich jeweils über zwei Tarifzonen)

1.2 Güterverkehr

1.2.1 Tirol

Nach dem Rückgang im Jahr 2009, der durch die Finanzkrise bedingt war, stieg der Lkw-Verkehr 2010 in Tirol um +2,1 %. Auf den Autobahnen war die Zunahme mit +2,5 % stärker als auf den Landesstraßen B mit +1,3 %. Die Entwicklung auf den Autobahnen verlief regional recht unterschiedlich.

Auf der **A 12 Inntalautobahn** nahm der gesamte Lkw-Verkehr im Unterland um rund +2,5 % zu. Im Durchschnitt fuhren 2010 täglich rund 6.400 bis 7.000 LkwGV (DTLV²) auf der A 12, das sind um bis zu +230 LkwGV/24 h mehr als im Vorjahr.

Die Zahl der Sattel- und Lastzüge (SLZ) stieg im Unterland um rund +5,5 %. Im Mittel fuhren 2010 rund 5.200 bis 5.700 SLZ/24 h. Die A 12 wird zwischen Kufstein und Wörgl von mehr SLZ frequentiert als westlich von Wörgl. Der Anteil der SLZ am gesamten Lkw-Verkehr liegt im Unterland bei über 80 %. Die Zahl der Solo-Lkw ging 2010 zurück, und zwar um rund -5 %.

Auf der A 12 im Oberland ging der gesamte Lkw-Verkehr 2010 leicht zurück (rund -1,5 %). Das Lkw-Aufkommen ist im Nahbereich von Innsbruck (Kematen rund 3.350 LkwGV/24 h) etwa doppelt so hoch als westlich von Telfs (Haiming rund 1.600 LkwGV/24 h). Die Zahl der SLZ stieg 2010 leicht an (+1,3 %), die Solo-Lkw nahmen ab (-5 %). Im Mittel fuhren bei Kematen rund 1.850 SLZ täglich auf der A 12, bei Haiming rund 1.000 SLZ. Der Anteil der SLZ am gesamten Lkw-Verkehr ist im Oberland (rund 60 %) niedriger als im Unterland.

Auf der **Brennerautobahn (A 13)** nahm der Lkw-Verkehr 2010 um etwa +4,6 % zu. Mit rund 5.200 LkwGV/24 h fuhren täglich um etwa +230 LkwGV mehr als im Vorjahr. Insgesamt passierten im Jahr 2010 rund 1.902.000 LkwGV den Brenner.

Auch am Brenner ist der Lkw-Zuwachs vor allem der Entwicklung bei den SLZ zu zuschreiben, die am Brenner einen Anteil von etwa 85 % am Lkw-Verkehr haben. Die SLZ nahmen 2010 um rund +6 % zu. Die Gesamtfrequenz an der Hauptmautstelle Schönberg stieg 2010 auf 1.679.000 SLZ, das sind um etwa +87.000 SLZ/Jahr mehr als im Vorjahr und um rund +206.000 SLZ mehr als 2003, dem letzten Jahr der Ökopunkte-Regelung. Trotz Finanzkrise und Maßnahmenbündel nach dem IG-L (wie Sektorales Lkw-Fahrverbot, Fahrverbot für schadstoffreiche Lkw) stieg der Güterschwerverkehr am Brenner zwischen 2003 und 2010 um +14 %, das entspricht einem mittleren jährlichen Wachstum um +1,9 %.

Die Entwicklung während des Jahres 2010 verlief nicht gleichmäßig: In den ersten beiden Monaten ging der Lkw-Verkehr um -4 % zurück. Ab März 2010 lagen die Zuwächse hingegen bei rund +7 %.

In den ersten vier Monaten des Jahres 2011 nahmen die SLZ-Fahrten um +5,3 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zu.

Das durchschnittliche Ladegewicht der Lkw auf der A 13 ging 2009 auf 14,8 t/Lkw zurück (2004: 15,6 t/Lkw). Der Anteil der Leerfahrten beträgt 8 %. Im Transit sind nur 5 % der Lkw leer, daher ist das durchschnittliche Gewicht der Ladung mit 15,3 t/Lkw etwas höher.

Der Anteil österreichischer Lkw auf der A 13 beträgt 12 % (2009). Der Anteil der deutschen (25 %) und italienischen Lkw (24 %) ist etwa doppelt so hoch. Jeweils 9 % der Lkw am Brenner wurden in Polen und in Tschechien zugelassen.

Die Lkw-Flotte auf der A 13 ist wesentlich moderner als im Österreichschnitt: 2009 entsprachen 48,5 % der Euro V-Norm, 14 % der Euro IV- und 36 % der Euro III-Norm. Nur 1,7 % der Lkw zählten zu den Euroklassen 0 bis II.

Die Flotte im Ziel-/Quellverkehr ist (wegen des höheren Anteils österreichischer Fahrzeuge) etwas moderner als die der transitierenden Lkw.

Am **Arlberg (S 16)** waren 2010 mit +7,5 % die höchsten Lkw-Zuwachsraten in Tirol zu ver-

² Durchschnittlicher, täglicher Lkw-Verkehr, bezieht sich auf alle Tage im Jahr. An den Werktagen (Mo-Fr) ist das Lkw-Aufkommen um rund +30 % höher.

zeichnen. Der durch die Finanzkrise bedingte Rückgang im Jahr 2009 wurde wieder egalisiert. Im Durchschnitt fuhren täglich rund 1.200 LkwGV auf der S 16 (Flirscher Tunnel), das sind um rund +100 LkwGV mehr als im Vorjahr. Der Anteil der SLZ am Lkw-Verkehr liegt auf der S 16 bei rund 70 %. Im Mittel passierten 2010 täglich 840 SLZ den Arlbergtunnel (Fahrzeuge der Mautkategorie 4).

Zwischen 1988 und 2004 stagnierte der Güterschwerverkehr auf der S 16 bei rund 600 SLZ/24 h. Von 2004 bis 2010 stieg die Zahl der SLZ um etwa +40 % (entspricht im Mittel +5,8 % p.a.).

Auf der **Fernpassstraße (B 179)** ging der Lkw-Verkehr um etwa -2 % zurück. 2010 passierten im Durchschnitt (DTLV) rund 940 LkwGV/24 h den Fernpass, davon etwa 580 SLZ.

Am **Reschen (B 180)** stagnierte das Lkw-Aufkommen bei rund 300 LkwGV/24 h (Reschenpass), davon waren 210 SLZ.

In **Scharnitz (B 177)** nahm der Lkw-Verkehr 2010 um +17,5 % zu. Mit 241 LkwGV/24 h (davon 81 SLZ) fuhren allerdings deutlich weniger als im Jahr 2008 (285 LkwGV/24 h).

In **Achenkirch (B 181)** blieb das Lkw-Aufkommen 2010 konstant (DTLV: 207 LkwGV/24 h, davon 62 SLZ).

Auf der **Loferer Straße (B 178)** stieg das Lkw-Aufkommen um rund +7 %. In Bocking/Söll wurden 1.470 LkwGV/24 h gezählt (davon 840 SLZ). Das entspricht etwa der Frequenz von 2005. Am Kniepass bei Unken passierten rund 960 LkwGV/24 h die Staatsgrenze (davon 580 SLZ).

Am **Pass Thurn (B 161)** nahm der Lkw-Verkehr um rund +4 % zu (DTLV: 351 LkwGV/24 h, die Hälfte davon SLZ).

In **Osttirol** nahm der Lkw-Verkehr auf der Drautalstraße (B 100) bei Sillian 2010 um über +7 % zu (DTLV: 405 LkwGV/24 h, davon 287 SLZ). Bei Nikolsdorf war die Steigerung mit +1,7 % deutlich geringer. Am Felbertauern fuhren im Jahr 2010 mit 144 SLZ/24 h um +9 % mehr SLZ als im Vorjahr.

1.2.2 Schweizer Alpenkorridore

Auf den beiden alpenquerenden Hauptrouten der Schweiz (Gotthard und San Bernardino) nahm der Lkw-Verkehr 2010 um +5,9 % zu. Mit 1.129.000 LkwGV fuhren um +63.000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr bzw. um -7.000 weniger als 2008. Das Lkw-Aufkommen 2010 entspricht der Situation vor der Finanzkrise. Es liegt geringfügig unter dem Niveau von 2003 (1.147.000 LkwGV).

Den Gotthard passierten 2010 im Durchschnitt täglich 2.580 LkwGV, das sind um +4,8 % mehr als im Vorjahr. Die Zunahme war im ersten Halbjahr mit +7 % höher als im zweiten Halbjahr (+2,7 %). Dies hängt auch mit dem deutlich stärkeren Rückgang im ersten Halbjahr 2009 zusammen.

Am San Bernardino wurden im Mittel 510 Lkw pro Tag beobachtet, das sind um +12,4 % mehr als im Vorjahr.

2 SCHIENE

2.1 Österreich

Die Folgen der Finanzkrise, die ab dem Herbst 2008 zu einem massiven konjunkturellen Einbruch sowie zu einem starken Rückgang im Güterverkehr führte, waren auch bei der Bahn zu beobachten. 2009 war das Güteraufkommen auf der Schiene österreichweit um -16,4 % zurückgegangen. Mit einer Steigerung um +10,6 % im Jahr 2010 konnten die Auswirkungen der Finanzkrise zum Teil egalisiert werden. Insgesamt wurden 96,6 Mio. Tonnen im Jahr 2010 auf der Schiene transportiert, das sind um +9,2 Mio. Tonnen mehr als 2009.

Die Transportleistung nahm österreichweit von 16,8 Mrd. tkm auf 18,8 Mrd. tkm (+11,8 %) im Jahr 2010 zu. Sie lag damit um -9,2 % unter jener von 2008.

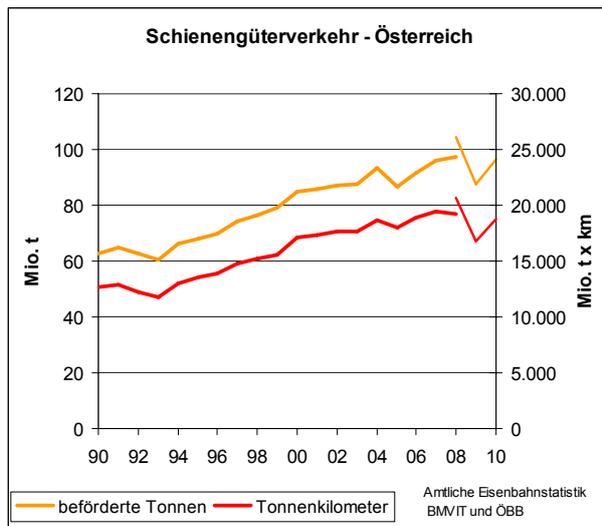


Abb. 2-1: Schienengüterverkehr in Österreich

Die Steigerung im Intermodalen Verkehr (UKV, RoLa, Mobiler) war mit +14,3 % höher als beim konventionellen Wagenladungsverkehr (+9,0 %). Der Intermodale Verkehr gewinnt innerhalb des Schienengüterverkehrs zunehmend Marktanteile (2008: 29,6 %, 2010: 31,5 %).

Die Rail Cargo Austria AG der ÖBB (RCA) betreibt über ihr Tochterunternehmen Ökombi mehrere RoLa-Verbindungen. Neben dem Brennerkorridor (Kap. 2.3.3) werden RoLa-Züge

auch auf der Tauern-, der Pyhrn- und der Donauachse geführt. Im Jahr 2010 transportierten 20.840 Züge insgesamt rund 345.500 Lkw. Die Zahl der beförderten Lkw stieg um +10 % gegenüber dem Vorjahr.

Auf den RoLa-Destinationen der Tauern-, Pyhrn- und Donauachse wurden 2010 etwa 100.400 Lkw geführt, am Brennerkorridor 245.140 Lkw. 71 % des RoLa-Verkehrs in Österreich entfiel 2010 auf den Brenner, 11 % auf den Tauern, sowie jeweils 9 % auf die Pyhrn- und Donauachse.

2.2 Tirol

2010 wurde an den Bahnhöfen in Tirol ein Güteraufkommen von 21,94 Mio. Tonnen umgeschlagen, das sind um +6,2 % mehr als im Vorjahr. Mit rund 16,8 Mio. Tonnen entfällt der Hauptanteil auf die RoLa.

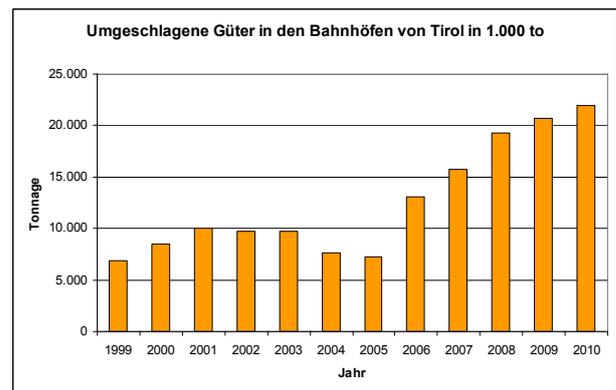


Abb. 2-2: Güterumschlag in Tirol

Wörgl hat mit 9,88 Mio. Tonnen den höchsten Güterumschlag in Tirol (davon 9,39 Mio. Tonnen mit RoLa). Am Brennersee entfällt das gesamte Gütervolumen von 7,42 Mio. Tonnen auf die RoLa. Die weiteren aufkommensstärksten Bahnhöfe in Tirol sind Hall (inkl. CCT: 0,72 Mio. Tonnen), Innsbruck (Haupt- und Westbahnhof: 0,70 Mio. Tonnen), Kirchbichl (0,41 Mio. Tonnen), Zirl (0,34), Jenbach (0,31), St. Johann in Tirol (0,26) und Schönwies (0,20).

Bei Angaben über umgeschlagene Tonnen ist anzumerken, dass Binnenverkehre doppelt gezählt werden (Versand und Empfang).

2.3 Brenner

2.3.1 Gütervolumen

Nach dem Rückgang 2009 nahm das Frachtvolumen 2010 um +12,7 % zu. Mit 15,1 Mio. NNT wurde 2010 um +7 % mehr mit der Bahn transportiert als 2007, dem Jahr vor der Finanzkrise und vor Einführung des Sektorales Fahrverbotes auf der Inntalautobahn.

Insgesamt wurde am Brenner 2010 ein Gütervolumen (Fracht und Totgewicht) von 21,4 Mio. Nt befördert, das sind 22 % des gesamten Güteraufkommens der Bahn in Österreich.

Mit der Bedeutung des kombinierten Verkehrs – vor allem der RoLa – steigt auch der Anteil des Totgewichtes bei der Bahn (zB. Lkw-Eigengewichte bei der RoLa). 2010 hatte das Totgewicht am Brenner mit 6,4 Mio. Nt einen Anteil von 30 % am Güteraufkommen der Bahn.

Die Angaben zum Schienengüterverkehr am Brenner beziehen sich auf die Nordrampe.

2.3.2 Transportarten

2010 wurden am Brenner 46 % des Schienengüterverkehrs mit UKV (unbegleiteter Kombiverkehr), 37 % mit RoLa und 17 % im Wagenladungsverkehr (WLV) transportiert.

Sämtliche Transportarten der Schiene verzeichneten im Jahr 2010 Zuwächse: Der WLV stieg um +17 % (+0,4 Mio. NNT). Mit 2,6 Mio. NNT konnte er die drastischen Einbußen während der Finanzkrise nur zum Teil wettmachen.

Der UKV nahm um +14 % zu. Mit 6,9 Mio. NNT wurde 2010 gleich viel befördert als 2008. Abgesehen von dem Einbruch im Jahr 2009 weist der UKV eine stetige, kontinuierliche Steigerung auf.

Die RoLa erhöhte ihr Frachtvolumen um +9 % auf 5,6 Mio. NNT.

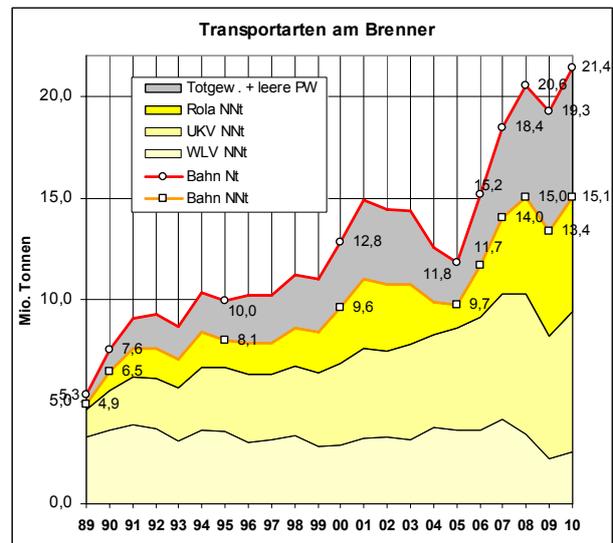


Abb. 2-4: Schienentransport am Brenner

Die RoLa wurde am Brenner 1989 eingerichtet und entwickelte sich seither sehr unterschiedlich. Die Nachfrage stieg in den letzten Jahren des Ökopunktesystems stark an. Mit dem Auslaufen der Regelung verlor die RoLa zwei Drittel ihres Volumens. Seit 2005 verzeichnet dieses Segment des Bahnverkehrs außergewöhnliche Zuwächse, die vor allem auf die Tarifstützung sowie auch auf die Maßnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft (Nachtfahrverbot, Fahrverbote für bestimmte Euroklassen, Sektorales Fahrverbot) zurück zu führen sind.

Abb. 2-3: Schienentransport am Brenner

	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
Rola NNT	1,38	1,56	1,50	1,88	2,00	2,70	3,42	3,28	2,96	1,60	1,12	2,56	3,74	4,72	5,15	5,62
Rola Totgewicht	1,22	1,38	1,33	1,67	1,77	1,95	2,48	2,39	2,14	1,16	0,82	1,85	2,71	3,42	3,73	4,07
Rola Nt	2,60	2,94	2,83	3,55	3,77	4,65	5,90	5,67	5,10	2,76	1,94	4,41	6,45	8,14	8,88	9,69
UKV NNT	3,15	3,34	3,27	3,43	3,66	4,07	4,40	4,21	4,64	4,61	5,04	5,51	6,18	6,88	6,04	6,89
UKV Totgewicht	0,50	0,54	0,52	0,50	0,53	0,85	0,90	0,88	0,90	0,90	0,98	1,09	1,16	1,38	1,21	1,38
UKV Nt	3,65	3,88	3,79	3,93	4,19	4,92	5,30	5,09	5,54	5,51	6,02	6,60	7,34	8,26	7,25	8,27
Kombiverkehr Nt	6,25	6,82	6,62	7,48	7,96	9,57	11,20	10,76	10,64	8,27	7,96	11,02	13,79	16,40	16,13	17,96
WLV NNT	3,52	3,02	3,11	3,34	2,78	2,84	3,19	3,28	3,15	3,72	3,59	3,63	4,12	3,42	2,18	2,56
leere Privatwagen	0,20	0,38	0,47	0,42	0,29	0,42	0,51	0,43	0,57	0,61	0,3	0,53	0,53	0,73	0,98	0,91
Bahn Nt	9,97	10,22	10,20	11,24	11,03	12,83	14,90	14,47	14,36	12,60	11,85	15,18	18,44	20,55	19,29	21,43
Bahn NNT	8,05	7,92	7,88	8,65	8,44	9,60	11,01	10,77	10,75	9,93	9,753	11,70	14,04	15,02	13,37	15,07
Totgewicht + leere Privatwagen	1,92	2,30	2,32	2,59	2,59	3,23	3,89	3,70	3,61	2,67	2,097	3,48	4,40	5,53	5,92	6,36

Der RoLa-Verkehr ist logistisch gesehen als Straßengüterverkehr zu werten. Ein Umsteigen von der Straße auf die RoLa erfordert für die Frächter keine logistischen Umstellungen. Wie die Vergangenheit zeigte, ist allerdings auch ein Wechsel in umgekehrter Richtung (im Falle geänderter verkehrspolitischer Rahmenbedingungen) rasch möglich.

2010 wurden von der Bahn am Brenner insgesamt 21,4 Mio. Nt befördert (Nettotonnen, nicht Frachtgut). Davon entfallen 30 % auf das Totgewicht, wie Lkw-Eigengewicht bei der RoLa, Sattelaufleger etc. Das Frachtgut hat einen Anteil von 70 %. Dieses verteilt sich mit 32 % auf den UKV, 26 % auf die RoLa und 12 % auf den WLW. Das Totgewicht bildet somit die zweitstärkste Gruppe. Vor allem die RoLa stellt wegen der Totlasten eine wenig effiziente Transportform dar. Im Rahmen der vom Güterverkehr genutzten Zugtrassen bestehen so gesehen erhebliche Kapazitätsreserven im Bahntransport.

2.3.3 Rollende Landstraße (RoLa)

Nach dem Tiefpunkt 2005, als nur mehr sechs RoLa-Zugpaare am Brenner verkehrten, wurde das RoLa-Angebot bis zum Februar 2009 sukzessive auf 28 Zugpaare pro Tag erhöht. Ab April 2009 wurde die RoLa-Destination Regensburg-Trento mangels Nachfrage um zwei Zugpaare pro Tag reduziert. Seit September 2009 wird die Brennerstrecke wieder mit 27 Zugpaaren täglich bedient.

Das RoLa-Angebot wurde ab 01.06.2010 durch längere RoLa-Züge erweitert. Die Züge nach Trento (Wörgl-Trento, Regensburg-Trento) fahren seither mit 21 Wagen pro Zug (statt mit 19). Ab 12.12.2010 werden sechs Züge der RoLa Wörgl-Brennersee bis Trento geführt, die ebenfalls 21 Lkw pro Zug Platz bieten. Die Züge auf der Kurzstrecke bis Brennersee bestehen nur aus 18 Wagen. Die angebotenen RoLa-Plätze wurden damit auf der Brennerachse von 988 auf 1.056 Lkw pro Tag erhöht.

Die Zahl der beförderten Lkw stieg 2010 um +8,6 % auf 245.140 Lkw. 73 % der RoLa-Lkw am Brenner entfielen auf die Relation Wörgl-

Brennersee, 17 % auf Wörgl-Trento und 10 % auf Regensburg-Trento.

Die RoLa Regensburg-Trento hatte 2010 mit +25 % die höchste Wachstumsrate. Auf der Verbindung Wörgl-Trento wurden um +15,5 %, zwischen Wörgl und Brennersee um +5,2 % mehr Lkw transportiert als im Vorjahr.

Relationen	Beginn	Ende	Zugpaare/Tag	Wagen/Zug
Brennersee-Manching	laufend	11.06.04	14	18
	12.06.04	23.10.04	8	18
	24.10.04	17.12.04	4	18
	18.12.04	eingestellt		
Wörgl - Trento	laufend	30.03.04	2	21
	31.03.04	26.11.04	eingestellt	
	27.11.04	31.12.04	3	21
	01.01.05	23.04.06	4	21
	24.04.06	31.05.10	5	19
	01.06.10	11.12.10	5	21
	12.12.10	laufend	11	21
Wörgl - Verona	laufend	13.06.04	3	21
	14.06.04	25.11.04	2	21
	26.11.04	eingestellt		
Wörgl - Brennersee	01.07.04	31.12.04	2	18
	01.01.05	05.11.05	2	18
	06.11.05	31.12.05	10	18
	01.01.06	05.03.06	12	18
	06.03.06	02.09.06	13	18
	03.09.06	12.01.08	14	18
	13.01.08	01.03.08	17	18
	02.03.08	02.03.08	18	18
	03.03.08	11.12.10	19	18
	12.12.10	laufend	13	18
Regensburg - Trento	01.05.07	15.06.08	2	19
	16.06.08	01.02.09	3	19
	02.02.09	15.04.09	4	19
	16.04.09	07.09.09	2	19
	08.09.09	31.05.10	3	19
	01.06.10	laufend	3	21

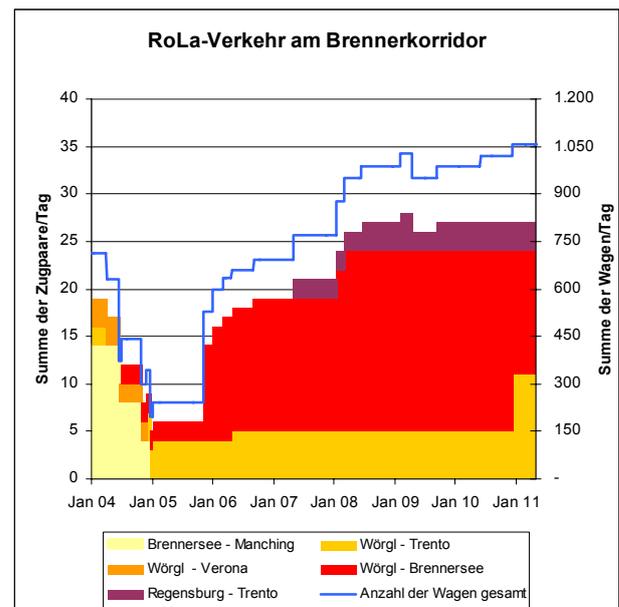


Abb. 2-5: RoLa-Verbindungen am Brenner

Die Auslastung der drei RoLa-Verbindungen auf der Brennerachse lag 2010 bei 85,9 %. Insgesamt blieben 40.350 Plätze frei, das sind im Mittel 110 leere RoLa-Wagen pro Tag.

Von Jänner bis April 2011 ging die Zahl der mit der RoLa beförderten Lkw um -4,7 % zurück. Der Auslastungsgrad sank auf 82,7 %. Die Zahl der ungenutzten RoLa-Stellplätze stieg auf 135 pro Tag.

Von den RoLa-Lkw 2010 waren 38 % mit Gütern beladen, die vom Sektoralen Fahrverbot betroffen sind.

2.4 Schweiz

Der Schienengüterverkehr auf den Schweizer Alpenkorridoren (Gotthard und Lötschberg-Simplon) stieg 2010 um +15,4 % auf 24,0 Mio. NNt. Dies entspricht ungefähr dem Niveau der Jahre 2005 und 2006.

Der unbegleitete Kombiverkehr (UKV) und der Wagenladungsverkehr (WLV) hatten deutlich höhere Wachstumsraten (+17,2 % bzw. +15,7 %) als die RoLa (+1,6 %). Beim UKV und bei der RoLa entspricht das Güteraufkommen in etwa jenem von 2008. Der WLV hat aber noch lange nicht das Niveau vor der Wirtschaftskrise erreicht.

Der UKV hat in der Schweiz einen Anteil von 62 % am alpenquerenden Schienengüterverkehr, der WLV 31 % und die RoLa 7 %.

Die Bahntransporte nahmen am Gotthard um +24 % zu, am Simplon um +4,0 %.

Von der Wirtschaftskrise waren besonders die Bahntransporte auf der Gotthardroute betroffen. Dem entsprechend hat nun der Gotthard von der konjunkturellen Erholung wesentlich stärker profitiert.

2010 wurden 60 % des alpenquerenden Schienengüterverkehrs der Schweiz über die Gotthard- und 40 % über die Simplonroute geführt.

3 ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR

3.1 Brenner

Die auf der Straße transportierte Gütermenge nahm 2010 um +1,2 Mio. Tonnen auf 28,3 Mio. Tonnen zu. Das Frachtvolumen der Bahn stieg um +1,7 Mio. NNT auf 15,1 Mio. NNT.

Die Gesamtgütermenge betrug 2010 am Brenner 43,4 Mio. Tonnen. Dies ist um +7,2 % mehr als 2009 und entspricht dem Niveau der Jahre 2005 und 2006.

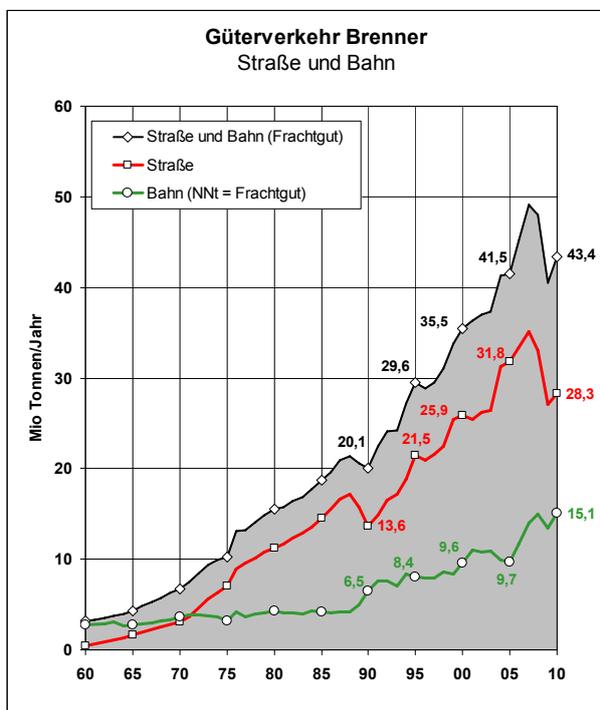


Abb. 3-1: Güterverkehr Brenner 1960 – 2010

Das Gütervolumen auf der Straße wird mit Hilfe der Lkw-Frequenzen an der automatischen Dauerzählstelle Brennersee und dem durchschnittlichen Gewicht der Lkw-Ladungen berechnet.

Das Ladegewicht wird u.a. bei den Erhebungen zum alpenquerenden Güterverkehr (CAFT-Daten) ermittelt, die alle fünf Jahre von Frankreich, Schweiz und Österreich gemeinsam durchgeführt werden. Die Befragung 2009 zeigte am Brenner einen Rückgang bei den Beladungen, der mit der Wirtschaftskrise in Zusammenhang stehen dürfte. Das Güteraufkommen in

den Jahren 2008 und 2009 wurde daher nachträglich korrigiert.

Im Vergleich zu 2007, dem Jahr vor der Finanzkrise und der Einführung des Sektoralen Fahrverbotes, war 2010 das Gütervolumen auf der Straße um -19,4 % geringer, die Bahnfracht um +7,9 % höher. Insgesamt nahm die Gütermenge am Brenner seit 2007 um -11,6 % ab.

Das sektorale Fahrverbot trägt wesentlich zur Verlagerung auf die Schiene bei. Außerdem betraf der Rückgang während der Wirtschaftskrise den Lkw-Verkehr erheblich stärker als den Schienengüterverkehr. Die Bahn konnte daher ihren Anteil am Güterverkehr weiter verbessern.

Nach dem Auslaufen des Ökopunktesystems sank der Bahnanteil auf 23 % (2004 und 2005). Seither stieg er stetig an und erreichte 2010 mit 35 % den höchsten Marktanteil seit 1974. Ohne RoLa hätte die Bahn einen Anteil von 20 % bis 22 % am gesamten Güteraufkommen am Brenner.

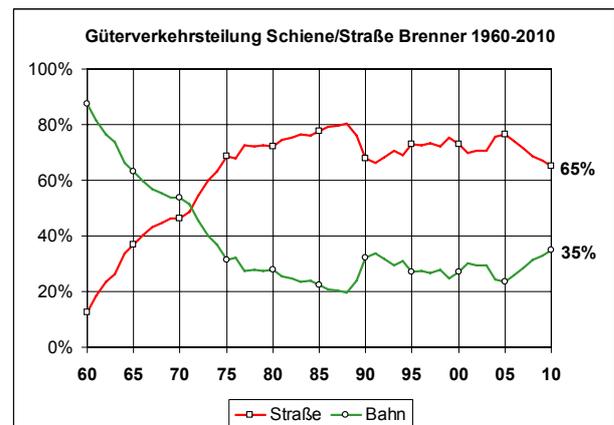


Abb. 3-2: Modal split am Brenner 1960 – 2010

3.2 Internationale Alpenkorridore

Zur Entwicklung des Güterverkehrs im Alpenbogen C sind Daten bis 2009 verfügbar³. In den einzelnen Staaten gab es sehr unterschiedliche Entwicklungen. Die Aufteilung des gesamten Gütervolumens auf die einzelnen Staaten sowie die Aufteilung auf die Verkehrsträger in den einzelnen Staaten differieren enorm.

Vom gesamten Gütervolumen 2009 im Alpenbogen C (Straße und Schiene: rund 176 Mio. Tonnen) entfielen 59 % allein auf die österreichischen Alpenübergänge (103 Mio. t). 19 % oder 34 Mio. t wurden über die Schweizer und 22 % (38 Mio. t) über die französischen Übergänge abgewickelt⁴. Das Güteraufkommen auf den österreichischen Alpenkorridoren ist etwa drei Mal so hoch wie auf den Schweizer oder französischen Routen.

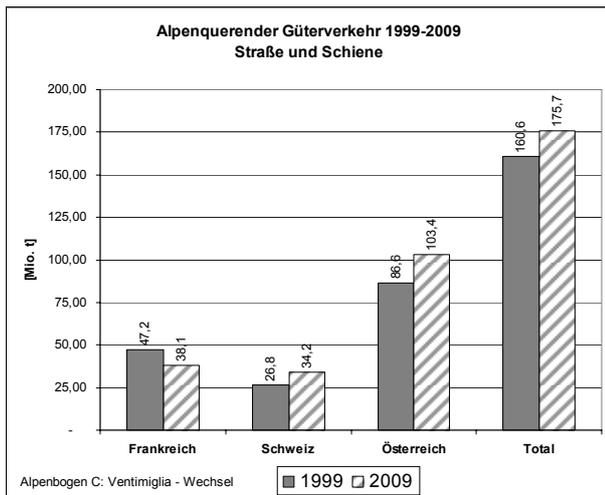


Abb. 3-3: Alpenquerender Güterverkehr (Straße und Schiene)

Von 1999 bis 2009 nahm das Gütervolumen, trotz Finanz- und Wirtschaftskrise, insgesamt um rd. +15 Mio. t (+9 %) zu. Zuwächsen auf den österreichischen (rund +17 Mio. t) und Schweizer Achsen (rund +7 Mio. t) stand ein Rückgang in Frankreich gegenüber (rund -9 Mio. Tonnen).

³ Der Alpenbogen C erstreckt sich von Ventimiglia an der ligurischen Mittelmeerküste im Westen bis zum Wechsel im Osten der Alpen.

⁴ Die Alpenübergänge werden nach der Lage ihrer nördlichen Zulaufstrecken unterschieden (Frankreich, Schweiz und Österreich)

Österreich trägt sowohl bei den Bahntransporten (58 %) als auch beim Lkw-Verkehr (59 %) den Hauptanteil am alpenquerenden Güterverkehr.

Auf die Schweiz entfallen im Schienengüterverkehr 37 % und im Straßengüterverkehr 11 %.

Frankreich übernahm 2009 auf der Schiene 5 % und auf der Straße 30 % des Güterverkehrs über die Alpen.

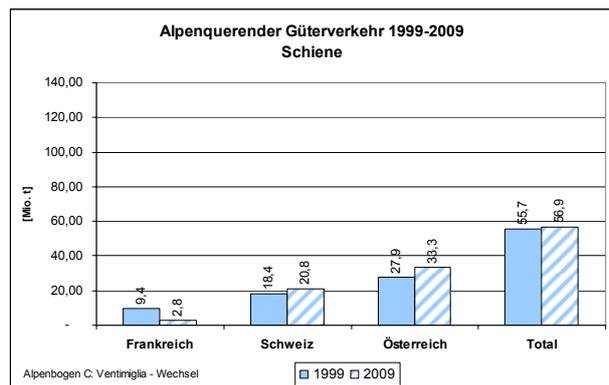
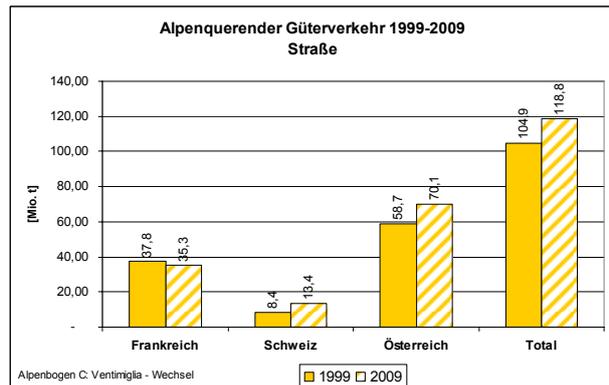


Abb. 3-4: Alpenquerender Straßen- und Schienengüterverkehr

Die Bahntransporte in den französischen Alpen verzeichneten seit 1999 einen dramatischen Einbruch, sie gingen um -70 % zurück. Die Zuwächse auf den Schweizer Bahnen waren mit +13 % bzw. +2,4 Mio. t sowohl relativ als auch absolut geringer als auf den österreichischen Bahnstrecken (+19 % bzw. +5,4 Mio. t). In Frankreich ging seit 1999 auch das Güteraufkommen auf der Straße zurück (-7 % bzw. -2,5 Mio. Tonnen). Die höchste (relative) Zuwachsrate auf der Straße verzeichnete mit +60 % die Schweiz (+5,0 Mio. Tonnen). Absolut stieg das Straßengütervolumen mit rund +11 Mio. Tonnen am stärksten in Österreich (+19 %).

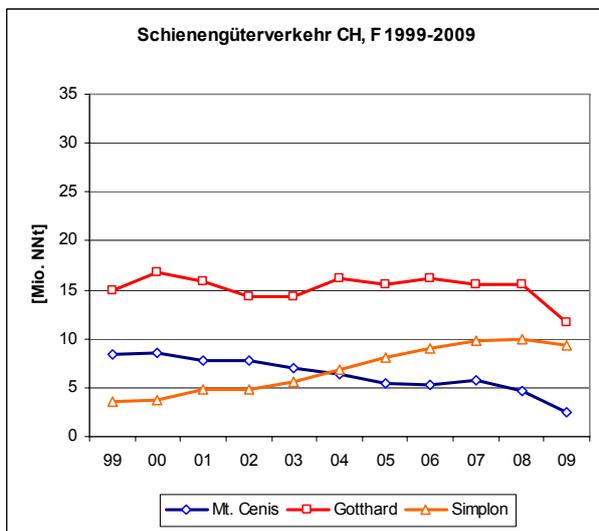
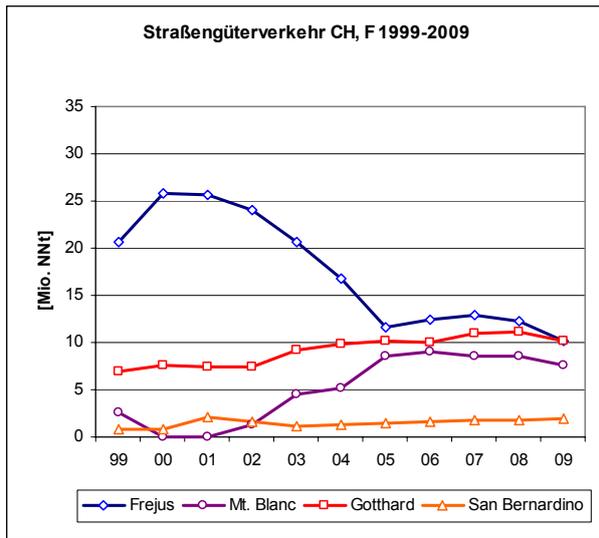


Abb. 3-5: Alpenkorridore Schweiz und Frankreich, Güterverkehr 1999 - 2009

Der Anteil der Schiene ging im gesamten alpenquerenden Güterverkehr von 35 % (1999) auf 32 % zurück. In Österreich konnte der Anteil mit 32 % in den letzten zehn Jahren gehalten werden. In der Schweiz ging der Schienenanteil von 69 % auf 61 % leicht zurück. In Frankreich wurden 2009 nur 7 % des Gütervolumens in den Alpen mit der Bahn transportiert, 1999 waren es 20 %.

Von den Alpenkorridoren in **Österreich** nimmt der Brenner eine Sonderstellung ein:

Während auf den übrigen Strecken (Semmering, Schobersattel und Tauern) die Bahntransporte in den letzten 10 Jahren stagnierten, konnte am Brenner eine Steigerung um +58 % fest gestellt werden.

Zwischen 2004 und 2009 ging der Schienengüterverkehr auf den anderen österreichischen Alpenbahnen zurück (übrigens auch in der Schweiz), am Brenner nahm er hingegen trotz Wirtschaftskrise um +35 % zu.

Vor 10 Jahren war das Güteraufkommen der Bahn am Semmering höher als am Brenner. 2009 wurde mit der Brennerbahn mit 13,4 Mio. NNT um +44 % mehr befördert als mit der Semmeringbahn.

Das Gütervolumen der Bahn am Brenner übertrifft sogar das Aufkommen im Straßengüterverkehr auf der A 2 Südautobahn am Wechsel, und zwar immerhin um fast +30 % (2009).

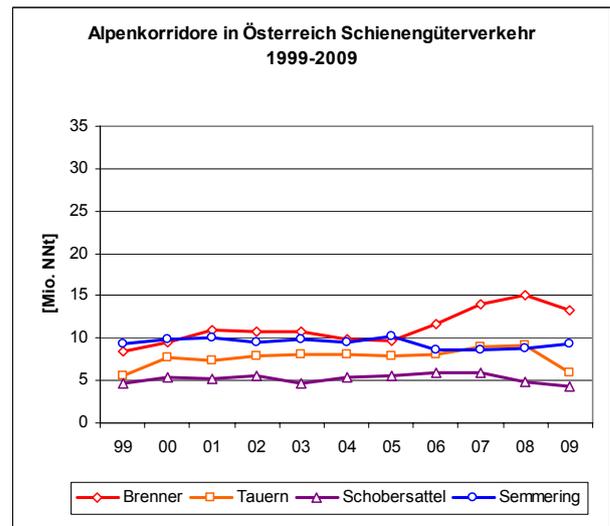
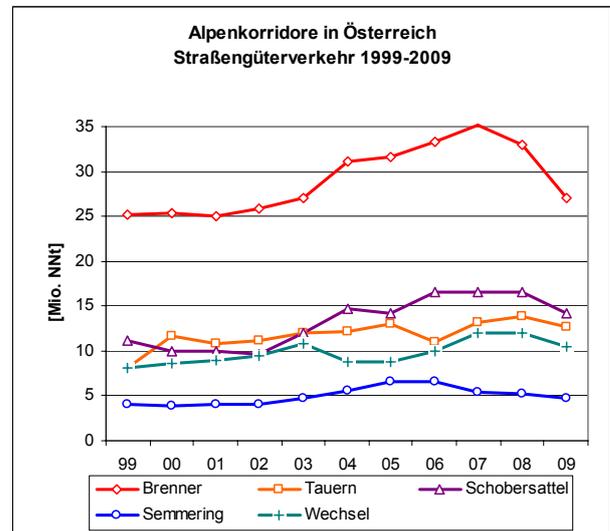


Abb. 3-6: Alpenkorridore Österreich, Güterverkehr 1999 - 2009

3.3 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

3.3.1 EU-Weißbuch Verkehr 2011⁵

Am 28.3.2011 wurde von der Kommission eine Strategie für das künftige Verkehrssystem vorgelegt (Verkehr 2050). Es werden die Ziele der Verbesserung von Wettbewerbsfähigkeit und Mobilität, der Beseitigung von Hindernissen, mehr Wachstum und Beschäftigung sowie zugleich die Verringerung der Abhängigkeit von Öleinfuhren und der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen verfolgt (bis 2050: -60 %).

Dazu muss das gegenwärtige Verkehrssystem in Europa umgestaltet werden. Zu den wichtigsten Zielen bzw. Initiativen bis 2050 gehören im Güterverkehr:

- 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger (Eisenbahn, Schiffe etc.) verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050 (Ziel Nr. 3).
- Ein wirklicher Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste (Initiative 1).
- Anpassung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen der Lkw an neue Gegebenheiten, Technologien und Anforderungen (Initiative 6).
- Aufbau eines EU-weiten Kernnetzes von Verkehrskorridoren mit Einrichtungen für einen effizienten Verkehrsträgerwechsel bis 2030 (Initiative 34: TEN-V-Kernnetz).
- Verstärkte Anwendung des Verursacherprinzips bei der Finanzierung von Verkehrsinvestitionen (Initiative 39).

Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des Ziel Nr. 3 (Verlagerung von Straßengüterverkehr >300 km) sind weder im Weißbuch selbst noch im Begleitdokument angeführt.

Zur Initiative Nr. 6 wird im Begleitdokument unter Rz. 181 ff. die Einführung der Gigaliner angesprochen, die in Hinblick auf ihre Folgen

⁵ EU-Weißbuch zum Verkehr, KOM (2011) 144 vom 28.3.2011: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“

abermals untersucht werden (Anm.: Zu den Auswirkungen der Gigaliner im grenzüberschreitenden Verkehr gibt es bereits eine Studie im Auftrag der Kommission: „Longer and Heavier Vehicles for Freight transport“⁶). Außerdem will die Kommission eine Änderung der Lkw-Abmessungen zwecks Anbringung von Spoilern u.ä. zur Reduktion des Luftwiderstandes und des Kraftstoffverbrauches zulassen.

Zur Situation des alpenquerenden Güterverkehrs wird lediglich im Begleitdokument unter Rz. 435 erwähnt, dass die Kommission bereit ist, mit den betroffenen Staaten über neue Verkehrssteuerungssysteme gemeinsam nach zu denken. Das Weißbuch negiert die Vereinbarungen im Aktionsplan Brenner 2009, der unter der Schirmherrschaft der Kommission von der Brenner Corridor Platform ausgearbeitet und von den Verkehrsministern Italiens, Deutschlands und Österreichs unterzeichnet wurde. Im Aktionsplan wird die Einführung eines Verkehrsmanagementsystems (z.B. Alpentransitbörse) als Maßnahmen, zu der Konsens erzielt wurde, angeführt⁷.

3.3.2 Eurovignetten-Richtlinie („Wegekosten-Richtlinie“)

Die Revision der Eurovignetten-Richtlinie wird schon seit längerer Zeit vorbereitet. Im April 2011 wurde vom Verkehrsausschuss des EU-Parlaments ein Kompromiss verabschiedet. Im Juni 2011 wird im Plenum des EU-Parlaments abgestimmt.

Die Einführung einer Lkw-Maut liegt weiter im Ermessen der Mitgliedsstaaten. Eine Einbeziehung externer Kosten soll künftig ermöglicht, jedoch nicht zwingend vorgeschrieben werden. Das Verursacherprinzip im Verkehrsmarkt wird auch mit diesem Vorschlag nicht sicher gestellt.

⁶ Demnach können beim Lkw-Verkehr auf Langstrecken Kosten bis zu -30 % pro Tonnenkilometer eingespart werden. Dies führt zu Wettbewerbsvorteilen, nicht nur innerhalb des Straßenverkehrs sondern auch gegenüber anderen Verkehrsträgern wie der Bahn. In der Folge sind im Schienengüterverkehr auf den Langstrecken starke Einbrüche auf der Bahn zu erwarten.

⁷ Aktionsplan Brenner 2009, Brenner Corridor Platform BCP, Rom, 18.5.2009

Externe Kosten sollen künftig für Lärm (maximal 0,003 €/km in der Nacht auf Überlandautobahnen) und Schadstoffbelastungen (maximal 0,12 €/km auf Überlandautobahnen) eingehoben werden dürfen. Zur Staubekämpfung darf die Lkw-Maut auf den überlasteten Abschnitten maximal 5 Stunden/Tag um maximal +175 % aufkommensneutral gespreizt werden. Damit soll ein Anreiz gegeben werden, bestimmte stauanfällige Strecken während der Stoßzeiten zu meiden. Moderne Lkw (Euro V und VI) sind befristet von den externen Kosten auszunehmen.⁸

Die Aufschläge für Lärm und Schadstoffe dürfen in den Alpen verdoppelt werden, allerdings mit der Einschränkung des so genannten „Kumulierungsverbotes“: Ein Querfinanzierungszuschlag muss gegen verrechnet werden und kann nicht gemeinsam mit externen Mautaufschlägen eingehoben werden.

3.3.3 Lkw-Maut am Brennerkorridor

Die Lkw-Mautgebühren differieren in den einzelnen Staaten erheblich. Am Beispiel einer Fahrt von Mitteldeutschland nach Mittelitalien über den Brenner werden die Unterschiede für einen typischen Transit-Lkw aufgezeigt (Sattel- und Lastzug mit 4 oder mehr Achsen, Gesamtgewicht 40 t, Euroklasse V – also modernes Fahrzeug). Die Streckenlänge von 1.110 km entspricht dem Durchschnitt der Transitfahrten über den Brenner (etwa Frankfurt/Leipzig nach Florenz/Rimini). Die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien sind mit 500 km gleich lang gewählt.

	Distanz (km)	Maut (€)	(€/km)
Deutschland	500	77,5	0,155
Tirol	110	74,1	0,678
Italien	500	55,8	0,112
Gesamt	1.110	207,4	0,187

Anm.: Die angegebenen Mautsätze (€/km) in Tirol, Italien und auf der Gesamtstrecke stellen Mittelwerte dar. In Deutschland gilt ein einheitlicher Tarif (Tarife exkl. MwSt.)

Auf der A 12 und der A 13 in Tirol ist der Mautsatz im Mittel 4- bis 6-mal so hoch als in Deutschland und Italien.

Durch einen **Querfinanzierungszuschlag** im Unterinntal in Höhe von +25 % wird die Lkw-Maut künftig um rund +6 € teurer. Für Fahrten im Unterinntal bedeutet dies eine Mauterhöhung um +25 %. Für Transitfahrten wird die Maut hingegen im Durchschnitt nur um +2,9 % teurer.

Mautzuschläge auf kurzen Strecken treffen somit am stärksten den Nahverkehr und am wenigsten die Langstreckenfahrten. Sie eignen sich daher nicht als Strategie zur Verlagerung des Lkw-Fernverkehrs auf die Schiene – ein Ziel, das im neuen EU-Weißbuch grundsätzlich enthalten ist, jedoch ohne konkrete Umsetzungsvorschläge.

Um über die Wegekosten Verlagerungseffekte im Fernverkehr zu erzielen, braucht es höhere Mautsätze auf den Gesamtstrecken des Fernverkehrs sowie auch Mindesttarife. Der Entwurf zur Eurovignetten-Richtlinie sieht weiterhin nur Obergrenzen vor.

⁸ Am Brenner entsprechen 2010 rund 60 % der Lkw der Euroklasse V (oder EEV).

ANLAGEN

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

Straßentypen

Autobahn / Schnellstraße

Landesstraße B

Landesstraße L

Gemeindestraße

Geografische Abschnitte

Tirol West

Imst, Landeck, Reutte

Tirol Mitte

Innsbruck, Ibk Land, Schwaz

Tirol Ost

Kitzbühel, Kufstein, Lienz

Legende

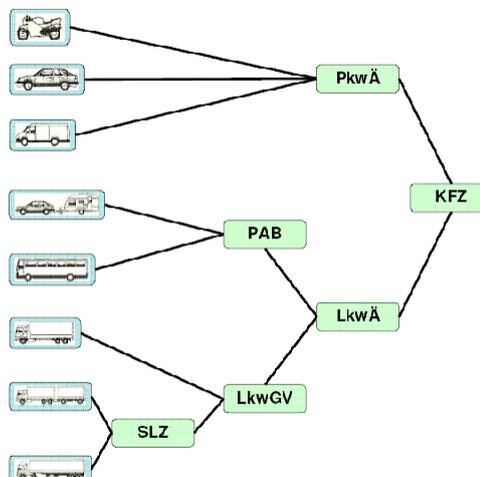
- Nr** Im Jahr 2004 wurden die dreistelligen Nummern um eine Stelle erweitert. Diese kennzeichnet das Bundesland (5000 Salzburg, 8000 Tirol, 9000 Vorarlberg)
- Name** Der Zählstellenname gibt Auskunft über die Lage der Zählstelle.
- Typ**
- IS - Induktionsschleife in der Fahrbahn**
Ausgehend von bekannten Abmaßen und Abständen der Induktionsschleifen und gemessenem zeitlichen Versatz und Dauer der Schleifensignale werden Fahrzeuge gezählt und zu 8 Fahrzeugklassen zugeordnet.
 - MD - Mikrowellendetektor am Fahrbahnrand**
 - LVE - Lokale Verkehrsdatenerfassung**
Die Kfz-Erfassung erfolgt anhand verschiedener Detektoren im Rahmen der flächendeckenden Verkehrsdatenerfassung der ASFINAG.
 - TD - Triple-Technologie Detektor**
Die Fahrzeugunterscheidung erfolgt durch eine Kombination aus Mikrowelle, Ultraschall und Passiv Infrarot. Sensoren am Fahrbahnrand erfassen drei Fahrzeuggruppen (Kfz, LkwÄ, SLZ) nach Länge und Fahrzeugform.
 - M - Daten aus der Mautstatistik** (vier Mautkategorien)
Kategorie 1: Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t
Kategorie 2: Lkw ohne Anh. mit max. 2 Achsen, Busse mit max. 2 Achsen
Kategorie 3: Lkw ohne Anh. mit max. 3 Achsen, Busse mit max. 3 Achsen
Kategorie 4: Lkw mit mehr als 3 Achsen, Busse mit 4 Achsen

Tabellenwerte

- Wert** Daten liegen vollständig vor (365/366 Tage pro Jahr)
- leer** keine Erfassung vorgesehen oder zu geringe Datengrundlage für die Berechnung eines aussagekräftigen Jahresdurchschnittswertes (z.B. Errichtungen eines neuen Zählgerätes im Laufe des Jahres)
- Zählgerät außer Betrieb oder defekt
- (Wert)** Der Jahresdurchschnittswert wurde auf Basis unvollständig erfasster Tage berechnet oder ist auf Grund der geänderten Zählweise (z.B. Verbesserung der Fahrzeugzuordnung infolge einer Geräteerneuerung oder Anpassung der Gerätesoftware) wenig aussagekräftig. Dem zufolge ist auch die Vergleichbarkeit mit den Daten des Vorjahres eingeschränkt.

Fahrzeuggruppen

- KFZ** alle Kraftfahrzeuge
- LkwÄ¹⁾** Lastkraftwagen-ähnliche Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen mit Anhänger, Lieferwagen mit Anhänger, Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen, Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge)
- LkwGV²⁾** Lastkraftwagen ohne Anhänger, Lastkraftwagen mit Anh., Sattelkraftfahrzeuge
- SLZ³⁾** Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
- PAB** Personenkraftwagen mit Anhänger, Busse



- 1) Bei Mikrowellendetektoren: alle KFZ über 6,00 m Länge.
- 2) Kann von Mikrowellendetektoren nicht erfasst werden.
- 3) Bei Mikrowellendetektoren: alle KFZ über 13,00 m Länge.

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

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

Straße	Zählstelle		KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
			2009	2010	±%	2009	2010	±%	2009	2010	±%	2009	2010	±%
A 12 Inntal Autobahn	638 Kufstein	LVE/TD	43.180	43.889	1,6	8.277	8.415	1,7	6.557	6.777	3,4	5.538	5.674	2,5
	646 Morsbach 1)	LVE/TD	-	42.195	-	-	7.950	-	-	7.012	-	-	5.847	-
	103 Langkampfen	LVE/TD	39.896	38.790	-2,8	7.430	7.217	-2,9	6.339	6.340	0,0	5.216	5.154	-1,2
	8173 Kundl 1)	IS	-	46.524	-	-	8.040	-	-	6.989	-	-	5.497	-
	87 Kundl	LVE/TD	45.125	45.757	1,4	7.651	7.815	2,1	6.457	6.687	3,6	5.126	5.393	5,2
	152 Kramsach	LVE/TD	45.889	46.695	1,8	8.027	8.052	0,3	6.584	6.795	3,2	5.045	5.339	5,8
	172 Schwaz	LVE/TD	53.061	54.120	2,0	8.117	8.165	0,6	6.834	6.978	2,1	4.947	5.195	5,0
	8046 Vomp	IS	52.444	53.965	2,9	7.706	7.854	1,9	6.626	6.730	1,6	5.125	5.441	6,2
	495 Ampass 2)	LVE/TD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	557 Kematen	LVE/TD	58.457	58.596	0,2	4.965	4.699	-5,4	3.426	3.336	-2,6	1.801	1.851	2,8
	644 Zirl 3)	LVE/TD	36.806	-	-	3.605	-	-	2.793	-	-	1.555	-	-
	650 Inzing	LVE/TD	35.727	36.002	0,8	3.152	3.117	-1,1	2.499	2.497	-0,1	1.577	1.583	0,4
	656 Mitterpettnau 3)	LVE/TD	32.627	-	-	3.055	-	-	2.474	-	-	1.522	-	-
	662 Rietz 3)	LVE/TD	26.155	-	-	2.606	-	-	1.980	-	-	1.278	-	-
	668 Haiming	LVE/TD	20.111	19.776	-1,7	1.978	1.939	-2,0	1.607	1.587	-1,2	1.004	1.013	0,9
	674 Roppener Tunnel 3)	LVE/TD	17.044	-	-	1.715	-	-	1.378	-	-	851	-	-
	8126 Imst-A12 1)	IS	-	18.877	-	-	2.152	-	-	1.724	-	-	940	-
666 Stärkenbach	LVE/TD	21.687	22.113	2,0	1.888	2.079	10,1	1.526	1.725	13,0	981	986	0,5	
S 16 Arlberg Schnellstraße	8156 Perjentunnel	IS	13.189	13.290	0,8	1.603	-	-	-	-	-	-	-	-
	680 Grins	LVE/TD	14.244	14.555	2,2	1.891	2.003	5,9	1.296	1.383	6,7	816	895	9,7
	686 Flirscher-Tunnel	LVE/TD	11.089	11.361	2,5	1.388	1.458	5,0	1.098	1.189	8,3	774	846	9,3
	Arlbergtunnel 4)	M	7.442	7.707	3,6	-	-	-	-	-	-	760	844	11,1
A 13 Brenner Autobahn	183 Gärberbach 3)	LVE/TD	39.539	-	-	7.598	-	-	5.236	-	-	4.064	-	-
	672 Patsch 2)	LVE/TD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Schönberg-Mautstelle 4)	M	31.495	32.580	3,4	-	-	-	-	-	-	4.363	4.600	5,4
	254 Matri-Brenner 3)	LVE/TD	30.759	-	-	6.063	-	-	4.989	-	-	4.168	-	-
	307 Brennersee/A13	LVE/TD	24.766	24.231	-2,2	6.162	6.224	1,0	4.984	5.212	4,6	4.134	4.409	6,7

- 1) die Zählstelle war im Jahr 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 2) die Zählstelle war im Jahr 2009 und 2010 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 3) die Zählstelle war im Jahr 2010 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 4) die Daten wurden der Mautstatistik (ASFINAG) entnommen

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

LVE/TD KFZ-Datenerfassung durch lokale Sensorik (LVE), Lkw-Datenerfassung durch Triple-Detektoren (TD)

M Daten aus der Mautstatistik

Anm.: Die Daten der A 12, A 13 und S 16 werden von der ASFINAG erfasst.

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

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

1

Anlage

Straße	Zählstelle			KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2009	2010	± %	2009	2010	± %	2009	2010	± %	2009	2010	± %
B 100 Drautalstraße	8137	Nikolsdorf	IS	6.785	6.841	0,8	642	654	1,9	526	535	1,7	300	308	2,7
	8048	Lienz 5)	IS	-	20.640	-	-	1.165	-	-	959	-	-	375	-
	8207	Leisach	MD	8.316	8.366	0,6	641	657	2,5				275	286	4,0
	8235	Thal	MD	6.871	6.943	1,0	509	508	-0,2				251	250	-0,4
	8161	Sillian	IS	5.862	5.818	-0,8	459	489	6,5	376	405	7,7	266	287	7,9
B 107 Großglockner Straße	8249	Iselsberg-Landesgrenze	MD	3.544	3.509	-1,0	168	175	4,2				27	28	3,7
B 107a Großglockner Straße	8265	Nußdorf-Debant	MD	5.517	5.505	-0,2	178	184	3,4				29	30	3,4
P 1 Felbertauernstraße	8105	Felbertauertunnel	M	3.490	3.560	2,0	333	352	5,7				132	144	9,3
B 108 Felbertauernstraße	8231	Huben	MD	7.110	7.280	2,4	419	427	1,9				142	153	7,7
	8179	Ainet	IS	8.340	8.520	2,2	605	612	1,2	460	465	1,1	200	205	2,5
B 111 Gailtalstraße	8219	Kartitsch	MD	2.041	2.040	0,0	60	53	-11,7				14	16	14,3
B 161 Pass-Thurn-Straße	5047	Mittersill 6)	IS	6.527	6.572	0,7	480	497	3,5	337	351	4,2	168	176	4,8
	8205	Jochberg	MD	9.147	9.313	1,8	502	525	4,6				146	157	7,5
	8180	Oberndorf	IS	15.618	15.904	1,8	1.026	1.017	-0,9	789	781	-1,0	212	216	1,9
B 164 Hochkönigstraße	8215	Fieberbrunn	MD	4.605	4.644	0,8	219	226	3,2				42	50	19,0
	8227	St. Johann i. T.- Fieberbrunn	MD	6.906	7.013	1,5	252	268	6,3				55	64	16,4
B 165 Gerlosstraße	8304	Gerlos	MD	1.902	1.894	-0,4	79	101	27,8				7	9	28,6
	8272	Hainzenberg	MD	3.430	3.439	0,3	132	159	20,5				14	18	28,6
B 169 Zillertalstraße	8162	Brettfalltunnel	IS	17.165	17.130	-0,2	1.304	1.274	-2,3	1.063	1.048	-1,4	481	496	3,1
	8240	Fügen	MD	17.178	17.514	2,0	821	899	9,5				171	186	8,8
	8181	Rohrberg	IS	11.970	12.247	2,3	684	724	5,8	534	569	6,6	122	134	9,8
	8222	Ramsau	MD	13.018	13.248	1,8	587	593	1,0				95	100	5,3
B 170 Brixentalstraße	8206	Windau	MD	8.450	8.560	1,3	357	372	4,2				48	57	18,8
	8127	Gundhabing	IS	11.647	12.016	3,2	581	641	10,3	418	480	14,8	71	88	23,9
B 171 Tiroler Straße	8247	Kufstein-Grenze	MD	5.906	5.885	-0,4	54	52	-3,7				7	7	0,0
	8197	Kufstein-Innbrücke	IS	14.815	14.919	0,7	602	598	-0,7	433	410	-5,3	94	89	-5,3
	8034	Kirchbichl	IS	7.314	7.490	2,4	246	245	-0,4	171	159	-7,0	38	34	-10,5
	8242	Wörgl-Ost	MD	22.141	22.120	-0,1	809	824	1,9				263	252	-4,2
	8220	Wörgl-Lahntal	MD	14.229	14.329	0,7	803	667	-16,9				285	186	-34,7
	8174	St. Leonhard	IS	8.171	8.312	1,7	521	517	-0,8	412	407	-1,2	105	107	1,9
	8225	St. Gertraudi	MD	6.846	6.723	-1,8	331	323	-2,4				67	66	-1,5
	8223	Schwarz-Ost	MD	10.381	9.767	-5,9	385	385	0,0				81	81	0,0
	8259	Pill	MD	7.402	7.305	-1,3	321	343	6,9				63	71	12,7
	8035	Weer	IS	7.232	7.047	-2,6	587	590	0,5	478	487	1,9	127	139	9,4
	8202	Volders	MD	11.982	12.031	0,4	519	462	-11,0				94	83	-11,7
	8154	Thaur	IS	25.364	25.652	1,1	1.271	1.231	-3,1	874	809	-7,4	209	195	-6,7
	8073	Zirl-Martinsbühel	IS	3.260	3.212	-1,5	179	190	6,1	146	157	7,5	29	30	3,4
	8257	Zirl-West	MD	2.567	2.510	-2,2	159	146	-8,2				40	37	-7,5
	8228	Pfaffenhofen	MD	7.153	7.214	0,9	521	499	-4,2				238	241	1,3
	8211	Silz	MD	5.613	6.090	8,5	185	230	24,3				20	34	70,0
	8201	Karres	MD	9.446	9.692	2,6	696	707	1,6				132	142	7,6
	8195	Imst-Süd	IS	17.525	17.764	1,4	840	799	-4,9	625	581	-7,0	259	226	-12,7
	8044	Imst-West	IS	4.670	4.749	1,7	235	239	1,7	169	165	-2,4	40	43	7,5
8221	Starkenbach	MD	3.520	3.473	-1,3	260	279	7,3				27	26	-3,7	
8243	Zams	MD	10.728	10.890	1,5	454	470	3,5				72	73	1,4	
8248	Landeck-West	MD	8.232	7.989	-3,0	355	333	-6,2				62	55	-11,3	
8264	Plans	MD	4.633	4.582	-1,1	248	248	0,0				28	28	0,0	
8036	Strengen	IS	1.454	1.403	-3,5	116	119	2,6	66	65	-1,5	20	19	-5,0	
B 172 Walchseestraße	8289	Kössen-Ost	MD	3.659	3.404	-7,0	99	100	1,0				15	14	-6,7
	8209	Durchholzen	MD	6.932	6.915	-0,2	278	286	2,9				71	77	8,5
	8245	Niederndorf	MD	9.676	10.063	4,0	297	313	5,4				87	90	3,4
B 173 Eibergstraße	8182	Schwoich	IS	10.655	10.862	1,9	860	886	3,0	701	723	3,1	419	435	3,8
B 174 Innsbrucker Straße	8885	Innsbruck-Ost 7)	IS	-	(39.636)	-	-	(2.272)	-	-	(2.044)	-	-	(769)	-
B 175 Wildbichler Straße	8224	Kufstein-Ebbs	MD	10.249	10.358	1,1	457	481	5,3				112	117	4,5
	8301	Niederndorf-Gasthof Sebl	MD	2.245	2.204	-1,8	59	62	5,1				7	8	14,3
B 176 Kössener Straße	8276	Schwendt	MD	2.065	1.847	-10,6	68	70	2,9				7	6	-14,3
	8326	Kössen-Nord	MD	2.182	2.086	-4,4	50	49	-2,0				7	7	0,0
B 177 Seefelder Straße	8204	Reith bei Seefeld 8)	MD	(10.094)	10.355	2,6	(319)	360	12,9				(76)	77	1,3
	8038	Scharnitz	IS	7.695	7.807	1,5	307	356	16,0	205	241	17,6	66	81	22,7

- 5) die Zählstelle war im Jahr 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
- 6) die Daten wurden der Statistik des Landes Salzburg entnommen
- 7) die Zählstelle wurde erst im April 2010 in Betrieb genommen
- 8) die Zählstelle war im 4. Quartal 2009 außer Betrieb



IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

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

Straße	Zählstelle			KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelfahrzeuge und Lkw mit Anhänger		
	Nr	Name	Typ	2009	2010	± %	2009	2010	± %	2009	2010	± %	2009	2010	± %
B 178 Loferer Straße	8183	Wörgl-Bruckhäusl	IS	13.441	13.984	4,0	1.574	1.666	5,8	1.351	1.435	6,2	628	679	8,1
	8258	Söll-West	MD	10.817	10.911	0,9	1.207	1.260	4,4	-	-	-	584	628	7,5
	8079	Bocking 9)	IS	-	16.982	-	-	1.755	-	-	1.466	-	-	838	-
	8241	St. Johann in Tirol-Ost	MD	12.753	12.764	0,1	1.257	1.286	2,3	-	-	-	554	591	6,7
	8214	Pass Strub	MD	5.519	5.654	2,4	946	940	-0,6	-	-	-	559	508	-9,1
	5041	Unken-Kniepass 10)	IS	10.866	11.121	2,3	1.092	1.161	6,3	891	957	7,4	550	582	5,8
B 179 Fernpassstraße	8088	Nassereith-Fernstein	IS	10.775	11.011	2,2	1.278	1.277	-0,1	960	938	-2,3	627	579	-7,7
	8194	Lermooser Tunnel 11)	IS	9.077	-	-	1.452	-	-	-	-	-	-	-	-
	8826	Bichlbach	IS	12.900	13.286	3,0	1.272	1.283	0,9	933	922	-1,2	586	544	-7,2
	8279	Reutte-Umfahrung	MD	10.987	10.986	-	933	886	-5,0	-	-	-	458	424	-7,4
	8193	Musau-Parkplatz	IS	12.626	12.959	2,6	1.219	1.237	1,5	905	892	-1,4	568	529	-6,9
BAB7 Bundesautobahn	8186	Füssen-Grenztunnel 12)	IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A 12 Inntal Autobahn	8166	Landeck-Südumfahrung	IS	7.763	7.856	1,2	679	688	1,3	530	535	0,9	257	260	1,2
B 180 Reschenstraße	8063	Tösens	IS	7.647	7.676	0,4	571	592	3,7	405	421	4,0	231	233	0,9
	8199	Finstermünz-Tunnel	IS	4.384	4.401	0,4	356	367	3,1	237	237	0,0	180	182	1,1
	8862	Nauders-Reschenpass	IS	4.828	4.930	2,1	451	462	2,4	301	302	0,3	215	210	-2,3
B 181 Achenseestraße	8212	Maurach	MD	5.580	5.623	0,8	495	487	-1,6	-	-	-	154	132	-14,3
	8042	Achenkirch	IS	5.016	4.904	-2,2	287	285	-0,7	209	207	-1,0	62	62	0,0
B 182 Brennerstraße	8217	Matrei am Brenner	MD	4.097	3.934	-4,0	268	265	-1,1	-	-	-	38	40	5,3
	8160	Brennersee-B182	IS	3.370	3.265	-3,1	117	109	-6,8	95	88	-7,4	10	11	10,0
B 183 Stubaitalstraße	8226	Mieders-Ost 9)	MD	(12.012)	12.417	(3,4)	(388)	414	(6,7)	-	-	-	(45)	45	(0,0)
	8298	Neustift-Ost	MD	8.029	8.084	0,7	264	251	-4,9	-	-	-	15	13	-13,3
B 184 Engadiner Straße	8230	Pfunds-Engadin	MD	1.476	1.444	-2,2	78	62	-20,5	-	-	-	12	10	-16,7
B 186 Ötztalstraße	8203	Ötz	MD	11.604	11.965	3,1	479	500	4,4	-	-	-	65	76	16,9
	8280	Umhausen	MD	7.095	7.230	1,9	367	391	6,5	-	-	-	53	59	11,3
	8123	Sölden	IS	6.180	6.223	0,7	326	351	7,7	247	269	8,9	52	53	1,9
B 187 Ehrwalder Straße	8278	Lermoos-Ost 9)	MD	(6.051)	5.971	-(1,3)	(246)	261	(6,1)	-	-	-	(74)	73	-(1,4)
	8239	Ehrwald	MD	4.934	4.935	0,0	197	201	2,0	-	-	-	83	78	-6,0
B 188 Paznauntalstraße	8216	See	MD	5.139	5.124	-0,3	273	308	12,8	-	-	-	30	30	0,0
	8256	Ischgl	MD	2.857	2.824	-1,2	166	158	-4,8	-	-	-	6	6	0,0
B 189 Mieminger Straße	8263	Obermieming	MD	5.334	5.422	1,6	165	168	1,8	-	-	-	33	30	-9,1
	8210	Obsteig-Holzleithen	MD	6.163	6.461	4,8	684	699	2,2	-	-	-	356	348	-2,2
	8184	Tarrenz	IS	12.180	12.285	0,9	785	787	0,3	563	561	-0,4	248	222	-10,5
B 197 Arlbergstraße	8234	St. Anton-Guhlbrücke	MD	6.883	6.836	-0,7	283	299	5,7	-	-	-	37	40	8,1
L 197 Arlbergstraße	9099	Alpe-Rauz 13)	IS	3.522	3.389	-3,8	170	166	-2,4	82	71	-13,4	12	11	-8,3
	9997	Stuben 13)	IS	4.319	4.182	-3,2	183	185	1,1	118	121	2,5	17	17	0,0
L 198 Lechtalstraße	9998	Rauz-Flexen 13)	IS	2.963	3.123	5,4	213	262	23,0	121	158	30,6	23	31	34,8
B 198 Lechtalstraße	8254	Häselgehr-Gutschau	MD	2.817	2.787	-1,1	158	157	-0,6	-	-	-	16	15	-6,3
	8287	Forchach	MD	3.998	3.985	-0,3	187	185	-1,1	-	-	-	24	23	-4,2
	8185	Höfen	IS	5.340	5.314	-0,5	419	405	-3,3	332	316	-4,8	118	106	-10,2
	8196	Lechaschau-Lechbrücke	IS	13.798	14.030	1,7	544	577	6,1	405	435	7,4	98	100	2,0
B 199 Tannheimer Straße	8255	Weißbach a. Lech-Gaicht	MD	3.047	2.828	-7,2	119	102	-14,3	-	-	-	16	12	-25,0
	8218	Tannheim	MD	4.261	3.994	-6,3	144	124	-13,9	-	-	-	24	18	-25,0

- 9) die Zählstelle war im Jahr 2009 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
 10) die Daten wurden der Statistik des Landes Salzburg entnommen
 11) die Zählstelle war im Jahr 2010 zum Teil außer Betrieb (unvollständige Erfassung)
 12) die Zählstelle war im Jahr 2009 und 2010 außer Betrieb
 13) die Daten wurden der Statistik des Landes Vorarlberg entnommen

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen
 MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

VERKEHRSENTWICKLUNG IN TIROL

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

1

Anlage

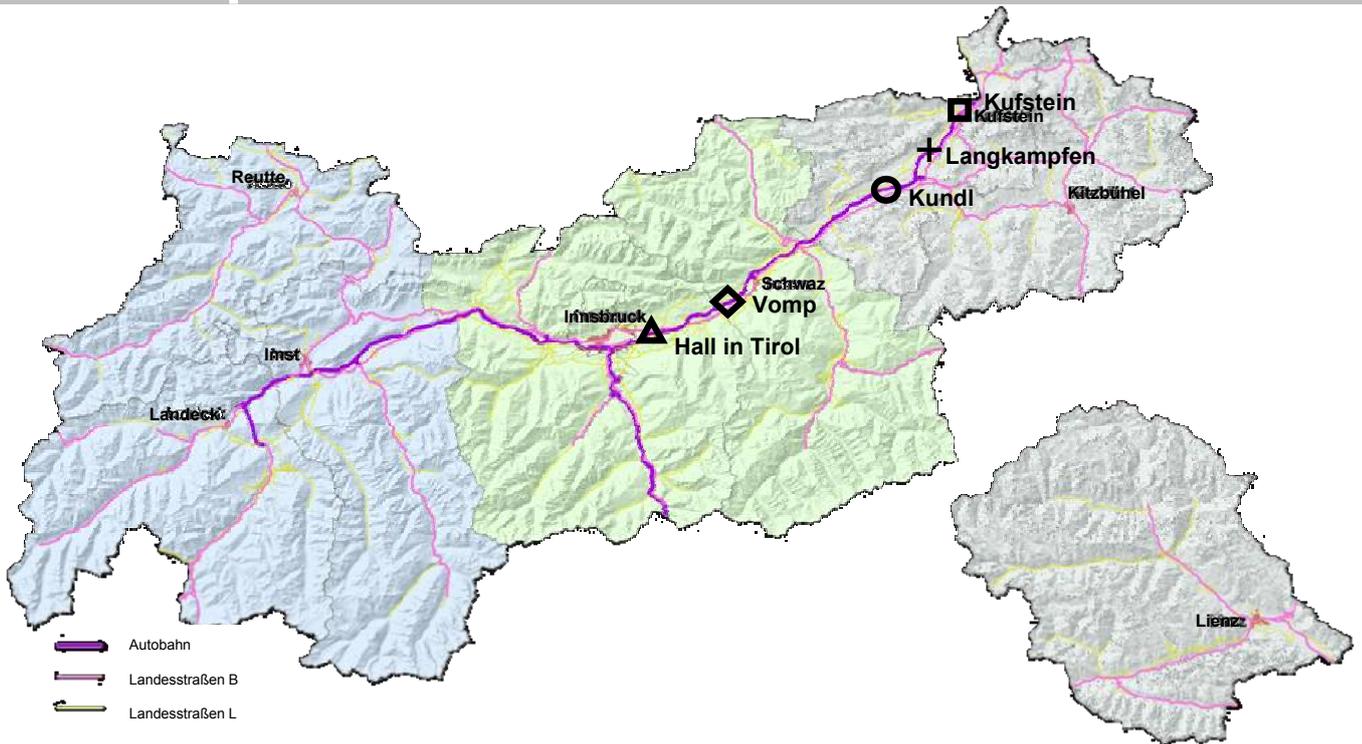
Straße	Zählstelle	Typ	KFZ/24h alle Kraftfahrzeuge			LkwÄ/24h Lkw-ähnlicher Verkehr			LkwGV/24h Lkw-Güterverkehr			SLZ/24h Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger			
			Nr	Name	2009	2010	± %	2009	2010	± %	2009	2010	± %	2009	2010
L 2	Pillerseestraße	8292 St. Ulrich am Pillersee	MD	2.166	2.172	0,3	91	89	-2,2				11	12	9,1
L 3	Wildschönauer Straße	8268 Wörgl-Wildschönau	MD	4.146	4.218	1,7	201	206	2,5				18	21	16,7
L 5	Alpbacher Straße	8262 Brixlegg	MD	6.045	6.199	2,5	290	283	-2,4				32	32	0,0
L 6	Tuxer Straße	8283 Mayrhofen-Finkenberg	MD	4.928	4.970	0,9	178	177	-0,6				18	15	-16,7
L 7	Jenbacher Straße	8253 Jenbach	MD	4.050	4.115	1,6	28	28	0,0				1	1	0,0
L 8	Dörferstraße	8246 Rum	MD	7.249	7.250	0,0	256	250	-2,3				7	7	0,0
		8244 Absam	MD	7.711	8.148	5,7	268	258	-3,7				21	17	-19,0
L 9	Mittelgebirgsstraße	8884 Innsbruck-Mitte 14)	IS	-	(24.359)	-	-	(736)	-	-	(476)	-	-	(128)	-
		8213 Innsbruck-Vill	MD	5.849	5.790	-1,0	257	249	-3,1				11	8	-27,3
		8273 Kreuzhäusl	MD	2.789	2.694	-3,4	93	105	12,9				19	32	68,4
L 11	Völser Straße	8882 Innsbruck-Innrain 14)	IS	-	(12.794)	-	-	(698)	-	-	(210)	-	-	(43)	-
		8853 Innsbruck-Justizanstalt	IS	12.602	12.568	-0,3	547	598	9,3	303	317	4,6	64	59	-7,8
		8851 Innsbruck-Völs	IS	8.904	8.704	-2,2	416	419	0,7	273	277	1,5	44	40	-9,1
		8307 Unterperfuss	MD	3.656	3.759	2,8	122	124	1,6				10	11	10,0
		8300 Flauring	MD	2.829	2.809	-0,7	102	101	-1,0				10	10	0,0
L 12	Götzener Straße	8852 Innsbruck-Götzens	IS	8.019	8.068	0,6	294	356	21,1	172	195	13,4	30	28	-6,7
GIBK	Gemeindestraße	8883 Innsbruck-Egger Lienz Str. 14)	IS	-	(32.519)	-	-	(1.069)	-	-	(927)	-	-	(226)	-
L 13	Sellraintalstraße 1. Teil	8261 Kematen-Nord	MD	9.687	9.949	2,7	486	450	-7,4				42	43	2,4
		8269 Sellrain	MD	2.884	2.793	-3,2	128	114	-10,9				14	5	-64,3
L 14	Leutascher Straße	8293 Weidach	MD	2.655	2.685	1,1	87	88	1,1				5	5	0,0
L 16	Pitztalstraße	8251 Wenss	MD	4.736	4.690	-1,0	221	198	-10,4				21	14	-33,3
		8277 St. Leonhard im Pitztal	MD	1.769	1.706	-3,6	100	88	-12,0				15	11	-26,7
L 18	Kaunertalstraße	8229 Prutz-Alpenrose	MD	1.568	1.540	-1,8	76	73	-3,9				5	5	0,0
L 19	Serfauser Straße	8299 Ried im Oberinntal-Serfaus	MD	4.607	4.638	0,7	230	213	-7,4				18	16	-11,1
L 24	Virgentalstraße	8271 Virgen	MD	3.188	3.215	0,8	102	101	-1,0				8	5	-37,5
L 25	Defereggentalstraße	8302 Hopfgarten-Deferegggen 15)	MD	-	1.877	-	-	88	-				-	11	-
L 32	Aldranser Straße	8208 Innsbruck-Schloss Ambras	MD	8.365	8.577	2,5	251	252	0,4				21	14	-33,3
L 36	Möserer Straße	8275 Mösern	MD	2.760	2.766	0,2	107	107	0,0				6	6	0,0
L 37	Thierseeer Straße	8252 Thiersee	MD	4.451	4.462	0,2	80	98	22,5				12	14	16,7
L 38	Ellbögener Straße	8266 Aldrans	MD	5.454	5.575	2,2	125	149	19,2				7	7	0,0
L 39	Erpfendorfer Straße	8294 Kössen-Erpfendorf	MD	3.454	3.660	6,0	135	132	-2,2				37	32	-13,5
L 69	Reuttener Straße	8236 Reutte-West	MD	6.028	6.889	14,3	193	263	36,3				33	47	42,4
		8290 Vils-Schönbichl	MD	3.800	3.306	-13,0	126	100	-20,6				21	14	-33,3
L 76	Landecker Straße	8232 Fliess-Gasthof Gigele	MD	6.720	6.475	-3,6	265	250	-5,7				27	18	-33,3
L 202	Reithner Straße	8288 Reith bei Kitzbühel	MD	3.577	3.659	2,3	86	86	0,0				6	7	16,7
L 203	Spertentalstraße	8291 Kirchberg in Tirol	MD	4.960	5.282	6,5	161	195	21,1				16	19	18,8
L 205	Kelchsaustraße	8286 Hopfgarten im Brixental	MD	3.392	3.381	-0,3	151	130	-13,9				8	7	-12,5
L 209	Erler Straße	8296 Windhausen-Grenze	MD	3.490	3.644	4,4	126	145	15,1				28	29	3,6
L 211	Unterinntalstraße 1. Teil	8200 Breitenbach	MD	1.070	1.086	1,5	26	26	0,0				4	5	25,0
		8303 Moosen	MD	2.271	2.277	0,3	119	119	0,0				6	6	0,0
		8285 Münster	MD	4.553	4.642	2,0	152	160	5,3				13	14	7,7
L 215	Unterinntalstraße 2. Teil	8282 Wiesing	MD	4.566	4.586	0,4	125	114	-8,8				4	4	0,0
		8284 Stans	MD	2.088	2.011	-3,7	82	76	-7,3				14	11	-21,4
L 222	Vomper Straße	8281 Vomp-Ost	MD	7.091	7.399	4,3	375	367	-2,1				173	173	0,0
L 226	Natterer Straße	8237 Natters	MD	3.981	4.183	5,1	91	108	18,7				5	7	40,0
L 227	Mutterer Straße	8238 Mutters	MD	5.586	5.403	-3,3	124	116	-6,5				12	12	0,0
L 236	Mötzer Straße	8233 Locherboden	MD	7.521	7.905	5,1	701	709	1,1				355	339	-4,5
L 248	Imsterbergstraße	8270 Imst-Innbrücke	MD	3.872	4.004	3,4	216	217	0,5				72	67	-6,9
L 260	Ehenbichler Straße	8260 Weißenbach	MD	1.990	1.984	-0,3	78	70	-10,3				6	4	-33,3
L 318	Lavanter Straße	8250 Tristach-Lavant	MD	952	962	1,1	25	25	0,0				2	2	0,0
L 348	Spisser Straße	8274 Pfunds-Spiss	MD	2.227	2.067	-7,2	50	48	-4,0				5	5	0,0
L 391	Ehrwalder Straße	8297 Biberwier	MD	1.961	1.952	-0,5	136	140	2,9				37	38	2,7
L 396	Weißhausstraße	8295 Zollamt-Weißhaus	MD	5.157	5.377	4,3	166	175	5,4				48	48	0,0

14) die Zählstelle wurde erst im April 2010 in Betrieb genommen

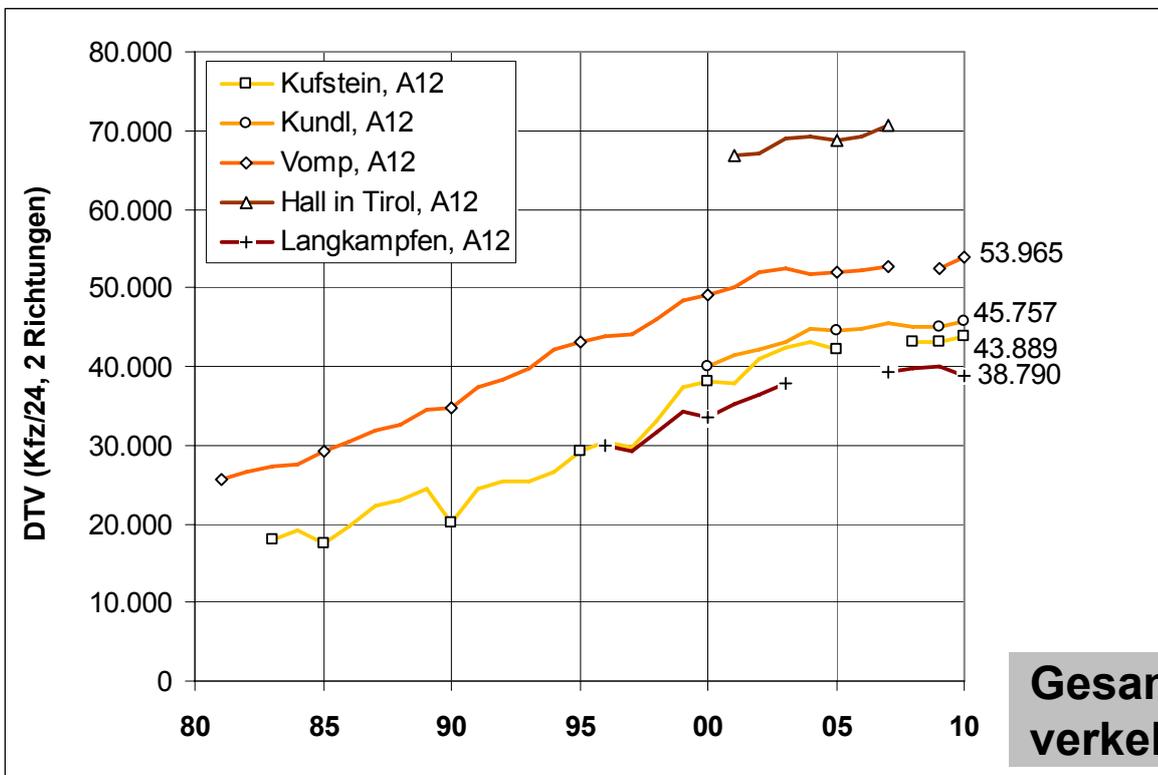
15) die Zählstelle ging im Juli 2009 in Betrieb

IS Zählstelle mit Induktionsschleifen

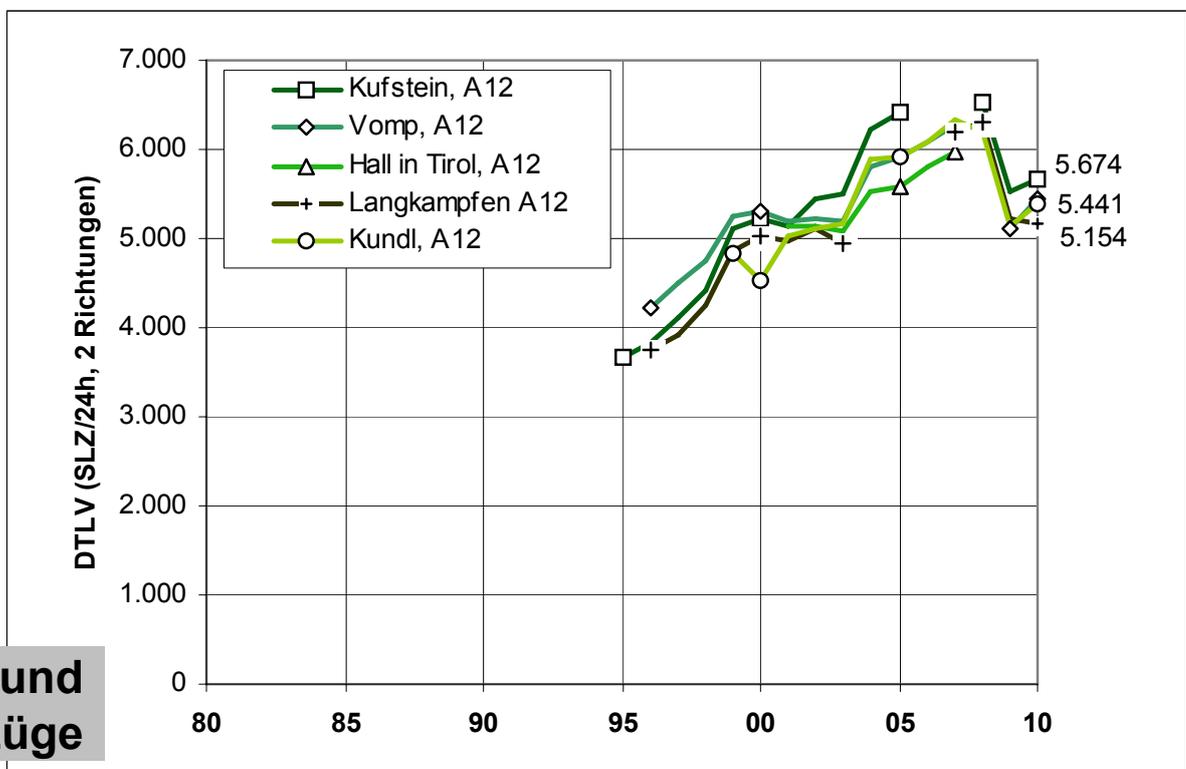
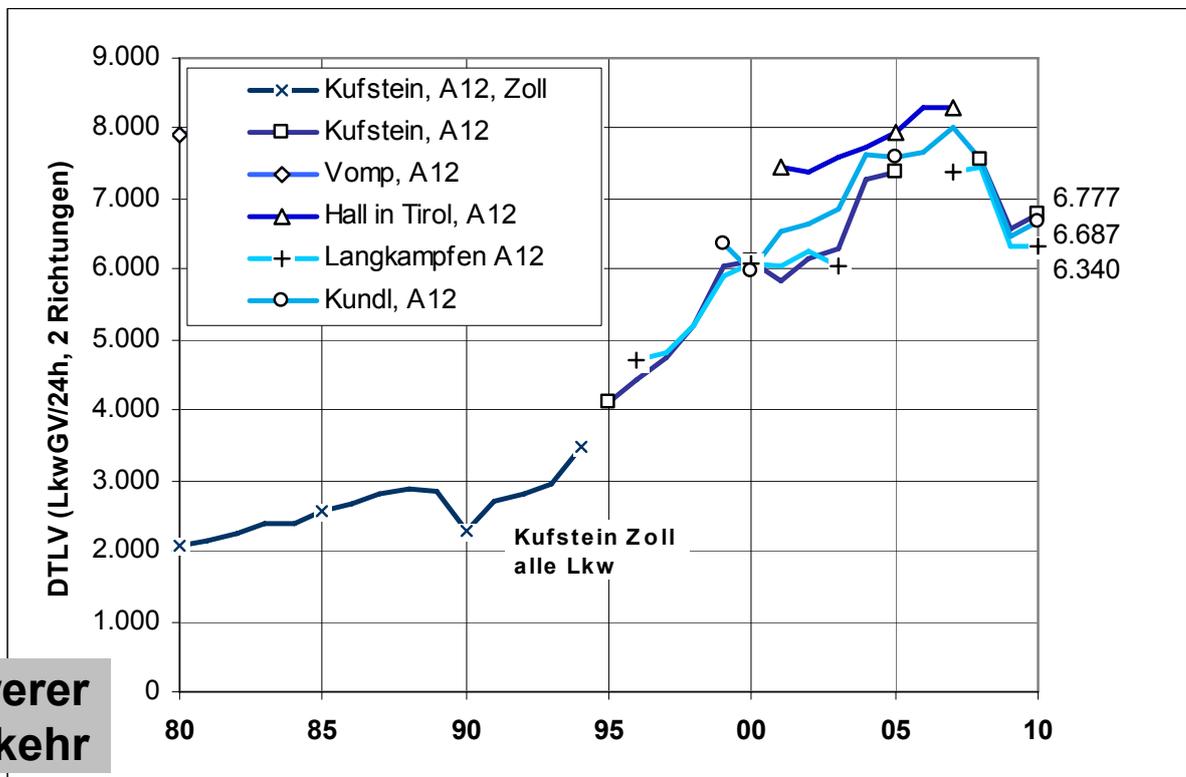
MD Zählstelle mit Mikrowellendetektor

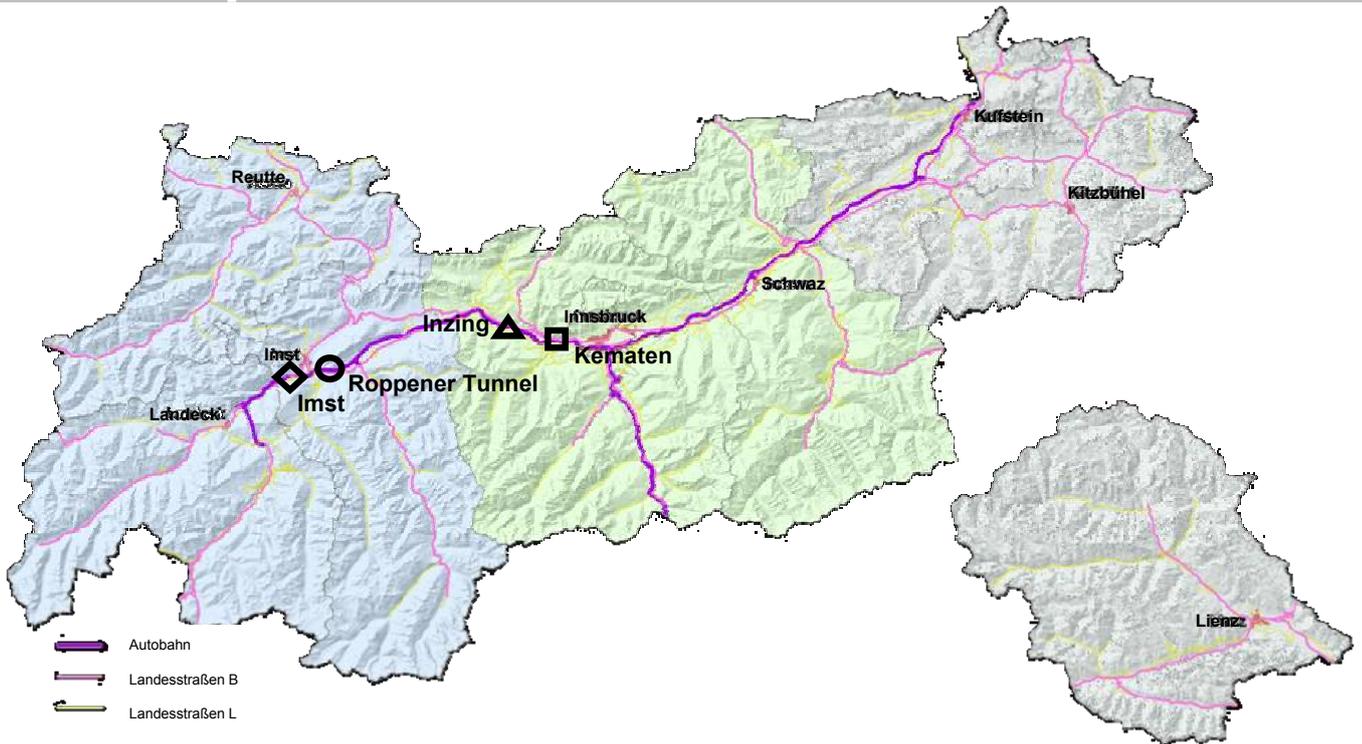


Lage der Zählstellen

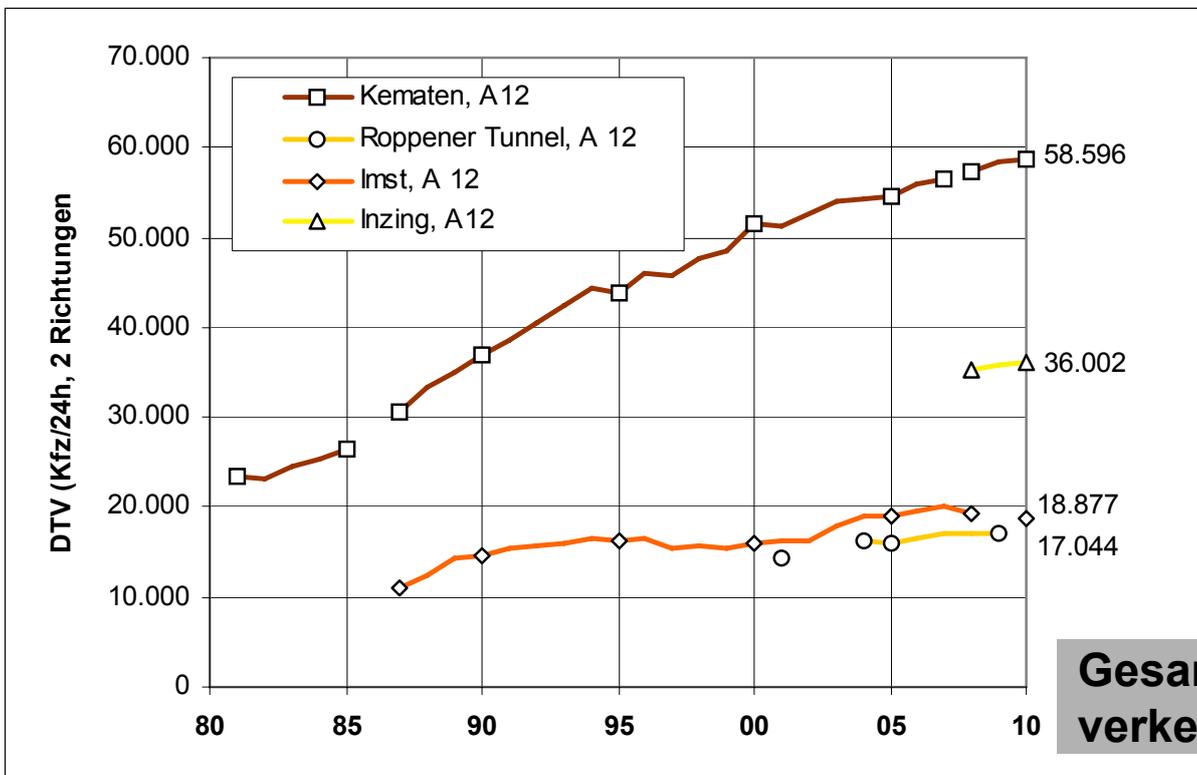


Gesamtverkehr

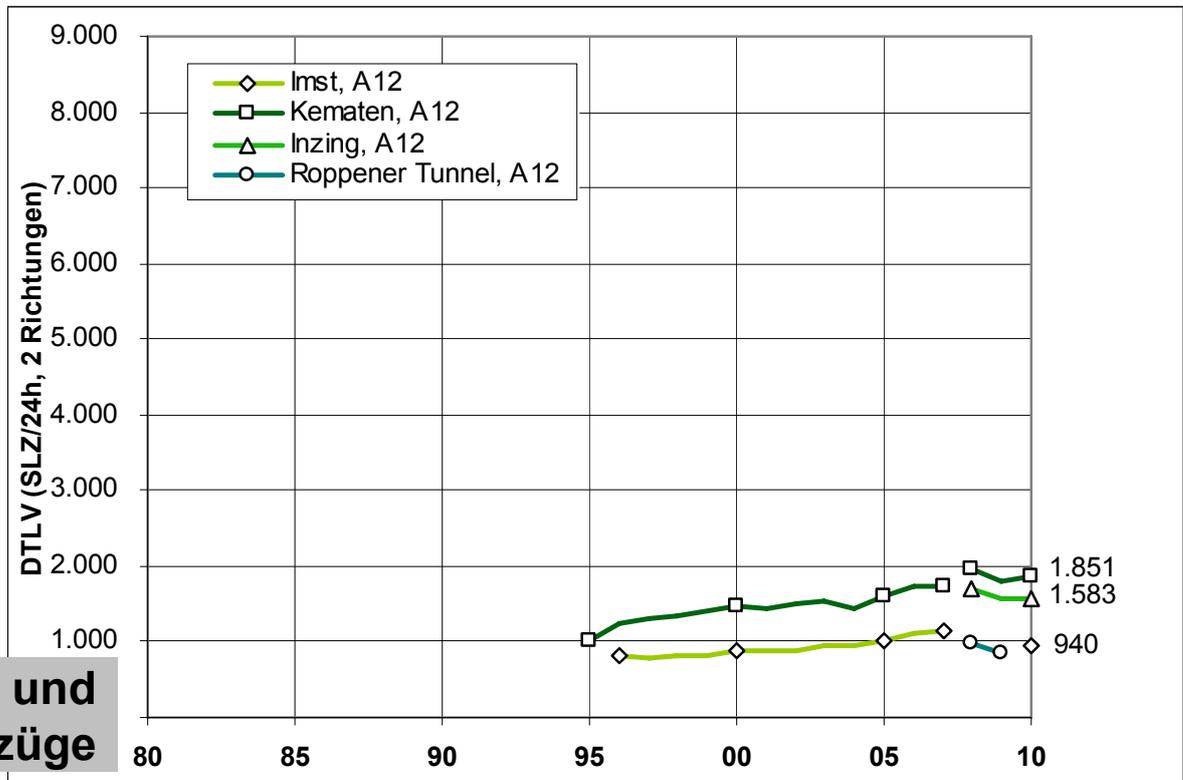
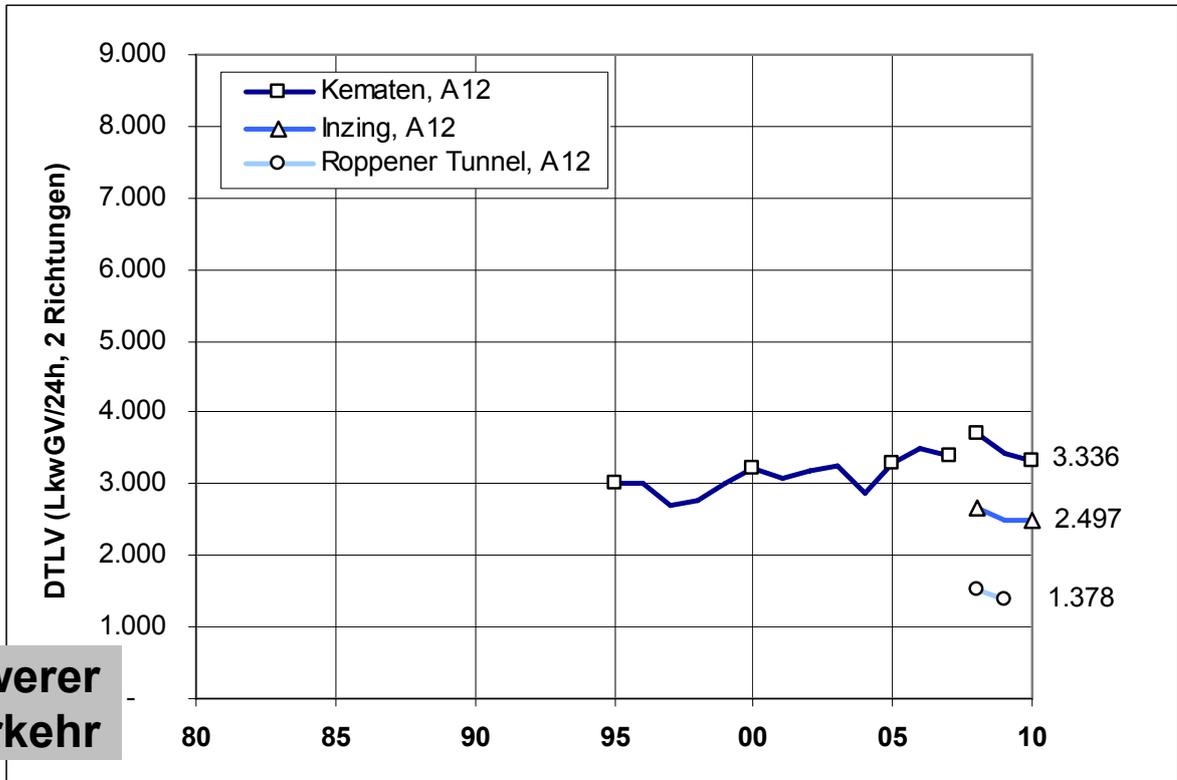


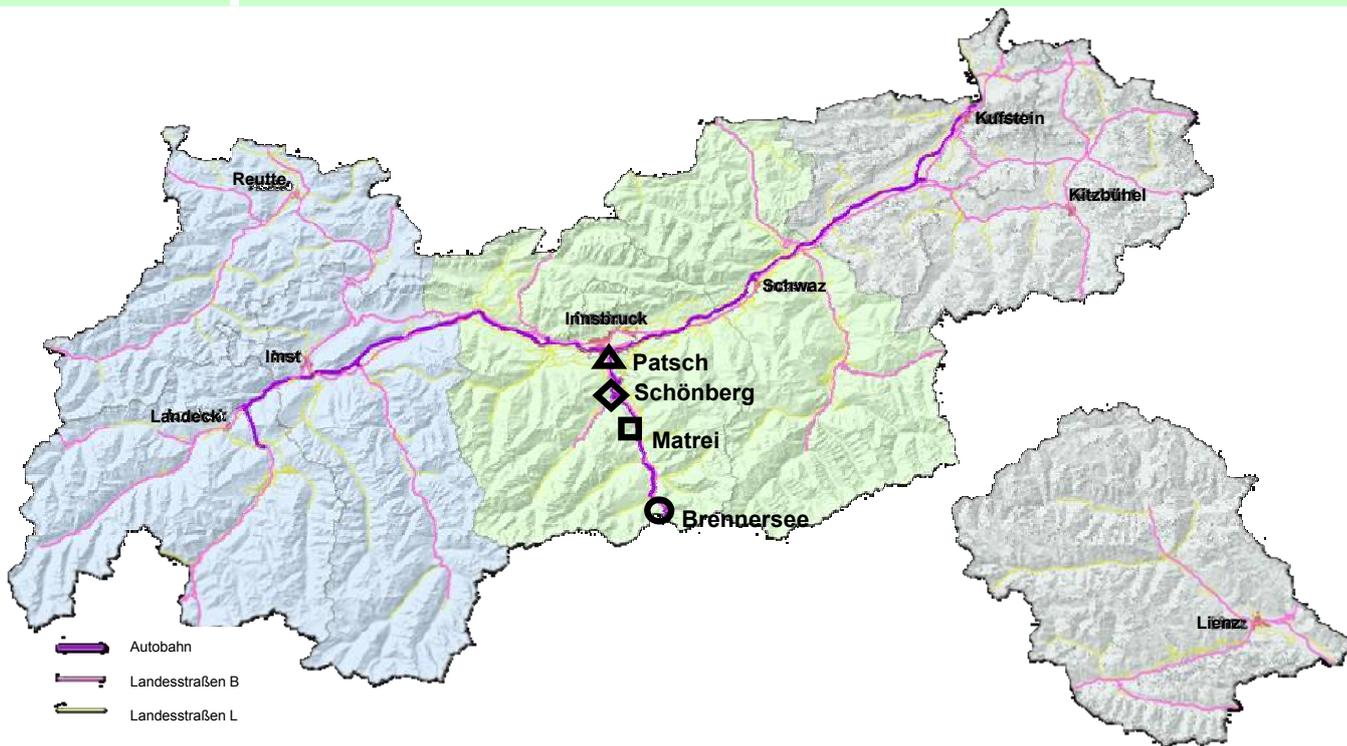


Lage der Zählstellen

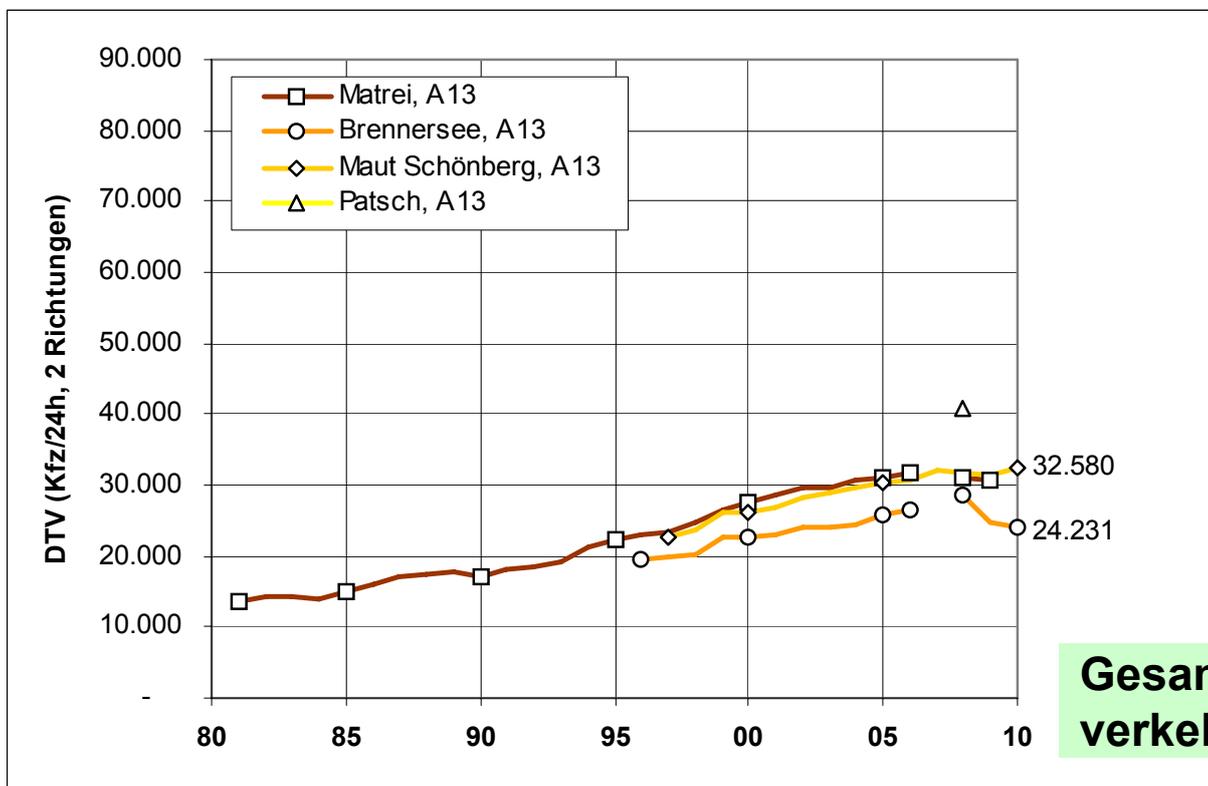


Gesamtverkehr

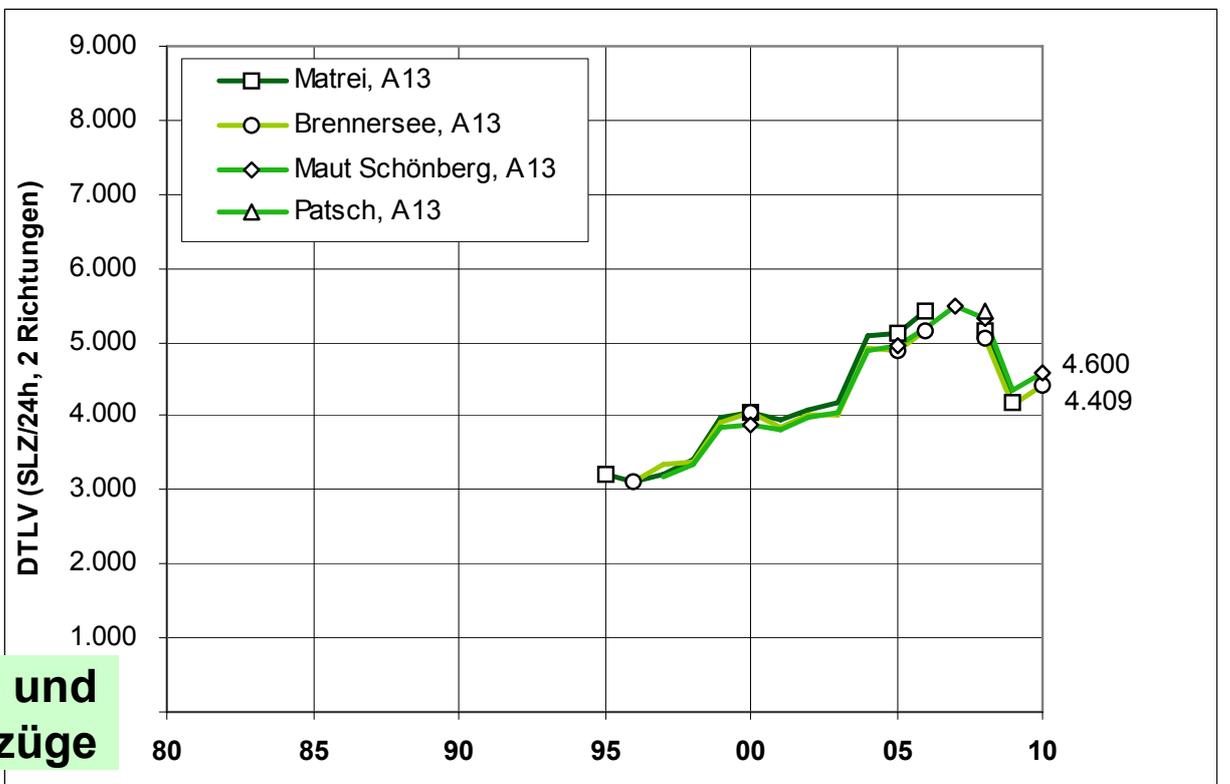
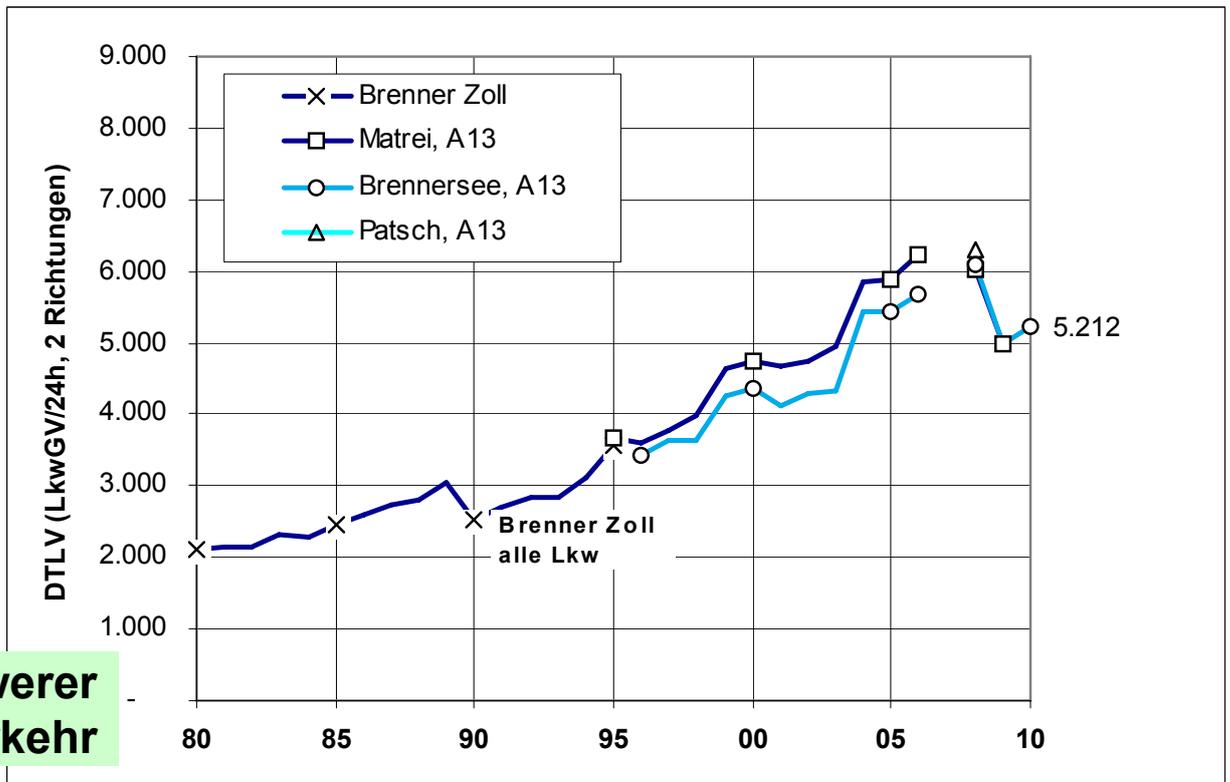


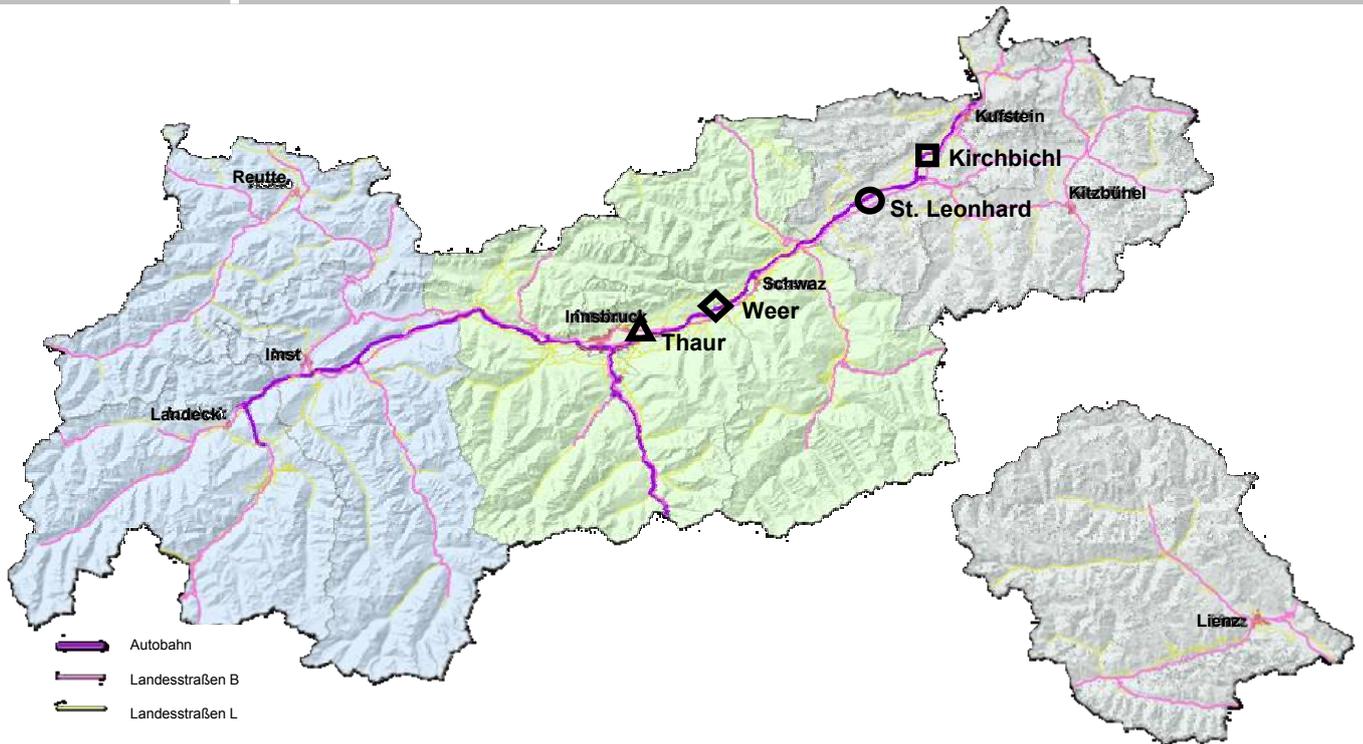


Lage der Zählstellen

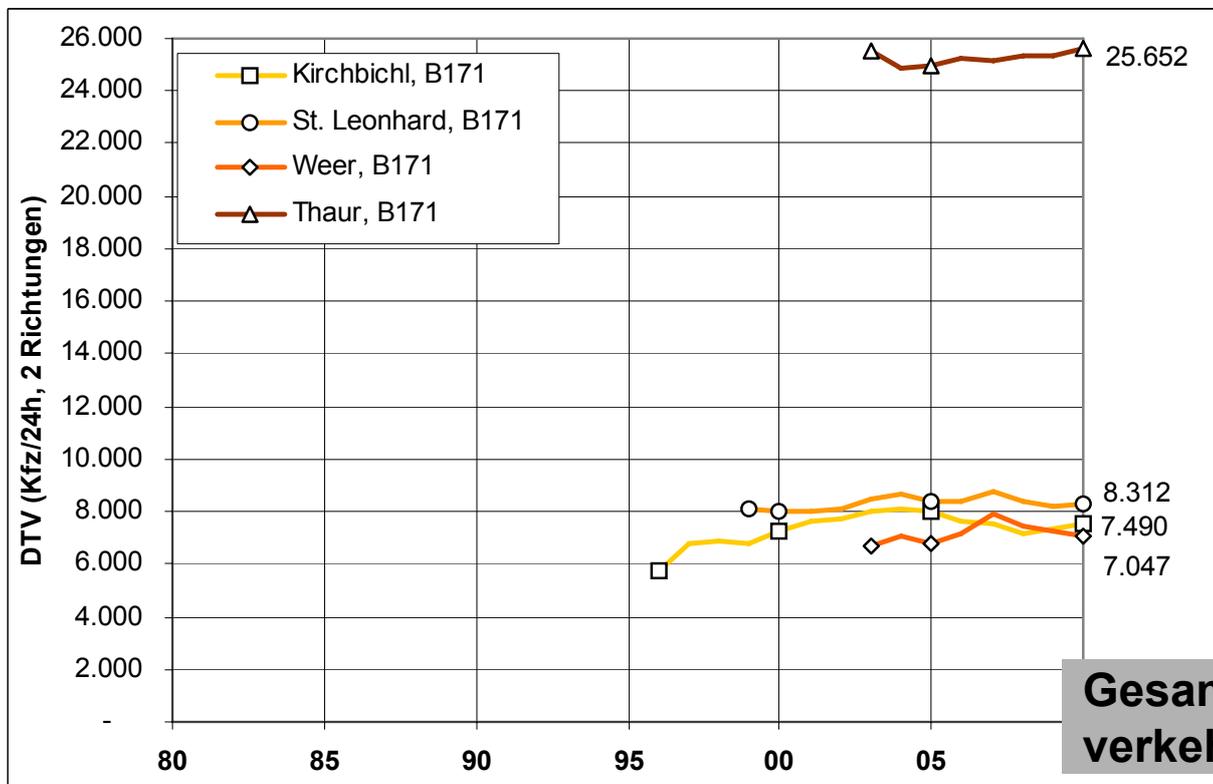


Gesamtverkehr

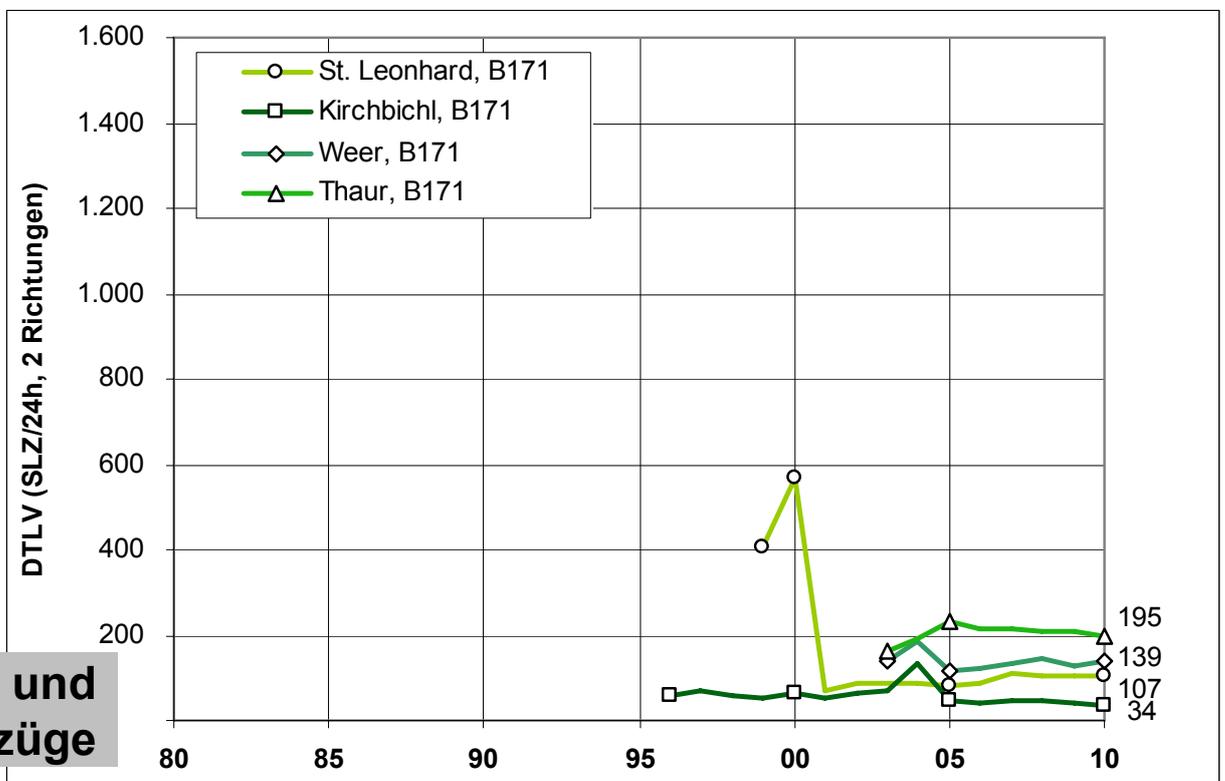
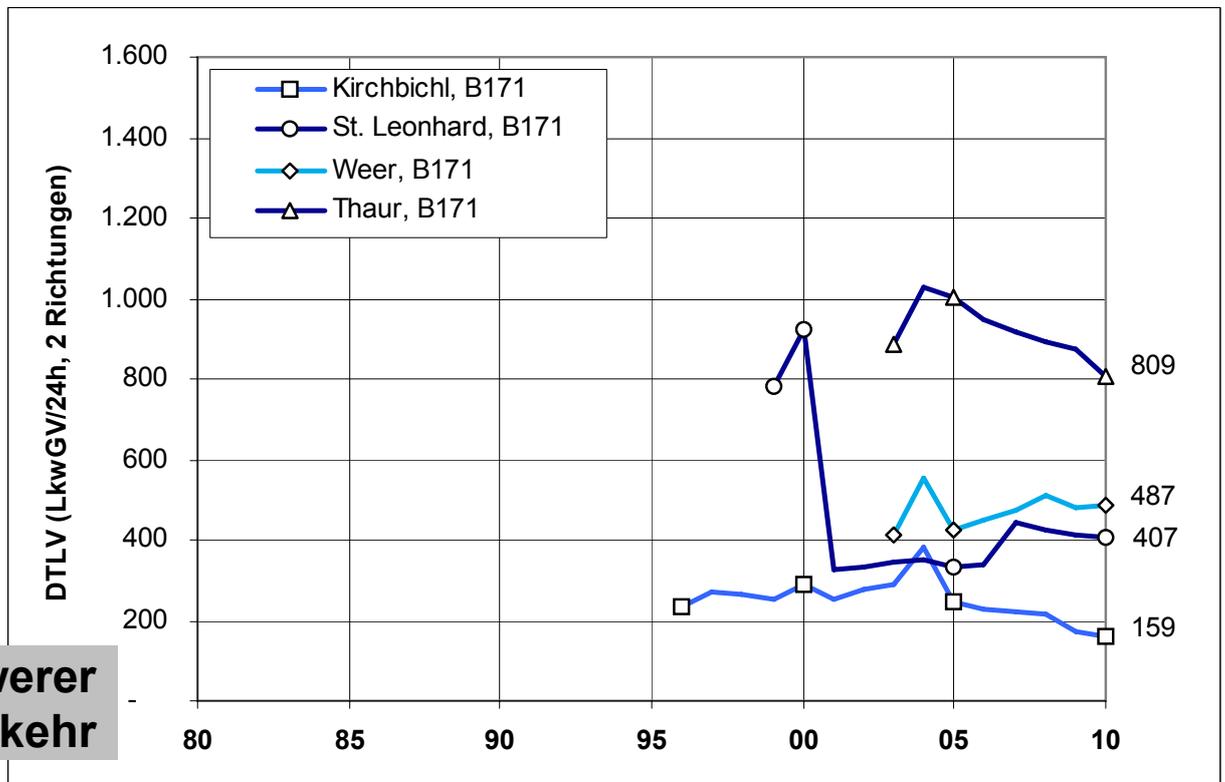


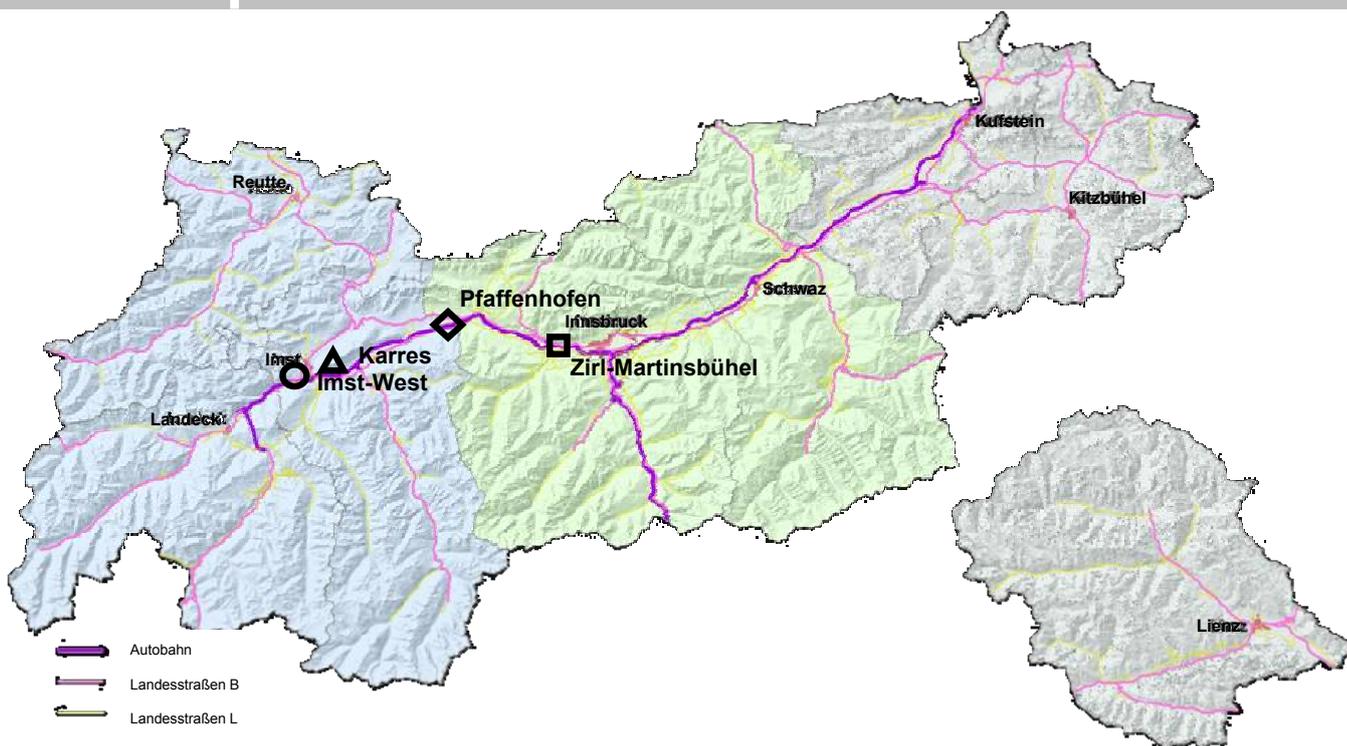


Lage der Zählstellen

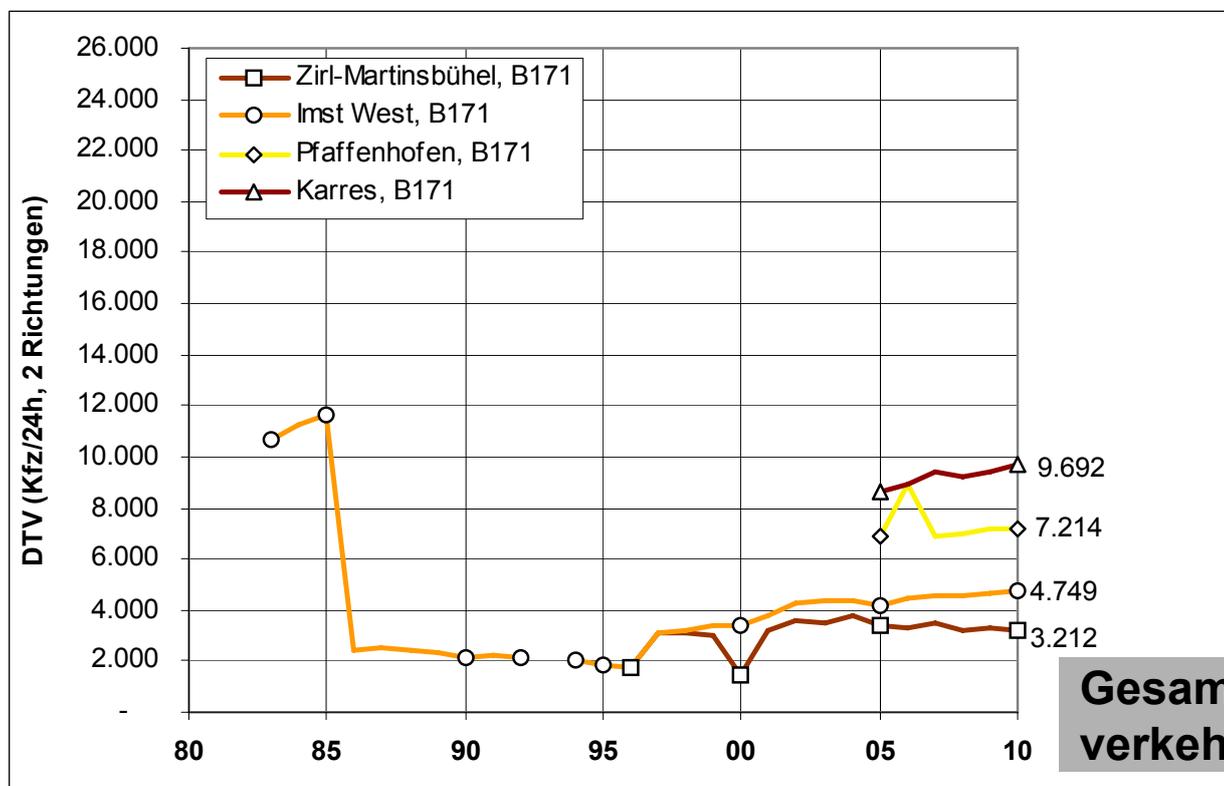


Gesamtverkehr



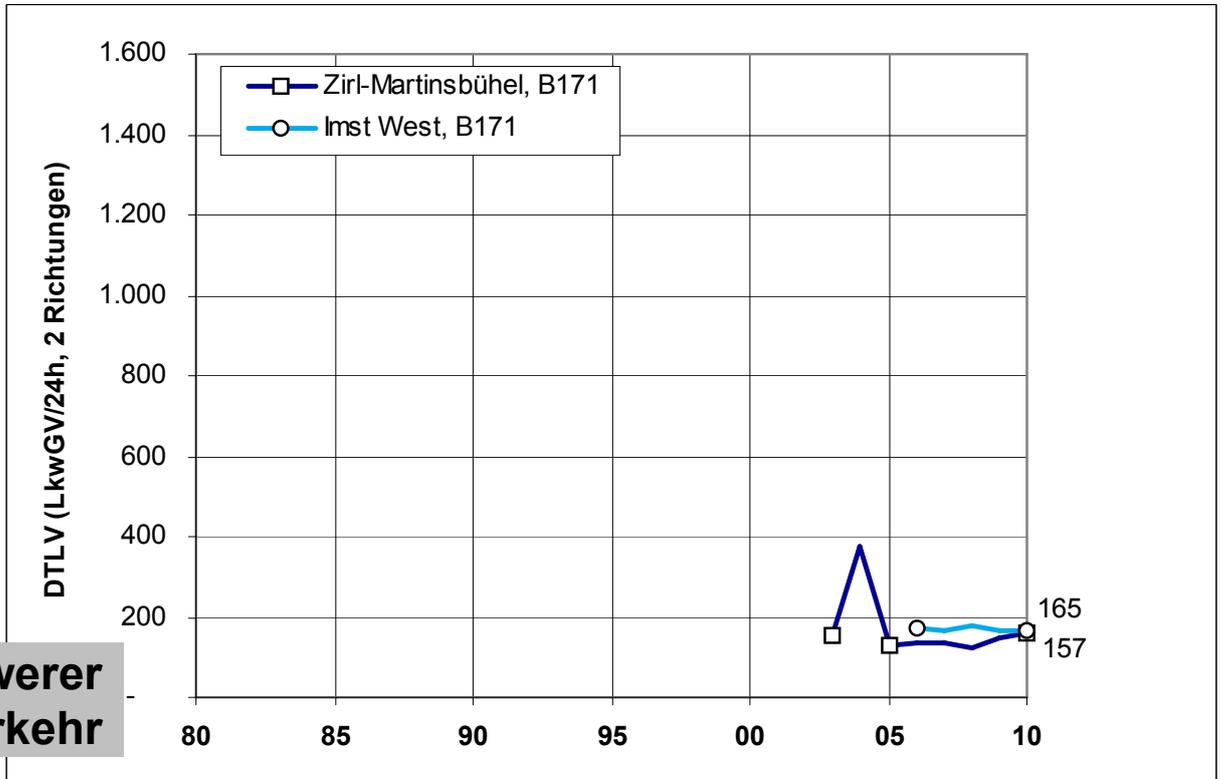


Lage der Zählstellen

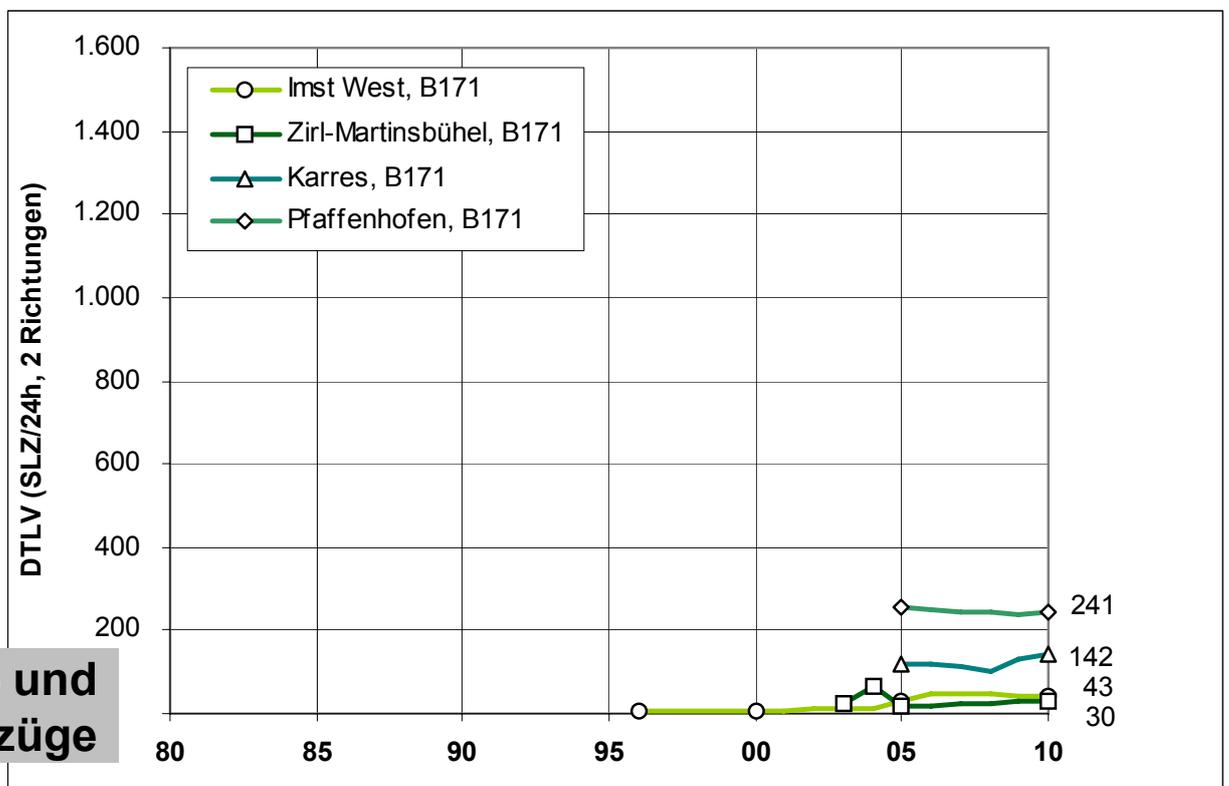


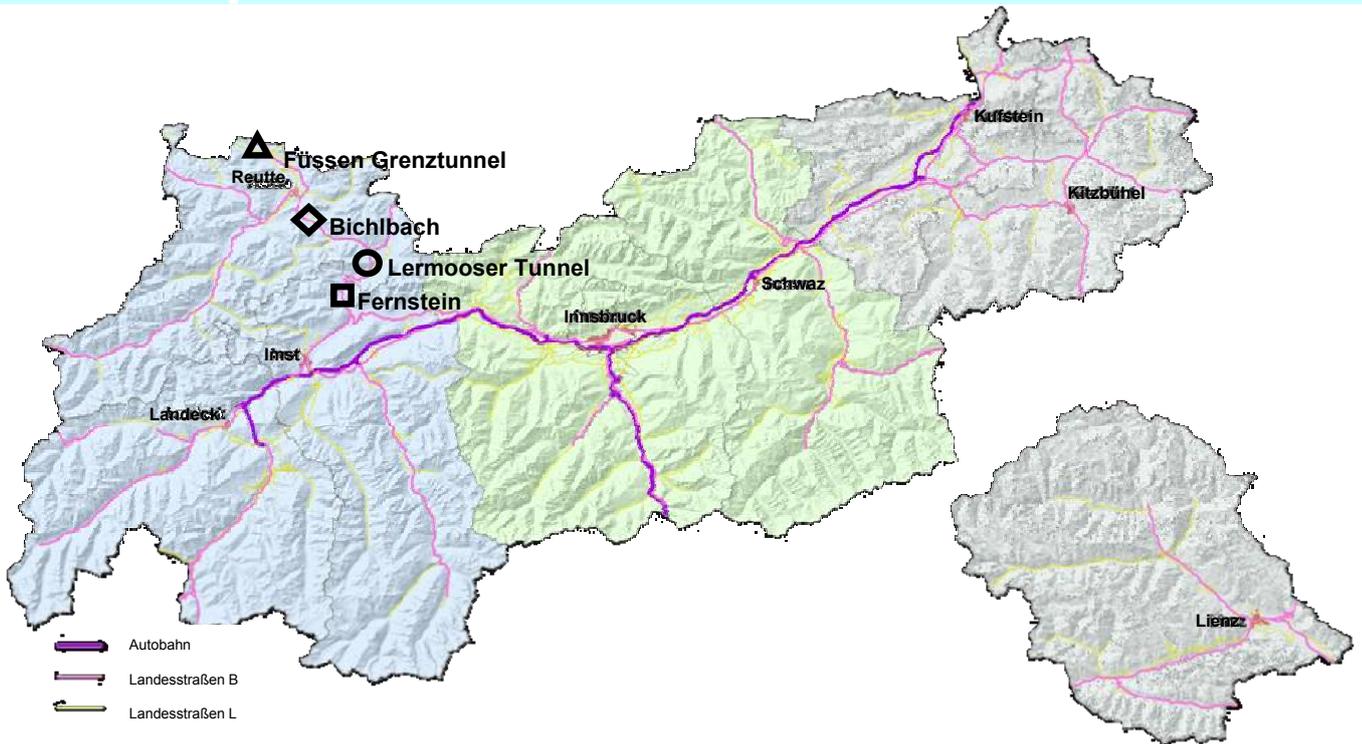
Gesamtverkehr

Schwerer Güterverkehr

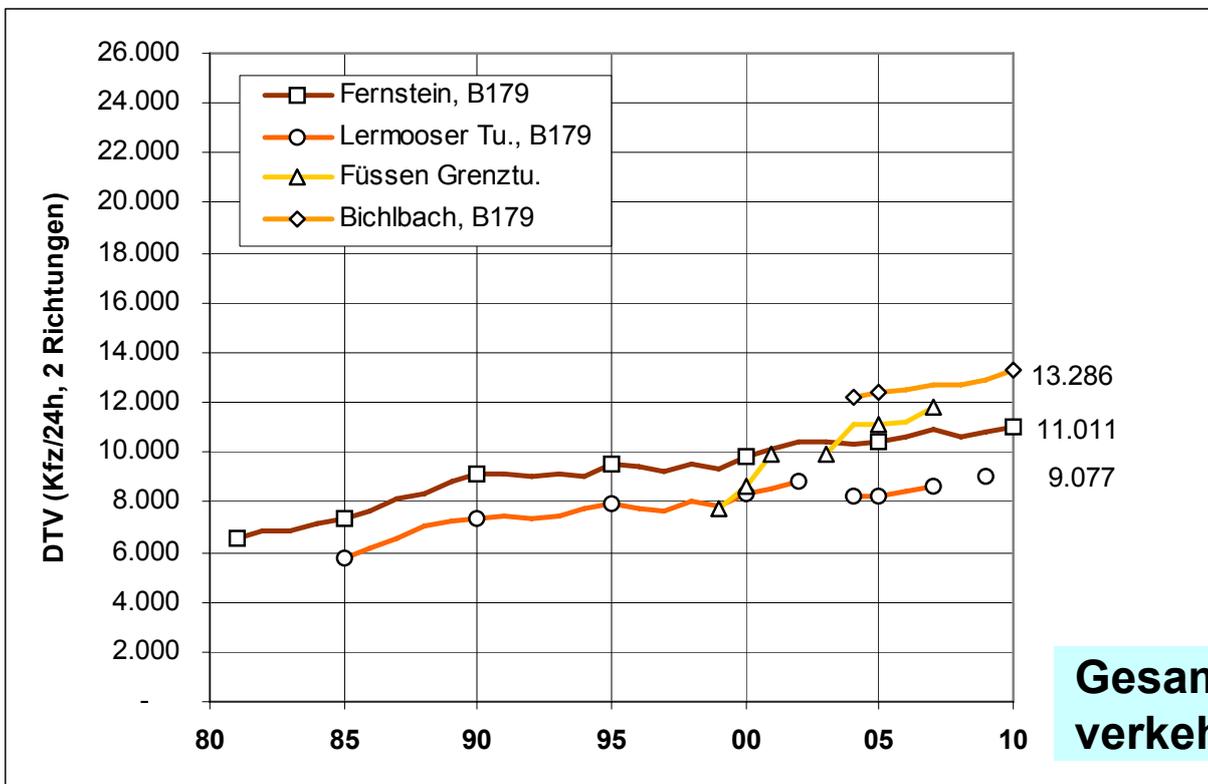


Sattel- und Lastzüge



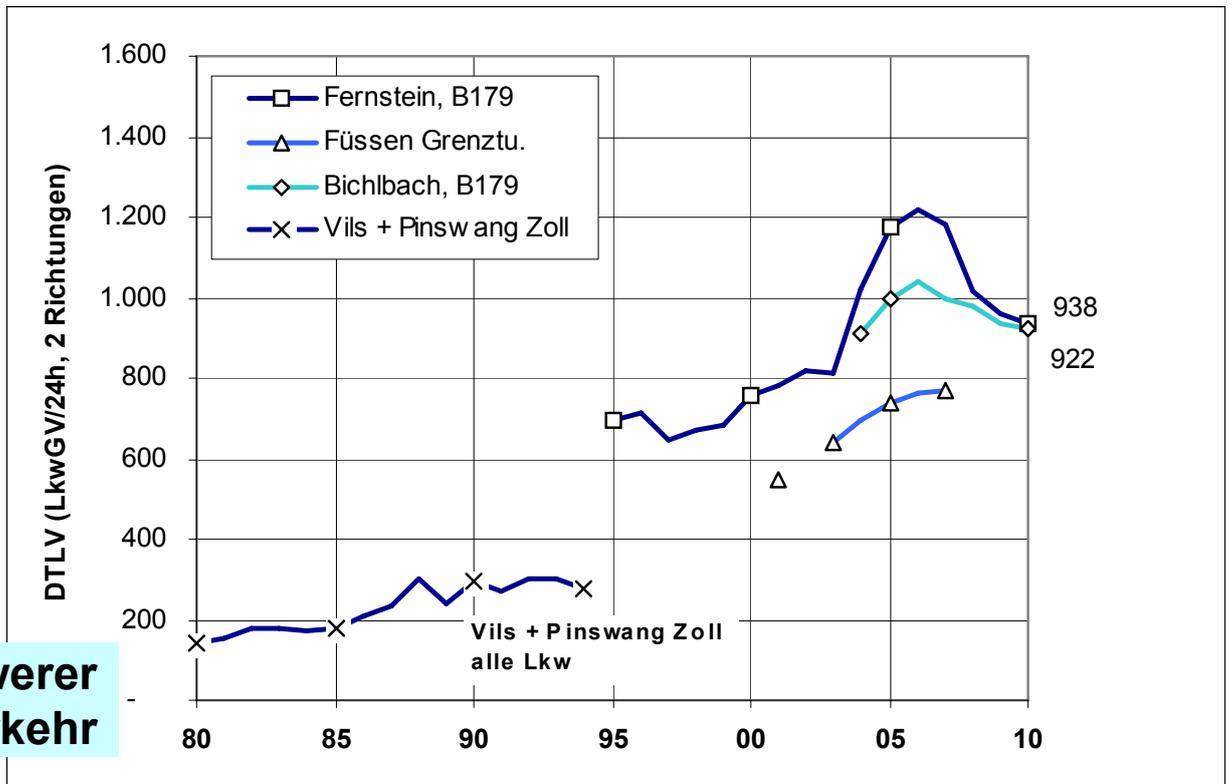


Lage der Zählstellen

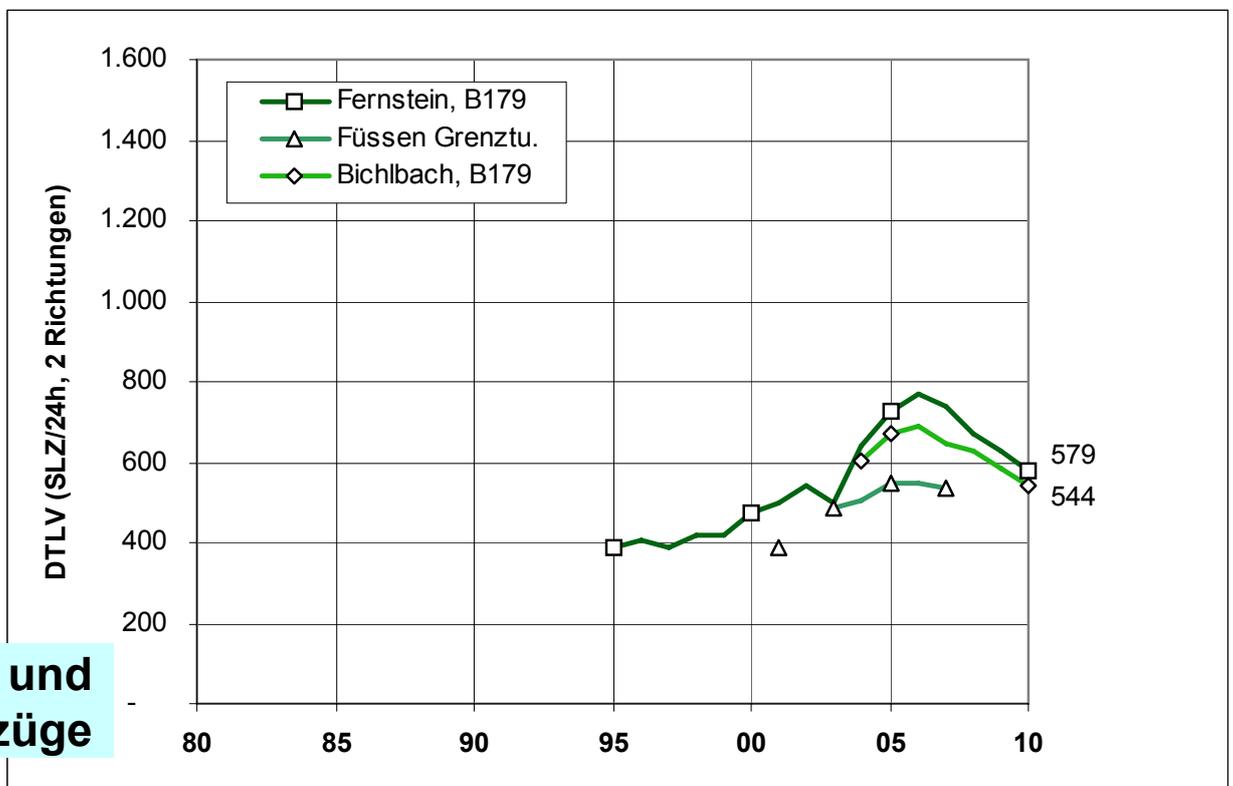


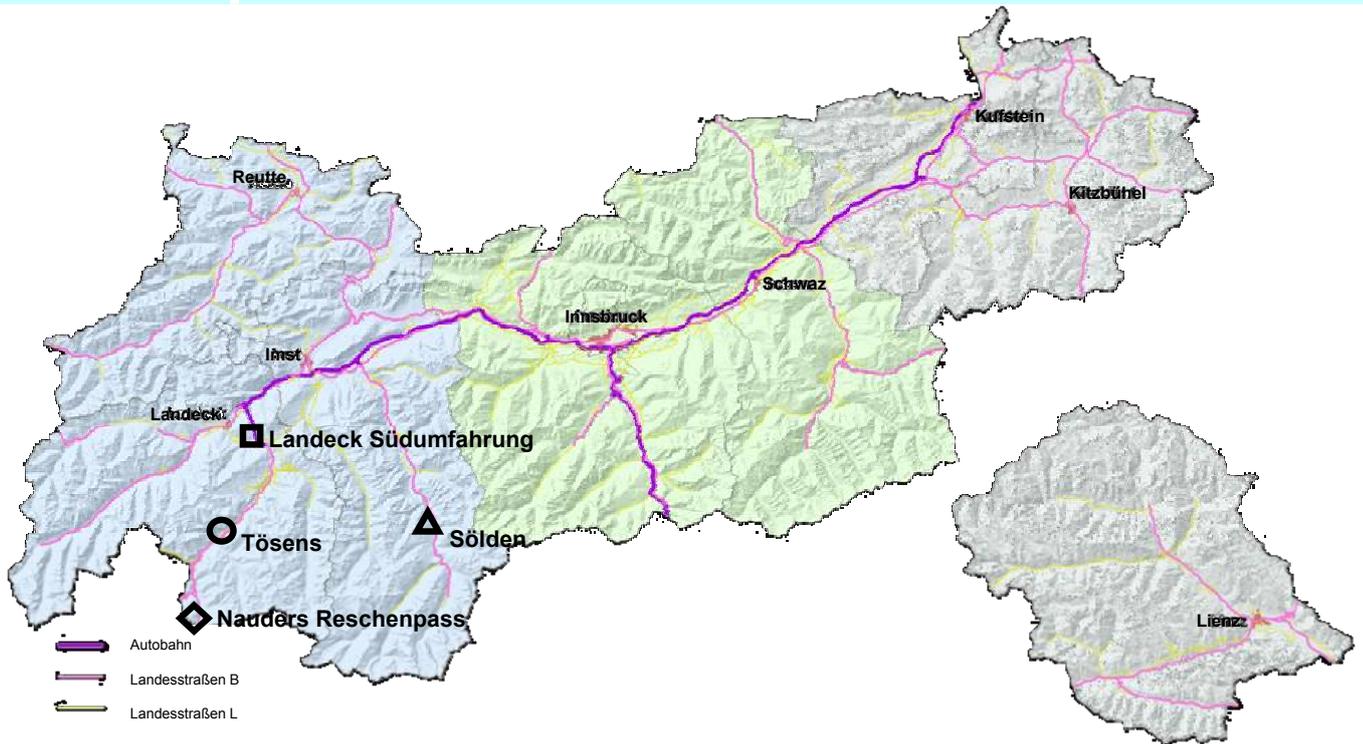
Gesamtverkehr

Schwerer Güterverkehr

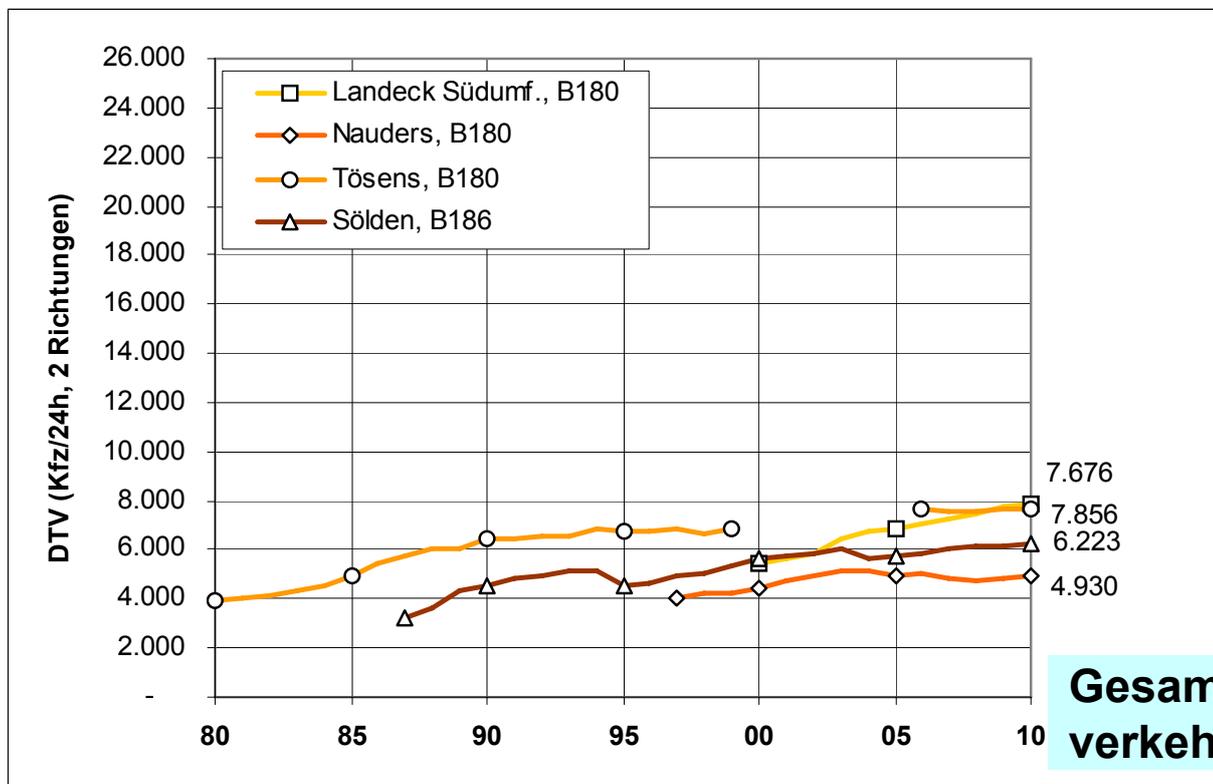


Sattel- und Lastzüge

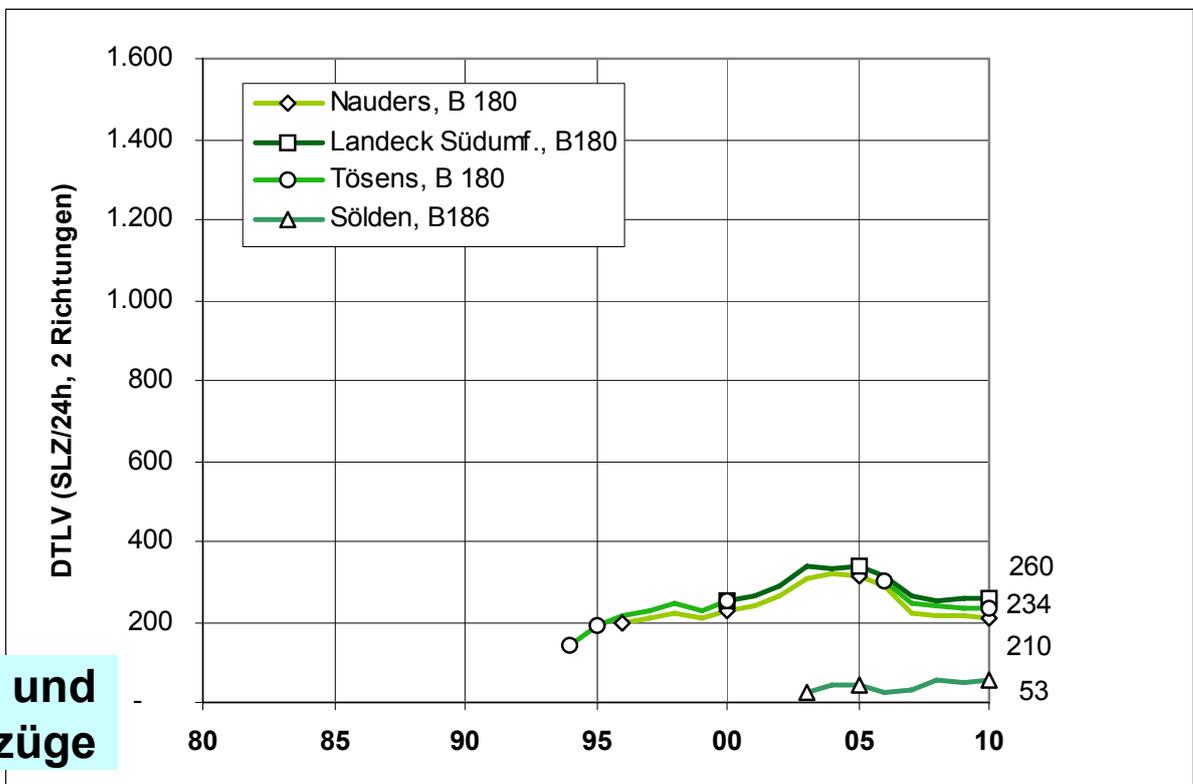
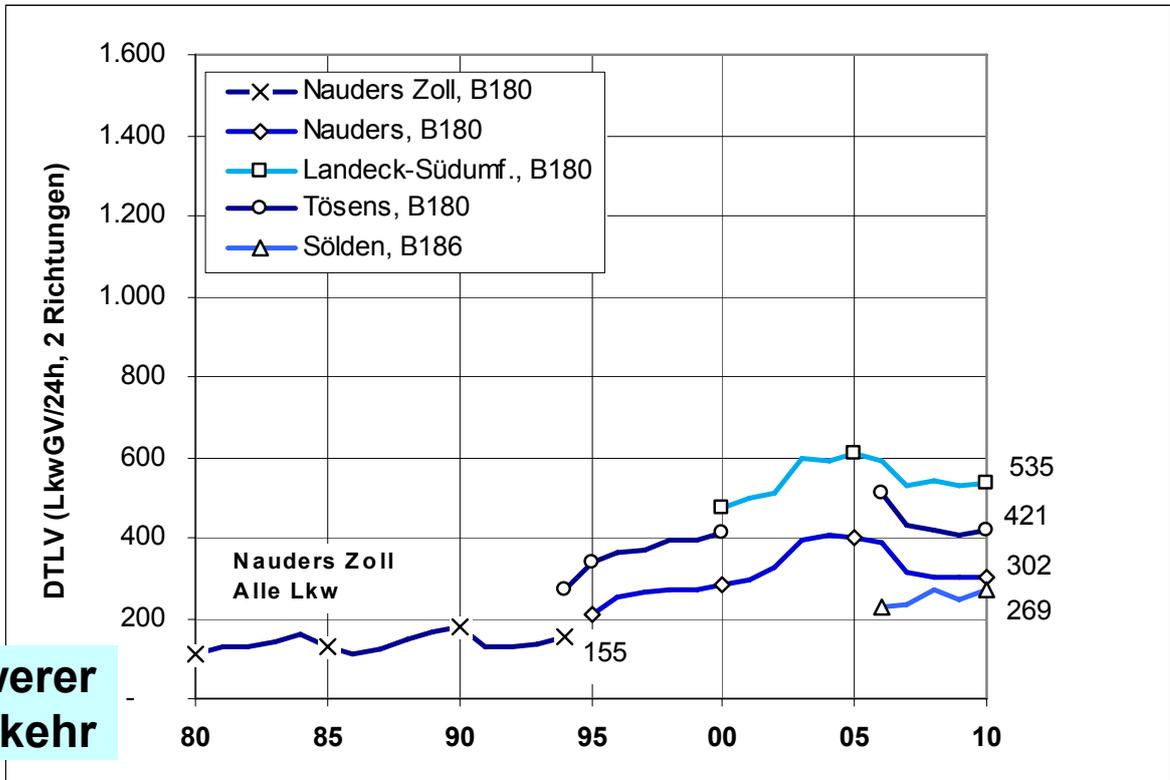


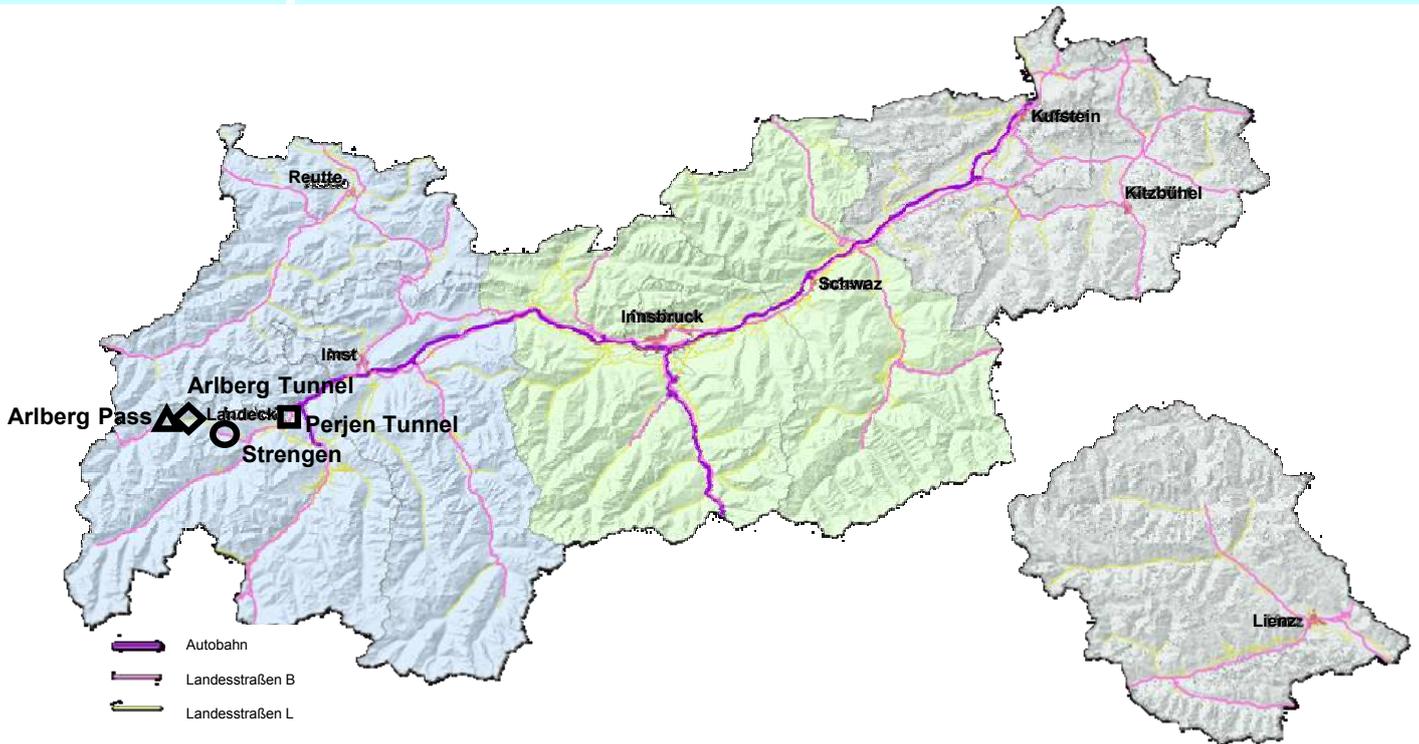


Lage der Zählstellen

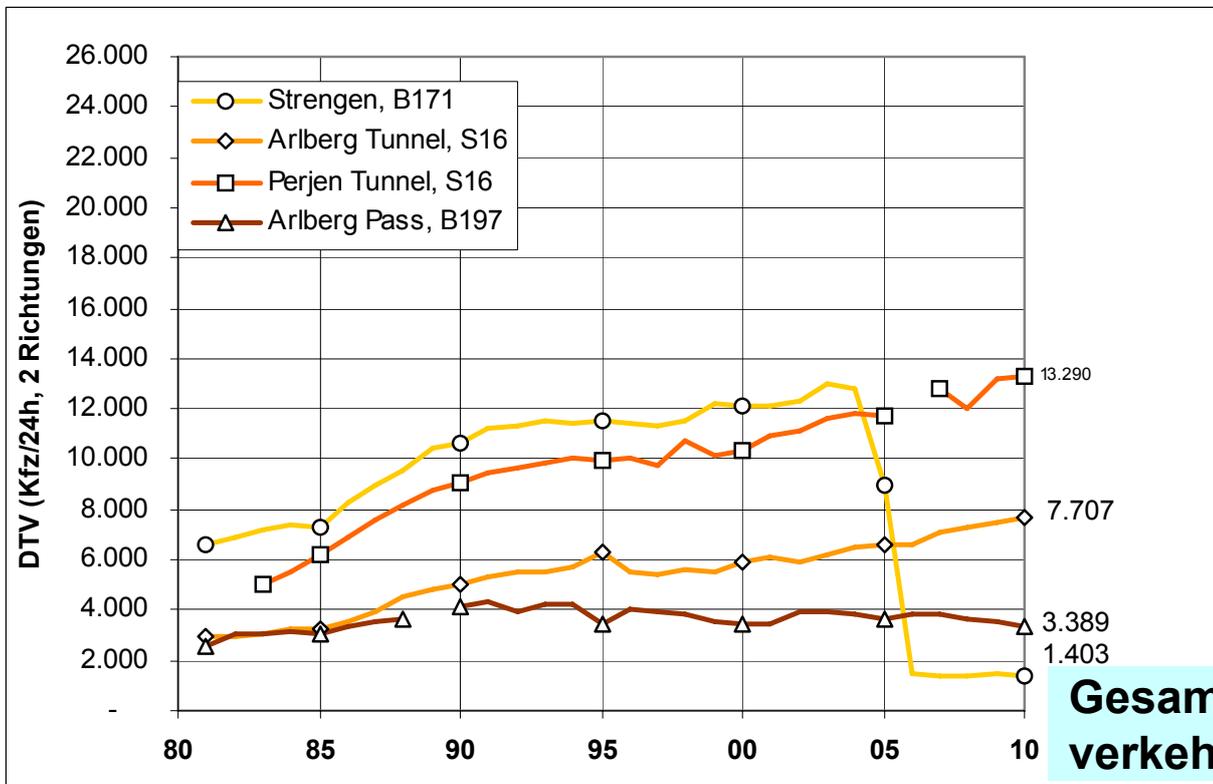


Gesamtverkehr



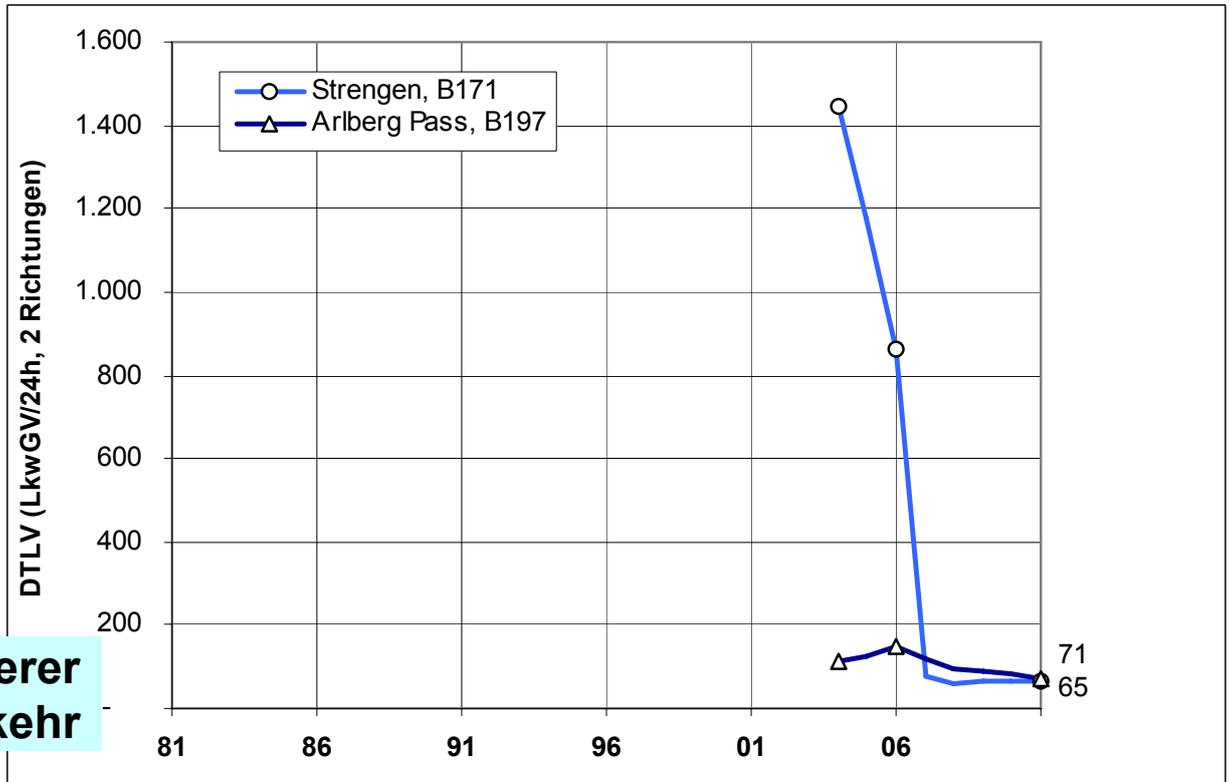


Lage der Zählstellen

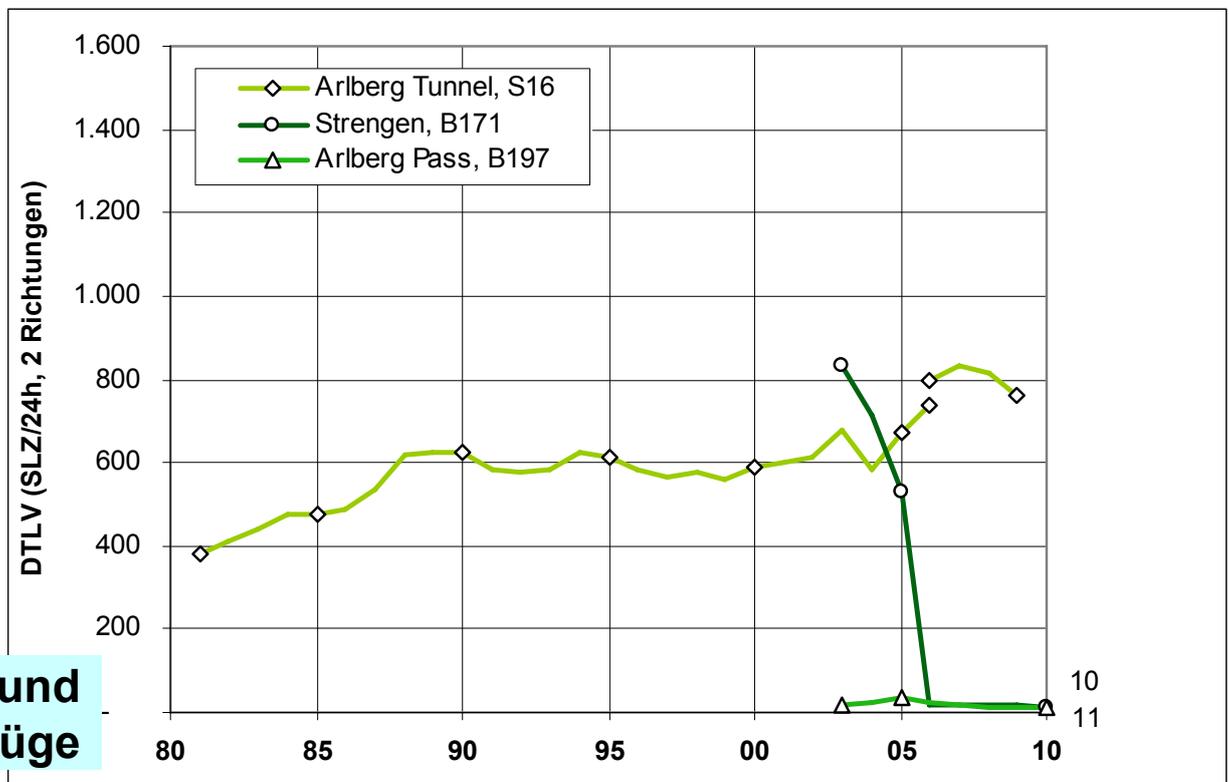


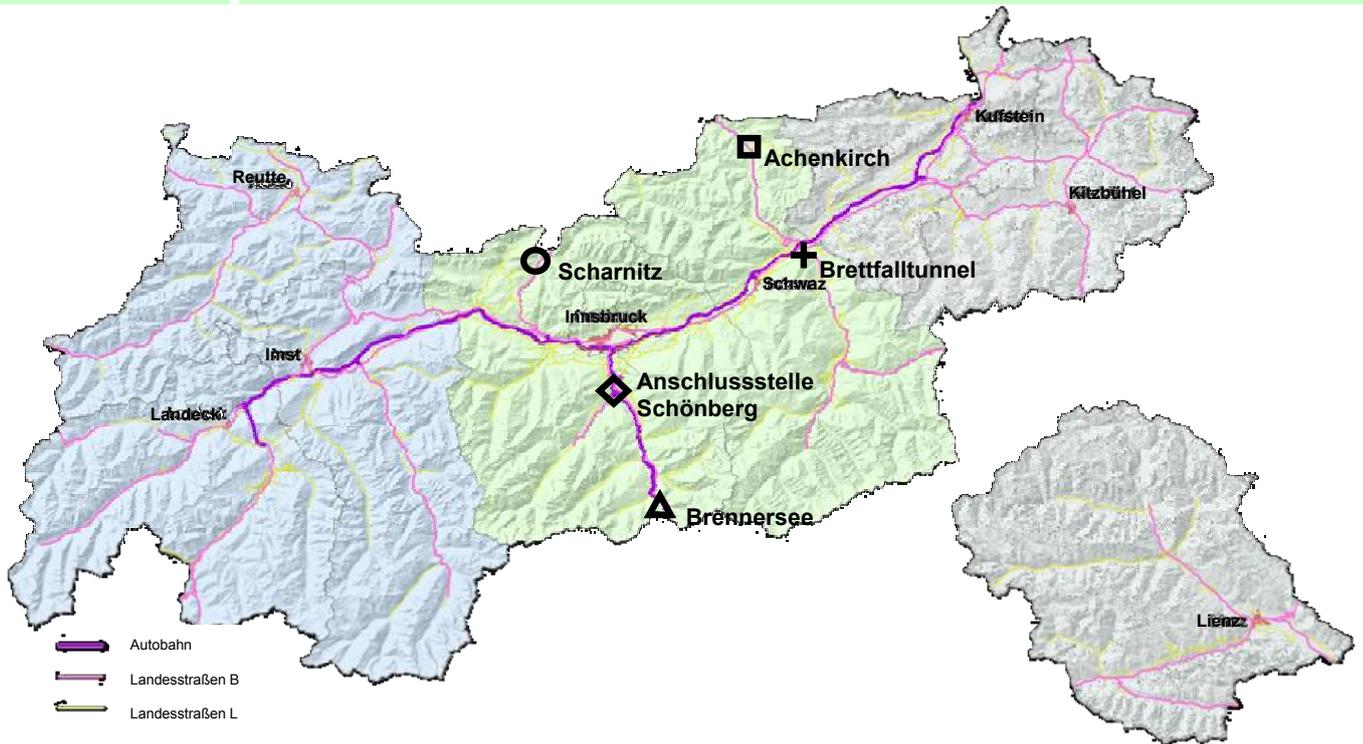
Gesamtverkehr

Schwerer Güterverkehr

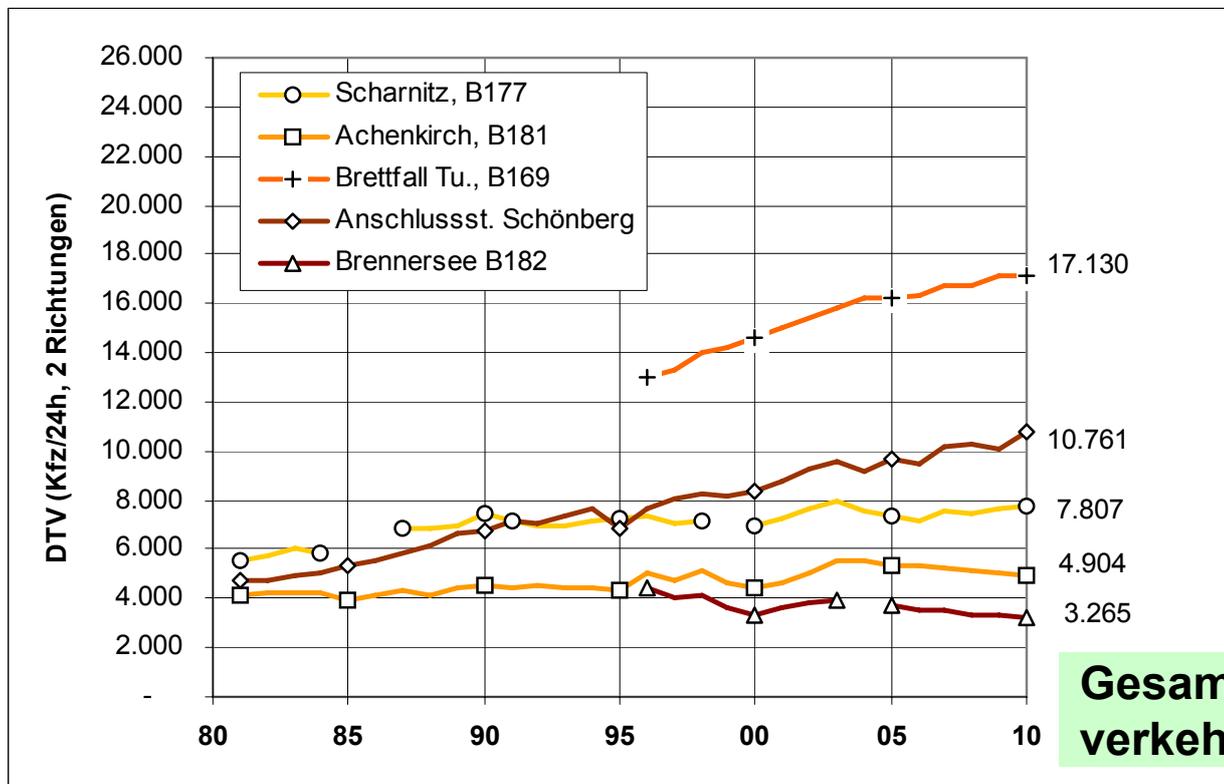


Sattel- und Lastzüge



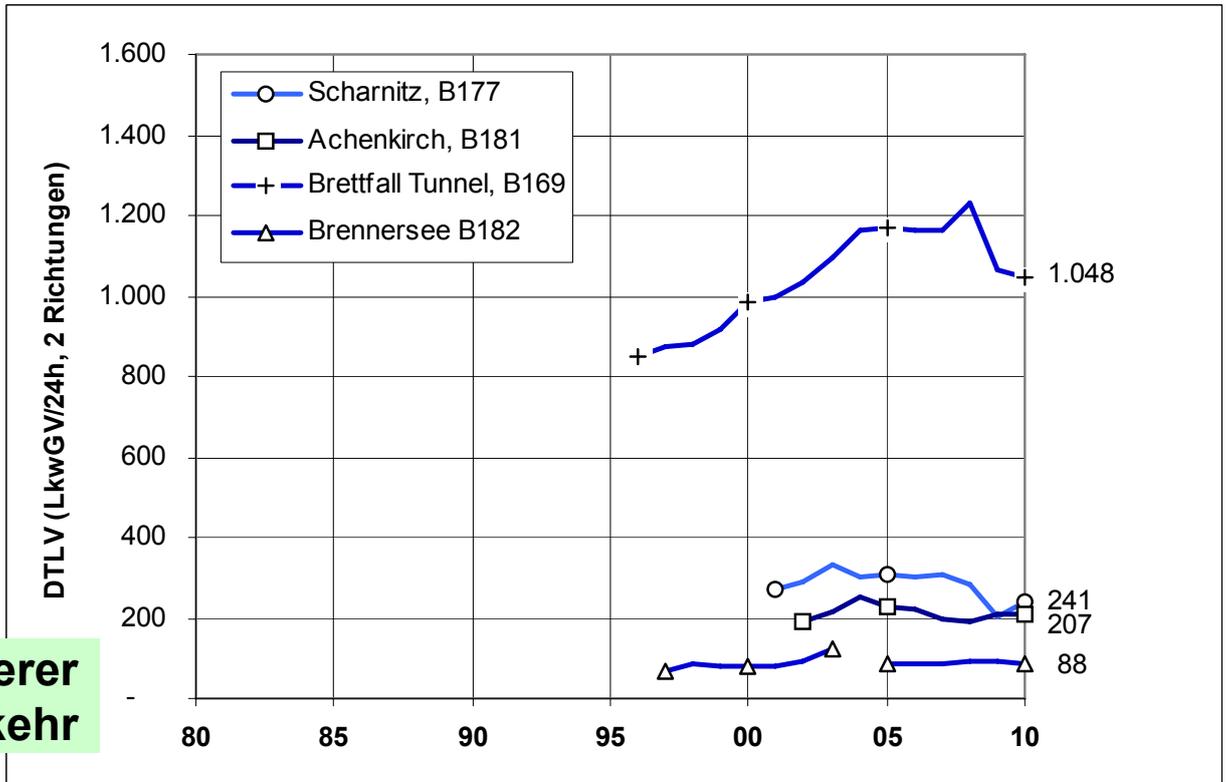


Lage der Zählstellen

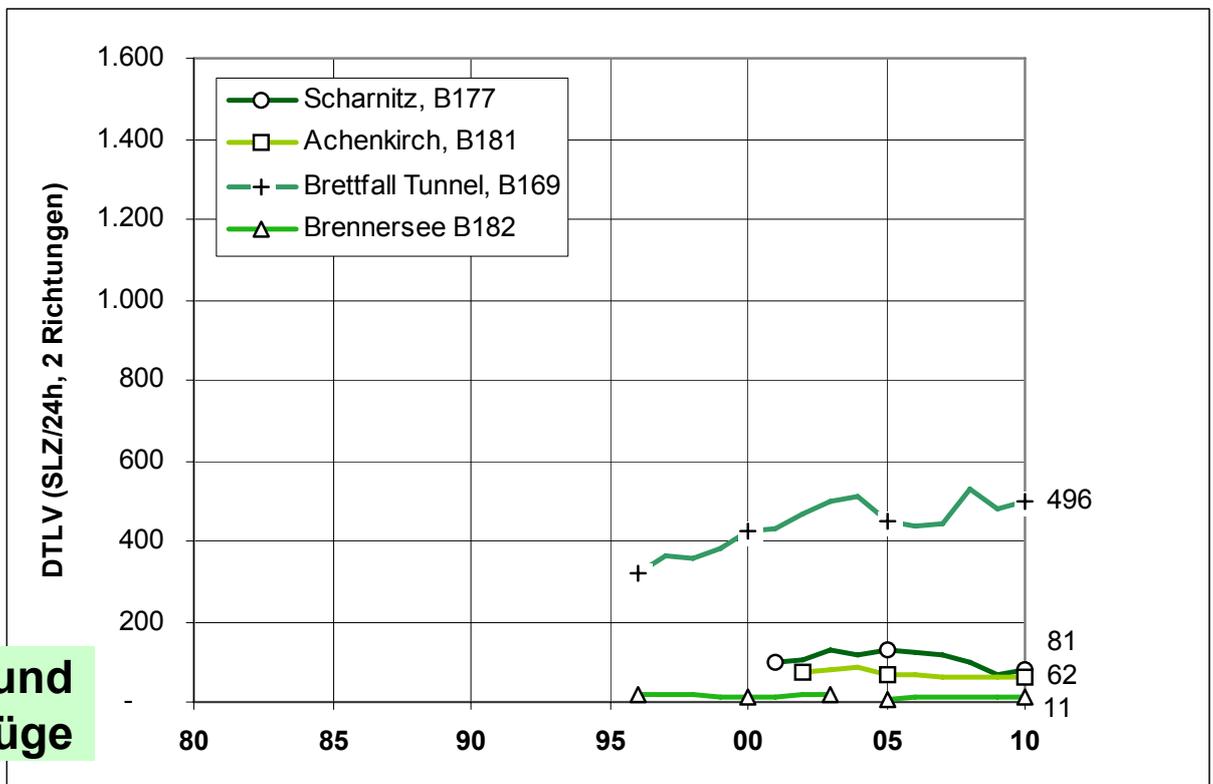


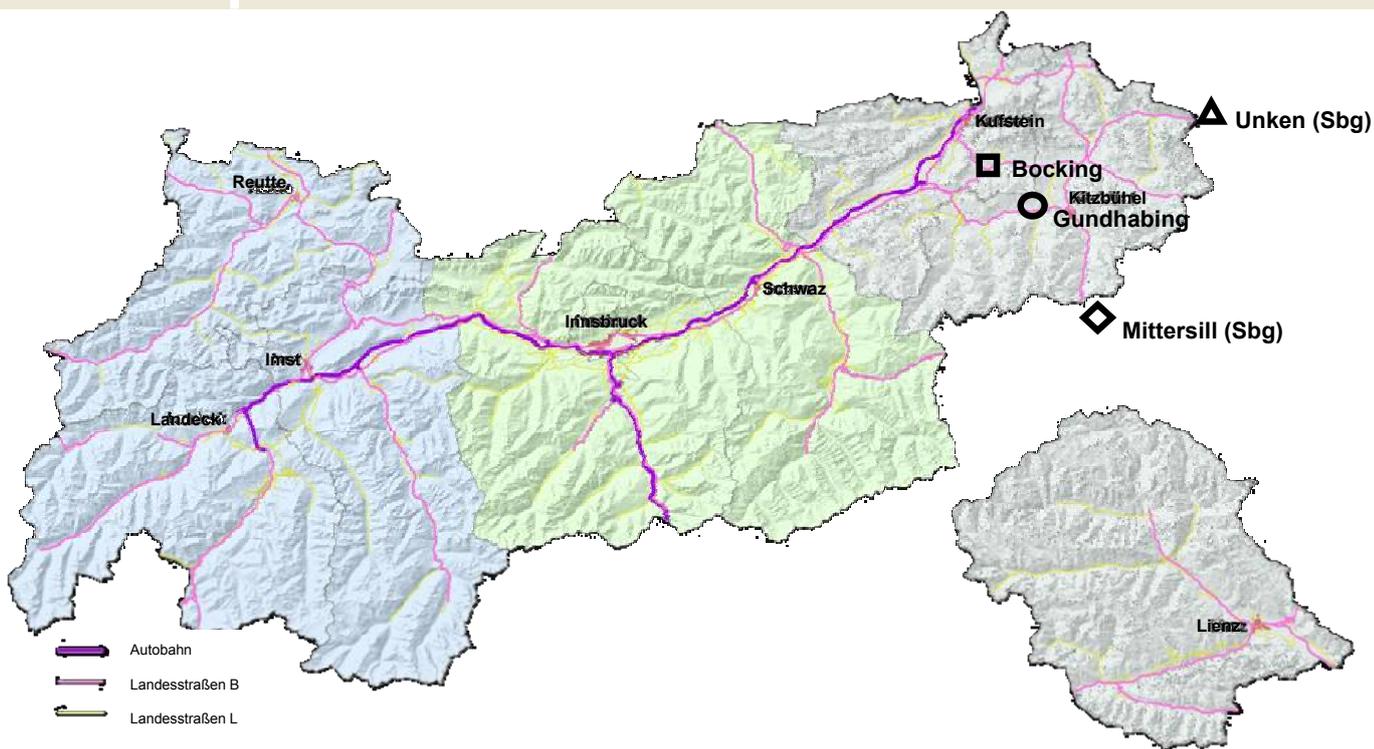
Gesamtverkehr

Schwerer Güterverkehr

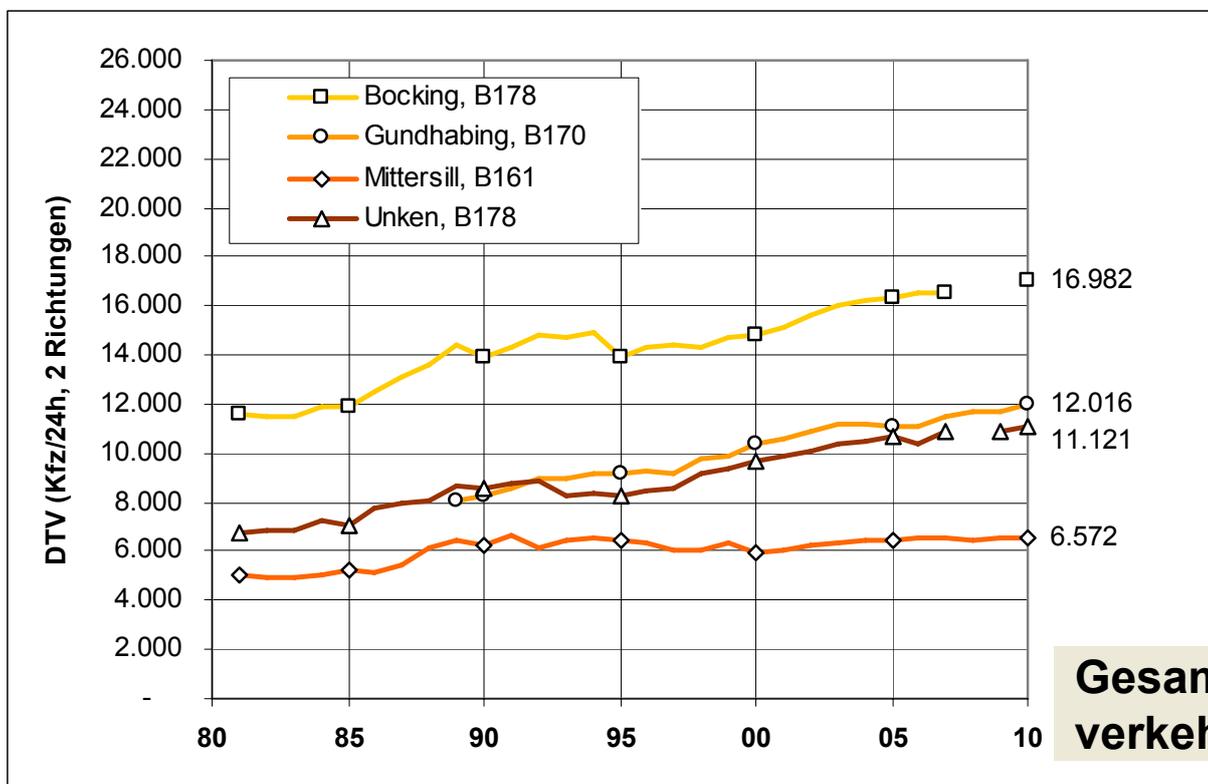


Sattel- und Lastzüge

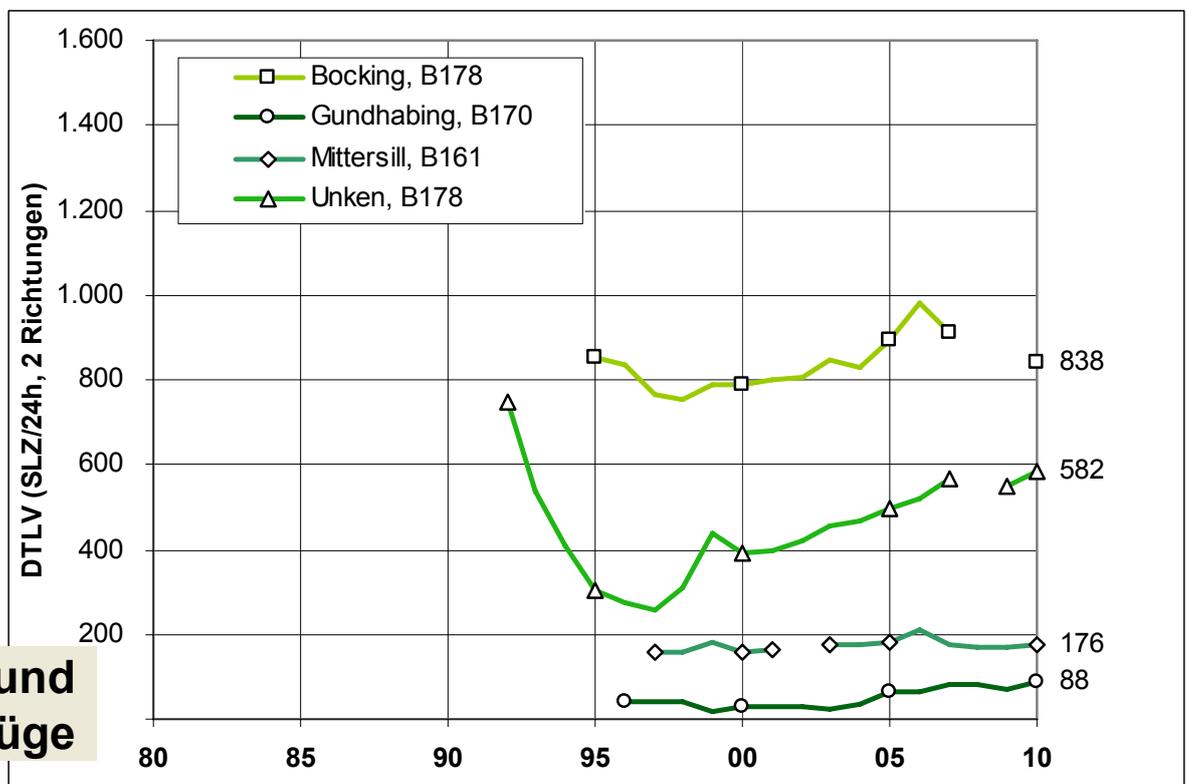
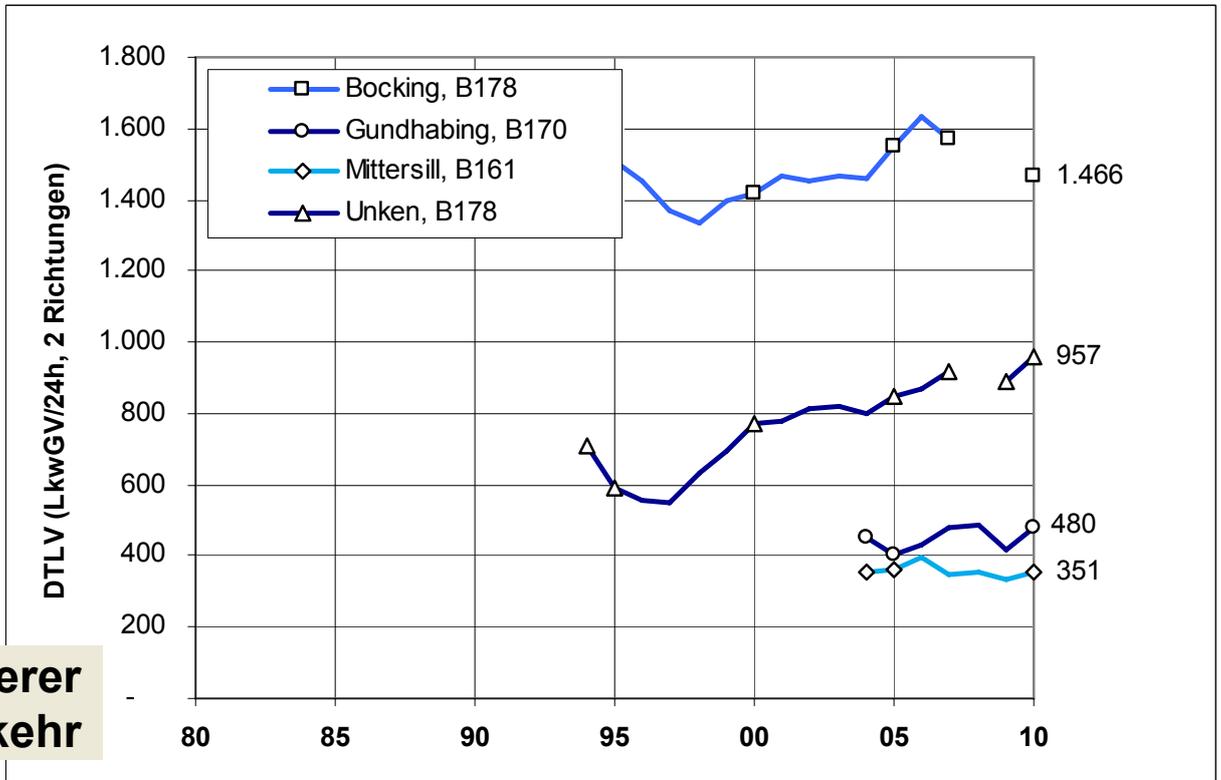


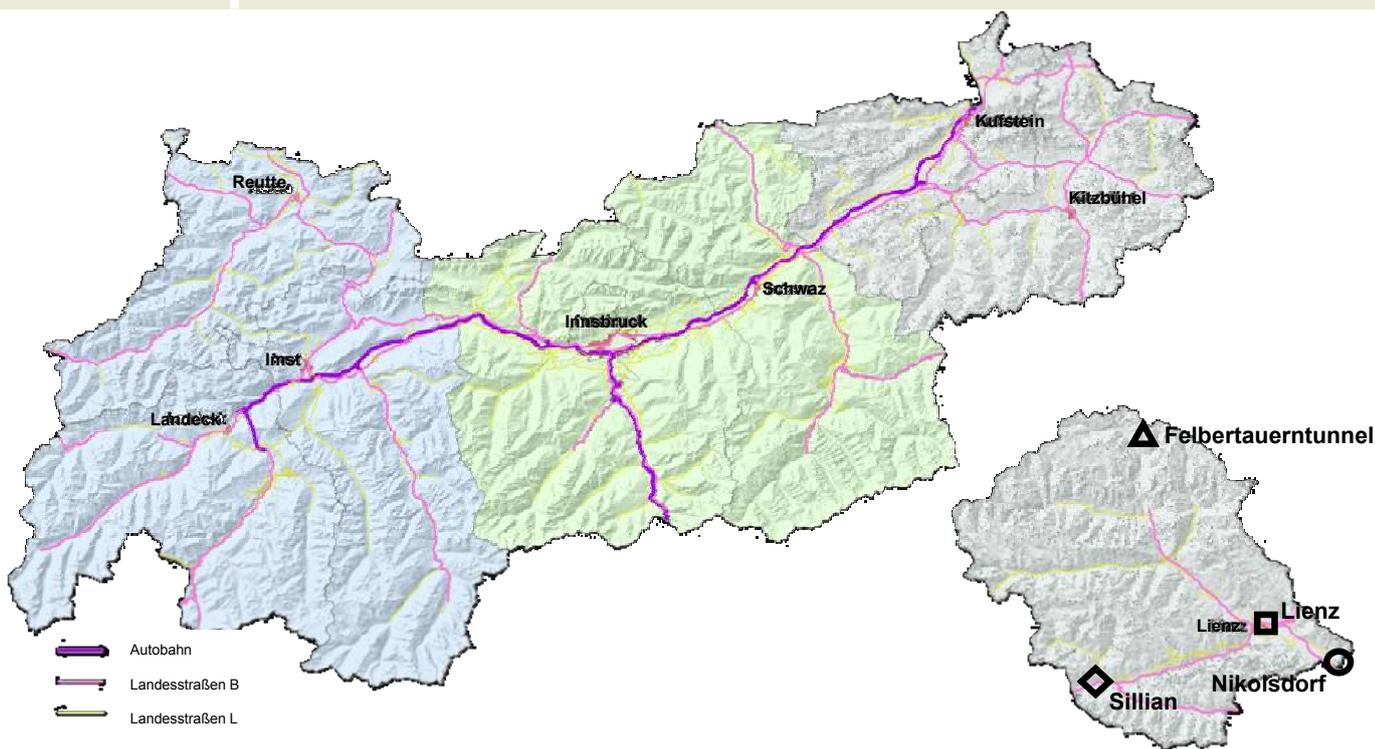


Lage der Zählstellen

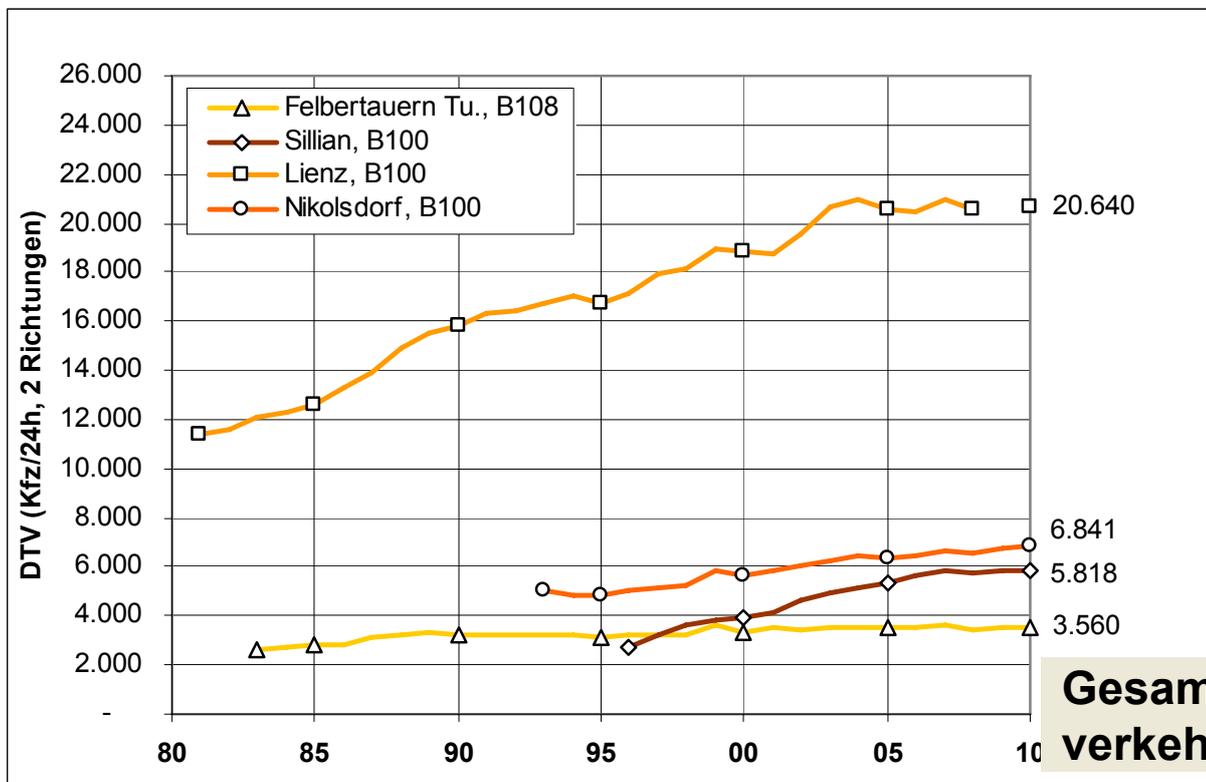


Gesamtverkehr



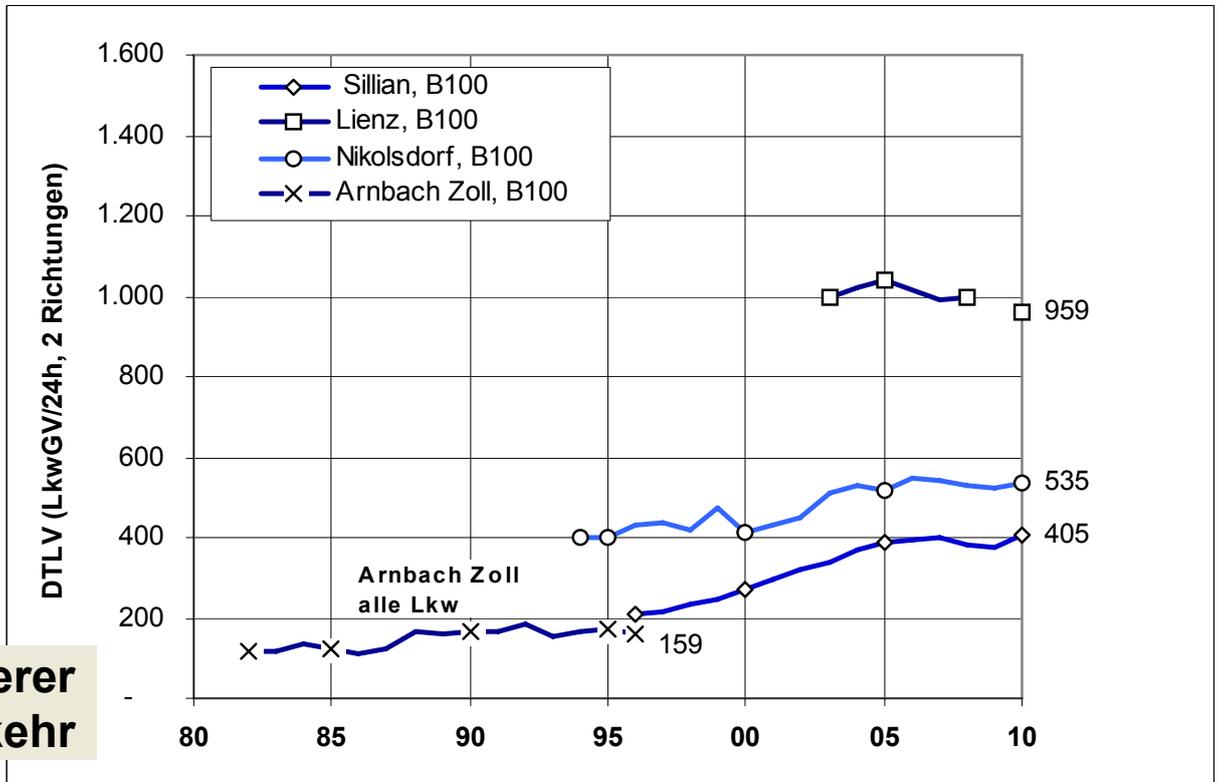


Lage der Zählstellen



Gesamtverkehr

Schwerer Güterverkehr



Sattel- und Lastzüge

