

## Helmut Köll

Ziviltechniker, Ingenieurbüro Köll ZT-KEG; geb. 1963 in Innsbruck, verheiratet, 4 Kinder

Studium Bauingenieurwesen an der Universität Innsbruck mit Abschluss 1989

Leiter der Sektion Verkehrsplanung am Tiefbauamt St. Gallen, Schweiz und Leiter des Projektbereiches im Ingenieurbüro Univ.Prof. Dr. Stickler, Innsbruck; Ziviltechnikerprüfung und Befugnis für das Fachgebiet Bauwesen 1994

Büroeröffnung gemeinsam mit Mag. Michael Bader 1995; Gründung einer Ziviltechniker-Gesellschaft mit Mag. Michael Bader und Dipl.-Ing. Martin Kapeller-Pavlu 2000

Abschluss des Doktoratsstudiums der technischen Wissenschaften 2002

### **Aktivitäten und Forschungsschwerpunkte:**

Verkehrstromanalysen, Befragungen; Verkehrsmodelle, Verkehrsuntersuchungen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen; Lichtsignalsteuerung, Verkehrsleittechnik, Simulation; Überholverbot, Nachtfahrverbot, Mautflucht, Fahrleistungen etc. im Güterverkehr

## Entwicklung des transalpinen Güterverkehrs:

### Versuch einer Differenzierung

In den Jahren 1994, 1999 und 2004 wurden an allen wichtigen Alpenübergängen in Österreich, der Schweiz und Frankreich umfangreiche Lenkerbefragungen im Straßengüterverkehr durchgeführt. In diesem Zeitraum haben sich auch die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen enorm verändert. Meilensteine in Österreich sind sicherlich der EU-Beitritt 1995, das Auslaufen der Ökopunkte-Regelung Ende 2003 und die Einführung des Road-pricing für Lkw auf Autobahnen mit 1.1.2004. In der Schweiz ist vor allem das Jahr 2001 mit dem Landverkehrsabkommen, der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Sperre bzw. der Einführung des Dosierungssystems am Gotthard von Bedeutung. In Frankreich löste die Brandkatastrophe im Mt. Blanc-Tunnel 1999 Maßnahmen im Frejus- und Mt. Blanc-Tunnel aus: Abstandsbestimmungen, Dosierung, alternierender Einbahnverkehr für Lkw. In Deutschland lief am 31.08.2003 die Euro-Vignette aus. Die streckenabhängige Maut auf Autobahnen wurde am 1.1.2005 eingeführt, im Erhebungsjahr 2004 wurde demnach in Deutschland keine Straßenbenützungsabgabe für Lkw eingehoben.

Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung des Straßengüterschwerverkehrs in den letzten 10 Jahren zu betrachten. Da die Daten von 2004 aus Frankreich noch nicht vorliegen, werden vorerst Österreich und die Schweiz herangezogen. Insgesamt ist der alpenquerende Güterverkehr auf Straße und Schiene in Österreich und der Schweiz zwischen 1994 und 2004 von 60,7 Mio to auf 98,9 Mio to (+ 62,9%) angestiegen. Die auf der Strasse transportierten Tonnen haben sich in etwa verdoppelt. Daneben wächst der unbegleitete

kombinierte Verkehr am stärksten. Der (inflationsbereinigte) Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes (BIP) als wichtigste Maßzahl für die Leistung einer Volkswirtschaft weist in den EU 15 dagegen lediglich +21% auf.

Im Gegensatz zum Gotthard war am Brenner im zweiten 5-Jahres-Zeitraum der Zuwachs im Straßengüterverkehr deutlich gebremst. Bei der Anzahl der Lkw stehen allerdings +29% am Brenner -5% am Gotthard gegenüber. Der Grund dafür ist in den durchschnittlichen Ladegewichten zu finden, die sich nach Erhöhung des Limits in der Schweiz von 8,2 to/bel. Lkw auf 11,7 to/bel. Lkw erhöhten.

Betrachtet man die wichtigsten Quelle-Ziel-Relationen, liegt erwartungsgemäß Deutschland – Italien mit knapp 1,65 Mio Fahrten weit vor Holland – Italien mit rund 226.000 Fahrten im Jahr 2004. 84% bzw. 90% davon verlaufen über Gotthard und Brenner. Der Brenner-Anteil nimmt überall zu von 78% auf 80% und 85% zwischen Italien und Deutschland und von 46% auf 60% und 62% zwischen Italien und Holland.

Bei den Anteilen der Warengruppen am gesamten Transportaufkommen ist über die 10 Jahre ein konstanter Rückgang von Steinen, Erden und Baustoffen und eine Zunahme von Eisen, Stahl und Nichteisen-Metallen erkennbar. Die insgesamt am stärksten vertretenen Gruppen Nahrungs- und Futtermittel sowie andere Erzeugnissen verzeichneten nach einem starken Rückgang bis 1999 wieder eine geringe Zunahme bis 2004. Genau umgekehrt verhält es sich bei land- und forstwirtschaftlichen sowie chemischen Produkten.

Zuletzt soll noch ein Blick auf das Thema Umwegverkehr geworfen werden. Die unterschiedlichen Kriterien bei der Definition des Umwegverkehrs führen zu Auffassungs- und Ergebnisunterschieden. Es ist vorweg eine ganze Reihe von Festlegungen wie beispielsweise zum Umwegkriterium, zu den Schwellenwerten oder zur Anzahl der Alternativrouten zu treffen. Setzt man beispielsweise einen Mehrweg von 60km und als Alternative nur die Gotthard-Route an, dann sind im Jahr 2004 rund 560.000 Lkw-Fahrten über den Brenner (28% des gesamten Lkw-Verkehrs über den Brenner) als Umwegverkehr zu betrachten. Bei einer Streckendifferenz von mindestens 120km sind es 290.000 Lkw-Fahrten (15%) und bei 10% der Gesamtstreckenlänge 320.000 Lkw-Fahrten (16%).