Potenzial der ROLA am Beispiel Brenner

Wolfgang Köstinger

25.04.2019

Handlungsbedarf am Brenner-Korridor

Verkehrschaos am Brenner

Sie gilt als eine der meistbefahrenen LKW-Transitrouten durch die Alpen: die Strecke von Bayern durch Österreich über den Brenner nach Italien. Stop-and-Go-Verkehr und Staus sind an der Tagesordnung und belasten auch die Anwohner, die unter Lärm und …

2 min | 05.02.2018

IPCC report puts extra pressure on EU ministers to cut car and aviation emissions

Potenzial ROLA

Aufbauend auf dem einstimmigen Entschließungsantrag des Tiroler Landtages vom 16. Mai 2018 betreffend der nachhaltigen Reduktion der LKW-Belastung über den Brennerpass beauftragt der Tiroler Landtag die Tiroler Landesregierung zum Schutz der Gesundheit der Tiroler Bevölkerung und der Umwelt- und Lebensqualität in Tirol sowie zur Entlastung der Straßeninfrastruktur mit der Ausarbeitung, Abstimmung und Umsetzung folgender Maßnahmen bzw. Verwendung bei den zuständigen Stellen für deren Umsetzung und unterstützt die Bemühungen der Tiroler Landesregierung in Abstimmung mit der österreichischen Bundesregierung, sich bei den Staaten und Institutionen der Europäischen Union für diese Maßnahmen einzusetzen.

Weltklimarat: Weltgemeinschaft muss Erderwärmung um zwei Grad verhindern

LANDESPOLITIK

Weniger Transit-Lkw am Brenner, mehr Restriktionen

Die Transitzahlen über den Brenner gingen im September um 4,8 % zurück. Landtag beschließt Verhandlungspaket.

Allgemeines zur ROLA I Instrument zur Verkehrsverlagerung innerhalb einer angespannten Situation im Schienen-Güterverkehr

ROLA = simpelste Möglichkeit um Verkehr schnell und einfach von der Straße auf Schiene zu verlagern

- **Europäischer Marktführer**
- Komplette LKW inkl. Fahrer werden auf Spezialwagen mit Begleitwagen auf den Nord-Süd-Haupttransitachsen durch Österreich transportiert
- Ca. **85% der LKW-Anhänger**, Aufbauten und Sattelauflieger NICHT kranbar → ungeeignet für den UKV

Vorteile der ROLA

- Kurze **Be-/Entladezeiten,** sowie **Wendezeit**
- **Flexibel** einsetzbar
- Relativ geringer **Flächenbedarf** bezogen auf die Umschlagleistung (vgl. 35 Zugpaare in Wörgl auf 3 Ladegleisen),
- Relativ geringer **Aufwand an Infrastruktur** (Abstellflächen für LKW sind bei anderen Systemen für Trailer ebenfalls notwendig)
- Ideal für Engpass-Relationen
- Entlastung der **Umwelt**

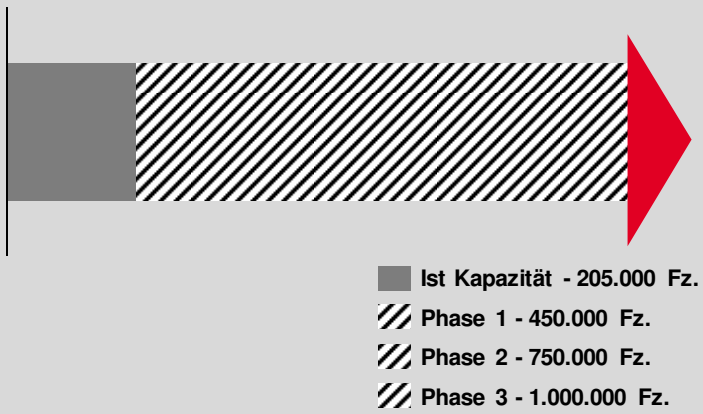
- **Ersparnis** von **Maut** und **Sondermaut**
- **Reduktion** von **Treibstoff** und Betriebskilometern
- ROLA-Fahrt wird als **gesetzliche Ruhezeit** anerkannt
- Trotz der **Fahrverbote** ist die Fahrt durch die Benützung der ROLA nicht unterbrochen
- **Vermeidung** von **Stauwartezeiten**
- **Positives Image** in der **Öffentlichkeit**
- **Taktfrequenz** zur Verlagerung hoher Volumina

Zukunft I Steigerungspotenzial der ROLA bedarf Aktivitäten in unterschiedlichsten Handlungsfeldern

Netzwerk IST I Die Verlagerung zur Entlastung am Brenner findet derzeit auf zwei Relationen statt

Relationen

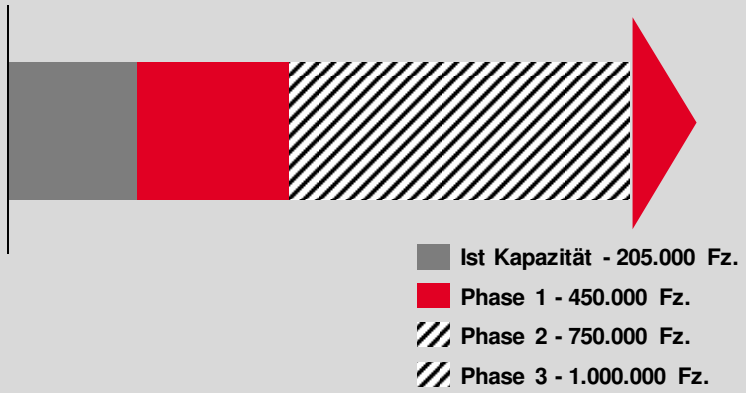
- Wörgl – Brennersee v.v. (36)
- Wörgl – Trient v.v. (4)



Phase 1 I In einer ersten Phase bieten wir eine Verlagerungs-Kapazität von ca. 450.000 LKW p.a. an

Maßnahmen

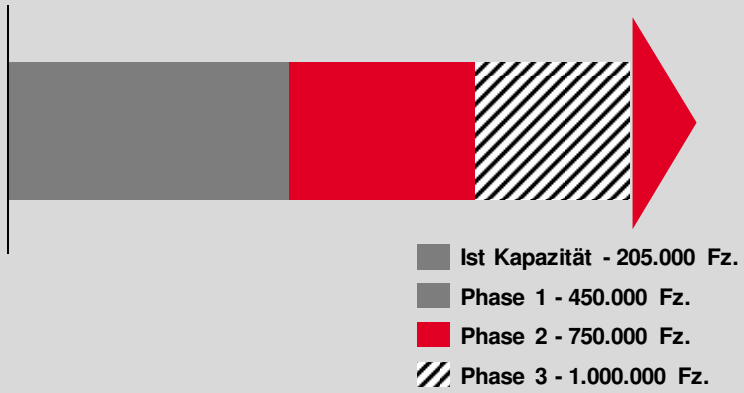
- Verstärkte Nutzung **Terminal Regensburg** für den Brennerverkehr sowie **Optimierung** der Trasse Regensburg – Trient
- **Takttrassenverfügbarkeit (AT & ITA)**



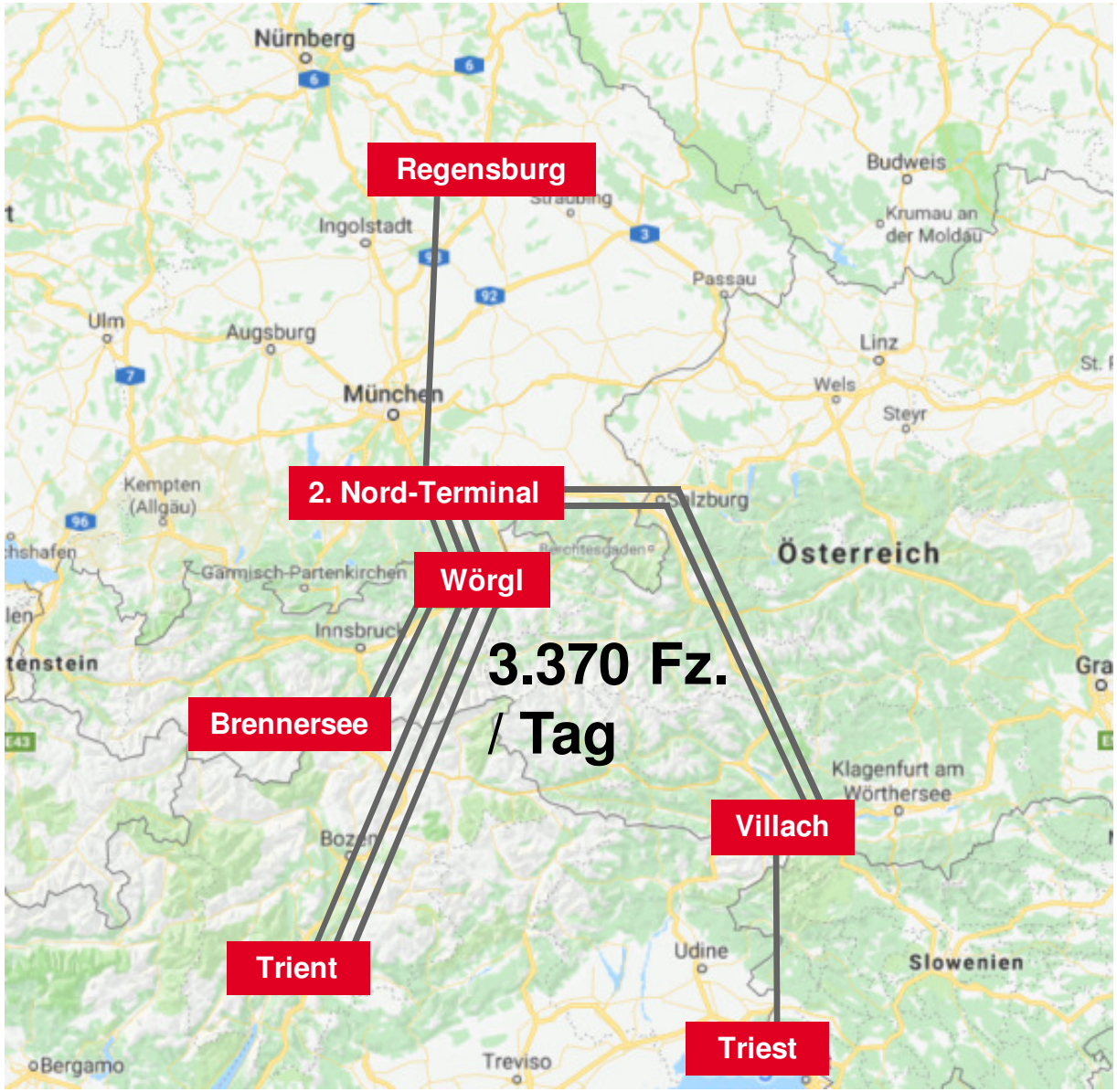
Phase 2 I Mit der Eröffnung des Brennerbasistunnels besteht ab 2028 ein Verlagerungspotenzial von ca. 750.000 LKW p.a.

Maßnahmen

- Inbetriebnahme **Brennerbasistunnel**
- **Rollendes Material**
- Ausbau **Terminal Wörgl und Trient**

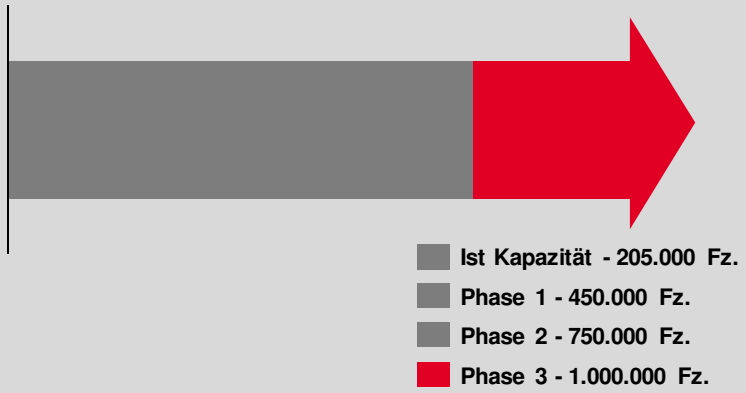


Phase 3 I Mit der ÖBB ROLA Vision 2030+ ermöglichen wir ein Verlagerungspotenzial von über 1 Mio. LKW p.a.



Maßnahmen

- Umsetzung **Brenner-Nord-Zulauf**
- **Errichtung eines neuen ROLA Terminals (2. ROLA Nord-Terminal)**



ÖBB

Danke für Ihre Aufmerksamkeit