



PLANOPTIMO

Büro Dr. Köll ZT-GmbH

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Mobilitätsplanung

**A 12 INNTAL AUTOBAHN
VERKEHRSBESCHRÄNKENDE MASSNAHMEN**

Lkw-Dosierung Kufstein
Dosierkalender Q1/2026

Juli 2025

A 12 INNTAL AUTOBAHN VERKEHRSBESCHRÄNKENDE MASSNAHMEN

LKW-DOSIERUNG KUFSTEIN DOSIERKALENDER Q1/2026

im Auftrag des

Amtes der Tiroler Landesregierung, Abt. Mobilitätsplanung



PLANOPTIMO
Büro Dr. Köll ZT-GmbH



A-6103 Reith bei Seefeld · Lus 88
Tel. +43 (0) 52 12 52 6 35-0
Fax +43 (0) 52 12 52 6 35-5
office@planoptimo.at · www.planoptimo.at

verfasst von

Dipl.-Ing. Dr. Helmut Köll
Ingenieurkonsulent für Bauwesen

Mag. Michael Bader

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Alexandra Lechner

Reith bei Seefeld, im Juli 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG	1
2	BEWERTUNGS- UND PROGNOSEVERFAHREN - KURZFASSUNG	2
3	ANMERKUNGEN ZUR METHODE	4
4	MÖGLICHE DOSIERTAGE FÜR Q1/2026.....	9
5	VORSCHLAG FÜR DOSIERTAGE Q1/2026	11
6	SCHLUSSBEMERKUNG	12
	QUELLENVERZEICHNIS	13



1 AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG

Die Dosierung der am Morgen auf der A 12 Inntal Autobahn bei Kufstein einfahrenden Lkw hat sich während der letzten siebeneinhalb Jahre als wirksame Maßnahme zur Vermeidung von großräumigen Überlastungen auf dem hochrangigen Straßennetz im Zentralraum von Tirol und zur Vermeidung gefährlicher Situationen an den Anschlussstellen an besonders kritischen Tagen bewährt. Im Jahr 2018 gab es 27 Dosiertage (davon einen außerplanmäßigen), im Jahr 2019 waren es 35 Tage mit Dosierbetrieb (davon drei außerplanmäßige). Corona-bedingt mussten 2020 von 35 geplanten Dosiertagen 11 ausfallen. Im Jahr 2021 wurde an insgesamt 41 Tagen dosiert, im Jahr 2022 an insgesamt 43 Tagen, im Jahr 2023 an insgesamt 44 Tagen (davon drei außerplanmäßig) und im Jahr 2024 an insgesamt 50 Tagen (davon 10 außerplanmäßig). Im ersten Halbjahr 2025 gab es 21 geplante und 11 außerplanmäßige Tage mit Lkw-Dosierungen. Die geplanten Dosierungen waren auf den Morgen und frühen Vormittag beschränkt. Die Dosierdauer betrug im Jahr 2024 und im ersten Halbjahr 2025 im Durchschnitt jeweils 4,1 Stunden pro Tag mit Lkw-Dosierung.

Wegen der ab 2025 (im Regelfall) einspurigen Verkehrsführung im Bereich der Luegbrücke auf der A 13 Brenner Autobahn aus baustatischen Gründen wurde zwischenzeitlich von der ASFINAG ein Gesamtkonzept erarbeitet, welches die möglichst reibungslose Abwicklung des Verkehrs trotz der Einschränkungen sicherstellen soll. Daraus ergibt sich unter anderem die Notwendigkeit begleitender Lkw-Fahrverbote bei besonders starkem Reiseverkehr [1].

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden vorerst die Dosiertage für das **erste Quartal 2026** auf transparente und nachvollziehbare Weise bestimmt. Die bisher angewandte und in [2] ausführlich beschriebene Methode wird dabei grundsätzlich beibehalten. Auf die Bedeutung der Fahrverbotstage im Zusammenhang mit der Luegbrücke und deren Berücksichtigung bei der Erstellung des Dosierkalenders wird in [3] detailliert eingegangen. Sobald diese Fahrverbotstage für das Jahr 2026 feststehen, erfolgt die Ermittlung und Veröffentlichung der weiteren Tage mit Lkw- Dosierung in Kufstein.



2 BEWERTUNGS- UND PROGNOSEVERFAHREN - KURZFASSUNG

Bei der Erstellung des 'Dosierkalenders' geht es im Wesentlichen darum, diejenigen Tage zu identifizieren, an denen verstärkte Lkw-Spitzen am Morgen in Kufstein in Kombination mit starkem Kfz-Verkehr auf der A 12/A 13 (i. w. Ampass und Gärberbach) schwerwiegende Störungen im Verkehrsfluss bzw. an den Anschlussstellen auslösen könnten. Das dafür verwendete Bewertungs- und Prognoseverfahren ist detailliert in [2] beschrieben. An dieser Stelle erfolgt lediglich eine grobe Übersicht der für das Verständnis der weiteren Kapitel unbedingt erforderlichen Sprechweisen und Verfahrensgrundlagen.

Als mögliche Dosiertage kommen reguläre Werktage (Montag bis Freitag) und Samstage in Frage. Für diese bzw. für deren Morgenspitze erfolgt eine **Situationseinschätzung** und -**bewertung** anhand der in Abbildung 2-1 dargestellten Bewertungsmatrix.

MORGEN- SPITZE		KFZ-Aufkommen A12/A13			
		1 geringer	2 normal	3 stärker	4 extrem
Lkw-GV Einreise Kufstein	A geringer	1	2	3	4
	B normal	2	3	4	5
	C stärker	6	7	8	9
	D extrem	7	8	9	10

Abbildung 2-1: Bewertungsmatrix - situationsabhängiger Dosierbedarf
(1 bis 5 = kein Bedarf, 6 und 7 = mäßiger Bedarf, 8 = hoher Bedarf,
9 und 10 = höchster Bedarf)

Zur **Situationseinschätzung** und -**beschreibung** werden die Lkw im Güterverkehr (LkwGV = Solo-Lkw, Sattel- und Lastzüge) bei der Einreise in Kufstein und das allgemeine KFZ-Aufkommen im hochrangigen Straßennetz des Zentralraumes (A 12 in Richtung Innsbruck auf Höhe Ampass) jeweils in vier Klassen eingeteilt und einander gegenübergestellt:



Die Klasseneinteilung für die Morgenspitze in Kufstein ist wie folgt definiert:

- Niveau A: weniger als 355 LkwGV/h (bzw. 346 Lkw der Kategorie 4+/h)
- Niveau B: zwischen 355 und 454 LkwGV/h (bzw. 347 bis 443 Lkw der Kategorie 4+/h)
- Niveau C: zwischen 455 und 495 LkwGV/h (bzw. 444 bis 483 Lkw der Kategorie 4+/h)
- Niveau D: mehr als 495 LkwGV/h (bzw. 483 Lkw der Kategorie 4+/h)

Die Klasseneinteilung für die Morgenspitze in Ampass ist wie folgt definiert:

- Niveau 1: weniger als 3.290 Kfz/h
- Niveau 2: zwischen 3.290 und 3.639 Kfz/h
- Niveau 3: zwischen 3.640 und 3.775 Kfz/h
- Niveau 4: mehr als 3.775 Kfz/h

Die Festlegung der Bereichsgrenzen erfolgte grundsätzlich so, dass sie die beobachteten Situationen sowohl in ihrem zeitlichen Auftreten als auch im Hinblick auf die Schwere der eingetretenen Störungen im Verkehrsfluss möglichst wirklichkeitsnah widerspiegeln.

Die **Situationsbewertung** im Hinblick auf absehbare Probleme im Zusammenhang mit Spitzenbelastungen im Lkw-Güterverkehr und damit den Dosierbedarf erfolgt durch die in der Bewertungsmatrix gem. Abbildung 2-1 vorgeschlagenen Bedarfswerte (1 = niedrigste Wahrscheinlichkeit/niedrigster Bedarf, 10 = höchste Wahrscheinlichkeit/höchster Bedarf). Wenn der Lkw-Verkehr in Kufstein im Normalbereich oder darunter liegt (Bedarfswert kleiner gleich 5), macht eine Dosierung keinen Sinn.

Für den Fall, dass man zur Situationsbewertung eine weniger fein unterteilte Skala verwenden möchte, kann man auch die nachfolgende Einteilung (bzw. den entsprechenden Farbcode entsprechend Abbildung 2-1) verwenden:

- kein Lkw-Dosierbedarf: Bedarfswert 1 - 5 (olivgrün)
- mäßiger Bedarf: Bedarfswert 6 und 7 (hellblau)
- hoher Bedarf: Bedarfswert 8 (orange)
- höchster Bedarf: Bedarfswert 9 und 10 (rot)

Die Zuordnung eines in der **Zukunft** gelegenen Prognosetages mit potenziellen Spitzenbelastungen im Lkw-Güterverkehr schaute in den Anfangszeiten der Lkw-Dosierung so aus, dass zuerst der entsprechende Tag aus dem Vergleichszeitraum in der (nahen) **Vergangenheit** gesucht wurde. Dieser gezählte und ausgewertete Referenztag (d.h. die zugehörigen Morgenspitzen in Kufstein und Ampass) wurde über die vorgenannten Bereichsgrenzen in der Matrix 'verortet' und die Klassifizierung anschließend mittels **Analogieschluss** auf den Prognosetag übertragen (ggf. unter Anwendung eines allgemeinen Hochrechnungsfaktors sowie Berücksichtigung weiterer Einflussfaktoren wie z.B. abweichende Lage innerhalb der Woche/des Monats).



3 ANMERKUNGEN ZUR METHODE

Die Fortschreibung der in der Vergangenheit getroffenen Annahmen zur Bestimmung der Dosiertage soll nicht ohne eine aktuelle Standortbestimmung und einen kurzen Methoden-Check erfolgen.

Baustellenbedingt war die automatische Dauerzählstelle am Querschnitt A 12 Ampass bei km 71,5 von März bis Juni 2025 außer Betrieb. Aus diesem Grund werden in Tabelle 3-1 die Kfz im vorgelagerten Querschnitt A 12 Hall in Tirol Mitte bei km 65,7 dargestellt. Der Vergleich H1/2024 mit H1/2025 zeigt in den Monaten Jänner und April geringfügige Zunahmen (zwischen +0,2% und +0,3%) und in den übrigen Monaten Abnahmen im einstelligen Prozentbereich (zwischen -2,0% und -5,9%). Wegen der unterschiedlichen Lage von Ostern und Pfingsten ist bei der Interpretation der Monatswerte allerdings Vorsicht geboten. In Summe über das gesamte erste Halbjahr sind die Kfz-Werte am Querschnitt Hall Mitte um -2,5% zurückgegangen [4]. Weil Ausweichverkehre und Stauflucht auf Grund der Baustellensituation zwischen Hall West und Innsbruck Ost denkbar sind, wäre es aber verfrüht, daraus schon eine Trendumkehr in der Verkehrsentwicklung abzulesen.

Monat	2024	2025	Delta abs	Delta rel
Jänner	1.738.046	1.743.564	5.518	0,3%
Februar	1.795.999	1.755.656	-40.343	-2,2%
März	1.978.575	1.887.962	-90.613	-4,6%
April	1.870.230	1.874.460	4.230	0,2%
Mai	1.988.216	1.870.509	-117.707	-5,9%
Juni	2.024.100	1.983.060	-41.040	-2,0%
H1 gesamt	11.395.166	11.115.211	-279.955	-2,5%

Tabelle 3-1: Am Gesamtquerschnitt A 12 Hall in Tirol Mitte gezählte Kfz (Mo – So) - Monatswerte für H1/2024 vs. H1/2025

Bei den Kfz über 3,5 Tonnen (einer Obermenge der LkwGV und Lkw in Kategorie 4+) liegen am Gesamtquerschnitt A 12 Kufstein die Monate Jänner, März, April und Mai 2025 höher als die Vergleichsmonate 2024, die Monate Februar und Juni niedriger (Tabelle 3-2). Für das gesamte erste Halbjahr ergibt der Vergleich in Kufstein bei den Lkw über 3,5 t eine geringfügige Abnahme von -0,8% [5].



Monat	2024	2025	Delta abs	Delta rel
Jänner	237.336	237.987	651	0,3%
Februar	253.025	244.020	-9.005	-3,6%
März	257.021	263.376	6.355	2,5%
April	257.070	258.300	1.230	0,5%
Mai	250.356	253.363	3.007	1,2%
Juni	259.050	244.710	-14.340	-5,5%
H1 gesamt	1.513.858	1.501.756	-12.102	-0,8%

Tabelle 3-2: Am Gesamtquerschnitt A 12 Kufstein Grenze gezählte Kfz > 3,5 to (Mo – So) - Monatswerte für H1/2024 vs. H1/2025

Betrachtet man die für die Lkw-Dosierung relevante Fahrtrichtung Innsbruck/Brenner, waren die verkehrsstärksten Tage im ersten Halbjahr 2025 am (gezählten und ersatzweise für Ampass herangezogenen) Querschnitt Hall in Tirol Mitte hauptsächlich Tage mit starkem Reiseverkehr (Freitag vor Pfingsten und Mittwoch vor Tag der Arbeit, Fronleichnam und Christi Himmelfahrt). Absoluter Spitzentag war der Freitag vor Pfingsten, 06.06.2025, mit 39.649 Kfz/24h (Tabelle 3-3, [6]). In Ampass kommen an solchen Spitzentagen erfahrungsgemäß noch einmal rund 10.000 Kfz/24h und Richtung hinzu.

Wochentag	Datum	Fahrzeugart	Hall Mitte	Bemerkung
Freitag	06.06.2025	KFZ	39.649	vor Pfingsten
Mittwoch	30.04.2025	KFZ	38.376	vor Tag der Arbeit
Samstag	01.02.2025	KFZ	38.028	
Mittwoch	28.05.2025	KFZ	37.832	vor Christi Himmelfahrt
Mittwoch	18.06.2025	KFZ	37.405	vor Fronleichnam
Freitag	27.06.2025	KFZ	37.044	
Donnerstag	17.04.2025	KFZ	36.870	Gründonnerstag
Donnerstag	05.06.2025	KFZ	35.872	vor Pfingsten
Freitag	23.05.2025	KFZ	35.846	
Freitag	11.04.2025	KFZ	35.783	vor Palmsonntag

Tabelle 3-3: Am Querschnitt A 12 Hall in Tirol Mitte in Fahrtrichtung IBK/Brenner gezählte Kfz/24h -verkehrsstärkste Tage H1/2025

Für die bei Kufstein einreisenden Lkw und Sattelzüge der Kategorie 4+ weist die entsprechende Auswertung den Dienstag, 03.06.2025, mit 6.456 schweren Lkw/24h als verkehrsstärksten Tag aus, gefolgt vom Dienstag vor Christi Himmelfahrt, 27.05.2025, mit 5.959 schweren Lkw/24h (Tabelle 3-4, [5]). Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, dass am Mittwoch, 28.05.2025, unmittelbar vor Christi Himmelfahrt ein Fahrverbot für Lkw in Richtung Innsbruck/Brenner verordnet war [1, 7].



Wochentag	Datum	Fahrzeugart	Kufstein	Bemerkung
Dienstag	03.06.2025	Kat 4+	6.456	nach Tag der Republik in I
Dienstag	27.05.2025	Kat 4+	5.959	vor Christi Himmelfahrt
Dienstag	04.02.2025	Kat 4+	5.938	
Dienstag	25.03.2025	Kat 4+	5.933	
Dienstag	15.04.2025	Kat 4+	5.892	vor Ostern
Mittwoch	11.06.2025	Kat 4+	5.808	nach Pfingsten
Mittwoch	25.06.2025	Kat 4+	5.786	
Dienstag	21.01.2025	Kat 4+	5.772	
Dienstag	11.03.2025	Kat 4+	5.766	
Dienstag	11.02.2025	Kat 4+	5.733	

Tabelle 3-4: Am Querschnitt A 12 Kufstein Grenze in Fahrtrichtung IBK/Brenner gezählte Lkw Kategorie 4+/24h - verkehrsstärkste Tage H1/2025

Bei den zehn höchstbelasteten Tagen der bei Kufstein einreisenden schweren Lkw handelt es sich ausnahmslos um Tage in der Wochenmitte (Dienstage und Mittwoche). Die stärksten - abseits der Dosierung verbliebenen - Morgenspitzen treten aber an Montagen auf. Exemplarisch dargestellt ist in Abbildung 3-1 der Montag, 20.01.2025, mit 586 einreisenden Lkw der Kategorie 4+ (im Wesentlichen Sattelkraftfahrzeuge und Lkw mit Anhänger) in der Zeit zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr morgens. Das Gute an diesen extrem ausgeprägten Spitzen ist der Umstand, dass sie schnell wieder abflachen und im Jänner die Morgenspitzen bei Ampass in der Regel unterdurchschnittlich stark sind.

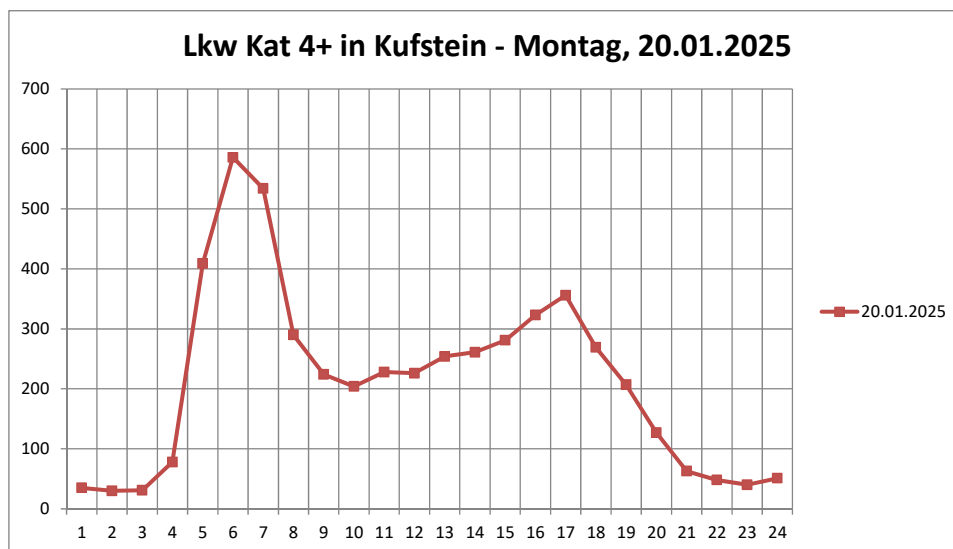


Abb. 3-1: Tagesganglinie der bei Kufstein einreisenden Lkw der Kategorie 4+ am Montag, 20.01.2025 (Tag ohne Lkw-Dosierung)



Aus der Vergangenheit sind die kritischen Tage, an denen auf Grund vorhergehender Feiertage bzw. Fahrverbote verstärkte Morgenspitzen bei den in Kufstein einreisenden Lkw auftreten, bekannt und durch die aus dem bisherigen Dosierbetrieb gewonnenen Erfahrungen auch empirisch gut abgesichert. Bei den Feiertagen in Österreich, Deutschland und Italien, welche nicht an einen fixen Wochentag gebunden sind, ergeben sich jährlich unterschiedliche Situationen, welche bei der Erstellung des Dosierkalenders jeweils speziell zu berücksichtigen sind (z.B. Fenstertage). Auch dafür liegen ausreichend Erfahrungswerte vor. Vor diesem Hintergrund spricht somit nichts dagegen, die (gut prognostizierbaren) Tage mit Dosierbedarf mittels Fortschreibung der Dosierkalender aus der nahen Vergangenheit zu bestimmen.

Gleich wie bisher soll wiederum im Rahmen einer ex-post-Analyse die Frage untersucht werden, ob und wie viele **weitere** Tage (ohne Lkw-Dosierung) mit markanten Morgenspitzen bei den Lkw in Kufstein es im Vergleichszeitraum des Vorjahres gegeben hat, welche über das Jahr gestreut auftreten und sich nicht eindeutig über ihre Lage in Bezug auf Fahrverbots- und Feiertage bestimmen und vorhersagen lassen. Der eingangs erwähnte baustellenbedingte Ausfall der Dauerzählstelle in Ampass von März bis Juni 2025 bedeutet in diesem Zusammenhang eine wesentliche Erschwernis, weil die fehlenden Stundenwerte keine unmittelbare Bestimmung des Belastungsniveaus erlauben. Es wird deshalb versucht, diese Morgenspitzen anhand der vorgelagerten Zählstellen in Hall in Tirol Mitte und Vomp abzuschätzen.

Der Zählquerschnitt Hall in Tirol Mitte hat den Vorteil, dass die Entfernung zum Querschnitt Ampass mit rund 6 km relativ kurz ist, aber gleichzeitig den Nachteil, dass baustellenbedingte Staus immer wieder eine so große Ausdehnung erreichen, dass der Verkehrsfluss und Durchsatz in Hall in Tirol Mitte dadurch beeinträchtigt wird. Dies führt bei hohen Belastungen zu einer tendenziellen Unterschätzung des tatsächlichen Niveaus. Am knapp 13 km von Ampass entfernten Zählquerschnitt Vomp sind von der Baustelle ausgehende Störungen sehr viel seltener, dafür korrelieren insbesondere die stündlichen Verkehrsstärken an dieser Stelle wegen der stark frequentierten Anschlussstellen Wattens und Hall Mitte zwischen Vomp und Ampass deutlich schlechter mit jenen in Ampass als dies für die Zählwerte von Hall in Tirol Mitte der Fall ist.

Zur Abschätzung der werktäglichen Belastungssituation am Querschnitt Ampass wurde schließlich ein regelbasiertes Klassifikationsmodell entwickelt, das auf den automatisch gezählten Stundenwerten der **beiden** vorgelagerten Querschnitte Vomp und Hall in Tirol Mitte basiert. Ausgangspunkt ist ein kontinuierlicher Belastungsindex, der als gewichteter Mittelwert aus den Verkehrsbelastungen bei Vomp und Hall in Tirol Mitte berechnet wird. Um tagesbezogen die maßgebliche Morgenspitze abzubilden, erfolgt zunächst in einer ersten Stufe die Auswahl der relevanten Stunde (zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr) anhand einer einfachen Entscheidungsregel (wähle standardmäßig 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr, außer **beide** Zählstellen, Vomp **und** Hall in Tirol Mitte, weisen in der Stunde davor oder in der Stunde danach eine höhere Belastung auf).



In einem zweiten Schritt wird für die ermittelte Spitzenstunde der erwähnte Belastungsindex gebildet und durch feste Schwellenwertbereiche einer von vier Belastungsklassen (1–4) zugeordnet, die dem Klassifikationsschema für die Kfz in Ampass gemäß Kapitel 2 entsprechen.

Nach einem iterativen Kalibrierungsprozess anhand der Daten von 2024 wird bei der Modellanwendung für die Monate März bis Juni 2025 schließlich der Tatsache Rechnung getragen, dass baustellenbedingt in der Morgenspitze der Durchsatz am Zählquerschnitt Hall in Tirol Mitte um durchschnittlich 400 Kfz/h niedriger liegt als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Die beschriebene Modellstruktur ist sowohl transparent als auch robust gegen Störeffekte wie Stau und ermöglicht eine praxistaugliche Ableitung des Belastungsniveaus der werktäglichen Morgenspitze in Ampass, auch wenn der Querschnitt selbst aktuell nicht messbar ist. Die Validierung anhand historischer Daten zeigt insbesondere für die im Hinblick auf die Dosierung maßgeblichen Niveaus 2 und 3 eine hohe Trennschärfe.

Das Ergebnis der Klassenermittlung für die Kfz in Ampass und Verknüpfung mit den bei Kufstein einreisenden Lkw im Güterverkehr entsprechend dem Bewertungsschema aus Kapitel 2 ist in Tabelle 3-5 dargestellt. Die ex-post-Analyse der Morgenspitzen an den 122 Werktagen von H1/2025 zeigt, dass 1 Tag mit hohem Dosierbedarf (Dienstag, 04.02.2025, orange hinterlegt) und 18 Tage mit mäßigem Dosierbedarf (blau hinterlegt) verblieben sind. Die Tage streuen über das gesamte Halbjahr mit erhöhter Auftretenswahrscheinlichkeit in den Monaten März und Juni.

H1/2025	1	2	3	4
A	13	10	9	0
B	11	36	24	0
C	5	7	0	0
D	6	1	0	0

Tabelle 3-5: Werktägliche Morgenspitze der LkwGV in Kufstein und Kfz bei Ampass gemäß Bewertungsschema (inkl. Dosierung) – H1/2025

Auf die Grenzen der angewandten Methode im Hinblick auf die Treffsicherheit bei der langfristigen Vorhersage der Tage mit Dosierbedarf wurde in der Vergangenheit bereits mehrfach hingewiesen, weil es mehr und mehr situativ gegebene Faktoren sind, welche das Geschehen maßgeblich beeinflussen. In den nächsten Jahren werden das neben Unfällen oder Wetterextremen verstärkt auch die statikbedingten Einschränkungen auf der Luegbrücke sein, welche den Dosierbedarf maßgeblich mitbestimmen werden.



4 MÖGLICHE DOSIERTAGE FÜR Q1/2026

Tabelle 4-1 zeigt die gesetzlichen Feiertage für das erste Halbjahr 2026. Abgesehen von Feiertagen mit feststehendem Wochentag (gelb hinterlegt) ergibt sich im Vergleich zu den Feiertagen im Vergleichszeitraum 2025 eine Verschiebung innerhalb der Woche um einen Tag nach vorn.

Datum	Bezeichnung	Wochentag	Länder
01.01.2026	Neujahr	Donnerstag	A, D, I
06.01.2026	Heilige Drei Könige	Dienstag	A, D, I
03.04.2026	Karfreitag	Freitag	D
06.04.2026	Ostermontag	Montag	A, D, I
25.04.2026	Tag der Befreiung Italiens	Samstag	I
01.05.2026	Tag der Arbeit	Freitag	A, D, I
14.05.2026	Christi Himmelfahrt	Donnerstag	A, D
25.05.2026	Pfingstmontag	Montag	A, D, I
02.06.2026	Tag der Republik	Dienstag	I
04.06.2026	Fronleichnam	Donnerstag	A

Tabelle 4-1: Aufstellung der (landesweiten) Feiertage im ersten Halbjahr 2026

Wegen des späten Ostertermins im April fallen 2026 abgesehen von Neujahr und dem Dreikönigstag alle übrigen Feiertage in das **zweite** Quartal. Spezielle Fahrverbotstage im Zusammenhang mit der Luegbrücke sollten sich im **ersten** Quartal 2026 auf die Samstage von 10. Jänner bis 14. März beschränken, an denen das allgemeine Wochenendfahrverbot auf den Zeitraum von 07:00 Uhr bis 15:00 Uhr ausgeweitet wird. Da die Sanierungsarbeiten im Autobahnabschnitt A 12 zwischen Hall West und Innsbruck Ost, die die Hauptfahrbahn betreffen, bereits Ende 2025 abgeschlossen sein werden, sind keine davon ausgehenden Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses mehr zu erwarten.

Die Einstufung der nachfolgend beschriebenen möglichen Dosiertage im Hinblick auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen und den daraus abgeleiteten Lkw-Dosierbedarf ergibt sich in erster Linie aus den Erfahrungen, welche in den Vorjahren gewonnen wurden. Wie in Kapitel 1 ausgeführt, erfolgt im Wesentlichen eine Fortschreibung bisheriger Dosierkalender. Natürlich wird so wie schon bisher auf die spezielle Lage der Feiertage und Tage mit Lkw-Fahrverbot Rücksicht genommen, etwa wenn neue Fenstertage entstehen oder bestehende wegfallen.



Der 02. Jänner (Tag nach Neujahr) wurde schon in der Vergangenheit im Hinblick auf das Lkw-Aufkommen als unkritisch eingestuft. Eine Lkw-Dosierung an diesem Tag wird deshalb als verzichtbar erachtet.

Der 06.01.2026 (Dreikönig) fällt auf einen Dienstag. Der darauffolgende Mittwoch, 07.01.2026 ist der erste reguläre Schul- und für viele wohl auch Arbeitstag nach den Weihnachtsferien. Aus diesem Grund ist mit einem deutlich erhöhten Lkw-Aufkommen bei gleichzeitig starker Morgenspitze in Ampass zu rechnen, weshalb auf jeden Fall eine Dosierung empfohlen wird (Situation C3 mit Bedarfszahl 8). Eine spezielle Situation entsteht dadurch, dass auf Grund des Feiertages am Dienstag ein Fenstertag am Montag, 05.01.2026, entsteht. Weil dieser noch in den Weihnachtsferien liegt, wird aber im Morgenverkehr mit einer eher entspannten Situation gerechnet und der Tag im Hinblick auf den Dosierbedarf als relativ unkritisch eingeschätzt.

Es wird davon ausgegangen, dass es auch 2026 an Samstagen im Zeitraum von Anfang Jänner bis Mitte März Lkw-Fahrverbote auf der A 12 und A 13 von 07:00 Uhr bis 15:00 Uhr geben wird. In der Vergangenheit war an den darauffolgenden Montagmorgen ein stark erhöhtes Lkw-Aufkommen bei der Einreise in Kufstein zu beobachten. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren werden die Montage im Februar 2026 und die ersten drei Montage im März 2026 mit D2 und Bedarfszahl 8 bewertet (analog zu den bisherigen Montagen im Winter- und Sommerreiseverkehr).

Alle weiteren kritischen Tage, welche zu einer vorhersehbar hohen Morgenspitze bei der Lkw-Einreise in Kufstein führen werden, fallen in das zweite Quartal 2026 und folgende und bleiben, so wie eingangs erwähnt, an dieser Stelle außer Ansatz.



5 VORSCHLAG FÜR DOSIERTAGE Q1/2026

In Zusammenfassung der Ausführungen in Kapitel 1 und 4 folgt die Tabelle mit den vorgeschlagenen Dosiertagen für Q1/2026.

Datum	Wochentag	Kufstein	Ampass	Bedarfszahl	Bemerkung
07.01.2026	Mittwoch	C	3	8	Mittwoch nach Dreikönig
02.02.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
09.02.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
16.02.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
23.02.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
02.03.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im März
09.03.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im März
16.03.2026	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im März

Tabelle 5-1: Mögliche Dosiertage Q1/2026 (8 Tage insgesamt) -
aufsteigend sortiert nach Bedarfszahl, Situation und Datum



6 SCHLUSSBEMERKUNG

Die Bestimmung der möglichen Tage mit Lkw-Dosierung im **ersten Quartal 2026** orientiert sich an der bisher schon angewandten und dokumentierten Methode. Aus diesem Grund erfolgte im Wesentlichen eine Fortschreibung bisheriger Dosierkalender. Natürlich wurde so wie schon bisher auf die spezielle Lage der Feiertage und Tage mit Lkw-Fahrverbot Rücksicht genommen und auf Erfahrungen aus den vergangenen siebeneinhalb Jahren mit Lkw-Dosierung im Regelbetrieb zurückgegriffen.

Wegen der ab 2025 (im Regelfall) einspurigen Verkehrsführung im Bereich der Luegbrücke auf der A 13 Brenner Autobahn aus baustatischen Gründen ergibt sich unter anderem die Notwendigkeit begleitender Lkw-Fahrverbote bei besonders starkem Reiseverkehr [1, 7]. Das hat auch Auswirkungen auf den Dosierkalender, weil unter Umständen bisherige Tage mit Lkw-Dosierung hinfällig werden oder sich verschieben können.

Aus den genannten Gründen werden die Tage mit Dosierbedarf vorerst für das **erste Quartal 2026** ermittelt und Mitte August 2025 kommuniziert. Die Veröffentlichung der weiteren Tage mit Lkw-Dosierung für das gesamte Jahr 2026 erfolgt, sobald die einzelnen Fahrverbotstage im Zusammenhang mit der Luegbrücke feststehen und bekannt sind.

Das Ziel der Lkw-Dosierungen ist es, zu den Spitzenstunden besonders verkehrsstarker Tage großräumige Überlastungen auf dem hochrangigen Straßennetz im Zentralraum von Tirol und gefährliche Situationen an den Anschlussstellen zu vermeiden. **Die Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme ist dadurch sichergestellt, dass die Exekutive die Lkw-Dosierung nur so lange aufrecht hält, wie dies unbedingt erforderlich ist.** Sobald die Dosierung zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit nicht mehr notwendig ist, wird der normale Verkehrsablauf umgehend wiederhergestellt.

Reith bei Seefeld, Juli 2025

QUELLENVERZEICHNIS

- [1] ASFINAG: Gemeinsam überbrücken – A 13 Brenner Autobahn
Neuerrichtung Luegbrücke,
<https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/a-13-brenner-autobahn-luegbruecke/>, abgerufen am 21.07.2025
- [2] PLANOPTIMO: Bericht zur Lkw-Dosierung Kufstein; Reith bei Seefeld, März 2018
- [3] PLANOPTIMO: Lkw-Dosierung Kufstein - Dosierkalender 2025; Reith bei Seefeld, Dezember 2024 in der aktualisierten Fassung von März 2025
- [4] ASFINAG: Verkehrsstatistik für die Dauerzählstellen der Jahre 2024 und 2025
- [5] ASFINAG: Stundenwerte für Lkw der Kategorie 4+ im ersten Halbjahr 2025
- [6] ASFINAG: Stundenwerte für Kfz aus der automatischen Dauerzählung im ersten Halbjahr 2025
- [7] BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH, Teil II, 409. Verordnung: Lkw-Fahrverbote Generalerneuerung Luegbrücke 2025; Wien, Dezember 2024

