



PLANOPTIMO

Büro Dr. Köll ZT-GmbH

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Mobilitätsplanung

**A 12 INNTAL AUTOBAHN
VERKEHRSBESCHRÄNKENDE MASSNAHMEN**

Lkw-Dosierung Kufstein
Dosierkalender Q1/2027

Juli 2026

A 12 INNTAL AUTOBAHN VERKEHRSBESCHRÄNKENDE MASSNAHMEN

LKW-DOSIERUNG KUFSTEIN DOSIERKALENDER Q1/2027

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

Reith bei Seefeld, im Juli 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFTRAG UND AUFGABENSTELLUNG	1
2	BEWERTUNGS- UND PROGNOSEVERFAHREN - KURZFASSUNG	2
3	ANMERKUNGEN ZUR METHODE	4
4	MÖGLICHE DOSIERTAGE FÜR Q1/2027	9
5	VORSCHLAG FÜR DOSIERTAGE Q1/2027	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 achteinhalb 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), im Jahr 2024 an insgesamt 50 Tagen (davon 10 außerplanmäßig) und im Jahr 2025 an insgesamt 57 Tagen (davon 21 außerplanmäßig). Im ersten Halbjahr 2026 gab es 15 geplante und 14 außerplanmäßige Tage mit Lkw-Dosierungen. Die geplanten Dosierungen waren auf den Morgen und frühen Vormittag beschränkt und dauerten im ersten Halbjahr 2026 im Durchschnitt 4,4 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 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 2027 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 2027 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 Dauerschleife am Querschnitt A 12 Ampass bei km 71,5 von März bis September 2025 außer Betrieb. Aus diesem Grund wird in Tabelle 3-1 als Vergleichszeitraum das erste Halbjahr 2024 herangezogen. Der Vergleich H1/2024 mit H1/2026 zeigt in den einzelnen Monaten Abnahmen im einstelligen Prozentbereich (zwischen -0,4% und -5,7%). Wegen der unterschiedlichen Lage von Ostern und Fronleichnam ist bei der Interpretation der Monatswerte allerdings Vorsicht geboten. In Summe über das gesamte erste Halbjahr sind die Kfz-Werte in Ampass zwischen 2024 und 2026 um -3,3% zurückgegangen [4, 5].

Monat	2024	2026	Delta abs	Delta rel
Jänner	2.184.043	2.175.673	-8.370	-0,4%
Februar	2.233.783	2.106.860	-126.923	-5,7%
März	2.430.834	2.338.919	-91.915	-3,8%
April	2.315.790	2.279.100	-36.690	-1,6%
Mai	2.401.446	2.267.495	-133.951	-5,6%
Juni	2.425.380	2.367.540	-57.840	-2,4%
H1 gesamt	13.991.276	13.535.587	-455.689	-3,3%

Tabelle 3-1: Am Gesamtquerschnitt A 12 Ampass gezählte Kfz (Mo – So) - Monatswerte für H1/2024 vs. H1/2026

Für die Kfz über 3,5 Tonnen (einer Obermenge der LkwGV und Lkw in Kategorie 4+) am Gesamtquerschnitt A 12 Kufstein zeigt Tabelle 3-2 den Vergleich von H1/2025 und H1/2026.

Monat	2025	2026	Delta abs	Delta rel
Jänner	237.987	241.025	3.038	1,3%
Februar	244.020	253.820	9.800	4,0%
März	263.376	283.867	20.491	7,8%
April	258.300	257.040	-1.260	-0,5%
Mai	253.363	244.559	-8.804	-3,5%
Juni	244.710	259.530	14.820	6,1%
H1 gesamt	1.501.756	1.539.841	38.085	2,5%

Tabelle 3-2: Am Gesamtquerschnitt A 12 Kufstein Grenze gezählte Kfz > 3,5 to (Mo – So) - Monatswerte für H1/2025 vs. H1/2026



Bis auf den April und Mai liegen alle übrigen Monate von H1/2026 zum Teil deutlich höher als die Vergleichsmonate 2025. Für das gesamte erste Halbjahr ergibt der Vergleich in Kufstein bei den Lkw über 3,5 t eine Zunahme von +2,5% innerhalb eines Jahres [4, 6].

Betrachtet man die für die Lkw-Dosierung relevante Fahrtrichtung Innsbruck/Brenner, waren die verkehrsstärksten Tage im ersten Halbjahr 2026 am Querschnitt Ampass hauptsächlich Tage mit starkem Reiseverkehr (rund um Ostern, Pfingsten und Christi Himmelfahrt). Absoluter Spitzentag war der Donnerstag vor dem Tag der Arbeit, 30.04.2026, mit 49.765 Kfz/24h (Tabelle 3-3, [5]).

Wochentag	Datum	Fahrzeugart	Ampass	Bemerkung
Donnerstag	30.04.2026	KFZ	49.765	vor Tag der Arbeit
Donnerstag	02.04.2026	KFZ	49.013	Gründonnerstag
Freitag	22.05.2026	KFZ	48.645	vor Pfingsten
Freitag	29.05.2026	KFZ	46.915	nach Pfingsten
Donnerstag	28.05.2026	KFZ	46.871	nach Pfingsten
Mittwoch	13.05.2026	KFZ	45.781	vor Christi Himmelfahrt
Freitag	27.03.2026	KFZ	45.645	vor Palmsonntag
Freitag	26.06.2026	KFZ	44.858	Schulschluss Ostösterreich und Teile D
Mittwoch	01.04.2026	KFZ	44.840	vor Gründonnerstag
Donnerstag	21.05.2026	KFZ	44.824	vor Pfingsten

Tabelle 3-3: Am Querschnitt A 12 Ampass in Fahrtrichtung IBK/Brenner gezählte Kfz/24h - verkehrsstärkste Tage H1/2026

Für die bei Kufstein einreisenden Lkw und Sattelzüge der Kategorie 4+ weist die entsprechende Auswertung Dienstag, den 09.06.2026, mit 6.296 schweren Lkw/24h als verkehrsstärksten Tag aus, gefolgt vom Dienstag vor Pfingsten, 19.05.2026, mit 6.199 schweren Lkw/24h (Tabelle 3-4, [6]). Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, dass am Mittwoch, den 13.05.2026, vor Christi Himmelfahrt ein Fahrverbot für Lkw in Richtung Innsbruck/Brenner verordnet war [8].

Wochentag	Datum	Fahrzeugart	Kufstein	Bemerkung
Dienstag	09.06.2026	Kat 4+	6.296	Woche nach Fronleichnam
Dienstag	19.05.2026	Kat 4+	6.199	vor Pfingsten
Dienstag	12.05.2026	Kat 4+	6.137	vor Christi Himmelfahrt
Dienstag	21.04.2026	Kat 4+	6.081	
Mittwoch	08.04.2026	Kat 4+	6.034	nach Ostern
Dienstag	10.03.2026	Kat 4+	5.999	
Dienstag	05.05.2026	Kat 4+	5.997	
Dienstag	17.03.2026	Kat 4+	5.983	
Dienstag	10.02.2026	Kat 4+	5.982	
Dienstag	24.03.2026	Kat 4+	5.959	

Tabelle 3-4: Am Querschnitt A 12 Kufstein Grenze in Fahrtrichtung IBK/Brenner gezählte Lkw Kategorie 4+/24h - verkehrsstärkste Tage H1/2026



Bei den zehn am stärksten belasteten Tagen der bei Kufstein einreisenden schweren Lkw handelt es sich ausnahmslos um Tage in der Wochenmitte (Dienstage und Mittwoche). Die höchsten gemessenen Stundenwerte treten aber an bislang nicht planmäßig dosierten Montagmorgen auf (Tabelle 3-5, [6]).

Wochentag	Datum	Stunde	Kat4+/h	Bemerkung
Montag	19.01.2026	05:00 - 06:00	673	
Montag	09.03.2026	15:00 - 16:00	667	
Montag	27.04.2026	05:00 - 06:00	662	nach Tag der Republik/I
Montag	29.06.2026	05:00 - 06:00	651	Ferienbeginn
Montag	26.01.2026	05:00 - 06:00	632	
Montag	12.01.2026	05:00 - 06:00	627	
Montag	30.03.2026	05:00 - 06:00	618	
Samstag	02.05.2026	05:00 - 06:00	616	nach Tag der Arbeit
Dienstag	30.06.2026	19:00 - 20:00	597	
Mittwoch	10.06.2026	10:00 - 11:00	590	

Tabelle 3-5: Am Querschnitt A 12 Kufstein Grenze in Fahrtrichtung IBK/Brenner gezählte Lkw Kategorie 4+/h - verkehrsstärkste Stunden H1/2026

Besondere Aufmerksamkeit in diesem Zusammenhang verdienen – neuerlich – die Montage im Jänner. Hier zeigt sich, dass aufgrund der aktuellen Entwicklung die bisherige Einschätzung hinsichtlich Dosierbedarf hinterfragt werden sollte (vgl. dazu [7]). So waren an zwei der drei in Tabelle 3-5 angeführten Jänner-Montagen situationsbedingte Sonderdosierungen erforderlich (wegen Verkehrsüberlastung oder durch Lkw verursachte Verkehrsbehinderungen). Abbildung 3-1 zeigt die Tagesganglinien von Montag, dem 19.01.2026, und von Montag, dem 20.01.2025.

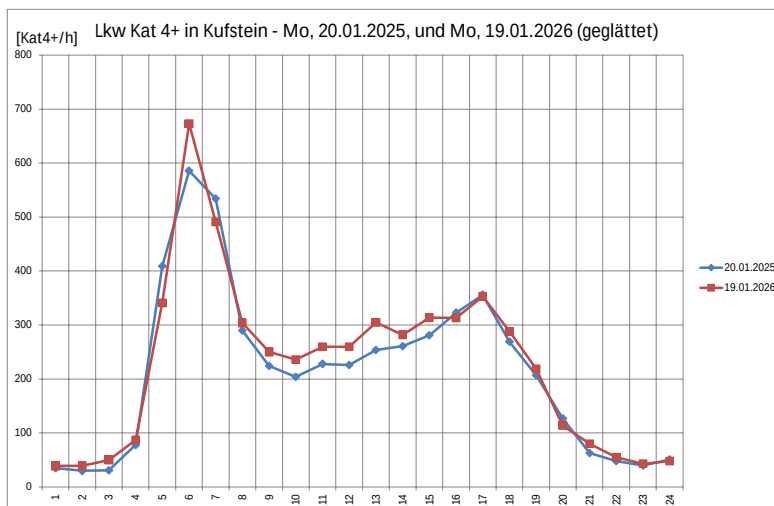


Abbildung 3-1: Tagesganglinien für Lkw der Kategorie 4+ in Kufstein, Fahrtrichtung IBK, am Montag, 20.01.2025, und am Montag, 19.01.2026 [6, 7]



Die erwähnte außerplanmäßige Dosierung am Montag, den 19.01.2026, erfolgte in der Zeit zwischen 08:00 und 09:00 Uhr. Sie war von kurzer Dauer, aber drastisch: Die resultierenden Stundenwerte von 140 Lkw Kat4+ zwischen 08:00 und 09:00 Uhr sowie 346 Lkw Kat4+ zwischen 09:00 und 10:00 Uhr wurden in der Ganglinie des 19.01.2026 von Abbildung 3-1 geglättet, um die Vergleichbarkeit mit der Ganglinie des 20.01.2025 (ohne Lkw-Dosierung) zu verbessern. Es zeigen sich zwei maßgebliche Unterschiede:

- Die Morgenspitze von 2026 ist mit 673 Lkw Kat4+/h deutlich höher als die von 2025 mit 586 Lkw Kat4+/h (+14,8%).
- Der Rückgang der Verkehrsstärke nach der Morgenspitze und während des restlichen Tages ist 2026 merklich schwächer ausgeprägt als 2025.

Beide genannten Effekte haben zur Folge, dass die Situation am Jänner-Montag 2026 deutlich kritischer einzuschätzen ist als die am Jänner-Montag 2025. Insbesondere müssen Spitzenstunden in der Größenordnung von 650 Lkw Kat4+/h als extrem und höchst problematisch für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit angesehen werden. Man bedenke, dass die Grenze zu Niveau D bei 483 Lkw Kat4+/h liegt (siehe Kapitel 2).

Abgesehen von den eben beschriebenen Jänner-Montagen, die in dieser Form ein gewisses Novum darstellen, sind die kritischen Tage, an denen auf Grund vorhergehender Feiertage bzw. Fahrverbote verstärkte Morgenspitzen bei den in Kufstein einreisenden Lkw auftreten, aus der Vergangenheit weitgehend 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.

Tabelle 3-6 zeigt eine Übersicht für die 122 Werktage von H1/2026 und ihre Klassifikation entsprechend dem Bewertungsschema aus Kapitel 2. Die ex-post-Analyse der Morgenspitzen (gezählte Werte inklusive Dosierung) zeigt, dass 8 Tage mit hohem Dosierbedarf (sieben mit D2 und einer mit C3; orange hinterlegt) und 42 Tage mit mäßigem Dosierbedarf (blau hinterlegt) verblieben sind. Die Tage streuen über das gesamte Halbjahr ohne erkennbare Regelmäßigkeit oder Systematik.



H1/2026	1	2	3	4
A	16	10	0	0
B	20	26	0	0
C	10	25	1	0
D	7	7	0	0

Tabelle 3-6: Werktägliche Morgenspitze der LkwGV in Kufstein und Kfz bei Ampass gemäß Bewertungsschema (inkl. Dosierung) – H1/2026

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 viele situativ gegebene Faktoren sind, die das Verkehrsgeschehen maßgeblich beeinflussen. Die hohe Anzahl situationsbedingt erforderlicher Sonderdosierungen im 1. Halbjahr 2026 belegt dies.



4 MÖGLICHE DOSIERTAGE FÜR Q1/2027

Tabelle 4-1 zeigt die gesetzlichen Feiertage für das erste Halbjahr 2027. Abgesehen von Feiertagen mit feststehendem Wochentag (gelb hinterlegt) ergibt sich im Vergleich zu den Feiertagen im Vergleichszeitraum 2026 eine Verschiebung innerhalb der Woche um einen Tag nach vorn.

Datum	Bezeichnung	Wochentag	Länder
01.01.2027	Neujahr	Freitag	A, D, I
06.01.2027	Heilige Drei Könige	Mittwoch	A, D, I
26.03.2027	Karfreitag	Freitag	D
29.03.2027	Ostermontag	Montag	A, D, I
25.04.2027	Tag der Befreiung Italiens	Sonntag	I
01.05.2027	Tag der Arbeit	Samstag	A, D, I
06.05.2027	Christi Himmelfahrt	Donnerstag	A, D
17.05.2027	Pfingstmontag	Montag	A, D, I
27.05.2027	Fronleichnam	Donnerstag	A
02.06.2027	Tag der Republik	Mittwoch	I

Tabelle 4-1: Aufstellung der (landesweiten) Feiertage im ersten Halbjahr 2027

Wegen des frühen Ostertermins im März fallen 2027 die Karwoche und Ostern noch in das erste Quartal. Dazu kommen Neujahr und der Dreikönigstag im Jänner. Alle übrigen Feiertage im ersten Halbjahr 2027 fallen in das zweite Quartal.

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. Das trifft 2027 ganz besonders zu, weil der 02. Jänner auf einen Samstag fällt. Eine Lkw-Dosierung an diesem Tag wird deshalb als verzichtbar erachtet.

Der 06.01.2027 (Dreikönig) fällt auf einen Mittwoch. Der darauffolgende Donnerstag, der 07.01.2027, 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). Weil Montag, der 04.01.2027, und Dienstag, der 05.01.2027, vor Dreikönig noch in den Ferien liegen, wird im Morgenverkehr mit einer eher entspannten Situation gerechnet und an diesen Tagen auf eine Lkw-Dosierung verzichtet.

Wegen der seit 2025 (im Regelfall) einspurigen Verkehrsführung im Bereich der Luegbrücke auf der A 13 Brenner Autobahn aus baustatischen Gründen ergibt sich die Notwendigkeit begleitender Lkw-Fahrverbote bei besonders starkem Reiseverkehr. Es wird daher davon ausgegangen, dass auch 2027 an Samstagen von Anfang Jänner bis Mitte März Lkw-Fahrverbote auf der A 12 und A 13 erforderlich sein werden. 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 und den Ausführungen in Kapitel 3 werden die Montage im Zeitraum von 11.01.2027 bis 15.03.2027 mit D2 und Bedarfszahl 8 bewertet (analog zu den bisherigen Montagen im Winter- und Sommerreiseverkehr).

In der Karwoche mit erwarteten Lkw-Fahrverboten am Gründonnerstag und Karfreitag sind keine weiteren Lkw-Dosierungen vorgesehen, auch nicht am Dienstag nach Ostern.

Alle weiteren kritischen Tage, welche zu einer vorhersehbar hohen Morgenspitze bei der Lkw-Einreise in Kufstein führen werden, fallen in das zweite Quartal 2027 und folgende und bleiben, so wie eingangs erwähnt, an dieser Stelle außer Ansatz.



5 VORSCHLAG FÜR DOSIERTAGE Q1/2027

In Zusammenfassung der Ausführungen in Kapitel 1 und 4 folgt die Tabelle mit den vorgeschlagenen Dosiertagen für Q1/2027.

Datum	Wochentag	Kufstein	Ampass	Bedarfszahl	Bem
07.01.2027	Donnerstag	C	3	8	Mittwoch nach Dreikönig
11.01.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Jänner
18.01.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Jänner
25.01.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Jänner
01.02.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
08.02.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
15.02.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
22.02.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im Februar
01.03.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im März
08.03.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im März
15.03.2027	Montag	D	2	8	potentiell starker Montag im März

Tabelle 5-1: Mögliche Dosiertage Q1/2027 (11 Tage insgesamt) -
aufsteigend sortiert nach Bedarfszahl, Situation und Datum



6 SCHLUSSBEMERKUNG

Die Bestimmung der möglichen Tage mit Lkw-Dosierung im ersten Quartal 2027 orientiert sich an der bisher schon angewandten und bewährten 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 achteinhalb 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, 8]. 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 Dosiertage vorerst für das erste Quartal 2027 ermittelt und Mitte August 2026 kommuniziert. Die Veröffentlichung der weiteren Tage mit Lkw-Dosierung für das gesamte Jahr 2027 erfolgt, sobald die einzelnen Fahrverbotstage im Zusammenhang mit der Luegbrücke verordnet und kundgemacht 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 2026

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 16.07.2026
- [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 Kfz aus der automatischen Dauerzählung im ersten Halbjahr 2026
- [6] ASFINAG: Stundenwerte für Lkw der Kategorie 4+ im ersten Halbjahr 2026
- [7] PLANOPTIMO: Lkw-Dosierung Kufstein - Dosierkalender Q1/2026; Reith bei Seefeld, Juli 2025
- [8] BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH, Teil II, 338. Verordnung: Lkw-Fahrverbote Generalerneuerung Luegbrücke 2026; Wien, Dezember 2025

