



Bozen, 07.04.2026

Positionspapier zum Dosierungssystem

Seit März 2018 hat die Tiroler Landesregierung die Einführung des sogenannten „Dosierungssystems“ vorgesehen, welches eine Begrenzung auf maximal 300 Schwerfahrzeuge pro Stunde vorsieht, die auf die Autobahn A12 in der Nähe von Kufstein auffahren dürfen. Dies wird an bestimmten Tagen vor oder nach Feiertagen in Deutschland oder Italien oder an Tagen, an denen in Tirol mit hohem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, umgesetzt. Die Kontingentierung gilt für Lkw aus Deutschland, die auf der Inntalautobahn in Richtung Süden fahren.

Die Handelskammer Bozen hat sich wiederholt gegen diese Methode der Verkehrsbeschränkung ausgesprochen und möchte in diesem Dokument die wichtigsten kritischen Punkte unterstreichen:

- **Sicherheit:** Die Anwendung des Dosiersystems wird aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt. Allerdings ist die Verursachung von kilometerlangen Rückstaus in anderen Ländern, um Staus in seinem eigenen Land zu vermeiden, nicht nur eine inkorrekte Vorgehensweise, sondern erhöht auch die Gefahr im Straßenverkehr, anstatt sie zu verringern. Staus sind bekanntlich eine der Hauptursachen für Unfälle und führen oft zu gefährlichem Fahrverhalten wie einer Verringerung des Sicherheitsabstands, Ablenkung und rear-end crashes¹.
- **Wirksamkeit:** Viele Studien haben gezeigt, dass das Dosierungssystem hinsichtlich der Übereinstimmung mit den festgelegten Zielen kritische Punkte aufweist. Betrachtet man das aktuelle Verkehrsaufkommen und verteilt es auf 24 Stunden, so ergibt sich eine Zahl von fast 300 Lkw pro Stunde. Durch die Aufhebung des Nachtfahrverbots könnte sich der Verkehr auf den gesamten Tag verteilen, wodurch derselbe Effekt wie durch eine Dosierung erzielt würde.
- **Soziale Auswirkungen:** Am Steuer der Fahrzeuge, die stundenlang von der österreichischen Polizei in Staus blockiert werden, sitzen Menschen, Fahrer, die nicht nur den Stress ertragen müssen, stundenlang im Stau zu stehen, sondern auch einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt sind. In einer Zeit, in der der Beruf des Fahrers an Attraktivität verloren hat und ein ernsthaftes Problem von Fachkräftemangel besteht, man bedenke, dass in Europa 230.000 Fahrer fehlen,

¹ Ein Beispiel dafür ist das, was am 24.11.2021 passiert ist, als um 8:00 Uhr morgens die Kontingentierung bereits zu einem 25 km langen Stau geführt hatte. Wenige Minuten später, um 8:15 Uhr, fuhr ein Tanklastzug auf das Ende des Staus auf, wodurch 5000 Liter Benzin ausliefen und die Autobahn A8 wegen Brand- und Explosionsgefahr vollständig gesperrt werden musste.



birgt die Verschärfung der kritischen Arbeitsbedingungen eine erhebliche Auswirkung auf die Zukunft der europäischen Logistik.

- **Umweltverschmutzung:** Das Land Tirol verfügt über zahlreiche Verordnungen mit dem ausdrücklichen Ziel, die durch den Straßenverkehr verursachte Umweltverschmutzung zu verringern. Das Dosierungssystem führt jedoch zu Staus und damit zu Stop-and-Go-Verkehr, was wiederum zu Spitzenwerten bei der Umweltverschmutzung führt.
- **Wirtschaftliche Schäden:** Es wurde berechnet, dass die durchschnittlichen Stundenkosten für einen Lkw-Fahrer 30 Euro betragen und dass ein Tag mit Dosierung im Durchschnitt eine Verspätung von 3 Stunden bedeutet. Aus diesem Grund verursachen Tage mit Dosierung zusätzliche Personalkosten in Höhe von 90 Euro pro Fahrzeug. Die geschätzten direkten Auswirkungen belaufen sich auf 5.994.000 € pro Jahr². Weitere wirtschaftliche Schäden ergeben sich zudem aus einem höheren Verschleiß des Fahrzeugs und einem höheren Kraftstoffverbrauch, wie sie für Stop-and-Go-Verkehr typisch sind.
- **Widerspruch der Europäischen Kommission:** Bereits im Juli 2019 hatte die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc Österreich mitgeteilt, dass die Kommission die systematische Einführung des Dosierungssystems für unangemessen halte und dass solche Beschränkungen nur in schweren und außergewöhnlichen Notfällen angewendet werden dürften.
Schließlich erklärte die Europäische Kommission in ihrer mit Gründen versehene Stellungnahme vom Mai 2024 die Dosierung für diskriminierend, da sie nur für Fahrzeuge gilt, die Güter aus anderen Mitgliedstaaten befördern, während sie nicht für Fahrzeuge gilt, die von in Österreich gelegenen Auffahrten auf die Autobahn A12 auffahren. Auch wenn „die Straßenverkehrssicherheit einen zwingenden Grund des Gemeinwohls darstellen kann, die in Rede stehende Maßnahme aufgrund ihres diskriminierenden Wesens jedoch nur aus einem der in Artikel 36 AEUV aufgeführten Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt werden kann“. Aus diesem Grund kann die Dosierung nicht mit Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt werden und verstößt somit gegen Artikel 36 AEUV.

Angesichts der oben genannten Argumente betont die Handelskammer Bozen erneut ihre Ablehnung gegenüber dem Einsatz der Blockabfertigung.

² Die Berechnung basiert auf einem Durchschnitt von 1.800 Fahrzeugen pro Tag an 37 Tagen im Jahr. Uniontrasporti e Sigma NL, La valutazione di effetti, esternalità e impatti dei divieti di circolazione dei veicoli pesanti sul Brennero (= Bewertung der Auswirkungen, Externalitäten und Folgen der Fahrverbote für Schwerlastfahrzeuge am Brenner), 2023



HANDELS-, INDUSTRIE-, HANDWERKS-,
TOURISMUS- UND LAND-
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,
ARTIGIANATO, TURISMO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO

Kontakte:

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen unter elisa.visigalli@handelskammer.bz.it
oder 0471 945 707 zur Verfügung.

I-39100 Bozen
Südtiroler Straße 60
Tel. 0471 945 611
segreteria@bz.legalmail.camcom.it
generalsekretariat@handelskammer.bz.it
www.handelskammer.bz.it
Steuernummer: 80000670218
ISO-Zertifizierung 9001:2015

I-39100 Bolzano
via Alto Adige 60
tel. 0471 945 611
segreteria@bz.legalmail.camcom.it
segreteria generale@camcom.bz.it
www.camcom.bz.it
codice fiscale: 80000670218
certificazione ISO 9001:2015