



Stand: im Mai 2026

Auftraggeber Buckelwiesen GmbH • KVL Projektentwicklung Plus GmbH

Auftragnehmer INGEVOST • Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich
Dipl.-Ing. Christian Fahnberg • Planegg

Bearbeitung	Dipl.-Ing. Christian Fahnberg	Federführung und Bearbeitung
	M. Sc. John Leong	Bearbeitung
	Dipl.-Ing. Christian Sieder	EDV und Grafik

S:\PROJEKTE\A_Beratungen (BER)\160 VG Tonihof Mittenwald\Bericht _Präsentationen\20260511_Bericht (004).docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Aufgabenstellung	3
2.	Bestandssituation	4
2.1	Verkehrserhebungen am Schmalensee	4
2.2	Interpretation der Ergebnisse und Fazit	4
3.	Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch das Hotelprojekt	5
3.1	Dateninput für das Projekt „Hotel“	5
3.2	Verkehrsprognose an dem relevanten Bemessungstag	6
3.3	Fazit:.....	9
4.	Vergleich mit einem (anderen) Hotelprojekt	10
4.1	Grundlagen Vergleichsprojekt Hotel „Kranzbach“	10
4.2	Verkehrserhebungen am Hotel „Kranzbach“	11
5	Für das Projekt „Ausflugslokal“	12
5.1	Grundannahmen.....	12
5.1.1	zum Gästeverkehr	12
5.1.2.	zum Mitarbeiterverkehr	12
5.1.3	zum Liefer- und Wirtschaftsverkehr	12
5.2	Prognose Ausflugslokal	13
5.3	Vergleich mit Prognose Tonihof	14
6.	Fazit	14
7	Zusammenfassung	15

1. Anlass und Aufgabenstellung

Auf dem ca. 76.000 m² umfassenden Grundstück in den Buckelwiesen zwischen Mittenwald und Krün soll ein 5 Sterne Hotel mit Wellnessbereich entstehen. Das Grundstück zeichnet sich durch seine Lage inmitten der einzigartigen Buckelwiesen, mit Blick auf das Karwendelgebirge und die Zugspitze aus.

Auf dem Grundstück steht der seit 1951 als Hotel genutzte und nun leerstehende Tonihof (1.700 m²) samt Nebengebäuden.

Im Flächennutzungsplan ist auf dem Grundstück ein rund 15.000 m² umfassendes Areal als Sondergebiet für die Hotelnutzung ausgewiesen. Dadurch ergibt sich das Potenzial einer neuen Entwicklung des Grundstückes, welches die Bestandsgebäude als auch den Bau neuer Baukörper einbeziehen.

Das leerstehende historische Hauptgebäude des Areals soll erhalten werden, und um unterirdische Stellplätze, einen Spa sowie zusätzliche Hotelzimmer erweitert werden. Diese werden sich durch eine Kombination aus unterirdischen und kleinteiligen oberirdischen Baukörpern behutsam in die pittoreske Landschaft einfügen. Somit wird eine ausgeglichene Balance zwischen Naturraum und den Erwartungen an ein zeitgemäßes fünf Sterne Hotel erreicht.

Die Planung befindet sich derzeit in einem frühen konzeptionellen Stadium und soll im zweiten Quartal 2026 mit der Leistungsphase 3 beginnen.

Angestrebt ist; die Leistungsphase 4 bis Q1 2027 abzuschließen. Voraussetzung für die Umsetzung des Projektes ist die Erstellung eines Bebauungsplanes.

In diesem Kontext gilt es, folgende Themen zu behandeln:

Verkehrsprognose und Analyse des Mehrverkehrs:

Untersuchen, wie der Hotelbetrieb (Gäste, Mitarbeiter, Lieferungen) den Verkehr beeinflusst und welche Spitzenzeiten oder Engpässe zu erwarten sind.

Mobilitätskonzept: Erarbeiten von Lösungen für den Parkplatzbedarf, Mitarbeitermobilität (z. B. Shuttle-Service) und den reduzierten Individualverkehr, um das Projekt und die Umgebung möglichst wenig zu belasten.

Mit dieser Untersuchung wurde unser Ingenieurbüro am 24.06.2025 mit folgenden Leistungen beauftragt:

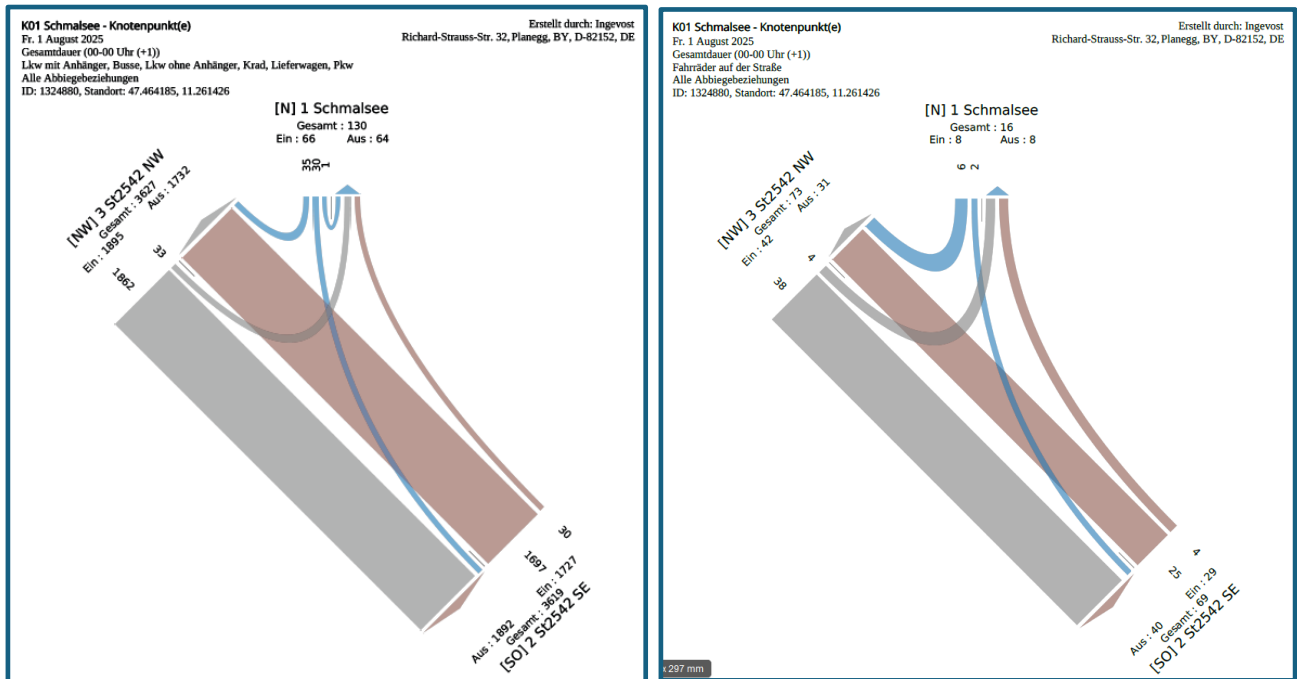
1. Klären der Aufgabenstellung
2. Verkehrserhebungen an 4 Tagen (DO – SO) an folgenden Orten:
 - Einmündung Buckelwiesen / Staatsstraße St 2542
 - Einmündung Zufahrt Hotel Kranzbach / Elmauer Weg
3. Verkehrsprognose und Analyse des Mehrverkehrs
4. Vergleich der verkehrlichen Wirkungen zwischen der geplanten Nutzung und einem Ausflugslokal
5. Zusammenfassung der Ergebnisse in einem Bericht

Dieser wird hiermit vorgelegt.

2. Bestandssituation

2.1 Verkehrserhebungen am Schmalensee

Als Basis der Bestandssituation wurde am **Freitag, den 1. August 2025** die Einmündung am Schmalensee in die Staatsstraße 2542 (Mittenwald – Klais) mit folgenden Ergebnissen erhoben:
(weitere Einzelheiten in den Anlagen)



Abzweig in Richtung Tonihofer:

KFZ/24h: 130 KFZ/24h (Gleichverteilung in beide Richtungen auf die Staatsstraße)
davon 3 Schwerverkehrsfahrzeuge = 2,5% (ausschließlich landwirtschaftliche Fahrzeuge)
16 Radfahrende = 12,3%

2.2 Interpretation der Ergebnisse und Fazit

Das Verkehrsaufkommen von und zur Staatsstraße ist erklärbar u.a. durch die kleine Siedlung „Am Schmalensee“ und die vereinzelt Gehöfte auf den Buckelwiesen bis hin zu der Jugendherberge im Osten.

An Wochenendtagen und an Tagen mit besserem Wetter können dort die Verkehrsmengen geringfügig größer sein.

3. Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch das Hotelprojekt.

3.1 Dateninput für das Projekt „Hotel“

Der Projektant rechnet für das „Hotel“ mit folgenden Grunddaten;

INPUT INVESTOREN		
		Anzahl Personen
Hotelgäste		200
Tagesausflug		40
Gastronomie		
Tagesgäste		
	innen	60
	außen	120
Wellness externe Gäste		20
Verwaltung		
	tags	20
	nachts	10
Reinigung		
	divers wohnend	10
	kompakt wohnend	8
Bedienungen		
	divers wohnend	2 x 6
	kompakt wohnend	2 x 8
Küche		
	divers wohnend	2 x 10
	kompakt wohnend	2 x 24
Lieferverkehr	[KFZ]	10

Ansätze für ein Mobilitätskonzept:

Das **Mobilitätskonzept** hat folgende Ansätze:

- **Mitarbeitende**, die nicht im Projekt wohnen können, werden anderenorts konzentrierte Unterkunftsmöglichkeiten angeboten. Von dort werden sie mit einem **Kleinbus** an den Arbeitsplatz und zurückgebracht. (Stichwort: kompakt wohnend)
- Gästen werden für Ausflüge Kleinbus-Angebote gemacht, um individuellen Autonutzung zu reduzieren
- Seitens des Hotels werden Angebote gemacht, dass Gäste, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisen, vom Flughafen oder Bahnhof abgeholt werden.

Mit Ausnahme des Kleinbus-Ansatzes für Mitarbeitende werden in den nachstehenden Aufkommensberechnungen keine mindernde Ansätze berücksichtigt.

3.2 Verkehrsprognose an dem relevanten Bemessungstag

Tagestabellen für einen Freitag

Personen

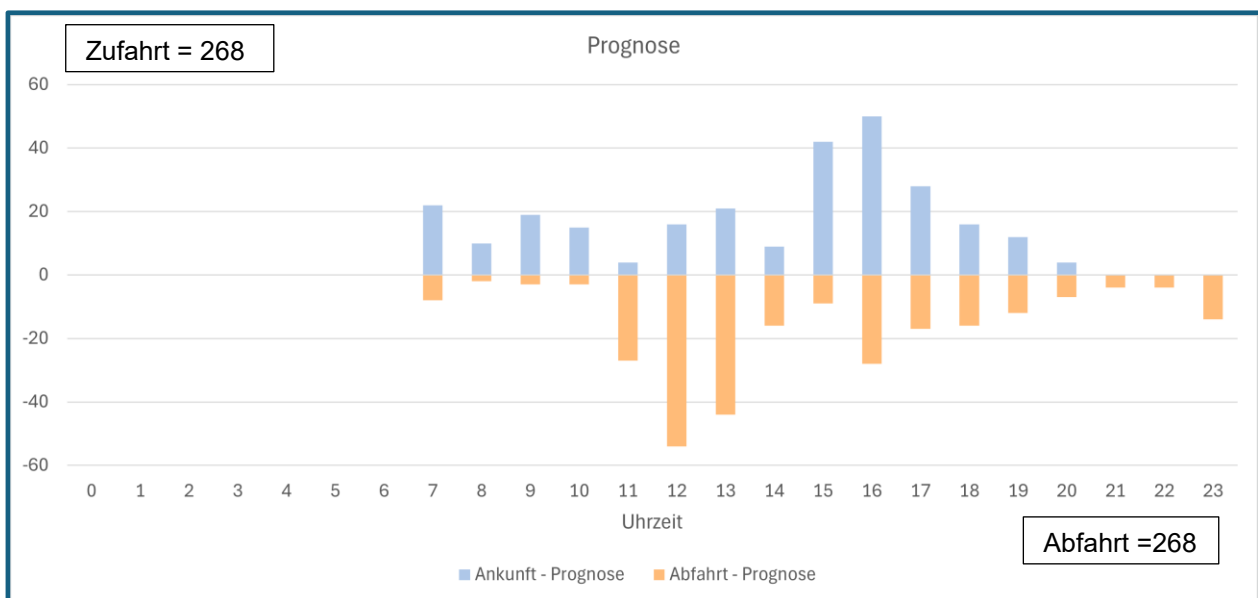
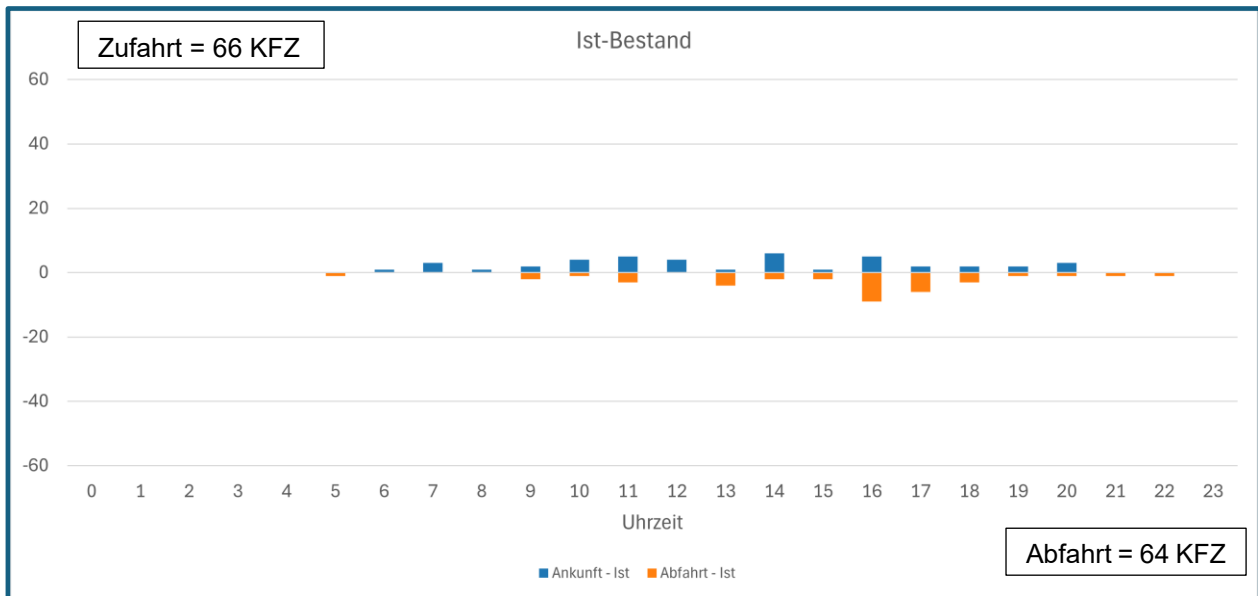
			0	60	21	33	27	10	40	50	34	94	100	55	40	20	10	0	0	0	594
Ankunft	Lieferverkehr (K)	10		2	3	3	2														10
	Küche																				
	divers wohnend	2 x 10		10							10										20
	kompakt wohnend	2 x 24		24							24										48
	Bedienung	30																			
	divers wohnend	2 x 6		6							6										12
	kompakt wohnend	2 x 8		8							8										16
	Verwaltung																				
	tags	20		10		10															20
	nachts	10														10					10
	Reinigung																				
	divers wohnend	10			10																10
	kompakt wohnend	8			8																8
	Wellness Externe Gäste	20					5			10				5							20
	Tagesgäste																				
	innen	60						10	10	10					10	10	10				60
	außen	120							30	30		30			30						120
	Hotelgäste																				
	Anfahrt	200										50	100	50							200
	Tagesausflug	40				20	20														40
			6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Abfahrt	Hotelgäste																				
	Abfahrt	200						50	100	50											200
	Tagesausflug	40												20	20						40
	Tagesgäste																				
	innen	60							10	10	10					10	10	10			60
	außen	120								30	30		30			30					120
	Wellness Externe Gäste	20								5			10				5				20
	Reinigung																				
	divers wohnend	10												10							10
	kompakt wohnend	8												8							8
	Verwaltung																				
	tags	20											10		10						20
	nachts	10		10																	10
	Bedienung																				
	divers wohnend	2x6											6						6		12
	kompakt wohnend	2x8											8						8		16
	Küche																				
	divers wohnend	2 x 10										10								10	20
	kompakt wohnend	2 x 24										24								24	48
	Lieferverkehr (K)	10			2	3	3	2													10
			0	10	2	3	3	52	110	95	40	34	64	38	30	40	15	10	0	48	594
			0	70	23	36	30	62	150	145	74	128	164	93	70	60	25	10	0	48	1188

Tagestabellen für einen Freitag

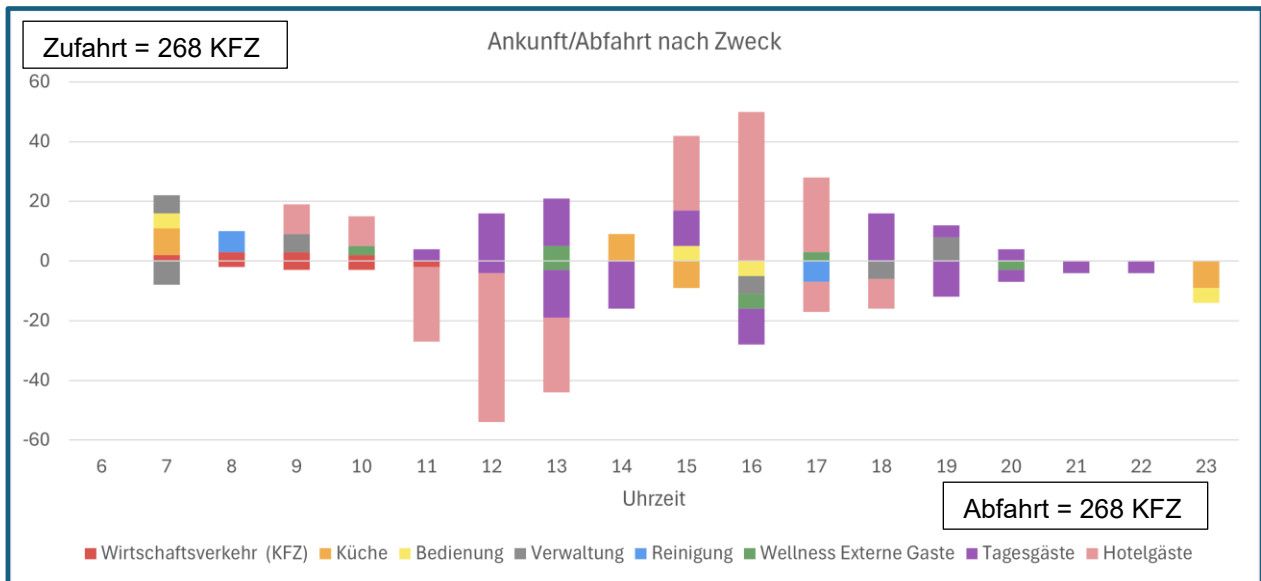
Kraftfahrzeuge

		Personen	Pers./KFZ	0	22	10	19	15	4	16	21	9	42	50	28	16	12	4	0	0	0	268
Ankunft	Wirtschaftsverkehr (KFZ)	10			2	3	3	2														10
	Küche																					
	divers wohnend	2 x 10	1,7		6							6										12
	kompakt wohnend	2 x 24	8		3							3										6
	Bedienung	30																				
	divers wohnend	2 x 6	1,5		4								4									8
	kompakt wohnend	2 x 8	8		1								1									2
	Verwaltung																					
	tags	20	1,7		6		6															12
	nachts	10	1,2														8					8
	Reinigung																					
	divers wohnend	10	1,7			6																6
	kompakt wohnend	8				1																1
	Wellness Externe Gäste	20	2,0					3			5					3						11
	Tagesgäste																					
	innen	60	2,5						4	4	4					4	4	4				24
	außen	120	2,5							12	12		12			12						48
	Hotelgäste																					
	Anfahrt	200	2,0										25	50	25							100
	Tagesausflug	40	2,0				10	10														20
				6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Abfahrt	Hotelgäste																					
	Abfahrt	200	2					25	50	25												100
	Tagesausflug	40	2												10	10						20
	Tagesgäste																					
	innen	60	2,5						4	4	4						4	4	4			24
	außen	120	2,5							12	12		12			12						48
	Wellness Externe Gäste	20	2							3			5				3					11
	Reinigung																					
	divers wohnend	10	1,7												6							6
	kompakt wohnend	8	8												1							1
	Verwaltung																					
	tags	20	1,7											6		6						12
	nachts	10	1,2		8																	8
	Bedienung																					
	divers wohnend	2x6	1,5											4						4		8
	kompakt wohnend	2x8	8											1						1		2
	Küche																					
	divers wohnend	2 x 10	1,7										6								6	12
	kompakt wohnend	2 x 24	8										3								3	6
	Wirtschaft	10	1			2	3	3	2													10
				0	8	2	3	3	27	54	44	16	9	28	17	16	12	7	4	4	14	268
				0	30	12	22	18	31	70	65	25	51	78	45	32	24	11	4	4	14	536

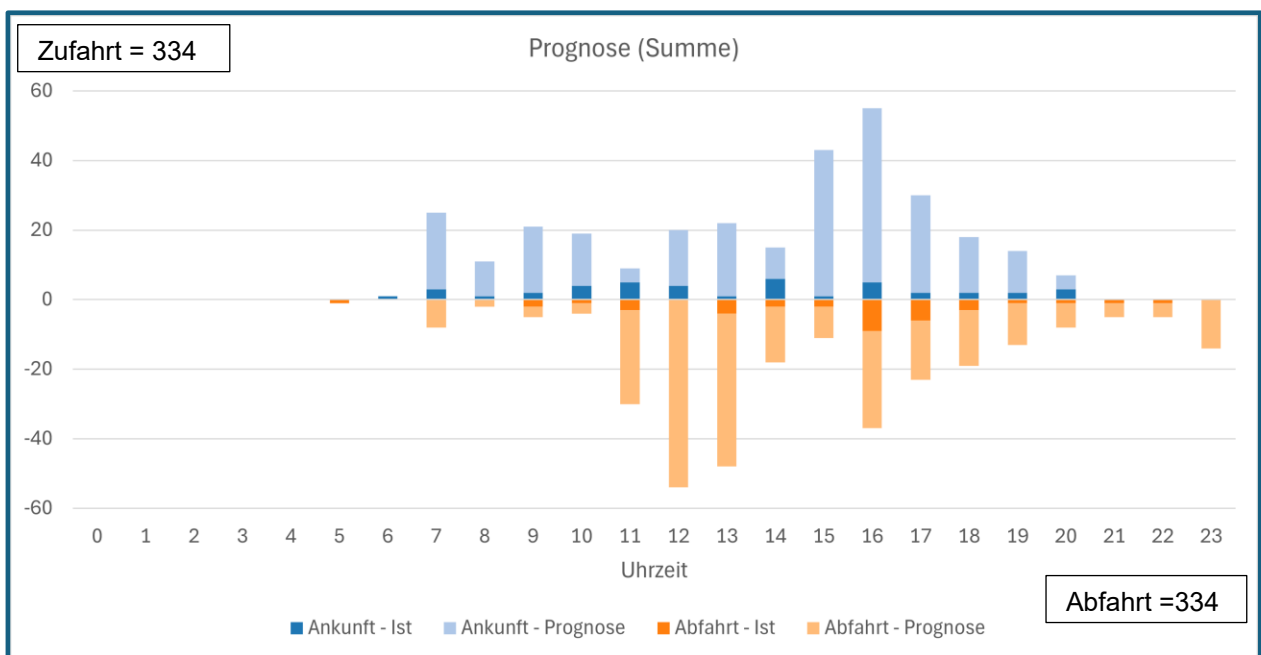
Ganglinien für KFZ an einem Freitag



Prognose nach Fahrtzwecken



Prognose Gesamtverkehr

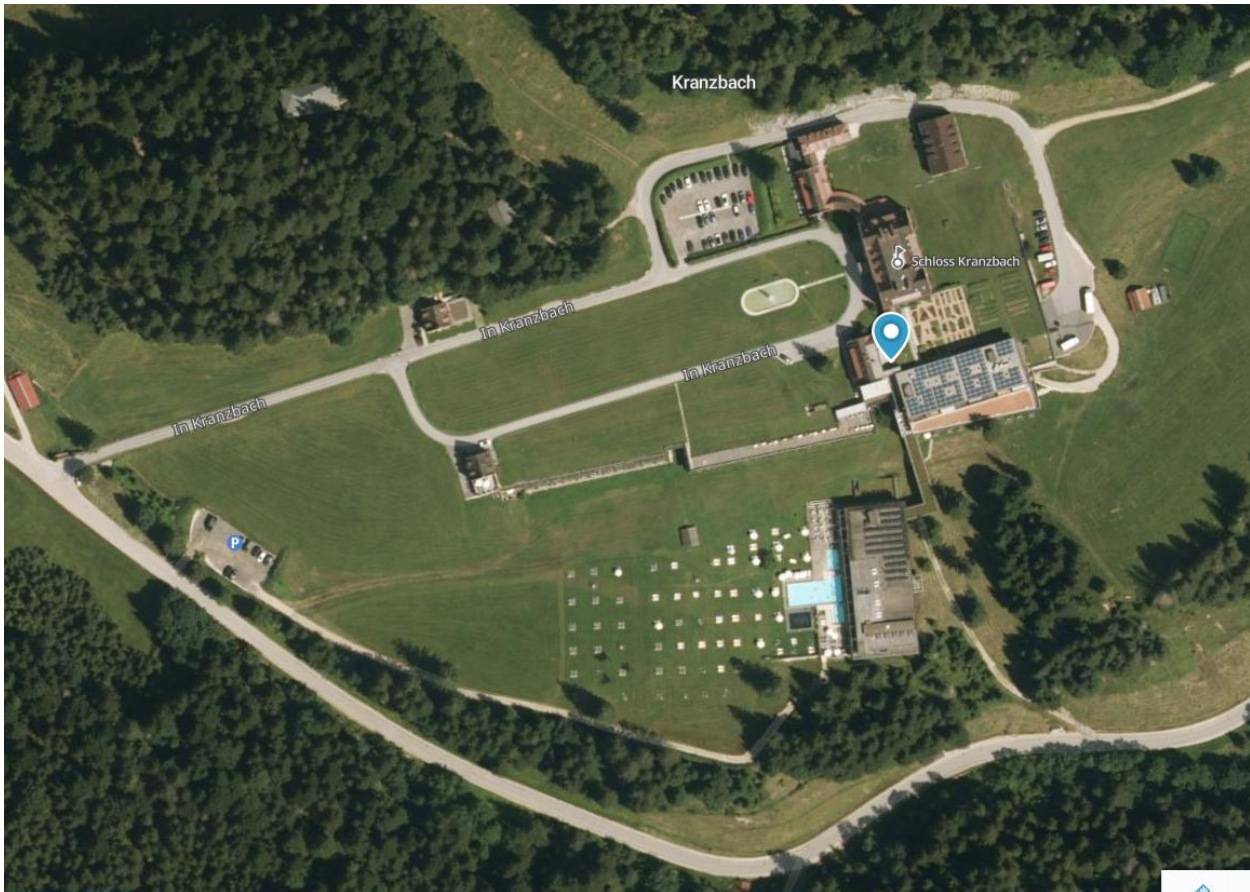


3.3 Fazit:

Somit ist an einem Tag mit Gästewechsel mit einem **zusätzlichen** Verkehrsaufkommen von **500 – 550 KFZ-Fahrten** zu rechnen. An Tagen, an denen kein Gästewechsel ist, liegt das zusätzliche Aufkommen bei **300 bis 350 KFZ-Fahrten**.

4. Vergleich mit einem (anderen) Hotelprojekt

4.1 Grundlagen Vergleichsprojekt Hotel „Kranzbach“



In dem **Hotel Kranzbach** werden – nach dem Internetauftritt des Anbieters – in 4 Gebäudekomplexen und 10 verschiedenen Ausstattungsvarianten 136 Zimmer angeboten.

Die Übernachtungsmöglichkeiten werden um verschiedenste Angebote mit **Stichwort Wellness** ergänzt. Es besteht keine Möglichkeit, als Externe die gastronomischen Angebote zu nutzen.

4.2 Verkehrserhebungen am Hotel „Kranzbach“

An der Zufahrt zum Hotelkomplex Kranzbach wurden von **Donnerstag, den 31. Juli bis Sonntag, den 3. August 2025** mit einer Videokamera folgende Ergebnisse registriert:

Zusammenstellung Zufahrt Hotel Kranzbach

Gemeinde Klais		
Zu- Abfahrt Hotel "In Kranzbach"		
Donnerstag, 31.07.2025 (00:00 Uhr - 24:00 Uhr)		
	Einfahrend in FZ/24h	Ausfahrend in FZ/24h
Rad	41	27
Krad+PKW	142	128
LFW+LKW	24	24
KFZ	166	152
Freitag, 01.08.2025 (00:00 Uhr - 24:00 Uhr)		
	Einfahrend in FZ/24h	Ausfahrend in FZ/24h
Rad	25	32
Krad+PKW	161	146
LFW+LKW	19	20
KFZ	180	166
Samstag, 02.08.2025 (00:00 Uhr - 24:00 Uhr)		
	Einfahrend in FZ/24h	Ausfahrend in FZ/24h
Rad	7	2
Krad+PKW	124	110
LFW+LKW	7	7
KFZ	131	117
Sonntag, 03.08.2025 (00:00 Uhr - 24:00 Uhr)		
	Einfahrend in FZ/24h	Ausfahrend in FZ/24h
Rad	29	32
Krad+PKW	144	151
LFW+LKW	2	2
KFZ	146	153

Interpretation:

Vorbemerkung:

Das Hotel Kranzbach hat keine Verpflegung für Externe:

An den Erhebungstagen herrschte – vergleichsweise – schlechtes Wetter mit viel Regenfällen. Insofern spiegeln die Erhebungsergebnisse an dieser Stelle nicht das übliche Verkehrsgeschehen an einem Sommertag wider.

Trotzdem kann man konstatieren, dass an den beobachteten Tagen der **Freitag** der Tag mit den höchsten KFZ-Frequenzen war .

Wenngleich die Unterschiede an den vier Tagen nicht sehr groß waren.

In der Zeit zwischen **6:00 und 22 Uhr** wurden **168 Zufahrten** und **136 Abfahrten** (und zusätzlich jeweils 19 Lieferfahrten) registriert.

Die größte Belastungsstunde in der **Zufahrt** waren mit **22** Bewegungen in der Zeit zwischen **12:00 und 13:00 Uhr**.

Vor **9:00 Uhr** und nach **15:00 Uhr** waren zudem Verkehrsbelastungen bis zu 8 Fahrzeugen binnen 15 Minuten.

Bei den **Abfahrten** gab es Verkehrsspitzen **nach 14:00 Uhr** und **ab 16:00 Uhr**.

Aus diesen Daten lassen sich die Fahrbewegungen aller Gäste (auch der Ausflugs Gäste) an diesem Tag ablesen.

FAZIT

Die o.g. Daten haben das Ergebnis, dass an den erhobenen Tagen der Freitag derjenige Tag war, der den meisten KFZ-Verkehr hatte. Man muss aber auch konstatieren, dass die Unterschiede - vergleichsweise - gering sind.

5 Für das Projekt „Ausflugslokal“

5.1 Grundannahmen

5.1.1 zum Gästeverkehr

Für ein **Ausflugslokal** ist (innen und außen) die Realisierung von insgesamt 240 Sitzplätzen vorgesehen. Üblicherweise kann man von rund 3,3 Gästeumschlägen je Sitzplatz und Tag ausgehen.

Der Pkw-Anteil wurde morgens und abends höher angesetzt, da in diesen Zeiträumen voraussichtlich ein größerer Anteil der Gäste gezielt mit dem Auto anreist. Zur Mittagszeit wurde demgegenüber ein geringerer Pkw-Anteil angesetzt, da hier zusätzlich mit Wanderern, Ausflugsgästen und nicht ausschließlich motorisiert anreisenden Gästen zu rechnen ist.

Zeitfenster	Nutzung	Gäste/Tag	PKW-Anteil	Pers./PKW	Zufahrten
08:00 - 11:00	Frühstück / Vormittag	120	80%	2,0	48
11:00 - 14:00	Mittag	260	60%	2,4	65
14:00 - 17:00	Kaffee / Kuchen Ausflugsverkehr	180	65%	2,3	51
17:00 - 22:00	Abendgeschäft	240	85%	2,0	102
Summen		800			266

5.1.2. zum Mitarbeiterverkehr

Für den Betrieb eines Ausfluglokals dieser Größenordnung ist von einem Zwei-Schicht-Betrieb auszugehen. Zusätzlich sind Vorbereitungs-, Nachbereitungs- und Reinigungszeiten zu berücksichtigen.

Personal	Einsätze	Pers/PKW	Zufahrten
Frühdienst: Küche / Service / Reinigung /Vorbereitung	18	1,4	13
Mittags- und Nachmittagsverstärkung	10	1,4	7
Spätdienst: Küche / Service	24	1,4	17
Nachbereitung / Reinigung	6	1,4	4
Summe	58		41

5.1.3 zum Liefer- und Wirtschaftsverkehr

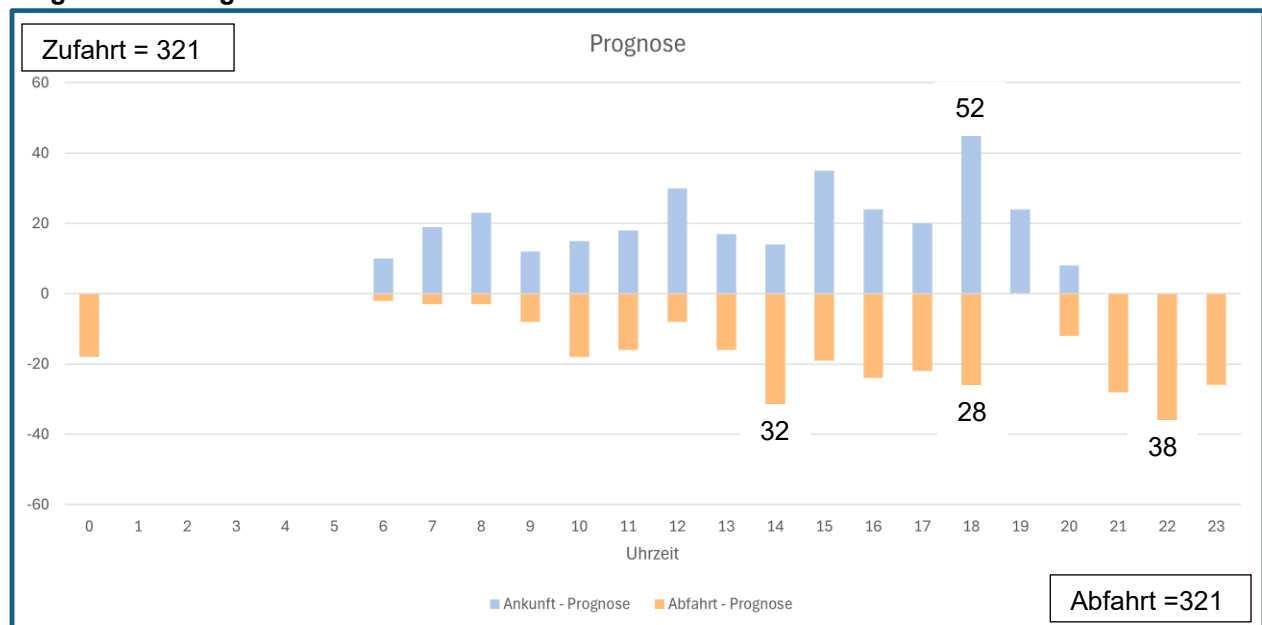
Für Liefer-, Entsorgungs- und sonstigen Wirtschaftsverkehr kann erfahrungsgemäß von einem Ansatz von 14 Kfz-Zufahrten pro Tag ausgegangen werden.

5.2 Prognose Ausflugslokal

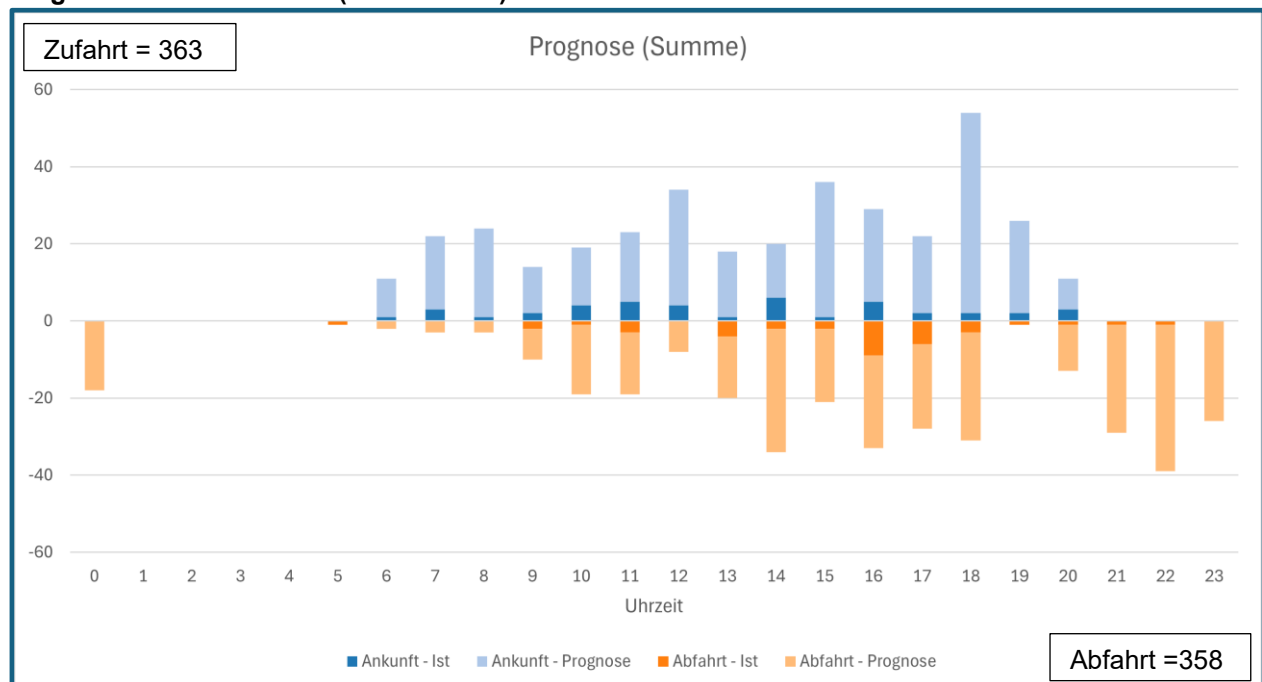
Aus den vorgenannten Annahmen ergibt sich folgende Tagesbilanz:

Verkehrsart	Zufahrten	Abfahrten	Summen
Gäste	266	266	532
Mitarbeitende	41	41	82
Liefer-/Wirtschaft	14	14	28
Gesamtverkehr	321	321	642

Prognose Ausflugsverkehr allein



Prognose Gesamtverkehr (mit Bestand)



5.3 Vergleich mit Prognose Tonihof

Das **AusflugsI** generiert danach ca. **650** Fahrbewegungen an einem „guten“ Besuchertag.

Im Vergleich zu den (gerundet) **350** Fahrten für das **Aethos Hotelprojekt** sind das rechnerisch **300** bzw. über **50% weniger** Fahrten.

Sogar an einem **Freitag**, dem wesentlichen Tag für **Abfahrten und Ankommen der Gäste**, der **200** Fahrten mehr hat, hat das **Aethos Hotelprojekt t 100 Fahrten weniger** als das **Ausflugslokal**.

Das Fahrtenaufkommen der **Mitarbeitenden** ist in beiden Fälle in etwa gleich groß. Beim **Aethos Hotelprojekt** sind Fahrgemeinschaften eher möglich als bei dem Projekt **Ausflugslokal**.

Die **Verkehrsmengen in den Spitzenstunden** unterscheiden sich bei beiden Projekten **nicht wesentlich**. In dem Projekt **Ausflugslokal** ist auch zum Ende der Öffnungszeit eine hohe Abfahrtbelastung zu erwarten.

6. Fazit

Das Projekt **Aethos Hotel Tonihof Mittenwald** führt – gegenüber heute – zu einem Mehrverkehr.

An Tagen - mit den höchsten Belastungen heißt das - für die Wegeverbindung zur Staatsstraße – ein resultierendes Verkehrsaufkommen mit **ca. 650 Fahrten etwas mehr als das Vierfache gegenüber heute**.

An den Stunden der Maximalbelastungen sind folgende Verkehrsmengen zu erwarten:

12:00 Uhr: Hinfahrt: 16 KFZ/h; Rückfahrt: 54 KFZ/h

16:00 Uhr: Hinfahrt: 50 KFZ/h; Rückfahrt: 28 KFZ/h.

Dass bedeutet, dass auf dem Wegeabschnitt zwischen der Staatstraße und dem Vorhaben immer wieder Fahrzeugbegegnungen vorkommen werden.

Weil nicht zu erwarten ist, dass die Wegstrecke in dem Maß verbreitert werden kann, dass regelmäßig Begegnungen zwischen PKW*s und Lastwagen möglich sind, ist es erforderlich **immer wieder Ausweichstellen vorzusehen**. Die sollten mindestens eine Breite von 5,25 m Asphalt und (für 2 PKW) eine Nettolänge von mehr als 10 m haben.



Wenn immer möglich - sollten die Ausweichflächen in einem Abstand der Sichtweiten haben. So können die Begegnungen rechtzeitig eingesehen werden.

Empfehlenswert ist eine Beschilderung, die an einer Ausweichstelle dem Entgegenkommenden die „Vorfahrt“ gewährt.

Im Vergleich zu einem reinen **Ausflugslokal mit 250 Sitzgelegenheiten** erzeugt das aktuell geplante **Projekt Aethos Hotel Tonihof Mittenwald** an **Normaltagen** um ca. **300 Fahrten (=50%)** weniger Verkehr; an Tagen mit Gästean- und -abfahrten sind es immer noch **100 – 150 Fahrten** weniger.

7 Zusammenfassung

Die **Buckelwiesen GmbH • München** plant auf dem ca. 76.000 m² umfassenden Grundstück in den Buckelwiesen im Bereich des derzeit leerstehenden **Tonihofes** zwischen Mittenwald und Krün mit dem **Aethos-Hotel** ein 5 Sterne Projekt mit Wellnessbereich.

Im Flächennutzungsplan ist auf dem Grundstück ein rund 15.000 m² umfassendes Areal als Sondergebiet für die Hotelnutzung ausgewiesen. Dadurch ergibt sich das Potenzial einer neuen Entwicklung des Grundstückes, welches die Bestandsgebäude als auch den Bau neuer Baukörper einbeziehen.

Das leerstehende historische Hauptgebäude des Areals soll erhalten werden, und um unterirdische Stellplätze, einen Spa sowie zusätzliche Hotelzimmer erweitert werden.

In der vorliegenden Untersuchung werden die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens behandelt mit dem Ziel, die daraus **resultierenden Wirkungen auf der Erschließungsstraße zwischen der Staatsstraße 2542 und dem Vorhaben darzustellen. Dieser Straßenzug ist ca. 1.800 m lang.**

Die Breite der Asphaltschicht ist i.d.R. 3,50 – 4,00 m breit. Eine Begegnung von zwei PKW ist in der Regel nicht gegeben.

Der Investor macht für eine maßgebende Dimensionierung folgende Nutzungsangaben an:

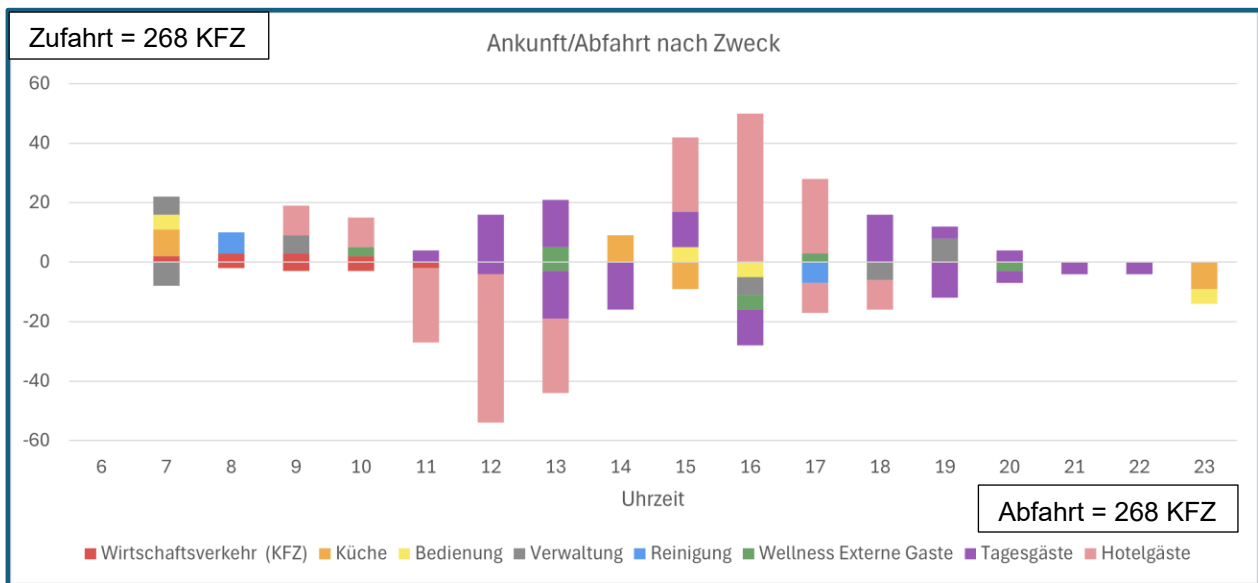
INPUT INVESTOREN		
		Anzahl Personen
Hotelgäste		200
Tagesausflug		40
Gastronomie		
Tagesgäste		
	innen	60
	außen	120
Wellness externe Gäste		20
Verwaltung		
	tags	20
	nachts	10
Reinigung		
	divers wohnend	10
	kompakt wohnend	8
Bedienungen		
	divers wohnend	2 x 6
	kompakt wohnend	2 x 8
Küche		
	divers wohnend	2 x 10
	kompakt wohnend	2 x 24
Lieferverkehr		
	[KFZ]	10

Die **Hotelgäste** kommen i.d.R. zwischen Donnerstag und Samstag mit einer Spitze von 50% am Freitag.

Abreise zwischen 11:00 und 13:00 Uhr, Anreise zwischen 15:00 und 17:00 Uhr; zur mittleren Stunde i.d.R. jeweils zu 50%.

Die **externen Tagesgäste** zum Essen konzentrieren sich Innen auf die Zeiten zwischen 11:00 und 13:00 Uhr bzw. 18:00 bis 20:00 Uhr; außen auf die Zeiten 12:00, 13:00, 15:00 und 18:00 Uhr. Die **externen Gäste zum Wellnessbereich** werden zwischen 10:00 und 17:00 erwartet.

Für die Mitarbeitenden wird davon ausgegangen, dass sie einerseits „divers“ in verschiedenen Gemeinden wohnen und sich dort fallweise für die Fahrten in einem Auto gemeinsam fahren, andererseits „kompakt“ in einem Haus wohnen, das vom Investor zur Verfügung gestellt wird. Dort Wohnende werden mit einem Kleinbus abgeholt und zurückgebracht, um Fahrten zu verringern. Der Modellansatz ist in nachstehender Grafik (nochmals) dargestellt.



Danach bedeutet - an Tagen mit den höchsten Belastungen - das aus dem Projekt resultierende Verkehrsaufkommen mit ca. **650 Fahrten** etwas mehr als das **Vierfache** des Verkehrs an dem Tag der Bestandsaufnahme.

An den Stunden der Maximalbelastungen sind folgende Verkehrsmengen zu erwarten:

12:00 Uhr: Hinfahrt: 16 KFZ/h; Rückfahrt: 54 KFZ/h

16:00 Uhr: Hinfahrt: 50 KFZ/h; Rückfahrt: 28 KFZ/h.

Das bedeutet, dass auf dem Wegeabschnitt zwischen der Staatsstraße und dem Vorhaben immer wieder Fahrzeugbegegnungen vorkommen werden.

Weil nicht zu erwarten ist, dass die Wegstrecke in dem Maß verbreitert werden kann, dass regelmäßig Begegnungen zwischen PKW*s und Lastwagen möglich sind, ist es erforderlich immer wieder Ausweichstellen vorzusehen. Die sollten mindestens eine Breite von 5,25 m Asphalt und (für 2 PKW) eine Nettolänge von mehr als 10 m haben.



Wenn immer möglich- sollten die Ausweichflächen in einem Abstand der Sichtweiten haben. So können die Begegnungen rechtzeitig eingesehen werden.

Empfehlenswert ist eine Beschilderung, die an einer Ausweichstelle dem Entgegenkommenden die „Vorfahrt“ gewährt.

In Ergänzung zu dem Projekt **Aethos-Hotel** wurde es für erforderlich erachtet, auch das Verkehrsaufkommen für ein **Ausflugslokal mit 240 Sitzplätzen** zu prüfen.

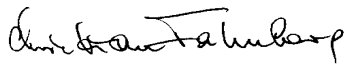
Als Ergebnis wurde ermittelt, dass für das **Ausflugslokal** - an einem Tag mit gutem Wetter - mit ca. **650 Fahrten** in der Summe beider Richtungen zu rechnen ist.

Das sind für das Ausflugslokal - im Vergleich zu den höher belasteten „Wechseltagen“ für das Hotel - rechnerisch $100 = 15\%$ mehr. An „Normaltagen“ für das Hotel sind es sogar **doppelt** so viele Fahrten.

Die **Verkehrsmengen in den Spitzenstunden** unterscheiden sich bei beiden Projekten **nicht wesentlich**.

In dem Projekt **Ausflugslokal** ist auch zum Ende der Betriebszeit eine hohe Abfahrtbelastung zu erwarten.

Planegg, im Juni 2026



Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
Verkehrs- und Stadtplaner
FGSV, VSVI, SRL, BayAK (Stadtplanerliste)