

Mobilitätskonzept Penzberg

Öffentliche Abschlussveranstaltung

12. Mai 2025

Dokumentation

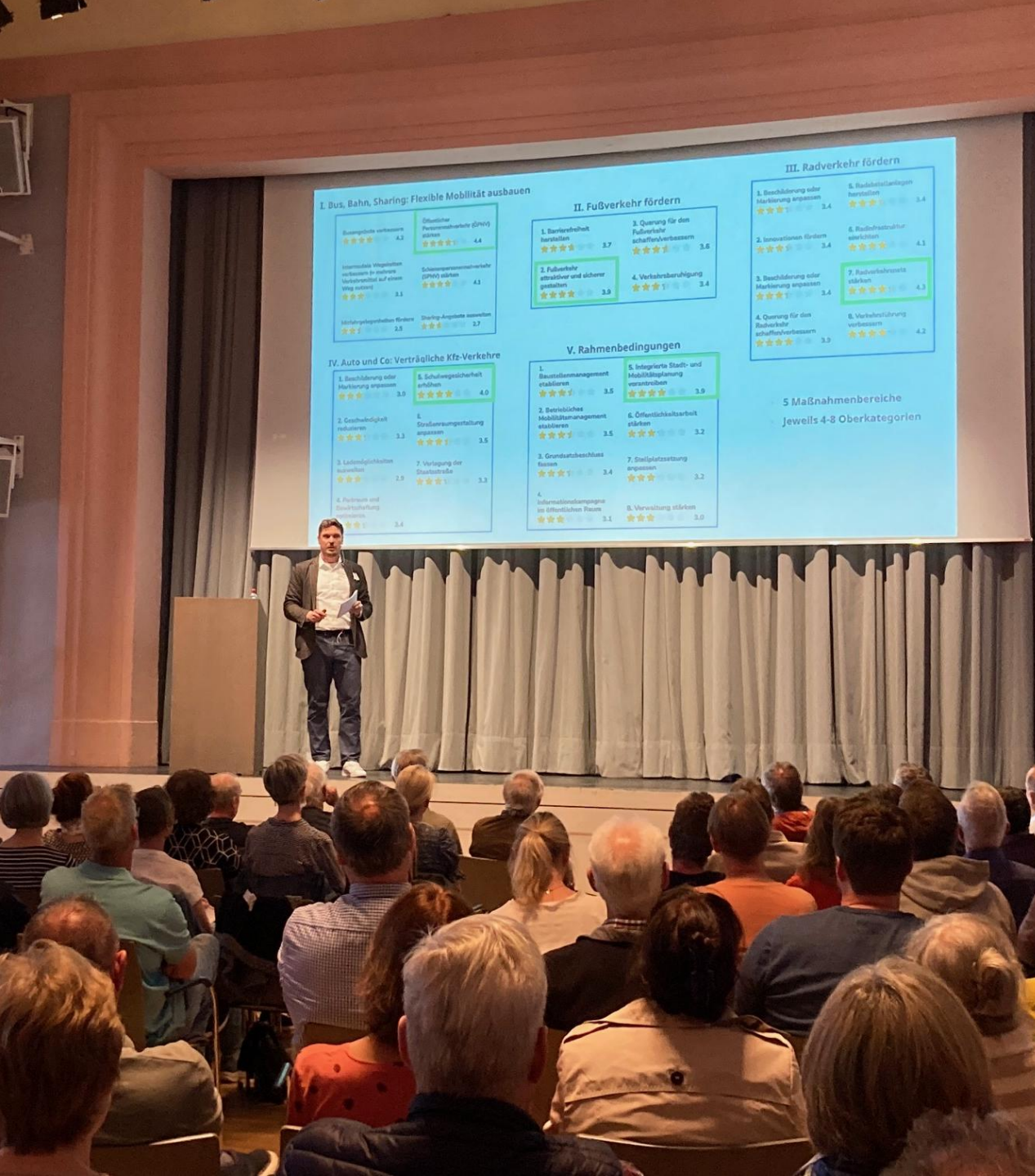




Begrüßung

Bürgermeister Stefan Korpan

Moderation



Christian Klasen
DialogWerke



Inhalte

1. INPUT

- MOBILITÄTSKONZEPT
PENZBERG

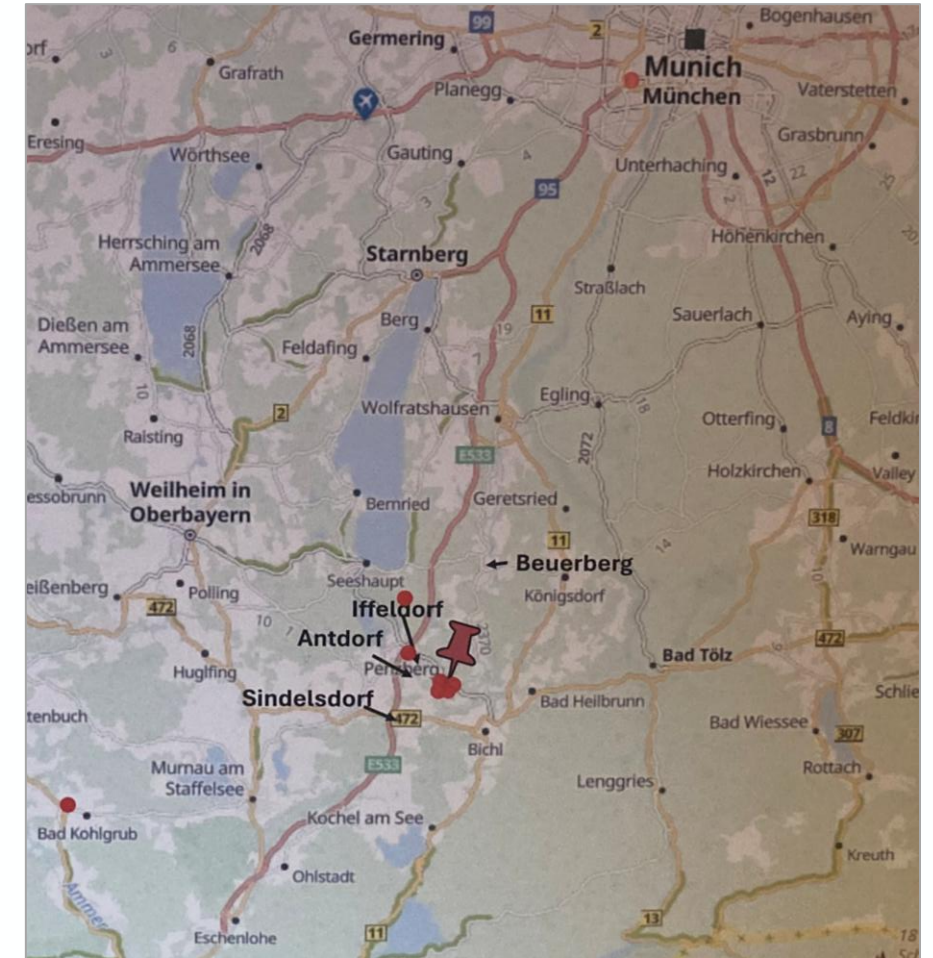
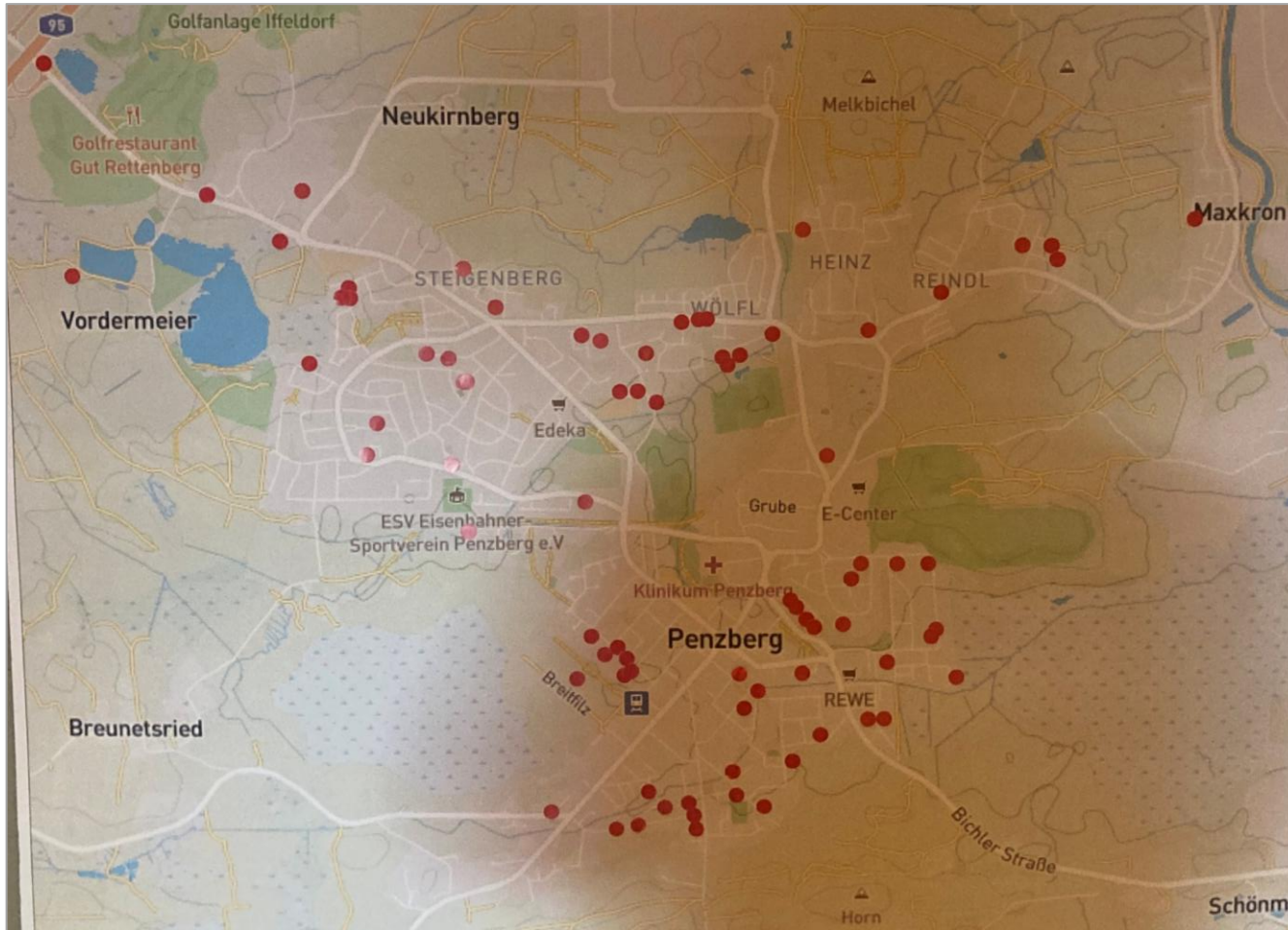
2. SIE SIND GEFRAGT

- WANDELGANG zu den
IMPULSPROJEKTEN

3. DISKUSSION

- mit Politik, Verwaltung, Planung
- ... und mit Ihnen!

Wer ist heute hier?



Teilnehmende konnten ihren Wohnort auf einer der zwei Karten (Stadtkarte Penzberg und Region) markieren.



Der Prozess

Mobilitätskonzept Penzberg

Christian Klasen

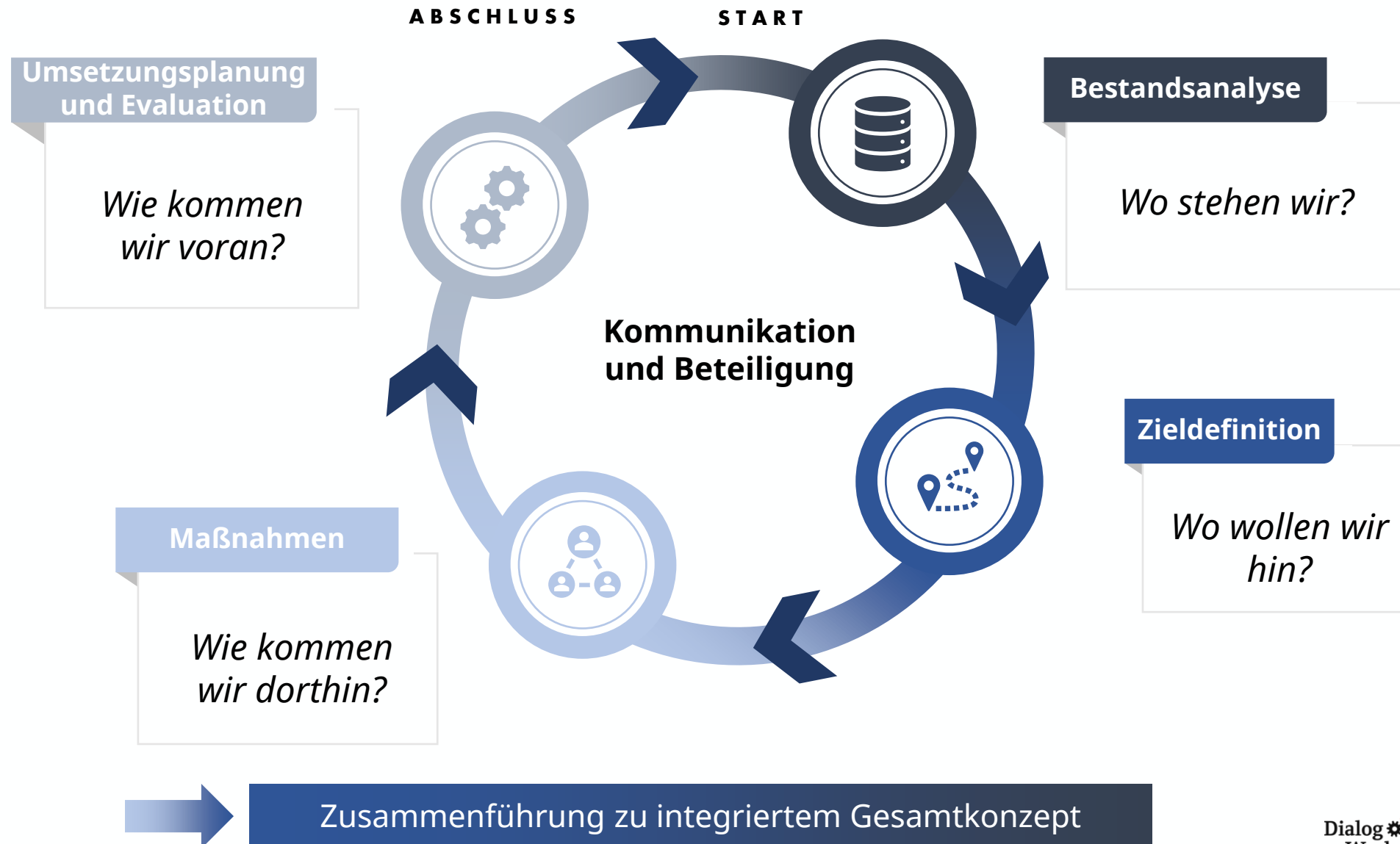
DialogWerke GmbH

Prof. Dr. Volker Waßmuth

Philipp Benkowitz

PTV Group

Bearbeitungskonzept - Überblick



Die Formate im Überblick



POLITIK & VERWALTUNG

Projektgruppe

- › Information, Zusammenarbeit und Feinplanung

Präsentationstermine

- › Für Stadtrat und Stadtverwaltung

Workshop

- › Leitbild und Maßnahmen



AKTEURE

Interviews

- › Information und Hinweise einholen

Beiratssitzung

- › Information der Akteure
- › Einbindung Nachbargemeinden und LK

Auftakt- und Abschlussveranstaltung

- › Öffentliche Informations- und Dialogveranstaltung



ÖFFENTLICHKEIT

Online-Befragungen

- › Einbringen von Ideen, Hinweisen und Wünschen

1. Online-Befragung

- › Fokus: Stärken & Schwächen der Mobilität in Penzberg

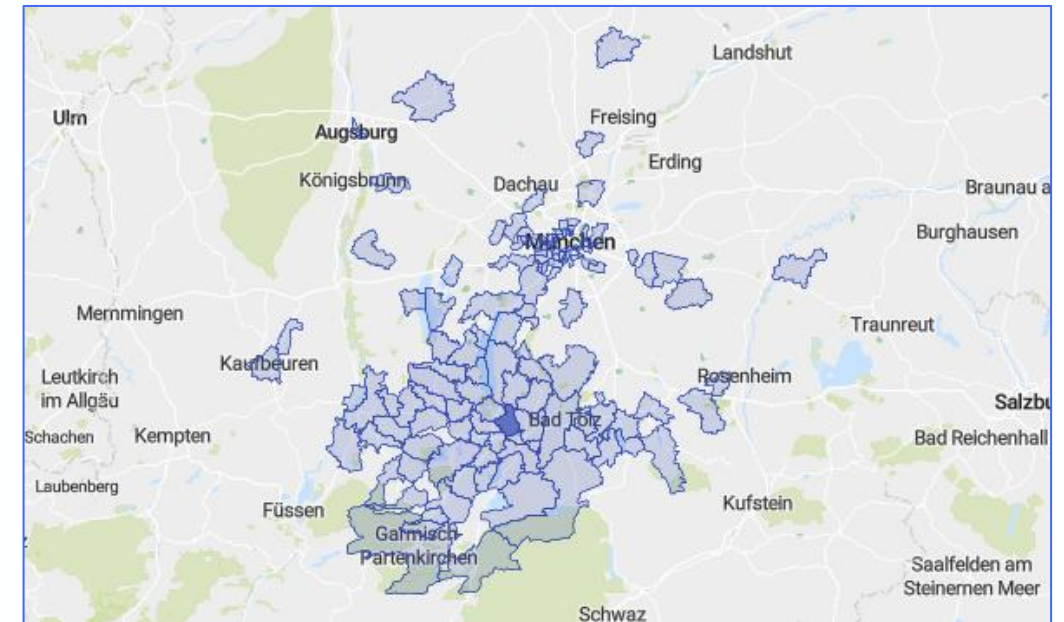
2. Online-Befragung

- › Fokus: Bewertung der Maßnahmenbereiche

Die 2. Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept

918 Teilnehmende an der 2. Online-Beteiligung (802 abgeschlossene Fragebögen)

- 617 Teilnehmende aus Penzberg
- Priorisierung von Mobilitätskriterien



Die Grafik zeigt den **Wohnort der Teilnehmenden** nach Postleitzahl.

Hintergründe der Bewertung

Sicherheit und Erreichbarkeit sind wichtige Kriterien für die Relevanz einer Maßnahme.

	Spielt eine eher geringe Rolle	Eher	Neutral	Eher	Spielt eine eher große Rolle	Keine Angabe
<u>Sicherheit:</u> Trägt die Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bei?	3,1 % (28)	6,8 % (62)	2,9 % (27)	42 % (386)	36,4 % (334)	8,8 % (81)
<u>Erreichbarkeit:</u> Verbessert die Maßnahme die Erreichbarkeit wichtiger Ziele in der Stadt für Menschen und Waren?	1,6 % (15)	5,6 % (51)	2,3 % (21)	41,1 % (377)	41,3 % (379)	8,2 % (75)
<u>Nachhaltigkeit:</u> Wird die Mobilität durch die Maßnahme nachhaltiger?	4,9 % (45)	10,3 % (95)	3,1 % (28)	36,4 % (334)	33,6 % (308)	11,8 % (108)

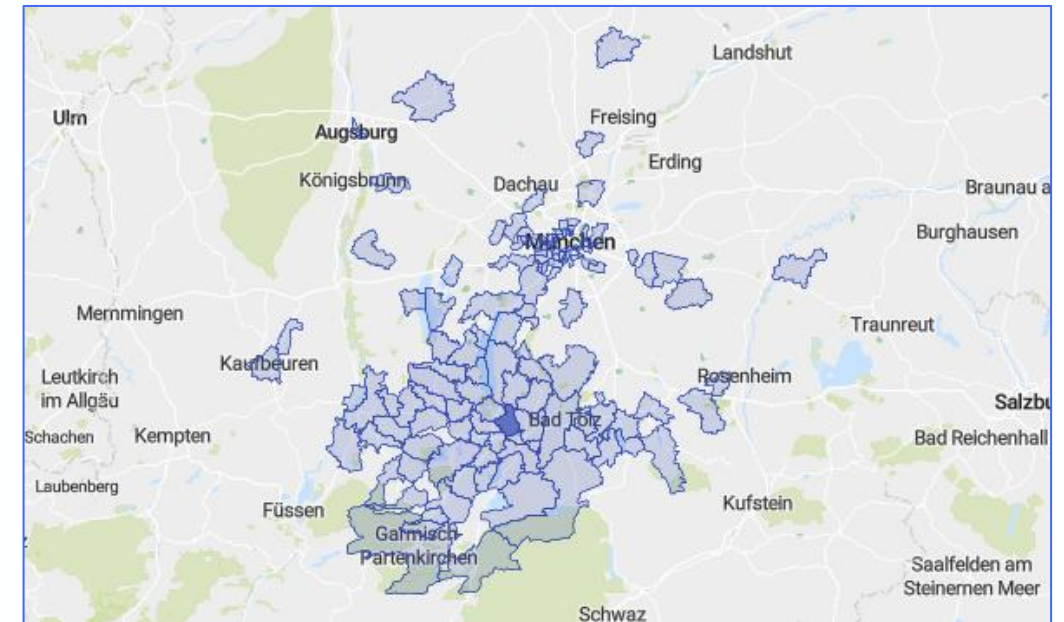
	Spielt eine eher geringe Rolle	Eher	Neutral	Eher	Spielt eine eher große Rolle	Keine Angabe
<u>Ressourcen:</u> Wie aufwändig ist die Finanzierung und Umsetzung?	7,7 % (71)	30,2 % (277)	8,5 % (78)	25,1 % (230)	8,6 % (79)	19,9 % (183)
<u>Sichtbarkeit:</u> Kann ich die Maßnahme im Alltag als Verbesserung wahrnehmen?	2,5 % (23)	7,6 % (70)	3,7 % (34)	39 % (358)	32,5 % (298)	14,7 % (135)

- *Nachhaltigkeit und Sichtbarkeit der Maßnahmen wird ebenfalls eine eher größere Rolle zugerechnet.*
- *Wie aufwändig die Finanzierung und Umsetzung einer Maßnahme ist (Ressourcen) hat weniger Einfluss auf ihre Entscheidung und spielt eine eher geringe Rolle (30,3%).*

Die 2. Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept

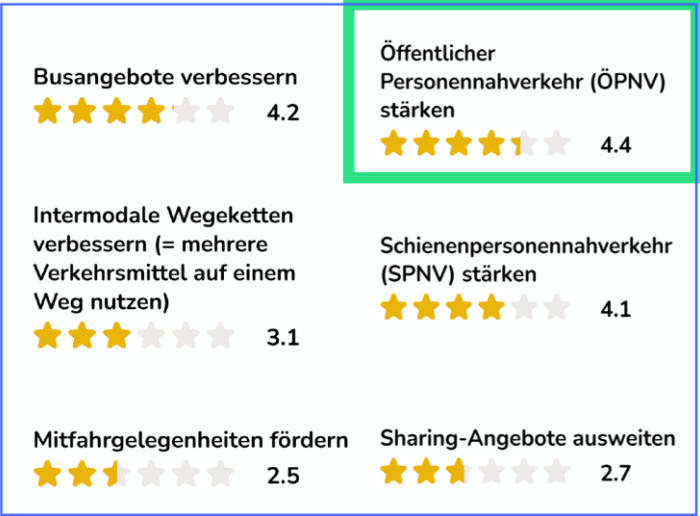
918 Teilnehmende an der 2. Online-Beteiligung (802 abgeschlossene Fragebögen)

- 617 Teilnehmende aus Penzberg
- Priorisierung von Mobilitätskriterien
- **Bewertung des Maßnahmenkatalogs**
 - 5 Maßnahmenbereiche mit jeweils
 - 4-8 Oberkategorien
 - Fokus Information &
 - Konsultation zur Auswahl der Impulsprojekte



Die Grafik zeigt den **Wohnort der Teilnehmenden** nach Postleitzahl.

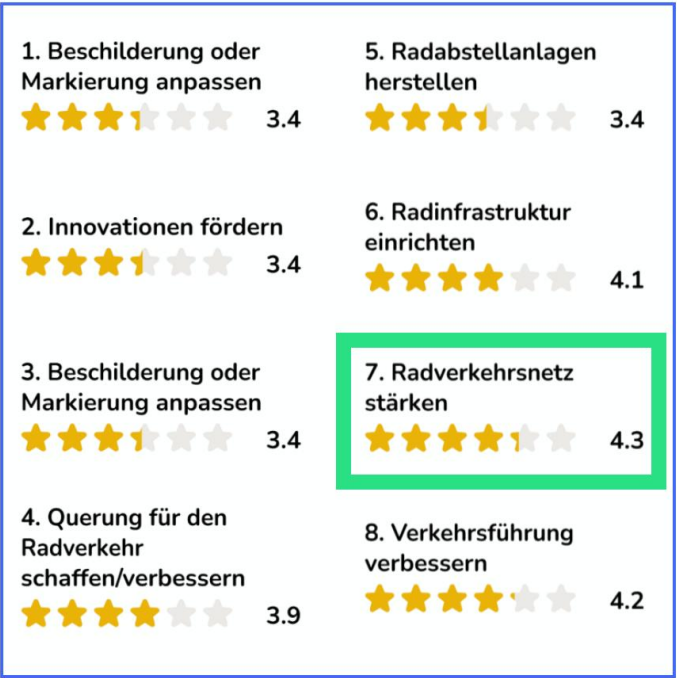
I. Bus, Bahn, Sharing: Flexible Mobilität ausbauen



II. Fußverkehr fördern



III. Radverkehr fördern



IV. Auto und Co: Verträgliche Kfz-Verkehre



V. Rahmenbedingungen



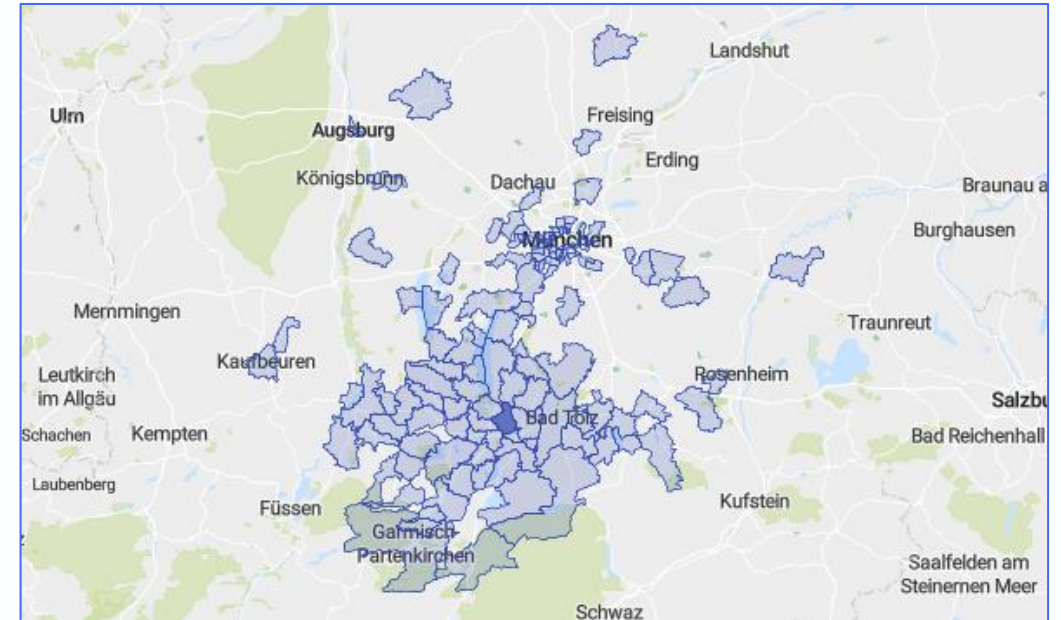
- 5 Maßnahmenbereiche
- Jeweils 4-8 Oberkategorien

Die 2. Online-Beteiligung zum Mobilitätskonzept

918 Teilnehmende an der 2. Online-Beteiligung (802 abgeschlossene Fragebögen)

- Priorisierung von Mobilitätskriterien
- Bewertung des Maßnahmenkatalogs
- **Ergebnis**
 - Information zum aktuellen Bearbeitungsstand
 - Konsultation zur Auswahl der Impulsprojekte

Die **Dokumentation** der Online-Beteiligung steht als **Download** auf der **Projektwebseite** zur Verfügung!



Die Grafik zeigt den **Wohnort der Teilnehmenden** nach Postleitzahl.

Zukunft der Mobilität

Prof. Dr. Volker Wasmuth
PTV



Zukunft der Mobilität – eine Einordnung

Technische
Innovationen

Gefährdete
Mobilität

Klimafreundliche
Mobilität



Der Erhaltungsbedarf ist riesig

Sanierungsstau in Deutschland

Über 4700 Brücken musst du gehn

Deutschlands nächster Verkehrsminister soll die maroden Brücken des Landes modernisieren. Doch das hat sein Vorgänger auch schon versprochen. Rechnungsprüfer haben aufgeschrieben, was sich ändern muss.

Von David Böcking

29.04.2025, 14.16 Uhr

6 Min

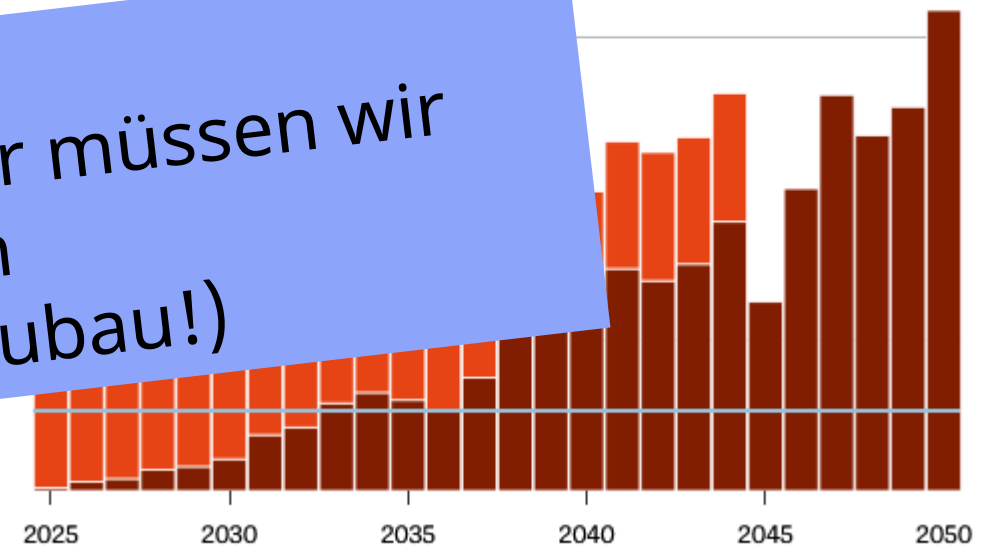


Bauarbeiten an der Thulbabrücke in Bayern: «Ein absolutes Vorrangthema» Foto: Michael Bihlmayer / CHROMORANGE / picture alliance

Weit unter Plan

Anzahl der Bundesstraßenbrücken, die pro Jahr modernisiert werden müssten

- aufgrund von Zustandsnoten und Traglastindex (priorisiert)
- aufgrund des Alters
- bisher pro Jahr modernisierte Bauwerke*

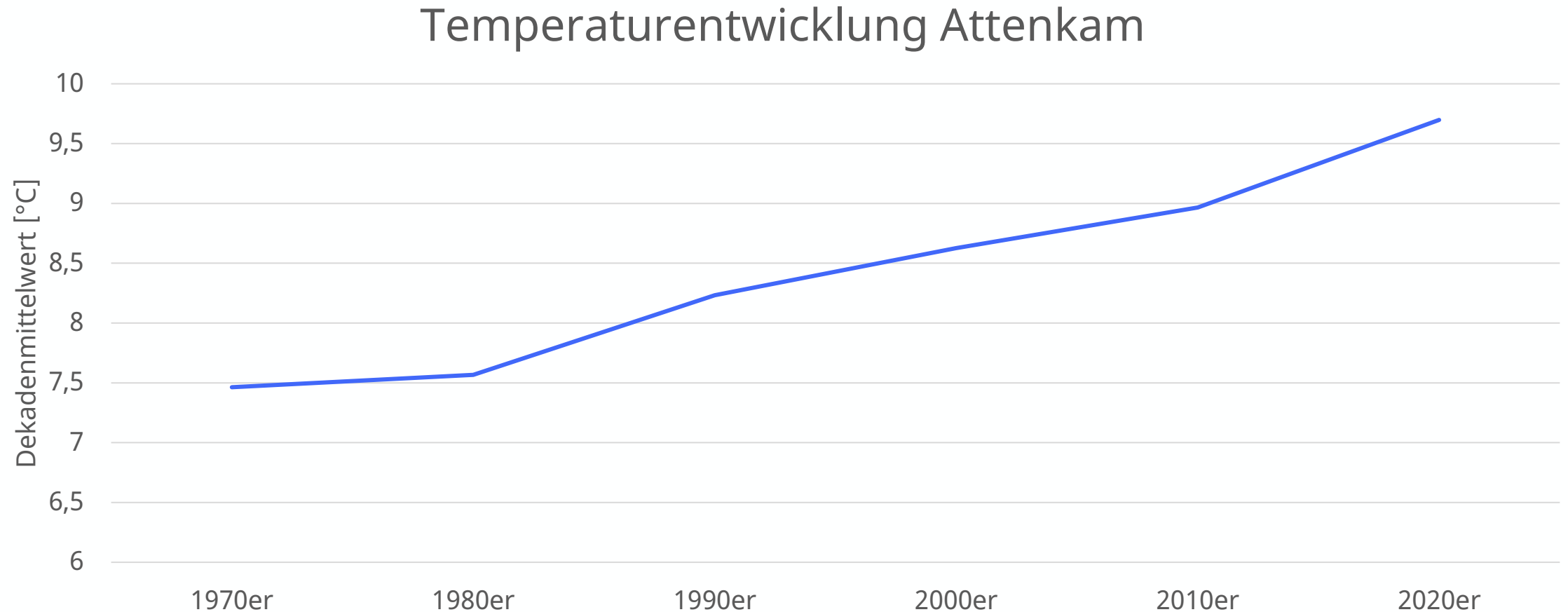


* Durchschnitt 2019 bis 2023

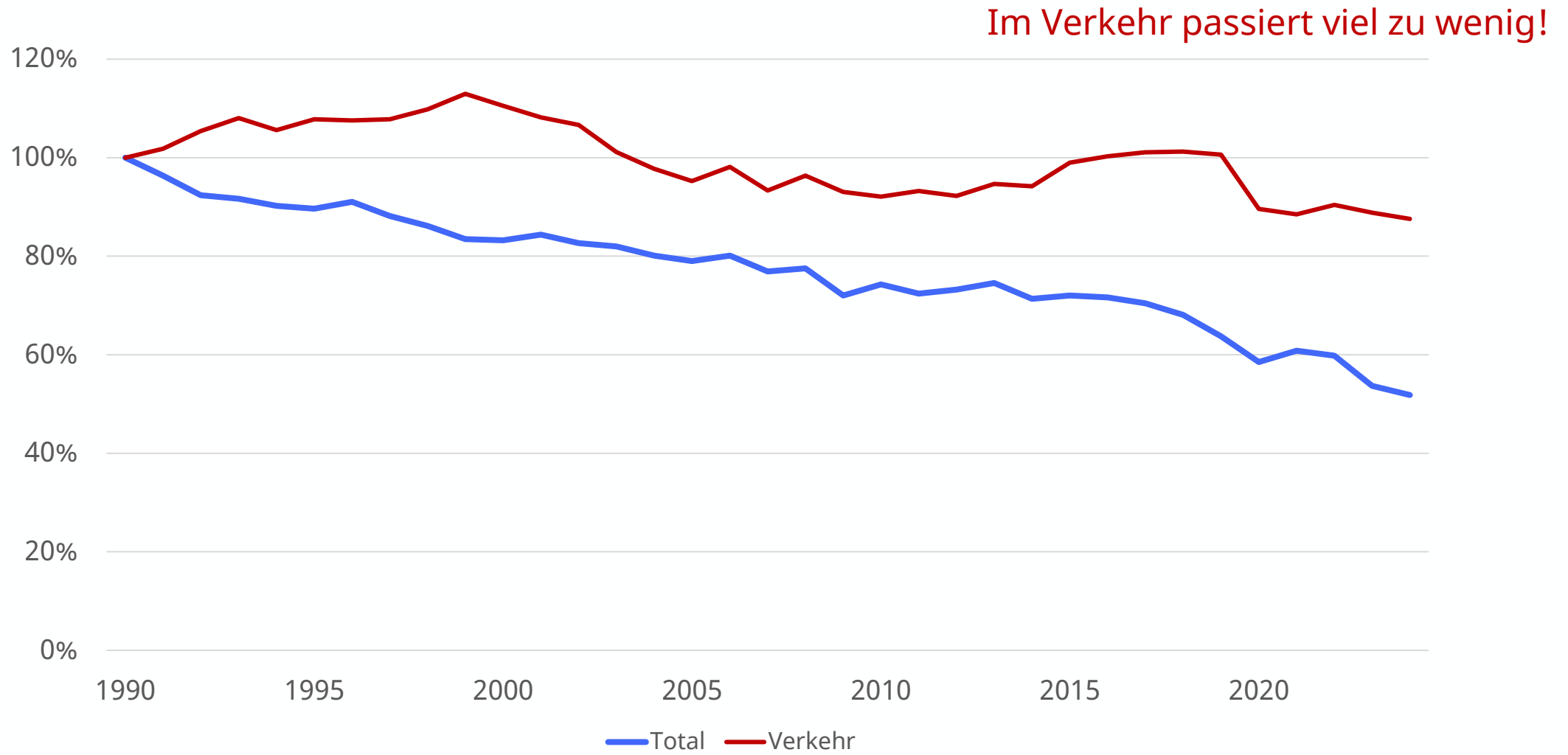
Quelle: Bundesrechnungshof

These:
Das kostet viel Geld, daher müssen wir
genau planen
(und Erhalt vor Neubau!)

Das Klimaproblem ist auch lokal



Entwicklung THG-Emissionen in Deutschland (indiziert)



Puzzlesteine zum Klima-Ziel

Reduzierung
Pkw-Fahrten

Förderung
Fuß, Rad, ÖPNV

Antriebswechsel

Verlagerung
Güterverkehr



Lebenswerterer Raum



Funktion des öffentlichen Raums - früher

Quelle: United States Library of Congress's Prints and Photographs division
digital ID
[cph.3g04637](#)



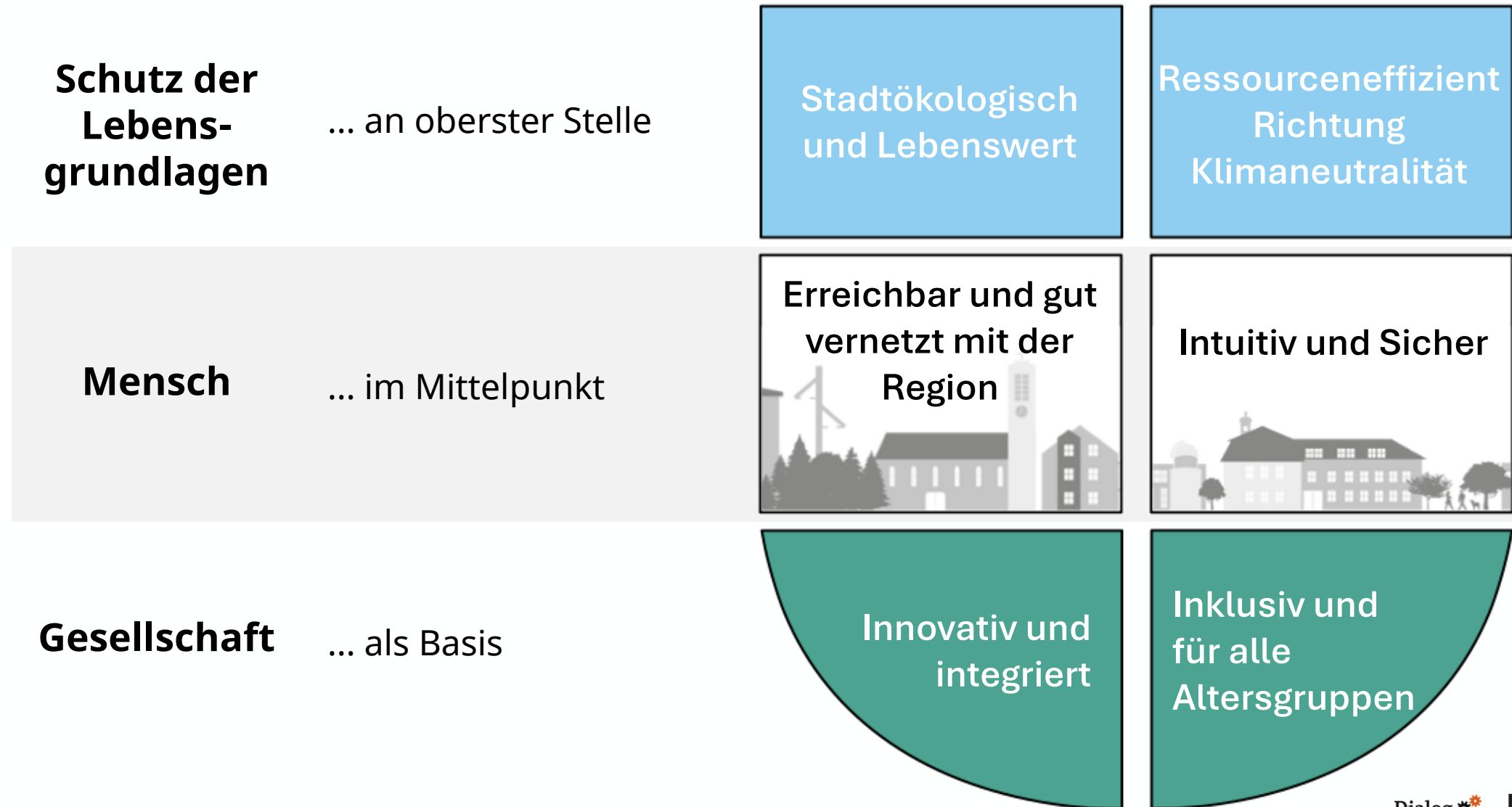
Funktion des öffentlichen Raums - heute

Quelle:
<https://www.apartments.com/201-mulberry-st-new-york-ny/wthjjek/>

Sechs Thesen als Zusammenfassung

- Erreichbarkeit und Mobilität sind ein hohes Gut, das es zu schützen gilt
- „Erhalt vor Neubau“ ist wichtiger denn je
- Technische Innovationen lösen keine Verkehrsprobleme
- Das Klimaproblem wird größer, hier sind alle gefordert!
- Der öffentliche Raum sollte mehr den Menschen dienen
- Die Menschen müssen (gerade bei unpopulären Entwicklungen) mitgenommen werden

Das Leitbild





Das Mobilitätskonzept

Philipp Benkowitz
PTV

Grundausrichtung

- **Strategische Rahmenplanung**
auf konzeptioneller Ebene
- **Zusammenführung**
bestehender Plan- und
Datengrundlagen
- **Partizipativer Prozess**

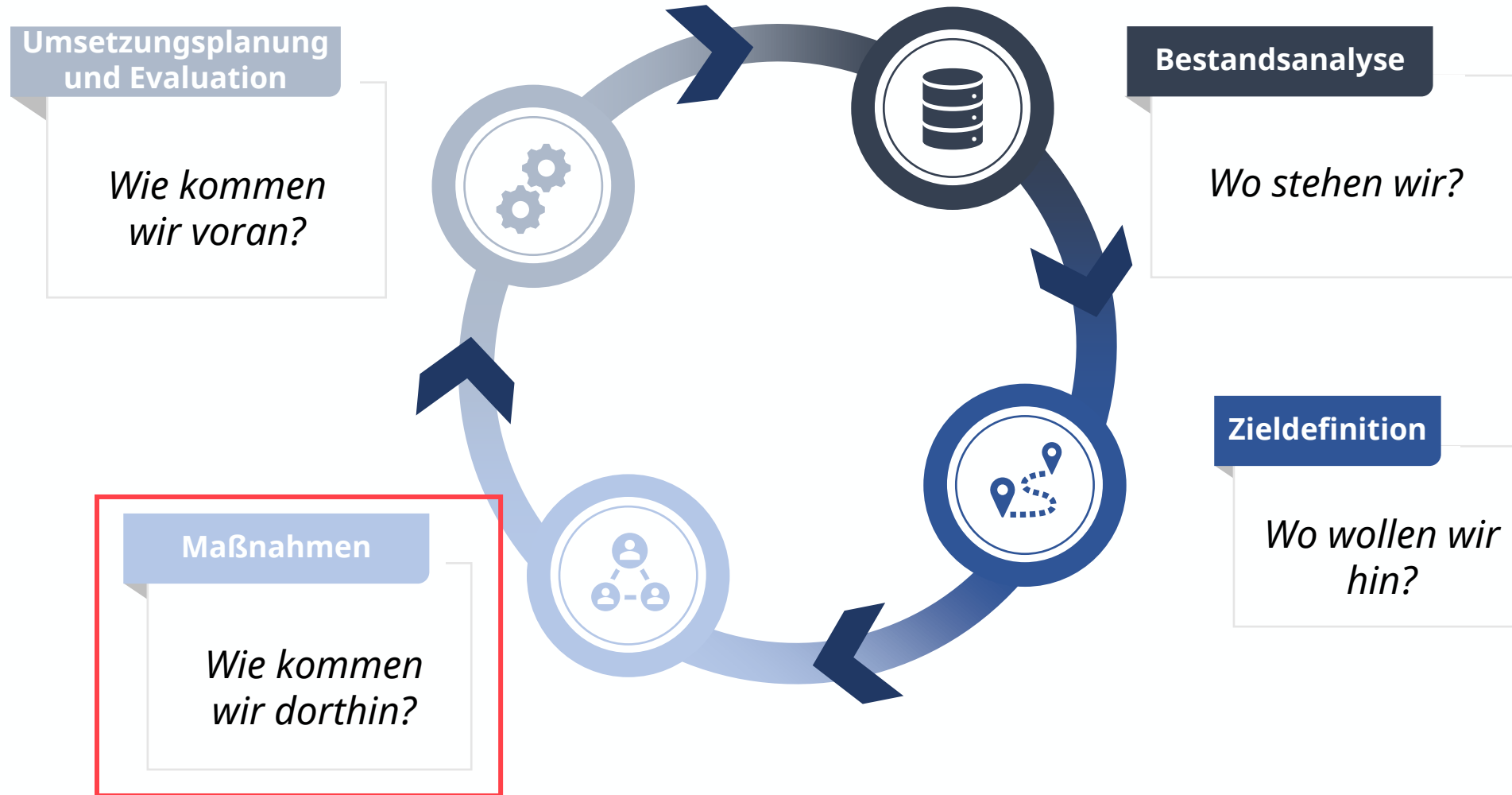
Mobilitätskonzept

Integrierte Betrachtung aller
Mobilitätsthemen

Orientierung an den EU-Leitlinien
der Sustainable Urban Mobility
Plans (SUMP)

Rahmenplan der
Mobilitätsentwicklung mit Fokus
auf Lebens- und
Mobilitätsbedürfnisse der
Menschen

Heute: Fokus auf Maßnahmen



Maßnahmen - Handlungsfelder

I

Flexible Mobilität



II

Fuß- und Radverkehr



III

Verträgliche Kfz-Verkehre

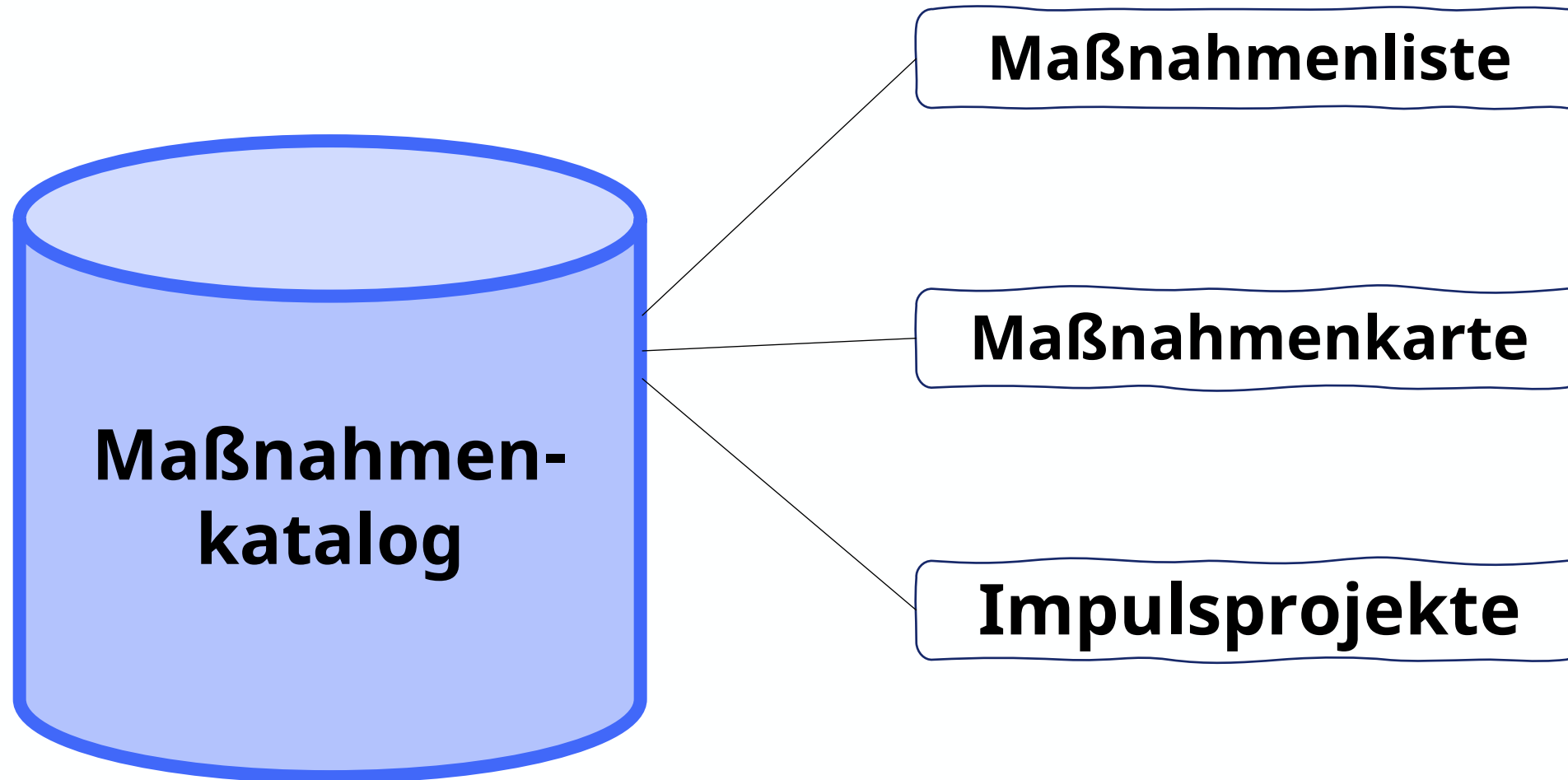


IV

Rahmenbedingungen



Aufbau des Maßnahmenkatalogs



Maßnahmenliste

Lfd. Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme	Bezug	Abschnitt	Punktuell	Beschreibung
33	Fußverkehr	Barrierefreiheit herstellen	Gesamtstädtisch			Barrierefreiheit der Fußwege herstellen, bspw. Ausbau von Orientierungshelfen für seh- und höreingeschränkte Menschen
34	Fußverkehr	Barrierefreiheit herstellen	Wölfl		Saalangerstraße	Lichtsignalanlage steht mittig auf dem Fußweg, Rest Gehwegbreite ungenügend. Versetzen der Lichtsignalanlage.

Handlungsbedarf Mobilitätskonzept Penzberg

Legende

Penzberg

Maßnahmen mit Handlungsbedarf auf Abschnitten

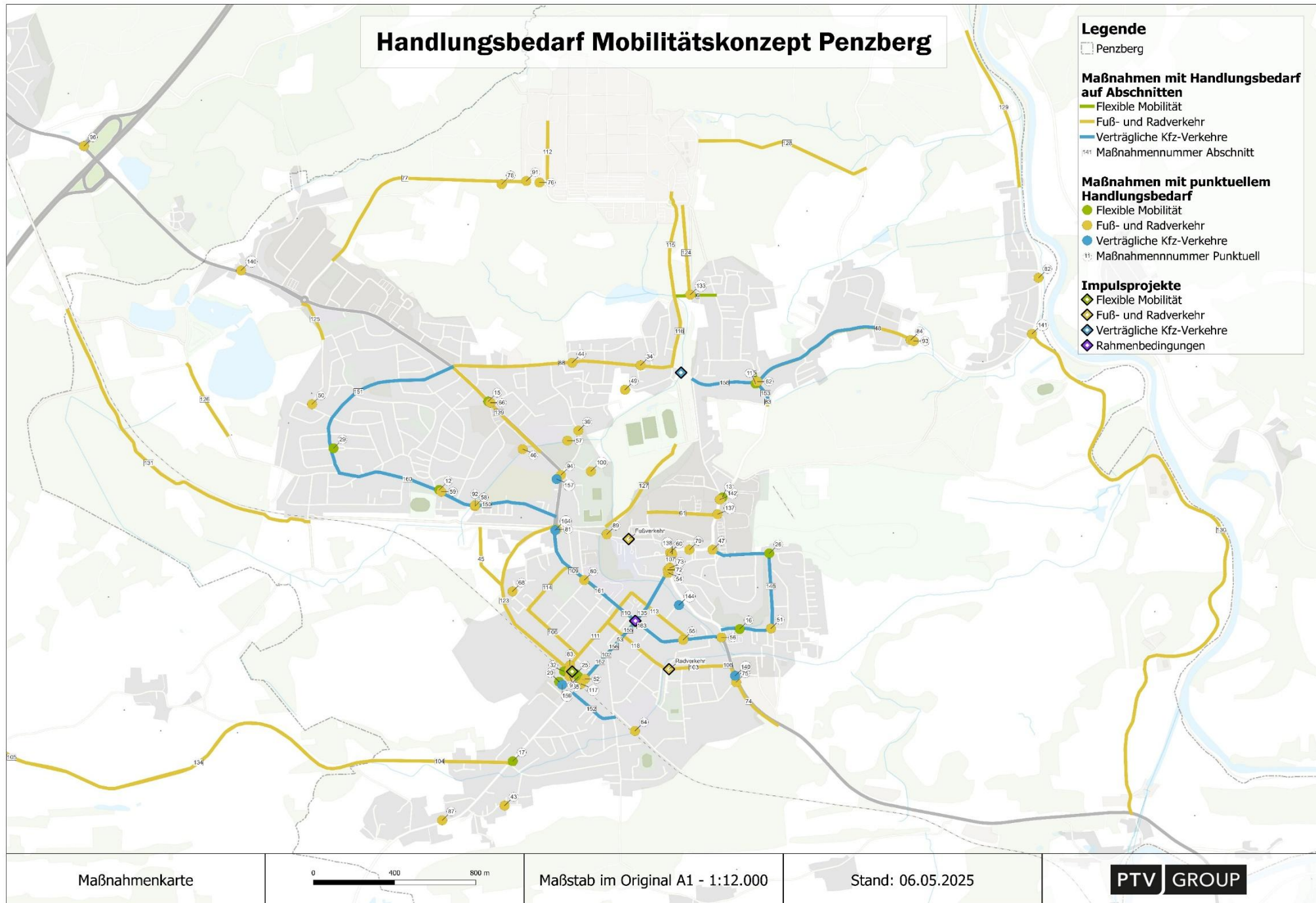
- Flexible Mobilität
- Fuß- und Radverkehr
- Verträgliche Kfz-Verkehre
- Maßnahmennummer Abschnitt

Maßnahmen mit punktuell Handlungsbedarf

- Flexible Mobilität
- Fuß- und Radverkehr
- Verträgliche Kfz-Verkehre
- Maßnahmennummer Punktuell

Impulsprojekte

- Flexible Mobilität
- Fuß- und Radverkehr
- Verträgliche Kfz-Verkehre
- Rahmenbedingungen



Impulsprojekte - Übersicht

Flexible Mobilität	Mobilitätsstationen
Fuß- und Radverkehr	Fußgängerquerungen "Am Schloßbichl"
	Unechte Fahrradstraße in Bürgermeister-Rummer-/Friedrich-Ebert-Straße
Verträgliche Kfz-Verkehre	Knotenpunkt Wölfl - Nonnenwald
Rahmenbedingungen	Verlegung der Staatstraße

■ Ausführliche Informationen im Wandelgang

Impulsprojekte - Steckbriefe



Impulsprojekt Radverkehr

Maßnahmenbeschreibung:

Eine Fahrradstraße ist eine besondere Verkehrsfläche innerhalb des Straßenverkehrsrechts, die grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten ist. Sie wird in Deutschland in der Regel durch entsprechende Zusatzzeichen für andere Verkehrsarten geöffnet, wird dann als „unechte“ Fahrradstraße bezeichnet. Das Ziel von Fahrradstraßen ist es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Radfahren wird attraktiver, aufgrund der geltenden Regeln in einer Fahrradstraße. So beträgt die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist explizit erlaubt und der Autoverkehr muss seine Fahrweise dem Radverkehr anpassen und besondere Rücksicht nehmen. Weiterhin gilt der innerörtliche Überholabstand von 1,50 Metern.

Die Einführung einer Fahrradstraße trägt dazu bei, den Radverkehrsanteil auf der vorgesehenen Strecke perspektivisch zu erhöhen. Deshalb muss das Radverkehrsaufkommen nicht bereits im Bestand die dominierende Verkehrsart sein, es aber langfristig werden soll. Insbesondere auf Schulwegen oder zum Schließen von Lücken im Radwegenetz kann eine Fahrradstraße ein geeignetes Element darstellen.

Dieses Impulsprojekt sieht vor, eine unechte Fahrradstraße auf der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Bahnhofstraße und Krumbachstraße sowie in der Verlängerung auf der Bürgermeister-Rummer-Straße zwischen Krumbachstraße und Bichler Straße einzuführen. Dabei soll die aktuelle Vorrangregelung an den Knotenpunkten beibehalten werden, um die Verbindungsfunktion dieses Abschnittes zu erhalten.

Diese Verbindung stellt eine wichtige Zuwegung für die südlich gelegenen Bildungseinrichtungen im Schülerverkehr dar und bietet sich daher besonders für eine Umgestaltung an. Entlang der vorgesehenen Fahrradstraße befinden sich hochfrequentierte Einrichtungen, wie etwa die Stadthalle oder das Metropol. Durch die reduzierte Geschwindigkeit kann die Straße einfacher und sicherer gequert werden. Gleichzeitig wird der Fußweg am Bach für den Fußverkehr aufgewertet und dort die Aufenthaltsqualität gestärkt.

Mit der Freigabe des Kraftfahrzeugverkehrs bleiben auch weiterhin alle wichtigen Orte erreichbar. Für den Durchgangsverkehr besteht weiterhin eine leistungsfähige Parallelroute entlang der Karlstraße. Für den Anliegerverkehr ergeben sich keine Einschränkungen abseits

der verminderten zulässigen Geschwindigkeit. Parkmöglichkeiten in ihrer derzeitigen Form können vollständig erhalten bleiben.

Beitrag zum Leitbild:

Die Einführung einer Fahrradstraße kann auf mehreren Ebenen zur Erreichung übergeordneter verkehrs- und klimapolitischer Ziele beitragen. Fahrradstraßen bieten attraktive, sichere Alternativen zu stärker befahrenen Hauptstraßen. In der Verbindung mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen im Stadtgebiet kann die Förderung des Radverkehrs zu einer Reduktion der Kfz-Verkehrsstärke beitragen. Besonders auf kürzeren Strecken kann die Fahrradstraße zum Umstieg auf das Fahrrad animieren und so zu einer Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen.

Durch die Senkung der subjektiven Hemmschwellen des Radfahrens (Sicherheitsgefühl, Komfort) kann ein deutlicher Beitrag zur Förderung des Wege-Modal-Splits geleistet werden. In anderen Worten können die Anzahl der Wege mit dem Fahrrad an der Gesamtheit der Wege erhöht werden, ein wichtiger Indikator für das Fahrradklima vor Ort. Hierdurch werden auch die multimodalen Personengruppen gestärkt, also jene, welche auf die Verbindung unterschiedlicher Verkehrsträger in der Wegeketten setzen (bspw. Fahrrad + Bahn). Dabei ist ein nutzerfreundliches Gesamtangebot essenziell für die Erhöhung dieses Anteils.

Zusammenfassend können diese Maßnahmen einen Anstoß für eine veränderte Mobilität in Penzberg anregen. Die damit einhergehenden beschriebenen Effekte verstärken sich in Kombination mit weiteren Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

Umsetzungshinweise:

Es wird empfohlen, das Musterblatt 6.3-1 „Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts“ der AGFK Bayern zu beachten. Dadurch wird für Verkehrsteilnehmer eine wiedererkennbare Infrastruktur hergestellt und basierend auf umfassenden, bayernweiten Erfahrungen im Bereich der Radverkehrsplanung eine hochwertige sowie Nutzerorientierte Radverkehrsführung hergestellt.

Zur Vermeidung von Schleichverkehren durch vorhandene Wohngebiete sollten die umliegenden Straßen zwingend mit in die Betrachtung bei der Umsetzung mit einbezogen werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Stegfilzstraße, die Sonnenstraße, die Winterstraße sowie die Ludwig-März-Straße gelegt werden. Bei Bedarf sind weitere betroffene Ausweichstrecken zu identifizieren und mit entsprechenden Maßnahmen entgegenzuwirken. Auf die Belange der freiwilligen Feuerwehr sind Rücksicht zu nehmen.



Begleitend zur Umsetzung sollte eine Öffentlichkeitskampagne sowohl in den (sozialen) Medien sowie vor Ort durch Banner erfolgen. Die Verkehrsregeln einer Fahrradstraße sollten dabei den Verkehrsteilnehmern in der Zeit der Einführung, wenn nötig darüber hinaus, verdeutlicht werden. Darunter fallen die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, das erlaubte Nebeneinanderfahren von Radfahrern sowie die generelle Vorrangstellung des Radverkehrs entlang der Fahrradstraße. Insbesondere aufgrund der hier teilweise verlaufenden Baustellenumleitungen sollten Informationen auf das Vorhandensein und Verhalten in einer Fahrradstraße an den Zufahrten besonders deutlich kenntlich gemacht werden, um Konflikte zu vermeiden.

Auch in Kombination mit Aktionswochen zur Mobilität lassen sich neue Infrastrukturprojekte medienwirksam einführen. Die jährlich stattfindende europäische Mobilitätswoche im September würde eine gute Gelegenheit bieten. Auch die Teilnahme an Aktionen wie dem „Stadtradeln“ oder dem „Schulradeln“ kann unterstützend für die Wahrnehmung und Akzeptanz der Maßnahme sein.



Unechte Fahrradstraße zwischen Bahnhofstraße und Bichler Straße



Sicherheitstrennstreifen mit verbleibender Fahrbahnbreite



Beispielhafte Rotmarkierung der Knotenpunkte Sonnenstraße und Krumbachstraße

Bedeutung für die Praxis

■ Gutachterlicher Vorschlag

auf konzeptioneller Ebene -> keine Verpflichtung

spricht Empfehlungen zur Erreichung der Zielbeiträge aus

■ Maßnahmenkatalog

als Instrument zur gezielten Steuerung von Investitionen

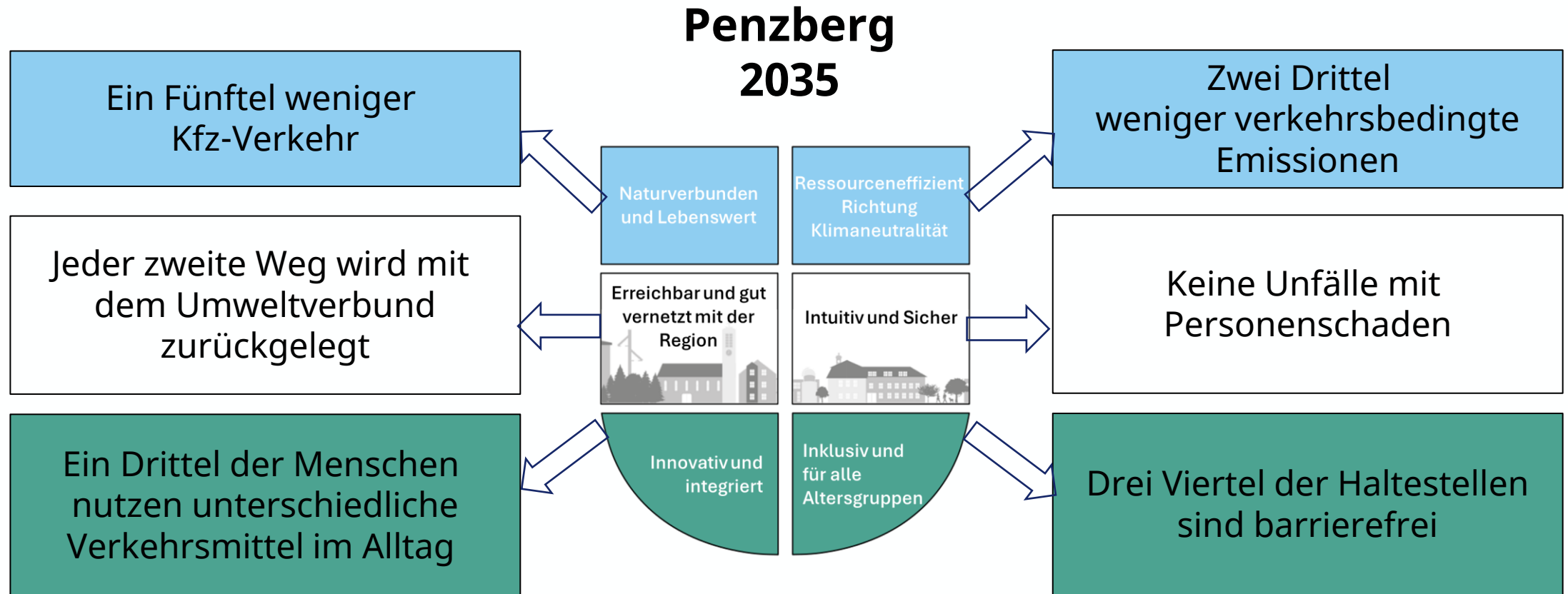
als flexible und erweiterbare Sammlung von Maßnahmenansätzen

■ Vom Papier auf die Straße

kann nur mit der Schaffung einer Verwaltungsstelle Mobilitätsplanung bewerkstelligt werden

macht Mobilität in Penzberg erlebbar

So soll sich Penzberg verändern



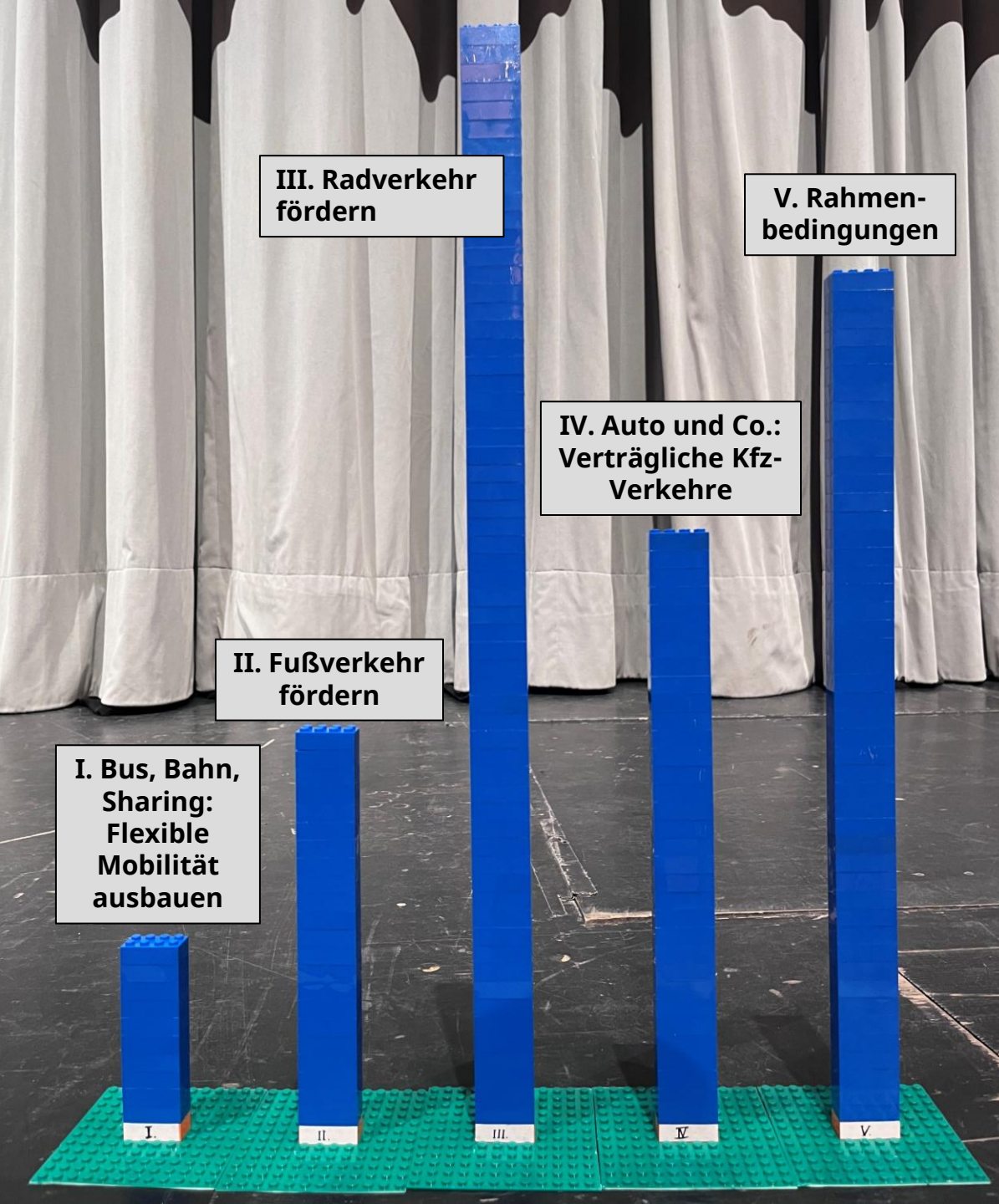
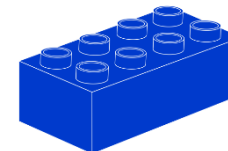
Wandelgang

1. Kommentierung der Impulsprojekte

- I. Was braucht es für eine sozialverträgliche Umsetzung?
- II. Was braucht es für eine wirtschaftsverträgliche Umsetzung?

2. Priorisierung der Impulsprojekte durch Legosteine

- I. Was sind die für Sie die zwei wichtigsten Impulsprojekte?





Ziele

- Stärkere Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer
- Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Durchgängige Radverkehrsführung durch den Knotenpunkt
- Klarere Gestaltung des Verkehrsraums für alle
- Schaffung von Grundlagen für verkehrsrechtliche Anordnungen zur Stärkung der Wohngebiete entlang Haselbergstraße und Wölfl

Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- Kfz-Verkehr wurde in den Beteiligungsformaten kontrovers diskutiert. Während einige sich stark für vermehrte Verkehrsberuhigungen und autofreie Bereiche zur Erhöhung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität aussprechen, halten andere dagegen und äußern große Bedenken, Maßnahmen könnten den Kfz-Verkehr zu Ungunsten von Erreichbarkeit und zum Nachteil von Personen, die auf das Auto angewiesen sind, verschlechtern.
- Ziel sollte es deshalb sein, die weiterhin bestehenden Kfz-Verkehre verträglich zu gestalten. Also so, dass vor allem die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden erhöht wird.
- Kreuzung in Kartenabfrage häufig erwähnt

Auswahl Hinweise und Voraussetzungen zur Umsetzung

- Entlastung der Anwohnenden durch Änderung der Vorfahrtstraßenregelung
- Rushhour-Verkehr mitbedenken
- Kreisverkehr nicht möglich (teuer, kompliziert)
- Herausforderung Seitenwechsel für Radverkehr

Standorte



Nonnenwald



Nonnenwald/ Haselbergstraße



Nonnenwald/ Wölfl



Beispiel Markierung
eines
Radschutzstreifens



Ihre Kommentare zum Impulsprojekt „Umgestaltung Kreuzung Nonnenwald“

→Menschen im Mittelpunkt (sozial)

Welche Belange und Gruppen müssen bei der Umsetzung berücksichtigt werden?

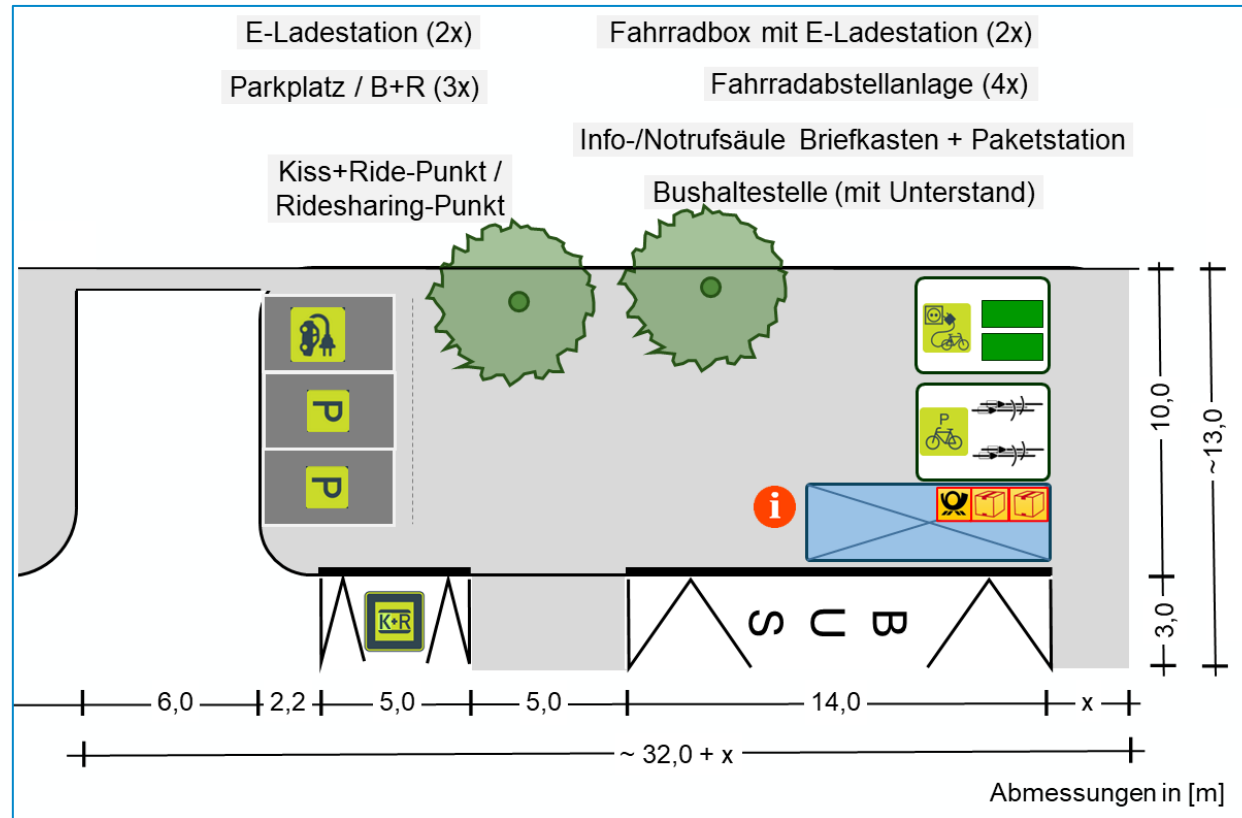
→Erreichbarkeit (Wirtschaft)

Was muss aus Sicht von Wirtschaft, Handwerk, Arbeitswegen etc. beachtet werden?

→Weitere Hinweise zum Projekt

Handlungsfeld I. Bus, Bahn, Sharing: Flexible Mobilität ausbauen

Mobilitätsstationen Penzberg



Beispiel Mobilitätsstation



Ziele

- Verknüpfungspunkte zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern (z.B. Bahn, Auto, Fahrrad)
- Stärkung der intermodalen Wegeketten: Erleichterung der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auch im Alltag.
- Ermöglichen Flexibilität je nach Bedarf



Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- Die Situation des Radverkehrs häufig thematisiert und als unsicher und unattraktiv beschrieben, insbesondere für Kinder.
- Wichtig sei der Ausbau von sicheren Radwegverbindungen, um den Radverkehr in und um Penzberg zu fördern. Nicht nur Alltags- und Arbeitswege sollten dabei betrachtet werden, sondern auch touristischer Radverkehr.
- Eine klar erkennliche und leicht verständliche Markierung der Wege wurde häufig als ein wichtiger Aspekt für die Gestaltung guter Radwege benannt.
- Fahrradstraßen wurden häufig als eine gewünschte Lösung benannt.



Mobilitätsstation am Bahnhof Penzberg

- Empfehlung einer Mobilitätsstation am Bahnhof
- Integration Stationsbasiertes Bike-Sharing Gewerbegebiet Nonnenwald
- Integration von Lastenrädern und Carsharing → Verbindungen mit lokalen Akteuren stärken

Ergebnisse der Arbeitsphase

Mobilitätsstationen in Penzberg: Sozialverträgliche Umsetzung & Wirtschaftsverträgliche Umsetzung

Personen im Außenbereich → Rufbuskonzept für das gesamte Stadtgebiet.

Ausreichend enges Netz an Stationen, z.B. in 5 Minuten zu Fuß erreichbar.

Bahnhof: Mehr Hol- und Bringparkplätze

Tempo 30 wo immer machbar!

30kmh ab Ortsschildern.

Rufbusse analog Murnau.

Spontane Verfügbarkeit der Fahrzeuge (ausreichende Anzahl)

Fahrradstraße zum Bahnhof anlegen.

Fahrradstadt Münster ist vorbildlich!

Feste Blitzer aufstellen = Gewinn für alle!.

Kleinere Rufbusse statt leere Riesenbusse.

Parkplätze analog Murnau und autofreie Fußgängerzone bzw. kleine Busse für Fußgängerzone

Fußgängerzone Bahnhofstraße.

Fußgängerampeln in Bahnhofstraße kürzer schalten mit weniger Wartezeit für Fußgänger.

Fußweg Bahnhof Bürgermeister-Prandl-Schule am Bahngleis entlang

Ergebnisse der Arbeitsphase

Mobilitätsstationen in Penzberg: Weitere Hinweise

Bahnhof
Busbahnhof
Verknüpfung Zug +
Bus

Einfache Buchung &
Abrechnung z.B. per
App + analog.

Mitfahr-App

Mitfahr-App
einführen.

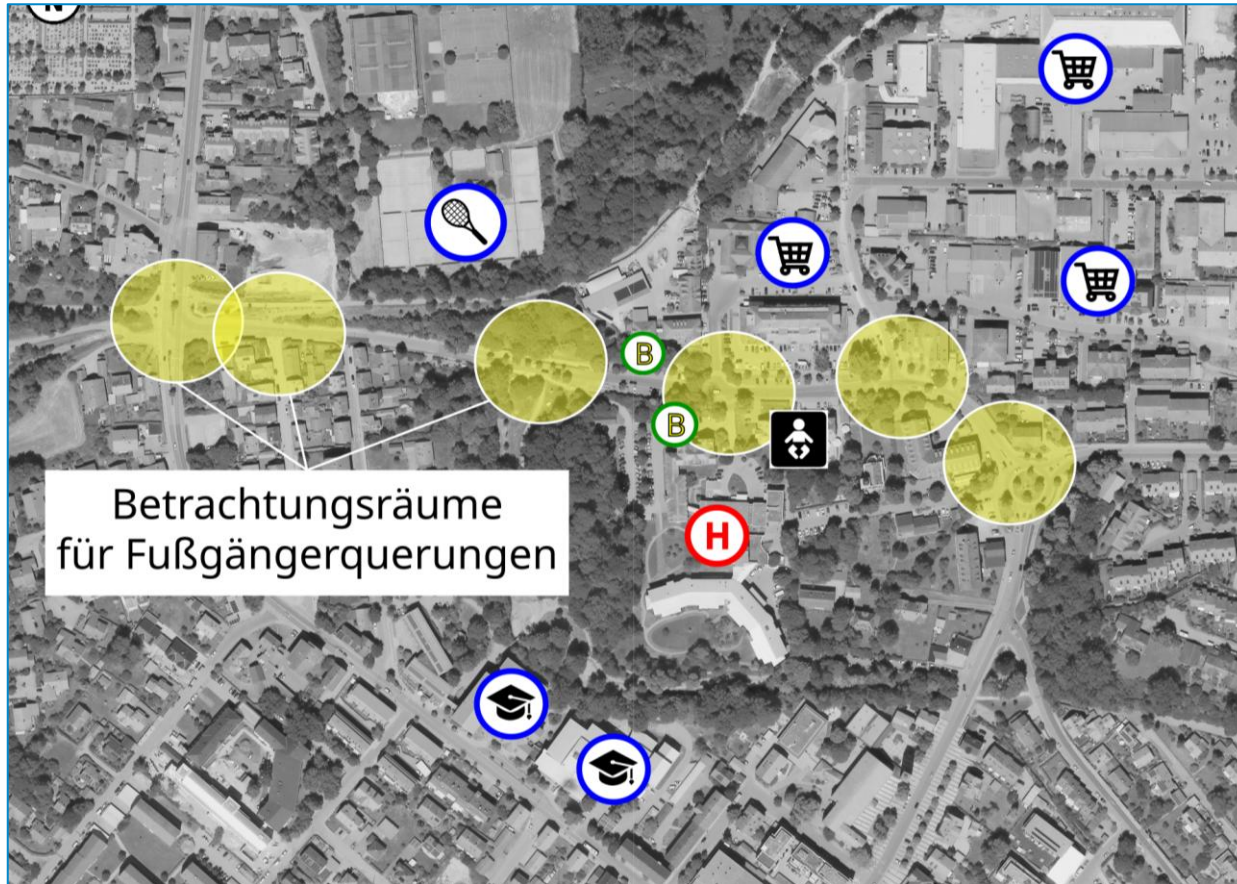
Was motiviert zur Verhaltensveränderung?
Umstieg auf andere Verkehrsmittel
→ Gilt auch für andere Impulsprojekte

Verkehrsflächen im
Flächennutzungskonzept
sichern, Bahnhof;
Bahnbogen Richtung
Roche.



Handlungsfeld II. Fußverkehr

Fußgängerquerung Schloßbichl



Ziele

- Stärkung der Straßenseiten im Umfeld des Krankenhauses im Bestand (Parkplätze / Bushaltestelle).
- Perspektivische Verschlechterung der Querungsqualität „Am Schloßbichl“ bei Verlegung der Staatstraße.
- → Ziel des Impulsprojekts ist es, in diesem Zusammenhang die Querung für den Fußverkehr zu verbessern.

Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- Vor allem bei der Auftaktveranstaltung im Februar 2024 wurde Sicherheit im Fußverkehr als besonders wichtig benannt und in Penzberg noch nicht ausreichend vorhanden.
- Auch bei allen anderen Beteiligungsformaten wurde Sicherheit im Fußverkehr oft thematisiert, insbesondere Menschen 65+ wünschen sich bessere Querungsmöglichkeiten.
- Dabei stand die Notwendigkeit von ausreichend breiten Wegen und sicheren sowie ausreichend Querungen im Fokus. Der Fußverkehr müsse sowohl vor Kraftfahrzeugen wie auch dem Radverkehr geschützt werden.

Auswahl Hinweise und Voraussetzungen zur Umsetzung

- Neue Möglichkeiten durch Veränderungen in der StVO → Mehr Spielraum für Kommunen.
- Barrierefreie Querung im Zusammenhang mit allgemeinen Verbesserungen für den Fußverkehr planen.
- Ebenerdige Lösung (Ampel, Zebrastreifen) bevorzugt (Brückentrampen zu lang).

Ergebnisse der Arbeitsphase

Fußgängerquerung Schloßbichl: Sozialverträgliche Umsetzung & Wirtschaftsverträgliche Umsetzung

Alle!
Beachten

Schüler/Kinder
beachten.

Barrierefreie
Straßen ohne
Bordsteine!

Alle (viele)
Fußgängerüberwege
mit Zebrastreifen

Erreichbarkeit des
Gewerbegebiets
verschlechtert sich: Stau an
Grube + Bichler
Straße/Schloßbichl

Kindergarten-
Kinder
beachten

Schulkinder
beachten

Mehr
Querungshilfen in
Penzberg!

Schulweg. Weg der
Schüler von Schule
zu allen Sportstätten.

Kreuzungsfreie
Querung für Schüler
muss eingerichtet
werden

Ampelphasen
Fußgänger
freundlich
gestalten.

Kreisverkehr-Einfahrt der
Radfahrer rot markieren.
Anderen Kreisverkehren
angleichen.

Sehr wichtig!
Machen!

Ergebnisse der Arbeitsphase

Fußgängerquerung Schloßbichl: Weitere Hinweise

Tempo 30! Mehr Sicherheit,
Ruhe, bessere Luft,
Lebensqualität

Systematische Prüfung von
Tempo 30 an Schulwegen

Diese Querung wird aber auch
von vielen Radlern genutzt! Die
sicherste Lösung wäre hier
eine Brücke über den
Schloßbichl.

Eine Fußgänger-Radfahrer-Brücke
würde den Verkehrsfluss nicht
hemmen und Schüler schützen.

Tempo 30 vor allen Schulen

Tempo 30 vor Schulen

Ampelschaltung für
Fußgänger „schneller“ &
kürzer gestalten → gilt
überall

Ampel

Fußgängerüberweg

Projekte widersprechen
sich! Querung Schloßbichl
vs. Verlegung Staatsstraße

Handlungsfeld III. Radverkehr

Fahrradstraße



Beispiel Gestaltung einer Fahrradstraße



Ziele

- Fahrradstraßen sind grundsätzlich dem Radverkehr vorbehalten
- In den meisten Fällen wird eine Kfz-Freigabe erteilt -> Unechte Fahrradstraße
- Fahrräder können bevorrechtigt oder mit rechts-vor-links Regelung geführt werden
- Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 Km/h (für alle)
- Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist ausdrücklich erlaubt
- Mindestabstand beim Überholen innerorts: 1,5 Meter



Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- Die Situation des Radverkehrs häufig thematisiert und als unsicher und unattraktiv beschrieben, insbesondere für Kinder.
- Wichtig sei der Ausbau von sicheren Radwegverbindungen, um den Radverkehr in und um Penzberg zu fördern. Nicht nur Alltags- und Arbeitswege sollten dabei betrachtet werden, sondern auch touristischer Radverkehr.
- Eine klar erkenntliche und leicht verständliche Markierung der Wege wurde häufig als ein wichtiger Aspekt für die Gestaltung guter Radwege benannt.
- Fahrradstraßen wurden häufig als eine gewünschte Lösung benannt.

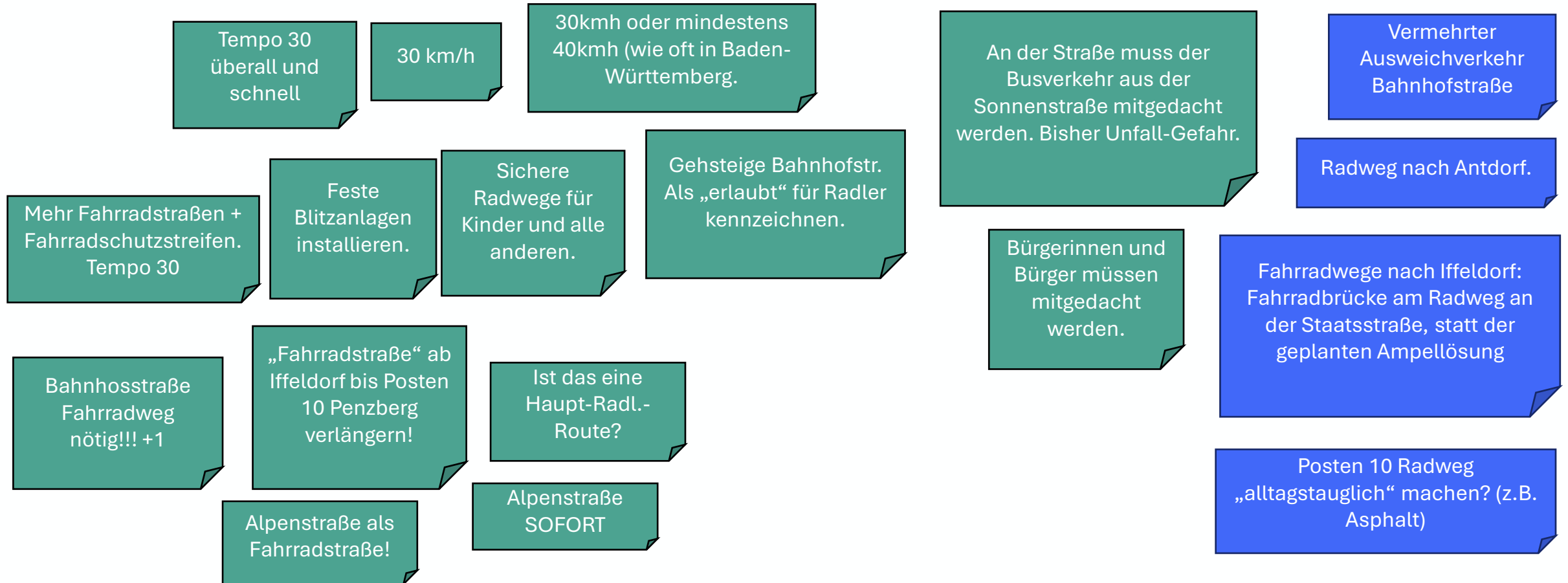


Auswahl Hinweise und Voraussetzungen zur Umsetzung

- Verbessert Schulwege und entlastet den Fußweg am Bach.
- Zu beachten: Ausweichverkehr/Umleitung bei Sperrungen in Innenstadt sowie Ausweichverkehre Stegfilzstraße.
- Entlang der Bürgermeister-Rummer-Straße & Friedrich-Ebert-Straße zahlreiche Einrichtungen mit Besucherfrequenz.
- Zufahrt Feuerwehr (kein Hindernis, aber in Planung beachten).

Ergebnisse der Arbeitsphase

Fahrradstraße: Sozialverträgliche Umsetzung & Wirtschaftsverträgliche Umsetzung



Ergebnisse der Arbeitsphase

Fahrradstraße: Weitere Hinweise

Warum nur Friedrich-Ebert/Bürgermeister-Rummer-Straße?

An der Freiheit als Fahrradstraße

Auch Philippstraße für Fahrradstraße.

Schulstraßen, z.B. Alpenstraße, Maistraße = Schulweg

„Blaulicht“ im Einsatz hat Vorfahrt

Deutliche Beschilderung zur Lenkung des sportlichen touristischen Durchgangsverkehrs.

Einbahnregelung Bahnhofstraße.

Querung Bahnhofstraße Richtung Bürgemeister-Rummer-Straße entgegenkommende Linksabbieger nehmen Radler die Vorfahrt.

Schwerpunkt Rad-/Fußgänger ist Verbindung Gymnasium Bahnhof.

Was passiert mit den Fahrradfahrern an der Bahnhofstraße? Hier einen guten Übergang finden!

Radweg entlang Bahnhofstraße ist wichtiger.

Auch vom Bahnhof zur Realschule und Gym. ein Radweg

Handlungsfeld IV. Verträgliche Kfz-Verkehre

Umgestaltung Kreuzung Nonnenwald

Standorte



Nonnenwald



Nonnenwald/Wölfl



Nonnenwald/
Haselbergstraße



Beispiel
Markierung eines
Radschutzstreifens



Ziele

- Stärkere Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer
- Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Durchgängige Radverkehrsführung durch den Knotenpunkt
- Klarere Gestaltung des Verkehrsraums für alle
- Schaffung von Grundlagen für verkehrsrechtliche Anordnungen zur Stärkung der Wohngebiete entlang Haselbergstraße und Wölfl



Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- Kfz-Verkehr wurde in den Beteiligungsformaten kontrovers diskutiert. Während einige sich stark für vermehrte Verkehrsberuhigungen und autofreie Bereiche zur Erhöhung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität aussprechen, halten andere dagegen und äußern große Bedenken, Maßnahmen könnten den Kfz-Verkehr zu Ungunsten von Erreichbarkeit und zum Nachteil von Personen, die auf das Auto angewiesen sind, verschlechtern.
- Ziel sollte es deshalb sein, die weiterhin bestehenden Kfz-Verkehre verträglich zu gestalten. Also so, dass vor allem die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden erhöht wird.
- Kreuzung in Kartenabfrage häufig erwähnt



Auswahl Hinweise und Voraussetzungen zur Umsetzung

- Entlastung der Anwohnenden durch Änderung der Vorfahrtstraßenregelung
- Rushhour-Verkehr mitbedenken
- Kreisverkehr nicht möglich (teuer, kompliziert)
- Herausforderung Seitenwechsel für Radverkehr

Ergebnisse der Arbeitsphase

Umgestaltung Kreuzung Nonnenwald: Sozialverträgliche Umsetzung & Wirtschaftsverträgliche Umsetzung

Kostengünstigere Lösung als Unterführung: Verbreiterung des Gehwegs an der Kastnerhofstraße einen Geh- und Radweg.

Radspur auf rotem Asphalt.

Wie wird die Akzeptanz des Radverkehrs bei den Autofahrern (Autobahnkolonne) gestärkt?

Radweg „Wölfl“ meines Erachtens noch ??? Als Umgestaltung Kreuzung „Nonnenwald“

Radtunnel für Roche-ler essenziell.

Untertunneln und dann durch den Wald (befestigt und beleuchtet) ins Industriegebiet.

Bei einer „Roche-Autobahn“ bleiben alle anderen auf der Strecke.

Fahrradmarkierungen durchgehend auch über Kreuzungen.

Der weiterführende Radweg vom Sportstadion hat keine Verbindung über die Kastnerhofstraße zur Nonnenwaldstraße zu Roche

Wie wird das Nadelöhr Nonnenwaldstraße gelöst? → Lkw-Erreichbarkeit für die Betriebe.

Fehlende Beschilderung! Fahrradfahrer benutzen Gehweg.

Ergebnisse der Arbeitsphase

Umgestaltung Kreuzung Nonnenwald: Weitere Hinweise

Wichtig: Auch Kreuzung am Edeka-Kreisel mitdenken.

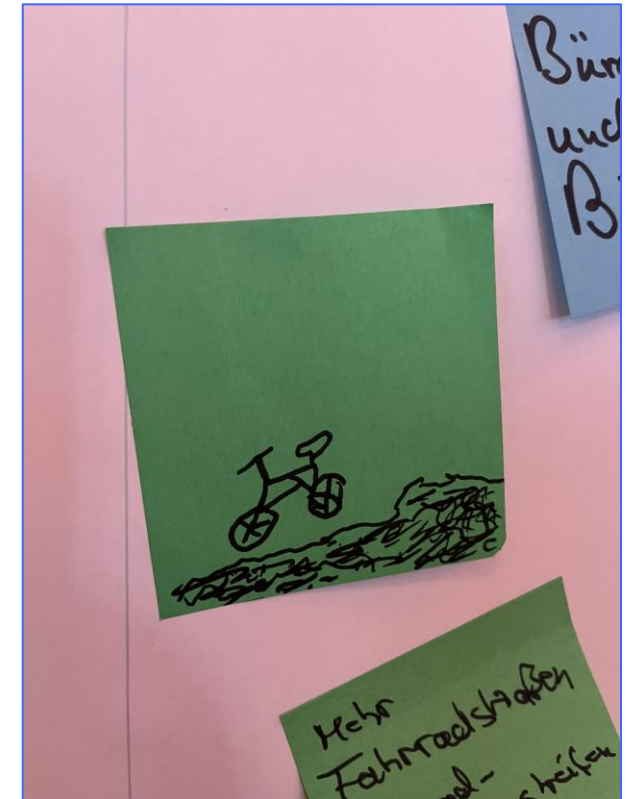
Mehr Kreisverkehre wünschenswert.

Flexible Verkehrsinsel d.h. keine Insel zu Stoßzeiten.

Die Radtrasse nach Roche ist nach wie vor gefährlich eng (Nonnenwaldstraße) oder umwegig → keine gute Lösung für die Radler zu Roche

Es fehlt nach wie vor die „Radautobahn“ aus Penzberg zu Roche.

Fahrradverkehr Wölfl → Haselberg → Kindergarten scheint sehr gefährlich!



Handlungsfeld V. Rahmenbedingungen

Verlegung der Staatsstraße



Hintergrund der Staatsstraßenverlegung

- Zuständigkeit bei den Staatsstraßen liegt beim Staatlichen Bauamt
- Handreichung seitens PTV mit Vorschlag ergangen
- Übernahme in den Flächennutzungsplan (FNP) als strategisches Planungsziel
- Machbarkeitsuntersuchung notwendig, um Vor-/Nachteile abzuwägen zu können

! Wünsche & Hinweise aus der Beteiligung (Auswahl)

- In den Beteiligungsformaten, vor allem bei der Auftaktveranstaltung, wurden die zwei durch Penzberg verlaufenden Staatsstraßen oft als problematisch benannt.
- Der Schwerlastverkehr führe zu negativen Auswirkungen wie Lärm, Luftverschmutzung und allen voran verminderte Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden.
- Zudem vermindere der massive Verkehr die Aufenthaltsqualität in der Stadtmitte.
- Auch während der Podiumsdiskussion der Auftaktveranstaltung wurde die Thematik angesprochen und ein Umgang damit gewünscht.

⚙️ Auswahl Hinweise und Voraussetzungen zur Umsetzung

- Entlastung vs. Belastung: enge Beteiligung der betroffenen Anwohnenden nötig!
- Entlastung von Schulen, Erhöhung Aufenthaltsqualität Innenstadt
- Voraussetzung: Karlstraße umgestalten, Bahnhofstraße mitdenken
- Tiefgarage Rathaus bleibt anfahrbar
- Bauliche Maßnahmen möglich → keine kurzfristige Maßnahme

Ergebnisse der Arbeitsphase

Verlegung der Staatsstraße: Sozialverträgliche Umsetzung & Wirtschaftsverträgliche Umsetzung



Ergebnisse der Arbeitsphase

Verlegung der Staatsstraße: Weitere Hinweise

Staugefahr zwischen
Bichler – Schloßbichl-
Kreislauf Edeka steigt
massiv an.

Stau Gefahr → zu
wenig Wege, Verkehr
verteilt sich nicht.

Was ist mit der
Philippstraße?
Verkehrsberuhigung!

Prüfen, ob der alte
Bergwerkschacht als
Tunnel nutzbar ist.

Tunnel Bahnhofstraße 800m

Zentraler Spielplatz
wird weiter
entwertet (Lärm,
Abgase ...)

Tempo 30 am
Krankenhaus,
Kindergarten,
Spielplatz.

Radwege zum
Nonnenwaldstadion vom Osten
her mit sicherem Übergang.

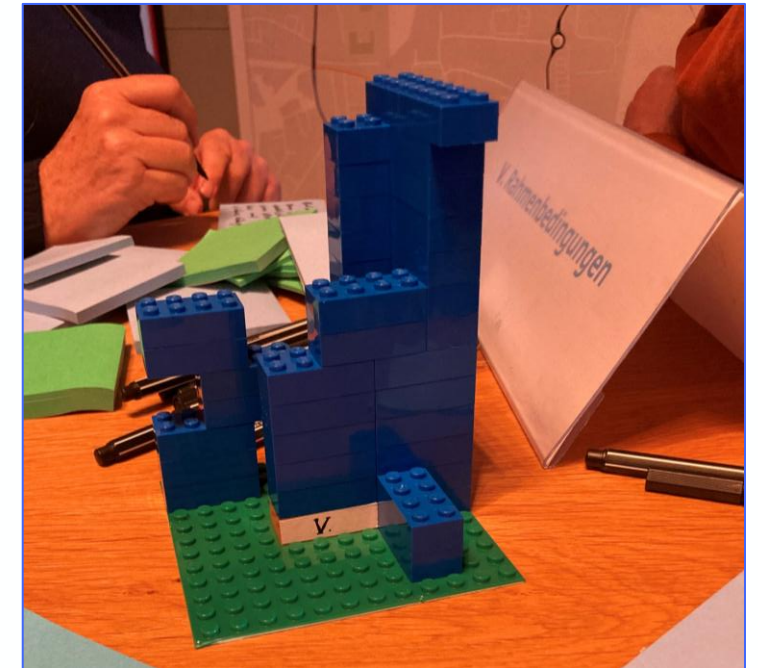
Tunnel
Schachthügel
500m

Verlegung
Staatsstraße
+ Querung
Schloßbichl.
Priorisiert.

Staatsstraße über
Roche – Kreisverkehr
Berggeist zu Bichler
Straße

Autobahnzufahrt

Zugänglichkeit Roche
Umgehung?





Podiumsdiskussion

1. Politik

■ **Stefan Korpan**
Erster Bürgermeister, CSU

2. Verwaltung

■ **Justus Klement**
Stadtbaumeister

3. Planung

■ **Philipp Benkowitz**
PTV Group, Projektleitung

...und Sie!

Eindrücke aus der Podiumsdiskussion

Klasen: Bürgermeister Korpan, haben Sie das Ergebnis der Priorisierung erwartet? Und welche zwei Impulsprojekte haben Sie selbst priorisiert?

- **BM Korpan:** Das Ergebnis überrascht nicht. Eigene Steinchen wurden bei *Verträgliche Kfz-Verkehre* und *Rahmenbedingungen* gesetzt.

Klasen: Haben Sie mit dem Handel über die Impulsprojekte gesprochen?

- **BM Korpan:** Speziell über die Maßnahme wurde bis jetzt nur vereinzelt mit den Vertreterinnen und Vertretern des Einzelhandels gesprochen. Es geht bei den Maßnahmen nicht darum, dass niemand mehr in die Innenstadt kommt. Es geht darum, den Durchfahrtsverkehr zu reduzieren. Andere umliegende Gemeinden haben schöne Fußgängerzonen, von denen der Handel profitiert – bspw. Bad Tölz und Murnau.

Klasen: Herr Klement, was sind Ihre Eindrücke aus der Arbeitsphase?

- **Klement:** Während der Arbeitsphase waren die Kollegen sehr engagiert dabei, allen Teilnehmenden die Impulsprojekte näher zu bringen. Am Stand zur Verlegung der Staatsstraße waren einige Anwohnende der Bichler Straße anwesend und hatten Gesprächsbedarf. Da zeigt sich auch immer wieder, dass Projekte dann gelingen, wenn man als städtische Gemeinschaft daraufhin arbeitet und über die Sozialverträglichkeit diskutieren kann.
- Verweis auf den Bereich Stadtplatz: Aktuell hält sich dort kein Einzelhandel. Wenn etwas zwischen Rathausplatz und Stadtplatz entsteht und mehr Fußverkehr in dem Bereich stattfindet, kommt das auch dem Einzelhandel zugute.



Eindrücke aus der Podiumsdiskussion

Klasen: Hr. Benkowitz, das Impulsprojekt *Mobilitätsstationen Penzberg* wurde gering priorisiert. Woran liegt das Ihrer Meinung nach?

- **Benkowitz:** Dabei handelt es sich um ein eher komplexes Impulsprojekt, welches den Bürgerinnen und Bürgern zudem nicht so vertraut ist. Die anderen Impulsprojekte wurden bereits in der Vergangenheit thematisiert und diskutiert. Bei dem Impulsprojekt *Mobilitätsstationen Penzberg* geht es auch darum, die Basis für eine Mobilität zu schaffen, die Alle erreicht. In einer alternden Gesellschaft muss Erreichbarkeit und Barrierefreiheit sichergestellt werden.

Publikum (Elternbeirat): Insgesamt etwas ernüchtert von den Impulsprojekten. Das Thema Schulwegsicherheit kam bei den Impulsprojekten nicht vor, wurde aber in der Vergangenheit immer wieder an die Stadtverwaltung herangetragen. Man sollte nicht nur danach Fragen, was der Einzelhandel zu den Impulsprojekten sagt, sondern auch: Was sagen die Kinder und Familien?

Publikum: Das Thema *Staatsstraßenverlegung* wurde bereits bei der Auftaktveranstaltung 2024 mit der Fachplanung diskutiert. Zu dem Zeitpunkt wurde auf den Lärmaktionsplan verwiesen, den man auch dafür nutzen könne, flächendeckend Tempo 30 einzurichten. Was ist der Stand des Lärmaktionsplans?

- **Klement:** Die Erarbeitung des Lärmaktionsplans wurde begonnen, aber nicht abgeschlossen. Bei der Auftaktveranstaltung wurde die Lärmaktionsplanung seitens der Fachplanung als „scharfes Schwert“ bezeichnet, mit dem gegenüber dem Land argumentiert werden kann. Es gibt Ergebnisse und Kartierungen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann zum weiteren Vorgehen keine Angabe gemacht werden.
- **Benkowitz:** Hintergrund der Staatsstraßenverlegung ist, dass zunächst Grundlagen geschaffen werden müssen, bis die Bahnhofstraße angegangen werden kann. Die fachplanerische Empfehlung bezieht sich zunächst auf die Verlegung einer der zwei Staatsstraßen, um die Innenstadt zu entlasten.
- **BM Korpan:** Was im nächsten Schritt möglich ist, ist dass der aktuelle Stand des Lärmaktionsplans dem Stadtrat präsentiert wird, um dann zu diskutieren, inwiefern eine Wiederaufnahme denkbar ist.

Eindrücke aus der Podiumsdiskussion

Publikum: Das Impulsprojekt *Mobilitätsstationen Penzberg* ist sehr unspezifisch. Was dabei vor allem fehlt ist das Thema 2. Gleis bzw. 2. Bahnsteig. Es ist bekannt, dass dafür die Deutsche Bahn zuständig ist. Was ebenfalls in den Bereich fällt, ist das Thema Busverkehr. Vorschlag: Im Flächennutzungsplan die Fläche vom Bahnhof (oben beim alten Gleis) den Fußweg in Richtung NORMA entlang der Nonnenwaldstraße in Richtung Roche für eine mögliche Schienenanbindung sichern.

- **BM Korpan:** Für den Bahnbogen hat die Stadt bereits Nutzungsrechte. Nach aktuellem Stand soll es einen Fuß- und Radweg geben. Ein zweites Gleis wird aktuell nicht diskutiert.
- **Klement:** Grundsätzlich ist die Einzeichnung von Gleisen für den Flächennutzungsplan zu detailliert und nicht notwendig – die Angaben darin sind auf einer höheren Ebene. Die Stadt hat das Thema 2. Gleis bzw. 2. Bahnsteig auf dem Schirm. Bei der Quartiersentwicklung werden Flächen für eine eventuelle Erweiterung der Gleisanlage bzw. einem 2. Bahnsteig berücksichtigt und reserviert.

Publikum: Sollte es nicht vielmehr darum gehen, Pkw-Verkehr unattraktiv zu machen, wie es auch in anderen Städten geschieht? Etwa durch Poller, Tempo 30 etc.

- **Benkowitz:** Es gibt in der aktuellen Maßnahmenliste wenig solcher Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr beschränken. Das liegt daran, dass es zunächst gute Alternativen für einen Umstieg geben muss und die sind aktuell nicht gegeben.
- Während der Arbeit in Penzberg ist immer wieder deutlich geworden, dass es einen respektvollen Umgang miteinander gibt. Auch bei kontroversen Themen. Einen respektvollen Umgang braucht es auch für die Umsetzung. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass ein respektvoller Umgang nicht selbstverständlich ist. Lob an alle Penzbergerinnen und Penzberger und Bitte, das beizubehalten.

Eindrücke aus der Podiumsdiskussion

Publikum: Bahnhofstraße. Laut einigen Aussagen ist der Bürgersteig in der Bahnhofstraße für den Radverkehr freigegeben. Man wird aber immer vom Fußverkehr beschimpft. Eine sichtbare Kennzeichnung an der Stelle wäre hilfreich.

- **Klement:** Das Befahren der Flächen zwischen den Geschäften in der Bahnhofstraße und den Parkständen mit dem Fahrrad ist nach seinem Kenntnisstand nicht erlaubt – nur als Begleitperson von Kindern unter 12 Jahren. In anderen Städten sieht man eher den Trend, den Radverkehr nicht durch den Fußverkehr zu führen und bspw. in Fußgängerzonen keinen Radverkehr zu erlauben.

Publikum (ÜberMorgen e.V.): Es wurde vor ein paar Tagen die 4. Kidicall Mass in Penzberg organisiert und durchgeführt. Die vielen Teilnehmenden zeigen, wie viele am Radverkehr und an sicheren Radwegen interessierte Penzbergerinnen und Penzberger es gibt. Wann ist der Stadt die Sicherheit der Kinder wichtiger als die Semmeltaste?

- **BM Korpan:** Eine autofreie Innenstadt ist aktuell nicht denkbar. Das widerspricht aber nicht der Schaffung von mehr Sicherheit für den Radverkehr.
- **Benkowitz:** Zum Thema Temporeduzierung: Verkehr ist bei geringem Tempo flüssig, wenn die Knotenpunkte richtig eingerichtet sind. Schafft man eine gute Grundlage an den Knotenpunkten kommt eine Geschwindigkeitsreduzierung auch dem Kfz-Verkehr zugute.



Abschlussworte des Ersten Bürgermeisters Stefan Korpan



Vielen Dank für die **rege Anteilnahme** und die vielen **interessanten Diskussionen**. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde seinerzeit vom Stadtrat beschlossen. Wie auch damals ist das Ziel dabei gleich geblieben: **Die Mobilitätsplanung strategisch auszurichten**. Das bedeutet, nicht einfach losgelöst voneinander einzelne Maßnahmen umzusetzen, sondern alle Maßnahmen gesamt zu betrachten. Das ist wichtig, denn Mobilität ist komplex. Das hat sich auch heute wieder an der Vielseitigkeit der Themen, die diskutiert wurden gezeigt.

Heute lag der Fokus vor allem auf den **fünf Impulsprojekten**. Nach dem Beschluss des Mobilitätskonzepts sollen dann nacheinander je nach Größe immer bis zu 15 Maßnahmen dem Stadtrat vorgestellt werden, um zu schauen, wie eine Umsetzung möglich ist. Das Mobilitätskonzept ist eine gemeinsame Aufgabe der Stadt Penzberg und daher auch ein großes **Dankeschön an alle**, die sich zum Mobilitätskonzept eingebracht haben.

Mobilitätskonzept Penzberg

Öffentliche Abschlussveranstaltung;
12. Mai 2025

Weitere Informationen unter:
www.penzberg.de/mobilitaetskonzept