

Mobilitätskonzept Penzberg

Öffentliche Auftaktveranstaltung

21. Februar 2024

Dokumentation



Offizielle Begrüßung durch Hardi Lenk

Bürgermeister Hardi Lenk

begrüßt alle Anwesenden herzlich zur Veranstaltung und entschuldigt den ersten Bürgermeister Stefan Korpan, der leider verhindert ist.

Es ist schön zu sehen, wie viele Menschen zur Veranstaltung gekommen sind und Interesse am Mobilitätskonzept der Stadt Penzberg haben. Der Abend wird einen Eindruck davon geben, was die Stadt geplant hat und was die Hintergründe des Mobilitätskonzeptes sind.

Hardi Lenk wünscht allen Anwesenden einen schönen und aufschlussreichen Abend und übergibt das Wort an die Moderation der Veranstaltung, Lisanne Pucher (DialogWerke GmbH).





Was haben wir heute vor?

1. INPUT

- MOBILITÄTSKONZEPT
PENZBERG

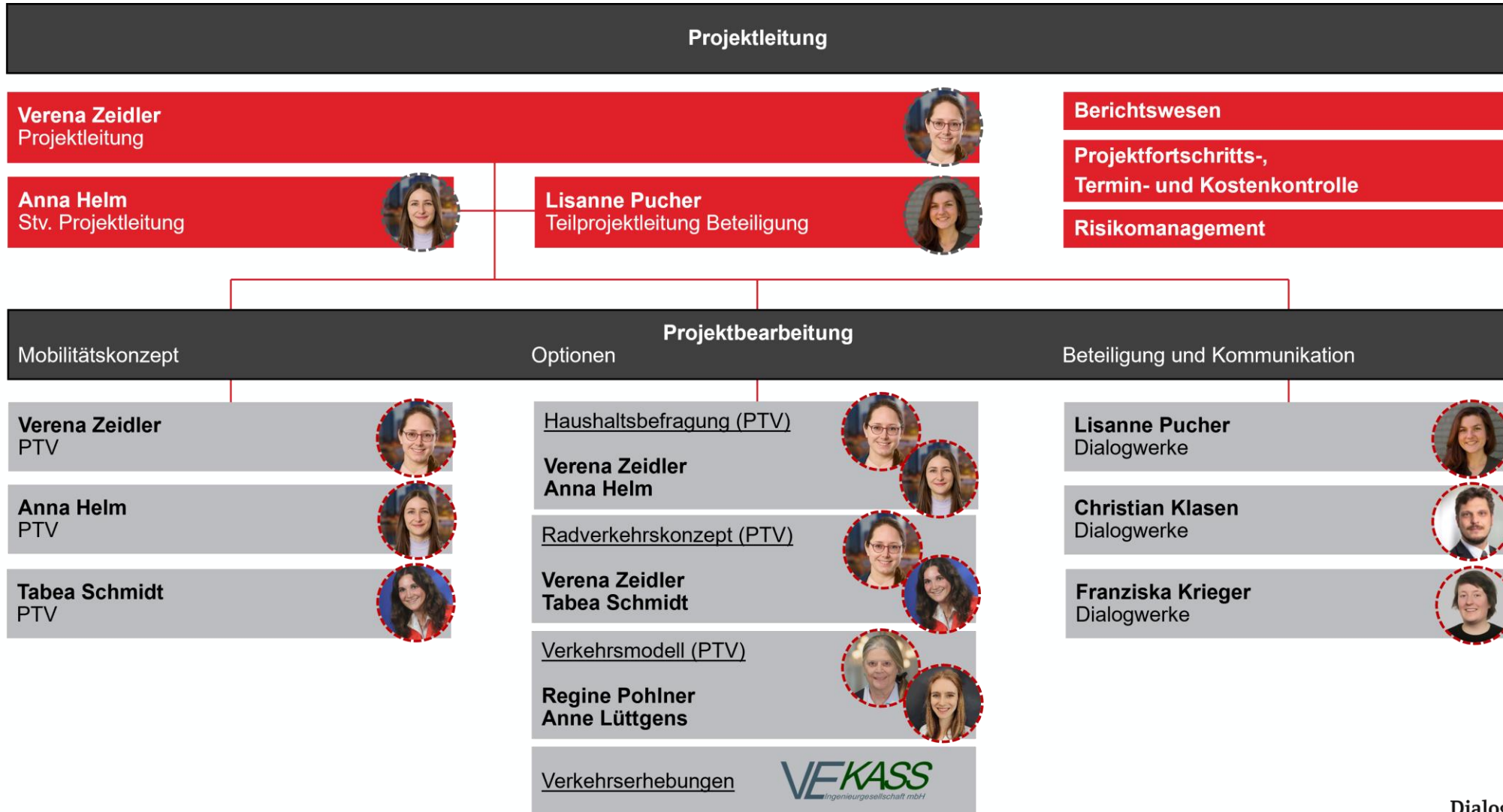
2. SIE SIND GEFRAGT

- WANDELGANG

3. DISKUSSION

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

Projektteam für das Mobilitätskonzept Penzberg





©Dragmami

Wer ist heute hier?



Dialog
Werke

PTV GROUP

Wer ist heute hier?

■ Wie sind Sie heute hergekommen?

- 10 Personen zu Fuß
- 16 Personen mit dem Fahrrad
- 23 Personen mit dem Auto
- 1 Person mit dem ÖPNV

■ Wo kommen Sie ungefähr her?

- Überwiegend kommen die Anwesenden aus Penzberg, mehrheitlich dem inneren Stadtbereich.
- Wenige kommen aus äußeren Stadtgebieten.
- 6 Personen kommen von außerhalb Penzbergs.

*Nicht alle anwesenden Personen haben sich eingetragen.
Teilgenommen haben insgesamt ca. 80 Personen.*

Wie sind Sie heute hergekommen?



Wo kommen Sie (ungefähr) her?



Mobilitätskonzept Penzberg

Verena Zeidler

Anna Helm

PTV Group

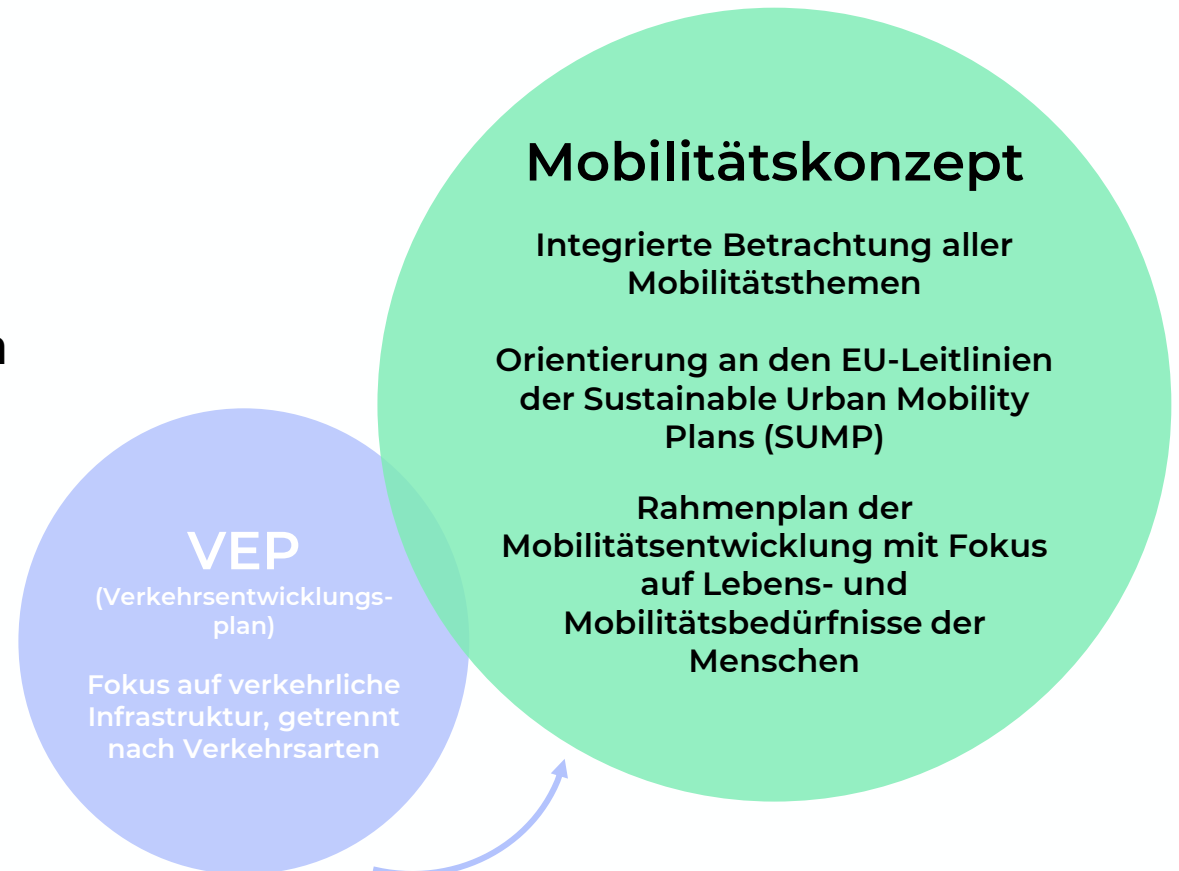
Lisanne Pucher

DialogWerke GmbH

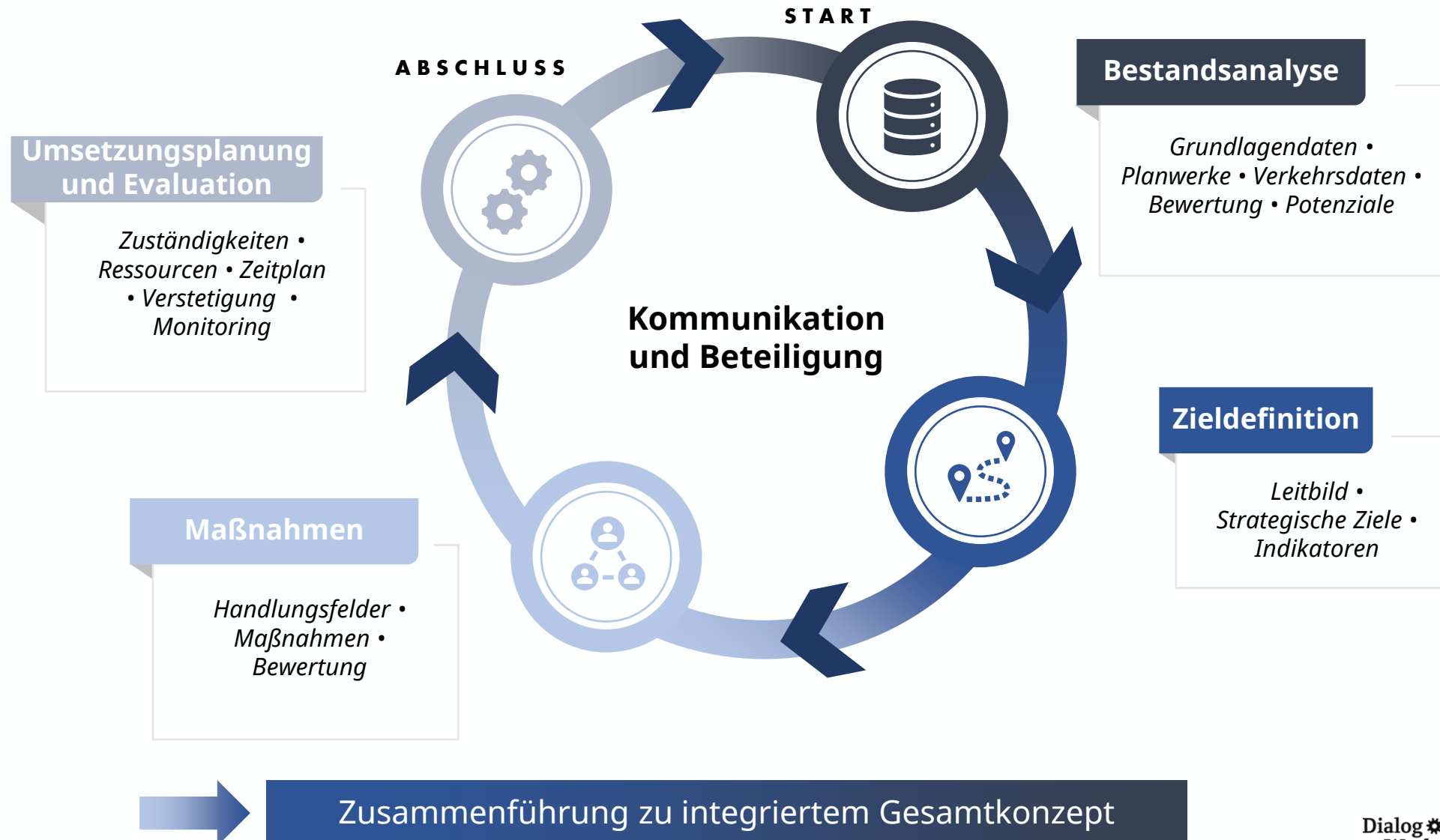
INPUT

Grundausrichtung Mobilitätskonzept

- **Strategische Rahmenplanung**
auf konzeptioneller Ebene
- **Zusammenführung bestehender Plan- und Datengrundlagen**
 - Inhaltliche Bearbeitung in den Phasen
 - Bestandsanalyse
 - Zieldefinition
 - Maßnahmen
 - Umsetzungsplanung und Evaluation
- **Partizipativer Prozess**



Bearbeitungskonzept - Überblick

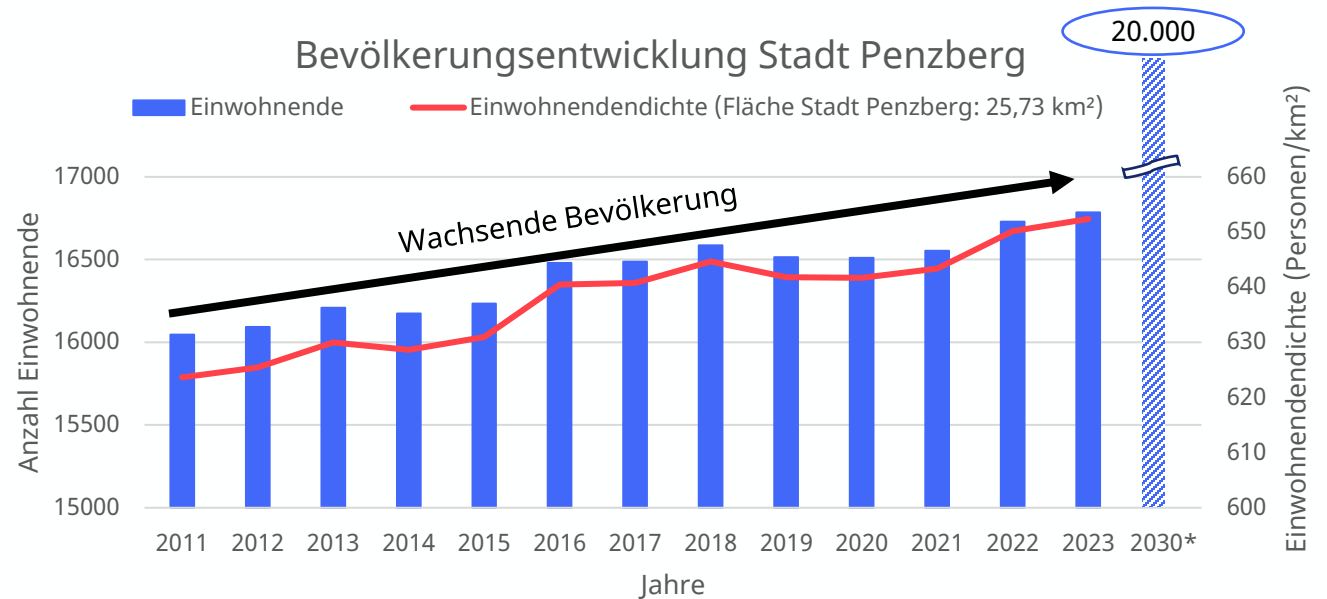




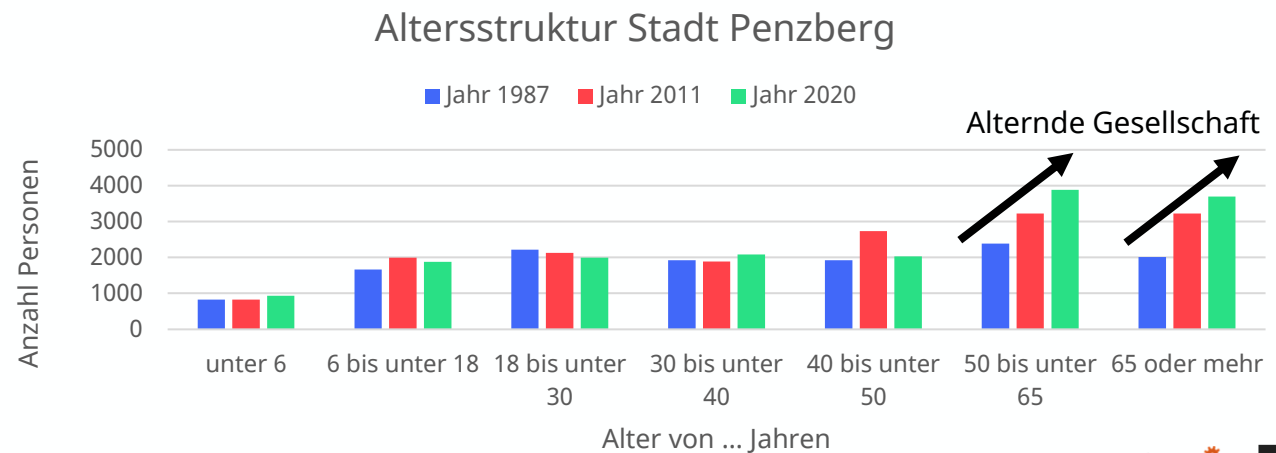
Einblick in die Bestandsanalyse

Entwicklungen in Penzberg

- > **Wachsende Bevölkerung**
Zuwachs auf 20.000
Einwohnende bis 2030 in
Diskussion



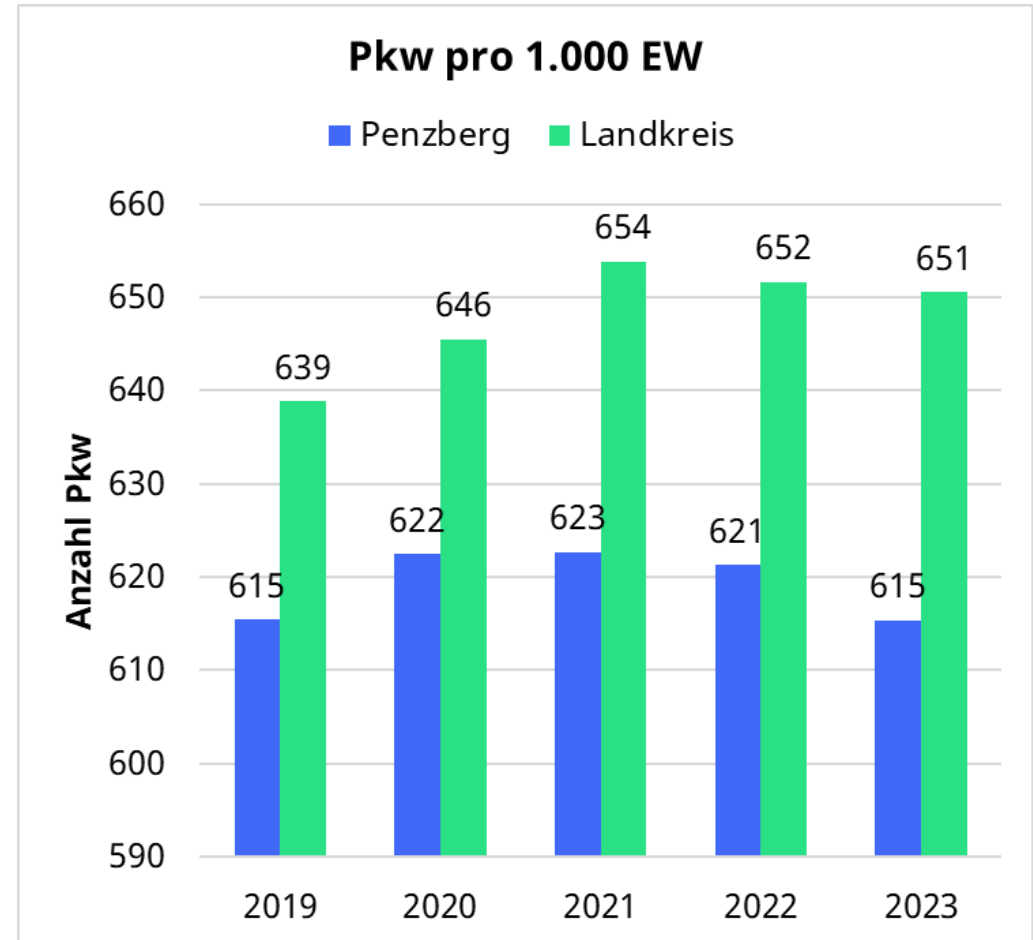
- > **Alternde Gesellschaft**
Deutlich mehr Menschen über
50 bzw. 65 Jahren



Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik, 2023

Entwicklungen in Penzberg

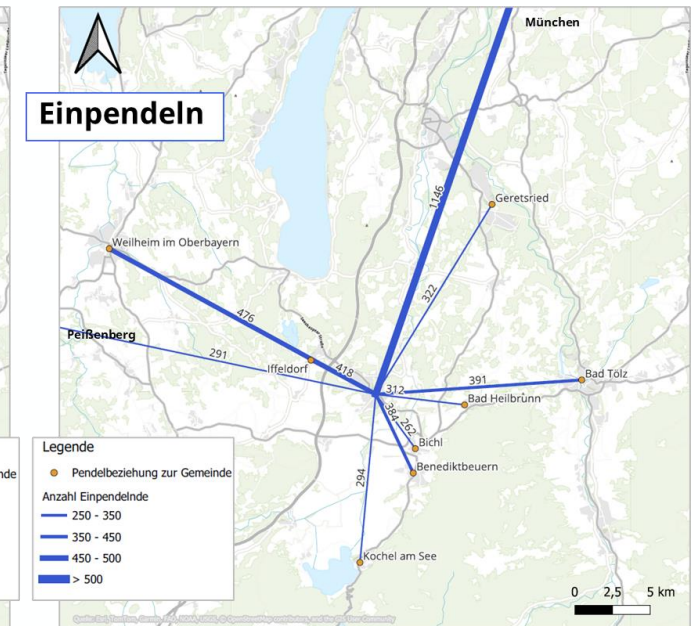
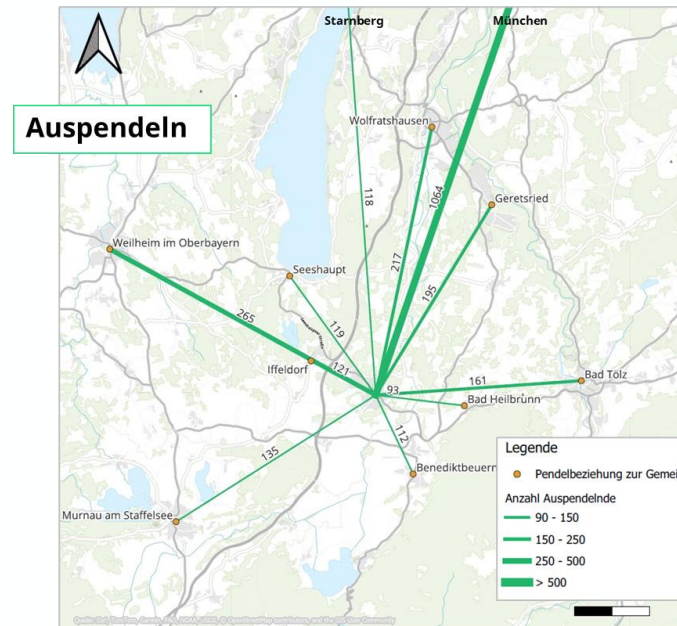
- > **Trend der zunehmenden Pkw-Besitzquote gebrochen**
Anzahl Pkw pro 1.000 Einwohnende seit 2021 erstmals rückläufig
- > **Niedrigere Quote bei ähnlicher Entwicklung im Vergleich zum Landkreis**



Datengrundlage: KBA, 2023

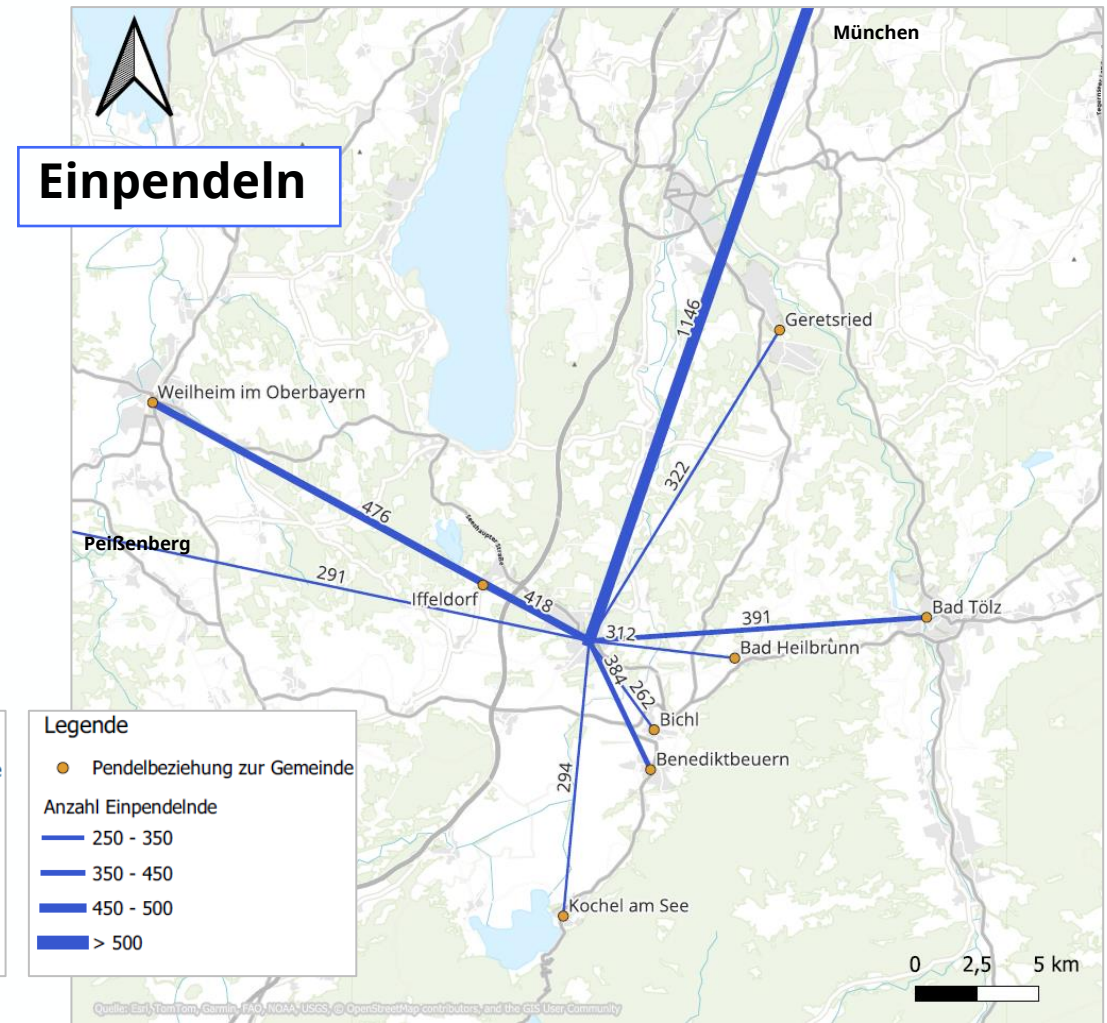
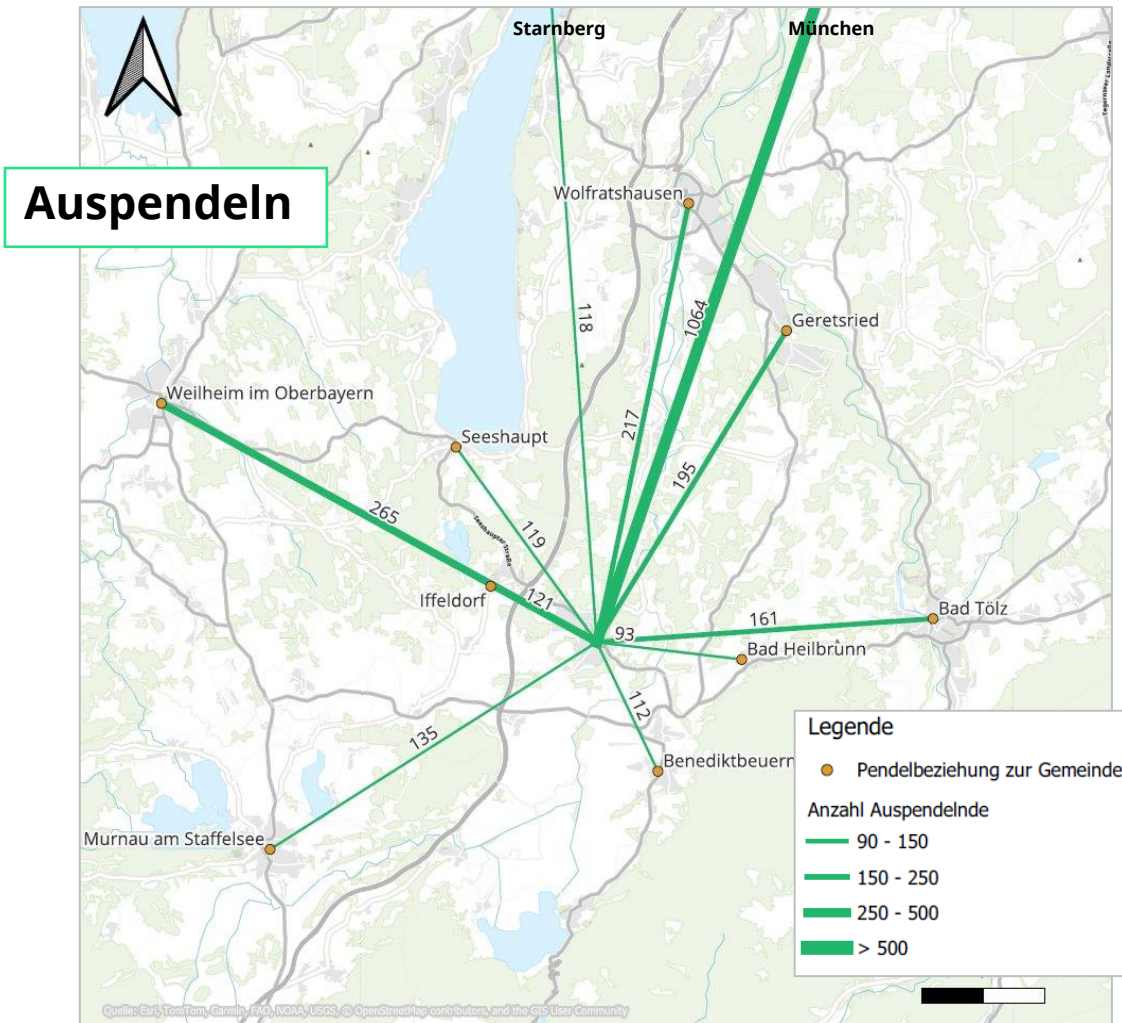
Standort Penzberg in der Region

- **12.047** sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2022 in Penzberg
- **7.200** Arbeitsplätze bei Firma Roche Diagnostics 2021
- **Starker Mittelstand** in der Region
- **Intensive Pendelbeziehungen** insb. München, Weilheim und Bad Tölz



Datengrundlage: Pendleratlas Deutschland 2022

Standort Penzberg in der Region

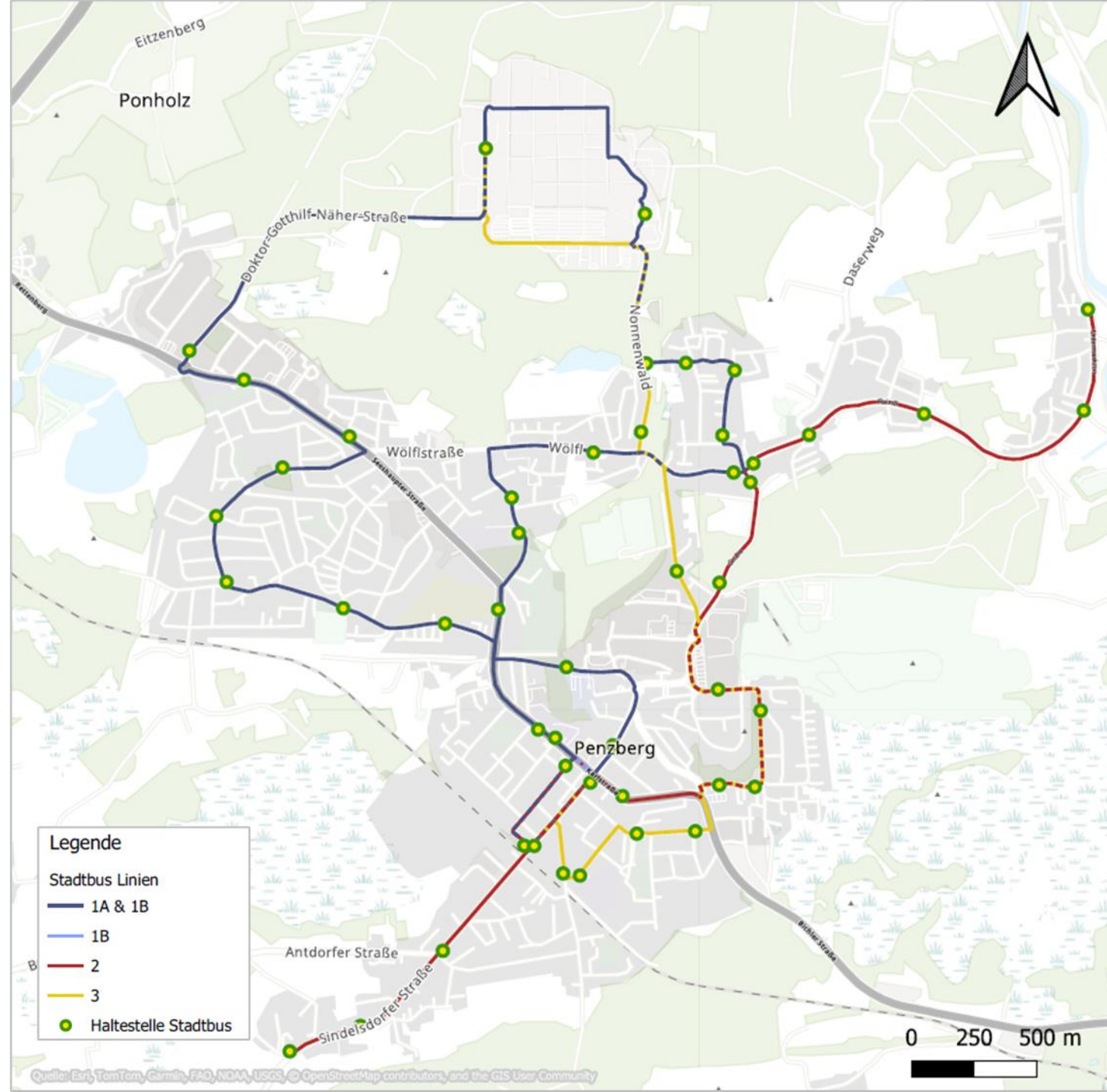


Datengrundlage: Pendleratlas Deutschland 2022

Mobilitätsangebot ÖPNV

Angebotsqualität

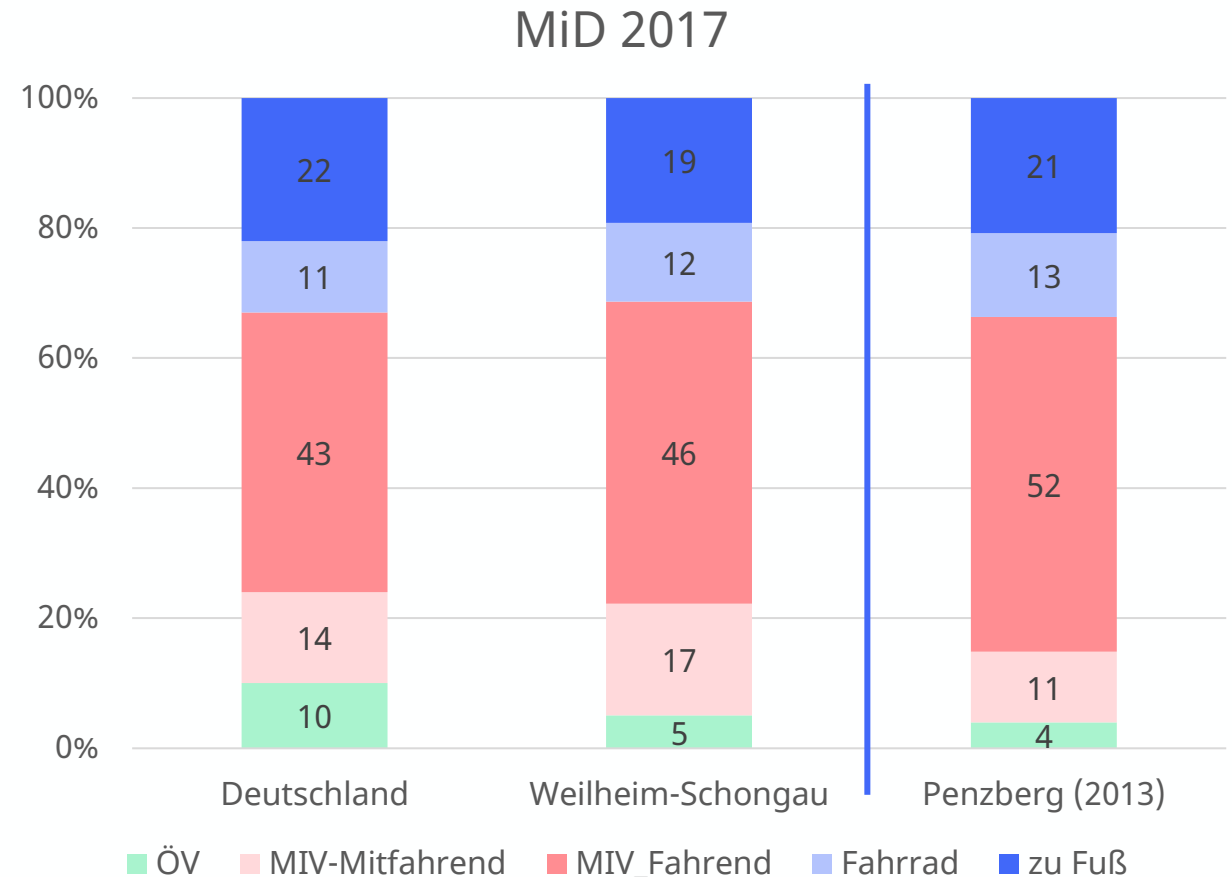
- Angebot aus Stadtbus, Regionalbus und Bahnhalt
- Gute Haltestellenabdeckung im Stadtgebiet
- Anschlusssicherung:
 - Stadtbusse und Regionalbusse
 - Regionalbahnen nach München/ Tutzing und nach Kochel



Mobilitätsverhalten

Modal Split: Welche Mobilitätsarten werden genutzt?

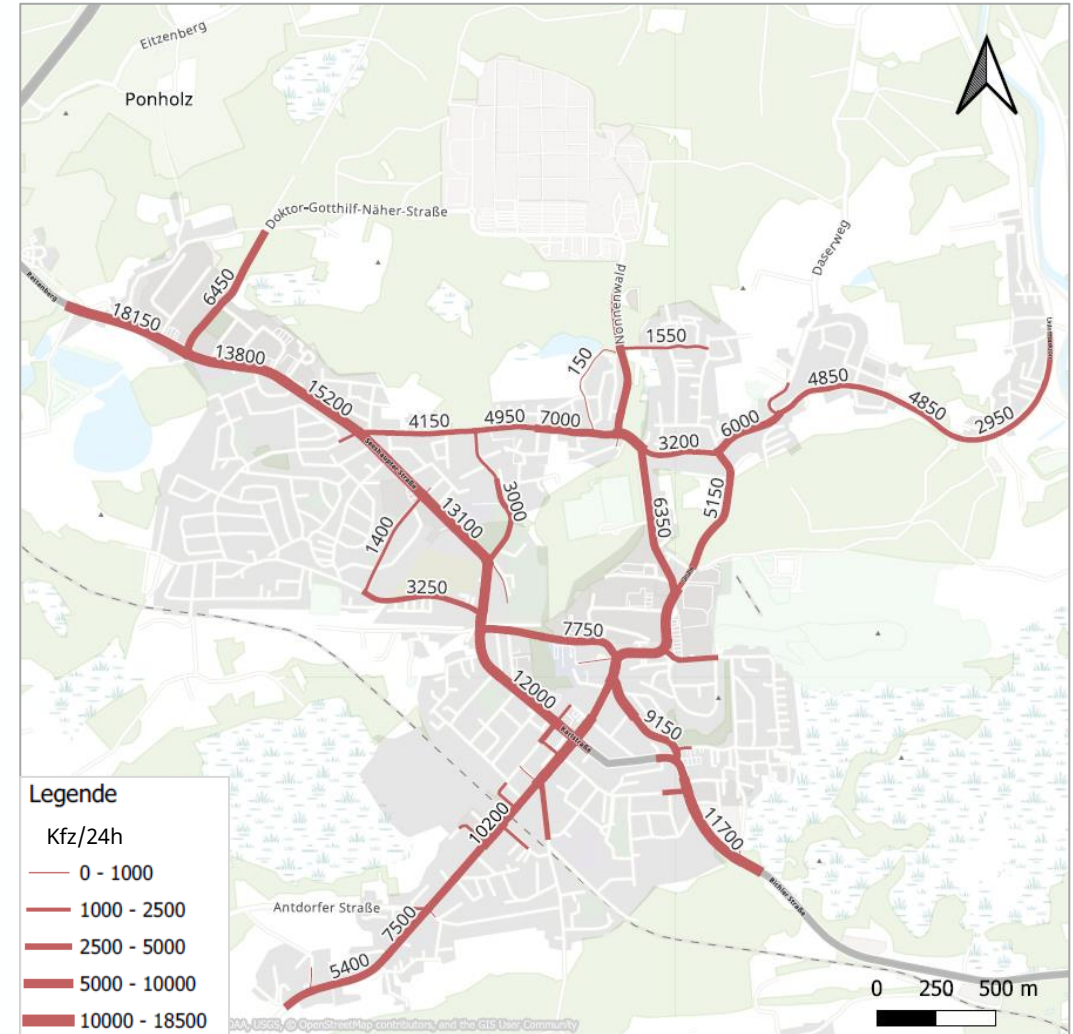
- **Größter Anteil fährt (selbst) Auto:**
Mehr als Deutschland- oder Landkreisweit
- **Vergleichsweise wenig ÖPNV**
4% der Wege werden mit Bus oder Bahn zurückgelegt
- **Rad- und Fußverkehr im Durchschnitt**
mit etwas mehr Fußverkehr



Mobilitätsverhalten

Belastungsdaten 2013

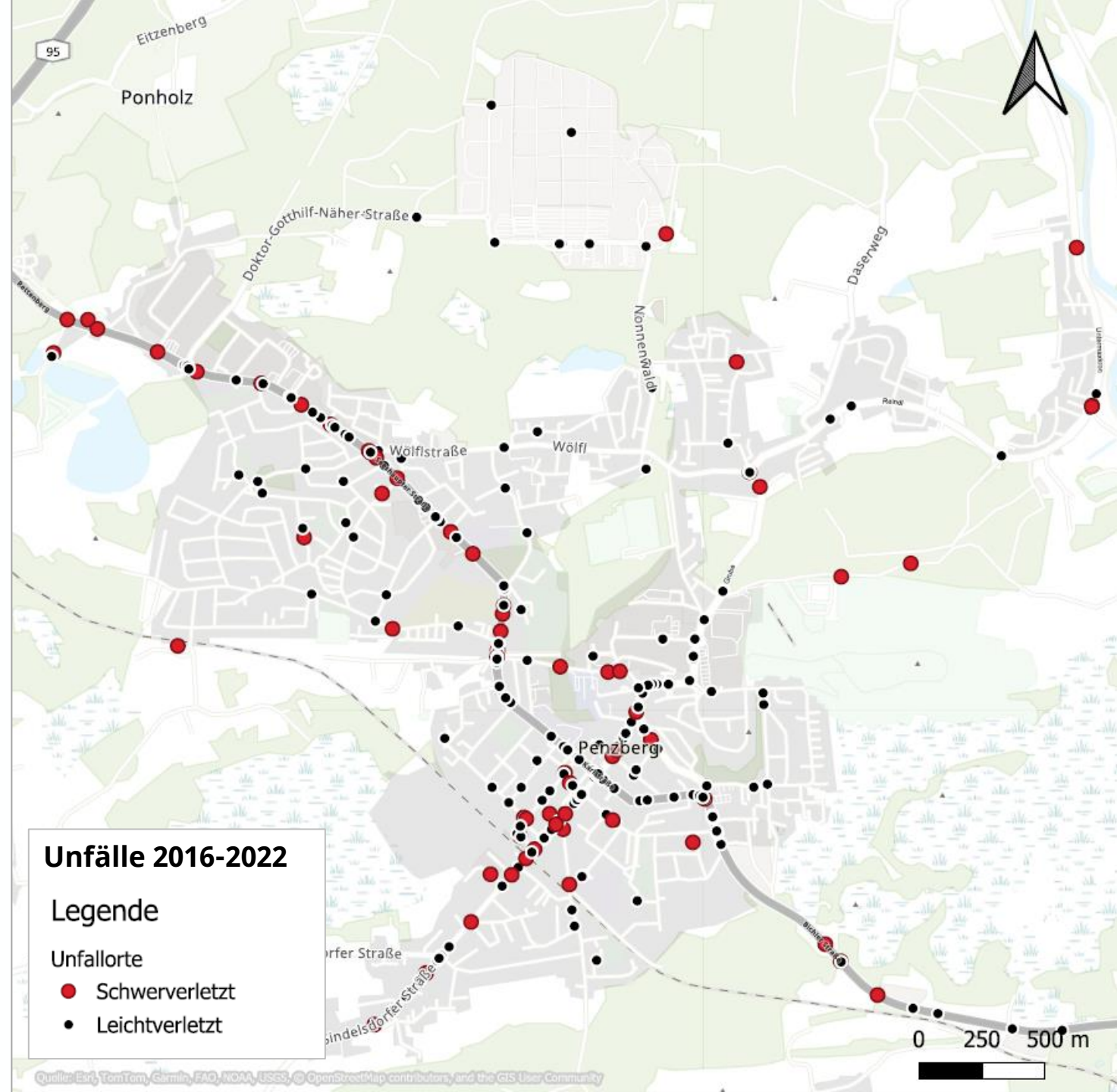
- **Stark frequentierte** Verkehrsachsen mit hohen Belastungen auch in der **Innenstadt**
- Besondere Herausforderung durch zwei **Staatsstraßen**



Sicherheit - Unfälle

Unfallauffälligkeiten

- St2063: Seeshaupter Straße/ Karlstraße/ Bichler Straße
- St2370: Bahnhofstraße/ Sindelsdorfer Straße/ Grube
- Knotenpunkte an den Hauptachsen



Sicherheit - Unfälle

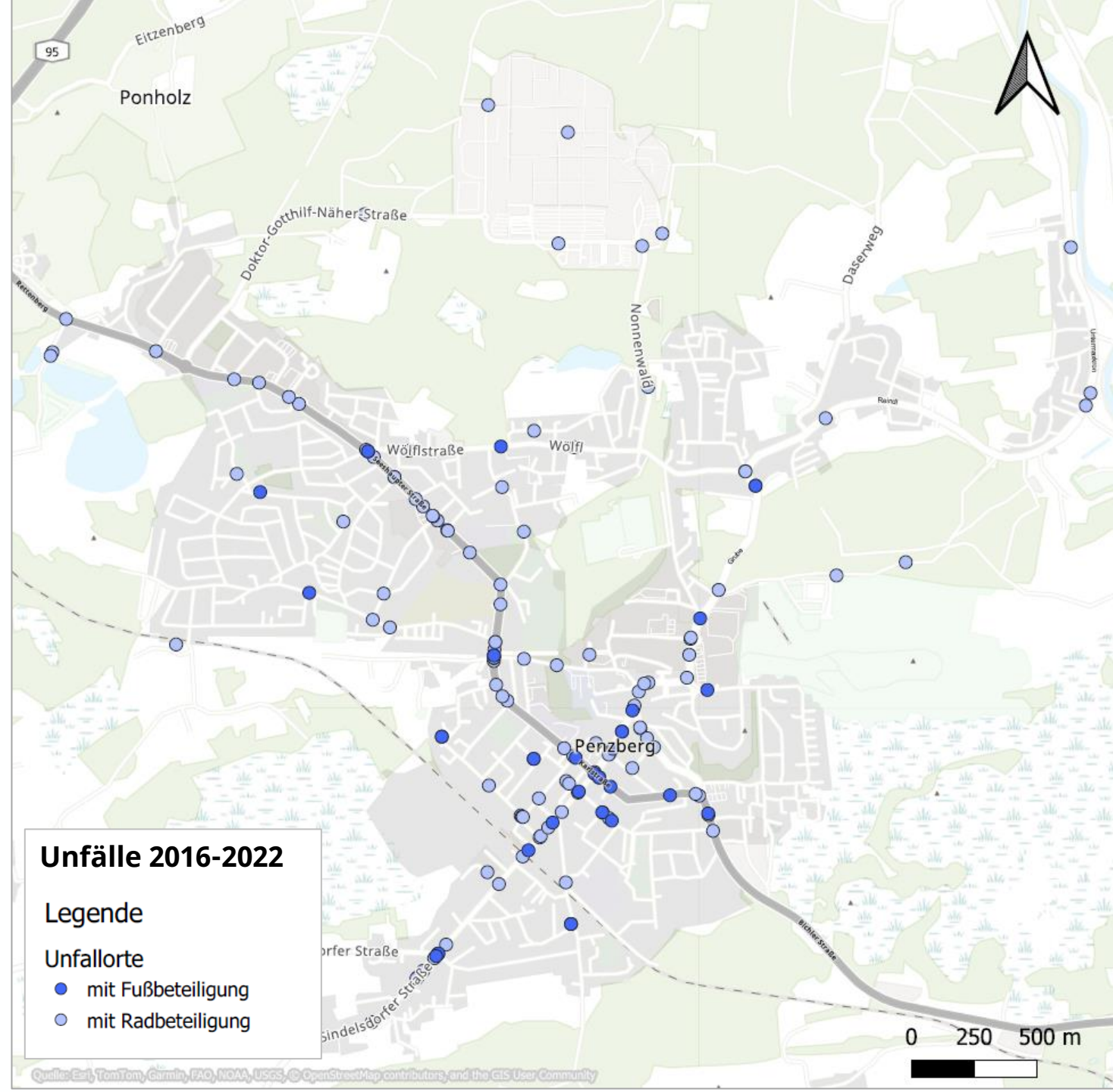
Unfallauffälligkeiten

- St2063: Seeshaupter Straße/ Karlstraße/ Bichler Straße
- St2370: Bahnhofstraße/ Sindelsdorfer Straße/ Grube

- Knotenpunkte an den Hauptachsen

Fuß- und Radverkehr:

- Hoher Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr (ca. 70 %)



Sicherheit - Unfälle

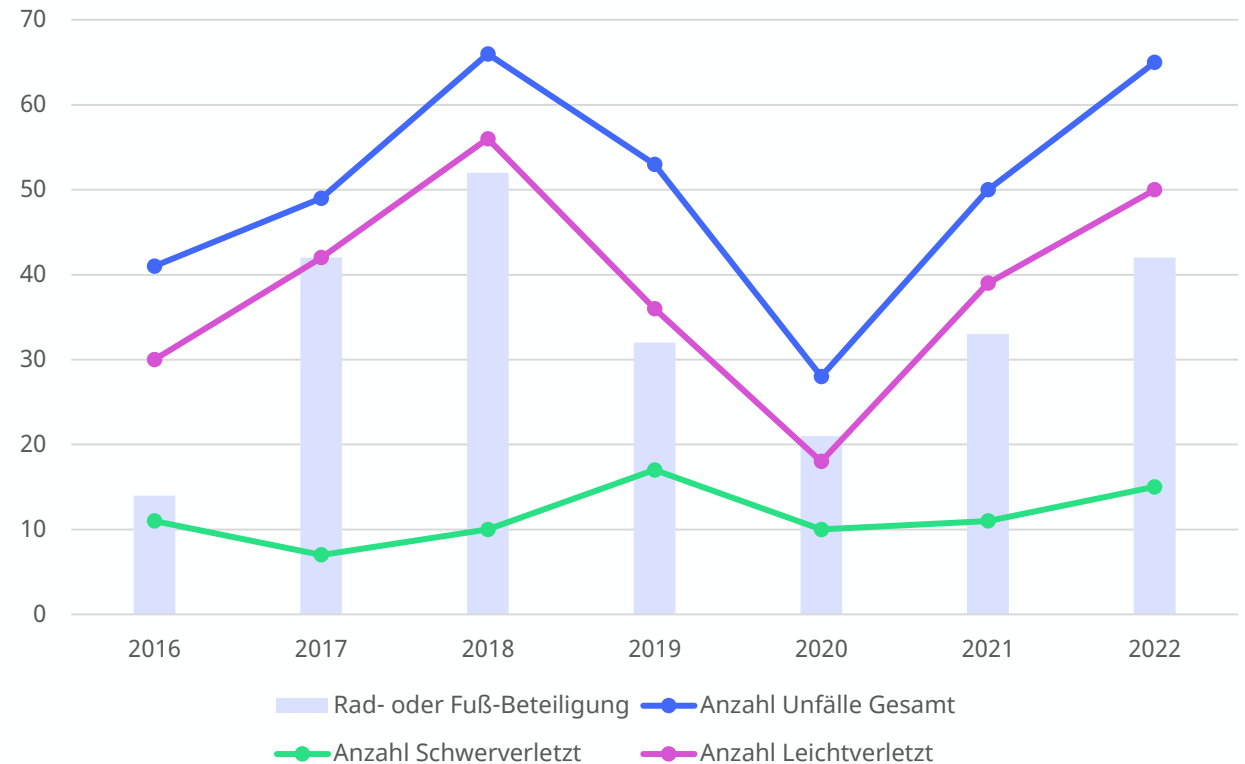
Unfallauffälligkeiten

- St2063: Seeshaupter Straße/ Karlstraße/ Bichler Straße
- St2370: Bahnhofstraße/ Sindelsdorfer Straße/ Grube
- Knotenpunkte an den Hauptachsen

Fuß- und Radverkehr:

- Hoher Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr (ca. 70 %)
- kein abnehmender Trend
- PKW-Beteiligung bei Unfällen des Fuß- und Radverkehrs:
 - Unfälle Fußverkehr: 71 % mit Pkw-Beteiligung
 - Unfälle Radverkehr: 49 % mit Pkw-Beteiligung

Unfälle nach Unfallkategorie



Ausblick: Leitbild und Ziele

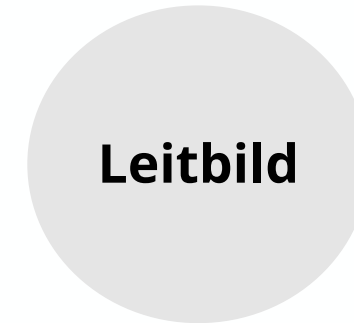
Übergeordnete Rahmenbedingungen

- Klimaneutralität 2040 (BayKlimaG Novelle 2023)
- 20% Radverkehrsanteil bis 2025 (Radverkehrsprogramm Bayern 2025)
- Verdopplung Fahrgastzahlen bis 2030 (ÖPNV-Strategie 2030)

Bestandsituation in Penzberg

Beteiligungsergebnisse

- Bestehend: Briefkasten, Beteiligung FNP/ LP, Verkehrsanalyse 2013
- Neu: Auftaktveranstaltung, Gespräche, Online-Beteiligung



Ziele

quantitativ und
qualitativ

Indikatoren

Ausblick: Leitbild und Ziele

Ergebnisse aus der bisherigen Beteiligung

Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad

Lebendige Innenstadt

Geschwindigkeitsreduktion

Weniger Parksuchverkehr

Hohe Aufenthaltsqualität

Verkehrsberuhigt in der Innenstadt

Nachhaltige Mobilität und weniger Verkehrsbelastung

Geplant für alle Verkehrsteilnehmenden

Ausgebauter ÖPNV

Durchgangsverkehr verringern

Siedlungsentwicklung für mehr nachhaltige Mobilität



Öffentlichkeits- beteiligung

Die Formate im Überblick

Passende Angebote für verschiedene Zielgruppen



POLITIK & VERWALTUNG

Projektgruppe

- › Information, Zusammenarbeit und Feinplanung

Präsentationstermine

- › Für Stadtrat und Stadtverwaltung

SWOT-Workshop

- › Szenario-Analyse



AKTEURE

Interviews

- › Information und Hinweise einholen

Beiratssitzung

- › Regelmäßige Information Akteure
- › Einbindung Nachbargemeinden und LK

Themenworkshops

- › Vertiefung von Perspektiven und Themen



ÖFFENTLICHKEIT

Online-Befragung

- › Einbringen von Ideen, Hinweisen und Wünschen

Auftakt- und Abschlussveranstaltung

- › Öffentliche Informations- und Dialogveranstaltung

2023

2024

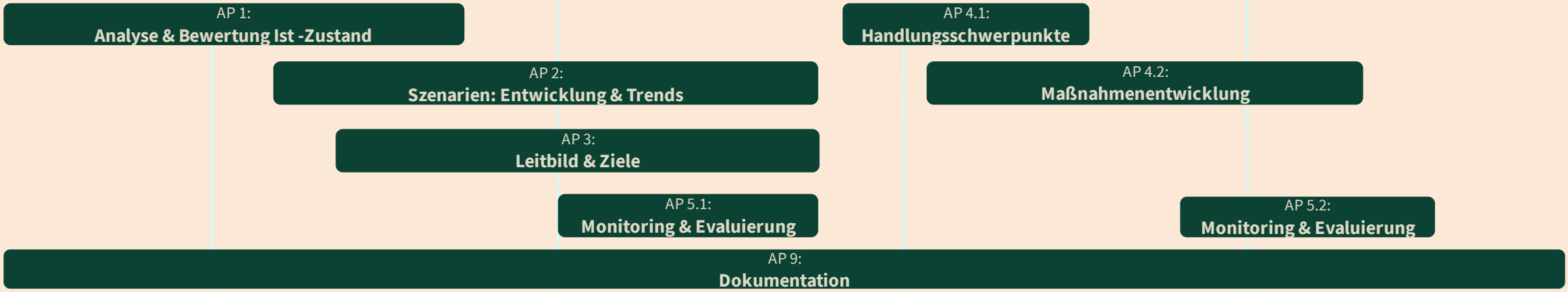
- NOV
- DEZ
- JAN
- FEB
- MAR
- APR
- MAI
- JUN
- JUL
- AUG
- SEP
- OKT
- NOV
- Dez

Ferien Bayern

Phase I Status Quo – Szenarien – Leitbild & Ziele

Phase II Angebotsentwicklung und Monitoring

Fachplanerische Erarbeitung



Begleitende Beteiligung



Online-Beteiligung

Ihre Hinweise und Wünsche für die Mobilität in Penzberg

- **Kartenabfrage:**
Hinweise mit und ohne Ortsbezug
- **Umfrage:**
Ihre Wünsche und Ideen für die Zukunft
- Ab heute bis zum **07. April 2024**

Beitrag verfassen

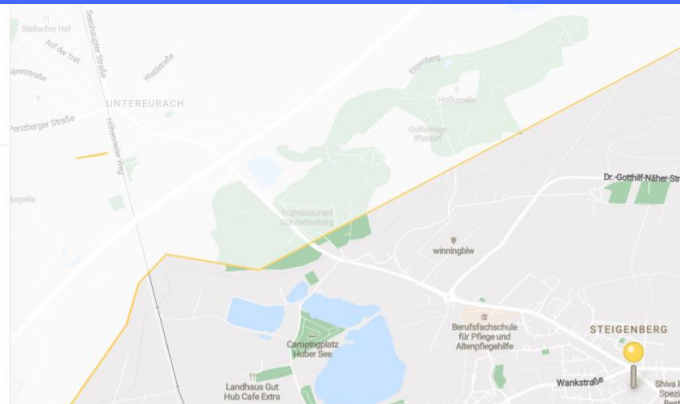
Mit Ortsbezug
 Ohne Ortsbezug

Titel*
 Meine Hinweis 13 / 70 Zeichen

Beschreibung*
 Kann ich hier Beschreiben was mir wichtig ist 45 / 400 Zeichen

Kategorie*

- Kategorie wählen
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV - Bus und Bahn
- Auto- und Wirtschaftsverk
- Aufenthaltsqualität / Stadt
- Neue Angebote (Sharing, C
- Sonstige




Vorlesen lassen

Mobilitätskonzept Penzberg

Die Mobilität der Zukunft in Penzberg wird gestaltet - machen Sie mit!

Bis zum 07. April 2024 können Sie hier Ihre Ideen, Hinweise und Wünsche für die zukünftige Mobilität in Penzberg einreichen.

[+ Jetzt beteiligen](#)
[Dialogkarte](#)

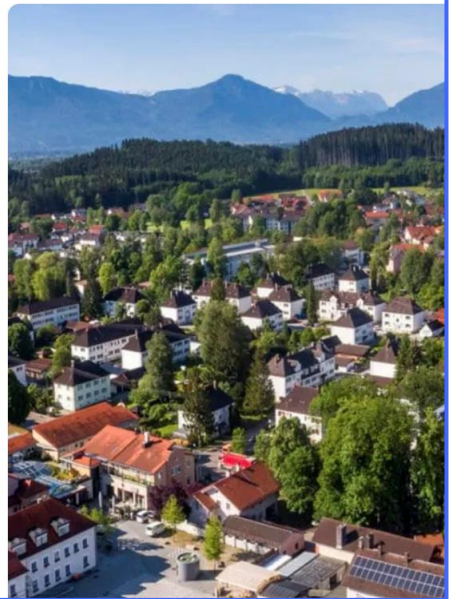


Wie soll Penzberg in Zukunft mobil sein?

Wo läuft es bereits gut, was kann verbessert werden?

Auf unserer interaktiven *Dialogkarte* können Sie eintragen, wo aus Ihrer Sicht die Stärken und Herausforderungen der Mobilität in Penzberg liegen. Was soll beibehalten oder ausgebaut werden? Was sollte verbessert werden? Ebenso können Sie allgemeine Ideen (ohne Ortsbezug) abgeben.

Wie wollen Sie in Zukunft unterwegs sein?





Arbeitsphase

Wandelgang

Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr

ÖPNV: Bus und Bahn

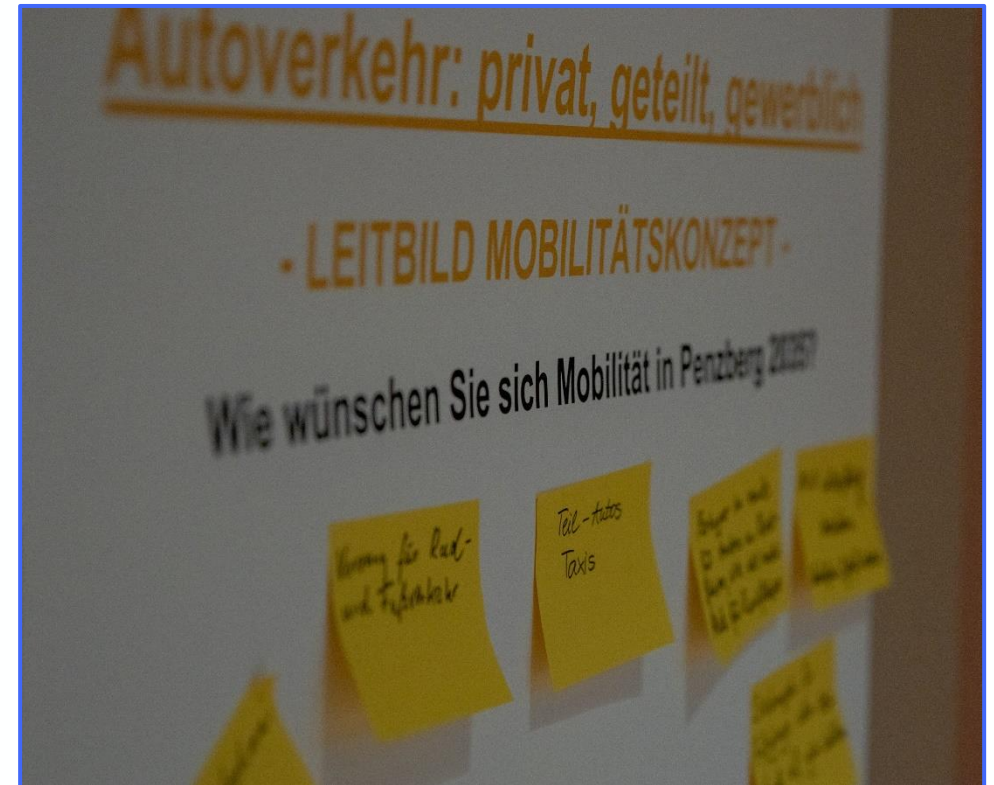
Auto: Privat, geteilt oder gewerblich

Lebenswert: Aufenthaltsqualität und Sicherheit

Ablauf des Wandelgangs

- **Vier Stationen** zu folgenden Mobilitätsthemen:
 - Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr
 - ÖPNV: Bus und Bahn
 - Auto: Privat, geteilt oder gewerblich
 - Miteinander: Aufenthaltsqualität und Sicherheit
- **Freie Bearbeitung** der Stationen anhand der Fragen:
 - Was läuft gut?
 - Welche Probleme und Herausforderungen sehen Sie?
 - Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg in 2035?
- Das Projekt-Team stand dabei für Hilfestellungen, Fragen oder kurze Gespräche zur Verfügung.
- Den Teilnehmenden wechselten selbstständig zwischen den vier Stationen.

Auf den folgenden Seiten sind die gesammelten Kommentare zusammengefasst und thematisch geordnet dargestellt.



Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr

Status Quo

Was läuft gut?

- Penzberg ist **fußläufig gut erkundbar** und hat (teilweise) breite und abgesenkte Fußwege. Auch mit dem **Fahrrad** ist von der Entfernung her alles **gut erreichbar** und man ist **schnell im Grünen**. Ein Kommentar verweist auf schöne Verbindungen für Radfahrende in der Innenstadt, ein anderer auf teilweise gute Freizeitradverbindungen. Radwege außerhalb der Bahnhofstraße werden als gut benannt.
- Penzbergerinnen und Penzberger werden **weitestgehend als freundliche Autofahrerinnen und Autofahrer** an Kreuzungen, Kreisverkehr, Zebrastreifen wahrgenommen, ggf. beeinflusst durch die vielen Familien.



Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr

Status Quo

Welche Probleme & Herausforderungen sehen Sie?

- **Fehlende Sicherheit** durch mangelhafte Infrastruktur wird häufig sowohl für den Fuß- wie auch der Radverkehr als Problem benannt. Neben allgemeinen Hinweisen dazu werden auch konkrete gefährliche Orte aufgeführt. **Kombinierte Fahrrad und Fußwege** (wie auf der Sindelsdorfer & Seeshaupter Straße) werden als **gefährlich und unbefriedigend** für den Rad- und Fußverkehr beschrieben. Auch die Gestaltung der Bahnhofstraße sei für alle Verkehrsteilnehmenden ungünstig. Als Ursache dafür werden in einem Kommentar die Parkplätze benannt, ohne die es ausreichend Platz für alle gebe.
- Kommentare verweisen darauf, dass **Schulen und Kindergärten** aktuell nicht mit dem Rad und zu Fuß sicher erreichbar sind. Als Grund werden fehlende **Geschwindigkeitsbegrenzungen** (Tempo 30) wie auch die Kontrolle deren Einhaltung benannt. Dazu wird der Hinweis gegeben, Tempo 30 werde von Landkreisen und Kommunen abgelehnt. Die Bahnhofsstraße und Karlstraße werden häufig als Straßen benannt, auf denen Tempo 30 gelten sollte.
- **Radwege** fehlen an vielen Stellen (bspw. Innenstadt) oder enden plötzlich ohne vorigen Hinweis. Zudem sei die **Verkehrsführung** an vielen Stellen **unklar**, auch durch fehlende Beschilderung und unzureichende Fahrbahnmarkierungen. Zudem sei der Wechsel von Radwegen auf Straßen sehr gefährlich. Bordsteinrillen für den Regenwasserablauf sowie Unebenheiten seien ebenfalls nicht fahrradfreundlich sondern stellen eine potenzielle Gefahr dar.
- Die **Breite von Radwegen** wird bemängelt, da oft Lastenräder und Fahrradanhänger keinen Platz hätten. Kreuzungen und Verkehrsinseln seien ebenfalls zu schmal. Schnellradwege und vorgesezte Haltelinien an Ampeln fehlten ebenfalls. Außerdem werden einige konkrete **Gefahrenstellen** wie die Hauptkreuzung und die obere Bahnhofstraße benannt. Bemängelt werden außerdem kaum vorhandene direkte Alltagsradverbindungen und **Lücken im Radwegnetz**.
- Bezüglich des **Fußverkehrs** werden **fehlende Querungsmöglichkeiten** und Fußwegverbindungen sowie lange Wartezeiten an Bedarfsampeln (bspw. Seeshaupterstr.) als problematisch beschrieben. Oft fehlen Bordsteinabsenkungen sowie attraktive Fußverbindungen von Parkplätzen in die Stadtmitte.
- Radfahrende werden, vor allem gegenüber dem Fußverkehr, als **rücksichtslos** beschrieben, etwa wenn Gehwege von (erwachsenen) Radfahrenden genutzt werden. Ein Kommentar weist darauf hin, dass es zu viele Radfahrende gebe. Autofahrende werden ebenfalls als häufig rücksichtslos benannt. Autos überholen in der Innenstadt oft knapp und gefährlich.
- Als eine weitere Problematik bzw. Herausforderung wird **separatistisches Denken** benannt. Stattdessen sollte gemeinsam etwas bewegt werden.
- Durch diese Situation entstehe das Gefühl, die **Verantwortlichen der Stadt** fühlen sich nicht zuständig. Außerdem stünden die genannten **Wünsche gegenüber Richtlinien und Gesetzen** von Bund, Land und Landkreis.

Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035?

- Häufig wird der Wunsch nach einer **anderen Priorisierung der Verkehrsarten** geäußert: Der Rad- und Fußverkehr sollte Vorrang gegenüber dem Autoverkehr haben, wobei der Fußverkehr wiederum als „schwächste“ Verkehrsart auch gegenüber dem Radverkehr geschützt werden sollte. Dazu werden Vorschläge gemacht, dem Rad- und Fußverkehr Vorrang zu gewähren – etwa in Kreisverkehren. Sichere Zugänge für Schul- und Kindergartenkinder sollten dabei besonders beachtet werden.
- **Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Stadt:** Fuß- und Radverkehr müssten sich lohnen, schnelle Mobilität ermöglichen und so eine Alternative zum privaten PKW bieten. Dazu brauche es neben Anreizen wie einer guten Infrastruktur (durchgängige Fuß- und Radwegachsen Nord-Süd & West-Ost wie auch Diagonalverbindungen) auch Initiativen, die dazu anregen Fuß- und Radverkehr zu nutzen.
- Aufgrund von **Gefahren** für den Fuß- und Radverkehr sollte die maximale Einfahrtsbreite in Grundstücke konsequent durchgesetzt und Bordsteine häufiger abgesenkt werden.
- Der **Fußverkehr** sollte sicherer und komfortabler gestaltet sein. Etwa durch kürzere Ampelphasen und einem Fahrradüberholverbot an Engstellen. Durchgängige Fußverbindungen und mehr Querungsmöglichkeiten werden ebenfalls wichtig und ausbaufähig benannt. Fußwegverbindungen sollten dabei bequem, sicher und schön gestaltet sein. Auch eine Fußgängerzone (etwa wie in TÖL) wird als wünschenswert benannt – in einem anderen Kommentar jedoch abgelehnt. Fußgängerüberwege werden als Mittel benannt, die Rücksichtnahme und Kommunikation zwischen Autofahrern und Fußgängern zu fördern. Vorgeschlagen wird, die Querungshilfen baulich zu erhöhen, damit Autos langsamer anfahren.
- Für den **Radverkehr** wird ebenfalls die Notwendigkeit geäußert, an **Sicherheit, Komfort und Zugänglichkeit** zunehmen zu müssen. Radwege sollten gut befahrbar sein und möglichst ohne viele Haltepunkte wie Ampeln auskommen. Als wünschenswert werden (breite und verbesserte) Schutzstreifen, Aufstellflächen an Ampeln vor den wartenden Autos und baulich sichere Wege (kein Kopfsteinpflaster und Rillen) benannt. Mehr Fahrradstraßen und durchgängige Radwege im Stadtgebiet werden ebenfalls als wünschenswert beschrieben. Konkret werden Fahrradstraßen in Wohngebieten, an allen wichtigen Haupt- und Nebenstraßen sowie eine Radautobahn zu Roche genannt. Außerdem sollte es mehr E-Ladestationen für E-Bikes und Fahrradparkplätze allgemein geben.
- Der Radverkehr sollte **strategisch bevorzugt** werden, etwa indem bei Neuplanungen Fahrradwege direkt mit berücksichtigt werden. Vorgeschlagen wird auch, bei Straßenplanung immer auch den ADFC einzubeziehen.

ÖPNV: Bus und Bahn

Status Quo

Was läuft gut?

- Der ÖPNV innerhalb Penzberg wird als gut und günstig beschrieben. Ebenso wird der **MVV-Anschluss der Bahn** und die damit verbunden geringeren Kosten (nach München) als gut wahrgenommen. Der 30min.-Takt sei für ländlichen Raum sehr gut und in einem Kommentar wird auch das Liniennetz als gut beschrieben (Nachfrage Kommentar: In welcher Stadt?). Der Stadtbus zur Schule stellt im Winter eine gern genutzte Alternative zum Fahrrad dar. Busfahrerinnen und Busfahrer werden als meistens **freundlich** beschrieben.

Welche Probleme & Herausforderungen sehen Sie?

- Bemängelt werden eine zu geringe Taktung und die **Unzuverlässigkeit** des ÖPNV durch ausfallende Verbindungen und nicht fahrplantreue Anfahrt von Haltestellen. Durch **fehlende Verbindungen** zu wichtigen Orten (z.B. Einkaufsorte) und keinem Betrieb ab Samstagsmittags und Sonntags, wie auch abends/nachts, ist der ÖPNV lückenhaft. Eine schlechte Linienführung sei ebenfalls die Fahrtzeit zu lang, sodass der ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsmitteln keine Alternative darstelle. Konkret wird die ÖPNV-Verbindung nach Garmisch-Patenkirchen als unattraktiv beschrieben, weshalb das Auto an dieser Stelle unverzichtbar sei. Ebenso wird die Verbindung Kochel-München-Penzberg als katastrophal beschrieben und eine **bessere Planung der Fahrpläne** als notwendig erachtet. Bei Bahnausfällen sollte der Betrieb mit **Ersatzbussen/Ersatztaxis** aufrechterhalten werden.
- Da viele **Leerfahrten** bzw. Fahrten mit nur wenig Fahrgästen beobachtet werden, wird vorgeschlagen, die Taktung zu erhöhen und die Busse gleichzeitig zu verkleinern. Außerdem sollte der Stadtbus in den **MVV** aufgenommen werden. **Regionalbusverbindungen & Schulschlusszeiten** werden als nicht passend beschrieben (z.B. Bad Tölz). Außerdem sollte eine Trennung des regulären Betriebs und des Schulbetriebs vorgenommen werden.
- **Fehlende Barrierefreiheit** an Haltestellen und in Bussen wird als problematisch und ein Grund, warum der ÖPNV von einigen Menschen nicht benutzt wird, benannt. Parkende Busse erschweren an einigen Stellen die Straßenüberquerung.
- An der **App „Wohin du willst“** wird kritisiert, dass Abfahrtszeiten teilweise falsch angegeben werden, da die in den Bussen vorhandenen GPS-Sender nicht genutzt werden und es keine Mitteilung gibt, wenn Busse komplett ausfallen
- Bemängelt wird auch, dass bei Fahrbahnerneuerungen Haltestellen nicht mitgeplant werden.
- Busse fahren oft zu leer.

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035?

- Der ÖPNV sollte bezüglich der **Taktung, Linienführung und Abdeckung** verbessert werden. Auch hier wird wieder der Bedarf nach kleineren Bussen bei einer höheren Dichte genannt. Vorgeschlagen werden neben kleineren Bussen auch (autonome) Rufbusse/Ruftaxis für das gesamte Stadtgebiet. In Richtung Innenstadt wird ein regelmäßiger Shuttlebus als eine geeignete Möglichkeit beschrieben. Auch kostenlose Stadtbusse wie in Weilheim werden vorgeschlagen.
- Auch am Wochenende sollte es ein ÖPNV-Angebot geben. Ebenso sind halbstündige Verbindungen in alle Ortsteile und Querverbindungen wünschenswert sowie bessere Busverbindungen in Städte der näheren Umgebung. Als konkrete **wünschenswerte Verbindungen** wird ein Alpenbus bis Murnau als tangentielle Verbindung und Linien aus allen Richtungen in den Nonnenwald genannt. Die ÖPNV-Anbindung sollte zudem nach Osten erweitert werden.
- Der ÖPNV sollte **zuverlässiger** werden. Explizit benannt wird die Verbindung nach München. Hier sollte es auch ein späteres Angebot bis nach 00:00 Uhr geben und der ÖPNV in Penzberg auch **nachts sowie am Samstagnachmittag und Sonntag** angeboten werden. Es besteht auch der Bedarf nach zusätzlichen Haltestellen. Beispielhaft wird Roche-Süd benannt, die wieder aktiviert werden sollte.
- Bei Zugausfällen sollte ein **Ersatzverkehr** auch bei den Querverbindungen gewährleistet sein.
- Der ÖPNV muss **barrierefrei** gestaltet sein. Ebenso besteht der Wunsch nach hilfsbereiten Busfahrerinnen & Busfahrern. **Soziale Mobilität** sollte im Mobilitätskonzept Beachtung finden. Im Bereich des ÖPNV wird beispielsweise vorgeschlagen, nach Abendveranstaltungen kleine Busse anzubieten, sodass die Veranstaltungen zugänglicher werden.
- Die Preise für den ÖPNV sollten günstiger als Parkplatzgebühren sein, um mehr Anreize zu bieten. Tickets sollten generell **vergünstigt** werden, wobei in einem Kommentar auch ein **kostenloser Busverkehr** in Penzberg für alle Bürgerinnen und Bürger vorgeschlagen wird. Für das Jobticket sollte es ebenfalls größere Anreize eben. Benannt wird hier eine mögliche Verknappung von Parkplätzen.
- Als wünschenswert werden **Bikesharing-Stationen** seitens der DB oder dem MVV genannt.
- Die Bahn-Querverbindung Miesbach-TÖL-Penzberg-WM oder Murnau komme aufgrund fehlenden landespolitischen Willens nicht zustande.

Auto: Privat, geteilt oder gewerblich

Status Quo

Was läuft gut?

- Es gibt ausreichend Parkplätze sowie kurze und gute Verbindungen. Außerdem gibt es drei CarSharing-Autos in Penzberg.

Welche Probleme & Herausforderungen sehen Sie?

- Insgesamt wird ein **hohes Verkehrsaufkommen** beschrieben. Benannt wird vor allem der **Durchgangsverkehr**, speziell der **Schwerlastverkehr in der Innenstadt**, die bereits durch den privaten PKW-Verkehr ein hohes Aufkommen vorweist. Hier wird der Hinweis gegeben, die Innenstadt sei als „Drive In“ angelegt. Ebenso sollten „Elterntaxis“ vor Schulen reduziert werden. Die Bahnhofsstraße wird ebenfalls als Ort mit (zu) hohem Verkehrsaufkommen benannt.
- Zu viele Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen und viele Parkplätze (vor allem in der Innenstadt) führen zu einer hohen **Dichte an ruhendem Verkehr**, was konkret als problematisch in Neubaugebieten als „katastrophal“ beschrieben wird. Parkplätze werden immer größer, was auch die Anschaffung von SUVs begünstigt. Kritisch beurteilt wird auch **Parkhopping** durch die „30 Minuten Semmeltaste“. Die Kosten für den ruhenden Verkehr sollten durch die Preise abgebildet werden.
- **Fehlende Sicherheit** im Kontext Autoverkehr wird ebenfalls beschrieben. Es gebe kein Schutz für Radfahrende vor dem Autoverkehr, was zu gefährlichen Situationen bis hin zu Unfällen führe. Andererseits verhalten sich Radfahrende ebenfalls sehr rücksichtslos und in einem Kommentar werden zu viele Fahrräder auf den Straßen als problematisch benannt.
- **CarSharing-Autos** werden als oft nicht bedarfsgerecht beschrieben, wobei fehlende Ausstattung für die Mitnahme von Kindern und fehlende Barrierefreiheit explizit benannt werden.
- Fehlende oder nur **geringe Kontrollen gegen Verkehrsverstöße** im Bereich Geschwindigkeit und Handynutzung am Steuer wird ebenfalls als problematisch beschrieben.
- PKWs sind zudem häufig nur mit einer Person besetzt.

Auto: Privat, geteilt oder gewerblich

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035?

- Das Thema **Verkehrsberuhigung** taucht in vielen Beiträgen auf. Vorgeschlagen werden dabei verschiedene Maßnahmen: Umsetzung einer autofreien Innenstadt, verkehrsberuhigten Zonen, Tempo 30 im Stadtgebiet oder der Innenstadt. Die gewerbliche Stadtdurchfahrt von LKWs sollten verboten werden. Ziel sollte es dabei sein, die Lebensqualität Aufenthaltsqualität und Sicherheit durch weniger PKW-Verkehr zu steigern. Die Stadt sollte dabei so gestaltet sein, dass der private PKW-Verkehr überflüssig wird und Mobilität gleichzeitig Spaß macht.
- Für eine **Steigerung der Sicherheit** sollte es Vorrang für den Rad- und Fußverkehr gegenüber dem PKW geben und die Verkehrswege aller Verkehrsarten deutlich voneinander getrennt werden, etwa durch u.a. Fahrradschutzstreifen.
- Kinder sollten durch sichere Wege und mutige Eltern den **Weg zur Schule selbstständig, sicher und ohne Angst vor Autos** erreichen können, um nicht mehr mit dem Auto gebracht werden zu müssen.
- Im Bereich **ruhender Verkehr** sollte die Stellplatzverordnung konsequent durchgesetzt werden und der ruhende Verkehr außerhalb der Anwohnerstraßen verlagert werden. Etwa in Parkhäusern für Dauerparker und Stellplätze für Wohnmobile. In der Innenstadt sollte es insgesamt weniger Parkplätze geben und in der Bahnhofstraße keine „Längstparkplätze“. Zudem sollte es mehr **Stellplätze für (motorisierte) Zweiräder** geben.
- Es sollte Anbieter für **Car-Sharing** mit E-Autos geben sowie die Möglichkeit Taxis zu nutzen. Vorgeschlagen wird auch eine Mitfahrapp/Mitfahrzentrale für unkomplizierte, spontane **Fahrgemeinschaften**.
- Den langen Wartezeiten im Berufsverkehr an **Autobahnausfahrten** sollten mit Kreisverkehren begegnet werden. Die Hauptkreuzung sollte rausgenommen werden.
- In einem Kommentar wird der Wunsch geäußert, alles wie gehabt zu belassen.

Miteinander: Aufenthaltsqualität und Sicherheit

Status Quo

Was läuft gut?

- Als guter Treffpunkt und **Aufenthaltort** im Zentrum wird die Stadtbücherei benannt und der Stadtplatz an Markttagen als belebt beschrieben. Die Innenstadt biete ebenfalls Aufenthaltsorte.
- Penzberg besitzt ein vielfältiges Vereinsleben. In einem Kommentar wird geäußert, sich selbst nie unsicher in Penzberg zu fühlen. Ein **offenes Klima** würde auch Neubürgern gegenüber gebracht werden.
- „Grüne Orte“ sind schnell zu Fuß erreichbar. Penzberg und Umgebung sind zudem mit dem Rad **erkundbar und sehr schön**.

Welche Probleme und Herausforderungen sehen Sie?

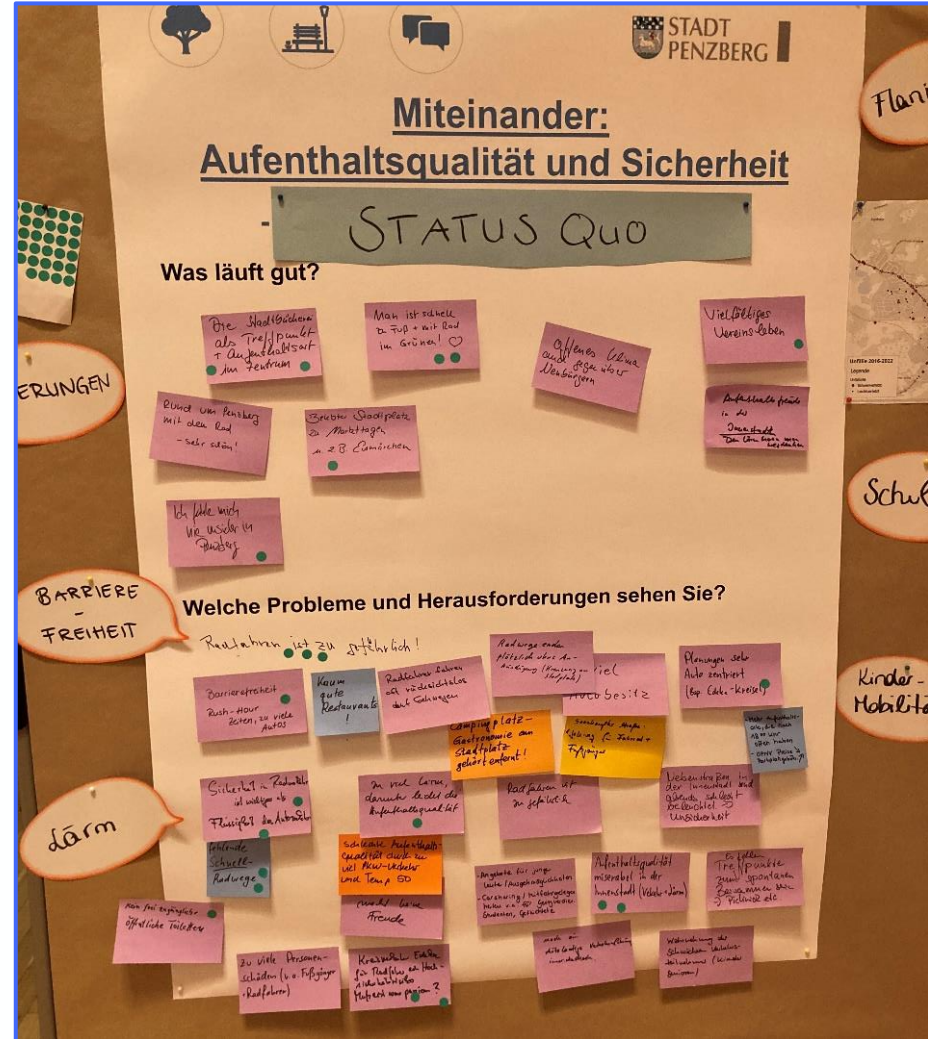
- Häufig benannt wird **fehlende Sicherheit**, die sich durch zu viele Personenschäden, vor allem im Rad- und Fußverkehr äußert. Radwege enden häufig ohne Ankündigung und sei insgesamt zu gefährlich. Die Sicherheit des Radverkehrs wird gegenüber einem fließenden Autoverkehr als zu priorisieren benannt.
- **Rücksichtnahme** untereinander und die Wahrnehmung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren etc.) fehle, was speziell bezüglich auf Gehweg fahrenden Fahrrädern benannt wird.
- Die **Aufenthaltsqualität** leide unter zu viel Lärm, zu viel und schnellem PKW-Verkehr und einer autozentrierten städtischen Planung. Flanieren mache keine Freude.
- **Begegnungsorte**, vor allem für junge Leute fehlen. Außerdem gebe es kaum gute Restaurants und die „Campingplatz-Gastronomie“ am Stadtplatz wird negativ bewertet.
- **Fehlende Barrierefreiheit** und schlecht beleuchtete Nebenstraßen in der Innenstadt werden ebenfalls als negativ benannt. Außerdem gebe es keine frei zugänglichen öffentlichen Toiletten

Miteinander: Aufenthaltsqualität und Sicherheit

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035?

- Die Kommentare beschreiben eine **lebenswerte und sichere Stadt**, die für Alle zugänglich ist und in der die Aufenthaltsqualität im Vergleich zu heute gestiegen ist. Mobilität ist gesund und im Interesse aller, durch weniger Unfälle, weniger Luftverschmutzung und ein generelles gesundes Stadtklima. Die Vision sollte so gestaltet sein, dass sie für Alle positive und erstrebenswerte Aspekte bietet und die deshalb von alle unterstützt wird.
- Gewünscht wird sich mehr **Rücksichtnahme** untereinander, zwischen den Nutzenden aller Verkehrsmittel. Speziell angesprochen wird die Rücksichtnahme von Autofahrenden gegenüber Fuß- und Radverkehr sowie Rücksichtnahme von Radverkehr gegenüber dem Fußverkehr. Durch eine **clevere Verkehrsführung** für Auto-, Fuß- und Radverkehr soll mehr Miteinander erreicht werden. Andere Kommentare äußern sich dahingehend, durch eine gleichberechtigte Verkehrsplanung alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt und fair zu behandeln.
- Die Bedürfnisse von **Kindern und Jugendlichen** sollten speziell einbezogen werden – nicht nur im Verkehr, sondern auch bezüglich Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum. Die sollte es grundsätzlich mehr geben – zum Ausgehen, als Begegnungsorte, zum spontanen Zusammensein, auch am Abend.
- Bessere Gastronomie durch Ansiedlung bspw. neuer Gaststätten, Kneipen, Weinlokalen. Einrichtung von mehr öffentlichen Toiletten, die auch außerhalb von Geschäftszeiten zugänglich sind.
- Vor allem der Fuß- und Radverkehr sollte **sicherer gestaltet** sein, etwa durch mehr Fußquerungen und guter Infrastruktur. Ein guter ÖPNV sorgt dafür, dass auch Senioren sicher ans Ziel kommen.
- Es wird der Wunsch nach einer zentralen Mobilitätsstation am Bahnhof geäußert, in der verschiedene Verkehrsarten gebündelt sind.
- Gewünscht wird sich häufig eine **Verkehrsberuhigung**, etwa in der Innenstadt in Verbindung mit Fußgängerzonen bzw. einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20). Benannt wird auch eine Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, deren Einhaltung auch vermehrt kontrolliert wird. Vorgeschlagen werden sowohl Tempo 30 und Tempo 40 im gesamten Stadtgebiet. Ebenso wird die Reduktion von Parkplätzen, vor allem in der Bahnhofstraße sowie allgemeine Reduktion des privaten PKW-Verkehrs als wünschenswert geäußert. Beim Thema Parkplatzreduktion wird konkret die Bahnhofstraße genannt. Diese sollte einspurig gestaltet sein, um mehr Lebensqualität zu gewinnen. Ebenso solle die Philippstraße einspurig werden, sodass mehr Platz für den Radverkehr vorhanden sei.
- Im Mobilitätskonzept sollte die **Landesgartenschau** (Planung/Infrastruktur) berücksichtigt werden.
- Gegenüber den Verantwortlichen der Stadt wird der Wunsch geäußert, **Verantwortung** für die jeweiligen Themen zu übernehmen.

Miteinander: Aufenthaltsqualität und Sicherheit





Podiumsdiskussion

1. Politik

- **Hardi Lenk**
Dritter Bürgermeister, SPD

2. Verwaltung

- **Carl-Christian Wippermann**
Abteilungsleiter
Umwelt- und Klimaschutz

3. Planung

- **Verena Zeidler**
PTV Group, Projektleitung

...und Sie!

Ergebnisse der Podiumsdiskussion

Wie ist Ihr Eindruck von den Diskussionen während des Wandelgangs?

- Lenk: Schön, dass viele Leute gekommen sind und ihre Vorschläge mitbringen. Insgesamt spannende Diskussionen. Im Bereich „*Was läuft schon gut*“ gab es noch wenig Hinweise und das gibt natürlich zu denken. Die großen Themen, die viel angesprochen wurden, sind *Radverkehr* und *Aufenthaltsqualität*.

Wie spielen die verschiedenen Vorhaben in Penzberg ineinander?

- Wippermann: Neben dem Mobilitätskonzept wird auch ein Landschaftsplan und ein Flächennutzungsplan erarbeitet und auch die Landesgartenschau ist für das Jahr 2028 geplant. Es sollen möglichst all diese Projekte zusammengebracht werden. Das Mobilitätskonzept soll so entwickelt werden, dass ein größtmöglicher Nutzen davon für andere Vorhaben abgeleitet werden kann.

Was sind dabei die großen Herausforderungen?

- Wippermann: Es gibt vielfältige Herausforderungen. Es gilt vorrangig im Zusammenhang mit einem soliden städtischen Haushalt die ganzen Projekte fortzuführen. Die größte Herausforderung ist in allen Projekten, alle einzubinden, sodass alle mitgenommen werden. Beteiligungsformate sollen dabei so gestaltet sein, dass die Leute klar wissen worum es wann geht.

Sicherheit war heute schon häufig ein wichtiges Thema. Wie wird man das in den nächsten Schritten aufnehmen?

- Zeidler: Während des Wandelgangs ist Sicherheit immer wieder thematisiert worden und scheint in Penzberg daher besonders relevant zu sein. In der Fachplanung wird flächendeckend auf die Unfalldaten geschaut und dann darauf aufgebaut. Die Zahlen geben aber nur begrenzt Aufschluss über konkrete Stellen, weshalb die Hinweise aus der Bevölkerung, wie wir sie auch heute bekommen, notwendig sind. Ebenso wird empfohlen, auch ein Radverkehrskonzept umzusetzen, um das Thema Sicherheit kleinteiliger angehen zu können.

Ergebnisse der Podiumsdiskussion

Publikumsfrage: Thema Aufenthaltsqualität, insbesondere in der Bahnhofstraße, in der viele Autos stehen und fahren. Schön wäre es, dort zu sitzen, schlendern und in Geschäften zu schauen – ist alles jedoch nicht möglich. Zweites bewegendes Thema ist **Wachstum**: Es heißt immer „*Wir müssen immer mehr wachsen*“. Kann man Wachstum in Penzberg begrenzen?

- Lenk: Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist ein großes Thema, aber bisher gibt es kaum Einflussnahme seitens der Stadt, weil es sich in der Bahnhofstraße um mehrheitlich private Anwohnende handelt. Dieser Punkt ist auch im Kontext der Landesgartenschau wichtig. Diese Problematik gibt es in vielen Städten nicht nur in Penzberg.

Was kann ein Mobilitätskonzept denn konkret für Aufenthaltsqualität tun?

- Zeidler: Aufenthaltsräume zu schaffen ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes relevant. Denn es wird nicht isoliert geschaut, wo Infrastruktur für einzelne Verkehrsarten ausgebaut werden soll, sondern eine integrierte Betrachtung vorgenommen, die auch Themen wie Aufenthaltsqualität einbezieht. Aufenthaltsqualität ist ein sogenannter *weicher Faktor* und damit nicht klar messbar. Deshalb braucht es die Hinweise aus der Bevölkerung: An welcher Stelle steht vielleicht die Aufenthaltsqualität über der Durchgangsfunktion? Was macht Aufenthaltsqualität in Penzberg aus?

Gibt es da bereits Konflikte zwischen Flächennutzungen? Also beispielsweise Infrastruktur vs. Umweltschutz?

- Wippermann: Ja, es gibt den Konflikt täglich, weil insgesamt ein hoher Nutzungsdruck herrscht. Das ist nicht immer im Interesse jedes Bürgers, aber nach bestem Gewissen werden die Themen aufbereitet dem Stadtrat mitgegeben. Und da kommt es auch vor, dass Klima- und Umweltschutz hinten ansteht und die Flächen anders genutzt werden müssen. Das Ziel ist aber schon, die Begrünung im gesamten Stadtgebiet zu erhalten.

Ergebnisse der Podiumsdiskussion

Der **Durchgangsverkehr in Penzberg** ist enorm. Wahnsinnig viele Autos, Motorräder und LKWs. Letztere fahren quer durch die ganze Stadt, um die Maut zu umgehen. So entsteht eine extreme Mehrbelastung für die Menschen in Penzberg. Es wäre wichtig, wenn man den Durchgangsverkehr für bestimmte Verkehre verbieten würde. In anderen Bundesländern wurde auch an Staatsstraßen Tempo 30 eingeführt.

- Lenk: Das Problem dabei ist, dass **zwei Staatsstraßen** durch Penzberg führen und die Stadt dort wenig bis keine Handhabe hat. An sicherheitsrelevanten Stellen könne Tempo 30 durch die Kommunen angeordnet werden. Es wurde seitens der Stadt bereits viel in der Hinsicht versucht worden. Verweis auf Hr. Holzmann und Hr. Klement, die beide bereits viel versucht haben. An der benannten Stelle gibt es keinen Unfallschwerpunkt, weshalb es nicht einfach möglich ist, dort Maßnahmen umzusetzen.
- Zeidler: Die meisten Städte setzen sich dafür ein, dass diese Regelung geändert wird. Die **StVO** macht es extrem schwer, in dem Bereich etwas umzusetzen. Die Entscheidung liegt bei Staatsstraßen bei den staatlichen Bauämtern. Diese handeln/entscheiden je nach Bundesland auch unterschiedlich.
- Wippermann: Die **Lärmaktionsplanung** ist auf den Weg gebracht worden, mit der man verkehrsberuhigte Bereiche schaffen kann. Der Lärmaktionsplan ist nicht final abgeschlossen worden. Es gab bereits eine Aktion, bei der versucht wurde, Tempo 30 vor der Montessori-Schule einzusetzen. Vom staatlichen Bauamt wurde dann die Rücknahme angeordnet.
- Holzmann: Der Lärmaktionsplan muss zunächst für das gesamte Stadtgebiet durchgeplant werden. Wenn er dann durchgeführt wird, kann es auch sein, dass auf Staatsstraßen Tempo 30 umgesetzt werden kann.
- Zeidler: Ein Lärmaktionsplan ist das „schärfste Schwert“, um als Kommune Tempo 30 durchzusetzen. Eine Erarbeitung wäre jedoch ein eigener Prozess. Im Mobilitätskonzept können wir weitere Daten generieren und auch den Schwerlastverkehr nochmal neu erheben und betrachten. Dies kann eine Grundlage für eine neue Lärmaktionsplanung sein.

Ergebnisse der Podiumsdiskussion

Die meisten hier haben ein Auto, sind gut zu Fuß und haben ein Fahrrad. Die Entscheidung, wie viele Autos es in der Stadt gibt, liegt auch bei den Menschen. Das Mobilitätskonzept sollte also auch beinhalten, wie man die **Menschen dazu motivieren** kann, sich möglichst gut zu Fuß bewegen zu können.

- Zeidler: Das ist ein Kernthema im Mobilitätskonzept. Es braucht ein gutes Angebot, aber auch gute Kommunikation und ein gutes Miteinander und mehr Rücksichtnahme. Eine Kommunikationsstrategie ist ein Teil vom Mobilitätskonzept.

Das Mobilitätskonzept sollte die *Gemeinde Penzberg* beachten, nicht nur die Stadt. In den Peripheren ist man aktuell auf das Auto angewiesen und es gibt keine/kaum oder nur gefährliche Radwege. Zum Thema Wachstum und Zuzug: Die Stadt hat nur begrenzt Einfluss und das hängt in Penzberg vor allem von Roche ab. **Wie sind die Regionen und Roche eingebunden?**

- Wippermann: Von Anfang an war klar, dass die Randbereiche nicht vergessen oder außen vor gelassen werden dürfen. Deshalb wird es auch hier eine Betrachtung geben – nicht mit dem gleichen Aufwand wie die Stadt, weil dies aufgrund des Umfangs nicht möglich wäre, aber eine Betrachtung/ein Einbezug findet statt. Zum Thema Radwegeausbau: Die Situation liegt nicht an einer Verhinderungsstrategie der Stadt. Sondern daran, dass die nötigen Flächen nicht gekauft werden können, weil viele Privatbesitz sind und die Eigentümer und Eigentümerinnen nicht verkaufen wollen. Das betrifft nicht so sehr den innerstädtischen Verkehr, aber beispielsweise die Antdorfer Straße.

Wie wird **Wachstum** prognostiziert?

- Zeidler: Es gibt keine datenbasierte Prognose, sondern es wird abgeschätzt, was eine wahrscheinliche Entwicklung ist. Die angestrebte Entwicklung der Beschäftigtenzahlen bei Roche bspw. werden ebenfalls über den Austausch mit dem Unternehmen einbezogen.

Ergebnisse der Podiumsdiskussion

Verweis durch den Verein ÜberMorgen e.V. in dem vor allem Eltern von kleinen Kindern organisiert sind. Der Verein möchte Rücksicht gegenüber den Kleinsten und Schwächsten der Gesellschaft fördern. Wunsch: In der Mobilitätserziehung sollte ein angstfreier Umgang im Straßenverkehr vermittelt werden, auch beim Zu Fuß gehen und Radfahren. Dafür braucht es aber auch ein entsprechendes Miteinander. Und nicht von den „großen bösen Autos“ erzählen, sondern ein sicheres Konzept finden, das auf die Menschen ausgerichtet ist, die die Schwächsten sind und sich unsicher fühlen.

- Pucher: Bitte wurde aufgenommen. Hinweis zur Online Beteiligung, die auch an die Schulen verschickt wurde, mit der Bitte diese unter den Schülerinnen und Schülern zu streuen.

Was bedeutet in den gezeigten Statistiken „Schwerverletzt“?

- Zeidler: Wenn die verletzte Person länger als einen Tag im Krankenhaus verbringen muss. Verkehrssicherheit ist wichtig und relevant, aber der Hinweis von Übermorgen spricht auch einen wichtigen Aspekt zur Kommunikation an. Wir müssen zu einem guten Miteinander und Verständnis für die Risiken kommen ohne das Thema mit Angst zu besetzen.

Auch der ruhende Verkehr sollte beachtet werden, vor allem im Neubaugebiet. Hinweis und Bitte, Roche als wichtigen Akteur mit einzubeziehen.

- Pucher: Es gab im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bereits Austausch mit Roche, die auch ein eigenes Mobilitätskonzept haben.
- Lenk: Unabhängig davon gibt es auch einen engen und regelmäßigen Austausch zwischen Stadt und Roche.
- Pucher: Der ruhende Verkehr wird auch Thema sein, aber eher bei den kommenden Veranstaltungen, wenn es um Maßnahmen gehen wird.

Weitere Fragen

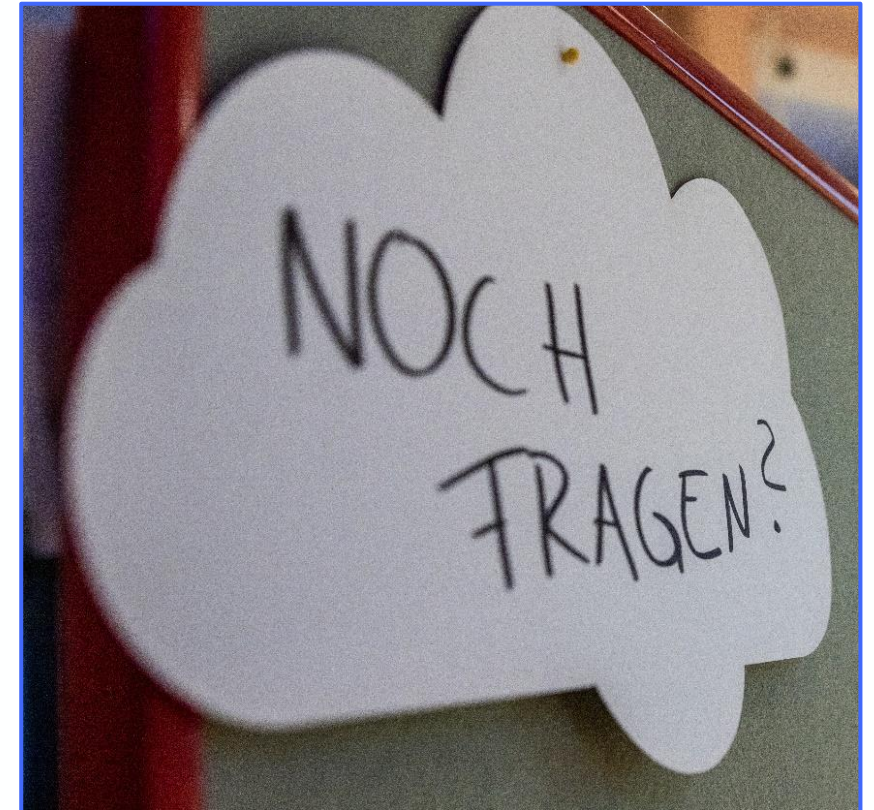
Für Fragen, die nicht bei der Podiumsdiskussion zur Sprache kamen, gab es die Möglichkeit, diese dem Projektteam mitzugeben, um im Nachhinein darauf zu Antworten. Folgende Beiträge gab es dazu:

Ist es schwierig, aus Straßen in Wohngebieten Fahrradstraßen zu machen?

- Verkehrsrechtlich gibt es gewisse Hürden, man sollte eine Relevanz für den Radverkehr nachweisen können. In der Umsetzung hängt es von der lokalen Situation ab, ob bauliche Maßnahmen notwendig sind oder bspw. ein Konflikt mit Busverkehr besteht, in diesen Fällen ist es schwieriger, eine Fahrradstraße einzurichten.

Eine Bitte: Sendet bitte auf allen Kanälen und versucht so viele Menschen über den Prozess und Ergebnisse zu informieren wie möglich.

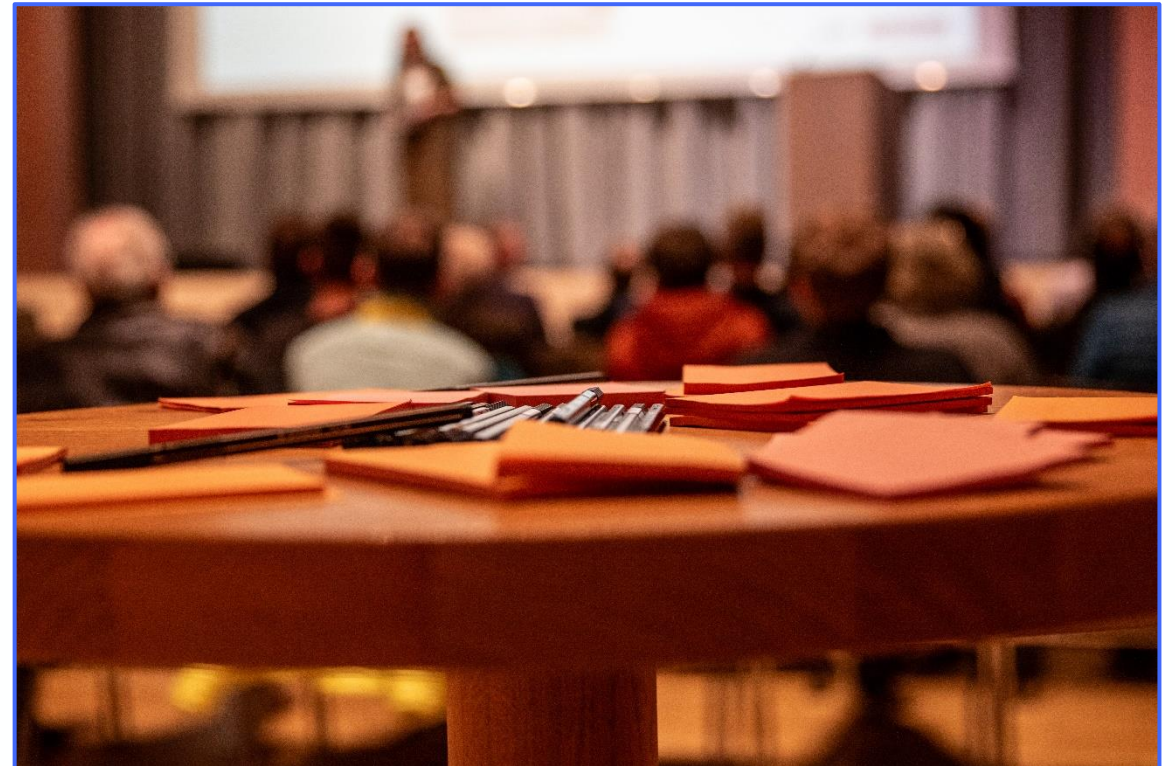
Die Bitte wird aufgenommen. Bisherige Informationen wurden über die Social Media Kanäle der Stadt Penzberg, an die Vereine, Schulen und die Teilnehmenden des Mobilitätsbeirates versendet mit der Bitte zur Weitergabe.



Schlussworte

Carl-Christian Wippermann, Abteilungsleiter Umwelt- und Klimaschutz beschreibt, dass das Mobilitätskonzept nicht nur für die Abteilung Umwelt- und Klimaschutz ein relevantes Thema ist, sondern auch übergreifend. Das hat sich auch heute in der Diskussion gezeigt. Ziel ist es, ein Mobilitätskonzept zu erstellen, das mit den Penzbergerinnen und Penzbergern gemeinsam gestaltet wurde.

Hardi Lenk, dritter Bürgermeister äußert Freude darüber, wie viele interessierte Penzbergerinnen und Penzberger zur Veranstaltung erschienen sind. Die Diskussionen und Gespräche waren sehr aufschlussreich und haben viele spannende Eindrücke gebracht. Die Ergebnisse des heutigen Abends werden mitgenommen.



Impressionen

