BERICHT

Mobilitätskonzept für die Stadt Penzberg

Auftraggeber/-in:

Stadt Penzberg
Karlstraße 25
82377 Penzberg

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Im Unterauftrag

DialogWerke GmbH
Isestraße 95
20149 Hamburg

VE-Kass Ingenieurgesellschaft mbH
Theodor-Heuss-Straße 60-66
51149 Köln

Karlsruhe, 27.05.2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Penzberg
Auftraggeber/-in	Stadt Penzberg
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC2200304
Autor/-in	Philipp Benkowitz, Anna Helm, Lisanne Pucher, Franziska Krieger, Volker Waßmuth, Verena Zeidler
Erstellungsdatum	27.08.2024
zuletzt gespeichert	22.07.2025

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Inhalt

1 Einführung 6

2 Penzbergs Leitbild für Mobilität und Verkehr 7

Prozess der Zielentwicklung 7

Stadt Penzberg – Mobilitätsleitbild 8

3 Die Ausgangssituation – Penzberg heute 12

Räumlicher und demografischer Kontext 12

Siedlungsstruktur und Wirtschaft 12

Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote 13

Mobilitätsverhalten 18

Sicherheit 20

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit 23

SWOT-Analyse (Auszug) 24

4 Beteiligung 26

Beteiligungsformate 26

5 Das Mobilitätskonzept 35

Handlungsbedarf 35

Maßnahmenkatalog 42

6 Vom Papier auf die Straße 48

Planungshinweise 48

Evaluation und Monitoring 56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kurzbeschreibung der Impulsprojekte ____ 47

Tabelle 2: Evaluation der Hauptindikatoren ____ 56

Tabelle 3: Evaluation weiterer Indikatoren ____ 57

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehen zur Zielentwicklung 7
Abbildung 2: Zielsystem Mobilitätskonzept Penzberg 9
Abbildung 3: Hauptindikator Ziel „Naturverbunden und Lebenswert“ 9
Abbildung 4: Hauptindikator Ziel „Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität“ 10
Abbildung 5: Hauptindikator Ziel „Erreichbar und gut vernetzt mit der Region“ 10
Abbildung 6: Hauptindikator Ziel „Intuitiv und Sicher“ 11
Abbildung 7: Hauptindikator Ziel „Innovativ und integriert“ 11
Abbildung 8: Hauptindikator Ziel „Inklusiv und für alle Altersgruppen“ 11
Abbildung 9: Demografische Entwicklung – Altersstruktur 12
Abbildung 10: Die zehn stärksten Pendelbeziehungen (Ein- und Auspendeln) 13
Abbildung 11: Einzugsbereich Haltestellen Stadt- und Regionalbusverkehr Penzberg 14
Abbildung 12: Defizite im Rad- und Fußverkehr 15
Abbildung 13: Erreichbarkeitsanalyse – Zentrum. Eigene Darstellung. 17
Abbildung 14: Wege-Modal-Split im Vergleich 18
Abbildung 15: Überblick Zählstellen 2024 mit Knotensumme Kfz-Verkehr 20
Abbildung 16: Unfallaufkommen nach Unfallschwere 21
Abbildung 17: Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzen (2018-2022) 22
Abbildung 18: Heatmap Unfälle mit Radbeteiligten (Jahre 2018-2022) 23
Abbildung 19: Mobilitätsaktionen Stadtradeln und Drehmoment 24
Abbildung 20: Überblick der Beteiligungsformate 26
Abbildung 21: Ablaufplan des Workshops 28
Abbildung 22: Stadtratsworkshop Impulsprojekte 29
Abbildung 23: Roche Radltag 2024. 33
Abbildung 24: Impressionen aus der öffentlichen Abschlussveranstaltung 34
Abbildung 25: Beispiel Mobilitätsstation im Quartier – Mühlbachareal Offenburg 36
Abbildung 26: Zielradnetz der Stadt Penzberg und Landkreisradnetz 38
Abbildung 27: Konzept des Winterradnetzes 39
Abbildung 28: Verträglichkeit durch Geschwindigkeitsreduktion 40
Abbildung 29: Inhalte des Maßnahmenkatalogs 43
Abbildung 30: Aufbau der Maßnahmenliste (Auszug) 44

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 31: Maßnahmenkarte _____ 45

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

1 Einführung

Die Stadt Penzberg steht vor der Herausforderung, ihre Mobilitätsstrukturen zukunftsfähig, nachhaltig und lebenswert zu gestalten. Vor dem Hintergrund wachsender Umwelt- und Klimaschutzanforderungen, demografischer Veränderungen sowie sich wandelnder gesellschaftlicher Mobilitätsbedürfnisse hat die Stadt ein integriertes Mobilitätskonzept erstellt. Ziel ist es, auf Grundlage fundierter Analysen, breit abgestützter Beteiligungsprozesse und strategischer Zielsetzungen ein ganzheitliches Planungskonzept zu entwickeln, das sowohl den Anforderungen der heutigen Bevölkerung gerecht wird als auch zukünftigen Generationen eine lebenswerte und klimafreundliche Stadt garantiert.

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts erfolgte in mehreren Phasen: Ausgangspunkt war eine umfassende Bestandsanalyse, welche die verkehrlichen, räumlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen detailliert darstellt. Die Stadt Penzberg ist geprägt durch ihre kompakte Struktur, eine starke Wirtschaftsachse mit dem Gewerbegebiet Nonnenwald, eine signifikante Pendlerdynamik und ein bestehendes, jedoch ausbaufähiges Angebot an öffentlichem und nicht-motorisiertem Verkehr. Ergänzend flossen die Ergebnisse zahlreicher Beteiligungsformate in die Konzeptentwicklung ein.

Auf der Bestandsanalyse aufbauend wurde ein Leitbild für das Jahr 2035 formuliert, das Penzberg als klimaresiliente, sozial gerechte und naturverbundene Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität versteht. Dieses Leitbild wird durch ein Zielsystem untersetzt, das klare quantitative und qualitative Zielwerte für alle Mobilitätsbereiche – vom Umweltverbund über Verkehrssicherheit bis hin zur Inklusion – definiert. Im Zentrum stehen dabei die Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor, der Ausbau aktiver und öffentlicher Mobilitätsformen, sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit und Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept bildet damit die strategische Grundlage für die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in Penzberg. Es verfolgt einen integrierten und umsetzungsorientierten Ansatz, der ökologische, soziale und ökonomische Aspekte gleichermaßen berücksichtigt und den Wandel hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität mitgestaltet.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

2 Penzbergs Leitbild für Mobilität und Verkehr

Prozess der Zielentwicklung

Die Zielentwicklung für das Mobilitätskonzept Penzberg orientiert sich an übergeordneten Rahmenbedingungen, landes- und bundesweiten Strategien sowie an lokalen Beteiligungsprozessen und den Ergebnissen der Bestandsanalyse mit identifizierten Potenzialen (siehe Abbildung 1). Die formulierten Ziele erfüllen zwei grundlegende Funktionen:

- der Festlegung der Entwicklungsrichtung von Mobilität in Penzberg,
- der Evaluation der Zielerreichung im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen.

Damit bilden sie die konzeptionelle Basis für die Ableitung konkreter Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Die Ziele haben den Anspruch, den folgenden SMART-Kriterien zu genügen:

S pezifisch: Ziele so konkret und spezifisch wie möglich formulieren
M essbar: Qualitative und quantitative Messgrößen bestimmen
A ttraktiv: So Planen, dass die Motivation zur Zielerreichung besteht
R ealistisch: Umsetzbarkeit der Maßnahmen mit den vorhandenen Ressourcen (zeitlich, finanziell, personell)
T erminiert: Ziele zeitlich bindend planen

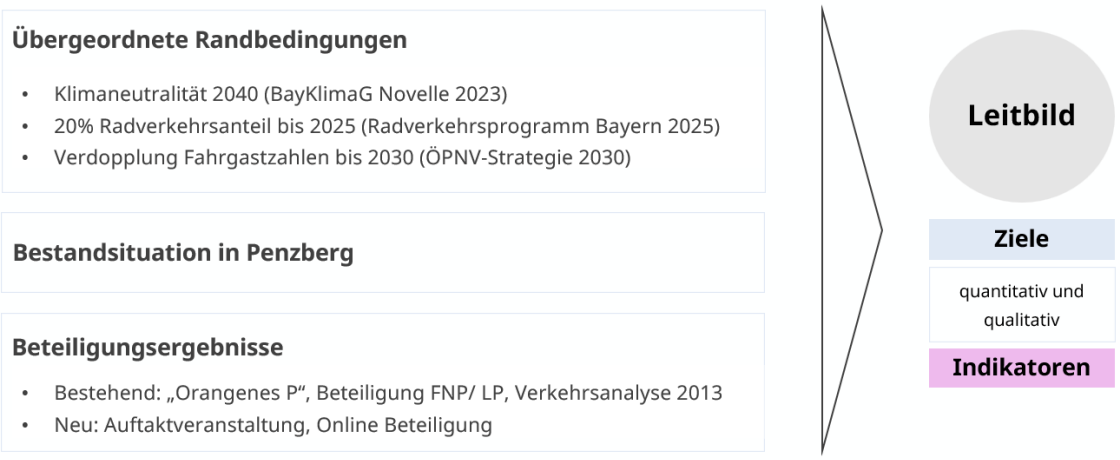


Abbildung 1: Vorgehen zur Zielentwicklung

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Auf übergeordneter Ebene (EU, Bund, Land) werden die im Folgenden aufgelisteten Zielsetzungen berücksichtigt. Die Orientierung an diesen Zielen ist nicht zuletzt eine Voraussetzung für die Fördermittelbewilligung.

- Klimaschutzgesetz Deutschland:
  - THG-Emissionen durch Verkehr: -48 % 2030 ggü. 1990
  - THG-Gesamtemissionen: Klimaneutralität bis 2045
- EU-Kommission: Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe
- Verkehrssicherheit:
  - Verkehrstote: -40% 2030 ggü. 2020 (Pakt für Verkehrssicherheit des Bundes)
  - Verkehrstote/ Schwerverletzte: -50 % 2030 ggü. 2020 (EU Road Safety Policy Framework)
- Landesregierung Bayern
  - Klimaneutralität 2040 (Bayerisches Klimaschutzgesetz Novelle 2023)
  - 20% Radverkehrsanteil bis 2025 (Radverkehrsprogramm Bayern 2025)
  - Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖV bis 2030 ggü. 2019 (ÖPNV-Strategie Bayern 2030)
  - 75 % barrierefreie Haltestellen bis 2040 (ÖPNV-Strategie Bayern 2030)

Stadt Penzberg – Mobilitätsleitbild

Die Vision, die im Zuge einer Stadtratsklausur entwickelt wurde, beschreibt ein Zukunftsbild für Penzberg im Jahr 2040 und bildet die zentrale Richtung für die Mobilitätsentwicklung:

Penzberg 2040
ist ein liebenswerter und wirtschaftsstarker Ort für alle Generationen und Bevölkerungsgruppen mit lebendiger und verkehrsberuhigter Innenstadt, der durch Innenentwicklung maßvoll gewachsen ist, ausreichend soziale Infrastruktur und ein nachhaltiges Mobilitätsangebot bereitstellt und klimaresilient, klimaneutral und energieautark sowie von traumhafter und geschützter Natur umgeben ist[1]

Auf Grundlage dieser Vision wurde das nachfolgend beschriebene Zielsystem entwickelt. Es richtet sich auf einen Zeithorizont bis 2035 und gliedert sich in sechs thematische Zielbereiche:

- Naturverbunden und Lebenswert
- Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität
- Erreichbar und gut vernetzt mit der Region
- Intuitiv und Sicher
- Innovativ und Integriert
- Inklusiv und für alle Altersgruppen

Die Zielerreichung wird über ein System aus Haupt- und Nebenindikatoren gesteuert. Dieses Zielsystem ermöglicht eine kontinuierliche und überprüfbare Evaluation und Lenkung der

[1] Ergebnis der Klausurtagung des Stadtrats, November 2022

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Mobilitätsentwicklung in Penzberg (das methodische Vorgehen zur Evaluation wird in Abschnitt 6 erläutert). Das Zielsystem ist als Abstraktion des Stadtwappens in sechs gleichberechtigte Felder eingeteilt und fokussiert sowohl die Lebensgrundlage („an oberster Stelle“), die Menschen selbst (im Mittelpunkt“) und die (Stadt-) Gesellschaft („als Basis“).

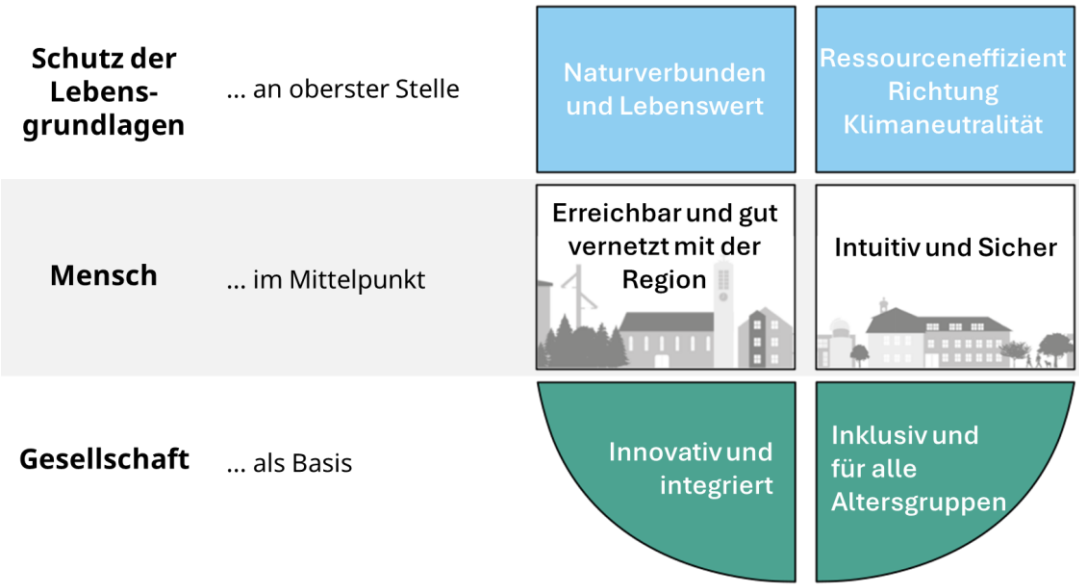


Abbildung 2: Zielsystem Mobilitätskonzept Penzberg

Die sechs Zielbereiche sind mit einer Zielbeschreibung, Messgrößen („Indikatoren“) und dazu gehörenden Zielwerten verknüpft.

Naturverbunden und Lebenswert

Die Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet sinken durch verringerten Durchgangsverkehr und ein verändertes Mobilitätsverhalten. Dadurch reduzieren sich Umweltbelastungen (durch Luftschadstoffe/Lärm) für die Bevölkerung.

Die Lebensqualität wird bei der Straßenraumgestaltung innerorts in den Fokus gerückt. Die Begrünung des öffentlichen Raums stärkt die Aufenthaltsfunktion und reduziert die zunehmenden Hitzebelastungen.

Naturverbunden und Lebenswert	Hauptindikator: **Verkehrsstärke / Hauptverkehrsachsen (Seeshaupter Straße, Sindelsdorfer Straße, Bichler Straße, Karlstraße, Bahnhofstraße, Reindl)** Zielwert: **Reduktion um 20 % bis 2035**

Abbildung 3: Hauptindikator Ziel „Naturverbunden und Lebenswert“

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität

Penzberg leistet seinen Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehr durch alternative Antriebe und eine Verlagerung der Verkehrsleistung auf den Umweltverbund. Neue Anforderungen an die Energieerzeugung/-bereitstellung werden dabei berücksichtigt.

Flächen werden nachhaltig entwickelt mit dem Ziel der Netto-Nullversiegelung.

Die langfristige gesamtgesellschaftliche Wirtschaftlichkeit und externe Kosten des Verkehrs werden bei der Planung und fairen Bepreisung der Mobilitätsangebote berücksichtigt.

Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität	Hauptindikator: **CO_2-Emissionen des Verkehrs** Zielwert: **Reduktion um 60 % in 2035 ggü. 1990**

Abbildung 4: Hauptindikator Ziel „Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität“

Erreichbar und gut vernetzt mit der Region

Die lückenhaften Angebote im Umweltverbund werden gemeindeübergreifend und innerhalb Penzbergs ausgebaut, sodass die Wegeanteile per Fuß, Rad und ÖPNV zunehmen. Durch eine geringere Auslastung auf den Straßen verbessert sich auch die Erreichbarkeit per Kfz für z.B. den Wirtschaftsverkehr. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs nimmt zu.

Kurze Wege zu Einkauf oder Freizeit werden durch flächendeckende Nahversorgung gestärkt und überwiegend selbstaktiv erledigt. Die ganzjährige Erreichbarkeit aller Stadtteile wird dafür sichergestellt.

Erreichbar und gut vernetzt mit der Region	Hauptindikator: **Wege-Modal-Split** Zielwert: **Erhöhung des Umweltverbundes auf 50% bis 2035**

Abbildung 5: Hauptindikator Ziel „Erreichbar und gut vernetzt mit der Region“

Intuitiv und Sicher

Eine leicht zu verstehende und sichere Infrastruktur trägt zur Reduktion der Verkehrsunfälle bei. Hauptaugenmerk liegt auf der Vermeidung verletzter Personen im Straßenverkehr, und damit besonders auf der Reduktion von Unfällen mit Fuß- und Radverkehr, da dies die Hauptbetroffenen von Unfällen mit Personenschaden sind.

Die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr wird gestärkt.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Intuitiv und Sicher	Hauptindikator: **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** Zielwert: **Reduktion der Personenunfälle auf 0 / Jahr bis 2035**

Abbildung 6: Hauptindikator Ziel „Intuitiv und Sicher“

Innovativ und integriert

Neue Mobilitätsformen werden erprobt und durch eine ausgewogene Infrastruktur multimodales Mobilitätsverhalten gefördert.

Mobilitätsmanagement in den Betrieben unterstützt die Nutzung des Umweltverbunds und senkt Kosten für Betriebe und Beschäftigte.

Digitale Angebote erleichtern Information über und Nutzung von öffentlichen und geteilten Mobilitätsangeboten.

Durch Partizipation der Bevölkerung fließt lokales Wissen in die Planung mit ein und es entwickelt sich ein hohes Maß an Akzeptanz für Veränderungsprozesse.

Innovativ und integriert	Hauptindikator: **Anteil der multimodalen Personengruppen** Zielwert: **steigt auf 30 % im Jahr 2035**

Abbildung 7: Hauptindikator Ziel „Innovativ und integriert“

Inklusiv und für alle Altersgruppen

In Penzberg ist selbstbestimmte Mobilität für alle Altersgruppen durch passende Infrastruktur möglich. Besonders Schulwege werden verkehrssicher für Fuß- und Radverkehr gestaltet. Auch die Barrierefreiheit im ÖPNV und für den Fußverkehr wird hergestellt. Leben ohne eigenes Auto wird durch einen guten ÖPNV und ergänzende Angebote wie Sharing umsetzbar.

Die soziale Gerechtigkeit und die Anforderungen älterer Menschen werden gerade im Umweltverbund bei der Preisgestaltung und den Informationsangeboten mitgedacht.

Inklusiv und für alle Altersgruppen	Hauptindikator: **Anteil der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen** Zielwert: **steigt auf 75% im Jahr 2035**

Abbildung 8: Hauptindikator Ziel „Inklusiv und für alle Altersgruppen“

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

3 Die Ausgangssituation – Penzberg heute

Die Bestandsanalyse Penzberg bildet die Grundlage für alle folgenden Planungsschritte. Ziel dieses Arbeitsschrittes ist es, die bestehende verkehrliche Infrastruktur und das Mobilitätsverhalten umfassend zu analysieren und daraus eine nachhaltige, zukunftsgerichtete Strategie abzuleiten. In den nachfolgenden Abschnitten wird eine kurze Zusammenfassung der Analyse gegeben. Eine ausführliche Darstellung findet sich in Anhang und auf der städtischen Website.

Räumlicher und demografischer Kontext

Penzberg ist als Mittelzentrum im oberbayerischen Landkreis Weilheim-Schongau verortet und liegt zwischen München und Garmisch-Partenkirchen. Früher von der Bergbauindustrie geprägt, entwickelte sich Penzberg als ehemalige Werkssiedlung durch Zusammenlegung zur Stadt. Bedingt durch die Entstehungsgeschichte hat Penzberg keine historisch gewachsene und erkennbare Innenstadt. Handel und Dienstleistung haben sich vor allem an der Bahnhofstraße angesiedelt. Erstmals entstand ein erkennbarer Ortskern mit der Schaffung des Stadtplatzes an der Kreuzung Bahnhofstraße / Karlstraße im Jahre 2012.

Aktuell zählt Penzberg rund 17.000 Einwohnende, mit leicht steigender Tendenz. Wie im bundesweiten Trend zeigt sich auch hier eine alternde Gesellschaft: Die Anteile der über 50- bzw. 65-Jährigen nehmen kontinuierlich zu (Abbildung 9). Die damit einhergehenden veränderten Mobilitätsbedürfnisse stellen eine wichtige Herausforderung dar[2]. Zudem bringt die Topografie der Voralpenlandschaft zusätzliche Anforderungen an die aktive Mobilität – insbesondere den Fuß- und Radverkehr – mit sich.

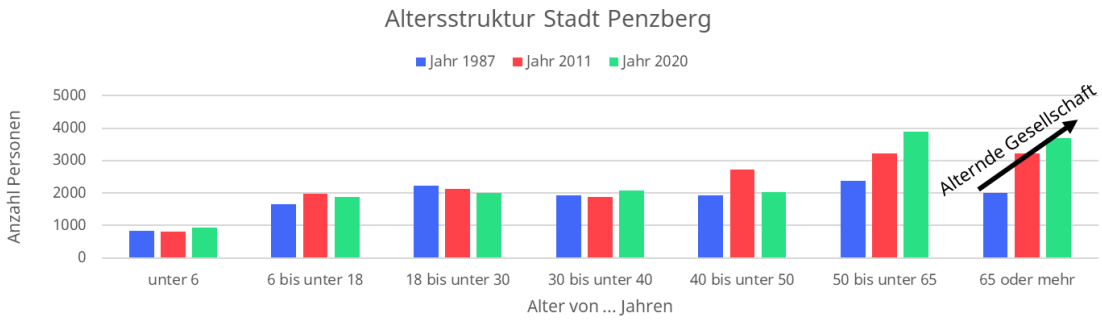


Abbildung 9: Demografische Entwicklung – Altersstruktur

Siedlungsstruktur und Wirtschaft

Die Siedlungsentwicklung in Penzberg ist durch einen bewussten Fokus auf Innenentwicklung geprägt. Aufgrund ökologischer Restriktionen – insbesondere durch Moorgebiete – steht nur begrenzt Bauland zur Verfügung. Der derzeit in der Aktualisierung befindliche Flächennutzungsplan zeigt

[2] https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

dabei ein geringes Potential für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen. Einer Stärkung der vorhandenen Wohnbereiche, vor allem in der Innenstadt, ist daher vorgesehen.

Penzberg ist ein Wirtschaftsstandort mit überregionaler Bedeutung. Zum einen durch den Pharmakonzern Roche Diagnostics mit rund 7.200 Arbeitsplätzen, zum anderen durch 482 weitere Betriebe. Insgesamt ergibt sich daraus eine hohe Zahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter – knapp 12.400 im Jahr 2023[3].

Dies führt zu einem unausgeglichenen Pendlersaldo von ca. 6.700 Personen. Das bedeutet, dass mehr Menschen aus der Region nach Penzberg zur Arbeit kommen als Menschen aus Penzberg die Stadt zur Arbeit verlassen. In Anbetracht der räumlichen Nähe zur Metropole München ist dies ein bemerkenswerte Situation. Dies für zu einer Tagesbevölkerung von etwa 23.380[4] Personen. In der folgenden Abbildung 10 sind die zehn stärksten Pendelbeziehungen enthalten. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten resultiert daraus eine erhebliche Verkehrsbelastung mit entsprechenden Herausforderungen für das städtische Verkehrsnetz.

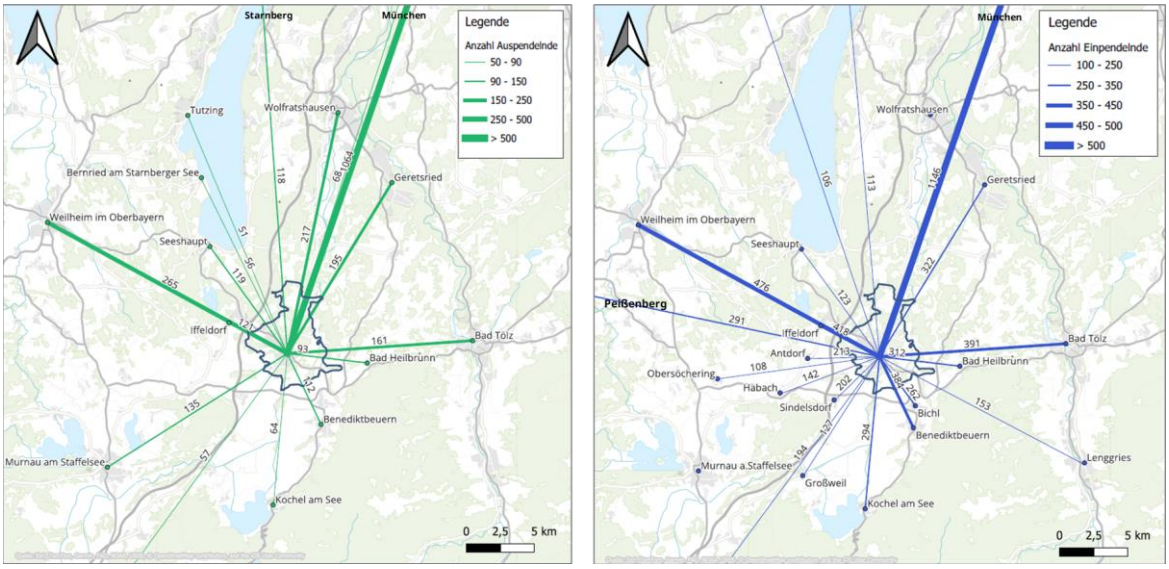


Abbildung 10: Die zehn stärksten Pendelbeziehungen (Ein- und Auspendeln)

Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote

Infrastruktur Kfz, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

Die Stadt verfügt über eine Anbindung an das überregionale Straßennetz (A95, B11, B472), und damit gute Erreichbarkeiten auf den Ost-West- und Süd-Nord-Achsen. Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge besteht in Penzberg mit derzeit 77 Ladepunkten im öffentlichen Bereich[5] . Weitere Standorte sind in Planung. Eine Übersicht über die vorhandenen und geplanten Ladepunkte bietet die städtische Ladekarte, die durch die Stadtwerke Penzberg bereitgestellt wird. Der

[3] Bundesagentur für Arbeit. 2023. Gemeindedaten aus der Beschäftigungsstatistik
[4] Pendleratlas Deutschland 2022
[5] Bundesnetzagentur: Ladensäulenkarte 2025

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

bisherige Ausbau konzentriert sich vor allem auf den zentralen Stadtbereich mit hohem Nutzungsbedarf sowie auf ausgewählte Nutzungsschwerpunkte außerhalb des Zentrums.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs bestehen im Innenstadtbereich zahlreiche Parkmöglichkeiten. Es stehen sowohl gebührenpflichtige Stellplätze im Straßenraum als auch auf Parkplätzen und in Tiefgaragen zur Verfügung. Die Mehrheit der Parkplätze ist jedoch kostenfrei nutzbar. Für gebührenpflichtige Parkplätze besteht die Möglichkeit zur digitalen Bezahlung. Seit 2017 kooperiert die Stadt Penzberg hierfür mit der Initiative ‚smart parking'. Das zugehörige Parkleitsystem besteht überwiegend aus statischen Anzeigen, ohne aktuelle Informationen zum Auslastungsstand.

Im öffentlichen Verkehr besteht eine gute Regionalbahnanbindung über die RB66 mit Direktverbindungen nach München, Kochel und Tutzing. Der Stadtbusverkehr umfasste im Jahr 2023 noch vier Linien, wurde jedoch aufgrund wirtschaftlicher Gründe im Jahr 2024 um eine Linie sowie ab 2025 um den Samstagsverkehr reduziert. Insgesamt weist das Angebot deutliche Taktlücken in den Abendstunden und an Wochenenden auf. In Zukunft wird auch der Stadtbustarif im Münchner Verkehrsverbund eingegliedert. Auch der in Penzberg verkehrende Regionalbusbetrieb ist lückenhaft und nur unzureichend mit dem Stadtbusangebot abgestimmt. Der Großteil der Siedlungsfläche in Penzberg ist durch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich gut erschlossen. Dennoch bestehen kleinere Defizite in der Erreichbarkeit, insbesondere in Randlagen. Auch die Qualität der Haltestelleninfrastruktur ist uneinheitlich: Viele Haltestellen verfügen über Sitzgelegenheiten, sofern ausreichend Platz vorhanden ist. Ihre Lage variiert – teils befinden sie sich direkt auf der Fahrbahn, teils im Seitenraum. Letztere führen mitunter zu verlängerten Fahrzeiten, aufgrund des notwendigen Einfädelns in den fließenden Verkehr.

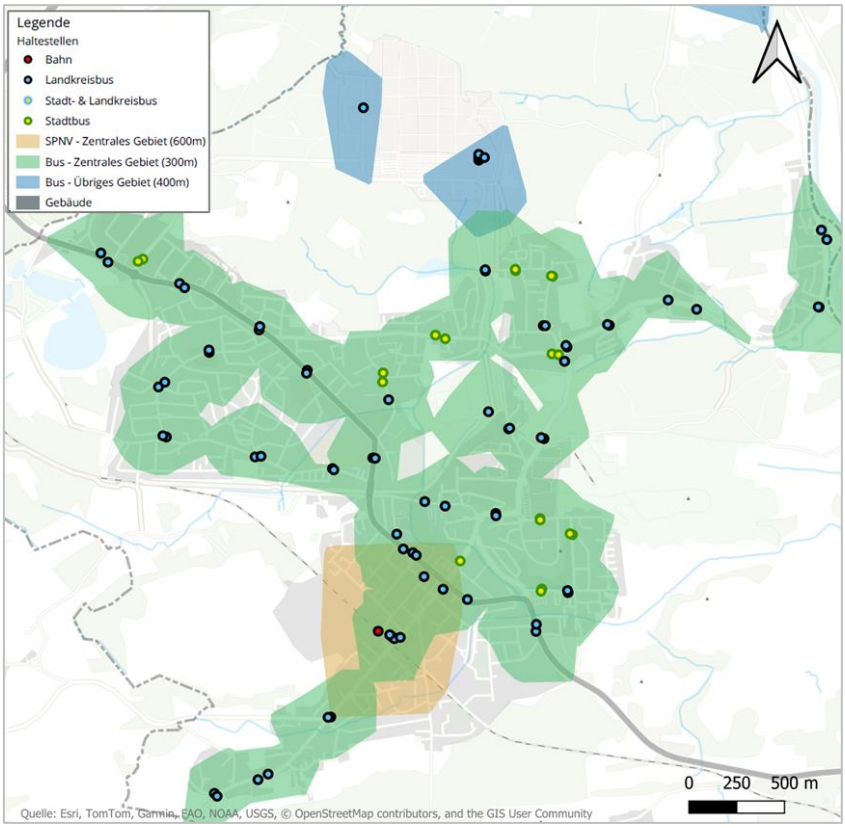


Abbildung 11: Einzugsbereich Haltestellen Stadt- und Regionalbusverkehr Penzberg

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die Stadt Penzberg strebt eine verstärkte Förderung des Radverkehrs an, unter anderem durch den Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK). Eine gute Grundlage dafür bildet das bestehende Kreisradnetz als eine solide Basis für die weitere Radnetzplanungen.

Dennoch ist die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Stadtbild derzeit eher gering. Es existieren teilweise eigenständige Radwege, allerdings ist deren Qualität uneinheitlich. Es mangelt an durchgängiger, sicherer Infrastruktur, insbesondere in Knotenpunktbereichen.

Die vorhandene überörtliche Radwegebeschilderung ist teilweise veraltet und bedarf einer Überarbeitung. Diese wurde über den Landkreis im Jahr 2024 erneuert. Auch im Bereich der Fahrradinfrastruktur zeigen sich Schwächen: Zwar werden Fahrradabstellanlagen in der Stellplatzsatzung berücksichtigt, jedoch mangelt es im öffentlichen Raum an ausreichend verfügbaren und attraktiven Abstellmöglichkeiten. Servicestationen für Radfahrende sind bislang nur sporadisch vorhanden, jedoch in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Pfaffenwinkel geplant.

Die bestehende Fußverkehrsinfrastruktur in Penzberg erfüllt in vielen Bereichen bereits wichtige Grundfunktionen, weist jedoch punktuell Verbesserungspotenziale auf. Insbesondere Gehwege, die gemeinsam mit dem Radverkehr genutzt werden, sind stellenweise zu schmal. Dies kann insbesondere entlang stark befahrener Hauptstraßen zu Nutzungskonflikten führen – vor allem, wenn der Radverkehr in Gegenrichtung geführt wird. In einigen Bereichen ist die Fußverkehrsinfrastruktur nur einseitig vorhanden oder nicht durchgängig ausgebaut. Zudem bestehen an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf Anforderungen, die Infrastruktur gezielt zu ergänzen, um die Wegeführung für zu Fuß Gehende künftig noch sicherer und komfortabler zu gestalten.

Abbildung 12: Defizite im Rad- und Fußverkehr

Intermodales Angebot

In Penzberg stehen sowohl für den Fahrrad- als auch für den motorisierten Individualverkehr attraktive Umsteigepunkte (B+R und P+R) zum öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Direkt am Bahnsteig des Bahnhofs befindet sich eine überdachte Bike+Ride-Anlage. Diese ermöglichen eine sehr kurze Zugangszeit zu den Zügen und werden aufgrund ihrer zentralen Lage und der gebührenfreien Nutzung gut angenommen – die Auslastung ist entsprechend hoch.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Auch das Park+Ride-Angebot ist gut ausgebaut: Südlich des Bahnhofs, jenseits der Gleise, stehen insgesamt rund 200 Stellplätze zur Verfügung. Die Parkplätze sind ebenfalls kostenfrei nutzbar. Die maximale Auslastung liegt zwischen 11:00 und 13:00 Uhr bei durchschnittlich 62 %, sodass noch freie Kapazitäten bestehen. Teile des P+R-Angebots sind zudem in das städtische Parkleitsystem integriert.

Digitalisierung und Sharing

Zur Unterstützung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird in Penzberg ein digitales Informationssystem eingesetzt, das vom Regionalverkehr Oberbayern entwickelt wurde. Es bietet Nutzenden eine Vielzahl an hilfreichen Funktionen, die den Zugang zu Mobilitätsangeboten vereinfachen und den Alltagsverkehr komfortabler gestalten. Dazu zählen Informationen zur Fahrplanauskunft, ein integriertes Ticketing-System sowie ein persönlicher Fahrplan, in dem Verbindungen gespeichert und auch offline abgerufen werden können. Busse können in Echtzeit verfolgt werden. Für die Zukunft ist vorgesehen das digitale System um weitere Verkehrsmittel zu ergänzen, um eine noch umfassendere und nahtlos vernetzte Mobilitätslösung für Penzberg anzubieten.

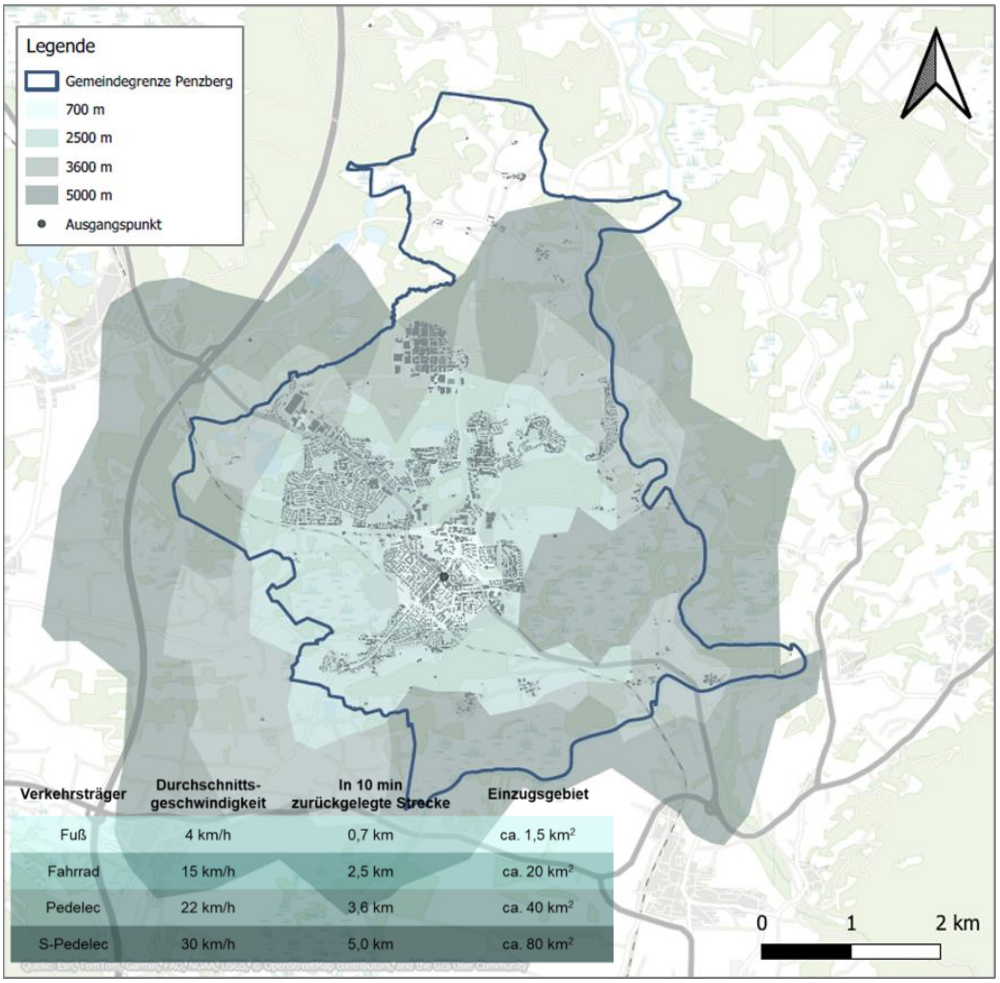
Im Bereich Sharing gibt es zwei Carsharing-Anbieter, jedoch kein Angebot für Bike-, Roller- oder E-Scooter-Sharing. Damit stehen der Bevölkerung insgesamt vier Fahrzeuge zur Verfügung. Von diesen werden drei über den Verein ÖkoMobil Pfaffenwinkel e.V. angeboten[6]. Derzeit nutzen rund 30 angemeldete Nutzer das Angebot in Penzberg. Die Auslastung der Fahrzeuge lag im Jahr 2024 durchschnittlich bei 20%[7]. Ein weiteres Fahrzeug wird von Flinkster, einem Teil der DB-Firmengruppe, angeboten.

Erreichbarkeit

Die kompakte Stadtstruktur Penzbergs ermöglicht grundsätzlich kurze Wege. Das Stadtzentrum ist sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad gut erreichbar. Mit einem konventionellen Fahrrad können nahezu alle Siedlungsbereiche innerhalb von etwa zehn Minuten erreicht werden. Aufgrund der hügeligen Topografie kann für einige Strecken jedoch ein elektrischer Antrieb sinnvoll sein. Mit einem S-Pedelec erweitert sich die zehnminütige Erreichbarkeit sogar über die Stadtgrenzen hinaus – insbesondere in Ost-West-Richtung (siehe Abbildung 13).

[6] https://carsharing-pfaffenwinkel.de/
[7] E-Mail Ökomobil Pfaffenwinkel vom 29.07.2024

© 2025 PTV Transport Consult GmbH



Verkehrsträger	Durchschnitts-geschwindigkeit	In 10 min zurückgelegte Strecke	Einzugsgebiet
Fuß	4 km/h	0,7 km	ca. 1,5 km²
Fahrrad	15 km/h	2,5 km	ca. 20 km²
Pedelec	22 km/h	3,6 km	ca. 40 km²
S-Pedelec	30 km/h	5,0 km	ca. 80 km²

Abbildung 13: Erreichbarkeitsanalyse – Zentrum. Eigene Darstellung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements engagieren sich sowohl die Stadtverwaltung als auch Unternehmen in Penzberg. So stellt die Stadt ihren Mitarbeitenden beispielsweise Dienstfahrräder zur Verfügung.

Das Unternehmen Roche ist als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert und verfügt über ein umfassendes Mobilitätskonzept. Dieses umfasst unter anderem Maßnahmen zur Förderung der E-Mobilität, darunter 20 Kfz- und sechs Fahrrad-Ladepunkte sowie rund 3.000 Radabstellplätze. Ein betriebliches Fahrradleasing-Programm ergänzt das Angebot. Dieses wird stark genutzt: Rund 61 % der teilnehmenden Mitarbeitenden nutzen ein E-Bike, was etwa 370 Elektrofahrrädern entspricht. Weitere Maßnahmen beinhalten beispielsweise die Durchführung von Mobilitätstagen zur Förderung des Bewusstseins sowie die Erweiterung des Werkfahrrad-Angebots um Lastenräder und Leihfahrräder. Auch im Bereich der ÖPNV-Erreichbarkeit ist Roche aktiv für seine Mitarbeitenden tätig.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Mobilitätsverhalten

Die kompakte Stadtstruktur Penzbergs bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege. Viele Ziele des täglichen Bedarfs sind gut mit dem Fahrrad und teilweise auch zu Fuß erreichbar. Die Innenstadt ist insgesamt gut erschlossen. Im Folgenden werden der Modal Split, der Kfz-Bestand sowie die im Rahmen der Konzepterarbeitung erhobenen Verkehrszähldaten näher betrachtet.

Modal Split

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Aufteilung der zurückgelegten Wege auf verschiedene Verkehrsmittel. Als Datengrundlagen dienen unter anderem die bundesweite Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) sowie die im Jahr 2024 durchgeführte Haushaltsbefragung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes. Abbildung 14 zeigt die Entwicklung des Modal Splits. Im Vergleich zum Jahr 2013 ist der Anteil des MIV an den Wegen um 4% zurückgegangen. Die räumliche Vergleichsgröße aus der MID liegt durchschnittlich 6% höher. Im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖV gab es einen Zuwachs von jeweils rund 2%. Dabei liegt der ÖV unter, der Fuß- und Radverkehr über dem Durchschnitt. Insgesamt dominiert jedoch weiterhin der MIV das Verkehrsgeschehen in Penzberg.

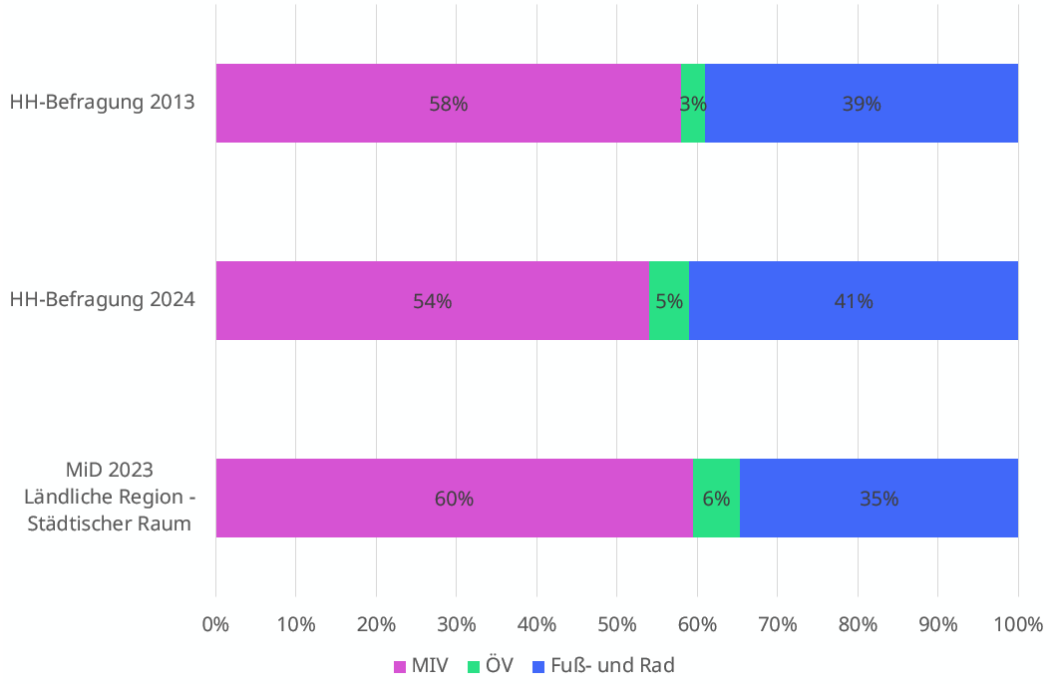


Abbildung 14: Wege-Modal-Split im Vergleich[8]

Kfz-Bestand

Im Jahr 2023 betrug der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen in Penzberg 12.534 Fahrzeuge, im Landkreis Weilheim-Schongau insgesamt 121.434 Fahrzeuge. Davon entfielen in Penzberg 10.329

[8] ifas, MiD (Mobilität in Deutschland), 2019

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Fahrzeuge auf Personenkraftwagen (Pkw), was einer Pkw-Besitzquote von 62 Fahrzeugen pro 100 Einwohner entspricht. Diese liegt unter dem Durchschnitt des Landkreises. Seit dem Jahr 2021 ist die zuvor kontinuierlich steigende Pkw-Besitzquote in Penzberg erstmals rückläufig.

Mit Blick auf die Antriebsarten zeigt sich im Landkreis Weilheim-Schongau ein Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) von 1,7 %, während Hybridfahrzeuge rund 2,5 % des Gesamtbestands ausmachen. Trotz eines moderaten Anstiegs bleibt der Anteil alternativer Antriebe im Vergleich zum Gesamtbestand weiterhin gering.

Verkehrszählung

Für das Mobilitätskonzept wurden im Jahr 2024 an zehn Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei wurden die Verkehrsmengen für den MIV, Radfahrende und zu Fuß Gehende erfasst. Die Ergebnisse fließen direkt in die Maßnahmenentwicklung ein – insbesondere in die Impulsprojekte.

Besonders hervorzuheben ist der Knotenpunkt Nonnenwaldstraße / Wölfl. Entlang der Nonnenwaldstraße wurde das höchste Radverkehrsaufkommen im gesamten Stadtgebiet gemessen. Die Anzahl der Fußgängerquerungen ist über den 24-Stunden-Messzeitraum hingegen gering. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei rund 3 %. Angesichts der Verkehrsmengen und Abbiegebeziehungen ist die derzeitige Verkehrsführung an diesem Knotenpunkt als ungeeignet zu bewerten. Insbesondere die Bedeutung des Radverkehrs wird bislang nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Seeshaupter Straße / Dr.-Gotthilf-Näher-Straße zählt zu den höchsten im Stadtgebiet. Eine deutliche Verkehrszunahme ist auf der Relation von der Seeshaupter Straße (West) in Richtung Dr.-Gotthilf-Näher-Straße am Morgen sowie in umgekehrter Richtung am Nachmittag festzustellen. Diese Entwicklung ist vorrangig auf Pendlerverkehre von und zum Gewerbegebiet Nonnenwald zurückzuführen. Die genannte Relation stellt die Hauptverkehrsachse am Knotenpunkt dar. Darüber hinaus bleibt die Verbindung von und nach Penzberg als Ein- und Ausfallstraße weiterhin von großer Bedeutung. Der Radverkehr konzentriert sich hingegen überwiegend auf die Verbindung zwischen Seeshaupter Straße (Ost) und Dr.-Gotthilf-Näher-Straße. Die Ost-West-Achse spielt für den Radverkehr eine untergeordnete Rolle. Zufußgehende queren den Knotenpunkt nur in geringer Zahl im Tagesverlauf.

Im Gegensatz dazu zeigt der Knotenpunkt Karlstraße / Bahnhofstraße eine ausgewogene Belastung der Knotenpunktarme im Kfz-Verkehr. Diese Verteilung spiegelt sich auch in der verkehrstechnischen Bewertung nach dem HBS[9] wider, bei der der Knotenpunkt mit der Leistungsfähigkeitsstufe „B“ klassifiziert wurde, was geringe Wartezeiten für den Kfz-Verkehr bedeutet. Kritisch zu bewerten ist hingegen die fehlende Radinfrastruktur im Bereich des Knotenpunkts, was dazu führt, dass viele Radfahrende in den Seitenraum ausweichen. Diese Angebotslücke ist angesichts der vorhandenen Verkehrsmengen und der hohen Bedeutung des Knotenpunkts für den Fußverkehr besonders relevant. Letzterer ist hier stadtweit am höchsten.

[9] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

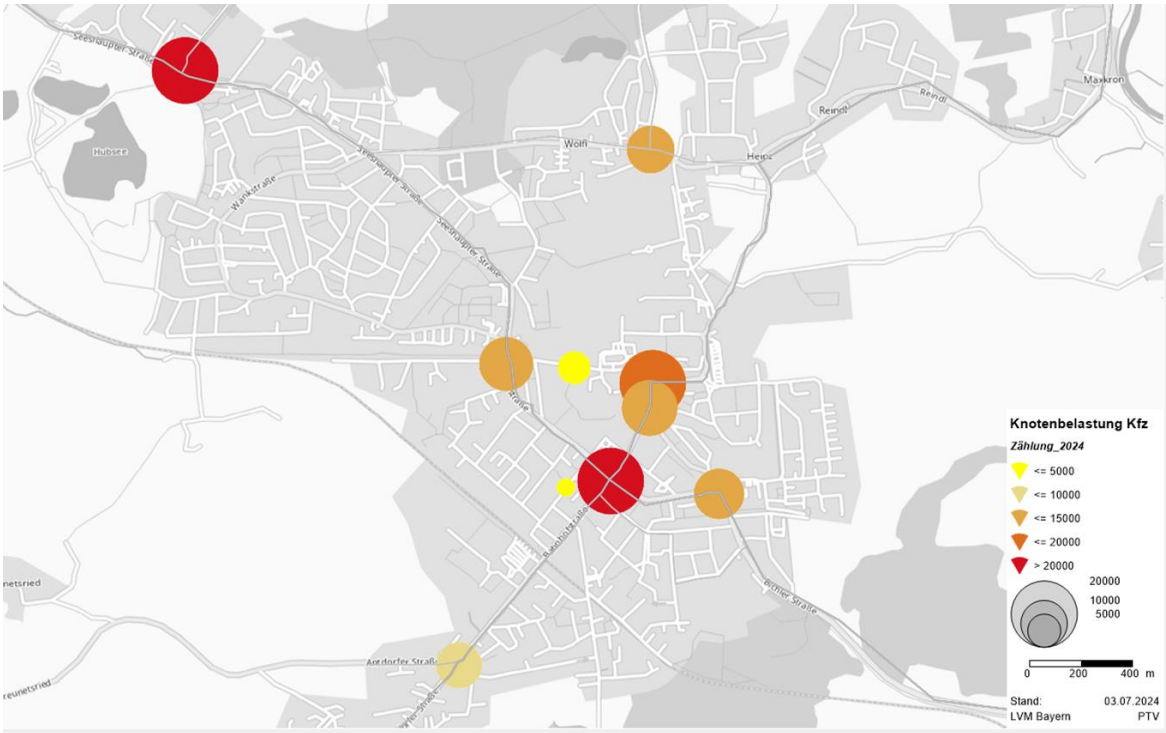


Abbildung 15: Überblick Zählstellen 2024 mit Knotensumme Kfz-Verkehr

Sicherheit

Die Unfallstatistik zeigt zwischen 2018 und 2022 eine deutliche Schwankung: Ein kontinuierlicher Anstieg bis 2018, ein Rückgang in den Jahren 2019 und insbesondere 2020, gefolgt von einem erneuten Anstieg in den Jahren 2021 und 2022. Der Rückgang im Jahr 2020 steht im Zusammenhang mit pandemiebedingten Mobilitätsrückgängen in Verbindung. Bei der Verteilung nach Unfallarten und -typen zeigen sich keine auffälligen Schwerpunkte. Am häufigsten traten Fahrunfälle sowie Einbiege- und Kreuzungsunfälle auf. Die häufigste Unfallart war der Zusammenstoß mit einem einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeug. Bei den Beteiligten zeigen sich hingegen deutliche Unterschiede. [10]

[10] Unfallatlas Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Datenlizenz Deutschland: dl-de/by-2-0, by-2-0 - GovData

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

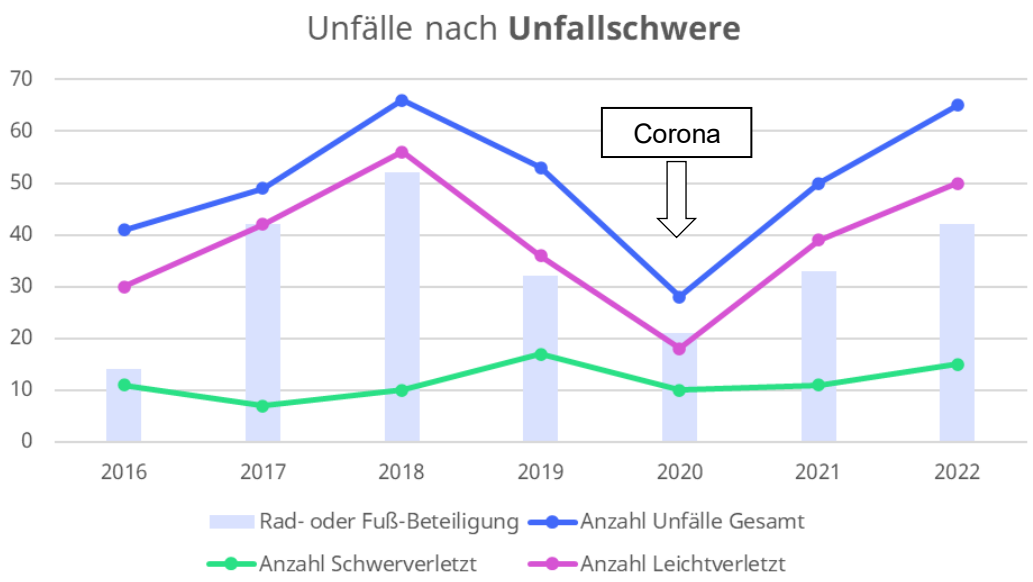


Abbildung 16: Unfallaufkommen nach Unfallschwere

Bei rund 70 % der Unfälle mit Personenschaden war der Rad- oder Fußverkehr beteiligt. Über den betrachteten Zeitraum lässt sich dabei weder ein klarer Zu- noch Abnahmetrend erkennen. Besonders häufig treten entsprechende Unfälle auf stark befahrenen Hauptverkehrsachsen sowie an innerstädtischen Knotenpunkten auf. Auffällige Unfallhäufungen bestehen insbesondere an der Seeshaupter Straße mit ihren schlechten Sichtbeziehungen, der Karlstraße, der Sindelsdorfer Straße sowie der Bahnhofstraße. Eine Übersicht der räumlichen Verteilung zeigen Abbildung 17 und Abbildung 18. Unfallgegner bzw. weitere Beteiligte bei Fuß- und Radverkehrsunfällen sind meist Pkw: bei 71 % der Unfälle mit zu Fuß Gehenden sowie bei 49 % der Unfälle mit Radfahrenden sind Pkw beteiligt. Im Radverkehr spielen darüber hinaus auch Alleinunfälle sowie Unfälle zwischen Radfahrenden eine relevante Rolle.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

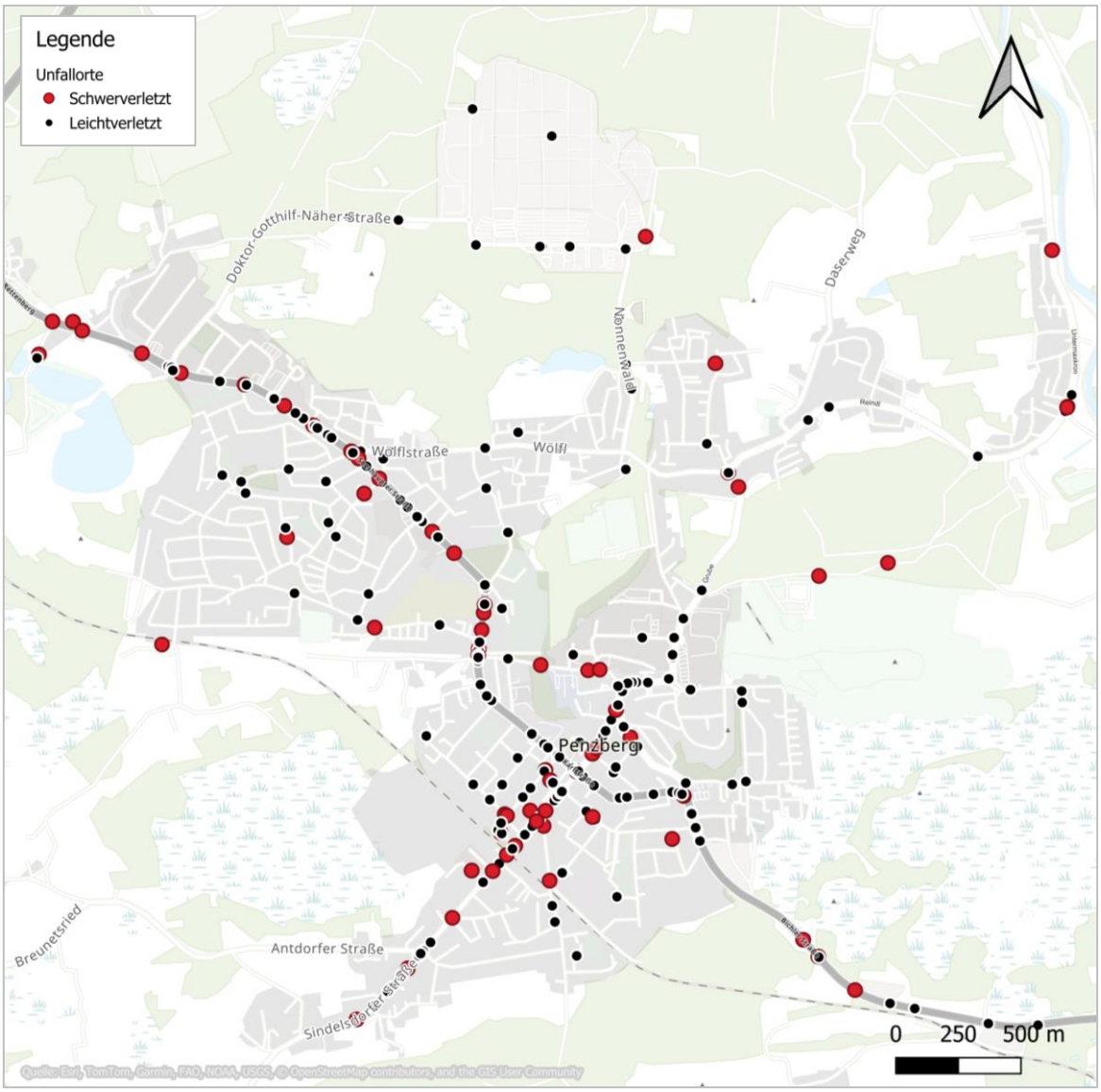


Abbildung 17: Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzen (2018-2022) [10]

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 18: Heatmap Unfälle mit Radbeteiligten (Jahre 2018-2022)

Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Penzberg hat bereits verschiedene Beteiligungsformate und Veranstaltungen etabliert: ein „Orangenes P“ vor dem Rathaus, Teilnahme am ADFC-Fahrradklimatest, Mobilitätsaktionen wie Stadtradeln, Kidical Mass (organisiert durch “Übermorgen e.V.”), "Straßen sind für alle da" sowie Mobilitätstage („Drehmoment“). Informationen werden außerdem auf der Website der Stadt bereitgestellt und Soziale Medien und YouTube regelmäßig mit aktuellen Inhalten bespielt.

Im Rahmen des Beteiligungsformats „Orangenes P“ wurden von Einwohnern zahlreiche Anregungen, Wünsche und Kritikpunkte zur Mobilität in Penzberg eingebracht. Ein zentrales Anliegen war die Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr. Genannt wurden unter anderem der Wunsch nach einer besseren Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr, mehr Fahrradfreundlichkeit insgesamt sowie eine Aufwertung des öffentlichen Raums durch Begrünung, Sitzgelegenheiten und attraktiv gestaltete Plätze. Auch eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt – etwa durch Einbahnstraßenregelungen oder angepasste Geschwindigkeiten – sowie eine bessere Busanbindung wurden vielfach thematisiert. Auf der Kritikseite stand vor allem die unzureichende Radverkehrsinfrastruktur im Fokus, insbesondere fehlende durchgängige Netze und sichere

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Querungen. Auch die hohe Kfz-Verkehrsdichte, mangelnder Einzelhandel in der Innenstadt sowie Defizite bei der Fußweginfrastruktur wurden als problematisch bewertet. Zusätzlich wurde ein stärkerer Dialog zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft angeregt. Insgesamt zeigen die Rückmeldungen einen klaren Handlungsbedarf im Bereich der nachhaltigen Mobilität sowie bei der Gestaltung eines attraktiven und barrierearmen öffentlichen Raums.

Penzberg nahm 2014 und 2022 am ADFC-Fahrradklimatest teil. Mit einer unterdurchschnittlichen Gesamtnote von 4,5 bewerteten 88 Teilnehmende das Radklima vor Ort kritisch. Positiv hervorgehoben wurden der Winterdienst auf Radwegen, die geöffnete Einbahnstraßenregelung und der Umgang mit Fahrraddiebstahl. Schwächen liegen insbesondere bei öffentlichen Leihrädern, der Erreichbarkeit des Zentrums und der Sicherheit.

Abbildung 19: Mobilitätsaktionen Stadtradeln und Drehmoment[11]

SWOT[12]-Analyse (Auszug)

Die Stadt Penzberg steht vor der Herausforderung, ihre infrastrukturelle Ausgangslage mit einer zukunftsgerichteten Mobilitätsstrategie zu verbinden. Die Bestandsanalyse offenbart sowohl strukturelle Stärken als auch Schwächen und zeigt deutlichen Handlungsbedarf auf – insbesondere bei den negativen Auswirkungen des Pkw-Verkehrs, dem Ausbau sicherer Rad- und Fußwege, der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und der besseren Aufteilung des Straßenraums auf die Verkehrsträger.

<u>Stärken:</u>

- Gute SPNV-Anbindung, zentrale Lage, engagierte Großarbeitgeber.
- Aufgrund kompakter Stadtstruktur gute Erreichbarkeiten zu Fuß und mit dem Rad.
- Viele eigenständige Gehwege vorhanden sowie geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.
- Digitale Angebote wie App „Wohin du willst“ und Smart Parking.
- Guter Bestand an Ladeinfrastruktur und vorhandene Ausbaupläne.

[11] Stadt Penzberg 2023
[12] Englisches Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Gute Anbindung in alle Himmelsrichtungen; Anschlussstellen zur A95 und B472 liegen in unmittelbarer Nähe.
- Ausreichend Parkraum vorhanden sowohl im Innenstadtbereich als auch am Bahnhof.

Schwächen:

- Seitenraum oftmals zu schmal für gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr.
- Lückenhafter ÖPNV und hohe Pkw-Abhängigkeit.
- Hoher Anteil von Unfällen mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr.
- Außer am Bahnhof kaum öffentliche Radabstellanlagen vorhanden.
- Starke Verkehrsbelastung in der Innenstadt sowie an Hauptverkehrsachsen und dadurch zu Stoßzeiten erhöhte Wartezeiten innerhalb Penzbergs; vor allem entlang der beiden Staatsstraßen durch die Ortsmitte.
- Geringfügiges Grundangebot an Car-Sharing, welches in dieser Form keine ausreichende Alternative bietet.
- Bisher sehr geringe Durchdringung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen.
- In Penzberg verursachter Rückstau hat bereits negative Folgen für umliegende Gemeinde Iffeldorf und Mehrbelastung in Iffeldorf.
- Tarifstruktur setzt keine Anreize für ein stadtverträgliches Parkraummanagement.

Chancen:

- Modal-Shift (Verkehrsverlagerung) durch kurze Wege, geplante Infrastrukturverbesserungen.
- Entlastung von hoch frequentierten Hauptachsen durch Modal Shift und veränderte Kfz-Steuerung (z.B. in der Karlstraße).
- Kreisradnetz als gute Planungsbasis für ein zukünftiges Radverkehrsnetz.
- Vorläufige Aufnahme von Penzberg in "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern" (AGFK).
- Attraktivität des ÖV-Angebotes steigern durch verbesserte Abstimmung zwischen Regio- & Stadtbussen und neue Betriebsformen.
- Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements und Ladeinfrastruktur.

Risiken:

- Ausbau von zu schmaler, nicht regelkonformer Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr teilweise schwierig aufgrund geringer Platzverhältnisse.
- Zunahme von Verkehrsunfällen mit Radverkehrsbeteiligung bei Zunahme der Fahrradnutzung.
- Unzuverlässigkeit der Verbindungen durch Ausfälle und Verspätungen wirkt sich negativ auf ÖV-Nutzungsbereitschaft der Bevölkerung aus.
- Tarifstruktur nach Eingliederung in MVV: Kostensteigerung auf Strecken innerhalb Penzbergs.
- Zunehmender Freizeitverkehr führt zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation.
- Langsamer Fortschritt bei der Antriebswende.
- Geringe Anzahl Fahrzeuge und Mitglieder bei Car-Sharing Angeboten.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

4 Beteiligung

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurden verschiedene Beteiligungsformate eingesetzt, um die Bevölkerung der Stadt sowie weitere relevante Akteure aktiv einzubinden. Ziel dieser Formate war es, den Menschen die Möglichkeit zu geben, ihre Fragen und Anregungen einzubringen, um ein zu Penzberg passendes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Diese Vorgehensweise trug dazu bei, ein hohes Maß an Transparenz des Planungsprozesses zu gewährleisten und die Lebensrealität der Bevölkerung in die Konzeptentwicklung einfließen zu lassen.

Der gesamte Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts Penzberg erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Akteuren aus der Stadtgesellschaft, Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der Wirtschaft sowie der organisierten Zivilgesellschaft. Gleichzeitig wurde eine enge Abstimmung mit den für das Mobilitätskonzept relevanten Fachbereichen der städtischen Verwaltung sichergestellt. Durch den Einsatz unterschiedlicher Beteiligungsformate wurde gewährleistet, dass die spezifischen Anforderungen und Perspektiven der beteiligten Gruppen adäquat berücksichtigt werden konnten.

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden umfassend ausgewertet, dokumentiert und fortlaufend zur Verfügung gestellt. Bei öffentlichen Beteiligungsformaten wurde die Dokumentation zusätzlich den Teilnehmenden sowie über die städtische Webseite bereitgestellt. Die Webseite

https://www.penzberg.de/stadtentwicklung/mobilitaet/mobilitaetskonzept

diente während des gesamten Prozesses als zentrale Informationsplattform für die Öffentlichkeit.

Beteiligungsformate

Die eingesetzten Formate wurden so konzipiert, dass sie entweder der Sammlung von Beiträgen für die fachplanerische Bearbeitung oder der Vorstellung und Kommentierung von (Zwischen-)Ergebnissen dienten. Die je nach Zielgruppe eingesetzten Formate sind in der Abbildung 20: Überblick der Beteiligungsformate dargestellt.

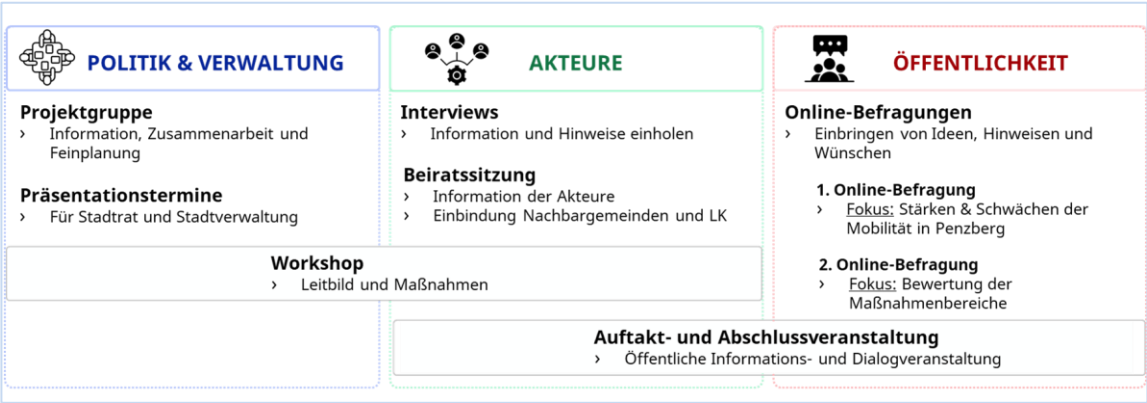


Abbildung 20: Überblick der Beteiligungsformate

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Das Kernteam für die Bearbeitung bildete das Stadtbauamt gemeinsam mit den beauftragten Dienstleistern. Je nach Thema wurden weitere relevante Ansprechpartner aus der Stadtverwaltung hinzugeholt. Die Abstimmungen erfolgten in einem zweiwöchigen Termin, in dem aktuelle Zwischenstände und anstehende Schritte besprochen wurden.

Als prozessbegleitendes Gremium agierte die Projektgruppe, in der neben verschiedenen Abteilungen der Verwaltung auch Vertreterinnen und Vertreter der politischen Fraktionen beteiligt waren (ab Sitzung 2). In den vier Sitzungen wurde über das Projekt informiert und die nächsten Schritte besprochen. Fokus der Sitzungen waren

- (1) Projektgestaltung und Auftakt,
- (2) Bestandsanalyse und Leitbildentwicklung,
- (3) Maßnahmenkatalog und
- (4) Umsetzung und Ausblick.

Die erste Projektgruppe fand vor Ort in Penzberg statt, alle weiteren wurden digital via Microsoft Teams durchgeführt. Das Mobilitätskonzept wurde nach Abschluss einzelner Bearbeitungsschritte (Projektauftakt, Leitbildbeschluss, Maßnahmenvorstellung und Beschluss) dem Stadtrat und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Akteursgespräche

Zu Beginn des Erarbeitungsprozesses wurden Einzelgespräche mit ausgewählten Akteuren aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft geführt, die für das Mobilitätskonzept von Bedeutung sind. Ziel dieser Gespräche war es einerseits, über das Mobilitätskonzept zu informieren, und andererseits erste Anregungen und Hinweise für die Ausarbeitung zu sammeln. Für die Durchführung wurde ein Gesprächsleitfaden erstellt.

Im Gespräch wurden Fragen zum aktuellen Stand der nachhaltigen Mobilität in Penzberg gestellt sowie nach Maßnahmen gefragt, die als sinnvoll für Penzberg erachtet werden. Auch wurden Fragen zum Leitbild des Mobilitätskonzepts gestellt, indem nach der persönlichen Zukunftsversion gefragt wurde. Am Ende des Gesprächs wurden zudem Hinweise eingeholt, wie Kommunikation und Beteiligung im Prozess gestaltet sein sollten. Insgesamt wurden fünf Gespräche mit einer Dauer von jeweils etwa 1,5 Stunden statt. Die Auswahl der Akteure erfolgte in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe, und die Kontaktaufnahme wurde durch das Projektteam persönlich vorgenommen.

Beteiligt wurden folgende Akteure aus Penzberg:

Einordnung	Stakeholder
Verwaltung	Stadtbauamt, Wirtschaftsförderung
Wirtschaft	ProInnenstadt e.V.
Wirtschaft	Roche
Zivilgesellschaft	ÜberMorgen e.V.
Soziales	AWO

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die Ergebnisse der Gespräche wurden zusammengefasst und flossen in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts ein. Aussagen wurden im weiteren Prozess nur anonymisiert verwendet. Bei weiteren Veranstaltungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde, nach Einverständnis, auf die Stakeholder zurückgegriffen und sie agierten als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren.

Workshop Leitbild und Indikatoren

Am 06. Mai 2024 wurde ein vertiefender Workshop zum Mobilitätskonzept mit ausgewählten relevanten Akteuren aus Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft durchgeführt. Die Teilnehmenden wurden persönlich eingeladen und auf Basis der Stakeholder-Analyse und Erfahrung der vorangegangenen Prozessschritte ausgewählt. Der Workshop wurde durch die Dienstleister vorbereitet und durchgeführt. Thematisch befasste sich der Workshop auf Basis der bis dato fortgeschrittenen Bestandsanalyse damit, die Stärken-Schwächen-Analyse zu finalisieren sowie das Leitbild festzulegen und mit Zielen und Indikatoren zu versehen. Auch erste Maßnahmen zur Erreichung wurden gesammelt.

Ablauf	
16.30	**Begrüßung und Einführung**
	Impuls: Mobilität neu denken – nationale und internationale Beispiele
	Zwischenergebnisse • Öffentlichkeitsbeteiligung • Stärken-Schwächen-Analyse
18.00	*Pause*
	Arbeitsphasen zum Leitbild Mobilität in Penzberg • Zieldimensionen • Indikatoren
	Vorstellung und Zusammenführung der Ergebnisse
	Ausblick und Verabschiedung
21.00	**Ende des Workshops**

Abbildung 21: Ablaufplan des Workshops

Workshop Maßnahmen

Am 03. April 2025 befasste sich der Stadtrat in einem Workshop mit den Impulsmaßnahmen des Mobilitätskonzepts Penzberg. Die Teilnehmenden konnten sich über die Maßnahmen informieren, Fragen an die Dienstleister stellen, Hinweise zur Umsetzung geben und Verortung, Zielgruppen und Voraussetzungen diskutieren. Eine anschließende Priorisierung ergab ein Stimmungsbild zur Relevanz unter den beteiligten Stadträtinnen und Stadträten. Anschließend wurden die Impulsmaßnahmen überarbeitet und konnten so in der Abschlussveranstaltung vorgestellt werden.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

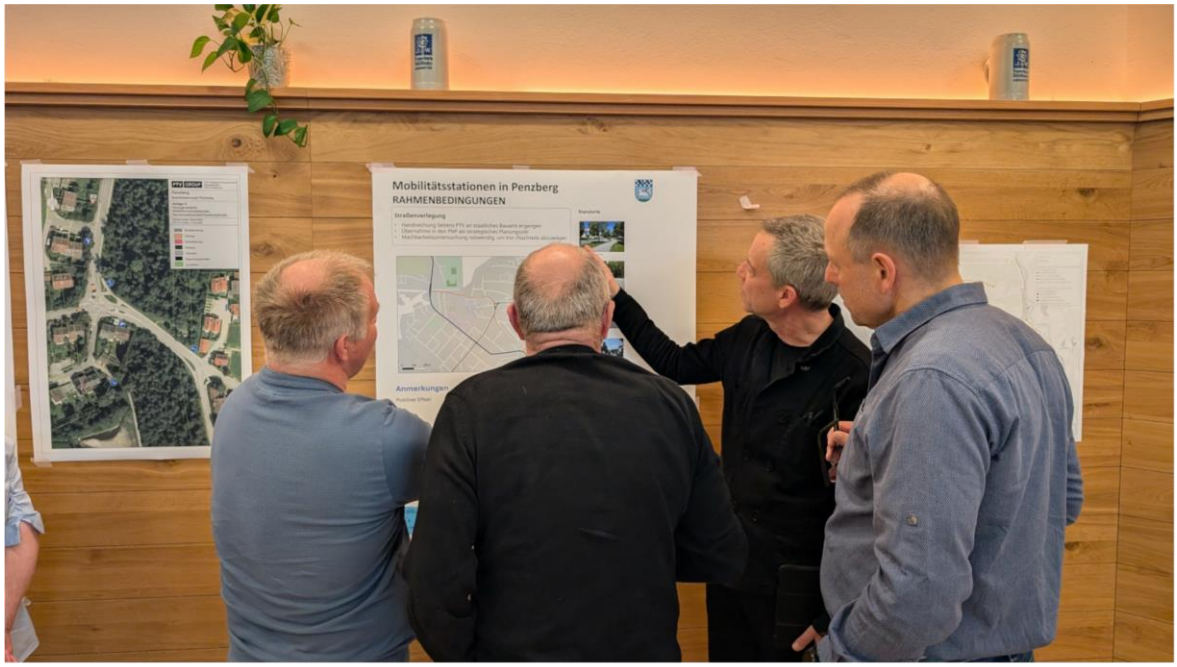


Abbildung 22: Stadtratsworkshop Impulsprojekte

Mobilitätsbeirat

Der Mobilitätsbeirat setzte sich sowohl aus Penzberger Akteuren aus Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung sowie Akteuren aus der Region und Vertreterinnen und Vertreter der umliegenden Gemeinden zusammen. Als prozessbegleitendes Gremium stand neben Informationen zum aktuellen Stand des Projektes auch die Möglichkeit zur Einbringung von Fragen, Anmerkungen und Hinweisen im Fokus.

Ausgewählt wurden die Teilnehmenden auf Grundlage ihrer Relevanz für das Mobilitätskonzept.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Insgesamt tagte der Mobilitätsbeirat dreimal über den Projektzeitraum:

1. Sitzung: Vorstellung des Erarbeitungsprozess und Mitgestaltungsmöglichkeiten; Arbeitsphase zum Zielbild,
2. Sitzung: Zwischenstand der Erarbeitung; Arbeitsphase zur Maßnahmenentwicklung,
3. Sitzung: Vorstellung der Maßnahmenentwürfe; Diskussion und Feedback zum Input.

Als internes Gremium wurde der Mobilitätsbeirat nicht öffentlich beworben. Alle Teilnehmenden erhielten im Nachgang ein Ergebnisprotokoll. Die Ergebnisse flossen in den weiteren Planungsprozess mit ein.

Öffentliche Auftaktveranstaltung

Die öffentliche Auftaktveranstaltung fand am 21.02.2023 in der Stadthalle Penzberg statt. Den ca. 100 anwesenden Gästen wurden die Hintergründe des Mobilitätskonzeptes erläutert und Raum für Nachfragen geboten. In einem Beteiligungsteil konnten die Anwesenden in einem Wandelgang Hinweise zur Mobilität in Penzberg geben.

Dazu wurden vier Stationen aufgebaut, an denen jeweils zu einem der folgenden Handlungsfelder gearbeitet wurde:

(1) *Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr*,

(2) *ÖPNV: Bus und Bahn*,

(3) *Auto: Privat, geteilt oder gewerblich*,

(4) *Miteinander: Aufenthaltsqualität und Sicherheit*.

Je Handlungsfeld wurden die folgenden Fragen gestellt:

(a) *Status Quo- Was läuft gut? Welche Probleme und Herausforderungen sehen Sie?* sowie

(b) *Leitbild - Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035?*

Die Teilnehmenden konnten die Stationen in frei gewählter Reihenfolge bearbeiten und mit dem Projektteam ins Gespräch kommen. Das Projektteam war dabei auf die verschiedenen Stationen verteilt, um bei Bedarf unterstützen zu können. Nach ca. 10 Minuten wurde jeweils eine Zeitansage gemacht. Die Ergebnisse wurden in die Bestandsanalyse aufgenommen und trugen zur Leitbildentwicklung bei. Im Anschluss an die Arbeitsphase fand eine Podiumsdiskussion statt. Nachdem zunächst einige Fragen innerhalb des Podiums diskutiert wurden, war es den Anwesenden möglich, eigene Diskussionspunkte einzubringen und Fragen zu stellen. Dazu wurde die Diskussion im *Fish-Bowl-Format* gestaltet und ein Standmikrofon vor der Bühne platziert. Publikumsgäste konnten eigenständig zum Mikrofon treten und ihre Punkte anbringen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die Auftaktveranstaltung wurde durch die lokale Presse sowie den Online-Kanälen der Stadt Penzberg (Aushänge, Instagram, Facebook, Homepage) beworben. Darüber hinaus wurden Stakeholder persönlich eingeladen und gebeten, die Einladung in eigene Netzwerke zu streuen. Von einer verpflichtenden Anmeldung wurde abgesehen. Die Veranstaltung wurde im Nachgang dokumentiert und die Ergebnisse des Beteiligungsteils zusammengefasst. Anschließend wurde die Dokumentation an die Stadt sowie die Fachplanung übergeben und unter

https://www.penzberg.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Mobilit%C3%A4tskonzept/Mobilit%C3%A4skonzept_Penzberg_Auftaktveranstaltung_Dokumentation.pdf

öffentlich zur Verfügung gestellt.

Online-Beteiligungen

Während des Prozesses wurden zwei Online-Beteiligungen durchgeführt. Aufgrund der inhaltlichen Projektentwicklung, wurde eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit als sinnvoll erachtet.

Die erste kartenbasierte Online-Beteiligung wurde zwischen dem 25. Februar und 07. April 2024 durchgeführt. Auf Nachfrage wurde sie eine Woche verlängert. Als digitales Tool zur die senf.app genutzt. Insgesamt nahmen 1156 Personen teil. Auf der “Ideenkarte” wurden 557 Beiträge abgegeben, die insgesamt 564-mal kommentiert wurden. Zustimmung zu Beiträgen wurde 4553-mal abgegeben. Die Interaktion zwischen den Teilnehmenden war demnach recht hoch. Die Umfrage wurde 932 gestartet. 766 Umfragebögen wurden davon abgeschlossen.

In zwei Modulen wurden Hinweise und Wünsche rund um Mobilität in Penzberg abgefragt: In einer interaktiven „Ideenkarte“ konnten Hinweise zu konkreten Orten innerhalb des Stadtgebiets abgegeben werden. Diese konnten von anderen Teilnehmenden kommentiert und bewertet werden. Bei einer Umfrage wurde nachgefragt, wie die Mobilität in Penzberg aktuell wahrgenommen wird und

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

was sich die Befragten zukünftig an Verbesserungen und Angeboten wünschen. Die Beiträge in der Ideenkarte wurden dem Planungsbüro übergeben. Die Beiträge der Umfrage wurden gesichtet, zusammengefasst und ebenfalls der Fachplanung sowie der Stadt übergeben. Die Dokumentation ist unter dem folgenden Link über die Webseite der Stadt abrufbar:

https://www.penzberg.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Mobilit%C3%A4tskonzept/MoKo_Penzberg_Online-Beteiligung_Auswertung_Ergebnisse.pdf

Bei der zweiten Online-Beteiligung, die vom 05.April 2025 bis zum 01.Mai 2025 durchgeführt wurde, stand die Information rund um die Maßnahmen sowie die Bewertung dieser Vordergrund. Wie auch bei der 1. Online-Beteiligung wurde für die Umsetzung die senf.app genutzt. Insgesamt nahmen 1050 Personen teil, von denen 802 die Umfrage komplett bearbeiteten. Mehr als die Hälfte der Befragten (617) gaben als Wohnort Penzberg an. Alle anderen Befragten kommen aus der Region um Penzberg. Teilnehmende konnten Maßnahmen durch Vergabe von bis zu fünf Sternen bewerten. Im Vorfeld der Online-Beteiligung wurden zudem fünf Maßnahmen im Stadtrat abgestimmt, die priorisiert und zeitnah umgesetzt werden sollen. Teilnehmende konnten durch Vergabe von bis zu fünf Sternen Oberkategorien der einzelnen Maßnahmenbereiche bewerten. Die Beiträge der Umfrage wurden gesichtet, zusammengefasst und der Fachplanung sowie der Stadt übergeben. Die Dokumentation ist unter dem folgenden Link über die Webseite der Stadt abrufbar:

https://www.penzberg.de/fileadmin/user_upload/pdfs/Mobilit%C3%A4tskonzept/MoKo_Penzberg_2._Online-Beteiligung_Auswertung_Mai_2025.pdf

Beide Online-Beteiligungen wurden über die Kanäle der Stadt Penzberg (Webseite, Soziale Medien, Pressemitteilungen) beworben und bei Veranstaltungen auf das Format hingewiesen.

Roche Radltag

Am 18.07.2024 fand auf dem Gelände der Firma Roche in Penzberg der Fahrradaktionstag „Roche Radltag“ statt. Bei diesem informierten zahlreiche Aussteller und Ausstellerinnen über Sicherheit und Entwicklungen im Radverkehr. Die Stadt Penzberg zusammen mit dem Gutachterbüro präsentierte das Mobilitätskonzept und beteiligte und informierte die interessierten Mitarbeitenden.

Zur Förderung der nachhaltigen Mitarbeitermobilität setzt die Firma Roche bereits seit Jahren verstärkt auf die Förderung des Radverkehrs. So wurde sie auch seitens des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Bayern e.V. mit der Gold Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ausgezeichnet. Im Landkreis Weilheim-Schongau und der Region ist Roche damit das einzige Unternehmen mit einer derartigen Auszeichnung[13]. Entsprechend war auch das Interesse der Belegschaft am Mobilitätskonzept der Stadt Penzberg hoch.

[13] https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 23: Roche Radltag 2024.

Abschlussveranstaltung/Informationsveranstaltung

Die öffentliche Beteiligung zum Mobilitätskonzept Penzberg wurde durch eine öffentliche Informationsveranstaltung am 12.05.2025 in der Stadthalle Penzberg abgeschlossen. Nach einer offiziellen Begrüßung durch den 1. Bürgermeister Stefan Korpan, wurde den Anwesenden ein Input zum fachlichen Erarbeitungsprozess gegeben. In einer anschließenden Arbeitsphase konnten Teilnehmende in einem Wandelgang Hinweise zur Umsetzung der fünf Impulsprojekte geben, wobei der Fokus auf Fragen zu einer wirtschafts- und sozialverträglichen Umsetzung lag. Im Anschluss an die Arbeitsphase bot eine Podiumsdiskussion mit Politik, Verwaltung und Fachplanung allen Anwesenden die Möglichkeit, eigene Fragen zu stellen und Anmerkungen zu machen. Nachdem zunächst einige Fragen durch die Moderation an das Podium gestellt wurden, konnten Fragen und Diskussionspunkte aus dem Publikum an das Podium gerichtet werden.

Die Abschlussveranstaltung wurde, wie auch die Auftaktveranstaltung, durch die lokale Presse sowie den Online-Kanälen der Stadt Penzberg beworben. Die Dokumentation der Abschlussveranstaltung wurde sowohl der Stadt Penzberg, als auch der Fachplanung für die weitere Erarbeitung übergeben. Anschließend wurde die Dokumentation an die Stadt sowie die Fachplanung übergeben und unter öffentlich zur Verfügung gestellt.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

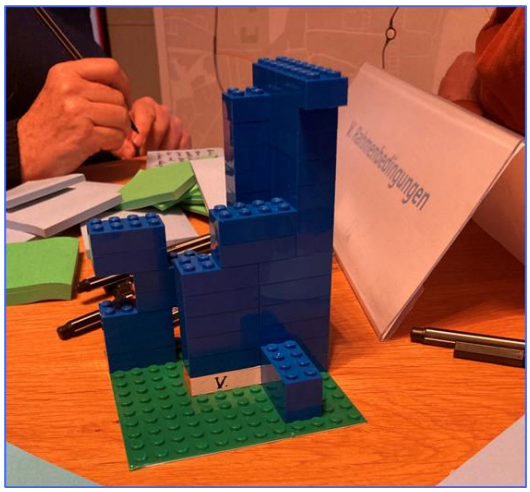


Abbildung 24: Impressionen aus der öffentlichen Abschlussveranstaltung

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

5 Das Mobilitätskonzept

Die Entwicklung des Mobilitätskonzepts der Stadt Penzberg basiert auf einer systematischen Analyse der örtlichen Mobilitätssituation. Im Zentrum dieser Analyse stand die Identifikation von konkreten Handlungsbedarfen, die sich aus der Grundlagenuntersuchung, der SWOT-Analyse sowie den umfangreichen Beteiligungsergebnissen ableiten. Diese Bedarfe bilden die fachlich-inhaltliche Brücke zwischen dem Leitbild und der operativen Umsetzungsplanung – sie machen abstrakte Zielsetzungen greifbar und überführbar in Maßnahmenvorschläge vor Ort.

Insgesamt wurden vier Themenbereich als Handlungsbedarf identifiziert, welche zur Erreichung des Leitbilds beitragen. Diese werden im Folgenden detailliert beschrieben.

Handlungsbedarf

Flexible Mobilität

Neben der Neustrukturierung des ÖPNV-Angebotes ist das Mobilitätssystem um weitere Alternative Mobilitätsangebote zu erweitern. Dabei kann der gezielte und abgewogene Einsatz von Car-/ und Bike-Sharing in den Stadtteilen dazu beitragen, Angebote vor Ort zu schaffen und einen Umstieg auf nachhaltige Mobilität aktiv zu unterstützen. Dabei sind besonders Mobilitätsstationen in den Fokus zu nehmen.

Mobilitätsstationen leisten einen zentralen Beitrag zur Mobilitätswende in Penzberg, indem sie verschiedene Verkehrsmittel an einem Ort sinnvoll miteinander verknüpfen und damit den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen erleichtern. Als multifunktionale Knotenpunkte bündeln sie Angebote wie beispielsweise ÖPNV, Fahrradverleih, Carsharing, sichere Abstellanlagen, E-Ladeinfrastruktur und digitale Informationssysteme. Damit schaffen sie konkrete Anreize, auf das private Auto zu verzichten – ohne auf individuelle Flexibilität verzichten zu müssen.

In einer Stadt wie Penzberg, die sich durch eine kompakte Struktur, eine hohe Pendlerquote und bedeutende Arbeitgeber wie Roche Diagnostics auszeichnet, sind Mobilitätsstationen besonders wirksam. Sie können sowohl am Bahnhof als zentralem Mobilitätsdrehkreuz als auch in Wohnquartieren, Ortsteilen oder Gewerbegebieten platziert werden. Ihr Nutzen liegt darin, nahtlose Wegeketten zu ermöglichen: etwa die Kombination aus Fahrrad und Zug, Carsharing und Bus, oder E-Bike und Fußweg. Dadurch wird die Mobilität komfortabler, planbarer und besser in den Alltag integrierbar.

Darüber hinaus unterstützen Mobilitätsstationen den klimapolitischen Anspruch der Stadt, Emissionen im Verkehrsbereich deutlich zu senken. Indem sie die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit alternativer Verkehrsmittel erhöhen, fördern sie aktiv den Umweltverbund. Sie sind gleichzeitig ein sichtbares Zeichen für die Verkehrswende – und tragen zur Akzeptanz und Gewöhnung an neue Mobilitätsangebote bei.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 25: Beispiel Mobilitätsstation im Quartier – Mühlbachareal Offenburg

Auch städtebaulich sind Mobilitätsstationen ein Gewinn: Sie können helfen, Parkdruck zu reduzieren, Flächen effizienter zu nutzen und bestehende Infrastrukturen aufzuwerten. In Kombination mit Aufenthaltsqualität (z. B. Sitzgelegenheiten, Begrünung, Informationstafeln) können sie zu lebendigen Orten im Stadtbild werden.

Nicht zuletzt ermöglichen sie eine digitale Verknüpfung der Mobilität, z. B. durch zentrale Apps oder Mobilitätsplattformen, die Buchung, Navigation und Information vereinfachen. Damit bilden sie eine zentrale Schnittstelle zwischen Infrastruktur, Nutzerverhalten und digitalem Service – und damit einen wesentlichen Baustein für eine zukunftsfähige Mobilität in Penzberg.

Fuß- und Radverkehr

Die bestehenden Mängel in der Infrastruktur – etwa schmale Gehwege, Lücken im Radwegenetz oder unklare Führungsformen – machen deutlich, dass eine sichere, komfortable und durchgängige Infrastruktur für aktive Mobilität notwendig ist. Handlungsbedarfe betreffen u. a. die Schaffung von Fahrradstraßen, den Ausbau von sicheren Querungsmöglichkeiten, die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen und die barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist ein entscheidender Baustein einer nachhaltigen, klimafreundlichen und menschengerechten Mobilität. In Zeiten wachsender Umwelt- und

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Verkehrsprobleme, urbaner Verdichtung und steigender Anforderungen an die Lebensqualität in Städten rückt die Stärkung der sogenannten „aktiven Mobilität“ zunehmend in den Fokus von Politik, Verwaltung und Stadtplanung. In Zeiten angespannter Haushaltslagen vieler Kommunen ist die Sanierung bestehender Infrastruktur prioritär dem Neubau vorzuziehen. Der Umstieg auf aktive und nachhaltige Mobilität kann dabei die bestehende Infrastruktur entlasten und schonen. Somit wirken sich Investitionen in die aktive Mobilität positiv auf zukünftige Finanzen aus.

Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende sind die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden und zugleich die umweltfreundlichsten. Ihre Bedürfnisse stehen jedoch auch in Penzberg noch immer hinter denen des motorisierten Individualverkehrs zurück. Um das zu ändern, bedarf es eines gezielten Umdenkens in der Verkehrs- und Raumplanung. Ziel ist es, attraktive, sichere und durchgängige Fuß- und Radverkehrsnetze zu schaffen, die sowohl im Alltag als auch in der Freizeit genutzt werden können. Dabei kommt es nicht nur auf die Infrastruktur an, sondern auch auf eine veränderte Wahrnehmung der aktiven Mobilität als gleichwertigen Bestandteil des Verkehrssystems.

Ein zentraler Aspekt ist die Verbesserung der Infrastruktur: breitere Gehwege, sichere Querungshilfen, barrierefreie Gestaltung sowie Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sind essenziell für den Fußverkehr. Im Bereich des Radverkehrs geht es um durchgängige, sichere und komfortable Radwege, fahrradfreundliche Kreuzungen, ausreichende Abstellanlagen und eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Kombinierte Maßnahmen, wie Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Zonen oder Radwege, stärken beide Verkehrsarten zugleich.

Zur Definition einer Entwicklungsrichtung für den Radverkehr wurde mit den Akteuren für Penzberg ein Zielradnetz erstellt (Abbildung 26). Dieses beschreibt für den Radverkehr vorgesehen Verbindungsrouten, ungeachtet der derzeitigen Ausgestaltung hinsichtlich der Oberflächen oder Führungsformen. Vielmehr zeigt es einen Idealzustand des zukünftigen Radnetzes. Aufgrund der räumlichen Lage im Voralpenraum und der damit verbundenen Einstufung in die Schneelastzone 3 (1,10 kN/m²), wurde analog die Konzeption eines Winterradnetzes vorgenommen. Dieses beschreibt den vorrangingen Räumungsbedarf entlang des Zielradnetzes (Abbildung 27). Dadurch wird sichergestellt, dass Radfahren auch in den Wintermonaten als Alltagsmobilität gefördert wird.

Darüber hinaus sind verkehrslenkende Maßnahmen und eine faire Umverteilung des öffentlichen Raums notwendig. Reduzierte Kfz-Geschwindigkeiten, Vorrangregelungen für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende und gezielte Verkehrsberuhigung können die Aufenthalts- und Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Begleitend dazu sind Informationskampagnen, Mobilitätsbildung sowie Anreize wie Förderprogramme für Lastenräder, Jobräder oder Fußwegekonzepte wichtige Elemente zur Unterstützung des Umstiegs auf aktive Mobilitätsformen.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs bringt zahlreiche Vorteile mit sich: Sie senkt die Emissionen, entlastet die Verkehrsinfrastruktur, fördert die Gesundheit und stärkt den sozialen Zusammenhalt durch lebendige öffentliche Räume. Nicht zuletzt verbessert sie die Lebensqualität für alle – unabhängig vom Alter oder Einkommen. Daher ist es von großer Bedeutung, die aktive Mobilität nicht als Randthema, sondern als zentrales Handlungsfeld zukunftsorientierter Stadt- und Verkehrsplanung zu verstehen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

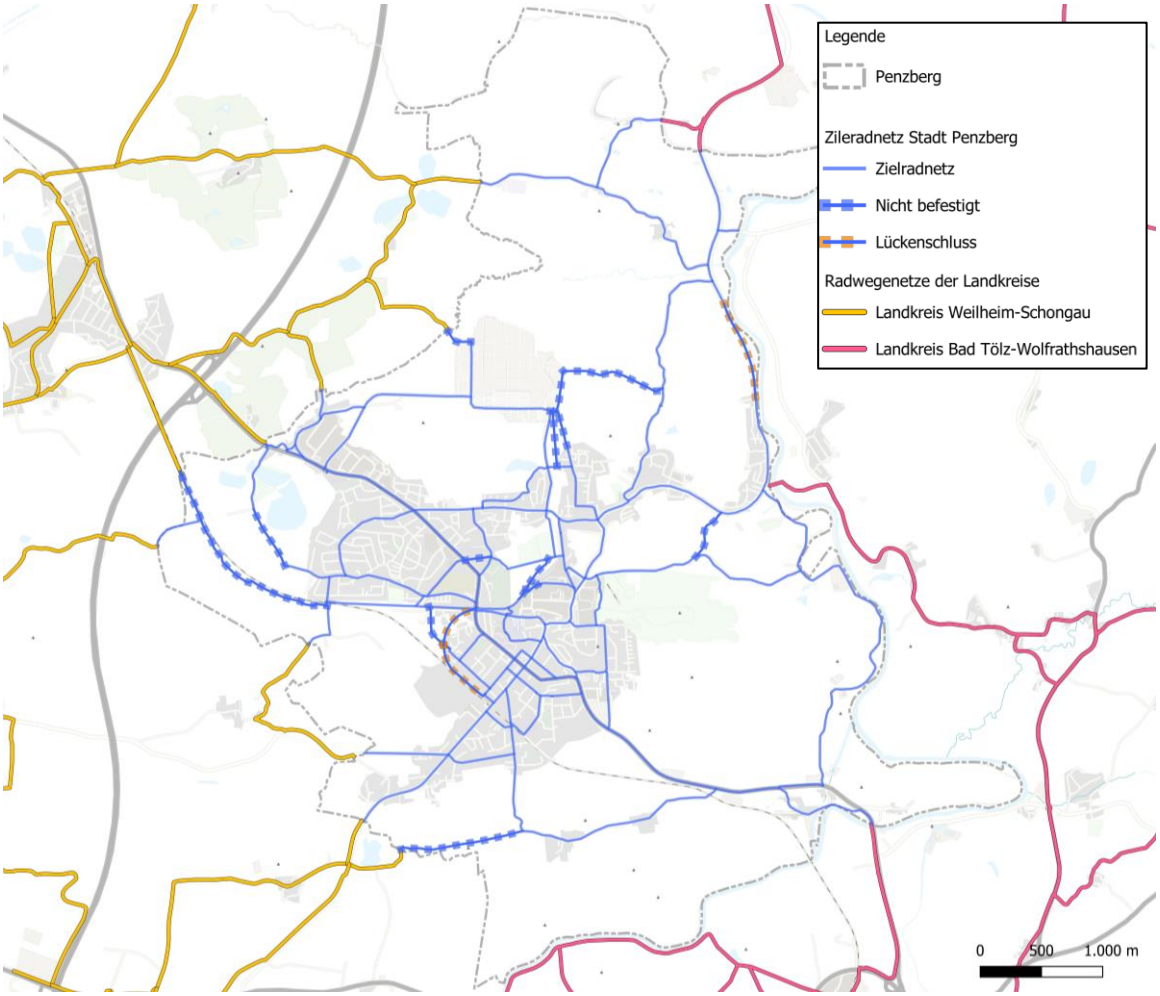


Abbildung 26: Zielradnetz der Stadt Penzberg und Landkreisradnetz

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

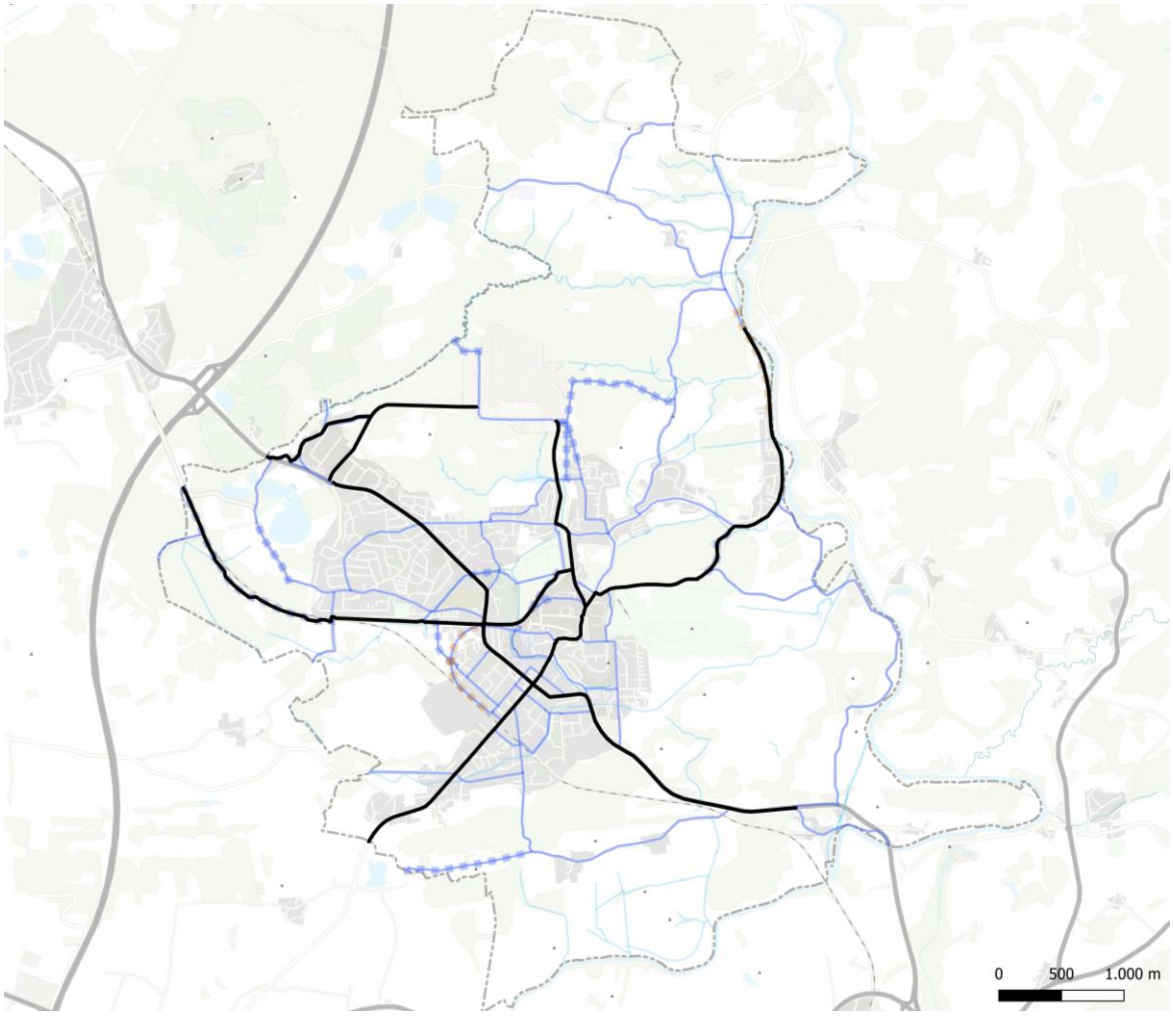


Abbildung 27: Konzept des Winterradnetzes

Verträgliche Kfz-Verkehre

Im Kontext nachhaltiger Mobilitätsplanung gewinnt der Begriff der „verträglichen Kfz-Verkehre“ zunehmend an Bedeutung. Dabei geht es nicht darum, den motorisierten Individualverkehr (MIV) grundsätzlich zu beschränken, sondern vielmehr darum, seine negativen Auswirkungen – wie Lärm, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch und Unfallrisiken – zu minimieren und ihn intelligent in ein gesamtstädtisches, multimodales Verkehrskonzept zu integrieren. Ziel ist es, den Kfz-Verkehr so zu gestalten, dass er mit den Anforderungen an Umwelt-, Klima- und Lebensqualität in Einklang gebracht werden kann.

Ein verträglicher Kfz-Verkehr setzt eine differenzierte Betrachtung voraus: Nicht jeder Pkw-Verkehr ist vermeidbar, insbesondere im ländlichen Raum oder bei spezifischen Nutzergruppen. In zentralen Bereichen hingegen ist ein Rückgang des MIV nicht nur möglich, sondern vielfach notwendig, um innerstädtische Erreichbarkeit zu sichern. Hier setzt die Verkehrsplanung gezielt auf Maßnahmen wie Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und eine effizientere Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs durch emissionsfreie Antriebe.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Wichtige Ansätze sind die Reduktion des Durchgangsverkehrs in Wohnquartieren oder die Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen. Zudem spielen Verkehrsberuhigung und die Umwidmung von Straßenraum eine zentrale Rolle, etwa zugunsten von Rad- und Fußverkehr oder Grünflächen. Eine intelligente Verkehrssteuerung, zum Beispiel durch digitale Systeme zur Verkehrslenkung oder zum Parkraummanagement, kann helfen, den Kfz-Verkehr effizienter und umweltverträglicher abzuwickeln.

An vielen Stellen im Stadtgebiet wurden in der Vergangenheit bereits Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche im Wohnumfeld umgesetzt. Abbildung 28 gibt einen Überblick über Bereiche für weitere Geschwindigkeitsreduzierungen. Dabei ist besonders das Umfeld der Innenstadt in den Fokus zu nehmen. Auch Sammelstraßen weiterer Wohngebiete sowie Abschnitte mit sehr hohen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet sind dabei zu betrachten.

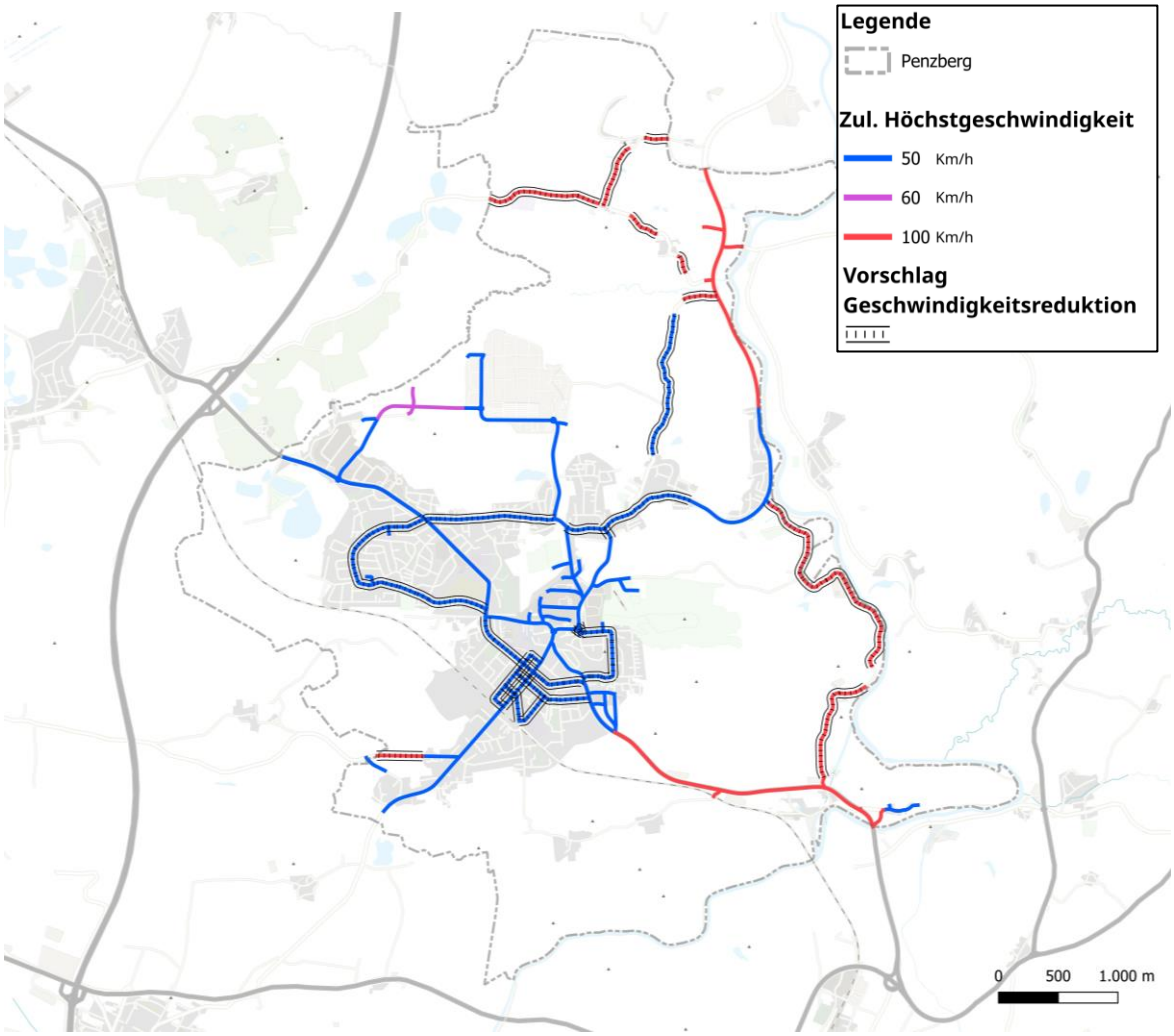


Abbildung 28: Verträglichkeit durch Geschwindigkeitsreduktion

Die Förderung alternativer Antriebe trägt zur Verträglichkeit bei – sie reduziert zwar Emissionen, kann jedoch die Probleme von Stau und Flächenkonkurrenz nicht lösen. Deshalb wird in der

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

integrierten Mobilitätsplanung angestrebt, das Auto künftig vor allem als Teil multi- und intermodaler Wegeketten zu denken.

Nicht zuletzt erfordert verträglicher Kfz-Verkehr auch eine gerechte Raumverteilung. Der öffentliche Raum muss neu verhandelt werden – weg von einer autozentrierten Gestaltung hin zu einem ausbalancierten Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Dabei gilt es, soziale, ökologische und wirtschaftliche Belange gleichermaßen zu berücksichtigen.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Verträglicher Kfz-Verkehr bedeutet nicht Verzicht, sondern bewusste Steuerung und Integration. Er ist ein zentraler Bestandteil moderner Mobilitätsplanung, die Mobilitätsbedürfnisse anerkennt, gleichzeitig aber aktiv die Transformation hin zu nachhaltigen und lebenswerten Städten und Regionen gestaltet.

Rahmenbedingungen

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt Penzberg spielen umgebende Rahmenbedingungen eine zentrale Rolle, um die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen langfristig abzusichern und einen strukturellen Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität zu ermöglichen. Diese Rahmenbedingungen bilden das organisatorische, rechtliche und kommunikative Fundament für die Umsetzung der inhaltlichen Ziele des Konzepts.

Ein wesentlicher Aspekt ist die Stärkung der institutionellen Strukturen innerhalb der Stadtverwaltung. Die Einrichtung einer spezialisierten Personalstelle für Mobilitätsplanung stellt sicher, dass Kompetenzen gebündelt und Prozesse kontinuierlich begleitet werden. Damit verbunden ist auch die Notwendigkeit, Mobilitätsfragen systematisch in der Stadtentwicklung zu verankern – etwa durch eine enge Abstimmung mit der Flächennutzungsplanung, Bauleitplanung und weiteren Klimaschutzstrategien. Ziel ist es, Mobilität frühzeitig bei Umgestaltungen im öffentlichen Raum mitzudenken und so die Mobilität sukzessiv nachhaltig zu gestalten.

Auch rechtliche und planerische Instrumente müssen angepasst und gezielt eingesetzt werden. Dazu gehört die Fortschreibung und Optimierung der bestehenden Stellplatzsatzung, als Steuerungsinstrument des privaten Parkraums, insbesondere in Bezug auf Fahrradabstellanlagen und alternative Mobilitätsangebote. Perspektivisch kann dies auch in einer umfassenderen Mobilitätssatzung münden, die neben der Stellplatzregelung auch Anforderungen an das Mobilitätsmanagement, Sharing-Angebote oder digitale Services beinhaltet. Darüber hinaus wird empfohlen, für relevante Bauvorhaben verkehrliche Gutachten zu erstellen, die die Auswirkungen auf das bestehende Mobilitätssystem bewerten und frühzeitig Handlungsbedarfe identifizieren.

Ein weiterer zentraler Rahmenbedingungsbereich betrifft die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Um die Ziele und Inhalte des Mobilitätskonzepts verständlich und zugänglich zu machen, braucht es kontinuierliche Information, transparente Darstellung der Planungen sowie niedrigschwellige Rückmeldemöglichkeiten für die Bürgerschaft. Maßnahmen wie die Einrichtung eines digitalen Mängelmelders, themenspezifische Informationskampagnen im Straßenraum und die klare Platzierung von Mobilitätsinhalten auf der städtischen Website fördern die Identifikation der

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Bevölkerung mit den Zielen des Konzepts. Auch Aktionstage – etwa unter dem Motto „Mit dem Rad zur Arbeit und in die Stadt“ – können zur Sichtbarkeit und Akzeptanz beitragen.

Nicht zuletzt muss auch das Baustellenmanagement systematisch verbessert werden. Eine frühzeitige Abstimmung, die Bündelung von Baumaßnahmen und die gezielte Fahrgastinformation bei Einschränkungen im ÖPNV oder im Fuß- und Radverkehr tragen dazu bei, die negativen Auswirkungen temporärer Eingriffe zu minimieren und Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems zu stärken.

Insgesamt zeigen die Rahmenbedingungen, dass nachhaltige Mobilität nicht allein durch Infrastruktur entsteht, sondern durch ein ineinandergreifendes Zusammenspiel aus Planung, Organisation, Beteiligung und Kommunikation. Ihre Berücksichtigung ist daher ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts der Stadt Penzberg.

Maßnahmenkatalog

Die konsequente Herleitung von Maßnahmen aus definierten Handlungsbedarfen gewährleistet die Nachvollziehbarkeit und Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts. Sie schafft eine belastbare Grundlage für die mittel- und langfristige Verkehrsplanung in Penzberg und fördert die Akzeptanz bei Politik, Verwaltung und Bürgerschaft. Die klare Strukturierung nach Handlungsfeldern unterstützt zudem eine zielgerichtete Umsetzung in den kommenden Jahren – abgestimmt auf die vorhandenen Ressourcen, politischen Zielsetzungen und lokalen Anforderungen.

Die Entwicklung von Maßnahmen bildet die operative Ebene zur Umsetzung der strategischen Zielsetzungen, die im verkehrlichen Leitbild sowie im Zielsystem formuliert wurden. Die Maßnahmenentwicklung erfolgt dabei nicht isoliert, sondern als Ergebnis eines systematischen Prozesses, der auf einer fundierten Bestandsanalyse, einer SWOT-Bewertung sowie einer breiten Beteiligung der Bevölkerung und relevanter Akteure basiert.

Ausgangspunkt der Maßnahmenentwicklung war die Identifikation konkreter Handlungsbedarfe. Diese leiten sich aus beobachteten infrastrukturellen Defiziten, verkehrlichen Herausforderungen, gesellschaftlichen Anforderungen und planerischen Zielkonflikten ab. Ergänzt wurden sie durch Impulse aus Beteiligungsformaten. Dadurch konnte gewährleistet werden, dass sowohl fachliche als auch alltagspraktische Perspektiven in die Maßnahmenkonzeption einfließen.

Die Maßnahmen wurden systematisch nach Handlungsfeldern geordnet: Flexible Mobilität, Fuß- und Radverkehr, verträgliche Kfz-Verkehre sowie übergeordnete Rahmenbedingungen. In jedem dieser Felder wurden sowohl infrastrukturelle als auch organisatorische, kommunikative und strategische Maßnahmen entwickelt. So entstehen einerseits konkrete bauliche Projekte und andererseits strukturelle Maßnahmen.

Ein zentrales Merkmal der Maßnahmenentwicklung war der Anspruch, realistische, machbare und wirksame Projekte zu benennen. Damit schafft der Maßnahmenkatalog eine solide Grundlage für

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

die politische Priorisierung, die Integration in Haushalts- und Förderprogramme sowie die konkrete Umsetzung durch Verwaltung und weitere Akteure.

Die Maßnahmenentwicklung folgt zudem dem Prinzip der Verknüpfung und Integration. Viele Maßnahmen entfalten ihre Wirkung erst in Kombination – etwa, wenn infrastrukturelle Anpassungen durch Informationskampagnen flankiert oder wenn bauliche Veränderungen mit tariflichen oder betrieblichen Mobilitätsangeboten verknüpft werden. Ebenso wurde darauf geachtet, Synergien mit laufenden Stadtentwicklungsprozessen wie dem neuen Flächennutzungsplan gezielt zu nutzen.

Der Maßnahmenkatalog (Abbildung 29) besteht aus drei unterschiedlichen Komponenten: der Maßnahmenliste, der Maßnahmenkarte sowie den Impulsprojekten in Form von Steckbriefen.

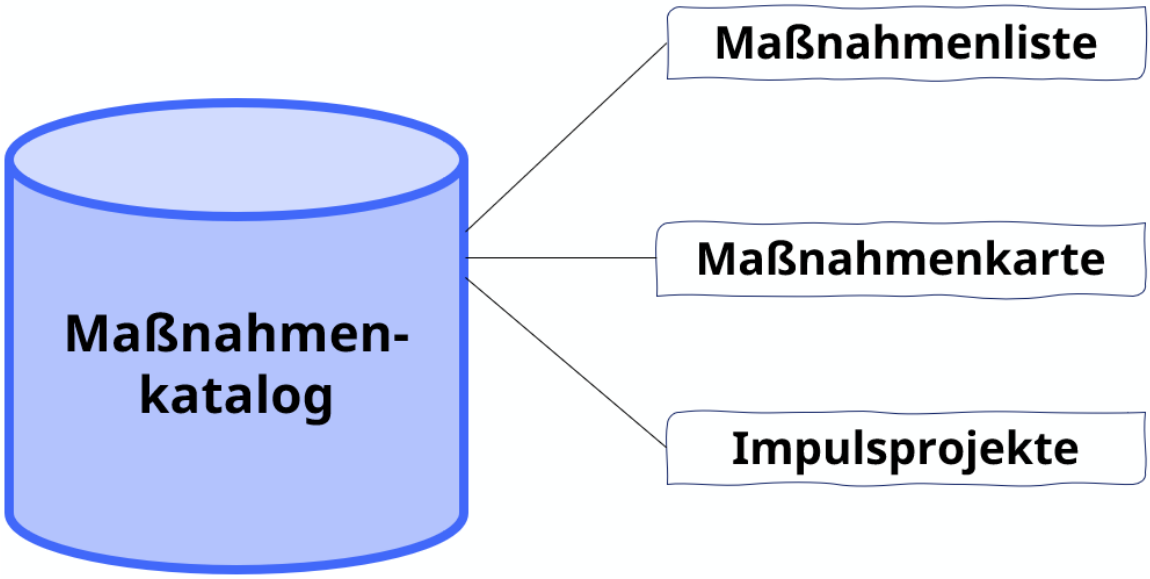


Abbildung 29: Inhalte des Maßnahmenkatalogs

Maßnahmenliste

Zentraler Bestandteil der Liste ist die jeweilige Maßnahmenbezeichnung, die kurz und präzise den inhaltlichen Kern beschreibt – etwa „Busangebot verbessern“ oder „Fahrradinfrastruktur einrichten“. Ergänzend dazu finden sich räumliche Angaben wie der Bezug (z. B. Gesamtstädtisch, konkrete Straßenabschnitte oder Ortsteile), der Abschnitt und – falls relevant – punktuelle Verortungen wie Haltestellen, Kreuzungsbereiche oder spezifische Anlagen. Diese Angaben ermöglichen eine differenzierte räumliche Verortung und erleichtern die spätere Umsetzungsplanung.

Jede Maßnahme wird außerdem durch eine Beschreibung konkretisiert. Diese enthält in komprimierter Form die Intention, den technischen oder organisatorischen Ansatz sowie mögliche Hintergründe oder Zielsetzungen. Dadurch wird deutlich, worauf die Maßnahme konkret abzielt und welche Wirkung sie entfalten soll. Teilweise enthalten die Beschreibungen auch Hinweise zur Notwendigkeit, zur Anbindung an andere Maßnahmen oder zur Integration in bestehende Planwerke.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

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, Restgehwegbreite ungenügend. Versetzen der Lichtsignalanlage.

Abbildung 30: Aufbau der Maßnahmenliste (Auszug)

Insgesamt ist die Maßnahmenliste damit mehr als eine bloße Aufzählung. Sie stellt ein strategisches Steuerungsinstrument dar, das den Übergang von Analyse zu Umsetzung strukturiert, nachvollziehbar und praxisnah gestaltet. Ihre modulare und klar strukturierte Anlage ermöglicht es, Maßnahmen einzeln zu bearbeiten, zu priorisieren, miteinander zu verknüpfen und dynamisch an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen. So wird die Maßnahmenliste zum zentralen Werkzeug auf dem Weg zur Mobilitätswende in Penzberg.

Maßnahmenkarte

Die Maßnahmenkarte des Mobilitätskonzepts Penzberg stellt ein zentrales Visualisierungs- und Arbeitsinstrument dar, um die geplanten Handlungsbedarfe und Entwicklungsschwerpunkte im Bereich Mobilität zu verorten (Abbildung 31). Sie ergänzt die tabellarische Maßnahmenübersicht um eine räumliche Perspektive und ermöglicht so einen anschaulichen Überblick darüber, wo in Penzberg welche verkehrsbezogenen Veränderungen vorgesehen sind. Dabei dient die Karte nicht nur der internen Planungskoordination, sondern auch der politischen Kommunikation und der Information der Öffentlichkeit.

Inhaltlich unterscheidet die Karte zwischen zwei grundlegenden Maßnahmentypen: Maßnahmen mit Handlungsbedarf auf Streckenabschnitten sowie punktuelle Maßnahmen. Die Farbcodierung ist dabei wie folgt aufgebaut:

- grün steht für Maßnahmen aus dem Themenfeld Flexible Mobilität;
- gelb steht für Maßnahmen im Bereich Fuß- und Radverkehr;
- blaue markiert Projekte im Bereich Verträgliche Kfz-Verkehre.

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Rahmenbedingungen weisen keinen räumlichen Bezug auf und sind daher nicht abgebildet.

Die Maßnahmenkarte ist dem Anlagenband für eine bessere Lesbarkeit beigefügt.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

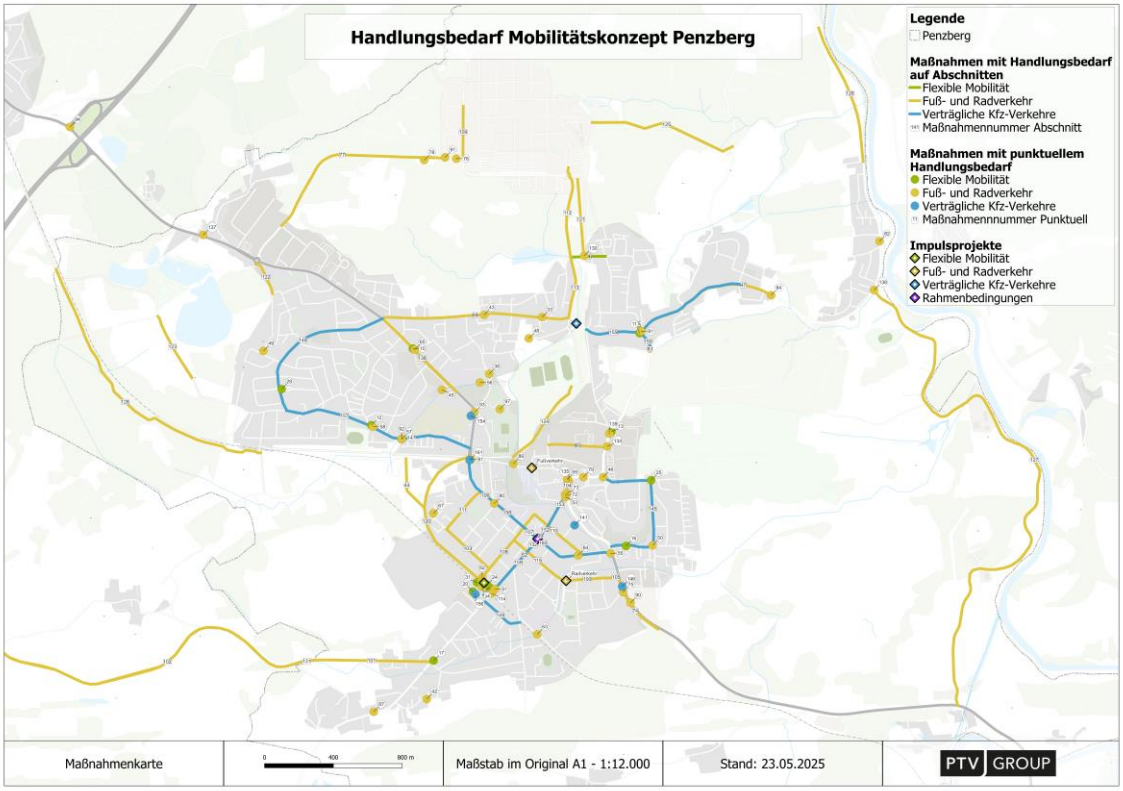


Abbildung 31: Maßnahmenkarte

Impulsprojekte

Ein besonderes Element der Karte stellen die Impulsprojekte dar, die durch rautenförmige Symbole in der Maßnahmenkarte hervorgehoben sind. Diese Projekte haben eine überdurchschnittlich hohe Bedeutung für die Umsetzung der Gesamtstrategie. Sie fungieren als Leuchtturmmaßnahmen, die beispielgebend für eine neue Mobilitätskultur stehen und durch ihre Sichtbarkeit sowie Wirkung eine hohe Dynamik für das Gesamtvorhaben entfalten können. Ihre strategische Verankerung zielt darauf ab, nicht nur infrastrukturelle Verbesserungen zu erreichen, sondern auch das Bewusstsein und die Akzeptanz für nachhaltige Mobilität in der Stadtbevölkerung zu stärken.

Die Impulsprojekte im Mobilitätskonzept der Stadt Penzberg sind zentrale Bausteine, um den Wandel hin zu einer nachhaltigen, sicheren und lebenswerten Mobilität sichtbar und wirkungsvoll in die Umsetzung zu bringen. Sie wurden gezielt ausgewählt, weil sie über eine besondere Bedeutung im städtischen Kontext verfügen – sei es durch ihre Lage, ihre thematische Relevanz oder ihr Potenzial, konkrete Verbesserungen für viele Menschen spürbar zu machen. Dabei geht es nicht nur um die Lösung einzelner Verkehrsprobleme, sondern vor allem darum, mit ausgewählten Projekten eine dynamische Entwicklung anzustoßen.

Diese Projekte wirken als Startpunkte mit Signalwirkung. Sie stehen beispielhaft für die Zielrichtung des gesamten Mobilitätskonzepts und sollen sowohl funktionale Verbesserungen bringen – etwa

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

durch bessere Radverbindungen, attraktive Haltestellen oder sichere Querungen – als auch das Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätsformen stärken. Durch ihre Präsenz im Stadtbild fördern sie die Akzeptanz in der Bevölkerung und zeigen, wie die Vision „Penzberg 2040“ und das verkehrliche Leitbild 2035 konkret erlebbar werden.

Zudem besitzen die Impulsprojekte eine Bündelungsfunktion: Sie verknüpfen verschiedene Handlungsfelder wie Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Stadtgestaltung oder Verkehrsberuhigung miteinander und entfalten so eine besonders hohe Wirksamkeit. Durch diese Mehrdimensionalität sind sie auch besonders geeignet für die Einwerbung von Fördermitteln und die strategische Planung von Umsetzungsschritten.

In ihrer Funktion sind die Impulsprojekte somit mehr als Einzelmaßnahmen. Sie sind Katalysatoren für Veränderung, die Orientierung geben, Ressourcen bündeln und zeigen, wie ambitionierte Ziele schrittweise erreicht werden können. Als sichtbare Vorreiter tragen sie wesentlich dazu bei, dass das Mobilitätskonzept nicht nur auf dem Papier besteht.

Zwar sind Fuß- und Radverkehr aufgrund ihrer Synergien in einem Handlungsfeld zusammengefasst, jedoch wurden für beide Themenbereiche jeweils eigene Impulsprojekte entwickelt. Eine Kurzübersicht ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Ausführliche Beschreibungen der Impulsprojekte können den Steckbriefen im Anlagenband entnommen werden.

Handlungsfeld	Kurzbeschreibung Impulsprojekt
Flexible Mobilität	Es ist geplant Mobilitätsstationen in Penzberg einzuführen. Dabei wird zwischen Quartiersstationen und verknüpften Stationen unterschieden. Quartiersstationen sind an zentralen Orten in den Wohnbereichen vorgesehen. Sie sollen die Möglichkeit bieten, unterschiedliche Verkehrsmittel zu nutzen. So sind etwa Ladesäulen für Elektro-Fahrzeuge, Car-Sharing Fahrzeuge aber auch Leih-Lastenräder vorgesehen. Diese sollen Mobilitätsalternativen für die Wohnbevölkerung nutzbar machen. Verknüpfte Stationen zeichnen sich dagegen darüber aus, dass sie beispielsweise normale Leihfahrräder über ein Bike-Sharing System bereitstellen, welche an vorgegebenen Stationen ausgeliehen und wieder zurück gegebene werden müssen. Diese sollen vor allem die Verknüpfung zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet Nonnenwald herstellen.
Fußverkehr	Im Bereich Fußverkehr ist vorgesehen, die Querungsmöglichkeiten entlang der Straße „Am Schloßbichl“ zwischen Seeshaupter Straße und dem Kreisverkehr am Hotel Berggeist neu zu ordnen. Bereits im Bestand bestehen wichtige Wegebeziehungen zwischen den Straßenseiten im Schülerverkehr, Krankenhausbesucher sowie zu den Einkaufsmöglichkeiten auf der nördlichen Seite. In Verbindung mit dem Impulsprojekt zum Bereich Rahmenbedingungen wird die Notwendigkeit nochmals erhöht.
Radverkehr	Um den Radverkehr in Penzberg zu fördern ist vorgesehen, den Bereich der Friedrich-Ebert-Straße und Bürgermeister-Rummer-Straße zwischen Bahnhofstraße und Bichler Straße zu einer Fahrradstraße umzubauen. Dies unterstützt eine nachhaltige Schülermobilität durch die Nähe der südlich gelegenen Schulen. Auch befinden sich wichtige Frequenzorte wie Stadthalle oder Kino entlang dieses Bereichs. Das Fehlen von eigenständigen Radverkehrsanlagen bei gleichzeitig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist ein weiterer Grund, die mit der Fahrradstraße

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Handlungsfeld	Kurzbeschreibung Impulsprojekt
	einhergehende Geschwindigkeitsreduktion zu forcieren. Durch die Integration einer Dauerzählstelle für Radfahrer kann die Entwicklung des Radverkehrs zukünftig nachverfolgt werden.
Verträgliche Kfz-Verkehre	Die gerechte Aufteilung des Straßenraumes an einem beispielhaften Vorhaben durchzuführen ist Gegenstand des Impulsprojektes für verträgliche Kfz-Verkehre. Dafür ist geplant, die Knotenpunkte Wölfl – Nonnenwald sowie Nonnenwald – Haselbergstraße umzugestalten. Hauptaugenmerk der Planung lag dabei auf der Stärkung der Verbindungsachse Innenstadt – Gewerbegebiet, entgegen der derzeitigen Vorfahrtsstraßenregelung auf der Ost-West-Achse. Somit werden Grundlagen für deren verkehrliche Beruhigung geschaffen. Die Knotenpunktumgestaltung schafft eine klarere Linienführung für alle Verkehrsteilnehmer, verbessert die Sichtbeziehungen und verteilt die bisher ausladende Straßenfläche neu.
Rahmenbedingungen	Im Themenfeld Rahmenbedingungen wird die Verlegung der Staatstraße 2063 im Bereich zwischen Seeshaupter Straße und Bichler Straße vorgeschlagen. Unter Vorbehalt durchzuführender Machbarkeitsstudien würden sich positive Effekte auf die Innenstadtgestaltung zeigen. Eine verkehrliche Entlastung der Karlstraße würde eine Verteilung des dortigen Straßenraums ermöglichen. Zusätzliche Flächen im Umfeld des Stadtplatzes könnten aktiviert werden, um die Aufenthaltsqualität im Zentrum weiter zu stärken. Insgesamt sind die Vor- bzw. Nachteile gebührend abzuwägen.

Tabelle 1: Kurzbeschreibung der Impulsprojekte

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

6 Vom Papier auf die Straße

Die Umsetzung der Maßnahmenansätze und die Zielerreichung sind ambitioniert. Eine vorausschauende Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen ist für den Erfolg des Mobilitätsplans zentral. Sowohl der Infrastrukturausbau als auch die Anforderungen an Informationsmaßnahmen und Koordination erfordern einen hohen Personalaufwand. Zur Priorisierung der Maßnahmen wurden der Stadt Penzberg Grundlagen zur Verfügung gestellt. Diese umfassen einerseits die Priorisierung aus der Bevölkerung, einen Priorisierungsvorschlag seitens des Gutachtes als auch weitere Kriterien wie Zeithorizont und grobe Kosteneinordnung. Gerade hinsichtlich der generellen Kostensteigerungen für Bauleistungen ist die angespannte Haushaltslage der Kommunen in ganz Deutschland in den kommenden Jahren eine entscheidende Determinante für die Umsetzung kostenintensiver Maßnahmen. Entsprechende Förderprogramme und -mittel des Bundes sind essenziell für die Gestaltung der Mobilitätswende vor Ort.

Planungshinweise

Neben den finanziellen Aspekten sind für die Maßnahmenumsetzung besonders Themen in den Fokus zu nehmen, die eine aktive und selbstbestimmte Mobilität aller Altersgruppen fördert. Dahingehend wurden in diesem Abschnitt Themen näher beleuchtet, denen im Kontext der Mobilitätswende besonderes Augenmerk gelten sollte.

Verkehrssicherheit: Schlüssel zur Mobilitätswende

Die Mobilitätswende verfolgt das Ziel, den Verkehr nachhaltiger, effizienter und sicherer zu gestalten. Im Zentrum steht nicht nur die Reduzierung von Emissionen, sondern auch eine umfassende Neugestaltung der Verkehrsstrukturen zugunsten eines inklusiven, barrierearmen und sicheren Mobilitätsraums. Dabei ist die Verkehrssicherheit ein zentrales Element. Ohne sichere Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden ist ein Wechsel zu klimafreundlicher Mobilität wie Radfahren, Zufußgehen oder der Nutzung des ÖPNV kaum denkbar.

Die Vision Zero, das Leitbild einer Verkehrspolitik ohne tödliche oder schwere Unfälle, ist dabei ein fundamentales Prinzip. Der Ansatz, Fehler im Straßenverkehr nicht mit schweren Konsequenzen zu bestrafen, sondern durch systemisches Design abzufedern, steht im Fokus der bayerischen Strategie. Eine verlässliche und sichere Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für Vertrauen in neue Mobilitätsformen.

Besonders gefährdete Gruppen wie Kinder, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderungen sowie Rad- und Fußverkehr stehen im Mittelpunkt der Sicherheitsmaßnahmen. Die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn auch diese Gruppen angstfrei und sicher am Verkehr teilnehmen können. Dafür braucht es geschützte Geh- und Radwege, sichere Schulwege, barrierefreie Übergänge sowie eine vorausschauende Verkehrsführung.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Auf dem Land, wo der motorisierte Individualverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird, ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen essenziell. Gerade hier passieren viele tödliche Unfälle. Maßnahmen wie bauliche Mitteltrennungen, Rüttelstreifen, bessere Sichtfelder an Knotenpunkten und gezielte Geschwindigkeitskontrollen tragen zur Reduktion des Unfallrisikos bei.

Nicht zuletzt ist Verkehrssicherheit eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Sie erfordert das Zusammenwirken von Politik, Behörden, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und jedem Einzelnen. Nur wenn alle Akteure Verantwortung übernehmen, kann die Mobilitätswende sicher gelingen.

Schulwegesicherheit: Grundlage für eigenständige Mobilität und Unfallprävention

Die Sicherheit auf dem Schulweg ist ein zentrales Thema im Kontext der Verkehrssicherheitsarbeit. Sie betrifft nicht nur Kinder und Eltern, sondern stellt auch Kommunen, Schulen und Behörden vor bedeutende Aufgaben. Der Schulweg ist oft die erste eigenständig zurückgelegte Wegstrecke im Leben eines Kindes – er prägt maßgeblich die Entwicklung eines sicheren Mobilitätsverhaltens. Ein durchdachtes Schulwegekonzept schafft die Voraussetzungen, um diesen Weg sicher und nachhaltig zu gestalten.

Der Straßenverkehr birgt für Kinder spezifische Risiken: Ihre eingeschränkte Fähigkeit zur Gefahreneinschätzung, geringe Körpergröße und mangelnde Erfahrung führen dazu, dass sie besonders gefährdet sind. Gleichzeitig ist die Zahl der sogenannten "Elterntaxis" – Kinder, die mit dem Auto bis vor die Schultür gebracht werden – ein wachsendes Problem. Diese Fahrten erhöhen das Verkehrsaufkommen unmittelbar vor Schulen und führen zu gefährlicheren Situationen im unmittelbaren Schulumfeld.

Neben dem motorisierten Individualverkehr bergen auch andere Verkehrsträger Risiken: Unachtsamkeit an Haltestellen, Konflikte auf Radwegen und Unfälle mit Fahrrädern sind regelmäßig Ursache für Verletzungen. Diese Herausforderungen verdeutlichen den Bedarf an strukturierten und präventiven Maßnahmen zur Schulwegsicherung.

Schulwegekonzepte: Planung, Analyse und Umsetzung

Ein Schulwegekonzept verfolgt das Ziel, gefährliche Stellen zu identifizieren, zu dokumentieren und durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen. Grundlage hierfür sind sogenannte Schulwegpläne – kartografisch aufbereitete Empfehlungen für sichere Routen zur Schule, die auf der tatsächlichen Nutzung durch die Schüler basieren. Die Erhebung erfolgt idealerweise in enger Zusammenarbeit zwischen Schule, Eltern, Polizei und den zuständigen Verkehrsbehörden. Gefahrenstellen können so im Rahmen von Ortsbegehungen oder Verkehrsschauen gezielt analysiert und bewertet werden.

Wichtige Maßnahmen in diesem Zusammenhang umfassen z. B. bauliche Anpassungen wie Querungshilfen, verkehrsberuhigte Zonen, sichere Rad- und Fußwege sowie eine klar

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

verständliche und altersgerechte Beschilderung. Schulwegpläne sollten regelmäßig aktualisiert und in geeigneter Form – etwa digital oder als Printausgabe – veröffentlicht werden.

Neben baulichen Maßnahmen kommt der Verkehrserziehung eine besondere Rolle zu. Bereits im Grundschulalter sollten Kinder systematisch auf den sicheren Umgang mit verschiedenen Verkehrssituationen vorbereitet werden. Schulische Programme, Workshops oder Zusammenarbeit mit Jugendverkehrsschulen bieten hierfür eine wirkungsvolle Plattform.

Auch Eltern müssen aktiv eingebunden werden – insbesondere mit dem Ziel, das Bewusstsein für sichere Schulwege zu fördern und Alternativen zum Elterntaxi zu etablieren. Projekte wie Lauf- oder Fahrradbusse, Schülerlotsendienste oder öffentlichkeitswirksame Mitmachaktionen sind bewährte Instrumente zur Sensibilisierung und Motivation.

Sicherheit entsteht durch ganzheitliche Konzepte

Die Schulwegesicherheit darf nicht als punktuelle Einzelmaßnahme verstanden werden. Sie erfordert eine kontinuierliche, interdisziplinäre Zusammenarbeit aller relevanten Akteure – von Schulen über kommunale Planer bis hin zu Eltern und Kindern selbst. Schulwegekonzepte bilden hierbei ein unverzichtbares Fundament. Sie ermöglichen nicht nur einen gezielten Einsatz von Ressourcen zur Gefahrenreduktion, sondern tragen auch zur Förderung von Eigenverantwortung, Gesundheitsbewusstsein und klimafreundlicher Mobilität bei. Weiterführende Informationen können unter anderem dem Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen „Schulwegepläne leichtgemacht“ entnommen werden[14].

Neuer Handlungsspielraum für Kommunen: Novellierung der Straßenverkehrsordnung

Am 11. Oktober 2024 ist die umfassend reformierte Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten. Sie stellt einen Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht dar: Erstmals stehen nicht mehr ausschließlich die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im Vordergrund, sondern auch Ziele wie Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit sowie eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Damit wurde die Grundlage für eine deutlich größere kommunale Handlungshoheit im Straßenraum gelegt

Rechtsgrundlagen und neue Anordnungsbefugnisse

Im neu gefassten § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 StVO dürfen Kommunen verkehrsregelnde Maßnahmen nun auch ohne Nachweis einer konkreten Gefahrenlage treffen, sofern sie dem Umwelt- oder Gesundheitsschutz oder der städtebaulichen Entwicklung dienen. Konkret umfasst dies:

[14] https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=7

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- die Einrichtung von Sonderfahrstreifen für Linienbusse oder neue Mobilitätsformen („Blue Lanes“),
- die Bereitstellung angemessener Flächen für Fuß- und Radverkehr,
- sowie die Einrichtung bevorrechtigender Lichtsignalanlagen für den Umweltverbund.

Diese Anordnungen dürfen die Leichtigkeit des Verkehrs nicht unverhältnismäßig einschränken, die Verkehrssicherheit muss jedoch nicht mehr als primärer Zweck nachgewiesen werden.

Beispiele für neue kommunale Gestaltungsmöglichkeiten

Ein zentrales Anwendungsfeld ist die erleichterte Einführung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen: An sensiblen Orten wie Schulen, Spielplätzen, Pflegeeinrichtungen oder hochfrequentierten Schulwegen dürfen Kommunen Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h nun auch ohne Nachweis einer besonderen Gefahrenlage anordnen. Zudem wurde der Abstand für sogenannte Lückenschlüsse auf bis zu 500 Meter erweitert, um konsistente Temporegelungen im Stadtgebiet zu ermöglichen.

Ein weiterer Fortschritt ist das neue Verkehrszeichen „Ladebereich“ (Zeichen 230), das speziell für das kurzfristige Be- und Entladen vorgesehen ist und somit Lieferzonen rechtssicher abbildet. Auch hier haben Kommunen Gestaltungsspielraum, insbesondere bei der Abgrenzung zu Parkberechtigungen.

Stärkung der kommunalen Rolle

Durch das neu geschaffene Antragsrecht gemäß § 45 Absatz 1j StVO ist nun gesetzlich verankert, dass Gemeinden bei der zuständigen Landesbehörde verkehrsregelnde Anordnungen beantragen dürfen – mit Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung erheblich und schafft rechtliche Klarheit.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Bedarfsorientiere Bedienformen im ÖPNV: Der Planungsprozess

Planungsprozess bedarfsorientierter Bedienformen im ÖPNV

Der Planungsprozess bedarfsorientierter Bedienformen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewinnt auch für eine Stadt wie Penzberg zunehmend an Bedeutung. Als Mittelzentrum im oberbayerischen Landkreis Weilheim-Schongau steht Penzberg vor der Herausforderung, eine attraktive, nachhaltige und flächendeckende Mobilität sicherzustellen – nicht nur für die eigene Stadtbevölkerung, sondern auch für die umliegenden Ortsteile und Nachbargemeinden. Angesichts der demografischen Entwicklung, der zunehmenden Bedeutung individueller Mobilitätswünsche und der klimatischen Zielsetzungen ist der klassische Linienverkehr allein oft nicht ausreichend. Bedarfsorientierte Bedienformen können hier in Zukunft eine Lösung darstellen.

Der erste Schritt in der Planung besteht in einer fundierten Analyse der lokalen Mobilitätsbedürfnisse, welche durch das Mobilitätskonzept geschaffen wurden. Ziel ist es, durch flexible Bedienformen bestehende Lücken im Linienverkehr zu schließen, Anschlussmobilität zu verbessern und das Verkehrsangebot insgesamt effizienter zu gestalten.

Basierend auf dieser Bedarfserhebung lässt sich der geeignete Bedienungstyp wählen. Denkbar wäre etwa eine Kombination aus Rufbus im Richtungsbandbetrieb und modernen Ridepooling-Angeboten an. So könnten beispielsweise am Stadtrand virtuelle Haltestellen eingerichtet werden, die über eine App oder telefonisch gebucht werden können. Gerade in weniger dicht besiedelten Wohngebieten oder bei Verbindungen zu Gewerbe- oder Freizeitstandorten wäre dies eine flexible und ressourcenschonende Lösung. Wichtig ist dabei, dass das System in den bestehenden Verkehrsverbund und die Tarifstruktur integriert wird – etwa durch die Anerkennung des Deutschlandtickets mit einem ggf. moderaten Komfortzuschlag.

Die konkrete Umsetzung erfordert neben einer sorgfältigen technischen Planung – inklusive Buchungssystem, Fahrzeuginfrastruktur und Datenanbindung an bestehende Auskunftssysteme – auch eine organisatorische Vorbereitung. Dazu gehören etwa die Abstimmung mit dem Aufgabenträger im Landkreis, den lokalen Arbeitgebern und deren Mitarbeiter, die rechtliche Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie die Vorbereitung einer öffentlichen Ausschreibung.

Sobald der Betrieb aufgenommen ist, stehen begleitende Maßnahmen zur Qualitätssicherung im Fokus. Für Penzberg empfiehlt sich die Durchführung regelmäßiger Nutzerbefragungen, um das Angebot zielgerichtet weiterzuentwickeln. Auch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit – zum Beispiel über Schulen, Senioreneinrichtungen oder lokale Vereine – ist entscheidend für die Akzeptanz des neuen Systems.

Zwar lassen sich durch die bedarfsorientierte Struktur Betriebsressourcen sparen, eine vollständige Kostendeckung wird aber auch in Penzberg nicht zu erreichen sein. Deshalb sind Fördermittel – etwa aus der bayerischen Förderrichtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum – essenziell. Diese sichern in der Einführungsphase den Betrieb und bieten darüber hinaus Anreize für klimafreundliche Fahrzeuglösungen.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Richtlinien, Nachschlagewerke und Netzwerke: Planungshilfen zur Unterstützung der Mobilitätswende

Die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende erfordert nicht nur politische Zielsetzungen, sondern auch eine konkrete planerische und Umsetzung auf Basis anerkannter technischer Standards. In Deutschland ist dabei die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eine zentrale Institution, die technische Regelwerke für Planung, Entwurf, Betrieb und Erhaltung von Verkehrsanlagen entwickelt. Im Folgenden werden wesentliche FGSV-Richtlinien sowie ergänzende verkehrsplanerische Grundlagen vorgestellt, die für eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung entscheidend sind.

Empfehlungen für Klimaschutz im Verkehr (E-Klima)

Die E-Klima liefern methodische und inhaltliche Grundlagen zur Integration von Klimaschutz in die Verkehrsplanung. Sie zeigen auf, wie Treibhausgasemissionen systematisch erfasst, bewertet und durch planerische Maßnahmen reduziert werden können – etwa durch Förderung des Umweltverbunds, Verkehrsvermeidung oder technologische Innovationen. Die E-Klima unterstützen Kommunen und Planungsbüros dabei, Klimaziele konkret in Verkehrs- und Infrastrukturprojekte zu übersetzen – ein zentrales Element der Mobilitätswende.

Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA)

Die EFA bilden die Grundlage für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung von Verkehrsflächen. Sie definieren Anforderungen an Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit. Für die Mobilitätswende sind sie essenziell, da sie dem Fußverkehr – als umweltfreundlichster Verkehrsart – systematisch Vorrang einräumen und Sicherheit sowie Komfort erhöhen.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Die ERA 2010 (aktuell in Überarbeitung) sind die Standardreferenz für die Planung und Gestaltung von Radverkehrsanlagen. Sie regeln Mindestbreiten, Trennung vom Kfz-Verkehr, Sichtbeziehungen und Netzkonzepte. Eine moderne Radverkehrsinfrastruktur nach ERA ist Grundvoraussetzung, um den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern und den Umweltverbund zu stärken.

Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Die RASt 06 ist eine der wichtigsten Richtlinien für die querschnitts- und gestaltungsgerechte Planung von Straßen im urbanen Raum. Sie berücksichtigt verschiedene Straßentypen und -funktionen – von Hauptverkehrsstraßen bis zu Erschließungsstraßen – und erlaubt eine abgestufte Gestaltung. Für die Mobilitätswende ist entscheidend, dass Querschnitte ausreichend Platz für Rad- und Fußverkehr sowie Aufenthaltsqualitäten bieten. Die RASt ermöglicht eine flexible, verkehrsträgerübergreifende Gestaltung urbaner Straßenräume, angepasst an das städtische Umfeld und die Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität.

Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Die **RAL 2012** regelt Planung und Entwurf von außerörtlichen Straßen. Sie legt Anforderungen an Trassierung, Querschnitt, Sichtweiten und Verkehrssicherheit fest. Für die Mobilitätswende ist sie relevant, weil sie die Integration sicherer Radverkehrsanlagen entlang von Landstraßen ermöglicht, etwa durch begleitende Wege oder Schutzstreifen. Zudem bietet sie Ansätze zur Verkehrsberuhigung, Gestaltung von Querungsstellen und Einbindung von Umweltaspekten.

Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)

Die RiLSA regeln die Planung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen. Im Rahmen der Mobilitätswende sind diese besonders für die Bevorrechtigung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie zur Gewährleistung von Sicherheit an Kreuzungen und Übergängen bedeutsam. Dynamische Steuerungen können den Umweltverbund gezielt fördern.

Mobilikon[15]

Das Online-Nachschlagewerk Mobilikon wird von dem Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität (KoLMo) im Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung, und Bauwesen (BMWSB) betreut. Mobilikon wird im Rahmen des Programms Region gestalten umgesetzt und durch das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und regionale Wertschöpfung (BULE+) finanziert. Alle Inhalte auf Mobilikon basieren auf Forschungsprojekten, Modellvorhaben, Fachpublikationen und Interviews mit Expertinnen und Experten aus der Praxis, von Verbänden, Behörden und Unternehmen. Kommunen finden hier auf ihre spezifischen Herausforderungen abgestimmte intelligente und nachhaltige Lösungen.

Moderne Mobilität in Bayern[16]

Die Bürgerinnen und Bürger in allen Landesteilen Bayerns wünschen sich lebenswerte und gesunde Städte und Gemeinden sowie gute Verbindungen zwischen Stadt und Land. Gefragt sind attraktive und gut aufeinander abgestimmte Angebote, die zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten einladen. Damit einher geht das Ziel des Freistaats, gleichwertige Lebensverhältnisse zu schaffen und den Umweltverbund, also Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und öffentliche Verkehrsmittel zu stärken.

Wenn es um Planung und Umsetzung ganzheitlicher Mobilitätsangebote geht, kommt den Landkreisen und Kommunen eine Schlüsselrolle zu. In Form von zahlreichen Praxisbeispielen setzt diese Plattform Impulse für diese herausfordernde Aufgabe. Die Kontaktdaten der kommunalen Ansprechpartner/-innen bieten die Möglichkeit, sich zu vernetzen und zu erprobten Mobilitätsangeboten auszutauschen oder neue Ideen zu entwickeln und gemeinsam umzusetzen. So entstehen aus dem Wissen und den Erfahrungen vieler bayerischer Kommunen neue Mobilitätsideen und -projekte, wovon alle Bürgerinnen und Bürger Bayerns profitieren.

NaKoMo[17] (nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität)

[15] https://www.mobilikon.de/
[16] https://www.wir-bewegen.bayern.de/
[17] https://www.nakomo.de/

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Das Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) ist ein bundesweites Netzwerk, das nachhaltige Mobilität in Deutschland fördert. NaKoMo bringt Akteure aus Kommunen, Ländern und Bund mit Expertinnen und Experten zusammen. Neben der Onlineplattform www.nakomo.de dienen Workshops, Vorträge und eine jährliche Konferenz dazu, sich zu vernetzen und Themen der nachhaltigen Mobilität zu diskutieren.

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Evaluation und Monitoring

Ein transparentes Monitoring sowie eine kontinuierliche Evaluation der Ziele sind zentrale Voraussetzungen für die Akzeptanz in der Bevölkerung und eine wirksame Steuerung der Zielerreichung. Erst durch die regelmäßige Beobachtung wird sichtbar, ob sich die angestrebten Entwicklungen einstellen und ob gegebenenfalls steuernd eingegriffen werden muss. Auf Maßnahmenebene ist ein Nachsteuern erforderlich, wenn sich abzeichnet, dass in Bezug auf eine bestimmte Zieldimension keine positive Entwicklung erfolgt.

Gegenstand der Zielerreichungskontrolle sind die eingangs definierten Ziele (Abschnitt 2). Die nachfolgende Tabelle stellt die jeweiligen Datengrundlagen für die Hauptindikatoren dar. Ergänzend enthält Tabelle 3 eine Übersicht über alle weiteren Indikatoren. Eine jährliche Überprüfung sämtlicher Indikatoren ist dabei nicht zwingend erforderlich.

Ziel	Hauptindikator	Zielwert	Quelle
Naturverbunden und Lebenswert	Verkehrsstärke / Hauptverkehrsachsen: (Seeshaupter Straße, Sindelsdorfer Straße, Bichler Straße, Karlstraße, Bahnhofstraße, Reindl)	Reduktion um 20% bis 2035 (Pkw-Einheiten)	Definieren von 5 Stellen im Stadtgebiet als Indikatorenbasis, Summe der Belastung an allen Zählstellen zusammen
Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität	CO2-Emissionen des Verkehrs	Reduktion um 60 % in 2035 ggü. 1990	CO2-Bericht Stadt Penzberg
Erreichbar und gut vernetzt mit der Region	Wege-Modal-Split	Erhöhung des Umweltverbundes auf 50% bis 2035	Haushaltsbefragung
Intuitiv und sicher	Verkehrsunfälle mit Personenschaden	Reduktion der Personenunfälle auf 0 / Jahr bis 2035	Unfallstatistik (Unfallatlas Deutschland)
Innovativ und integriert	Anteil der multimodalen Personen	steigt auf 30% im Jahr 2035	Haushaltsbefragung
Inklusiv und für alle Altersgruppen	Anteil der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen	steigt auf 75% im Jahr 2035	Stadt Penzberg

Tabelle 2: Evaluation der Hauptindikatoren

Bei der Wirkungskontrolle ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Erhebungs- und Auswertungsaufwand und der Abbildung möglichst vieler Teilziele anzustreben. Es wird daher empfohlen, die Hauptindikatoren regelmäßig zu erfassen und auszuwerten, beispielsweise im 5-Jahres Rhythmus. Je nach Datenverfügbarkeit und personellen Kapazitäten können diese durch weitere Indikatoren ergänzt werden (siege nachfolgende Tabelle).

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

Für Indikatoren, bei denen bislang kein konkreter Zielwert definiert wurde, können im Rahmen eines regelmäßigen Sachstandsberichts Zielwerte für das jeweils folgende Jahr festgelegt werden. Gegebenenfalls kann auch eine Anpassung bestehender Ziele erforderlich werden. In solchen Fällen sollte die Zielanpassung mit einem politischen Beschluss formal verabschiedet und entsprechend transparent kommuniziert werden.

Ziel	Weitere Indikatoren	Zielrichtung
Naturverbunden und Lebenswert	Verkehrliche Lärmbelastung	↓
	Fußverkehrsaufkommen (z. B. in der Bahnhofstraße)	↑
	Anzahl Straßenbäume	↑
	Bodenversiegelung durch Kfz-Verkehrsflächen	↓
	Radverkehrsstärke an der Dauerzählstelle	↑
	Subjektive Bewertung der Aufenthaltsqualität	↑
Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität	Anteil des Kfz-Verkehrs an der Verkehrsleistung	↓
	Verhältnis Nutzungspreise (Parkkosten Kfz zu Ticketpreise ÖPNV)	→
	Anteil lokal emissionsfreier Fahrzeuge	↑
Erreichbar und gut vernetzt mit der Region	Subjektive Bewertung der Erreichbarkeit von Aktivitäten in Penzberg	↑
	Länge regelkonformer Radinfrastruktur	↑
	Reisezeitverhältnisse in die Region (aller Verkehrsträger)	→
	Reisezeitverhältnisse innerhalb Penzbergs (aller Verkehrsträger)	→
Intuitiv und sicher	Anzahl verletzter Personen unter 18 Jahren	↓
	Anteil von Fuß- und Radverkehr an der Unfallbeteiligung	↓
	Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen (flächendeckend)	↓
Innovativ und integriert	Anzahl der Unternehmen mit Mobilitätsmanagement	↑
	Anteil der Planungsprozesse mit digitalen Beteiligungsformaten	↑
	Anzahl der Beteiligten an Beteiligungsverfahren	↑
Inklusiv und für alle Altersgruppen	Anteil der zurückgelegten Schul- und Ausbildungswege mit dem Umweltverbund	↑
	Anzahl barrierefreier Querungen	↑
	Nutzungspreise für spezielle gesellschaftliche Gruppen (z. B. Schüler:innen, Menschen mit geringem Einkommen)	→
	Sinkt	↓
	Steigt	↑
	Bleibt konstant	→

Tabelle 3: Evaluation weiterer Indikatoren

Die konkrete Bewertung einzelner Maßnahmen im Hinblick auf ihre Wirkung und Wirtschaftlichkeit ist mit erheblichem Aufwand verbunden und komplexer als die übergeordnete Zielkontrolle. Einzelmaßnahmen tragen in der Regel begrenzt zur Zielerreichung bei und sollten daher stets im Gesamtkontext betrachtet werden. Um bei Bedarf dennoch Aussagen zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmen treffen zu können, stehen folgende Evaluationsansätze zur Verfügung.

- Auswertung der Unfälle: Analyse des Unfallaufkommens vor und nach der Umsetzung

© 2025 PTV Transport Consult GmbH

- Vorher-Nachher-Zählungen: Untersuchung der Nachfrageentwicklungen und regelwidrigen Infrastrukturnutzung, wobei der Effekt der Eingewöhnung zu berücksichtigen ist
- Befragungen oder Verkehrsbeobachtungen: Durchführung während oder nach der Einführung, besonders geeignet für Impulsprojekte

© 2025 PTV Transport Consult GmbH