Impulsprojekt – Flexible Mobilität

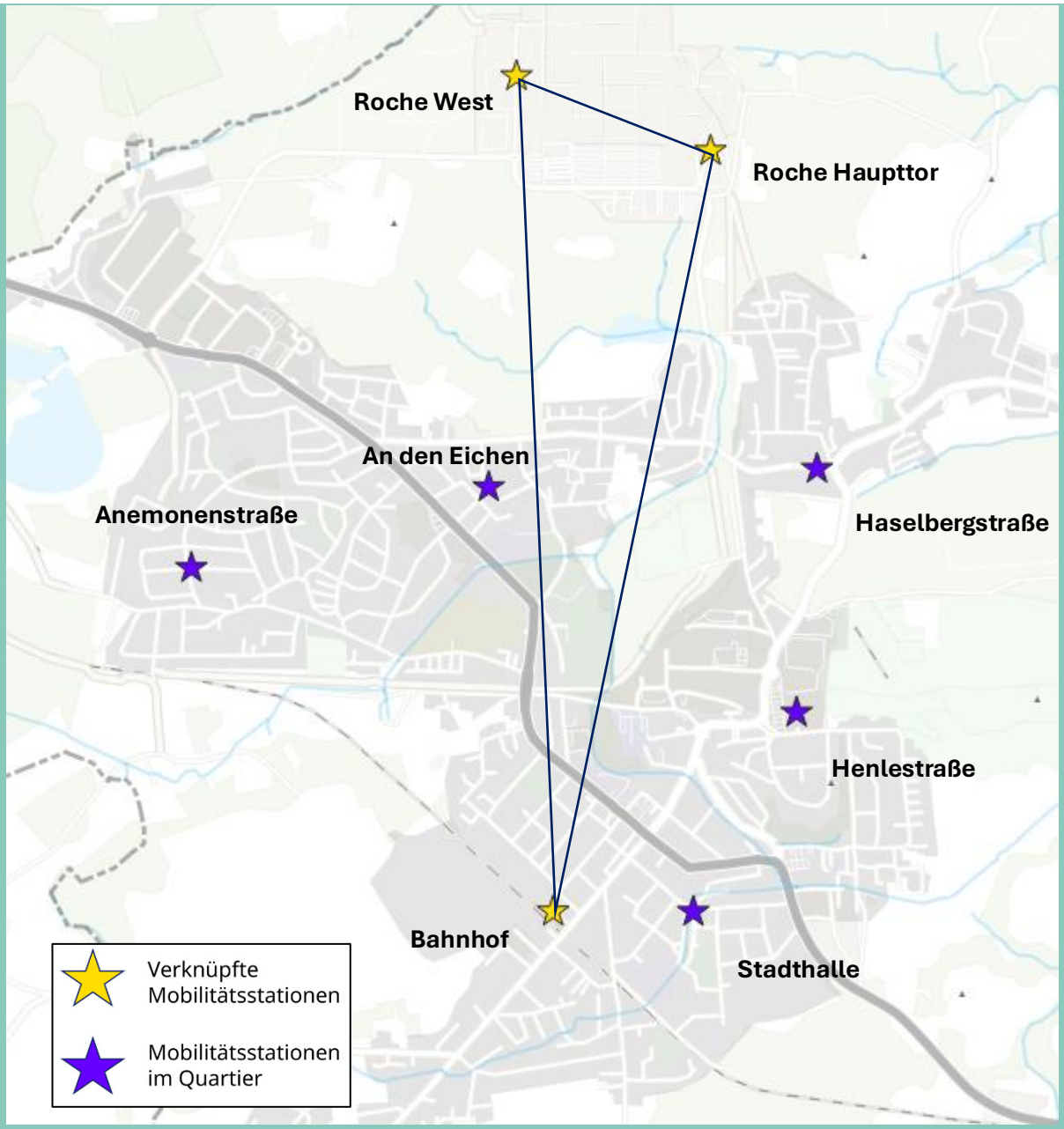
Maßnahmenbeschreibung:

Die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen ist ein zentraler Baustein zur Reduzierung von negativen Auswirkungen hoher Verkehrsbelastungen im MIV. Um Nutzungsbarrieren und -vorbehalte abzubauen, sowie gleichzeitig Alternativangebote zu schaffen, sind Mobilitätsstationen ein geeignetes Werkzeug. Mobilitätsstationen bündeln verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort und sind somit die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren dabei entsprechend der Bedarfe. Typische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen sind Car- und Bikesharing-Angebote, E-Scooter und -Roller, sichere und wettergeschützte Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oder deren Integration in die Station. Insbesondere in ländlichen Räumen ist eine Ergänzung des klassischen ÖV mit Bus und Bahn um weitere Mobilitätsangebote zur Erschließung der Fläche durch alternative Mobilitätsangebote wichtig.

Die Nutzung der Mobilitätsstation kann durch eine digitale Mobilitätsplattform vereinfacht und barrierefrei werden, über die sämtliche Angebote gebucht und abgerechnet werden können, um so die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel bestmöglich zu nutzen. Mobilitätsstationen leisten einen Beitrag zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten, insbesondere für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit.

Als eine erste Annäherung an das Thema werden Standorte entsprechend der Abbildung vorgeschlagen. Dabei unterteilen sich die Mobilitätsstationen in zwei Systeme. Jene gelb markierten, welche untereinander eine Verknüpfung aufweisen und angedacht ist ein Fahrrad-Leihsystem mit festen Stationen einzurichten. Der Einsatz fester Stationen bietet dabei den Vorteil einer Konzentrierung an Frequenzpunkten sowie die Reduzierung des Arbeitsaufwands zur Rückführung der Fahrräder zur gleichmäßigen Verteilung auf die Stationen.

Jene lila markierten Mobilitätsstationen richten sich hingegen an die Wohnbevölkerung und sollen Mobilitätsalternativen in den Bestandsquartieren schaffen. Angedacht ist hier die Integration von Car-Sharing Fahrzeugen, Fahrradabstellplätzen sowie die mögliche Bereitstellung von Leih-Lastenrädern. Bei neuen Gebietsentwicklungen kann durch ein entsprechendes Mobilitätskonzept der Stellplatznachweis gemäß Stellplatzverordnung durch Bereitstellung privater Angebote reduziert werden.



Beitrag zum Leitbild:

Mobilitätsstationen sind ein zentraler Baustein der Mobilitätswende in Penzberg. Sie bündeln verschiedene Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Fahrrad, Carsharing und E-Ladeinfrastruktur an einem Ort und ermöglichen so zum einen den einfachen Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund und zum anderen eine flexible Verkehrsmittelwahl je nach Bedürfnissen. Durch ihre zentrale Lage – etwa am Bahnhof oder in Wohnquartieren – fördern sie alltagsnahe und klimafreundliche Mobilität.

Zugleich erhöhen sie die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit nachhaltiger Mobilitätsangebote und schaffen durch gute Ausstattung und digitale Anbindung (z. B. Apps, Buchungssysteme) attraktive Alternativen zum privaten Pkw. Damit leisten Mobilitätsstationen einen wichtigen Beitrag zu einer vernetzten, komfortablen und emissionsarmen Mobilität in Penzberg.

Umsetzungshinweise:

Darüber hinaus ist es für die Einrichtung von Mobilitätsstationen für Kommunen sinnvoll, bereits bestehende und bewährte Strukturen aufzugreifen. Vernetzungen der Kommune mit anderen Aufgabenträgerinnen und Aufgabenträgern, lokalen Verkehrsunternehmen bzw. Mobilitätsdienstleisterinnen und -dienstleistern und mit weiteren Stakeholdern (z. B. ortsansässige Unternehmen und Vereine) sind von Relevanz. So kann auf deren Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden und diese sind ggf. bereits geeignete Partnerinnen und Partner für den Aufbau von Mobilitätsstationen vor Ort. Motivierte und vernetzte Akteure, die in einem permanenten Erfahrungsaustausch stehen, können eine Katalysatorwirkung zur Etablierung von Mobilitätsstationen entfalten.

Es empfiehlt sich, die Mobilitätsstationen an ausgewählten, gut wahrnehmbaren Orten einzurichten. Je nach Bedarf ist dieser initiale Vorschlag den Gegebenheiten entsprechend anzupassen. Die Stationsgröße muss sich an der örtlichen Situation orientieren. Hierzu können zählen: Nachfrage/Bevölkerungsdichte, Erreichbarkeit, Entfernung zur nächsten Station, Flächenverfügbarkeit etc. Ausgangspunkt eines Umsetzungskonzeptes sind daher Bedarfsanalysen, Bevölkerungsprognosen und Erreichbarkeitsanalysen. Diese sowie weitere Analysen sind häufig bereits Bestandteil von planerischen Instrumenten wie Mobilitäts-, Elektromobilitäts- oder Radverkehrskonzepten. Daher kann auf den Erkenntnissen und Vorgaben aus diesen aufgebaut werden.

Eine Möglichkeit bietet z. B. die Nationale Klimaschutzinitiative. Ob und inwiefern diese jedoch zur Anwendung kommen können, hängt von einer Vielzahl Faktoren ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei können sich die Kosten für den Aufbau der Stationen, je nach Größe, Ausstattungsmerkmalen, städtebaulicher Integration etc. von 10.000 Euro in einfachster Ausführung bis zu siebenstelligen Beträgen bei komplexer Ausführung mit Servicegebäude belaufen. Maßgeblich werden die Kosten davon beeinflusst, inwieweit Gebäude errichtet werden und zu welchen Kosten die erforderlichen Flächen anfallen.

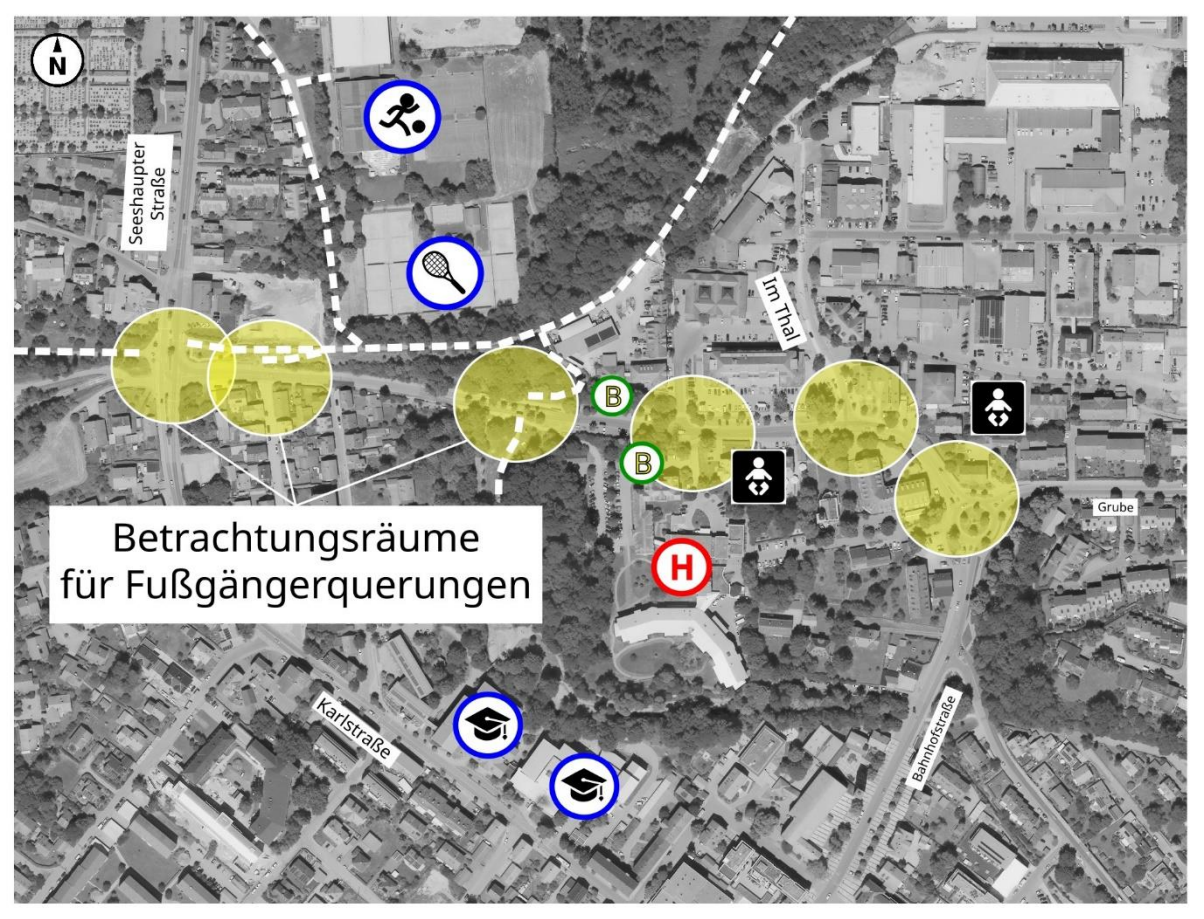
Eine Möglichkeit der Anschubfinanzierung zur Etablierung einer Mobilitätsstation kann auch durch die frühzeitige Bildung von Kooperationen zwischen Kommune und Unternehmen gesichert werden. Gleichermaßen sind Kooperationen auch im bürgerschaftlichen Segment, z. B. bei Quartiers- und Dorfgemeinschaften oder Vereinen, denkbar.

Bestandssituationen. Oben: Haselbergstraße. Unten: Anemonenstraße.

Impulsprojekt – Fußverkehr

Maßnahmenbeschreibung:

Zur Förderung des Fußverkehrs werden in Zukunft geeignete Fußverkehrsanlagen benötigt. Ein Bedarf, der sich in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erhärtete, war die Querungssituation für Fußgänger der Straße „Am Schloßbichl“ im Abschnitt zwischen Seeshaupter Straße und Kreisverkehr am Hotel Berggeist. Nicht zuletzt aufgrund des Impulsprojektes aus dem Handlungsfeld Rahmenbedingungen sind zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung des querenden Fußverkehrs umzusetzen. Dabei haben sich sechs Betrachtungsräume entlang „Am Schloßbichl“ für den Fußverkehr ergeben: auf Höhe der Seeshaupter Straße, auf Höhe der Straße „Am Museum“, an der bestehenden Mittelinsel auf Höhe des Säubachs, im Umfeld der beidseitigen Bushaltestelle „Penzberg, Krankenhaus“, auf Höhe der Straße „Im Thal“ sowie am Kreisverkehr am Stadthotel.



Bereits im Bestand sind Querungsdefizite der beiden Straßenseiten vorhanden, sowohl im Schülerverkehr, Besuchende des Krankenhauses oder mit den nördlich gelegenen Einkaufsmöglichkeiten.

Diese Maßnahme sieht daher vor, ein geeignetes Querungskonzept entlang des Straßenzuges zu entwickeln. Dabei sind zukünftige Entwicklungen im Verkehrsnetz zu berücksichtigen. Weitere Ausführungen können den Umsetzungshinweisen entnommen werden.

Beitrag zum Leitbild:

Sichere Querungsstellen für Fußgänger sind ein zentraler Baustein der Mobilitätswende. Sie fördern das Zufußgehen als umweltfreundliche, gesunde und platzsparende Mobilitätsform und erleichtern den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Dadurch stärken sie den Umweltverbund und verringern die Abhängigkeit vom Auto, insbesondere für kurze Wege im Alltag.

Zugleich erhöhen sie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, schaffen Verbindungen zwischen Stadtteilen und verbessern die Erreichbarkeit von Nahzielen wie Schulen, Geschäften oder Haltestellen. Besonders für Kinder, ältere Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind gut gestaltete Querungen unverzichtbar, um sich sicher und selbstständig im Verkehr bewegen zu können.

Darüber hinaus wirken sie verhaltenssteuernd: Durch klare Vorrangregelungen und sichtbare Infrastruktur wächst die Rücksichtnahme im Straßenverkehr, was langfristig eine neue Mobilitätskultur fördert.

Insgesamt leisten sichere Querungsanlagen somit einen wichtigen Beitrag für eine lebenswerte, inklusive und nachhaltige Stadtentwicklung.

Umsetzungshinweise:

Grundsätzlich richtet sich die Wahl der geeigneten Querungsanlage nach mehreren Einflussgrößen. Dazu zählen insbesondere die Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge und Fußgänger, die zulässige Höchstgeschwindigkeit an der betreffenden Straße, die Straßenquerschnittsbreite, die Sichtverhältnisse sowie die Umgebung, beispielsweise ob Schulen, Haltestellen oder Senioreneinrichtungen in der Nähe liegen. Ein besonders hoher Stellenwert wird dem Anteil schutzbedürftiger Personen wie Kindern, älteren Menschen oder mobilitätseingeschränkten Fußgängern beigemessen. In Bereichen mit regelmäßigem Aufkommen solcher Nutzergruppen sollte stets eine Querungshilfe vorgesehen werden – unabhängig von der Verkehrsstärke.

Für Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FG-LSA) wird ein Einsatz vor allem in Bereichen mit hoher Kfz-Verkehrsstärke (über 1000 Fahrzeuge pro Spitzenstunde), höheren gefahrenen Geschwindigkeiten (bis 50 km/h) und einem konzentrierten Fußgängeraufkommen empfohlen. Auch bei Unfallschwerpunkten oder dokumentierten Gefährdungen durch abbiegende Fahrzeuge sind FG-LSA sinnvoll. Sie gelten als besonders sicher, wenn sie bedarfsorientiert gesteuert werden und Wartezeiten unter 30 Sekunden bleiben – denn bei längeren Wartezeiten steigt die Tendenz, bei Rotlicht zu queren, was wiederum die Unfallgefahr erhöht. FG-LSA sollten möglichst dauerhaft in Betrieb sein und nur dann abgeschaltet werden, wenn eine sichere Querung auch ohne Signalisierung gewährleistet ist. Die Integration von barrierefreien Elementen wie taktilen Elementen und akustischen Signalen ist verpflichtend, insbesondere in Bereichen mit sehbehinderten Nutzern.

Zebrastreifen (Fußgängerüberwege, FGÜ) sind unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls sichere Querungshilfen, insbesondere bei guten Sichtverhältnissen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h. Die R-FGÜ 2001 definieren konkrete Einsatzgrenzen, etwa eine Mindestzahl von 50 querenden Personen pro Stunde. Diese Grenze wird in einigen Bundesländern für besonders schutzbedürftige Gruppen (wie Kinder auf Schulwegen) gesenkt. Die Verkehrssicherheit von Zebrastreifen kann und sollte durch zusätzliche Maßnahmen wie Mittelinseln, gute Beleuchtung und die Freihaltung von Sichtfeldern deutlich erhöht werden.

Mittelinseln stellen eine bauliche Querungshilfe ohne Vorrangregelung für Fußgänger dar. Sie sind besonders geeignet für Straßen mit mittlerem Verkehrsaufkommen und einem Straßenquerschnitt von bis zu 8,50 m. Ihre Funktion besteht darin, die Fahrbahn in zwei Etappen überquerbar zu machen, was besonders für ältere Menschen und Kinder hilfreich ist. Sie können als alleinige Maßnahme oder in Kombination mit anderen Anlagen eingesetzt werden. Mittelinseln tragen nachweislich zur Reduktion von Querungskonflikten bei, insbesondere wenn sie gut beleuchtet und von parkenden Fahrzeugen freigehalten sind. Ihre Wirkung kann zusätzlich gesteigert werden, wenn sie mit verengten Fahrstreifen oder Aufpflasterungen kombiniert werden.

Ein sogenannter „Nullfall“, also das vollständige Fehlen einer Querungshilfe, kann nur dann als vertretbar angesehen werden, wenn sowohl die Fahrzeug- als auch die Fußgängerverkehrsstärken sehr gering sind, die gefahrenen Geschwindigkeiten niedrig und die Querungsstelle sehr übersichtlich ist. Solche Bedingungen finden sich zumeist in verkehrsberuhigten Bereichen oder Spielstraßen. Selbst in solchen Fällen empfiehlt es sich, einfache Maßnahmen wie optische Markierungen oder Querungshinweise zu prüfen, um das Sicherheitsgefühl zu stärken.

Verhaltensanalysen zeigen, dass das Sicherheitsverhalten insbesondere bei Kindern und älteren Menschen deutlich von infrastrukturellen Maßnahmen beeinflusst wird. Schutzbedürftige Personen benötigen sichere, erkennbare und leicht nutzbare

Querungsmöglichkeiten, da sie oft langsamer reagieren, ein eingeschränktes Sichtfeld haben oder die Verkehrsabläufe schlechter einschätzen können. Aus diesem Grund ist die Berücksichtigung demografischer Aspekte und die gezielte Anordnung von Querungshilfen in deren Umfeld essenziell.

Es lässt sich festhalten, dass es keine pauschale Empfehlung für eine bestimmte Querungshilfe gibt. Die Entscheidung über Art und Notwendigkeit muss stets kontextbezogen und unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse erfolgen. Während FG-LSA bei hohem Verkehrsaufkommen den höchsten Schutz bieten, können Zebrastreifen bei guter Sicht und geringeren Verkehrszahlen eine gleichwertige Alternative darstellen. Mittelinseln verbessern in vielen Fällen die Querungssituation signifikant, insbesondere wenn sie zusätzlich mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen kombiniert werden. Der Verzicht auf Querungshilfen ist hingegen nur in wenigen Ausnahmefällen gerechtfertigt.

Sicher gestaltete Querungsanlagen, die in Art, Lage und Ausstattung auf die örtlichen Gegebenheiten und Nutzergruppen abgestimmt sind, tragen wesentlich zur Reduzierung von Unfallzahlen und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum bei. Eine Einschätzung der empfehlenswerten Einsatzbereiche wurden im Forschungsbericht der UDV „Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen“ dargestellt.[1]

[1] https://www.udv.de/udv/themen/verkehrssicherheit-an-fussgaengerquerungen-85786

Bestandssituationen

Impulsprojekt Radverkehr

Maßnahmenbeschreibung:

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

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

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

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

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

parallel verlaufende Karlstraße verlagert. Parkmöglichkeiten in ihrer derzeitigen Form können vollständig erhalten bleiben.

Beitrag zum Leitbild:

Die Einführung einer Fahrradstraße kann auf mehreren Ebenen zur Erreichung übergeordneter verkehrs- und klimapolitischer Ziele beitragen. Fahrradstraßen bieten attraktive, sichere Alternativen zu stärker befahrenen Hauptstraßen. In der Verbindung mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen im Stadtgebiet kann die Förderung des Radverkehrs zu einer Reduktion der Kfz-Verkehrsstärke beitragen. Besonders auf kürzeren Strecken kann die Fahrradstraße zum Umstieg auf das Fahrrad animieren und so zu einer Reduktion der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen beitragen.

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

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

Umsetzungshinweise:

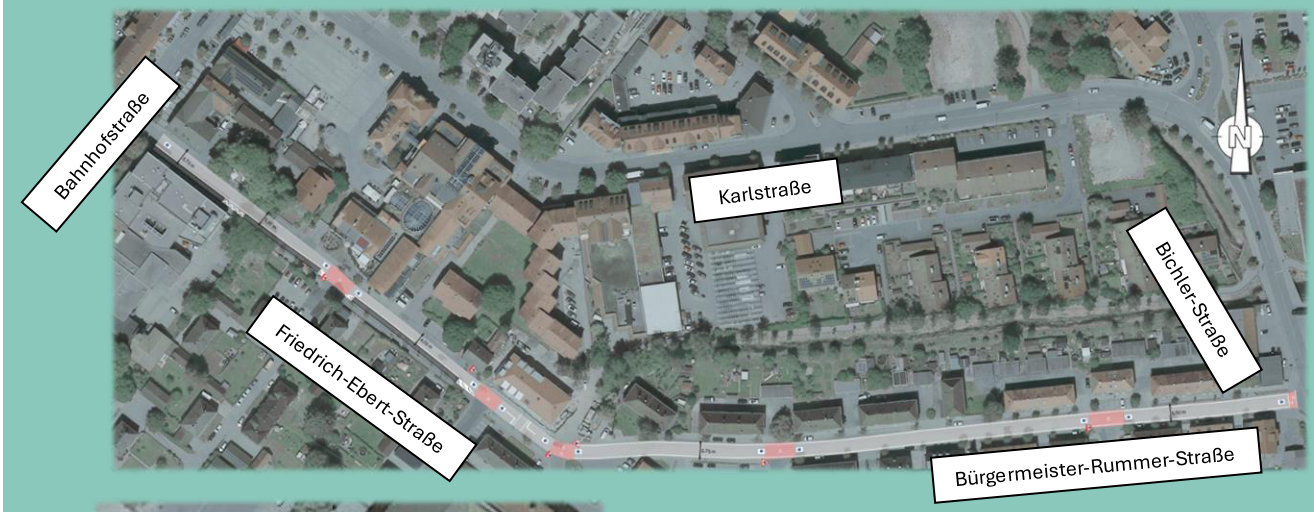
Es wird empfohlen, das Musterblatt 6.3-1 „Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts“ der AGFK Bayern zu beachten. Dadurch wird für Verkehrsteilnehmer eine wiedererkennbare Infrastruktur hergestellt und basierend auf umfassenden, bayernweiten Erfahrungen im Bereich der Radverkehrsplanung eine hochwertige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

Zur Vermeidung von Schleichverkehren durch vorhandene Wohngebiete sollten die umliegenden Straßen zwingend mit in die Betrachtung bei der Umsetzung mit einbezogen werden. Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Stegfilzstraße, die Sonnenstraße, die Winterstraße sowie die Ludwig-März-Straße gelegt werden. Bei Bedarf sind weitere

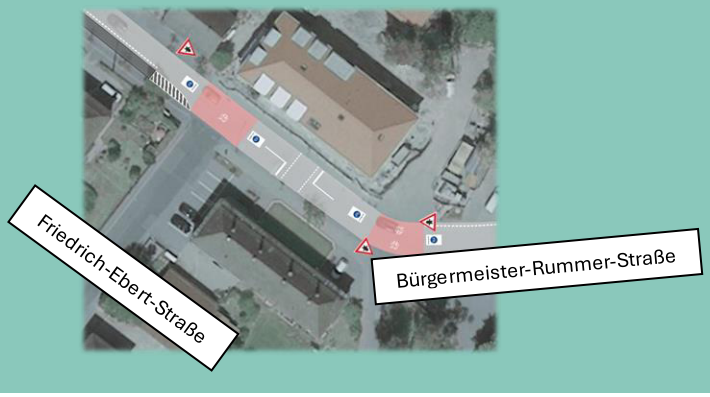
betroffene Ausweichstrecken zu identifizieren und mit entsprechenden Maßnahmen entgegenzuwirken. Auf die Belange der freiwilligen Feuerwehr ist Rücksicht zu nehmen.

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

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



Unechte Fahrradstraße zwischen Bahnhofstraße und Bichler Straße



Bestandssituation. Oben: Bürgermeister-Rummer-Straße. Unten: Friedrich-Ebert-Straße

STADT PENZBERG

Impulsprojekt Verträgliche Kfz-Verkehre

Maßnahmenbeschreibung:

Neue und adäquate Radinfrastruktur trägt zu einer Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit bei. Die Planung und Umsetzung greift dabei fortschreitende Erkenntnisse im Bereich der Führungsformen auf, und setzt passende Netzelemente an entsprechenden Stellen um. Im Rahmen der Förderung nachhaltiger Mobilität plant die Stadt Penzberg den Umbau des Knotenpunkts Nonnenwaldstraße / Wölflstraße, um die Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs nachhaltig zu verbessern. Der derzeit als Einmündung gestaltete Kreuzungsbereich weist dabei diverse Mängel auf: Die Vorfahrtsregelung verläuft entgegen der Hauptnutzung in Ost-West Richtung, die Sichtbeziehungen sind eingeschränkt und die Verkehrsführung birgt insbesondere für querende Radfahrende und Fußgänger ein erhöhtes Konfliktpotenzial. Aufgrund des nördlich gelegenen Gewerbestandortes kommt es gerade in den Spitzenstunden zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit damit einhergehenden Einschränkungen der Verkehrsabwicklung.

Ziel der Umgestaltung ist es, eine sichere und intuitive Führung für alle Verkehrsarten zu erreichen. Dabei wird der Radverkehr besonders berücksichtigt, um den Achsenverbund Gewerbegebiet – Innenstadt – Bahnhof zu stärken. In diesem Zug erfolgt die Änderung der Vorfahrt, unterstützt durch gut sichtbare Markierungen und Beschilderung.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird der Fahrbahnquerschnitt im Knotenpunkt baulich durch Gehwegvorstreckungen, Fahrbahnverengungen und kleinere Kurvenradien eingeengt, um die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Barrierefreie Bordabsenkungen und taktile Elemente sorgen zudem für eine sichere Querung durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Der Umbau fügt sich in das Mobilitätskonzept der Stadt Penzberg ein und entlastet darüber hinaus das Wohnquartier Wölflstraße. Durch die geänderte Vorfahrtsregelung werden verkehrsrechtliche Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion entlang der Wölflstraße geschaffen – ein häufig angebrachtes Anliegen der Penzberger Bevölkerung. Durch die Maßnahme wird nicht nur die Sicherheit an einem neuralgischen Punkt erhöht, sondern auch der Umweltverbund auf Arbeitswegen gestärkt. Denn: bereits im Bestand passiert die höchste Anzahl an Radfahrenden in Penzberg diesen Knotenpunkt.

Beitrag zum Leitbild:

Der Umbau des Knotenpunkts Nonnenwaldstraße / Wölflstraße in Penzberg leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung zentraler verkehrs- und klimapolitischer Ziele auf kommunaler Ebene. Durch die Neugestaltung des Kreuzungsbereichs mit Fokus auf Rad- und Fußverkehr sowie reduzierte Fahrbahnbreiten wird die Attraktivität und Sicherheit des Umweltverbunds deutlich gesteigert. Dies trägt mittelbar dazu bei, die Verkehrsstärke auf übergeordneten Hauptstraßen zu reduzieren, da durchgängige, sichere Alternativrouten im lokalen Netz geschaffen werden. Insbesondere kurze Alltagswege können dadurch vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, was zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zu aktiver Mobilität begünstigt.

In der Folge ergibt sich eine direkte Reduktion der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen, da emissionsintensive Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw vermieden werden können. Jeder umgewandelte Kilometer hin zum Radverkehr spart CO_2 und wirkt sich somit positiv auf die kommunale Klimabilanz aus. Darüber hinaus stärkt der Umbau den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds, da die Maßnahme nicht isoliert wirkt, sondern in eine städtische Radverkehrsstrategie eingebettet ist. Eine sichtbare, sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur wirkt sich dabei nachweislich auf die Bereitschaft zur Verkehrsmittelwahl aus und kann insbesondere in Verbindung mit weiteren Maßnahmen nachhaltige Verhaltensänderungen anstoßen.

Durch bauliche und gestalterische Mittel wie Querungshilfen, Einengungen, taktile Elemente und Beleuchtung wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für vulnerable Gruppen wie Kinder, Seniorinnen und Senioren oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Die verbesserte Übersichtlichkeit des Knotenpunkts reduziert Konfliktpotenziale zwischen Kfz- und Radverkehr, insbesondere beim Abbiegen und Queren.

Schließlich unterstützt der Umbau die Entwicklung hin zu einer multi- und intermodalen Mobilitätskultur. Indem der Knotenpunkt als Bindeglied zwischen Gewerbe, Wohnen, Freizeit und Bahnhof aufgewertet wird, wird auch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel – etwa Fahrrad und Bahn – gefördert. Dies erleichtert insbesondere den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen bei Berufspendelnden und fördert langfristig den Anteil multimodal orientierter Personengruppen in der Bevölkerung.

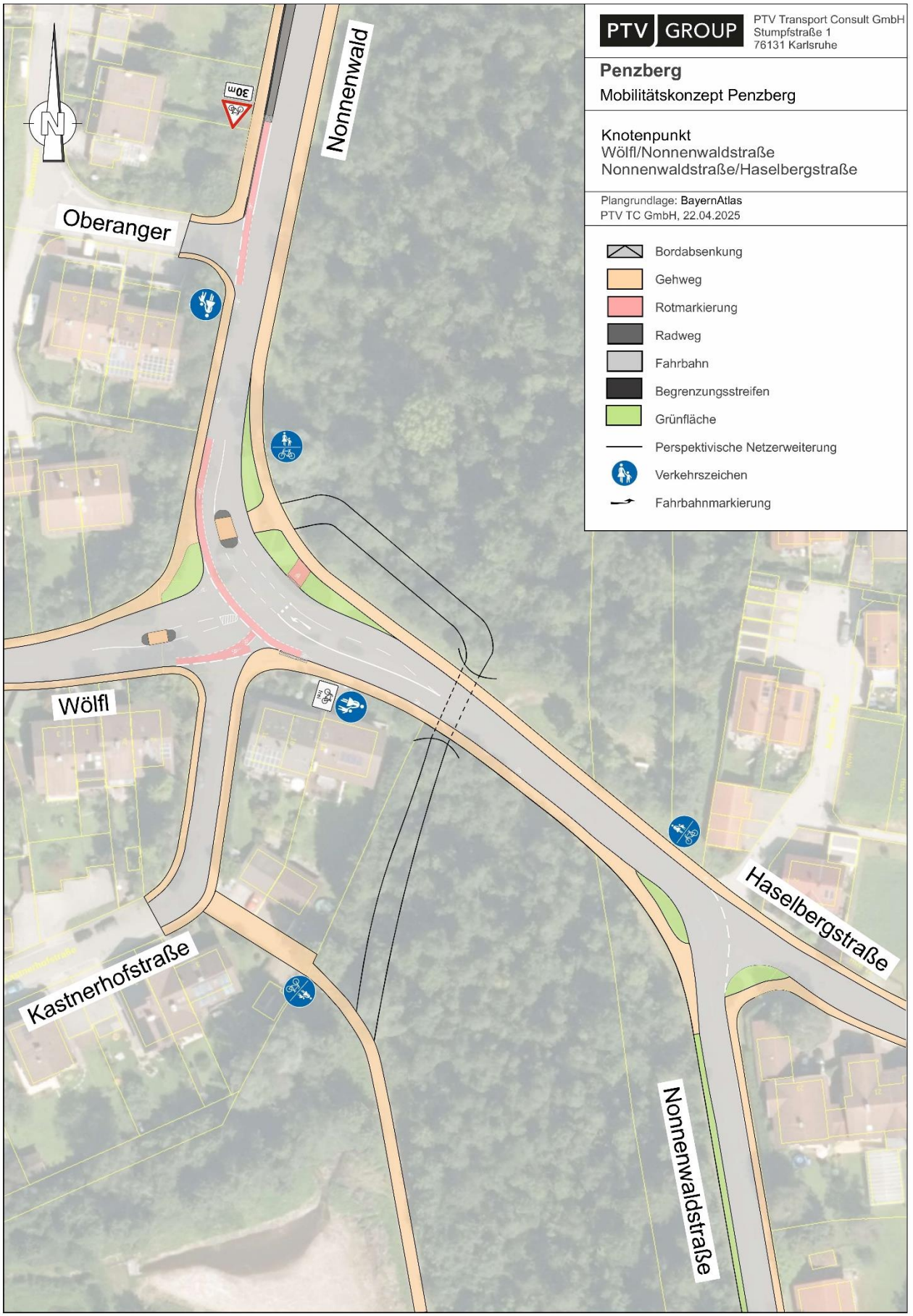
Durch die bauliche Aufwertung und die sichere Gestaltung wird der Knotenpunkt zu einem Impulsprojekt für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur: hin zu einem fairen, nachhaltigen Nutzungsausgleich für alle Verkehrsteilnehmenden

Umsetzungshinweise:

Es wird empfohlen, eingesetzte Infrastrukturelemente entlang der aktuellen Richtlinien (RASt, ERA) auszurichten, sowie Erkenntnisse aus den Musterlösungen für den Radverkehr der AGFK Bayern einfließen zu lassen. Die beispielhafte Vorplanung berücksichtigt dabei die unterschiedlichen Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Verkehrsbeziehungen der einzelnen Verkehrsträger und Einbindung in das bestehende Verkehrssystem. In der Weiterführung der Knotenpunkte nach Norden bzw. nach Süden sind weitere Verbesserungen für den Radverkehr vonnöten, um die durch den geplanten Umbau entstehenden Verlagerungspotentiale auszuschöpfen.

Die vorgesehen Querung der Nonnenwaldstraße von Süden entlang des gemeinsamen Geh- und Radwegs kommend Richtung Norden sieht derzeit die Querung von Wölfl über den Knotenpunkt hinweg vor. Um hier perspektivisch eine attraktivere und kreuzungsfreie Verbindung zu ermöglichen, sollte eine Netzerweiterung mittels einer neuen Unterführung neben dem Wasserlauf unterhalb der Nonnenwaldstraße geprüft werden. Weitere Untersuchungen zur Umsetzbarkeit und des dadurch entstehenden Kostenaufwands sollten angestellt werden. Fördermittel für den Umbau hin zu nachhaltiger Infrastruktur erleichtern dabei die Finanzierung.

In Kombination mit weiteren Maßnahmen (Impulsprojekt Radverkehr, Impulsprojekt Flexible Mobilität) stärkt die Umgestaltung des Knotenpunkts die Netzqualität für aktive Mobilitätsformen und erhält dabei gleichzeitig die weiterhin wichtige Verbindungsfunktion für überörtliche Kfz-Pendlerbeziehungen ins Umland. Diese Netzorientierung ist essenziell, um nachhaltige Mobilität nicht nur als Einzelmaßnahme, sondern als systemisches Mobilitätsangebot zu verankern. Gerade an Schnittstellen wie dem Knotenpunkt Nonnenwald/Wölfl werden zentrale Fragen der künftigen Verkehrsraumgestaltung beantwortet.


PTV GROUP
PTV Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe
Penzberg
Mobilitätskonzept Penzberg
Knotenpunkt
Wölfl/Nonnenwaldstraße
Nonnenwaldstraße/Haselbergstraße
Plangrundlage: BayernAtlas
PTV TC GmbH, 22.04.2025
Bordabsenkung
Gehweg
Rotmarkierung
Radweg
Fahrbahn
Begrenzungsstreifen
Grünfläche
Perspektivische Netzerweiterung
Verkehrszeichen
Fahrbahnmarkierung
N
30m
Nonnenwald
Oberanger
Wölfl
Kastnerhofstraße
Haselbergstraße
Nonnenwaldstraße

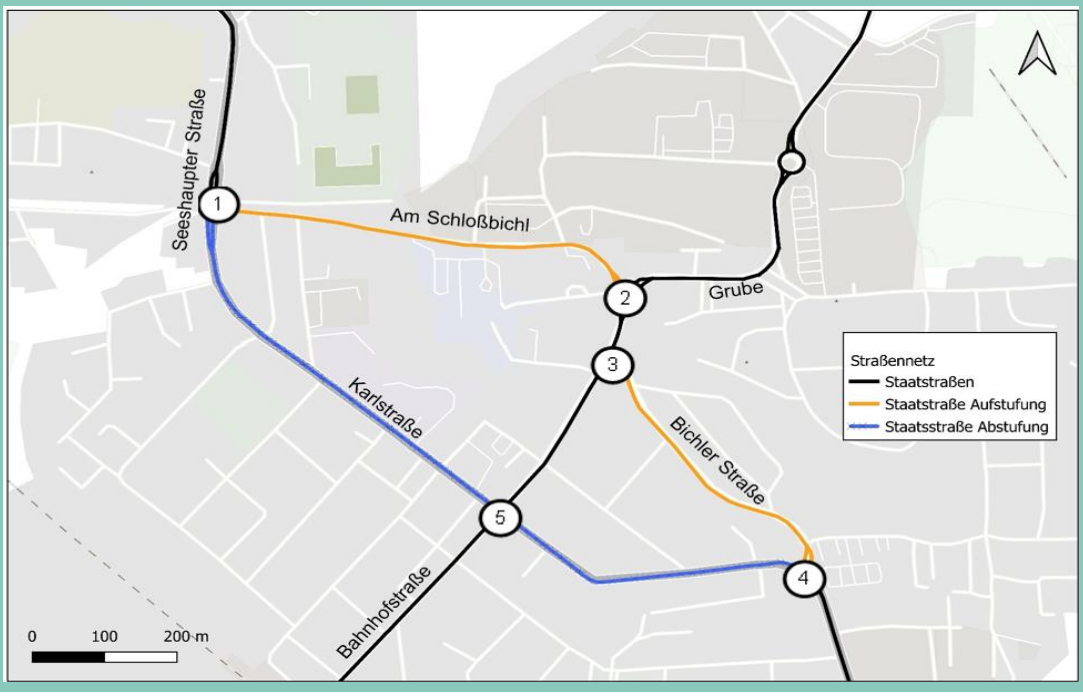
Bestandssituationen. Oben: Nonnenwald / Haselbergstraße. Unten: Nonnenwald / Wölfl.

Impulsprojekt – Rahmenbedingungen

Maßnahmenbeschreibung:

Der öffentliche Raum in den Innenstädten steht in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit sämtlichen städtischen Nutzungen und Funktionen wie Handel, Wirtschaft, Wohnen, Mobilität, Baukultur und urbanem Leben. Dabei geht es nicht nur um städtebauliche Merkmale – etwa die Raumstruktur, die Anbindung an das städtische Gefüge, die umgebende Bebauung und deren Gestaltung –, sondern auch um die Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten wie Bewegung, Aufenthalt, Begegnung und Konsum. Daher ist es erforderlich, diese Wechselwirkungen im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes bei der Planung, Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume systematisch zu berücksichtigen. Besonders in den Blick rücken dabei die zentralen Verkehrsachsen der Stadt Penzberg.

Die Staatstraßen 2063 und 2370 treffen an der Kreuzung Bahnhofstraße und Karlstraße aufeinander. Mit dem neugeschaffenen Stadtplatz und seinen unterschiedlichen Nutzungen wurde ein hochwertiger Aufenthaltsbereich in der Innenstadt geschaffen. Die Haupteinkaufsmöglichkeiten befinden sich an der Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Philippstraße und Säubach, sowie entlang der Karlstraße zwischen Philippstraße und am Schwadergraben. Um zu einer Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich beizutragen, wird daher vorgeschlagen, die Verlegung der Staatsstraße 2063 im Abschnitt zwischen Seeshaupter Straße und Bichler Straße zu prüfen (Abbildung 1).



Das Vorgehen bei der Verlegung einer Staatsstraße in Bayern ist ein komplexer und mehrstufiger Prozess, der einer engen Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Behörden, Trägern öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit bedarf. Die Planung und Umsetzung erfolgt nach den Vorgaben des bayerischen Straßen- und Wegerechts sowie unter Berücksichtigung des Bundes- und Landesplanungsrechts.

In einem frühen Stadium erfolgt die Erstellung einer Voruntersuchung oder einer Machbarkeitsstudie, um verschiedene Trassenvarianten zu bewerten und deren Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Raumordnung zu prüfen. Nach Auswahl einer bevorzugten Trasse beginnt das formale Planfeststellungsverfahren. Dieses Verfahren ist gesetzlich vorgeschrieben und dient der verbindlichen Festlegung des Projekts. Dabei werden unter anderem Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt, Eigentumsverhältnisse geklärt und mögliche Eingriffe in Natur und Landschaft bewertet. In dieser Phase werden auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände angehört, Einwendungen gesammelt und gegebenenfalls Planungskorrekturen vorgenommen.

Parallel oder im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren erfolgt die Detailplanung und Genehmigung der Baumaßnahmen. Die Planung umfasst technische Ausführungsdetails, etwa zu Straßenquerschnitten, Entwässerungseinrichtungen, Brücken oder Lärmschutzmaßnahmen. Mit Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses kann ein etwaiges Grunderwerbsverfahren eingeleitet werden.

Nach Abschluss aller vorbereitenden Maßnahmen erfolgt die Ausschreibung der Bauleistungen und die Vergabe an geeignete Bauunternehmen. Die eigentliche Bauphase beginnt mit vorbereitenden Arbeiten wie Rodungen, archäologischen Untersuchungen oder Leitungsverlegungen. Anschließend folgen Erdarbeiten, die Herstellung der Fahrbahn und der Bau von begleitenden Anlagen.

Nach Fertigstellung erfolgt die Abnahme der Bauleistungen sowie die verkehrsrechtliche Freigabe der neuen Trasse. Die „alte“ Staatsstraße kann entwidmet oder abgestuft werden, zum Beispiel zur Gemeindestraße. Mit der Inbetriebnahme endet das Projekt formal, jedoch folgen oft noch Maßnahmen zur Nachsorge, etwa zur Beobachtung von Setzungen, zur Landschaftspflege oder zur Optimierung der Verkehrssicherheit.

Insgesamt handelt es sich um ein langfristiges Projekt mit hoher Komplexität, das in Bayern durch die Staatlichen Bauämter im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr durchgeführt wird. Die Koordination mit Kommunen, Landratsämtern und Planungsbüros ist dabei essenziell.

Beitrag zum Leitbild:

Die geplante Verlegung der Staatsstraße im Stadtkern von Penzberg stellt einen bedeutenden städtebaulichen und verkehrsstrategischen Eingriff dar, der gezielt zur Aufwertung der Innenstadt beitragen soll. Durch die Herausnahme des überörtlichen Durchgangsverkehrs aus dem Zentrum wird eine zentrale Barriere reduziert, die bisher die Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum stark eingeschränkt hat.

Mit der Verkehrsverlagerung eröffnen sich neue Spielräume für eine menschenfreundliche Stadtgestaltung: Der gewonnene Raum kann für breitere Gehwege, Radwege, Grünflächen, Außengastronomie oder neue Aufenthaltsbereiche genutzt werden. Gleichzeitig sinkt die Lärm- und Schadstoffbelastung, was die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt deutlich erhöht. Auch die Erreichbarkeit und Erlebbarkeit des Zentrums für Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr verbessert sich durch die Neugewichtung der Flächen.

Darüber hinaus unterstützt die Maßnahme die städtebauliche Zielsetzung, die Innenstadt als identitätsstiftendes Herz Penzbergs weiterzuentwickeln – als Ort der Begegnung, des Handels und der Kultur. Die Umgestaltung der betroffenen Straßenzüge im Zuge der Verlegung kann gezielt genutzt werden, um eine höhere gestalterische Qualität zu erzielen und gleichzeitig die Verkehrsflächen funktional neu zu ordnen. Die Maßnahme trägt damit wesentlich zur Umsetzung des Mobilitätsleitbilds bei, das eine lebenswerte, klimaresiliente und mobilitätsgerechte Stadt für alle Generationen anstrebt.

Umsetzungshinweise:

Besonders wichtig ist eine frühzeitige und enge Abstimmung mit allen Beteiligten, insbesondere Kommunen, Behörden und Versorgungsunternehmen. Der Grunderwerb sollte realistisch geplant und frühzeitig begonnen werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Umwelt- und Artenschutzmaßnahmen müssen rechtzeitig umgesetzt werden, da sie oft an enge Zeitfenster gebunden sind. Ebenso ist ein tragfähiges Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit entscheidend, um Beeinträchtigungen zu minimieren. Öffentlichkeitsarbeit spielt eine zentrale Rolle für die Akzeptanz vor Ort – transparente Kommunikation und Ansprechpersonen fördern das Vertrauen der Bevölkerung. Unerwartete Funde wie Altlasten oder archäologische Objekte erfordern Flexibilität im Projektverlauf. Schließlich sorgen eine konsequente Bauüberwachung sowie der Einsatz digitaler Planungs- und Steuerungstools für Qualität und Effizienz im Bauablauf.

Bestandssituationen. Oben: Bahnhofstraße /Bichler Straße. Unten: Bichler Straße.