Mobilitätskonzept Penzberg

Leitbild und Zielsystem

Leitbild und Ziele: Vorgehen

Übergeordnete Randbedingungen

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

Bestandsituation in Penzberg

Beteiligungsergebnisse

- Bestehend: „Orangenes P“, Beteiligung FNP/ LP, Verkehrsanalyse 2013
- Neu: Auftaktveranstaltung, Online Beteiligung

Leitbild

Ziele

quantitativ und qualitativ

Indikatoren

Datengrundlage: BayKlimaG 2023; Radverkehrsprogramm Bayern 2025 ; ÖPNV-Strategie 2030 Bayern

PTV GROUP

Bestehende quantitative Ziele nach Themenfeld

[redacted]

(Deutschland, Bayern und Penzberg)

Themenfeld	Zielwert	Jahr	Planwerk / Institution
Teilhabe	**Barrierefreie** Haltestellen: 75 %	2040	ÖPNV-Strategie Bayern 2030
Mobilitätsverhalten	**Radverkehrsanteil**: 20 %	2025	Radverkehrsprogramm Bayern
Mobilitätsverhalten	Verdoppelung der **Fahrgastzahlen**	2030	ÖPNV-Strategie Bayern 2030
Umwelt- und Klimawirkungen	**THG-Gesamtemissionen:** Klimaneutral	2040	Freistaat Bayern
Mobilitätsverhalten	**Radverkehrsanteil** in Penzberg um 5% erhöhen (Empfehlung)	2030	AGFK Bayern
Verkehrssicherheit	**Verkehrstote**: -40% ggü. 2020	2030	Pakt für Verkehrssicherheit, Bund
Flächeninanspruchnahme	**Flächeninanspruchnahme** für Siedlungs-/Verkehrszwecke <30ha – x /Tag	2030	Nachhaltigkeitsstrategie 2002, Bund
Umwelt- und Klimawirkungen	Senkung der Emissionen von **Luftschadstoffen**: auf 45% ggü. 2005	2030	Nachhaltigkeitsstrategie 2016, Bund

PTV GROUP

Anforderungen des Fördergebers mit Zielbezug

- THG-Emissionen reduzieren
- Darstellung von klimaverträglichen Mobilitätsangeboten, Umweltverbund stärken
- Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte und regionaler Besonderheiten
- Erstellung eines Aktionsplanes mit Zeitplan, Kostenschätzung und erreichbaren Klimaschutzzielen

Grundlagen des Zielsystems – Vision Penzberg 2040

- Stadtrat definiert in Klausurtagung im November 2022 Ziele und Vision:

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

Grundlagen des Zielsystems – FNP/LP Beteiligung

Siedlungsentwicklung

Übergeordnet: qualitätsvolles Wachstum, vorranging Innenentwicklung, Natur schützen, nachhaltige Flächenerweiterungen

Wachstum	Verkehrsverträgliche, qualitätsvolle und klimaresiliente Entwicklung
Dichte	Nachverdichtung und effiziente Flächennutzung
Innenstadt	Nachhaltige Stärkung Nutzungsmischung, Umgestaltung zentraler Versorgungsbereich
Wohnen	Schaffung bezahlbarer Wohnraum
Gewerbe	Nutzung von Innenentwicklungspotentialen, Gewerbemix stärken, Wachstum prüfen
Ortsteile	Nahversorgungszentren in guter Erreichbarkeit für Fuß und Rad
Soziale Infrastruktur	Planung sozialer Einrichtungen

Quelle: Klausurtagung am Freitag, den 18.11.2022, und Samstag, den 19.11.2022, zur Zielsetzung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans

PTV GROUP

Grundlagen des Zielsystems – FNP/LP Beteiligung

Landschaft, Klima, Energie

Arten und Biotope	Moore und Filze schützen (insb. Randbereiche), Pufferflächen respektieren
Gewässer	Regenrückhaltung im Sinne Schwammstadt, Fließgewässer optimieren, Hochwasserschutz berücksichtigen
Landwirtschaft	Erhalt kleinteiliger Kulturlandschaft, Förderung regionaler Selbstversorgung
Wald	Waldflächen schützen und ökologisch aufwerten
Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	Begrünung als Schutz vor Überhitzung
Energie	Vorbehaltsflächen sichern, Windkraftpotentiale prüfen, Solarenergie auf Dächern, Anpassung der Netzinfrastruktur
Verkehr und Mobilität	Nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch Siedlungsentwicklung ermöglichen
Landschaftsbild und Naherholung	Flächensicherung Landesgartenschau, Stärkung innerstädtischer/naturnaher Grünvernetzung

Quelle: Klausurtagung am Freitag, den 18.11.2022, und Samstag, den 19.11.2022, zur Zielsetzung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans

PTV GROUP

Grundlagen des Zielsystems – ISEK Bereich Mobilität

VEP und Mobilitätsmanagement

- Mobilität aller Bevölkerungsteile gewährleisten
- Erreichbarkeit der Stadtteile sicherstellen
- Verkehrsabläufe und –systeme optimieren
- Umweltbelastungen reduzieren

Verkehr und öffentlicher Raum

- Immissionen / Flächenverbrauch reduzieren
- Wohnquartiere aufwerten
- Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit verbessern
- Umweltverbund fördern

Penzberger Radroutennetz

- Umstieg vom MIV zum Rad fördern
- Radwegenetz ausweisen
- Gesellschaftliche Akzeptanz schaffen

Bürgerbahnhof Penzberg

- Zentralen Ort der Mobilität schaffen
- Umweltfreundliche Mobilität fördern
- Mobilitätsform besser vernetzen
- Soziale und kulturelle Funktion stärken

Grundlagen des Zielsystems – Auftaktveranstaltung

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035? ÖPNV: Bus und Bahn

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

Grundlagen des Zielsystems – Auftaktveranstaltung

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035? Auto: Privat, geteilt oder gewerblich

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

Grundlagen des Zielsystems – Auftaktveranstaltung

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035? Aktive Mobilität: Rad- und Fußverkehr

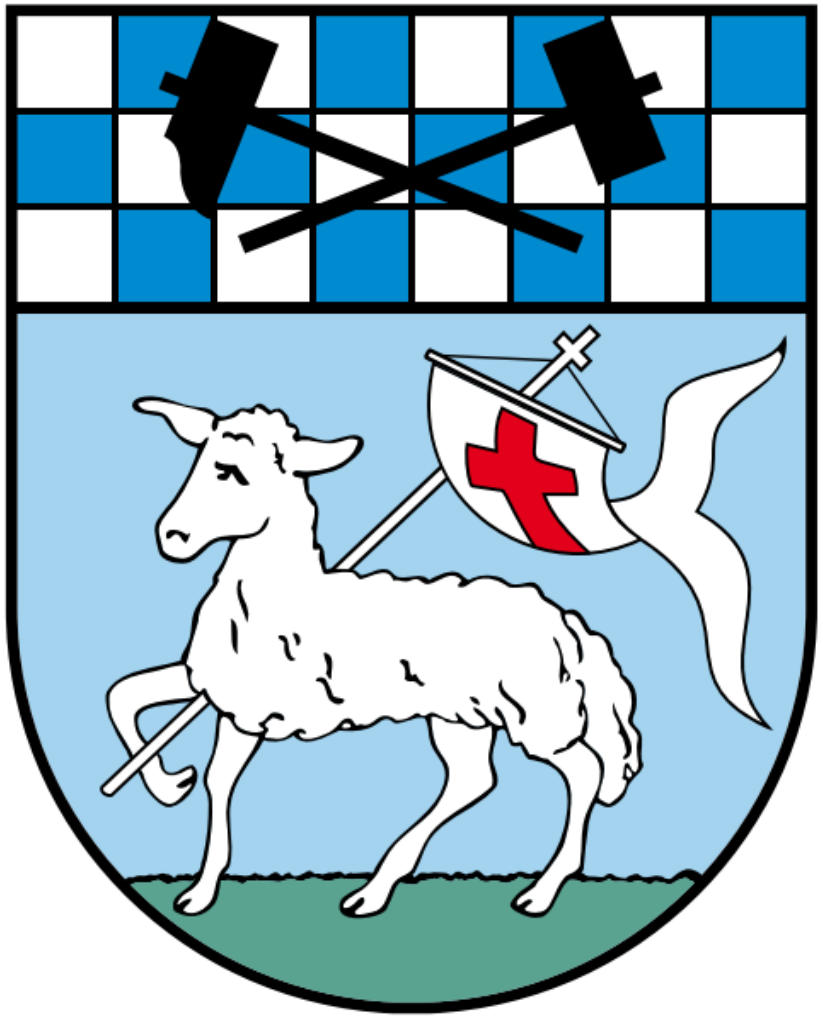
- Häufig wird der Wunsch nach einer **anderen Priorisierung der Verkehrsarten** geäußert: Der Rad- und Fußverkehr sollte Vorrang gegenüber dem Autoverkehr haben, wobei der Fußverkehr wiederum als „schwächste“ Verkehrsart auch gegenüber dem Radverkehr geschützt werden sollte. Dazu werden Vorschläge gemacht,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

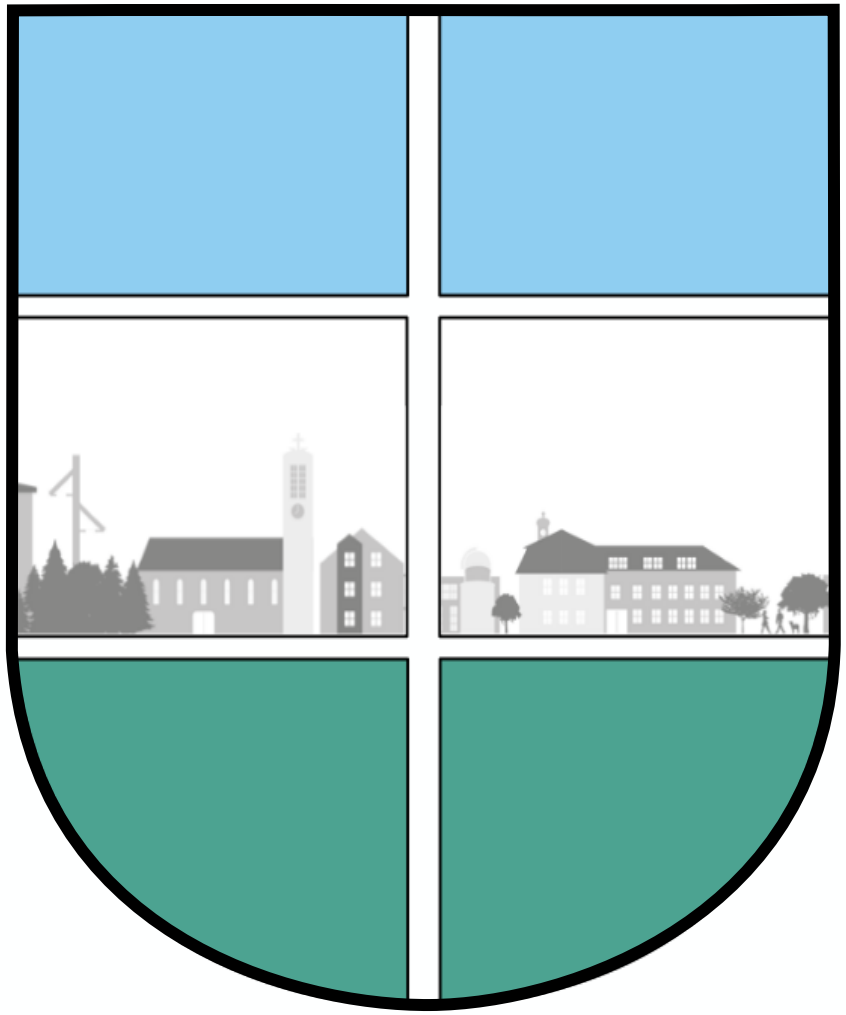
Grundlagen des Zielsystems – Auftaktveranstaltung

Wie wünschen Sie sich Mobilität in Penzberg 2035? Miteinander: Aufenthaltsqualität und Sicherheit

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

Entwurf Zielsystem





PTV GROUP

Penzberg ist…

Schutz der Lebens-grundlagen	… an oberster Stelle	Naturverbunden und Lebenswert	Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität
Mensch	… im Mittelpunkt	Erreichbar und gut vernetzt mit der Region	Intuitiv und Sicher
Gesellschaft	… als Basis	Innovativ und integriert	Inklusiv und für alle Altersgruppen

PTV GROUP

Ziele für die Mobilität

Naturverbunden und Lebenswert

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.

Hauptindikator:
Verkehrsstärke / Hauptverkehrsachsen
(Seeshaupter Straße, Sindelsdorfer Straße, Bichler Straße, Karlstraße, Bahnhofstraße, Reindl)

Zielwert: **Reduktion um 20 % bis 2035**

PTV GROUP

Ziele für die Mobilität

Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität

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.

Hauptindikator: **CO_2-Emissionen des Verkehrs**

Zielwert: **Reduktion um 60 % in 2035 ggü. 1990**

PTV GROUP

Ziele für die Mobilität

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.

Hauptindikator: **Wege-Modal-Split**

Zielwert: **Erhöhung des Umweltverbundes auf 50% bis 2035**

PTV GROUP

Ziele für die Mobilität

Intuitiv und Sicher

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 auf der Reduktion von Unfällen mit Fuß- und Radverkehr (da dies die Hauptbetroffenen sind von Unfällen mit Personenschaden).

Die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr wird gestärkt.

Hauptindikator: **Verkehrsunfälle mit Personenschaden**

Zielwert: **Reduktion der Personenunfälle auf 0 / Jahr bis 2035**

PTV GROUP

Ziele für die Mobilität

Innovativ und integriert

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.

Hauptindikator: **Anteil der multimodalen Personengruppen**

Zielwert: **steigt auf 30 % im Jahr 2035**

Ziele für die Mobilität

Inklusiv und für alle Altersgruppen

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 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.

Hauptindikator: **Anteil der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen**

Zielwert: **steigt auf 75% im Jahr 2035**

PTV GROUP

Entwurf Zielsystem - Indikatoren

[redacted]

Ziel	Hauptindikator	Zielwert	Quelle	Weitere Indikatoren	Zielrichtung
Stadtökologisch 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	Verkehrliche Lärmbelastung	sinkt
				Fußverkehrsaufkommen (z.B. in Bahnhofstraße)	steigt
				Anzahl Straßenbäume	steigt
				Bodenversiegelung für Kfz-Verkehrsflächen	sinkt
				Radverkehrsstärke Dauerzählstelle	steigt
				Subjektive Bewertung Aufenthaltsqualität: steigt	steigt
Ressourceneffizient Richtung Klimaneutralität	CO2-Emissionen des Verkehrs	Reduktion um 60 % in 2035 ggü. 1990	CO2-Bericht Stadt Penzberg	Anteil des Kfz-Verkehrs an der Verkehrsleistung	sinkt
				Verhältnis Nutzungspreise (Parkkosten Kfz zu Ticketpreise ÖPNV)	beobachten
				Anteil der lokal emissionsfreien Fahrzeuge	steigt
Erreichbar und gut vernetzt mit der Region	Wege-Modal-Split	Erhöhung des Umweltverbundes auf 50% bis 2035	Haushaltsbefragung	Subjektive Bewertung Erreichbarkeit Aktivitätenorte Penzbergs (Haushaltsbefragung)	steigt
				Länge regelkonformer Radinfrastruktur	steigt
				Reisezeitverhältnisse in die Region (aller Verkehrsträger)	ausgeglichen
				Reisezeitverhältnisse innerhalb Penzbergs (aller Verkehrsträger)	ausgeglichen

PTV GROUP

Entwurf Zielsystem - Indikatoren

Ziel	Hauptindikator	Zielwert	Quelle	Weitere Indikatoren	Zielrichtung
Intuitiv und sicher	Verkehrsunfälle mit Personenschaden	Reduktion der Personenunfälle auf 0 / Jahr bis 2035	Unfallstatistik	Anzahl verletzter Personen unter 18 Jahren	sinkt
				Anteil Fuß + Rad an Unfallbeteiligung	sinkt
				Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen (flächendeckend)	sinkt
Innovativ und integriert	Anteil der multimodalen Personen	steigt auf 30% im Jahr 2035	Haushaltsbefragung	Anzahl der Unternehmen mit Mobilitätsmanagement	steigt
				Anteil Planungsprozesse mit Verwendung digitaler Beteiligungsformate	steigt
				Anzahl der Beteiligten an Beteiligungsverfahren	steigt
Inklusiv und für alle Altersgruppen	Anteil der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen	steigt auf 75% im Jahr 2035	Stadt Penzberg	Anteil der zurückgelegten Schul- und Ausbildungswege mit dem Umweltverbund	steigt
				Anzahl barrierefreier Querungen	steigt
				Nutzungspreise für spezielle gesellschaftliche Gruppen (Schulpflichtige, Menschen mit geringem Einkommen)	beobachten

PTV GROUP