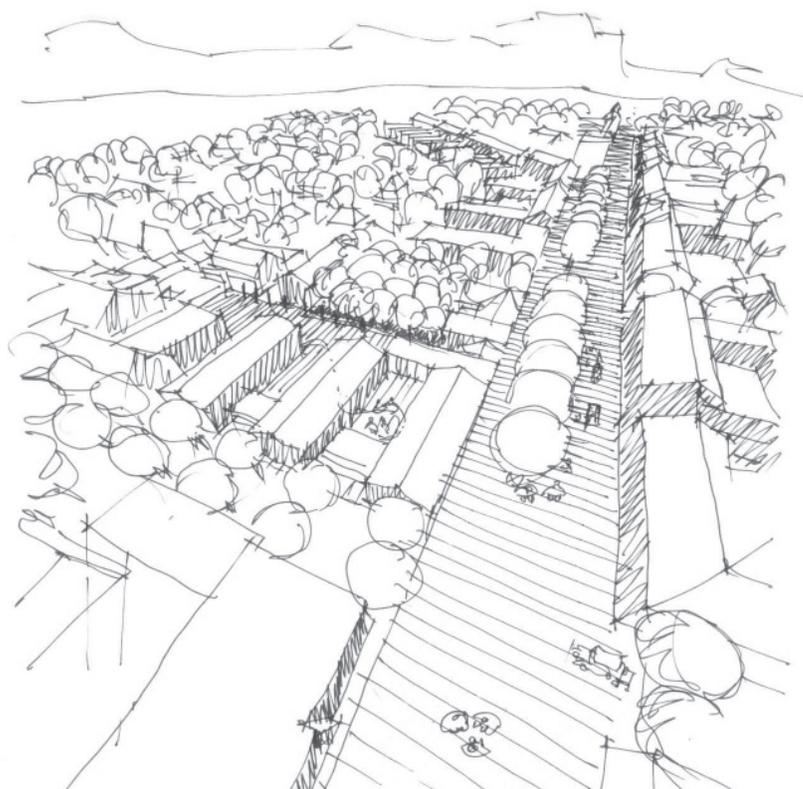




Sanierung der Innenstadt Penzberg



RAHMENPLAN

RAHMENPLAN

ZUR SANIERUNG DER INNENSTADT PENZBERG

PROJEKT DER STADT PENZBERG

im Landkreis Weilheim-Schongau
in Verbindung mit
der Regierung von Oberbayern
im Rahmen der Städtebauförderung

PROJEKTLEITUNG

Stadtbauamt Penzberg

Karlstr.25, 82377 Penzberg

BEARBEITUNG

architektengruppe **P**

Prof. Heinz Fischer

Ludwig Steiger

Thomas Grubert

Johanna Vogl

Christoph Kloyer

Bahnhofstr.15, 82377 Penzberg

Fachliche Beratung Verkehr

Lang + Burkhardt

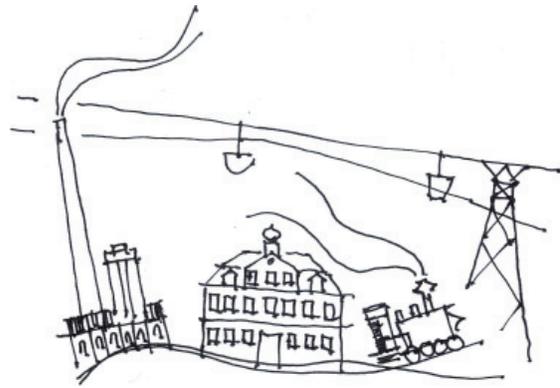
Sandstr.31, 80335 München

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	9
1.1 Historische Entwicklung Penzbergs	9
1.2 Bestehende städtebauliche Situation	10
1.3 Wettbewerb	11
1.4 Rahmenplanung	13
2. Inhalte der städtebaulichen Rahmenplanung	14
2.1 Leitbild	14
2.1.1 Baustruktur	14
2.1.1.1 Bauliche Fassung	14
2.1.1.2 Nachverdichtung	15
2.1.1.3 Akzentuierung	16
2.1.1.4 Einkaufen im Zentrum	17
2.1.2 Verkehr	18
2.1.2.1 Verkehrsreduzierung	18
2.1.2.2 Geschwindigkeitsminderung	18
2.1.2.3 Flexible Nutzung von Verkehrsflächen	19
2.1.2.4 Zentraler ÖPNV	20

2.1.2.5 Mitführung der Radfahrer	21
2.1.2.6 Autofreie Zonen	21
2.1.2.7 Vernetzung von Stadträumen	22
2.1.2.8 Rathausanbindung	23
2.1.2.9 Zielnahes und zentrales öffentliches Parken.....	25
2.1.2.10 Parkraumbewirtschaftung.....	28
2.1.2.11 Parkleitsystem	28
2.1.2.12 Privates Parken	28
2.1.3 Stadtgrün.....	29
2.1.3.1 Räumliche Führung	29
2.1.3.2 Räumliche Gliederung	30
2.1.3.3 Akzentuierung.....	30
2.1.3.4 Entwicklung vorhandener Grünzüge	30
2.1.3.5 Sicherung und Ergänzung.....	31
2.1.3.6 Lockere Durchgrünung.....	31
2.1.3.7 Dachbegrünung.....	32
2.1.3.8 Fassadengrün	33
2.1.4 Freiraum	34
2.1.4.1 Belagsgestaltung.....	34
2.1.4.2 Möblierung, kleine Bauten und Objekte	35
2.1.4.3 Boulevardcharakter	35
2.2 Teilbereiche	36
2.2.1 Straßenräume und Plätze	36
2.2.1.1 Regelquerschnitte	36
Schnitte A bis D	38
Schnitte E bis H.....	39
2.2.1.2 Stadteingänge	40
2.2.1.3 Bahnhofstraße	41

2.2.1.4 Hochcafé	43
2.2.1.5 Rathausplatz	46
2.2.1.6 Kirchplatz.....	48
2.2.1.7 Bahnhofsbereich	50
2.2.1.7.1 Bahnhofplatz.....	50
2.2.1.7.2 Architektur	51
2.2.1.7.3 Hochgarage.....	51
2.2.1.7.1 Unterführung	51
2.2.1.8 Kulturforum	52
2.2.1.9 Wochenmarkt	54
2.2.1.10 Philippstraße	56
2.2.2 Quartiere	58
2.2.2.1 Beispiel einer Quartiersumgestaltung	58
3. Umsetzung	60
3.1 Prioritätenplan	60
3.2 Farb- und Gestaltungskonzept	60
3.3 Individualberatung	61
3.4 Bebauungspläne und/oder Objektplanungen	61
4. Pläne	62
4.1 GESTALTPLAN	62
4.2 GEBÄUDEPLAN	63
4.3 NUTZUNGSPLAN	64
4.4 VERKEHRSPLAN	65
4.5 GRÜNPLAN	66



1.1 Historische Entwicklung Penzbergs¹

Kennzeichnend für die Siedlungsentwicklung Penzbergs ist die Tatsache, dass Penzberg allein aufgrund des Kohlebergbaus entstanden ist. Ausgehend von 3 bestehenden Bauernhöfen, nahm die Entwicklung der Stadt Penzberg im Lauf des 19. Jahrhunderts ihren Anfang.

Der eigentliche Stadtkern entstand im Jahre 1873. In dieser Zeit ließ das Bergwerk für die immer größer werdende Belegschaft eine Wohnkolonie mit 30 Häusern errichten. Bis zur Jahrhundertwende stieg die Zahl der Bauten auf 70 an. Viele Menschen kamen in dieser Zeit auf der Suche nach Arbeit nach Penzberg - vor allem aus den österreichischen Kronländern wie Böhmen, Kroatien, Südtirol, Lombardei, aber auch aus Oberösterreich. Mit den Bergleuten siedelten sich auch immer mehr Handwerker und Gewerbetreibende in Penzberg an.

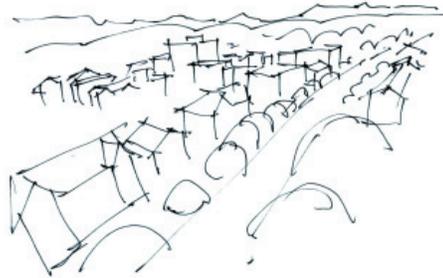
Im Jahre 1919 erhielt Penzberg die Stadtrechte verliehen. Durch die 1865 gebaute Eisenbahnlinie Tutzing-Penzberg konnte die geförderte Kohle effizient zu den Absatzmärkten gebracht werden. Während sich die Zahl der Belegschaftsmitglieder im Jahr 1870 noch auf lediglich 150 Mann belief, waren 1951 rund 2000 Personen im Bergbau beschäftigt. Am 30.09.1966 musste das Bergwerk geschlossen werden, da die Penzberger Kohle nicht mehr verkauft werden konnte. Andere Energiequellen, wie z.B. Erdöl, waren eine zu starke Konkurrenz geworden. Durch die Stilllegung des Bergwerks stand Penzberg mit einem Schlag vor einem kompletten Neuanfang.

Mit Hilfe des Freistaates Bayern konnten an der nördlichen Stadtgrenze schon sehr bald einige größere Betriebe angesiedelt werden, so dass der Strukturwandel relativ reibungslos vonstatten ging. Als die Grube schloss, zählte Penzberg knapp 11.000 Einwohner. Im Laufe der folgenden Jahre wurden viele der alten Bergwerkshäuser durch Neubauten ersetzt, das einstmals vom Bergbau geprägte Stadtbild änderte sich nach und nach.

¹ gekürzter Auszug aus der Wettbewerbsauslobung

Das Penzberg unserer Zeit hat ein vollkommen anderes Gesicht als ehemals. Heutzutage ist die Stadt mit rund 16.000 Einwohnern ein pulsierendes Mittelzentrum mit großer Bedeutung für sein Umland. Ein ausgeprägtes Kulturleben - Ausstellungen, Konzerte, Theateraufführungen, Lesungen, Vorträge - bereichert den Alltag der Penzberger ebenso wie die Vielzahl der Sport- und Freizeiteinrichtungen.

1.2 Bestehende städtebauliche Situation



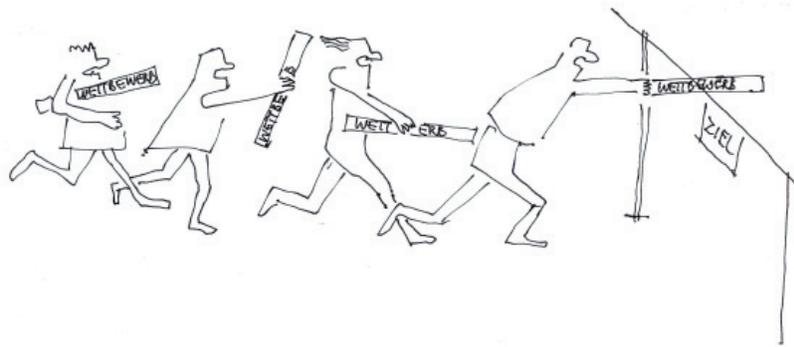
Die Entwicklung der Stadt Penzberg seit den 60er Jahren ging einher mit gravierenden Veränderungen der städtebaulichen Struktur, insbesondere in der Innenstadt Penzbergs. Die Beeinträchtigungen des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sind unübersehbar.

Bis in die frühen 60er Jahre wuchs die Stadt durch flächenhafte Ausdehnung, die Innenstadtentwicklung war gering. Danach entwickelte sich die Stadt stärker im zentralen Bereich Bahnhofstraße / Karlstraße mit einer Vielzahl von Neubaumaßnahmen. Hier entstanden Gebäude mit bis zu 8 Geschossen, zumeist mit Flachdächern. Im übrigen Gebiet überwiegt 1- bis 2-geschossige, vereinzelt 3-geschossige Bebauung mit Sattel- oder Walmdächern, teilweise mit Mansarddächern und uneinheitlichen Dachneigungen.

Die Dichte der Bebauung ist stark unterschiedlich. Auf einigen Grundstücken, insbesondere nördlich der Karlstraße, werden Geschossflächenzahlen von über 2,0 erreicht, während in großen Randbereichen der Innenstadt die Dichte unter 0,5 liegt.

Es überwiegt die offene Bebauung, nur am Hauptstraßenkreuz kommt es zur Blockbildung. Auffallend ist die mangelnde räumliche Fassung der Straßen / Platzräume vor allem in der Karlstraße und Ludwig-März-Straße. Der Stadtgrundriss der Penzberger Innenstadt ist geprägt durch ein rechtwinkliges Straßenraster. Bauten mit hohem Identifikationswert innerhalb des Innenstadtbereichs sind z.B. das Rathaus, die Christ-König-Kirche sowie die Stadthalle.

1.3 Wettbewerb¹



Der Stadtrat der Stadt Penzberg hat sich über Jahre hinweg mit der Problematik der Sanierung der Innenstadt eingehend beschäftigt. Im Jahr 1992 wurden vorbereitende Untersuchungen beauftragt. Der Schlussbericht wurde am 01.04.1996 vorgelegt. 1999 legte die Stadt Penzberg zur Behebung städtebaulicher Mißstände das Sanierungsgebiet Innenstadt per Satzungsbeschluss förmlich fest. Im Jahr 2000 wurde von der CIMA Stadtmarketing GmbH, München, ein „integriertes Stadtentwicklungskonzept“ erarbeitet.

Der Stadtrat hat am 23.03.1999 beschlossen, einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für die Innenstadt durchzuführen. Ziel des Wettbewerbs war es, Lösungsvorschläge für die Sanierung der Innenstadt zu erhalten, welche die Attraktivität des Stadtbildes und die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Freiräume verbessern und somit nachhaltig zu einem positiven Stadtimage beitragen.

In der Aufgabenstellung wurde großer Wert auf die Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten bei Erhalt der stadtbildprägenden Bausubstanz gelegt. Gleichzeitig sollte die Innenstadt als Wohnstandort erhalten und weiterentwickelt werden. Bereits im Vorfeld hatte sich die Suche nach Umfahrungsmöglichkeiten der Innenstadt als ergebnislos herausgestellt. Von einem Verbleib des Durchgangsverkehrs im Stadtzentrum musste deshalb ausgegangen werden.

Angestrebt wurde eine weitestgehende Verkehrsberuhigung, bei der die Zugänglichkeit für Kunden und Besucher sowie für Anwohner erhalten bleibt. Der 1. Preis wurde an das mit der vorliegenden Rahmenplanung beauftragte Team Architekt Thomas Grubert, Penzberg, Architekten Fischer + Steiger, München, Landschaftsarchitekten Vogl + Kloyer, Weilheim, vergeben.

¹ gekürzter Auszug aus dem Wettbewerbsprotokoll

Im Entwurf des 1. Preises wird die Bahnhofstraße als attraktiver innerstädtischer Freiraum verstanden, der sich im Süden bis zum Bahnhofplatz erstreckt und im Norden in den neu-gefassten Kirchplatz mündet. Ein geschickt platzierter, siebengeschossiger Kopfbau am Abzweig Bahnhofstraße / Ludwig-März-Straße bildet einen neuen, zentralen Orientierungspunkt in der Stadt.

Am Eckpunkt Karlstraße / Bahnhofstraße wird ein Platz vorgeschlagen, der sich zur Bahnhofstraße hin öffnet und einen großzügigen städtischen Raum mit vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten und hoher Aufenthaltsqualität verspricht. Die Friedrich-Ebert-Straße wird zur Promenade umgestaltet und schafft eine selbstverständliche Anbindung des neuen Kulturforums im Bereich der Stadthalle. Die vorhandenen Baustrukturen werden übernommen und quartiersweise sinnvoll ergänzt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen schaffen eine abwechslungsreiche Raumabfolge von Straßen, Plätzen, Passagen und Innenhöfen.

Die verdichtete Bepflanzung im Bereich der Straßen und Plätze bildet einen angenehmen Kontrast zu dem locker eingestreuten Grün der Höfe in den Bauquartieren. Die Neupflanzung im Bereich der Bahnhofstraße ist asymmetrisch und gibt bei gutem Wetter den Blick auf die Berge frei. Die Bahnhofstraße wird von Parkflächen vollständig freigehalten. Ersatzweise wird eine zentrale Tiefgarage unter der Bahnhofstraße vorgeschlagen. In der Flächenbilanz und der Baudichte entspricht das Konzept den Vorgaben zum Wettbewerb.

1.4 Rahmenplanung



Die Umsetzung der vorliegenden Ergebnisse des Ideenwettbewerbs Innenstadtsanierung Penzberg zu einem langfristig tragfähigen städtebaulichen Entwicklungskonzept erfolgt über einen städtebaulichen Rahmenplan. Rahmenpläne weisen Wege in eine zukünftige Entwicklung. Der Zeithorizont umfasst die nächsten zehn Jahre. Vielfach gehen die angesprochenen Maßnahmen wegen ihres langfristigen Charakters darüber hinaus.

Die städtebauliche Rahmenplanung zählt zu den informellen städtebaulichen Planungen und dient der Vorbereitung und Veranschaulichung städtebaulicher Maßnahmen. Der Rahmenplan stellt für alle Beteiligten - Bürger, Politiker, Verwaltung, Grundstückseigentümer und Nutzer ein abgestimmtes Zielkonzept dar, ohne eine rechtlich verbindliche Außenwirkung zu besitzen.

Er stellt somit den planerischen Rahmen für die künftige Entwicklung dar, an dem sich weitere Detailplanungen und verbindliche Bauleitplanungen orientieren sollen.

2. Inhalte der städtebaulichen Rahmenplanung

2.1 Leitbild

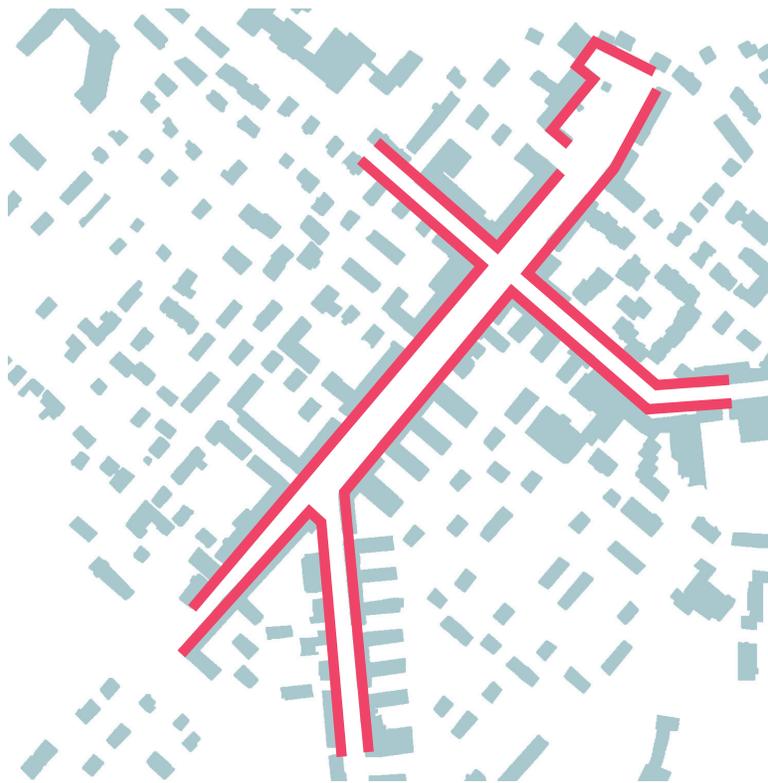
2.1.1 Baustruktur



2.1.1.1 Bauliche Fassung

Raum definiert sich über seine Begrenzungen. Sind diese nicht klar und eindeutig erfahrbar, wird auch der umgrenzte Raum als mehrdeutig und unklar wahrgenommen und erlebt. Orientierung im städtebaulichen Raum findet über die Erkennbarkeit und Wiedererkennbarkeit eindeutig sichtbarer städtebaulicher Strukturen statt. Sie bedarf einer Prägnanz des städtischen Erscheinungsbildes und hat ihre Schwierigkeiten mit der Beliebigkeit von Strukturen. Das städtebauliche Ordnungsprinzip baut auf Hierarchie und spannungsvolle Gegensätze, wie Innen-Außen, Mitte-Rand oder Öffentlich-Privat.

Diese elementaren Gestaltungsprinzipien sind nur in Ansätzen in Penzbergs Stadtstruktur vorhanden und deshalb nur bedingt wahrnehmbar. Es sind insbesondere die fehlende Geschlossenheit und eine kaum vorhandene gestalterische Durchgängigkeit, welche der hohen Bedeutung dieser zentralen städtebaulichen Räume in keiner Weise gerecht werden. Ein erster sehr wichtiger Schritt hin zur Entwicklung eines in seiner Ganzheit wahrnehmbaren prägnanten städtischen Raumes ist es, die vorhandenen Baulücken zu schließen und eine möglichst durchgängige Bauflucht herzustellen. Die weitestgehende Vereinheitlichung der Traufhöhen verstärkt den hier entstehenden Eindruck von Geschlossenheit.



bauliche
Fassung

2.1.1.2 Nachverdichtung

Ein grundlegendes, jedoch nur mäßig ausgeprägtes städtebauliches Gestaltungsmerkmal der Siedlungsform Penzbergs ist die Betonung der Stadtmitte durch eine zum Siedlungsmittelpunkt hin ansteigende Bebauung und zunehmende Verdichtung. Die Entwicklung vorhandener Ansätze durch Nachverdichtung trägt entscheidend dazu bei, die Erfahrbarkeit der Mitte zu verstärken.

Eine Verstärkung der Baudichte und damit auch eine Erhöhung des Bauvolumens kann erfolgen durch die Weiterentwicklung der vorhandenen Baustrukturen in der südöstlichen Bahnhofstraße und Ludwig-März-Straße zu einer Kammstruktur, durch Aufstocken vorhandener Bausubstanz, durch neu geschaffene Baustrukturen und eine Vertiefung des Bauraumes. Möglichkeiten ergeben sich großflächig in der Bahnhofstraße und entlang der Ludwig-März-Straße, sowie partiell auch in den Bereichen zwischen der Bahnhofstraße und der Philippstraße.

Westlich und östlich der Bahnhofstraße sollen durch Vertiefung des Bauraumes eingeschossige, tiefe Ladenzonen entstehen. Diese sind notwendig für Einzelhandels- und Gas-

tronomiegewerbe mit großem Flächenbedarf.

Die Quartiere zwischen Bahnhofstraße und Philippstraße sind durch Nachverdichtung zu komplettieren. Jenseits der Bahnhofstraße soll die Bebauung geschlossen sein und zur Philippstraße hin sich dann immer stärker auflösen. Untergeordnete Baukörper im Innenbereich der Quartiere sind sukzessive zu entfernen, um einen ruhigen städtischen Innenraum zu schaffen.



Nachverdichtung

2.1.1.3 Akzentuierung

Die besonderen Orte eines Stadtgefüges sind es, die das vertraute Stadtbild so unverwechselbar erscheinen lassen, Orientierung geben und die Herausbildung von Identität ermöglichen. Es sind dies in der Penzberger Innenstadt wichtige Gebäude mit ihren zugehörigen Plätzen wie das Rathaus, die Stadthalle und das daran angrenzende Gebäude des alten Kinos, die Christ-König-Kirche mit ihren Platzflächen, sowie die Eingangsbereiche am Süd- und Nordende der Bahnhofstraße, die der Aufwertung ihrer baulichen Akzentuierung bedürfen. Besonders hervorzuheben ist die Notwendigkeit, den zentralen längsorientierten



städtischen Raum Bahnhofstraße am Kreuzungspunkt zwischen Bahnhofstraße und Ludwig-März-Straße mit einem mehrstöckigen Gebäude markant abzuschließen, das Blickfang und optischer Bezugspunkt der Sichtachse Richtung Süden sein wird. Der nördliche Eingangsbereich zur Innenstadt wird bereits von zwei bestehenden Gebäuden in einer Torsituation akzentuiert und soll erhalten bleiben.

Das südliche Ende der Bahnhofstraße soll ebenfalls als Eingangsbereich ausgebildet werden.

2.1.1.4 Einkaufen im Zentrum

Wichtig für eine intakte Innenstadt ist die Erhaltung und Stärkung einer attraktiven Einkaufszone. Die bestehenden Einkaufsqualitäten im Zentrum sollen durch weitere gestalterische und planerische Maßnahmen gestärkt werden.

Die Innenstadt soll Raum bieten für ruhiges Gewerbe, für Gastronomie und Wohnnutzung und seinem Charakter als Mischgebiet entsprechen.

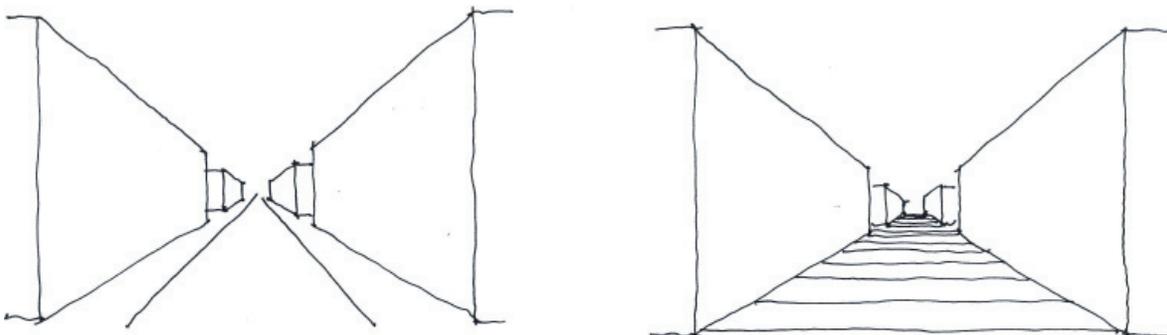
2.1.2 Verkehr

2.1.2.1 Verkehrsreduzierung

Gemäß den vorliegenden Ergebnissen verschiedener in der Penzberger Innenstadt durchgeführter Verkehrszählungen ist Parksuchverkehr wie auch Ziel- und Quellverkehr zu einem großen Teil am Gesamtverkehrsaufkommen der Innenstadt beteiligt. Da gemäß den bisher vorliegenden Überlegungen und Untersuchungen eine Verkehrsmengenreduzierung durch eine Ortsumgehungsstraße nicht möglich ist, kommt weiteren Maßnahmen, wie zentralen ober- und unterirdischen Parkhäusern sowie Verkehrs- und Parkleitsystemen erhöhte Bedeutung zu. Die angedachte Möglichkeit eines Innenstadtringes sollte als Option weiterhin bestehen bleiben.

2.1.2.2 Geschwindigkeitsminderung

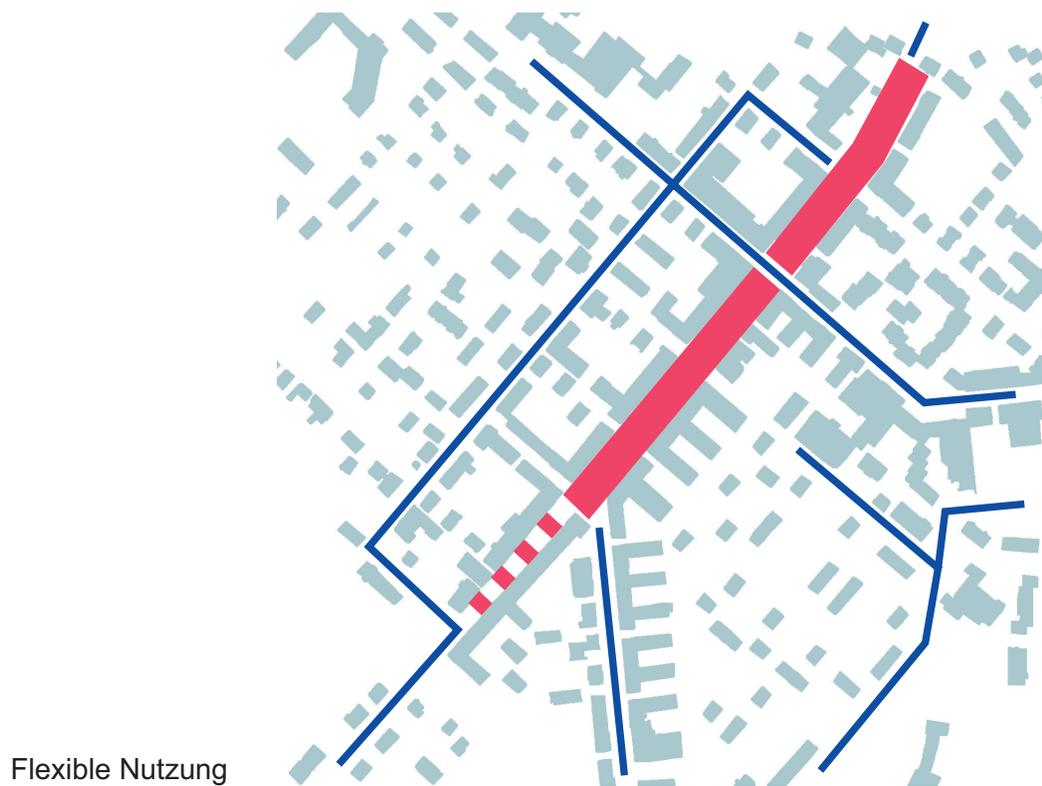
Geschwindigkeitsverminderung des Innenstadtverkehrs bedeutet mehr städtische Aufenthaltsqualität. Der Abgasausstoß reduziert sich. Die Lärmbelastung geht zurück. Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht sich. Die Trennwirkung der Fahrbahn wird vermindert. Dem gestalterischen Grundgedanken der Durchgängigkeit entsprechend, soll eine Verminderung der Fahrzeuggeschwindigkeiten durch quergestreifte Bänderungen in der Belagsgestaltung (dadurch wird die ausgesprochen starke lineare Längswirkung der Fahrbahn gebrochen), durch eine Verringerung der Fahrbahnquerschnitte auf max. 6,50 m und durch eine weitestgehend durchgängige Oberflächengestaltung innerhalb der Bahnhofstraße erreicht werden.



2.1.2.3 Flexible Nutzung von Verkehrsflächen



Die im Rahmenplan vorgesehene Verkehrsführung im Innenstadtbereich und die Art der Ausgestaltung der Bahnhofstraße sollen eine temporäre Nutzung eines Teiles der Bahnhofstraße für Straßenfeste ermöglichen.



2.1.2.4 Zentraler ÖPNV

Die Platzierung der geplanten Bushaltestellen im Innenstadtbereich soll sich an der bestehenden Situation orientieren und diese sinnvoll ergänzen. Die Haltestellen sollen eine deutliche und qualitätvolle Aufwertung erfahren. Hierbei kommt der Ausgestaltung des Haltestellenbereichs am künftigen Rathausplatz besondere Bedeutung zu.

Dort soll eine Haltestelle mit einer Gesamtlänge von 38 m für 3 Busse à 12 m oder 2 Busse à 15 m angeordnet werden. Die Linksabbiegeaufstellfläche für die Abbieger aus der Bahnhofstraße in die Karlstraße muss hier aufgrund dieser Haltestelle eine Gesamtlänge von ca. 60 m aufweisen.



Zentraler ÖPNV

Zentraler ÖPNV



2.1.2.5 Mitführung der Radfahrer

Die Radfahrer sollen innerhalb des Innenstadtbereichs auf der für den Kraftfahrzeugverkehr vorgesehenen Fahrbahn mitgeführt werden. Die hierbei in den Randbereichen gegebene Verkehrsmischung und die hierdurch notwendige gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer wirkt sich auch günstig auf ein moderates Geschwindigkeitsverhalten aus.

2.1.2.6 Autofreie Zonen

Die Belagsflächen außerhalb der Kfz-Fahrspur und der Parkflächen werden eindeutig den Fußgängern gewidmet. Ein ausschließlich temporäres Befahren dieser Flächen bleibt den Anliegern vorbehalten.

2.1.2.7 Vernetzung von Stadträumen

Die einzelnen stadträumlichen Bereiche der Penzberger Innenstadt mit ihren besonderen Eigenheiten, ihren jeweils speziellen Erlebnisqualitäten und auch historischen Bezügen sind die ganz wesentlichen Bezugspunkte des Stadterlebens und damit der Identifikation mit Penzberg in seinen Teilbereichen wie auch in seiner Gesamtheit. Das kleinmaßstäbliche Erfahrungsfeld des Fußgängers, seine Möglichkeit zur Wahrnehmung von Gestaltungsdetails, von Architekturformen und Raumfolgen, im Verweilen wie auch im Durchlaufen, verlangt den Einbezug der Erlebnismerkmale des Stadtbildes in den Wegeverlauf der Fußgänger und eine fußläufige Verbindung der jeweiligen Räume miteinander.

Das Durchschreiten und Durchleben dieser spannungsvoll aufeinander folgenden und aufeinander bezogenen Stadträume ist gleich dem rhythmischen Atmen eines lebendigen Stadtorganismus.



Vernetzung von Stadträumen

Eine Innenstadt der kurzen, fußläufigen Wege ist es, welche die Menschen einlädt, auch mal das Auto stehenzulassen und sich zu Fuß auf Entdeckungsreise durch das mannigfaltige Erscheinungsbild der Penzberger Mitte zu begeben. Quartiersbereiche und Häuserblöcke, die sich einem Durchschreiten zu sehr widersetzen, sind nicht dazu geeignet, eine Wiederbelebung der Fußläufigkeit herbeizuführen.

Innerhalb ihrer stückweisen Umgestaltung sollte auch darauf geachtet werden, die einzelnen Bauquartiere auf ihre Durchlässigkeit hin zu optimieren. Hier kommt der Durchgängigkeit in nordwestlich-südöstlicher Richtung besondere Bedeutung zu.

2.1.2.8 Rathausanbindung

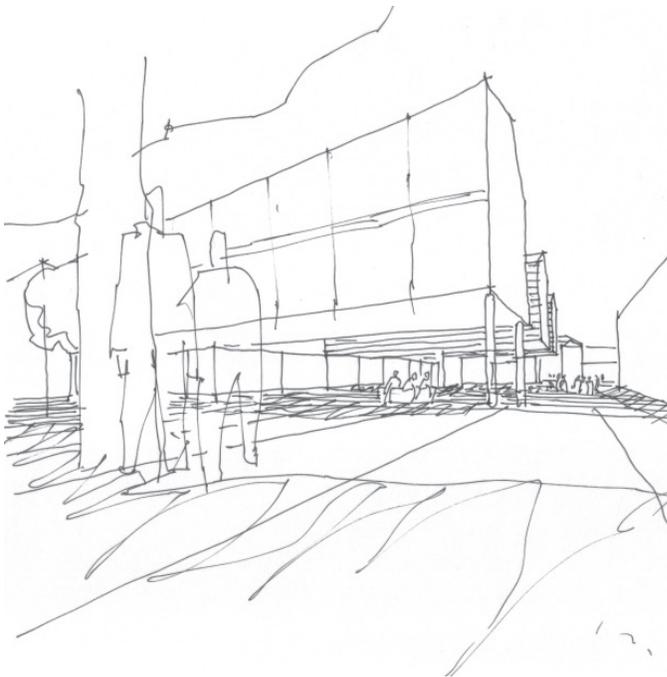
Rathäuser sind Teil der sichtbaren Symbole einer Werteordnung, die auf einem demokratischen Grundverständnis eines Gemeinwesens aufbaut. Grundgedanke ist das Teilhaben und Mitwirken aller an den politischen Entscheidungen. Zugleich ist die öffentliche Verwaltung in einer Veränderung begriffen, hin zum bürgernahen und den vielfältigen Bürgerinteressen gerechtwerdenden Dienstleister.

Dieser Mittelpunkt öffentlicher Dienstleistung und politischen Wirkens offenbart sich den Penzbergern nicht in der ihm adäquaten Erscheinung im Stadtbild. Auch besitzt das Rathaus eine historisch gewachsene und architektonische Bedeutung, bei der sich der Gedanke an eine Verlegung des Rathausstandortes von vorneherein nicht gestattet.

Die städtebaulichen Veränderungen, die der Abbruch des Gebäudes des „Staltacher Hofes“ in seiner Folge nach sich zieht, bergen in sich großes Entwicklungspotential für den Bereich zwischen Bahnhofstraße und Rathaus. Es besteht hier die historisch gewiß einmalige und

nicht wiederkehrende Möglichkeit, das Rathaus an das zentrale Herzstück der Stadt, die Bahnhofstraße, heranzuholen und somit auch „Kopf“ und „Bauch“ des Gemeinwesens wieder zusammenzufügen.

Im Wettbewerbsentwurf wurde vorgeschlagen, diesen zentralen Bereich mit aufgeständerten Architekturen räumlich zu fassen und zu gliedern, so dass die fußläufige Anbindung des Rathausstandortes über eine Platzfläche ermöglicht wird, welche zugleich dem vielfachen und langjährigen Wunsch der Penzberger nach einem multifunktional nutzbaren Platz in Penzbergs Stadtmitte gerecht wird. Zugleich wird der Baukörper des Rathauses auch optisch erfahr- und erlebbar und rückt sozusagen - vor allem auch im Zusammenhang mit Stadtfesten, Wochenmärkten und Einkaufsbummel - in das Licht der Öffentlichkeit.

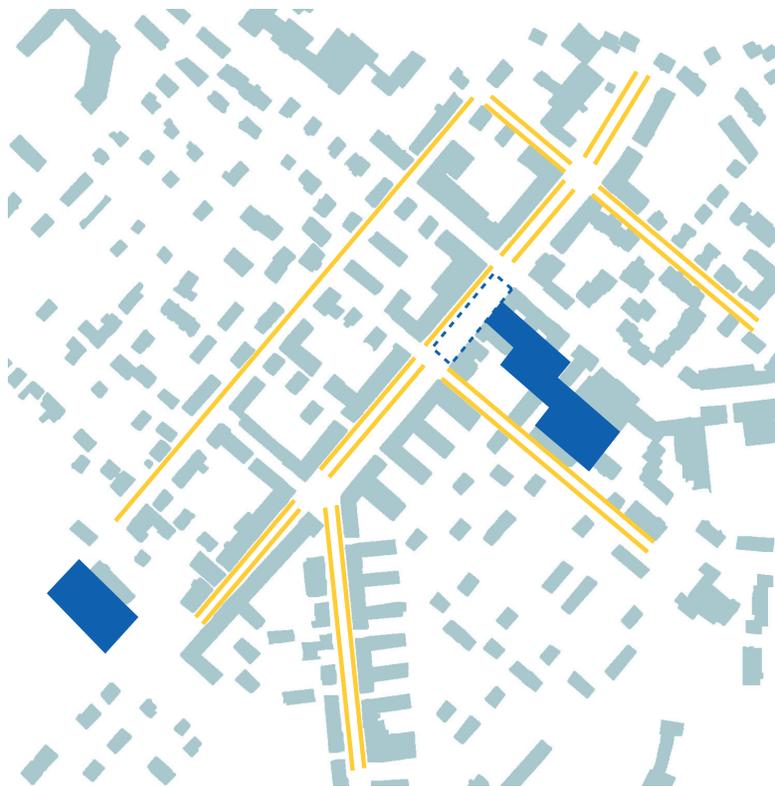


Bebauungsvorschlag
des Wettbewerbs

Sollte der Wettbewerbsvorschlag in seiner angedachten Form nicht realisierbar sein, wird empfohlen, weitere alternative Bebauungsvorschläge zu prüfen. Durchlässigkeit, Anbindung und Platzbildung sollen dafür wichtige Vorgaben sein. Zu berücksichtigen ist auch die Notwendigkeit, diesen Bereich zur Bahnhofstraße hin zu öffnen. In jedem Fall besitzt diese Situation, ihrer städtebaulichen Bedeutung entsprechend, höchste qualitative Priorität.

2.1.2.9 Zielnahes und zentrales öffentliches Parken

Die wesentlich durch Einzelhandel geprägte Wirtschaftsstruktur der Penzberger Innenstadt verlangt nach einem Parkraumkonzept, das zentrumsnahes und zentral gelegenes Parken ermöglicht, zugleich aber auch qualitativvoller Freiraumgestaltung Raum lässt. Eine Unterbringung parkender Fahrzeuge in Sammelgaragen ist dabei von wesentlicher Bedeutung, vor allem um den öffentlichen Freiraum in weit größerem Maß als heute dem Fußgänger zur Verfügung zu stellen. Denn nicht die geparkten Fahrzeuge tragen zur Belebung der Innenstadt bei, sondern flanierende Kunden, spielende Kinder, Caféterrassen, Marktstände etc..



zielnahes Parken

Die geplante Tiefgarage am Rathausplatz in Erweiterung der vorhandenen Tiefgarage „Rathauspassage“ nimmt dabei aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders wichtige Stellung ein. Sie soll möglichst viele Parkplätze aufnehmen. Es wird empfohlen, eine Erweiterbarkeit in Richtung Bahnhofstraße vorzusehen.

Als weiterer öffentlicher Sammelparkplatz soll südlich des Bahnhofes im Bereich des jetzigen P+R-Parkplatzes eine Hochgarage errichtet werden.

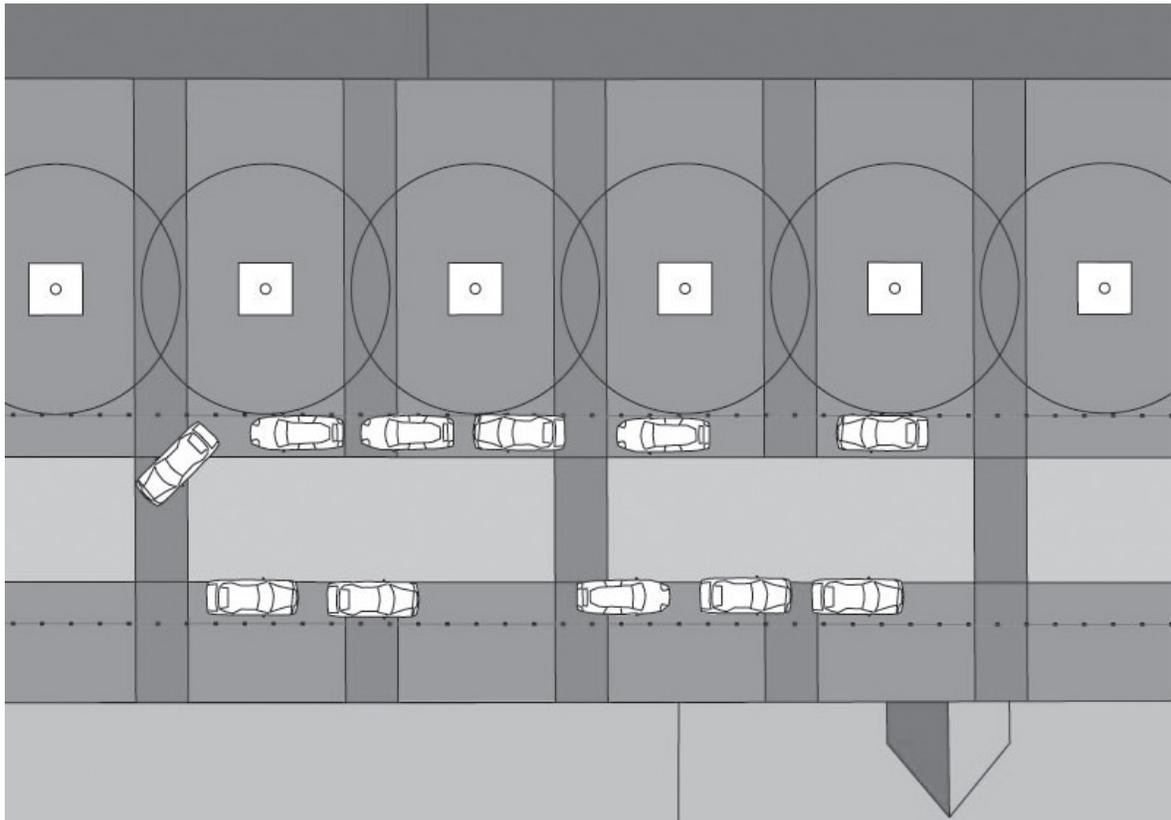
Mit diesen beiden Standorten kann zuströmender Verkehr aus Ost-, West-, und Südrichtung günstig aufgenommen werden, bevor er in die Innenstadt gelangt. Lediglich der Verkehr von Norden muss den nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße passieren, um die zentrale Tiefgarage zu erreichen.

Neben diesen Parksammelstellen ist es notwendig, auch oberirdische Kurzzeitstellplätze innerhalb des Zentrums zur Verfügung zu stellen. Dafür sind Längsparkstreifen entlang der Bahnhofstraße vorgesehen, die auch der Anlieferung dienen können.

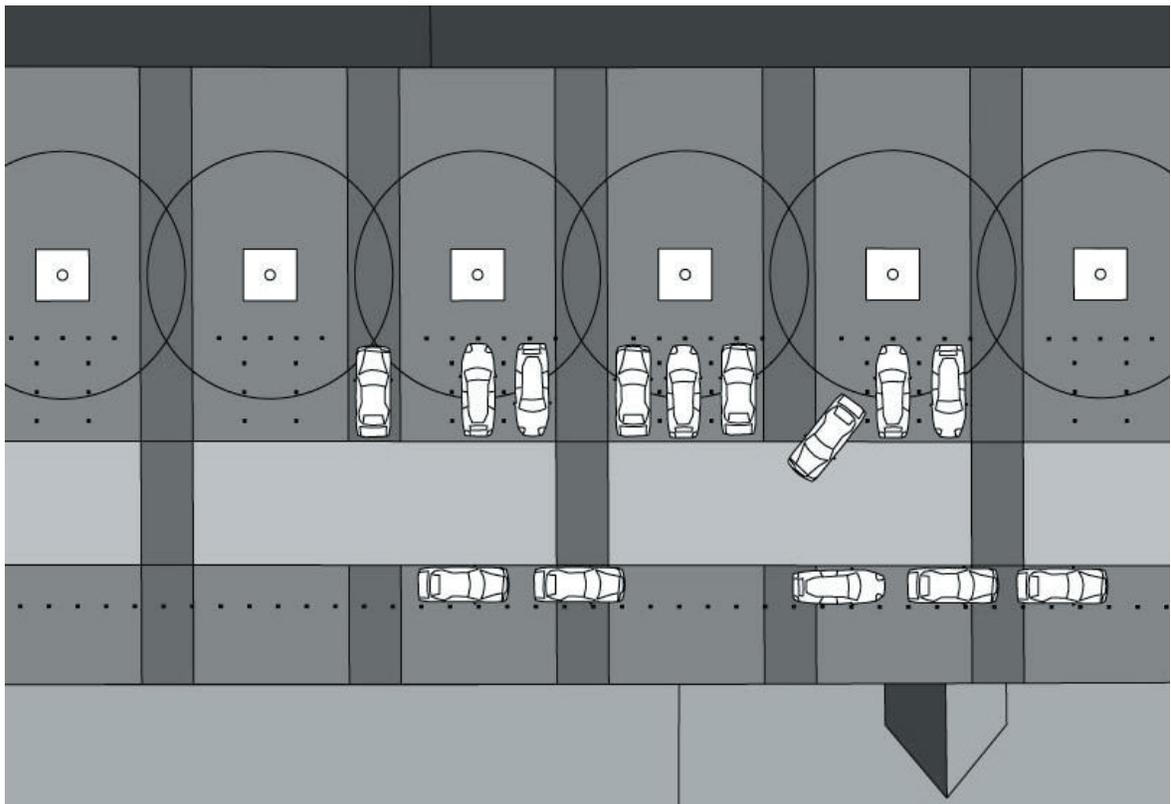
Die angrenzenden zentrumsnahen Straßenzüge sollen mit klar definierten Stellplätzen ausgestattet sein.

Für die Anordnung und Markierung der Stellplätze in der Bahnhofstraße soll eine größtmögliche Flexibilität zugrundegelegt werden, die der Gestaltung der Oberfläche untergeordnet ist. Ein Bezug auf Eingänge, Gastronomie im Freien, Wegebeziehungen etc. ist zu beachten. Gestalterisch sind die Stellplätze den Platzflächen zuzuordnen.

Eine spätere Variation der Stellplatzanordnung oder Auflösung von Stellplätzen soll möglich sein. Langfristiges Ziel ist die sukzessive Herausnahme ebenerdiger Stellplätze und deren Verlagerung in Parkgaragen.



beidseitiges Längsparken



Längsparken und Querparken

■ 2.1.2.10 Parkraumbewirtschaftung

Für die Sammelgaragen sind die Parkgebühren so niedrig wie möglich zu halten, um deren Attraktivität zu fördern. Für die Stellplätze im Strassenraum ist über die Länge der zulässigen Parkzeit eine Staffelung von der Stadtmitte zu den zentrumsperipheren Bereichen, in denen ebenfalls oberirdisches Parken möglich sein soll, herzustellen. Durch Parkraumbewirtschaftung und kurze Parkzeiten kann im Zentrum der Druck auf die Parkplätze gemindert und eine Verteilung bis in die zentrumsnahen Bereiche erreicht werden.

■ 2.1.2.11 Parkleitsystem

Ein wichtiges Instrument für die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt Penzbergs stellt ein Parkleitsystem zur Reduzierung des Parksuchverkehrs dar. Für alle vier Zufahrtsrichtungen in das Stadtzentrum ist die Lage der Sammelgaragen deutlich zu machen, der Verkehr ist auf möglichst kurzem Wege dorthin zu leiten. Auch sollte darüber informiert werden können, wo oberirdische Stellplätze frei sind.

■ 2.1.2.12 Privates Parken

Zusätzlich zu den öffentlichen Stellplätzen sind im Zentrumsbereich bereits mehrere Tiefgaragen und oberirdische Stellplatzanlagen für Anlieger und Kunden vorhanden. Im Zuge der baulichen Verdichtung der Innenstadt ist zusätzlicher Stellplatzbedarf in der Regel in Form von Tiefgaragen zu bündeln. Dabei muß darauf geachtet werden, daß durch Ein- bzw. Ausfahrtsrampen keine städtebaulichen Problempunkte entstehen. Eine Erschließung der Tiefgaragen ist möglichst von straßenabgewandter Seite vorzunehmen. Die Erschließung der Tiefgaragen von der Bahnhofstraße aus ist unbedingt zu vermeiden, eine Kopplung benachbarter Tiefgaragen hinsichtlich Zu- und Ausfahrten ist anzustreben.

Für die Wohnhöfe ist es Ziel, ebenfalls eine Bündelung der Stellplätze vorzunehmen, um die Innenhöfe in größerem Maß den Bewohnern zur Verfügung zu stellen und attraktiv gestalten zu können. Dabei können Tiefgaragen oder Parkdecks in Frage kommen.

2.1.3 Stadtgrün

2.1.3.1 Räumliche Führung

Eine gelungene Identitätsentwicklung innerhalb eines Stadtgefüges setzt zwingend die Herausarbeitung der charakteristischen Merkmale des Stadtbildes voraus. Das Stadtbild der Innenstadt Penzbergs unterscheidet sich aufgrund seiner historischen und zeitlichen Entstehungsgeschichte gravierend von anderen Städten des regionalen Umfeldes.

Entstanden als städtische Neugründung im Zuge der industriellen Erschließung von örtlichen Kohlevorkommen, verfolgten die Stadtgründer das am modernen Städtebau orientierte Konzept eines rationalen Stadtgrundrisses.

Dies fand seine konkrete Ausformung in der weitestgehend rasterförmigen Anordnung langer gerader Straßenachsen. Der Stadtgrundriss Penzbergs ist eine Besonderheit innerhalb der Region und besitzt daher sein ganz eigenes Gestaltungspotential.



räumliche Gliederung

Diese Struktur wird durch regelmäßige architektonische Baumpflanzungen unterstrichen. In besonderer Weise kann durch Alleepflanzungen (doppelte Baumreihe) entlang der auf die Bahnhofstraße zuführenden Straßenabschnitte die Richtung der Achsen auf die Stadtmitte hin augenscheinlich und erfahrbar gemacht werden.

Die Bewegungsrichtungen innerhalb der Bahnhofstraße und ihrem kleineren parallel verlaufenden Pendant Philipstraße werden durch Baumreihen (einfache Baumreihe) verdeutlicht. Rechtwinklig aufeinandertreffend, bilden diese Achsen zueinander einen interessanten Kontrast.

■ 2.1.3.2 *Räumliche Gliederung*

Eine Gliederung der Bahnhofstraße durch einzelne Baumreihenabschnitte und freie Platzflächen vermeidet Monotonisierung und liefert eine Rhythmisierung und Vitalisierung des Straßenraums. Die asymmetrisch angeordnete Baumachse gibt den Blick auf die Zugspitze frei.

■ 2.1.3.3 *Akzentuierung*

Punktuelle architektonische Baumpflanzungen in Form von Baumblöcken, Baumrahmungen oder Einzelbäumen sind hervorragend dazu geeignet, besondere Situationen zu akzentuieren und zeichenhaft zu unterstützen.

■ 2.1.3.4 *Entwicklung vorhandener Grünzüge*

Grünzüge und Grünverbindungen durchziehen den Stadtorganismus gleich grünen Lebensadern. Sie vernetzen und verzahnen die umgebende Naturlandschaft mit der Stadtlandschaft. Sie sind wichtiger städtischer Erholungsraum und haben einen vorteilhaften Einfluß auf die klimatischen Bedingungen des städtischen Raumes.

Die Innenstadt Penzbergs wird auf ihrer Nordwest- wie auch auf ihrer Nordost-Seite von einem städtebaulich bedeutsamen Grünzug gefasst, der entlang der beiden Stadtbäche Säubach und Schwadergraben durch die Stadtlandschaft dringt, jedoch durch Bebauung und Straßenbefestigung in seinem Querschnitt immer wieder eingeengt und in seinem Ver-

lauf unterbrochen wird.

Die Entwicklung, Ergänzung und Wiederherstellung dieses wichtigen grünen Verbindungsbandes ist wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklung.

2.1.3.5 Sicherung und Ergänzung

Obgleich der Anpflanzung von Bäumen im Stadtraum Penzbergs entsprechend der räumlichen Situation eine bedeutende Rolle zukommt, sind sie dennoch Wuchs- und Standortbedingungen ausgesetzt, die den natürlichen Vitalitätsbedürfnissen von Bäumen nicht oder nur in sehr geringem Maße entsprechen. Mehrheitlich sind die vorhandenen Bäume derart geschädigt, dass durch baumchirurgische Maßnahmen den Ansprüchen der Verkehrssicherheit nur bedingt Genüge getan werden kann. Die geschädigten Bäume sollen gefällt und Neupflanzungen durch straßenbaumtaugliche Sorten vorgenommen werden.

Gleichwohl sind im Innenstadtbereich vereinzelt Bäume mit stadtbildprägender Erscheinungsform und noch passablem Gesundheitszustand vorhanden. Diese Bäume sollten, soweit möglich, erhalten bleiben und gegebenenfalls nach und nach vereinzelt ersetzt werden. Beispiele dafür sind die Bäume vor der Christ-König-Kirche und die Bäume in der Siegmundstraße. Die vorgeschlagene regelmäßige Allee in der Siegmundstraße soll sukzessive gebildet werden.

2.1.3.6 Lockere Durchgrünung

Kontraste und spannungsvolle Gegensätze sind eines der wichtigen Elemente der Stadtgestaltung. Hinter den geraden Straßenachsen findet sich privat genutzter Quartiersraum, der sich als nichtöffentlicher oder halböffentlicher Raum völlig anders definiert und auch anders genutzt wird. Formal städtebaulich betrachtet, steht hier der stark ausgeprägten Axialität des Straßenraumes eine flächige Umschlossenheit gegenüber ohne eindeutige Richtungsbestimmung und lineare Orientierung. Diesem Gegensatz des räumlichen Ausdrucks soll in der Art der Baumpflanzungen entsprochen werden. Eine ausschließlich lockere, unregelmäßige Durchgrünung der Quartiersflächen bildet hier einen spannungsvollen Kontrast zu den regelmäßigen, linearen Reihenpflanzungen der Straßenräume.

2.1.3.7 Dachbegrünung

Die Flachdächer der sich in die Tiefe stufenden und für Geschäftsnutzungen und Garagen nutzbaren erdgeschossigen Baukörper können durch eine Begrünung der Dächer harmonisch an die höher aufragenden mehrgeschossigen Baukörper angefügt werden. Für die oberen Geschosse spielt die Aufsicht auf die das Gebäude umgebenden Flächen eine wichtige Rolle. Von den höheren Geschossen aus sichtbare begrünte Dachlandschaften sind ähnlich erdgeschossigen Grünflächen erlebbar und ermöglichen auch die Nutzung als Dachgärten für die angrenzenden Wohnungen und Büroräume. Sie vergrößern hier die für Gärten und grüne Rückzugsräume nutzbaren Flächen, ohne dabei auf eine in die Tiefe gehende Ausnutzung der Bebaubarkeit verzichten zu müssen.

Auch findet sich hier eine Verbesserung des Mikroklimas. Der Regenrückhalt bricht die Hochwasserspitzen und entlastet das öffentliche Abwassersystem.

Dachbegrünung



2.1.3.8 Fassadengrün

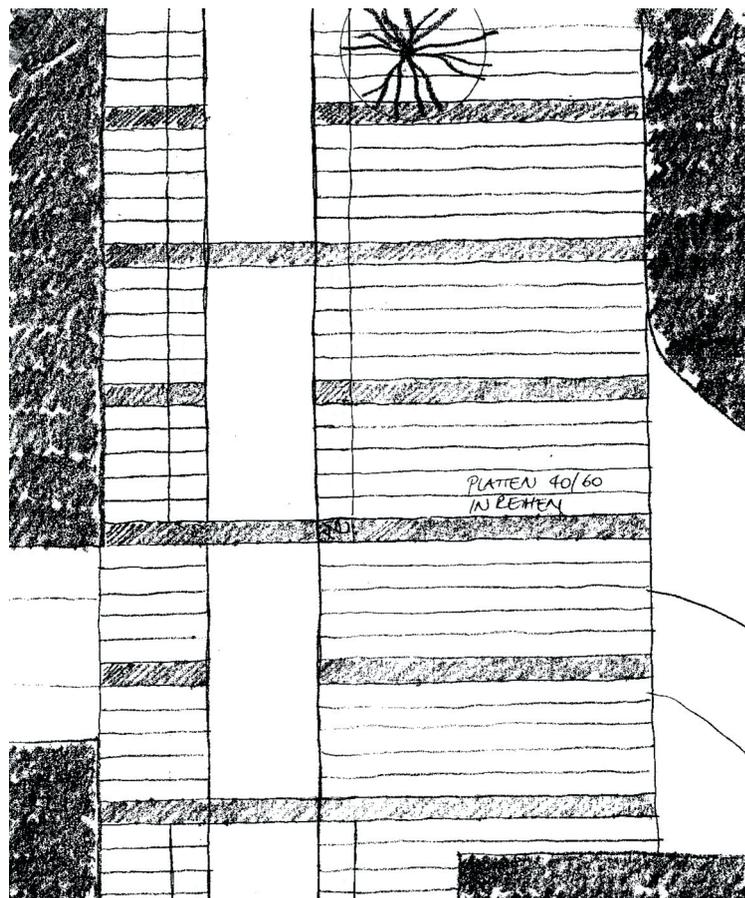
Fassadenbegrünung ist ein gutes architektonisches Gestaltungsmittel und bietet nicht zuletzt auch die Möglichkeit, architektonisch nachteilig gestaltete Fassaden mit einfachen Mitteln besser in das Stadtbild einzubinden, soweit dies durch an das Gebäude angrenzende Grünflächen möglich ist. Diese Gelegenheit bietet sich bevorzugt innerhalb der Quartiersbereiche an.

2.1.4 Freiraum

2.1.4.1 Belagsgestaltung

Die baulich-räumliche Qualität der Bahnhofstraße, das städtebauliche Rückgrat Penzbergs, soll in einer qualitätvollen durchgängigen Belagsgestaltung ihre Entsprechung im Freiraum finden - ein Raum, der mit einer Breite von 30 m und einer ausgesprochenen Längsentwicklung durch eine Querstreifung der Belagsfläche spannungsvoll strukturiert werden kann. Eine dadurch optisch wahrnehmbare Verbreiterung der Platzfläche gibt auch die Möglichkeit, die Proportion dieses städtischen Raumes vorteilhaft zu beeinflussen.

Die Querstreifung beeinflusst auch das Fahrverhalten psychologisch günstig und trägt zur Geschwindigkeitsreduzierung bei.



Belagsgestaltung

2.1.4.2 Möblierung, kleine Bauten und Objekte

Die Ausstattung eines städtischen Raumes mit Möblierungen, kleinen Bauten wie Haltestellenüberdachungen, Kunstobjekten bis hin zu Wasseranlagen ist für den atmosphärischen Gesamteindruck des städtischen Raumes von großer Bedeutung.

Dies kommt vor allem Fußgängern und Radfahrern zugute. Eine durchgängige und einheitliche Gestaltung dieser Elemente ist für eine qualitätvolle Stadtgestaltung ebenso wichtig wie gute Fassadengestaltung und Architektur, und darf nicht den Eindruck von Beliebigkeit hinterlassen, wie es bei der bestehenden Freiraumausstattung momentan der Fall ist.

2.1.4.3 Boulevardcharakter

Der Boulevard war im Städtebau des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts der Inbegriff des zentralen pulsierenden städtischen Lebens. Als breite Straße mit einem gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsarten und mit seinen üppigen Bürgersteigen als Aufenthaltsraum mit Straßencafés, Kiosken, Litfaßsäulen, Bänken und dergleichen konnte er alle Funktionen des städtischen Lebens in sich vereinen. Dieses Modell ist hervorragend als Vorbild für die Entwicklung der Bahnhofstraße geeignet.

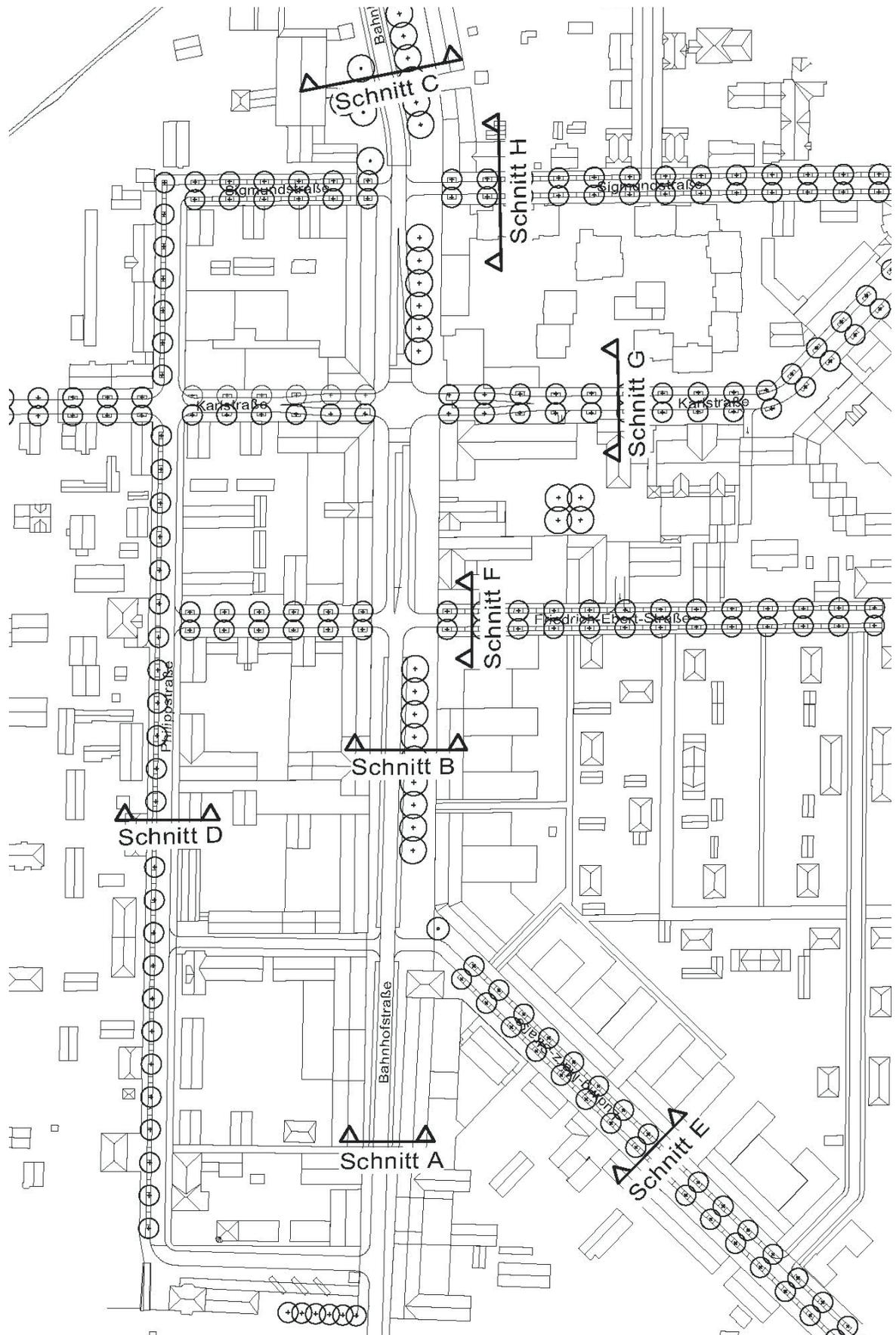
2.2 Teilbereiche

Mit der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung will die Stadtverwaltung den Rahmen für künftige Bau- und Sanierungsmaßnahmen im Innenstadtbereich abstecken und eine geordnete städtebauliche Entwicklung fördern. Zur weiteren Veranschaulichung der angedachten städteplanerischen Ziele und Maßnahmen werden nachfolgend exemplarisch Auszüge aus dem Planteil des Rahmenplanes erläutert und, soweit notwendig, mit Skizzen ergänzt.

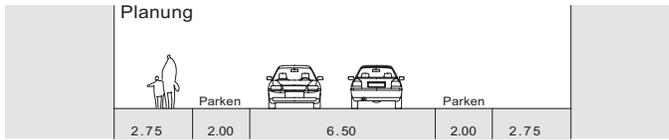
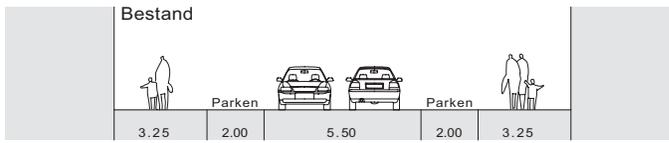
2.2.1 Straßenräume und Plätze

2.2.1.1 *Regelquerschnitte*

Die gestalterische Anpassung der Verkehrsstraßen auf ein reduziertes Geschwindigkeitsniveau trägt insbesondere im Bereich der Bahnhofstraße wesentlich zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. In den folgend dargestellten Regelquerschnitten werden den bestehenden Querschnitten die geplanten, veränderten Querschnitte gegenübergestellt.

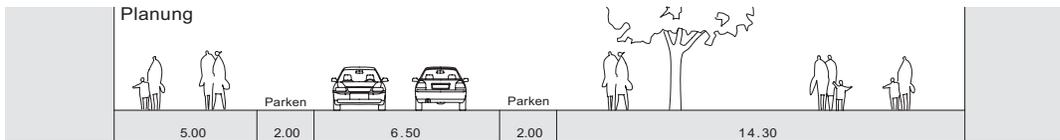
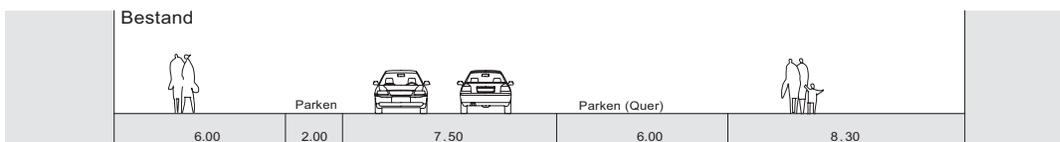


■ **Schnitte A bis D**



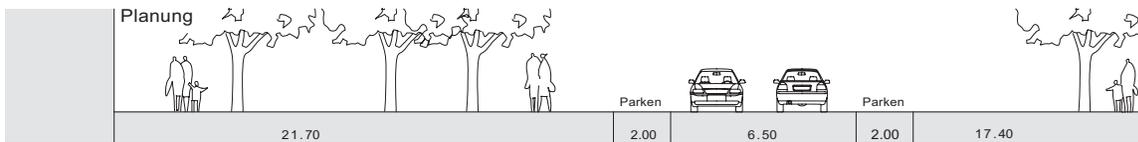
A

Bahnhofstraße Süd - Schnitt A



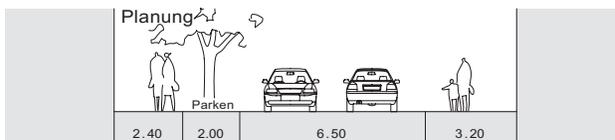
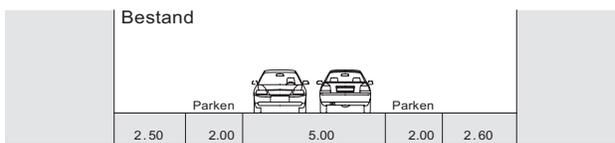
B

Bahnhofstraße Mitte - Schnitt B



C

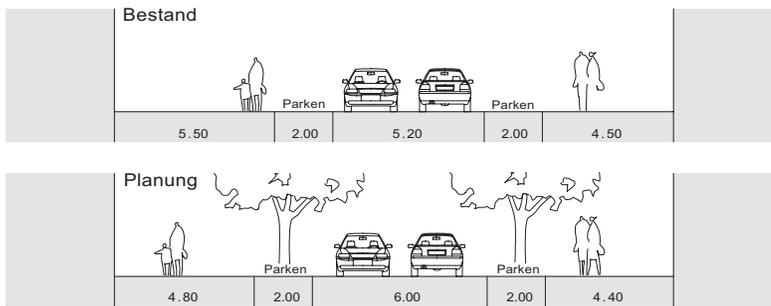
Bahnhofstraße Nord - Schnitt C



D

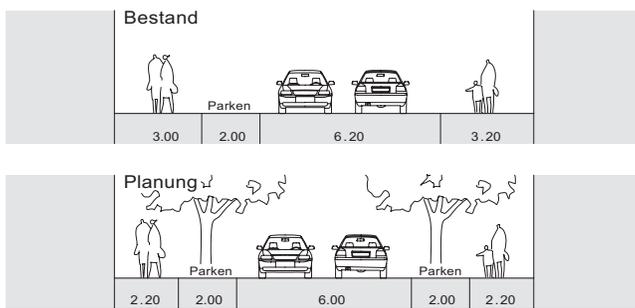
Philippstraße - Schnitt D

E



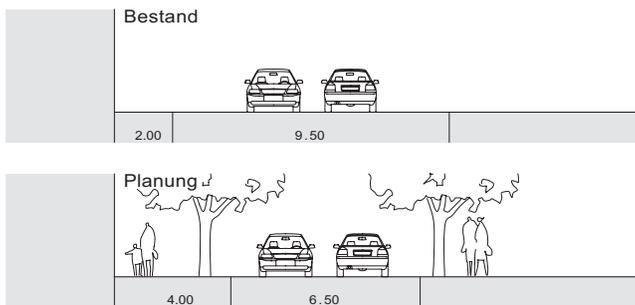
Ludwig-März-Str. - Schnitt E

F



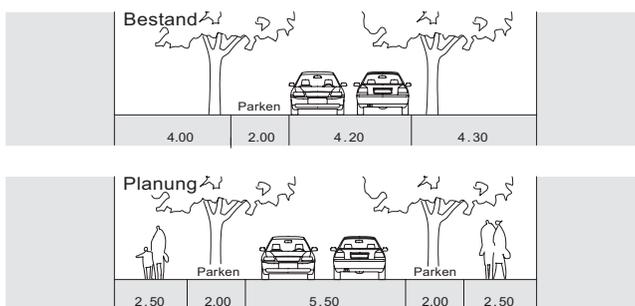
Friedrich-Ebert-Str. - Schnitt F

G



Karlstraße - Schnitt G

H



Sigmundstr. - Schnitt H - Planung

2.2.1.2 Stadteingänge

Dem Eingang in ein Gebäude vergleichbar, stellt die Eingangssituation zu einem Stadtgebiet einen Übergangsbereich dar, der der besonderen Akzentuierung bedarf. Die durch den Schwellenbereich unterschiedenen Räume werden klar voneinander getrennt, der Stadteingang soll einladende Geste und Begrüßungssymbol darstellen.

Es wird vorgeschlagen, an das südliche Ende der Bahnhofstraße einen „Infotower“ als punktuelles Merkzeichen zu setzen, der den Übergang in das Innenstadtgebiet klar markiert und den in Penzberg ankommenden Besuchern ein erster Anlaufpunkt ist. Am Nordende bilden die bestehenden Gebäude durch die Verengung des Straßenraums eine Torsituation, die durch Baumpflanzungen eine stärkere Verdeutlichung erfahren sollte.



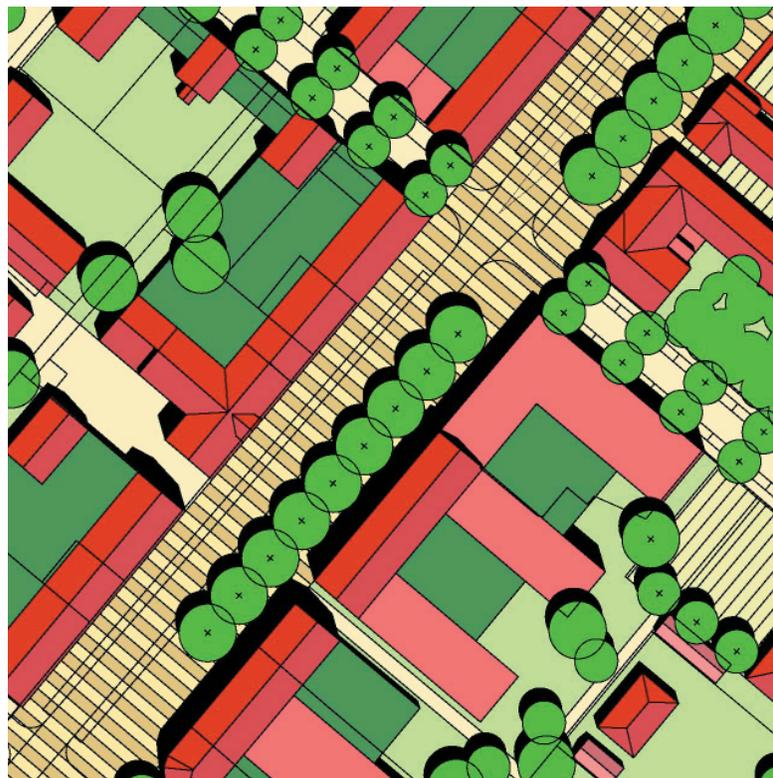
Sindelsdorfer Straße, Bestand



Sindelsdorfer Straße, Planung

2.2.1.3 Bahnhofstraße

Die Durchgängigkeit der Belagsqualität ist eine entscheidende Voraussetzung für die Wahrnehmung der Bahnhofstraße als zusammengehörigen städtebaulichen Raum. Die angelegte Querstreifung der Belagsfläche durch dunklere und hellere Bänderungen soll, soweit möglich, auch über den Bereich der Fahrbahn hinweg geführt werden, da ansonsten die lange Gerade der Fahrspur zu sehr in Erscheinung tritt und die Platzfläche optisch ungünstig trennt.



Bahnhofstraße

Ist die durchgängige Verwendung eines Plattenbelages aus technischen Gründen bei der vorliegenden Verkehrsbelastungsklasse II-III nicht durchführbar, so sollte versucht werden, die Durchgängigkeit der Belagsqualität durch den Einbau eines hellen Asphaltmaterials und Nachbehandlung der Oberfläche herzustellen. Eine farbliche Differenzierung der Oberfläche entsprechend der angrenzenden Platzflächen ist anzustreben.

Möglichkeiten einer aufgehellten Asphaltdeckschicht sind u.a. Einbau von halbstarrem Asphalt (Beton + Asphalt), Verwendung eines synthetischen farblosen Bindemittels auf Mineralölbasis, Verwendung eines synthetischen Bindemittels mit Farbpigmenten, Verwendung von hellen oder farbigen Mineralstoffen, Beimengung von Aufhellungsstoffen (z.B. Luxovit, Quarzite, Kalkstein), Beseitigung des Bitumenüberzuges durch Sandstrahlen oder Hochdruck-Wasserstrahlen.



Bahnhofstraße Höhe Kaufhaus Rid, Bestand



Bahnhofstraße Höhe Kaufhaus Rid, Planung



Bahnhofstraße Blick nach Süden, Planung

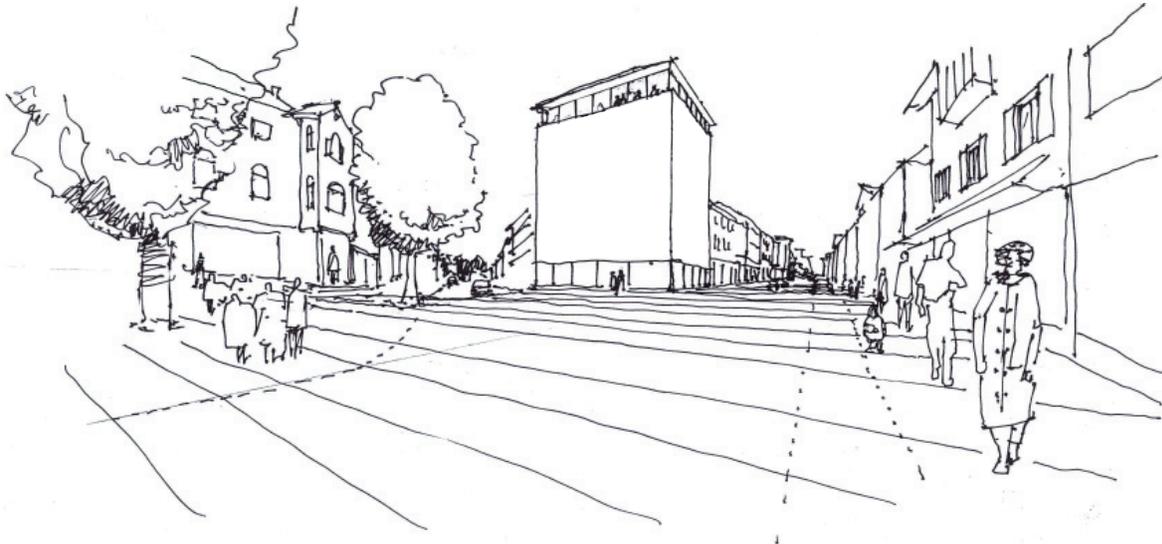
2.2.1.4 Hochcafé

Der 30 m breite Raum der Bahnhofstraße wird im Bereich der Einmündung der Ludwig-März-Str. durch einen deutlich wahrnehmbaren Versatz der Bauflucht räumlich abgeschlossen. Das an diesem Platz bestehende Wohn- und Geschäftshaus wird mit seiner mangelhaften architektonischen Qualität der Angemessenheit dieser Situation in keinsten Weise gerecht.

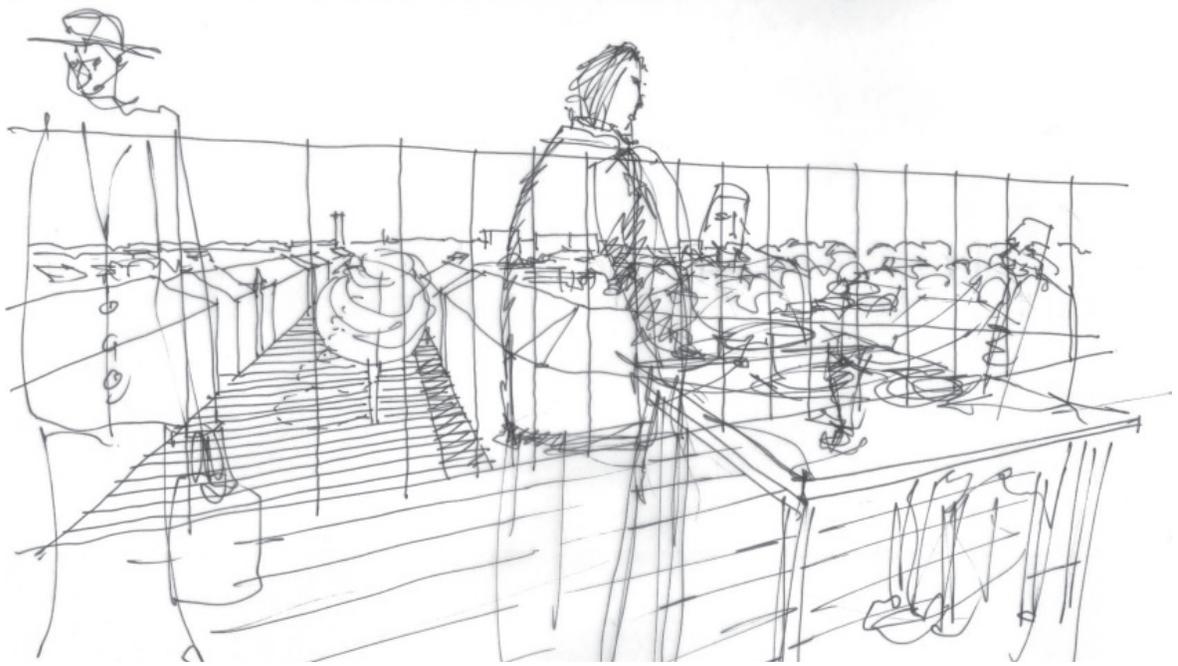
Vorgeschlagen wird an diesem Punkt ein siebengeschossiger Kopfbau, der als neuer zentraler Orientierungspunkt den breiten zentralen Bereich der Bahnhofstraße markant abschließt. Ein Hochcafé im obersten Stockwerk bietet so einen phantastischen 360° Panoramablick über die Stadt und die Alpenkette.



Bahnhofstraße Ecke Ludwig-März-Straße, Bestand



Bahnhofstraße Ecke Ludwig-März-Straße, Planung



Blick aus dem geplanten Hochcafé auf die Bahnhofstraße

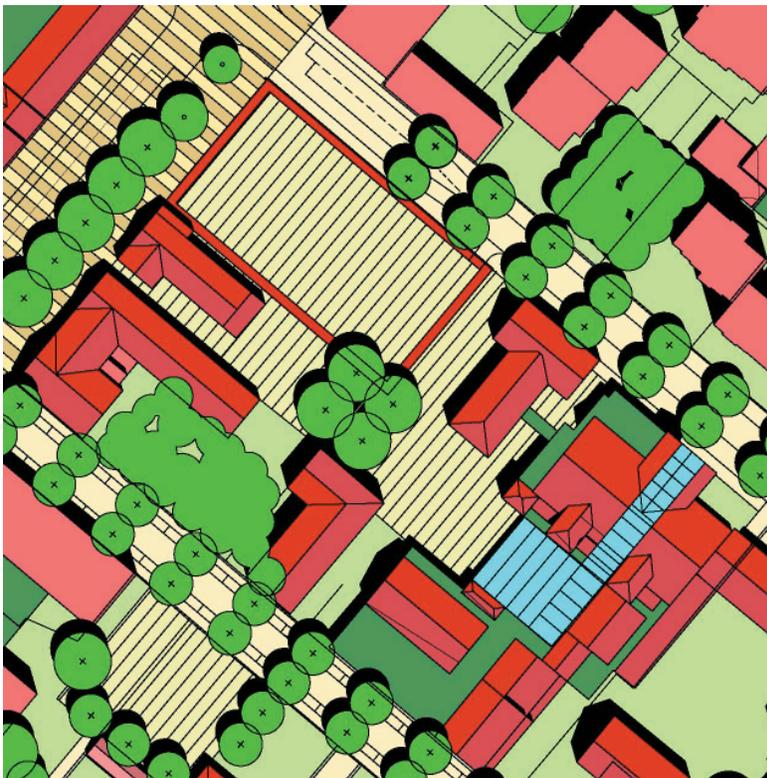


Bahnhofstraße - Ecke
Ludwig-März-Straße

2.2.1.5 Rathausplatz

Es kann davon ausgegangen werden, dass die bisher dürftige Inbesitznahme der neuen Rathauspassage durch den Einzelhandel wesentlich mit ihrer mangelhaften städtebaulichen Anbindung an die Bahnhofstraße zu tun hat. Durch den vorgeschlagenen, die beiden Spannungspunkte Rathaus und Bahnhofstraße verbindenden öffentlichen Platz erfährt die Rathauspassage eine Erhöhung ihrer Attraktivität, die durch eine angemessene Erweiterung ihrer Zugänglichkeit von der Platzseite her (im Bereich des bestehenden Restaurants) noch eine zusätzliche Verbesserung erfahren könnte (einladende Geste als Eingangssituation).

Besonders wichtig ist die Öffnung des Platzes zur Bahnhofstraße hin.



Platz mit
Eingrenzung des
Bauraumes



Rathausplatz Bestand

Wie schon unter Punkt 2.1.2.8 erwähnt, ist es außerordentlich wichtig, sich über städtebauliche Orte besonderer Bedeutung gezielt Gedanken zu machen.

Sollte, wie hier am Rathausplatz, der Wettbewerbsvorschlag in seiner angedachten Form nicht realisierbar sein, sind alternative Bebauungsvorschläge zu entwickeln, welche sich insbesondere an den Vorgaben der Durchlässigkeit, Anbindung und Neuschaffung einer Platzsituation orientieren.

In jedem Fall besitzt der Rathausplatz, seiner städtebaulichen Bedeutung entsprechend, höchste qualitative Priorität.

2.2.1.6 Kirchplatz

Der im Vorbereich der Christ-König-Kirche und des daran angrenzenden Pfarrzentrums neu gestaltete Freiraum sollte in die geplante Umgestaltung des Bahnhofstraßenbereiches mit einbezogen werden, da dieser Raum nur durch ein durchgängiges Gestaltungsprinzip die ihm zugedachte Qualität erreichen kann.



Kirchplatz



Südliche Bahnhofstraße mit Blick in Richtung kath. Kirche Christ König, Bestand



Südliche Bahnhofstraße mit Blick in Richtung kath. Kirche Christ König, Planung

2.2.1.7 Bahnhofsbereich

2.2.1.7.1 Bahnhofsplatz

Bahnhofsplätze sind die repräsentativen Flächen des öffentlichen Reiseverkehrs, zugleich auch Konzentrationspunkte öffentlichen Lebens und Kommunikationsraum. Ankommende Bahnreisende bekommen hier ihren ersten Eindruck. Ein Bild, das sich festsetzt.

Der Penzberger Bahnhofsplatz ist einer der wichtigen innerstädtischen Akzentpunkte und sollte deshalb eine deutliche Aufwertung erfahren. Die Belagsgestaltung der wichtigen innerstädtischen Platzflächen (Rathausplatz, Stadthallenplatz, Bahnhofsplatz) soll einheitlich sowie durchgängig sein und sich ableiten von der Oberflächengestaltung der Bahnhofstraße, gleichzeitig jedoch sollen sich diese Flächen spürbar von der Bahnhofstraße absetzen.



Bahnhofsplatz
mit Hochgarage
und Unterführung

2.2.1.7.2 Architektur

Das Bahnhofsgebäude bietet mit seiner historisierenden Eigenwilligkeit des maurisch anmutenden Laubenganges Identifikationspotential und lohnt der planerischen Überarbeitung. Die architektonische Ergänzung der Bahnhofsnordseite mit einem Glasvordach wertet das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes auf, zugleich verbessert sich die Wertigkeit der Eingangssituation.

2.2.1.7.3 Hochgarage

Das geplante Parkhaus südlich des Gleiskörpers ist Teil des innerstädtischen Verkehrs- und Parkraumkonzeptes und trägt dazu bei, den Kernbereich vom Parksuchverkehr zu entlasten. Kostenfreies Parken würde die Akzeptanz dieser peripher gelegenen Parkmöglichkeit erhöhen.

2.2.1.7.4 Unterführung

Durch den angedachten zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Tutzing-Kochel entstünde im Bereich des beschränkten Bahnüberganges an der Bahnhofstraße durch die kürzer aufeinander folgenden Schrankenschließungen häufiger Rückstau durch wartende Fahrzeuge. Gemäß dem rechtskräftigen Bebauungsplan ist vorgesehen, mit einer Unterführung westlich angrenzend an das bestehende Bahnhofsgebäude einen Bypass zu legen. Bei Durchführung der geplanten Baumaßnahme sollte die gestalterische und städtebauliche Umsetzung so weit wie möglich optimiert werden.

Aufgrund des dadurch bedingten höheren Verkehrsaufkommens in der Philippstraße wird es für sinnvoll erachtet, eine Linksabbiegespur mit Ampelanlage für die Linksabbieger aus der Karlstraße in Richtung Philippstraße vorzusehen.

2.2.1.8 Kulturforum

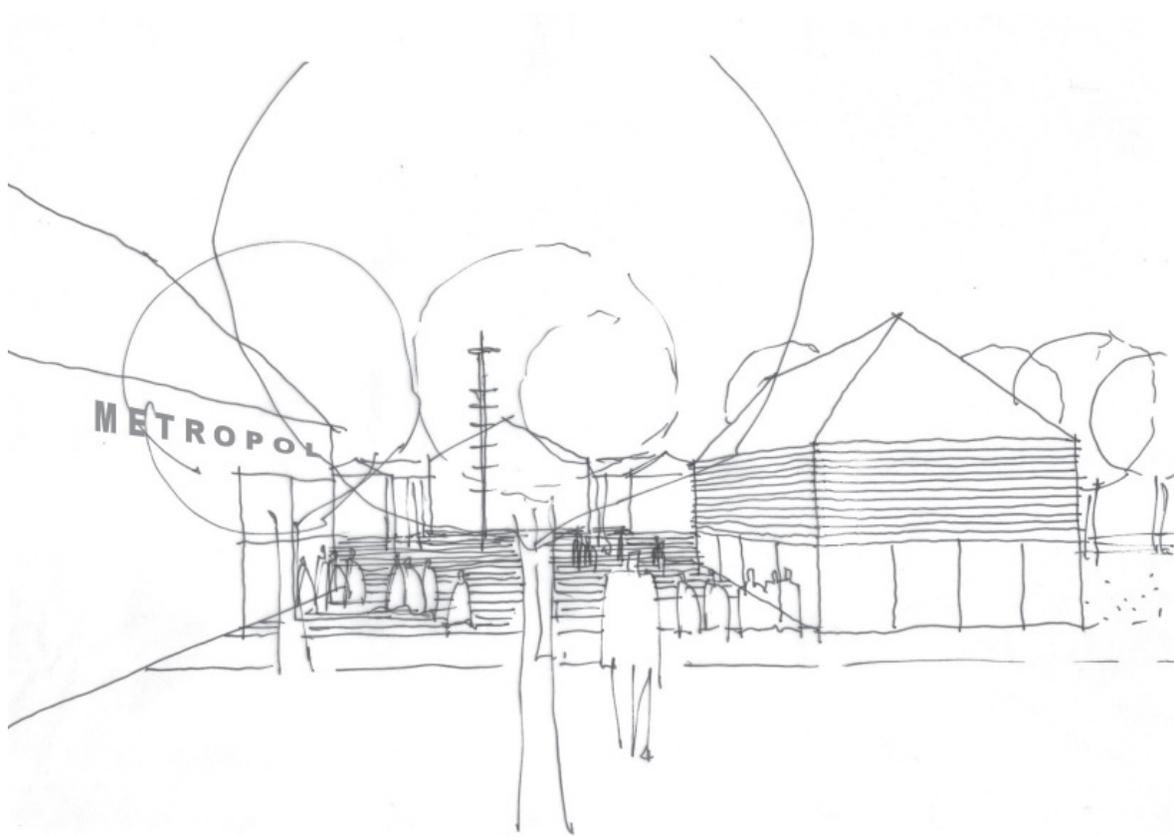
Am östlichen Ende der zur Promenade umgestalteten Friedrich-Ebert-Str. sind mit dem leerstehenden Kino und der Stadthalle Ansätze eines kulturellen Schwerpunktes vorhanden. Durch Wiederaktivierung oder Umnutzung des bestehenden Kinos und Sanierung der bestehenden Stadthalle kann hier eine kulturelle Mitte entstehen, die als Teil einer lebendigen Stadtlandschaft einen weiteren spannenden Schwerpunkt akzentuiert. Möglicherweise kann auch das gegenüberliegende Wohn- und Geschäftshaus langfristig in dieses Ensemble einbezogen werden.



Kulturforum
mit Stadthalle
und Kino



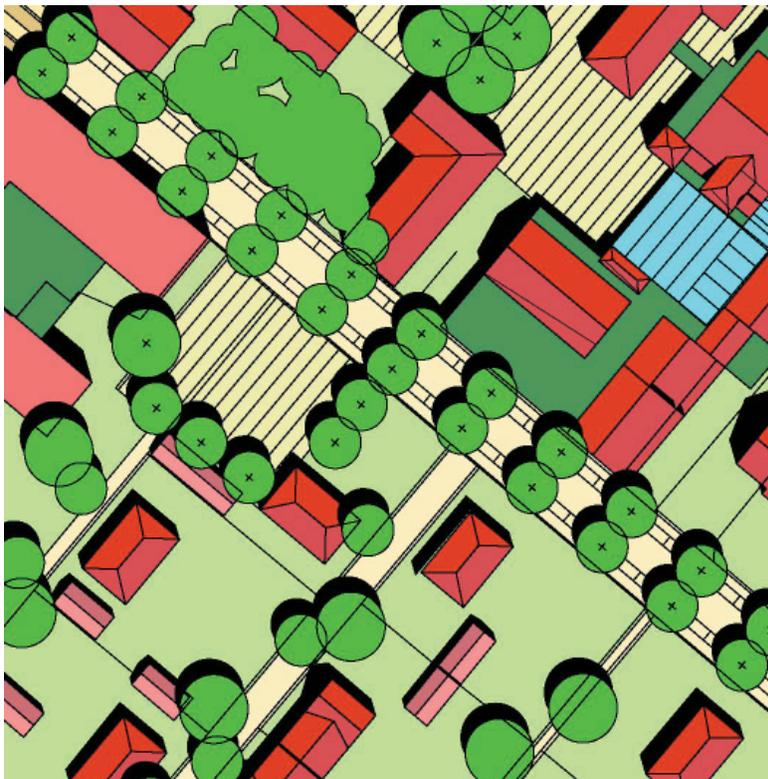
Blick auf die Stadthalle, links das Kino, Bestand



Kulturforum mit Blick auf die Stadthalle, Planung
links das Kino, rechts denkbarer Vorschlag für einen Museumsbau

2.2.1.9 Wochenmarkt

Durch eine kleine Platzaufweitung schräg gegenüber dem südlichen Ausgang der Rathauspassage ist es möglich, den regelmäßig stattfindenden Wochenmärkten adäquaten Raum zu bieten. Die Rathauspassage findet so einen geeigneten Abschluß und Zielpunkt. Die im südlichen Parterrebereich der Passage angeordnete Markthalle mit ihrem Feinkostangebot findet hier eine angemessene Ergänzung.



Wochenmarkt an der
Friedrich-Ebert-Straße



Friedrich-Ebert-Straße mit Blick auf die Rathauspassage, Bestand



Wochenmarktplatz rückseits des Parkplatzes Kaufhaus Rid, Planung

2.2.1.10 Philippstraße

Die Philippstraße verfügt als nahe an der Bahnhofstraße gelegene Parallelstraße über den großen Vorteil, Parkplätze und gleichzeitig an mehreren Stellen kurze fußläufige Verbindungen zur Bahnhofstraße bieten zu können. Vorgesehen ist, den überbreiten asphaltierten Fahrbahnbereich auf das notwendige Maß von 6,5 m zu verringern, Gehbereiche und Parkplätze mit durchgängiger Belagsgestaltung auszubilden, sowie auf der Westseite der Straße eine Baumreihe zu pflanzen.



Philippstraße
Höhe Friedrich- Ebert-Straße



Philipstraße mit Blick in Richtung Norden, Bestand

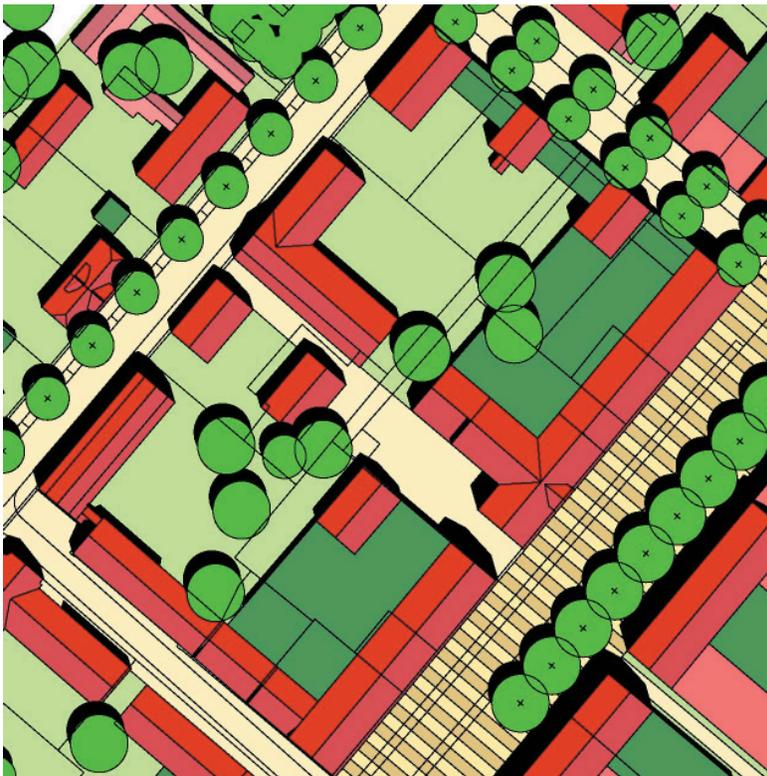


Philipstraße mit Blick in Richtung Norden, Planung

2.2.2 Quartiere

2.2.2.1 Beispiel einer Quartiersumgestaltung

Anliegen der Quartiersumgestaltung ist es, innerhalb der rahmenden Quartiersumbauung einen grünen Rückzugs-, Erholungs- und Kommunikationsraum von hoher Qualität zu schaffen, der einen attraktiven Gegensatz zum pulsierenden städtischen Leben der großen Stadtstraßen und Boulevards darstellt und die Nutzungsqualität der angrenzenden Wohnlagen deutlich erhöht. Zur Erreichung dieses Zieles ist es notwendig, die innerhalb der Quartiere verstreut liegenden Nebengebäude mit ihren Parkplätzen Zug um Zug herauszunehmen und in Sammelgaragen und -gebäuden zu konzentrieren. Der Bau von Tiefgaragen ist anzustreben.



Quartier westlich der Bahnhofstr. zwischen Zweig- und Friedrich-Ebert-Straße.



Innenhof westlich der Bahnhofstr. zwischen Zweig- und Friedrich-Ebert-Straße, Bestand



Begrünte Innenhöfe nach Entkernung

3. Umsetzung



3.1 Prioritätenplan

Die Umsetzung der im Rahmenplan beschriebenen Maßnahmen kann schon allein aufgrund der komplexen rechtlichen Bindungen und administrativen Notwendigkeiten sowie des Umfangs nicht in einem Zuge erfolgen, sondern wird über einen längeren Zeitraum sukzessive erfolgen müssen. Um die geplanten Vorhaben optimal aufeinander abstimmen zu können, ist die Ausarbeitung eines Prioritätenplanes sinnvoll, in dem die geplanten Ausführungszeiträume sowie die zeitliche und örtliche Rangfolge der Maßnahmen festgelegt werden.

3.2 Farb- und Gestaltungskonzept

Die Innenstadt soll als deutliche Mitte Penzbergs in Erscheinung treten. Dies setzt die Durchgängigkeit eines gestalterischen Prinzips voraus. Farbe spielt dabei eine wichtige Rolle. Häufig erscheint uns Farbe subjektiv gebunden im Sinne geschmacklichen Beurteilens. Reduziert sich diese Beurteilung ausschließlich auf die Beliebigkeit des Geschmacklichen, so ist ein durchgängiges Prinzip und damit die Bildung einer Zusammengehörigkeit im Städtebau nicht möglich. Die Befreiung aus der Gebundenheit an das Subjekt setzt voraus, objektive Grundsätze der Farblehre anzuwenden, die aus der Erfahrung im Umgang mit Farbe resultieren. Daraus lassen sich sehr wohl Konzepte für das städtebauliche Gestalten ableiten.

Gleiches gilt auch für den gestalterischen Umgang mit Fassaden, Dachneigungen und -formen sowie Architekturdetails. Es wird empfohlen, für den Innenstadtbereich Penzbergs ein Farb- und Gestaltungskonzept zu entwickeln, das Eigentümern und Planenden Handreichung und Orientierung sein soll.

3.3 Individualberatung

Sinnvoll und förderlich für eine qualitätvolle Entwicklung der Innenstadtbebauung ist es, Bauinteressierten fachkundige Individualberatung zukommen zu lassen. Sinnvoll wäre die Einrichtung einer Anlaufstelle, welche über Fördermöglichkeiten informiert, Hinweise zur Vorgehensweise gibt und fachkundige Beratung vermittelt.

3.4 Bebauungspläne und/oder Objektplanungen

Die notwendige weitere Ausdifferenzierung der im Rahmenplan genannten Zielsetzungen wird über weitere Planungen, insbesondere Objektplanungen und Bebauungspläne erfolgen. Die Planungen sollen sich an der Rahmenplanung orientieren.

4.1 GESTALTPLAN



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Geneigtes Dach |  | Durchgängige Belagsgestaltung -
Bahnhofstraße |
|  | Noch zu überplanender Bereich,
Empfehlung: Plangutachten |  | Durchgängige Belagsgestaltung -
Plätze |
|  | Flachdach |  | Stellplätze |
|  | Dachbegrünung |  | Bearbeitungsbereich |
|  | Glasdach | | |

4.2 GEBÄUDEPLAN

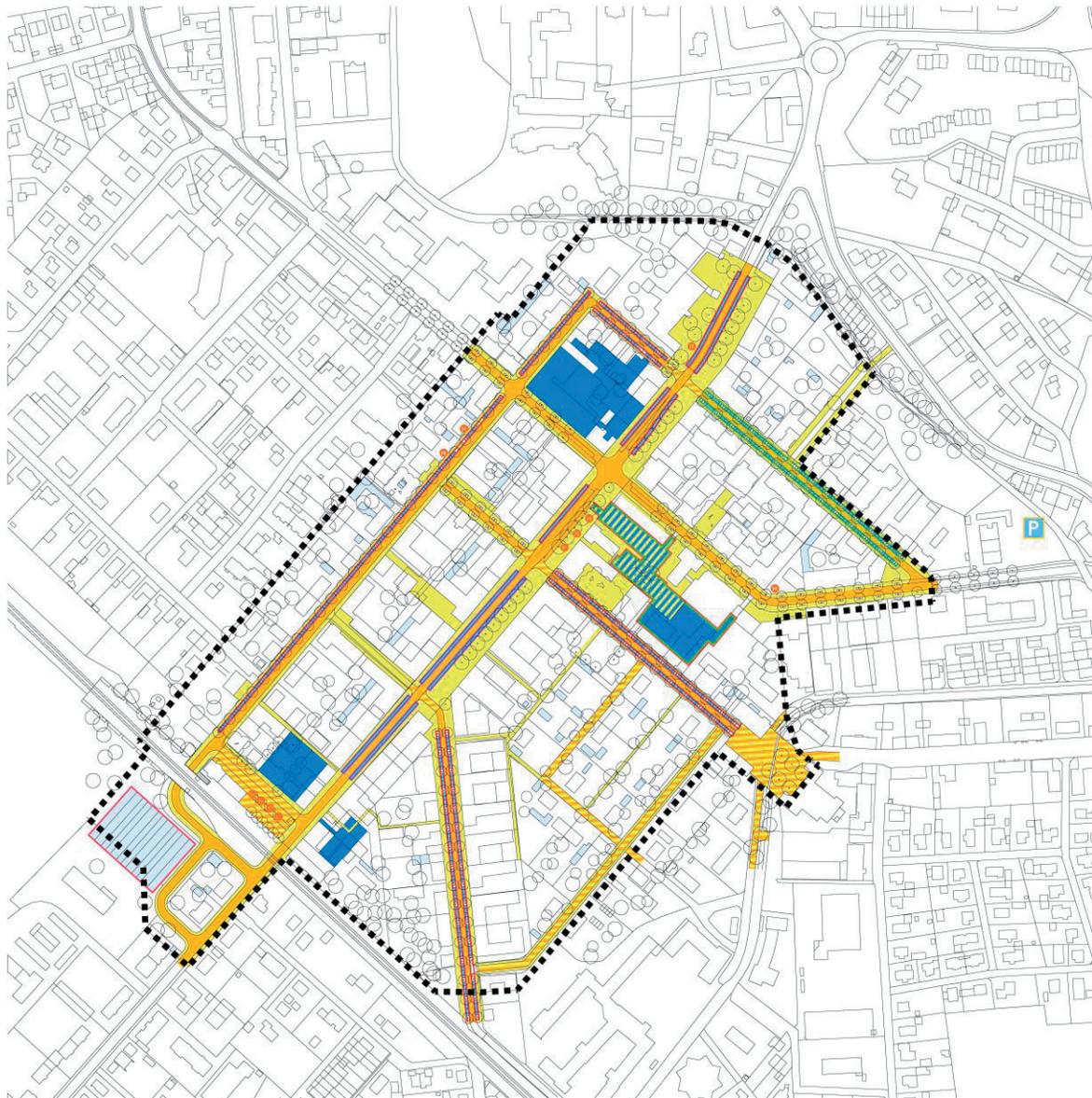


	Gebäude geneigt - Bestand		Hauptgebäude zu beseitigen
	Gebäude geneigt - Neu		Nebengebäude zu beseitigen
	Gebäude flach, begrünt - Bestand		Gebäude - außerhalb Bearbeitungsbereich
	Gebäude flach, begrünt - Neu		Bearbeitungsbereich

4.3 NUTZUNGSPLAN



4.4 VERKEHRSPLAN



	ÖPNV - Haltestellen		Parken - gebührenpflichtig		Tiefgaragenstellplatz
	Mischfläche = Tempo 30 Zone		Parken - kostenlos		Parkhausstellplatz / Garagenstellplatz
	Fußgängerbereich		Kurzzeitparken (Eingeschränktes Haltverbot)		Ebenerdiger Stellplatz - ohne Überdachung
	Fußgängerbereich		Privates Parken		Bearbeitungsbereich
	Kfz-Bereich		Tiefgaragenstellplatz		

4.5 GRÜNPLAN



	Bäume - zu erhalten		Privates Grün		Dachbegrünung
	Bäume - zu entfernen		Zu lockerer Durchgrünung vervollständigen		Baumreihe
	Bäume - neu zu pflanzen		Gewässer - natürlich		Allee
	Bäume, mit historischer Bedeutung - zu erhalten		Gewässer - architektonisch		Bearbeitungsrenze
	Bäume - behutsam erneuern				