

ERKENNTNISSE PARTIZIPATIVER MOBILITÄTSGESTALTUNG IM LÄNDLICH-TOURISTISCHEN RAUM

Nutzerperspektiven zu Mobilitätsverhalten, aktuellem Angebot und zukünftigen Potenzialen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Whitepaper des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO, im Rahmen des BMBF-geförderten Projektes »InnoMobGaPa«

Florian Albert, Marianne Abriel – März 2021



Bild: Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Zusammenfassung

Die Mobilität im Landkreis Garmisch-Partenkirchen ist geprägt durch das Zusammenspiel von alltäglichen Mobilitätsbedarfen der lokalen Bevölkerung einerseits, sowie den Anforderungen und Wünschen von Touristen und dem tagestouristischen Ein- und Ausfahrtsverkehr andererseits.

Im Projekt »InnoMobGaPa« erarbeiten die Außenstelle Garmisch-Partenkirchen des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO sowie das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen ein partizipativ gestaltetes Mobilitätskonzept für alle Bevölkerungsgruppen vor Ort.

Dieses Konzept basiert dabei unter anderem auf den erhobenen Nutzermeinungen und abgeleiteten Erkenntnissen hinsichtlich des lokalen Mobilitätsverhaltens, dem aktuellem Angebot sowie zukünftigen Potenzialen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Dazu wurden im Jahr 2020 in unterschiedlichen Befragungsformaten die Nutzergruppen der Touristen, Senioren und der lokalen Arbeitnehmer adressiert und in den gestalterischen Prozess einbezogen.

So konnten aktuelle Erkenntnisse zu den Bereichen PKW-Verkehr, Pendler-Verkehr, ÖPNV-Angebot und Rad-Infrastruktur gewonnen werden. Dabei fallen insbesondere die lokale Dominanz des PKW-Verkehrs und die Ausgestaltung des bestehenden ÖPNV-Angebots als Handlungsfelder für zukünftige Veränderungen ins Auge. Die Schaffung nutzergerechter Angebote und Infrastrukturen unter Einbeziehung digitaler Technologien könnten hierbei zu einer Verbesserung der genannten Aspekte beitragen. Insbesondere die Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure und die Einführung von on-demand Mobilitätslösungen könnten für mehr Flexibilität und somit mehr Nutzerakzeptanz bei den alternativen Verkehrsmitteln führen.

Inhalt

Zusammenfassung

Seite 2

Inhalt

Seite 3

1. Ziele des Projektes InnoMobGapa und Motivation zum Whitepaper

Seite 4

2. Methodisches Vorgehen

Seite 5

3. Erkenntnisse und Kernaussagen der Nutzerbefragung

Seite 6

4. Implikationen für Politik und lokale Mobilitätsakteure

Seite 21

Quellen

Seite 23

1. Ziele des Projektes »InnoMobGaPa« und Motivation zum Whitepaper

Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, gestaltet im Einklang mit Natur und Tourismus

Ziele des Projektes »InnoMobGaPa« :

Die Gestaltung der Mobilität im Landkreis Garmisch-Partenkirchen (GaPa) ist geprägt durch das Zusammenspiel der alltäglichen Mobilitätsbedarfe der Bevölkerung einerseits und touristischen sowie transitbedingten Verkehrsströmen andererseits. In Spitzenzeiten, bei großen Veranstaltungen, oder zu Wochenenden mit schöner Wetterlage, kann dies zu einem regelmäßigen Verkehrskollaps führen.

Die lokale Besonderheit bei der Verkehrs- und Mobilitätsplanung, ist dabei der komplexe Zusammenhang zwischen Natur und alpiner Landschaft, Siedlungsraum, Tourismus, lokaler Wertschöpfung, welche die touristisch-ländliche Struktur des Landkreises prägen.

Für eine nachhaltige Lösung zur Verbesserung der Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen müssen bestehende Angebote attraktiviert und durch innovative Ansätze symbiotisch ergänzt werden.

Vor diesem Hintergrund erarbeiten das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen und das Fraunhofer IAO gemeinsam ein Mobilitätskonzept zur Steigerung der Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen vor Ort.

Motivation zum Whitepaper:

Um eine umfassende Sichtweise der Nutzer und Menschen vor Ort zu den bestehenden Angeboten zu bekommen und eine bedarfsgerechte Mobilitätsplanung zu ermöglichen, führte das Fraunhofer IAO mehrere Befragungen im Landkreis durch. Die Ergebnisse werden in diesem Whitepaper vorgestellt, zueinander in Relation gesetzt und diskutiert.

2. Methodisches Vorgehen

Befragung von Touristen, Senioren, Pendlern und Mobilitätsexperten zur Situation vor Ort

■ Persönliche Befragung:

Im Zeitraum bis März 2020 wurden an unterschiedlichen Standorten im Landkreis persönliche Befragungen durchgeführt. Dabei wurden einerseits **Touristen** (n= 178 Probanden) hinsichtlich des Mobilitätsangebotes aus Sicht eines Gastes befragt. Andererseits wurde **ältere Personen ab 60 Jahren** (n= 58) zu Ihrer Einschätzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) befragt.

■ Schriftliche Onlineumfrage:

In einer landkreisweiten Onlineumfrage wurden im Zeitraum April bis Juli 2020 die **Arbeitnehmer** bei einer Vielzahl der **lokalen Firmen** (n=1178) bezüglich ihres Arbeitsweges und ihres Pendelverhaltens befragt.

■ Experteninterviews:

Als ergänzende Perspektive zu den Nutzern, wurden mehrere Akteure und Mobilitätsgestalter aus dem Landkreis im Rahmen von persönlichen Expertengesprächen hinsichtlich ihrer Einschätzung des Mobilitätsangebots vor Ort befragt.

■ Vergleichsbefragung 2016:

Als Vergleichsgrundlage wurden eine Befragung aller Haushalte in der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen sowie eine Gästebefragung aus dem Jahr 2016 herangezogen. Damals wurden ebenfalls Nutzerbedarfe und Mobilitätsverhalten der lokalen Bevölkerung sowie der Touristen abgefragt. So konnte in Zusammenhang mit den heutigen Daten eine Veränderung der Situation im zeitlichen Verlauf untersucht werden.

3. Erkenntnisse und Kernaussagen der Nutzerbefragung

Zwölf aus den Befragungen abgeleitete Aussagen spiegeln aktuelle Nutzeransichten wider

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der einzelnen Befragungen nebeneinander gelegt, analysiert und Parallelen sowie übereinstimmende Aussagen unterschiedlicher Nutzergruppen identifiziert. Hierbei konnten zwölf Kernaussagen abgeleitet werden, welche die aktuelle Mobilitätssituation sowie die Bedarfe der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen widerspiegeln.

Dabei wurden insbesondere folgende vier Themenfelder von den unterschiedlichen Nutzergruppen als besonders relevant erachtet:

- PKW-Verkehr
- Pendler-Verkehr
- ÖPNV-Angebot
- Rad-Infrastruktur

Ergänzend zu den Erkenntnissen der Befragungen, sind im Folgenden an relevanten Stellen Aussagen der lokalen Mobilitätsexperten in die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse eingeflossen.

Die Interpretation der Ergebnisse durch das Fraunhofer IAO erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und soll als Diskussionsgrundlage und Denkanstoß für weiterführende Planungs- und Gestaltungsprozesse zur Anpassung und nutzerzentrierten Verbesserung der lokalen Situation beitragen.

Kernaussage 1 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

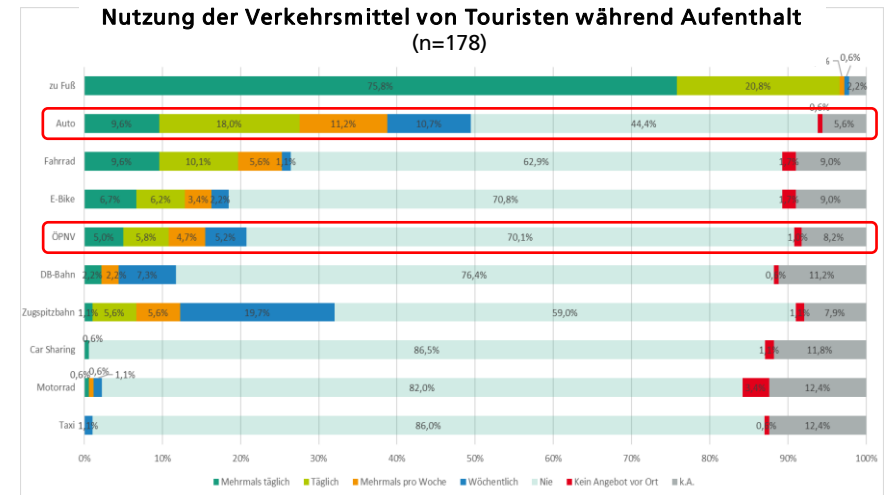
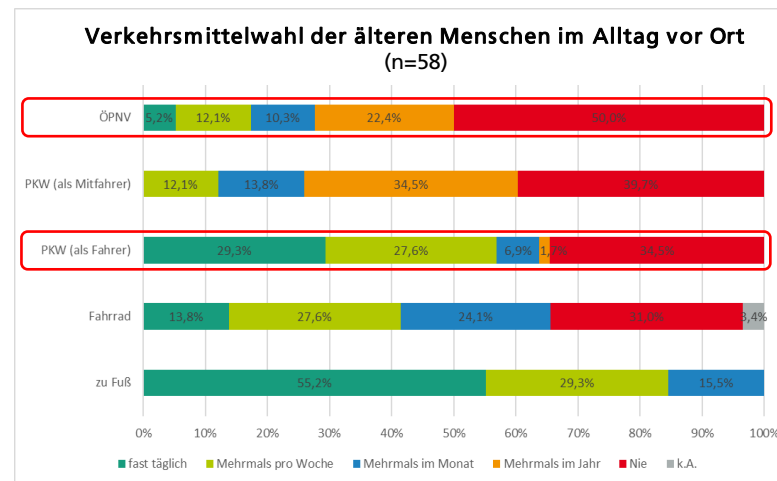
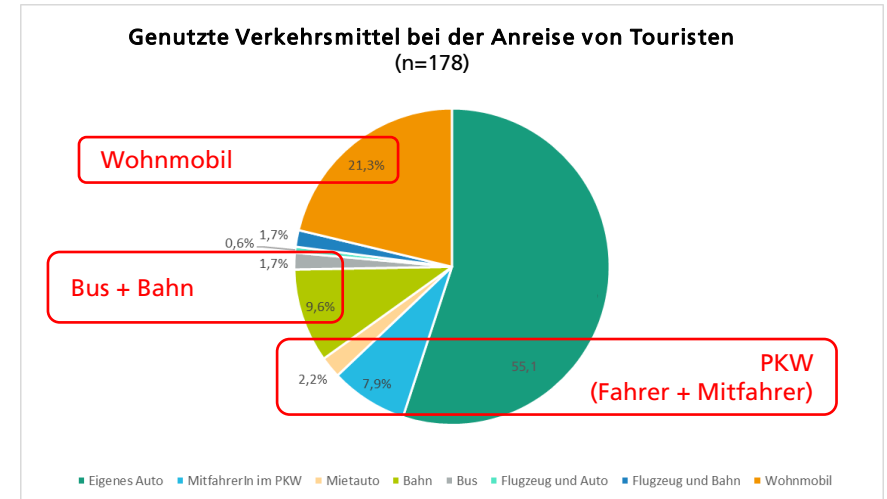
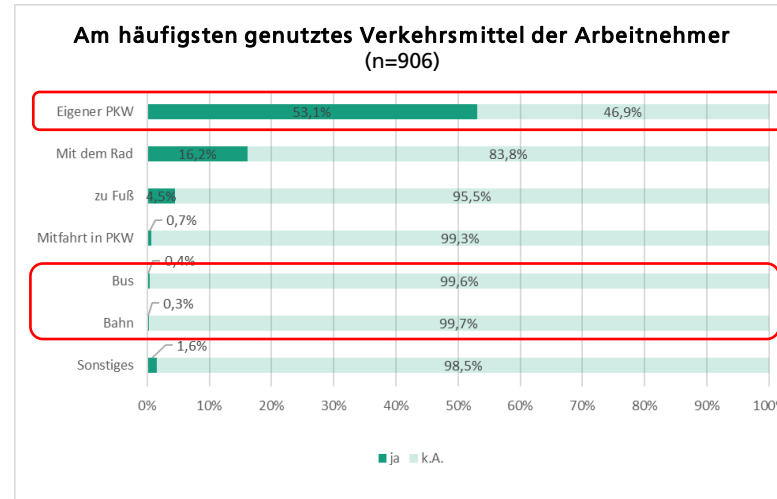
Nutzung des eigenen PKW im Landkreis dominiert über ÖPNV Nutzung, bei allen Gruppen

Erkenntnisse:

- 53,1% der Arbeitnehmer pendeln mit eigenem PKW.
- 86,5% der Touristen kommen mit dem PKW oder Wohnmobil.
- 56,9% der Senioren nutzen eigenen PKW mehrmals pro Woche.
- 38,8% der Wochen-Touristen nutzen den eigenen PKW mehrmals pro Woche.
- Der ÖPNV (Bus & Bahn) wird von allen Gruppen deutlich seltener genutzt.

„Für Wanderer, die mit der Bahn anreisen fehlt ein Angebot für die letzte Meile.“

(Expertenaussage, anonymisiert)

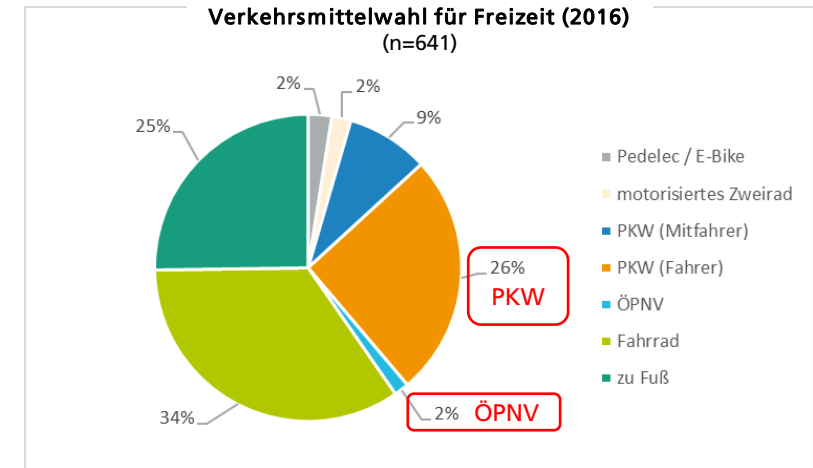
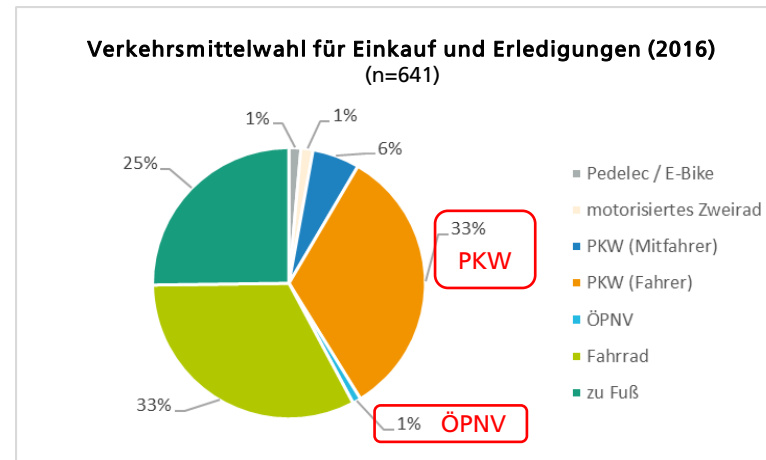
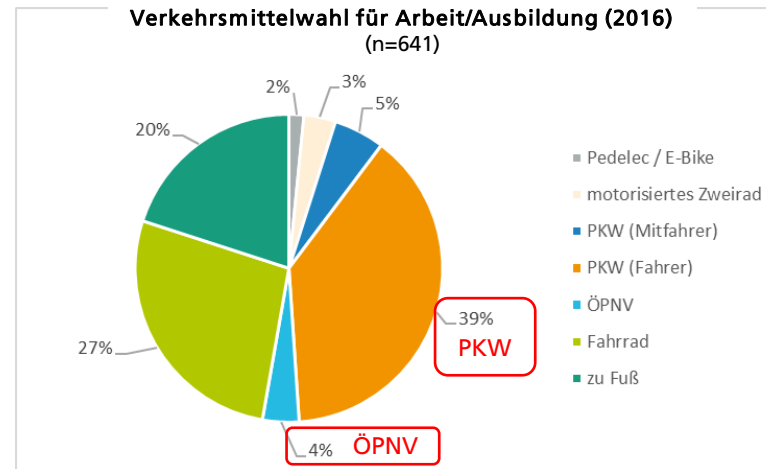


Kernaussage 1 – Vergleich mit Haushaltsbefragung Gemeinde GaPa, 2016

Nutzung des eigenen PKW im Landkreis dominiert über ÖPNV Nutzung, bei allen Gruppen

Erkenntnisse:

- Innerhalb der Marktgemeinde GaPa spielte der ÖPNV bei der lokalen Bevölkerung bereits 2016 kaum eine Rolle. Für alle Fahrzwecke wird der eigene PKW deutlich öfter genutzt.
- Im Vergleich zur heutigen Situation 2020 hat sich hier keine direkt ersichtliche Verbesserung ergeben.
- Hinsichtlich der Mobilität vor Ort spielte 2016 in der Gemeinde GaPa das Fahrrad und die fußläufige Fortbewegung erfreulicherweise bereits eine relevante Rolle.



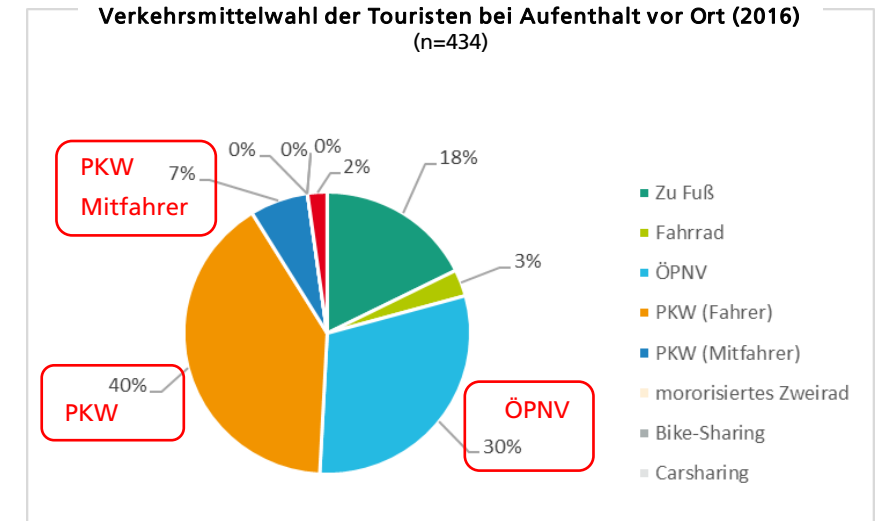
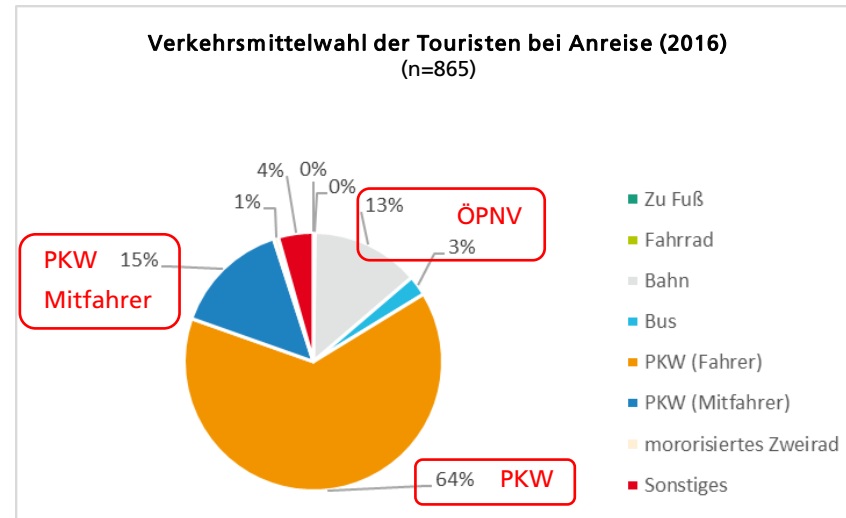
„Ein großes Problem ist es, dass die Einheimischen selbst vor Ort mit dem Auto unterwegs sind.“
(Expertenaussage, anonymisiert)

Kernaussage 1 – Vergleich mit Gästebefragung Gemeinde GaPa, 2016

Nutzung des eigenen PKW im Landkreis dominiert über ÖPNV Nutzung, bei allen Gruppen

Erkenntnisse:

- Im Jahr 2016 gaben 79% der Gäste in der Gemeinde GaPa an mit dem PKW anzureisen. 19% mit Bus oder Bahn.
- Verglichen mit der aktuellen Situation 2020 hat sich das Anreiseverhalten in den letzten fünf Jahren stärker in Richtung PKW verschoben (2020: PKW-Anreise 86,5%, ÖPNV-Anreise 11,3%)
- Für die Fortbewegung während des Aufenthalts wurde 2016 der ÖPNV von 30% der Touristen genutzt, im Jahr 2020 gaben hingegen nur 20,7% der Gäste an den ÖPNV vor Ort zu nutzen.



„Um das Reiseverhalten der Gäste nachhaltig auszurichten, funktioniert unsere Angebotspolitik in Garmisch nicht. Das Bewusstsein der Gäste in Richtung Nachhaltigkeit muss gestärkt werden. Die Tagesbesucher kommen alle mit dem Auto und sind nicht an Nachhaltigkeit interessiert“

(Expertenaussage, anonymisiert)

Kernaussage 2 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

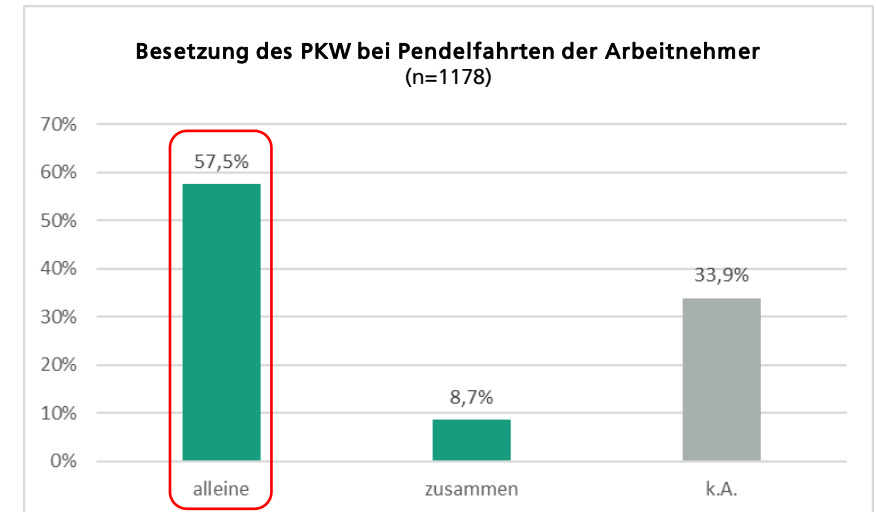
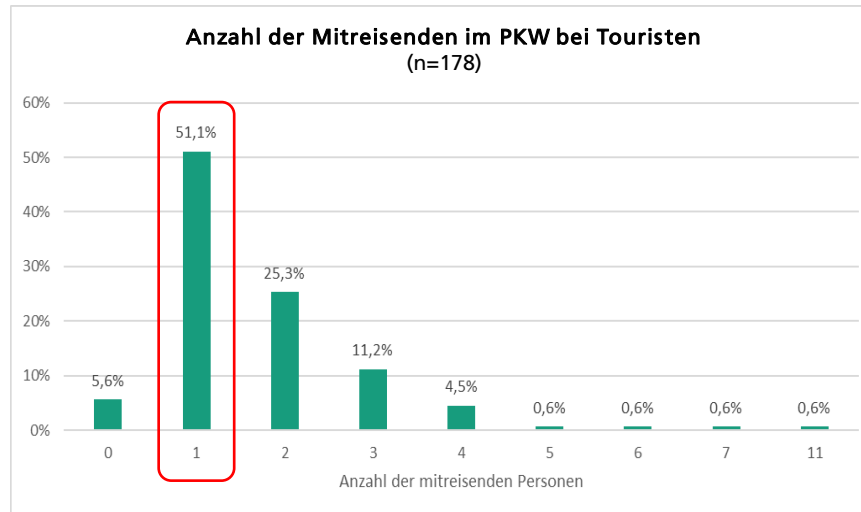
Die Besetzung im PKW ist sehr gering: Touristen oft zu zweit, Pendler oft alleine unterwegs

Erkenntnisse:

- Die Mehrheit der Touristen (51,1%) im Landkreis reist zu zweit mit einem PKW an.
- Die Mehrheit der Arbeitnehmer im Landkreis (57,5%) pendeln alleine im PKW zur Arbeit.

„Problematisch für den Aktivtouristen ist häufig der Transport des Materials wie z.B. Ski oder Fahrrad. Auch sollte eine autofreie Anreise besser kommuniziert und beworben werden, Südtirol und Österreich können hier Vorbilder sein.“

(Expertenaussage, anonymisiert)

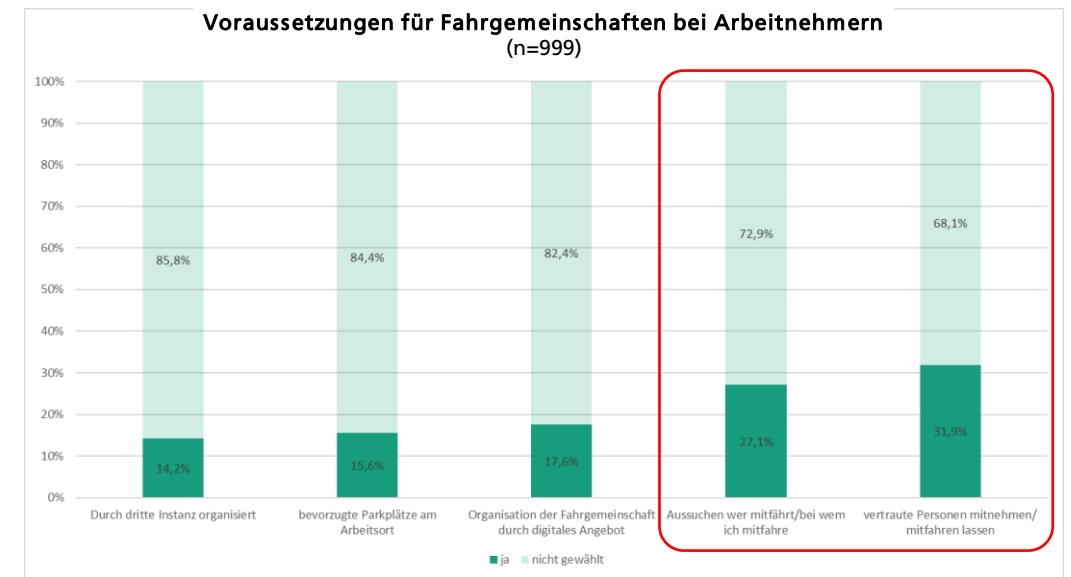
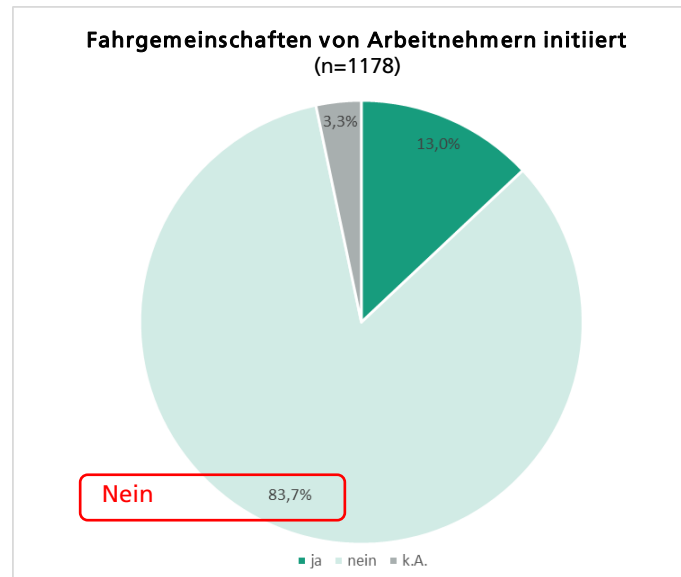


Kernaussage 3 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Vertrauen zu Mitfahrern als Voraussetzung für Bildung von Pendler-Fahrgemeinschaften

Erkenntnisse:

- Die Mehrheit der Arbeitnehmer im Landkreis pendeln alleine im PKW zur Arbeit (siehe S. 14). Dies deckt sich mit der Aussage, dass 83,7% der Pendler keine Fahrgemeinschaften bilden.
- Das Mitnehmen von ausschließlich vertrauten Personen und das selbstständige Auswählen der Mitfahrer sehen die lokalen Arbeitnehmer als wichtigste Voraussetzungen für das Bilden einer Fahrgemeinschaft.
- Abgestimmte Arbeitszeiten und eine einfache, digitale Organisation der Fahrten werden als weitere Voraussetzungen genannt.



Sonstige Voraussetzungen:

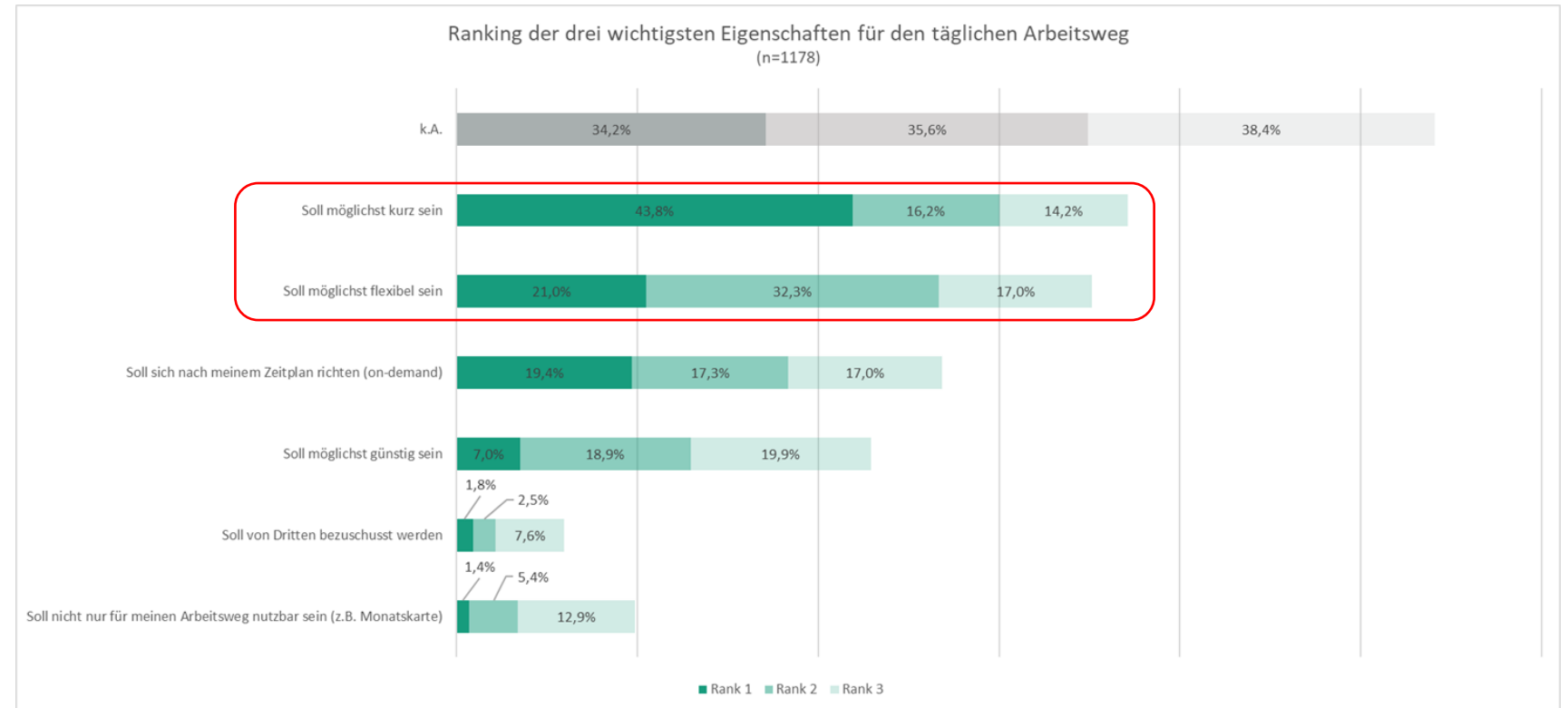
- Arbeitszeiten müssen zusammenpassen
- Flexible Arbeitszeit darf dadurch nicht zu sehr eingeschränkt werden
- Möglichst einfache und flexible Organisation

Kernaussage 4 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Der tägliche Arbeitsweg soll möglichst kurz sein und bedarf flexibler Anpassungen an Alltag

Erkenntnisse:

- Ein möglichst kurzer Arbeitsweg bzw. möglichst geringe Pendelzeiten sind für 43,8% der Pendler das wichtigste Kriterium bei der Gestaltung des täglichen Arbeitswegs. Für 16,2% ist es das zweitwichtigste Argument.
- Eine möglichst große Flexibilität des täglichen Arbeitsweges und der dabei genutzten Transportmittel ist für 21,0% der Pendler das wichtigste Kriterium bei der Gestaltung des täglichen Arbeitswegs. Für 32,3% ist es das zweitwichtigste Argument.

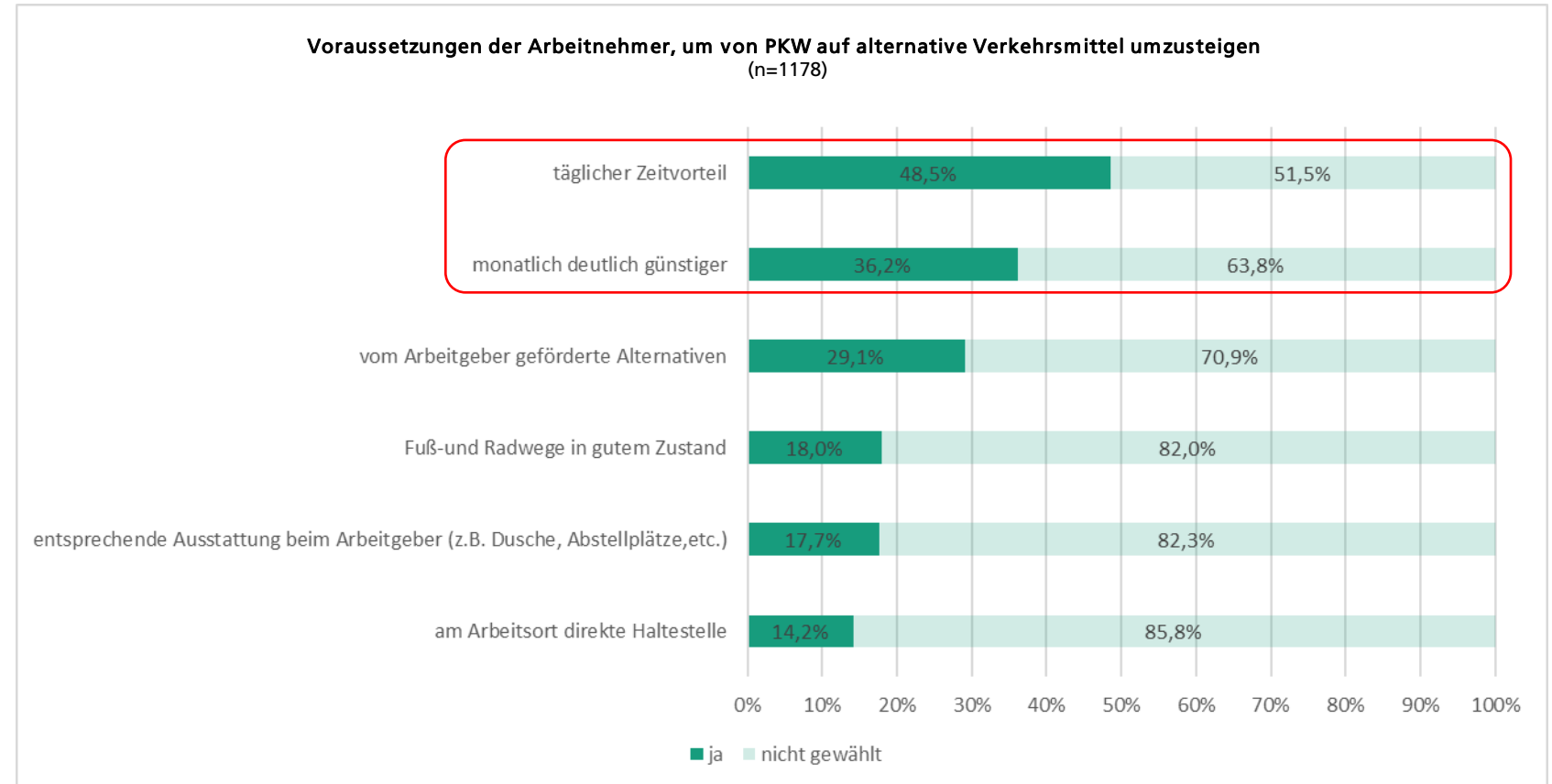


Kernaussage 5 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Zeitvorteile und Kostenersparnisse hindern Pendler an Umstieg auf alternative Verkehrsmittel

Erkenntnisse:

- Würden im Vergleich zum PKW Zeitvorteile entstehen, wären 48,5% der Pendler zu einer Nutzung alternativer Verkehrsmittel bereit. Längere Pendelzeiten sind aktuell der meistgenannte Hinderungsgrund.
- Der Preis für tägliches Pendeln mit dem ÖPNV wird im Vergleich zum täglichen Fahren mit dem eigenen PKW als teurer angesehen. Würden sich hier Kosten sparen lassen, wären 36,2% der Pendler zu einem Wechsel auf alternative Verkehrsmittel bereit.
- Arbeitgeberförderung und radfahrerfreundliche Infrastrukturen werden als weitere Bedingungen genannt.

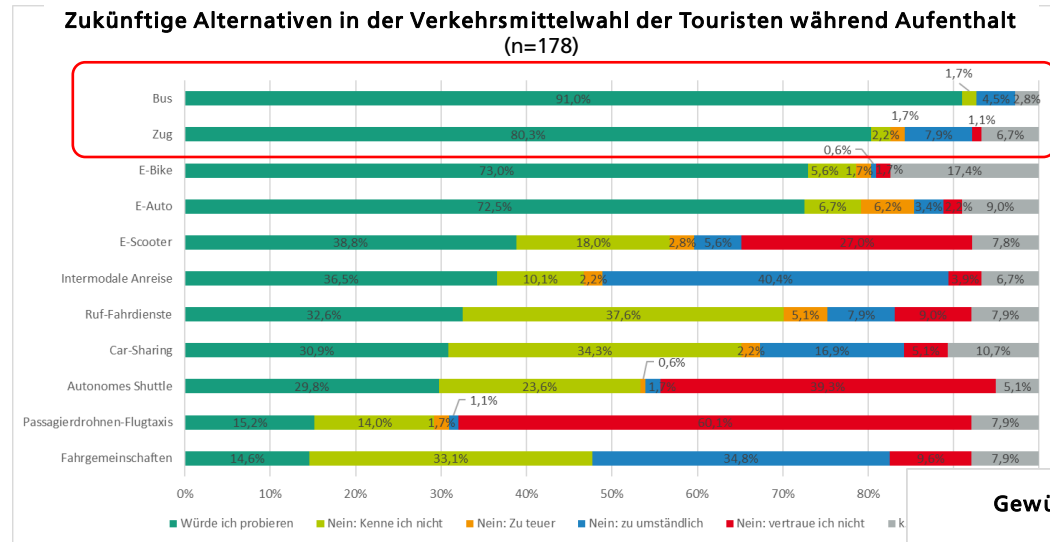


Kernaussage 6 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

ÖPNV von Touristen und Arbeitnehmern als Mobilitätsalternative vor Ort gewünscht

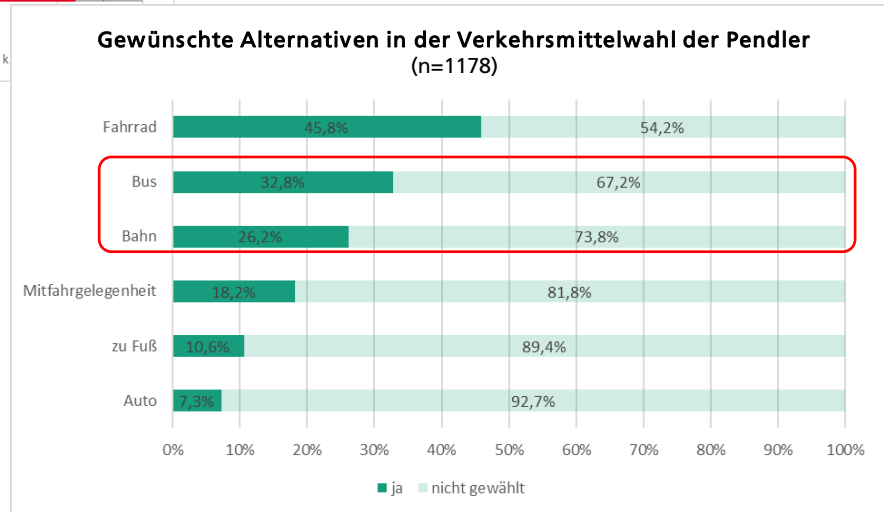
Erkenntnisse:

- Unter den Touristen würden zukünftig gerne 91,0% einen Bus und 80,3% einen Zug als Verkehrsmittel während ihres Aufenthalts im Landkreis nutzen.
- Bei den Pendlern würden, unter den genannten Bedingungen (siehe S. 13), 32,8% zum Bus und 26,2% zur Bahn als tägliches Pendelmittel wechseln.
- Fahrten mit dem Bus würden sich bei beiden Zielgruppen einer größeren Beliebtheit erfreuen als mit einem Zug.



„Es braucht ein Selbstverständnis in der Region, wenn die Leute vor Ort das Angebot nutzen, ist es auch dem Tourismus besser zu vermitteln.“
(Expertenaussage, anonymisiert)

„Das Ticketing ist das größte Problem. Von Grainau nach Murnau brauche ich drei Tickets und es wird in keiner App angezeigt wieviel das letztlich kostet. Am besten wäre eine Plattform, in der alle Angebote und Verkehrsmittel ersichtlich sind.“
(Expertenaussage, anonymisiert)

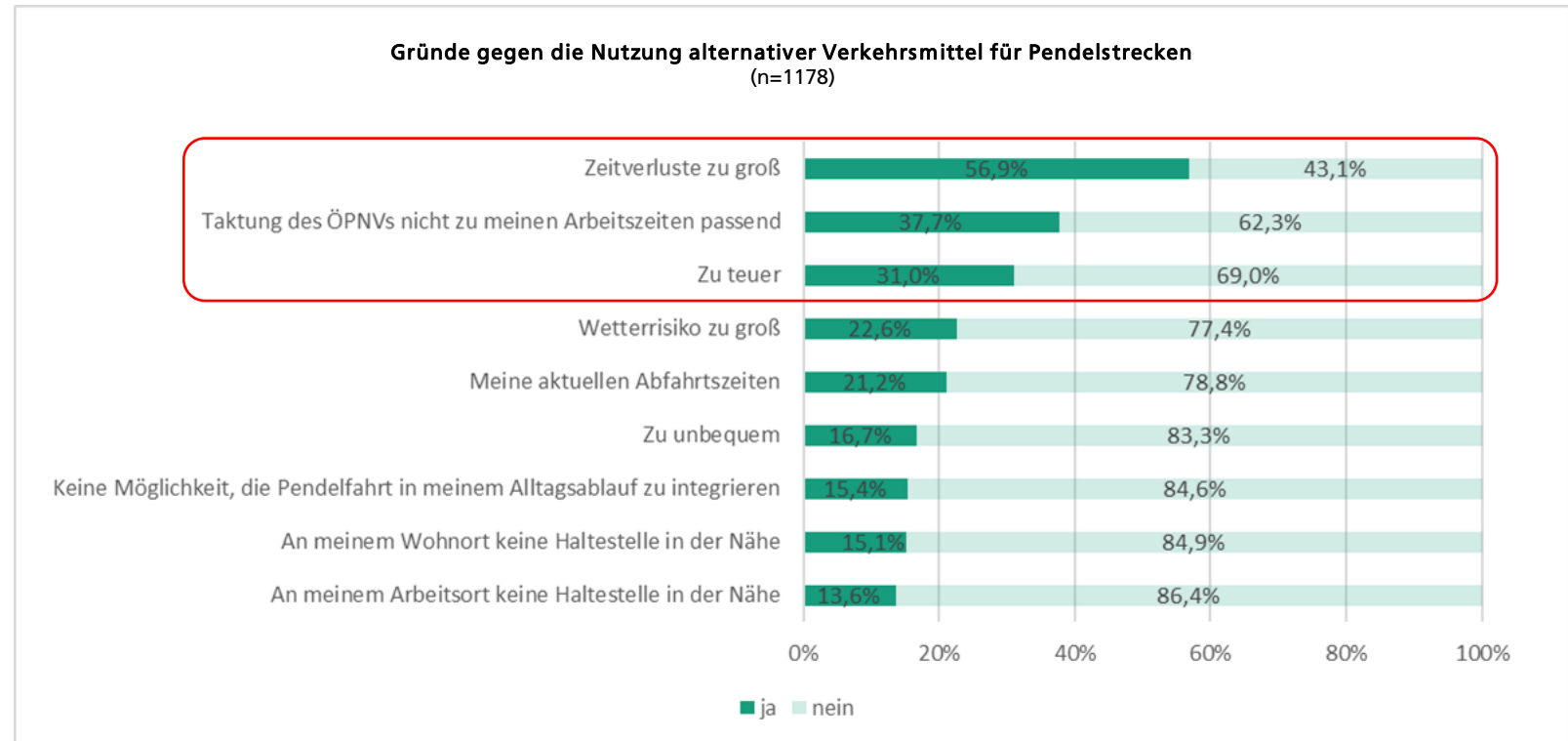


Kernaussage 7 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Zeitverlust, Taktung und Preis als Gründe gegen Nutzung des ÖPNV durch Pendler

Erkenntnisse:

- Der längeren Fahrt- und Pendelzeiten im Vergleich zum PKW sind der meistgenannte Grund gegen die Nutzung des ÖPNV für die täglichen Pendelstrecken im Landkreis. Oftmals bedingt durch die gegebene Taktung und angebotene Abfahrtszeiten.
- Auch der Preis für tägliches Pendeln mit dem ÖPNV wird von vielen Arbeitnehmern als teurerer angesehen, als tägliche Fahrten mit dem eigenen PKW.
- Abstimmung mit flexiblem Alltagsablauf und eigenen Arbeitszeiten sind weitere Gründe gegen eine ÖPNV Nutzung.



Sonstige Gründe:

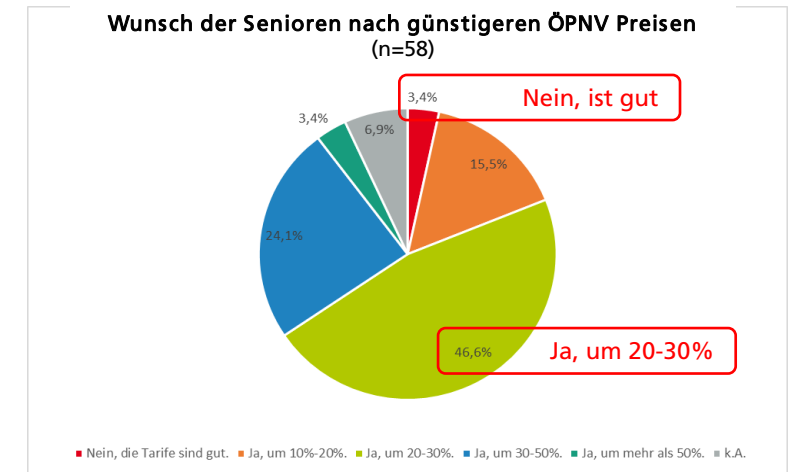
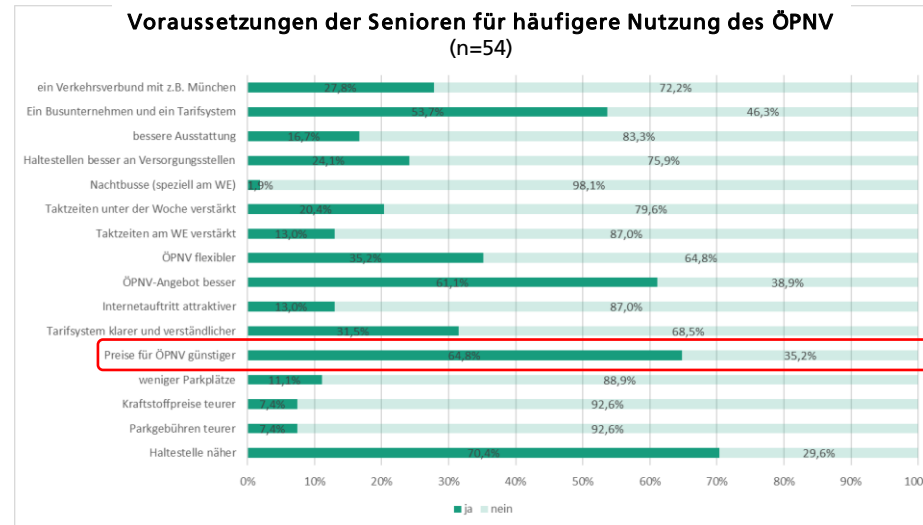
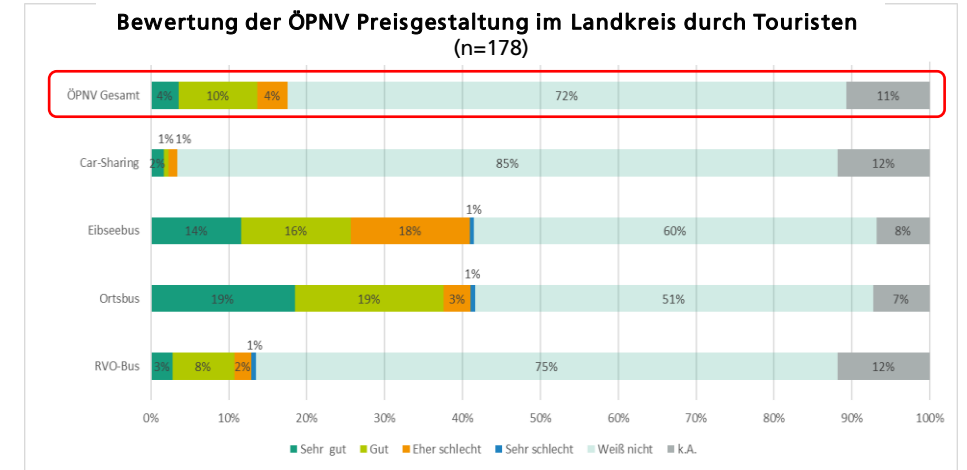
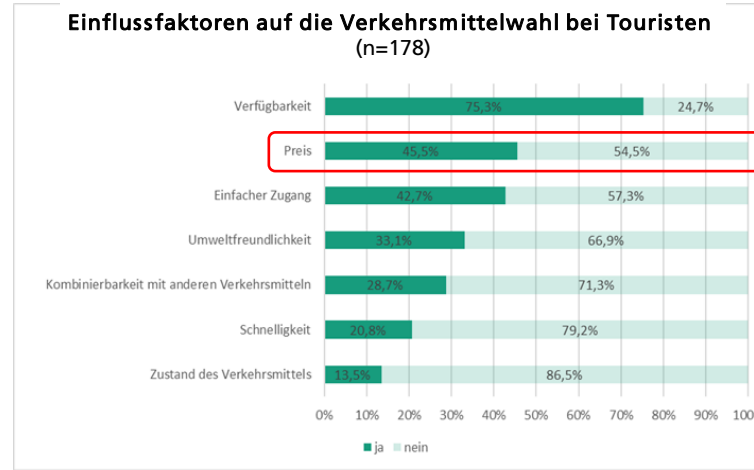
- Arbeitszeiten passen nicht
- Zu viele Umstiege Bus-Bahn-Bus ohne Abstimmung
- Benötigtes Arbeitsmaterial/Gepäck zu sperrig
- Landkreisübergreifendes System nicht vorhanden
- Flexibilität nicht gegeben
- Keine direkten Verbindungen
- Fahre mit dem Fahrrad (Mitnahme im Bus nicht möglich)

Kernaussage 8 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Preis des ÖPNV Angebots zu hoch für alltägliche Nutzung durch Touristen und Senioren

Erkenntnisse:

- Der Preis ist für 45,5% der Touristen ausschlaggebend für Verkehrsmittelwahl während Aufenthalt. Verfügbarkeit ist jedoch wichtigstes Argument.
- Die Preisgestaltung des gesamten ÖPNV Angebots wird nur von 14% der Touristen als gut wahrgenommen.
- Günstigere Preise werden von 64,8% der Senioren als Voraussetzung für eine häufigere ÖPNV Nutzung genannt.
- Nur 3,4% der Senioren bewerten die ÖPNV Preise in der Gemeinde GaPa als angemessen. Mehrheit (46,6%) wünscht sich Reduzierung der Preise um 20-30%.



Kernaussage 9 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Einheitliches und übergreifendes Tarifsystem würde ÖPNV attraktivieren

Erkenntnisse:

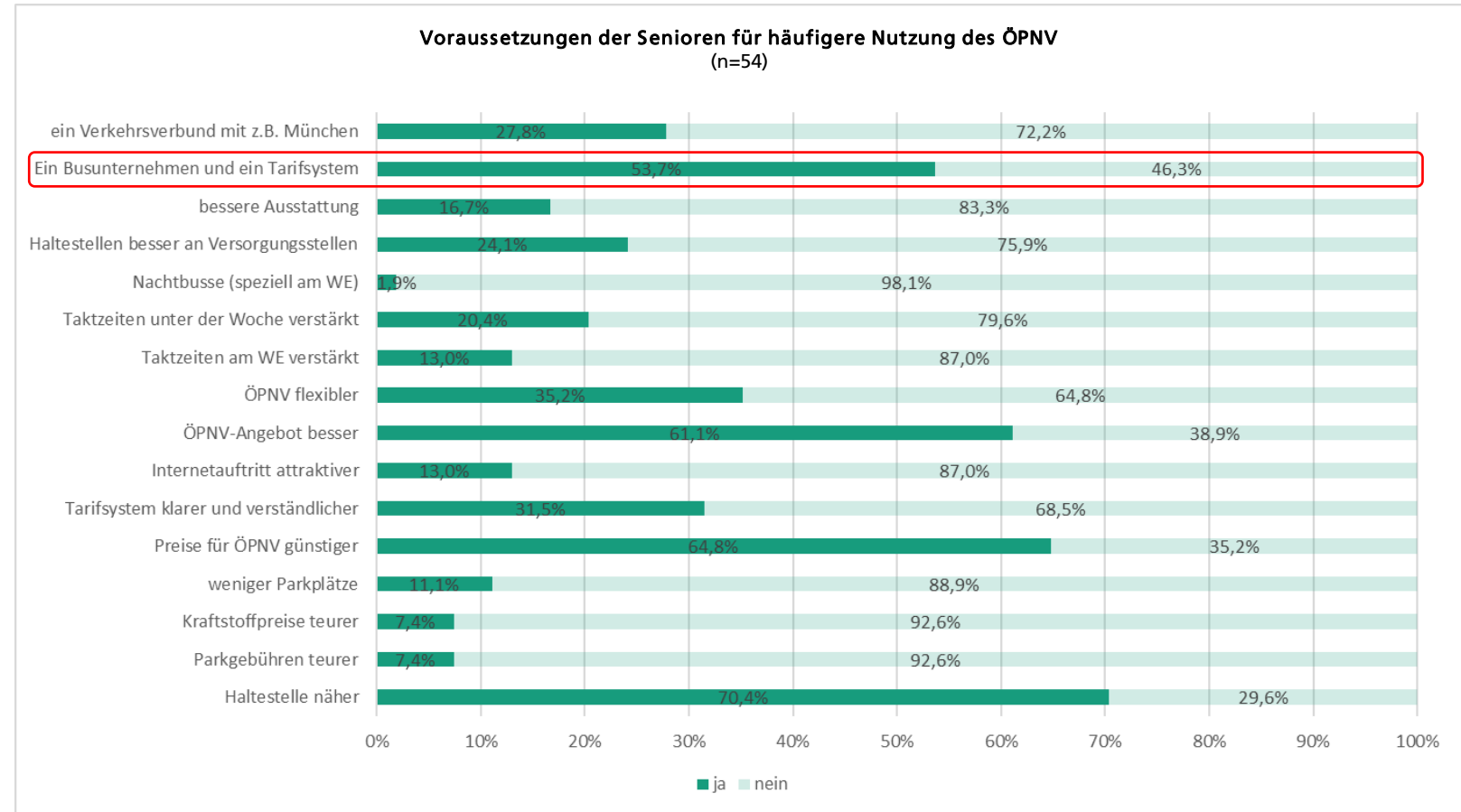
- Ein einheitliches Tarifsystem, welches nach außen hin als ein Busunternehmen wirkt, würden für 53,7% der Senioren das bestehende ÖPNV attraktivieren und sie zu einer häufigeren Nutzung dieses Angebots bewegen.

„Das größte Problem ist ein einheitliches Ticketsystem in der Region. Das erhöht die Attraktivität der Nutzung.“

(Expertenaussage, anonymisiert)

„Auch bei günstigeren Tickets wird der ÖPNV nicht stärker genutzt, wenn das Angebot dennoch schlecht ist.“

(Expertenaussage, anonymisiert)

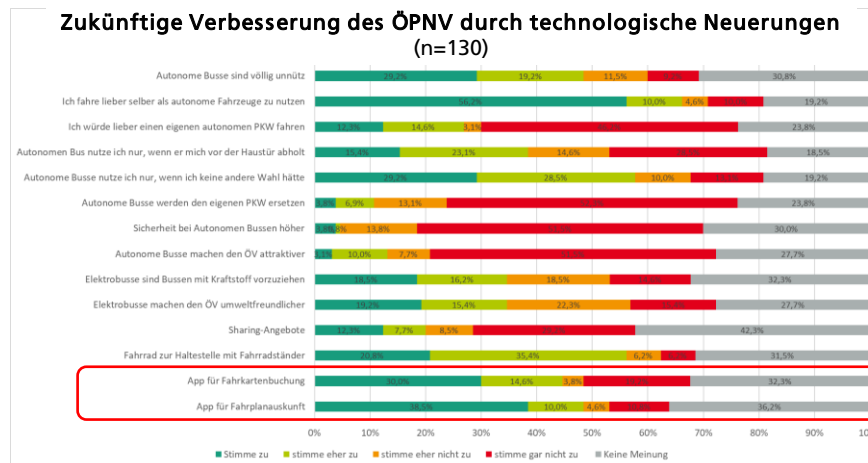
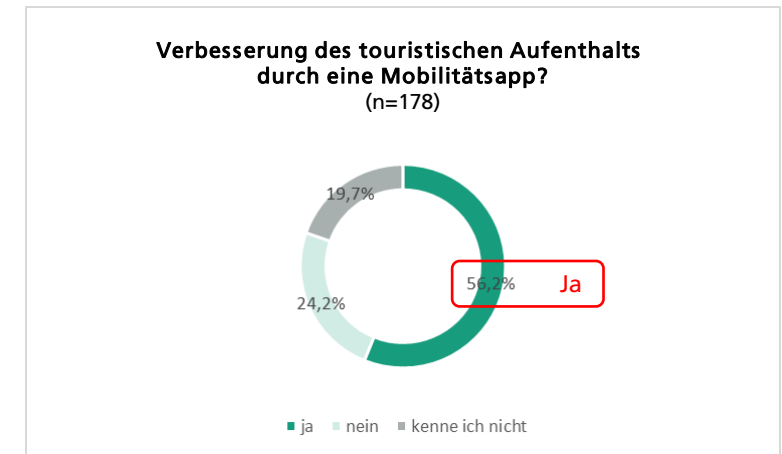
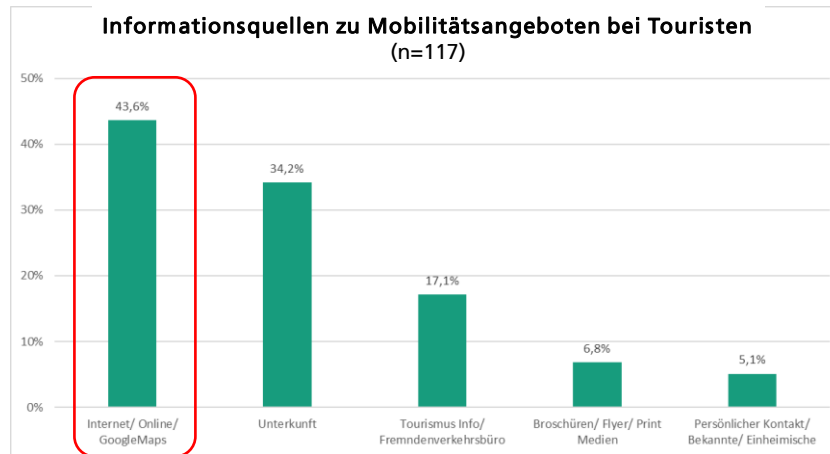


Kernaussage 10 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Erleichterter ÖPNV Informationszugang über digitales Angebot als Verbesserung gewünscht

Erkenntnisse:

- 43,6% der Touristen im Landkreis GaPa informieren sich bzgl. dem lokalen Mobilitätsangebot während ihres Aufenthalts über das Internet.
- 56,2% der Touristen sind der Meinung, dass eine Mobilitätsapp den touristischen Aufenthalt im Landkreis verbessern würde.
- 48,5% der älteren Bevölkerung denkt, der lokale ÖPNV würde sich durch eine App zur Fahrplanauskunft verbessern lassen. 44,6% der Befragten würden in einer solchen App auch gerne ihre Fahrkarten buchen.



„Die größte Herausforderung ist die Vereinigung der Fahrpläne in einer App. Alleine eine Anwendung reicht nicht, es muss die Angebote, die Fahrpläne, den Ort, den Nutzer - alles beinhalten.“
(Expertenaussage, anonymisiert)

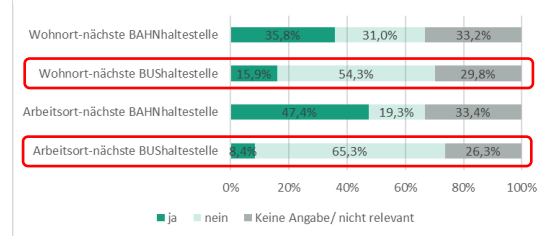
Kernaussage 11 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

Engeres Haltestellennetz und bessere Erreichbarkeit würde den ÖPNV-Bus attraktivieren

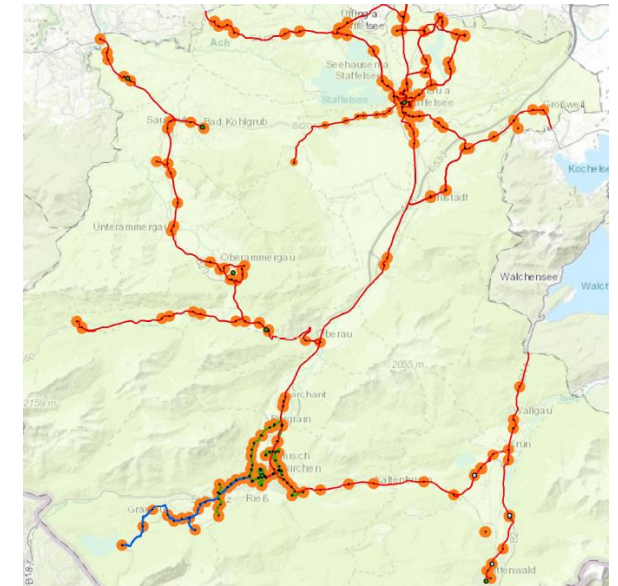
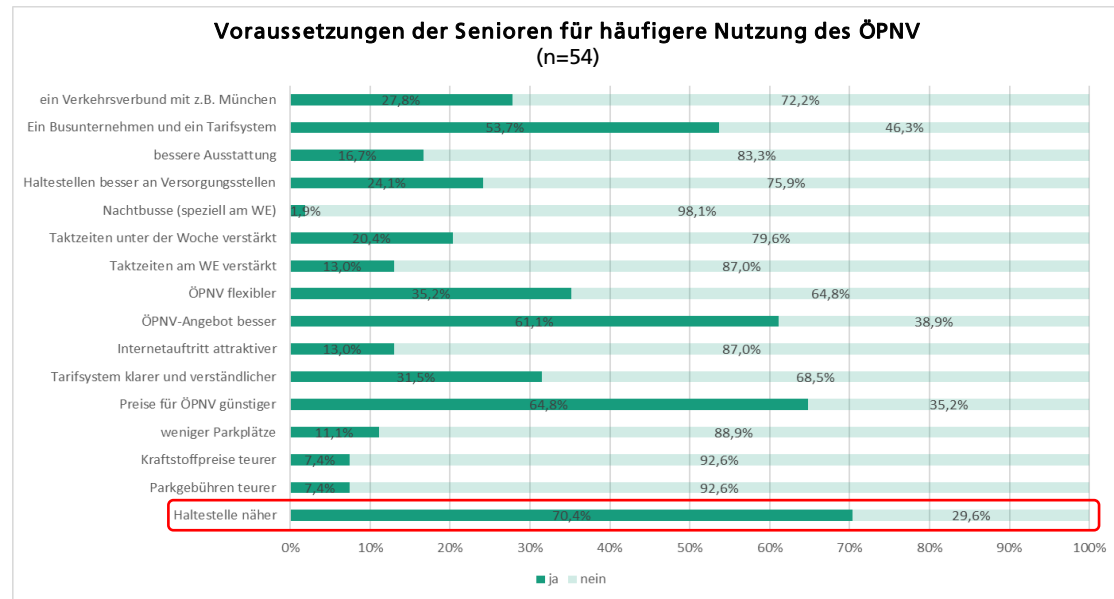
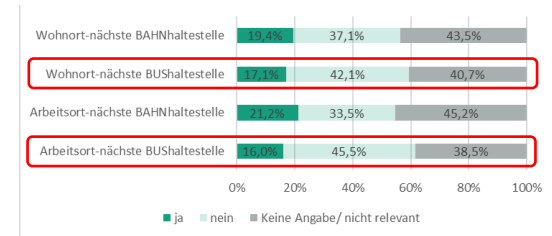
Erkenntnisse:

- Die Erreichbarkeit der lokalen Bushaltestellen wird der Mehrheit der Pendler als ausbaufähig bewertet. Vom Wohnort aus ist lediglich für 15,9% der Pendler im Landkreis eine Bushaltestelle in fußläufiger Reichweite. Vom Arbeitsort aus sogar nur für 8,4% der Pendler. Eine barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen ist nur in 17,1% bzw. 16,0% der Fälle gegeben.
- Bei den Senioren gaben 70,4% der Befragten an, dass sie häufiger den lokalen ÖPNV nutzen würden, wenn die Haltestellen näher am Wohnort wären.

Bewertung der ÖPNV Anbindung durch Pendler, zu Fuß erreichbar (n=1178)



Bewertung der ÖPNV Anbindung durch Pendler, barrierefrei erreichbar (n=1178)



Verteilung der Bus Haltestellen im Landkreis GaPa

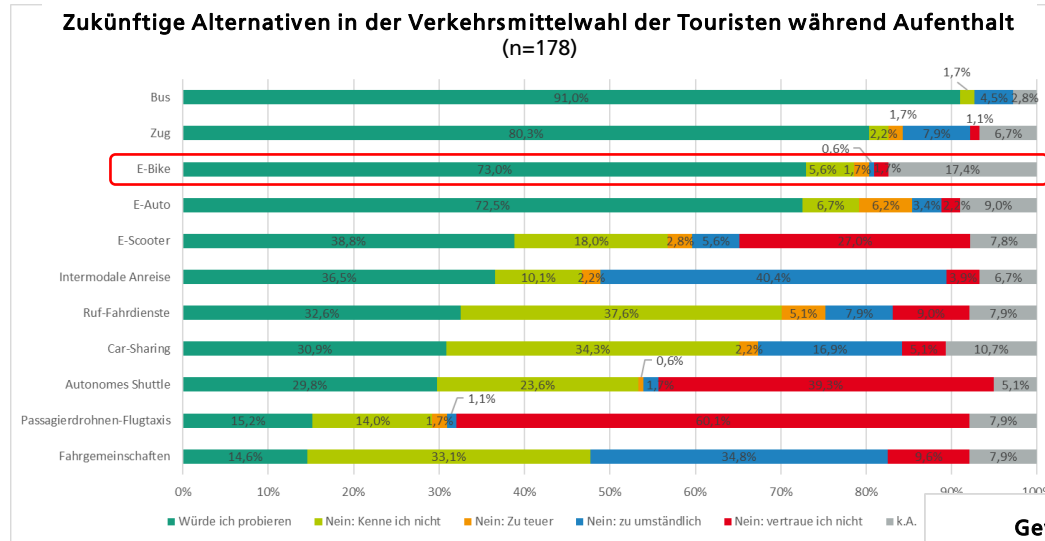
„ÖPNV Stationen sollten im Umkreis von 300 Metern erreichbar sein. Das ist in der Marktgemeinde nur zum Teil erfüllt.“
(Expertenaussage, anonymisiert)

Kernaussage 12 – Aktuelle Situation im Landkreis, 2020

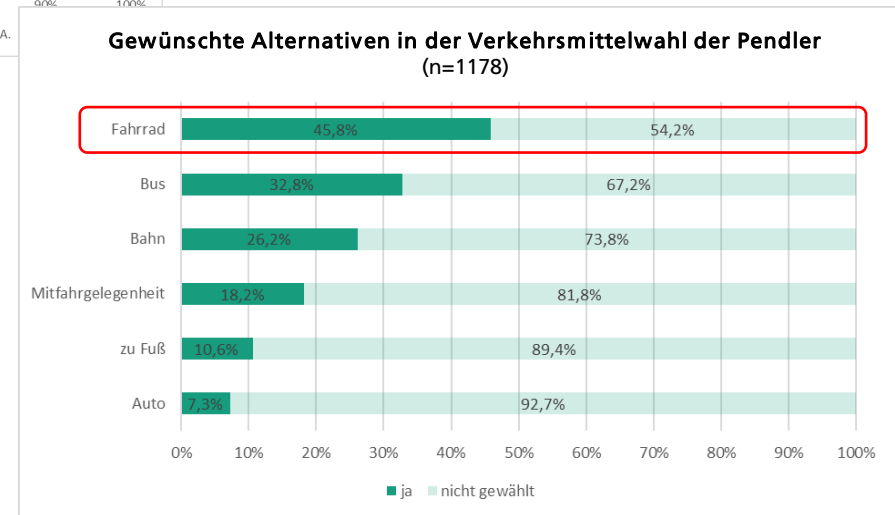
Fahrrad hat Potenzial als alternatives Verkehrsmittel für Touristen und Pendler

Erkenntnisse:

- Als alternatives Fortbewegungsmittel während ihres Aufenthalts vor Ort würden 73% der Touristen zukünftig gerne (e-)Fahrräder ausprobieren.
- Bei den Pendlern würden 45,8%, unter gegebenen infrastrukturellen Bedingungen (vgl. S. 13), gerne auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel für die tägliche Pendelstrecke wechseln.



„Es fehlt komplett die Infrastruktur vor Ort wie Radverkehrsanlagen oder Abstellplätze für Räder. Hier besteht massiver Handlungsbedarf. Auch eine Einbindung des Fahrrads in den Nahverkehr (z.B. Nutzung der BZB) wäre sinnvoll.“
(Expertenaussage, anonymisiert)



4. Implikationen für Politik und lokale Mobilitätsakteure

Nutzergerechte Gestaltung von Angebot und Infrastruktur sowie Aufbau digitaler Funktionen

	Kernaussagen		Implikation
PKW-Verkehr	1	Nutzung des eigenen PKW im Landkreis dominiert über ÖPNV Nutzung, bei allen Gruppen	Touristen: Autofreie Anreise erleichtern und Angewiesenheit auf Auto für Aufenthalt vor Ort reduzieren
	2	Die Besetzung im PKW ist sehr gering: Touristen oft zu zweit, Pendler oft alleine unterwegs	Pendler: Arbeitgeberübergreifende Lösungen für gemeinschaftliches Pendeln etablieren, basierend auf vertrauensvollem Social-Network-Ansatz
	3	Vertrauen zu Mitfahrern als Voraussetzung für Bildung von Pendler-Fahrgemeinschaften	Senioren: Alternative Verkehrsmittel (v.a. ÖPNV-Zugang und Tarife) für Alltagsmobilität attraktiver gestalten
Pendler-verkehr	4	Der tägliche Arbeitsweg soll möglichst kurz sein und bedarf flexibler Anpassungen an Alltag	Alternative Mobilitätsangebote (v.a. ÖPNV) für Pendler nutzerfreundlich ausrichten: Flexibilität des Angebots erhöhen, Zeitvorteile schaffen und Preise attraktiv gestalten
	5	Zeitvorteile und Kostenersparnisse hindern Pendler an Umstieg auf alternative Verkehrsmittel	
ÖPNV-Angebot	6	ÖPNV von Touristen und Arbeitnehmern als Mobilitäsalternative vor Ort gewünscht	Bestehendes ÖPNV-Angebot ertüchtigen für Einklang aus touristischer und alltäglicher Nutzung: Taktung und Flexibilität erhöhen, Preise und Tarife transparent und einheitlich gestalten, Informationszugang vereinfachen und digitalisieren, Haltestellen ausbauen
	7	Zeitverlust, Taktung und Preis als Gründe gegen Nutzung des ÖPNV durch Pendler	
	8	Preis des ÖPNV Angebots zu hoch für alltägliche Nutzung durch Touristen und Senioren	
	9	Einheitliches und übergreifendes Tarifsystem würde ÖPNV attraktivieren	
	10	Erleichterter ÖPNV Informationszugang über digitales Angebot als Verbesserung gewünscht	
	11	Engeres Haltestellennetz und bessere Erreichbarkeit würde den ÖPNV-Bus attraktivieren	
Rad	12	Fahrrad hat Potenzial als alternatives Verkehrsmittel für Touristen und Pendler	Rad-Infrastruktur ausbauen: Wege und Abstellanlagen ertüchtigen, Rad-Mitnahme im ÖPNV ermöglichen

4. Implikationen für Politik und lokale Mobilitätsakteure

Zusammenarbeit der Akteure und on-demand Lösungen für Flexibilität und Akzeptanz

Implikation	Handlungsvorschläge
<p>Touristen: Autofreie Anreise erleichtern und Angewiesenheit auf Auto für Aufenthalt vor Ort reduzieren</p> <p>Pendler: Arbeitgeberübergreifende Lösungen für gemeinschaftliches Pendeln etablieren, basierend auf vertrauensvollem Social-Network-Ansatz</p> <p>Senioren: Alternative Verkehrsmittel (v.a. ÖPNV-Zugang und Tarife) für Alltagsmobilität attraktiver gestalten</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Zusammenarbeit mit Hotels, Bergbahnen und lokalen Mobilitätsanbietern verstärken, um landkreisweit abgestimmtes Angebot für autofreien Aufenthalt zu schaffen▪ Verbesserte, digitale Kommunikation dieses Angebots an Einwohner, Touristen und Tagestouristen▪ Zusammenarbeit mit lokalen Arbeitgebern für abgestimmte, übergreifende Angebote zu Fahrgemeinschaften▪ Nutzergerechte Gestaltung des Angebots an alternativen Verkehrsmitteln, z.B. durch zielgruppenspezifische on-demand Lösungen für gesammelte Fahrten ab der Haustüre
<p>Alternative Mobilitätsangebote (v.a. ÖPNV) für Pendler nutzerfreundlich ausrichten: Flexibilität des Angebots erhöhen, Zeitvorteile schaffen und Preise attraktiv gestalten</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Prüfen von on-demand Angeboten mit App-basierter Buchung speziell für Pendlerverkehr▪ Zusammenarbeit mit lokalen Arbeitgebern für abgestimmte, übergreifende Angebote
<p>Bestehendes ÖPNV-Angebot ertüchtigen für Einklang aus touristischer und alltäglicher Nutzung: Taktung und Flexibilität erhöhen, Preise und Tarife transparent und einheitlich gestalten, Informationszugang vereinfachen und digitalisieren, Haltestellen ausbauen</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Prüfen von on-demand Angeboten mit App-basierter Buchung für flexible Taktung und landkreisweite Abdeckung ohne zusätzliche Haltestelleninfrastruktur▪ Landkreisweit gesteuerter Tarifverbund (inkl. Anbindung der Tiroler Zugspitzregion) und verbesserte, digitale Kommunikation dieses Angebots an Einwohner, Touristen und Tagestouristen
<p>Rad-Infrastruktur ausbauen: Wege und Abstellanlagen ertüchtigen, Rad-Mitnahme im ÖPNV ermöglichen</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Sichten von Förderprogrammen und Abstimmung aller Landkreiskommunen zum Ausbau von Rad-Infrastrukturen▪ Zusammenschluss mit lokalen Verkehrsanbietern für Radmitnahme in ÖPNV-Bussen

Weitere Ideen und Lösungsvorschläge wurden im Rahmen des Projektes in einer landkreisweiten Delphi-Studie mit 32 Akteuren der lokalen Mobilitätsbranche erarbeitet. Siehe hierzu separate Publikation.

Quellen

- Abriel, Marianne; 2020: „Herausforderungen des demographischen Wandels für eine nachhaltige Gestaltung der Mobilität in ländlichen Räumen – Anforderungen an den ÖPNV am Beispiel des Landkreises Garmisch-Partenkirchen“, Masterarbeit, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO und Leopold-Franzens-Universität Innsbruck
- Landkreisweite Arbeitnehmerbefragung im Rahmen des Projektes InnoMobGaPa; 2020; Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO und Landratsamt Garmisch-Partenkirchen
- Mutke, Mario; 2020: „Entscheidungsmittel zur szenariobasierten Entscheidungsfindung für den Einsatz autonomer Shuttle-Busse“, Masterarbeit, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO und Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg
- Straubinger, Michael; 2020: „Nutzerorientierte Auslegung von Mobilitätsangeboten in alpinen Tourismusdestinationen – Eine Untersuchung am Beispiel der Region Garmisch-Partenkirchen“, Masterarbeit, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO und Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen
- Wagner, Sabine, Dr.-Ing.; Ernst, Thomas, Dr.; Lange, Ralph; Edel, Fabian; 2016: “E-GAP 2030: NACHHALTIGE (E-)MOBILITÄT IN DER MARKTGEMEINDE GARMISCH-PARTENKIRCHEN“, Sachbericht zum öffentlich geförderten Projekt e-GAP 2030, Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO

Weiter wurden vier Experteninterviews mit Vertretern lokaler Mobilitätsakteure geführt, diese sind aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert. Die befragten Experten stammen dabei aus der öffentlichen Verwaltung, lokalen Verkehrsanbietern und dem regionalen Tourismusmanagement.

Kontakt

Außenstelle Garmisch-Partenkirchen des Fraunhofer IAO



Florian Albert
Mobility Innovation

Florian.Albert@iao.fraunhofer.de
+49 (0) 8821 / 966 977 34

Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO
Außenstelle Garmisch-Partenkirchen

Mittenwalder Str. 39
82467 Garmisch-Partenkirchen



Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung, und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2021 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.