



# InnoMobGaPa

## Schlussbericht

Schlussbericht des im Rahmen der MobilitätsWerkStadt2025 geförderten  
Projekts InnoMobGaPa - Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept im  
Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Zeitler Elisabeth (Dr.)  
elisabeth.zeitler@lra-gap.de



## Inhalt

I.	Kurzdarstellung.....	2
A.	Aufgabenstellung.....	2
B.	Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde .....	2
C.	Planung und Ablauf des Vorhabens .....	3
D.	Wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde .....	3
E.	Zusammenarbeit mit anderen Stellen.....	4
II.	Eingehende Darstellung .....	5
A.	Darstellung der verwendeten Methoden und der erzielten Ergebnisse.....	5
1.	Überblick .....	5
2.	AP1: Aufnahme des Status Quo bestehender Mobilitätskonzepte und -angebote im Landkreis 8	
3.	AP2: Erfassung von Nutzer- und Mobilitätsbedarfen aller Bevölkerungsgruppen im Landkreis 9	
4.	AP3: Analyse und Bewertung alternativer und innovativer Mobilitätslösungen.....	11
5.	AP4 Generierung von Lösungsideen und Konzipierung von Umsetzungsmaßnahmen im Landkreis .....	12
6.	AP 5 Kommunikation, Transfer und Vorbereitung der Umsetzungsphase .....	17
7.	AP6 Monitoring des Projektfortschritts und Spiegelung mit parallelen Mobilitätsinitiativen 21	
B.	Wichtigste Posten des zahlenmäßigen Nachweises.....	22
C.	Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit.....	22
D.	Vorraussichtlicher Nutzen, insbesondere Verwertbarkeit der Ergebnisse im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans.....	24
1.	Wirtschaftliche Erfolgsaussichten .....	24
2.	Wissenschaftliche Erfolgsaussichten.....	24
3.	Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen.....	25
4.	Erfolgte oder geplanten Veröffentlichungen der Ergebnisse .....	25
III.	Literaturverzeichnis:.....	26
IV.	Anlage - Berichtsblatt .....	28



## I. Kurzdarstellung

### A. Aufgabenstellung

Erarbeitung eines innovativen Mobilitätskonzepts auf der Grundlage von aktuellen Untersuchungen und eigener Erhebung von Mobilitätsbedürfnissen verschiedener Nutzergruppen. Dieses Konzept soll, durch die Integration neuer Technologien und Mobilitätsdienstleistungen in das bestehende Angebot, den Bedarfen verschiedenster Bevölkerungsgruppen gerecht werden und den ÖPNV attraktiveren. Gleichzeitig war die Weiterführung über die Projektphase hinaus über eine erfolgreiche Bewerbung für die zweite Wettbewerbsphase geknüpft. Im Rahmen des Projekts wurde deshalb eine Projektskizze erarbeitet und eingereicht.

### B. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

InnoMobGaPa war als Forschungsprojekt beim Landratsamt Garmisch-Partenkirchen angesetzt. Für das Projekt wurde eine Projektstelle mit einem Stundenumfang von 30/Wstd. geschaffen. Das Fraunhofer IAO wurde mit der Umsetzung von Datenerhebung und Auswertung beauftragt.

Der Landkreis ist im Rahmen der Daseinsfürsorge für die Organisation, Bereitstellung und Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs zuständig. Kernbereiche sind der Schülerverkehr und die Anbindung und Bedienung der Landkreiskommunen an ein angemessenes ÖPNV-Netz. Planungsgrundlage ist der Nahverkehrsplan, der verabschiedet von den Kreisgremien die Fahrtrichtung für die Ausgestaltung des Nahverkehrs vorgibt. Schülerbeförderung und die Defizitfinanzierung des ÖPNV Angebots werden vom Landkreis getragen, die Finanzierung wird über die Kreisumlage durch die Kommunen gesichert.

Auch bei Genehmigungen im Baubereich, der Siedlungsplanung und bei der Öffentlichen Sicherheit und Ordnung gibt es Themen die Einfluss auf die Mobilität der Bürgerinnen im Landkreis haben. Bisher waren diese Themen jedoch in der Verwaltung nicht miteinander verknüpft. Strukturell und konzeptionell ist die Verwaltung nicht auf die pro-aktive Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsideen und der damit verbundene aktorsübergreifenden Zusammenarbeit ausgerichtet.

Das in der ersten Lockerungsphase der Corona-Restriktionen extrem erhöhte Verkehrsaufkommen im ganzen Oberland, hat dem Thema Mobilität auf Kreisebene mehr Gewicht verliehen. Das Projekt InnoMobGaPa hat in regelmäßigen Abständen über seine Teil-Ergebnisse in den Kreisgremien informiert und dadurch die Diskussion um Gestaltungsmöglichkeiten lokaler Mobilität angeregt. Der Landkreis und seine Kommunen haben Möglichkeiten lokale Mobilität zu gestalten, die sie größtenteils bislang noch nicht wahrgenommen hatten.



### C. Planung und Ablauf des Vorhabens

Das Projekt wurde geplant vom Landratsamt Garmisch-Partenkirchen und dem Fraunhofer IAO-Garmisch-Partenkirchen. Im Rahmen des Forschungswettbewerbs Mobilitätswerkstadt 2025 in Phase I gefördert. Hieraufhin konnte eine Projektstelle Mobilitätsmanagement am Landratsamt installiert werden, die beim Klimaschutz angesiedelt war. Ein Unterauftrag zu Forschungszwecken wurde an das Fraunhofer IAO Garmisch-Partenkirchen vergeben.

Während der Projektlaufzeit (01.01.2020 – 31.12.2021) und der Corona bedingten Laufzeitverlängerung um 3 Monate (01.01.2021 – 31.03.2021) wurden sechs Arbeitspakete bearbeitet, und ein Projektantrag die für die Phase II im Rahmen der Mobilitätswerkstadt 2025 verfasst. Alle Arbeitspakete konnten bearbeitet werden.

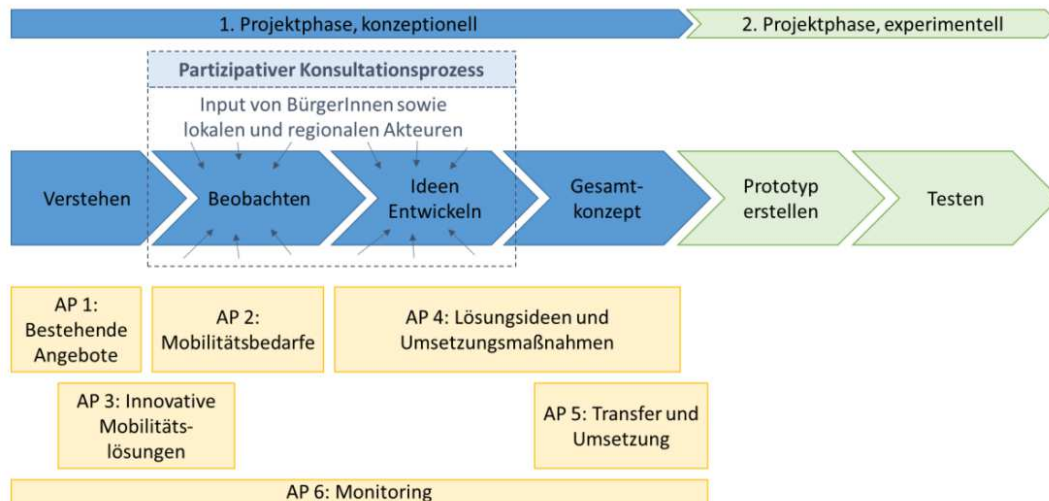


Abbildung 1 Schema Projektablauf und Arbeitspakete

### D. Wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde

Die Grundlage für das Mobilitätskonzept des Landkreises Garmisch-Partenkirchen bilden die vorliegenden Studien zu mobilitätsrelevanten Themen, sowie aktuelle Daten aus laufenden Verfahren. Einen wichtigen Teil stellen dabei die Vorarbeiten der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen dar, welche im Projekt eGAP2030 bis zum Jahr 2016 erarbeitet wurden (Wagner, Thomas, Lange, & Edel, 2017). Drei vom Fraunhofer IAO betreute Masterarbeiten konnten ebenso herangezogen werden, wie



der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 und die aktuellen Erhebungen zum aktuellen Nahverkehrsplan (Meder, Nitzsch, & Piroozgar, 2021), bereits vorliegende Daten zur laufende MVV-Erweiterungs-Studie (MVV-Consulting, 2021a, 2021b, 2021c) und das Strukturgutachten Oberland (Glöckl, Haller, Breul, & Jörg, 2018) dar.

Das ursprünglich geplante, interaktive Partizipationsformat zur gemeinsamen Erarbeitung innovativer Mobilitätslösungen für den Landkreis GAPA beruht auf der Methodik des Makeathons. Basierend auf Vorarbeiten des Fraunhofer IAO (Truong, 2018, 2019a, 2019b) sollten im Rahmen des Projektes InnoMobGaPa neuartige Ansätze eines Makeathons mit spezifischen Zielgruppen (z.B. Jugendliche, Senioren, etc.) durchgeführt werden. Durch das Aufkommen der Corona-Pandemie und der dadurch bedingten Beschränkungen bei Präsenzveranstaltungen wurde im Laufe des Projektes auf virtuelle Partizipationsformate umgestellt. Dabei wurde weitestgehend die Methode der Delphi-Studie genutzt.

#### E. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Während des Projektes wurde mit der Außenstelle Garmisch-Partenkirchen des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO im Rahmen eines Unterauftrags zusammen gearbeitet. Darüber hinaus war eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure aus dem Landkreis (u.a. Zugspitz Region GmbH, Bürgerstiftung Energiewende Oberland, Energie Südbayern GmbH) als assoziierende Partner eingebunden. Diese Partner sowie relevante, große Firmen und Arbeitgeber aus dem Landkreis nahmen an mehreren virtuellen Workshop Formaten und Projektabstimmungen teil.



## II. Eingehende Darstellung

### A. Darstellung der verwendeten Methoden und der erzielten Ergebnisse

#### 1. Überblick

Um den lokalen Herausforderungen und kommunalen Mobilitätsaspekten im Landkreis Garmisch-Partenkirchen zu begegnen, umfasste das Ziel aus Phase I die Erarbeitung eines innovativen Mobilitätskonzepts. Dieses Konzept soll, durch die Integration neuer Technologien und Mobilitätsdienstleistungen in bestehende Konzepte und Angebote, den Bedarfen verschiedenster Bevölkerungsgruppen gerecht werden und den ÖPNV attraktiver gestalten. Dazu wurden im Rahmen der Projektphase I die grundlegenden Nutzer- und Bürgerbedarfe durch einen partizipativ-konsultierenden Ansatz erhoben und in die weitere Konzeption eingebracht.

Durch die Corona-Pandemie mussten hierbei einige Formate angepasst werden:

- Digitale Akteurs-Workshops mit allen Landkreisbürgermeistern und relevanten lokalen Mobilitäts-Akteuren zur thematischen Sensibilisierung
- Eine dreistufige Delphi-Studie unter Beteiligung lokaler Interessensgruppen aus Wirtschaft und Politik (37 Teilnehmer), wobei 76 konkrete Ideen zur Verbesserung der Situation vor Ort generiert und bewertet wurden
- Eine landkreisweite Kids-Video-Challenge, zur kreativen Einreichung von Lösungsvorschlägen für Mobilitätsprobleme
- Eine landkreisweite Arbeitnehmerbefragung zu Mobilitätsbedarfen und Pendelverhalten (~1.600 Rückantworten)

Es sind mehrere greifbare Kernergebnisse zu nennen:

- Installation einer neuen Stabstelle Mobilitätsmanagement im Landratsamt Garmisch-Partenkirchen, Grundlage bildete Kreisgremienarbeit im Rahmen von InnoMobGaPa
- Ein Whitepaper zu den Erkenntnissen aller Untersuchungen vor Ort und deren Implikationen zum Transfer auf andere ländlich-touristische Regionen in Deutschland (derzeit in Finalisierung) [4]
- Eine landkreisweite Mobilitätsstrategie zur Umsetzung zur nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV und Verbesserung der Rad- und Fußinfrastruktur des Landkreises aller Ergebnisse in Projektphase II und darüber hinaus (derzeit in Finalisierung).

Zur weiteren Übersicht sind nachfolgend die in Projektphase I erreichten Ziele und Ergebnisse in der folgenden Abbildung dargestellt. (vgl. Tabelle 1)



Tabelle 1 Übersicht Umsetzung der Arbeitspakete mit Zielsetzungen, Vorgehen und Erkenntnissen für Projektphase II

Umsetzung der Arbeitspakete mit Zielsetzungen, Vorgehen und Erkenntnissen für Projektphase II		
Arbeitspaket Projektphase I	Zielsetzung, gewähltes Vorgehen und erreichtes Ergebnis	Erkenntnisse für Projektphase II
<p>AP1: Aufnahme des Status Quo bestehender Mobilitätskonzepte und -angebote im Landkreis</p> <p><b>Zeitraum:</b> Januar 2020 - März 2021</p>	<p><b>Ziel:</b> Einschätzung verkehrlicher Themen und des bestehenden Mobilitätsangebots</p> <p><b>Vorgehen:</b> Desktoprecherche zu sämtlichen Vorarbeiten aus dem gesamten Landkreis.</p> <p><b>Ergebnis:</b> Infrastruktur, ÖPNV-Angebot, neue Mobilitätsangebote sowie Initiativen von einzelnen Kommunen im Landkreis erfasst</p>	<p><b>Komplexe Ausgangslage</b> durch geographische Gegebenheiten und touristische Wirtschaftsstruktur; hohe Abhängigkeit des Alltagsverkehrs vom <b>MIV</b>; Hohes Verkehrsaufkommen durch Transit- und <b>Gästeverkehr</b>; Infrastruktur-Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung einzelner Orte benötigt; hohe Anzahl touristischer <b>Tagesausflüglern</b></p>
<p>AP2: Erfassung von Nutzer- und Mobilitätsbedarfen aller Bevölkerungsgruppen im Landkreis</p> <p><b>Zeitraum:</b> April - Juli 2020</p>	<p><b>Ziel:</b> Verständnis spezifischer Nutzerbedarfe und des lokalen Mobilitätsverhaltens</p> <p><b>Vorgehen:</b> Online Arbeitnehmer*innen Befragung; Rückgriff auf bestehende Studien, Expertengespräche (<b>Corona-bedingte Umstellung von Workshops auf digitale Formate</b>)</p> <p><b>Ergebnis:</b> Nutzergruppen und deren Bedürfnisse erkannt und verstanden</p>	<p>Arbeitsbezogene Mobilität ist dominiert vom MIV; <b>ÖPNV</b> wird als Verkehrsmittel <b>kaum genutzt</b>; Inklusion wird als Querschnitt Aufgabe definiert; Verbesserung der <b>Radinfrastruktur</b> und <b>abendlicher/nächtlicher</b> Angebote von Jugendlichen als wichtig angesehen; Förderung und Entwicklung <b>betrieblicher</b> Mobilitätskonzepte relevant; Spezifische Mobilitätsangebote für <b>Wanderer</b> und touristische Ziele notwendig;</p>
<p>AP3: Analyse und Bewertung alternativer und innovativer Mobilitätslösungen</p> <p><b>Zeitraum:</b> Oktober 2020 - März 2021</p>	<p><b>Ziel:</b> Einschätzung zur Ergänzung bestehender Angebote durch innovative Mobilitätslösungen</p> <p><b>Vorgehen:</b> Thematische Zusammenführung der Ergebnisse aus Desktoprecherche, Datenerhebung und Expertenbewertung durch Fraunhofer IAO</p> <p><b>Ergebnis:</b> Eignung und Relevanz neuer Mobilitätsdienstleistungen bewertet</p>	<p>Schaffung von <b>Datengrundlagen</b> und Digitalisierung des kommunalen Verkehrssystems notwendig; <b>On-demand Dienste</b> in der Fläche und Schnellbus-Angebote als Ergänzung zum Studententakt der Bahn sinnvoll; <b>Mobilitäts-Hubs</b> zur Vernetzung der Angebote zielführend;</p>
<p>AP4: Generierung von Lösungsideen und Konzipierung von Umsetzungsmaßnahmen im Landkreis</p>	<p><b>Ziel:</b> Entwicklung von Lösungsstrategien der Verkehrs- und Mobilitätssituation im Landkreis</p> <p><b>Vorgehen:</b> 3-stufige Delphi-Studie, Kids-Video-Challenge, digitale Akteur-Workshops (<b>Corona-bedingte Umstellung von</b></p>	<p>Gewonnene Vorschläge für Mobilitätsinnovationen bilden die <b>Grundlage für die Planung kurz-, mittel- und langfristiger Mobilitätsmaßnahmen</b> im Rahmen der Mobilitätsstrategie; Nach Abstimmung mit den Mobilitätsakteuren</p>



<p><b>Zeitraum:</b> April – Dezember 2020</p>	<p><b>Makeathons und Workshops auf digitale Formate)</b></p> <p><b>Ergebnis:</b> Verschiedene Lösungsideen entwickelt; Umsetzungsfähigkeit der Ideen bewertet; Erste Bausteine Mobilitätsstrategie auf Landkreisebene partizipativ entwickelt</p>	<p>werden geeignete Maßnahmen im Reallabor umgesetzt und evaluiert.</p>
<p>AP5: Kommunikation, Transfer und Vorbereitung der Umsetzungsphase</p> <p><b>Zeitraum:</b> Januar 2020 - März 2021</p>	<p><b>Ziel:</b> Bewusstsein für nachhaltige Mobilität auf kommunaler Landkreisebene fördern und Beantragung der Projektphase II</p> <p><b>Vorgehen:</b> Berichterstattung in Kreisgremien; aktiver Austausch mit lokalen Akteuren und Öffentlichkeitsarbeit in lokalen Medien</p> <p><b>Ergebnis:</b> Dauerhaftes <b>Mobilitätsmanagement</b> durch neue <b>Stabstelle im Landkreis 2021 verstetigt</b>; Presseartikel und Socialmediabeiträge generiert; Antragsstellung zur Projektphase II von allen Akteuren befürwortet</p>	<p><b>Neuausrichtung und pro-aktive Gestaltung</b> von Mobilität im Landkreis für alle Ebenen von Verwaltung und Politik bewusst und gewollt;</p>
<p>AP6: Monitoring des Projektfortschritts und Spiegelung mit parallelen Mobilitätsinitiativen</p> <p><b>Zeitraum:</b> Januar 2020 - März 2021</p>	<p><b>Ziel:</b> Symbiose mit bestehenden Projekten und Aufbau von aktiven und tragfähigen Netzwerken im Landkreis</p> <p><b>Vorgehen:</b> Akteur-Übergreifende Zusammenarbeit bei kommunalen Projektvorhaben</p> <p><b>Beschreibung:</b> Enge Vernetzung bestehender Aktivitäten erreicht (z.B. Parkraumkonzepte und Tourismuslenkung mit Zugspritz Region GmbH, Nachverkehrsplan mit Landratsamt intern)</p>	<p><b>Nahverkehrsplan</b>, Planungen des <b>Alpenbus, MVV-Erweiterungsstudie</b> und Strategieentwicklung von <b>EUREGIO Zugspitze-Wetterstein-Karwendel</b> relevante Nebenprojekte; Gremien- und Akteursübergreifende <b>Zusammenarbeit</b> für Fortschritt der gesamten Region relevant</p>





2. AP1: Aufnahme des Status Quo bestehender Mobilitätskonzepte und -angebote im Landkreis

---

*Ziel: Einschätzung verkehrlicher Themen und des bestehenden Mobilitätsangebots  
Vorgehen: Desktoprecherche zu sämtlichen Vorarbeiten aus dem gesamten Landkreis.  
Ergebnis: Infrastruktur, ÖPNV-Angebot, neue Mobilitätsangebote sowie Initiativen von einzelnen Kommunen im Landkreis erfasst*

---

**Zusammenfassung:**

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen sieht sich, wie die gesamte Region Oberland, mit einer massiven Verkehrsbelastung konfrontiert. Engpässe und Überlastungen durch den motorisierten Individualverkehr entstehen nicht nur durch Mobilitätsbedürfnisse von Tagestouristen und Gästen im touristisch geprägten Landkreis, sondern auch durch Einheimische, die den PKW als Hauptverkehrsmittel im Landkreis nutzen, sowie dem Transitverkehr Richtung Österreich (Glöckl et al., 2018; Wendt & Bläser, 2018).

Die Antwort der Bundesbehörden auf den stetig anwachsenden PKW-Verkehr ist nicht etwa ein Ausbau der Schienen Infrastruktur, sondern ein massiver Ausbau der MIV-Infrastruktur. Durch den Bau einer Tunnelanlage im Loisachtal sollen die Kommunen vom Durchgangsverkehr Richtung Österreich entlastet werden (Fellner, 2020a, 2020b; Staatliches Bauamt Weilheim, 2021). Es ist zu befürchten, dass es durch die Tunnelanlagen zu einer teilweisen Verlagerung des Transitverkehrs von der A9 München Richtung Kufstein/Innsbruck kommen wird und das Verkehrsaufkommen im Landkreis weiterhin zunehmen wird.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) des Landkreises ist nicht konkurrenzfähig zu privaten PKW. Das ÖPNV System des Landkreises entspricht in vielen Punkten den Grenzwerten zur Leitlinie der Nahverkehrsplanung (Meder et al., 2021). Die Region ist durch SPNV und ÖPNV erschlossen, trotzdem nimmt der PKW-Verkehr in der Region weiterhin zu. In seinem Angebot wird der ÖPNV der touristischen Wirtschaftsstruktur nicht gerecht und ist als Alltagsverkehrsmittel für viele Einheimische unattraktiv. Von Berufspendler:innen wird das Angebot im Moment kaum genutzt.

Der ÖPNV im Landkreis Garmisch-Partenkirchen finanziert sich vor allem über die Beförderung von Schüler:innen und durch die Gästekarten der Gemeinden, die die Nutzung des ÖPNV für Gäste kostenlos macht. Das heißt die Finanzierung des Nahverkehrs ist auch bei eigenwirtschaftlichen Linien vorrangig durch die öffentliche Hand finanziert. Fahrkartenerlöse fallen kaum ins Gewicht, Jahreskarten werden wenig nachgefragt.

Ein Ausbau des SPNV-Angebots hin zu einem Halbstundentakt der Bahn zwischen München und Garmisch-Partenkirchen scheitert derzeit an dem dafür notwendigen Infrastrukturellen Ausbau. Die



finanziellen Mittel hierfür stehen nach aktuellem Stand bis 2035 nicht zur Verfügung. Auf Bundesebene wurde in den letzten Jahren vor allem der Ausbau der Infrastruktur im MIV vorangetrieben.

Die Fuß- und Radinfrastruktur ist in den Kommunen innerörtlich ausbaufähig, dasselbe gilt für die regionale Radinfrastruktur. Das Radwegenetz beschränkt sich meist auf die Beschilderung von Routen, ein weiterer Ausbau einer sicheren Rad-Infrastruktur ist notwendig.

### **Aktuelle Entwicklung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen**

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen ist Teil der im Moment laufenden Untersuchung zur MVV-Verbundraumweiterung. Die ersten Ergebnisse zeigen, dass trotz eines erheblichen Anstiegs der Beschäftigten seit 2011, aufgrund von Entfernungen und geringerer Arbeitsmobilität die Pendlerbeziehungen zwischen dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen und dem MVV-Raum im Vergleich zu den anderen Landkreisen im Untersuchungsgebiet deutlich geringer sind. Allerdings wird die verkehrliche Sinnhaftigkeit eines Anschlusses des Landkreises an den MVV-Verbundraum aufgrund vor allem für den Ausflugs- und Freizeitverkehr aus der Region München als gegeben angesehen (MVV-Consulting, 2021a, 2021b, 2021c).

Eine Integration des Landkreises Garmisch-Partenkirchen in den MVV-Verbundraum ist eine politische Entscheidung die nach Abschluss der MVV-Studie in den Kreisgremien getroffen werden muss. Aus Sicht der Verwaltung wäre ein Anschluss zu begrüßen, da dadurch Themen wie Digitalisierung von Fahrgast-Informationen, überregionale Verbindungen und einheitliches Ticketing im Verbund effektiver und kosteneffizient umgesetzt werden können.

### 3. AP2: Erfassung von Nutzer- und Mobilitätsbedarfen aller Bevölkerungsgruppen im Landkreis

---

*Ziel: Verständnis spezifischer Nutzerbedarfe und des lokalen Mobilitätsverhaltens gewinnen*

*Vorgehen: Online Arbeitnehmer\*innen Befragung; Rückgriff auf bestehende Studien, Expertengespräche (Corona-bedingte Umstellung von Workshops auf digitale Formate)*

---

Um Nutzerbedarfe zu erfassen, wurden im AP 2 zum einen bestehende Untersuchungen ausgewertet sowie eine Online-Befragung zur Arbeitnehmermobilität durchgeführt und ausgewertet. Die Daten wurden thematisch zusammengeführt und im Hinblick auf Handlungsmöglichkeiten untersucht. Die Daten basieren auf einer Reihe von unterschiedlichen Methoden:

*Schriftliche Onlineumfrage*



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

Es wurden Ergebnisse aus der Studie „Die JugendGap-Studie“ (Razakowski & Todeskino, 2020) aus dem Themenbereich Mobilität herangezogen, um Mobilitätsbedürfnisse dieser Zielgruppe besser zu erfassen.

#### *Persönlich Befragung*

Im Zeitraum bis März 2020 wurden an unterschiedlichen Standorten im Landkreis persönliche Befragungen durchgeführt. Dabei wurden einerseits Tourist:innen (n\_178 Probanden) hinsichtlich des Mobilitätsangebotes aus Sicht von Gästen befragt (Straubinger, 2020). Andererseits wurden ältere Personen ab 60 Jahren (n=58) zu ihrer Einschätzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) befragt (Abriel, 2019).

#### *Experteninterviews*

Als ergänzende Perspektive zu den Nutzern, wurden mehrere Akteure und Mobilitätsakteure aus dem Landkreis im Rahmen von persönlichen Expertengesprächen hinsichtlich ihrer Einschätzung des Mobilitätsangebots vor Ort befragt (Straubinger, 2020).

#### *Vergleichsbefragung 2016*

Als Vergleichsgrundlage wurde 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 Tourist:innen abgefragt (Wagner et al., 2017).

#### **Zusammenfassung der Auswertung der vorhandenen Berichte und im Rahmen der Studie erhobener Nutzerbedürfnisse von Arbeitnehmer:innen.**

Die Ergebnisse aus den verschiedenen Studien wurden thematisch geordnet und Themenbereiche miteinander in Relation gesetzt und diskutiert.

In diesem Prozess konnten 12 Kernaussagen über Mobilitätsverhalten und Bedürfnisse für verschiedene Mobilitäts-Modi herausgearbeitet werden. Der PKW ist das dominante Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen und der ÖPNV kann Mobilitätsbedürfnisse derzeit nicht befriedigen und Bedarf einer massiven Verbesserung in der Nutzerfreundlichkeit und im Angebot. Eine Übersicht der identifizierten Kernaussagen findet sich in Abbildung 2.

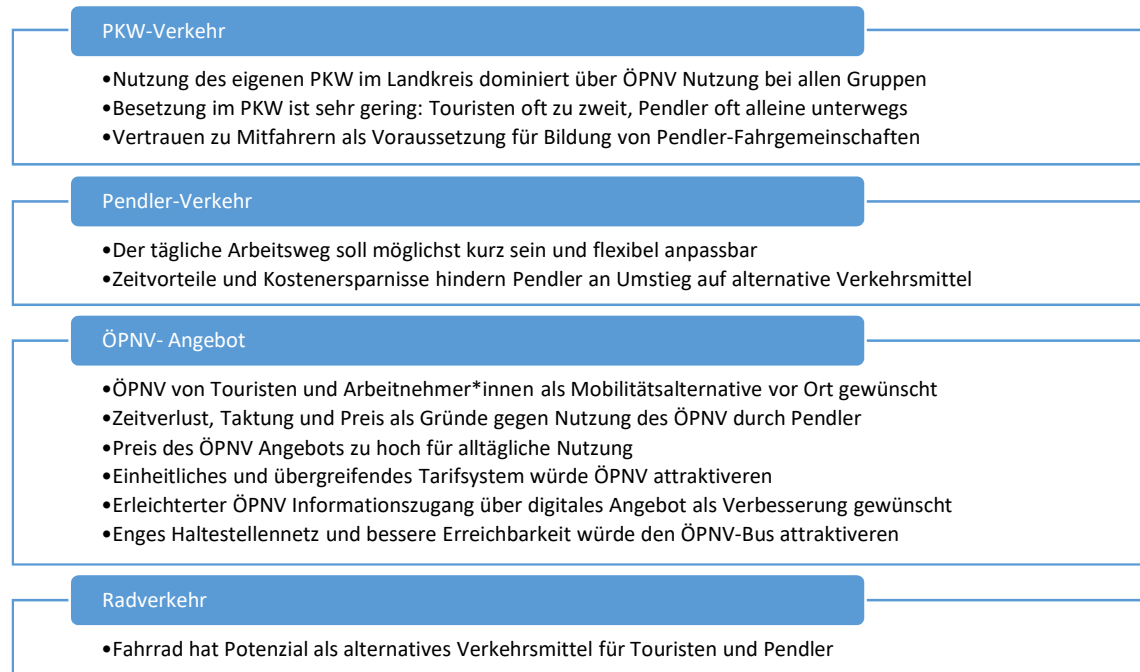


Abbildung 2 Kernaussagen aus Nutzerbefragungen

#### 4. AP3: Analyse und Bewertung alternativer und innovativer Mobilitätslösungen

---

*Ziel: Einschätzung zur Ergänzung bestehender Angebote durch innovative Mobilitätslösungen*

*Vorgehen:*

*Thematische Zusammenführung der Ergebnisse aus Desktoprecherche, Daten-erhebung und Expertenbewertung durch Fraunhofer IAO*

---

Im weiteren Auswertungsprozess wurden diese Kernaussagen in mögliche Implikationen für die Verbesserung von Mobilitätsangeboten übersetzt und Handlungsvorschläge für die Weiterentwicklung des Landkreisweiten Mobilitätssystems entwickelt. Diese Kernaussagen wurden übersetzt in mögliche



Implikationen für verschiedene Bevölkerungsgruppen und zu Handlungsvorschlägen in den jeweiligen Bereichen zusammengefasst. (vgl. Tabelle 2)

Tabelle 2 Implikationen und Handlungsempfehlungen auf Grundlage der Nutzerbefragungen

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

## 5. AP4 Generierung von Lösungsideen und Konzipierung von Umsetzungsmaßnahmen im Landkreis

*Ziel: Bewusstsein für nachhaltige Mobilität auf kommunaler Landkreisebene fördern und Beantragung der Projektphase II*

*Vorgehen: 3-stufige Delphi-Studie, Kids-Video-Challenge, digitalen Akteurs Workshops (Corona-bedingte Umstellung von Makeathons und Workshops auf digitale Formate)*

*Ergebnis: Verschiedene Lösungsideen entwickelt; Umsetzungsfähigkeit der Ideen bewertet; Erste Bausteine Mobilitätsstrategie auf Landkreisebene partizipativ entwickelt*



a) Dreistufige Delphi-Studie

Zur Generierung von Lösungsideen und der Konzipierung von Umsetzungsmaßnahmen im Landkreis wurden Online-Informationsveranstaltungen durchgeführt und eine Delphi-Studie in 3 Stufen konzipiert und durchgeführt (vgl. Abb 3).

In der ersten Runde der Delphi-Studie wurde den Teilnehmer:innen die Möglichkeit gegeben, Ideen zu den Problemstellungen *Mobilität und lokale Geographie*, *Mobilität in Landkreiszentren*, *Mobilität und Tourismus*. Hierbei wurden 76 Ideen generiert. Anschließend wurden alle Ideen gesammelt, durch das Fraunhofer IAO aggregiert, aufbereitet und für die zweite Runde an alle Teilnehmer:innen versandt.

In der zweiten Runde konnten diese Ideen von den Teilnehmenden weiter ergänzt bzw. kritisiert werden. So waren jedem Teilnehmenden auch die Ideen der anderen Teilnehmenden ersichtlich. Im Anschluss wurden die Ergebnisse erneut durch das IAO gesammelt, aufbereitet und für die dritte Runde versendet.

In dieser finalen Runde wurden die ergänzten Ideen durch die Teilnehmenden hinsichtlich ihres Beitrags zur Lösung der genannten Problemstellungen sowie hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet.



Abbildung 3 Ablauf der Delphi-Studie

Für die Erstellung des Venn-Diagramms (vgl. Abb. 4) zur Ergebnisdarstellung wurden jeweils die häufigsten Nennungen der Befragten herangezogen. Die gesamten Ideen befinden sich unterhalb des Diagramms mit der entsprechenden Eingruppierung in die Problemlösungsfelder sowie der Umsetzbarkeit. Bei Mehrfachnennungen wurden die entsprechenden Ideen mit einem \* gekennzeichnet und in allen genannten Problemlösungsfeldern aufgeführt.

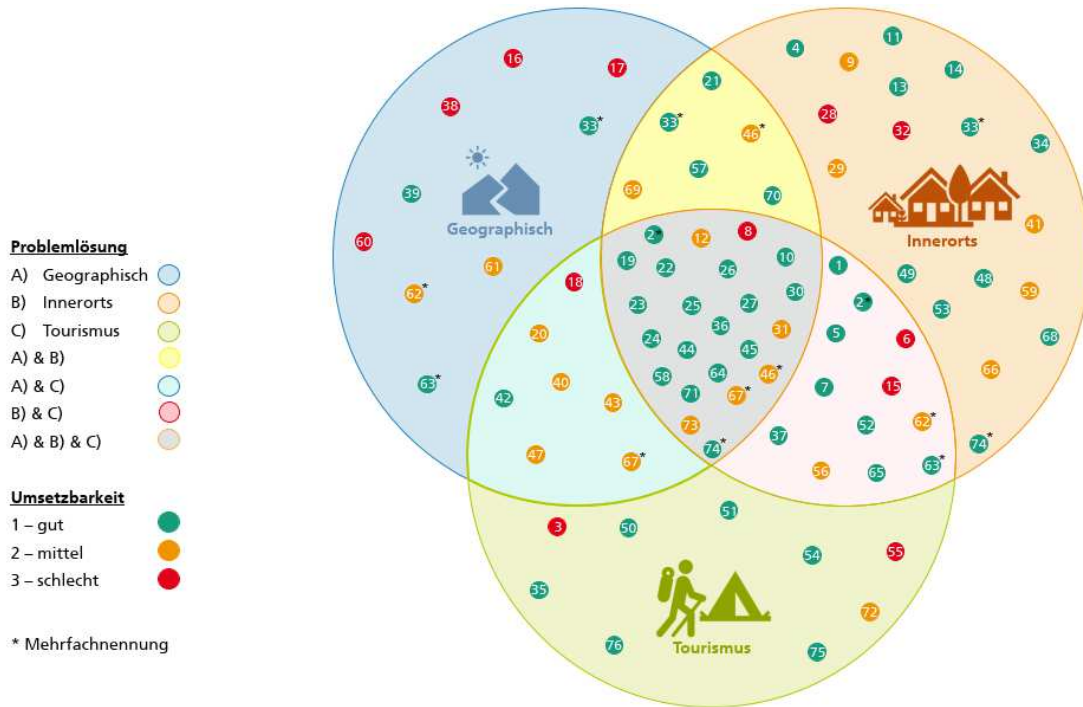


Abbildung 4 Venn Diagram-Verteilung der Nennungen auf Problemlösungen

## Ergebnis

Insgesamt wurden im Rahmen der virtuellen Akteurspartizipation 76 Ideen zur Lösung der verkehrlichen Problemstellungen im Landkreis generiert. Die Ideen sind über alle Problemstellung verteilt, somit wurden zu jeder Problemstellung passende Ideen gefunden.

Die vorgeschlagenen Ideen werden mehrheitlich (45 von 76 Ideen) als gut umsetzbar eingeschätzt. Lediglich 19 Ideen werden bei der Umsetzbarkeit als „mittel“ sowie 12 Ideen als „schlecht“ eingestuft.

Im Überschneidungsbereich aller drei Problemstellungen A), B) & C) sind zahlreiche gut umsetzbare Ideen vorhanden. Für die Problemstellung A) sowie den Überschneidungsbereich zwischen A) & C) wurden am „wenigsten gut“ umsetzbare Ideen vorgeschlagen.

Als „gut“ umsetzbar bewertete Mobilitätsideen die als Lösungsansätze in allen Problemfeldern genannt wurden, werden in Tabelle 3 zusammengestellt:



Tabelle 1 Von Teilnehmer:innen als gut umsetzbar bewertete Mobilitätsideen

Von den Teilnehmer:innen als gut umsetzbar bewertete Mobilitätsideen als Lösungsansätze die in allen Problemfeldern genannt wurden	
MIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen in den Kommunen</li> <li>• Einführung eines Systems zur Parkraumüberwachung und intelligenten Parkleitführung in Echtzeit</li> </ul>
SPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forcierung des 2-gleisigen Ausbaus der Bahnstrecke nach München</li> </ul>
ÖPNV <i>Digital</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung einer digitalen Taxi-Ruf App für den Landkreis</li> <li>• Einführung einer systemübergreifenden, landkreisweiten ÖPNV-App für alle Angebote (inkl. Abfahrtszeiten, Preise, Tickets, Bus, Bahn, Leihräder, Alternativangebote, etc.)</li> <li>• Landkreisweite ÖPNV-Tickets und einheitlicher Tarif, gültig für alle Systeme (z.B. Bus&amp;Bahn in den Kommunen und ortsübergreifend)</li> </ul>
ÖPNV <i>Takt</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdichtung der Taktung von Bus&amp;Bahn im Landkreis, min alle 30 min</li> <li>• Abstimmen der Fahrpläne und Abfahrtszeiten von Bus&amp;Bahn aufeinander</li> </ul>
ÖPNV <i>Angebot</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweitung der ÖPNV-Fahrzeiten in die Nacht hinein</li> <li>• Erhöhung der Flexibilität des ÖPNV-Angebots durch intelligente Steuerung (Abfahrtszeiten, Flottengröße, Haltestellen)</li> <li>• Schließen der Lücken im ÖPNV-Netz im Landkreis durch Taxis oder Rufbusse</li> <li>• Etablieren von ÖPNV-Knotenpunkten bzw. Mobilitätshubs</li> <li>• Einsatz von Bedarfsbussen zur flexiblen Vergrößerung der Busflotte zu Sitzzeiten/-tagen</li> <li>• Gewährleisten einer durchgehenden Barrierefreiheit für alle ÖPNV-Angebote im LKR</li> <li>• Erarbeitung und Ausrollen eines spezifischen Marketing-Konzepts zur Bewerbung neuer und alternativer Mobilitätsangebote im Landkreis</li> </ul>
NMIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Verbindung und Anbindung bereits vorhandener Radwege und Einzelabschnitte</li> <li>• Beachtung von fußläufiger Erreichbarkeit bei der Planung von neuen Angeboten</li> </ul>

b) *Landkreisweite Kids-Video-Challenge*

Um Bedürfnisse und Ideen von Kindern und Jugendlichen zu eruieren, sollte das Format des Makeathons umgesetzt werden. Bedingt durch die Corona-Kontaktbeschränkungen konnten





geplante Partizipationsformate nicht umgesetzt werden. Deshalb entwickelte das Fraunhofer IAO eine landkreisweite Kids-Video-Challenge, die Kinder- und Jugendliche dazu animieren sollte zu einem von 3 Themen ein kurzes Video zu drehen und im Rahmen eines Wettbewerbs bei einzusenden.

Es wurden die Schulen angeschrieben und gebeten die Video-Challenge zu bewerben und die Info darüber an die Schüler:innen weiterzugeben. Von Seiten der Schulen wurde unser Projekt kaum unterstützt. Durch den in diesem Zeitraum stattfindenden ersten Lock down in der Corona Pandemie waren die Schulen mit anderen Themen beschäftigt. Dementsprechend sind auch nur wenige Videos eingegangen, die jedoch mit viel Kreativität und einfachen Mitteln das Thema bearbeitet haben. Alle Teilnehmer:innen wurden mit einem Preis belohnt. Die Videos sind online auf der Webseite des Landkreises anzusehen.

#### *c) Digitale Workshops*

Digitale Workshops wurden während der Projektlaufzeit zum Kick-off des Projekts, zur ÖPNV-Kommission des Landkreises, zur Information von Bürgermeister:innen und Touristiker:innen der Region eingesetzt.

In den Workshops wurden verschiedene Themen thematisch aufbereitet (z.B. Strukturgutachten, Ergebnisse der Arbeitnehmer:innen-Befragung, Entwicklung von regionalen Mobilitätsideen) und vorgestellt. Die Teilnehmer:innen waren eingeladen darüber zu diskutieren und weitere Ideen einzubringen.



6. AP 5 Kommunikation, Transfer und Vorbereitung der Umsetzungsphase

---

*Ziel: Bewusstsein für nachhaltige Mobilität auf kommunaler Landkreisebene fördern und Beantragung der Projektphase II*

*Vorgehen: Berichterstattung in Kreisgremien; aktiver Austausch mit lokalen Akteuren und Öffentlichkeitsarbeit in lokalen Medien*

*Ergebnis: Dauerhaftes **Mobilitätsmanagement** durch neue **Stabstelle im Landkreis 2021 verstetigt**; Presseartikel und Social-media-Beiträge generiert; Antragsstellung zur Projektphase II von allen Akteuren befürwortet*

---

a) *Verstetigtes Mobilitätsmanagement*

Im Rahmen des Projekts InnoMobGaPa wurde ebenfalls eine Konzeption für eine verstetigte Mobilitätsmanagementstelle für das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen entwickelt (Abb. 8). Verschiedene Fraktionen aus der Landkreispolitik hatten im Herbst 2020, auf Grundlage der Zwischen-Ergebnisse aus InnoMobGaPa einen Antrag auf Institutionalisierung einer permanenten Mobilitätsmanagementstelle in der Verwaltung des Landkreises Garmisch-Partenkirchen gefordert. Diese wurde durch den Kreistag beschlossen und von der Verwaltung umgesetzt. Es erfolgte eine Organisationsentwicklung im Landratsamt Garmisch-Partenkirchen und zum 01.04.2021 konnte eine Stabstelle Klimaschutz & Mobilität ihre Arbeit aufnehmen. Die ÖPNV Abteilung des Landkreises wurde integriert. Themen wie Fahrradinfrastruktur, Nahverkehrsplanung, städtebauliche Fragen, notwendige Verwaltungsaufgaben im ÖPNV werden im Mobilitätsmanagement zusammengefasst. Die Entwicklung vernetzter Mobilitätsangebote braucht die Zusammenarbeit der Kommunen und der Verwaltung, sowie der Mobilitätsanbieter und themenrelevanter Akteurs Gruppen. Entscheidend ist, dass der politische Wille das Thema aktiv anzugehen vorhanden ist und nachhaltig verfolgt wird. Das Thema gewinnt dadurch auch innerhalb der Verwaltung an Gewicht. Eine verbesserte personelle und finanzielle Ausstattung erhöht die Chancen für eine erfolgreiche nachhaltige Umsetzung von Mobilitätsprojekten auf Landkreisebene.

**Kurzbeschreibung**

Das in der Stabstelle Klimaschutz & Mobilität angesiedelte Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe Mobilität ressortübergreifend zu bearbeiten. Dies geht über den bisherigen Umgang mit dem Thema Mobilität hinaus und erlaubt eine systemische Sichtweise auf die unterschiedlichen Themenbereiche, die Mobilität im Landkreis beeinflussen. Das Mobilitätsmanagement des Landkreises besteht aus vier konzeptionellen Bausteinen (vgl. Abb. 5):

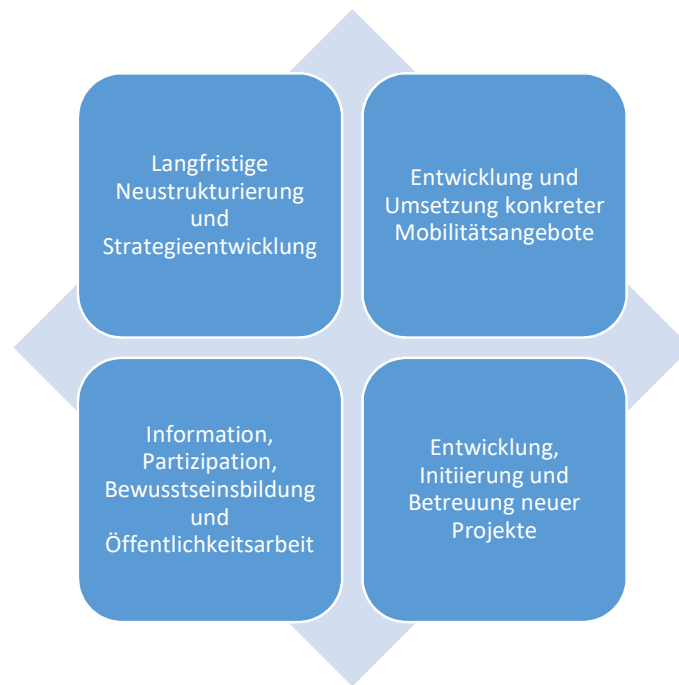


Abbildung 5 Themenbereiche des Mobilitätsmanagements auf Landkreisebene

- Das Mobilitätsmanagement arbeitet an der langfristigen Neustrukturierung und Strategieentwicklung im Bereich Mobilität auf Landkreisebene. Die Entwicklung und Umsetzung einer mit der Politik abgestimmten nachhaltigen Mobilitätsstrategie ist ein wichtiger Themenbaustein.
- Die Entwicklung und Umsetzung konkreter Mobilitätsangebote im ÖPNV sowie im Radverkehr, aber auch die Mitarbeit an kommunalen Projekten wie Parkraummanagement, gehören zum Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagements.
- Das Mobilitätsmanagement wird den Bereich Information, Partizipation, Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit im Bereich nachhaltige Mobilität entwickeln und umsetzen.
- Die Initiierung, Entwicklung und Betreuung neuer Mobilitätsprojekte.



b) *Projektantrag für Phase II*

Im Rahmen des Projekts wurde ein Förderantrag für die zweite Phase des Forschungswettbewerbs entwickelt und gestellt. Der Antrag erhielt breite Unterstützung durch Akteure aus dem Landkreis in Form von LOI's und konnte den Landkreis Ost-Allgäu als Transferkommune zur Zusammenarbeit gewinnen.

**Zusammenfassung des Projektantrags Phase II**

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen verfügt derzeit über keinerlei Daten zu Verkehrsströmen, oder die Wirkung von bereits vorhandenen oder auch zukünftig geplanten Mobilitätsangeboten. Es wird die Notwendigkeit gesehen die kurz-, mittel und langfristige Umsetzung neuer Mobilitätsangebote auf Landkreisebene auf aktuellen, aussagekräftigen Daten zu stützen und die Digitalisierung des kommunalen Verkehrssystems voranzutreiben. In der Phase II des Projekts war die Entwicklung datenbasierter Mobilitätsplanung auf Landkreisebene ein zentrales Anliegen. Deshalb sollte ein System für die **Datenstruktur** und **Datenpflege** inklusive entsprechender Schnittstellen definiert werden, und in einem iterativen Prozess analysiert und die Wirkung neuer Mobilitätsangebote auf das Verkehrssystem untersucht werden.

Durch die Schaffung eines **Reallabors** sollte das Erleben und partizipatives Mitgestalten durch Bürger:innen und Akteuer:innen des Landkreises gefördert werden. Es war angedacht verschiedene Mobilitätsangebote, die im Reallabor getestet werden sollten, partizipatorisch mit lokalen Akteuren aus den vorhandenen Ideen der Delphi-Studie auszuwählen und umzusetzen. Daten die im dem Reallabor gesammelt würden, sollten dann in Datenmodell eingespeist, analysiert und ihre Wirkung visualisiert werden.

Eine Zentrale Erfahrung aus InnoMobGaPa I ist wie schwerfällig und langsam Erneuerungen im Mobilitätssektor auf regionaler Ebene vorangehen. Die Verwaltung hat daher InnoMobGaPa II als ein wichtiges Projekt zur Entwicklung, Erprobung und Verstetigung von **flexiblen Planungs- und Finanzierungsmöglichkeiten** für Mobilitätsangebote auf kommunaler Verwaltungsebene gesehen. Für die **Umsetzung und Verstetigung** von Mobilitätsmaßnahmen sollte eine agilere Form der Verwaltung, Organisation und Finanzierung von Mobilitätsangeboten entwickelt werden.

Durch die Zusammenarbeit mit der ähnlich gelagerten und angrenzenden **Transferkommune** (Landkreis Ostallgäu), sollten Eckpunkte für den Ergebnistransfer erarbeitet werden, der auf eine pro-



aktive Gestaltung kommunaler Verkehrssysteme in ländlich-touristischen Regionen abzielt. Besonders Verwaltungs- und Organisationsstrukturen für die Einrichtung flexibler ÖPNV Angebote, sowie die Digitalisierung des kommunalen, ländlichen Mobilitätssystems sollten im Fokus stehen. Die geplanten Maßnahmen zur Ergebnisverbreitung und Projektverwertung umfassten eine fundierte **Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit** nach innen (Verwaltung/ Lokalpolitik) und außen. Dies sollte der Akzeptanz der erarbeiteten Ergebnisse und Angebote dienen und ebenfalls einen nahtlosen Übergang von der zweiten in die dritte Projektphase vorbereiten (Vgl. Abb 6).

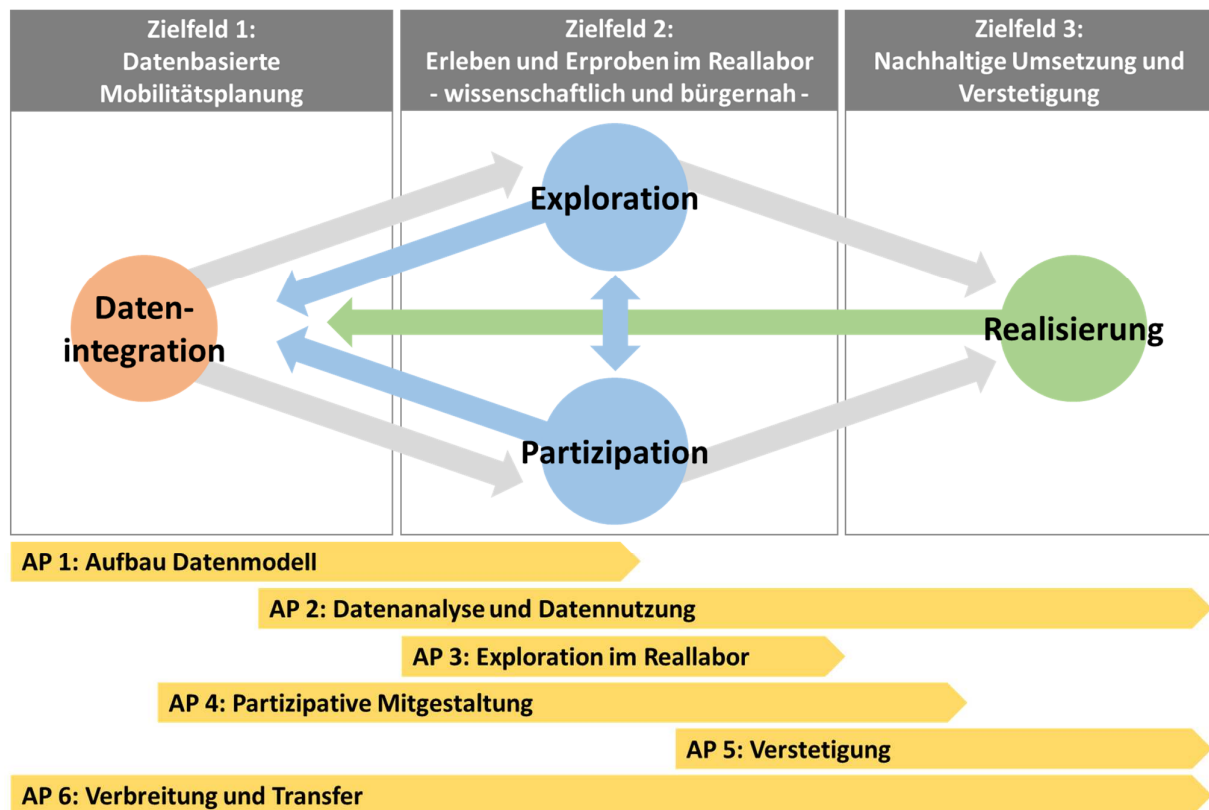


Abbildung 6 Zielfelder, Projektbausteine und Arbeitsprojekte InnoMobGaPa II



7. AP6 Monitoring des Projektfortschritts und Spiegelung mit parallelen Mobilitätsinitiativen

---

*Ziel: Symbiose mit bestehenden Projekten und Aufbau von aktiven und tragfähigen Netzwerken im Landkreis*

*Vorgehen: Akteurs übergreifende Zusammenarbeit bei kommunalen Projektvorhaben*

*Beschreibung: Enge Vernetzung bestehender Aktivitäten erreicht (z.B. Parkraumkonzepte und Tourismuslenkung mit Zugspitz Region GmbH, Nahverkehrsplan mit Landratsamt intern)*

---

Das Projektmanagement war von Beginn an aktiv involviert in bestehende Arbeitskreise und Netzwerke und konnte aktiv an diesen Projekten mitarbeiten, und Ergebnisse von InnoMobGaPa in die Projektarbeit miteinbringen.

**Nahverkehrsplan**

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen hat 2019 die Entwicklung eines neuen Nahverkehrsplans in Auftrag gegeben. Das Projektmanagement war Teil der Arbeitsgruppe zur Entwicklung des Nahverkehrsplans. Ab Dezember 2020 wurde die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans an die Projektleitung von InnoMobGaPa abgegeben. Seit April 2021 ist die Nahverkehrsplanentwicklung bei der Stabstelle Klimaschutz & Mobilität angesiedelt und wird vom Mobilitätsmanagement und der ÖPNV-Verwaltung gemeinsam betreut. Ende 2021 ist die Abstimmung über den entwickelten Nahverkehrsplan für den Landkreis durch die Kreispolitik geplant.

**Lokale Konzepte**

Das Projektmanagement wurde zu verschiedenen Projekten aus dem Landkreis zur fachlichen Mitarbeit herangezogen. Die Projektleitung arbeitete an der Entwicklung eines neuen **Parkraumkonzepts** für Oberammergau sowie Ohlstadt mit und wurde zur Umsetzung der **Erweiterung des On-Demand-Angebots** im Blauen-Land hinzu gezogen. Die Zugspitz Region GmbH entwickelt derzeit ein **Besucherlenkungskonzept**, das Informationen zu Parkraum, Verkehrsaufkommen und mögliche Ziel oder Mobilitätsalternativen verknüpfen soll. Neben der aktiven Mitarbeit an diesem Projekt, stimmte sich das Projektmanagement vor allem in der Entwicklung des Antrags für die Phase II mit der Zugspitzregion ab um Verknüpfungen zwischen den Projekten zu ermöglichen und Überschneidungen zu vermeiden. Das Projektmanagement ist auch bei Projekten zur Verbesserung und Weiterentwicklung kommunaler (Uffing a. Staffelsee; Bad Bayersoien) und Projekten der Zugspitz Region GmbH zu interkommunaler **Radinfrastruktur** (touristische Radmobilität im Landkreis Garmisch-Partenkirchen, Alltagsradwegenetz) eingebunden.



## B. Wichtigste Posten des zahlenmäßigen Nachweises

Die Kosten für die Personalstelle, sowie die Mittel für den Unterauftrag Forschung, waren notwendig für die Durchführung des Projekts. Eine Übersicht über die entstandenen Kosten ist in Tabelle 2 zusammengestellt.

Die Projektstelle war an der Schnittstelle Klimaschutz-& Mobilitätsmanagement und der Abteilung ÖPNV des Landratsamtes Garmisch-Partenkirchen angesiedelt.

Tabelle 2 Übersicht über entstandene Kosten

Personalkosten	
Jan –Dez 2020	52.178,71 €
Öffentlichkeitsarbeit	
Erklär-Video und Social Media Werbeanzeigen	1.191,10 €
Unterauftrag wissenschaftliche Begleitung	
Jan-Dez 2020	35.000 €
<b>Projektkosten 2020</b>	<b>88.369,81€</b>
Personalkosten Laufzeitverlängerung	
Jan-März 2021	12.416,94 €
<b>Gesamtkosten 2020/21 (incl. Laufzeitverlängerung)</b>	<b>100.786,76€</b>

## C. Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Zur Realisierung des geplanten Projektvorhabens „InnoMobGaPa“ war die Zuwendung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung notwendig. Die Verkehrssituation wird im Landkreis als belastend erlebt. Es ist notwendig ganzheitlich-systemische und nachhaltige Mobilitätskonzepte und Lösungen zu entwickeln. Damit diese Lösungen tatsächlich eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens oder auch Verkehrsaufkommens bewirken können, müssen sie den Rahmenbedingungen und Bedürfnissen der Bürger:innen gerecht werden.

Die Neuartigkeit des Vorgehens trifft auf die Komplexität von ländlich und touristisch geprägter Raumstruktur des Landkreises. Transferlösungen aus ähnlichen Raumstrukturen mit ähnlichen Rahmenbedingungen stehen nicht zur Verfügung.



In Bezug auf das wirtschaftlich-technische Risiko des antragstellenden Landkreises Garmisch-Partenkirchen ist zu erwähnen, dass die Datenerhebung im Rahmen des Projekts über die originären Aufgaben einer Landkreisverwaltung hinausgeht. Eine Zuwendung von dritter Seite für den Landkreis war notwendig, um die Datenerhebung und entsprechenden Auswertungen zu ermöglichen.

Der Landkreis weist regionale Besonderheiten und unterschiedliche Raumstrukturen bzw. Mikro-Regionen in seinen vier Talschaften aus (Blaues Land, Ammertal, Loisachtal und Isartal). Mobilitätsverhältnisse und –bedarfe treffen auf unterschiedliche Rahmenbedingungen in den betreffenden Landkreiskommunen. Eine Auswertung der vorhandenen Studien und die Datenerhebung und Auswertung ist zeitintensiv und bindet Personal.

Die im Rahmen des Projekts erhobenen Daten zur Arbeitnehmermobilität, sowie die Delphi-Studie zur Entwicklung von Mobilitätsmaßnahmen fügen neue Informationen zu Mobilitätsbedarfen und Lösungen aus dem Landkreis zu den bereits vorhanden Strukturdaten und Ergebnissen verschiedener Forschungsprojekten aus der Region.





## D. Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere Verwertbarkeit der Ergebnisse im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans

### 1. Wirtschaftliche Erfolgsaussichten

Das Projekt hat Erkenntnisse zu relevanten Erfolgsfaktoren für die partizipative Planung und Gestaltung von nachhaltigen und ganzheitlichen-systemischen Mobilitätskonzepten gewonnen. Die Bewerbung für die Phase II der Mobilitätswerkstatt war nicht erfolgreich. Die Projektidee kann eine Ausgangsbasis für andere Projekte des Landkreises werden.

Die Landkreisverwaltung hat durch die vorliegenden Daten eine gute Planungsgrundlage für den pro-aktiven Umgang mit Mobilitätsthemen aus dem Landkreis. Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Sinnhaftigkeit von Mobilitätsangeboten sind für die Umsetzung grundlegend. Die Erkenntnisse aus dem Projekt bilden die Grundlage für die Ausgestaltung des Mobilitätsmanagements in Garmisch-Partenkirchen. Die Idee und das Konzept für ein landkreisweites Mobilitätsmanagement wurden im Rahmen des Projekts entwickelt und von der Kreispolitik beantragt in die Verwaltung zu integrieren. Die Verwaltung hat dies zum Anlass genommen eine neue Stabstelle Klimaschutz & Mobilität zu installieren, indem verstärkt pro-aktive Mobilitätsgestaltung auf Landkreisebene sichergestellt werden soll.

### 2. Wissenschaftliche Erfolgsaussichten

Im Rahmen des Projekts konnten Erkenntnisse zum Einsatz neuer partizipativer Innovationsmethoden gewonnen werden. Da durch die Corona-Situation geplante Formate nicht als Präsenzformate umgesetzt werden konnten, wurden digitale Formate eingesetzt. Die Erfahrung die aus dem Nutzen der Online-Formate gewonnen wurden, haben neue Möglichkeiten in der kommunalen Zusammenarbeit eröffnet, und konnten als fester Bestandteil der Netzwerkarbeit der Stabstelle Klimaschutz & Mobilität etabliert werden.

Der wissenschaftliche Partner, Fraunhofer IAO, verwertet die Projektergebnisse und das daraus ableitbare Praxiswissen gemäß den Statuten und dem Auftrag der Fraunhofer Gesellschaft. Der wissenschaftliche Transfer soll hier in Form von Fachaufsätzen u.a. im Bereich der Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsforschung sowie die Präsentation der Ergebnisse auf einschlägigen wissenschaftlichen Fachtagungen erfolgen. Der anwendungsbezogene Transfer geschieht in weiteren Projekten mit Industriepartnern wie nachfolgende, öffentliche Forschungsprojekte eingebracht.



### 3. Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritts auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Während der Durchführung des Projektvorhabens wurde mit der Corona Pandemie eine grundsätzliche und umfassende Auswirkung gegenwärtig, welche vor allem relevanten Fortschritt bei der virtuellen Zusammenarbeit und virtuellen Partizipation mit sich brachte. Durch die unterschiedlichen Lockdowns und Arbeitnehmerschutzmaßnahmen wurden digitale Partizipationsformate zum gezwungenen Standard. So verbreitete sich z.B. die Kollaborationssoftware Microsoft Teams, Zoom, Miro, Conceptboard, u.a. sodass Absprachen, Projekttreffen, aber auch Akteur Workshops und Bürgerpartizipationsformate in virtueller Form durchgeführt werden konnten. Dieser an anderen Stellen ebenfalls bekannt gewordenen Fortschritte wurden auch im Projekt InnoMobGaPa maßgeblich genutzt und für das jeweilige Format (Bürgerpartizipation, politischer Diskurs etc.) adaptiert.

### 4. Erfolgte oder geplanten Veröffentlichungen der Ergebnisse

Zur Dokumentation und Veröffentlichung der Untersuchung wird ein **Whitepaper** mit den Ergebnissen zu den Nutzerbedürfnissen verschiedener Bevölkerungsgruppen erarbeitet (Albert & Abriel, 2021a), sowie eine **Dokumentation der Delphi-Ergebnisse** zusammengestellt (Albert & Abriel, 2021b). Diese sollen bis Ende des Jahres der Öffentlichkeit auf der Webseite des Landratsamts zugänglich gemacht werden (<https://www.lra-gap.de/de/innomobgapa.html>). Des Weiteren stehen die Videos der Kids-Challenge zur Verfügung, das Kurzkonzept zum Mobilitätsmanagement und das Mobilitätskonzept des Landkreises werden nach Fertigstellung ebenfalls auf der Internetseite des Landratsamtes veröffentlicht.

- Whitepaper mit Ergebnissen zur Umfrage
- Dokumentation der Delphi Ergebnisse
- Kids Video Challenge auf YouTube (inkl. Highlight-Video)
- Kurzkonzept Mobilitätsmanagement (in Arbeit)
- Mobilitätskonzept (in Arbeit)



### III. Literaturverzeichnis:

- Abriel, M. (2019). *Herausforderungen des demographischen Wandels für eine Nachhaltige Gestaltung der Mobilität in ländlichen Räumen: Anforderungen an den ÖPNV am Beispiel des Landkreises Garmisch-Partenkirchen*. (Master). Leopold-Franzens-Universität Innsbruck,
- Albert, F., & Abriel, M. (2021a). *Erkenntnisse Partizipativer Mobilitätsgestaltung im ländlich-touristischen Raum*. Retrieved from
- Albert, F., & Abriel, M. (2021b). *Partizipativ Generierte Ideen und Lösungsansätze für Verkehrliche Problemstellungen im Landkreis GAPA*. Retrieved from
- Fellner, C. (2020a). Der Weg zum Wanktunnel. *Merkur*. Retrieved from <https://www.merkur.de/lokales/garmisch-partenkirchen/garmisch-partenkirchen-ort28711/der-weg-zum-wanktunnel-90072533.html>
- Fellner, C. (2020b). Fünf Tunnel für ein Tal: Eine Milliarde Euro wird in der Region für die Verkehrsentslastung verbaut. *Merkur*. Retrieved from <https://www.merkur.de/lokales/garmisch-partenkirchen/oberau-ort60590/eine-milliarde-fuers-loisachtal-90034933.html>
- Glöckl, U., Haller, M., Breul, M., & Jörg, M. (2018). *Ergebnisbericht Strukturgutachten Oberland*. Retrieved from
- Meder, E., Nitzsch, J., & Piroozgar, M. (2021). *Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen, 3. Arbeitskreis am 24. Februar 2021*. Retrieved from
- MVV-Consulting. (2021a). *Endbericht Phase 1: Bewertung Verkehrliche Sinnhaftigkeit - Ergänzender Landkreisspezifischer Teil: Lkr. GAP*. Retrieved from
- MVV-Consulting. (2021b). *Studie zur MVV-Erweiterung, Endbericht Phase1, Bewertung Verkehrliche Sinnhaftigkeit - Allgemeiner Teil*. Retrieved from
- MVV-Consulting. (2021c). *Verkehrliche Sinnhaftigkeit eines MVV-Beitritts, Steckbrief der wichtigsten Kennzahlen für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen*.
- Razakowski, J., & Todeskino, V. (2020). *Jugend-GAP, Jugendbefragung im Landkreis Garmisch-Partenkirchen*. Retrieved from <https://www.lra-gap.de/de/kommunale-jugendarbeit.html>
- Staatliches Bauamt Weilheim. (2021). *B2, OU Garmisch-Partenkirchen mit Wanktunnel*. Retrieved from [https://www.stbawm.bayern.de/mam/strassenbau/projekte/B17S.ABBA0017.00/2021-06-17\\_b2\\_stba\\_wanktunnel\\_vorstellung-gemeinderat\\_internet.pdf](https://www.stbawm.bayern.de/mam/strassenbau/projekte/B17S.ABBA0017.00/2021-06-17_b2_stba_wanktunnel_vorstellung-gemeinderat_internet.pdf)
- Straubinger, M. (2020). *Nutzerorientierte Auslegung von Mobilitätsangeboten in alpinen Tourismusdestinationen / eine Untersuchung am Beispiel der Region Garmisch-Partenkirchen*.
- Truong, L. (2018). Was Unternehmen von der Maker-Szene lernen können: 6 Erfolgsfaktoren für Lean Prototyping. Retrieved from <https://blog.iao.fraunhofer.de/was-unternehmen-von-der-maker-szene-lernen-koennen-6-erfolgsfaktoren-fuer-lean-prototyping/>
- Truong, L. (2019a). Einfach mal machen: Maker-Ideen als Innovationsbeschleuniger. Retrieved from <https://blog.iao.fraunhofer.de/einfach-mal-machen-maker-ideen-als-innovationsbeschleuniger/>
- Truong, L. (2019b). Zwei Tage Maker-Spirit für Morgenstadt-Lösungen. Retrieved from <https://blog.iao.fraunhofer.de/zwei-tage-maker-spirit-fuer-morgenstadt-loesungen/>



- Wagner, S., Thomas, E., Lange, R., & Edel, F. (2017). *E-GAP 2030. Nachhaltige (E)-Mobilität in der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen*. Retrieved from <http://publica.fraunhofer.de/dokumente/N-559037.html>
- Wendt, M., & Bläser, T. (2018). *Zentrale Ergebnisse des Strukturgutachtens als Diskussionsgrundlage für die Regionalplanfortschreibung*. Retrieved from



#### IV. Anlage - Berichtsblatt

1. ISBN oder ISSN	2. Berichtsart (Schlussbericht oder Veröffentlichung) Schlussbericht	
3. Titel InnoMobGaPa Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept im Landkreis Garmisch-Partenkirchen für mehr Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen - Schlussbericht		
4. Autor(en) [Name(n), Vorname(n)] Dr. Zeitler, Elisabeth	5. Abschlussdatum des Vorhabens 31.03.2021	
	6. Veröffentlichungsdatum 30.09.2021	
	7. Form der Publikation Schlussbericht / PDF	
8. Durchführende Institution(en) (Name, Adresse)  Landkreis Garmisch-Partenkirchen Olympiastraße 10 82467 Garmisch-Partenkirchen	9. Ber. Nr. Durchführende Institution	
	10. Förderkennzeichen 01UV2021	
	11. Seitenzahl 27	
12. Fördernde Institution (Name, Adresse)  Bundesministerium Bildung und Forschung (BMBF) 53170 Bonn	13. Literaturangaben 18	
	14. Tabellen 4	
	15. Abbildungen 6	
16. Zusätzliche Angaben		
17. Vorgelegt bei (Titel, Ort, Datum) DLR Projektträger, Bonn, 30.09.2021		



18. Kurzfassung

Schlussbericht über das im Rahmen der MobilitätsWerkStadt2025 geförderte Projekt InnoMobGaPa – Innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept im Landkreis Garmisch-Partenkirchen.

Innerhalb des Projekts wurde die aktuelle Situation des Landkreises Garmisch-Partenkirchen im Hinblick auf die Rahmenbedingungen und Nutzerbedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen untersucht, sowie im Rahmen einer Delphi-Studie Handlungsvorschläge entwickelt. Das Projekt hat außerdem dazu beigetragen das Thema Mobilität in der Landkreisverwaltung neu zu verankern. Eine Umstrukturierung der Verwaltung und die Installation eines Mobilitätsmanagements auf Landkreisebene wurden hierdurch angestoßen.

19. Schlagwörter

Mobilitätsmanagement, Nutzergruppen, Delphi-Studie, Arbeitnehmer:innen, Mobilitätsbedürfnisse

20. Verlag

21. Preis