



Martin Sauer und Dr. Sandra Wappelhorst mit dem elektrischen Smart von e-Flinkster.

Foto: InnoZ

GAP – 2010 entschied das Bayerische Kabinett, die Entwicklung der Elektromobilität in Bayern stärker voranzutreiben. So wurden Forschungsprojekte in drei bayerischen „Modellkommunen“ gestartet und gefördert. Eine der Kommunen ist Garmisch-Partenkirchen, wo derzeit acht solcher Projekte laufen. Im Projekt „e-GAP intermodal“ entwickeln die Deutsche Bahn, das Kompetenzzentrum Sport-Gesundheit-Technologie und das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) Lösungen für die künftige Mobilität. Wir befragten die Raumplanerin Dr. Sandra Wappelhorst und den Soziologen Martin Sauer vom InnoZ, wieso sie auf „intermodale“ Mobilitätsangebote setzen und was die Gemeinde davon hat.

Ihr Projekt will intermodale Mobilität fördern. Was heißt das?

Wappelhorst: Flexibilität, Unabhängigkeit und räumliche

Mobilität sind uns heute allen sehr wichtig. Die Maschine, die all das verspricht, ist das Automobil. Nicht umsonst wird der Führerschein und das eigene Auto gern als die „große Freiheit“ bezeichnet. In Großstädten allerdings erfüllt das eigene Auto diese Versprechen schon lange nicht mehr. Zu viele Autos sind dort unterwegs, wer ab und zu tagsüber durch München fährt, weiß, wie sehr Staus und die endlose Parkplatzsuche an den Nerven zehren können und einen hinter dem Steuer eher unflexibel, abhängig und immobil wirken lassen.

Sauer: Hinzu kommt, dass der Klimawandel und die zunehmende Verknappung des Erdöls zu immer drängenderen Fragen unserer Zeit werden. Aber es gibt nicht nur Probleme, sondern auch kreative Lösungen: Seit einigen Jahren hat die Mobilitätsforschung erkannt, dass v.a. immer mehr junge Menschen vom eigenen Auto abkommen und stattdes-

Mobilität und Nachhaltigkeit vereinen

Carsharing mit E-Fahrzeugen bringt intermodale Mobilität für Garmisch-Partenkirchen

sen öffentlich zugängliche Verkehrsmittel individuell kombinieren. Sie sind mit Bus, Bahn, Fahrrad, geliehenem Auto oder zu Fuß unterwegs, eben in verschiedenen „Modi“, wie das in der Fachsprache oft heißt. Anbieter haben die steigende Nachfrage längst erkannt, und seit einigen Jahren ist ein weltweiter Boom im Bereich von Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Bikesharing zu beobachten. Da besonders die Schnittstellen zwischen solchen Dienstleistungen immer wichtiger werden, spricht man von „intermodalen“ Angeboten.

Wieso arbeiten Sie daran gerade in Garmisch-Partenkirchen?

Wappelhorst: Bisher ist eine gute intermodale Dienstleistungslandschaft nur in großen Städten zu finden. Im Projekt „e-GAP intermodal“ wollen wir so etwas jetzt auch für eine stärker ländlich geprägte Region entwickeln, auch hier werden Lösungen für die Mobilität der Zukunft gebraucht. Der Tourismus in Garmisch-Partenkirchen kommt uns hier zugute, viele Gäste kennen derartige Angebote bereits oder sie haben im Urlaub Zeit, sich damit auseinanderzusetzen.

Ein wichtiges Kernstück Ihres Projekts ist e-Flinkster. Was genau steckt dahinter?

Wappelhorst: e-Flinkster ist Carsharing mit Elektrofahrzeugen. Registrierten Nutzern stehen am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen momentan fünf elektrisch betriebene Autos zur Verfügung. Diese können mit-

hilfe des Chips in der Kundenkarte jederzeit geöffnet und genutzt werden. Dazu ist nur eine Buchung nötig, die über Internet, Smartphone-App oder auch telefonisch erfolgen kann. Bezahlt wird dann zeit- und entfernungsabhängig, ein elektrischer Smart ist bereits ab 1,50 Euro pro Stunde zu bekommen. Eine Fahrt zum Großeinkauf im Supermarkt etwa kann also leicht unter 5 Euro liegen. Wir können nur raten, umweltfreundliche Elektromobilität mit e-Flinkster einmal selbst zu testen. In der Oktober-Aktion ist die Registrierung gratis.

Sind Elektroautos überhaupt ausgereift?

Wappelhorst: Die eingesetzten Autos sind Serienfahrzeuge, sie bieten denselben Sicherheitsstandard wie konventionelle Autos. Was das Elektroauto bisher daran hindert, ein Massenphänomen zu werden, ist, dass die Anschaffungskosten immer noch sehr hoch sind und die Reichweite vergleichsweise begrenzt ist. Beides spielt aber beim Einsatz von e-Autos als Carsharing-Fahrzeug eine untergeordnete Rolle. Die Kosten für solche Flottenfahrzeuge werden über längere Zeit abgeschrieben, stehen viel geringeren Betriebskosten gegenüber und können auf viele Nutzungen verteilt gerechnet werden.

Sauer: Was die Reichweite angeht, orientieren wir uns stärker am tatsächlichen Bedarf als an dem Standard, den das Verbrennungsfahrzeug vorgibt. Für über 90 % aller Fahrten reichen die 130 bis 140 Kilometer

Reichweite von unseren Fahrzeugen voll aus. Außerdem geht es uns ja um die eingangs beschriebene Intermodalität. Die Autoindustrie spricht vom „Range-Extender“ und meint damit einen Verbrennungsmotor, der die Reichweite des e-Autos auf mehrere hundert Kilometer erhöht. Den brauchen wir nicht, unser Range-Extender ist die Eisenbahn.

Es geht also um mehr als nur um Elektroautos?

Wappelhorst: Wichtig sind aus unserer Sicht die Schnittstellen. Die neuen Angebote müssen gut integriert werden, in Form von verlässlichen Auskunftssystemen, einfachen und verlässlichen Zugangsmedien wie Karten oder Smartphone-Apps und natürlich auch räumlich. Carsharing muss auf bestehende Mobilitätsangebote abgestimmt sein. Der öffentliche Verkehr, v.a. das Angebot an Bus und Bahn, kann aus unserer Sicht durch die Kombination mit Carsharing gestärkt werden, weil diese Verkehrsmittel durch die neue Flexibilität aus Kundensicht attraktiver werden. Nur durch eine Aufwertung bestehender Systeme lässt sich der Anspruch an Mobilität und Nachhaltigkeit vereinen.

Wie sehen das die Menschen in Garmisch-Partenkirchen?

Sauer: Wir haben bereits mehrere hundert Personen zu diesen Themen befragt. Wir sind überrascht, wie groß der Anklang hier im Ort ist. Auf einige Anregungen konnten wir bereits eingehen. Auf vielfachen

Wunsch wurde z.B. ein Viersitzer in die Flotte aufgenommen.

Wappelhorst: Derzeit zeigt sich, dass das Carsharing-Angebot v.a. für Personen, die in Bahnhofsnähe wohnen, und für Unternehmen in diesem Bereich interessant ist. Einheimische und Gäste, die weiter von der Station weg wohnen, profitieren vom neuen Angebot bisher oft noch zu wenig. Daher wollen wir im Projekt versuchen, das Konzept des e-Carsharing weiterzuentwickeln. Momentan werden intelligente Ladesäulen im Markt aufgebaut. Dieses Ladenetz wollen wir nutzen, um e-Flinkster flexibler zu machen. Trotzdem bleibt der Bahnhof zentrales Bindeglied zum Nah- und Fernverkehr.

Was bringt das Projekt den Menschen vor Ort?

Wappelhorst: e-Flinkster bietet sich vielen an: Wer kein Auto hat, kann jetzt jederzeit günstig eins bekommen. Wer ein eigenes Auto hat, aber nur selten damit fährt, könnte es jetzt abschaffen und stattdessen umweltfreundlich fahren und Geld sparen. Auch wer zwei Autos im Haushalt hat, kann mit Flinkster überlegen, eines abzuschaffen und trotzdem mobil bleiben. Wer oft beruflich in der Region unterwegs ist, kann oft auf einen Firmenwagen verzichten. Das kann Unternehmen eine Menge Kosten sparen.

Sauer: Wer in der Region Urlaub machen möchte, braucht nicht mit dem Auto anzureisen und ist vor Ort trotzdem genauso mobil. Das schont Umwelt und Nerven. kb