

Garmisch-Partenkirchen

Touristen elektrisch mobilisieren

[8.9.2015] Zu Stoßzeiten wird Garmisch-Partenkirchen von Autos überrollt. Deshalb entwickelt die bayerische Marktgemeinde im Projekt e-GAP 2030 ein nachhaltiges Mobilitätskonzept. Ein Gespräch mit den Projektverantwortlichen über Stand und Ziele des Vorhabens.

Garmisch-Partenkirchen ist eine von drei bayerischen Modellregionen für Elektromobilität. Wie ist die Verkehrssituation in der Marktgemeinde?

Moser: Garmisch-Partenkirchen verfügt im ÖPNV über ein Busnetz und eine direkte Bahnanbindung, zudem über einen Autobahnanschluss, der in etwa 15 Minuten zu erreichen ist. Generell ist der Verkehr in der Marktgemeinde sehr vom Individualverkehr geprägt, insbesondere durch Touristen und Tagesausflügler, die hauptsächlich mit dem Auto anreisen. Im Sommer spielt der Radverkehr aufgrund der relativ kurzen Wege eine wichtige Rolle.

Welche Ziele werden mit e-GAP 2030 verfolgt?

Moser: Ziel des Projekts ist es, ein nachhaltiges Mobilitätsleitbild zu erarbeiten, das speziell auf Garmisch-Partenkirchen und seine Bedürfnisse zugeschnitten ist. Dabei sollen alle Arten der Mobilität einbezogen und bedacht werden.

Welche Mobilitätskonzepte werden im Rahmen von e-GAP 2030 getestet?

Moser: Zum Beispiel werden in Zusammenarbeit mit der Radl-AG, einer Arbeitsgruppe, die vom Referenten für Mobilität und Umwelt ins Leben gerufen wurde, Radwegkonzepte erarbeitet. Hier werden sowohl Bedürfnisse der Bevölkerung, als auch die der Besucher und Touristen beachtet. Der Ausbau von Radwegen, neue Wege und eine passende Beschilderung spielen hier mit ein. Desweiteren wird der Bereich E-Mobilität betrachtet, da die Gemeinde als eine der drei bayerischen Modellkommunen für Elektromobilität eine Vorbildfunktion inne hat. Immer aktuell ist auch die Intention, das hohe Verkehrsaufkommen, vor allem zu Stoßzeiten, zu verringern.

Wie ist der Stand des Projekts?

Moser: Aktuell sind wir dabei, die Status-quo-Analyse als erstes Arbeitspaket abzuschließen. Hier läuft gerade noch eine großangelegte Haushaltsbefragung, die als Grundgerüst und Meinungsbild der Bevölkerung dienen soll. Darüber hinaus werden Interviews mit lokalen Experten geführt. Der nächste Schritt wird die auf Garmisch-Partenkirchen zugeschnittene Leitbildentwicklung sein, die mit einem Gremium aus der Marktgemeinde erarbeitet und abgestimmt werden soll.

Untersucht wird auch die Alltagstauglichkeit von Elektrofahrzeugen. Gibt es hier erste Erkenntnisse?

Moser: Die E-Mobilität wird im Projekt e-GAP 2030 natürlich auch betrachtet, jedoch liegt unser Fokus auf allen Arten der Mobilität. Projekte im Zuge der Modellkommune Elektromobilität brachten bisher verschiedenste Ergebnisse. Von der Begeisterung der Bevölkerung bei Fahrten mit Elektroautos über einen leichten, aber stetigen Anstieg im eFlinkster Carsharing-Angebot bis hin zu ablehnender Haltung der Bürger haben wir die komplette Bandbreite an Erkenntnissen und Erfahrungen gesammelt. Für abschließende Erkenntnisse müssen wir aber verständlicherweise bis zum Ende des Gesamtvorhabens warten.

Welche Chancen bietet Elektromobilität der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen in den kommenden Jahren?

Ebert: Generell hat Garmisch-Partenkirchen, wie schon erwähnt, ein Problem mit dem hohen Verkehrsaufkommen. Luftverschmutzung und Lärm sind nur zwei der großen Nachteile, mit denen die Einheimischen tagtäglich leben müssen. Staus können natürlich auch Elektroautos nicht verhindern. Wir setzen auf die Möglichkeit, per Bahn anzureisen und ein E-Fahrzeug vor Ort als Fortbewegungsmittel zu nutzen. Somit wären mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen, denn das Verkehrsaufkommen auf den Straßen würde sich entspannen, die Belastungen sinken und auch der Erholungs- und Entspannungseffekt der Besucher bleibt nicht nur bis zum nächsten Stau.

Warum ist die Entwicklung und Förderung nachhaltiger Mobilität von besonderer Bedeutung?

Forster: Gerade in einer ländlich und touristisch geprägten Region wie Garmisch-Partenkirchen ist die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität zukunftsweisend. Als heilklimatischer Luftkurort kann die

Gemeinde diesen werbewirksamen Status beispielsweise durch eine Verringerung des Individualverkehrs sogar noch ausbauen. Das gilt ebenso für Carsharing-Angebote oder gut ausgebaute und angelegte Radwegenetze. Besondere Konzepte, die den ländlichen Raum unterstützen und gleichzeitig den Tourismus fördern, sind die beste Möglichkeit die besondere Bedeutung der Region und den Tourismus zu verknüpfen.

„Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist besonders wichtig.“

Wie kommt das Projekt bei Bevölkerung und Touristen an?

Forster: Wir haben verschiedenste Erfahrungen in allen Projekten rund um die Modellkommune sowohl mit Einheimischen als auch mit Besuchern und Touristen gesammelt. Je mehr die betroffenen Bürger, aber auch Gewerbetreibenden, eingebunden werden und teilnehmen können, desto größer ist auch die Akzeptanz des Projekts und der daraus resultierenden Anstöße. Was die Touristen angeht, gibt es laut einer Umfrage mittlerweile sogar vereinzelte Gäste, die nur wegen der E-Mobilität anreisen. Vor allem das eFlinkster-Carsharing-Angebot wird immer mehr auch von Besuchern genutzt, die beispielsweise per Bahn anreisen und sich während ihres Aufenthalts elektrisch mobilisieren.

Auf welche Hindernisse stößt das Forschungsprojekt in der Praxis?

Ebert: Unsicherheit und Angst, besonders vor Neuem wie der E-Mobilität, sind die Punkte, die am hinderlichsten für das Projekt sind. Diese Hindernisse zu bearbeiten und abzubauen stellte sich als am zeitaufwendigsten heraus. Zum Beispiel einen eingefleischten Autofahrer dazu zu bringen, ein E-Fahrzeug zu testen, das vielleicht im ersten Moment nicht seinen Vorstellungen entspricht, kann langwierig sein. Jedoch ist gerade dieser Punkt meiner Meinung nach der wichtigste in jedem Projekt, egal welches Thema behandelt wird. Es wird uns auch immer wieder klar, wie wichtig der politische Rückhalt bei solch einem Projekt ist und wie schnell durch Missverständnisse und fehlendes Know-how auf politischer Seite die Projektarbeit erschwert werden kann. Die Frage nach dem Geld und den entstehenden Kosten ist ein weiterer Punkt, der allgegenwärtig ist. Das beste Konzept, die beste Idee kann nicht umgesetzt werden, wenn die notwendige Finanzierung nicht gegeben ist. Vor allem im Bereich des Radfahrens wird hier akribisch nach Möglichkeiten gesucht, die wenig bis kaum Kosten verursachen, aber einen großen Effekt

nach sich ziehen.

Wie sieht aus Ihrer Sicht ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für Kommunen wie Garmisch-Partenkirchen aus?

Ebert: Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept sollte alle drei Bereiche, Soziales – Ökologie – Wirtschaft, beinhalten. Zudem muss das Konzept zur Kommune passen und individuell erarbeitet sein. Die besten Ideen sind nichts wert, wenn sie aufgrund örtlicher Begebenheiten nicht umsetzbar sind. Das ist ein Grund, warum uns die Beteiligung und das Einbeziehen der Öffentlichkeit in Garmisch-Partenkirchen, also sowohl der Bewohner, als auch der Besucher, der lokalen Unternehmen und des Markts an sich, besonders wichtig sind. Nicht nur eine dieser Gruppen soll von einem Mobilitätskonzept profitieren, sondern alle.

Interview: Alexander Schaeff

Bettina Moser, Dr. Christoph Ebert, Günther Forster

Bettina Moser ist in der Projektkoordination des Vorhabens e-GAP 2030 tätig, Dr. Christoph Ebert ist Koordinator des Forschungsprojekts Modellkommune Elektromobilität, Günther Forster ist Projektleiter von e-GAP 2030.

<http://www.e-gap.de>

Dieses Interview ist in der Juli/August-Ausgabe von *stadt+werk* erschienen. Hier können Sie ein Exemplar bestellen oder die Zeitschrift abonnieren. (Deep Link)

Stichwörter: Elektromobilität, Garmisch-Partenkirchen

Bildquelle v.o.n.u.: e-GAP 2030, e-GAP 2030

Quelle: www.stadt-und-werk.de