

sozusagen der zweite Kunstakt. Unweigerlich fragt man sich natürlich, wer auf eine derartige Idee kommt? Und woher hat er überhaupt diese Skulptur?



Die Antworten sind eigentlich ganz einfach. Ich erhielt sie beim Premierenkaffee im neuen Café des TU-EUREF-Campus. **Reinhard Müller**, der EUREF-Chef, hat die Skulptur 2000 im New Yorker Whitney Museum entdeckt und war so fasziniert, dass er sie gekauft hat. Sie wurde in die besagte Spezialkiste verpackt und nach Berlin gebracht. Dort stand sie zwölf Jahre und wartete darauf wachgeküsst zu werden. **Reinhard Müller** wusste, irgendwann wird er den richtigen Platz für das außergewöhnliche Kunstwerk finden. Und es gibt wirklich keine bessere Stelle als die im Café des TU-EUREF-Campus. Viele Besucher und Generationen von Studenten werden sie sehen. Bereits heute, am Sonntag, wird die Skulptur Mittelpunkt der After-Show-Party des **Günther-Jauch-Talks** im Gasometer sein. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass das 2,80 x 3,20 Meter große Gemälde an der Wand von dem in Stuttgart geborenen

und ab 1959 in Berlin lebenden Künstler **Walter Stöhrer** (1937-2000) stammt. Übrigens, wenn alle weiteren Kaffees so gut schmecken, wie der erste, den ich die Ehre hatte, serviert zu bekommen, werden sich die Studenten hier sehr wohl fühlen und vor allem wach bleiben.

Rechtzeitig, bevor der Studienbetrieb am Gasometer beginnt, erfuhr der TU-Campus eine große Anerkennung. Bundesforschungsministerin **Annette Schavan** (CDU) gab Ende September bekannt, dass der EUREF-Campus eine Förderung aus dem Wettbewerb „Forschungscampus: öffentlich-private Partnerschaft für Innovationen“ erhält. Von 100 Projektanträgen wurden Forschungsmittel an zehn Bewerber vergeben.

Für eine Vorphase von zwei Jahren fließen aus den Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung damit 3,6 Millionen Euro nach Berlin-Schöneberg. Eine Anschlussförderung von zweimal fünf Jahren ist möglich. Insgesamt stehen für die zehn ausgewählten Projekte für einen Zeitraum von 12 Jahren rund 200 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung. Der Forschungsantrag wurde unter Federführung der TU Berlin eingereicht, die auf dem TU-Campus EUREF am 16. Oktober 2012 mit dem ersten Studiengang der Masterstudiengänge "Stadt und Energie" den Lehrbetrieb aufnimmt.

„Die Fördermittel wurden für das Projekt ‚Mobility2Grid‘ vergeben, welches in einzigartiger Weise interdisziplinär die Aufgabenfelder ‚Elektromobilität‘, ‚Energie in der Stadt‘ und ‚Intelligente Netze‘ zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Praxis verbindet. Diese Verknüpfung erfordert eine Erprobungsplattform, in der die Forschungsergebnisse direkt im Echtbetrieb getestet und umgesetzt werden können. Genau diese Voraussetzungen finden sich auf dem EUREF-Campus als ‚Living Lab‘“, freut sich **Prof. Dr. Frank Behrendt** über die Entscheidung des BMBF.

Reinhard Müller, Vorstand der EUREF AG, zu der Bewilligung des Förderantrages: „Die Förderung ist für uns eine enorme Auszeichnung, wie ein Grammy oder Oscar. Sie zeigt aber auch, dass das Durchhalten und Kämpfen für die Idee, einen Campus zu schaffen, auf dem Wissenschaft, Lehre und Wirtschaft gemeinsam an den Zukunftsfragen des Lebens auf der Erde arbeiten, erste Früchte trägt.“

Auf dem Gasometergelände entsteht aber nicht nur ständig Neues, sondern sausen auch Fahrzeuge umher, die man noch nirgends woanders gesehen hat. Sie sind leise und flink und sehen einfach toll aus. Statt Tankstelle benötigen diese Fahrzeuge eine Steckdose. Der neueste Hit heißt „Hiriko“, ein Fahrzeug zum Zusammenklappen. Sehr praktisch bei den Parkplatzproblemen in Berlin.

Der Einsatz einer Flotte neuartiger Elektroautos, der Hiriko Citycars, wird ab 2013 in Berlin erprobt und für den Einsatz ab 2014 vorbereitet. Die Fuhrparkgruppe der Deutschen Bahn und Hiriko Driving Mobility haben eine Kooperation bei der Erprobung und Pilotierung des Hiriko Citycar, einem innovativen Elektroauto als Bestandteil des vernetzten Mobilitätsangebotes der DB, bekannt gegeben.



Foto links, sozusagen im Parkmodus, rechts aufgeklappt im Fahrbetrieb.

Der Hiriko „Fold“ ist als urbaner, elektrischer Kleinwagen, speziell für den Einsatz im öffentlichen Carsharing und Mobility-on-Demand Systemen konstruiert worden. Durch die intelligente Bereitstellung von integrierten elektrischen Carsharing-Flotten soll der öffentliche Verkehr um individuelle Mobilitätsangebote erweitert werden, um so die langfristige Umstellung vom motorisierten Individualverkehr auf vernetzte, nachhaltige Mobilität zu fördern. Das Citycar soll im Carsharing eingesetzt und an zentralen Umsteige- und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs platziert werden.

In einem ersten Schritt werden die Prototypen des Hiriko auf der Plattform elektroMobilität im Rahmen des Projektes BeMobility 2.0 des Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) ab Herbst 2013 für den öffentlichen Einsatz erprobt und vorbereitet. Nach sorgfältiger Implementierungs- und Zulassungsprüfung wird voraussichtlich ab 2014 eine Flotte in den öffentlichen Verkehr in Berlin und in das Angebot e-Flinkster der Deutschen Bahn integriert. Im Mai 2010 wurde das funktionale Modell des Hiriko im Gasometer Schöneberg erstmals der internationalen Presse und Öffentlichkeit vorgestellt. Nachdem im September 2011 ein Memorandum of Understanding zwischen der Stadt Berlin und dem Hiriko-Konsortium zur Pilotierung des Hiriko Driving Mobility Systems in Berlin abgeschlossen wurde, konnte dann Anfang 2012 im Rahmen einer Veranstaltung der Europäischen Kommission in Brüssel der erste Prototyp des Hiriko Citycars in Anwesenheit von **José Manuel Barroso**, Präsident der europäischen Kommission, der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Nach intensiver Weiterentwicklung ist es nunmehr gelungen, das Modell in einen vollfunktionsfähigen Prototyp zu überführen.

„Hiriko“ (baskisch für „Stadtauto“) ist mehr als nur ein neuartiges elektrisches Auto für die Stadt. Es ist ein vollkommen neues Mobility-On-Demand-System, speziell entwickelt für flexible, Verkehrsträger-übergreifende Mobilität in Metropolen und die Integration mit dem ÖPNV. Innovativ ist die Fähigkeit des 2,5 Meter langen Zweisitzers sich auf eine Länge von 2 Meter zusammenzufalten und um 360 Grad auf der Stelle zu drehen. So kann der benötigte Parkraum in der Stadt minimiert werden.

Das InnoZ entwickelt Innovationsvorhaben, koordiniert den EUREF-Forschungscampus „Mobility2Grid“ und betreibt die Begleitforschung des Projektes BeMobility inklusive Nutzer- und Markt-

studien sowie das Intelligent City Programm. Das Innovationszentrum berät seit 2010, gemeinsam mit MIT Media Lab, LSE Enterprise, ubitricity und Humboldt-Innovation, das Konsortium rund um Hiriko Driving Mobility bei der Erprobung und Markteinführung des Hiriko Citycar in Deutschland, insbesondere in Berlin. Hiriko ist Kernpartner im Intelligent City Programm des InnoZ und soll einen wichtigen Beitrag zum innovativen Mobilitätsangebot auf dem EUREF-Campus leisten.



Foto: den Hiriko gibt es auch als Cabrio, Reinhard Müller hat schon mal Platz genommen.

Unter Konsortialführung der Deutschen Bahn sind im Projekt BeMobility 2.0 Partner aus dem Verkehrssektor, der Informationstechnik, der Energiewirtschaft, der Wissenschaft sowie das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) eingebunden. Zurverkehrlichen Integration ist die Fuhrparkgruppe der Deutschen Bahn und Contipark beteiligt. Der Fokus von BeMobility 2.0 ist die dreifache Vernetzung von Elektrofahrzeugen in

verkehrlicher, informatorischer und energetischer Hinsicht.

Zusammenstellung und Kommentierung: Ed Koch

Fotos: Deutsche Bahn (2), paperpress (3), EUREF (1)