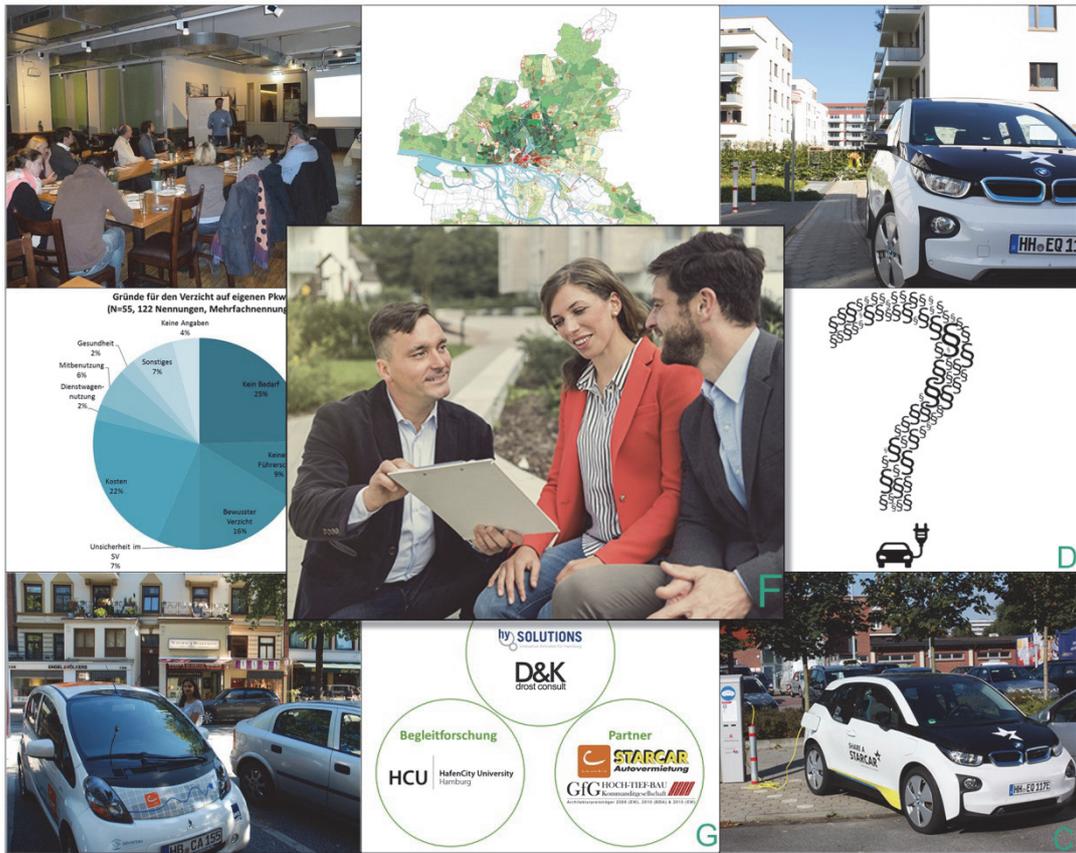


Mobilitätsmanagement im Projekt „e-Quartier Hamburg“: Erfahrungen und Empfehlungen

*Teilbericht F der Wissenschaftlichen Begleitforschung im
Bundesförderprojekt „e-Quartier Hamburg“*



Projektleitung / Herausgeber:

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut, HafenCity Universität Hamburg (HCU)
Fachgebiet "Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung" (USIP)

Bearbeitung:

Dr. phil. Thomas Prill (HCU)
Fachgebiet "Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung" (USIP)

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Impressum

© HafenCity Universität Hamburg, Mai 2018

Herausgeber: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut, Fachgebiet "Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung", HafenCity Universität Hamburg

Kontakt: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut
Tel.: +49 (0)40 428 27-5095, Fax 040-42827-5599
E-Mail: wolfgang.dickhaut@hcu-hamburg.de; e-quartier@hcu-hamburg.de
www.hcu-hamburg.de; www.reap.hcu-hamburg.de

ISBN: 978-3-941722-73-6

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Sie darf ohne vorherige Genehmigung der Autoren/Herausgeber nicht vervielfältigt werden.

Die Veröffentlichung ist Teil des Abschlussberichts der Wissenschaftlichen Begleitforschung im Bundesförderprojekt „e-Quartier Hamburg“.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Zuwendungsempfänger: HafenCity Universität Hamburg

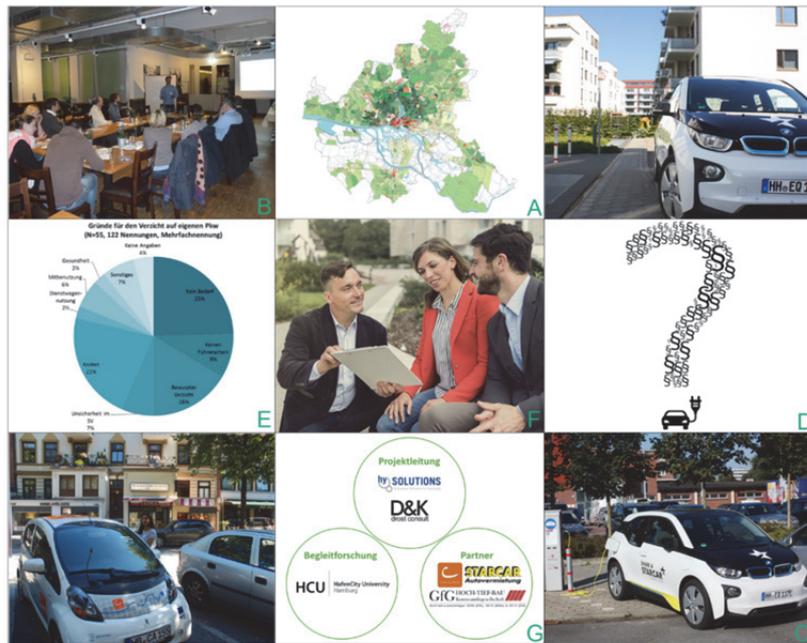
Bewilligungszeitraum: 01.02.2013 – 31.10.2017

Förderkennzeichen: 03EM0203G

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Integration von Elektromobilitätsangeboten in Neubau und Bestand aus der Perspektive der Stadtplanung und -entwicklung

Abschlussbericht der Wissenschaftlichen Begleitforschung im Bundesförderprojekt „e-Quartier Hamburg“



Hinweis: Der Gesamtbericht der wissenschaftlichen Begleitforschung der HafenCity Universität Hamburg (HCU) besteht aus acht Teilberichten:

- Teilbericht A:** Elektromobilitätsentwicklung auf städtischer Makroebene: Identifizierung geeigneter Gebiete mittels Stadtstrukturtypenanalyse
- Teilbericht B:** Elektromobilitätsentwicklung auf städtischer Mesoebene: Eignungsfestellung konkreter E-Carsharing-Standorte mittels Präqualifizierungsverfahren
- Teilbericht C:** Elektromobilitätsentwicklung auf städtischer Mikroebene: Ein Standort-Tool zur Dimensionierung und Allokation von e-Carsharing-Flotten
- Teilbericht D:** Integration von Elektromobilität in Neubau und Bestand – Kommunale Steuerungsinstrumente zur Aktivierung privater Flächen
- Teilbericht E:** Wirksamkeitsuntersuchung des Projektes „e-Quartier Hamburg“: Mobilitätsverhalten, Akzeptanz und Verhaltensänderung
- Teilbericht F:** Mobilitätsmanagement im Projekt „e-Quartier Hamburg“: Erfahrungen und Empfehlungen
- Teilbericht G:** Prozessanalyse interner Abläufe im Projekt „e-Quartier Hamburg“: Projektverlauf, Hindernisse und Lösungsansätze
- Teilbericht H:** Erkenntnisse aus e-Quartier Hamburg - 7 Thesen zur künftigen Umsetzung quartiersbezogener E-Carsharing-Konzepte

Gefördert durch:


 Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



Inhalt

1.	Das Projekt e-Quartier und die wissenschaftliche Begleitforschung	7
1.1.	Projekthintergrund	7
1.2.	Gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen	8
1.2.1.	Umwelt und Klimaschutzanforderungen	8
1.2.2.	Städtewachstum als treibende Kraft für alternative Mobilitätskonzepte	8
1.3.	Carsharing als Teil einer Lösung im Verkehrsbereich.....	9
1.4.	Deckung von Mobilitäts- und Energiebedarf auf Basis energetisch qualifizierter Gebäude	10
1.5.	Die wissenschaftliche Begleitforschung	10
2.	Grundlagen des Mobilitätsmanagements im Projekt e-Quartier.....	10
2.1.	Die Stelle des Mobilitätsmanagers / Vor-Ort-Analysten	10
2.2.	Inhalte des Mobilitätsmanagements.....	13
2.2.1.	Überblick	13
2.2.2.	Präsenz vor Ort	14
2.2.3.	Mobilitätsberatung.....	15
2.2.4.	Networking	16
2.2.5.	Anregungs- und Beschwerdemanagement	16
2.2.6.	Thematisches und zielgruppenspezifisches Marketing	17
2.2.7.	Prüfung und Umsetzung von Innovationskriterien	18
3.	Konkrete Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen von e-Quartier Hamburg	19
3.1.	Unterstützung der wissenschaftlichen Begleitforschung.....	19
3.2.	Unterstützung der Mobilitätsdienstleister	20
3.3.	Gespräche mit genossenschaftlich aufgestellter und städtischer Wohnungswirtschaft.....	21
3.3.1.	Anlass.....	21
3.3.2.	Methodisches Vorgehen	21
3.3.3.	Ergebnisse aus den Gesprächen.....	23
3.4.	Gespräche mit lokal ansässigen Unternehmen.....	30
3.5.	Gespräche mit Institutionen.....	31
3.6.	Vorstellung des Projektes in Stadtteilgremien	32
3.7.	Sonstige Beiträge des Mobilitätsmanagements.....	34
4.	Ableitungen aus dem Mobilitätsmanagement.....	35
4.1.	Grundsätzliche Einschätzung zum Mobilitätsmanagement	35
4.2.	Mehr Zeit, Ressourcen und Kompetenzen für Mobilitätsmanagement	36
4.3.	Ausgereifte Mobilitätskonzepte als Grundlage für die Umsetzung	38
5.	Fazit	42

6. Literatur	42
Anhang	45

Abbildungen

Abbildung 1: Verortung der e-Quartier-Standorte im Hamburger Stadtgebiet und Umland	7
Abbildung 2: Entwicklung der Carsharing-Varianten	9
Abbildung 3: Karte Nahverkehrsangebot Quartier 21	15
Abbildung 4: Karte Nahversorgung Quartier 21	15
Abbildung 5: Einführungspräsentation durch den Mobilitätsmanager	19
Abbildung 6: Diskussionsrunde anlässlich des EröffnungsWorkshops	19
Abbildung 7: Der Mobilitätsmanager am Stand von cambio CarSharing	20
Abbildung 8: Spontan vereinbarte Fahrzeugeinweisung mit einem Interessierten	20
Abbildung 9: Karte Eigentümerstruktur im e-Quartier „Holsteinischer Kamp“	22
Abbildung 10: Auszug aus der Präsentation zum Vortrag „Qua vadis, e-Quartier Hamburg“	32
Abbildung 11: Auszug aus dem Protokoll des Sanierungsbeirates Barmbek-Nord, 16.05.2017	33
Abbildung 12: Fotoshooting für die Image-Broschüre des Projektes „e-Quartier Hamburg“	34
Abbildung 13: Eines von vier Postern für das Studiogespräch am 04.05.2017	35
Abbildung 14: Aktueller (Zugriff am 28.04.2018) Stand der Internetpräsenz des Projektes	45
Abbildung 15: Facebook-Auftritt des Mobilitätsmanagements	46
Abbildung 16: Vorbereiteter aber nicht umgesetzter Werbeflyer	46
Abbildung 17: Beispiel für einen Treppenhausaushang	47
Abbildung 18: Auszug Entwurf eines Mobilitätsmanagement-Handbuches	48
Abbildung 19: Cover der zweiten Imagebroschüre des Projektes	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick Expert_Inneninterviews mit Vertreter_Innen der Wohnungswirtschaft	23
---	----

1. Das Projekt e-Quartier und die wissenschaftliche Begleitforschung

1.1. Projekthintergrund

Das Verbundvorhaben e-Quartier Hamburg, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Programms „Modellregionen für Elektromobilität“ gefördert, verfolgt den Ansatz, elektromobile Carsharing-Angebote sowohl im Bestand als auch im Neubau zu integrieren. In zehn Quartieren im Hamburger Stadtgebiet werden durch zwei Carsharing-Anbieter Elektrofahrzeuge im stationsbasierten Carsharing angeboten. Zudem werden an vier Standorten in der Metropolregion Hamburg E-Fahrzeuge als Poolfahrzeuge eingesetzt. Eine Übersicht über die Standorte in Form von Standortsteckbriefen ist im Teilbericht E, Kapitel 2.2. enthalten.

Das Projekt e-Quartier Hamburg bringt Mobilitätsdienstleister und die Immobilienbranche als Kernakteure für die Umsetzung von Elektromobilität auf der Quartiersebene zusammen. Das Projektkonsortium umfasst neben Carsharing-Unternehmen und Partnern aus der Immobilienentwicklung auch eine Vielzahl assoziierter Partner, die den Bereich der Wohnungswirtschaft sowohl von öffentlicher wie auch privater Seite abdecken sowie Partner aus Verkehrsverbänden und andere strategisch relevante Akteure.



Abbildung 1: Verortung der e-Quartier-Standorte im Hamburger Stadtgebiet und Umland

Die HafenCity Universität Hamburg begleitet das Vorhaben wissenschaftlich und bewertet insbesondere die Standorteignung, den Umsetzungsprozess und analysiert Nutzerverhalten und

Nutzerakzeptanz mit Blick auf die standortspezifischen Mobilitätskonzepte. Die Analyse und Bewertung der Zusammenarbeit der am Projekt beteiligten Akteure und das Herausfiltern von Problemen ist ebenfalls Gegenstand der Begleitforschung und wird im Rahmen der Prozessevaluation untersucht. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen einen Beitrag für die weitere Verstetigung und ggf. den Ausbau der im Rahmen von e-Quartier geschaffenen Angebote respektive für die Entwicklung künftiger Mobilitätskonzepte leisten.

1.2. Gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen

1.2.1. Umwelt und Klimaschutzfordernisse

Mobilität basiert zum Großteil noch immer auf endlichen fossilen Energieträgern mit entsprechend negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt (z.B. Held & Würdemann 2006), die mit Lärm und Schadstoffbelastungen besonders deutlich in den Städten zu Tage treten. Die räumliche Entflechtung von Funktionen trägt erheblich zur Verkehrserzeugung bei, und mit dem Wohnstandort, als Start- und Endpunkt der meisten verkehrlichen Handlung, wird die Verkehrsbelastung in das direkte Wohnumfeld getragen. Die Verkehrsvermeidung, -verringerung und -verlagerung bietet einen Lösungsweg aus diesem mobilitätsbedingten Dilemma (z.B. Beckmann & Klein-Hitpaß 2013). Ist eine Verkehrsvermeidung nicht möglich, muss also konsequent auf umweltfreundliche Verkehrsträger umgestiegen und klimagünstige Energieträger müssen eingesetzt werden.

1.2.2. Städtewachstum als treibende Kraft für alternative Mobilitätskonzepte

In dem Bekenntnis der Freien und Hansestadt Hamburg zur Unterstützung klimagerechter Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene, wie sie bspw. im Hamburger Klimaplan (FHH/BGV 2014) zum Ausdruck kommt, liegt ein großes Potenzial, das gerade vor dem Hintergrund des anhaltenden Stadtwachstums wichtige Impulse setzen kann. Dazu zählt, dass der städtische Wohnungsbau erleichtert und das Wohnumfeld lebenswerter, vor allem aber die Flächenkonkurrenz und der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert und auf ein stadtverträgliches Niveau begrenzt werden. Es wird davon ausgegangen, dass Hamburg bis zum Jahr 2030 von aktuell rund 1,82 Mio. Einwohnern auf bis zu 1,85 Mio. wachsen wird (siehe ebd. S. 9). Um den Anforderungen einer wachsenden Bevölkerung nach bezahlbarem Wohnraum gerecht zu werden, fördert die Freie und Hansestadt Hamburg den Wohnungsbau seit 2011 mit dem „Bündnis für das Wohnen“ intensiv. In diesem Zusammenhang wurde die Stellplatzpflicht für Pkw im Wohnungsbau abgeschafft, um preiswerteres Bauen zu ermöglichen (siehe § 48, Abs. 1a HBauO).

Mehr Einwohner bedeuten im Regelfall aber auch mehr Verkehr. Die Handelskammer Hamburg (2014, S. 64) rechnet ohne Gegenmaßnahmen mit einer Zunahme des MIV um ca. 19% bis 2025 im Vergleich zum Jahr 2004. Mehr Verkehr bei gleichzeitig weniger Stellplätzen im Neubau bedeutet wiederum, dass die Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum zunimmt. Dadurch verschärft sich die Stellplatzsituation vor allem in innenstadtnahen Quartieren. Ein erhöhter Parkplatzsuchverkehr und weitere negative Folgen des Verkehrs wie Umweltbelastungen und Gesundheitsgefährdungen durch Abgase, Lärm, Unfallrisiken und Stress können weiter zunehmen.

Nachhaltige, innovative Mobilitätskonzepte wie elektromobiles Carsharing können diese Entwicklung unter bestimmten Voraussetzungen positiv beeinflussen. Die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsangeboten im direkten Wohnumfeld kann bei reduziertem Flächenbedarf zu einer Reduzierung des MIV führen.

1.3. Carsharing als Teil einer Lösung im Verkehrsbereich

Seit 2012 ist eine deutliche Zunahme der Kundenzahlen im Carsharing zu verzeichnen und diese Entwicklung wird sich voraussichtlich fortsetzen. Einen großen Anteil an den hohen Zuwachszahlen haben die bestehenden stationsunabhängigen bzw. flexiblen Carsharing-Angebote wie *Car2Go* und *DriveNow*, die über ihre hohe Sichtbarkeit im Straßenraum den Bekanntheitsgrad des Carsharings stark erhöht haben. Von dieser zunehmenden Bekanntheit und Akzeptanz des Konzepts Carsharing profitieren auch die stationsgebundenen Angebote (siehe Abb. 2) (vgl. Bundesverband CarSharing e.V. 2016).

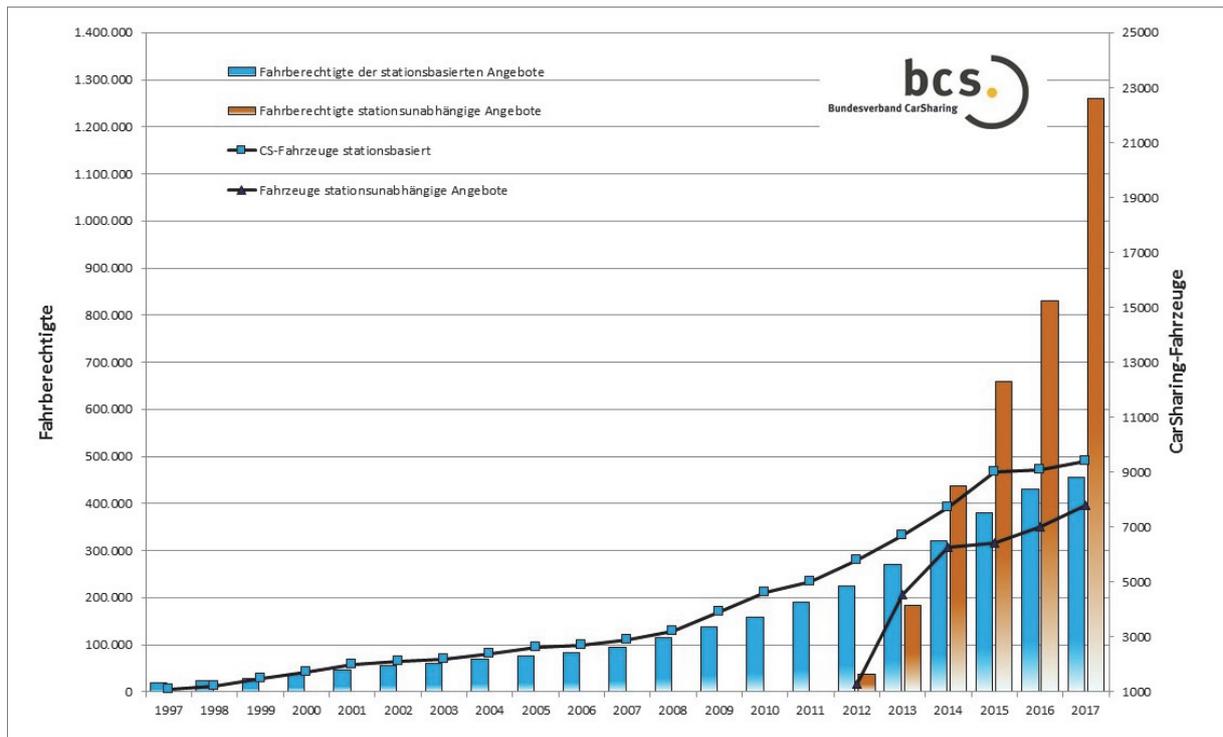


Abbildung 2: Entwicklung der Carsharing-Varianten (Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. 2016)

Während im Bereich des flexiblen Carsharings wissenschaftlich noch nicht belegt ist, ob und in welchem Maße die Angebote eine Abnahme des privaten Pkw-Besitzes zur Folge haben, führen stationsgebundene Angebote nachweislich zu einer Reduzierung privater Pkw (Bundesverband CarSharing e.V. 2016). Die Förderung von Carsharing-Angeboten ist daher ein wichtiger Baustein zur Reduzierung der zunehmenden Flächenkonkurrenz - gerade in wachsenden Städten.

Neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Fahrradinfrastruktur sind Carsharing und Elektromobilität zwei wichtige Bausteine einer stadtverträglichen Mobilität. Städte haben die Bedeutung nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf der Quartiersebene inzwischen erkannt und integrieren diese in planerische Lösungsansätze. Carsharing kann langfristig dazu beitragen, den Pkw-Bestand zu verringern und damit mehr Platz für städtisches Leben zu schaffen. Außerdem stoßen Elektrofahrzeuge lokal keine Schadstoffe aus und sind gerade im Stadtverkehr mit seinen niedrigen Geschwindigkeiten leiser als herkömmliche Pkw. Zudem eröffnet die gemeinschaftliche Nutzung von Elektroautos im Carsharing die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge trotz vergleichsweise hoher Anschaffungskosten für viele Bevölkerungsschichten zugänglich zu machen. Mit einer dynamischeren Entwicklung elektromobiler Angebote, z.B. mit neuen Modellen, höheren Reichweiten und sinkenden Kaufpreisen, werden sich Elektrofahrzeuge im Carsharing zukünftig vermutlich wirtschaftlich betreiben lassen.

1.4. Deckung von Mobilitäts- und Energiebedarf auf Basis energetisch qualifizierter Gebäude

Nicht nur die Betrachtung der Mobilität in den Städten ist für ein Umdenken im Verkehrssektor wichtig, auch die Ein- und Auspendler aus dem suburbanen bis ländlich geprägten Verflechtungsraum haben großen Einfluss auf den Verkehr in der Stadt. Elektromobile Anwendungen in Verbindung mit Gebäuden, die regenerative Energie ganz oder teilweise selbst erzeugen, sind inzwischen realisierbar. Diese dezentralen Energiekonzepte sorgen für einen umweltfreundlichen und kostengünstigen Betrieb von Elektrofahrzeugen. Zudem kann der höhere Eigennutzungsgrad, z.B. der Energie von Photovoltaikanlagen, die Wirtschaftlichkeit solcher Anlagen erhöhen. Für die Städte liegt der Vorteil in der Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen durch Pendlerfahrzeuge.

1.5. Die wissenschaftliche Begleitforschung

Die wissenschaftliche Begleitforschung im Projekt e-Quartier umfasst die Planungsphase mit der Standortauswahl sowie die Evaluierung von Standorten im Betrieb. An erster Stelle stand zwischen Anfang 2013 und Mitte 2015 eine Stadtstrukturtypenanalyse (Teilbericht A) mit dem Ziel der Entwicklung einer standardisierten Methode für praxisbezogene Anwender zur Identifizierung von Standorten, die für die Planung und Umsetzung von Elektromobilitätskonzepten besonders geeignet sind. Des Weiteren wurde von Mitte 2014 bis Ende 2015 eine Bewertung (Präqualifizierung, Teilbericht B) von 40 Hamburger Quartieren vorgenommen. Sie zeigt die Eignung einzelner Standorte für E-Carsharing, um Mobilitätsdienstleistungen, Entscheidern aus der Wohnungswirtschaft und kommunalen Akteuren bei der Standortwahl eine fundierte Entscheidungsgrundlage zur Verfügung zu stellen. Ergänzt wird die Arbeit durch das Planungsbüro ARGUS, das mit seinem Beitrag (Teilbericht C) detailliertere Aussagen zur Dimensionierung und Flächenallokation von e-Carsharing Flotten ermöglicht und durch eine Ausarbeitung zu rechtlichen Aspekten der Integration von Elektromobilität von Dr. Cathrin Zengerling (Teilbericht D). Im Teilbericht E geht es um die Evaluation der Erprobungsphase von E-Carsharing-Stationen mit dem Ziel der Identifikation erfolgskritischer Rahmenbedingungen für die Umsetzung elektromobiler Carsharing-Konzepte. Der Untersuchungszeitraum war von Anfang 2016 bis Mitte 2017. Darüber hinaus werden im Teilbericht F Ergebnisse aus dem projektbezogenen Mobilitätsmanagement dokumentiert, welches von Mitte 2016 bis Mitte 2017 tätig war. Der Teilbericht G fasst die Prozessevaluation zusammen, und der Teilbericht H stellt Thesen für die künftige Entwicklung von Elektromobilitätsangeboten vor.

2. Grundlagen des Mobilitätsmanagements im Projekt e-Quartier

2.1. Die Stelle des Mobilitätsmanagers / Vor-Ort-Analysten

Im Rahmen des Bundesförderprojektes e-Quartier Hamburg wurde an der HafenCity Universität Hamburg (HCU) die Stelle eines wissenschaftlich orientierten Mobilitätsmanagers (altern. Bez.: Vor-Ort-Analyst) eingerichtet. Die Tätigkeiten waren darauf ausgerichtet, bei der wissenschaftlichen Begleitforschung, insbesondere bei der Teilnehmeransprache, zu unterstützen und dabei zu helfen, einzelnen e-Quartier-Standorten zu einer besseren Entwicklung und Performance zu verhelfen sowie das quartiersbezogene elektromobile Carsharing (E-Carsharing) zu fördern und im Rahmen der Aufgaben angemessen zu präsentieren. Dabei wurde ein umfassender Ansatz des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsberatung verfolgt, der auch nachhaltige Angebote Dritter (ÖPNV, Leihräder, Autoverleiher) im Hinblick auf eine nachhaltige, multimodale Mobilität für Privatpersonen sowie für Gewerbetreibende berücksichtigen sollte.

Mit der Stelle des Mobilitätsmanagers sollte erreicht werden, dass der persönliche Kontakt zu den Nutzenden gestärkt, Kommunikationsbedarfe vor Ort rechtzeitig erkannt und bewertet sowie Erkenntnisse erhoben und bewertet werden können, die eine sukzessive Angebotsoptimierung im laufenden Prozess ermöglichen. Als Nutzende gelten einerseits vor allem die privaten Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier, aber auch dort beruflich Beschäftigte und ggf. auch Besuchende wie bspw. Hotelgäste. Andererseits sollte im Rahmen des Mobilitätsmanagements geprüft werden, inwiefern Firmen und Institutionen für die Nutzung der Angebote in Frage kommen.

Die Stelle umfasste explizit die folgenden Arbeitsbereiche (AB):

AB 1: Koordinierende Begleitung und Unterstützung der vom Betreiber durchgeführten Nutzerakquise und Konzeption von Medien zur Nutzeransprache, differenziert nach Zielgruppen (z.B. privat, gewerblich, touristisch etc.)

Erläuterung: Das Mobilitätsmanagement sollte durch die Mobilitätsdienstleister am Prozess der Nutzerakquise beteiligt werden und sich in die Ausgestaltung der Akquisemaßnahmen einbringen. Folgende Punkte konnte dies beinhalten:

- Unterstützung bei der Identifizierung der Nutzergruppen vor Ort (Ortsbegehung, potenzielle Nutzende ausfindig machen und kontaktieren, Kontakte pflegen)
- Beteiligung an der Strategiefindung zur Ansprache unterschiedlicher Nutzergruppen sowie der Überprüfung und ggf. Justierung der Strategien
- Mitwirkung an der Konzeption geeigneter Werbemedien
- Ansprache und Akquise von Menschen für die Mitwirkung an der wissenschaftlichen Begleitforschung (Flyer/Info-Broschüren verteilen, Anwesenheit und PR auf Veranstaltungen)
- Vermittlung von wissenschaftlicher Expertise (Wissen aus Literatur, Referenzprojekten etc.)
- Direkte Ansprechbarkeit durch Nutzende für Feedbackgespräche, Beschwerden, Wünsche und Anregungen (diente als zusätzlicher Rückkopplungskanal und ersetzte nicht die Leistungen der Mobilitätsdienstleister auf diesem Gebiet)

Das forschungsbezogene Ziel der Einbindung des Mobilitätsmanagements in diese Aktivitäten war, insbesondere im Hinblick auf die Analyse und Bewertung von Geschäftsmodellen, wichtige Vorarbeiten zu leisten. Ein wesentliches Element war dabei eine möglichst lückenlose Dokumentation von Sitzungen, Einzelgesprächen und Feedbackgesprächen mit Nutzenden. Dem wurde, soweit diese stattgefunden haben, nachgekommen.

AB 2: Sicherstellung des wissenschaftlichen Anspruches innerhalb der Teilprojekte

Erläuterung: Carsharing-Angebote, die im Rahmen von e-Quartier Hamburg gefördert wurden, mussten bestimmte Anforderungen erfüllen, um dem innovativen Charakter eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes gerecht zu werden. Im Vorfeld der Umsetzung bewertete die HCU die geplanten Angebote daher im Hinblick auf ihren „Innovationscharakter“. Zur vergleichbaren und möglichst objektiven Bewertung dienten 15 Kriterien (siehe Anhang I), die den folgenden vier Bereichen zugeordnet sind:

- Organisation und Vermarktung
- Fahrzeuge
- Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur

- Multimodale Angebote

Damit ein Angebot die wissenschaftlichen, innovationsbezogenen Anforderungen des Projektes erfüllt, musste mindestens ein Innovationskriterium aus jedem Bereich erfüllt sein. Hier war es die Aufgabe des Mobilitätsmanagement, darauf hinzuwirken, dass alle Standorte diesen Anforderungen genügen, indem er die Mobilitätsdienstleister immer wieder auf ihre Verpflichtungen hinwies und darin Unterstützung bot, den Verpflichtungen nachzukommen.

AB 3: Mobilitätsberatung zur Unterstützung von Einzelpersonen und Unternehmen in der nachhaltigen Ausrichtung ihrer Mobilität

Erläuterung: Die Mobilitätsberatung im Rahmen des Projektes e-Quartier Hamburg war darauf ausgelegt allen Interessierten und potenziellen Nutzenden eines Quartieres die Vorteile einer nachhaltigen Mobilitätsausübung zu demonstrieren. Die Minimierung persönlichen oder betrieblichen Aufwandes für dieses Mobilitätsangebot wurde hierbei vermittelt. Der Fokus lag auf dem e-Quartier-Angebot und sollte auch Angebote Dritter einschließen, die ergänzend in die Beratungen einbezogen wurden oder die Nutzung des e-Quartier-Carsharings überhaupt erst ermöglichten. Es war vorgesehen die Kontaktaufnahme mit potenziellen Interessenten in Abstimmung mit dem Mobilitätsdienstleister durchzuführen, der am jeweiligen Standort aktiv war. (Aufgrund mangelnder Resonanz, musste hier allerdings ein Strategiewechsel durchgeführt werden, der im Kapitel 3.3 näher beleuchtet wird.)

Für diesen Zweck sollten Medien erstellt werden, mit denen standortspezifisch für nachhaltige Mobilität geworben wird. Als Inhalte waren u.a. Informationen über konkrete Mobilitätsangebote vor Ort vorgesehen. Hierzu waren ein Blog sowie eine Facebook-Seite angedacht, was einerseits der Information, andererseits der Interaktion mit Nutzenden und Interessierten dienen sollte. Der Idee nach hätten Interaktionsergebnisse, die mithilfe dieser sozialen Medien erbracht worden wären, in die Dokumentation einbezogen werden können. Inwieweit hierbei Erfolge verzeichnet werden konnten, wird in Kapitel 3.7 dargelegt.

AB 4: Transfer der vor Ort gewonnenen Erkenntnisse in den Kontext der wissenschaftlichen Prozessevaluation und Rücktransfer

Erläuterung: Entscheidend für die Arbeit des Mobilitätsmanagements sind die wissenschaftlich orientierte Dokumentation der einzelnen Abläufe und die Übermittlung, sowohl der Rohdaten als auch erster Interpretationsansätze, aus der Perspektive des Analysten. Diese Bestandteile werden der wissenschaftlichen Begleitforschung der HCU zur Verfügung gestellt und dienen den Partnern, insbesondere den Mobilitätsdienstleistern, aber auch in der Wohnungswirtschaft als Entscheidungshilfe, um besser auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren. Diese Berichterstattung an die Projektpartner ist ein Teil der Erkenntnisvermittlung. Die anderen Teile waren regelmäßige Inputs in den Lenkungsreisen des Projekts sowie direkte Gespräche (persönlich, telefonisch, schriftlich/digital) mit den Partnern.

Der wissenschaftliche Charakter des Mobilitätsmanagements lag in der thesengeleiteten Ausübung der Tätigkeiten. Der Arbeit lagen folgende Thesen zugrunde:

1. Durch quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement kann die Nutzung elektromobiler Carsharing-Angebote – gegenüber vergleichbaren Angeboten ohne Mobilitätsmanagement – erheblich erhöht werden.

2. In e-Quartieren mit Mobilitätsmanagement fällt es Bewohnenden und Gewerbetreibenden leichter, herkömmliche, auf den Pkw ausgerichtete Mobilitätsmuster, auf eine nachhaltigere Form der Mobilität umzustellen.
3. In e-Quartieren mit Mobilitätsmanagement lässt der Parkdruck schneller nach als in Quartieren ohne.
4. Mobilitätsdienstleister können von der Stelle des Mobilitätsmanagers in betriebswirtschaftlich relevantem Ausmaß profitieren.

Grundlage der Verifizierung bzw. Falsifizierung der Aussagen bildete ursprünglich die Festlegung von Quartieren, in denen Mobilitätsmanagement stattfinden sollte und Vergleichsstandorten, an denen dies nicht vorgesehen war. Bezogen auf die 1. These sollte festgestellt werden, ob die Nutzung des Angebotes von e-Quartier Hamburg – also die Auslastung von Fahrzeugen, die Anzahl der Ausleihvorgänge und die zurückgelegten Kilometer – in Stadtteilen mit Mobilitätsmanagement nachweislich höher war, als in vergleichbaren Stadtteilen ohne dieses Angebot.

Bei der 2. These sollte anhand des Vergleichs von Mobilitätsprofilen teilnehmender Personen ermittelt werden, ob Unterschiede zwischen Stadtteilen, in denen das Management aktiv bzw. nicht aktiv war, bestehen. Die Teilnehmerbefragungen wurden im Projekt *e-Quartier Hamburg* vor der Nutzungsaufnahme und nach Ablauf des Beobachtungszeitraums (nach ca. einem Jahr) durchgeführt.

Für die Bearbeitung der Hypothese 3 hätte auf Experten zurückgegriffen werden sollen, welche die jeweilige Lage vor Ort aufgrund ihrer Tätigkeit dort, gut einschätzen können. Das Ziel der Befragungen von Teilnehmenden war, Aufschluss über die Änderung des Parkierungsverhaltens und die Parkplatzsuchdauer zu erhalten. Darüber hinaus hätten Verkehrszählungen mit Fokus auf den ruhenden Verkehr und besonders bezogen auf „wildes Parken“ durchgeführt werden können. Über die Wohnungswirtschaft hätte die Entwicklung bei der Stellplatzvergabe analysiert werden sollen.

These 4 hätte Mobilitätsdienstleister gefordert, zu überprüfen, ob und durch welche Maßnahmen sich das Mobilitätsmanagement positiv auf die Unternehmensbilanzen (z.B. durch Mehreinnahmen) ausgewirkt hat.

Die Thesen haben grundsätzlich als Richtschnur für das Handeln des Analysten gedient. Alle Maßnahmen, die vom Mobilitätsmanagement eingeleitet wurden, haben sich daran orientiert. Kapitel 4 zeigt jedoch, dass eine Verifizierung bzw. Falsifizierung der Thesen nur begrenzt möglich war.

2.2. Inhalte des Mobilitätsmanagements

2.2.1. Überblick

Mobilitätsmanagement ist dem Mobilitätsmanagement-Handbuch der ISB, IVV (2003, S. 17) zufolge „ein Nachfrage-orientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche [...] Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Zu ihrer Verbreitung ist ein umfassendes Marketing erforderlich.“

Die allgemeinen Ziele des Mobilitätsmanagements sind ILS/ISB (2003, S. 17) zufolge:

- die Stärkung der Nutzung des Umweltverbundes,
- die Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund,
- die Verbesserung des Verkehrssystems und der Flächennutzung insgesamt,
- die Reduzierung des Verkehrs bzw. Eindämmung seines Wachstums durch Verringerung von Fahrten, gerade mit privaten Pkw.

Carsharing wird im Rahmen des Mobilitätsmanagements als unterstützendes Angebot verstanden, das zum einen dann eingesetzt werden kann, wenn der ÖPNV zur Befriedigung eines Mobilitätsbedürfnisses nicht ausreicht. Zum anderen, um die Notwendigkeit zur Nutzung des eigenen Pkw zu reduzieren.

Da Carsharing mit Elektroautos das Kernelement im Projekt e-Quartier Hamburg darstellt, waren die Ziele des Mobilitätsmanagements, die im Rahmen von Lenkungskreissitzungen besprochen wurden, hier etwas anders gelagert. Vor allem ging es um das Erreichen der folgenden Ziele:

- Sensibilisierung der Bewohner und Gewerbetreibenden für E-Carsharing
- Unterstützung einer autoreduzierten Mobilität
- Stärkung unterstützender Angebote wie ÖPNV und Fahrradfahren

Erreicht werden sollten diese Ziele durch folgende Maßnahmen:

- Präsenz vor Ort
- Mobilitätsberatung
- Networking
- Anregungs- und Beschwerdemanagement
- Thematisches und zielgruppenspezifisches Marketing
- Prüfung und Umsetzung von Innovationskriterien

Diese Maßnahmen/Bestandteile und ihre Erfüllungskriterien werden nachfolgend inhaltlich genauer erläutert:

2.2.2. Präsenz vor Ort

Die ursprüngliche Stellenbeschreibung für das Mobilitätsmanagement ging davon aus, dass es verlässliche Präsenzzeiten an ausgewählten Standorten geben sollte. Leider waren im Budget für die Stelle keine entsprechenden Raumkosten vorgesehen. Zudem ist es, trotz mehrfacher Anläufe nicht möglich gewesen, kostenlose geeignete Räume zu akquirieren. Zwar hatte die Baugenossenschaft Bergedorf-Bille die unentgeltliche Nutzung eines Mehrzweckraums im Bavaria-Quartier in Aussicht gestellt. Da an diesem Standort aber letztlich – trotz der Bemühungen aller Beteiligten, keine e-Quartier-Station realisiert werden konnte, bestand letztlich kein Bedarf. Nur in Mümmelmannsberg konnte über die SAGA-Tochter ProQuartier auf einen Raum zurückgegriffen werden, der letztlich aufgrund mangelnder Resonanz im Quartier im Frühjahr 2017 vorzeitig zurückgegeben wurde, um andere Nutzungen nicht unnötig zu blockieren.

Alternativ wurde auch die Bereitstellung eines geeigneten Fahrzeugs mit Wiedererkennungswert geprüft, aufgrund fehlender Mittel aber nicht durchgeführt. Dieses Fahrzeug hätte als mobiles Büro genutzt werden können und die Menschen in den Quartieren auf das Projekt und sein Angebot aufmerksam gemacht.

Das Mobilitätsmanagement wurde aus diesem Grund vom Arbeitsplatz an der HCU Hamburg aus koordiniert. Hier wurden Anfragen aus den Quartieren telefonisch und per E-Mail bearbeitet und Termine mit Akteurinnen und Akteuren aus den Quartieren vereinbart, die dann meist in den Quartieren stattfanden – in Ausnahmefällen auch an der HCU. Außerdem wurde mit Ortsbegehungen in den Quartieren Präsenz gezeigt und mögliche Zielgruppen ausfindig gemacht.

Für Ahrensburg, Bargteheide und die anderen *GfG*-Standorten ist anzumerken, dass für diese Standorte keine Management-Aufgaben im engeren Sinn durchgeführt wurden. Es war jedoch vorgesehen, die Projektpartnerin *GfG* wissenschaftlich zu unterstützen. Diese Orte im Hamburger Verflechtungsraum kennzeichnen sich durch Quell- und Zielverkehre aus Richtung Hamburg sowie den Einwohnerzugang aus dem Hamburger Stadtgebiet. Aufgrund der verkehrlichen Situation im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Erlenhof-Süd, wurden Gespräche im Rahmen von gemeinsamen Treffen durchgeführt.

2.2.3. Mobilitätsberatung

Für Personen oder Unternehmen, die sich genauer über das E-Carsharing-Angebot in ihrem Quartier hätten informieren wollten, stand das Mobilitätsmanagement auch für Beratungen zur Verfügung. Diese fokussierte auf das E-Carsharing, bezog aber weitere in und um das jeweilige Quartier verfügbare Mobilitätsangebote mit ein. In Vorbereitung auf die Beratungsaktivitäten wurden für alle e-Quartier-Standorte im Rahmen des Mobilitätsmanagements Karten (siehe beispielhaft Abb. 3 und 4) angefertigt, die das Mobilitätsangebot, Nahversorgungsangebot sowie vorhandene Einrichtungen zeigen, um darstellen zu können, welche Gelegenheiten in einem Quartier wahrgenommen werden können, ohne dafür auf den eigenen Pkw oder Dienstwagen zurückgreifen zu müssen. Thematisch sollte es bei diesen Beratungsgesprächen um die Bereiche „Beitrag zum Umweltschutz“, „Kosteneinsparungspotenziale“ und „Mobilitätsverhalten“ gehen.

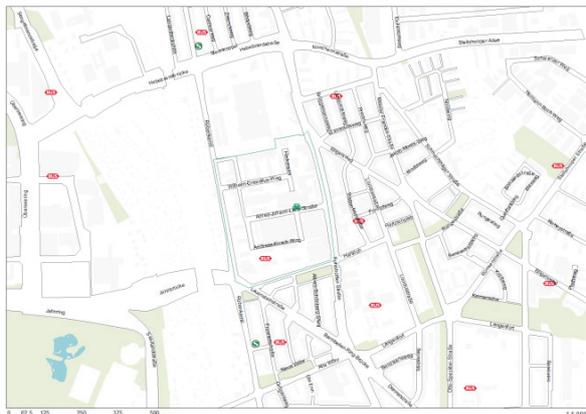


Abbildung 3: Karte Nahverkehrsangebot Quartier 21



Abbildung 4: Karte Nahversorgung Quartier 21

Nach der Umsetzung der Stationen ab Oktober 2016, stellte sich aber zeitnah heraus, dass die Beratungsleistungen in der angedachten Form nicht nachgefragt werden. Deshalb wurde die Strategie geändert. Der Mobilitätsmanager konnte über das Instrument der Expertengespräche an Firmen und Institutionen herantreten (siehe hierzu Anhang 2: Liste kontaktierter Unternehmen und Institutionen). Die Annäherung an die Anwohnerinnen und Anwohner in den Quartieren erfolgte z.B. über Stadtteilgremien. Auf diese Weise konnten einige Gespräche geführt und Firmen und Institutionen grundsätzlich für das Thema E-Carsharing sensibilisiert werden. Außerdem war damit die Hoffnung verbunden, ggf. Mitstreiter für den weiteren Ausbau vor Ort zu finden. Auch wenn die Karten nicht wie angedacht eingesetzt werden konnten, dienten sie für ein tieferes Verständnis der

Quartiersstrukturen im Mobilitätsmanagement, was für die Gespräche mit Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden und weiteren Akteuren an den Standorten hilfreich war.

2.2.4. Networking

Mobilitätsmanagement kennzeichnet sich durch den Versuch alle relevanten Akteursgruppen einzubinden, damit Mobilitätsmanagement überhaupt funktioniert. Hierfür ist in der Regel die Bildung von stabilen Partnerschaften nötig, bestehend aus der öffentlichen Hand, Verkehrsverursachern, Verkehrserzeugern und Anbietern von Verkehrsdienstleistungen (vgl. ISB, IVV 2003).

In diesem Zusammenhang hat der Mobilitätsmanager die Akteure, die bereits bei der Einrichtung der Stationen eine Rolle gespielt haben (Wohnungswirtschaft, Mobilitätsdienstleister) in die weiteren Prozesse eingebunden. Gleichzeitig wurde der Versuch gestartet, diesen Kreis kontinuierlich zu erweitern. So ging es nicht nur um die Initiierung und Umsetzung von Maßnahmen, die in die Projektlaufzeit bis Sep. 2017 fielen, sondern auch um eine Institutionalisierung des Netzwerkes. Ziel war das Projekt e-Quartier Hamburg auch nach Ende der Projektlaufzeit in einer adäquaten Weise fortzuführen, um die Netzwerke aus der Projektlaufzeit zu erhalten und nach Möglichkeit auszubauen.

Folgende Maßnahmen waren für diesen Prozess vorstellbar:

- Monatliche Mobilitätsstammtische (quartiersbezogene, informelle Treffen in einem ortsansässigen Gastronomiebetrieb für alle Interessierten; dies dient dem zwanglosen Austausch über Mobilitätsfragen)
- Regelmäßige Arbeitstreffen auf Akteursebene (quartalsweise)
- Mobilitätswerkstätten (je nach Interessenlage ein- bis zweimal im Jahr; Inhalte: Stand der Mobilität im Quartier, Probleme, Lösungsvorschläge, Ausbauvorschläge)
- Initiierung eines ständigen Mobilitätsgremiums oder Integration entsprechender Inhalte in bereits bestehende Strukturen

Leider ist es in der verhältnismäßig kurzen Laufzeit des Mobilitätsmanagements nicht gelungen, diese Formate zu initiieren, da zunächst eine grundlegendere Aufarbeitung notwendig war, um das Projekt e-Quartier überhaupt bekannt zu machen. Auch wenn diese Maßnahmen nicht umfassend umgesetzt werden konnten, sollten sie im Rahmen zukünftiger Mobilitätskonzepte eingeplant und auf ihre Eignung hin geprüft werden.

2.2.5. Anregungs- und Beschwerdemanagement

Das Anregungs- und Beschwerdemanagement sollte der Aufnahme und effizienten Verarbeitung und Weiterleitung entsprechender Kritik von Kundinnen und Kunden bzw. Teilnehmenden an der Forschung dienen. Ziel war es die Kundenbindung zu stärken und eine schnelle Reaktion auf Probleme zu ermöglichen. Die Aufzeichnungen aus den Gesprächen sollten in die Forschung einfließen und bei Bedarf auf kurzem Weg auch den Mobilitätsdienstleistern übermittelt werden. So könnte schnell auf Probleme reagiert und ein hoher Standard sichergestellt werden. Mehrere Kanäle d. h. Telefon (Festnetz und Mobilfunknetz), E-Mail, und eine Facebook-Seite standen dafür zur Verfügung. Inwieweit das Anregungs- und Beschwerdemanagement umgesetzt werden konnte, wird im Abschnitt 3.2 ausgeführt.

2.2.6. Thematisches und zielgruppenspezifisches Marketing

Marketing ist ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements, der einerseits thematisch, andererseits zielgruppenspezifisch erfolgt (vgl. ISB, IVV 2003). Für das Mobilitätsmanagement in e-Quartier Hamburg wurden die folgenden Maßnahmen (bildliche Darstellung durchgeführter Maßnahmen im Anhang 1) als möglich erachtet:

Medien allgemein

- **Homepage „www.e-quartier-hamburg.de“** (informierte als übergeordnetes Medium über das gesamte Projekt – stärkere Nutzung für Themen des Mobilitätsmanagements angedacht)
- **Broschüre „e-Quartier-Hamburg“** (informierte über das gesamte Projekt in analoger Form)
- **Facebook-Auftritt** (zusätzlicher Kontaktkanal und Medium zum Teilen interessanter Beiträge zu den Themen Carsharing und Elektromobilität, Verlinkung von Blog-Einträgen)
- **Blog** (Medium zur Veröffentlichung hochwertigerer Beiträge aus dem Projekt e-Quartier Hamburg)
- **Newsletter** (Zusammenfassung des Blogs, fachliche Beiträge, wichtige Termine, etc.)

Veranstaltungen

- Eröffnungsveranstaltungen (mit anschließenden Teilnehmer-Workshops)
- Infoveranstaltungen e-Quartier Hamburg

Thematisch

- Plakate als Aushänge für Hauseingänge und sonstige exponierte Orte informieren über Carsharing, Mobilitätsmanagement etc.
- Flyer informieren über die wissenschaftlich Begleitforschung und Anreize (Aufwandentschädigung)
- Mobilitätsmanagementplan für Mobilitätsmanagement-Standorte
- Werbekampagne Nahversorgung etc. („e-Quartier: weil’s nahe liegt“)
- Werbekampagne ÖPNV-Nutzung (Hinweis Proficard, ggf. Initiierung Mieterticket)
- Werbekampagne Fahrrad-Nutzung (Hinweis StadtRad, Nextbike, Jobrad, E-Bikes und Lastenräder)

Zielgruppenspezifisch

- (Neu)MieterMarketing: Mobilitätsmappe zum Mietvertrag/zur Zusendung bzw. Abholung im Mobilitätsbüro
- e-Quartier für Gewerbetreibende: Mobilitätsmappe für Gewerbetreibende
- Werbekampagne Familienmobilität: E-Quartier: Mobilität für Familien mit Kindern
- Mobilitätskampagne autofreier Schulweg: Pedibus/Pedalbus
- Mobilitätskampagne gerontomobil – sicher und gemeinsam unterwegs im Alter

Die Maßnahmen konnten teilweise durchgeführt werden, wobei nicht alles direkt durch das Mobilitätsmanagement initiiert oder durchgeführt wurde. Der Projektverlauf und begrenzte Zeitrahmen hat eine vollständige Umsetzung der Maßnahmen erschwert. Eine ausführlichere Beschreibung erfolgt im dritten Kapitel. Die thematischen und zielgruppenspezifischen Werbemaßnahmen konnten nicht umgesetzt werden. Dafür wäre mehr Zeit, finanzielle Mittel und ein Netzwerk an Akteuren nötig gewesen, das Interesse an der Umsetzung gehabt hätte.

Quartiersbezogenen Netzwerke benötigen andere und auch mehr Teilnehmer, als dies im Partnerkreis von e-Quartier Hamburg der Fall war.

2.2.7. Prüfung und Umsetzung von Innovationskriterien

Als Forschungsprojekt des Bundes bestanden im Projekt e-Quartier Hamburg Anforderungen hinsichtlich des Innovationsgehalts. Dafür wurden auf der Projektleitungsebene Innovationskriterien entwickelt, die erfüllt werden sollten, damit ein e-Quartier auch als innovativ eingeordnet werden kann. Das bedeutete, dass in den vier Innovationsfeldern „Organisation und Vermarktung“, „Fahrzeuge“, „Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur“ sowie „Multimodale Angebote“ mindestens eins von je vier Innovationskriterien darin enthaltenen und erfüllt werden sollte. Mindestens acht Innovationspunkte von 20 mussten erreicht werden, um den innovativen Charakter zu erfüllen. Dies entspricht einem Innovationsgehalt von 40%. Der Innovationsgehalt zum Projektstart sollte im Projektverlauf in jedem Quartier gesteigert werden, um die Innovationskraft des Projektes zu belegen.

Das Mobilitätsmanagement hatte zusammen mit den Mobilitätsdienstleistern die Aufgabe an einer Erhöhung dieses Niveaus zu arbeiten und Verbesserungen zu erzielen. Dem wurde durch die Vereinbarung, Durchführung und Protokollierung dahingehender Gespräche mit den Mobilitätsdienstleistern nachgekommen. In den Gesprächen wurden Maßnahmen eruiert, die den Innovationsgehalt steigern sollten. Diese wurden teilweise auch umgesetzt, konnten aufgrund der kurzen Laufzeit des Projektes bis zum Abschluss dieses Berichts jedoch keine Wirkung in Richtung eines signifikant höheren Kundenstammes oder gar der Reduzierung privater Pkw entfalten, um ein höheres Innovationsscoring zu erzielen. Das bedeutet aber nicht, dass diese Maßnahmen wirkungsfrei waren. Sie sorgten für eine gute Wahrnehmung, waren öffentlichkeitswirksam und steigerten die Kundenbindung sowie Informationsvermittlung. Diese Ergebnisse stellen einen zusätzlichen Wert dar, der sich in dieser Form nicht im Scoring wiederfindet.

Zu den durchgeführten innovationssteigernden Maßnahmen zählen:

- Ersatz von drei alten Nissan iMiEV durch wesentlich leistungsfähigere Renault Zoe (betrifft die cambio-Standorte Stadtgärten Lokstedt, Behringstraße und Osterstraße)
- Durchführung einer Probefahrt-Veranstaltung im Quartier 21 (cambio unter Beteiligung des Mobilitätsmanagements)
- Stand auf dem Osterstraßenfest (cambio unter Beteiligung des Mobilitätsmanagements)
- Anpassung des Webauftritts zugunsten von e-Quartier (SHARE A STARCAR)
- Information über e-Quartier-Aktionen über Newsletter und Facebook (cambio und SHARE A STARCAR)

3. Konkrete Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen von e-Quartier Hamburg

3.1. Unterstützung der wissenschaftlichen Begleitforschung

Eine der ersten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements war die Unterstützung bzw. Durchführung der Eröffnungsveranstaltungen in den einzelnen Quartieren. Hierzu wurden interessierte Personen, die sich im Rahmen der vorgelagerten Haushaltsbefragung bereit erklärt hatten an der vertiefenden Begleitforschung der HCU teilzunehmen, eingeladen. Zwar verfolgten die Workshops primär das Ziel, Forschungsteilnehmende zu gewinnen, durch die Verbindung der Teilnahme mit der Notwendigkeit, sich für das lokale e-Quartier-Angebot zu registrieren, wurden über diesen Ansatz zugleich auch neue Kundinnen und Kunden für die Carsharing-Dienstleister *cambio* und *STARCAR* akquiriert. Insgesamt nahmen 59 Personen an der Begleitforschung teil, davon waren 18 Neukundinnen und Neukunden und 41 Bestandskundinnen und Bestandskunden.

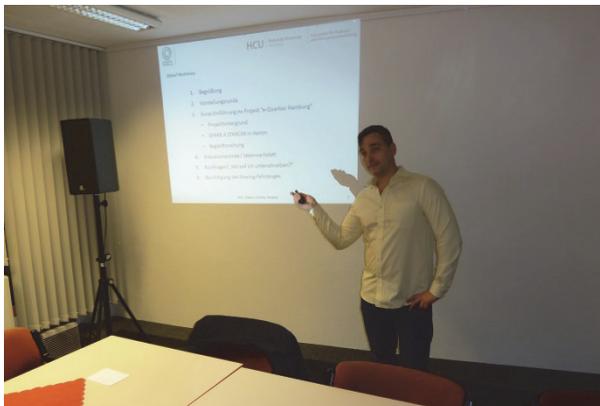


Abbildung 5: Einführungspräsentation durch den Mobilitätsmanager anlässlich des Eröffnungsworkshops in Barmbek-Süd



Abbildung 6: Diskussionsrunde anlässlich des Eröffnungsworkshops in Barmbek-Süd mit Unterstützung des Mobilitätsmanagers

Da die Auftakt-Workshops in den einzelnen Quartieren stattfanden, ging es anfangs um die Organisation von Räumlichkeiten für die Veranstaltungen. In diesem Zusammenhang wurde gleichzeitig versucht, Räumlichkeiten für eine physische Präsenz des Mobilitätsmanagements vor Ort zu akquirieren. Da dafür jedoch kein Budget vorhanden war, konnten nur für die Workshops Räumlichkeiten zum Teil auch unentgeltlich angemietet werden. Einzige Ausnahme bildete Mümmelmannsberg. Hier stellte die SAGA-Tochter ProQuartier den Raum auch für das Mobilitätsmanagement kostenlos zur Verfügung.

Um die Menschen in den Quartieren über ein postalisch zugestelltes Anschreiben hinaus auf die Workshops und die wissenschaftliche Begleitforschung im Projekt e-Quartier Hamburg aufmerksam zu machen, erklärte sich die SAGA bereit, Plakate in geeigneten Objekten auszuhängen und Flyer zu verteilen, die unter Mitwirkung des Mobilitätsmanagements angefertigt wurden und über die Workshops informierten. So wurden in Langenhorn (Am Weißenberge), in Mümmelmannsberg und in Osdorf Plakate in den Geschäftsstellen und Hausmeisterbüros ausgehängt und Flyer ausgelegt und Am Weißenberge zusätzlich in Treppenhäusern angebracht. Zudem wurden in Mümmelmannsberg und in Osdorf Plakate in Geschäften ausgehängt, Passanten angesprochen und Flyer verteilt. An den *STARCAR*-Standorten wurden Flyer in laminiertes Form in die Fahrzeuge des Dienstleisters gelegt.

Zur Unterstützung der wissenschaftlichen Begleitforschung wurden durch das Mobilitätsmanagement Workshops organisiert, vorbereitet und mit durchgeführt. Das beinhaltete die Erstellung und das Austragen von Plakaten und Flyern, das Erstellen der Teilnahmevereinbarung für die vertiefende wissenschaftliche Begleitforschung, die von allen Teilnehmenden unterschrieben werden musste, das Erstellen bzw. standortbezogene Anpassen der Einführungspräsentationen, die Planung und Leitung einzelner Workshops sowie deren Nachbereitung. Dass die Mitwirkung des Mobilitätsmanagers an diesem Punkt so intensiv war, liegt im sehr engen sachlich-räumlichen Zusammenhang begründet. Da die Workshops in den Quartieren stattfanden, verfügte der Mobilitätsmanager über einen intensiven Bezug zu den Standorten.

3.2. Unterstützung der Mobilitätsdienstleister

Die übergeordnete Leistung des Mobilitätsmanagements für die Mobilitätsdienstleister bestand im Hinblick auf die Organisation und Durchführung der Workshops. Dadurch konnten Kunden akquiriert, informiert und die Fahrzeuge in den Quartieren Am Weißenberge, Quartier 21, Holsteinischer Kamp, Hammer Kirche und Behringstraße einem größeren Publikum demonstriert werden. Gleichzeitig war dadurch eine Vor-Ort-Einweisung z. B. an den Carsharing-Fahrzeugen und Ladepunkten möglich. Eine Einweisung in die Fahrzeuge wurde auch im Rahmen separat vereinbarter Termine an der Station Behringstraße und in den Stadtgärten Lokstedt durchgeführt.

Abbildung 7: Der Mobilitätsmanager am Stand von cambio CarSharing anlässlich des Osterstraßenfestes am 29.04.2017 (Quelle cambio CarSharing) ►

Abbildung 8: Spontan vereinbarte Fahrzeugeinweisung mit einem Interessierten in den Stadtgärten Lokstedt ▼



Außerdem stand der Mobilitätsmanager auch für die Teilnahme an Quartiersveranstaltungen der Mobilitätsdienstleister bereit und nahm diese auch war. Zu nennen sind hier das Osterstraßenfest am 29.04.2017 und eine Probefahrtveranstaltung im Quartier 21 am 20.05.2017. Anlässlich dieser Veranstaltungen wurde Interessierten auch Informationen für die Teilnahme an der wissenschaftlichen Begleitforschung ausgehändigt. Geplant und vorbereitet war zudem die

Teilnahme des Mobilitätsmanagements beim Sommerfest des „Quartier 21“ am 08.07.2017, das allerdings seitens des Mobilitätsdienstleisters aufgrund des G20-Gipfels in Hamburg abgesagt wurde.

Darüber hinaus wurden Rückmeldungen aus den Quartieren an die Mobilitätsdienstleister übermittelt, um ggf. Lösungen für bestehende Probleme wie geringe Ladestände, Beschwerden über blockierte Ladesäulen oder nicht besetzte Servicehotlines zu finden. Insgesamt bleibt aber festzuhalten, dass solche Beschwerden nur vereinzelt an das Mobilitätsmanagement herangetragen wurden. Einerseits ist das darauf zurückzuführen, dass für die Nutzenden der jeweils zuständige Mobilitätsdienstleister der erste Ansprechpartner ist. Andererseits ist davon auszugehen, dass durch die Tatsache, dass es keinen festen Anlaufpunkt für das Mobilitätsmanagement in den Quartieren gegeben hat, entsprechende Kontakte auch nur schwer aufgebaut werden konnten. Dafür sprechen einzelne Gespräche mit Gästen im Sanierungsbeirat Barmbek-Nord (e-Quartier Quartier 21) und im Stadtteilbeirat Barmbek-Süd (e-Quartier Holsteinischer Kamp), die Bedauern darüber äußerten, dass „nicht mal jemand da ist, der einen in die Fahrzeuge einweisen kann“. Der Hinweis, dass es die Stelle des Mobilitätsmanagers gibt wurde dementsprechend sehr wohlwollend aufgenommen.

3.3. Gespräche mit genossenschaftlich aufgestellter und städtischer Wohnungswirtschaft

3.3.1. Anlass

Nachdem alle Stationen an den e-Quartier-Standorten ihren Betrieb aufgenommen hatten, Teilnehmende an der Begleitforschung gewonnen werden konnten und verschiedenen Maßnahmen ergriffen wurden, um Stationen bekannter zu machen und mehr Menschen an elektromobiles Carsharing heranzuführen, stellte sich für das Mobilitätsmanagement des Projektes die Frage, wie die Anfänge und ersten Erfolge in den einzelnen Quartieren verstetigt und weiterentwickelt werden können – auch über den Förderzeitraum Ende September 2017 hinaus.

Bei den Standortbegehungen durch das Mobilitätsmanagement des Projekts wurde deutlich, dass neben den Wohnungsunternehmen, die ohnehin in das Projekt e-Quartier eingebunden wurden (SAGA, Bergedorf-Bille, Team Hamburg), neben den privaten Grundeigentümern noch eine erhebliche Anzahl weiterer, größerer Wohnungsunternehmen mit entsprechendem Wohnungsbestand in den als e-Quartier ausgewählten Gebieten vertreten sind. Möglicherweise, so die Überlegung, kommen diese Institutionen, z.B. aufgrund

- der eigenen Tätigkeiten in der Wohnungsvermietung, -verwaltung und Instandhaltung bzw.
- ihrer Mieterinnen und Mieter (in Wohnen und Gewerbe), die mit Carsharing bspw. ihre Mobilitätsbedarfe effektiver, klimaschonender und umweltfreundlicher abwickeln könnten,

für die Nutzung von elektromobilem Carsharing-Angeboten in Frage. Außerdem wurde davon ausgegangen, dass größere Bestandshalter leichter angesprochen werden können als kleinere. Sie sind aufgrund ihrer Präsenz und Erreichbarkeit leichter identifizierbar und in der Regel besser ansprechbar.

3.3.2. Methodisches Vorgehen

Im ersten Schritt wurde mittels einer GIS-Analyse geprüft, welche Wohnungsunternehmen im Einzugsbereich der einzelnen Hamburger e-Quartier-Stationen Wohnungsbestände haben und dies in Karten visualisiert. Damit wurde einerseits der große Stellenwert dieser Akteursgruppe in Bezug auf den Wohnungsbestand an den betrachteten Standorten deutlich, andererseits wurde hiermit die

Grundlage für eine gezielte Ansprache der Unternehmen geschaffen. Beispielhaft zeigt die nachfolgende Karte (Abb. 9) farblich hervorgehoben jeweils alle identifizierbaren Flächeneigentümer im Radius von 1 km um das e-Quartier Holsteinischer Kamp.

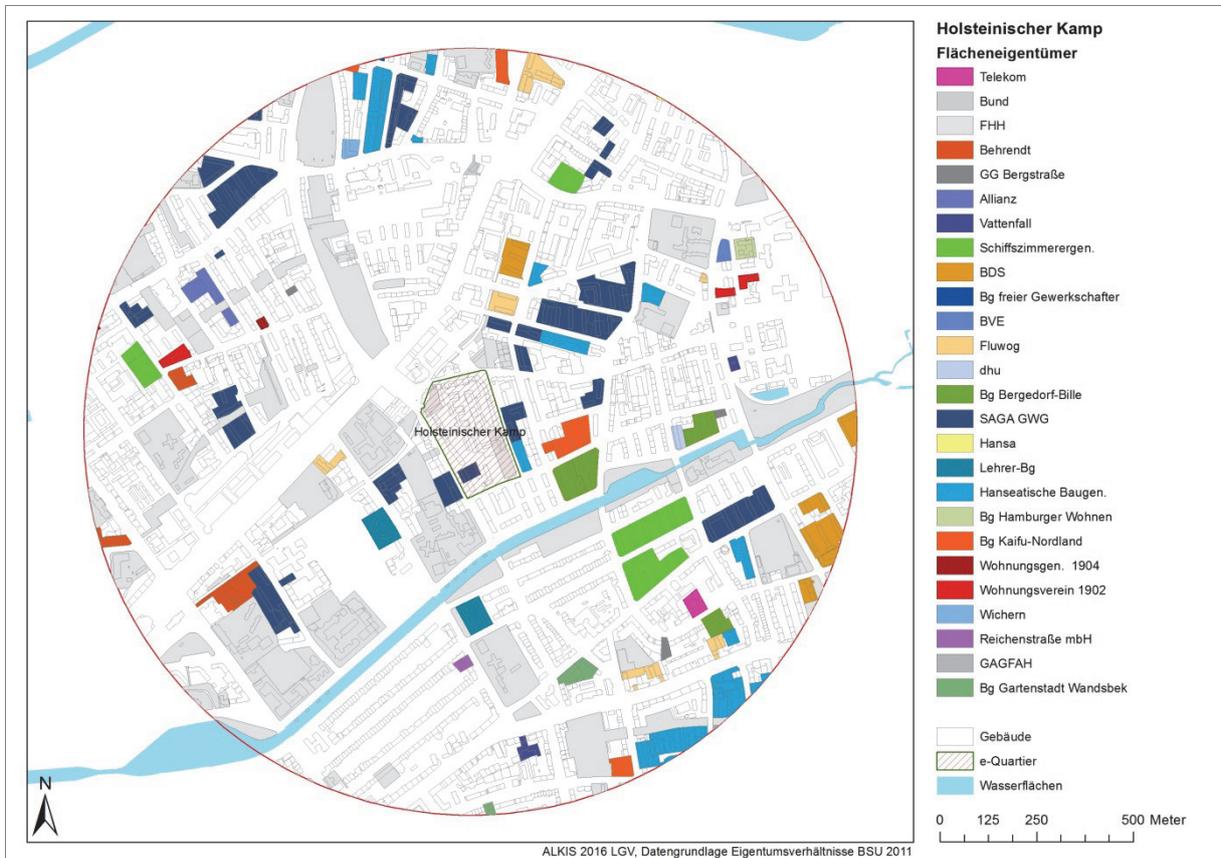


Abbildung 9: Karte Eigentümerstruktur im e-Quartier „Holsteinischer Kamp“

Einen hohen Anteil an Wohnungen des städtischen und genossenschaftlichen Wohnungsbaus haben die Großwohnsiedlungen Mümmelmannsberg und Osdorfer Born sowie Barmbek Nord mit dem Quartier 21. Aber auch in den anderen Stadtteilen haben diese Akteure Liegenschaften, was Anknüpfungspunkte für e-Quartier Hamburg bietet und wodurch das Angebot gestärkt werden könnte, sofern man diese Akteure als Multiplikatoren gewinnen kann. Zudem wurde deutlich, dass mehrere Genossenschaften nicht nur an einem Standort Bestände haben, sondern an mehreren. Zum Beispiel ist die Genossenschaft der Schiffszimmerer an fünf Standorten, die BVE an sechs und die Baugenossenschaft der freien Gewerkschafter an neun e-Quartier-Standorten vertreten. Die städtische SAGA hat in allen e-Quartieren in Hamburg Liegenschaften. Damit haben diese Unternehmen auch die Möglichkeit als Multiplikator bei der Umsetzung standortübergreifend und bei der Steigerung der Bekanntheit von Maßnahmen eine wichtige Rolle einzunehmen.

Im zweiten Schritt wurden Wohnungsunternehmen angesprochen, um herauszufinden, welches Interesse sie an Elektromobilität haben, welche Erfahrungen sie schon gesammelt haben und welche Hindernisse bei der Umsetzung dieser Mobilitätsform bzw. bei der Integration in ihre Baubestände gesehen werden (siehe Fragebogen Anhang 3). Im Ergebnis sollte durch diese Methode eine plausible und nachvollziehbare Einschätzung der Einstellungen und Möglichkeiten von Wohnungsunternehmen bei der Verbreitung von Elektromobilität erfolgen. Hier sollten Ableitungen zeigen, was notwendig ist, um die Entwicklung in den Quartieren weiterhin positiv zu begleiten.

Aus den Erfahrungen der Projektsteuerung des Projektes e-Quartier in ihrem langjährigen Umgang mit Wohnungsunternehmen erschien es sinnvoll über Verbände an die Wohnungsunternehmen heranzutreten. Bei genossenschaftlichen Unternehmen, gelang dies auch sehr gut. Der Verband Norddeutscher Wohnungsunternehmen führt darüber hinaus selbst Veranstaltungen rund um das Thema Elektromobilität durch, so dass ein effizienter Zugang zu den Mitgliedsunternehmen hergestellt werden konnte.

Im Rahmen der Tagung „Elektromobilität und Immobilie“ am 3. April 2017 stellte die HCU im Rahmen des Mobilitätsmanagements den anwesenden Verbandsmitgliedern die wissenschaftliche Begleitforschung im Forschungsprojekt e-Quartier Hamburg vor. Im Nachgang der Veranstaltung konnten Vertreter von neun verschiedenen Unternehmen für Expertengespräche mit dem Mobilitätsmanagement gewonnen werden, darunter drei (SAGA, Bergedorf-Bille und Hansa) mit denen bereits im Projekt zusammengearbeitet wurde. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die teilnehmenden Wohnungsunternehmen.

Tabelle 1: Überblick Expert_Inneninterviews mit Vertreter_Innen der Wohnungswirtschaft

Unternehmen	Datum
Baugenossenschaft Bergedorf-Bille	25.04.2017
Hansa Baugenossenschaft Hamburg (HBH)	03.05.2017
Hanseatische Baugenossenschaft	09.05.2017
Lehrer Baugenossenschaft	10.05.2017
Evangelische Stiftung Alsterdorf	11.05.2017
Bauverein der Elbgemeinden (BVE)	17.05.2017
Allgemeine Deutsche Schiffszimmerer-Genossenschaft eG	22.05.2017
Kaifu-Nordland eG	31.05.2017
SAGA Gruppe	27.07.2017

Die leitfadengestützten Gespräche wurden inhaltlich zusammenfassend protokolliert und einer Inhaltsanalyse unterzogen. Folgenden Kategorien konnten für die Aussagen in den Protokollen zugeordnet werden:

- Interesse, Bereitschaft, Einstellung
- Bisherige Maßnahmen mit Elektromobilitätsbezug
- Erfahrungen
- Geplante/mögliche Maßnahmen mit Elektromobilitätsbezug
- Sonstige Mobilitätsmaßnahmen
- Hindernisse bei der Umsetzung von Elektromobilität
- Handlungsvorschläge

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus den Gesprächen dargestellt.

3.3.3. Ergebnisse aus den Gesprächen

Interesse, Bereitschaft, Einstellung

Zentrale Erkenntnis war, dass sich ausschließlich Unternehmen an den Interviews beteiligt haben, die ein Interesse für die Thematik aufbringen und meist auch schon in spezifischer Weise einen **praktischen Bezug** haben. Dabei ist das **Interesse meist grundsätzlicher Natur**. Es wird davon

ausgegangen, dass **Elektromobilität an Bedeutung gewinnen** wird und auch Mobilitätskonzepte wie **Carsharing zukünftig wichtiger** werden.

Darüber hinaus wurde der vorhandene bzw. erwartete **Druck der Mieterinnen und Mieter** aus Wohnen und Gewerbe als Beweggrund angegeben, sich mit der Thematik Elektromobilität und Carsharing zu befassen sowie die **Bewerbung um neue Baugebiete**, bspw. in der östlichen HafenCity benannt, die es aufgrund der Ausschreibungsmodalitäten zwingend erforderlich machen, sich mit dem Thema zu befassen (siehe *Exkurs1*).

Exkurs 1: Elektromobilität als Ausschreibungskriterium

[Dieser Exkurs basiert auf teils wortwörtlichen Übernahmen aus der Ausarbeitung von Dr. Cathrin Zengerling (2017), die ein Rechtsgutachten für das Projekt „e-Quartier Hamburg“ angefertigt hat. Er stellt keine eigenständige Arbeit im Rahmen des Mobilitätsmanagements dar.]

Mit verschiedenen Instrumenten können Gemeinden rechtsverbindlich die Errichtung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur steuern. Fünf Instrumente wurden im Rahmen der Untersuchung von Frau Zengerling, „e-Quartier Hamburg - Elektromobilität in urbanen Wohnquartieren - Zentrale Ergebnisse des Rechtsgutachtens“, herausgearbeitet: Bauleitpläne, Städtebaulicher Vertrag, Stellplatzsatzung, Grundstücksausschreibungen, Garagenverordnung.

Eine entsprechende Regelung ist für Bauleitpläne (Bebauungsplan und Flächennutzungsplan) im BauGB nicht vorhanden. In Flächennutzungsplänen können übergeordnete Ziele für Bereiche der Stadt entsprechend verortet werden (§ 5 Abs. 2 Ziff. 2 b) BauGB). Für Bebauungspläne muss bei Bauvorhaben auf die Festsetzungsmöglichkeiten des § 9 Abs. 1 Nr. 4, 11, 12 oder 22 und Nr. 23b) BauGB zurückgegriffen werden. Eine Kombination der Absätze ist dabei notwendig, um die Planung von Flächen im öffentlichen und privaten Raum zu steuern. Um die Umsetzung von Flächen für Stellplätze und Ladesäulen zu steuern, muss der § 9 Abs. 1 Nr. 23b) BauGB angewendet werden. Voraussetzung ist, dass die Ladesäulen mit EE- oder KWK-Strom betrieben werden. Derzeit wird dieses Instrument von den Kommunen noch nicht angewendet und daher ist noch keine Rechtssicherheit für die Umsetzung gegeben.

Gemeinden können beim Erwerb eines Grundstückes mit dem zukünftigen Eigentümer mit einem städtebaulichen Vertrag elektromobilitätsfördernde Maßnahmen projektbezogen und standortspezifisch festsetzen. Zu beachten sind das Kopplungsverbot und das Erfordernis der Angemessenheit. Dieses Instrument kann zum einen bei neuen Planungen eingesetzt werden und zum anderen auch bei Modernisierungen in Bestandsquartieren. Dies ermöglicht eine Integration von Stellplätzen und der entsprechenden Ladeinfrastruktur im Bestand. Grundsätzlich ist es bei der Anwendung empfehlenswert, dass parallel ein Mobilitätskonzept entwickelt wird. Derzeit ist es noch nicht im beispielhaften Katalog von § 11 Abs. 1 Satz 2 BauGB aufgenommen.

Die Verwendung einer Stellplatzsatzung ist inzwischen ein etabliertes Instrument, bei dem alle Akteure direkt regulieren können. Anwendung findet die Satzung in den folgenden Bereichen, sofern eine Stellplatzpflicht vorhanden ist: private und gewerbliche Neu- und Umbauten, Stellplätze in privaten Wohnanlagen, an Arbeitsplätzen, im Einzelhandel und in Parkhäusern. Eine allgemeine rechtliche Grundlage gibt es zurzeit noch nicht, auf derer die Kommunen eine entsprechende Satzung festsetzen. Eine Rechtssicherheit ist daher noch nicht gegeben. Durch die Aufnahme in allen Landesbauordnungen könnte eine entsprechende Rechtssicherheit geschaffen werden.

Die Garagenverordnung ist ein Instrument, das in der Kombination, z.B. mit dem städtebaulichen Vertrag, genutzt werden kann, um in einem Teil der Garagen Stellplätze mit Ladeinfrastruktur zu regulieren. In Darmstadt (Lincoln-Siedlung) wurde die eben genannte Kombination bereits angewendet. Für die entsprechenden Flächen in Garagen wird den Bundesländern im Rahmen des Rechtsgutachtens empfohlen, für die Förderung von Elektromobilität die Garagenverordnung zu nutzen. Für Grundstücke, die sich in der öffentlichen Hand befinden, kann im Rahmen der Grundstücksausschreibungen die Festsetzung von Flächen, die für E-Carsharing genutzt werden sollen, ermöglicht werden. In Mobilitätskonzepten können zum einen die Stellplätze mit Ladeinfrastruktur reguliert werden und zum anderen auch das Benutzungsregime. Angewendet wurde dieses Instrument bspw. in der HafenCity Hamburg, bei der auf privaten Flächen bis 2025 ein Drittel der Stellplätze für E-Carsharing eingerichtet werden müssen. Sofern das Grundstück sich in der öffentlichen Hand befindet, kann das Instrument bei Ausschreibungen für Neu- oder größere Umbauten genutzt werden.

Trotz des Interesses und der grundsätzlichen Bereitschaft hinsichtlich Elektromobilität und Carsharing aktiv zu sein, wird **der derzeitige Status von Elektromobilität im Wohnungsbau eher kritisch gesehen** bzw. die **Haltung der Akteure** kann dazu als **eher abwartend** beschrieben werden. So wird seitens der Befragten festgestellt, dass die Entwicklungen bei Elektromobilität derzeit eher zu stagnieren scheinen oder zumindest nicht mehr so stark wirken, wie es in den letzten Jahren der Fall gewesen ist. Mit Zukunftsprognosen tun sich die Befragten deshalb auch noch schwer, u.a. weil noch kein Grundkonsens gefunden wurde, dass Elektromobilität die Mobilitätsform der Zukunft ist – zumindest wurden Zweifel geäußert. Andererseits gab es auch optimistische Einschätzungen, die von einer ohnehin dynamischen Entwicklung der Elektromobilität ausgehen.

Bisherige Maßnahmen

Zu den Maßnahmen, die Baugenossenschaften im Bereich Elektromobilität durchführen, zählt die **Anschaffung eigener Elektrofahrzeuge**, z.B. für die Hausmeistereien sowie für Regiebetriebe wie Maler und Gärtner ebenso wie die **Schaffung der notwendigen Ladeinfrastruktur**. Diese wird i.d.R. auf eigenem Grund und Boden geschaffen, z.B. auf dem Betriebshof oder auch in Tiefgaragen. Zudem wurde angegeben, dass sich auch **interessierte Bestandsmieter** melden können, wenn sie ihren gemieteten **Stellplatz mit einer Lademöglichkeit ausrüsten** möchten. Allerdings müssen die Mieterinnen und Mieter bisher die Kosten in Höhe von ca. 4.000 Euro für die Anpassung sowie ggf. für den Rückbau selbst übernehmen. Ferner haben Rückfragen ergeben, dass die Baugenossenschaften diese Möglichkeiten für ihre Mieterinnen und Mieter auch nicht aktiv bewerben. Eine Anfrage musste aufgrund der Größenordnung sogar abgelehnt werden. Ein Interessent wollte eine Schnellladesäule für sein E-Fahrzeug der Marke Tesla bauen, was der Baugenossenschaft jedoch zu weit ging, da dies einen zu großen Widerspruch zwischen günstigem Wohnraum und teurer Mobilitätsform dargestellt hätte.

Im Neubau ist es meist leichter Maßnahmen umzusetzen. So rüstet der BVE ca. 10 Prozent der zu errichtenden Stellplätze immer so aus, dass sie mit geringem Aufwand zu Elektrostellplätzen mit Lademöglichkeit umgestaltet werden können.

Auch mit E-Carsharing wurden in einigen Fällen bereits Erfahrungen gesammelt. Bspw. sprach der BVE von einer vertrauensvollen **Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdienstleister cambio** Carsharing. Auch die Hanseatische Baugenossenschaft stand schon in Kontakt mit einem Carsharing-Unternehmen (STARCAR), um Kooperationsmöglichkeiten auszukundschaften. (Dieser Kontakt war offenbar wieder abgebrochen, so dass der Mobilitätsmanager dem Mobilitätsdienstleister im Nachgang zum Gespräch mit dem Wohnungsunternehmen einen entsprechenden Hinweis geben konnte.)

Hindernisse bei der Umsetzung von Elektromobilität

Als Hindernisse für die Durchsetzung von Elektromobilität wurden mehrere Aspekte angesprochen. Neben allgemeinen **fahrzeugseitigen Vorbehalten** wie Reichweite, Schnellladefähigkeit und reduzierte Wahrnehmbarkeit durch fehlende Motorengeräusche, wurden insbesondere die begrenzten **infrastruktureitigen Möglichkeiten** thematisiert. Nicht nur Bedenken an den Kapazitäten im eigenen Bestand wurden geäußert, sondern auch stromnetzseitig Engpässe benannt, sogar im Neubaubereich, da offenbar der E-Mobility gerechte Ausbau noch nicht genügend berücksichtigt wird. Als Beispiel wurde durch einen Gesprächspartner die Neue Mitte Altona

benannt. In diesem Gebiet sei offenbar nicht genug Anschlussleistung an den Gebäuden vorgesehen, um die geforderten E-Stellplatzzahlen zu realisieren. Der genaue Status, gerade bei größeren Vorhaben sollte mit Stromnetz Hamburg auf den jeweiligen Fall bezogen geklärt werden.

Den Carsharing-Ansatz betreffend, wurden Bedenken gegenüber einer **öffentlichen Nutzung von Tiefgaragen** entgegengebracht. Während die einen nicht näher konkretisierte versicherungstechnische Erwägungen ins Feld führten, äußerten andere einen Rechtfertigungsdruck gegenüber den Mieterinnen und Mietern solcher Wohnanlagen im Falle von Einbrüchen und Diebstählen, die ggf. mit dem Aufenthalt wohnortfremder Personen in Verbindung gebracht werden, ohne dass es dafür zwingend Beweise geben müsste. Es reiche die Tatsache, dass Tiefgaragen Fluchtmöglichkeiten über die Treppenhäuser haben müssen und damit jeder, der Zutritt zu einer Tiefgarage hat, letztlich auch bis vor die Wohnungen gelangen kann.

Ein anderer Aspekt, der auf Sicherheit und Versicherungsschutz abzielt, ist die Frage nach den Gefahren durch einen Akkubrand. Dieses Thema wurde auch vor dem Hintergrund angesprochen, dass schon schlechte Erfahrungen in diese Richtung gesammelt wurden. Offenbar ist im Fahrradkeller einer Genossenschaft ein Pedelec-Akku in Brand geraten. Die Auswirkungen waren so groß, dass die betroffene Baugenossenschaft das Laden in gemeinschaftlich genutzten Räumen untersagte. Die Brandgefahr wird auch bei Elektroautos gesehen und eingeräumt, dass man noch nicht genau wisse, wie das Problem zu lösen sei (zum Umgang mit der Gefahr von Akkubränden im Zweiradbereich siehe *Exkurs 2*).

Exkurs 2: Akkubrände in Tiefgaragen

Das Institut für Schadenverhütung und Schadenforschung der öffentlichen Versicherer (IFS) untersuchte die Brandgefahr durch Lithium-Akkus, die z.B. für Elektrofahrräder und Pedelecs genutzt werden. Auslöser für die Brände sind technische Mängel oder der unsachgemäße Umgang mit den Akkus. Nicht kompatible Ladegeräte oder -kabel sowie beschädigte Akkus, können Ursachen sein. In der Ladephase steigt zudem das Risiko an. Zur Vorbeugung wird daher für die Nutzer ein sachgemäßer Umgang empfohlen und Handlungsempfehlungen entsprechend definiert (vgl. IFS 2016, S.1f).

Verschiedene Normen und Gesetze existieren, um die Nutzung der entsprechenden Akkus sicher gewährleisten zu können. Das Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG) sowie die Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, EMV-Richtlinie 2004/108/EG (Elektromagnetische Verträglichkeit) und die Niederspannungsrichtlinie 2006/95/EG für das Ladegerät, bilden eine Rechtslage für die Nutzung von Pedelecs und der Ladegeräten dieser (vgl. ADFC 2011, S.11).

In der Veröffentlichung des IFS 2016 wurden verschiedene Empfehlungen formuliert, wie eine sicherere Nutzung von Lithium-Akkus gewährleistet werden kann. In Wintermonaten wird in Garagen vom Laden von Akkus, aufgrund der kalten Temperaturen, abgeraten. Zudem sollte der Ladevorgang nicht in der Nähe von brennbaren Materialien erfolgen und der Raum, in dem geladen wird, mit einem Rauchmelder ausgestattet sein (vgl. IFS 2016, S.3)

Auch wenn sich die Zahl der Unfälle in Grenzen hält: Da ein gewisses Risiko für Akkubrände besteht, ist es zwecks Gefahrenabwehr sicherlich zielführender Pedelec-Akkus in Gemeinschaftsräumen zu laden als in Wohnungen. Entsprechen muss darauf geachtet werden, dass die Raumtemperatur im Winter nicht unter 5°C sinkt und Rauchmelder installiert und einsatzbereit sind.

Die wesentlichen Gründe allerdings, warum sich Wohnungsbaugenossenschaften derzeit noch mit Elektromobilität schwer tun, betreffen einerseits die Tatsache, dass sie inhaltlich **nicht zum Kerngeschäft** der Unternehmen gehört und andererseits **steuerliche Probleme** gesehen werden. Inhaltlich wird Elektromobilität und Carsharing nämlich als eine Art unternehmensfremde Zusatzleistung betrachtet. Ein Befragter fasste das mit den Worten zusammen: „Wir machen nur das, was wir auch können.“ Dies ist, den Äußerungen der Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner

folgend, auch von Bedeutung, weil es für Wohnungsunternehmen und insbesondere für Genossenschaften steuerliche Bedenken gibt. So ist es sehr schwierig, Leistungen, die über das wohnraumbezogene Vermietungsgeschäft hinausgehen, im Rahmen der erweiterten Gewerbesteuerkürzung abzurechnen, ohne dass sich das steuerschädlich auswirkt. Hier sind oft schon Mieterstromgeschäfte schwer durchführbar. Im Bereich der Elektromobilität hat man damit, den Äußerungen Befragter folgend, kaum Erfahrungen und wartet bspw. darauf, dass der Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) auf Bundesebene Klarheit schafft (siehe hierzu den *Exkurs 3: „Steuerschädlichkeit von Elektromobilitätsangeboten in der Wohnungswirtschaft“*). Außerdem wurden lange Entscheidungswege und eine teils schwerfällige Verwaltung als Hemmnis bei der Integration von Elektromobilität gewertet.

Neben technischen und rechtlichen Unsicherheiten ist auch die bislang noch **geringe Nachfrage** – besonders nach Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur ein Hindernis, das die Ambitionen für einen Ausbau begrenzt. Jedoch erfolgt aktuell auch keine aktive Bewerbung der Möglichkeiten zur Aufrüstung von Stellplätzen.

Exkurs 3: Steuerschädlichkeit von Elektromobilitätsangeboten in der Wohnungswirtschaft

In den Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern der Wohnungswirtschaft in Hamburg wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass es insbesondere in steuerrechtlicher Hinsicht problematisch ist, Elektromobilität zu integrieren, weil sich Geschäfte in diesem Bereich steuerschädlich auswirken, was bis zum Verlust der Steuerbefreiung führen kann. Insofern stellt sich dieser Aspekt als relativ großes Hindernis dar, und bedarf deswegen auch einer genaueren Betrachtung. Besonders gilt es zu klären, wie groß das Problem tatsächlich ist und welche Vorgehensweisen es gibt, um Elektromobilität dennoch umsetzen zu können.

Zur Klärung dieser Fragen wurde Rücksprache mit Herrn Neumann, Mitarbeiter der Steuerabteilung des VNW sowie mit Herrn Rudolph von der Finanzbehörde Hamburg gehalten. In diesen Gesprächen wurde die rechtliche Situation erörtert und Lektüreempfehlungen ausgesprochen.

Grundlegende Probleme bei der Umsetzung von Elektromobilitätsangeboten bestehen für die meisten Wohnungsbaugenossenschaften u.a. im Zusammenhang mit den für sie grundsätzlich geltenden Befreiungsvorschriften der §§ 5 Abs. 1 Nr. 10 KStG und § 3 Nr. 15 GewStG bei der Körperschaft- und Gewerbesteuer sowie darüber hinaus bei der Geltendmachung der sogenannten „erweiterten gewerbesteuerlichen Grundstücks Kürzung“ nach § 9 Nr. 1 Satz 2 ff. GewStG.

Gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 10 KStG sowie § 3 Nr. 15 GewStG sind Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften grundsätzlich von der Körperschaftsteuer sowie der Gewerbesteuer befreit, soweit sie Wohnungen herstellen oder erwerben und sie den Mitgliedern aufgrund eines Mietvertrags oder aufgrund eines genossenschaftlichen Nutzungsvertrags zum Gebrauch überlassen und, nach Nr. 10 b, im Zusammenhang mit einer Tätigkeit im Sinne des Buchstabens a Gemeinschaftsanlagen oder Folgeeinrichtungen herstellen oder erwerben und sie betreiben, wenn sie überwiegend für Mitglieder bestimmt sind und der Betrieb durch die Genossenschaft oder den Verein notwendig ist.

Eine Ausnahme hiervon gilt dann, wenn "ältere" Wohnungsgenossenschaften 1990-1992 auf die vorgenannten Steuerbefreiungsvorschriften verzichtet hatten und damit von vornherein mit dem gesamten erwirtschafteten Jahresergebnis der Steuerpflicht unterliegen.

Die Steuerbefreiung ist nach § 5 Abs. 1 Nr. 10 Satz 2 KStG bei den unter diese Vorschrift fallenden Wohnungs-genossenschaften dann ausgeschlossen, wenn die Einnahmen des Unternehmens aus den in Satz 1 nicht bezeichneten Tätigkeiten 10% der gesamten Einnahmen übersteigen. Sofern also mehr als 10% der Einnahmen aus sogenannten "Nichtmitgliedergeschäften" erzielt werden, unterliegt das von der Genossenschaft erzielte steuerliche Ergebnis in voller Höhe der Besteuerung mit Körperschaft- und Gewerbesteuer. Bewegen sich die Einnahmen im Rahmen der 10%-Grenze, so ist die Genossenschaft für diese Geschäfte verpflichtet, eine steuerliche Gewinnermittlung für die anschließende Besteuerung mit Körperschaft- und Gewerbesteuer durchzuführen.

Da Umsätze aus Angeboten im Bereich der Elektromobilität zzt. dem "steuerpflichtigen Geschäftsbereich" zuzuordnen sind, sind die Einnahmen hieraus in die Ermittlung der 10%-Grenze einzubeziehen, was die Steuerbefreiung (je nachdem wie weit die Grenze bereits ausgereizt wurde) u.U. gefährden könnte, dies insbesondere bei kleinen Genossenschaften mit geringerem Gesamtumsatz.

Neben der steuerlichen Problematik der partiellen Steuerpflicht, einhergehend mit der laufenden Überprüfung der 10%-Grenze, gibt es eine weitere Vergünstigung des Steuergesetzgebers, die für viele Wohnungsunternehmen (sowohl voll als auch partiell steuerpflichtige), eine hohe Relevanz hat. Gemäß § 9 Nr. 1 Satz 2 ff. GewStG können Unternehmen, die ausschließlich eigenen Grundbesitz oder neben eigenem Grundbesitz eigenes Kapitalvermögen verwalten und nutzen oder daneben Wohnungsbauten betreuen oder Einfamilienhäuser, Zweifamilienhäuser oder Eigentumswohnungen errichten und veräußern, auf Antrag den steuerpflichtigen Gewerbeertrag um den Teil kürzen, der auf diese Geschäfte entfällt (sogenannte erweiterte Gewerbesteuerkürzung).

Dieses Instrumentarium dient dazu, Unternehmen – insbesondere auch der Wohnungswirtschaft – steuerlich insoweit entgegenzukommen, als dass sie nur aufgrund einer anderen Rechtsform (juristische Personen - z.B. GmbH, eG, AG) privaten Grundeigentümern gegenüber nicht schlechter gestellt sind, die Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung im Sinne des § 21 Einkommensteuergesetz erzielen, aber nicht der Gewerbesteuerpflicht unterliegen.

Um Umgehungstatbeständen vorzubeugen (z.B. – zugespitzt – ein großer Energiekonzern würde sich als Wohnungsunternehmen betätigen, um seinen Strom abzusetzen ohne dafür Gewerbesteuern zu bezahlen), sind diesem steuerrechtlichen Instrumentarium durch die Finanzbehörde sehr enge Grenzen gesetzt, die ggf. sehr genau geprüft werden. So wird auf die oben genannte Ausschließlichkeit der begünstigten Geschäfte sehr viel Wert gelegt, was dazu führt, dass der Handlungsspielraum von Wohnungsunternehmen im Hinblick auf Nebentätigkeiten stark eingeschränkt wird. Nebentätigkeiten in diesem Sinne umfassen u.a. Einnahmen aus Mieterstromgeschäften ebenso wie aus dem Betrieb von Ladeinfrastruktur und Carsharing-Angeboten.

Weiterhin offen ist die Frage, ob sich eine unentgeltliche Nebentätigkeit schädlich auswirken würde. Ein Wohnungsunternehmen könnte z.B. planen, dienstlich genutzte Elektroautos nach Dienstschluss den Mieterinnen und Mietern kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Herr Rudolph von der Finanzbehörde Hamburg sieht dies in Bezug auf die Körperschaftsteuer (siehe oben zur partiellen Steuerpflicht und der 10%-Grenze) kritisch, da "[...] diese Leistungen als verdeckte Gewinnausschüttungen gewertet werden könnten" (Rudolph in einer E-Mail vom 27.07.2017), selbst wenn keine Einnahmen erzielt werden. Heß (2015, S. 530) stellt fest, dass "für die Immobilienpraxis [...] nur der Schluss gezogen werden [kann], auch unentgeltliche Nebentätigkeiten durch den Grundstückseigentümer zu unterlassen".

Derzeit wird, Rudolph zufolge, im Rahmen der Mieterstromnovelle darum gestritten, die 10%-Klausel bei der Körperschaftsteuer (§ 5 Abs. 1 Nr. 10 KStG) auszuweiten, wenn es um Mieterstromgeschäfte geht. Dies wäre insofern von Vorteil, als dass dieser Mieterstrom dann umfangreicher auch für das Laden von Elektroautos verwendet werden könnte, und die Wohnungsunternehmen höhere Einnahmen für die Bereitstellung des Stroms erzielen dürften. Ob das die Unternehmen dann aber auch durchführen, ist zweifelhaft, da sie bislang eher dazu neigen, alles zu vermeiden, was nach der bestehenden aktuellen Rechtslage (10%-Grenze bei der Körperschaftsteuer sowie "erweiterte Kürzung" bei der Gewerbesteuer) als steuerschädlich eingestuft werden könnte. Vor dem Hintergrund, dass schon bei der kleinsten Übertretung der Einnahmen-Obergrenze, die Körperschaftsteuer zu 100% greift bzw. bei der Gewerbesteuer Einnahmen aus schädlichen Geschäften die gesamte erweiterte Kürzung (Befreiung von der Gewerbesteuer) zerstört, kann die Zurückhaltung als verständlich gewertet werden.

Möchten Wohnungsunternehmen ihren Mieterinnen und Mietern Elektromobilitätsangebote zugänglich machen ohne ihre steuerlichen Vorteile aufzugeben, so kann das zum jetzigen Zeitpunkt nur durch eine so genannte "Risikominimierung durch Strukturierung" (Heß 2015, S. 533) erfolgen. Dafür bieten sich drei Gestaltungsansätze an, die in der Immobilienpraxis als gängig gelten:

- Auslagerung auf einen externen Dienstleister ("Vertreter-Lösung")
- Auslagerung auf den Mieter ("Mieter-Lösung")
- Auslagerung auf eine separate, ohnehin gewerbliche Gesellschaft (FixtureCo-Lösung)

Auf Elektromobilitätsangebote übertragen, würde das bedeuten, dass für ein elektromobile Carsharing-Angebot am ehesten die "Vertreter-Lösung" in Frage kommt. Ein entsprechendes Carsharing-Unternehmen würde das elektromobile Carsharing aus einer Hand anbieten und den Betrieb und die Abrechnung in Eigenregie ausführen. Der Vertreter würde dem Wohnungsunternehmen allenfalls Stellplatzkosten erstatten (die hingegen aber auch in den steuerpflichtigen Bereich (10%-Grenze) fallen, aber eine mögliche erweiterte Kürzung bei der Gewerbesteuer nicht gefährden würden (da Nutzung eigenen Grundbesitzes (Vermietung)). Der Strom wird vom Vertreter direkt beim Stromanbieter bezahlt.

Die "Mieter-Lösung" kann greifen, wenn Ladevorrichtung, Stromzähler etc. vom Mieter selbst angeschafft und auch in dessen Besitz bleibt, was auch die Verantwortung für den Rückbau beinhaltet. Die Einrichtungsgegenstände bleiben damit als Scheinbestandteile einer temporären Nutzung sonderrechtsfähig. Im Mietvertrag sollte das entsprechend, zusammen mit der Rückbauverpflichtung, festgeschrieben werden.

Eine andere Möglichkeit wäre die Übereignung benannter Sachen an den Mieter. Damit würden auch Wartung, Instandhaltung, Reparatur und ggf. auch der Ersatz der Sachen in die Verantwortung des Mieters übergehen. Sie sind damit nicht Teil des Mietgegenstands und werden auch nicht der Nutzung überlassen.

Für größere E-Mobilitätslösungen, bspw. die komplette oder teilweise Ausrüstung und der Betrieb einer Tiefgarage als E-Garage kommt ggf. die "FixtureCo-Lösung" in Betracht. Hierzu würde man die Anlagen, die für das Laden von Elektroautos notwendig sind, auf eine vom Wohnungsunternehmen gegründete gesonderte Betriebsvorrichtungsgesellschaft (typischerweise Kapitalgesellschaft in Rechtsform der GmbH) übertragen. Wie bei der Vertreter-Lösung würde dieser gewerbliche Dritte dann die Leistungen für den Mieter erbringen.

Die hier getroffenen Aussagen stellen als Teil der wissenschaftlichen Begleitforschung im Projekt „e-Quartier Hamburg“ nur eine erste Einordnung dar. Für Wohnungsunternehmen ist die Rücksprache mit dem Steuerberater vor Umsetzung vorbeschriebener Angebote zur Elektromobilität unerlässlich.

Handlungsvorschläge

Insgesamt sind die Wohnungsunternehmen der Auffassung, dass sie allein nicht die Voraussetzungen erfüllen, die Mobilität zu reformieren. **Politik und Verwaltung werden in der Pflicht** gesehen, Vorgaben zu vereinfachen und Akzente für Elektromobilität zu setzen, bspw. in Form einer flächendeckenden Überland-Ladeinfrastruktur, um Reichweitensicherheit zu geben – auch wenn die eigenen Mitarbeitenden oder Mieterinnen und Mieter weitere Strecken zurückzulegen oder mehrere Termine an einem Tag haben.

Darüber hinaus wünscht man sich **mehr Unterstützung für die Einführung von Elektromobilität** – besonders im Bestand, vorzugsweise in der Form **fertiger Mobilitätslösungen**, die ohne großen Aufwand für die Unternehmen implementiert und ggf. skaliert werden können. Dies sollte am besten so geschehen, dass die Wohnungsunternehmen selbst nicht in Abrechnungs- und Betriebsprozedere für elektromobile Angebote involviert sind. Außerdem wurde deutlich, dass Mobilitätslösungen weiter gedacht werden sollten, da punktuell die Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten für Pedelecs viel größer ist als die Nachfrage nach E-Pkw-Stellplätzen – vor allem bei Menschen im Rentenalter, deren Anteil in der Mieterschaft wachse, so die Gesprächspartner.

Flankierend wünscht man sich **zweckdienlichere und leistungsfähigere Fahrzeuge zu akzeptablen Preisen**, so dass Elektromobilität als ernstzunehmende Alternative eingesetzt werden kann. Hier wird noch ein großer Handlungsbedarf bei der Industrie gesehen. Das gilt auch für die Gesamtökobilanz von Fahrzeugen und für die Zusammensetzung des deutschen Strom-Mix'. Dies erscheint besonders vor dem Hintergrund wichtig, dass entsprechende Anschaffungen gegenüber der Mieterschaft oder auch unternehmensintern vertreten werden müssen, auch wenn sich dieser Bereich dem direkten Einfluss durch die Wohnungsunternehmen entzieht.

Auf der Mikroebene wünscht man sich weiterhin **finanzielle Förderung**, da sich für die Unternehmen Elektromobilität bislang noch nicht rechnet. Verwiesen wurde dabei auf den Einsatz von Fahrzeugen im eigenen Betrieb, die über das Projekt „Wirtschaft am Strom“ angeschafft wurden. Außerdem wurde es kritisch gesehen, dass die Rahmenbedingungen in der Stadt, dem Empfinden nach, nicht stimmen und u.a. der Stellplatzschlüssel gesenkt wurde, ohne ausreichende finanzielle aber auch **baulich-infrastrukturelle Anreize** zu setzen – bspw. die Planung und Umsetzung einer quartiersbezogenen öffentlichen Stromversorgung, die Elektromobilität in einem erheblichen Umfang aufnehmen kann. Ein Standpunkt, der überprüft werden sollte.

Darüber hinaus wurde das **Mobilitätsmanagement** als sinnvoll erachtet, in Form einer Zuständigkeit für Mobilitätsbelange vor Ort, die aber auch als Schnittstelle bei **Kooperationen mit anderen Baugenossenschaften** und weiteren Akteuren wie Mobilitätsdienstleistern fungiert. Kooperationen zwischen Genossenschaften untereinander sowie mit Mobilitätsdienstleistern finden bereits statt. So sicherte der BVE zusammen mit der Lehrerbau die Umsatzgarantie für *cambio* in den Stadtgärten Lokstedt, Bergedorf-Bille hat eine Werbekooperation mit *cambio* und die SAGA stellt *STARCAR* Parkplätze zur Verfügung. In diesen Kooperationen wird ein Weg gesehen, elektromobiles Carsharing weiter zu entwickeln. Die Bereitschaft mit Kolleginnen und Kollegen anderer Wohnungsbaugenossenschaften zusammenzuarbeiten, war allgemein vorhanden.

Sofern es die Steuerschädlichkeit anbelangt, wurden seitens der Unternehmen durchaus Ansätze gesehen, bei denen entweder ein guter Steuerberater dabei unterstützen kann, die **Möglichkeiten, die die Steuergesetzgebung lässt, auszuschöpfen**. Die Gründung einer **eigenen Gesellschaft** wird ebenfalls als zielführend angesehen. Im Rahmen von Energieerzeugungsanlagen für Mieterstrom wird das bspw. durch den BVE bereits praktiziert. Diese Gesellschaft darf nämlich Gewinne erzielen, ohne dass sich das auf die Muttergesellschaft negativ auswirkt.

3.4. Gespräche mit lokal ansässigen Unternehmen

Geplant war, so viele Unternehmen wie möglich im Einzugsbereich der Stationen zu kontaktieren, um Ihnen die Idee des E-Carsharings vorzustellen und zu ergründen, welche Meinung sie dazu haben, und ob sie schon aktiv in diesem Bereich sind. Die Fragen, die den Unternehmen gestellt wurden, waren denen ähnlich, die den Unternehmen der Wohnungswirtschaft gestellt wurden.

Die Kontaktaufnahme erfolgte folgendermaßen: Auf seinen Vor-Ort-Terminen machte der Mobilitätsmanager Gebietsbegehungen und erfasste die ansässigen Firmen an den jeweiligen Standorten. Durch Internet-Recherche wurden später Unternehmen und bestehende Kontaktmöglichkeiten ermittelt und auf die jeweiligen Unternehmen zugeschnittene Anschreiben via E-Mail versendet. Aus zeitlichen Gründen und aufgrund des als größer eingeschätzten Entwicklungsbedarfs der *STARCAR*-Standorte, erfolgte dieses Vorgehen bisher ausschließlich Am Weißenberge, in Barmbek-Nord (Quartier 21) und in Barmbek-Süd (Holsteinischer Kamp). Ein Gespräch wurde auch in Hammerbrook (Anckelmannsplatz) geführt.

Die Rückmeldungen und Einladungen zum Gespräch aus den Quartieren waren vergleichsweise gering, die Gespräche selbst lieferten aber qualitativ wichtige Erkenntnisse. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass viele Unternehmen ihre Geschäfte über Filialen und ähnliches abwickeln. Das trifft bspw. auf *Denn's Biomarkt* und die Fa. *STOLLE Sanitätshaus GmbH & Co. KG* zu. So konnte mit dem Marktleiter von *Denn's* am Quartier 21 zwar ein Gespräch geführt und der Fragebogen

ausgefüllt werden, im Gespräch wurde aber deutlich, dass er keinen Einfluss auf die Mobilitätsausübung des Unternehmens hat, da die Entscheidungsbefugnisse darüber beim Fuhrparkmanagement des Unternehmens, aber nicht bei der Filiale liegen. Wenn der Leiter ein Fahrzeug braucht, dann meldet er das entsprechend an und kann es sich aus der Zentrale holen. Bei der Fa. Stolle wird die Mobilität ebenfalls über das zentrale Fuhrparkmanagement organisiert. Telefonisch wurde dem Mobilitätsmanager von e-Quartier vom Fuhrparkmanager der Firma mitgeteilt, dass aufgrund der Häufigkeit von Fahrten im Unternehmen Carsharing nicht infrage kommt, da die Fahrzeuge immer verfügbar sein müssen. Aus zeitlichen Gründen seitens des Fuhrparkmanagers, konnte das Gespräch leider nicht vertieft werden. Insgesamt stellte es sich als schwierig dar, Fuhrparkmanagerinnen und Fuhrparkmanager zu erreichen. Hierfür ist eine intensive Kontaktpflege und Nacharbeit notwendig, die im Rahmen des wissenschaftlichen Mobilitätsmanagements nur ansatzweise geleistet werden konnte. Es wurde deutlich, dass die Ansprache von Filialbetrieben, die in der Tendenz zunehmen, während inhabergeführter Einzelhandel auf dem Rückzug ist, keine einfache Aufgabe darstellt und auch eine bessere Form der Ansprache entwickelt werden muss, um in diesem Segment etwas zu erreichen. Das muss dann auch quartiersübergreifend und hinreichend professionell geschehen.

Auf Basis der Gespräche mit den Unternehmern im Bereich der Quartiere kann festgehalten werden, dass Elektromobilität als positiv empfunden wird und man sich diese Form der Mobilität, gerade im innerstädtischen Bereich, gut vorstellen kann, auch wenn man sich mehr Reichweite wünscht. Dem Carsharing-Gedanken wird allerdings doch eher Skepsis entgegengebracht. Diese bezieht sich vor allem auf die vermutete geringe Verfügbarkeit der Fahrzeuge durch die geteilte Nutzung, die als gering empfunden Fahrzeugzahlen sowie auf die weiten Wege zur Station. Ein Fahrzeug müsste demnach immer verfügbar sein und die Wege dahin kurz, so dass kaum Arbeitszeit oder zumindest nicht mehr Zeit als bisher, für das Erreichen des Fahrzeuges aufgewendet werden muss, so die Einschätzung.

Allerdings muss das nicht bedeuten, dass Carsharing überhaupt nicht für Unternehmen infrage kommt. Eine Firma in der Startphase am Standort Am Weißenberge äußerte großes Interesse, bezweifelte aber auch, dass ein Dienstleister allein wegen dieser Firma ein Angebot schaffen würde. Vielmehr wurde angeregt zu versuchen, auch andere Firmen des Gewerbegebietes (darunter bspw. Philips) zu gewinnen. Start-Ups oder Unternehmen, die an einem neuen Standort eröffnen, könnten eine interessante Zielgruppe sein. Ein entsprechendes Marketing sollte ggf. zusammen mit der Handelskammer, Innungen und anderen in Frage kommenden Verbänden aufgelegt werden.

3.5. Gespräche mit Institutionen

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements wurde auch mit vier Institutionen gesprochen, alle aus Barmbek-Süd (Holsteinischer Kamp), namentlich das Gemeindezentrum Barmbek Basch, die Kreuzkirche, die Christuskirche und der Blinden- und Sehbehindertenverband Hamburg (BSBV HH). Während die Christuskirche tatsächlich keinen eigenen Bedarf an E-Carsharing hat, weil die beiden Mitarbeitenden vor Ort wohnen und ihre Arbeit keinen hohen Verkehrsaufwand verursacht und der BSBV HH ähnliche Anforderungen an Mobilität stellen wie die interviewten Unternehmen, war der Dialog mit den Vertretern der ev.-luth. Einrichtungen Basch und Kreuzkirche intensiver, was zum einen daran liegt, dass die Nordkirche einen recht ambitionierten Klimaplan verfolgt, der auch an kirchliche Einrichtungen und Kirchengemeinden Forderungen stellt und sie für entsprechende Themen offen sind, aber auch an persönlichen Kontakten des Mobilitätsmanagements zum Pastorat

der Gemeinde. Diese Kontakte gaben den Ausschlag dafür, das Projekt im Stadteirat Barmbek-Süd vorzustellen.

3.6. Vorstellung des Projektes in Stadtteilgremien

Der Idee, das Projekt e-Quartier über Stadtteilgremien bekanntzumachen, wurde durch das Gespräch mit dem Pastor der Kreuzkirche, Roland Einfeldt, neuer Anschub verliehen. Herr Einfeldt warb dafür, auch im Hinblick auf neue Bautätigkeiten, die den Stadteirat aktuell beschäftigen, für eine entsprechende Kontaktaufnahme. Daraufhin wurden im Rahmen des Mobilitätsmanagements die Stadteiräte in Osdorf (Borner Runde), Mümmelmansberg, Barmbek-Nord, Barmbek-Süd sowie der Sanierungsbeirat Barmbek-Nord (letzterer auf Empfehlung eines Vertreters des Stadteirates Barmbek-Nord), angeschrieben. Besucht wurden alle Gremien außer Mümmelmansberg, da kein Kontakt trotz mehrerer Kontaktierungsversuche, zustande gekommen war.

 <p>e-Quartier Hamburg</p>	<p>Einführung</p> <p>Ausgangslage</p> <p>Entwicklungen wirken sich auch auf Quartiersebene aus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubauaktivitäten bringen u.a.: <ul style="list-style-type: none"> ○ mehr Einwohner ○ mehr Verkehr ○ verstärkte Flächenkonkurrenz • Reduzierung der Stellplatzschlüssel birgt Chancen (günstigeres Bauen), erhöht aber ggf. auch den Parkdruck • Ausgleich zwischen verschiedenen Anforderungen wird wichtiger 	<p>HCU HafenCity University Hamburg</p>	<p>Universität für Baukunst und Metropolentwicklung</p>
 <p>Bild aus einem 2016 geräumten Hamburger Kleingartenverein (Quelle: schreiberrebell.de)</p>		 <p>Die Darstellung ist orientiert, die Kennungen sind nicht verbindlich angeordnet.</p> <p>Visualisierung Bebauungsplan Barmbek-Nord 11 (Nord-Ost-Perspektive) Samstag 21. März, 13:00 Uhr</p> <p>© Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen</p>  <p>Parken nicht mehr erwünscht: Auf dem Park+Ride-Platz an der Dehnhaide sollen Wohnungen entstehen © Leuschen (Hamburger Wochenblatt)</p>	
<p>05.09.2017</p>	<p>HCU – Projekt e-Quartier Hamburg</p>		<p>5</p>

Abbildung 10: Auszug aus der Präsentation zum Vortrag „Qua vadis, e-Quartier Hamburg“

Vom Ablauf her wurde die Vorstellung des Projektes so organisiert, dass auf der Grundlage einer für jedes Gremium angepassten PowerPoint-Präsentation (siehe Abb. 10) das Projekt vorgestellt wurde und währenddessen, bzw. im Anschluss daran, in die Diskussion mit den Anwesenden übergegangen wurde. Der Zeitanatz lag dafür bei ca. 20 min, wobei die Diskussionen meist etwas mehr Zeit in Anspruch genommen haben. Dieses Vorgehen galt nicht für Osdorf, da bei dieser ersten Veranstaltung noch nicht klar war, wie der Ablauf einer solchen Sitzung ist, was präsentiert werden kann und die Sitzung auch relativ kurzfristig aufgesucht wurde. Entsprechend schwierig war es auch, die wichtigsten Inhalte zu vermitteln.

Der Charakter der einzelnen Vorstellungsrunden war sehr unterschiedlich, was einerseits darin begründet liegt, dass der Mobilitätsmanager dieses Sitzungsformat vorher noch nicht als Präsentationsplattform genutzt hatte, aber auch die Settings der Gremien differierten. So waren Unterschiede zwischen Stadtteilräten, die mit E-Carsharing schon Kontakt im Rahmen ihrer Arbeit hatten, der Thematik gegenüber anders eingestellt als solche, bei denen keine entsprechenden Berührungspunkte vorlagen. Und auch der Sanierungsbeirat steht den präsentierten Inhalten offener gegenüber, da Stadt- und Verkehrsplanung hier die wichtigsten Themen sind.

Als Erkenntnis aus den Gesprächen kann festgehalten werden, dass der Kenntnisstand um die e-Quartier-Angebote selbst bei Menschen die sich ehrenamtlich stark für ihren Stadtteil engagieren, eher gering war. Die Anwesenden äußerten dahingehend vor allem Unverständnis darüber, dass die Angebote nicht präsent genug im Stadtteil waren und keine Werbung dafür gemacht wurde. Skeptisch wurde mitunter die Notwendigkeit einer Smartphone-App erachtet, da nicht jeder Mensch ein Smartphone hätte. Und auch dem Angebot selbst standen einige kritisch gegenüber. So wurden Zweifel daran laut, dass man seine Mobilität wirklich auf ein Konzept stützen kann, das darauf aufbaut, dass viel Menschen ein Fahrzeug gemeinsam nutzen, welches dann aber stundenlang geladen werden müsste.

TOP 3: Vorstellung Projekt „e-Quartier“ in Barmbek-Nord durch Herrn Prill (HCU Hamburg)

Herr Prill ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der HafenCity Universität Hamburg, wo er zum Thema „e-Quartier/e-Mobilität“ forscht. Dabei untersucht er „e-Quartiere“ auf die Nutzbarkeit und die Zukunftsfähigkeit von „e-Mobilität“.

Ein wichtiges Ergebnis seiner Studien besteht darin, dass sowohl bei Bestands- als auch bei Neubauquartieren der Gedanke der e-Mobilität stärker berücksichtigt werden muss, um die Zukunftsfähigkeit zu gewährleisten. Bezogen auf das Fördergebiet Barmbek Nord empfiehlt Herr Prill die Berücksichtigung von „e-Mobilität“ bei der Planung von Neubauquartieren gleichermaßen wie auch die Implementierung der Angebote in bestehende städtebauliche Gefüge.

***e-Quartier:** Die systematische Integration von Elektromobilität und Carsharing in Wohnquartiere kann dazu beitragen, das Leben in der Stadt umweltgerecht und lebenswert zu gestalten. „e-Quartier Hamburg“ wird neue Konzepte für urbane Räume entwickeln, wissenschaftlich begleiten und Elektromobilität für den Alltag nutzbar machen: Carsharing mit Elektrofahrzeugen, eingebettet in Wohnquartiere, hat hierfür eine Schlüsselfunktion.*

Abbildung 11: Auszug aus dem Protokoll des Sanierungsbeirates Barmbek-Nord, 16.05.2017 (Quelle: BIG Städtebau GmbH)

Eine weitere Schwierigkeit bestand darin, den Gremienteilnehmenden zu vermitteln, in welche Richtung sich e-Quartier zukünftig entwickeln soll. Dass dieses Thema allein durch die Vorstellung von e-Quartier nun angemessen, also effektiv in die Gremienarbeit eingebunden wird, ohne dass sich jemand offiziell dafür stark macht, kann nach den Rückmeldungen, die es in den Diskussionsrunden gegeben hat, angezweifelt werden – auch weil für die Teilnehmenden letztlich nicht ersichtlich war, ob und wie das Projekt e-Quartier weitergehen kann. Vor Ort hat sich niemand gefunden, der eigeninitiativ koordinierend tätig werden wollte, so dass das Mobilitätsmanagement letztlich nur anbieten konnte, sich weiterhin um diese Arbeit zu kümmern. Fraglich ist, dass sich nach Ende der Projektlaufzeit ein Rahmen bildet, in dem dieser Prozess verselbstständigt werden kann.

3.7. Sonstige Beiträge des Mobilitätsmanagements

Sonstige Beiträge, die durch das Mobilitätsmanagement geleistet wurden, betreffen insbesondere Marketing-Maßnahmen. Zu erwähnen ist dabei die Beteiligung an der Erstellung der Projekt-Broschüre „Quartiere im Aufbruch – Mobilität neu erfahren“ als Zulieferer von Inhalten und als Modell für die in der Broschüre verwendeten Bilder sowie das Schreiben von Blog- und *Facebook*-Beiträgen. Während die Broschüre durch Auslage bei e-Quartier-Veranstaltungen und eine Weitergabe anlässlich von Expertengesprächen eine relativ weite Verbreitung unter der interessierten Fachöffentlichkeit sowie in Unternehmen und Institutionen erfahren hat, konnte die Arbeit im Bereich Social Media kaum Erfolge erzielen. Mit *Facebook* wurde keine Reichweite erzielt, was aber auch daran lag, dass die personellen Ressourcen für eine adäquate Pflege dieses Mediums nicht ausreichten. Blogbeiträge erforderten für eine angemessene Außendarstellung, Rückkopplungsschleifen, die mitunter so lange dauerten, dass die Inhalte der Beiträge zum möglichen Veröffentlichungszeitpunkt nicht mehr aktuell waren. Unter diesen Voraussetzungen wurde auf Bedienung dieser Medien dann auch weitgehend verzichtet, da Nutzen und Aufwand nicht verhältnismäßig waren.



Abbildung 12: Fotoshooting für die Image-Broschüre des Projektes „e-Quartier Hamburg“ (Quelle: STARCAR 2016)

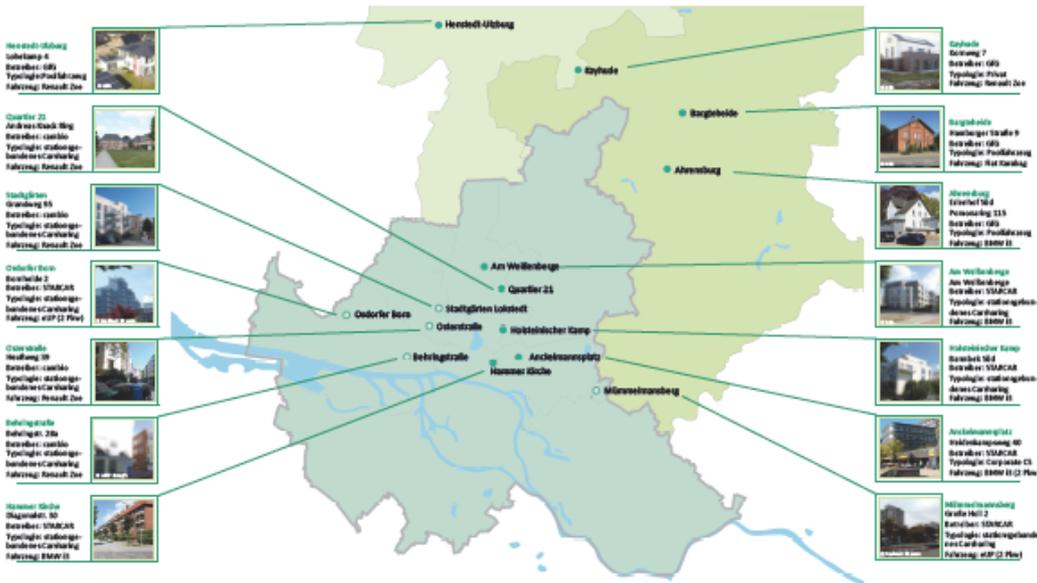
Gewinnbringend war noch die Erstellung von Plakaten anlässlich des Studiogesprächs in Barmbek-Süd am 04.05.2017, auf denen die wissenschaftliche Begleitforschung präsentiert wurde. Von der Projektleitung und der HCU wurden diese Plakate für weitere Veranstaltungen verwendet.



e-Quartier Hamburg

Die Basis

An diesen Standorten befinden sich die e-Quartiere



Ziele des Projektes

- e-Quartier Hamburg wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als Modellvorhaben gefördert. Der Schwerpunkt des Projektes liegt auf der wissenschaftlich begleiteten Integration von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur in verschiedene Quartiere des Stadtgebiets. Die Mobilitätsangebote sind insbesondere auf die Quartiersbewohner und deren Bedarfe ausgerichtet. Das Projekt leistet einen Beitrag zur Förderung sauberer und nutzerfreundlicher Mobilität in den Städten. Zu den Zielen gehören:
1. Unterstützung zukunftsgerichteter, innerstädtischer Mobilität, die eine Minderung von Schadstoffen und Lärm ermöglicht
 2. Analyse und Dokumentation der Erkenntnisse zum Nutzungsverhalten und zur Nutzerakzeptanz bei den jeweiligen Zielgruppen
 3. Weiterentwicklung und Verbesserung zukunftsweisender Mobilitätsangebote
 4. Aufbau einer empirischen Grundlage für tragfähige Geschäftsmodelle
 5. Abschätzung des Einflusses von E-Carsharing auf die Wahl des effizientesten und klimafreundlichsten Verkehrsmittels
 6. Synergien zwischen den Sektoren Wohnen und Mobilität identifizieren und nutzen
 7. Schrittweiser Ersatz von Autos mit Verbrennungsmotor durch regenerativ elektrisch betriebene Fahrzeuge

Partnerstruktur



HafenCity Universität Hamburg (HCU) e-Quartier Hamburg
Verantwortlich für die Forschung:
Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung, Leitung: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Döckert

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Koordiniert durch:
NOW

Abbildung 13: Eines von vier Postern für das Studiogespräch am 04.05.2017

4. Ableitungen aus dem Mobilitätsmanagement

4.1. Grundsätzliche Einschätzung zum Mobilitätsmanagement

Das Instrument des Mobilitätsmanagements, inklusive des Bereichs Mobilitätsberatung, wird ausgehend von den Erfahrungen, die damit im Projekt gesammelt wurden, als leistungsstark eingeschätzt. Es ermöglichte einen sehr direkten, vertrauensbildenden Kontakt zu Nutzenden und

weiteren Akteuren vor Ort. Außerdem konnten die lokalen Begebenheiten intensiver studiert werden und in das eigene Vorgehen einfließen. Wenn es kompetent, engagiert und mit den nötigen Mitteln ausgestattet durchgeführt wird, kann Mobilitätsmanagement positive Impulse für nachhaltige Mobilität auf Quartiersebene setzen.

Im Rahmen des Projektes „e-Quartier Hamburg“ musste das Mobilitätsmanagement, trotz aller gewonnenen Erkenntnisse, hinter seinen selbstgesteckten Zielen zurückbleiben. Das hat zeitliche, organisatorische und finanzielle Gründe. Diese haben letztlich dazu geführt, dass Aussagen zu den anfangs aufgestellten Hypothesen nur eingeschränkt möglich sind. Wichtige Erkenntnisse aus dem Mobilitätsmanagement im Projekt e-Quartier können jedoch für die Verbesserung dieses Instruments für künftige Projekte und Maßnahmen berücksichtigt werden.

4.2. Mehr Zeit, Ressourcen und Kompetenzen für Mobilitätsmanagement

Der Austausch mit Akteuren, Bewohnern und Gewerbetreibenden in den Quartieren hat gezeigt, dass die Aufstellung eines E-Carsharing-Fahrzeugs und ggf. einer Ladesäule nicht zwangsläufig bedeutet, dass E-Carsharing allgemein als Mobilitätsoption anerkannt wird, mit der sich vorherrschende Mobilitätsprofile grundlegend überdenken oder ändern ließen. Allein die Bereitstellung von Fahrzeug und/oder Ladesäulen ist für alle Beteiligten mit erheblichen Aufwänden verbunden. Mobil zu sein bedeutet für die meisten Nutzer sowohl im privaten als auch im geschäftlichen Bereich ein motorisiertes, komfortables Fahrzeug unbegrenzt einsetzbar zur Verfügung zu haben. Andererseits zeigten die Untersuchungen auch, dass es entgegen dieser allgemeinen Einschätzung dennoch Ansatzpunkte für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens und für E-Carsharing geeignete Einsatzprofile gibt. So haben einige Gesprächspartner erst im Interview erkannt, dass bspw. ein schlecht ausgelastetes Fahrzeug im eigenen Fuhrpark ggf. durch Carsharing ersetzt werden könnte. Auch die Unterscheidung zwischen stationsungebundenem und stationsgebundenem Carsharing und die jeweiligen Möglichkeiten sind vielen Menschen noch nicht ausreichend geläufig und bedürfen der Erklärung.

Hierbei gibt es offenbar Vermittlungsprobleme, die durch das Mobilitätsmanagement gelöst werden können. Im Rahmen von „e-Quartier Hamburg“ konnte eine Grundlage für weitere Gespräche geschaffen werden. Dass an einer Vertiefung der Thematik in den Stadtteilen Interesse besteht, wurde durch mündliche Bekundungen von Mitgliedern der Stadtteilräte deutlich. Diese gingen teilweise darüber hinaus, zu einem späteren Zeitpunkt die Ergebnisse der Begleitforschung hören zu wollen. Mitunter führten sie direkt in einen intensiveren Austausch in gesonderten Terminen bzw. zur Inaussichtstellung eben solcher. Auch die Einbindung des Mobilitätsmanagers in Diskussionen über zukünftige bauliche Entwicklungen konnte vereinbart werden. Zudem haben auch Baugenossenschaften ihre Bereitschaft und auch ihren Bedarf signalisiert, im Rahmen von Formaten mitzuarbeiten, deren Ziel die Umsetzung von Elektromobilität und Carsharing auf Quartiersebene ist.

Insgesamt ist in den Stadtteilen und bei der Wohnungswirtschaft eine große Offenheit gegenüber E-Carsharing zu verzeichnen, die nun allerdings auch bedient werden müsste, um die geschaffene Basis weiter nutzen zu können. An dieser Stelle wäre es von erheblichem Vorteil, könnte das Mobilitätsmanagement auch eine Perspektive für den e-Quartier-Ansatz aufzeigen. Ohne diese fehlt für weitere Gespräche die Grundlage. Das wurde an den Reaktionen (meist ernüchtert zur Kenntnis nehmend) in den Gesprächen deutlich, wenn das Mobilitätsmanagement bei der Frage nach der Weiterführung des Projektes einräumen musste, dass es hierfür noch keine Optionen gibt. Es wird

deutlich, dass es größerer Zeiträume bedarf, um potenzielle Kundinnen und Kunden für ein solches mobilitätsbezogenes Projekt gewinnen zu können.

Eine längere zeitliche Perspektive wäre auch für die standortbezogenen Management-Maßnahmen zwischen Inbetriebnahme der Stationen und dem Abschluss der Aktivitäten gewinnbringend gewesen. Es hat sich herausgestellt, dass der Zeitraum von ca. neun Monaten (Oktober 2016 bis Juli 2017) nicht ausgereicht hat, um in allen Quartieren so aktiv sein zu können, dass festzustellen wäre, dass quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement die Nutzung elektromobiler Carsharing-Angebote, im Vergleich zu Quartieren ohne Mobilitätsmanagement, nachweislich zu erhöhen vermag. Quantitativ über die Anmeldezahlen zum Carsharing lässt sich für diesen Zeitraum und in Anbetracht des geringen Neukundenzuwachses, nach Aussage der Mobilitätsdienstleister nicht feststellen, ob und wie stark sich eine spezifische Maßnahme (z.B. die Workshops, Beiträge in Newslettern oder Anpassung der Homepage) auf die Kundenzahlen ausgewirkt hat.

Auch kann aufgrund der zeitlichen Restriktionen nicht geklärt werden, ob es in e-Quartieren mit Mobilitätsmanagement den Bewohnern und Gewerbetreibenden leichter fällt, herkömmliche, auf den Pkw ausgerichtete Mobilitätsmuster auf eine nachhaltigere Form der Mobilität umzustellen. Hierfür war die Strahlkraft, Ausstattung und Laufzeit der Stelle des Mobilitätsmanagers zu gering. Parkdruck kann in Quartieren nur dann nachweisbar reduziert werden, wenn genügend Menschen ihren privaten Pkw abschaffen bzw. nicht mehr im öffentlichen Raum abstellen. Dass dies während der Projektlaufzeit passiert wäre, kann nicht belegt werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Abschaffung des eigenen Pkw ein längerer Prozess ist, der nicht allein durch die Verfügbarkeit eines E-Fahrzeuges abgeschlossen werden kann.

Dass Mobilitätsdienstleister in betriebswirtschaftlich relevantem Ausmaß von der Stelle des Mobilitätsmanagers profitieren können, zeigt folgendes: Einige Neukundinnen und Neukunden konnten im Zuge der Akquisition von Forschungsteilnehmenden gewonnen werden. Wie viele Neukundinnen und Neukunden in den einzelnen Quartieren während des Werbezeitraumes hinzugekommen sind, die zwar das Angebot nutzen, aber nicht an der Begleitforschung teilgenommen haben, konnten die Mobilitätsdienstleister nicht eindeutig klären. Hierzu wurde mitgeteilt, dass sich Effekte von e-Quartier in diesem Zeitraum nur schwer von Effekten eigener Maßnahmen der Dienstleister unterscheiden lassen.

Trotz der Restriktionen im Mobilitätsmanagement des Projektes „e-Quartier Hamburg“ kann folgendes Fazit gezogen werden: Die Gespräche mit Unternehmen, Institutionen und Vertreterinnen und Vertretern der Wohnungswirtschaft haben hilfreiche Erkenntnisse erbracht, die bei der zukünftigen Umsetzung von e-Quartieren, unbedingt Beachtung finden sollten. Ausgehend von den Erfahrungen des Mobilitätsmanagements in e-Quartier Hamburg ist festzustellen, dass die Einrichtung eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements sinnvoll ist, jedoch einer Ausstattung mit genügend Zeit, finanziellen und personellen Ressourcen und Kompetenzen bedarf. Letzteres würde z.B. die eigenständige Durchführung von Werbemaßnahmen, Vertragsabschlüssen für das Carsharing-Angebot vor Ort sowie die selbstständige Ansprache von Akteuren und potenzieller Geschäftskunden beinhalten.

Empfehlung

Grundsätzlich sollte wie bei anderen Projekten (bspw. in der Hafencity in Hamburg oder in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt) Mobilitätsmanagement (zumindest für eine Anfangsphase) als fester Bestandteil quartiersbezogener Mobilitätskonzepte vorgesehen und mit den nötigen materiellen und personellen Ressourcen ausgestattet werden. Um effektiv arbeiten zu können, sollte das Mobilitätsmanagement räumlich im jeweils zu entwickelnden Quartier verankert werden. Um die notwendige Sichtbarkeit zu erzielen und Vertrauen aufzubauen, sollte das zu festen Zeiten geschehen, ggf. mehrmals pro Woche. So können vor Ort leichter Gespräche geführt, Interessenten aufgesucht und unterstützt sowie der Kontakt zu Akteuren und Multiplikatoren aufrechterhalten werden. Auch passende Räumlichkeiten müssen finanziert sowie ein Budget z.B. für effiziente Kommunikationsmaßnahmen bereitgestellt werden.

Folgende Aspekte können für einen Bedarf an Mobilitätsmanagement angeführt werden:

- Zunehmende Komplexität des Mobilitätsverhaltens und der Maßnahmen zu seiner Veränderung
- Informations- und Wissensdefizite vor Ort
- Wunsch lokaler Akteure nach einem Mobilitätsmanagement, um innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte umzusetzen

Mittels einer hier noch nicht näher bestimmten Trägerschaft für Mobilitätsmanagement könnten Projekte der Elektromobilität und des Carsharings entwickelt und vorangetrieben werden. Insbesondere wenn es darum geht, mehrere Akteure in einem Stadtteil an einen gemeinsamen Tisch zu bringen, wird eine solche Institutionalisierung als hilfreich erachtet. Mobilitätsmanagement ist als Koordinationsstelle für Aktivitäten lokaler Akteure besonders geeignet. Durch seine Bekanntheit in den Quartieren und die persönlichen Kontakte, die das Mobilitätsmanagement während seiner Arbeit vor Ort aufbaut, durch die Partizipation an Gremien- und Ausschusssitzungen und deren Unterstützung durch Fachbeiträge und wissenschaftliche Analysen wird das Vertrauen der lokalen Akteure in diese Position gestärkt.

Für e-Quartiere wird daher generell Mobilitätsmanagement empfohlen. Seine Aufgabe bestünde darin dafür Sorge zu tragen, eine nachhaltige Quartiersentwicklung im Bereich Mobilität zu gewährleisten. Aufgabenschwerpunkte sollten im Bereich Marketing für nachhaltige Mobilitätskonzepte, Netzwerkaufbau und -pflege sowie der Stimulierung der Änderung des örtlichen Mobilitätsverhaltens liegen.

4.3. Maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte als Grundlage für die Umsetzung

E-Carsharing wird weitestgehend positiv bewertet, hat aber den Nachteil, dass für diese Mobilitätsform Vorleistungen wie Ladeinfrastruktur erbracht werden müssen, für die nur wenige Wohnungsunternehmen und private Akteure bereit und in der Lage sind, Investitionen zu tätigen. Außerdem möchte die Wohnungswirtschaft keine zusätzlichen Aufwände durch Buchungs- und Abrechnungsmodalitäten, und aus steuerrechtlichen Gesichtspunkten sind dem Engagement der Wohnungswirtschaft ohnehin enge Grenzen gesetzt. Bei privatwirtschaftlichen Unternehmen werden zudem erhöhte Anforderungen an die Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge gestellt.

Sofern die Absicht verfolgt wird, E-Carsharing als Mobilitätsform zu etablieren, die über die bisherige Ergänzungsfunktion hinausgeht und die zukünftig dabei helfen soll, einen wesentlichen Beitrag zur

Reduzierung des Pkw-Anteils in den Quartieren zu leisten, müssen entsprechende Angebote entwickelt und umgesetzt werden. Diese funktionierenden, leicht zu implementierenden und skalierbaren Angebote müssen so entwickelt werden, dass sie den Anforderungen der Nutzergruppen entsprechen, die heute im Regelfall noch nicht Carsharing praktizieren, sondern hauptsächlich mit dem privaten Pkw oder Dienstwagen unterwegs sind. Dies zeigen die Erkenntnisse aus dem Mobilitätsmanagement.

Auf Quartiersebene kommen unter Berücksichtigung von Umsetzungshemmnissen und Wirtschaftlichkeitsaspekten derzeit drei Angebotstypen für elektromobile Anwendungen aus den Ergebnissen des Projektes e-Quartier Hamburg in Betracht:

1. Stationsgebundenes elektromobiles Carsharing (bei Bedarf in Kombination mit Pedelecs und E-Lastenrädern)
2. Stationsungebundenes elektromobiles Carsharing
3. Individuelle Elektromobilität, ggf. als geschlossenes Carpooling

Die dargestellte Priorisierung ergibt sich aus den Ansprüchen an ein nachhaltiges Mobilitätssystem, der festgestellten Notwendigkeit hoher Verfügbarkeit und Flexibilität und den verfügbaren lokalen, technischen und infrastrukturellen Möglichkeiten zur Schaffung einer geeigneten Infrastruktur für Elektromobilität.

Im stationsgebundenen Sharing-Ansatz bestehen die größten Potenziale, Elektromobilität nachhaltig – ressourcenschonend, flächensparend, preisgünstig – zu betreiben und zu nutzen. Zudem kann bei oberirdischen Anlagen und attraktiver Gestaltung der Stationen eine wesentlich höhere quartiersbezogene – bei entsprechend flächendeckendem Ausbau auch stadtweite – Sichtbarkeit und Präsenz erzielt werden, als mit stationsungebundenen Sharing-Fahrzeugen. Dies ist für die Steigerung des Bekanntheitsgrades und eine maximale Durchdringung der potenziellen Nutzergruppen notwendig. Da die Verfügbarkeit stationsgebundener Angebote nachweislich zu einer Abnahme des Pkw-Besitzes führt und damit zu einer Entlastung der Quartiere (vgl. z.B. Bundesverband CarSharing 2016), ist dieser Angebotsform die höchste Priorität einzuräumen. Sicherzustellen ist eine hohe Verfügbarkeit und Flexibilität der Angebote. Diese können durch ausreichend Fahrzeuge oder durch eine gute Verknüpfung mit anderen Modi wie dem ÖPNV oder Leihfahrrädern erreicht werden. Mit einem so umgesetzten stationsgebundenem Angebot können fast alle Wegezwecke (Einkaufen, Bringen und Holen, viele Freizeitfahrten und sonstige Besorgungen) abgedeckt werden.

Neben einem gut ausgebauten, sicheren und zuverlässigen ÖPNV stellt für einfache Fahrten von A nach B das stationsungebundene Carsharing eine durchaus sinnvolle Ergänzung dar, sofern das Geschäftsgebiet entsprechend umfassend ist. Auch in e-Quartier Hamburg werden die Angebote der flexiblen Anbieter wie *DriveNow* oder *Car2Go* genutzt und schließen insbesondere auf Wegen zu Arbeit oder auf bestimmten Freizeitwegen Lücken bei stationsgebundenen Carsharing-Anbietern.

Durch die Ergänzung der Stellplätze für stationsgebundenes Carsharing um Stellplätze für flexible Angebotsformen und ggf. durch Möglichkeiten der einfachen Kombination stationsgebundener und stationsungebundener Angebote, kann die Akzeptanz für E-Carsharing möglicherweise nochmals erhöht. Dies scheint plausibel, weil viele Untersuchungsteilnehmenden in e-Quartier Hamburg ohnehin schon Zugang zu beiden Angebotsformen haben und diese auch nutzen. Außerdem ließe sich durch eine Kombination dieser Angebotstypen, die durch die Angebote verursachte

Flächeninanspruchnahme besser regulieren. Über Preise und Steuern könnte die Nachfrage nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität zusätzlich reguliert werden. Durch eine einheitliche Umstellung auf ein flexibles stationsgebundenes System (ähnlich z.B. *Autolib* in Paris oder *StadtRad* in Hamburg), könnte quartiersbezogenes E-Carsharing zu einer stadtverträglichen, konkurrenzfähigen Alternative gegenüber dem MIV aufgebaut werden. Hier bedarf es natürlich weiterer Forschungen, die eine entsprechende Wirksamkeit bezogen auf e-Carsharing belegen.

Auch bei flächendeckender Verfügbarkeit von Typus 1 und Typus 2 wird es weiterhin Bedarfe für den privaten Pkw oder Dienstwagen geben, selbst wenn diese vor dem Hintergrund der Etablierung eines leistungsfähigen Sharing-Systems sukzessive reduziert werden könnten. Es besteht daher das Erfordernis, individuelle Mobilitätslösungen auf geeigneten Flächen nutzbar zu machen, ggf. auch in der Form des geschlossenen Carpoolings für Unternehmen oder für mehrere Mietparteien.

Bei dem individuellen oder auf einen überschaubaren Nutzerkreis beschränkten Einsatz von Elektrofahrzeugen bietet es sich an, mit der Integration in den Energiekreislauf des Gebäudes, die damit verknüpften energetischen Potenziale zu nutzen. Dazu sind Wohnungsunternehmen, wie das Beispiel des Projektpartners GfG zeigt, durchaus bereit, sofern sie dadurch keine Nachteile erfahren. Im Fokus stehen hierbei aktuell die Erhöhung des Eigennutzungsgrades erneuerbarer Energien und die Potenziale zur Zwischenspeicherung bei Erzeugungsspitzen.

Während aufgrund des hohen gesamtgesellschaftlichen Nutzens für Typ 1 und 2 auch öffentliche, vor allem aber gestalterisch optimierte, gut sichtbare und erreichbare Flächen durch die Städte verfügbar gemacht werden sollten, ist für Typ 3 eine Ausrüstung privater Flächen ausreichend. Dies sollte entsprechend der städtebaulichen Situation vor Ort (Neubau vs. Bestand), aber auch der finanziellen Rahmenbedingungen der Bestandhalter bzw. Projektentwickler (Unterschied zwischen kleinen/großen Baugewerkschaften oder Projektentwicklern) erfolgen.

Masterplan für elektromobiles Carsharing und elektromobile Stellplätze

Ein erster Ansatz, um dem Gestaltungswillen von Städten und Gemeinden Ausdruck zu verleihen und diesen Willen auch auf andere Fachbereiche wie Recht und Bauleitplanung zu übertragen, besteht in der Aufstellung eines übergeordneten Masterplans für elektromobiles Carsharing und elektromobile Stellplätze. Dieser Masterplan skizziert, in welche Richtung sich Elektromobilität und Carsharing im städtischen Maßstab entwickeln sollen. In diesem können e-Quartiere und ihre Grenzen, mögliche Standorte für e-Mobilitätsstationen, nutzbare oder neu zu schaffende Stellplätze und sonstige bauliche Ausbaubedarfe (Stromanschlüsse, Ladeinfrastruktur, Zuwegungen) bestimmt werden.

Außerdem könnten Ausbaupotenziale auf privaten Flächen erhoben und dargestellt werden. So wird aufgezeigt, welche Entwicklungsmöglichkeiten für privat genutzte Elektromobilität besteht und welche Diskrepanzen ggf. überbrückt werden müssen. Nur so kann ein Wohnquartier ein e-Quartier werden, in dem die überwiegende Mehrheit der Bewohner umwelt- und klimafreundlich unterwegs ist. Das in e-Quartier Hamburg entwickelte „dreistufige Verfahren“, bestehend aus Stadtstrukturtypenanalyse, einer Standortortpräqualifikation und einem Tool zur Ermittlung benötigter Fahrzeugzahlen und Flächen, kann dabei helfen, einen entsprechenden Masterplan zu entwickeln.

Mit diesem Instrument kann sowohl größeren, aber auch kleineren Wohnungsbaugesellschaften und Projektentwicklern mehr Planungssicherheit gegeben werden. Nötige Vorbereitungen für Elektromobilität in den Quartieren können unter Berücksichtigung der Entwicklung von Stationen und ihres Umfeldes sukzessive eingeleitet werden. Der Masterplan sollte demnach stufenweise mit der Option umgesetzt werden, dass die Entwicklung im jeweiligen Quartier schneller oder auch langsamer vorangeht.

Es ist davon auszugehen, dass der auf individuellen Bedarf ausgerichtete Ausbau im Bestand eher begrenzt umgesetzt werden kann. Bisher ist auch nicht absehbar, wie sich dieser Bedarf entwickeln wird. Deshalb liegt im Ausbau der gemeinschaftlich genutzten Elektromobilität ein größeres Potenzial, als im Ausbau der individuellen, da sie auf ein quartiersverträgliches bzw. gebäudebezogenes Maß beschränkt werden kann.

Rechtsträgerschaft Mobilität

Durch die Intensivierung der Kooperation verschiedener Genossenschaften und u.U. auch privater Grundeigentümer vor Ort, könnte die Flächenallokation erleichtert und Investitionen besser aufgeteilt werden. Gemeinsames Auftreten gegenüber der Stadt und den Bezirken könnte bei einer Aktivierung des öffentlichen Raumes, aber auch öffentlicher Mittel helfen.

Da sowohl die Errichtung von E-Stellplätzen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur sowie das Mobilitätsmanagement Kostenfaktoren sind, die kein Unternehmen auf Dauer allein tragen möchte und kann, wird folgendes vorgeschlagen: Für jedes zu entwickelnde e-Quartier – egal ob Bestand oder Neubau – sollte eine Rechtsträgerschaft für Mobilitätsbelange gegründet werden. Finanziert werden könnte sie anfangs aus Beiträgen interessierter Wohnungsunternehmen, ortsansässiger Betriebe und aus Investitionsmitteln des kommunalen Haushalts. Auch Fördermittel aus Programmen der EU oder des Bundes sind ggf. einsetzbar.

Gegenstand der Rechtsträgerschaft wäre die Abwicklung aller anfallenden Rechtsgeschäfte – von der Anmietung von Stellflächen, über Vertragsabschlüsse mit Carsharing- und anderen Betreiberfirmen und Energielieferanten bis hin zur Aufstellung von Ladeinfrastruktur. Die Institution der Rechtsträgerschaft sollte so organisiert werden, dass möglichst viele Interessierte daran teilnehmen können, aber möglichst wenig Aufwand leisten müssen, abgesehen von regelmäßigen Treffen (z. B. quartalsweise) zur Besprechung und Beschließung von Maßnahmen und ihrer Finanzierung.

Anpassung des rechtlichen Rahmens

Schließlich sind steuerrechtliche Anpassungen erforderlich, die sicherstellen, dass sich das Engagement im Rahmen der Entwicklung von Elektromobilität und Carsharing für die Wohnungsunternehmen nicht steuerschädlich auswirkt und sie auch zukünftig von der erweiterten Gewerbesteuerkürzung profitieren können. So sollte es beispielsweise ohne Steuerschädlichkeit möglich sein, dass Genossenschaften Elektrofahrzeuge für den eigenen Gebrauch anschaffen, diese außerhalb der Dienstzeit aber gegen ein Entgelt auch an ihre Mieterinnen und Mieter verleihen dürfen. Auch sollte es kein Problem darstellen, Strom aus eigenen Ladesäulen zu einem angemessenen Preis zu verkaufen. Z. B. sollte auch selbst produzierter Strom zum Laden von Fahrzeugen verwendet werden können.

Da eine Änderung des Steuerrechts auf Bundesebene geregelt werden muss, sollten Ersatzweise bzw. als Zwischenlösung Ansätze wie die Rechtsträgerschaft Mobilität in Verbindung mit Vertreterlösungen oder FixtureCo-Lösung (siehe Exkurs 3) zur steuerrechtlichen Absicherung gewählt werden, mit denen Konflikte in diesem Bereich umgangen werden können.

5. Fazit

Die Einrichtung der Stelle des Mobilitätsmanagements hat nach objektiven Maßstäben positiv zum Gelingen des Projektes e-Quartier-Hamburg beigetragen. Aufgrund der besonderen Projektumstände konnten die ursprünglich gestellten Anforderungen nur teilweise erzielt werden. Es wurden aber wichtige Kontakte geknüpft und Netzwerke aufgebaut, hilfreiche Rückmeldungen aus den Quartieren eingeholt und Erkenntnisse darüber gewonnen, welche Elemente in quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten vorgesehen bzw. berücksichtigt werden sollten.

Die Fragestellungen und unterschiedlichen Interessenlagen, die mit der Umsetzung quartiersbezogener Mobilitätsangebote verbunden sind, sind mitunter so komplex und problembehaftet, dass es sich für zukünftige Projekte empfiehlt, Mobilitätsmanagement auf lokaler Ebene grundsätzlich vorzusehen. In welcher Form das geschehen sollte, bleibt an dieser Stelle noch offen. Neben dem Aufbau eines eigenständigen Mobilitätsmanagements vor Ort ist sicher auch die Integration in bestehende Strukturen wie das Quartiersmanagement denkbar oder auch die Einrichtung einer eigenen stadtweit tätigen Gesellschaft. Im Hinblick auf die Beratung interessierter Nutzender, erscheinen auch digitale Lösungen, bei denen ggf. Terminals an den Quartiersstationen eingerichtet werden, über die eine zentrale, möglicherweise stadtweit agierende Mobilitätsberatung kontaktiert werden kann, möglich. Durch eine entsprechende App für Smartphones könnte vlt. auch auf Terminals verzichtet werden. Die Möglichkeiten für Mobilitätsmanagement, insbesondere auch wegen der zunehmenden Digitalisierung, sind noch nicht ausgeschöpft.

Literatur

ADFC (ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD CLUB) (2011): Akkus für Elektrofahrräder, ADFC-Workshop, Informationen, Ergebnisse, Empfehlungen. 26. Oktober 2011, ITZ Fulda. Unter: http://www.adfc.de/files/2/135/111215_ADFC-Workshop_Akku_Dokumentation.pdf (Stand: 11.07.2017).

BECKMANN, K. & A. KLEIN-HITPAß (2013): Nicht weniger unterwegs – sondern intelligenter? Difu-Berichte 2/2013. Berlin.

BUNDESVERBAND CARSCHARING E.V. (HRSG.) (2016).: Mehr Platz zum Leben, wie CarSharing Städte entlastet. Berlin.

IFS (INSTITUT FÜR SCHADENVERHÜTUNG UND SCHADENFORSCHUNG DER ÖFFENTLICHEN VERSICHERER) (2016): Smartphone, E-Bike & Co., Unbekannte Brandgefahr: Lithium-Akkus können explodieren, Kiel. Unter: <http://www.ifs-ev.org/archiv/pressemitteilungen/1602PMIFS.pdf> (Stand: 11.07.2017).

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-
WESTFALEN (ILS), INSTITUT FÜR STADTBAUWESEN DER RWTH AACHEN (ISB) (HRSG.) (2003):
Mobilitätsmanagement Handbuch - Einführung in Ziele, Instrumente und Umsetzungsstrategien.
Aachen.

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG (FHH) / BEHÖRDE FÜR GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ
(BGV) (2014): Demografie-Konzept Hamburg 2030. Hamburg

HANDELSKAMMER HAMBURG (HRSG.) (2014): Stadtmobilität in Hamburg 2030. Eine lebenswerte
Stadt in Bewegung. Hamburg.

HELD, M. & G. WÜRDEMANN (2006): Auf dem Weg zur postfossilen Mobilität. Informationen zur
Raumentwicklung, Heft 8.2006, S. 397-404.

ZENGERLING, C. (2017): „e-Quartier Hamburg - Elektromobilität in urbanen Wohnquartieren -
Zentrale Ergebnisse des Rechtsgutachtens“, Kurzfassung. In: HafenCity Universität, Arbeitsgebiet
Recht und Verwaltung, Hamburg, Juli 2017.

Anhang

Anhang 1

Visualisierung weiterer in e-Quartier-Hamburg umgesetzten bzw. vorbereiteter, für das Mobilitätsmanagement relevanten Maßnahmen

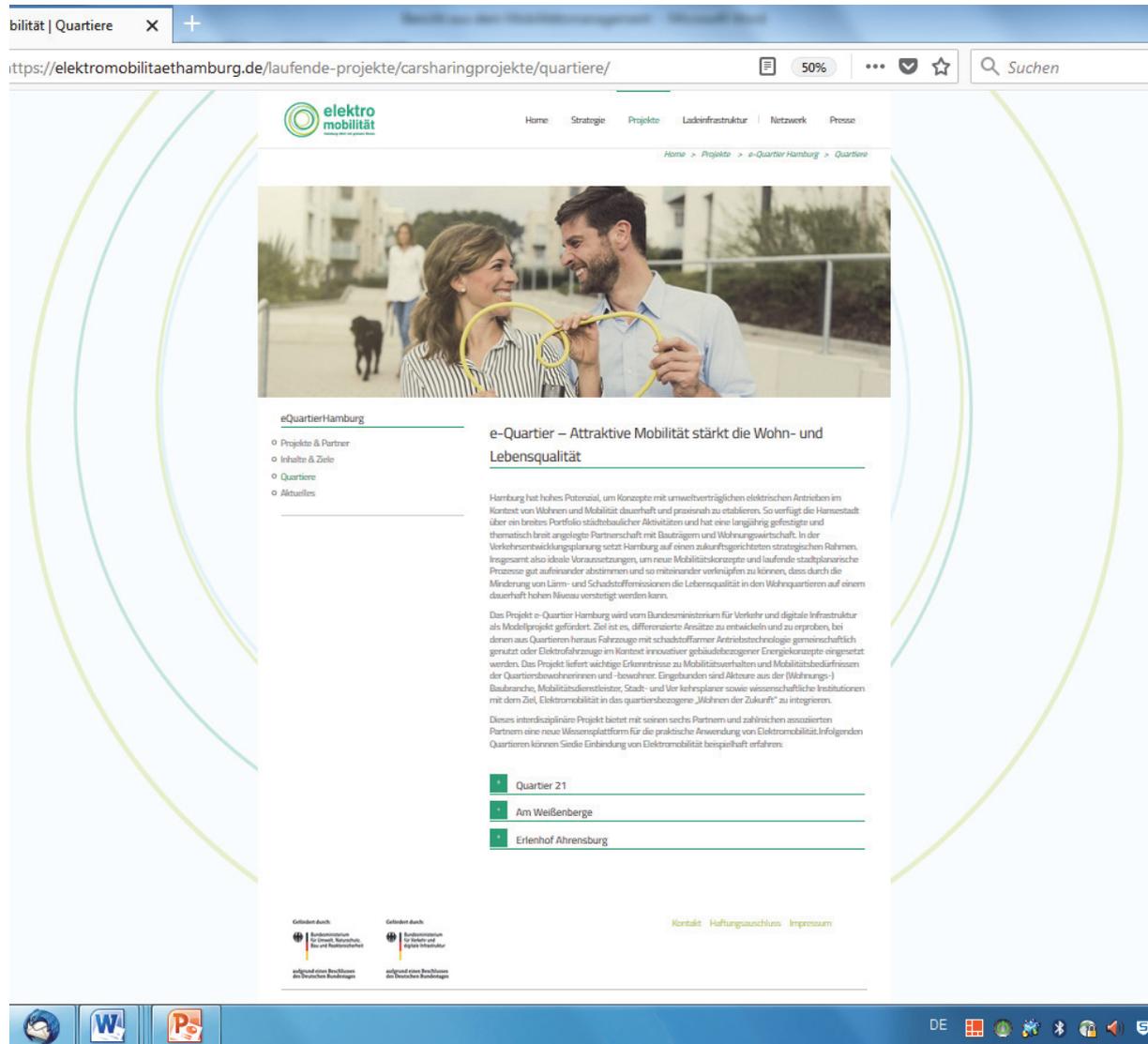


Abbildung 14: Aktueller (Zugriff am 28.04.2018) Stand der Internetpräsenz des Projektes e-Quartier Hamburg. Während der Projektlaufzeit erreichbar unter www.e-quartier-hamburg.de, heute unter <https://elektromobilitaethamburg.de/laufende-projekte/carsharingprojekte/quartiere/> (Quelle: Regionale Projektleitstelle Elektromobilität Modellregion Hamburg)



Abbildung 15: Facebook-Auftritt des Mobilitätsmanagements. Die Seite wurde nach Projektende deaktiviert

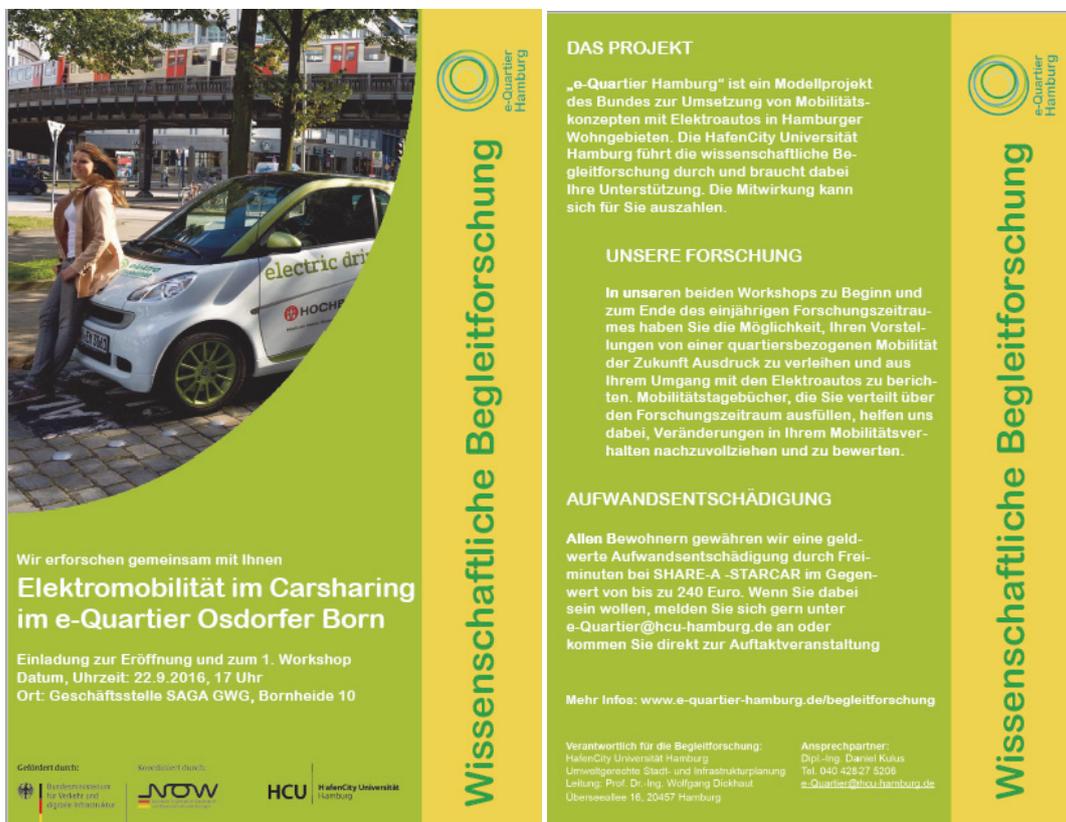


Abbildung 16: Vorbereiteter aber nicht umgesetzter Werbeflyer für die Wissenschaftliche Begleitforschung zur Einladung in Werbemedien der Carsharing-Unternehmen (Quelle: Eigene Darstellung)

Elektromobilität und Carsharing im Projekt „e-Quartier Hamburg“

EINLADUNG ZUM WORKSHOP

am 02.12.2016 von 17:30-20:30 Uhr in der Kirchengemeinde St. Marien





Als Dankeschön:
 1 Jahr lang
 20 € monatliches
 Fahrguthaben*

* die genauen Konditionen der Teilnahme an der Begleitforschung erfahren Sie unter www.e-quartier-hamburg.de

WORUM GEHT ES?

e-Quartier möchte schon heute die Angebote von morgen schaffen. Dafür werden in verschiedenen Hamburger Quartieren Elektroautos im Carsharing eingesetzt, in Fuhrbüttel durch SHARE-A-STARCAR. So können viele Menschen die neue Art der Mobilität kennenlernen, und vielleicht ab und zu den eigenen PKW stehen lassen.

WAS SIE TUN KÖNNEN!

Wir laden Sie herzlich zu einem **Workshop** in Ihrem Quartier ein. Forschen und diskutieren Sie gemeinsam mit uns über die Mobilität der Zukunft, und lernen Sie Ihr elektromobile Nachbarschaftsauto kennen!



Workshop am 02.12.16, 17:30-20:30 Uhr:
 Kirche St. Marien
 Maienweg 270 (Ecke am Hasenberge), 22337 Hamburg

Anmeldung bis 29.11.16 bei Johanna Fink:
www.e-quartier-hamburg.de
e-quartier@hcu-hamburg.de
 040/ 42827-5207



Gefördert durch:



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:



HCU | Hafencity Universität Hamburg

Über den QR-Code direkt auf unsere Website gelangen und anmelden!



Abbildung 17: Beispiel für einen durch die Wissenschaftliche Begleitforschung in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsmanagement erstellten und im Zielgebiet verteilten Treppenhausausgang. Koordination und Verteilung der Aushänge durch das Mobilitätsmanagement (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 18: Auszug Entwurf eines Mobilitätsmanagement-Handbuches. Ziel war es, für jedes Quartier ein eigenes Handbuch zu erstellen. Die Idee wurde aufgrund unklarer Einsatzmöglichkeiten zurückgestellt und konnte innerhalb der Projektlaufzeit nicht wieder aufgegriffen werden (Quelle: Eigene Darstellung)



Abbildung 19: Cover der zweiten Imagebroschüre des Projektes

Anhang 2

Liste kontaktierter Unternehmen und Institutionen (nur für internen Verwendung)

	Unternehmen/Institution	Datum Kontaktaufnahme	Status
1	Philips Hamburg	31.01.2017	ohne Antwort
2	Shell Hamburg	31.01.2017	ohne Antwort
3	Accor Hotel Fuhlsbüttel	31.01.2017	ohne Antwort
4	Airport Hotel Hamburg	31.01.2017	ohne Antwort
5	Airport Hostel Hamburg	31.01.2017	Rückfrage beantwortet – keine weitere Reaktion
6	Richter & Helm	31.01.2017	Antwort mit Verweis auf Weitergabe an Kollegen – nochmalige Nachfrage – keine weitere Antwort
7	Firma Klüh	31.01.2017	Interview geführt
8	Veekim AG	31.01.2017	ohne Antwort
9	Firma Beate Uhse	31.01.2017	ohne Antwort
10	VW Betrieb Fuhlsbüttel	31.01.2017	verwiesen an Hauptzentrale Hamburg
11	X-Alliance GmbH	31.01.2017	ohne Antwort
12	Continentale BKK	31.01.2017	ohne Antwort
13	Bilfinger SE	31.01.2017	ohne Antwort
14	AMARAS AG	31.01.2017	ohne Antwort
15	Audio-Ton Medizinisch-Technische Systeme GmbH	31.01.2017	ohne Antwort
16	CBRE GmbH	31.01.2017	ohne Antwort
17	Luftfahrt Bundesamt	01.02.2017	ohne Antwort
18	eDOC Aviation Service GmbH	01.02.2017	ohne Antwort
19	Simba Computer Systeme GmbH	01.02.2017	Interview geführt
20	I-SEC Nord GmbH	01.02.2017	ohne Antwort
21	Gamesa Wind GmbH	01.02.2017	ohne Antwort
22	KG Ohlsdorf-Fuhlsbüttel	15.02.2017	ohne Antwort
23	Christusgemeinde Barmb.-Süd	15.02.2017	Interview geführt
24	Blinden- und Sehbehindertenverband Hamburg	15.01.2017	Interview geführt am
25	Firma Voss Autoteile	15.02.2017	ohne Antwort
26	KG St. Anskar	15.02.2017	ohne Antwort
27	Barmbek Basch	20.02.2017	Interview geführt
28	KG Alt-Barmbek	20.02.2017	Interview geführt
29	Firma Labor Heidrich	20.02.2017	ohne Antwort
30	Beauty Paradise Barmbek	20.02.2017	ohne Antwort
31	Mega Copy Barmbek	20.02.2017	Interview geführt
32	Worldwide Food	20.02.2017	ohne Antwort
33	Friseursalon Beauty-Style	20.02.2017	ohne Antwort
34	Dehnhaid Grill	20.02.2017	ohne Antwort
35	Louis' Kitchenbar	20.02.2017	ohne Antwort
36	DJ Ben Sound & Light	20.02.2017	ohne Antwort
37	Stadtteilfriseur Barmbek-Süd	20.02.2017	Man kann zu den Öffnungszeiten hingehen
38	Schlosserei Schnabel & Sass.de	20.02.2017	ohne Antwort
39	NORDELBE Grundstücks-gesellschaft mbH	20.02.2017	ohne Antwort
40	Würth GmbH	20.02.2017	ohne Antwort
41	Autosattlerei Hanemann	20.02.2017	ohne Antwort
42	Labor Duen	20.02.2017	ohne Antwort
43	QUARTER MEDIA GmbH	20.02.2017	ohne Antwort
44	EQUIPRENT Andreas Teichmann GmbH	20.02.2017	ohne Antwort
45	Fahrzeugtechnik Uli Sandmeier	20.02.2017	ohne Antwort
46	Mai Mai GmbH	20.02.2017	ohne Antwort
47	Matteo Dosso GmbH & Co. KG	20.02.2017	ohne Antwort
48	Hundefriseurin Simone Bruhns	20.02.2017	ohne Antwort
49	Kulturelle Vereinigung Volkshelm e.V.	20.02.2017	ohne Antwort
50	Wladimir Sinkin Brötchenschmiede	20.02.2017	ohne Antwort
51	Nonstop Lieferbar	20.02.2017	ohne Antwort
52	Firma Gluck	20.02.2017	ohne Antwort
53	Restaurant Thessaloniki	20.02.2017	ohne Antwort
54	Bernsteinmanufaktur Hamburg-Amberworld-Jens von Holt. e.K.	20.02.2017	ohne Antwort
55	Autolackiererei Wüpper	20.02.2017	ohne Antwort
56	RetroBrain R&D UG	20.02.2017	ohne Antwort

57	Capera Immobilien	20.02.2017	ohne Antwort
58	Café Elbe	20.02.2017	ohne Antwort
59	Firma Cubus	20.02.2017	ohne Antwort
60	Intega Kaffeemaschinen oHG	20.02.2017	ohne Antwort
61	Wohnstudio Steinkamp	20.02.2017	ohne Antwort
62	Otto Lemke Immobilien OHG	20.02.2017	ohne Antwort
63	BUHL Gastronomie-Personal-Service GmbH	20.02.2017	ohne Antwort
64	BAUM Retec AG	20.02.2017	ohne Antwort
65	Regale Center Hamburg	20.02.2017	ohne Antwort
66	Apotheke Marschner Str.	20.02.2017	ohne Antwort
67	Lorenz Training	20.02.2017	ohne Antwort
68	Urbana Energiedienste	20.02.2017	Interview geführt
69	tambula Fahrservice GmbH	20.02.2017	ohne Antwort
70	Fight Gym Hamburg	20.02.2017	ohne Antwort
71	Udenkbar	20.02.2017	ohne Antwort
72	HUK Versicherung Barmbek	20.02.2017	Rückfrage, danach kein Kontakt
73	Denn's Biomarkt Barmbek	20.02.2017	Interview geführt am
74	HochTief Barmbek	20.02.2017	ohne Antwort
75	Stolle Sanitätshaus Barmbek	20.02.2017	Verwiesen an Zentrales Fuhrparkmanagement, Kurzes Telefonat mit FM geführt

Anhang 3

Fragebogen Unternehmensbefragung

Befragung zum Thema Carsharing in ausgewählten Hamburger Betrieben im Rahmen des Projektes e-Quartier Hamburg

Befragungsbogen für den Einzugsbereich Quartier 21/Barmbek

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Bundesförderprojektes e-Quartier Hamburg führt die HafenCity Universität Hamburg (HCU) eine Befragung in Betrieben durch, die sich im Einzugsbereich neu eröffneter Carsharing-Stationen befinden.

An der Station „Am Weißenberge“ wird derzeit das Elektroauto BMW i3 durch die Firma SHARE A STARCAR (eine Tochter des Autoverleihers STARCAR) angeboten, der von registrierten Nutzern gebucht und gefahren werden kann.

Die Verfügbarkeit dieses Angebotes nehmen wir zum Anlass, um die Begleitforschung im Projekt e-Quartier Hamburg weiter auszudifferenzieren und uns, über die private Nutzersicht hinaus, auch mit der Möglichkeit der verstärkten gewerblichen Nutzung **elektromobilen Carsharings** zu befassen.

Im Mittelpunkt der Forschung stehen dabei die Fragen, ob und inwiefern **elektromobiles Carsharing** für Gewerbebetriebe interessant ist, welche Potenziale damit einhergehen, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssten, um solch ein Angebot zu nutzen und welche Verbesserungen an den derzeitigen Angeboten erforderlich wären, um die Akzeptanz und Nutzung zu erhöhen bzw. überhaupt attraktiv zu machen?

Das Team der HCU Hamburg (Fachgebiet Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung) freut sich sehr über Ihre Teilnahme und lässt Ihnen die Ergebnisse der Befragung zu einem späteren Zeitpunkt gern zukommen.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihr e-Quartier-Team der HafenCity Universität Hamburg

Verantwortlich für die Befragung:
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut
HafenCity Universität Hamburg
Bauingenieurwesen und REAP
Überseeallee 16
20457 Hamburg
Tel.: 040 42827-5095
Fax: 040 42827-5599

Kontakt:
Dr. phil. Thomas Prill
HafenCity Universität Hamburg (HCU)
Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung
Überseeallee 16
20457 Hamburg
Tel.: 040 42827-4586
Mobil: 0176 428 55764
E-Mail: thomas.prill@hcu-hamburg.de

6. Denken Sie nun bitte an Ihre maximal 8 meistgenutzten Fahrzeuge und füllen Sie die nachfolgende Tabelle möglichst vollständig aus.

	Fahrzeugklasse	Antriebsart	km/a	Überwiegende Art der Fahrten	Nutzungsart
Fz 1	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 2	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 3	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 4	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 5	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 6	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 7	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides
Fz 8	<input type="checkbox"/> Klein/Kompakt <input type="checkbox"/> Kombi <input type="checkbox"/> Mittelkl. <input type="checkbox"/> Transporter <input type="checkbox"/> Oberkl./SUV <input type="checkbox"/> Lkw	<input type="checkbox"/> Verbrenner <input type="checkbox"/> Hybrid <input type="checkbox"/> Gas <input type="checkbox"/> Elektro	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1-10 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 10-50 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 50-100 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 100-150 km/Fahrt <input type="checkbox"/> 150-200 km/Fahrt <input type="checkbox"/> > 200 km/Fahrt	<input type="checkbox"/> dienstl. <input type="checkbox"/> privat <input type="checkbox"/> beides

Zusatzfrage: Sofern Sie angegeben haben über Elektroautos zu verfügen, haben Sie für diese Autos auf Ihrem Grundstück auch entsprechende Lademöglichkeiten?

- ja nein
 das Laden erfolgt überwiegend an öffentlichen Ladesäulen

7. Für welche der nachfolgenden Fahrtzwecke werden in Ihrem Unternehmen die Fahrzeuge eingesetzt? (Mehrfachnennung möglich)

- Personenbeförderung
- Materialtransport
- Warentransport
- Kundendienst/Hausbesuche
- Dienstfahrten innerhalb der Stadt
- Dienstfahrten außerhalb der Stadt
- Geschäftsreisen

8. Haben Sie bereits von dem Carsharing-Angebot in ihrer Nähe gehört? Wenn ja, wie?

- ja, schon davon gehört nein, noch nicht davon gehört

Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren?

9. Haben Sie in Ihrem Unternehmen schon mal über die Nutzung von Carsharing/E-Carsharing nachgedacht?

- ja nein

Wenn ja, welche Überlegungen gibt es dazu?

10. Können Sie sich zum jetzigen Zeitpunkt vorstellen, Carsharing in Ihrem Unternehmen nutzbar zu machen? Über nähere Angaben im Freitextbereich würden wir uns freuen.

ja

nein

Bitte erläutern Sie hier Ihre Antwort.

•

11. Hatten Sie als Unternehmen schon mal Kontakt mit einem Carsharing-Anbieter?

ja

nein

Wenn ja, wie ist der Status bezogen auf den Kontakt?

12. Bestehen in Ihrem Unternehmen Maßnahmen zur nachhaltigen Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse?

ja

nein

Bitte notieren Sie hier stichpunktartig, welche Überlegungen es gibt, bzw. welche Maßnahmen seit/ab wann umbesetzt werden (sollen).

13. Sofern Ihre Firma hier am Standort über eigene Stellplätze verfügt, können Sie sich vorstellen, einen Teil davon für Carsharing zur Verfügung zu stellen und ggf. auch Infrastruktur bereitzustellen?

ja, Stellplatzvergabe möglich

nein, Stellplatzvergabe nicht möglich

keine eigenen Stellplätze

Bereitstellung von Infrastruktur denkbar

Würden Sie Ihre Antwort bitte ein wenig erläutern?

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Sollten Sie Interesse am Ergebnis dieser Befragung haben, dann tragen Sie hier bitte Ihre E-Mail-Adresse ein.

E-Mail:

Integration von Elektromobilitätsangeboten in Neubau und Bestand aus der Perspektive der Stadtplanung und -entwicklung

Abschlussbericht der wissenschaftlichen Begleitforschung im Bundesförderprojekt „e-Quartier Hamburg“

Das Verbundvorhaben e-Quartier Hamburg, vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Programms „Modellregionen für Elektromobilität“ gefördert, verfolgt den Ansatz, elektromobile Carsharing-Angebote sowohl im Bestand als auch im Neubau zu integrieren. In zehn Quartieren im Hamburger Stadtgebiet werden durch zwei Carsharing-Anbieter Elektrofahrzeuge im stationsbasierten Carsharing angeboten. Zudem werden an vier Standorten in der Metropolregion Hamburg E-Fahrzeuge als Poolfahrzeuge eingesetzt.

Die wissenschaftliche Begleitforschung im Projekt e-Quartier umfasst die Planungsphase mit der Standortauswahl sowie die Evaluierung von Standorten im Betrieb. An erster Stelle stand eine Stadtstrukturtypenanalyse (Teilbericht A) mit dem Ziel der Entwicklung einer standardisierten Methode für praxisbezogene Anwender zur Identifizierung von Standorten, die für die Planung und Umsetzung von Elektromobilitätskonzepten besonders geeignet sind. Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung wurde eine Bewertung (Präqualifizierung, Teilbericht B) von 40 Hamburger Quartieren vorgenommen. Sie zeigt die Eignung einzelner Standorte für E-Carsharing, um Mobilitätsdienstleistungen, Entscheidern aus der Wohnungswirtschaft und kommunalen Akteuren bei der Standortwahl eine fundierte Entscheidungsgrundlage zur Verfügung zu stellen. Ergänzt wird die Arbeit durch das Planungsbüro ARGUS, das mit seinem Beitrag (Teilbericht C) detailliertere Aussagen zur Dimensionierung und Flächenallokation von e-Carsharing Flotten ermöglicht und durch eine Ausarbeitung zu rechtlichen Aspekten der Integration von Elektromobilität von Dr. Cathrin Zengerling (Teilbericht D). Im Teilbericht E geht es um die Evaluation der Erprobungsphase von E-Carsharing-Stationen mit dem Ziel der Identifikation erfolgskritischer Rahmenbedingungen für die Umsetzung elektromobiler Carsharing-Konzepte. Darüber hinaus werden im Teilbericht F Ergebnisse aus dem projektbezogenen Mobilitätsmanagement dokumentiert, der Teilbericht G fasst die Prozessanalyse zusammen und der Teilbericht H stellt Thesen für die künftige Entwicklung von Elektromobilitätsangeboten vor.

Gefördert durch:



Koordiniert durch:

