

Erfahrungen aus den e-Quartieren

Spurwechsel: Neue Mobilität wird möglich



Impressum

Inhalt

HafenCity Universität Hamburg, Fachgebiet Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung

HySolutions GmbH

D&K Drost Consult GmbH

cambio CarSharing Hamburg GmbH

GfG Hoch-Tief-Bau GmbH & Co. KG

STARCAR GmbH Kraftfahrzeugvermietung

Umsetzung

HafenCity Universität Hamburg, Fachgebiet Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung

Kontakt

hySOLUTIONS GmbH

info@hysolutions-hamburg.de

HafenCity Universität Hamburg

e-quartier@hcu-hamburg.de

www.e-quartier-hamburg.de

Überblick

e-Quartier von der Idee zum Projekt, vom Projekt zum Aufbruch	4
E-Carsharing und Wohnungswirtschaft Ein Date mit Herausforderungen	6
Analyse, Auswahl, Konfiguration Standortrealisierung als dreistufige Verfahren	8
e-Quartiere im Überblick Eckdaten	10
Drei in einem Boot: Partnerschaftliche Kooperationen bringen Innovationen voran Quartier 21	12
Akzeptanz wächst mit dem Wissen Holsteinischer Kamp	14
Beziehungsweise energetisch: „Haus trifft E-Mobil“ in der Metropolregion	16
E-Carsharing umsetzen Was kann die Kommune tun?	18
Quartierbezogene E-Carsharing-Konzepte Mit dem ganzen Stadtteil im Blick	19
Die Wohnungswirtschaft mobilisieren Mit maßgeschneiderten Konzepten	20
Mobilitätsmanagement Der Schlüssel zum Erfolg	21
Ab in die Zukunft! Erfahrungen nutzen, Mobilität neu gestalten, Städte lebenswerter machen	22
Über uns	23

e-Quartier | von der Idee zum Projekt, vom Projekt zum Aufbruch

Wohnen heute ist anders. Noch im vergangenen Jahrzehnt hätten selbst professionelle Trendscouter und das den Fortschritt und die Trends gerne auf-, wahr- und mitnehmende Völkchen fortschrittsaffiner Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner nicht geahnt, was da auf sie zurollt. Das Internet und mit ihm eine ganze Bandbreite mobiler Endgeräte bestimmen längst auch das Wohnumfeld. Digitale Steuer- und Regelungstechnik hat Einzug gehalten in den eigenen vier Wänden. Und außerhalb dieser Wände?

Auch insoweit hat sich Wohnen verändert. Stark nutzerorientierte Angebote helfen, die eigene Mobilität im Wohnumfeld, in der Freizeit oder auf dem Weg zur Arbeit bedarfsgerechter auszugestalten.

Allein in Hamburg praktiziert schon beinahe jeder zehnte Einwohner Carsharing. Von den hunderten Fahrgästen im Öffentlichen Personennahverkehr, die ihre Wegstrecken oftmals sequentiell auch mit Fahrrad, Auto oder zu Fuß absolvieren, ganz zu schweigen. All diese Menschen vollziehen bereits ganz lebenspraktisch den Gedanken der multimodalen Mobilität.

Es war also richtig und vorausschauend, 2012 ein Projekt zu konzipieren, das dann in den Folgejahren mit einem breit angelegten Partnerkonsortium in die Umsetzung ging und von der Bundesregierung als FuE-Modellprojekt mit Förderung begleitet wurde. Denn der Fokus liegt nicht allein und einzig auf der vielbesprochenen „neuen Mobilität“. e-Quartier Hamburg war von Anfang auf Elektromobilität ausgerichtet, lange bevor Dieselskandal und Fahrverbotsdebatte die emissionsfreien alternativen Antriebstechnologien in die tägliche Medienberichterstattung brachten.

Das Projekt hat gezeigt: E-Carsharing in Quartieren ist eine wesentliche Option für die Zukunft. Es gilt nun, aus dieser Option mehr zu machen: einen Aufbruch mit all denjenigen Errungenschaften, die uns aus der Digitalisierung bekannt vorkommen. Vernetzung, Verfügbarkeit, Vielfalt der Angebote. Und diese neue Form von Vertrautheit und des Nicht-mehr-missen-wollens. Eben, dass E-Carsharing zu meinem Leben in der Großstadt einfach dazugehört.



E-Carsharing und Wohnungswirtschaft | Eine Date mit Herausforderungen

Es wirkt auf den ersten Blick paradox: Brücken bauen ist eine klassische Domäne im Tiefbau, dort sogar Königsdisziplin. Und wahr ist auch: Brücken bauen ist nicht das Metier der im Hochbau tätigen Wohnungswirtschaft. Wer also baut für die Wohnungswirtschaft eigentlich die Brücke zwischen Immobilien und Mobilität, die im bevorstehenden Zeitalter schadstofffreier Antriebe für Wohnquartiere immer wichtiger wird? Und wie bereit sind die jeweiligen Akteure, über diese Brücke dann auch gemeinsam zu gehen?

Als e-Quartier vor einigen Jahren als Modellprojekt konzipiert und mit viel Engagement und Euphorie in die Umsetzung gebracht wurde, war man sich dieses Umstandes durchaus bewusst, ohne diese zentralen Fragen indes beantworten zu können. Erklärtes Ziel des Projekts war somit, dem Anspruch gerecht zu werden, tradierte Sektoren sich schrittweise aufeinander zu bewegen zu lassen, damit das Fremdeln überwunden und

ein gemeinsames Verständnis für die sich verändernden Mobilitätsbedarfe und -bedürfnisse der urbanen Wohnbevölkerung entwickelt werden kann. Dies ist - nicht in der Gesamtheit, aber in bescheidenem Umfang - gelungen.

Abgeleitet aus der Beurteilung unterschiedlicher E-Mobility-Anwendungen, den bei der Standortumsetzung gewonnenen Erfahrungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen, bewegen sich die Handlungsprioritäten auf der Achse zwischen

- stationsgebundenem E-Carsharing und gemeinschaftlicher Fahrzeugnutzung im Rahmen eines geschlossenen Carpooling (auch in Kombination mit Pedelecs und E-Lastenrädern),
- stationsungebundenem („free-floating“) E-Carsharing sowie
- individuell genutzten E-Fahrzeugen



Analyse, Auswahl, Konfiguration | Standortrealisierung als dreistufige Verfahren

Für die erfolgreiche Verbreitung elektromobiler Carsharing-Konzepte in innerstädtischen Wohnquartieren ist das Wissen um die städtebaulichen Strukturen und die soziodemografischen Rahmenbedingungen essentiell. Um E-Carsharing-Angebote dort zu entwickeln, wo die Nutzungspotenziale am größten sind, benötigen Planer sowie Akteure aus Immobilienwirtschaft und Mobilitätsbranche verlässliche Entscheidungsgrundlagen. Mit der Stadtstrukturtypenanalyse für E-Carsharing werden wesentliche Informationen für eine erfolgversprechende Einführung elektromobiler Mobilitätsangebote im Neubau und Bestand aufbereitet. Aus den dort entwickelten Typologien lassen sich zu Nutzerpotenzialen für E-Carsharing auf Quartiersebene Abschätzungen vornehmen und Indikatoren ableiten, die auf die Gesamtstadt übertragbar sind. Auf dieser Grundlage können Handlungsbedarfe benannt und Umsetzungsempfehlungen für unterschiedliche städtische Raumty-



Stadtstrukturtypenanalyse

1

2



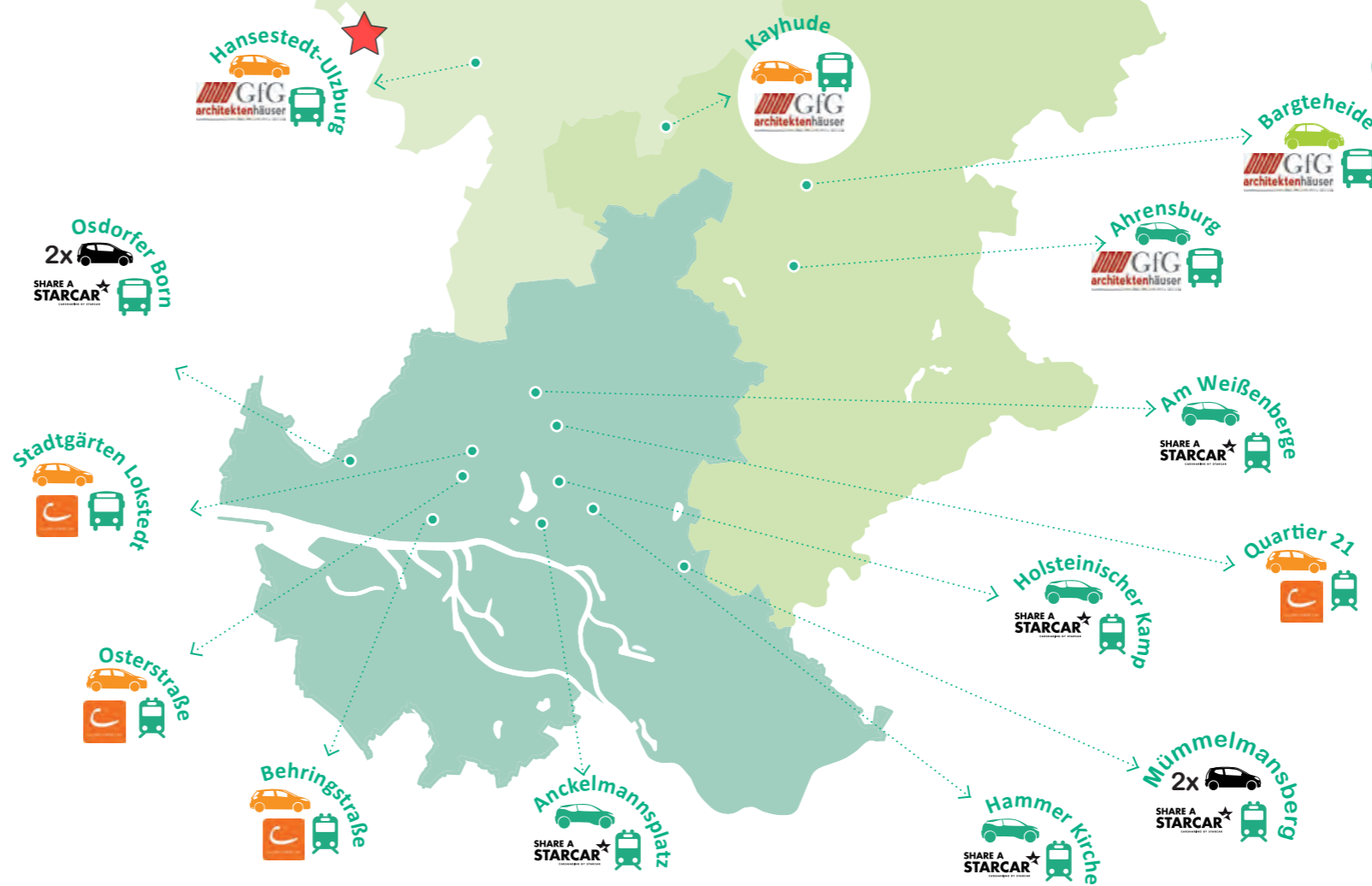
Standortbewertung

pologien ausgesprochen werden. Das in e-Quartier entwickelte dreistufige Verfahren ermöglicht die Bewertung der jeweiligen Standortperformance in Bezug auf E-Carsharing. Mit Hilfe eines Scoringmodells lassen sich die konkreten Standortbedingungen bewerten und mit einer maximal erreichbaren Punktzahl ins Verhältnis setzen. Auf diese Weise werden unterschiedliche Standorte kriterienbasiert überprüft. Sind Ort und Lage des Angebotes bekannt, können Angebotskonfiguration und Flottendimensionierung für die Umsetzungsplanung konkretisiert werden. Anhand der mit der Stadtstrukturtypenanalyse erhobenen Parameter lässt sich der Fahrzeugeinsatz für ein Quartier quantitativ, aber auch qualitativ abschätzen. Das im Projekt e-Quartier entwickelte Verfahren ermöglicht somit gesamtstädtisch die Darstellung der Nutzerpotenziale für E-Carsharing, die Bewertung einzelner Standorte bezüglich der Eignung für E-Carsharing-Angebote und die Abschätzung der quantitativen und qualitativen Dimensionierung des künftigen Fahrzeugangebots in einem konkreten Quartier.

e-Quartiere im Überblick | Eckdaten

Das Projekt e-Quartier Hamburg bringt Mobilitätsdienstleister und die Immobilienbranche als Kernakteure für die Umsetzung von Elektromobilität auf der Quartiersebene zusammen.

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 Pool- und Privatfahrzeuge eingesetzt. e-Quartier zeigt, dass der Wandel zu ressourcenschonender, nachhaltiger Mobilität möglich ist – und damit der Wandel zu einer lebenswerteren urbanen und menschengerechten Stadt.



Mit diesem Symbol werden auf den folgenden Seiten Kernaussagen von e-Quartier markiert



115 800 km gefahren

=

CO₂-Äquivalente eingespart
48 100kg

=

95% weniger Emissionen
verglichen mit konventionellen Fahrzeugen

=

entspricht
4 800 Bäumen

Drei in einem Boot: Partnerschaftliche Kooperationen bringen Innovationen voran | Quartier 21

Als Dreier mit Steuermann ging das Projekt Quartier 21 in Barmbek an den Start und schaffte es im Herbst 2016 erfolgreich über die Ziellinie der Eröffnung. Das Quartier 21 ist ein Beleg dafür, wie wichtig eine gute und innovative Zusammenarbeit sowie die Präsenz von Quartierspionieren für die erfolgreiche Implementierung elektromobiler Carsharing-Angebote ist. Von der Standortplanung bis zur Eröffnung der Station im Oktober 2016 arbeiteten der Projektentwickler HamburgTeam, der Nachbarschaftsverein Quartier 21 e. V. und die cambio Hamburg CarSharing GmbH immer zielstrebig, umsetzungsorientiert und in harmonischem Schlagbild zusammen.

Zwei oberirdische Stellplätze wurden an cambio vermietet und die Kosten für den Aufbau der Ladeinfrastruktur zwischen Betreiber und Quartiersverein geteilt. Neben der Ladeinfrastruktur bilden die Kosten für den Anschluss an das Stromnetz sowie die damit verbundenen

Erd- und Montagearbeiten den größten Kostenfaktor. Auch hier wurde eine Kostenteilung vereinbart. Dass sich die PKW Stellplätze auf privaten Grund befinden hat die Umsetzung beschleunigt. Dadurch waren für die Errichtung der Ladeinfrastruktur keine öffentlichen Genehmigungen für eine Sondernutzung erforderlich, was den dynamischen Auftrieb für derartige Projekte derzeit enorm begünstigt.

An der Schnittstelle zum Gasthaus Q21, der Einkaufsstraße Fuhlsbüttlerstraße und zum räumlichen Zugang in das Quartier 21 ist es gelungen, einen gut genutzten, leicht erreichbaren Standort für das E-Carsharing-Angebot zu definieren und dort unübersehbar Flagge zu zeigen. Zudem besteht im Kielwasser des Projektes die Möglichkeit einer flexiblen Erweiterung des elektromobilen Angebotes. Gestalterisch fügt sich der Ladepunkt mit seinem fast schon hanseatisch zurückhaltenden Branding angemessen in das Umfeld ein.



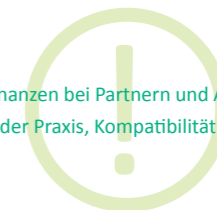
Foto: Hamburg Team M. Friedel, rechts: cambio



Die Nutzung des E-Mobils an der Station Q21 steigt in der Schlagzahl leicht an, liegt aber immer noch unter der Nutzungsintensität vergleichbarer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Am Standort Q21 wird ein Fahrzeug mit einer Batteriereichweite von 150 km eingesetzt, was im Aspekt der Alltagstauglichkeit weitaus mehr als nur die klassische Hafenrundfahrt möglich macht. E-Mobile mit der neueren Batterietechnik aus dem Jahre 2017 aus der Flotte an anderen Standorten haben eine höhere Nutzungsintensität. Q21 ist auf gutem Kurs.

Ergebnis:

Barrieren und Dissonanzen bei Partnern und Akteuren: Mit Flexibilität und faktischer Kraft der Praxis, Kompatibilität und Akzeptanz steigern.



Akzeptanz wächst mit dem Wissen | Holsteinischer Kamp

Carsharing weist sowohl bei stationsgebundenen als auch bei Free-Floating-Angeboten im Laufe der letzten Jahre eine deutlich höhere Bekanntheit und rasant gestiegene Nutzerzahlen auf.

Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Carsharingangebots nahe des Neubauquartiers Holsteinischer Kamp in Barmbek-Süd ist bereits die Hälfte der vor Ort befragten Bewohnerinnen und Bewohner Mitglied mindestens eines Carsharing-Unternehmens. Wie an vielen anderen e-Quartier-Standorten ist auch hier die Pkw-Besitzrate niedrig. Die Menschen gestalten ihre Mobilität schon heute multi- und intermodal, sie kombinieren also verschiedene Verkehrsmittel je nach Bedarf.

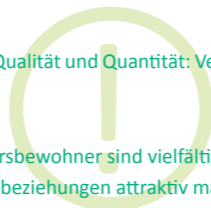
Das Quartier verfügt mit vielen Nahversorgungsangeboten und einer hervorragenden Anbindung an den ÖPNV sowie einer StadtRAD-Station über ideale Voraussetzungen für einen Alltag ohne eigenen Pkw. Hier fügt sich das e-Carsharing-Angebot hervorragend ein. Während die Erfahrungen mit Carsharing im Allgemeinen bei den

Bewohnern schon vor Beginn von e-Quartier recht verbreitet waren, hatten mit E-Mobilität im Speziellen erst wenige Menschen im Quartier Erfahrungen sammeln können. Mit dem e-Quartier-Angebot in Barmbek-Süd bot sich den Bewohnerinnen und Bewohnern nun die Möglichkeit, sich in einem von Share a Starcar bereitgestellten BMWi3 von der Technologie zu überzeugen. Und e-Quartier ist vor Ort nachhaltig angekommen: die e-Quartier-„Testpersonen“ werden auch nach Ablauf des Forschungszeitraums ihrem elektromobilen Quartierscarsharing treu bleiben.

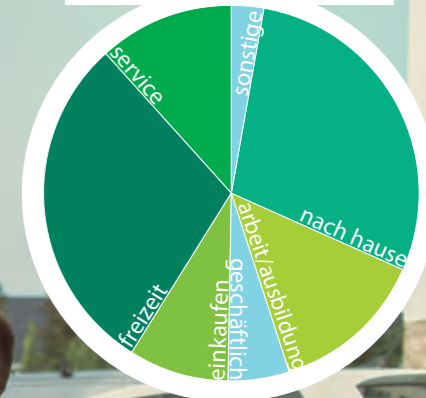
Ergebnis:

Verlässlichkeit durch Qualität und Quantität: Vertrauen und Akzeptanz brauchen Zeit.

Die Wege der Quartiersbewohner sind vielfältig: e-Quartier als Teil-Angebot für die Wegebeziehungen attraktiv machen



So werden die Carsharing-angebote genutzt:



Beziehungswise energetisch: „Haus trifft E-Mobil“ | in der Metropolregion

Eine Liaison der ganz besonderen Art: in der Metropolregion Hamburg kursiert seit kurzem die fabelhafte Geschichte: „Kommt ein Haus um die Ecke, trifft ein E-Mobil und fragt ‚willst du mit mir gehen?‘“. Denn an verschiedenen Standorten in der Metropolregion werden durch die GfG Hoch-Tief-Bau GmbH Konzepte entwickelt, um E-Fahrzeuge an energetisch hochwertigen Gebäuden im Rahmen eines integrierten Energiekonzepts zu nutzen. Hierbei zeigte sich, dass E-Fahrzeuge durch moderne Steuer- und Regelungstechnik in die prozessualen Abläufe beim Energiemanagementsystem des Gebäudes sehr gut integriert werden können und damit eine Win-Win-Situation für die Gebäudeperformance und den Klima-Fußabdruck des jeweiligen Nutzers erreicht werden kann. Die Fahrzeugbatterie kann beispielsweise als zusätzlicher Pufferspeicher in Spitzenerzeugungszeiten von Photovoltaikanlagen dienen. Zukünftig könnte

mit Freigabe der Kommunikationsschnittstellen an den Fahrzeugen die Möglichkeit der Rückspeisung von Strom aus der Fahrzeugbatterie geschaffen und hierdurch ein noch größerer Anteil der am Gebäude erzeugten regenerativen Energie direkt vor Ort genutzt werden. Die im Rahmen von e-Quartier diskutierten Konzepte zeigen, dass sich der praktische Einsatz der E-Fahrzeuge - sei es privat oder gewerblich - durchaus kombinieren lässt mit dem Verständnis eines „Speichers auf Rädern“. Neben den vielfältigen technischen Aspekten wird es künftig deshalb vor allem darum gehen müssen, Nutzungskonzepte zu entwickeln, die hinsichtlich ihres konzeptionellen Mehrwerts und praktischen Nutzens solcher Konzepte und vor allem auch ihrer spezifischen Wirtschaftlichkeit zu überzeugenden Ergebnissen führen.



Autarkes EnergiePlus Wohnsiegel-Haus
(Henstedt-Ulzburg)



KfW Effizienzhaus 40
(Kayhude)



Erlenhof-Süd
(Ahrensburg)



Bargteheide

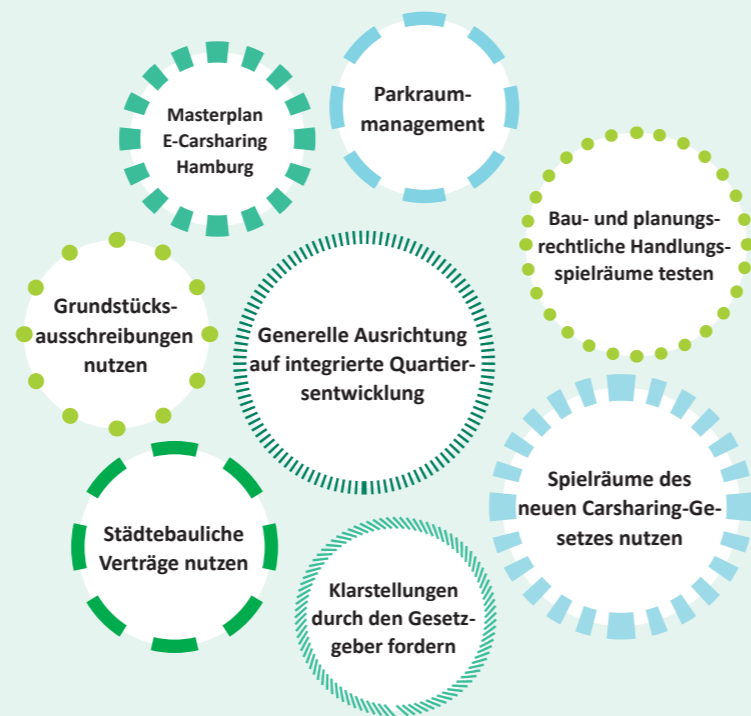
Energieflüsse im KfW Effizienzhaus 40 in
Kayhude



Ergebnis:
Energetische und technische Potenziale ausschöpfen:
Verbindung von Gebäude und Elektroauto/Speichertechnologie
vorantreiben.

E-Carsharing umsetzen | Was kann die Kommune tun?

Die Stärke von E-Carsharing liegt in der Ergänzung eines guten Nahverkehrsangebots und einer guten Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur. In einem solchen Szenario wird der eigene Pkw überflüssig, und die Kombination der vielen Angebote ist die komfortabelste Alternative. Die Integration von Elektromobilität mit der dazugehörigen Infrastruktur spielt dabei eine wichtige Rolle. Gemeinden können bereits über §9 BauGB die räumliche Verteilung, Herstellungspflicht und Zugänglichkeit von Stellplätzen und Ladeinfrastruktur steuern. Allerdings gibt es noch keine explizite Berücksichtigung von Elektromobilität. Die Gebietskörperschaften können neben ihren Handlungsmöglichkeiten im Rahmen von städtebaulichen Verträgen und Grundstücksausschreibungen auch auf eine Novellierung des BauGB hinwirken. Weitere Handlungsspielräume ermöglicht auch das neue Carsharing-Gesetz. Auch Parkraummanagement kann als Gestaltungselement für die Quartiersmobilität genutzt werden.



Quartiersbezogene E-Carsharing-Konzepte | Mit dem ganzen Stadtteil im Blick

Neubauvorhaben können als Impuls für die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote dienen. E-Carsharing kann eine Bereicherung für das ganze Quartier sein, wenn bei der Planung über das einzelne Vorhaben hinaus gedacht wird. Bauvorhaben bilden oft eine Ergänzung zu bestehenden Strukturen und stehen nicht losgelöst, sondern bilden als Teil des städtischen Gefüges neue Nachbarschaften. Der beste Ort für ein neues Mobilitätsangebot hängt von vielen räumlichen und strukturellen Bezügen ab. Bei der Standortauswahl ist es daher wichtig, diese räumlichen Bezüge mitzudenken, und den optimalen Standort für ein Mobilitätsangebot zu finden. Wenn Carsharing-Fahrzeuge von Unternehmen und Anwohnern eines ganzen Quartiers oder Stadtteils gemeinschaftlich genutzt werden, können sich ergänzende Mobilitätsprofile ergeben. So ist geling es, eine hohe Auslastung der Fahrzeuge über den Tag zu erreichen.

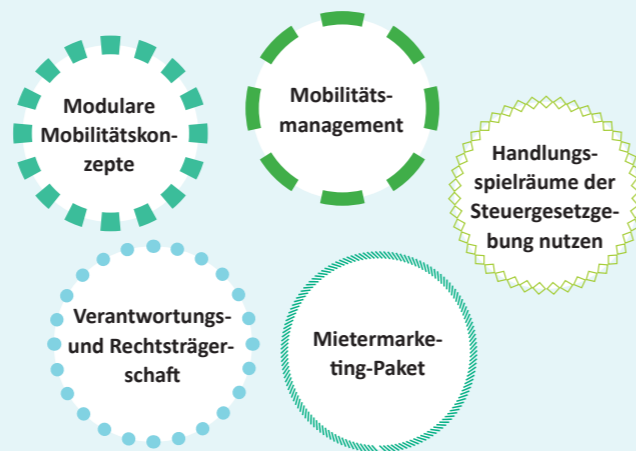


Die Wohnungswirtschaft mobilisieren | Mit maßgeschneiderten Konzepten

Carsharing oder andere Mobilitätsdienstleistungen anzubieten gehört nicht zu den Kernaufgaben der Wohnungswirtschaft. Diese könnte aber eine wichtige Rolle in diesem Feld einnehmen. Viele Wege beginnen und enden am Wohnort. Das Mobilitätsangebot im direkten Wohnumfeld kann daher ausschlaggebend sein für die Mobilitätsentscheidung der Bewohnerinnen und Bewohner.

Unternehmen der Wohnungswirtschaft haben Interesse, dieses Feld zu bespielen, brauchen aber einen verlässlichen Rahmen. Von besonderer Bedeutung sind rechtliche Aspekte, Finanzierungsmöglichkeiten und Betreibermodelle. Im Neubaubereich definiert sich die Rolle der Vorhabenträger und Entwickler zuvorderst in der Absicherung der technischen Voraussetzungen sowie in der Bereitstellung der technischen Infrastruktur bis zum Übergabepunkt Ladesäule. Bei Projekten im Be-

stand definiert sich die Rolle der Bestandhalter bzw. der Akteure aus der Immobilienwirtschaft in der Beteiligung an der Implementierung von technischen Voraussetzungen und an den gemeinsamen Aufwendungen für die Infrastruktur vor Ort.



Mobilitätsmanagement | Der Schlüssel zum Erfolg

Für die effiziente Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte bedarf es einer Verantwortungsträgerschaft, die bei der Vernetzung von Akteuren sowie bei der Entwicklung und Realisierung von Projekten der Elektromobilität und des Carsharings unterstützt.

Mobilitätsmanagement ist dafür besonders geeignet – als Koordinationsstelle für Aktivitäten lokaler Akteure. Als Netzwerkstelle und durch die Teilnahme an Gremien- und Ausschusssitzungen wird das Vertrauen der lokal aktiven Akteure in das Mobilitätsmanagement gestärkt.

Für E-Quartiere wird daher ein obligatorisches Mobilitätsmanagement empfohlen, das über einen mehrjährigen Zeitraum dafür Sorge tragen soll, Mobilität in den jeweiligen Quartieren auf Nachhaltigkeit auszurichten. Aufgabenschwerpunkte liegen im Bereich Marketing für nachhaltige Mobilitätsoptionen, Netzwerkarbeit sowie dem Ausbau zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte.



Ab in die Zukunft! | Erfahrungen nutzen, Mobilität neu gestalten, Städte lebenswerter machen

E-Carsharing ist in urbanen Stadtquartieren eine sinnvolle Ergänzung zu weiteren Verkehrsträgern, insbesondere dem ÖPNV und anstelle eines eigenen Pkw. Carsharing in Verbindung mit Elektromobilität ist eine sinnvolle Komponente eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzepts, das auf die flexible, bedarfsgerechte und multimodale Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel setzt. Ein sukzessive verbessertes Fahrzeugangebot und die Zunahme von Reichweiten der E-Fahrzeuge werden dabei zu einer höheren Akzeptanz der E-Fahrzeuge bei den Nutzenden führen. Die Transformation konventioneller Antriebstechnologie hin zur Elektromobilität bedarf künftig allerdings noch weitreichenderer und übergeordneter Instrumente und Maßnahmen mit Quartiersbezug. Städte- und Kommunen wirken verstärkt darauf hin, verkehrsbedingte Emissionen zu mindern und neben einer Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen hierbei auch integrierte Quartierskonzepte mit Elektromobilität über die Stadt- und Verkehrsplanung in Grundstück-

sausschreibungen oder in städtebaulichen Verträgen zu verankern. Für die Stadt- und Verkehrsplanung steht mit dem dreistufigen Verfahren aus Stadtstrukturtypenanalyse, Standortbewertung und Fahrzeugprognose-Tool ein nützlicher Instrumentenkasten zum Einsatz von e-Carsharing in urbanen Wohnquartieren zur Verfügung. Diese für Hamburg entwickelten Instrumente können ebenso auch auf andere Städte und Regionen übertragen und dort genutzt werden. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Marktentwicklung und deren Stimulation durch zunehmende EU-Regulierung, etwa bei der weiteren Verschärfung von Schadstoffgrenzwerten oder beim Aufbau von Ladeinfrastruktur im Kontext von Wohn- und Gewerbebauten, erlangen die in e-Quartier Hamburg für Stadt- und Verkehrsplaner, Mobilitätsdienstleister, Bauträger oder wohnungswirtschaftliche Bestandhalter gewonnenen Erkenntnisse eine hohe Relevanz. Sie alle tragen bei zur übergeordneten Gesamtzielsetzung „lebenswerte Stadt“.



cambio CarSharing

cambio CarSharing bietet eine individuelle Autonomie als Alternative zum privaten Pkw an. An 53 Carsharing-Stationen stehen in Hamburg rund 140 Fahrzeuge zur Verfügung. 6.900 Hamburgerinnen und Hamburger sind mit cambio mobil und nutzen neben Kleinwagen auch Kombis und Transporter sowie Elektrofahrzeuge. Gemeinsam mit Partnerunternehmen bietet cambio in über 200 Städten mehr als 4.600 Fahrzeuge in Deutschland und Belgien an.



GfG Hoch-Tief-Bau

GfG Hoch-Tief-Bau ist ein moderner, innovativer Generalunternehmer mit den Schwerpunkten Projektierung, Planung und Erstellung von energetisch besonders wertvollen Architektenhäusern. Nach dem Motto „Architecture makes the difference“ hat GfG schon über 1000 Architektenhäuser realisiert. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Verwendung von bedenkenlos einsetzbaren Baustoffen. Im April 2012 wurde das erste autarke EnergiePlus Haus von GfG eingeweiht, das bis heute einzigartig in Europa ist.



STARCAR

Das Unternehmen zählt zu den Top-Ten Autovermietern mit 28 Filialen in zwölf Städten. Seit 2014 betreibt STARCAR außerdem mit „SHARE A STARCAR“ ein lokales Carsharing-Angebot in Hamburg. Derzeit werden rund 25 Fahrzeuge verschiedener Größen und Ausstattungen angeboten, die sowohl an festen Stationen als auch innerhalb flexibler Parkzonen bereitgehalten werden. Weiterhin bietet SHARE A STARCAR integrierte Mobilitätskonzepte für Wohnquartiere und Gewerbeeinheiten.



D&K drost consult

Die D&K Drost Consult GmbH hat seit ihrer Gründung 1999 eine umfangreiche Kompetenz im komplexen Projekt- und Verfahrensmanagement entwickelt. Parallel berät und begleitet D&K Drost Consult private und öffentliche Kunden bei der Durchführung von Wettbewerben, Workshops und Vergabeverfahren. D&K arbeitet im Projekt e-Quartier kooperativ in der Steuerung des Gesamtprojekts und betreut verantwortlich die enge Schnittstelle zu Städtebau, Standortmanagement und Immobilienwirtschaft.



HafenCity Universität Hamburg

Die HCU richtet Lehre und Forschung auf die Zukunft von Metropolen aus. Ihr Fachgebiet „Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung“ arbeitet interdisziplinär an den Schnittstellen zwischen der technischen Infrastrukturplanung mit der Raum-, Stadt-, Landschafts- und Freiraumplanung. Elektromobilität als Forschungsfeld kann einen Beitrag zur weiteren Entwicklung nachhaltiger Mobilität und ihrer Integration in Städte leisten.



hySOLUTIONS

hySOLUTIONS verfügt als Hamburger Projektleitstelle über Praxisbezug, Erfahrungswissen und fachliche Expertise bei der Steuerung, Koordinierung und Implementierung von Projekten, in denen der Einsatz von Elektrofahrzeugen erprobt wird. Schwerpunkte sind der Einsatz von E-Autos in Unternehmen, bei öffentlichen Institutionen sowie in der Stadt- und Quartiersentwicklung. Zudem ist hySOLUTIONS in Hamburg eng eingebunden in den Aufbau eines der bundesweit dichtesten Ladeinfrastrukturnetze für Elektrofahrzeuge.

Geht es um nachhaltige Stadtentwicklung, erlangt Mobilität im Wohnumfeld gerade in Metropolen wie Hamburg eine besondere Bedeutung. Denn sie beeinflusst maßgeblich, wie die Menschen Wohn- und Lebensqualität in ihrer Stadt bewerten. E-Quartier Hamburg entwickelt Konzepte für die systematische Integration von Carsharing mit Elektrofahrzeugen in urbanen Räumen. Und leistet so einen Beitrag, das Leben in unserer Stadt umweltgerechter und lebenswerter zu gestalten.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Koordiniert durch:

NOW
Nationale Organisation Wasserstoff-
und Brennstoffzellentechnologie



e-Quartier
Hamburg

Ladepunkt:

3145



Laden Sie bei uns per:



Laden per (CHF)

1 0

2 1

3 2

4 3

5 4

6 5

7 6

8 7

9 8

0 9

1 0

2 1

3 2

4 3

5 4

6 5

7 6

8 7

9 8

0 9

1 0

2 1

3 2

4 3

5 4

6 5

7 6

8 7

9 8

0 9

1 0

2 1

3 2

4 3

5 4

6 5

7 6

8 7

9 8

0 9

1 0

2 1

3 2

4 3

5 4

6 5

7 6

8 7

9 8

0 9

Störungsmanagement
800-300 60 70

Betrieb:

