

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber



**DREES &  
SOMMER**

Stand: 30.11.2016



## **Zuwendungen-Geber:**

Projektträger Jülich  
Forschungszentrum Jülich GmbH  
Zimmerstraße 26-27 • 10969 Berlin

## **Zuwendungen-Nehmer:**

Aurelis Asset GmbH  
Mergenthalerallee 15-21  
65760 Eschborn

## **Ausführende Stelle:**

Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG - Region Nord – Büro Hamburg  
Anckelmannsplatz 1  
20537 Hamburg

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Schlussbericht I. kurze Darstellung.....</b>	<b>4</b>
2.1 Aufgabenstellung .....	4
2.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde.....	5
2.3 Planung und Ablauf des Vorhabens.....	5
2.4 Wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde, insbesondere.....	6
2.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen .....	6
<b>3 Schlussbericht II. eingehende Darstellung .....</b>	<b>8</b>
3.1 Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele .....	8
3.2 wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises.....	8
3.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit .....	8
3.4 Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans .....	9
3.5 Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen .....	9
3.6 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses .....	9
<b>4 Ergebnisse Detailpunkte Forschungsantrag .....</b>	<b>10</b>
4.1 Forschungsantrag Unterpunkte 1.-3.....	10
4.2 Forschungsantrag Unterpunkte 4.-6.....	18
4.3 Forschungsantrag Unterpunkte 7.-10.....	20
<b>5 Vorhaben eQuartier Arbeitspakete + Ergebnisse .....</b>	<b>21</b>
5.1 Eigentümer- und Quartiersbezogene Arbeitspakete (Vorhabens-Partner).....	21
5.2 Task 2.1 Definition von Typologien für das Mobilitätskonzept, Intermodalität	22
5.3 Task 2.4 Entwicklung von Stadtstrukturtypen und Planungsvarianten für die Flächenallokation .....	24
5.4 Task 3.1 Präqualifizierung der Standorte.....	26
5.5 Task 3.2 Standortbezogene Festlegung der Umfänge, Inhalte, Verantwortlichkeiten, Geschäftsmodelle und Prozessabläufe.....	29
5.6 Task 4.3 Ableitung stadtplanerischer Szenarien und Rahmenbedingungen, Standardisierungsmethoden .....	31
<b>6 Projektstrukturplan.....</b>	<b>34</b>

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



<b>7</b>	<b>Schlussbericht III. kurzgefasster Erfolgskontrollbericht .....</b>	<b>37</b>
7.1	Beitrag des Ergebnisses zu den forschungspolitischen Zielen, z.B. des Forschungsprogramms (ggf. unter Angabe des Schwerpunkts) .....	37
7.2	Wissenschaftlich-technisches Ergebnis des Vorhabens, die erreichten Nebenergebnisse und die gesammelten wesentlichen Erfahrungen .....	37
7.3	die Fortschreibung des Verwertungsplans. Diese soll, soweit im Einzelfall zutreffend, Angaben zu folgenden Punkten enthalten (Geschäftsgeheimnisse des ZE brauchen nicht offenbart zu werden) .....	37
7.4	Arbeiten, die zu keiner Lösung geführt haben .....	38
7.5	Präsentationsmöglichkeiten für mögliche Nutzer - z. B. Anwenderkonferenzen .....	39
7.6	Einhaltung der Kosten- und Zeitplanung .....	39

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

## 1 Einleitung

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil des alltäglichen Lebens. Zahlreiche Umstände, wie zum Beispiel Umweltschutz, das absehbare Ende fossiler Energieträger und Überfüllung der Straßen, zwingen zeitnah zu einem Überdenken der bestehenden Technologien und die (Weiter-) Entwicklung innovativer Konzepte. Deren Erfolg ist wesentlich davon abhängig, dass die Verzahnung mit den Bedürfnissen und Anforderungen der Menschen gelingt.

Das Projekt „e-Quartier Hamburg“ betrachtet daher Konzepte, Elektromobilität attraktiv zur Verfügung zu stellen. Dazu wurden Kriterien ermittelt, die besonders geeignete Stadtquartiere Hamburgs identifizieren, Konzepte mit Anbietern von Carsharing angestoßen und auf ihren Innovationscharakter überprüft, der Bedarf an solchen Angeboten untersucht.

Im Anschluss sollten die gesammelten Eindrücke evaluiert und möglichst zu einer allgemeinen Handlungsempfehlung weiterentwickelt werden.

Das Quartier „Mitte Altona“ in Hamburg ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Hamburg zurzeit. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt auch in Bezug auf die Verkehrssituation und Mobilität hier besondere, neue Wege auszuprobieren.

Die aurelis als ein Investor aus dem Konsortium der Eigentümer der Grundstücke der „Mitte Altona“ hat sich stellvertretend für alle vor dem Hintergrund der Eignung des Forschungsprojektes für dieser städtebaulichen Entwicklung um die Teilnahme am Forschungsprojekt "Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg" erfolgreich beworben.

Im Schlussbericht soll nun reflektiert werden, welche Entwicklung das Forschungsprojekt in der „Mitte Altona“ selbst sowie aber auch in dem Zusammenschluss des Gesamtvorhabens und all seinen Beteiligten genommen hat.

## 2 Schlussbericht I. kurze Darstellung

### 2.1 Aufgabenstellung

Mit dem Vorhaben „e-Quartier Hamburg“ wird erstmals in dieser Form ein speziell auf private Nutzer zugeschnittenes FuE-Projekt realisiert. Im Mittelpunkt stehen hierbei innovative Konzepte, die Mobilitäts- und Energieaspekte mit stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen verbinden und auf eine gemeinschaftliche Nutzung von Elektrofahrzeugen durch Quartiersbewohner gerichtet sind. Das Projekt umfasst gleichermaßen die Entwicklung dieser Konzepte wie auch deren zeitnahe praktische Umsetzung an bis zu zehn urbanen Standorten, sowohl im Rahmen der Erschließung neuer Wohnquartiere als auch im Bestand.



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

## 2.2 Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Hamburg ist seit mehreren Jahren Modellregion für Elektromobilität und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Umsetzung von Projekten zur Forschung und Entwicklung (FuE) maßgeblich gefördert.

Bislang konzentrierten sich die FuE-Projekte in der Modellregion Elektromobilität Hamburg überwiegend auf den Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge in Unternehmen und bei öffentlichen, kommunalen Behörden und Institutionen. Hierbei ist es gelungen, die Praxistauglichkeit der Elektromobilität nachzuweisen und mit insgesamt rund 250 Ladepunkten, davon 130 öffentlich-zugänglichen Ladeplätzen, eines der bundesweit dichtesten Ladeinfrastrukturnetze für Elektrofahrzeuge aufzubauen.

Die Besonderheiten im Projekt sind die Verknüpfung von

- eigenen Forschungsaufgaben/-zielen, die mit dem Forschungszentrum Jülich und der aurelis als Grundlage des quartiersgebundenen Forschungsvorhabens selbst im Zuwendungsbescheid definiert worden sind (Teil 4) und
- dem übergeordneten Gesamtvorhaben, welches durch hySOLUTIONS geleitet wurde und alle weiteren Beteiligten wie auch die „Mitte Altona“ in Arbeitspaketen strukturierten Fragestellungen und Aufgaben organisiert hat.

## 2.3 Planung und Ablauf des Vorhabens

Koordiniert durch die Projektleitstelle hySOLUTIONS GmbH, einem im Auftrag des Hamburger Senats tätigen Public-Private-Partnership-Unternehmen, wird mit Partnern aus Wirtschaft, Industrie und Wissenschaft die Planung, Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Demonstrations- und Anwendungsvorhaben zur praktischen Umsetzung von Elektromobilitätskonzepten vorangetrieben.

Die „Mitte Altona“ welche durch die aurelis im Projekt federführend geleitet und weiterhin durch Drees & Sommer als fachkompetenter Dienstleister (wie auch im Forschungsauftrag definiert) in allen Belangen intensiv unterstützt.

Für den Bereich des übergeordneten Gesamtvorhabens ist folgende besondere Herausforderung zu erwähnen: Alle sehr komplexen und möglichen Herangehensweisen und Fragestellung für die zu erarbeitende Thematik wurden in der Vorhabensbeschreibung in sogenannten Arbeitspaketen strukturiert und den jeweiligen Beteiligten zugewiesen. Die Arbeitspakete, die theoretische Ansätze verfolgten und normaler Weise als Basis für das weitere, praktische Vorgehen geschaffen werden, welches dann in der Umsetzung im Nachgang folgt, mussten in diesem Fall zumindest teilweise parallel zu den praktischen Umsetzungen durchgeführt werden. Es gab einige Projektbeteiligte, deren Einzelvorhaben sich eben bereits in einem fortgeschrittenen Stadium befanden, so dass dies nicht anders realisierbar war.

Parallel zu dem Forschungsprojekt eQuartier wurde im Bauprojekt „Mitte Altona“

- zur vertraglichen Vereinbarung zum Grundstücksübergang von der FHH (Freie und Hansestadt Hamburg) auf die zukünftigen Eigentümer
- bzw. zur Festlegung der Eckdaten, der bei der Entwicklung und Realisierung zu berücksichtigten Eckdaten bei dieser wichtigen städtebauliche Fläche

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

der Städtebauliche Vertrag verhandelt. Auch die FHH stellte Anforderungen an nachhaltige Mobilität im Quartier, so dass dieses Thema ebenfalls verhandelt und vereinbart wurde. Auch der Städtebauliche Vertrag sieht Festlegungen vor, dass Carsharing und eMobilität im Quartier mit mindestens 15 Stellplätzen im gesamten Quartier realisiert und zur Verfügung gestellt, also betrieben werden.

## **2.4 Wissenschaftlichem und technischem Stand, an den angeknüpft wurde, insbesondere**

### **2.4.1 Angabe bekannter Konstruktionen, Verfahren und Schutzrechte, die für die Durchführung des Vorhabens benutzt wurden:**

Die hySOLUTIONS GmbH verfügt als Regionale Projektleitstelle der Modellregion Elektromobilität Hamburg über eine ausgewiesene Expertise sowie ein praxisbezogenes Erfahrungswissen in Bezug auf die Steuerung, Koordinierung und Implementierung von Projekten zur Erprobung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen. Im Vorhaben wird hySOLUTIONS als Konsortialführer die Projektsteuerung (AP 1) übernehmen und hierbei auch die Konzeptentwicklung und -umsetzung (AP 2 und AP 3), bis hin zur Fahrzeugdisposition, aktiv begleiten.

Das Partnerkonsortium aus dem Bereich der Projektentwickler, Mobilitätsdienstleister, Wohnungswirtschaft und Wissenschaft umfasst eine Auswahl besonders innovativer Akteure, die mit den Rahmenbedingungen am Standort Hamburg bestens vertraut sind. Im Vorhaben werden die im Partner-konsortium versammelten Unternehmen das jeweilige Geschäftsmodell gemeinsam entwickeln und die Projektimplementierung an den betreffenden Standorten dann in zuvor festgelegter Rollenteilung umsetzen.

### **2.4.2 Angabe der verwendeten Fachliteratur sowie der benutzten Informations- und Dokumentationsdienste**

Die HafenCity Universität Hamburg - Universität für Baukunst und Metropolenentwicklung (HCU) – richtet Lehre und Forschung auf die Zukunft von Metropolen aus. Die HCU die gesamte Bandbreite von Disziplinen an, die auf das Verständnis und die Gestaltung der urbanen Umwelt bezogen sind: Architektur, Bauingenieurwesen, Geomatik, Stadtplanung (jeweils als Bachelor- mit konsekutivem Masterangebot), Kultur der Metropole (als Bachelorstudien-gang), Urban Design und Resource Efficiency in Architecture and Planning (als übergreifende Masterprogramme). Für die Realisierung der besonderen Zielsetzungen in Lehre und Forschung werden im vorliegenden Forschungsvorhaben durch die HCU die Vorgehensweisen und theoretische Inhalte als Unterbau des Forschungsprojekts geliefert und durch hySOLUTIONS GmbH die Oberfläche für die Verteilung der Unterlagen zur Verfügung gestellt.

## **2.5 Zusammenarbeit mit anderen Stellen**

In enger Zusammenarbeit der projektbeteiligten Wohnungsbauunternehmen, Projektentwickler, Mobilitätsdienstleister, Stadt- und Verkehrsplanungsbüros und wissenschaftlichen Institutionen sollen differenzierte Konzepte zur Integration von Elektromobilität in das quartiersbezogene „Wohnen der Zukunft“ entwickelt werden. An dem Vorhaben beteiligen sich Unternehmen aus den Bereichen Stadtplanung, Projektentwicklung, Wohnungsbau und

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



Wohnungswirtschaft. Das Projekt umfasst 11 Partner und weitere 18 assoziierte Partner. Das Vorhaben ist seit Februar 2013 in der Umsetzung und wird voraussichtlich zum 30.06.2016 enden.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



### 3 Schlussbericht II. eingehende Darstellung

Die eingehende Darstellung des Vorgehens wird anhand der Arbeitspakete aus der Vorhabensbeschreibung und der Themenpunkte aus dem Forschungsantrag dargestellt. Siehe Seiten 9 ff.

Als detaillierter Nachweis zu den einzelnen Arbeitsschritten und den auch mit anderen Projektpartnern erarbeiteten Ergebnissen wird auf die Anlagen, die die Ergebnismachweise darstellen und die Ergebnisse aufzeigen, Bezug genommen.

#### 3.1 Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

Die im Forschungsantrag gewählten Leistungsbausteine, die von der aurelis mit Unterstützung von Drees & Sommer erarbeitet werden sollten, sind auf den Seiten 31 ff. dargestellt und mit den Ergebnissen auf den jeweils folgenden Seiten beschrieben worden.

#### 3.2 Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Die wichtigsten Zahlen sind die sowohl im Projekt selbst ausgearbeiteten als auch im Städtebaulichen Vertrag verhandelten und festgelegten 15 Stellplätze, die für Carsharing und eMobilität im neuen Quartier Mitte Altona positioniert, vermarktet und betrieben werden sollen. Der theoretische Weg im Rahmen der forschungsbasierten Herangehensweise im übergeordneten Partnerkreis und die Untersuchung im eigenen Projekt unterstützte den notwendigen Prozess zur Plausibilisierung der Zahl der Stellplätze und Positionierung in der Art von Stadtteil-Typus und Quartier. Die weitere Aufgliederung und Ausarbeitung in Bezug auf die praktischen Parameter und den Prozess der Umsetzung wurde im Projekt selbst stark vorgetrieben, definiert und umgesetzt. Sowohl die Herangehensweise an die nachvollziehbare Umsetzung als auch die Kriterien (eigens entwickelte Briefingmatrix) und auch die Ansprachen an zukünftige, mögliche Betreiber wurden eigens für dieses Projekt und die Aufgabenstellung entwickelt.

#### 3.3 Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Arbeit

Die vielen unterschiedlichen Ebenen und Aufgaben des Projekts von der Teilnahme an allen übergeordneten Lenkungs- und Arbeitskreisen über die Projektinternen notwendigen Abstimmungs- und Arbeitssitzungen bis zur Ausarbeitung von Unterlagen zur Betrachtung und Bewertung der einzelnen Forschungsthemen wie auch der Arbeitspakete sind unbedingt notwendig gewesen, um ein so komplexes Projekt inhaltlich und zielgerichtet voranbringen zu können. Die bewilligten Zuwendungen sind mindestens nötig gewesen, um die wichtigsten Aufgaben erarbeiten und Ergebnisse erzeugen zu können.

Durch die Verlängerung des Prozesses der Ausarbeitung der einzelnen Arbeitspakete und die unvorhergesehene Notwendigkeit der umfangreichen Mitarbeit an der Erstellung der Grundlagen der Arbeitspakete, hat sich der Aufwand wesentlich erhöht.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



Eingangs war die Ermittlung der Grundlagen diverser Arbeitspakete bei den jeweils Beteiligten und hySOLUTIONS sowie Drost Consult angenommen worden. Es stellte sich aber heraus, dass auch von Seite aurelis/Drees & Sommer eine umfangreiche Mitarbeit erforderlich war, um z.B. alleine die Grundlagen für den Präqualifizierungsprozess zu schaffen, die Struktur für diesen zu erstellen, das Vorgehen zu überlegen, den Kriterienkatalog aufzustellen, eine Gewichtung dafür aufzusetzen und abzustimmen und diesen dann final als Katalog selbst erst einmal zu verabschieden.

### **3.4 Voraussichtlicher Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwertungsplans**

Das Forschungsprojekt hat dem Quartier Mitte Altona die Möglichkeit gegeben einem der größten städtebaulichen Entwicklungen der Stadt Hamburg in die Betrachtung von eMobilität und Carsharing mit einzubeziehen. Die Beschäftigung mit möglichen Mobilitätskonzepten auf Basis der Betrachtung von Nutzergruppen und Stadttypologien und die Einbeziehung von Forschung, Wissenschaft und Technik (aktiver Anbieter sowohl im Sektor Strom als auch Carsharing und eMobilität selbst), sind in positiver Weise verantwortlich für die Positionierung der Thematik im Quartier selbst als auch für die Realisierung überhaupt.

Eine Darstellung von finanziellen Auswirkungen auf Seiten des Investors, der Betreiber oder auch der Nutzer wird erst nach Durchführung der Evaluation möglich sein. Eine positive Annahme im Quartier ist gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zu modernem Mobilitätsverhalten (kein Besitz eines eigenen Autos, geringer Parkraum, etc.) anzunehmen.

### **3.5 Während der Durchführung des Vorhabens dem ZE bekannt gewordenen Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen**

Durch die übergeordnete Leitung des Gesamt-Forschungsvorhabens „hySOLUTIONS“ sind alle Beteiligten über die Vielzahl der parallel in Deutschland zum Thema eQuartier durchgeführten Studien und Projekte informiert worden. Da das Thema Landflucht und Stadtzug gerade für die hier auch betroffene Ballungszentrumssituation des Forschungsprojekt-Ortes „FHH Hamburg“ zutrifft, gilt für alle Partner des Forschungsvorhabens, dass sie auch von an anderer Stelle durchgeführten Untersuchungen profitieren konnten. Eine Übersicht über die parallelen Studien ist übergeordnet bei „hySOLUTIONS“ einzusehen.

### **3.6 Erfolgte oder geplante Veröffentlichungen des Ergebnisses**

Die Ergebnisse sollen voraussichtlich nach Abschluss des Gesamtprojekts veröffentlicht werden. Die Abstimmungen dazu sind im Partnerkreis und hySOLUTIONS noch nicht abgeschlossen.

Eine Veröffentlichung von dem Zuwendungsnahmer aurelis wird derzeit noch geprüft.

## 4 Ergebnisse Detailpunkte Forschungsantrag

### 4.1 Forschungsantrag Unterpunkte 1.-3.

#### 1. Abgleich der Ergebnisse aus den übergeordneten projektinternen Arbeitspaketen auf Anwendbarkeit und Übertragbarkeit für die eigene Standortkonzeption:

Unter Punkt 5 dieses Schlussberichts wird noch einmal im Detail auf die Inhalte, das Vorgehen und Ergebnisse der Ausarbeitungen der Arbeitspakete, an denen die aurelis beteiligt war dargestellt.

Übergeordnet kann festgehalten werden, dass die Ergebnisse der Arbeitspakete in Bezug auf die Standortkonzeption zeigen, dass das Quartier Mitte Altona auf jeden Fall geeignet ist, Mobilität anders auszurichten als im herkömmlichen Sinne und Potential besteht, dass eine Veränderung im Mobilitätsverhalten auch Erfolg haben kann.

Im Einzelnen heißt dies:

- Es hat sich in den AP gezeigt, dass eine innerstädtische Lage wichtig für die Annehmbarkeit von Carsharing für die Bewohner ist.
- Die Dichte der Bewohner im Quartier ist entscheidend, so dass eine höhere Dichte mehr Erfolg verspricht als eine geringere. Das Quartier Mitte Altona wird hochverdichtet sein.
- Eine kurzwegige Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, die auch häufig fahren, zur parallelen Nutzung des Carsharings ist wichtig, um dieses zu unterstützen und das Nutzerverhalten dahingegen zu verändern. Wenn komfortabel auf das eigene Auto verzichtet werden soll, muss neben Carsharing ein alternatives, gut funktionierendes System (also öffentlicher Nahverkehr) angeboten sein. Dies ist zwar im Quartier gegeben. Die Frequenz, in der eine Busbedienung stattfinden soll, ist allerdings nach der aktuellen Einschätzung noch optimierungswürdig, um den Standort diesbezüglich besonders attraktiv zu gestalten.

#### 2. Bewertung und Analyse von Fragestellungen, die sich aus einer von der Freien und Hansestadt Hamburg beauftragten standortbezogenen Mobilitätsuntersuchung (Auftragnehmer: SHP Hannover) ergeben, sowie ggf. Einbeziehung dortiger Erkenntnisse in das standortbezogene eigene Konzept

Die Mobilitätsuntersuchung stellt die Einbindung des zukünftigen Quartiers in den Gesamtstädtebaulichen Kontext her. Gerade mit Bewertung der Verkehrsströme und PWK wird auf die Einbindung des Verkehrs und des anzunehmenden Aufkommens in die Stadt und aus der Stadt Bezug genommen. Die Fragestellungen der Forschungsprojektes und der Arbeitspakete zielen auf die Fragestellungen der möglichen Umsetzung, notwendigen Parameter und Erfordernisse, um eine Veränderung des Nutzerverhaltens, der Standorte und der Nutzeranzahl und Art zu untersuchen und unterscheidet sich dementsprechend.

#### 3. Konzepterstellung: Analyse potenzieller Zielgruppen und Erstellung von Nutzerprofilen sowie erste Kalkulation der künftigen Inanspruchnahme (Nutzungsumfänge, Auslastungsgrade) als Basis für das künftige Geschäftsmodell:

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



Zur Ermittlung und Annahme von potentieller Zielgruppen und Nutzerprofilen sind im Quartier folgende Untersuchungen angestellt worden und Modelle erarbeitet worden:

### 4.1.1 Ansatz 1: Kaskadenmodell Mobilitätsverhalten

Da das Quartier Mitte Altona unabhängig von wissenschaftlichen Erkenntnissen (weil diese nicht vorlagen) und zu Beginn ohne theoretische Fallzahlen an die Thematik Zielgruppen und Nutzer herangehen musste, haben wir das Kaskadenmodell entwickelt, welches die theoretische Versuchsstruktur darstellt, um von der Art und Anzahl der angenommenen Nutzer auf eine mögliche, sinnvolle Anzahl und Art der Carsharing/eMobile Stellplätze im Quartier schließen zu können.

Das Kaskadenmodell ist im ersten Schritt der theoretische Untersuchungsansatz, in dem die

- unterschiedlichen zukünftigen Nutzerprofile
- das mögliche mobilitätsverhalten dieser und
- die Anzahl der jeweiligen Gruppen ermittelt wird.

Diese Basis/ dieses Ergebnis der Nutzerszenarien stellt den sogenannten Sinus-Besatz dar.

Mit dem angenommenen Sinus-Besatz wird im nächsten Schritt ermittelt, welche Art von PKW, in welcher Anzahl von dem ermittelten Sinus-Besatz als notwendig angenommen wird, so dass sich daraus eine Annahme der notwendigen Stellplätze ergibt.

Im nächsten Schritt, nach Ermittlung der voraussichtlich notwendigen Stellplatzanzahl wird ermittelt, wie viele Stellplätze im Quartier städtebaulich angedacht sind.

Als Konsequenz daraus ergibt sich voraussichtlich (Auto-armes Quartier), dass viele benötigte PKW keinen privaten Stellplatz finden werden. Daraus lässt sich annehmen, wie groß ein anfänglicher Umfang an Carsharing /eMobilen-PKW einzustufen ist.



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

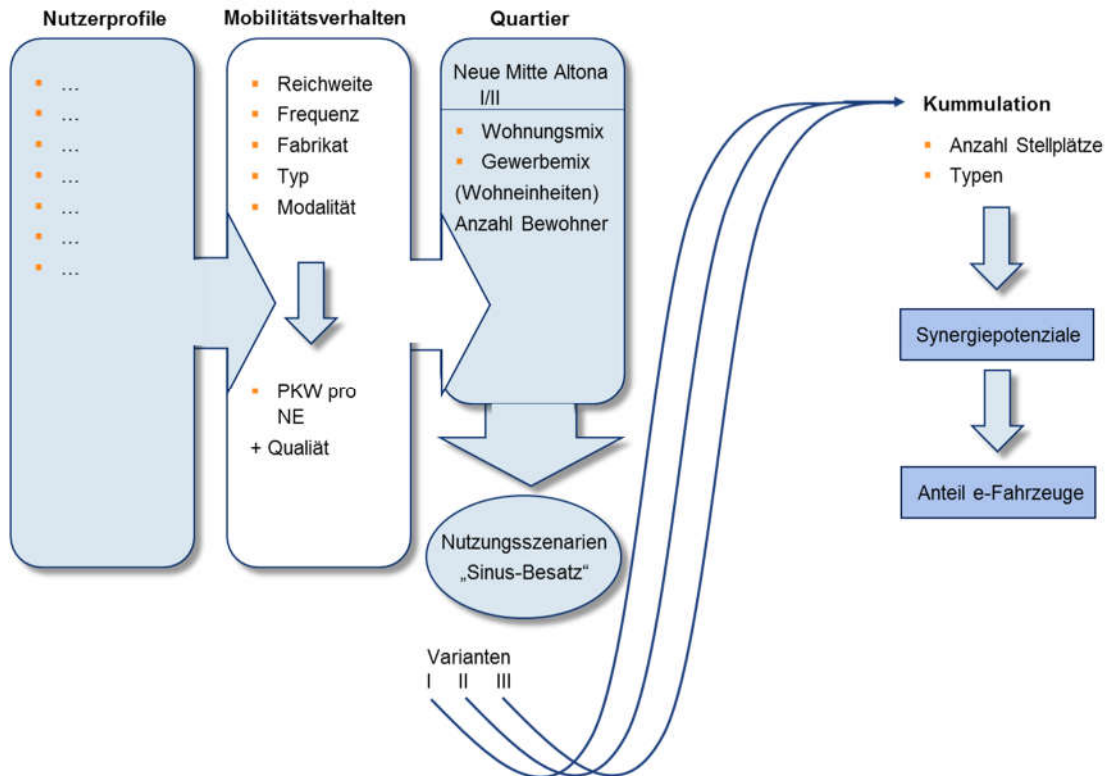
"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

Kaskadenmodell - Darstellung als Grafik:



### 4.1.2 Wohnflächen 1. Entwicklungsabschnitt Mitte Altona (Betrachtungshorizont)

Um einen ungefähren Ansatz für die Anzahl der Bewohner des Quartiers und die Art der Bewohner des Quartiers zu ermitteln, werden die Anzahl der Wohneinheiten und die Art der Wohnungen ermittelt:

In der ersten Betrachtung hat sich das Projektteam – auf Grund der bereits exakt vorliegenden Zahlen – mit dem südlichen Teil des Quartiers beschäftigt (siehe folgende Graphiken), im späteren Verlauf wurde die Betrachtung auf das gesamte Quartier ausgeweitet:

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

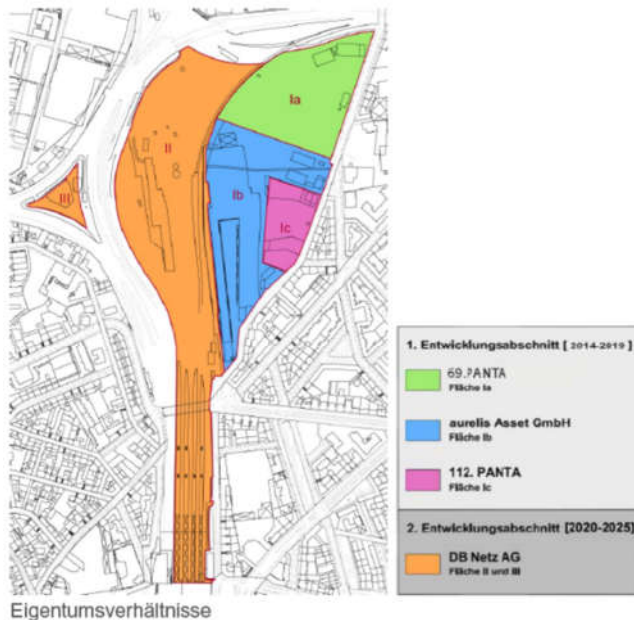
## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



- Gesamtfläche Wohnen südliches Quartier  
ca. **71.200 qm BGF**
- Aufteilung in
  - 46.300 qm BGF –  
Eigentum, freifinanz. WB  
=> **460 WoE**
  - 6.200 qm BGF –  
freifinanz.  
Baugemeinschaften  
=> **62 WoE**
  - 13.300 qm BGF –  
geförd. Baugemeinschaften  
=> **133 WoE**
  - 5.400 qm BGF –  
Geförderter WB  
=> **54 WoE**

### 4.1.3 Kaskadenmodell – detaillierte Betrachtung

Das unter Punkt 4.1.1 beschriebene, theoretische Modell haben wir versucht mit den vorliegenden Angaben zu füllen:

Wir hatten angedacht, die notwendige Einschätzung über das Mobilitätsverhalten fachlich durch die bis dahin in anderen Arbeitspaketen erarbeiteten Erkenntnisse ergänzen zu können. Dies erschien uns plausibel, um die Weiterausarbeitung des Kaskadenmodells auf fachliche Expertise fußen zu lassen.

Um einen Eindruck der angedachten Bestückung und des Ausarbeitungsgrades des weiter bearbeiteten Kaskadenmodells zu geben, fügen wir den letzten Ausarbeitungstand in den dazu gehörigen Grafiken an. Wichtig auch unsere Einbindung der Arbeitspakete in die einzelnen Kaskadenmodellsschritte:

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

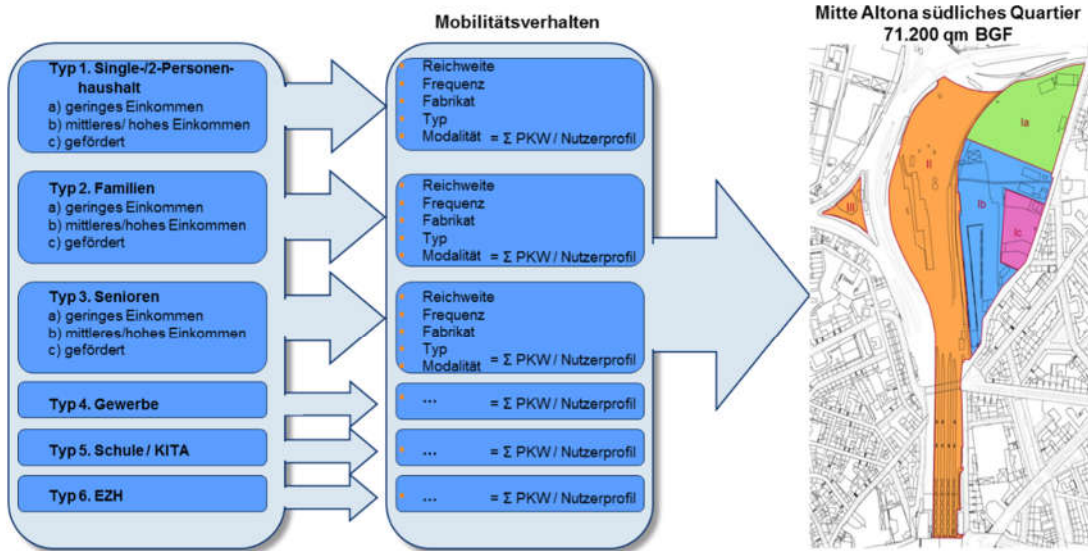
"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

Kaskadenmodell detailliert – Schritt 1:  
Nutzerprofile und Mobilitätsverhalten:



**Task 2.1**  
Definition von Typologien für das Mobilitätskonzept, Intermodalität

Kaskadenmodell detailliert – Schritt 2:  
Weiterführung „Sinus-Besatz“ (siehe auch .4.1.1) -> Ermittlung PKW-Bedarf

Mitte Altona südliches Quartier aurelis + 112.Panta : Varianten 71.200 qm BGF		Realisierte PKW-Stellplätze	Anteil eMobilität in 5 Jahren	Anteil eMobilität in 10 Jahren	Anteil eMobilität in 20 Jahren
46.300 qm BGF Eigentum + freifinanz. WB	<b>PKW -Bedarf</b> = 480 WE xy WE Typ 1a -> 50 Typ Kfz xy WE Typ 2b -> xy Typ Kfz ... -> xy Typ Kfz	Stellplatzschlüssel 0,2 => = 1 Typ Kfz = xy Typ Kfz	PKW Eigentum Anteil „e“ xy% baulich zu berücksichtigen: -> Ladestruktur -> xy Typ Kfz -> Stellplanford.	PKW Eigentum Anteil „e“ xy% baulich zu berücksichtigen: -> Ladestruktur -> xy Typ Kfz -> Stellplanford.	PKW Eigentum Anteil „e“ xy% baulich zu berücksichtigen: -> Ladestruktur -> xy Typ Kfz -> Stellplanford.
6.200 qm BGF freifinanz. BG	= ... -> xy Typ Kfz	= ...			
13.300 qm BGF geford. Baugem	= ... -> xy Typ Kfz	= ...			
5.400 qm BGF geford. WB	= ... -> xy Typ Kfz	= ...			

**Task 3.1**  
Identifikation von kritischen Rahmenbedingungen für die standortbezogene Umsetzung

**Task 2.4**  
Entwicklung von Stadtstrukturtypen und Planungsvarianten für die Flächenallokation

**Task 3.2**  
Standortbezogene Festlegung der Umfänge, Inhalte, Verantwortlichkeiten, Geschäftsmodelle u. Prozessabläufe

...

**Task 4.3**  
Ableitung stadtplanerischer Szenarien und Rahmenbedingungen, Standardisierungsmethoden

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

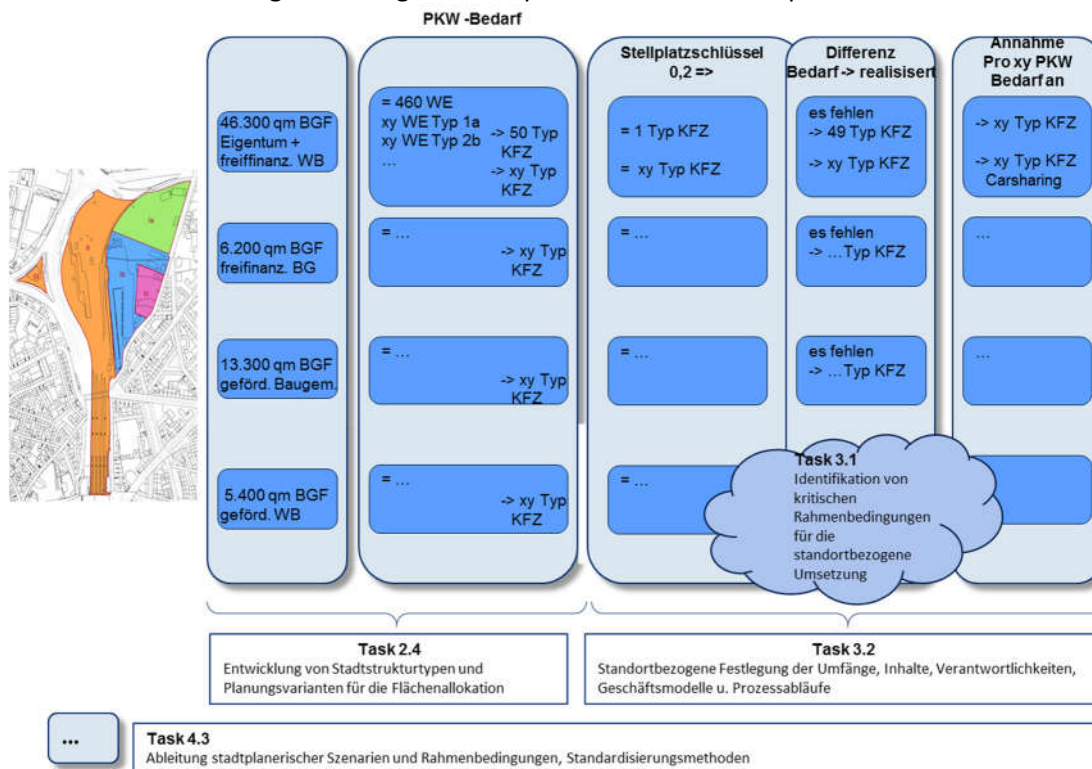
Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

Kaskadenmodell detailliert – Schritt 3:

PKW Bedarf = Notwendige Stellplätze -> Mögliche Stellplätze nach Stellplatzschlüssel

-> Differenz notwendige und mögliche Stellplätze = fehlende Stellplätze



### 4.1.4 Ansatz 2: Angenommener Bedarf Stellplätze in Zusammenarbeit mit Carsharing Unternehmen

Nach der Erkenntnis, dass der angenommene Stellplatzbedarf nicht valide über das Kaskadenmodell ermittelt werden kann, sind wir den Weg gegangen, im Workshop mit mehreren Projekt beteiligten Mobilitätsdienstleistern unter Berücksichtigung der bisherigen Erkenntnisse aus dem Kaskadenmodell und dessen Struktur und den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister den angenommenen Stellplatzbedarf zu ermitteln.

Carsharing-Ansatz Schritt 1:

Der angenommene Bedarf basiert auf der Aufteilung der Gesamtfläche Wohnen des 1. Entwicklungsabschnitts (ab hier „Gesamtes Quartier“) und der ermittelten Wohntypen bzw. Nutzerprofile. Der angenommene Stellplatzbedarf (aSPB) wurde in Zusammenarbeit mit mehreren Carsharing Unternehmen erstellt.



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

Sozio-Demografischer Bedarfsansatz gesamtes Quartier (Wachstumspotenzial):

	Gesamt-anzahl WoE	Angenommener SPB	Angenommener Bedarf
Eigentum, freifinanzierte WB	534	1 SP/Wo	534
Miete, freifinanziert	533	0,8 SP/Wo	426
Geförderte/r WB/ Baugemeinschaften	533	0,75 SP/Wo	400
<b>Σ</b>	<b>1.600</b>		<b>1.360</b>

Carsharing-Ansatz Schritt 2:

Anzahl möglicher Stellplätze nach Städtebaulichem Vertrag  
(siehe auch Kaskadenmodell detaillier Schritt 3)

Quartier	Block	Minimum	Maximum
Nord	la.01	25	58
	la.02	15	29
	la.03	45	75
	la.04	34	67
	la.05	43	98
	la.06	42	97
	la.07	35	50
<b>Σ</b>		<b>239</b>	<b>474</b>
Süd	lb.03	18	36
	lb.04	28	56
	lb.10-15	72	167
	lc.01/02	98	182
<b>Σ</b>		<b>262</b>	<b>441</b>



**501-915** SP > bei 1.600 WoE (0,7 – 1,3)  
statistischer Wert über **alle** WoE

Die angegebenen Informationen geben die Bezeichnung des Blocks (la/lb/lc) und die Minimum-/Maximum-Anzahl der Stellplätze des städtebaulichen Vertrages an.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

### Carsharing-Ansatz Schritt 3:

Differenz notwendige und mögliche Stellplätze = fehlende Stellplätze:

	Gesamtanzahl WoE	Angenommener Bedarf SP	Vertragl. ger. Bedarf SP Max.	Fehlende SP gesamtes Qu.
Eigentum, freifinanzierte WB	534	1.360	915	
Miete, freifinanziert	533			
Geförderte/r WB/ Baugemeinschaften	533			
$\Sigma$	1.600	1.300	915	-385

ca. **385** fehlende Stellplätze

- 38
- Car-Sharing-Plätze

- Umrechnungsmodus: auf 10 fehlende SP = 1 Car-Sharing-Platz auf Grund von Einschätzung und Erfahrungswerten der Car-Sharing-Unternehmen sinnvoll und wirtschaftlich abbildbar
- zu wenig öffentliche Parkplatzmöglichkeiten im Quartier (Nord und Süd)
- => Free-Floating schwer umsetzbar
- => **stationsgebundenes Car-Sharing** sinnvoller und erfolgreicher

### Carsharing-Ansatz Schritt 4:

Umsetzungskonzept Car-Sharing



5 SP in Tiefgarage (stationsgebunden)

8 SP in Tiefgarage (stationsgebunden)

+ 1 Station e-Mobil  
mit 1-2 Säulen > 2-4 SP eMobile

+ 10 Fahrräder

**3**  $\Sigma = 15 (-17)$  Stellplätze Car-Sharing

- In der Umsetzung wird **stationsgebundenes Car-Sharing** angenommen.
- Für die ca. 38 sinnvoll möglichen Car-Sharing-Plätze wird aus Betreibersicht für das vorgeschlagene Modell ein **wirtschaftlicher Anfangswert von 15 (-17) Car-Sharing-Plätzen (2-4 eMobile)** im Quartier Mitte Altona mit entsprechendem Entwicklungspotenzial empfohlen.

#### 4.1.5 Fazit Carsharing Ansatz

- Ein Wegeleitsystem zur Mobilitätsstation wäre vorteilhaft (Ladestation liegt eher unauffällig in mitten des Planungsareals)
- Zugriff von möglichst vielen Nutzern auf die zum größten Teil in der Tiefgarage untergebrachten Carsharing-PKW soll die Wirtschaftlichkeit sichern und das Modell Carsharing bekannter und beliebter machen.
- zu Beginn ist städtische Unterstützung erforderlich, Car-Sharing Angebot ist sonst nicht wirtschaftlich (normal sind 0 – 150€ Stellplatzmiete bei Car-Sharing-Systemen)
- Regelung „öffentliche Stellplätze im privaten Raum“ notwendig (Zugangskontrolle, Versicherung, bauliche Abgrenzung, Kostenübernahme/-unterstützung, etc. )

-> zusätzliche Lade-Infrastruktur ist wichtig (Ausweitung/Wachstum des Systems)

-> aus Betreibersicht ist das vorgeschlagene Modell ein wirtschaftlicher Anfangswert

#### 4.2 Forschungsantrag Unterpunkte 4.-6.

Die Punkte 4., 5. und 6. des Forschungsantrags sind in einem Block abgearbeitet worden. Die Darstellung des Vorgehens und die Ergebnisse beziehen sich deshalb auch auf diese drei Punkte:

- 4. Durchführung der vorbereitenden Abstimmungsprozesse mit den Mobilitätsdienstleistern, hierbei insbesondere Unterstützung bei der Kalibrierung der notwendigen Rahmenparameter aus den Erkenntnissen und Notwendigkeiten der Mobilitätsdienstleister hinsichtlich der Anzahl der eMobile, der Frequenzen und der räumlichen Verfügbarkeiten**
- 5. Unterstützung des Vorhabenträgers bei der Entwicklung eines tragfähigen Betriebsmodells im Kontext Mobilitätsdienstleister, Immobilienwirtschaft, Bezirk und Nutzer**
- 6. Bewertung von Flächenpotenzialen und Erarbeitung hierauf bezogener Allokationsansätze (Standortkonzept auf der Mikroebene), die zur Umsetzung von dezentralen und/oder zentralen Lösungen im privaten unter Berücksichtigung der Angebote im öffentlichen Straßenraum für individuelle Einzelbedarfe und Poolangebote erforderlich sind**

##### 4.2.1 Ergebnis Forschungsprojekt Unterpunkte 4.-6.

Zur Abstimmung mit den Mobilitätsdienstleistern, zur Entwicklung eines tragfähigen Betriebsmodells und zur Suche nach dem richtigen Ort ist ein eigenes Vorgehen abgestimmt worden. Dazu wurden eigene Unterlagen erzeugt, die in sich den Vorgehensprozess beschreiben.

Im Folgenden soll auf die Unterlagen und deren Inhalt übersichtlich eingegangen werden. Die Abfolge der einzelnen Unterlagen beschreibt auch das schrittweise Vorgehen. Für das detaillierte Verständnis und zur detaillierten Inhaltsbeschreibung wird eine Durchsicht der Unterlagen, die als Anlagen beigefügt sind, empfohlen.



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

### 1. Das „Briefingpapier“ – eine Übersicht

Es wurde ein Briefing-Papier erstellt, welches alle erdenklichen Themen berücksichtigt, die zwischen Eigentümern und Mobilitätsdienstleistern zur Entwicklung eines eigenen Betriebsmodells abgestimmt werden müssen. Besonders betrachtet wurden dabei Stellplätze und Fahrzeuge, Anzahl der Stellplätze und Mobiler Anteil, eMobile, bauliche und technische Vorrüstung, Termine, Marketing sowie vertragliche Themen.

Siehe Anlage F1 Briefingpapier Übersicht

### 2. Bewertung des Innovationscharakters - Vorlage der HCU

Die HCU hat im Hinblick auf die Bewertung des Innovationscharakters der Modelle der Carsharing Anbieter (hier: Cambio, Mindways, DB Rent und Starcar) eine Unterlage mit Kriterien entwickelt. Die Bewertungsmatrix bezieht sich im Wesentlichen auf die Themen: Organisation und Vermarktung, die Fahrzeuge, das Stellplatzkonzept und die Ladeinfrastruktur sowie Multimodale Angebote.

Siehe Anlagen:

F2 –F5\_e-Quartier\_Matrix\_HCU Cambio / Mindways / DB Rent / Starcar

### 3. Briefingmatrix Vorlage / ausgefüllt gesamt

Analog zum Briefing-Papier wurde eine Briefing-Matrix entwickelt, die bei den Gesprächen mit den unterschiedlichen Betreibern von Carsharing Anwendung fand. Diese Briefing-Matrix liegt als Vorlage und ausgefüllt mit den Notizen aus den Anbietersgesprächen in den Anlagen vor und zeigt die unterschiedlichen Angebote der jeweiligen Mobildienstleister und auch die Schwierigkeit, den passenden herauszufiltern.

Siehe Anlagen:

F\_6\_eQuartier\_Mitte Altona\_Briefing\_Matrix\_20150616\_ajp

F\_7\_Briefing\_Matrix\_20150720\_alle\_Ausgefüllt

### 4. Positionierung im Quartier

Nach dem Workshop mit den Mobilitätsdienstleistern (siehe auch Punkt 4.1.4) und auch nach den Abstimmung in den Arbeitspaketen wurden Positionen der möglichen Stellplätze angedacht, deren Ergebnis die Positionierung im Südlichen Quartier festgelegt, die im Lageplan dargestellt sind. Die Position der Stellplätze im Norden ist zum Ende 2015 noch in Abstimmung gewesen und noch nicht festgelegt.

Siehe Anlage :

F\_8\_E-Quartier\_Mitte\_Altona\_süd\_Charsh\_Ort\_20150609

### 5. Stellplatzverortung

Die genauere Verortung ist im Entwurfsplan dargestellt. Der Entwurfsplan verortet die Stellplätze im Bereich der gewerblichen Einrichtungen im südlichen Quartier.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



Siehe Anlage: F\_9\_20150608\_Stellplatzverortung

### 6. Betreiberangebote

Die Betreiberangeboteübersicht fasst die Informationen unter Berücksichtigung aller auch an anderer Stelle besprochenen Inhalte der Anbieter aus den Bietergesprächen zusammen: bezüglich Fahrzeugtypen, Stellplatzanzahl, Anteile eMobil / thermisch, Mitbewerber, Zapfsäulenqualität, Schnittstelle Eigentümer / Betreiber, Begleitung / Unterstützung Planungs- und Bauprozess, Zeitpunkt Inbetriebnahme, Einzugsgebiet, Marketing-Angebot, Ausgestaltung des Stellplatzes, Vernetzung mit Quartiersmanagement, Buchungsoberfläche, Miete / Ertrag / Beteiligung zusammen.

Diese Übersicht soll Grundlage für die weiter stattfindenden Gespräche und zur Eingrenzung und Auswahl des finalen Betreibers sein.

Siehe Anlage:

F\_10\_7080\_Betreiberangebote\_Spiegel\_20160116

### 4.3 Forschungsantrag Unterpunkte 7.-10.

Durch die bereits beschriebene Situation im Quartier Mitte Altona, das sich der übergeordnete Projektprozess verzögert hat und die Herstellung der haptischen Stellplätze und das Betreiben der Carsharing-PKW und eMobile noch in der Zukunft liegt, sind die Themen der Evaluierung und den damit zusammenhängenden Punkte der Bewertung und Systematisierung - wie in den Forschungsantrag Unterpunkten 7.-9. beschrieben - noch nicht realisierbar und nicht bewertbar gewesen.

- 7. Systematisierung der notwendigen Parameter für die baulich-technischen Maßnahmen und die Erschließung, Versorgung sowie ggf. erforderliche behördliche Genehmigungsprozesse bei der auf Dauer angelegten Integration von Elektromobilen in verdichtete Wohngebiete**
- 8. Bewertung der unterschiedlichen Optionen zur Ausgestaltung von Tarif- und Abrechnungsmodelle und deren Integration in die standortbezogene Konzeption**
- 9. Mitarbeit bei der Erarbeitung und Identifikation von Schnittstellen zum übergeordneten Quartiermanagement bzw. Möglichkeiten zur dortigen Integration**
- 10. Teilnahme an den Projektgruppensitzungen**

Die Teilnahme an allen Lenkungskreisen, Gruppen, Arbeits- und Teamsitzungen sowie auch die sehr aktive Mitarbeit, Vor- und Nachbereitung ist durch aurelis und Drees & Sommer erfolgt.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

## 5 Vorhaben eQuartier Arbeitspakete + Ergebnisse

In der Gesamtvorhabens-Beschreibung wurden parallel zur individuellen Forschungsprojekt-Beschreibung des Quartier Mitte Altona theoretisch und praktische Pakete inhaltlich beschrieben und mit allen am Projekt Beteiligten gemeinsam bearbeitet.

Die Ergebnisse wurden in verschiedenen Unterlagen von den Beteiligten zur Berücksichtigung in den individuellen Forschungsprojekten zur Verfügung gestellt.

Im Folgenden werden die Arbeitspakete übergeordnet genauer aufgezeigt, bei denen die aurelis und Drees & Sommer aktiv und ausgiebig mitgearbeitet haben.

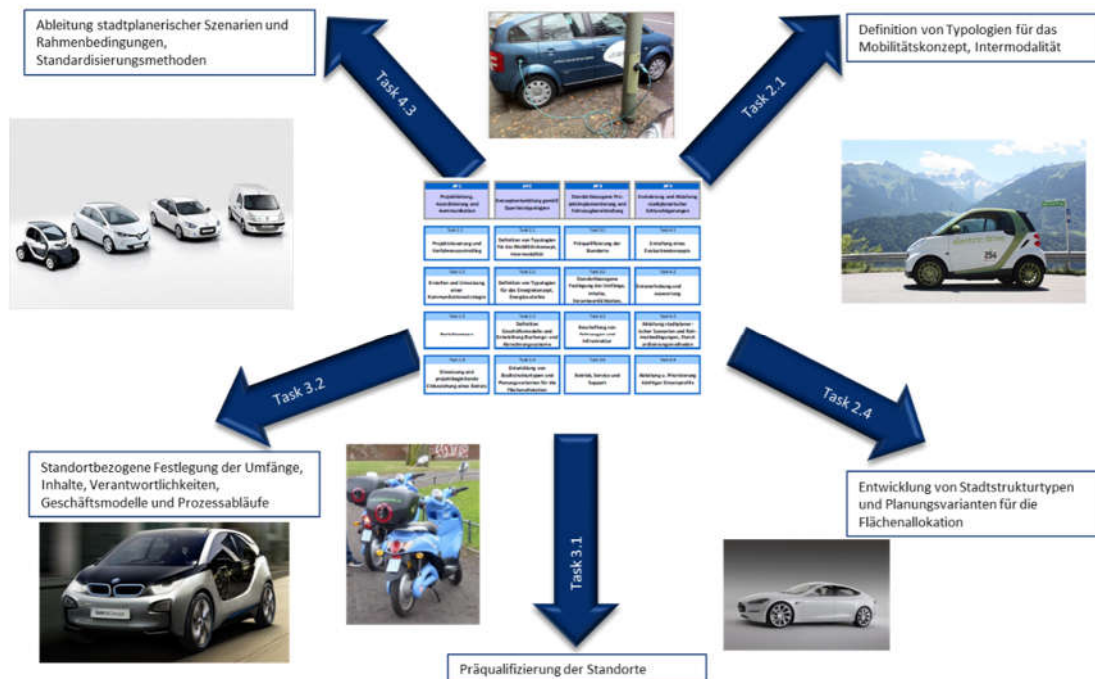
In Kürze werden nachfolgend die Beteiligten, die Ziele, das Vorgehen und die erarbeiteten Unterlagen kurz beschrieben.

Der Zusammenhang von individuellen Forschungsprojekt und den jeweiligen Arbeitspaketen ist immer auch eine Graphik erzeugt worden, die zu jedem Arbeitspaket nachfolgend ebenfalls gezeigt wird.

Um den Schlussbericht zu komprimieren, sind die Ergebnis-Unterlagen aus den Arbeitspaketen inhaltlich zusammengefasst, aber nicht als Anlagen beigefügt.

### 5.1 Eigentümer- und Quartiersbezogene Arbeitspakete (Vorhabens-Partner)

Grafik nur zur Übersicht (nicht lesbar) – detaillierte Beschreibung folgt



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



## 5.2 Task 2.1 Definition von Typologien für das Mobilitätskonzept, Intermodalität

### 5.2.1 Beteiligte

#### Verantwortlich: DB Rent

Partner: aurelis, BG Bergedorf-Bille, D&K Drost Consult, Europcar, HAMBURG TEAM, mindways, StarCar, hySOLUTIONS

Assoziierte Partner: AHW, ARGUS, Daimler, FHH, HOCHBAHN, HVV, Lorenz+ Partner

### 5.2.2 Ziele

Differenzierung der Rahmenbedingungen für Mobilitätsangebote unterschiedlicher Typologien (geschlossene Fahrzeugpools, öffentliches Carsharing, Autovermietung, individuelle Zuordnung bzw. Zuweisung von E-Fahrzeugen zu energetisch besonders qualifizierten Gebäuden).

Stärkung der intermodalen Mobilitätsangebote in Quartierskonzepten.

### 5.2.3 Vorgehen

Zur standortübergreifenden Grundkonzeption wird übergeordnet erarbeitet, welche Entscheidungsgrundlagen zur Verifizierung intermodaler Erfolgsverhalten notwendig sind.

Festlegung von Entscheidungskriterien, die sich auf bestimmte Parameter zu Größe und Charakteristika von Quartieren, Einsatz- und Nutzungsprofilen der Fahrzeuge, intermodalen Verknüpfungen (HVV und StadtRAD) sowie soziodemographischen und sozioökonomischen Merkmalen dort lebender Wohnbevölkerung beziehen.

### 5.2.4 Rahmenbedingungen und Kriterien erarbeiten und finalisieren

Die Zusammensetzung der Nutzer und deren Bedarfe bilden die entscheidenden Rahmenbedingungen, aus denen die mögliche Nachfrage nach Carsharing und dazu passende Systeme entwickelt werden müssen.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

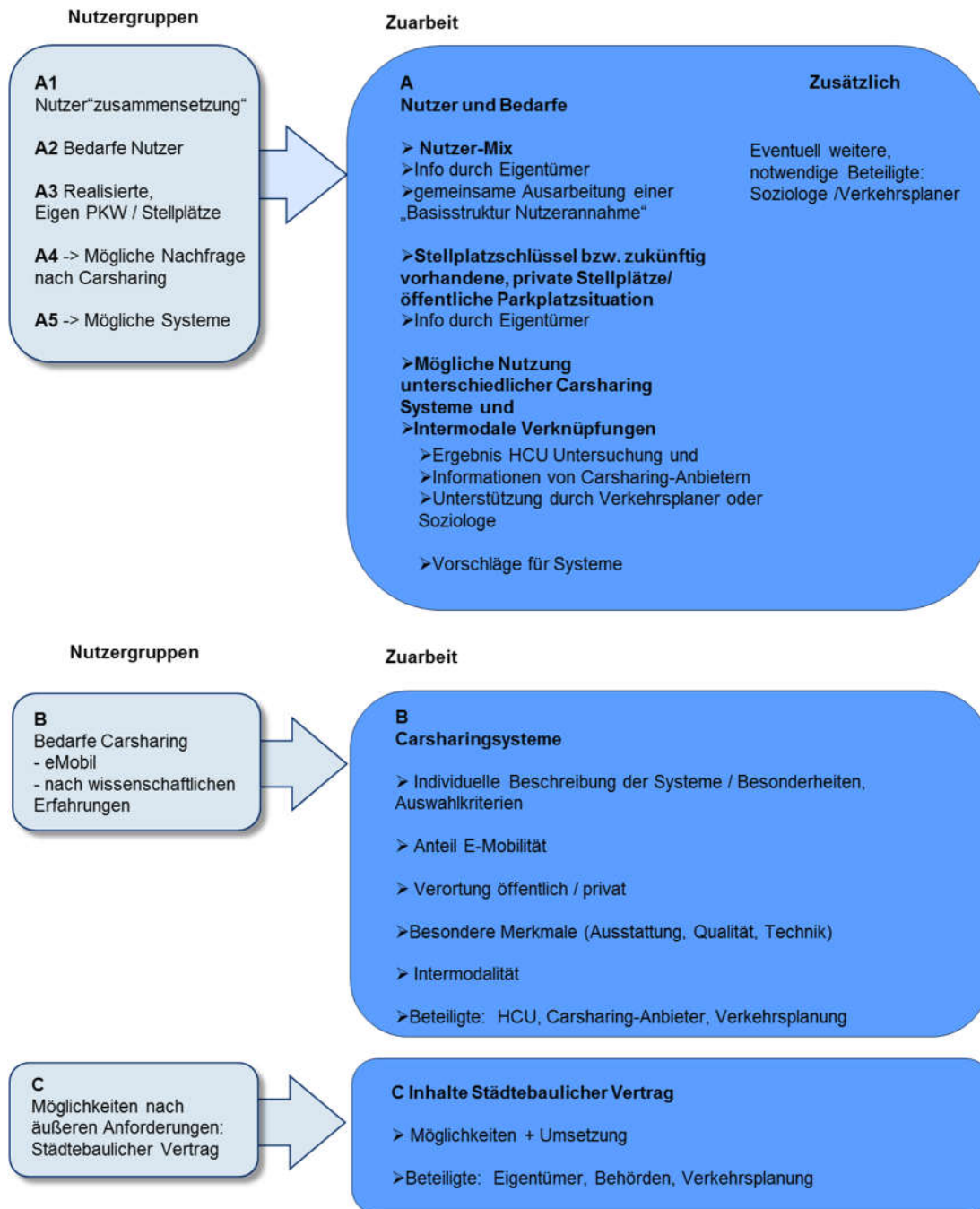
## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



### 5.2.5 Erarbeitete Ergebnisse

1. Diplomarbeit: „e-Carsharing in den Neubauquartieren Hamburgs“ – Nutzwertanalyse zur Integration von E-Carsharing als intermodales Mobilitätskonzept in ausgewählten Hamburger Wohnquartieren

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

Die Diplomarbeit „e-Carsharing in den Neubauquartieren Hamburgs“ untersucht über welche Potentiale Carsharing in Verbindung mit Wohnen verfügt. Anhand der betrachteten Modellstandorte wurden auch soziodemographische Faktoren betrachtet, die eine erfolgreiche Umsetzung von Carsharing-Angeboten begünstigen.

## 2. Erfassung der Key-Performance-Indikatoren

In diesem Arbeitspapier wurden soziodemographische, raumstrukturelle und verkehrsinfrastrukturelle Indikatoren betrachtet und von den Projektteilnehmern in AP 2.1 bewertet

### 5.3 Task 2.4 Entwicklung von Stadtstrukturtypen und Planungsvarianten für die Flächenallokation

#### 5.3.1 Beteiligte

##### Verantwortlich: HCU

Partner: aurelis, D&K Consult, DB Rent, Europcar, Starcar, Vattenfall, hySOLUTIONS

Assoziierte Partner: ARGUS, Behrendt, BG Bergedorf-Bille, Drees&Sommer, ECE, FHH, Hafen-City, HAMBURG TEAM, IBA GmbH, Lorenz+ Partner

#### 5.3.2 Ziele

Entwicklung standardisierter Methoden für die Integration der Ladevorgänge in den ruhenden Verkehr und deren räumliche Allokation (Verteilung der Stellflächen innerhalb des Quartiers).

Planerische Abwägung zwischen Flächeninanspruchnahme im Straßen- oder im Parkraum. Einbeziehung elektromobiler Poolfahrzeugkonzepte in übergeordnete verkehrsplanerische Zielsetzungen (Verkehrsvermeidung, Verkehrsberuhigung, Verkehrsverlagerung).

#### 5.3.3 Vorgehen

Hub oder dezentrale Verortung des Carsharing-Angebotes?

Entwickelt werden standortübergreifende, generelle Abwägungsfragen in Bezug auf die raum- und flächenplanerischen Varianten:

1. zentrale Bündelung des Stellplatzbedarfs („Hubs“) oder
2. dezentrale Verteilung von Stellflächen für die eingesetzten Elektrofahrzeuge über das Gesamtareal des betreffenden Quartiers.

Betrachtet werden die städtebauliche Dichte und Kompaktheit, die vorhandene konkrete Situation im Außenbereich oder eine ggf. bereits verbindliche Freiraumplanung, die erwartbare Gesamtauslastung der Innenraum-Parkkapazitäten oder verkehrslogistische Aspekte für ein strukturiertes Prüf- und Bewertungsverfahren (Checkliste, Leitfaden, Matrix)



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

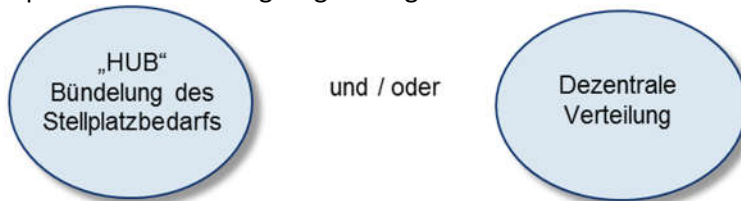
Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

### 5.3.4 Stadtstrukturtypen AP 2.4

Es soll ein standardisiertes Bewertungsverfahren unter Berücksichtigung der nachstehenden Kriterien entwickelt werden, anhand dessen Fragestellungen bezüglich der Anordnung der Stellplätze für Carsharing-Angebote geklärt werden sollen.



#### → Strukturiertes Prüf- und Bewerbungsverfahren

##### Kriterien:

- Situation Außenbereich, Verbindliche Freiraumplanung
- Innenraumparkplätze
- Verkehrslogistische Aspekte
- weitere...

Standardisierte Verfahrensschritte als Entscheidungs- und Beurteilungshilfe

### 5.3.5 Erarbeitete Ergebnisse

1. Analyse der Standortbedingungen von Wohnquartieren in Hamburg / Eignungsprüfung für die Implementierung von Mobilitätsangeboten mit Elektroautos

Die Analyse der Standortbedingungen von Wohnquartieren in Hamburg überprüft am Beispiel des Quartiers Falkenried die Kriterien zur Eignungsprüfung für die Implementierung von Mobilitätsangeboten mit Elektroautos.

2. Übergreifende Erkenntnisse für die Stadtstrukturtypisierung

Das Protokoll des Workshops am 02.12.2013 enthält die Diskussionserkenntnisse bezüglich der Stadtstrukturtypisierung fest. Das Vorgehen zur Typenbildung wird beibehalten, die Interpretation der Ergebnisse enthält aber keine Wertung mehr.

3. Einflussfaktoren auf die Diffusion neuer Mobilitätsdienste



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



Die Ausarbeitung Einflussfaktoren auf die Diffusion neuer Mobilitätsdienste zeigt die verschiedenen Mobilitätstypen und deren Affinität zur Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel.

#### 4. Integration of e-Mobility in Urban Quarters

Die Masterarbeit „Integration of E-Mobility in urban quarters“ untersucht, die Möglichkeiten und Potentiale eMobilität in den städtischen Quartieren einzubinden. Besonders betrachtet wird dabei die Einrichtung von Ladestationen im öffentlichen und privaten Raum.

#### 5. Regionale Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“

Der Bericht „Mobilität im Großraum Hamburg“ stellt die regionalen Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ vor. Er betrachtet die Wegezwecke aufgeteilt nach Verkehrsmittel und Personengruppen, die Lage des Arbeitsplatzes und die Verfügbarkeit von Auto und Fahrrädern in den Haushalten.

### 5.4 Task 3.1 Präqualifizierung der Standorte

#### 5.4.1 Beteiligte

##### Verantwortlich: D&K Drost Consult

Partner: aurelis, Behrendt, DB Rent, Europcar, HAMBURG TEAM, mindways, SAGA/GWG, Sparda Immobilien, Vattenfall, hySOLUTIONS

Assoziierte Partner: ARGUS, Channel, Daimler, Drees&Sommer, FHH, HafenCity, HOCHBAHN, HVV, IBA, SAGA/GWG

#### 5.4.2 Ziele

Sicherstellung einer sorgfältig durchgeführten Vorprüfung der Standorteignung; Verifizierung der standortbezogenen Profilbildung.

Identifikation von erfolgskritischen Rahmenbedingungen für die standortbezogene Umsetzung von Elektromobilitätskonzepten und für eine bestmögliche Mobilisierung und Einbindung von Unterstützern aus Lokalpolitik und örtlicher Verwaltung.

#### 5.4.3 Vorgehen

Präqualifizierung zur gründlichen projektinternen Bewertung ausgewählter Standorte: Erarbeitung der Grundkonzeption, welche erfolgsfördernden Spezifika und Potenziale, aber auch ggf. welche Hemmnisse oder Risiken bei dem betreffenden Standort identifiziert werden können.

Methodisch soll über eine projekteinheitlich durchgeführte Erfassung von Standortkriterien (Strukturdaten, Mobilitätsdaten, soziodemographische Merkmale) zunächst eine vorgeschaltetes Assessment-Phase realisiert werden, um sodann parallel zu Typologie-Entwicklung im AP 2 ein weitergehendes Bewertungsverfahren zu entwickeln und umsetzen zu können.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

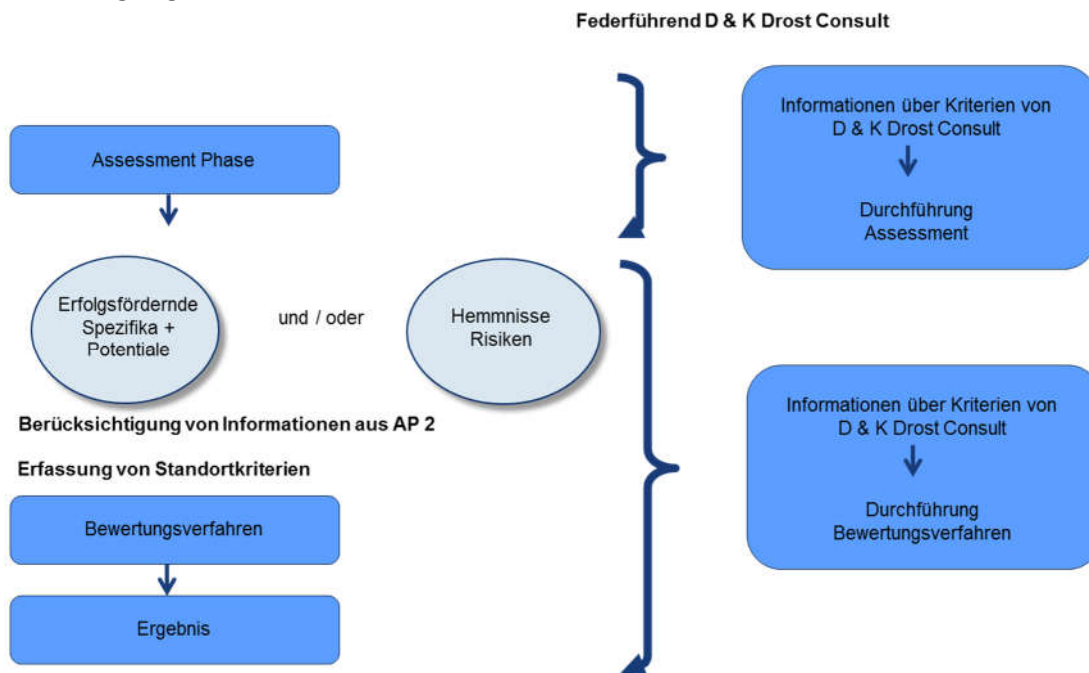
Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

### 5.4.4 Vorprüfung Standorteignung

In der Assessment Phase werden erfolgsfördernde Spezifika und Potentiale sowie Hemmnisse und Risiken der Standorteignung ermittelt. Aus diesen werden Standortkriterien gebildet und in einem Bewertungsverfahren eingeschätzt. Daraus ergibt sich das Ergebnis, ob ein Standort geeignet ist oder nicht.



### 5.4.5 Erarbeitete Ergebnisse

1. Welche Kriterien sind relevant für die Auswahl und Bewertung von Quartieren?

Mit dem Workshop „e-Quartier Hamburg – Welche Kriterien sind relevant für die Auswahl und Bewertung von Quartieren?“ ermittelte die HafenCity Universität Kriterien, die für eine Stadtstrukturtypisierung zur Bewertung potentieller e-Quartiers-Standorte geeignet sind. Besonders die soziodemographische sowie städtebauliche und Verkehrs-Struktur wurde dazu untersucht.

2. Kriterien für die Auswahl der Standorte

Die Präsentation „e-Quartier Hamburg – Kriterien für die Auswahl der Standorte“ zeigt einen Vorschlag für einen Quartiers-Steckbrief. Die zuvor ermittelten Kriterien wurden darin verarbeitet und als Beispiel das Quartier Falkenried bewertet und vorgestellt. Diese Unterlage ist die Basis für andere Quartiere.

### 3. Evaluationskonzept

Die Präsentation „e-Quartier Hamburg – Evaluationskonzept“ stellt zwei verschiedene Ansätze der Prozessevaluation und Standortevaluation vor. Die Prozessevaluation betrachtet das Zusammenspiel aller am Projekt beteiligten Akteure, während die Standortevaluation die Umsetzung und Ergebnisse an konkreten Standorten bewertet.

### 4. Methodik der Präqualifizierung

In der Präsentation „e-Quartier Hamburg – Methodik der Präqualifizierung“ wird eine Bewertungsmatrix zur Beurteilung potenzieller e-Quartier Standorte vorgestellt und am Beispiel des Winterhuder Markts angewandt.

#### 5. Quartiersbewertung

##### a. Präsentationsfolien

Die Präsentationsfolien der 6. Sitzung des Lenkungskreises behandeln einen Kurzbericht über die Unterzeichnung der Projektverträge, die Öffentlichkeitsarbeit und die Präqualifizierung. Sie stellen eine Zusammenfassung dieser Inhalte dar.

##### b. Standortlogbuch

Die Analyse der Standortbedingungen von Wohnquartieren in Hamburg am Beispiel des Quartiers Winterhuder Markt betrachtet Kriterien zur Eignungsprüfung für die Implementierung von Mobilitätsangeboten mit Elektroautos.

##### c. Methodik

Wie 4. Methodik der Präqualifizierung

##### d. Definition der Indikatoren zum Energiekonzept

Die Anlage beinhaltet KPI 20: Herstellung außergewöhnlicher Leistungen im Bereich der Energieeffizienz der Quartiersgebäude und KPI 21: Berücksichtigung energieautarker Konzepte.

### 6. KPI zur energetischen Präqualifizierung von Quartieren

Die Ausarbeitung „e-Quartier: KPI zur energetischen Präqualifizierung von Quartieren“ listet die wichtigsten Faktoren zur Einschätzung von Quartieren hinsichtlich ihrer energetischen Versorgung auf. Dazu werden der bilanzielle regenerative Autarkiegrad, der zeitliche regenerative Autarkiegrad, die Verfügbarkeit regenerativer lokaler Erzeugung und der lokale regenerative Stromüberschuss betrachtet.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



## 5.5 Task 3.2 Standortbezogene Festlegung der Umfänge, Inhalte, Verantwortlichkeiten, Geschäftsmodelle und Prozessabläufe

### 5.5.1 Beteiligte

#### Verantwortlich: hySOLUTIONS

Partner: aurelis, D&K Drost Consult, DB Rent, Europcar, GfG, mindways, Sparda Immobilien, Starcar, Vattenfall

Assoziierte Partner: AHW, ARGUS, Behrendt, GBG Bergedorf-Bille, Channel, Daimler, Drees & Sommer, ECE, FHH, HafenCity, HAMBURG TEAM, IBA, Karabag, Lorenz+Partner, SAGA/GWG, VELUX

### 5.5.2 Ziele

Festlegung der Verantwortlichkeiten, insbesondere Allokation der Mobilitätsdienstleister auf die bereits präqualifizierten Quartiersstandorte.

„Feintuning“ der ausgewählten Standorte.

### 5.5.3 Vorgehen

Erarbeiten aller konzeptionellen Festlegungen und Abklärungen im Vorfeld der Projektimplementierung am jeweiligen Standort und Projektkoordinierung zwischen den am betreffenden Standort tätigen Partnern. Hiervon wird auch die Sicherung fachlich fundierter Ergebnisse umfasst.

Allokation der jeweils verbindlichen standortbezogenen Entscheidung: Welcher der Projektpartner, assoziierten Partner oder in begründeten Fällen ggf. auch externen Dienstleister bekommt die Ausführungs- und Umsetzungsverantwortung für die Bereitstellung des Mobilitätsangebots?

Erstellung detaillierter Arbeitspläne

Beförderung von Verfügbarkeit der Stellplätze in erforderlicher Anzahl für die geplanten Pools mit Elektrofahrzeugen mit einigen ergänzenden thermischen Pkw und Elektrofahrrädern. Beförderung der Kommunikation des Konzeptes und Anreize schaffen durch verbindliche Regelungen in Verträgen für individuell genutzte Tiefgaragenplätze. Werbung bei den für die Straßen- und Verkehrsplanung zuständigen Stellen für eine Einbindung in das Konzept durch einige Stellflächen mit Ladesäulen auch auf öffentlichem Grund.

### 5.5.4 Verantwortlichkeiten AP 3.2

Die Verantwortlichkeiten für Ausführung und Umsetzung müssen festgelegt werden. Weitere Details, wie die Verfügbarkeit von Stellplätzen, die Kommunikation des Konzepts und Verträge müssen finalisiert werden.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



### 5.5.5 Erarbeitete Ergebnisse

#### 1. Städtebauliche Grunddaten für Neubauprojekte

Die Präsentation „e-Quartier Hamburg“ stellt die Kriterien zur Standorteignung im Bezug auf Mobilitätsangebote dar. Dazu werden die soziodemographische Struktur, die Bebauungsstruktur und die jeweils daraus ableitbaren Nutzerpotentiale sowie die Verfügbarkeit von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr betrachtet.

Beispielhaft sind die Quartiere Falkenriedsiedlung und Alsterberg & Am Weissenberge untersucht worden.

#### 2. Zielgruppen integrierter Mobilität

Im Workshop „Zielgruppen integrierter Mobilität“ wurden anhand von Befragungen Zielgruppen identifiziert und eine Bewertung von E-Fahrzeug-Angeboten vorgenommen. Demnach ist der „typische“ Nutzer männlich, urban, hochgebildet, jung und multimodal.

#### 3. Statistische Daten aller Standorte

In der Anlage „Statistische Daten aller Standorte“ sind die soziodemographischen Kriterien der betrachteten Standorte quantitativ erfasst.

#### 4. Statistische Daten Mitte Altona

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



In der Anlage „Statistische Daten Mitte Altona“ ist das Quartier Mitte Altona zusätzlich aufgeführt.

### 5. Quartierssteckbrief Mitte Altona

Der Quartierssteckbrief Mitte Altona beinhaltet sämtliche Kriterien hinsichtlich der Eignung für e-Mobilität bezüglich des neu entstehenden Quartiers Mitte Altona.

#### 6. Briefingpapier (siehe auch Punkt 4.2.1)

#### 7. Bewertungsmatrix (siehe auch Punkt 4.2.1)

## 5.6 Task 4.3 Ableitung stadtplanerischer Szenarien und Rahmenbedingungen, Standardisierungsmethoden

### 5.6.1 Beteiligte

#### Verantwortlich: D&K Consult, HCU

Partner: aurelis, DB Rent, HCU, hySOLUTIONS

Assoziierte Partner: AHW, ARGUS, Behrendt, Daimler, Drees & Sommer, ECE, FHH, HAMBURG TEAM, HOCHBAHN, HVV, Lorenz+Partner, TuTech

### 5.6.2 Ziele

Verwertung des an den jeweiligen Standorten und im Projekt insgesamt erzielten Erkenntnisgewinns für weitergehende stadt- und verkehrsplanerische Konzepte zu städtebaulich verdichteten urbanen Räumen.

Erarbeitung von Methoden zur Standardisierung der gewonnenen Erkenntnisse.

### 5.6.3 Vorgehen

Für den weiteren Ausbau der Elektromobilität in urbanen Wohnquartieren als auch die für die künftige Stadt- und Verkehrsplanung werden relevante Befunde bewertet und für die weitere Strategieentwicklung nutzbar gemacht.

Zusammenfassen und methodisches Aufbereiten von Projektergebnisse: aus Task 4.2 sollen projektunabhängige stadtplanerische Empfehlungen erarbeitet werden:

1. Ausarbeitung von Diskussionspapieren zu den in der Evaluierung erzielten Ergebnissen
2. Veranstaltung von themenbezogenen Workshops zur Diskussion der Papiere mit Akteuren aus dem Projekt, ggf. auch externen Fachleuten
3. Austausch über die Ergebnisse mit anderen Fachleuten der Modellregionen Elektromobilität
4. Ausarbeitung einer Abschlussdokumentation

### 5.6.4 Evaluierungskonzept AP 4.1-3

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

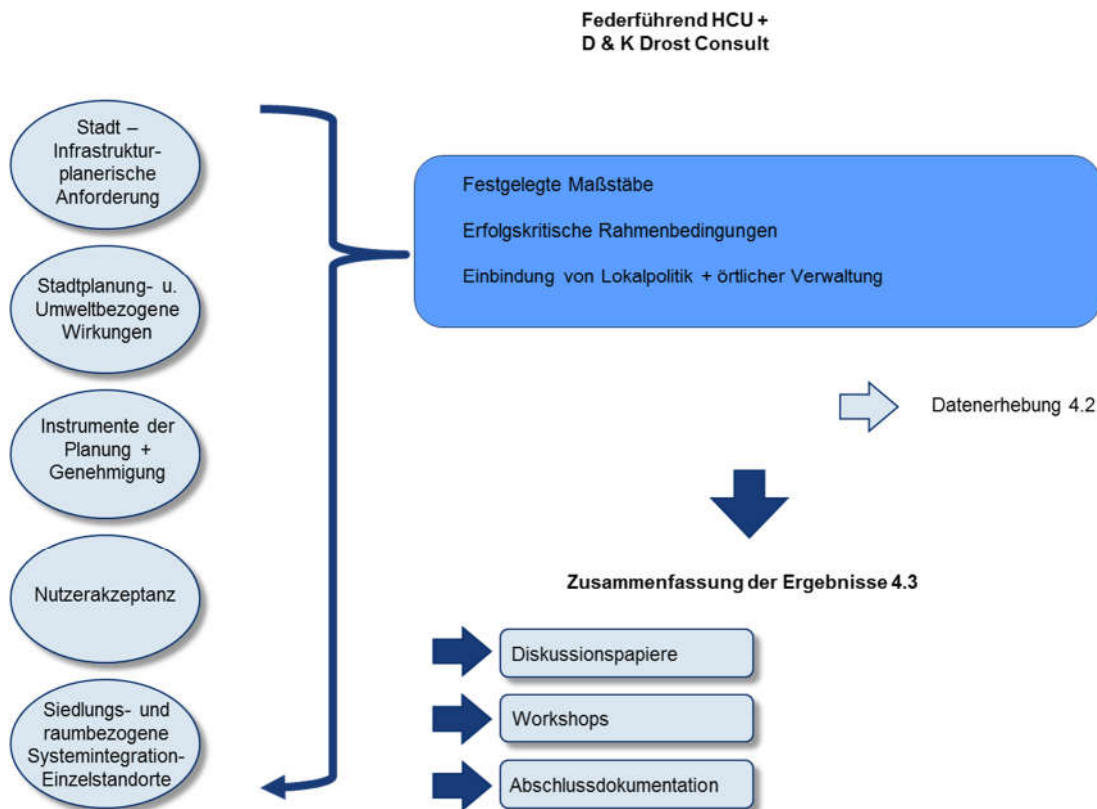
"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

Nach Umsetzung - also realer Verortung und zur Verfügungstellung von Carsharing-PKW und eMobilen - ist eine Evaluation der Annahme und eine Bewertung der Ergebnisse der Nutzerverhaltens und auch des Erfolgs der vorgeschalteten Prozesse notwendig.



### 5.6.5 Erarbeitete Ergebnisse

#### 1. Quartiersbewertung

In der Anlage „Quartiersbewertung“ wurden die Nutzungspotentiale, die Bebauungsstruktur, die Möglichkeit und Notwendigkeit multimodaler Mobilitätslösungen sowie das Energiekonzept mit einem Punktesystem standortweise bewertet. Daraus ergab sich ein Ranking, das die Eignung der Quartiere für e-Mobilitätskonzepte widerspiegelt.

#### 2. Quartiersbewertung e-Quartier Mitte Altona

Die Anlage „Analyse und Bewertung der Quartiere – Beispiel Mitte Altona“ stellt die angewandte Methodik dar und führt diese Bewertung anhand des Quartiers Mitte Altona vor.

#### 3. HCU Interview-Leitfaden Übersicht



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

Der HCU Interview-Leitfaden beinhaltet Fragen zur Teilnahme am Projekt e-Quartier Hamburg, die Erwartungen, Ziele und Aufgaben, Bewertung des Gesamtprojekts und der Kommunikation.

#### 4. Interview Prill, Forstreuter LE

Dieses Interview wurde mit Frau Prill und Frau Forstreuter von der HCU durchgeführt. Es zeigt die Vor- und Nachteile des durchgeführten Prozesses im Gesamtvorhaben mit allen Beteiligten auf und diente zur Bewertung der internen Vorhabensabläufe selbst.

#### 5. Protokoll Ortstermin Hammer Kirche LE

Das Protokoll zum Ortstermin im Quartier „Hammer Kirche“ hält die Vereinbarungen zur Zusammenarbeit zwischen SAGA GWG und Starcar im Quartier „Hammer Kirche“ fest. Die SAGA GWG stellt zwei Stellplätze zur Verfügung. Laut Einschätzung der HCU ist das Gebiet für die Einrichtung eines e-Carsharing-Angebotes grundsätzlich geeignet, aufgrund des geringen Parkdrucks sind jedoch zusätzliche Maßnahmen nötig, um das Nutzungspotential auszuschöpfen.

#### 6. eQuartier Event Entscheidungsgrundlage

Die Anlage „Inhaltliches Konzept (Grobplanung) zur Umsetzung einer Informationsveranstaltung bietet eine Entscheidungsgrundlage zur Auswahl eines Events, das das Projekt „e-Quartier Hamburg“ der Öffentlichkeit präsentieren soll.

#### 7. Praxisleitfaden Elektromobilität

Der „Praxisleitfaden Elektromobilität“ liefert Hinweise für Bauherren, Architekten und Ingenieure zum Ausbau elektromobiler Infrastrukturen in der HafenCity. Dieser gibt Empfehlungen zur Ladeinfrastruktur und deren baulichen Integration.

#### 8. Kriterien für die Bewertung der Angebotskonzepte

Mit den „Kriterien für Bewertung der Angebotskonzepte“ hat die HCU eine Bewertungsmatrix entwickelt, in der im Wesentlichen die Organisation und Vermarktung, die Fahrzeuge, das Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur sowie die multimodalen Angebote von Carsharing-Angeboten im Hinblick auf ihren „Innovationscharakter“ eingeschätzt werden können. Diese Matrix kam in den Gesprächen mit Carsharing-Anbietern zum Einsatz.

Siehe auch 4.2.1 Ergebnis Forschungsprojekt Unterpunkte 4.-6.

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

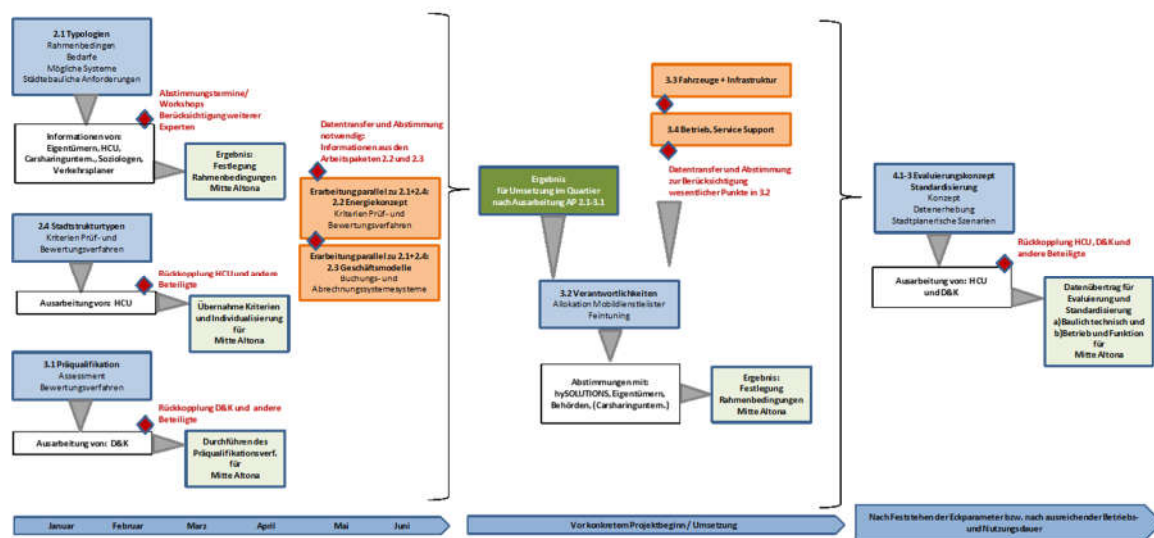
Stand: 30.11.2016



## 6 Projektstrukturplan

Zur Strukturierung des Gesamtvorhabens und zum Aufzeigen von Abhängigkeiten der Arbeitspakete, der jeweiligen Beteiligten und Darstellung dieser im chronologischen Ablauf und den jeweiligen Zusammenhängen wurde ein Projektstrukturplan erstellt.

Übersicht (nicht lesbar nur zur Darstellung Zusammenhänge der folgenden Grafiken):



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

Forschungsprojekt

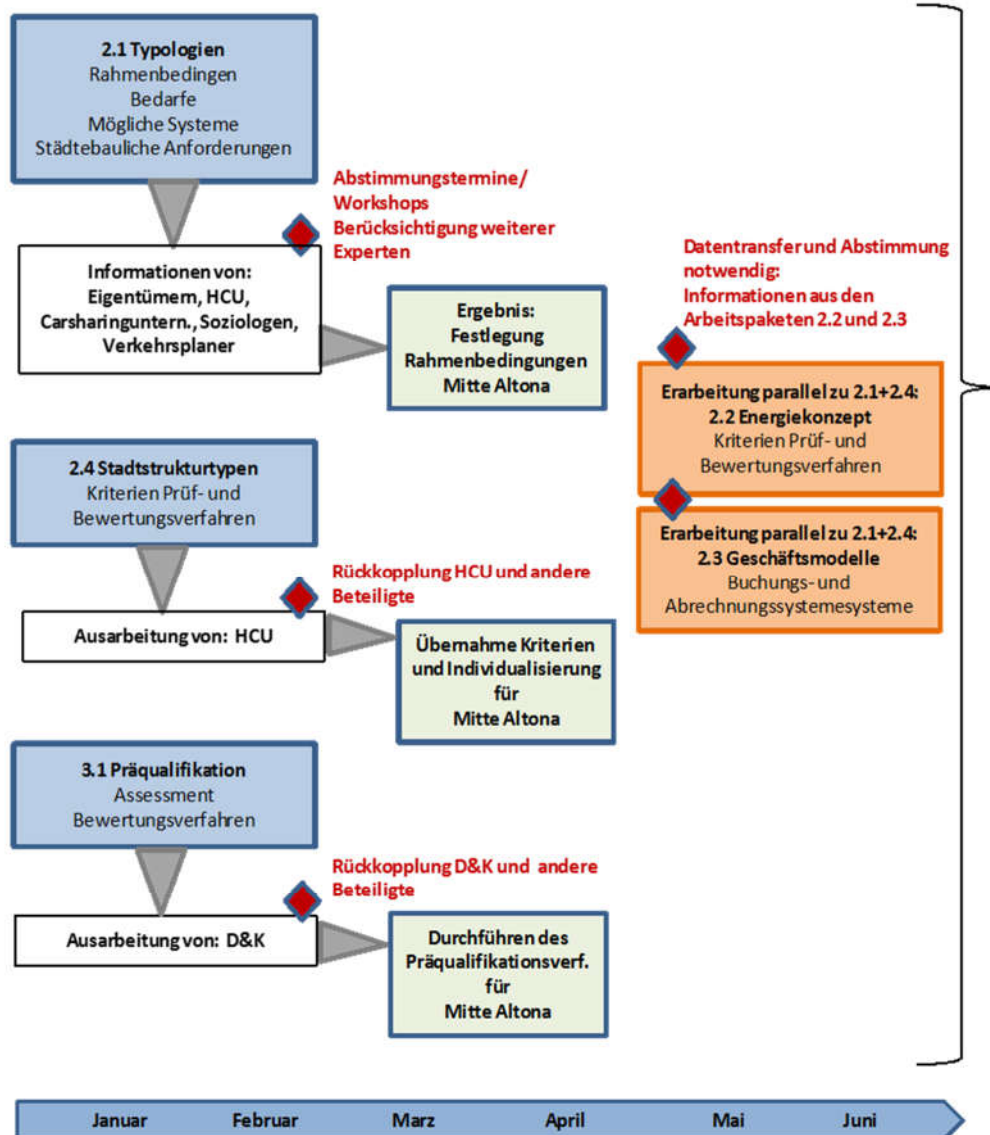
"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

## Teil 1



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

Forschungsprojekt

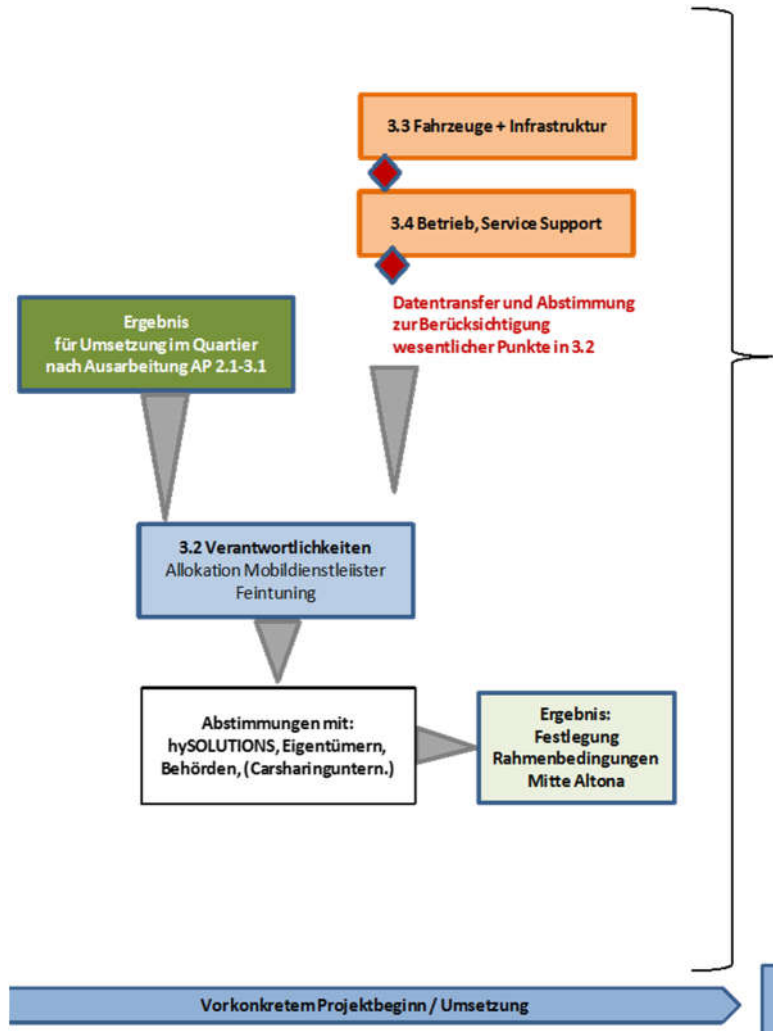
"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

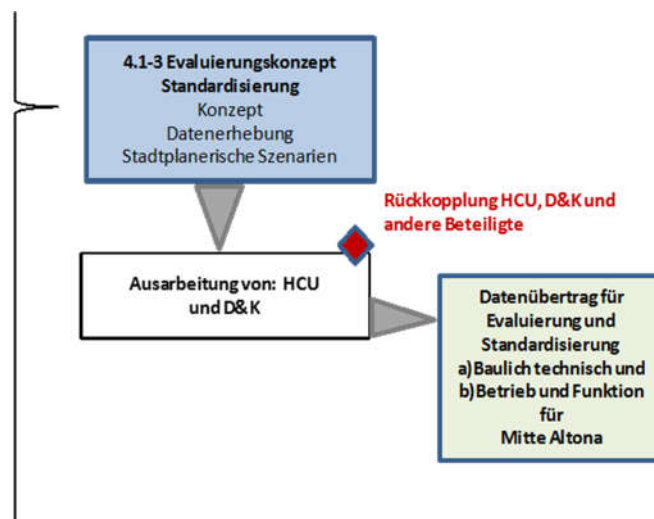
Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016

## Teil 2



## Teil 3



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

## **7 Schlussbericht III. kurzgefasster Erfolgskontrollbericht**

### **7.1 Beitrag des Ergebnisses zu den forschungspolitischen Zielen, z.B. des Forschungsprogramms (ggf. unter Angabe des Schwerpunkts)**

Das Quartier Mitte Altona ist in der Präqualifizierung auf Platz 14 von damals 33 Teilprojekten eingestuft worden. Die Wichtigkeit im Gesamtprojekt, auch durch die städtebauliche Situation und Lage in der Stadt, ist durchaus gegeben. Durch die notwendige Realisierungszeit, die sich in der Phase des übergeordneten Hochbauprojekts Mitte Altona durch Verlängerung der Verhandlungszeit und der Planungszeit ergeben hat, ist die Phase der Umsetzung zeitlich verschoben worden. Die wirkliche Evaluation kann erst nach Fertigstellung der Gebäude und Infrastruktur beginnen. Durch die Größe des Quartiers ist damit zu rechnen, dass die Auswirkungen positiv sein werden. Es wird ein Entwicklungspotential vorausgesehen, welches von den fachlich Beteiligten und Erfahrenen als Chance gesehen wird. Diese Entwicklung wird erst dadurch möglich, dass das Projekt durch das Forschungsprojekt an diesem Standort initiiert worden ist.

### **7.2 Wissenschaftlich-technisches Ergebnis des Vorhabens, die erreichten Nebenergebnisse und die gesammelten wesentlichen Erfahrungen**

Die Phase der Evaluation wird sich erst nach Gesamtprojektfertigstellung anschließen. In Kürze kann zusammengefasst werden, dass die Realisierung von Carsharing und eMobilität als Zukunftsweisend auch durch wissenschaftliche Studien, Diplomarbeiten und andere Untersuchungen nachgewiesen werden kann.

Wichtig ist in diesen Raum – im wahrsten Sinne des Wortes – Orte anzubieten, an denen diese realisiert werden können.

### **7.3 die Fortschreibung des Verwertungsplans. Diese soll, soweit im Einzelfall zutreffend, Angaben zu folgenden Punkten enthalten (Geschäftsgeheimnisse des ZE brauchen nicht offenbart zu werden)**

#### **7.3.1 Erfindungen/Schutzrechtsanmeldungen und erteilte Schutzrechte, die vom ZE oder von am Vorhaben Beteiligten gemacht oder in Anspruch genommen wurden, sowie deren standortbezogene Verwertung (Lizenzen u. a.) und erkennbare weitere Verwertungsmöglichkeiten**

Nach aktueller Kenntnis gibt es keine Schutzrechtsanmeldungen oder Lizenzen.

Da man weiterhin in Gesprächen mit den Betreibern über mögliche Szenarien ist und das Verwertungspotential gesehen wird, wird eine genaue Einschätzung erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein.

#### **7.3.2 Wirtschaftliche Erfolgsaussichten nach Projektende (mit Zeithorizont) - z. B. auch funktionale/wirtschaftliche Vorteile gegenüber Konkurrenzlösungen, Nutzen für verschiedene Anwendergruppen/-industrien am Standort Deutschland, Umsetzungs- und Transferstrategien (Angaben, soweit die Art des Vorhabens dies zulässt)**

# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



**DREES &  
SOMMER**

Eine Darstellung von finanziellen Auswirkungen auf Seiten des Investors, der Betreiber oder auch der Nutzer wird erst nach Durchführung der Evaluation möglich sein. Eine positive Annahme im Quartier ist gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zu modernem Mobilitätsverhalten (kein Besitz eines eigenen Autos, geringer Parkraum, etc.) anzunehmen.

### **7.3.3 Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten nach Projektende (mit Zeithorizont) - u. a. wie die geplanten Ergebnisse in anderer Weise (z. B. für öffentliche Aufgaben, Datenbanken, Netzwerke, Transferstellen etc.) genutzt werden können. Dabei ist auch eine etwaige Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen, Firmen, Netzwerken, Forschungsstellen u. a. einzubeziehen**

Eine Einschätzung hierzu ist von den möglichen Betreibern gegeben worden. Diese haben die aktuell geplante Startsituation als Anfangskonzept und Start-Umfang bewertet und gehen davon aus, dass es Erweiterungs- und Wachstumspotential gibt.

Das Wachstumspotential würde nach einer möglichen Evaluation eingeschätzt werden können. Dann könnte auch bewertet werden, welche Art von Erweiterung sich als erfolgversprechend erweist.

### **7.3.4 Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit für eine mögliche notwendige nächste Phase bzw. die nächsten innovatorischen Schritte zur erfolgreichen Umsetzung der FE-Ergebnisse**

Im Quartier Mitte Altona ist eine Startsituation erarbeitet worden, die unter Berücksichtigung der Forschungs- und Arbeitsergebnisse plausibel erscheint und die Erfahrung der möglichen Betreiber berücksichtigt. Da das Projekt noch nicht in der Evaluationsphase war, wäre das nach Fertigstellung des Hochbauprojekts die nächste sinnvolle Einschätzungsleistung, die sich anschließen könnte.

Eine Vervielfältigung und Wertung der erhobenen Daten würde sich als darauf anschließende Phase in Zusammenarbeit mit der Forschung und anderen Projektbeteiligten in einem weiteren Forschungsauftrag als sinnvoll erweisen.

## **7.4 Arbeiten, die zu keiner Lösung geführt haben**

Der Prozess des Forschungsprojektes ist durch die zu Beginn von allen Beteiligten aufgesetzte, Federführend von hySOLUTIONS erarbeitete Vorhabensbeschreibung gestartet worden. Im Laufe des Projektes haben sich Veränderungen ergeben. Insbesondere ist ein Fokus auf Carsharing gelegt worden, der sowohl eMobilität als auch thermische PKW berücksichtigt.

Eine größere Priorisierung von eMobilität hätte auch in der theoretischen Betrachtungsweise eher der anfänglichen Vorstellung von aurelis und Drees & Sommer in diesem Vorhaben entsprochen. Durch die Ergebnisse der unterschiedlichen Arbeiten, die sich hauptsächlich mit dem Thema Carsharing beschäftigten, wurde allerdings klar, dass, wenn man das Nutzerverhalten in Bezug auf die Benutzung eines PKW nachhaltig verändern will, auch die Änderung



# Nachhaltige Mobilität im Quartier Mitte Altona

## Forschungsprojekt

"Innovationen für eine nachhaltige Mobilität, Elektromobilität: eQuartier Hamburg"

Forschungsvorhaben- Förderkennzeichen: 03EM0203B

Schlussbericht und Dokumentation für den Zuwendungsmittelgeber

Stand: 30.11.2016



in Bezug auf das Besitzdenken notwendig ist, um nicht nur die Antriebsart umweltfreundlicher zu gestalten, sondern die Anzahl der PKW in Gänze zu reduzieren.

Weiter sind z.B. der Präqualifizierungsprozess und die begleitenden Erhebungen sehr ausführlich in der Partnerschaft erarbeitet worden, so dass sich der vorgesehene Terminstrahl stark verschoben hat. Im Nachhinein ist dies allerdings auch nicht anders möglich gewesen, sofern man berücksichtigt, dass die Herausforderung des Projektes darin bestand, die als Basis zu wertende Theorie parallel zur praktischen Umsetzung zu nutzen.

Der Arbeitsaufwand im Projekt hat sich durch die vorgenannten Prioritätsverschiebungen anders verteilt. Durch die Notwendigkeit, Teile detaillierter auszuarbeiten als zu Anfang angenommen, sind die Kapazitäten umverteilt worden.

Für die Mitte Altona, deren eigener Projektprozess verschoben wurde und noch gar keine Evaluation möglich macht, hatte dies zur Auswirkung, dass trotz plausiblen Arbeits- und Leistungseinsatzes der Teil der Evaluation noch nicht begonnen werden konnte, die Kapazitäten der Zuwendungsmittel aber trotzdem im Rahmen und Sinne des Forschungsprojektes ausgeschöpft und verarbeitet wurden.

## **7.5 Präsentationsmöglichkeiten für mögliche Nutzer - z. B. Anwenderkonferenzen**

Das Projekt Mitte Altona ist über den Kontakt der Forschungsvorhabenbeteiligten im Rahmen einer Studienarbeit an der HCU von Studenten untersucht worden.

Präsentationsmöglichkeiten werden durch hySOLUTIONS an den entsprechenden Fachforen lanciert. Zurzeit ist noch keine Präsentationmöglichkeit erkannt oder abgestimmt worden. Dies ist definitiv vorstellbar und wird verfolgt

## **7.6 Einhaltung der Kosten- und Zeitplanung**

Im Erfolgskontrollbericht kann auf Abschnitte des Schlussberichts (Nrn. I. u. II.) verwiesen werden.

Hamburg, 02.12.2016

## **1 Briefing-Papier zur Vorbereitung und Abstimmung zwischen Eigentümern und Mobilitätsdienstleistern**

### **1.1 Stellplätze und Fahrzeuge**

- Stellplatzgrößen (Breite, Länge)
- Fahrzeugtypen
- Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich
  - Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem/manuelles Schlüsselsystem)
- Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdparker
- Welche Aspekte können/sollten bei der Standortvorgabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert/verbessert werden?

### **1.2 Anzahl und Mobiler Anteil**

- Stellplatzanzahl gesamt
- Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja/nein)
- Anteil eMobile/thermische PKW
- Wachstumsmöglichkeiten:
  - Erfahrungen Mobilitätsdienstleister Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung
  - Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und
  - Wachstum des Anteils der eMobile - > Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber

### **1.3 eMobile**

- Zapfsäulen:
  - Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten
  - Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches „Modell“ ist das richtige/angebotene?

- Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?

### 1.4 Bauliche und technische Vorrüstung

- Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden:
- Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger/seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?
- Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?
- Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuelle Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal/maximal einstellen (Kosten/Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?
- Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleitausstattung, etc.?
- Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)
- Muss es weitere Vorhaltung von Unterverteilungen geben?
- Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?
- Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?
- Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht/sinnvoll/üblich?
- Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?
- Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutzes, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten/ Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind.

### 1.5 Termine

- Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?
- Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?
- Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?
- Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?

### 1.6 Marketing

- Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?
- Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?
- Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?

### 1.7 Vertragliche Themen

- Zurzeit ist Stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das bestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen/Freeflowing)?
- Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?
- Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer/ Mobilitätsdienstleister/ Versorger/ Nutzer/ weitere Beteiligte)?
- Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer/ Mobilitätsdienstleister/ Versorger/ Nutzer/ weitere Beteiligte.
- Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?
- Welche Möglichkeit an Fördergeldern/ wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung/ Zurverfügungstellung und den Betrieb von Carsharing/ eMobilität?
- Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?

### 1.8 Weitere Themen

- Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?
- In wieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?



*Cambio*



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Organisation und Vermarktung	Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
	1	Kooperation mehrerer Anbieter	An einem Standort kooperieren mehrere Mobilitätsanbieter (gemeinsame Vermarktung des Angebots).	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für potenzielle Nutzer. Mit einer gemeinsamen Vermarktung des Angebotes können mehr potentielle Nutzer angesprochen werden.	<i>(ja)</i> <i>gestaltet</i> <i>WRSW</i>
	2	Quartiersbezug	Der Quartiersbezug des Angebots ist deutlich erkennbar.	Das Angebot hebt sich durch den Quartierscharakter von herkömmlichen Carsharing-Stationen ab. Der Quartiersbezug wird durch Namensgebung, Branding, Vergünstigungen für Anwohner und/oder Kooperation mit lokalen Akteuren wie Nachbarschaftsvereinen oder Gewerbetreibenden etc. erkennbar.	<i>ja</i>
	3	Registrierung und Information im Quartier	Die Anmeldung und Information zum Angebot ist über eine lokale Mobilitätsstation möglich (im Quartier bzw. im direkten Umfeld).	Als zentrale Anlaufstelle in einem Quartier bieten Mobilitätsstationen die Möglichkeit über Angebote zu informieren, über Mobilitätskosten und Einsparmöglichkeiten aufzuklären aber auch formale Verfahren wie Registrierungen, Support und andere Services anzubieten.	<i>ja</i>
	4	Buchungs- und Abrechnungsplattform	An Standorten mit mehreren Anbietern ist die Buchung von Fahrzeugen über ein einheitliches Buchungssystem möglich.	Nebeneinander bestehende Mobilitätsangebote als Einzellösungen der Anbieter erhöhen die Zugangsschwelle für Neukunden. Um die Nutzung des Angebotes möglichst niedrigschwellig und komfortabel zu gestalten sind sowohl Buchung als auch Abrechnung über eine einheitliche Plattform möglich.	<i>ja</i>
	5	Fahrzeugzugang	An Standorten mit mehr als einem Anbieter können alle Fahrzeuge mit einem Zugangsmedium geöffnet werden.	Um den Fahrzeugschlüssel zu erhalten bzw. ein Fahrzeug öffnen zu können bestehen anbieterseitig unterschiedliche Systeme (RFID, Schlüsseltresor über Karte und Pin, Smartphone). Um Nutzern, insbesondere Neukunden, den Zugang zu erleichtern gibt es ein einheitliches Zugangssystem.	<i>ja</i>



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
6	Größe des Fahrzeugpools	Mindestens 4 Fahrzeuge werden an dem Standort eingesetzt.	Eine erhöhte Anzahl an Fahrzeugen an einem Standort gibt dem Nutzer die Sicherheit der Verfügbarkeit, insbesondere solchen, die bisher keine CS-Erfahrungen haben. Zudem wird die Sichtbarkeit des Angebotes erhöht.	ja
		Der Fahrzeugpool beinhaltet verschiedene Fahrzeugmodelle.	Die Mobilitätsbedürfnisse der Quartiersbewohner können variieren. Um möglichst vielen Fahrtzwecken Rechnung zu tragen sind sowohl kleine und mittlere als auch größere Fahrzeuge (Transporter) verfügbar.	ja
		Die Fahrzeuge am Standort werden alle rein elektrisch betrieben.	Die Konzentration auf Elektroautos betont das „e“ in e-Quartier. Durch die fehlende „konventionelle Alternative“ werden Nutzer ermuntert, e-Fahrzeuge zu testen.	nein
7	Fahrzeugmix			ja
8	Rein elektrisches Angebot			ja
9	Oberirdische Stellplätze	Die Stellplätze sind oberirdisch und gut sichtbar gelegen.	Der Zugang für Nutzer wird erleichtert. Die Sichtbarkeit erhöht die Bekanntheit des Angebotes.	ja
		Die Stellplätze sind dezentral im Quartier verortet, ggf. als „Quartiers-Carsharing“.	Dezentrale Stellplatzlösungen können insbesondere für große Quartiere sinnvoll sein oder in Quartieren, wo Stellplätze nicht zentral verfügbar sind. Ein „Quartiers-Carsharing“ nach dem Münchener Vorbild (Flinkster) ermöglicht die flexible Entleihe und Rückgabe der Fahrzeuge innerhalb eines vorgegebenen Gebietes.	(ja)
11	Beschilderung, Leitsystem	Eine einheitliche Beschilderung weist an mehreren Stellen gut sichtbar auf das Angebot hin.	Eine gute, einheitliche Kennzeichnung die innerhalb des Quartiers auf das Angebot aufmerksam macht, erhöht die Bekanntheit und erleichtert den Zugang.	ja
12	Ladeinfrastruktur	Die Ladeinfrastruktur ist geeignet bzw. nachrüstbar für intelligentes und/oder bidirektionales Laden	Innovatives Lademanagement fördert die Kosteneffizienz und die Akzeptanz von Elektromobilität.	ja



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

	Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
Multimodale Angebote	13	Räumliche Nähe zum ÖPNV	Die Station liegt in einer Entfernung von max. 100m zu einer ÖPNV-Haltestelle.	Die räumliche Nähe zum ÖPNV erleichtert die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und erhöht das Nutzerpotential durch bessere Erreichbarkeit des Angebotes. Außerdem wird die Sichtbarkeit des Angebotes durch stärkere Frequentierung erhöht.	(ja)
	14	Rabatt für HVV-Kunden	HVV-Zeitkartenbesitzer erhalten eine Vergünstigung auf den Normaltarif.	HVV-Zeitkartenbesitzer können als Zielgruppe gezielt angesprochen werden. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert.	2.
	15	Zweirad-Angebot am Standort	In direkter Nähe des Standortes gibt es eine Stadtrad-Hamburg-Station, sonstige Leihräder (Segways, Pedelecs, Lastenräder), mindestens aber Fahrradabstellbügel für die Kunden.	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für Nutzer. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert. Das Einzugsgebiet einer Station wird durch sichere Fahrradabstellmöglichkeiten vergrößert.	(ja)
<b>Punkte gesamt</b>					

## Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Carsharing-Angebote, die im Rahmen von e-Quartier Hamburg gefördert werden, müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um dem innovativen Charakter eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes gerecht zu werden. Die HCU bewertet die geplanten Angebote daher im Vorfeld der Umsetzung im Hinblick auf ihren „Innovationscharakter“. Zur vergleichbaren und möglichst objektiven Bewertung dienen 15 Kriterien, die in der untenstehenden Tabelle aufgelistet und erklärt werden.

Zur Freigabe eines Angebotskonzeptes müssen 4 der 15 Kriterien erfüllt sein, nach Möglichkeit eines aus jedem der 4 Bereiche:

- Organisation und Vermarktung
- Fahrzeuge
- Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur
- Multimodale Angebote

Konzepte, die weniger oder keinen der nachfolgend aufgeführten Punkte erfüllen, sind zu überprüfen und ggf. anzupassen.



*Mindmaps*



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Organisation und Vermarktung	Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
	1	Kooperation mehrerer Anbieter	An einem Standort kooperieren mehrere Mobilitätsanbieter (gemeinsame Vermarktung des Angebots).	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für potenzielle Nutzer. Mit einer gemeinsamen Vermarktung des Angebotes können mehr potentielle Nutzer angesprochen werden.	<i>nein</i>
	2	Quartiersbezug	Der Quartiersbezug des Angebots ist deutlich erkennbar.	Das Angebot hebt sich durch den Quartierscharakter von herkömmlichen Carsharing-Stationen ab. Der Quartiersbezug wird durch Namensgebung, Branding, Vergünstigungen für Anwohner und/oder Kooperation mit lokalen Akteuren wie Nachbarschaftsvereinen oder Gewerbetreibenden etc. erkennbar.	<i>nein</i>
	3	Registrierung und Information im Quartier	Die Anmeldung und Information zum Angebot ist über eine lokale Mobilitätsstation möglich (im Quartier bzw. im direkten Umfeld).	Als zentrale Anlaufstelle in einem Quartier bieten Mobilitätsstationen die Möglichkeit über Angebote zu informieren, über Mobilitätskosten und Einsparmöglichkeiten aufzuklären aber auch formale Verfahren wie Registrierungen, Support und andere Services anzubieten.	<i>nein</i>
	4	Buchungs- und Abrechnungsplattform	An Standorten mit mehreren Anbietern ist die Buchung von Fahrzeugen über ein einheitliches Buchungssystem möglich.	Nebeneinander bestehende Mobilitätsangebote als Einzellösungen der Anbieter erhöhen die Zugangsschwelle für Neukunden. Um die Nutzung des Angebotes möglichst niedrigschwellig und komfortabel zu gestalten sind sowohl Buchung als auch Abrechnung über eine einheitliche Plattform möglich.	<i>nein</i>
	5	Fahrzeugzugang	An Standorten mit mehr als einem Anbieter können alle Fahrzeuge mit einem Zugangsmedium geöffnet werden.	Um den Fahrzeugschlüssel zu erhalten bzw. ein Fahrzeug öffnen zu können bestehen anbieterseitig unterschiedliche Systeme (RFID, Schlüsseltresor über Karte und Pin, Smartphone). Um Nutzern, insbesondere Neukunden, den Zugang zu erleichtern gibt es ein einheitliches Zugangssystem.	<i>ja</i>



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfülle = 1 Pkt.
6	Größe des Fahrzeugpools	Mindestens 4 Fahrzeuge werden an dem Standort eingesetzt.	Eine erhöhte Anzahl an Fahrzeugen an einem Standort gibt dem Nutzer die Sicherheit der Verfügbarkeit, insbesondere solchen, die bisher keine CS-Erfahrungen haben. Zudem wird die Sichtbarkeit des Angebotes erhöht.	ja
7	Fahrzeugmix	Der Fahrzeugpool beinhaltet verschiedene Fahrzeugmodelle.	Die Mobilitätsbedürfnisse der Quartiersbewohner können variieren. Um möglichst vielen Fahrtzwecken Rechnung zu tragen sind sowohl kleine und mittlere als auch größere Fahrzeuge (Transporter) verfügbar.	ja
8	Rein elektrisches Angebot	Die Fahrzeuge am Standort werden alle rein elektrisch betrieben.	Die Konzentration auf Elektroautos betont das „e“ in e-Quartier. Durch die fehlende „konventionelle Alternative“ werden Nutzer ermuntert, e-Fahrzeuge zu testen.	ja
9	Oberirdische Stellplätze	Die Stellplätze sind oberirdisch und gut sichtbar gelegen.	Der Zugang für Nutzer wird erleichtert. Die Sichtbarkeit erhöht die Bekanntheit des Angebotes.	ja
10	Dezentrales Stellplatzkonzept	Die Stellplätze sind dezentral im Quartier verortet, ggf. als „Quartiers-Carsharing“.	Dezentrale Stellplatzlösungen können insbesondere für große Quartiere sinnvoll sein oder in Quartieren, wo Stellplätze nicht zentral verfügbar sind. Ein „Quartiers-Carsharing“ nach dem Münchener Vorbild (Flinkster) ermöglicht die flexible Entleihe und Rückgabe der Fahrzeuge innerhalb eines vorgegebenen Gebietes.	nein
11	Beschilderung, Leitsystem	Eine einheitliche Beschilderung weist an mehreren Stellen gut sichtbar auf das Angebot hin.	Eine gute, einheitliche Kennzeichnung die innerhalb des Quartiers auf das Angebot aufmerksam macht, erhöht die Bekanntheit und erleichtert den Zugang.	ja
12	Ladeinfrastruktur	Die Ladeinfrastruktur ist geeignet bzw. nachrüstbar für intelligentes und/oder bidirektionales Laden	Innovatives Lademanagement fördert die Kosteneffizienz und die Akzeptanz von Elektromobilität.	nein

*Handlungsanforderung / realisierbar*



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

	Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
Multimodale Angebote	13	Räumliche Nähe zum ÖPNV	Die Station liegt in einer Entfernung von max. 100m zu einer ÖPNV-Haltestelle.	Die räumliche Nähe zum ÖPNV erleichtert die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und erhöht das Nutzerpotential durch bessere Erreichbarkeit des Angebotes. Außerdem wird die Sichtbarkeit des Angebotes durch stärkere Frequenzierung erhöht.	(ja)
	14	Rabatt für HVV-Kunden	HVV-Zeitkartenbesitzer erhalten eine Vergünstigung auf den Normaltarif.	HVV-Zeitkartenbesitzer können als Zielgruppe gezielt angesprochen werden. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert.	2.
	15	Zweirad-Angebot am Standort	In direkter Nähe des Standortes gibt es eine Stadtrad-Hamburg-Station, sonstige Leihräder (Segways, Pedelecs, Lastenräder), mindestens aber Fahrradabstellbügel für die Kunden.	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für Nutzer. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert. Das Einzugsgebiet einer Station wird durch sichere Fahrradabstellmöglichkeiten vergrößert.	(ja)
<b>Punkte gesamt</b>					



## Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Carsharing-Angebote, die im Rahmen von e-Quartier Hamburg gefördert werden, müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um dem innovativen Charakter eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes gerecht zu werden. Die HCU bewertet die geplanten Angebote daher im Vorfeld der Umsetzung im Hinblick auf ihren „Innovationscharakter“. Zur vergleichbaren und möglichst objektiven Bewertung dienen 15 Kriterien, die in der untenstehenden Tabelle aufgelistet und erklärt werden.

Zur Freigabe eines Angebotskonzeptes müssen 4 der 15 Kriterien erfüllt sein, nach Möglichkeit eines aus jedem der 4 Bereiche:

- Organisation und Vermarktung
- Fahrzeuge
- Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur
- Multimodale Angebote

Konzepte, die weniger oder keinen der nachfolgend aufgeführten Punkte erfüllen, sind zu überprüfen und ggf. anzupassen.



*DR Beut*

Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
1	Kooperation mehrerer Anbieter	An einem Standort kooperieren mehrere Mobilitätsanbieter (gemeinsame Vermarktung des Angebots).	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für potenzielle Nutzer. Mit einer gemeinsamen Vermarktung des Angebotes können mehr potentielle Nutzer angesprochen werden.	(1)
2	Quartiersbezug	Der Quartiersbezug des Angebots ist deutlich erkennbar.	Das Angebot hebt sich durch den Quartierscharakter von herkömmlichen Carsharing-Stationen ab. Der Quartiersbezug wird durch Namensgebung, Branding, Vergünstigungen für Anwohner und/oder Kooperation mit lokalen Akteuren wie Nachbarschaftsvereinen oder Gewerbetreibenden etc. erkennbar.	<i>ja</i>
3	Registrierung und Information im Quartier	Die Anmeldung und Information zum Angebot ist über eine lokale Mobilitätsstation möglich (im Quartier bzw. im direkten Umfeld).	Als zentrale Anlaufstelle in einem Quartier bieten Mobilitätsstationen die Möglichkeit über Angebote zu informieren, über Mobilitätskosten und Einsparmöglichkeiten aufzuklären aber auch formale Verfahren wie Registrierungen, Support und andere Services anzubieten.	<i>ja</i>
4	Buchungs- und Abrechnungsplattform	An Standorten mit mehreren Anbietern ist die Buchung von Fahrzeugen über ein einheitliches Buchungssystem möglich.	Nebeneinander bestehende Mobilitätsangebote als Einzellösungen der Anbieter erhöhen die Zugangsschwelle für Neukunden. Um die Nutzung des Angebotes möglichst niedrigschwellig und komfortabel zu gestalten sind sowohl Buchung als auch Abrechnung über eine einheitliche Plattform möglich.	<i>ja</i>
5	Fahrzeugzugang	An Standorten mit mehr als einem Anbieter können alle Fahrzeuge mit einem Zugangsmedium geöffnet werden.	Um den Fahrzeugschlüssel zu erhalten bzw. ein Fahrzeug öffnen zu können bestehen anbieterseitig unterschiedliche Systeme (RFID, Schlüsseltresor über Karte und Pin, Smartphone). Um Nutzern, insbesondere Neukunden, den Zugang zu erleichtern gibt es ein einheitliches Zugangssystem.	<i>ja</i>



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
Fahrzeuge	6 Größe des Fahrzeugpools	Mindestens 4 Fahrzeuge werden an dem Standort eingesetzt.	Eine erhöhte Anzahl an Fahrzeugen an einem Standort gibt dem Nutzer die Sicherheit der Verfügbarkeit, insbesondere solchen, die bisher keine CS-Erfahrungen haben. Zudem wird die Sichtbarkeit des Angebotes erhöht.	ja
	8 Rein elektrisches Angebot	Die Fahrzeuge am Standort werden alle rein elektrisch betrieben.	Die Konzentration auf Elektroautos betont das „e“ in e-Quartier. Durch die fehlende „konventionelle Alternative“ werden Nutzer ermuntert, e-Fahrzeuge zu testen.	nein
	9 Oberirdische Stellplätze	Die Stellplätze sind oberirdisch und gut sichtbar gelegen.	Der Zugang für Nutzer wird erleichtert. Die Sichtbarkeit erhöht die Bekanntheit des Angebotes.	ja
Stellplatz-konzept und Ladeinfrastruktur	10 Dezentrales Stellplatzkonzept	Die Stellplätze sind dezentral im Quartier verortet, ggf. als „Quartiers-Carsharing“.	Dezentrale Stellplatzlösungen können insbesondere für große Quartiere sinnvoll sein oder in Quartieren, wo Stellplätze nicht zentral verfügbar sind. Ein „Quartiers-Carsharing“ nach dem Münchener Vorbild (Flinkster) ermöglicht die flexible Entleihe und Rückgabe der Fahrzeuge innerhalb eines vorgegebenen Gebietes.	ja
	11 Beschilderung, Leitsystem	Eine einheitliche Beschilderung weist an mehreren Stellen gut sichtbar auf das Angebot hin.	Eine gute, einheitliche Kennzeichnung die innerhalb des Quartiers auf das Angebot aufmerksam macht, erhöht die Bekanntheit und erleichtert den Zugang.	ja
	12 Ladeinfrastruktur	Die Ladeinfrastruktur ist geeignet bzw. nachrüstbar für intelligentes und/oder bidirektionales Laden	Innovatives Lademanagement fördert die Kosteneffizienz und die Akzeptanz von Elektromobilität.	ja



**Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte**

	Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
Multimodale Angebote	13	Räumliche Nähe zum ÖPNV	Die Station liegt in einer Entfernung von max. 100m zu einer ÖPNV-Haltestelle.	Die räumliche Nähe zum ÖPNV erleichtert die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und erhöht das Nutzerpotential durch bessere Erreichbarkeit des Angebotes. Außerdem wird die Sichtbarkeit des Angebotes durch stärkere Frequentierung erhöht.	(ja)
	14	Rabatt für HVV-Kunden	HVV-Zeitkartenbesitzer erhalten eine Vergünstigung auf den Normaltarif.	HVV-Zeitkartenbesitzer können als Zielgruppe gezielt angesprochen werden. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert.	?
	15	Zweirad-Angebot am Standort	In direkter Nähe des Standortes gibt es eine Stadtrad-Hamburg-Station, sonstige Leihräder (Segways, Pedelecs, Lastenräder), mindestens aber Fahrradabstellbügel für die Kunden.	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für Nutzer. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert. Das Einzugsgebiet einer Station wird durch sichere Fahrradabstellmöglichkeiten vergrößert.	ja
<b>Punkte gesamt</b>					

## Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Carsharing-Angebote, die im Rahmen von e-Quartier Hamburg gefördert werden, müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um dem innovativen Charakter eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes gerecht zu werden. Die HCU bewertet die geplanten Angebote daher im Vorfeld der Umsetzung im Hinblick auf ihren „Innovationscharakter“. Zur vergleichbaren und möglichst objektiven Bewertung dienen 15 Kriterien, die in der untenstehenden Tabelle aufgelistet und erklärt werden.

Zur Freigabe eines Angebotskonzeptes müssen 4 der 15 Kriterien erfüllt sein, nach Möglichkeit eines aus jedem der 4 Bereiche:

- Organisation und Vermarktung
- Fahrzeuge
- Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur
- Multimodale Angebote

Konzepte, die weniger oder keinen der nachfolgend aufgeführten Punkte erfüllen, sind zu überprüfen und ggf. anzupassen.



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Organisation und Vermarktung	Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
	1	Kooperation mehrerer Anbieter	An einem Standort kooperieren mehrere Mobilitätsanbieter (gemeinsame Vermarktung des Angebots).	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für potenzielle Nutzer. Mit einer gemeinsamen Vermarktung des Angebotes können mehr potentielle Nutzer angesprochen werden.	ja
	2	Quartiersbezug	Der Quartiersbezug des Angebots ist deutlich erkennbar.	Das Angebot hebt sich durch den Quartierscharakter von herkömmlichen Carsharing-Stationen ab. Der Quartiersbezug wird durch Namensgebung, Branding, Vergünstigungen für Anwohner und/oder Kooperation mit lokalen Akteuren wie Nachbarschaftsvereinen oder Gewerbetreibenden etc. erkennbar.	ja
	3	Registrierung und Information im Quartier	Die Anmeldung und Information zum Angebot ist über eine lokale Mobilitätsstation möglich (im Quartier bzw. im direkten Umfeld).	Als zentrale Anlaufstelle in einem Quartier bieten Mobilitätsstationen die Möglichkeit über Angebote zu informieren, über Mobilitätskosten und Einsparmöglichkeiten aufzuklären aber auch formale Verfahren wie Registrierungen, Support und andere Services anzubieten.	ja
	4	Buchungs- und Abrechnungsplattform	An Standorten mit mehreren Anbietern ist die Buchung von Fahrzeugen über ein einheitliches Buchungssystem möglich.	Nebeneinander bestehende Mobilitätsangebote als Einzellösungen der Anbieter erhöhen die Zugangsschwelle für Neukunden. Um die Nutzung des Angebotes möglichst niedrigschwellig und komfortabel zu gestalten sind sowohl Buchung als auch Abrechnung über eine einheitliche Plattform möglich.	ja
	5	Fahrzeugzugang	An Standorten mit mehr als einem Anbieter können alle Fahrzeuge mit einem Zugangsmedium geöffnet werden.	Um den Fahrzeugschlüssel zu erhalten bzw. ein Fahrzeug öffnen zu können bestehen anbieterseitig unterschiedliche Systeme (RFID, Schlüsseltresor über Karte und Pin, Smartphone). Um Nutzern, insbesondere Neukunden, den Zugang zu erleichtern gibt es ein einheitliches Zugangssystem.	ja



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
Fahrzeuge	6 Größe des Fahrzeugpools	Mindestens 4 Fahrzeuge werden an dem Standort eingesetzt.	Eine erhöhte Anzahl an Fahrzeugen an einem Standort gibt dem Nutzer die Sicherheit der Verfügbarkeit, insbesondere solchen, die bisher keine CS-Erfahrungen haben. Zudem wird die Sichtbarkeit des Angebotes erhöht.	Nein
	7 Fahrzeugmix	Der Fahrzeugpool beinhaltet verschiedene Fahrzeugmodelle.	Die Mobilitätsbedürfnisse der Quartiersbewohner können variieren. Um möglichst vielen Fahrtzwecken Rechnung zu tragen sind sowohl kleine und mittlere als auch größere Fahrzeuge (Transporter) verfügbar.	Ja
	8 Rein elektrisches Angebot	Die Fahrzeuge am Standort werden alle rein elektrisch betrieben.	Die Konzentration auf Elektroautos betont das „e“ in e-Quartier. Durch die fehlende „konventionelle Alternative“ werden Nutzer ermuntert, e-Fahrzeuge zu testen.	Nein
Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur	9 Oberirdische Stellplätze	Die Stellplätze sind oberirdisch und gut sichtbar gelegen.	Der Zugang für Nutzer wird erleichtert. Die Sichtbarkeit erhöht die Bekanntheit des Angebotes.	Ja
	10 Dezentrales Stellplatzkonzept	Die Stellplätze sind dezentral im Quartier verortet, ggf. als „Quartiers-Carsharing“.	Dezentrale Stellplatzlösungen können insbesondere für große Quartiere sinnvoll sein oder in Quartieren, wo Stellplätze nicht zentral verfügbar sind. Ein „Quartiers-Carsharing“ nach dem Münchener Vorbild (Flinkster) ermöglicht die flexible Entleihe und Rückgabe der Fahrzeuge innerhalb eines vorgegebenen Gebietes.	(Ja)
	11 Beschilderung, Leitsystem	Eine einheitliche Beschilderung weist an mehreren Stellen gut sichtbar auf das Angebot hin.	Eine gute, einheitliche Kennzeichnung die innerhalb des Quartiers auf das Angebot aufmerksam macht, erhöht die Bekanntheit und erleichtert den Zugang.	Ja
	12 Ladeinfrastruktur	Die Ladeinfrastruktur ist geeignet bzw. nachrüstbar für intelligentes und/oder bidirektionales Laden	Innovatives Lademanagement fördert die Kosteneffizienz und die Akzeptanz von Elektromobilität.	Ja



Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Nr.	Anforderung	Beschreibung	Begründung	Erfüllt = 1 Pkt.
Multimodale Angebote	13 Räumliche Nähe zum ÖPNV	Die Station liegt in einer Entfernung von max. 100m zu einer ÖPNV-Haltestelle.	Die räumliche Nähe zum ÖPNV erleichtert die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und erhöht das Nutzerpotential durch bessere Erreichbarkeit des Angebotes. Außerdem wird die Sichtbarkeit des Angebotes durch stärkere Frequentierung erhöht.	(ja)
	14 Rabatt für HVV-Kunden	HVV-Zeitkartenbesitzer erhalten eine Vergünstigung auf den Normaltarif.	HVV-Zeitkartenbesitzer können als Zielgruppe gezielt angesprochen werden. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert.	?
	15 Zweirad-Angebot am Standort	In direkter Nähe des Standortes gibt es eine Stadtrrad-Hamburg-Station, sonstige Leihräder (Segways, Pedelecs, Lastenräder), mindestens aber Fahrradabstellbügel für die Kunden.	Ein diversifiziertes Angebot erhöht die Attraktivität für Nutzer. Multimodales Verkehrsverhalten wird gefördert. Das Einzugsgebiet einer Station wird durch sichere Fahrradabstellmöglichkeiten vergrößert.	ja
<b>Punkte gesamt</b>				

### Kriterien für die Bewertung der standortbezogenen Angebotskonzepte

Carsharing-Angebote, die im Rahmen von e-Quartier Hamburg gefördert werden, müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um dem innovativen Charakter eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes gerecht zu werden. Die HCU bewertet die geplanten Angebote daher im Vorfeld der Umsetzung im Hinblick auf ihren „Innovationscharakter“. Zur vergleichbaren und möglichst objektiven Bewertung dienen 15 Kriterien, die in der untenstehenden Tabelle aufgelistet und erklärt werden.

Zur Freigabe eines Angebotskonzeptes müssen 4 der 15 Kriterien erfüllt sein, nach Möglichkeit eines aus jedem der 4 Bereiche:

- Organisation und Vermarktung
- Fahrzeuge
- Stellplatzkonzept und Ladeinfrastruktur
- Multimodale Angebote

Konzepte, die weniger oder keinen der nachfolgend aufgeführten Punkte erfüllen, sind zu überprüfen und ggf. anzupassen.

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>		
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)		
1.2	Fahrzeugtypen		
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>		
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?		

2 Anzahl und Mobiler Anteil			
2.1	Stellplatzanzahl gesamt		
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)		
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?		
2.4	Wachstumsmöglichkeiten		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>		

3 eMobile			
3.1	Zapfsäulen:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>		

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>		
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?		
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?		
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?		
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleिताusstattung, etc.?		
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?		
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?		
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?		
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?		
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?		

5 Termine				
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?			
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?			
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?			

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?		

<b>6 Marketing</b>			
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?		
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?		
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7	<b>Vertragliche Themen</b>		
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das beestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowting)?		
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?		
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?		
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?		
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?		
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?		

<b>8 Weitere Themen</b>			
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>		
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)		
1.2	Fahrzeugtypen		
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>		
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?		
<b>2 Anzahl und Mobiler Anteil</b>			
2.1	Stellplatzanzahl gesamt		
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)		
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?		
2.4	Wachstumsmöglichkeiten		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>		
<b>3 eMobile</b>			
3.1	Zapfsäulen:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>		

<b>4</b>	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>		
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?		
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?		
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?		
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleitausstattung, etc.?		
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?		
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?		
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?		
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?		
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?		

5 Termine				
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?			
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?			
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?			

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?		

6 Marketing			
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?		
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?		
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7	<b>Vertragliche Themen</b>		
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das beestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowting)?		
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?		
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?		
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?		
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?		
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?		

<b>8 Weitere Themen</b>			
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>		
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)		
1.2	Fahrzeugtypen		
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>		
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?		
<b>2 Anzahl und Mobiler Anteil</b>			
2.1	Stellplatzanzahl gesamt		
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)		
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?		
2.4	Wachstumsmöglichkeiten		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>		
<b>3 eMobile</b>			
3.1	Zapfsäulen:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>		

<b>4</b>	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>		
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?		
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?		
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?		
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleitausstattung, etc.?		
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?		
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?		
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?		
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?		
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?		

<b>5 Termine</b>			
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?		
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?		
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?		

<b>6 Marketing</b>			
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?		
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?		
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7	<b>Vertragliche Themen</b>		
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das beestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowting)?		
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?		
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?		
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?		
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?		
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?		

<b>8 Weitere Themen</b>				
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?			

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>		
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)		
1.2	Fahrzeugtypen		
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>		
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?		
<b>2 Anzahl und Mobiler Anteil</b>			
2.1	Stellplatzanzahl gesamt		
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)		
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?		
2.4	Wachstumsmöglichkeiten		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>		
<b>3 eMobile</b>			
3.1	Zapfsäulen:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>		

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>		
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?		
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?		
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?		
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleitausstattung, etc.?		
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?		
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?		
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?		
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?		
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?		

5 Termine				
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?			
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?			
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?			

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?		

<b>6 Marketing</b>			
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?		
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?		
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7	<b>Vertragliche Themen</b>		
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das bestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowing)?		
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?		
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?		
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?		
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?		
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?		

<b>8 Weitere Themen</b>			
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>		
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)		
1.2	Fahrzeugtypen		
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>		
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?		
<b>2 Anzahl und Mobiler Anteil</b>			
2.1	Stellplatzanzahl gesamt		
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)		
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?		
2.4	Wachstumsmöglichkeiten		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>		
<b>3 eMobile</b>			
3.1	Zapfsäulen:		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>		

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>		
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?		
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?		
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?		
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleिताusstattung, etc.?		
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?		
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?		
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?		
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?		
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?		

5 Termine				
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?			
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?			
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?			

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?		

<b>6 Marketing</b>			
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?		
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?		
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?		

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>	
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)	Standardplätze reichen aus / 2,5m x 4m - 5m (f. Inklusion mehr) 3 oberirdische Wallboxen, wenn Wand (20cm-30cm mehr) Ladeinfrastruktur Ladesäule (1m mehr) <b>Standardstellplätze 2,5x4 (5) + Ladesäule 3x5m inkl</b>
1.2	Fahrzeugtypen <b>nur E!</b> max. Hybrid (besser nur E-Autos, damit Nutzer keine Wahl hat) ist noch nicht festgelegt, hängt von Nutzerpool ab und von Fahrzeug-Lieferzeiten	2-3 Smarts Zoe, Nissan Leaf (4sitzer), BMWi3, Prius, Tesla-Modell S? als Transportlösung Kangoo+Kombi Hybrid-Modelle <b>2-3 Smarts, 1 Zoe Nissan Leaf, 1 Limousine, 1 Prius, 1 Kangoo/Transport, wird noch individuell entschieden</b>
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich	Jetziger Standort ist gut vier frei zugänglich hintere drei eventuell mit Schranke <b>im privaten Bereich</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>	Parkgitter wegen Parksünder <b>vordere vier sind frei zugänglich, hintere drei hinter Schranke</b>
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker	Klappbügel <b>ja Sicherung ist notwendig (z.B. Klappbügel)</b>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?	geschlossener Pool (präferierte Variante): Stellplätze nur für "Kranbauten-Bewohner"; zentral mittig oder drei in südlichen Kranbauteil und vier in nördlichem Kranbauteil als Exklusivlösung oder geöffnet verteilt nördlich und südlich; nicht an einem Standort Kranbauten sind frei finanziert. Standort bei den Kranbauten ist OK, wenn der Nutzerkreis nur die Bewohner der Kranbauten umfasst . Aufteilung 3+4 an zwei Standorten.

2 Anzahl und Mobiler Anteil		
2.1	Stellplatzanzahl gesamt	7 Stellplätze 7 Stellplätze, eventuell zwei Standorte im Süden 3+4 Stellplätze
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)	nein 100%ig eMobilität
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?	Nur E-Autos, max. Hybride (siehe 1.2) nur eMobile
2.4	Wachstumsmöglichkeiten	10-12 wäre aus Erfahrung sehr gute Flotte bis max. 20 bei 700 WE interessantes Potenzial für 10-15 Jahre

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>	siehe 2.4 Wo wären Wachstumsmöglichkeiten in Flächen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>	siehe 2.4
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>	immer 100% 10-12 pro Block (100 Nutzer -> 10-15 Fahrzeuge) 7 Standorte in D: Wachsen von 10-20 Fahrzeuge. Bei 709 WE

3 eMobile		
3.1	Zapfsäulen:	Wallbox 30cm tief (es kann jedes Fahrzeug geladen werden)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>	siehe folgende Antworten Wallbox 1 Box pro Fahrzeug, Ladesäule 1 zu 2 Fahrzeuge, eventuell 1 zu 3 Fahrzeuge



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>	1-2x Wallbox (Präferiert) 2x Ladesäule alle Fahrzeugtypen 1x Schnellladung im Rahmen des Forschungsprojektes -> Kosten Bei Standard Ladesäulen können alle Fahrzeuge laden (Litium-Ionen-Akku)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>	Wechselstrom für normal (1,5h), Gleichstrom für Schnellladung (20min), 3-Phasigkeit, ausreichend dimensionierte Leerrohre Standard Ladesäule, kein Schnellladen (Wechselstrom), dreiphasige Ladesäule

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>	
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?	Idealfall: Stellplätze werden vollständig hergestellt von Projektträger, aurelis Gebäude Ladeinfrastruktur+Ladesäule Stellplätze bei Wallbox, Anforderungsprofil wird erarbeitet Anforderungsprofil von Mindways
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?	Optimal: Über Hausverteilung, -zähler; nicht gut über direkten Anschluss zur Straße. Leerrohre vorsehen. Strom über Hausverteilung, keine eigenen Anschlüsse an Straße
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?	Baubeschreibung von Mindways Anforderungsprofil

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?	Baubeschreibung folgt Anforderungsprofil
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleिताusstattung, etc.?	Baubeschreibung folgt Anforderungsprofil
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?	Siehe 4.1. bauliche Voraussetzungen sollen alle von aurelis gestellt werden. Stellplatz, Stromversorgung, Ladesäule
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?	Baubeschreibung folgt Anforderungsprofil

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?	1 Zählerkreis / Gebäude für diese 7 Stellplätze, je flexibler, desto besser 1 Zählerkreis pro alle Fahrzeuge
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?	Baubeschreibung Anforderungsprofil
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?	ja, auf jeden Fall mit Energiedienstleister gewünscht
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?	Induktion, technischer Fortschritt, lieber Leerrohre für jeden Stellplatz

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?	Siehe 6.1 - 6.3 bei einer geschlossenen Gruppe sind Kennzeichnungen nicht notwendig. Beschilderung nur notwendig wenn nicht ausreichend 1 zu Plakat

5 Termine		
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?	Bei erstem Bezug mit Vorlauf wegen Technik wenn erste Nutzer einziehen (möglichst 3-4 Monate)
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?	Kommt auf baulichen Zeitplan an Darstellung des Projekt - Terminplans
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?	Einigung auf Konzept im Vertrag, Vorvertrag und anschließend technische Detailabstimmung Vertragliche Vereinbarung. Abhängig von Verpflichtungen.

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?	

6 Marketing		
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?	geschlossene Gruppe -> keine Beschilderung notwendig, bei 25% öffentlicher Beteiligung werbliche Beschilderung Standard, von außen sichtbar Bei Wohnungsvermarktung in der Projektfindungsphase
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten? nur in akquisitorischer Phase plakatieren	Welches Modell, Pflichtanteil oder wählbares Add-On, beides vorbereiten
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?	Bei Vermarktung der Wohnung zeitlich mit den Wohnungen

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7	<b>Vertragliche Themen</b>	
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das bestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowting)?	
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?	
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?	eingepreist in Vermarktung möglich



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.	<p>Nutzer eingepreist in Vermarktungspreis - zu Beginn Vertrag mit aurelis dann an Eigentümergemeinschaft oder mittelbar Verwaltungsgesellschaft; Wartungsvertrag - Generalvertrag wird übernommen. Laufzeit 3-5 Jahre um Nutzer an Carsharing insbesondere e-mobility zu gewöhnen. Wartung aurelis bzw. später Eigentümergesellschaft / Verwaltung oder Generalbetreiber Mindways oder Mischformen.</p> <p>Ideal: alles, was fest ist aurelius, alles flexible bei ihm. Laufzeit 3-5 Jahre. Bau und Zapfsäule von aurelius hergestellt. Eigentümergemeinschaft. 1. Eigentümer suchen sich eingene Wohnung. 2. Mindways ist Generalübernehmer. 3. Zapfsäule + Infrastruktur Wartung und Autos Betreiber</p>
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?	
7.6	Welche Möglichkeit an Föderungern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?	<p>Nur bei KaufFörderungen möglich in D Förderung nicht für Private Sonderabschreibungsmöglichkeiten sollen kommen. Sonderabschreibungsmöglichkeit für emobil. Carsharing wird positiv gesehen. Keine direkten Prämien an emobile-Anbieter.</p>
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?	siehe 7.4

<b>8</b>	<b>Weitere Themen</b>	
----------	-----------------------	--

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 1, Termin: 17.06.2015, 10.00 Uhr

**Mindways**

Teiln.: Herr Dr. Dierks

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?	nein, gemeinsame Oberfläche ist weder einfach noch schnell zu entwickeln. Dritte Dienstleister bieten ähnliches an. Mindestens 6stelliger Betrag für Entwicklung. Angebot wird <b>abgeschrieben allerdings nur für alle 7 Elektromobile. Eigener Abgeschlossener Standort ohne Konkurrenz.</b>
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?	Seh-Hörbehinderungen, eventuell 1 Stellplatz dafür könnte berücksichtigt werden. 10-15% gehandicapt. Kennen sich mit dem Thema aus. Gehbehinderung <b>Einen Stellplatz berücksichtigen, Fläche und Fahrzeugtyp Erfahrung: 10-15% die Mindways nutzen sind körperlich eingeschränkt.</b>

Braucht er 7 Stellplätze: ja, weil e! Kein Sinn, Cambio 2, Starcar 2, keine thermischen Fahrzeuge, nur bei geschlossenem Pool

Dierks seit 10 Jahren e-Flotte anfangs nur Segways seit 2009 gesetzl. verankert nun auch e-Autos Berlin, Frankfurt, Köln, Lübeck, Travemünde, Mainz, Hamburg, unabhängiger als üblicherweise Carsharer, Buchungsplattform und individuelles Angebot an Carsharingmodellen in Quartieren, fun-Trendsetter nicht nur ökologisch bewusst, geschlossener Fahrzeugpool (100-200 Nutzer z.B. eines Blocks) für Anwohnerpool damit hohe Verfügbarkeit garantiert, nicht für breite Öffentlichkeit, Carsharingstation Standort Mitte Altona ideal über Quartier hinausgehender Versorgungsauftrag Carsharing Anwohner südliches Quartier, bei 200-700 Wohneinheiten 100 Autos angemeldet, Kranblöcke alle freifinanziert, bietet sich an für Carsharing, restliche Blöcke Mischnutzung

**Einbezug von Vattenfall wegen Ladestruktur**

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>	
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)	Standard 2,7mx5-6m, siehe Bild Standard 2,5-5 Hier 2,7x5-6m
1.2	Fahrzeugtypen	bieten Autovielfalt von Emobil bis Kleintransporter. Ein e-Smart oder Zoe (rein elektrisch) oder rein Verbrenner keine Hybridfahrzeuge. Keine Belingo, Caddy, Nissan Leaf. Autovielfalt Kleinwagen bis Kleintransporter
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich nur private Stellplätze	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>	2 Zugangssysteme öffentlich mit Zugangskarte in Garagen Stahltesor
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker	je nach Lage; hier unbedingt Klappbügel Klappbügel

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?	Standort der Plätze für Mitte Altona gut <b>Standort OK</b>

2 Anzahl und Mobiler Anteil		
2.1	Stellplatzanzahl gesamt	auf keinen Fall alle 7 Stellplätze von Cambio sofort, sondern Schritt für Schritt. Anschlussphase weniger Autos 3-4, wenn alle finanziert. Buchung über Steuerungsplätze immer für Nachfragebefriedigung sorgen. <b>7 Stellplätze wovon 3-4 an SUB vermietet sind.</b>
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)	Mischen ja (nach heutiger Marktlage). in 2017 evtl. rein elektrisch, 4 elektrisch, 3 thermisch nach heutiger Marktlage 3-4 Jahreswagen. Bedarf Akzeptanz wegen Nachfrage, Reichweite <b>4 elektrisch 3 thermisch</b>
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?	Mischen ja (nach heutiger Marktlage). in 2017 evtl. rein elektrisch, 4 elektrisch, 3 thermisch nach heutiger Marktlage 3-4 Jahreswagen. Bedarf Akzeptanz wegen Nachfrage, Reichweite
2.4	Wachstumsmöglichkeiten	Bei Stellplatzvermietung Kündigungsfrist f. andere Mieter 3-6 Monate einbauen. Carsharing wird wachsen, damit Plätze für Carsharing zur Verfügung gestellt werden können. Bspl. Schanze 2010 mit 2 gestartet jetzt 16, 6 davon Emobil <b>Start 2-3 Fahrzeuge bzw. 3-4 Fahrzeuge, die anderen Fahrzeuge müssen von einem anderen Mindestumsatz</b>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>	<p>vermietete Stellplätze dem aurelis sollten möglichst nur 6 Monate Kündigungsfrist haben</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>	<p>Ist nicht vorgesehen Bau</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>	<p>Anteil eMobile kann zurzeit noch nicht festgelegt werden</p>

3 eMobile		
3.1	Zapfsäulen:	<p>1 Ladesäule für zwei PKW, Kabel einsXXX befestigt, Ladeinfrastruktur im eigenen Raum Cambio</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>	<p>1 Ladesäule für 2 Stellplätze = drei + Master oder Slave</p>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>	<p>haben eigene Säule mit der Firma Parkpod entwickelt vor 5 Jahren; noch nicht so kommuniziert wie heute. betreiben die selbst. daher eigene Technik. eigene Zapfsäule</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>	<p>Wechselstrom in Schnellladung 22kw. Hochschnellladung machen sie derzeit nicht, Nachfrage noch nicht. Wechselstrom schnell laden 32kw Hausanschluss braucht nur WS 3phasig</p>

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>	
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?	<p>Wechselstrom 3phasig, 22kw. Normaler Starkstrom für jeden Stellplatz. Steckdose vorbereiten. pro Stellplatz eine Steckdose</p>
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?	<p>1 Zählerkreis für 7 Stellplätze; 1 evtl. 2 Zwischenzähler. autarke Stromversorgung. Stellplätze gehören nicht eigentümern rechtlich zum Nachbargebäude Stromnetz Hamburg ansprechen eigenen Anschlusspunkt 22kw</p>
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?	<p>22kw nach derzeitiger Steuerung haustechnisch vorsehen, damit kein "Zusammenbruch des Stromnetzes".</p>



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?	22kw nach derzeitiger Steuerung haustechnisch vorsehen, damit kein "Zusammenbruch des Stromnetzes".
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleitausstattung, etc.?	in 1. Planungssitzung klären ist mit Cambio abzustimmen
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?	aurelis o. nachfolgende Eigentümer Kooperationspartner. Cambio HH GmbH Auto und Ladeinfrastruktur. Als Betreiber vertragliche sonstige Pflichten Mietervertragsverhältnis aurelis stellt Stellplatz, alles andere (Ladesäule techn. Infrastruktur und PKW) sowie Betrieb wird von Cambio gestellt
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?	

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?	1 bis max 2 Zähler ein Zähler für die 7 / je einen für 2 Betreiber
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?	nein
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?	gewünscht für 1. Termin, damit Cambio Anforderungen platziert. sinnvoll ja. üblich nein. sinnvoll
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?	in laufendem Kommunikationsprozess f. Fragen bereit.

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?	dezente Markierung als e-Stellplatz gewisse Kennzeichnung Ausschilderung Werbung für Cambio (kein Banner 4x4m) <b>Darstellung auf Boden und Beschilderung</b>

5 Termine		
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?	Mit Einzug der ersten Anwohner
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?	ab erstem Nutzereinzug Installationszeit ca. 1 Woche
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?	keine technischen Meilensteine

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?	nein

6 Marketing		
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?	offensiv im Rahmen eQuartier FUE-Projekt; spez. Flyer würde von Cambio entwickelt werden; bei Quartiersmanagement auf Seite Mobilität anknüpfen Darstellung auf eigener Seite, Darstellung auf Altonaseite
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?	gerne mit in Mietergespräche gehen, platziert werden.
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?	ab Vertragsabschluss sofort

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7	<b>Vertragliche Themen</b>	
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das beestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowting)?	geschlossener Pool hier nicht, schon gar nicht in Startphase. aber starker Quartiersbezug Mitte Altona hervorheben, Namen finden wie "Mitte Altona". Freeflowting als Taxiersatz wird hereinreichen und Nahverkehr. Quartier bekommt einen Namen z.B. Mitte Altona
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?	cambio betreibt erst einmal 1. 4 stellplätze (2-3 emobil 1-2 thermisch) 2.7 Stellplätze mit bereitstellung aurelis bei 3 Stellplätze
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?	Vertrag Cambio mit aurelis über 7 Stellplätze (4 fest 3 mit Anschlussfinanzierung). Annahme 250€/Stp, 60€ netto Mietzins Betreiber
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.	24-36 Monate Laufzeit; Vertragsverhältnis mit Cambio für 7 Stellplätze; im Innenverhältnis nur 4+3 Risikobeteiligung Vertragslaufzeit bis 36 Monate, Miete 60€ netto möglich, 4 Stellplätze von Cambio, 3 mit Aurelis gemeinsam mit Risikobeteiligung, Verbindung mit Vermarktung und Quartiermanagement

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?	
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?	keine Förderung
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?	

8 Weitere Themen		
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?	Vernetzung über Quartiersmanagementseite, vernetzen evtl. App Carjump Buchung über eigene App, Carjump, Telefon



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 2, Termin: 17.06.2015, 13.00 Uhr

**Cambio**

Teiln.: Herr Redlich

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?	hat Kontakte zu allen Beteiligten (ist Vorstand eines großen sozialen Trägers); stark gehandicapte Personen haben eigenes gefördertes KFZ; weniger gehandicapte 1 Stellplatz etwas breiter Bedarf eher nicht da; Rollator ist inklusion nur für Automatikauto bzw. Emobil <b>keine Sonderfahrzeuge, Barrierefreiheit Stellplatz eventuell aber im Moment nicht gefragt.</b>

Innovation Internetseite Vernetzung und Verwaltung in Quartier  
 Telefon Internet App Cambio übergeordnet Carjump  
 vor 25 Jahren Pixibuch, Nachbarschafts und Gemeinschaftsauto;  
 5000 Kunden in HH, Frankreich und Belgien; seit 2 Monaten auch in Flensburg  
 bieten Autovielfalt, e-Mobil bis zum Kleintransporter alle haben Kindersitze,  
 Kunden junge Studierende, Familien, ältere Menschen, die noch mobil sein wollen,  
 Kooperationspartner überall wo sie sind,  
 in Altona größter Anbieter 10 Standorte, 2 Zugangssysteme, öffentlich mit Zugangskarte,  
 Mischung aus gewerblicher und privater Nutzung, tagsüber z.B. Behörde 8-18 Uhr, davor und  
 danach privat, reines Wohngebiet schwierig, z.B. IBA 2+1 Fiesta öffentlich 2-Autos 11WE, aktive  
 Vermarktung, Zeitpreis + KM-Preis, Preis-Leistungsverhältnis, Buchungssystem anders nicht  
**Teilinfo, Quartiersangebot 60000 Nutzer, Studenten, Familien**

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>	
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)	klass. Größe, Rechengröße normaler Stellplatz
1.2	Fahrzeugtypen	kl. Fahrzeuge bis Mittelklasse, Smart bis Kombi (Kangoo), Golfklasse, e-Smart, C-Zero, Citroen, alles was es am Markt gibt Mittelklasse Smart bis Kombi, Golfklasse, e-Mobil: eZero, eSmart, Kangoo, alle Fahrzeuge im Programm
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich	grds. im öffentlichen Bereich bei Carsharing (nicht nur bestimmter Nutzerpool) auf privatem Grund nutzen können alle sein
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>	besondere Kennzeichnung dezent eventuell Bodenmarkierung eher nicht: Bügel erschweren den Zugang, Schlüssel im Auto. Zugangs-rfid-chip auf Führerschein, Kreditkarte, Smartphone Buchung über: elektronische Karte, RFID-Chip, Smartphone, Telefon
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker	siehe 1.3. Besondere Kennzeichnung, Bodenmarkierung, Panikbügel möglichst nicht, weil etwas umständlich

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?	<p>Straßenanbindung sollte sein, gute Standortwahl unserer Carsharingplätze in MA</p> <p>Standort in der Einfahrt Gewerbefront OK, Standort wird sowieso beworben</p>

2 Anzahl und Mobiler Anteil		
2.1	Stellplatzanzahl gesamt	<p>7</p> <p>7</p>
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)	<p>Mix 7 Stellplätze max 2-3, Vorhaltung mit Leerrohren um später mehr eMobil nachrüsten zu können</p> <p>2-3 e-Mobile, 4 PKW mischen</p>
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?	<p>siehe 1.2</p> <p>ja unterschiedliche Fahrzeuge, bei Bedarf werden Typen ausgetauscht</p>
2.4	Wachstumsmöglichkeiten	<p>je nach Bedarf</p> <p>aus Erfahrung: Wahrnehmung muss gegeben sein. z.B. Hopfenstraße 2 eFahrzeuge laufen nicht gut, weil TG</p> <p>je nach Bedarf Wachstum ist zurzeit nicht vorauszusehen</p>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>	siehe 2.4 s.o.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>	siehe 2.4 s.o.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>	siehe 2.4 s.o.

3 eMobile		
3.1	Zapfsäulen:	Mennekes 22kw Vattenfall / RWE in Berlin 2 Varianten Schnellademöglichkeit 1-2 Zapfsäulen eine Zapfsäule
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>	2 für 2-3 e-Auto's 1-2 Zapfsäulen auf jeden Fall an jedem Stellplatz ein Leerrophr für zukünftige Aufrüstung

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen [afo](#) [Notizen ajp](#)

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>	<p><a href="#">schnellladen und 22kw 2 Stecker pro PKW</a></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>	<p><a href="#">22kw</a></p>

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>	
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?	<p><a href="#">normaler Parkplatz</a>  <a href="#">nehmen selbst Beschilderung und Kennzeichnung vor</a>  <a href="#">Stellplatz keine Anforderung Kennzeichnung und Logo wird von DBRent geliefert</a></p>
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?	<p><a href="#">wird per Anforderungskatalog geliefert</a>  <a href="#">Abstimmung mit Stromversorger unter Vermeidung für eigenen Stromversorgung und XXX</a></p>
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?	<p><a href="#">wird per Anforderungskatalog geliefert</a></p>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?	leerrohre an jedem Stellplatz
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleिताusstattung, etc.?	wird nachgereicht
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?	wird nachgereicht
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?	wird nachgereicht



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?	
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?	
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?	
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?	

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?	Carsharing Beschilderung in Abstimmung mit Behörde

5 Termine		
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?	macht Sinn, wenn die Nutzer da sind 3 Monate sind ca. notwendig um die Infrastrukturellen Einbauten stattfinden
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?	3 Monate für Fertigstellung für Ladeinfrastruktur "ab Asphalt" sobald Mieter im Quartier wohnen sollten die Stellplätze verfügbar sein
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?	keine weiteren es gibt keine Kommunikation über das Projekt gewünscht

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?	

6 Marketing		
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form?	über best. Link z.b. "Mitte Altona" als Anreiz für Anwohner zu besonderen Konditionen Markierung wird vollumfänglich von DBRent übernommen z.B. Newsletter Vermarktung auch zur Wohnungsveräußerung
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?	DB-Newsletter überregional, Kombinationsangebot flinkster und statrad bei Anmeldung "Goodies"
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?	sowie es mit Leben gefüllt wird als Add On in Vermarktung der Wohnung, Flyer würden sie entwickeln vorab

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7	<b>Vertragliche Themen</b>	
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das beestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freefloating)?	<p>Flinkster nur stationsgebunden, Kooperation mit Car2go, damit ergänzt sich das Leistungsportfolio um Freefloating</p> <p>DBRent bietet nur Stationsgebundenes Carsharing an. Zukünftig auch weiterhin in Kooperation mit Car2go (Freefloating)</p>
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?	<p>Stellplatz wird gemietet, Ladeinfrastruktur wurd von DBRent mitgebracht</p>
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?	
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.	<p>Mietvertrag über Carsharing</p> <p>Modell 1: 7 Stellplätze mit DBRent 3-4 Stellplätze mit DBRent und anderem Mobildienstleister, 3-4 Stellplätze werden von DBRent geliefert und 3-4 von Car2go belegt, auch Stationsgebunden, Car2go wäre Sub von DBRent</p>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?	bei 7 Stellplätzen nur mit ihnen auch bei Kooperation car2go wenn geteilte Plätze dann nicht
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?	Fa. Choice ImmoZett prüfen InoZ, Fa. Choice wird abgefragt und im Angebot aufgezeigt eventuell bestehen bei eQuartier-Charakter Fördermittel Möglichkeiten
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?	

8 Weitere Themen		
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?	zurzeit über Moovel (Plattform wie Expedia), 3-4 Jahre wird eine Entwicklung einer gemeinsamen Plattform noch min. dauern. gemeinsame Oberfläche mit Car2go über moovel-Plattform: jedes eigene Buchungssystem ist dahinter geschaltet

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 3, Termin: 24.06.2015, 10.00 Uhr

**DB Rent**

Teiln.: Frau Kluck

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?	bei Anmeldung Führerschein einzige Voraussetzung, keine Spezialfahrzeuge werden geliefert, e-Auto's sowieso Automatikfahrzeuge



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
<b>1</b>	<b>Stellplätze und Fahrzeuge</b>	
1.1	Stellplatzgrößen (Breite, Länge)	normaler Stellplatz
1.2	Fahrzeugtypen	siehe Vorstellung Golfgröße, Pologgröße, Golf Variant, keine größeren Kombi
1.3	Verortung der Stellplätze im öffentlichen oder privaten Bereich	Stellplätze im privaten Bereich
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im privaten Bereich: Sicherung der Zugänglichkeit (elektronisches Zugangssystem / manuelles Schlüsselsystem)</li> </ul>	Schranke und Karte 3 Fahrzeuge, 2 elektro 1 thermisch
1.4	Notwendige Sicherung der Carsharing-Stellplätze gegen Fremdarker	Schranke (Vorziehen vor Bügeln) Stellplätze sind hinter der Schranke in Gewerbehof

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
1.5	Welche Aspekte können / sollten bei der Standortvergabe durch die Eigentümer im Sinne und nach den Erfahrungen der Mobilitätsdienstleister verändert / verbessert werden?	Standort ist ideal

2 Anzahl und Mobiler Anteil		
2.1	Stellplatzanzahl gesamt (ähnliche Kalkulation wie XXXküche)	3 (im Moment), wenn mehr gewünscht, dann Beteiligung durch Projektträger von Starcar werden 3 betrieben
2.2	Kombination von thermischen und elektro-mobilen Fahrzeugen (ja / nein)	2 elektrisch 1 thermisch 2 eMobil, 1 thermisch
2.3	Anteil eMobile / thermische PKW  Angebot unterschiedlicher Fahrzeugtypen?	Golfklasse und Polo (e-Up), kl. Kombi
2.4	Wachstumsmöglichkeiten	kann nur im Projektverlauf festgestellt werden

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfahrungen Mobilitätsdienstleister</li> <li>Entwicklung und reale Flächenbedarfsdeckung</li> </ul>	<p>kann nur im Projektverlauf festgestellt werden</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum der Stellplatzanzahl allgemein und</li> </ul>	<p>in Mümmelmannsberg 4 zu viel, aber trotzdem deutliche Zunahme der Nutzung daher im Projektverlauf mögliches Wachstum kann nur im Projektverlauf festgestellt werden</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wachstum des Anteils der eMobile → Umsetzungsmodelle / Erfahrungen Betreiber</li> </ul>	<p>kann nur im Projektverlauf festgestellt werden</p>

3 eMobile		
3.1	Zapfsäulen:	<p>2 verschiedene Ladesäulen (auch Schnellladung - nicht in Altona (ca. 25.000€) - fast nur noch Wallbox</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Zapfsäulen, bezogen auf Stellplätze, Wachstumsmöglichkeiten</li> </ul>	<p>jeder Parkplatz ein Kabel 1 Zapfsäule mit 2 Kabeln</p>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zapfsäule: Welche Arten von Zapfsäulen gibt es und wie viele PKW können damit versorgt werden? Welches "Modell" ist das richtige / angebotene?</li> </ul>	keine Schnellladesäule nur 22kw 3phasig
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Leistung und welche Qualität der Stromversorgung wird für eine Ladesäule benötigt?</li> </ul>	Wechsel- und Gleichstrom für Schnellladung 22kw/380V Smartgrid wird nicht vorgesehen

4	<b>Bauliche und technische Vorrüstung</b>	
4.1	Welche baulichen und technischen Vorrüstungen müssen bedacht werden?	Nicht nur Leerrohr + Kabel mit Zählerkreis (ohne nicht vorstellbar)
4.2	Welches ist das übergeordnete Anschlussmedium für die Stromversorgung? Gibt es eine direkte Verbindung zum Versorger / seiner Leitung in der Straße oder wird vom jeweiligen Gebäude aus versorgt?	von der Straße vorgerüstet "rote Dose" 3phasig, damit nur noch Ladesäule angeschlossen werden muss bauliche Vorrüstung mit Kabel bis zu einer internen Übergabestation
4.3	Welche Leistungskapazität ist vorzusehen? Qualität und Menge. Wie sieht die notwendige Annahme zur Bemessung für die TGA-Planung aus?	2x 22kw 3phasig

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.4	Welche Wachstumsgrößen sind auch hier zu berücksichtigen, so dass das Versorgungssystem diese zukünftig (neben einer eventuellen Gebäudeversorgung) liefern kann? Auf welches Wachstum sollte man sich minimal / maximal einstellen? (Kosten / Nutzen Vorhaltung)? Auslegung der Hauptanschlussleistung?	nein, nur Nachrüsten vorhalten Empfehlung: vlt. Leerrohre überall es wird nur im Bedarfsfall Wachstumsverkabelung nachinstalliert
4.5	Welche baulichen Maßnahmen sind bei der Erschließungs- und Gebäudeplanung in Qualität und Menge zu berücksichtigen? Leerrohre, Kabelkanäle, Bodenoberflächen, Markierungen, Wegeleitausstattung, etc.?	in Anforderungskatalog (wird geliefert)
4.6	Welche Schnittstellen gibt es bei der baulichen Herstellung? Welchen Teil muss der Eigentümer herstellen und welchen der Mobilitätsdienstleister (z.B. Installation Ladesäule, etc.)?	in Anforderungskatalog (wird geliefert)
4.7	Muss es weitere Vorhaltungen von Unterverteilungen geben?	in Anforderungskatalog (wird geliefert) eingenger Zählkreis für beide Fahrzeuge bzw. die Ladesäule

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.8	Wie viele Zählkreise mit welchen technischen Anforderungen sind notwendig?	in Anforderungskatalog (wird geliefert) einer für Carsharing
4.9	Gibt es eine anteilige funktionale Leistungsbeschreibung zur Berücksichtigung aller baulichen Themen in der Planung?	ja nachgereicht
4.10	Ist eine Teilnahme an Planungsbesprechungen gewünscht / sinnvoll / üblich?	nur die, die dieses Thema betrifft nein
4.11	Welche weiteren Punkte sind zu berücksichtigen, um die Qualität im Sinne der Mobilitätsdienstleister in Planung und Umsetzung zu sichern?	befestigt gut erreichbar bei Bedarf nachgeliefert

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
4.12	Gibt es von Seiten der Behörden, z.B. Denkmalschutz, Außenwerbung, öffentliche Wegeleitkennzeichnung, Anbringung von notwendigen Buchungs- und Versorgungsautomaten / Stationsergänzungen, etc. an den vorgeschlagenen Standorten Vorgaben, die bei der Planung und dem Bau der Carsharing-Stellplätze zu berücksichtigen sind?	Schild üblich in Starcar gelb Boden in Starcar gelb markiert flexibel gehandhabt nach Vorgabe, aber schon gerne Markierungen auf dem Boden, Schild Starcar in gelb könnte auch anders farbig mit Behörde abgestimmt werden

5 Termine		
5.1	Wann sollte die Inbetriebnahme der Stellplätze erfolgen bzw. wann ist diese vom Betreiber gewünscht?	gemeinsam mit Gebäudeinbetriebnahme Inbetriebnahme mit Einzug Nutzer, 4 Monate vorher als Bezugs-Installationszentrum notwendig
5.2	Wann ist von baulicher Seite aus für die Betreiber mit einer Fertigstellung zu rechnen? Wie sieht der Projektterminplan aus?	4 Monate Installation (normalerweise 4 Wochen, aber Lieferzeiten von Autos beachten)
5.3	Welche terminlichen Meilensteine für Eigentümer und Mobilitätsdienstleister sind wichtig und müssen vereinbart werden?	eher nicht notwendig, gehen von gutem GSM-System aus nein



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
5.4	Welche Entscheidungen müssen zu welchem Zeitpunkt inhaltlich vorliegen?	siehe 5.3

6 Marketing		
6.1	Welche Art von Marketing ist sinnvoll? Wo kann das Carsharingmodell publiziert werden und in welcher Form? Quartiersbezug Station in Altona mit einbeziehen Absprache mit Quartiersmanagement	"Freunde werben Freunde"-Aktion Starcar Newsletter Kenntlichmachung der Plätze Flyer, Radio mit Radiospots Flyer für Anwohner, bauliche Sichtbarkeit, Radiospots, Newsletter, Abstimmung mit dem Quartiersmanagement
6.2	Welche Themen sind in der Kommunikation und im Wording vice versa unbedingt zu beachten?	einheitliches Auftreten im Quartier z.b. Pylon am "Eingang", wo alle aufgelistet sind
6.3	Wann sollte mit dem Marketing begonnen werden?	nicht viel vorher bei Eröffnungsfeier zeitnah vorher

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7	<b>Vertragliche Themen</b>	
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das bestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freefloating)?	<p>quartiersbezogenes Carsharing in Realität sehr gut, bei Freefloating nicht sinnvoll, keine Fahrzeuge vorhanden, wenn gebraucht</p> <p><b>Stationsgebundenes Carsharing</b></p>
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?	
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?	
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.	<p><b>Stellplatz wird inkl. Gebäudeinterner technischen Infrastruktur, ab interner Infrastruktur Übergabe Station bringt Starcar Ladesäule und Fahrzeuge mit</b></p>

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo Notizen ajp

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?	
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?	nein nein
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?	

8 Weitere Themen		
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?	Wenn Kosten zur Entwicklung zur Verfügung gestellt werden (Abrechnungs-Software) ca. 10000€ und Entwicklungszeiten

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 4, Termin: 24.06.2015, 15.30 Uhr

**Starcar**

Teiln.: Herr Puttlitz, Herr Njie

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?	spezielle Fahrzeuge nein, haben ein einziges in Fahrschule Da Anforderungen zu individuell wären, wird diesbezüglich nichts angeboten.

Angebot innerhalb 2 Wochen

1. 3 Fahrzeuge

2. 3+4 mit Risikozuschlag

3. 3+4 als Sub anzudenkende

Option

---

reines HH Unternehmen in Autovermietung, 10 Filialstationen, 1x in Jenfeld, Hr. Puttlitz seit 16 Jahren, sukzessive Ausbau derzeit 26 Stationen reine Autovermietung, Hamburg, Berlin, Köln, München, seit 2 Jahren in Carsharing aktiv (Share a Starcar) ideal standortbezogenes Darsharing (freeflowing bräuchte viel größere Flotte für Wirtschaftlichkeit)

Share a starcar ca. 20 Standorte in Hamburg fest angemieteter Parkplatz beschildert Branding wird mit Vermieter abgestimmt SAGA OBi

e-Quartier über Ausschreibung gewonnen Mümmelmannsberg Kooperation mit SAGA, Stadt HH und HCU 2 e-Autos VW e-ups ideal mit Mischgewerbe

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

[Notizen afo](#) [Notizen ajp](#)

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
-----	--------	-------------

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Notizen afo **Notizen ajp**

Nr.	Inhalt	Anmerkungen
-----	--------	-------------

**Gesprächsnotizen**

Fahrzeugflotte 450 Autos in HH, freefloating

BMW's und Minis

App oder Selen

rfd-Chips funktioniert nicht immer (Stabilität des Führerscheins)

i3 ab 15.07. elektrisch

Infrastruktur selbst nicht - Kollegen von BMW nutzen den öffentlichen Raum

zurzeit 60 Ladestationen im Einzugsgebiet werden zur Ladung genutzt

Actice e-Erfahrung seit 2013 Berlin, 20 München

1-2/Woche unter 10% leergefahren

Viele Kunden haben sich allein wegen Elektromobilität bei DriveNow angemeldet (28000 Kunden von 145000 Kunden)

e-Autos stehen nur um zu laden, ansonsten bis 90% voll ausgebucht

BMW versucht immer wieder, Quartiersprojekte aufzuziehen - fixe Parkplätze zur Verfügung zu stellen

nehmen aktiv Einfluss auf Auto

Geschäftsgebiet nur auf diese Parkplätze begrenzen - eher nicht gewünscht

kann sich nicht vorstellen, dort Stellplätze anzumieten, sondern kostenfrei zur Verfügung gestellt zu bekommen

**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7	<b>Vertragliche Themen</b>		
7.1	Zurzeit ist stationsgebundenes Carsharing im Quartier angedacht. Gibt es dazu Alternativen oder Varianten, um das bestmögliche Modell für das Quartier Mitte Altona zu erreichen (z.B. Objektbezogen / Freeflowing)?		
7.2	Welche Eckdaten sind für die jeweiligen Modelle ausschlaggebend und wie funktionieren sie?		
7.3	Wer sind die vertraglich Beteiligten (Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte)?		
7.4	Wie sehen die Vertragsmodelle aus? Schnittstellen und Umfang der Leistungen, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten (bauliche Herstellung, Nutzung Zapfsäulen, Miete, Stellplätze, Ausstattung, etc.) für Eigentümer / Mobilitätsdienstleister / Versorger / Nutzer / weitere Beteiligte.		



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
7.5	Wie viele vertragliche Vereinbarungen sind zwischen wem notwendig?		
7.6	Welche Möglichkeit an Fördergeldern / wirtschaftlicher Unterstützung gibt es für die Herstellung / Zurverfügungstellung und dem Betrieb von Carsharing / eMobilität?		
7.7	Welche Schnittstellen und Zuständigkeiten gibt es im Bereich des Betriebs und der Wartung der notwendigen Carsharing Ausstattung und baulichen Umgebung?		

<b>8 Weitere Themen</b>			
8.1	Kann eine Buchungsoberfläche entwickelt und zur Verfügung gestellt werden auf der mehrere Anbieter von Carsharing vom Kunden gleichzeitig gebucht werden können (keine individuellen, getrennten Buchungssysteme mehr)?		

**Legende:**

Info aus Angebot

Info aus Matrix

Fragen

Nr.	Thema	Cambio	Variante 2	Mindways	Variante 2	Starcar	Variante 2	DB Rent	Variante 2
1	Fahrzeugtypen	Variante 1 eSmart, Renault Zoe, BMW i3, Citroen Berlingo, Ford Kombi o.ä. Anpassung je nach Nachfrage möglich		Varinate 1 Fahrzeug-Mix: Klein-PKW, Komfortklasse/Limousine(n)(ggf. Range-Extender,Hybride) 1 Fahrzeug mit größerer Zuladung , Fahrzeug Prestige	Variante 2 Fahrzeug-Mix: Klein-PKW, Komfortklasse/Limousine(n)(ggf. Range-Extender,Hybride) 1 Fahrzeug mit größerer Zuladung , Fahrzeug Prestige	Varinate 1 PKW/ Kleintransporter	Variante 2 2 elektrisch betriebene Personewagen 1 thermisch betriebener Kleintransport	Varinate 1 Klein- und Kompaktklasse	Variante 2 Klein- und Kompaktklasse
2	Stellplatzanzahl	4 Standard 2,5-5 Hier 2,7x5-6m	Variante 1 + 3 Stpl. Standard 2,5-5 Hier 2,7x5-6m	7 Standardplätze reichen aus / 2,5m x 4m - 5m (f. Inklusion mehr) 3 oberirdische Wallboxen, wenn Wand (20cm-30cm mehr) Ladeinfrastruktur Ladesäule (1m mehr) Standardstellplätze 2,5x4 (5) + Ladesäule 3x5m inkl	4	7 normaler Stellplatz	3	7	

3	Anteile eMobil/ Thermisch	3 / 1	4 elektrisch 3 thermisch	7 100% elektrisch	4 100% elektrisch	2/1	7 Mix elektrisch und thermisch	
4	Sub/ Mitbewerber nootwendig?	Ja, für 3 Stpl. Mitbewerber		Angebot zusätzlicher Carsharing Anbieter auf 3 Stellplätze begrenzt und zeitlich limitiert			nein	nein
5	Zapfsäulenqualität	haben eigene Säule mit der Firma Parkpod entwickelt vor 5 Jahren; noch nicht so kommuniziert wie heute. betreiben die selbst. daher eigene Technik.  1 Ladesäule für zwei PKW, Kabel einsXXX befestigt, Ladeinfrastruktur im eigenen Raum Cambio  eigene Zapfsäule	haben eigene Säule mit der Firma Parkpod entwickelt vor 5 Jahren; noch nicht so kommuniziert wie heute. betreiben die selbst. daher eigene Technik.  1 Ladesäule für zwei PKW, Kabel einsXXX befestigt, Ladeinfrastruktur im eigenen Raum Cambio  eigene Zapfsäule	Wallbox 30cm tief (es kann jedes Fahrzeug geladen werden) Wallbox 1 Box pro Fahrzeug, Ladesäule 1 zu 2 Fahrzeuge, eventuell 1 zu 3 Fahrzeuge		je Platz 3 Stromkabel Kabelanschlüsse 3 -Phasig Ladung 380 Volt- 32 Ampere kompatibel sein 2 verschiedene Ladesäulen (auch Schnellladung - nicht in Altona (ca. 25.000€) - fast nur noch Wallbox keine Schnellladesäule nur 22kw 3phasig	je Platz 3 Stromkabel Kabelanschlüsse 3 -Phasig Ladung 380 Volt- 32 Ampere kompatibel sein	Hier bin ich mir nicht sicher. Es wird die Ladeinfrastruktur für ein Citroen C Zero vorgestellt auf S. 8 auf S.7 ist eine Checkliste die ich wegen der schlechten Qualität nicht lesen kann.  Hier bin ich mir nicht sicher. Es wird die Ladeinfrastruktur für ein Citroen C Zero vorgestellt auf S. 8 auf S.7 ist eine Checkliste die ich wegen der schlechten Qualität nicht lesen kann.

6	Schnittstelle Eigentümer/ Betreiber			<p><b>Variante 1a:</b> Parkplatz- eigentümer stellt idealerweise Parkplatz mit fest verbundene Ladeinfra- struktur wenn gewünscht übernimmt Mindways die Wartung</p>	<p><b>Variante 2a:</b> Parkplatz- eigentümer stellt idealerweise Parkplatz mit fest verbundene Ladeinfra- struktur wenn gewünscht übernimmt Mindways die Wartung</p>	<p>Projekt- partner übernimmt Verlegung der Kabel zu den Hausan- schlüssen - Starcar übernimmt die Inbetrieb- nahme der Ladesäule Vorlaufzeit von 9 Wochen</p>	<p>Projekt- partner übernimmt Verlegung der Kabel zu den Hausan- schlüssen - Starcar übernimmt die Inbetrieb- nahme der Ladesäule Vorlaufzeit von 9 Wochen</p>	<p>Aurelis mietet Fahrzeuge von der DB Rent und greift in einer definierten Kernzeit auf die angemieteten Fahrzeuge zu. Anwohner und Mitarbeiter melden sich privat als Kunden bei der DB Rent an und können so außerhalb der Kernzeiten und am Wochenende auf den Fuhrpark der Stadt zugreifen. Einnahmen verbleiben größtenteils bei Aurelis. DB fungiert als umfassender Dienstleister und Kundenhalter</p>	
7	Begleitung/ Unterstützung Planungs- + Bauprozess	Ja, aktive Begleitung beim Planungs- und Gestaltungsprozess	Ja, aktive Begleitung beim Planungs- und Gestaltungsproze- ss	ja, auf jeden Fall mit Energiedienst- leister		nur die, die dieses Thema betrifft		Telefonische Unterstützung Unfall- und Pannendienst Versand von Rechnungen per E- Mail	Telefonische Unterstützung g Unfall- und Pannendienst t Versand von Rechnungen per E-Mail
7	Zeitpunkt Inbetriebnahme			gewünscht		nein			

8	Vertragslaufzeit	Vertragslaufzeit bis 36 Monate,	Vertragslaufzeit bis 36 Monate,		5 Jahre	5 Jahre	5 Jahre		24 Monate	24 Monate
	Einzugsgebiet	gesamtes Quartier		geschlossene Nutzergruppe von 120 Wohneinheiten	geschlossene Nutzergruppe von 70 Wohneinheiten				<Exklusive Nutzung, Bewohner, Eigentümer und Gewerbetreibenden Montag bis Freitag von 8:00-18:00 Uhr in den "Sperrzeiten" mit Reservierung <Nach 18:00 Uhr und am Wochenende auch für Dritte	> öffentliche Station
9	Marketing-Angebot	24-36 Monate Laufzeit; Vertragsverhältnis mit Cambio für 7 Stellplätze; im Innenverhältnis nur 4+3 Risikobeteiligung	24-36 Monate Laufzeit; Vertragsverhältnis mit Cambio für 7 Stellplätze; im Innenverhältnis nur 4+3 Risikobeteiligung	Unterstützung, Betreuung der Nutzer komplett von Mindways übernommen	Unterstützung, Betreuung der Nutzer komplett von Mindways übernommen	Freunde werben Freunde-Aktion, Starcar Newsletter, Kenntlichmachung der Plätze, Flyer, Radio mit Radiospots, Flyer für Anwohner, bauliche Sichtbarkeit, Radiospots, Newsletter, Abstimmung mit dem Quartiersmanagement			Quartier-eigenen Link "Mitte Altona", Flyer,Übernimmt die DB . DB kann an der Liegenschaft mit Scouts mit einem " Mobilitäts-Info-Tag" den Nutzer vor Ort das Carsharing und die einfache Handhabung vor Ort erklären und den Start des Projektes aktiv unterstützen	Quartier-eigenen Link "Mitte Altona", Flyer,Übernimmt die DB . DB kann an der Liegenschaft mit Scouts mit einem " Mobilitäts-Info-Tag" den Nutzer vor Ort das Carsharing und die einfache Handhabung vor Ort erklären und den Start des Projektes aktiv unterstützen
		Vertragslaufzeit bis 36 Monate, Miete 60€ netto möglich, 4 Stellplätze von Cambio, 3 mit Aurelis gemeinsam mit Risikobeteiligung, Verbindung mit Vermarktung und Quartiermanagement	Vertragslaufzeit bis 36 Monate, Miete 60€ netto möglich, 4 Stellplätze von Cambio, 3 mit Aurelis gemeinsam mit Risikobeteiligung, Verbindung mit Vermarktung und Quartiermanagement							

	Ausgestaltung des Stellplatzes	Ja		attraktiv für die Nutzer gestellt werden ( an den Aufgängen)	attraktiv für die Nutzer gestellt werden ( an den Aufgängen), weit von anderen Anbieter entfernt liegen			Die Stationen werden nach dem Standort " Neue Mitte Altona" benannt	Die Stationen werden nach dem Standort " Neue Mitte Altona" benannt
	Vernetzung mit Quartiersmanagement	Ja, aktiv + Bewohnerberatung							
11	Buchungsoberfläche							Quartier-eigener Link	Quartier-eigener Link
10	Fördergelder/-möglichkeiten	keine Förderung	keine Förderung			nein		Habe ich nichts gefunden	Habe ich nichts gefunden
12	Miete/ Ertrag/ Beteiligung	Miete von Cambio: 60 €/ Stellplatz	Miete an Cambio: 3 der 7 Fahrzeuge Umsatzgarantie von 750 € Laufzeit 24 Monate	Miete von aurelis an Mindways: 100€/Stellplatz/Monat oder: Wird den Bewohner als Flatrate angeboten, Gebühr z.B.100€, die im Kaufpreis oder in der Miete enthalten sind	Miete von aurelis an Mindways: 100€/Stellplatz/Monat oder: Wird den Bewohner als Flatrate angeboten, Gebühr z.B.100€, die im Kaufpreis oder in der Miete enthalten sind	Miete von STARCAR: 60€ pro Stellplatz-Risikozuschlag für 4 Fahrzeuge von 650-800€ je nach Fahrzeug	Miete von STARCAR: 60€ pro Stellplatz-	Aurelis trägt die monatliche Fahrzeugmiete. Die Umsatzanteile aus der Drittnutzung liegt zwischen 65 und 85 Prozent und werden von der Monatsmiete abgezogen	Aurelis trägt die monatliche Fahrzeugmiete. Die Umsatzanteile aus der Drittnutzung liegt zwischen 65 und 85 Prozent und werden von der Monatsmiete abgezogen



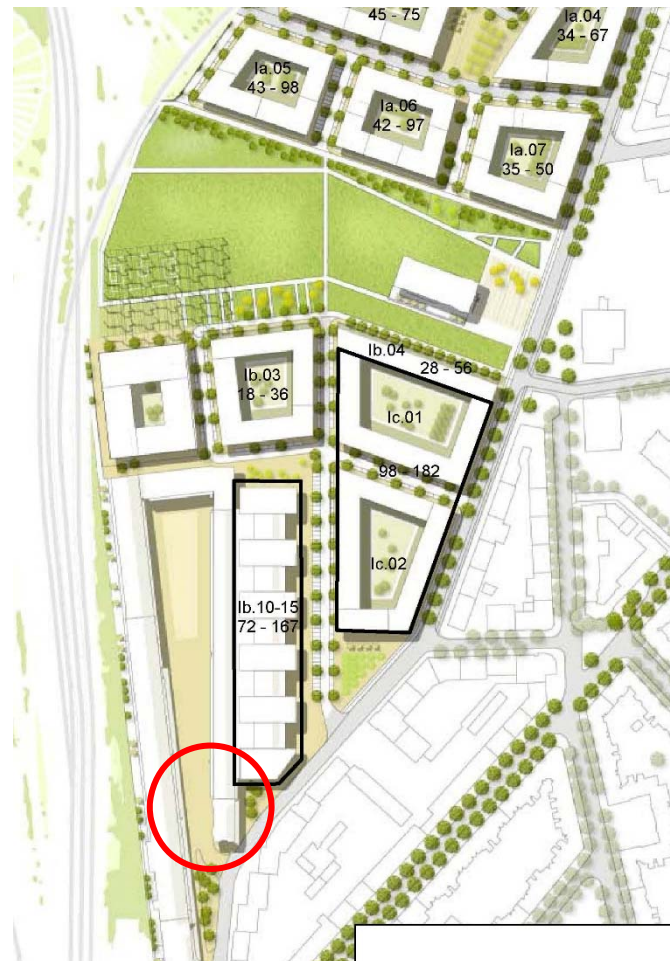






## Mitte Altona - Carsharing

Vorgesehene Stellplätze für Carsharing (Verortung) im südlichen Quartier  
(siehe auch Detailplan)



**Briefing-Matrix**

Betreibergespräche

Betreiber 5, Termin: 25.06.2015, 15.00 Uhr

**Drive Now**

Teiln.:

Nr.	Inhalt	Anmerkungen	Bewertung
8.2	Inwieweit kann Inklusion beim Carsharingangebot berücksichtigt werden? Gibt es bauliche Voraussetzungen, die geschaffen werden können? Was kann das PKW-Angebot diesbezüglich bieten (z.B. besondere Ausstattung)?		