



Carsharing

*Praxishandbuch für Initiativen und Gemeinden zur Planung,
Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten
im suburbanen und ländlichen Raum*



Ziel und Zielgruppen des Praxishandbuchs	03
Carsharing umsetzen in aller Kürze	04
1.0 Was ist Carsharing?	05
1.1 Carsharing: Nutzen statt Besitzen	05
1.2 Definition	05
1.3 Gestaltungskriterien	07
1.4 Arten des Carsharings	08
1.5 Unterscheidung von Use Cases	10
1.6 Carsharing als Baustein geteilter Mobilität	11
2.0 Warum Carsharing?	13
2.1 (Graue) Energie	13
2.2 Fläche/lebenswerte Gemeinde	13
2.3 Flexibilität/Intermodalität	13
2.4 Chancengleichheit für nachhaltige Verkehrsmittel	14
2.5 Kosten/Soziales – Mobilität für alle	14
2.6 Stellplätze für Carsharing – neue Wege im Stellplatzregulativ	14
3.0 Wie kann Carsharing umgesetzt werden?	17
3.1 Organisationformen, Rollen und Kooperationsmodelle	17
3.2 Der Verein als Rechtsform für Carsharing	20
3.2.1 Unternehmens- und Konsumentenschutzrecht	20
3.2.2 Gewerberecht	21
3.2.3 Steuerrecht und Buchhaltung	21
3.2.4 Wirtschaftlichkeit und Ehrenamt	22
3.3 Standplatz	23
3.4 Fahrzeug	26
3.4.1 Beschaffung	26
3.4.2 Anzahl	26
3.4.3 Fahrzeugtyp und Antrieb	27
3.5 Prozesse im Carsharing	27
3.6 Kosten, Tarife und Nutzungsverhalten	28
3.7 Rechtliche Rahmenbedingungen	31
3.7.1 Vertragsrecht	32
3.7.2 Straßenverkehrsrecht	32
3.7.3 Datenschutzrecht	32
3.7.4 Nutzer:innenpflichten und Haftung	33
3.7.5 Rechtliche Konsequenzen bei Unfällen	33
3.7.6 Zulassung, Versicherungsschutz und Selbstbeteiligung	34

4.0	Wie kann Carsharing strategisch unterstützt werden? Das Beispiel Vorarlberg	35
4.1	Entwicklung des Carsharings in Vorarlberg	35
4.2	Der Verkehrsverbund als Akteur	35
4.3	Potenzialstudie	37
5.0	Welche Rolle spielt das menschliche Verhalten?	39
6.0	Was noch gut zu wissen ist?	42
6.1	Kooperationspartner: Carsharing Dachverbände in Österreich	42
6.2	Datenbank zu Carsharing-Angeboten und alternativen Mobilitätsangeboten in Österreich	42
6.3	Anbieter von Softwarelösungen für Carsharing	43
6.4	Anbieter von Telematiklösungen für Carsharing	43
6.5	Vertragsmuster	44
6.5.1	Beispiel einer Kooperationsvereinbarung zwischen einem Carsharingverein und einer Gemeinde	44
6.5.2	Beispiel von Vereinsstatuten eines Carsharingvereines	47
7.0	Quellen	52
	Abbildungsverzeichnis	53
	Tabellenverzeichnis	54
	Impressum	55

Ziel und Zielgruppen des Praxishandbuchs

Die Anzahl der Carsharing-Initiativen sowie der Carsharing-Fahrzeuge ist in den letzten Jahren nicht nur in städtischen Gebieten, sondern auch im ländlichen Raum stetig gewachsen. Auch die Vielfalt der Carsharing-Anbieter:innen und der Angebotsgestaltung hat sich weiterentwickelt. Die Sharing-Lösungen sind in der Regel regional spezifisch und unterscheiden sich häufig in Bezug auf Organisations- und Rechtsformen, Zielgruppen, Tarifmodelle und örtliche Rahmenbedingungen.

Ziel dieses Praxishandbuchs ist es, eine Entscheidungshilfe für die Planung, Gründung und Umsetzung von Carsharing-Angeboten für Initiativen und Gemeinden bereitzustellen. Basierend auf bisherigen Erfahrungen bietet das Praxishandbuch einen Überblick über Chancen, Herausforderungen und Umsetzungsprozesse.

Das vorliegende Praxishandbuch richtet sich daher an Initiativen und Gemeinden, die nicht-kommerzielle Carsharing-Angebote im suburbanen und ländlichen Raum planen, gründen und umsetzen möchten. Free-floating-Carsharing oder die Vermietung von Privatautos ohne Rahmenvertrag über Plattformen (sog. Peer-to-Peer-Carsharing) sowie kommerzielles Carsharing, insbesondere im städtischen Umfeld, werden in diesem Praxishandbuch nicht behandelt.

Lesen Sie die Kapitel, die Sie interessieren. Auf der folgenden Seite finden Sie einen Überblick darüber, welche Themen im Praxishandbuch behandelt werden. Wenn Sie bereits wissen, was Carsharing genau ist und wozu es dient, können Sie die ersten Kapitel einfach überspringen.

Carsharing umsetzen in aller Kürze

Leitfrage	Eckpunkte	Details siehe...
Sind wir uns im Klaren, was Carsharing ist?	Carsharing-Theorie von A bis Z	Kapitel 1
Warum wollen wir Carsharing einführen?	Argumente für Carsharing	Kapitel 2
Welche Use Cases soll unser Carsharing abdecken?	Identifizieren Sie relevante Akteur:innen, wie lokale Unternehmen, potenzielle Carsharing-Anbieter und die Gemeinde selbst, und beziehen Sie diese in den Planungsprozess ein. Vermeiden Sie, zumindest zu Beginn, zu viele Use Cases abdecken zu wollen.	Kapitel 1.5
Gründen wir einen Verein oder suchen wir einen Betreiber?	Eine wichtige Grundsatzentscheidung: Sind Sie sich vorab im Klaren, ob Sie Carsharing selbst betreiben wollen oder sich zu einer Kooperation mit einem Betreiber entscheiden.	Kapitel 3.2
Was sind geeignete Carsharing-Standorte?	Geeignete Standorte für Carsharing-Stationen sind gut erreichbar, liegen im Siedlungsschwerpunkt, bieten ausreichend Platz und kommen dem subjektiven Sicherheitsempfinden entgegen.	Kapitel 3.3
Was sind geeignete Fahrzeuge?	Die Wahl der Fahrzeuge richtet sich nach Ihren Zielgruppen. Eine Mischung aus Klein- und Familienfahrzeugen hilft unterschiedliche Bedürfnisse abzudecken.	Kapitel 3.4
Was sind geeignete Tarife für die Nutzer:innen?	Die Tarife sollten möglichst nutzer:innenfreundlich sein und die notwendigen Einnahmen erzielen.	Kapitel 3.6
Welche rechtlichen Rahmenbedingungen müssen wir beachten?	Carsharing betrifft viele Rechtsmaterien. Die wichtigsten im Überblick.	Kapitel 3.7
Gibt es Beispiele wie Carsharing strategisch in einem Bundesland umgesetzt wird?	In Vorarlberg wird Carsharing sowohl von Gemeinden getragen als auch von Landesseite und dem Verkehrsverbund strategisch unterstützt.	Kapitel 4
Welche Rolle spielt eigentlich das menschliche Verhalten beim Carsharing?	Das menschliche Verhalten spielt in der Art des Mobilitätsgeschehens eine große Rolle. Verstehen Sie, wie wir ticken und warum Angebote (nicht) funktionieren.	Kapitel 5
Welche Informations- und Vernetzungsmöglichkeiten gibt es sonst noch?	Sie sind nicht allein mit der Umsetzung und dem Betrieb von Carsharing. Netzwerke, Anbieter von Soft- und Hardware sowie weitere Informationsquellen.	Kapitel 6

1.0 Was ist Carsharing?

1.1 Carsharing: Nutzen statt Besitzen

Im Supermarkt schnappen wir uns am Eingang einen Einkaufswagen und geben ihn nach unserem Einkauf wieder zurück. Niemand kommt auf die Idee, einen Einkaufswagen zu kaufen. Das wäre ziemlich unpraktisch. Wo würden wir ihn zu Hause abstellen? Im Wohnzimmer?

Was wir beim Einkaufswagen ganz selbstverständlich machen, ihn zu nutzen statt zu besitzen, ist beim Personenkraftwagen (noch) die Ausnahme. Dabei ist der Betrieb eines Autos aufwändig. Man denke nur an Versicherung, Reinigung, Reifenwechsel, §57a-Begutachtung, Service, Vignette und vieles mehr. Das Auto braucht enorm viel Platz, kostet viel, auch wenn es gar nicht fährt und ist die meiste Zeit nicht in Verwendung. Ganz selbstverständlich steigen wir in einen Zug, ein Autobus oder Flugzeug, ohne das Verkehrsmittel besitzen zu müssen.

Massenmotorisierung in Form von PKW-Besitz war lange Zeit das Paradigma der Verkehrspolitik und -planung. So haben wir eine Welt gestaltet, in der jeder ein Auto braucht. Mit all seinen bekannten Folgen.

Im Kapitel 2 erklären wir genauer, warum wir dringend einen Paradigmenwechsel zum Nutzen statt Besitzen brauchen. Doch der Weg dorthin ist kein leichter. Alles ist auf den Autobesitz ausgerichtet: Parkplätze, Versicherung und Steuern, das Auto selbst. Wir sind gefangen im Auto-Besitz-Paradigma.

Das vorliegende Praxishandbuch soll einen Weg zeigen, wie mit Carsharing dieses Paradigma aufgebrochen werden und welche konkreten Schritte Sie setzen können, um Carsharing in Ihrem Ort, Wohnprojekt oder Region umzusetzen.

1.2 Definition

Carsharing ist laut Duden die organisierte [gebührenpflichtige] Nutzung eines Autos von mehreren Personen.

Beim Carsharing besitzt man das Auto nicht selbst, sondern teilt es sich mit Anderen. Ist es schon Carsharing, wenn die Kinder mit dem Auto der Eltern fahren? Nein! Zur Abgrenzung stellen wir Ihnen unser Carsharing¹ vor, die wir einerseits aus dem Deutschen Carsharinggesetz ableiten und andererseits aus der fachlichen Auseinandersetzung mit dem Thema erarbeitet haben. Die einzelnen Elemente unserer Definition sind im Anschluss erläutert. In Österreich ist eine bundesgesetzliche Definition von Carsharing erst geplant.

Ein **Carsharing-Fahrzeug** ist ein Personenkraftwagen welcher einer unbestimmten Anzahl von Fahrer:innen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließendem Tarif angeboten und selbständig reserviert und genutzt werden kann.

Ein **Carsharing-Anbieter** ist ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet.

¹ Entspricht Ihr Carsharing-Angebot dieser Definition können Sie sicher gehen, dass es allfälligen Förderkriterien genügt und in den Genuss von Privilegien kommen wird. Ähnliche Definitionen aus Deutschland finden Sie unter [carsharing.de/sites/default/files/download/2024-11/Carsharing-Definitionen%202024.pdf](https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2024-11/Carsharing-Definitionen%202024.pdf)

Beim Carsharing handelt es sich um die **Bereitstellung von PKWs**. Die Kunden bzw. Kundinnen müssen über einen **Führerschein der Klasse B** verfügen. Kleintransporter fallen also unter Carsharing, nicht jedoch Motorrad, LKW oder Bus.

Die Fahrzeuge werden einer **unbestimmten Anzahl** an Fahrer:innen zur Verfügung gestellt. Es handelt sich also um ein offenes System. Kann das Auto nur von Vereinsmitgliedern genutzt werden, so muss die Mitgliedschaft niederschwellig erworben werden können.

Das Fahrzeug wird auf Basis einer **Rahmenvereinbarung** zur Verfügung gestellt. Das heißt, es handelt sich um ein konstantes und zuverlässiges System, auf das sich die Nutzer:innen verlassen können. Die Nutzung muss nicht jedes Mal neu ausverhandelt werden, die Transaktionskosten sind niedrig.

Dafür braucht es eine auf Dauer angelegte Organisation selbständiger, wirtschaftlicher Tätigkeit, die jedoch nicht auf Gewinn ausgerichtet sein muss (Unternehmen). Es ist keine spezielle Rechtsform notwendig. Das Anbieten von Carsharing ist somit eine unternehmerische Tätigkeit, kann jedoch sowohl gewerblich als auch nicht gewerblich angeboten werden (vgl. Kapitel 3.2.2).

Die gemeinsame Nutzung von Autos beschränkt auf die Familie, Haushalt oder Freundeskreis fällt nicht unter die Definition von Carsharing.

Im Tarif sind die **Energiekosten eingeschlossen**. Das heißt, dass Kurzmieten problemlos möglich sind und der:die Nutzer:in sich nur bei längeren Fahrten ums Tanken/Laden kümmern muss. Die Nutzung ist einfach und die Kosten für die Miete sind kalkulierbar. Die Tarife werden in der Regel zeit- und entfernungsabhängig sein, es sind jedoch auch andere Kriterien denkbar. So könnte über ein innovatives Tarifsystem eine energiesparende und sichere Fahrweise unterstützt werden.

Das Auto kann **selbständig reserviert** werden. In der Regel ist eine 24/7-Buchung möglich (also rund um die Uhr) und bedarf keines Dritten. Reservierungsmöglichkeiten über ein Callcenter sind natürlich möglich und von der Definition umfasst.

Selbständig reservieren heißt, dass die Autos Tage und Wochen im Voraus, also **längerfristig gebucht** werden können und somit die Verfügbarkeit und die Preise kalkulierbar sind. Nur so kann Carsharing ein vollwertiger Ersatz für den Privat-PKW sein.

Die **selbständige Nutzung**, ohne Abhängigkeit von einem:einer Dritten und rund um die Uhr, stellt die maximale Autonomie der Verkehrsteilnehmer:innen sicher. Die Nutzung soll somit vergleichbar einfach, unkompliziert und alltagstauglich sein wie die Nutzung eines Privat-PKWs. Ein Mindestmaß an Technisierung/Automatisierung ist notwendig. Je nach Situation sind jedoch auch Systeme mit Schlüsselkasten von der Definition umfasst.

Die Carsharing-Autos müssen nach **allgemeinen Kriterien** zur Verfügung gestellt werden. Das heißt, die Bereitstellung erfolgt grundsätzlich diskriminierungsfrei. Es besteht jedoch kein Kontrahierungszwang. Der Anbieter muss bezüglich Bonität und Zuverlässigkeit einen Spielraum haben.

Missverständnisse und Abgrenzungsprobleme gibt es oft beim privaten oder Peer-to-Peer-Carsharing. Dieser Begriff wird verwendet, wenn eine Privatperson ihr Auto anderen, meist über eine Internetplattform², zur Verfügung stellt. Dieser Variante fehlt oft der selbständige, 24/7-Zugang zu den Fahrzeugen und die Rahmenvereinbarung. Für jeden Mietvorgang muss dann vorher die Zustimmung des Eigentümers bzw. der Eigentümerin abgefragt werden. In diesen Fällen handelt es sich nicht um Carsharing nach unserer Definition, sondern eigentlich um einen Etikettenschwindel.

Es gibt jedoch sehr vernünftige Carsharing-Angebote mit Autos von Privatpersonen. Beispielsweise wenn ein Carsharing-Verein in einer Nachbarschaft die gemeinsame Nutzung von Privat-PKW's der Mitglieder organisiert. Die Autobesitzer:innen reservieren dann ihr eigenes Auto wie alle anderen Mitglieder. Um Verwechslungen mit der privaten Autovermietung über Plattformen zu vermeiden, empfehlen wir in diesem Fall anstatt Peer-to-Peer-Carsharing den Begriff „Nachbarschaftliches Carsharing“ zu verwenden.

1.3 Gestaltungskriterien

Carsharing kann sehr unterschiedlich gestaltet werden. Überlegen Sie anhand der folgenden Kriterien, wie Sie Ihr Carsharing-Angebot gestalten wollen.

Motivation des Betreibers

Carsharing kann als Business, d. h. gewinnorientiert betrieben werden. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist Carsharing jedoch kein Geschäft und wird daher nicht „vom Markt“ angeboten. Wer Carsharing will, muss deshalb zur Selbsthilfe greifen. Gerade in Gemeinden steht meist das Gemeinwohl, also der Vorteil für die Bürger:innen und die Umwelt im Vordergrund.

Gewerblichkeit

Eng mit der Gewinnabsicht verknüpft ist die Gewerblichkeit. Gewerblich ist eine Tätigkeit nämlich, wenn sie selbständig, regelmäßig und in der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen, ausgeübt wird. Gewerbliches Carsharing unterliegt der Gewerbeordnung und vielen sondergesetzlichen Bestimmungen. Daher braucht es in diesem Punkt Klarheit, auch wenn in der Praxis eine genaue Abgrenzung Schwierigkeiten bereitet.

Der Betrieb eines Autos, insbesondere eines gemeinschaftlich genutzten, ist mit erheblichem Aufwand verbunden. Man muss sich um den Stellplatz, die Versicherung, Wartung, die §57a-Begutachtung (das Pickerl), die Reinigung, den Reifenwechsel und vieles mehr kümmern. Zur Organisation gibt es viele Spielarten. Auch bei selbstverwalteten Carsharing-Angeboten ist es sinnvoll, auf professionelle Dienstleistungen zurückzugreifen und kommerzielle Anbieter setzen oft Nutzer:innen (Hosts) für die Wagenpflege ein.

Eigentümer:innen der Fahrzeuge/Fahrzeughalter:innen

Irgendjemandem, sei es einer natürlichen oder juristischen Person (Verein, Unternehmen), muss das Auto gehören und irgendjemand muss für das Auto (gegenüber der Behörde) verantwortlich sein. Der:die sogenannte Fahrzeughalter:in.

Der Carsharing-Betreiber kann das Auto von einem Autohaus (=Eigentümer und Halter) mieten, von einem Leasing-Unternehmen (Eigentümer) leasen oder selbst beschaffen. Zu klären sind also Finanzierung, (finanzielles) Risiko und Verantwortung für das Fahrzeug.

In der Regel wird die Frage des Eigentums und Halters nach Zweckmäßigkeit entschieden, kann jedoch auch identitätsbestimmend sein.

Fahrzeug/Antriebssystem

In der Regel wählt der Carsharing-Betreiber seine Fahrzeuge nach Zweckmäßigkeit aus. Es kann jedoch auch sein, dass die Motivation nur ein bestimmtes Fahrzeug oder Antriebssystem zulässt. So kann ein Carsharing-Betreiber grundsätzlich nur Elektroautos anbieten oder eine bestimmte Marke oder Kategorie von Autos (Transporter, Luxus-Autos etc.).

Zielgruppe und Nutzer:innenkreis

Auch wenn Carsharing lt. Definition nicht auf eine bestimmte Anzahl von Nutzer:innen beschränkt werden darf, muss der Betreiber sich Gedanken darüber machen, welche Zielgruppe (Bewohner:innen, Gemeindegänger:innen, Urlaubsgäste) er damit ansprechen möchte, welche Kriterien die Nutzer:innen erfüllen müssen und welche Nutzer:innen allenfalls ausgeschlossen werden sollen.

Ist die Zielgruppe Familien, so muss an eine Lösung für Kindersitze gedacht werden. Wird das Carsharing im Freizeitverkehr genutzt, muss das Auto eine Möglichkeit bieten, Fahrrad oder Ski zu transportieren. Ein Elektroauto ist für nachhaltig orientierte Nutzer:innen die erste Wahl. Wird das Carsharing-Auto jedoch für weitere Urlaubs- und Geschäftsfahrten genutzt, ist ein Verbrenner möglicherweise (noch) das bessere Auto. Auch die Ansprüche an Sauberkeit, Komfort und Preis sind sehr unterschiedlich. Es ist jedenfalls sinnvoll, mit den Interessenten über ihre Bedürfnisse und Vorstellungen zu sprechen.

Geschäftsmodell

Auf den ersten Blick scheint es naheliegend, dass sich Carsharing durch die Nutzungstarife finanziert. Das ist jedoch nicht zwingend. Auch beim Privat-PKW sind ein Großteil der Kosten fix, fallen also für die Verfügbarkeit an. Gerade bei E-Autos kann es Sinn machen, dass sich (ein Teil der) Nutzer:innen die Fixkosten unabhängig von der Nutzung teilen. Andere Carsharing-Angebote finanzieren sich zu einem beträchtlichen Teil aus Werbeeinnahmen bzw. Sponsoring. Carsharing kann auch als Infrastruktur einer Wohnanlage, eines Unternehmens, einer Gemeinde, sozialen Einrichtung oder Tourismusdestination gesehen werden, die für einen Teil der Kosten aufkommen. In manchen Fällen investieren Nutzer:innen in das eigene Carsharing-System und profitieren von einem günstigen Geschäftsverlauf. Dementsprechend können Carsharing-Angebote ganz unterschiedliche Tarifmodelle haben.

1.4 Arten des Carsharings

Stationsbasiertes Carsharing

Die Fahrzeuge sind an festen Stationen abzuholen und wieder abzustellen. Hierbei ist eine Reservierung im Voraus erforderlich. Das Fahrzeug befindet sich auf einem reservierten Parkplatz, der nicht von anderen benutzt werden darf. Der Parkplatz kann sich auf Privatgrund oder auf öffentlichen Flächen befinden. Durch die Reservierung das gebuchte Fahrzeug für den gebuchten Zeitraum garantiert verfügbar. Üblicherweise muss die Nutzungsdauer des Fahrzeugs vorher festgelegt werden und kann nur verlängert werden, wenn das Auto anschließend noch nicht von anderen Nutzer:innen gebucht ist. Bei verspäteter Rückgabe (ohne Verlängerung) wird meist eine Vertragsstrafe fällig. Nutzer:innen können per Internet die verfügbaren Stationen und Fahrzeuge einsehen, um ein Fahrzeug zu buchen. An verschiedenen Stationen gibt es oft verschiedene Fahrzeugtypen (etwa Kleinwagen, Kombi oder Kleintransporter), die gezielt gebucht werden können, wenn der:die Nutzer:in einen bestimmten Typ wünscht.

Free-Floating Carsharing

Die Fahrzeuge können innerhalb eines festgelegten Geschäftsgebiets flexibel abgestellt und angemietet werden. Eine Reservierung ist in der Regel nicht notwendig und auch nur sehr kurzfristig möglich. Das Fahrzeug hat keinen festen Standort, nur ein festes Nutzungsgebiet (etwa das Gebiet einer Stadt) und es darf nach der Nutzung auf einem beliebigen öffentlichen Parkplatz im Nutzungsgebiet abgestellt werden. Die Fahrzeuge übermitteln automatisch ihren Standort an eine Zentrale und mögliche spätere Nutzer:innen können per Internet aktuelle Standorte einsehen, um ein Fahrzeug zu finden.

Nachbarschaftliches Carsharing

Privatpersonen stellen ihr eigenes Fahrzeug zur Verfügung und vermieten es an andere Nutzer:innen³. Dabei geht es nicht um die gelegentliche Überlassung des eigenen Autos, sondern um die organisierte, gleichberechtigte, gemeinsame Nutzung⁴. Das gemeinsame Eigentum (Kondominium) eines Autos ist zwar möglich, als Halter:in wird jedoch nur eine Person akzeptiert. Wollen mehrere Personen gemeinsam ein Auto nutzen, braucht es also eine interne Vereinbarung zwischen Halter:innen und Nutzer:innen. Nur wenn der selbständige Zugang zum Auto möglich ist, handelt es sich um Carsharing.

Nachbarschaftliches Carsharing hat den Vorteil, dass das Angebot individuell gestaltet werden kann. Der:die Fahrzeug-Besitzer:in trägt in der Regel das finanzielle Risiko und sichert somit den Bestand des Angebots auch bei geringer Auslastung. Er:sie hat aber die Möglichkeit, einen Teil seiner:ihrer Fixkosten durch die Beiträge anderer abzudecken. Der Organisationsaufwand ist jedoch beachtlich. Nachbarschaftliches Carsharing funktioniert besonders dann, wenn ein Carsharing-Verein organisatorische Aufgaben übernimmt.

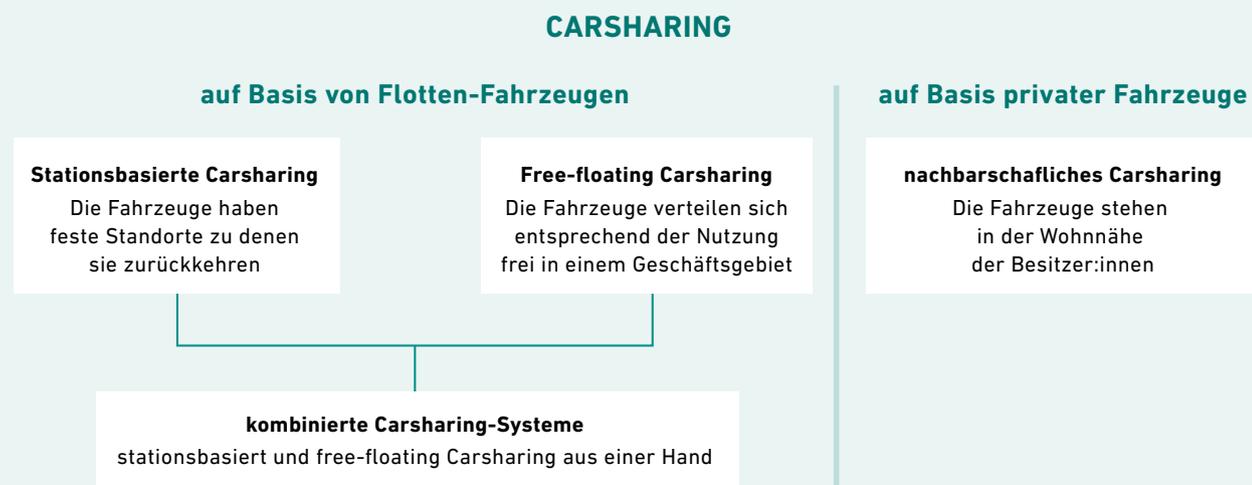


Abbildung 1
Gesamtüberblick über alle Carsharingvarianten⁵

Wie beim Bikesharing oft schon üblich gibt es mittlerweile auch beim Carsharing eine Kombination von stationsbasierten und Free-Floating Modellen, um die spezifischen Vorteile beider Organisationsformen zu kombinieren. Dabei wird ein Teil der Flotte fixen Stationen und ein

anderer Teil dem Free-Floating-System zugeteilt. Länger planbare Fahrten können im Voraus mit stationsbasierten Fahrzeugen reserviert werden, spontane Fahrten werden ohne Reservierung und ohne Angabe eines Rückgabepunktes mit Free-Floating-Fahrzeugen durchgeführt.

³ siehe auch Kapitel 1.2

⁴ Hinweis: der Begriff Peer-to-Peer Carsharing wird oft auch im Zusammenhang mit der Vermietung von Privatfahrzeugen über eine Plattform verwendet, wobei die Übergabe der Fahrzeuge dann persönlich erfolgt und das Kriterium der Rund-um-die-Uhr-Nutzbarkeit unserer Definition nicht gegeben ist. Um Missverständnisse zu vermeiden, empfehlen wir für echtes Carsharing den Begriff „Nachbarschaftliches Carsharing“.

⁵ Quelle: Bundesverband Carsharing e.V. (bcs), eigene Adaption und Darstellung

Außerhalb von Ballungsräumen werden aufgrund des spezifischen Use Cases (vgl. Kapitel 1.5) und der potenziell aufwändigen Logistik für den:die Betreiber:in auf absehbare Zeit keine Free Floating oder kombinierten Systeme angeboten werden.

Aus diesem Grund wird hier auf Free-Floating-Systeme nicht näher eingegangen.

1.5 Unterscheidung von Use Cases

Für die Konzeptionierung des Carsharings ist das Denken in Use Cases, die abgedeckt werden sollen, und den daraus erwachsenden Hauptzielgruppen und deren speziellen Bedürfnisse essenziell. In der Praxis wird dieser Schritt vorab oft zu wenig bedacht. Die verständliche Verlockung besteht darin, ambitioniert „viele“ „irgendwie“ abdecken zu wollen. Am Ende besteht die Gefahr, dass man sich in zu vielen Use Cases verheddert (z. B. große und verwirrende Tarifvielfalt, um möglichst alles abzudecken) und die Hauptzielgruppe zu wenig direkt anspricht. Nur wenn man genau weiß, was und wohin man will, kann man es auch gut umsetzen.

Betrachtet man die Wegekette und Wegezwecke, die mit Carsharing (mit-) abgedeckt werden sollen, können grundsätzlich zwei Arten von Use Cases unterschieden werden:

Carsharing als Teil einer intermodalen Wegekette⁶:

Dabei steht Carsharing an einem Knoten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) insbesondere als Last-Mile-Angebot für intermodale Wegekette mit den Hauptwegezwecken

Dienstreise und Freizeitverkehr zur Verfügung. Carsharing ist hier Teil einer Wegekette, wo im Vorlauf meist der ÖV genutzt wird. Typisches Beispiel für diesen Use Case ist das Carsharing-Angebot „Rail&Drive“ der ÖBB, das an Bahnhöfen bereitgestellt wird und für den letzten Teil der Wegekette für ihre Bahnkunden bzw. -kundinnen dient.

Carsharing als Teil eines multimodalen Angebotes:

Als Teil eines multimodalen Angebots wird Carsharing, z. B. an einem Mobilitätspunkt in einem Wohnquartier, neben Bikesharing und weiteren Angeboten als multimodales Angebot für alle Wegezwecke mit der Hauptzielgruppe der ansässigen Wohnbevölkerung bereitgestellt. Je nach Wegezweck wird einmal das Carsharing, das Fahrrad oder ÖV benutzt. Im Gegensatz zum vorigen Fall ist Carsharing hier nicht Teil einer Wegekette, sondern wird für den gesamten Weg hin und retour genutzt. Der überwiegende Teil der (stationären) Carsharing-Angebote sind auf diesen Use Case ausgerichtet.

Ein spezieller Use-Case ist **Carsharing im Vor-Ort-Verkehr**. Die Anreise (z. B. ans Urlaubsziel) erfolgt ohne Auto. Mit einem Carsharing-Angebot vor Ort ist der Urlauber, (Saison-)Arbeiter oder ähnliche auch in der (Urlaubs-)Destination automobil. Aufgrund der häufig wechselnden Nutzer:innen sowie größeren Nachfrageschwankungen ist Carsharing für diesen Use-Case eine besondere Herausforderung, aber auch ein besonderes Asset für die Destination⁷.

⁶ **Multimodalität** meint die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Modi) umschrieben.

Im Einzelnen spricht die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von „multimodalen Mobilitätsdienstleistungen“ und versteht darunter „Dienstleistungen, die die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Ortsveränderungen unterstützen“ (FGSV 2015: 15). Entsprechend definiert sie „multimodales Verhalten“ als die „individuelle Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums (häufig eine Woche)“ (FGSV 2015: 15).

Intermodalität stellt eine Unterkategorie der Multimodalität dar, sie betrifft die Nutzung verschiedener Modi auf den einzelnen Etappen eines Weges, z. B. im Rahmen von P+R. Innerhalb eines Weges werden verschiedene Verkehrsmittel genutzt. Diese werden dabei miteinander verkettet.

⁷ Die Gemeinde Werfenweng setzt auf autofreien Tourismus und verleiht ihren Gästen E-Autos. Die Autos stehen auch der Bevölkerung und den Saison-Arbeitern zur Verfügung.

1.6 Carsharing als Baustein geteilter Mobilität

Carsharing ist ein Baustein geteilter Mobilität. Im Verbund mit Öffentlichem Verkehr und anderen Angeboten geteilter Mobilität („Shared Mobility“) kann Carsharing seine Wirkung entfalten. Denn jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Vorteile: So ist Carsharing für Gelegenheitsfahrten, z. B. zur Fahrt zur Bergtour am Sonntag oder zum Einkauf im Baumarkt, das Mittel der Wahl, für die tägliche Fahrt in die Arbeit jedoch nicht. Insbesondere Öffentlicher Verkehr und Carsharing sind kommunizierende Gefäße: Je besser der Öffentliche Verkehr (für die

regelmäßigen Alltagswege) ausgebaut ist, desto besser ist auch Carsharing (für die unregelmäßigen Gelegenheitsfahrten) nutzbar. Gepaart mit einer guten lokalen Nahversorgung und Infrastruktur, wären dies die besten Voraussetzungen, um kein eigenes Auto anschaffen zu müssen. An sich keine guten Nachrichten für viele ländlichen Gemeinden. Trotzdem gibt es Potenzial für Carsharing auch im ländlichen Bereich: Dort wird es weniger das Erst- sondern vielmehr das Zweit oder gar Drittauto ersetzen (vgl. Abbildung 2).

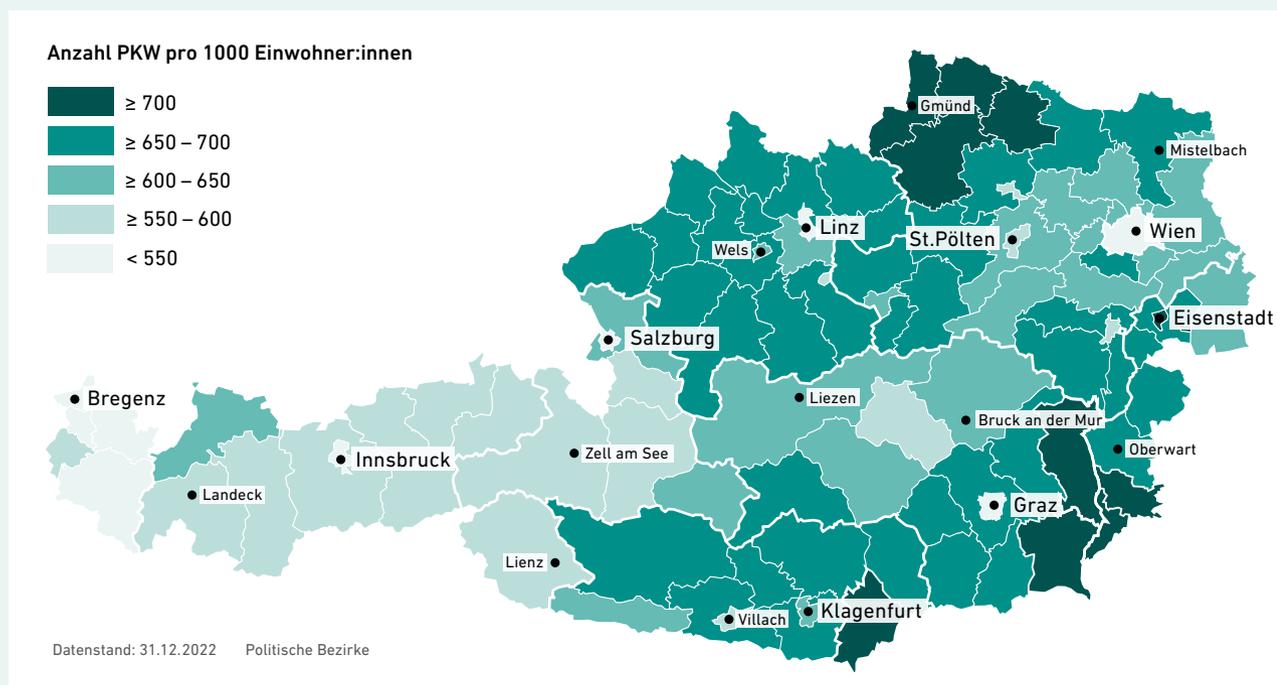


Abbildung 2
Motorisierungsgrad in Österreich nach Bezirken⁸

⁸ Quelle: Statistik Austria

www.statistik.at/atlas/?mapid=them_kfz_bestand&layerid=layer1&sublayerid=sublayer1&languageid=08&bbox=969089,5721335,2143162,6305314,8

Die folgenden Tabellen verdeutlichen die unterschiedliche Eignung von Shared-Mobility-Angeboten je nach Betrachtungsweise. Dies zeigt auch einerseits nochmals die Wichtigkeit, sich darüber im Klaren zu sein, welcher

Use Case mit Carsharing abgedeckt werden soll und andererseits, dass erst die Kombination von mehreren Angeboten ein adäquates Angebot schafft, das dem PKW-Besitz eine Alternative gegenüberstellt.

Raumtypologie	Öffentlicher Linienverkehr	Öffentlicher Bedarfsverkehr	Carsharing	Bikesharing	Taxi	Fahrgemeinschaften
dicht besiedeltes Gebiet: Städte / städtische Zentren / städtische Gebiete	XX	–	XX	XX	XX	–
Gebiet mittlerer Dichte: Städte, Vororte	X	X	X	X	X	X
dünn besiedeltes Gebiet: ländliches Gebiet	X	XX	X	–	–	–

Tabelle 1

XX sehr geeignet X geeignet

Eignung und Einsatzgebiete von Shared-Mobility Angeboten nach Raumtypologien⁹

Anmerkung zum öffentlichen Bedarfsverkehr: Obwohl mittlerweile der Begriff „Mikro-ÖV“ verbreitet ist, wird empfohlen stattdessen den Begriff „Bedarfsverkehr“ bzw. „Bedarfs-ÖV“ zu verwenden. Der Ausdruck „Mikro“ erzeugt ein Framing, dass das Angebot nicht ernst zu nehmen sei.

Wegezzweck	Öffentlicher Linienverkehr	Öffentlicher Bedarfsverkehr	Carsharing	Bikesharing	Taxi	Fahrgemeinschaften
Arbeit	XX	X	–	–	–	X
Dienstreise	X	X	XX	–	X	–
Freizeit- und Tourismus	X	XX	XX	XX	X	–
Einkauf/Versorgung	X	X	XX	X	X	–
Ausbildung	XX	XX	–	–	–	–

Tabelle 2

XX sehr geeignet X geeignet

Eignung und Einsatzgebiete von Shared-Mobility Angeboten nach Wegezzweck¹⁰

9 eigene Einordnung

10 eigene Einordnung

2.0 Warum Carsharing?

2.1 (Graue) Energie

Weniger Autofahren? Es liegt auf der Hand, dass Klimaschutz nicht mit unserem aktuellen Lebensstil und Mobilitätsverhalten vereinbar ist. Mit Elektroautos, die mit erneuerbarer Energie betrieben werden, können wir den CO₂-Ausstoß deutlich reduzieren. Der Haken an der Sache: Bereits die Produktion eines Elektroautos benötigt nicht nur knappe Rohstoffe, sondern auch enorm viel Energie. Die herstellungsbedingten Emissionen eines batterieelektrischen Autos liegen bei 17,4 t CO₂eq. Bei einer Lebensdauer von 15 Jahren entspricht das 1,16 t CO₂eq pro Jahr. Rechnen wir mit einer Emission von 30 g CO₂eq/kWh für die Produktion von Strom aus erneuerbarer Energie und einem Energieverbrauch von 20 kWh/100 km, so ergeben sich 6 g CO₂eq/km. Die graue Energie, also die Energie für die Herstellung eines batterieelektrischen Autos (BEV)¹¹ für ein Jahr (bei einer Lebensdauer von 15 Jahren) verursacht gleich viel Emissionen wie die Antriebsenergie aus Erneuerbaren für 190.000 km. Oder anders gesagt, für das Klima ist es fast egal, wieviel Kilometer gefahren werden (wenn man erneuerbar unterwegs ist), aber sehr relevant, wieviel Autos besessen werden. Mit einem Privat-PKW wird das persönliche CO₂-Budget bereits mit dem Kauf des Autos aufgebraucht.

Trotzdem zeigen die Erfahrungen, dass sich mit Carsharing das Mobilitätsverhalten dramatisch ändert. Wer vom Privat-PKW auf Carsharing umsteigt, reduziert seine PKW-Kilometer massiv.

2.2 Fläche/Lebenswerte Gemeinde

„Der Verkehr in Österreich beansprucht pro Kopf viermal so viel Fläche, wie in Österreich im Schnitt einer Person zum Wohnen zur Verfügung stehen.“¹² Jedes Auto braucht durchschnittlich drei Stellplätze. Es steht ja nicht nur zu Hause, sondern auch bei der Arbeit, vor dem Supermarkt und beim Skilift.

Ein Carsharing-Auto ersetzt fünf bis 10 Privat-PKWs und bringt in Summe eine enorme Flächeneinsparung. Stellen Sie sich Ihren Lieblingsplatz vor – stehen dort Autos? Autos beeinträchtigen die Qualität des öffentlichen Raums. Oder andersrum: weniger Autos, mehr Lebensqualität in Ihrer Gemeinde.

2.3 Flexibilität/Intermodalität

Das Handy passt in jede Handtasche, das eigene Auto mitzunehmen kann hingegen mühsam sein. Auf dem Fahrrad, im Zug oder Flugzeug hat es jedenfalls nicht Platz. Wer die weite Strecke gemütlich mit der Bahn zurücklegen will, um dann auf das Auto umzusteigen, tut sich in der Welt des Privat-PKWs schwer. Wer Autos flexibel ausleihen kann, wann und wo er will, ist da im Vorteil. Das ist jedoch nur mit Carsharing möglich. Idealerweise stehen beim Carsharing unterschiedliche Fahrzeuge zur Verfügung. Für den Familienausflug der Minivan, für die rasche Erledigung der wendige Kleinwagen. Mit Carsharing braucht es weder großen Investitionen noch langfristige Verpflichtungen. Mit einem gut ausgebauten System stehen Autos an jedem Mobilitätsknoten zur Verfügung. Das ist noch eine Vision, diese rückt aber täglich ein Stück näher.

11 Batterie-Elektrofahrzeuge (BEV) (oder battery electric vehicle) mit der Abkürzung BEV sind Fahrzeuge, die ausschließlich Elektromotoren verwenden und damit auch nur einen Antrieb besitzen. Damit unterscheiden sie sich von den Elektrofahrzeugen mit Brennstoffzelle und den Hybridfahrzeugen, welche zwei Antriebsarten und Energieträger verwenden.

12 Gast, (2023, 5. Dezember). Große Unterschiede beim Flächenverbrauch für den Verkehr. KOMMUNAL.AT. kommunal.at/grosse-unterschiede-beim-flaechenverbrauch-fuer-den-verkehr

2.4 Chancengleichheit für nachhaltige Verkehrsmittel

Das Auto ist das mit Abstand teuerste, umweltschädlichste und ungesündeste Verkehrsmittel. Trotzdem wird es häufig genutzt. Warum? Was unvernünftig erscheint macht in der Welt des Privat-PKW's durchaus Sinn. Denn sind der Stellplatz und andere Infrastruktur gebaut, das Auto gekauft und versichert, kostet die einzelne Fahrt nicht mehr viel. Ja, wir müssen unsere Investition rechtfertigen und nehmen selbst dann das Auto, wenn andere Verkehrsmittel vernünftiger wären: Wer ein Auto besitzt, nutzt es auch – und ist ein Fahrgast im Öffentlichen Verkehr (ÖV) weniger.

Verkehrspolitik wird nur dann erfolgreich sein, wenn die Menschen wirklich eine freie Wahl bei der Verkehrsmittelwahl haben. In der Welt des Privat-PKW's gibt es nur die Großpackung, die Flatrate. Wer nicht Auto fährt, spart sich nichts. Deshalb haben in der Welt des Privat-PKW's alle nachhaltigen Verkehrsmittel einen Startnachteil.

2.5 Kosten/Soziales – Mobilität für alle

Neben der Wohnung bzw. dem Haus ist das Auto für viele die größte Investition, die sie in ihrem Leben tätigen. Eine Investition mit erheblichen Risiken und hohen Folgekosten. Dass ein Autokauf bei vielen Personen zu einer finanziellen Krise führen kann, ist nicht nur für die Betroffenen problematisch. Gar kein Auto ist gerade im ländlichen Raum für viele keine Alternative. (Auto-)Mobilität ermöglicht die Teilhabe am sozialen Leben. Was bleibt also übrig, wenn es kein Carsharing-Angebot gibt?

Beim Carsharing sind die Kosten transparent und niemand begibt sich in die Fixkostenfalle. Nur wenn das Auto genutzt wird, fallen Kosten an. Somit wird für jeden klar, wieviel Automobilität die Person sich leisten kann und will. Carsharing ermöglicht einen sparsamen Umgang mit dem Auto. Zum Wohle der Umwelt und der eigenen Geldbörse.

2.6 Stellplätze für Carsharing – neue Wege im Stellplatzregulativ

Es gibt keinen öffentlichen Verkehr ohne Bahnhöfe und Haltestellen. Das ist logisch, denn irgendwo muss man ja ein- und aussteigen können. Genauso ist Autofahren ohne Parkplatz nicht möglich. Weder mit Privat-PKW noch mit einem Carsharing-Auto.

Ein Carsharing-Stellplatz ist also die notwendige Voraussetzung für ein Carsharing-Angebot. Die Frage ist, ob der Stellplatz für ein Carsharing-Auto nicht genau dasselbe ist wie ein Stellplatz für einen Privat-PKW. Auf den ersten Blick scheint es so. In Wahrheit ist der fehlende Stellplatz für Carsharing eine große Hürde für ein erfolgreiches Carsharing-Angebot. Die Stellplatzpolitik sollte daher schon heute an Carsharing-Angebote der Zukunft denken, selbst wenn es noch gar keine konkrete Carsharing-Initiative gibt.

Um das Autofahren und die Motorisierung der Bevölkerung zu fördern, wurde 1939 die Reichsgaragenordnung erlassen, die im Wesentlichen bis heute in den Stellplatzvorgaben der Bundesländer weiterbesteht. Doch die Ziele haben sich geändert. Nicht die Steigerung des Motorisierungsgrades ist das Ziel der aktuellen Klimaschutz-Strategien, sondern die Reduzierung. Carsharing ist ein adäquates Mittel, um das zu erreichen.

Die Stellplatzvorgaben sollten also statt viele Stellplätze für Privat-PKW's, wenige für Carsharing vorschreiben.

Worin unterscheiden sich Stellplätze für Carsharing gegenüber Privat-Parkplätzen?

Einerseits haben Carsharing-Parkplätze höhere Anforderungen an die Lage, Zugänglichkeit, Komfort und Ausstattung (vgl. dazu Kapitel 3.2.4).

Andererseits brauchen Carsharing-Unternehmen, wie eingangs erwähnt, einen für das Carsharing-Auto reservierten Parkplatz, also die exklusive Verfügungsberechtigung über einen geeigneten Stellplatz. Natürlich kann das Carsharing-Unternehmen/der Carsharing-Verein einen Stellplatz von dem:der Besitzer:in mieten bzw. zur Verfügung gestellt bekommen. Die Besorgung eines Stellplatzes ist für die Carsharing-Initiative jedoch meist mit großem Aufwand verbunden und stellt eine weitere Hürde für Carsharing dar. Gut geeignete Stellplätze sind zudem oft gar nicht vorhanden oder verfügbar.

In den meisten Fällen wird die Gemeinde einen Stellplatz zur Verfügung stellen. Im Idealfall hat sie schon vorgesorgt und Carsharing-Stellplätze an zentralen, gut erreichbaren Stellen (z. B. einem multimodalen Knoten beim Gemeindeamt) eingerichtet und per Gemeinderatsbeschluss bereits festgelegt, unter welchen Bedingungen Carsharing-Unternehmen diese Stellplätze bekommen.

Bei Wohnbauten macht es Sinn, geeignete Stellplätze von Beginn an für Carsharing vorzusehen und die Vergabekriterien für diese Stellplätze festzulegen. Die heute im Wohnungseigentum übliche Einzelparifizierung der Stellplätze verhindert eine sinnvolle Stellplatznutzung. Stellplätze von autofreien Haushalten bleiben leer, während Haushalte deren PKWs die Zahl ihrer Stellplätze übersteigt, ihr Auto einfach auf die Straße stellen. Und für das Carsharing-Auto ist kein Platz bzw.

müssen komplizierte Verträge ausgehandelt werden. Bleiben die Stellplätze jedoch im Gemeinschaftseigentum der Eigentümer:innengemeinschaft und wird die Zuordnung der Stellplätze (für Privat-PKW und Carsharing) auf schuldrechtlicher Basis geregelt, ist die Flexibilität viel höher, und können Carsharing-Stellplätze bereits im Bauträgervertrag sichergestellt werden.

Auch im genossenschaftlichen Wohnbau sind Carsharing-Stellplätze in der Regel nicht vorgesehen. Deshalb wäre es viel wichtiger, anstatt der Anzahl der Stellplätze in den Stellplatz-Regulativen die Qualitäten (nach den Anforderungen von Carsharing) sowie die Allokation / Zuweisung der Stellplätze, zu regeln. Carsharing-Unternehmen sollten einen gesicherten und unkomplizierten Anspruch auf einen Stellplatz haben, wenn sie ein Carsharing-Auto betreiben, von dem die Bewohner:innen profitieren.

In Abbildung 3 sind beispielhaft die unterschiedlichen Anforderungen der Stellplätze unterschiedlicher Carsharing-Systeme dargestellt. Die Anforderungen für Ihr Carsharing-Angebot müssen natürlich im Einzelfall geprüft werden. Insbesondere die Lage des Stellplatzes ist ein wichtiges Kriterium für die Eignung als Carsharing-Stellplatz.

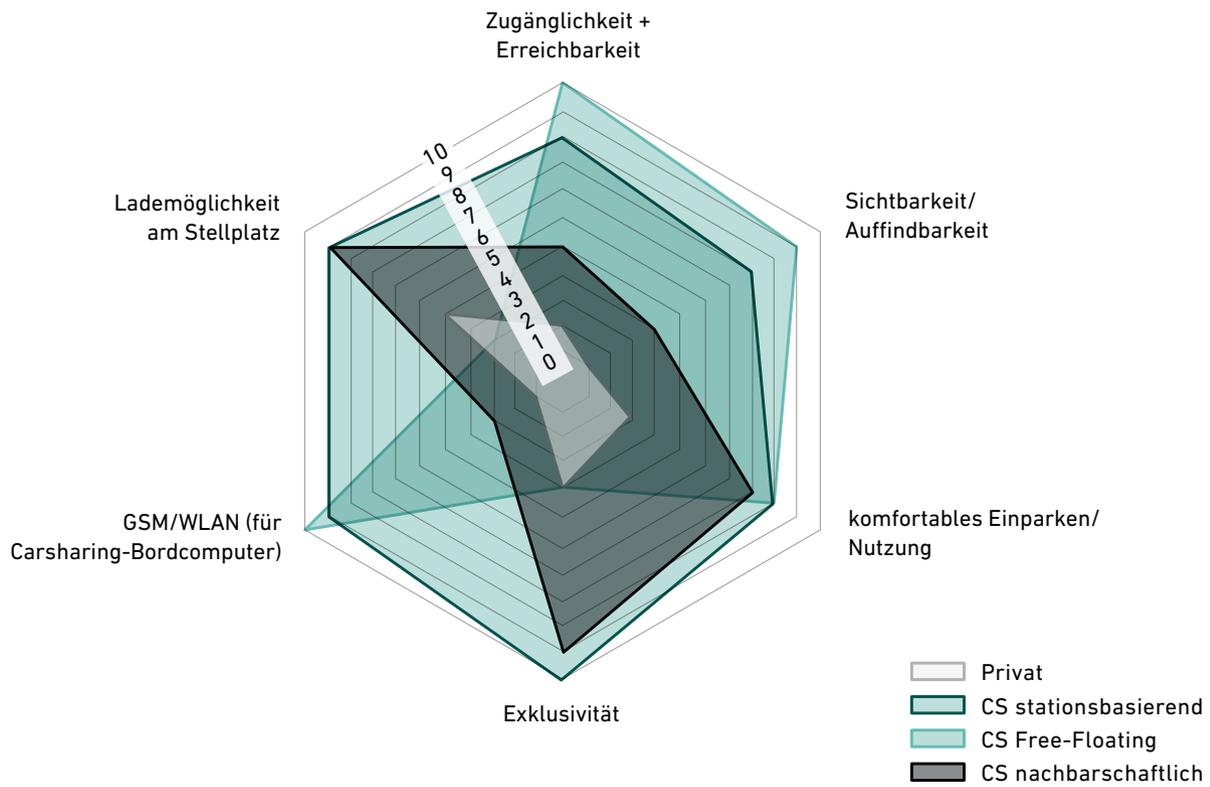


Abbildung 3
Anforderungen der Stellplätze unterschiedlicher Carsharing-Systeme
(stationsbasiert, free-floating sowie nachbarschaftliches Carsharing
im Vergleich zur rein privaten Nutzung)¹³

3.0 Wie kann Carsharing umgesetzt werden?

Grundsätzlich sind folgende Nutzungsabläufe fixer Bestandteil eines Carsharing-Betriebes, die organisiert werden müssen:

- 1. Registrierung:** Bei der Registrierung werden die Kontakt- und Wohnsitzdaten aufgenommen sowie das Zahlungsmittel hinterlegt. Ausweis und vor allem Führerschein sind verpflichtend zu kontrollieren. Neben der persönlichen Registrierung vor Ort gibt es inzwischen auch rein digitale Verfahren zur Kontrolle der Gültigkeit des Führerscheins. Viele Anbieter setzen bewusst auf eine persönliche Registrierung, um vor Ort auch das System und die Nutzung der Autos zu erklären.
- 2. Reservierung:** Nach der Registrierung kann das Fahrzeug über die jeweilige Web- und/oder App-Anwendung des Anbieters reserviert werden.
- 3. Nutzung:** Zum gebuchten Zeitpunkt kann das Auto genutzt werden, indem das Auto entweder mit einer RFID-Karte oder App geöffnet wird. Autoschlüssel und, wenn vorgesehen, Lade- bzw. Tankkarte befinden sich meist in einer diebstahlsicheren Halterung im Auto. Am Ende der Buchung wird das Auto wieder mit einer RFID-Karte oder App versperret. Die gefahrenen Kilometer und die Nutzungszeit werden automatisch erfasst. Bei kleineren Systemen wird ohne digitale Ausrüstung der Autos gearbeitet, und somit kommen ein Schlüsselsafe (und Fahrtenbuch¹⁴) zum Einsatz. Vor und nach der Fahrt ist das Auto auf Schäden zu überprüfen und etwaige Schäden sind zu melden.
- 4. Abrechnung:** Normalerweise werden einmal pro Monat die Fahrten in Rechnung gestellt und abgerechnet.

Diese Abläufe können in unterschiedlichen Rollen sowie Rechtsformen organisiert werden, was im Folgenden näher erläutert wird.

3.1 Organisationformen, Rollen und Kooperationsmodelle

Im Carsharing gibt es in der Regel mehrere Rollen, die variieren können. Hier sind einige der häufigsten Rollen:

- 1. Nutzer:in/Kund:in (N):** Die Person, die ein Fahrzeug mietet, um es für einen bestimmten Zeitraum zu nutzen: Nutzer:innen müssen sich oft registrieren und die App oder Website des Carsharing-Anbieters nutzen, um ein Fahrzeug zu buchen.
- 2. Betreiber:in (B):** Jene Institution, die die Carsharing-Dienste dem:der Nutzer:in gegenüber bereitstellt und somit auch Vertragspartner:in (Nutzungsbedingungen, AGB etc.) gegenüber diesem:dieser ist. Er:sie ist verantwortlich für die Bereitstellung, Wartung und Verwaltung der Fahrzeuge.
- 3. Dienstleister:in (D):** Das Unternehmen, das im Hintergrund Carsharing-Dienstleistungen wie Buchungssoftware, Telematikboxen und/oder Kundenmanagement für den:die Betreiber:in bereitstellt. Er:sie ist verantwortlich für die Abwicklung der Buchungen.
- 4. Fahrzeugbesitzer:in/Halter:in (H):** Der:die Fahrzeugbesitzer:in bzw. Halter:in bringt das Fahrzeug in Form von Eigentum, Leasing oder Miete in das Carsharing ein.
- 5. Kooperationspartner:in (K):** Ein:e Kooperationspartner:in kann das Carsharingsystem ideell und monetär unterstützen (z. B. einen Stellplatz zur Verfügung stellen), ohne selbst Anbieter:in oder Betreiber:in zu sein.

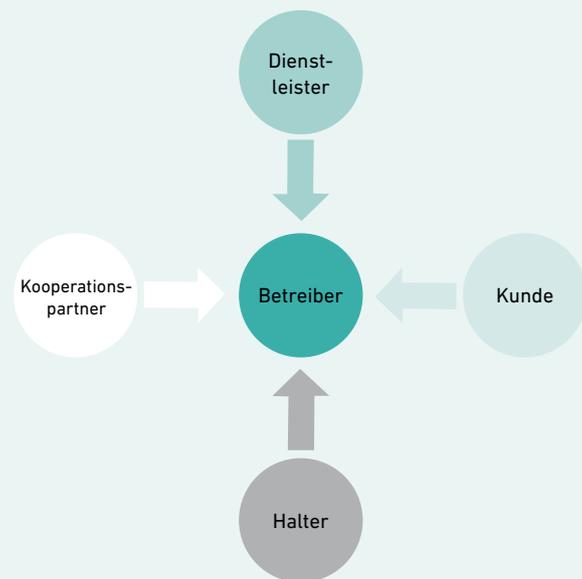
¹⁴ bei reinem Zeittarif nicht notwendig

Überblick über Rollen und Kooperationsmodelle

In der Praxis gibt es viele Varianten, wie diese Akteure und ihre Rollen miteinander kooperieren. Beispielhaft seien hier die gängigsten Kooperationsmodelle genannt:

Modell Outsourcing

Möglichst viele Aufgaben werden an externe Spezialisten ausgelagert.



Erklärung

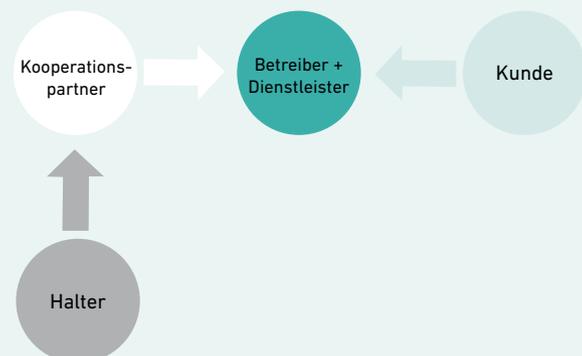
- Betreiber:in bedient sich eines externen Dienstleisters z. B. für Software
- Die Fahrzeuge werden von einem:einer externen Halter:in bereitgestellt, Vertragspartner:in mit dem:der Halter:in ist der:die Betreiber:in
- Kooperationspartner (z. B. Gemeinde, Bauträger o. ä.) beauftragt und kofinanziert

Beispiel

„s.mobil“ vom Verein s.mobil (B) mit Gemeinden (K), Autohaus Gschaider (H) und Software von Reboot Mobility GmbH (D)

Partnermodell

Der:die Betreiber:in organisiert Carsharing mit und für Autos eines Partners



Erklärung

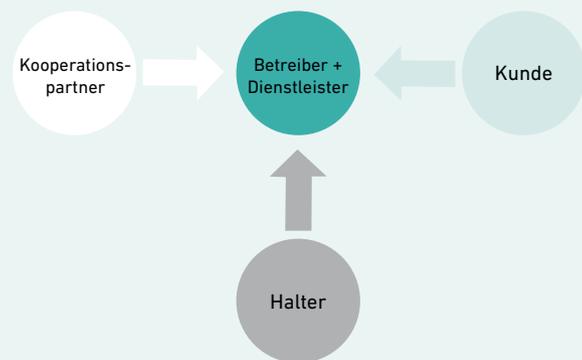
- Betreiber:in und Dienstleister:in sind in einer Institution vereint
- die Fahrzeuge werden von einem:einer externen Halter:in bereitgestellt
- Vertragspartner:in mit dem:der Halter:in ist der:die Kooperationspartner:in

Beispiel

„beecar“ der Stadtwerke Kufstein (B, D) mit Gemeinden (K). Die Autos bringen die Gemeinden ein, die wiederum die Autos von Autohäusern (H) leasen

Dachmarke

Der:die Kooperationspartner:in initiiert und unterstützt ein Angebot, das unter seinem:ihrer Namen läuft, jedoch von einem:einer anderen betrieben wird.



Erklärung

- Betreiber:in und Dienstleister:in sind in einer Institution vereint
- die Fahrzeuge werden von einem:einer externen Halter:in bereitgestellt
- Vertragspartner:in mit dem:der Halter:in ist der:die Betreiber:in

Beispiel

„WienMobil“ der Wiener Linien (K), mit sharetoo Carsharing (B, D) und Europcar (H). Die Software ist jedoch extern zugekauft.

Integriertes Carsharing-Unternehmen

Der:die Betreiber:in hält die Fahrzeuge selbst und führt alle wesentlichen Funktionen selbst aus.



Erklärung

- Betreiber:in, Dienstleister:in und Halter:in sind in einer Institution vereint

Beispiel

„bäm Carsharing“ das Autohaus Vierthaler (B, D, H) in Bischofshofen mit Gemeinden und Tourismusverbänden (K).

Daneben gibt es viele weitere Mischformen an Kooperationen, um die unterschiedlichen Aufgaben bestmöglich auf jene zu verteilen, die die jeweilige notwendige Expertise besitzen.

3.2 Der Verein als Rechtsform für Carsharing

Grundsätzlich eignen sich viele Rechtsformen, um Carsharing anzubieten. So gibt es Vereine, Einzelunternehmen oder Gesellschaften (Genossenschaft, GmbH etc.). Welche Rechtsform gewählt wird, hängt von den Voraussetzungen und Präferenzen der handelnden Personen ab. Zu beachten sind wie bei jedem Unternehmen Fragen der Geschäftsführung und Entscheidungsfindung, die Vertretungsbefugnis, Haftungsfragen sowie die Frage nach der Aufteilung von Gewinn und Verlust. Außerdem sind zivil- und steuerrechtliche Aspekte zu berücksichtigen. Die jeweiligen Institutionen können, passend zu ihrer Rolle (siehe Kapitel 3.1) unterschiedliche Rechtsformen wählen.

Außerhalb von Ballungsräumen sind in der Rolle der Betreiber meist Vereine als nicht gewinnorientierte Rechtspersönlichkeit, manchmal auch Genossenschaften, die vorherrschende Rechtsform; weshalb im Folgenden der Verein als Rechtsform im Zusammenhang mit Carsharing näher erläutert wird.

Wenn sich mindestens zwei Personen zu einer auf Dauer angelegten Organisation zusammenschließen, die einen bestimmten, gemeinsamen, ideellen Zweck verfolgt, so spricht man von einem Idealverein. Das Vereinsgesetz 2002 verlangt, dass der Verein selbst nicht auf Gewinn ausgerichtet sein darf. Dennoch kommt er als Unternehmensträger in Frage, weil er sich auch erwerbswirtschaftlich betätigen darf (Nebenzweckprivileg) und sogar Gewinne erzielen darf, wenn er diese nur nicht an die Vereinsmitglieder ausschüttet bzw. nicht als Deckmantel für eine Erwerbstätigkeit seiner Mitglieder dient.

Wird der erzielte Gewinn vielmehr wieder dem Verein – insbesondere zur Erreichung seiner ideellen Zwecke – zugeführt, kann der Idealverein auch gewerblich tätig sein. **Für eine ausschließlich gewinnorientierte Tätigkeit steht allerdings die Rechtsform des Vereins nicht zur Verfügung!**

Ist ein Verein zulässigerweise erwerbswirtschaftlich tätig, hat er sich auch alle rechtlichen Vorschriften einzuhalten, die auch für seine Mitbewerber:innen, die gewinnorientierten Betriebe, gelten.¹⁵

3.2.1 Unternehmens- und Konsumentenschutzrecht

Der Unternehmensbegriff des Unternehmensgesetzbuches (**UGB**) stellt ausdrücklich **nicht** auf die **Gewinnerzielungsabsicht** ab! Damit können also auch Vereine vom UGB erfasst werden. Dies dann, wenn sie Leistungen **regelmäßig** auf dem **Markt** gegen **Entgelt** anbieten. Finanziert ein Verein seine Leistungen allerdings über Mitgliedsbeiträge, Spenden, Subventionen und Sponsoring, also ohne unmittelbares Entgelt für die jeweilige Leistung oder zu einem nicht auf Kostendeckung kalkulierten Entgelt, kann nicht von einem Unternehmen ausgegangen werden.

Tritt er hingegen auf dem Markt mit seinen wirtschaftlich werthafter Leistungen nach **außen** (auch bei Nichtmitgliedern) auf, ist von einem Unternehmen nach UGB auszugehen und unterliegt dieser Verein bei seinen Rechtsgeschäften den UGB-Bestimmungen über unternehmensbezogene Geschäfte.

Kommt einem Verein Unternehmereigenschaft zu, so gilt dies auch für das Konsumentenschutzrecht, das heißt, der Verein ist auch nach diesem Gesetz als Unternehmer zu behandeln. Schließt er mit Vereinsmitgliedern Verträge, die nicht bloß mitgliedschaftsrechtliche Rechtsverhältnisse (wie z. B. Mitgliedsbeitragszahlungspflicht = **echter** Satzungsbestandteil), sondern sonstige wechselseitige Schuldverhältnisse begründen, gilt der Verein als **Unternehmer** und sein Mitglied als **Konsument** mit allen damit verknüpften Schutzansprüchen (z. B. Rücktrittsrechte).

¹⁵ vgl. Bundesministerium für Finanzen (2016)

3.2.2 Gewerberecht

Betätigt sich ein Verein erwerbswirtschaftlich, benötigt er auch eine Gewerbeberechtigung für die Ausübung einer Tätigkeit im Sinne der Gewerbeordnung, und das unabhängig davon, ob er nach UGB als Unternehmer zu qualifizieren ist. Diese ist schon dann notwendig, wenn der Verein auch bloß **wirtschaftliche Vorteile** seinen Vereinsmitgliedern verschaffen will bzw. das **Erscheinungsbild** eines einschlägigen Gewerbebetriebes aufweist, auch wenn er diese Tätigkeit nicht öfter als einmal pro Woche wahrnimmt. Eine reine Kostenteilung hingegen begründet noch keine Gewinnabsicht und damit Gewerblichkeit. Ob die Tätigkeit eines Carsharing-Vereins nun der Gewerbeordnung unterliegt oder nicht, ist oft strittig, hat jedoch weitreichende Konsequenzen (siehe Kapitel 3.7.6).¹⁶

Am Unternehmensstandort hat der Verein das Gewerbe für das Unternehmen anzumelden und ein:e rechtliche:n Geschäftsführer:in zu bestellen. Auch betriebsanlagenrechtliche Vorschriften bzw. Vorschriften im Zusammenhang mit seiner Gewerbeausübung hat der Verein selbstverständlich zu beachten.

Somit ist ein Carsharingverein, der als Betreiber auftritt, mit dem Gewerbewortlaut „Vermietung von beweglichen Sachen ausgenommen Waffen, Medizinprodukte und Luftfahrzeuge“ bei der Gewerbebehörde anzumelden.

Die Voraussetzungen zur Erlangung der Gewerbeberechtigung sind¹⁷:

Juristische Personen

- Eintragung im Firmenbuch oder in das zentrale Vereinsregister
- keine Gewerbeausschließungsgründe

Gewerberechtliche:r Geschäftsführer:in (bei juristischen Personen)

- Staatsangehörigkeit Österreich, Schweiz, andere Drittstaaten mit Aufenthaltsberechtigung
- Wohnsitz im Inland oder in einem EWR-Vertragsstaat
- Eigenberechtigung: Vollendung des 18. Lebensjahres
- keine Gewerbeausschließungsgründe

3.2.3 Steuerrecht und Buchhaltung

Für einen Verein kommt nur dann die Steuerbegünstigung bzw. -befreiung von der Körperschaftsteuer in Betracht, wenn er gegenüber der Finanzverwaltung als **„Gemeinnütziger Verein“** einzustufen ist. Dies trifft dann zu, wenn der Verein, dem die Begünstigung zukommen soll, nach dem Gesetz, der Satzung oder jeder sonstigen Rechtsgrundlage und nach ihrer **tatsächlichen Geschäftsführung** ausschließlich und unmittelbar der Förderung gemeinnütziger, mildtätiger oder kirchlicher Zwecke dient; auch ein für die Erreichung der angeführten gemeinnützigen Zwecke unentbehrlicher Hilfsbetrieb eines Vereines, der sonst keine darüber hinausgehenden Aktivitäten ausführt, beeinträchtigt nicht den Gemeinnützigkeitsstatus.

Führt jedoch ein Verein einen **Gewerbebetrieb mit Gewinnabsicht** unter Beteiligung am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr, so verliert der Verein gegenüber der Finanzverwaltung seinen Begünstigungsstatus; der Verein wird somit im vollen Umfang und **unbeschränkt körperschaftsteuer-** sowie **umsatzsteuerpflichtig**, soweit nicht das zuständige Finanzamt auf Antrag eine gänzliche oder teilweise Ausnahmegewilligung erteilt oder eine solche als erteilt gilt.

In einem Spruch des Bundesfinanzgerichtes wurde jedoch entschieden, dass für **Carsharing keine Gemeinnützigkeit** vorliegt.¹⁸

¹⁶ Im Sinne einer Rechtssicherheit für die Carsharing-Vereine ist eine klare Regelung absolut wünschenswert.

¹⁷ vgl. WKO: www.wko.at/wien/transport-verkehr/befoerderungsgewerbe-personenkraftwagen/autoverleih

¹⁸ gemäß Bundesfinanzgericht. BFG 07.01.2022, RV/5100062/2020

Die Gewerbeanmeldung hat insbesondere für die Versicherungen (vgl. Kapitel 3.7.6) Konsequenzen: Grundsätzlich müssen in diesem Fall die Fahrzeuge unter Verwendungsbestimmung 22 („zur Verwendung für die gewerbsmäßige Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers bestimmt“) angemeldet werden mit entsprechend höheren Versicherungsprämien im Vergleich zur Verwendungsbestimmung 01 („zu keiner besonderen Verwendung bestimmt“).

Überschreiten die gewöhnlichen Einnahmen oder Ausgaben eines Vereins nicht die Schwelle von 1 Mio. EUR, genügt eine Einnahmen- und Ausgabenrechnung für den Verein.¹⁹ Darüber hinaus gilt bis zu einem Umsatz von 55.000 EUR/Jahr für die Umsatzsteuer die Kleinunternehmerregelung (unechte Mehrwertsteuerbefreiung).

Einen interessanten Steuervorteil gibt es, wenn Arbeitgeber:innen den Arbeitnehmer:innen, z. B. statt einem Dienstwagen, einfach Carsharing-Guthaben zur Verfügung stellt.

Seit dem Kalenderjahr 2023 sind Zuschüsse des Arbeitgebers bzw. der Arbeitgeberin für die Nutzung CO₂-emissionsfreier Fahrzeuge im Rahmen von Carsharing-Plattformen für nicht beruflich veranlasste Fahrten bis zu einer Höhe von 200 Euro pro Jahr steuerfrei.²⁰

3.2.4 Wirtschaftlichkeit und Ehrenamt

Carsharing ist in den meisten Fällen nicht so betreibbar, dass der Betrieb sich von den Nutzungsentgelten allein refinanziert. Somit ist eine Subvention von Seiten der öffentlichen Hand oder eine Kofinanzierung über Private (z. B. Bauträger) notwendig. Mit der Gemeinde kann eine Ausfallgarantie vertraglich fixiert werden. Die Gemeinde übernimmt die Differenz der anfallenden Sachkosten eines Fahrzeuges (z. B. die monatliche Mietrate an den Autohändler) abzüglich der über Nutzungsentgelte eingefahrenen Einnahmen.

Darüber hinaus können ehrenamtliche Organisationen zu einer gewissen Größe die Kosten dadurch steuern, dass keine oder nur geringe Personalkosten anfallen. Jedoch lässt sich dies mit wachsendem Angebotsumfang immer schlechter durchhalten. Es gilt, die tendenzielle Überlastung einzelner Personen zu vermeiden. In der Regel ist der Vereinsvorstand in besonderer Weise in die Organisationsarbeit des Angebotes eingespannt. Spätestens dann wird es immer drängender, über eine Teilprofessionalisierung nachzudenken. Jedenfalls sollten ehrenamtlich tätige Personen zumindest vom finanziellen Risiko entlastet werden.

Die Fragestellung, wie gut ein Angebot aus Kunden- bzw. Kundinnensicht und Nutzer:innensicht organisiert ist, hat nicht direkt mit der Frage zu tun, ob das Angebot von Hauptamtlichen organisiert wird. Gut aufgestellte Carsharing-Vereine können auch mit einem stark wachsenden Angebot auf vorwiegend ehrenamtlicher Basis einem professionellen Anspruch genügende Qualität schaffen. Dies ist jedoch nur unter bestimmten, nicht generell zu verallgemeinernden Rahmenbedingungen umzusetzen.

¹⁹ vgl. Wirtschaftskammer Österreich. (o. D.)

²⁰ findok.bmf.gv.at/findok/volltext?segmentId=335c321e-020c-4d35-b3c9-ca5e948e8b5c#RZ_92m

Deshalb soll in diesem Praxishandbuch nicht der Ehrenamtlichkeit um ihrer selbst willen das Wort geredet werden. Ehrenamtlichkeit ist in den meisten Fällen eines jungen Carsharing-Angebots in manchen Gemeinden eine notwendige Voraussetzung, damit überhaupt ein solches Unterfangen auf den Weg gebracht wird. Wenn jedoch das Angebotswachstum so vorangeschritten ist, dass es eine gute Wirtschaftlichkeit erzielt, sollte der Übergang von der reinen Ehrenamtlichkeit zur Teilprofessionalität und weiter beschritten werden. Dies dient zum einen der Professionalisierung der Angebotsqualität und der Kunden bzw. Kundinnenansprache, zum anderen auch zur Entlastung der „Kümmernden“ des bisherigen Angebotes.

Bei einer Fahrzeugzahl von unter 10 Carsharing-Fahrzeugen wird auch weiterhin der Großteil der Organisationsarbeit ehrenamtliches Engagement erfordern. Wo genau die Grenze liegt, ab welcher Fahrzeugzahl eine rein hauptamtliche Organisation bewältigt wird, hängt von den konkreten Gegebenheiten ab und lässt sich nicht generell beantworten²¹.

Falls ein Vorstandsmitglied für Managementaufgaben des Vereins bezahlt werden soll, muss dies in den Vereinsstatuten ermöglicht werden (bezahlte Vorstandstätigkeit).

Mit der Zunahme von Mitgliedern und Carsharing-Nutzer:innen geht auch ein Verlust der Übersichtlichkeit (aus Sicht des Anbieters) bzw. der persönlichen Vertrautheit und Bekanntheit der Nutzer:innen untereinander (aus Sicht der Nutzer:innen) einher. Dies hat Auswirkungen auf die eingesetzte Carsharing-Technik. Spätestens ab einem bestimmten Grad der Anonymität der Nutzer:innen und der zunehmenden Ferne von Nutzern:innen zur Organisation wird es notwendig, bis dahin eingesetzte Low-cost-Technik durch entwickelte elektronische Buchungs- und Zugangssysteme zu ersetzen (vgl. Kapitel 3.5). Dies erhöht die Kosten des Carsharing-Angebotes erheblich.

3.3 Standplatz

Die richtige Auswahl der Fahrzeugstandorte hat großen Einfluss auf den Erfolg des Angebots (für eine bundeslandweite strategische Planung von Standplätzen vgl. Kapitel 4). Die Stationen müssen so platziert sein, dass sie möglichst nahe bei den Wohnorten der privaten Nutzer:innen und an den Arbeitsorten der gewerblichen Nutzer:innen liegen. Die schnelle und bequeme Erreichbarkeit der Fahrzeuge hat einen wesentlichen Einfluss darauf, wie viele Nutzer:innen von diesem Standort angesprochen werden und damit auf die Auslastung der Fahrzeuge. Bei kleinen Angeboten mit wenigen Fahrzeugen wird der Anspruch auf eine dezentrale Verteilung der Fahrzeuge im Stadt- oder Gemeindegebiet weniger konsequent umzusetzen sein als bei mehreren Fahrzeugen. Zusätzlich sollte bei kleinen Angeboten möglichst der zentrale Mittelpunkt der Gemeinde bzw. der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt mit einem Fahrzeugangebot abgedeckt sein. Ein Bündel von Carsharing an einem Standplatz mit anderen Angeboten geteilter Mobilität (vgl. Kapitel 1.6) kann je nach Use Case auch ausschlaggebend sein.

Bei mehreren Fahrzeugen sollten die einzelnen Stationen möglichst nicht als alleinstehende Inseln mit großen Distanzen zum nächsten Fahrzeug ausgebildet werden. Dahinter steht der Gedanke, dass die Nutzer:innen, die im direkten fußläufigen Einzugsbereich eines Autostandorts herum wohnen, bei überschneidenden Buchungswünschen den benachbarten Autostandort möglichst noch fußläufig erreichen können, auch wenn dies mit längeren Fußwegen als zur gewohnten Station verbunden ist.

Umgekehrt sollten sich die Einzugsbereiche der einzelnen Standorte möglichst wenig überschneiden, um das Flächenpotenzial weniger Fahrzeuge optimal auszunutzen. Je mehr Fahrzeuge ein Carsharingangebot in einem Stadtgebiet oder in einer Gemeinde zur Verfügung stellt, desto geringer sollten die fußläufigen Einzugsbereiche eines Standorts angesetzt werden.²²

²¹ vgl. Loose et al. (2018)

²² vgl. Loose et al. (2018)

Der beste Standplatz ist jener, der Werbung für sich macht: Hell, leicht auffindbar und leicht zugänglich, im Siedlungsschwerpunkt liegend (im Use Case „Multi-modalität“) und somit gut sichtbar, d. h. einen attraktiven Eindruck macht, das subjektive Sicherheitsempfinden unterstützt und dadurch eine positive Ausstrahlung auf das Image des Angebots hat.

Die Stationen müssen zudem möglichst gut einsehbar sein, damit bei den Nutzern bzw. Nutzerinnen kein Gefühl subjektiver Unsicherheit entsteht. Weder Hecken, Zäune noch Mauern sollten den Blick auf die Stellplätze verstellen und die Stellplätze gut beleuchtet sein. Private Flächen müssen von außen zugänglich sein. Sofern die Zufahrt durch Schranken u. ä. abgesperrt ist, muss das Medium zum Öffnen der Schranke (Schlüssel, elektronische Karte, elektronischer Impulsgeber) griffbereit im Fahrzeug vorhanden sein.

Ob Tiefgarage oder an der Oberfläche hat unterschiedliche Vor- und Nachteile: Die Tiefgarage bedeutet meist weniger Sichtbarkeit, Probleme mit dem Zutritt für Hausfremde bei nicht-öffentlichen Garagen, Einschränkungen im GSM-Netz (notwendig für die Telematik für Carsharing) etc. Vorteil ist der Witterungsschutz vor allem im Winter und teilweise die Möglichkeit der Lagerung von Zubehör wie Kindersitze u. ä. in der Nähe (sofern keine Brandschutzaufgaben dagegensprechen).

Standplätze an der Oberfläche sind für alle sichtbar und machen somit auf das Angebot aufmerksam. Sie sind leicht zugänglich und benötigen im Vergleich zu Tiefgaragen keine extra Zutrittstechnologien.

Alle Standplätze sind zu kennzeichnen und zu beschildern, auf öffentlichen Straßen ist ein Halte- und Parkverbot ausgenommen Carsharing zu verordnen. Neben dem Straßenverkehrszeichen unterstützt eine Bodenmarkierung die Sichtbarkeit des Halte- und Parkverbotes.

Sind E-Autos am Standplatz ist dieser mit Ladesäulen auszustatten. Empfohlen wird die Ausstattung mit mind. 11 kW-Ladeleistung, ggf. freischaltbar mit einer RFID-Karte um Fremdladen zu verhindern und einem fix angeschlagenen Kabel von rund 6m – idealerweise spiralisiert, denn die Erfahrung zeigt, dass unspiralisierte Kabel oft nicht an der Halterung aufgewickelt werden und die Gefahr besteht, dass im Winter die Schneeräumung das Kabel übersehen kann.

Wann immer möglich sollten Carsharing-Standplätze deutlich als solche gekennzeichnet werden.

Bei öffentlichen Flächen im Straßenraum ist zu empfehlen ein Halte- und Parkverbot zu verordnen²³. Und dies zusätzlich mit einer Bodenmarkierung zu verdeutlichen.

.....
²³ Da in der StVO Carsharing nicht definiert ist, ist die Verordnung eines Halteverbots ausgenommen Carsharing auf öffentlichem Gut derzeit nicht möglich. Parkstrafen oder Besitzstörungsklagen haben keine Rechtsgrundlage und sind anfechtbar. Als Zwischenlösung können Gemeinden das entsprechende Grundstück aus dem öffentlichen Gut nehmen und dem Carsharing-Verein auf privatrechtlicher Basis zur Verfügung stellen. Auf privaten Grundstücken (der Gemeinde oder anderer) ist ein Halteverbot ausgenommen Carsharing kein Problem.



Abbildung 4
Infotafel am Carsharingstandplatz inkl. Verkehrszeichens
„Halten und Parken verboten“²⁴



Abbildung 5
Beispiel für eine Bodenmarkierung
am Carsharingstandplatz²⁵

Bei privaten Flächen ist die Kennzeichnung mit dem:der Vermieter:in zu vereinbaren und der Hinweis sinnvoll, dass es sich um eine exklusiv dem Carsharing-Anbieter zur Verfügung gestellte Fläche handelt und Falschparker kostenpflichtig abgeschleppt werden.

²⁴ Quelle: David Knapp

²⁵ Quelle: David Knapp

3.4 Fahrzeug

3.4.1 Beschaffung

Grundsätzlich können auch für das Carsharing die Fahrzeuge vom: von der Betreiber:in gekauft, geleast oder gemietet (z. B. im Rahmen eines Auto-Abos) werden. Oft werden die Fahrzeuge von der Gemeinde oder von Privatpersonen in die Carsharing-Systeme eingebracht (die vom Einbringer dann wiederum gekauft oder geleast sind), denn die Autobeschaffung ist meist die größte finanzielle Herausforderung.

Insbesondere Kauf, aber auch Restwertleasing, haben den Nachteil, dass die Investition zu Beginn hoch ist, gepaart mit einem unsicheren Restwert und einer fixen Vertragslaufzeit beim Leasing. Kapital- und Vertragsbindung können den Aufbau eines Systems erschweren und machen unflexibler in der Gestaltung der Flottengröße, dem Wechsel des Autos und des Autotyps, aber auch – im schlimmsten Fall – in der Beendigung eines Betriebes. Ein anderer Weg für kleine Carsharing-Vereine ist es, bewusst günstige Gebrauchtwagen mit überschaubarem Risiko zu kaufen, die von vornherein nicht vollkaskoversichert sind, um sich die Prämien und Selbstbehalte für die Vollkaskoversicherung zu sparen und somit auch „schadenstoleranter“ agieren zu können. Demgegenüber stehen der potenziell höhere Serviceaufwand und geringere Komfort bei Gebrauchtwagen.

Aus diesen Gründen kann es interessant sein, ein Auto direkt von einem: einer Händler:in vor Ort gegen ein Monatsfixum zu mieten bzw. ein Auto-Abo abzuschließen. Je nach Mietdauer variiert dieses Monatsfixum. Der: die Autohändler:in kalkuliert für die monatliche Miete eine Jahresfahrleistung (inkl. Wertminderung), Versicherungen, Pickerl, Autobahnvignette, Reifen etc. Hauptvorteil der Mietvariante sind die vorsehbaren

und somit planbaren und gleichbleibenden Kosten, abgesehen von den Selbsthalten der Vollkaskoversicherung bei Schäden. Darüber hinaus werden in diesen Modellen die Autos öfter vom Händler gegen neue getauscht, um die vorigen als Jahreswagen zu verkaufen. Somit kann man flexibler auf Neuerungen reagieren und insbesondere bei BEV²⁶ immer auf den technologischen Letztstand zurückgreifen. Demgegenüber stehen die höheren monatlichen Kosten für die Miete im Vergleich zu Kauf oder Leasing.

Da die Fahrzeuge bei Leasing oder Miete nicht dem: der Carsharing-Anbieter:in gehören, ist es unerlässlich vorab zu klären, ob überhaupt Telematikboxen für den Carsharingbetrieb (vgl. Kapitel 3.5) verbaut werden dürfen! Ein- und Ausbaurkosten sind insbesondere bei häufigem Fahrzeugwechsel relevant.

3.4.2 Anzahl

Wenn es finanziell darstellbar ist, sollte ein neues Carsharing-Angebot mit mehr als einem Fahrzeug gestartet werden. Bei nur einem Fahrzeug wird sich der: die Anbieter:in immer mit der Frage von Interessenten konfrontiert sehen, was denn passiert, wenn diese mal ein Fahrzeug anmieten möchten, das einzige Carsharing-Fahrzeug aber bereits von einem anderen Mitglied/Kunde bzw. Kundin reserviert wurde? Da diese Frage nicht zufriedenstellend beantwortet werden kann, kann dies zum Absprung von Interessenten führen, bevor diese durch Ausprobieren eigene Erfahrungen mit der Buchungswahrscheinlichkeit gewinnen konnten.

²⁶ BEV (Battery Electric Vehicle) = Abkürzung für batterieelektrische Fahrzeuge. Ein BEV ist z. B. im Gegensatz zu einem Hybrid, ein Fahrzeug, das ausschließlich von einer Batterie angetrieben wird.

Nur ein einziges Fahrzeug verschärft das Problem der Buchungswahrscheinlichkeit noch auf andere Weise: Lässt man längere Ausleihzeiten zu, was sowohl betriebswirtschaftlich sinnvoll ist als auch als vollwertigen Ersatz für einen privaten PKW (Urlaubsfahrten), steht das Fahrzeug in dieser Zeit anderen Nutzern:innen nicht zur Verfügung. Nur ein Fahrzeug bedeutet auch, dass nur ein zentraler Standort bedient werden kann. Das bedeutet weitere Wege zum Fahrzeug für viele Nutzer:innen, auch ist keine Modellvielfalt möglich. Aus diesen Gründen sollte ein:e Anbieter:in, wenn es finanziell darstellbar ist, möglichst den Start mit mindestens zwei (unterschiedlich großen) Carsharing-Fahrzeugen anstreben. Diese Fahrzeuge sollten an einem Standort oder ggf. an zwei Standorten, aber dann in maximaler 5-minütiger Gehdistanz, gebündelt werden.

3.4.3 Fahrzeugtyp und Antrieb

Die eingesetzten Fahrzeugtypen sollen auf jeden Fall den Bedürfnissen der Nutzer:innen entsprechen. In einer Wohnhausanlage mit vielen Familien wird der Renault Twingo zu klein sein. Kann von vornherein mit zwei Fahrzeugen gestartet werden (vgl. Kapitel 3.4.2) sind zwei unterschiedlich Fahrzeugtypen dafür vorzusehen, z. B. ein Kleinwagen und eine Kombi oder Van, damit eine größere Einsatzbreite abgedeckt werden kann.

Grundsätzlich empfiehlt es sich sowohl auf intuitiv bedienbare Fahrzeuge als auch auf Fahrzeuge von möglichst einem:einer Hersteller:in zu setzen. Sind die Fahrzeuge einfach und immer gleich zu bedienen, reduziert dies den Kommunikationsaufwand im Betriebsalltag wesentlich.

Dahingehend sind E-Autos im Carsharing-Alltag zurzeit noch etwas beratungsintensiver als Verbrenner, da viele Nutzer:innen im Rahmen von Carsharing

das erste Mal mit einem E-Auto in Kontakt kommen. Mit der Verbreitung und der Bekanntheit von E-Autos wird sich dieser Aufwand reduzieren. Das E-Auto ist für viele die ausschlaggebende Motivation, dem Carsharing beizutreten.

Die derzeit sich am Markt befindlichen E-Autos haben sich in der Carsharing-Praxis bewährt. Analog zu den Tankarten für Verbrenner ist es zu empfehlen, Ladekarten, die europaweit gelten (und nicht nur regional oder national) für das Laden unterwegs in den Autos bereit zu stellen. Manche Carsharing-Systeme überlassen das Laden unterwegs ganz den Nutzenden und stellen keine Ladekarte zur Verfügung. In diesem Fall muss das Laden unterwegs den Nutzenden selbst bezahlt werden und ist nicht im Tarif inkludiert.

3.5 Prozesse im Carsharing

Die fünf wichtigsten Prozesse im Carsharing sind **Registrierung, Buchungsverwaltung, Zutrittsverwaltung, Abrechnung und Schadensmanagement.**

Grundsätzlich wird empfohlen diese Prozesse vollständig zu digitalisieren, wofür es Lösungen am Markt gibt (vgl. Kapitel 6). Hardwareseitige Voraussetzung dafür ist der Einbau einer **Telematikbox** in das Auto, die von einer Fachwerkstätte an den CAN-Datenbus²⁷ angeschlossen werden muss. Durch eine eingebaute SIM-Karte empfängt und sendet die Telematikbox über das GSM-Netz alle für das Carsharing notwendigen Daten, wie Buchungen und Zutrittsberechtigungen, gefahrene Kilometer und Zeit pro Buchung, Lade- und Tankfüllstand bis hin zu sicherheitsrelevanten Parametern, wie Autoschlüssel und Lade-/Tankkarte im Fahrzeug, Status der Zentralverriegelung, Türen und Fenster etc.

²⁷ Es gibt auch Telematikboxen, die an die OBD-2 – Schnittstelle angesteckt werden können, was deutlich weniger aufwändig ist. Diese liefern jedoch weniger Daten zum Fahrzeugstatus (= weniger Sicherheit) und darüber hinaus muss ein Fahrzeugschlüssel fix verbaut werden.

Als Nutzer:in wird entweder über einen RFID-Kartenleser samt (personalisierter) RFID-Karte oder über das Smartphone und der entsprechenden App via Bluetooth eine Verbindung zur Telematikbox aufgebaut. Nach automatischer Prüfung der Zutrittsberechtigung wird von der Telematikbox die Zentralverriegelung geöffnet. Am Ende der Fahrt wird das Fahrzeug auf demselben Weg wieder verschlossen. Die gefahrenen Kilometer werden automatisch an die Carsharing-Software zur Verrechnung übermittelt.

Die Vorteile dieser Lösung liegen auf der Hand. Die Hauptnachteile sind die Kosten, die eingeschränkte Einbaumöglichkeiten und mögliche Probleme mit Gewährleistung bei gemieteten (Autoabo) oder geleasteten Fahrzeugen. Nur wenige Autowerkstätten in Österreich haben das relevante Wissen für den Einbau, ansonsten muss ein:e externe:r Dienstleister:in aus Deutschland für den Einbau angefordert werden. Bei gemieteten oder geleasteten Fahrzeugen kann es auch vorkommen, dass der:die Leasinggeber:in den Einbau nicht erlaubt – es ist auf jeden Fall vorher Rücksprache zu halten! Neben Kauf und Einbau der Telematikbox, die mehrere hundert Euro pro Auto kostet, fallen monatliche Lizenzkosten für deren Nutzung an.

Aus diesen Gründen fällt bei sehr kleinen Carsharing-Systemen immer wieder die Wahl auf analoge bis zu teildigitalisierten Lösungen, wie (digitaler) Schlüsselsafe und (digitales) Fahrtenbuch bzw. ein reiner Zeittarif. Nachteile darin liegen naturgemäß in der Fehleranfälligkeit und der geringen bis fehlenden Kontrolle (Zutritt, Nutzung etc.).

Anbieter von Carsharingsoftware sowie Telematiklösungen sind im Kapitel 6.3 bzw. 6.4 aufgelistet.

3.6 Kosten, Tarife und Nutzungsverhalten

Grundvoraussetzung für Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sind die Kosten zu kennen, das Nutzungsverhalten abzuschätzen und daraus die Nutzungstarife abzuleiten.

Folgende Tabelle zeigt beispielhaft die zu erwartenden Kosten, wenn ein Auto angemeldet mit Verwendungsbestimmung 22 von einem Autohaus gemietet²⁸ sowie eine Telematikbox eingebaut wird. Da das Angebot ehrenamtlich erfolgt, sind keine Personalkosten angegeben.

²⁸ Bei der Mietvariante ist die monatliche Miete zwar höher als die Leasingrate bei Leasing. Werden aber die Anzahlung bei Leasing auf eine durchschnittliche Leasingdauer auf das Monat umgelegt, ist die monatliche Rate ähnlich der Rate einer Monatsmiete.

Position einmalig	Bezugsgröße	Kosten netto
Setup Carsharingsoftware durch Softwareanbieter	pro Fahrzeug	€ 100
Einbau Telematikbox (ohne Anfahrtskosten)	pro Fahrzeug	€ 150
Aktivierung Telematikbox	pro Fahrzeug	€ 350
Anschaffung Schlüssel-/Kartenhalter	pro Fahrzeug	€ 60
Folierung 2x (vordere Autotür links und rechts)	pro Fahrzeug	€ 70
Hinweisschild für Standplatz, inkl. Befestigungsschellen (ohne Stange)	pro Standplatz	€ 140
Ladekabel selbsteinrollend, Typ 2-Stecker, inkl. Tasche (nur für E-Autos)	pro Fahrzeug	€ 250
Sitzerhöhung Kleinkind	pro Fahrzeug	€ 40
Position monatlich	Bezugsgröße	Kosten netto
Automiete mit Inklusivleistungen: – Anmeldung mit Verwendungsbestimmung 22 – Vollkaskoversicherung mit Selbstbehalt 1.000 € – digitale Autobahnvignette – Sommer-/Winterreifenwechsel – Ersatzauto bei längerem Ausfall – 24/7 Pannenhilfe und Abschleppdienst	pro Fahrzeug	z. B. Peugeot e208 / Opel Corsa Elektro: 550 Peugeot eRifter / Opel Combo Elektro (7-Sitzer Langversion): 650
Lizenz Carsharingsoftware inkl. Lizenz für Bordcomputer	pro Fahrzeug	€ 70
Ladekarte für Laden unterwegs	pro Fahrzeug	je nach Verbrauch
Tankkarte für Verbrenner	pro Fahrzeug	je nach Verbrauch
Overhead: Domain- & Servergebühren, Bankgebühren, Website, KöSt., Kammerumlage etc.	pro Fahrzeug	€ 50
Grundreinigung Fahrzeug durch Mitglied vor Ort	pro Fahrzeug	100 Freikilometer für Mitglied

Tabelle 3

Beispielhafte Kostenaufstellung für ein Carsharingauto in der Mietvariante²⁹

In einem engen Zusammenhang stehen Tarifstruktur und Nutzungsverhalten. Naturgemäß steht dies auch in einem Spannungsfeld zwischen einem möglichst wirtschaftlichen Betrieb für den:die Anbieter:in und der möglichst kostengünstigen Nutzung durch die Kunden bzw. Kundinnen. Der Tarif soll somit möglichst viele Nutzungsarten abdecken und dabei sowohl attraktiv für den:die Nutzer:in als auch wirtschaftlich für den:die Anbieter:in bleiben. Eine kurze Fahrt mit

langer Standzeit versus einer langen Fahrt mit wenig Standzeit bilden dabei tarifliche Gegenpole.

Die meisten Carsharingtarife setzen sich aus einer Zeitkomponente (z. B. pro Stunde) und einem Kilometersatz zusammen. Manche Anbieter:innen bieten gegen monatliche Gebühren Reduktionen an oder haben für längere Mieten oder Fahrten (z. B. über das Wochenende) auch Pauschalen im Angebot.

Flex Zahle nur, wenn du fährst.	Classic Der ideale Mix.	Active Viel fahren, wenig zahlen.
€ / Monat	€ / Monat	€ / Monat
0⁰⁰	9^{90*}	19^{90*}
€ / Stunde Pro 24h max. € 79 ⁰⁰	€ / Stunde Pro 24h max. € 39 ⁰⁰	€ / Stunde Pro 24h max. € 35 ⁰⁰
5⁰⁰	3⁰⁰	2³⁰
€ / Kilometer	€ / Kilometer	€ / Kilometer
0³⁷	0³⁷	0³⁷

Abbildung 6
Beispiel für gestaffelte Carsharingtarife
mit starker Zeitkomponente³⁰

³⁰ Quelle: caruso carsharing eGen: carusocarsharing.com/carsharing/tarife



UNSER TARIF: SIMPEL UND ALLES INKLUSIVE

- + s.mobil Standard = 0,41 € / km + 0,50 € / Stunde (gilt für alle Fahrzeuge außer...)
- + s.mobil Premium = 0,43 € / km + 0,50 € / Stunde (...Peugeot 2008, Peugeot eRifter/Opel Combo Electric)

In unserem Tarif sind Laden/Treibstoff, Vignette, Vollkaskoversicherung usw. **inkludiert!**

Es fallen keine weitere Kosten an:

kein Mitgliedsbeitrag!

keine monatliche oder jährliche Grundgebühr!

Im Schadensfall beträgt der Selbstbehalt der Vollkaskoversicherung bis zu 1.000 € + 50 € Bearbeitungsgebühr.

Die Tarife inkludieren 20 % MwSt.

Abbildung 7

Beispiel für einen einfachen und de facto rein kilometerabhängigen Carsharingtarif³¹

Wie viele Nutzer:innen pro Carsharing-Auto benötigt werden, damit es in Ansätzen wirtschaftlich betreibbar ist, ist eine oft gestellte Frage, die nicht eindeutig beantwortet werden kann: Wenige Vielfahrer:innen können gleich viel Umsatz bringen wie viele Gelegenheitsnutzer:innen. Und wie das Nutzungsverhalten konkret ist, hängt wiederum vom Standort und den Rahmenbedingungen ab. Steht das Auto in einem kleinstädtischen Umfeld mit gutem Öffentlichen Verkehr wird das Carsharing-Auto öfter als Erstautoersatz verwendet. Dann unterscheidet sich das Nutzungsverhalten deutlich zu einem Fahrzeug, das in einer ländlichen Gemeinde steht und als Zweitautoersatz dient. In ersterem Falle wird Carsharing auch öfter für zeitlich und kilometermäßig längere Fahrten genutzt, was sich wiederum im vom Carsharing-Anbieter angebotenen Tarif widerspiegeln soll.

Daher ist statt der Nutzer:innen-Anzahl ausschlaggebender wieviel Kilometer pro Jahr das Carsharing-Auto im Einsatz sein soll: Die Jahresfahrleistung sollte über 15.000 km liegen damit das Carsharing-Fahrzeug sinnvoll zu betreiben ist.

3.7 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Carsharing sind in verschiedenen Gesetzeswerken geregelt, darunter das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (ABGB), das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG), das Straßenverkehrsrecht, das Konsumentenschutzrecht und das Versicherungsrecht. Zudem gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) und Nutzungsbedingungen der jeweiligen Carsharinganbieter.

³¹ Quelle: s.mobil – Verein für innovative Mobilität: smobil.at/tarif

3.7.1 Vertragsrecht

Der Vertrag zwischen Carsharing-Nutzer:in und Carsharing-Anbieter:in wird in der Regel als Mietvertrag gemäß §§ 1092 ff. ABGB qualifiziert. Der:die Anbieter:in stellt dem:der Nutzer:in ein Fahrzeug zur Verfügung, während der:die Nutzer:in im Gegenzug eine vereinbarte Miete zahlt.

Wichtige vertragsrechtliche Aspekte des Carsharings sind unter anderem:

- Anmeldung und Registrierung beim Carsharing-Anbieter
- Zustandekommen des Mietvertrags
- Pflichten von Anbieter:in und Nutzer:in
- Mietdauer und Rückgabe des Fahrzeugs
- Mietpreis und Zahlungsmodalitäten
- Haftung und Versicherungsschutz
- Kündigung und Beendigung des Vertragsverhältnisses

Diese Aspekte sind in der Regel in den AGB und Nutzungsbedingungen der Carsharinganbieter geregelt, die der:die Nutzer:in bei Vertragsabschluss akzeptiert. Ein guter Vertrag kann das Verantwortungsbewusstsein der einzelnen Nutzer:innen nicht ersetzen. Dennoch ist es ratsam, gleich von Beginn an klare Regeln und Sanktionen zu vereinbaren. Der potenzielle Schaden und das Haftungsrisiko sind groß, die Ansprüche an Sauberkeit und Pünktlichkeit möglicherweise sehr unterschiedlich. Klare Regeln, gute Freunde gilt daher beim Carsharing in besonderem Maße.

3.7.2 Straßenverkehrsrecht

Carsharing unterliegen den allgemeinen Regelungen des Straßenverkehrsrechts, insbesondere:

- **Straßenverkehrsordnung (StVO)**: Regelt die allgemeinen Verkehrsregeln, das Verhalten von Verkehrsteilnehmenden und die Nutzung von Straßen.
- **Kraftfahrzeuggesetz (KFG)**: Behandelt die Zulassung von Fahrzeugen, die Anforderungen an Fahrzeuge und die Fahrerlaubnis.
- **Führerscheingesez (FSG)**: Regelt die Erteilung, den Entzug und die Wiedererteilung von Führerscheinen sowie die Anforderungen an die Fahrerlaubnis.

Carsharingnutzer:innen müssen im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein und die Verkehrsregeln einhalten. Bei Verkehrsverstößen haftet grundsätzlich der:die Fahrer:in des Fahrzeuges, subsidiär jedoch der:die Fahrzeughalter:in (§5 EKHG).

§ 102 KFG regelt die Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers. Gemäß Abs 8 dieser Bestimmung darf der:die Lenker:in das Lenken eines ihm:ihr übergebenen Kraftfahrzeugs ohne Zustimmung des Zulassungsbesitzers nicht dritten Personen überlassen.

3.7.3 Datenschutzrecht

Im Bereich des Carsharings kommt dem Datenschutz eine besondere Bedeutung zu. Die Anbieter:innen erheben, verarbeiten und nutzen personenbezogene Daten der Nutzer:innen, wie etwa Name, Adresse, Führerscheindaten, Zahlungsdaten und Fahrzeugnutzungsdaten. Diese Datenverarbeitung unterliegt den Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und dem Österreichischen Datenschutzgesetz (DSG).

Carsharing-Anbieter sind verpflichtet, die Nutzer:innen über die Datenverarbeitung transparent zu informieren und die datenschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten.

Dazu gehören unter anderem:

- Rechtmäßigkeit und Zweckbindung der Datenverarbeitung
- Datensparsamkeit und Speicherbegrenzung
- Datensicherheit und Integrität
- Informations- und Betroffenenrechte der Nutzer:innen

3.7.4 Nutzer:innenpflichten und Haftung

Carsharing-Nutzer:innen haben eine Reihe von Pflichten, die sich aus dem Mietvertrag, den AGB und Nutzungsbedingungen der Anbieter:innen sowie aus den gesetzlichen Regelungen ergeben. Die wichtigsten Pflichten sind:

- Führerschein: Der:die Nutzer:in muss im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein und diese bei der Anmeldung und bei jeder Fahrzeugnutzung mitführen.
- Fahrzeugübernahme: Der:die Nutzer:in muss das Fahrzeug vor Fahrtantritt auf offensichtliche Mängel und Schäden überprüfen und diese gegebenenfalls dem Anbieter melden.
- Sachgemäße Nutzung: Der:die Nutzer:in muss das Fahrzeug sachgemäß und pfleglich behandeln, die Betriebsanleitung und die Verkehrsregeln beachten sowie für ausreichend Kraftstoff sorgen.
- Fahrzeugrückgabe: Der:die Nutzer:in muss das Fahrzeug ordnungsgemäß und fristgerecht an der vereinbarten Station oder im Geschäftsgebiet abstellen und alle erforderlichen Maßnahmen zur Rückgabe durchführen (z. B. verschließen, Mietvorgang beenden).
- Haftung bei Schäden: Der:die Nutzer:in haftet für Schäden am Fahrzeug, die er:sie schuldhaft verursacht hat, sowie für Vertragsstrafen und Bußgelder, die aufgrund von Verkehrsverstößen entstehen.
- Meldepflicht: Der:die Nutzer:in ist verpflichtet, Unfälle, Schäden und Verkehrsverstöße unverzüglich dem:der Anbieter:in zu melden.

- Verbotene Nutzung: Der:die Nutzer:in darf das Fahrzeug nicht für gewerbliche Zwecke, illegale Handlungen oder in verbotenen Gebieten nutzen.
- Beförderung von Dritten: Der:die Nutzer:in darf das Fahrzeug nur mit Zustimmung des Anbieters an Dritte weitergeben oder zur Beförderung von Dritten nutzen.

Bei Verstößen gegen diese Pflichten kann der:die Nutzer:in schadensersatzpflichtig werden und den Versicherungsschutz verlieren. Zudem können Vertragsstrafen, Kündigung und Ausschluss vom Carsharing drohen.

3.7.5 Rechtliche Konsequenzen bei Unfällen

Im Falle eines Unfalls mit einem Carsharing-Fahrzeug gelten grundsätzlich die allgemeinen Regeln des Verkehrsrechts und des Schadensersatzrechts. Der Unfall muss unverzüglich der Polizei und dem Carsharing-Anbieter gemeldet werden. Zudem sind die üblichen Maßnahmen zur Unfallaufnahme und Beweissicherung zu treffen (z. B. Fotodokumentation, Zeugenaussagen).

Bei der Haftung für Unfallschäden ist zwischen der Haftung gegenüber Dritten und der Haftung gegenüber dem Carsharing-Anbieter zu unterscheiden:

- Haftung gegenüber Dritten: Der:die Nutzer:in haftet für Schäden, die er:sie gegenüber Dritten schuldhaft verursacht hat. Die Haftpflichtversicherung des Carsharing-Anbieters deckt in der Regel diese Schäden ab, jedoch kann der:die Nutzer:in im Falle einer groben Fahrlässigkeit oder einer vorsätzlichen Schädigung in Regress genommen werden.
- Haftung gegenüber dem:der Anbieter:in: Der:die Nutzer:in haftet für Schäden am Carsharing-Fahrzeug, die er:sie schuldhaft verursacht hat. Die Kaskoversicherung des Anbieters deckt in der Regel diese Schäden ab, jedoch ist der der:die Nutzer:in in der Regel zur Zahlung einer Selbstbeteiligung verpflichtet. Bei grober Fahrlässigkeit oder vorsätzlicher Schädigung kann der:die Nutzer:in auch über die Selbstbeteiligung hinaus haften.

Wichtig ist zu beachten, dass der Versicherungsschutz in bestimmten Fällen erlöschen kann, beispielsweise bei alkohol- oder drogenbedingter Fahruntüchtigkeit, bei unerlaubter Nutzung des Fahrzeugs oder bei Verletzung von vertraglichen Pflichten (z. B. nicht ordnungsgemäße Rückgabe des Fahrzeugs). In solchen Fällen haftet der:die Nutzer:in für die entstandenen Schäden in vollem Umfang.

3.7.6 Zulassung, Versicherungsschutz und Selbstbeteiligung

Bei bestehendem Gewerbe müssen die im Kraftfahrzeugverleih eingesetzten Kraftfahrzeuge von der Zulassungsbehörde gemäß Zulassungsstellenverordnung (ZuStV) mit der kraftfahrrechtlichen Verwendungsbestimmung „Kennziffer 22 – zur Verwendung für die gewerbsmäßige Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers“ zum Verkehr zugelassen werden.

Damit einhergehend ist aufgrund der erwarteten höheren Schadensfälle eine deutlich höhere Versicherungsprämie im Vergleich zu einer Zulassung auf Verwendungsbestimmung 01 „zu keiner besonderen Verwendung bestimmt“ aus dem nichtgewerblichen Privatbereich.

Carsharingfahrzeuge sind durch den Anbieter haftpflicht- und oft auch kaskoversichert. Die Haftpflichtversicherung deckt Schäden ab, die der:die Nutzer:in gegenüber Dritten verursacht, während die Kaskoversicherung Schäden am eigenen Fahrzeug abdeckt. Die Versicherungsbedingungen und Deckungssummen können je nach Anbieter variieren.

Im Falle eines Schadens oder Unfalls kann der:die Nutzer:in jedoch mit einer Selbstbeteiligung in Höhe eines bestimmten Betrags belastet werden. Diese Selbstbeteiligung wird vom Anbieter einbehalten und dient dazu, das finanzielle Risiko des Nutzers zu begrenzen. Die Höhe der Selbstbeteiligung ist in den AGB und Nutzungsbedingungen der Anbieter geregelt und kann je nach Fahrzeugtyp und Versicherungsmodell variieren.

Einige Anbieter bieten optional eine Reduzierung oder den vollständigen Verzicht auf die Selbstbeteiligung an, meist gegen Aufpreis oder im Rahmen von speziellen Tarifen. Es empfiehlt sich, vor Inanspruchnahme eines Carsharing-Angebotes die Versicherungsbedingungen und Selbstbeteiligungsregelungen genau zu prüfen und gegebenenfalls eine zusätzliche Versicherung abzuschließen.

Mittlerweile gibt es zunehmend Probleme Versicherung zu finden, die bereit sind, Autos mit der Verwendungsbestimmung 22 Vollkasko zu versichern!

4.0 Wie kann Carsharing strategisch unterstützt werden? Das Beispiel Vorarlberg

4.1 Entwicklung des Carsharings in Vorarlberg

In den Anfängen des Carsharings in Österreich haben sich in den 1990er Jahren Private zum Verein „Auto teilen Österreich“ zusammengeschlossen. Schwerpunkte der Aktivitäten waren neben Graz auch in Vorarlberg. Der Verein geriet jedoch in finanzielle Schwierigkeiten, sodass er seinen Betrieb einstellen musste. Parallel dazu entwickelte Ende der 1990er Jahre die Denzel AG, ein österreichischer Autohändler, österreichweit unter dem Namen Easydrive, später Denzeldrive Carsharing ein Carsharing-Angebot. Denzeldrive übernahm die Vereinsmitglieder von „Auto teilen“ und so konnte in Vorarlberg lückenlos ein Carsharing-Angebot sichergestellt werden. Ein Joint Venture mit der Schweizer Mobility AG, von der die Carsharing-Technologie übernommen wurde, wurde später wieder rückgängig gemacht. 2012 erfolgte die Übernahme von Denzeldrive durch Zipcar. Ab 2014 begann ein schrittweiser Rückzug von Zipcar. 2017 wurde der letzte Zipcar-Standplatz in Vorarlberg aufgelöst.

2015 wurde deshalb in Vorarlberg auf Basis einer privaten Initiative die CARUSO Carsharing eGen gegründet. Infolge eines hohen Engagements, vorrangig von Gemeinden aber auch Bauträgern und Unternehmen, bietet CARUSO Carsharing derzeit landesweit an 66 Standorten ein standortbasiertes Carsharing mit überwiegend Elektroautos an (Stand November 2024). Im Rahmen von „Rail&Drive“ bietet überdies die ÖBB derzeit an drei Standorten (Bludenz, Feldkirch und Bregenz) in Vorarlberg Carsharing-Autos an (Stand November 2024).

4.2 Der Verkehrsverbund als Akteur

Im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 ist festgehalten, dass der Pkw – allerdings räumlich differenziert – ein wesentlicher Teil der Mobilitätskette ist. Zu bevorzugen sind Organisationsformen, die hinsichtlich der zeitlichen und kapazitiven Auslastung der Fahrzeuge dazu geeignet sind, eine höhere Effizienz zu erreichen, z. B. Taxis, Carsharing.

Die Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH (VVV) positioniert sich seit 2018 mit dem Bereich „Smart Mobility“ als ganzheitlicher Mobilitätsanbieter in Vorarlberg (wie auch im Mobilitätskonzept vorgesehen) und entwickelt mit der Marke VMOBIL eine umfassende multimodale Mobilitätsplattform für sämtliche Mobilitätsformen mit einer starken Außenkommunikation. Alle Vorarlbergerinnen und Vorarlberger können Bus, Bahn, Carsharing, Radverleih, Fahrradboxen etc. mit einer einzigen Mobilitätskarte, ihrem Klimaticket VMOBIL, nutzen. Das Ziel ist die Nutzung aller Mobilitätsangebote nach dem Prinzip „Mobility as a Service“. Der Verkehrsverbund Vorarlberg steuert und vernetzt dazu die Angebote aller Akteure, schafft eine gemeinsame Tarifstruktur und bietet integrierte Dienstleistungen wie Auskunft, Buchung und Vertrieb.

Carsharing wird als wichtiger Bestandteil eines multimodalen autofreien Lebensstils gesehen. Das Potential von Carsharing kann einerseits durch attraktive Angebote und Standplätze aber auch durch immer bessere tarifliche, örtliche und digitale Vernetzung mit den ÖPNV- und Fahrradangeboten sukzessive gesteigert werden.

Erfahrungen aus Vorarlberg und anderen vergleichbaren nicht rein städtischen Regionen in Österreich und Europa zeigen aber, dass trotz steigender Nutzerzahlen Carsharing derzeit und mittelfristig nicht kostendeckend betrieben werden kann. Ohne öffentliche Zuschüsse kann ein Carsharing-Angebot aktuell kaum überleben.

Um eine hohe Fluktuation an unterschiedlichen Carsharing-Betreibern bzw. auch eine teilweise oder gänzliche Reduktion des bestehenden Angebots zu verhindern und ein qualitativ hochwertiges Carsharing-System in Vorarlberg anbieten zu können, wurde in Vorarlberg von Land und dem Verkehrsverbund im Jahr 2020 vereinbart, eine stabile Finanzierung für Carsharing unter definierten Rahmenbedingungen und Kriterien sicherzustellen.

Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession

Nach intensiver Recherche und Diskussionen auch mit erfahrenen Vergabeburist:innen um die Art der Finanzierung wurde erörtert, dass die Vergabe von Carsharing-Leistungen im Rahmen eines zweistufigen Vergabeverfahrens für eine Dienstleistungskonzession am sinnvollsten erscheint und durchgeführt werden kann (Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung im Oberschwellenbereich gemäß § 6 Abs 1 und 2 in Verbindung mit § 14 Abs 1 BVergGKonz.).

Die Ausschreibung erfolgte unter dem Aspekt ein langfristig stabiles, kunden- bzw. kundinnenfreundliches und attraktives Carsharing-Angebot in Vorarlberg anbieten zu können. Hierzu werden nun pro Standort nach definierten Kriterien entsprechende Fördersätze ausgeschüttet. Zusätzlich ist eine Beteiligung Dritter für einen Standort möglich bzw. notwendig. Überdies wurden im Rahmen der Ausschreibung Qualitätskriterien vereinbart. Unter standortbasiertem Carsharing generell wird das Teilen von (E-) Fahrzeugen verstanden, welche nach der Ausleihe am selben Standort abgestellt werden müssen. Dabei muss eine entsprechende Carsharing-Technik im Fahrzeug vorhanden sein, sodass

ein Auf- und Zusperrern nach der online getätigten Buchung rund um die Uhr möglich ist. Die Bieter verpflichteten sich zu einer digitalen Integration in die Mobilitätskarte des Verkehrsverbunds und gewährleisteten ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge (Tragen des Logos VMOBIL nach Vorgabe der ausschreibenden Stelle). Weiters gab es Qualitätskriterien für die Leistungserbringung (24-Stunden Zugänglichkeit der Standorte, eine automatische Abrechnung der Nutzungsentgelte, eine Integration in die IT-Umgebung des Auftraggebers/Fahrplanauskunft/Anmeldung/Information und Servicekriterien für den:die Endnutzer:in).

Im Sinne eines landesweit koordinierten Mobilitätsangebotes beauftragte das Land Vorarlberg die Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH, Carsharing in Vorarlberg als wichtigen Mobilitätsbaustein zu verankern. Im Rahmen der Vergabe einer Dienstleistungskonzession sollte ein nachhaltiges, standortbasiertes (E-) Carsharing System für Vorarlberg etabliert werden, das einer landesweit einheitlichen Strategie und einem einheitlichen Standard folgt, sodass für die Kunden bzw. Kundinnen eine entsprechende Qualität und Verfügbarkeit gewährleistet sind. Es wurde eine Vergabe für die Dauer von fünf Jahren mit optionaler Verlängerungsmöglichkeit angestrebt. Nach drei Jahren erfolgte eine Evaluierung. Die Erarbeitung der Strategie und die Vergabekriterien erfolgten in enger Abstimmung mit dem Land Vorarlberg.

Für die Erfüllung dieser Aufgabe stellt das Land Vorarlberg der Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH jährlich einen Beitrag von maximal 150.000 EUR für die Dauer von vorerst fünf Jahren nach Leistungsvergabe zur Verfügung. Aktuell wird intensiv daran gearbeitet, diesen Deckel zu erhöhen, um mehr Standorte in die Dienstleistungskonzession aufnehmen zu können, da das Angebot gut angenommen wird und weitere interessante Standorte möglich wären.

Umsetzung der Dienstleistungskonzession

Aus der oben genannten Ausschreibung ging die CARUSO Carsharing eGen als Bestbieter hervor.

Mit Inkrafttreten der Dienstleistungskonzession wurden, wie von CARUSO Carsharing eGen angeboten, 38 Standorte umgesetzt. Einige Standorte, die von CARUSO betrieben werden, wurden nicht in der Dienstleistungskonzession einbezogen, weil sie den darin ausgeschriebenen Kriterien nicht entsprechen (z. B. Fahrzeugmodell). Im Rahmen der Dienstleistungskonzession erhalten Standorte, die definierte Rahmenbedingungen erfüllen, einen monetären Zuschuss. Dennoch gibt es Drittfinanzierer (z. B. Gemeinde, Bauträger), die den Standort finanziell oder durch andere Werte (z. B. Parkplatz) unterstützen.

Der budgetäre Rahmen der Dienstleistungskonzession ist bereits seit längerem ausgeschöpft. Es stehen bereits Bemühungen an, das Budget zu erhöhen, um weitere Standorte umsetzen und in die Konzession aufnehmen zu können.

Die Umsetzung im Rahmen einer Dienstleistungskonzession hat einige wesentliche Vorteile:

Die Rahmenbedingungen zur Unterstützung von Standorten sind klar und transparent und folgen einem landesweiten Konzept. Es sind Steuerungsmöglichkeiten vorhanden, um einen hohen Qualitätsstandard des Angebots für Kunden bzw. Kundinnen zu gewährleisten.

Nachteilig ist, dass – bedingt durch die Tatsache, dass es sich um eine Konzession handelt – die Einflussmöglichkeiten auf das ausführende Unternehmen begrenzt sind. Es kann kein Einfluss auf die Unternehmensentwicklung, die Tätigkeitsbereiche des Konzessionsnehmer usw. genommen werden. Zur Diskussion führte in der Vergangenheit auch immer wieder der fehlende Einfluss auf die Angebotsgestaltung für Drittfinanzierende. Da CARUSO

Carsharing als Genossenschaft organisiert ist, sind alle Genossenschaftsmitglieder in wichtige Unternehmensentscheidungen eingebunden.³²

Generell kann die Finanzierung im Rahmen einer Dienstleistungskonzession als positiv bewertet werden. Der administrative Aufwand ist überschaubar, sofern ein gutes Konzept und eine gute Matrix für die Anerkennung von Standorten die Basis bilden. Das System ist flexibel: Standorte können aufgelassen und neue hinzugenommen werden, sofern Budget vorhanden ist. Dennoch kann nicht wahllos mit Standorten agiert werden (z. B. muss bei Auflösung eines Standortes dies vom Auftragnehmer entsprechend begründet und ein Alternativstandort der gleichen Kategorie angeboten werden).

4.3 Potenzialstudie

Im Zuge der Intensivierung des Themas wurde eine Potenzialstudie durchgeführt. Diese sollte potenzielle neue Carsharing-Standorte in Vorarlberg systematisch identifizieren, untersuchen und priorisieren. Somit sollten Lücken im Netz entdeckt und für die weitere Ausführung der Dienstleistungskonzession priorisiert werden. Ziel war es, eine ganzheitliche Sicht auf das gesamte Bundesland und die einzelnen Regionen zu erhalten. Die Potenzialstudie baut auf der Methodik der Studie SAMM („Systematik zur Standortbewertung für die Auswahl von Multimodalen Mobilitätsknoten (SAMM)“; gefördert aus Mitteln des Klima Energiefonds) auf, die die Holding Graz durchgeführt hat. Die dort angewandte Methode wurde an die Rahmenbedingungen in Vorarlberg angepasst und zu einer Potenzialstudie für das gesamte Bundesland erweitert. Wesentliches Ziel war es, eine Entscheidungsgrundlage für die strategische Weiterentwicklung des Carsharing-Netzes in Vorarlberg zu liefern. Angelehnt an das methodische Vorgehen von SAMM wurden im Rahmen einer GIS-Analyse geeignete Standorte identifiziert.

³² siehe die Statuten der CARUSO Carsharing eGen: carusocarsharing.com/wp-content/uploads/2023/05/carusocarsharing.com-genossenschaft-202209-caruso-satzung-final.pdf

Die Bewertung der Standorte basiert auf den Haltestellen in Vorarlberg. Die Bewertung erfolgt in zwei Stufen:

Die Stufe 1 ist GIS-Analyse für das gesamte Bundesland mit folgenden Eingangsparametern:

- Bevölkerungsdichte im 100 m x 100 m Raster (Rasterdaten Statistik Austria)
- ÖV-Güteklassen (ÖROK, AustriaTech)
- Beschäftigte am Standort (Rasterdaten Statistik Austria).

Basierend auf der Graphenintegrationsplattform (GIP) wurden Einzugsgebiete zu Fuß und mit dem Rad ermittelt und mit den Rasterdaten verknüpft.

In Stufe 2 wurden die jeweiligen Standorte hinsichtlich einer grundsätzlichen Machbarkeit (Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Raum), Sichtbarkeit eines Standortes im öffentlichen Raum und möglicher Kooperationspartner qualitativ bewertet. Zusätzlich wurden die Nächtigungszahlen (auf Gemeindebasis) sowie die Entfernung zu bestehenden Carsharing-Standorten berücksichtigt.

Das Ergebnis der zweiten Stufe wurde mit dem Ergebnis der ersten Stufe verschnitten, wobei die erste Stufe mit 80 % und die zweite Stufe mit 20 % gewichtet wurde. Die Kriterien der Stufe 1 basieren auf offiziellen Daten, die auch (teilweise) öffentlich zugänglich sind und das grundsätzliche Nutzer:innenpotenzial darstellen. Die Bewertungen in der Stufe 2 stützen sich auf qualitative Einschätzungen von Expertinnen und Experten. Aus diesen Gründen wurde die Stufe 1 wesentlich stärker gewichtet.

5.0 Welche Rolle spielt das menschliche Verhalten?

Die vorigen Kapitel beschreiben auf rationaler Ebene, warum Carsharing Sinn macht. Gäbe es den in den Wirtschaftswissenschaften beschriebenen „Homo oeconomicus“ – den idealisierten, rationalen Akteur, der Entscheidungen trifft, um seinen Nutzen zu maximieren –, dann würde das Mobilitätsverhalten anders aussehen als derzeit.

Neben tatsächlich handfesten ökonomischen Gründen kommen im Mobilitätsverhalten (und nicht nur dort) Routinen und kognitive Verzerrungen zum Tragen. Tägliche Mobilität ist in höchstem Grad routinisiert. Routiniertes Mobilitätsverhalten ist stark von Gewohnheiten geprägt. Menschen tendieren dazu, die gleichen Routen und Verkehrsmittel zu nutzen, basierend auf ihren täglichen Anforderungen. Dieses Verhalten ist oft gut geplant und vorhersehbar, was bedeutet, dass es in der Regel zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Wegen erfolgt. Verschiedene Faktoren beeinflussen routiniertes Mobilitätsverhalten, darunter persönliche Vorlieben, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Infrastruktur, Kosten und Umweltbedingungen. Diese Routinen werden jedoch selten in Frage gestellt oder evaluiert: Steht das eigene Auto vor der Tür wird in seltenen Fällen überlegt, ob für die nächste Fahrt eigentlich das Auto das beste Verkehrsmittel der Wahl ist – selbst wenn man danach im Stau steht.

In der Psychologie kennen wir das Phänomen der kognitiven Dissonanz. Eine kognitive Dissonanz entsteht, wenn die Kognitionen wie Denken, Motivation und Erfahrungen nicht übereinstimmen. Bei der Wahl des Verkehrsmittels kommt dies öfter vor: Wenn jemand eine Entscheidung getroffen hat, obwohl die Alternativen ebenfalls attraktiv waren oder die Entscheidung sich anschließend als Fehlentscheidung erweist; wenn jemand erkennt, dass eine begonnene Sache anstrengender oder unangenehmer wird als erwartet; wenn jemand große Anstrengungen auf sich genommen hat, nur um dann festzustellen, dass das Ergebnis den Erwartungen nicht gerecht wird oder wenn sich jemand konträr zu seinen Überzeugungen verhält, ohne dass es dafür eine externe Rechtfertigung (Nutzen/Belohnung oder Kosten/Bestrafung) gibt.

Da Dissonanz als unangenehm empfunden wird, versuchen Personen, ihre Kognitionen in Einklang zu bringen, um den negativen Gefühlszustand zu beenden. Kognitive Dissonanz erzeugt in den betroffenen Menschen somit eine Motivation, die entstandene Dissonanz zu reduzieren. Ist diese Dissonanz stark genug, kann ihre Bekämpfung eine dauerhafte Änderung von Einstellungen und Verhaltensweisen (Handeln) herbeiführen.

Häufig wählen wir jedoch „Abkürzungen“ zur Dissonanzauflösung über sogenannte kognitive Verzerrungen.

Diese kognitiven Verzerrungen sind uns wohlvertraut:

- **Status-quo-Verzerrung:** Diese Verzerrung beschreibt die Tendenz von Menschen, den aktuellen Zustand oder die bestehende Situation zu bevorzugen und Veränderungen zu vermeiden. Oft wird der Status quo als sicherer oder besser wahrgenommen, selbst wenn Alternativen vorteilhafter sein könnten.
- **Moralische Lizenzierung:** Diese Verzerrung tritt auf, wenn Menschen sich nach einer moralisch positiven Handlung berechtigt fühlen, weniger moralisch zu handeln. Zum Beispiel könnte jemand, der den Müll trennt, sich später erlauben, umweltschädlich mit dem Auto zu fahren statt mit dem ÖPNV, weil er/sie glaubt, sich das „verdient“ zu haben.
- **Verlustaversion:** Verlustaversion (z. B. Verkauf eines eigenen PKWs) beschreibt die Tendenz, Verluste stärker zu gewichten als Gewinne. Menschen empfinden den Schmerz eines Verlustes intensiver als die Freude über einen gleichwertigen Gewinn, was zu risikoscheuem Verhalten führen kann.
- **Nachträgliche Begründungstendenz:** Diese Verzerrung tritt auf, wenn Menschen ihre Entscheidungen nachträglich rechtfertigen, um kognitive Dissonanz zu verringern. Nach einem Kauf könnte jemand zum Beispiel die positiven Aspekte des Produkts („dieser SUV war unbedingt nötig, weil...“) überbetonen, um seine/ihre Entscheidung zu legitimieren.
- **Bestätigungsfehler:** Dies ist die Tendenz, Informationen zu suchen, zu interpretieren und zu erinnern, die die eigenen Überzeugungen bestätigen, während widersprüchliche Informationen ignoriert oder abgewertet werden (z. B. E-Autos haben nur Nachteile im Vergleich zu Verbrennern). Dies kann zu einer Verzerrung der Wahrnehmung der Realität führen.

- **Backfire-Effekt:** Der Backfire-Effekt beschreibt die Reaktion, bei der Menschen, wenn sie mit Informationen konfrontiert werden, die ihren Überzeugungen widersprechen, noch stärker an ihren ursprünglichen Überzeugungen festhalten. Anstatt ihre Meinung zu ändern, wird die gegenteilige Sichtweise oft noch stärker abgelehnt.

- **Truthahn-Illusion:** Diese Verzerrung bezieht sich auf die Fehleinschätzung von Wahrscheinlichkeiten, basierend auf der Annahme, dass zukünftige Ereignisse ähnlich wie vergangene Ereignisse verlaufen werden. Ein bekanntes Beispiel ist der Truthahn, der bis zu Thanksgiving gefüttert wird und glaubt, dass es ihm gut geht, bis er schließlich geschlachtet wird.

Dies ist nur eine kleine Auswahl an kognitiven Verzerrungen, denen wir alle unterliegen. Routinen und kognitive Verzerrungen zeigen, warum es so schwierig ist (Mobilitäts-)Verhalten zu ändern. Und warum es nicht einfach ist Carsharing in einer Gegend, in der Alternativen zum privaten PKW keine Tradition haben, zu etablieren.

Diese Verzerrungen zu überwinden, ist keine leichte Aufgabe und hängt auch vom Typus der Zielgruppe und deren spezifischen Informationsbedürfnissen ab³³. Kommunikation und Angebotsgestaltung sind jedoch grundsätzlich zwei wesentliche Ansatzpunkte dafür. In der Kommunikation sollte weniger mit „erhobenem Zeigefinger“ gearbeitet werden, sondern die individuellen Vorteile für die Nutzer:innen herausgestrichen werden, wie das folgende Beispiel von der Website eines Carsharingvereins zeigt, der sich dem grundsätzlichen Narrativ der „Befreiung von...“ bedient.

33 In einer vertieften Studie wurde unter Federführung des AIT Austrian Institute of Technology GmbH konkrete Konzepte für die gezielte Vermittlung mobilitätsrelevanter Informationen vor (Argumente, Informationsbedürfnisse, bevorzugte Informationskanäle) auf Basis unterschiedlicher Nutzerinnengruppen entwickelt. www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/promotion



Abbildung 8
Beispiel für eine Kommunikation zu Carsharing
auf individueller Ebene³⁴

In der Angebotsgestaltung könnte ein Hebel sein, um z. B. den „Schmerz“ einer Verlustaversion zu verringern, indem eine Auswahl an Fahrzeugtypen und -größen ein Gewinn im Vergleich zum einen Privat-PKW darstellt. Tariflich könnte als weiteres Beispiel eine Kilometerbank, die vorab mit Fahrtguthaben aufgeladen werden kann, helfen, nicht bei jeder Fahrt den „Schmerz“ zu haben

im Nachhinein bezahlen zu müssen. Dies entspräche auch eher der subjektiven Logik eines Autokaufes: Zuerst wird das Auto bezahlt und im Betrieb die Anschaffungskosten meist einfach „vergessen“ und nur der Treibstoff gerechnet – ein perfektes Beispiel, dass der Homo oeconomicus in der Realität nicht wirklich existiert.

³⁴ Quelle: www.smobil.at

6.0 Was noch gut zu wissen ist?

6.1 Kooperationspartner: Carsharing Dachverbände in Österreich

Nicht zuletzt durch die Förderprogramme des Bundes entstand in Österreich eine Vielzahl von Carsharing-Initiativen, überwiegend im kleinstädtischen und ländlichen Raum. Die meisten Carsharing-Angebote in Österreich sind aus lokalen Gruppen, sozusagen bottom up, entstanden. Nicht jeder muss das Rad neu erfinden. Erfahrungsaustausch, gemeinsame Interessensvertretung, die Abstimmung der technischen Tools und die sogenannte Quernutzung, neudeutsch Roaming, sind im Interesse aller. In Deutschland wird der [Bundesverband Carsharing eV](#) von zahlreichen mittelständischen Carsharing-Unternehmen getragen. In Österreich sind die Carsharing-Unternehmen zu klein, um sich professionell zu organisieren. Die Interessensvertretung wird daher in Österreich von Anbietern von Carsharing-Technologie und Dienstleistungen getragen und somit mit gewissen Interessenskonflikten verbunden. Es bleibt zu hoffen, dass die Maßnahme 11 der [Sharing-Strategie des BMK](#), die geplante Informations- und Vernetzungsstelle für Sharing, bald eine neutrale Plattform für die Carsharing-Anbieter darstellen wird. Aktuell soll auf folgende zwei Initiativen verwiesen werden:

carsharing.link www.ecarsharing.link ist nach eigenen Angaben die neue Plattform, die alle Angebote des E-Carsharing in Österreich bündelt. Ausgehend von Wels Land, Oberösterreich soll sie auf ganz Österreich ausgeweitet werden.

Der Verein **Carsharing Österreich** ist in 7 Bundesländern mit 35 Mitgliedern vertreten.

Carsharing Österreich ist ein unabhängiger Zusammenschluss an Carsharing-Betreibern, die betriebsübergreifendes Carsharing im Sinne von Roaming realisiert haben und dieses weiter ausbauen wollen.

Folgende Ziele und -inhalte verfolgt Carsharing Österreich in diesem Zusammenhang

- Vernetzung von Carsharing-Betrieben und Plattformen als Beitrag zu möglichst flächendeckendem Carsharing-Angebot und -Roaming in ganz Österreich
- Beitrag zu Carsharing als fixer Bestandteil im Mobilitätsmix und besonders im ländlichen Raum als mögliche Lösung für die letzte Meile
- Unterstützung von Carsharing-Betreibern durch Vernetzung und Zusammenarbeit im Betrieb sowie bei Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit für E-Carsharing

6.2 Datenbank zu Carsharing-Angeboten und alternativen Mobilitätsangeboten in Österreich

Mit der Plattform www.mobil-am-land.at betreibt die mobyome KG nach eigenen Angaben die aktuell umfassendste Übersicht alternativer Mobilitätsangebote in Österreich. Neben Bedarfsverkehren und Ridesharing-Angeboten sind dort derzeit 116 Carsharing-Angebote in 308 Gemeinden erfasst. Durch eine Kooperation mit mehreren Betreibern und Software-Herstellern sind für mehr als die Hälfte dieser Angebote auch die konkreten Standorte der Fahrzeuge verfügbar.

Je Angebot wird auch die verwendete Software erfasst. Hier reicht das Angebot von internationalen Anbietern über regionale Dienstleister aus Österreich bis hin zu kleinen Software-Lösungen für nachbarschaftliches Carsharing. Weiters erfasst werden auch Tarife sowie verwendete Fahrzeuge. Die Daten sind als Open Data frei verfügbar und werden laufend auf Basis von Hinweisen aus der Community und Betreiber:innen weiter ergänzt (Hinweise sind erbeten an projektbeispiele@mobil-am-land.at).

6.3 Anbieter von Softwarelösungen für Carsharing

Die folgende Liste an Anbietern für Softwarelösungen für Carsharing ist nicht taxativ, sondern soll exemplarisch einen ersten Überblick der derzeit gängigsten Lösungen bieten.³⁵

- Digital Mobility Solutions GmbH
moqo.de
- ibiola Mobility Solutions
www.ibiola-mobility.com
- Next Generation Mobility GmbH
www.fleetster.de
- Reboot Mobility GmbH
evemo.de
- Zemtü OG
www.zemtü.com/de

6.4 Anbieter von Telematiklösungen für Carsharing

Die im vorigen Kapitel genannten Softwareanbieter integrieren in ihren Systemen die gängigsten Telematiklösungen, die im Folgenden nicht taxativ aufgelistet sind. Die Softwareanbieter bieten die Telematikhardware und die Carsharing-Software meist als Package an.

- Convadis AG
www.convadis.com/de
- INVERS GmbH
invers.com/de
- Smartcar
smartcar.com/de

³⁵ Eine aktuelle Liste von Softwarelösungen für Carsharing ist unter: www.mobil-am-land.at/content/Software_f%C3%BCr_Carsharing zu finden.

6.5 Vertragsmuster

6.5.1 Beispiel einer Kooperationsvereinbarung zwischen einem Carsharingverein und einer Gemeinde

KOOPERATIONSVEREINBARUNG

abgeschlossen zwischen

1. **Carsharingverein XXX** (im Folgenden „Verein“ genannt)
2. **Gemeinde XXX** (im Folgenden „Gemeinde“ genannt)

wie folgt:

Präambel

Zweck der Vereinbarung ist es, in der Gemeinde XXX ein Carsharingangebot bereit zu stellen. Die organisatorischen und administrativen Aufgaben werden durch den Verein XXX übernommen. Die Entgelte für die hierfür erforderlichen Fahrzeuge sowie für Leistungen durch den Verein werden durch die Gemeinde zur Verfügung gestellt. Für Leistungen des Vereines zur Abwicklung des Carsharingbetriebes, gilt die jeweils aktuelle Preisliste des Vereines und deren darin festgehaltenen Regelungen.

I) Aufgaben der Gemeinde

- a. Es wird auf die Vereinbarung über Carsharing vom xx.xx.xxxx, abgeschlossen zwischen Autohaus XXX, Seekirchen, dem Verein und der Gemeinde hingewiesen. Darin ist die Bereitstellung der Fahrzeuge, der Versicherungsschutz u.v.m. geregelt. Festgehalten wird, dass dem Verein für die Nutzung der bereitgestellten Fahrzeuge kein Nutzungsentgelt verrechnet wird.
- b. Die Gemeinde ist für die Errichtung und Instandhaltung von Standplätzen inkl. der hierfür erforderlichen E-Ladeinfrastruktur

für die Carsharingfahrzeuge verantwortlich. Es wird zumindest ein Stellplatz je Fahrzeug zur Verfügung gestellt.

II) Aufgaben des Vereins

- a. Der Verein ist alleiniger Vertrags- und Ansprechpartner gegenüber seinen Mitgliedern.
- b. Der Verein kümmert sich um die Bereitstellung der Buchungsplattform und damit verbundene Zutrittsmedien zu den Carsharingfahrzeugen.

- c. Der Verein ist verantwortlich für das Vorhalten und die Abrechnung von Tankkarten bzw. von Ladekarten für das Laden außerhalb des Carsharingstandplatzes.
- d. Sämtliche anfallenden Kosten und Gebühren werden durch den Verein den Mitgliedern verrechnet.
- e. Der Verein erstellt für die durch die Gemeinde zur Verfügung gestellten Fahrzeuge zumindest halbjährlich eine Abrechnung (Einnahmen- und Ausgabenrechnung) und übermittelt diese an das Gemeindeamt. Nähere Details zur Abrechnung siehe Pkt. III).
- f. Im Anlassfall wird durch den Verein der Selbstbehalt für die Vollkaskoversicherung beim Schadensverursacher (Mitglied) eingehoben und gemäß Vereinbarung vom xx.xx.xxxx – abgeschlossen zwischen Autohaus Gschaider GmbH, Seekirchen, dem Verein und der Gemeinde – beglichen.
- g. Der Verein ist für den Außenauftritt (Website, PR etc.) sowie die Kommunikation mit den Vereinsmitgliedern selbst verantwortlich.
- h. Der Verein ist auf Verlangen der Gemeinde verpflichtet, eine aktuelle Liste seiner fahrtberechtigten Vereinsmitglieder auszuhändigen und seine Mitglieder im Sinne der geltenden Datenschutzbestimmungen in seinen Nutzungsbedingungen auf diese Möglichkeit hinzuweisen.
- i. Der Verein verpflichtet sich ausschließlich seinen Mitgliedern Zugang zu den Carsharingfahrzeugen zu gewähren. Die unter xxx.at veröffentlichten aktuell gültigen Nutzungsbedingungen des Vereines sind integraler Bestandteil dieser Vereinbarung.

III) Einnahmen-Ausgabenrechnung

- a. Der Verein übermittelt in regelmäßigen Abständen (mindestens einmal im Halbjahr) der Gemeinde eine Gegenüberstellung der Einnahmen und der Ausgaben pro Fahrzeug, die sich in variable Kosten pro Fahrzeug (Tanken, Laden etc.) und fixen Kosten pro Fahrzeug (Aufwand Verein, Lizenzen Buchungsplattform, Website, PR etc.) aufteilen.
- b. Aus der Vorperiode erzielte Überschüsse können auf die nächste Periode gutgeschrieben werden, Verluste werden der Gemeinde in Rechnung gestellt.
- c. Nach Ende des Wirtschaftsjahres des Vereines (= Kalenderjahr) erhält die Gemeinde eine Einnahmen-Ausgabenrechnung für das abgelaufene Wirtschaftsjahr.
- d. Quersubventionierungen zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Gemeinden, in denen der Verein ebenfalls tätig ist, sind nicht erlaubt.

IV) Dauer und Kündigung der Vereinbarung

- a. Die Vereinbarung beginnt mit xx.xx.xxxx und wird unbefristet abgeschlossen.
- b. Die Vereinbarung kann jeweils unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist schriftlich zum 30.6. bzw. 31.12. jeden Jahres gekündigt werden.

V) Unwirksamkeit vorheriger Vereinbarungen

Mit Beginn der Vereinbarung werden alle vorherigen Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Verein unwirksam.

VI) Gerichtsstand

Die Parteien unterwerfen sich für allfällige Rechtsstreitigkeiten aus dieser Vereinbarung der Zuständigkeit des Bezirksgerichtes xxx; dies unabhängig vom Streitwert. Es gilt ausschließlich österreichisches Recht.

VII) Schriftlichkeit

Ergänzungen, Zusätze und Nebenabsprachen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform; dies gilt auch für die Vereinbarung des Abgehens von der Schriftlichkeit.

VIII) Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise unwirksam oder nichtig sein oder infolge Änderung der Gesetzeslage oder durch höchstrichterliche Rechtsprechung oder auf andere Weise ganz oder teilweise unwirksam oder nichtig werden oder weist diese Vereinbarung Lücken auf, so sind sich die Parteien darüber einig, dass die übrigen

Bestimmungen dieser Vereinbarung davon unberührt und gültig bleiben. Für diesen Fall verpflichten sich die Parteien, unter Berücksichtigung des Grundsatzes von Treu und Glauben an Stelle der unwirksamen Bestimmung eine wirksame Bestimmung zu vereinbaren, welche dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung möglichst nahekommt und von der anzunehmen ist, dass die Parteien sie im Zeitpunkt der Unterfertigung der gegenständlichen Vereinbarung vereinbart hätten, wenn sie die Unwirksamkeit oder Nichtigkeit gekannt oder vorhergesehen hätten. Entsprechendes gilt, falls diese Vereinbarung eine Lücke enthalten sollte.

6.5.2 Beispiel von Vereinsstatuten eines Carsharingvereines

STATUTEN DES VEREINES XXX

xxx, am xx.xx.xxxx

§ 1 Name und Sitz

1. Der Verein führt den Namen „XXX“
2. Er hat seinen Sitz xxx und erstreckt seine Tätigkeit auf das gesamte Bundesgebiet.

§ 2 Zweck

Der Verein, dessen Tätigkeit nicht auf Gewinn gerichtet ist, bezweckt:

1. die Förderung umweltverträglicher Mobilität
2. die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing und Bikesharing)
3. die Förderung von umweltschonenden Mobilitätsformen
4. Öffentlichkeitsarbeit
5. Wissenschaftliche Tätigkeit zu Mobilitätsfragen
6. Kooperation mit anderen Organisationen und Einrichtungen mit ähnlichen Zielen.

Der Verein ist gemeinnützig tätig und verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke und ist nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet. Der Verein darf für seine satzungsgemäßen Zwecke Vermögen ansammeln. Ein sich allenfalls ergebender Gewinn ist ausschließlich zur Erfüllung des Vereinszwecks zu verwenden. Der Verein darf abgesehen von völlig untergeordneten Nebenzwecken keine anderen als gemeinnützige Zwecke verfolgen.

§ 3 Zweigvereine

Der Verein ist berechtigt Zweigvereine mit eigener Rechtspersönlichkeit zu bilden. Mitglieder des Zweigvereines sind automatisch Mitglieder des Hauptvereines.

Ein Zweigverein hat die Ziele des Hauptvereins mit zu tragen. Die Grundlage seiner Tätigkeit sind die Satzungen des Hauptvereins und des Zweigvereins.

§ 4 Zweigestelle (Sektion)

Der Verein ist berechtigt Zweigestellen (Sektionen) zu bilden, wobei eine Zweigestelle (Sektion) eine rechtlich unselbständige, aber weitgehend selbständig geführte, organisatorische Teileinheit des Hauptvereines ist.

§ 5 Tätigkeit und finanzielle Mittel

Die Tätigkeit des Vereins umfasst die Information der Mitglieder und der Öffentlichkeit über umweltschonenden und energiesparenden Verkehr, im Besonderen über die Idee des Car- und Bikesharings in Form von Aussendungen, Publikationen und Veranstaltungen sowie die Organisation von Car- und Bikesharing für Mitglieder (Beschaffung und Überlassung von Car- und Bikesharing-Fahrzeugen).

Die finanziellen Mittel werden durch Mitgliedsbeiträge, Nutzungsgebühren sowie Subventionen und Spenden aufgebracht.

§ 6 Mitgliedschaft

1. Mitglieder des Vereins können physische und juristische Personen (juristische Personen des privaten Rechts und juristische Personen des öffentlichen Rechts) sowie rechtsfähige Personengesellschaften werden.
2. Über die Aufnahme entscheidet der Vorstand. Die Aufnahme kann ohne Angabe von Gründen verweigert werden.

§ 7 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft erlischt durch Tod, bei juristischen Personen und rechtsfähigen Personengesellschaften durch den Verlust der Rechtspersönlichkeit, durch freiwilligen Austritt zu einem Monatsletzten oder durch Ausschluss.
2. Der Austritt muss dem Vorstand mindestens drei Monate vor dem gewünschten Austrittstermin schriftlich mitgeteilt werden.
3. Der Vorstand kann ein Mitglied ausschließen, wenn dieses trotz zweimaliger schriftlicher Mahnung unter Setzung einer Nachfrist länger als zwei Monate mit der Zahlung von Beiträgen oder Nutzungsgebühren rückständig ist.
4. Der Ausschluss eines Mitglieds aus dem Verein kann vom Vorstand auch wegen grober Verletzung anderer Mitgliedschaftspflichten verfügt werden.

§ 8 Rechte und Pflichten der Mitglieder

1. Die Mitglieder sind berechtigt, an allen Veranstaltungen des Vereins teilzunehmen und die Einrichtungen des Vereins, im besonderen Carsharing, zu den vom Vorstand festgesetzten Nutzungsbedingungen zu beanspruchen.
2. Jedes Mitglied ist berechtigt, vom Vorstand die Ausfolgung der Statuten zu verlangen.
3. Mindestens ein Zehntel der Mitglieder kann vom Vorstand die Einberufung einer Mitgliederversammlung verlangen.
4. Die Mitglieder sind in jeder Mitgliederversammlung vom Vorstand über die Tätigkeit und die finanzielle Gebarung des Vereins zu informieren.
5. Die Mitglieder sind vom Vorstand über den geprüften Rechnungsabschluss zu informieren.
6. Die Mitglieder sind verpflichtet, die Interessen des Vereins zu fördern. Sie haben die Vereinsstatuten und die Beschlüsse der Vereinsorgane zu beachten und ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Verein pünktlich nachzukommen. Die Höhe der Beiträge wird vom Vorstand beschlossen.

Sie können für physische Personen einerseits und juristische Personen und rechtsfähige Personengesellschaften andererseits unterschiedlich festgesetzt werden.

§ 9 Vereinsorgane

Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung (§§ 8 und 9), der Vorstand (§§ 10 bis 12), die Rechnungsprüfer:innen (§ 13) und das Schiedsgericht (§ 14).

§ 10 Mitgliederversammlung

1. Die Mitgliederversammlung ist die „Mitgliederversammlung“ im Sinne des Vereinsgesetzes 2002. Die ordentliche Mitgliederversammlung findet auf Beschluss des Vorstandes wenigstens alle vier Jahre statt.
2. Eine außerordentliche Mitgliederversammlung findet auf
 - a. Beschluss des Vorstands oder der ordentlichen Mitgliederversammlung,
 - b. schriftlichen Antrag von mindestens einem Zehntel der Mitglieder,
 - c. Verlangen der Rechnungsprüfer (§ 21 Abs. 5 erster Satz VerG),
 - d. Beschluss der/eines Rechnungsprüfer/s (§ 21 Abs. 5 zweiter Satz VerG, § 10 Abs. 2 dritter Satz dieser Statuten),
 - e. Beschluss eines gerichtlich bestellten Kurators (§ 10 Abs. 2 letzter Satz dieser Statuten) binnen vier Wochen statt.
3. Sowohl zu den ordentlichen wie auch zu den außerordentlichen Mitgliederversammlungen sind alle Mitglieder mindestens zwei Wochen vor dem Termin schriftlich oder per E-Mail (an die vom Mitglied dem Verein bekanntgegebene E-Mail-Adresse) einzuladen. Die Anberaumung der Mitgliederversammlung hat unter Angabe der Tagesordnung zu erfolgen. Die Einberufung

erfolgt durch den Vorstand (Abs. 1 und Abs. 2 lit. a – c), durch die/einen Rechnungsprüfer (Abs. 2 lit. d) oder durch einen gerichtlich bestellten Kurator (Abs. 2 lit. e).

4. Anträge zur Mitgliederversammlung sind mindestens drei Tage vor dem Termin der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich oder per E-Mail einzureichen.
5. Gültige Beschlüsse – ausgenommen solche über einen Antrag auf Einberufung einer außerordentlichen Mitgliederversammlung – können nur zur Tagesordnung gefasst werden.
6. Bei der Mitgliederversammlung sind alle Mitglieder teilnahme- und stimmberechtigt. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Die Übertragung des Stimmrechts auf ein anderes Mitglied im Wege einer schriftlichen Bevollmächtigung ist zulässig. Die Vertretung eines Mitglieds durch eine über seine Mitgliedschaft fahrberechtigte Person ist möglich.
7. Die Mitgliederversammlung ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlussfähig.
8. Die Wahlen und die Beschlussfassungen in der Mitgliederversammlung erfolgen in der Regel mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen. Beschlüsse, mit denen das Statut des Vereins geändert oder der Verein aufgelöst werden soll, bedürfen jedoch einer qualifizierten Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen gültigen Stimmen.
9. Den Vorsitz in der Mitgliederversammlung führt der/die Obmann/Obfrau, in dessen/deren Verhinderung ein anderes Mitglied des Vorstandes.

§ 11 Aufgaben der Mitgliederversammlung

Der Mitgliederversammlung sind folgende Aufgaben vorbehalten:

1. Beschlussfassung über den Voranschlag
2. Entgegennahme und Genehmigung des Rechenschaftsberichts und des Rechnungsabschlusses unter Einbindung der Rechnungsprüfer;

3. Wahl und Enthebung der Mitglieder des Vorstands und der Rechnungsprüfer;
4. Genehmigung von Rechtsgeschäften zwischen Rechnungsprüfern und Verein;
5. Entlastung des Vorstandes;
6. Beschlussfassung über Statutenänderungen und die freiwillige Auflösung des Vereines;
7. Beratung und Beschlussfassung über sonstige auf der Tagesordnung stehende Fragen.

§ 12 Vorstand

1. Der Vorstand besteht aus mindestens zwei Mitgliedern, und zwar aus Obmann/Obfrau und Stellvertreter/in. Die Funktionsverteilung innerhalb des Vorstands obliegt dem Vorstand, der sich selbst eine Geschäftsordnung geben kann.
2. Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung gewählt. Der Vorstand hat bei Ausscheiden eines gewählten Mitglieds das Recht, an seine Stelle ein anderes wählbares Mitglied zu kooptieren, wozu die nachträgliche Genehmigung in der nächstfolgenden Mitgliederversammlung einzuholen ist. Fällt der Vorstand ohne Selbstergänzung durch Kooptierung überhaupt oder auf unvorhersehbar lange Zeit aus, so ist jeder Rechnungsprüfer verpflichtet, unverzüglich eine außerordentliche Mitgliederversammlung zum Zweck der Neuwahl eines Vorstands einzuberufen. Sollten auch die Rechnungsprüfer handlungsunfähig sein, hat jedes ordentliche Mitglied, das die Notsituation erkennt, unverzüglich die Bestellung eines Kurators beim zuständigen Gericht zu beantragen, der umgehend eine außerordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen hat.
3. Die Funktionsperiode des Vorstands beträgt zwei Jahre; Wiederwahl ist möglich. Jede Funktion im Vorstand ist persönlich auszuüben.
4. Der Vorstand wird vom Obmann/von der Obfrau schriftlich oder mündlich einberufen.

5. Das Leitungsorgan ist beschlussfähig, wenn alle seine Mitglieder eingeladen wurden und mindestens zwei Mitglieder von ihnen anwesend sind.
6. Das Leitungsorgan fasst seine Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit, bei Stimmgleichheit gibt die Stimme der/s Vorsitzenden den Ausschlag. Nehmen nur zwei Mitglieder des Leitungsorgans an der Sitzung des Leitungsorgans teil, so fasst es seine Beschlüsse einstimmig.
7. Den Vorsitz führt der/die Obmann/Obfrau.
8. Außer durch den Tod und Ablauf der Funktionsperiode (Abs. 3) erlischt die Funktion eines Vorstandsmitglieds durch Enthebung (Abs. 9) und Rücktritt (Abs. 10).
9. Die Mitgliederversammlung kann jederzeit den gesamten Vorstand oder einzelne seiner Mitglieder entheben. Die Enthebung tritt mit Bestellung des neuen Vorstands bzw. Vorstandsmitglieds in Kraft.
10. Die Vorstandsmitglieder können jederzeit schriftlich ihren Rücktritt erklären. Die Rücktrittserklärung ist an die Mitgliederversammlung zu richten. Der Rücktritt wird erst mit Wahl bzw. Kooptierung (Abs. 2) eines Nachfolgers wirksam.

§ 13 Aufgaben des Vorstands

Dem Vorstand obliegt die Leitung des Vereins. Er ist das „Leitungsorgan“ im Sinne des Vereinsgesetzes 2002. Ihm kommen alle Aufgaben zu, die nicht durch die Statuten einem anderen Vereinsorgan zugewiesen sind. In seinen Wirkungsbereich fallen insbesondere folgende Angelegenheiten:

1. Einrichtung eines den Anforderungen des Vereins entsprechenden Rechnungswesens mit laufender Aufzeichnung der Einnahmen/Ausgaben und Führung eines Vermögensverzeichnisses als Mindestanforderung;
2. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge und sonstiger Beiträge und Gebühren von Mitgliedern; Erstellung des Jahresvoranschlags, des Rechenschaftsberichts und des Rechnungsabschlusses;
3. Vorbereitung und Einberufung der Mitgliederversammlung in den Fällen des § 8 Abs. 1 und Abs. 2 lit. a – c dieser Statuten;
4. Information der Vereinsmitglieder über die Vereinstätigkeit, die Vereinsgebarung und den geprüften Rechnungsabschluss;
5. Verwaltung des Vereinsvermögens;
6. Aufnahme und Ausschluss von Vereinsmitgliedern;
7. Aufnahme und Kündigung von Angestellten des Vereins.

§ 14 Besondere Obliegenheiten einzelner Vorstandsmitglieder und Vertretung des Vereins nach außen

1. Der/die Obmann/Obfrau führt die laufenden Geschäfte des Vereins.
2. Die weiteren Mitglieder des Vorstandes unterstützen den/die Obmann/Obfrau bei der Führung der Vereinsgeschäfte.
3. Jedes Mitglied des Vorstandes ist berechtigt, den Verein nach außen zu vertreten (Einzelvertretung).
4. Rechtsgeschäftliche Bevollmächtigungen, den Verein nach außen zu vertreten bzw. für ihn zu zeichnen, können von den in § 12 Abs. 3 genannten Personen erteilt werden.
5. Bei Gefahr im Verzug ist der Vorstand berechtigt, auch in Angelegenheiten, die in den Wirkungsbereich der Mitgliederversammlung fallen, unter eigener Verantwortung selbstständig Anordnungen zu treffen; diese bedürfen jedoch der nachträglichen Genehmigung durch die Mitgliederversammlung.

§ 15 Rechnungsprüfer:innen

1. Zwei Rechnungsprüfer:innen werden von der Mitgliederversammlung auf die Dauer von zwei Jahren gewählt. Wiederwahl ist möglich. Die Rechnungsprüfer:innen dürfen keinem Organ – mit Ausnahme der Mitgliederversammlung – angehören, dessen Tätigkeit Gegenstand der Prüfung ist.

2. Den Rechnungsprüfer:innen obliegt die laufende Geschäftskontrolle sowie die Prüfung der Finanzgebarung des Vereins im Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die statutengemäße Verwendung der Mittel. Der Vorstand hat den Rechnungsprüfer:innen die erforderlichen Unterlagen vorzulegen und die erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Rechnungsprüfer haben dem Vorstand über das Ergebnis der Prüfung zu berichten.
3. Rechtsgeschäfte zwischen Rechnungsprüfer:innen und Verein bedürfen der Genehmigung durch die Mitgliederversammlung. Im Übrigen gelten für die Rechnungsprüfer die Bestimmungen des § 10 Abs. 8 bis 10 sinngemäß.

§ 16 Schiedsgericht

1. Zur Schlichtung von allen aus dem Vereinsverhältnis entstehenden Streitigkeiten ist das vereinsinterne Schiedsgericht berufen. Es ist eine „Schlichtungseinrichtung“ im Sinne des Vereinsgesetzes 2002 und kein Schiedsgericht nach den §§ 577 ff ZPO.
2. Das Schiedsgericht setzt sich aus drei ordentlichen Vereinsmitgliedern zusammen. Es wird derart gebildet, dass ein Streitteil dem Vorstand ein Mitglied als Schiedsrichter schriftlich namhaft macht. Über Aufforderung durch den Vorstand binnen sieben Tagen macht der andere Streitteil innerhalb von 14 Tagen seinerseits ein Mitglied des Schiedsgerichts namhaft. Nach Verständigung durch den Vorstand innerhalb von sieben Tagen wählen die namhaft gemachten Schiedsrichter binnen weiterer 14 Tage ein drittes ordentliches Mitglied zum/zur Vorsitzenden des Schiedsgerichts. Bei Stimmgleichheit entscheidet unter den Vorgeschlagenen das Los. Die Mitglieder des Schiedsgerichts dürfen keinem Organ – mit Ausnahme der Mitgliederversammlung – angehören, dessen Tätigkeit Gegenstand der Streitigkeit ist.

3. Das Schiedsgericht fällt seine Entscheidung nach Gewährung beiderseitigen Gehörs bei Anwesenheit aller seiner Mitglieder mit einfacher Stimmenmehrheit. Es entscheidet nach bestem Wissen und Gewissen. Seine Entscheidungen sind vereinsintern endgültig.

§ 17 Freiwillige Auflösung des Vereins

1. Die freiwillige Auflösung des Vereins kann nur in einer Mitgliederversammlung und nur mit Zweidrittelmehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen beschlossen werden.
2. Diese Mitgliederversammlung hat auch – sofern Vereinsvermögen vorhanden ist – über die Abwicklung zu beschließen. Insbesondere hat sie eine/n Abwickler/in zu berufen und Beschluss darüber zu fassen, wem diese/r das nach Abdeckung der Passiva verbleibende Vereinsvermögen zu übertragen hat.
3. Der letzte Vorstand hat die freiwillige Auflösung binnen vier Wochen nach Beschlussfassung der zuständigen Vereinsbehörde schriftlich anzuzeigen.
4. Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall des bisherigen begünstigten Vereinszwecks ist das nach Abdeckung der Passiva verbleibende Vereinsvermögen, für gemeinnützige, mildtätige oder kirchliche Zwecke im Sinne der §§ 34 ff Bundesabgabenordnung (BAO) zu verwenden. Soweit möglich und erlaubt, soll es dabei Institutionen zufallen, die gleiche oder ähnliche Zwecke wie dieser Verein verfolgen.

7.0 Quellen

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung [Hrsg.] (2016): *Mobilität in NÖ. Ergebnisse der Amt der Niederösterreichischen Landesregierung [Hrsg.] (2016): Mobilität in NÖ. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsenerhebung 2013/2014*, St. Pölten.

Bundesministerium für Finanzen. (2016). *Vereine und Steuern*. www.bmf.gv.at/dam/jcr:29cce341-f732-482e-ac30-52a9c4918d44/BMF-BR-ST_Vereine_und_Steuern_201608_12.pdf

Bundesverband Carsharing. (o. D.). *Verkehrsentlastung durch Carsharing*. In *FACT SHEET*. www.carsharing.de/sites/default/files/download/2024-08/240529_Factsheet_Verkehrsentlastung_final.pdf

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) [Hrsg.] (2015): *Multi- und Intermodalität: Hinweise zu Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr*. Definitionen. Unveröffentlichter Fact-Sheet-Entwurf. Erarbeitet durch den Arbeitskreis Multi- und Intermodalität der FGSV, Köln.

Gast (2023, 5. Dezember). *Große Unterschiede beim Flächenverbrauch für den Verkehr*. *KOMMUNAL.AT*. kommunal.at/grosse-unterschiede-beim-flaechenverbrauch-fuer-den-verkehr

Klinger, Th. et al. (2016): *Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRhein-Main*. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Im Auftrag des HMWEVL. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a. M.

Loose, W., Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) & Deutschen Museum Verkehrszentrum. (2018). *Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote*. carsharing.de/sites/default/files/download/2024-08/bcs%20Leitfaden_neue_CS-Angebote_Versandversion.pdf

Wirtschaftskammer Österreich. (o. D.). *wko.at*. www.wko.at/wirtschaftsrecht/der-verein-als-unternehmer#heading_verein

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	
Gesamtüberblick über alle Carsharingvarianten	09
Abbildung 2	
Motorisierungsgrad in Österreich nach Bezirken	11
Abbildung 3	
Anforderungen der Stellplätze unterschiedlicher Carsharing-Systeme (stationsbasiert, free-floating sowie nachbarschaftliches Carsharing im Vergleich zur rein privaten Nutzung)	16
Abbildung 4	
Infotafel am Carsharingstandplatz inkl. Vorschriftszeichens „Halten und Parken verboten“	25
Abbildung 5	
Beispiel für eine Bodenmarkierung am Carsharingstandplatz	25
Abbildung 6	
Beispiel für gestaffelte Carsharingtarife mit starker Zeitkomponente	30
Abbildung 7	
Beispiel für einen einfachen und de facto rein kilometerabhängigen Carsharingtarif	31
Abbildung 8	
Beispiel für eine Kommunikation zu Carsharing auf individueller Ebene	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	
Eignung und Einsatzgebiete von Shared-Mobility Angeboten nach Raumtypologien	12
Tabelle 2	
Eignung und Einsatzgebiete von Shared-Mobility Angeboten nach Wegezweck	12
Tabelle 3	
Beispielhafte Kostenaufstellung für ein Carsharingauto in der Mietvariante	29

Auftraggeber

Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung
Leopold-Ungar-Platz 2 / Stiege 1 / Top 142, 1190 Wien
Tel: (+43 1) 585 03 90
office@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

Autor:innen

DI David Knapp, MA
Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft e. U.
DI Christian Steger-Vonmetz
Mobilitätsagentur Wien
Verena Seethaler-Steidl, MA
Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH

Für den Inhalt verantwortlich

Die Autor:innen tragen die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Praxishandbuchs. Er spiegelt nicht notwendigerweise die Meinung des Klima- und Energiefonds wider. Weder der Klima- und Energiefonds noch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) sind für die Weiternutzung der hier enthaltenen Informationen verantwortlich.

Gestaltung/Titelfoto

www.angieneering.net

Herstellungsort

Wien, Mai 2025

Wir haben diese Broschüre mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt und die Daten überprüft. Rundungs-, Satz- oder Druckfehler können wir dennoch nicht ausschließen.

www.klimafonds.gv.at

