Modellregion Elektromobilität 2015

Endbericht

Programmsteuerung:
Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:
Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

Projekttitel	E-Carsharing in Wohnanlagen	
Projektnummer	KR15EM8K12936	
Programm	Modellregionen Elektromobilität Ausschreibung 2015	
Beauftragter	CARUSO Carsharing eGen Christian Steger-Vonmetz	
Projektstart und Dauer	Projektstart: 04.01.2016	Dauer: 12 Monate, bis spätestens 31.03.2017

Synopsis:

Carsharing in Wohnanlagen ist sehr attraktiv und gleichzeitig extrem komplex in der Umsetzung. E-Mobilität bringt zusätzliche Herausforderungen. Standardisierte Modelle, die vor allem auch die rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen und auf eine Vielzahl von Projekten übertragbar sind, gab es bislang nicht. Im Projekt „E-Carsharing in Wohnanlagen“ wurden die vier wesentlichen Themenbereiche bearbeitet:
- Angebotskonzept
- Rechtliche Fragen
- Technische Infrastruktur
- Bewusstseinsbildung und Kommunikation

Der Fokus lag – wie vom Auftraggeber erwünscht – auf der Konkretisierung eines Angebotskonzepts und der Bearbeitung rechtlicher Rahmenbedingungen.

Ziel war es, alle beteiligten AkteurInnen an einen Tisch zu bringen und anhand von konkreten Pilotprojekten die unterschiedlichen Anforderungen an E-Carsharing in Wohnanlagen in einem Konzept zu verarbeiten. Ein wesentlicher Schritt war dabei auch die Bewusstseinsbildung aller

StakeholderInnen, wobei konkrete Formen der Zusammenarbeit erarbeitet wurden, die auf einen nachhaltigen Betrieb ausgelegt sind. Erfahrungsgemäß ist die interne Kommunikation bei allen Beteiligten essentiell für eine erfolgreiche Umsetzung. Einen Schwerpunkt des Projekts bildete die Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen anhand derer konkrete Betreibermodelle ausgearbeitet wurden.

Das Ergebnis ist ein Angebotskonzept, das für alle Beteiligten attraktiv ist und die Anforderungen Stabilität, Flexibilität und Einbezug der BewohnerInnen optimal vereint.
In weiterer Folge werden die definierten Pilotprojekte umgesetzt und Erfahrungen – vor allem hinsichtlich der Kommunikation unter den BewohnerInnen – gesammelt. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Umsetzungsvarianten werden durch die tatsächliche Durchführung noch klarer und das Angebotskonzept, wie es im Rahmen dieses Projekts erarbeitet wurde, gestärkt. In weiterer Folge werden die komplexen rechtlichen Diskussionen weitergeführt und in Form des Angebotskonzepts verfeinert werden.

Abbildung 1: Caruso-Auto vor Wohnanlage

2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

2.1 Kurzfassung

Kurzbeschreibung des Projektes (Ausgangssituation, Ziele Methoden, Tätigkeiten)
Rund 80% der Wege beginnen oder enden am Wohnort. Dort fallen auch die meisten Mobilitätsentscheidungen. Durch entsprechende multimodale Angebote in Wohnanlagen kann die Mobilität der BewohnerInnen verbessert und gleichzeitig wesentlich (energie-) effizienter gestaltet werden. Dies bedarf jedoch einer Systemintegration der einzelnen Bausteine. Insbesondere bei Wohnanlagen, wo viele Beteiligte die Infrastruktur gemeinsam gestalten, fehlen noch entsprechende Gesamtkonzepte. Ziel sollte die Transformation des Gesamtsystems, welches die Stellplätze ebenso berücksichtigt wie Angebote des Rad- und Fußverkehrs und des ÖV sein. Ein Angebot mit E-Carsharing ist ein erster wichtiger Schritt und soll einen autofreien, multimodalen Lebensstil ermöglichen und Ressourcen effizient nutzen. Bislang fehlten dazu in Österreich noch entsprechende Konzepte, weshalb bei der konkreten Umsetzung noch viele (rechtliche) Fragen auftraten.

Ziel des Projekts war es, die unterschiedlichen Projektbeteiligten (Beteiligte der Immobilienwirtschaft, BewohnerInnen, JuristInnen, Carsharing-Software-Entwickler, Carsharing-Betreiber) an einen Tisch zu bringen und die verschiedenen Schwierigkeiten, Anforderungen, Bedürfnisse und Herausforderungen zu diskutieren und zu analysieren, um darauf aufbauend konkrete Angebotskonzepte entwickeln zu können. Durch Workshops, moderierte Gesprächsrunden, Ideenwerkstätten, Testplanungen und prototypische Umsetzungen konnten ganz praxisorientierte Angebotskonzepte entwickelt werden. Der Entwicklung neuer Konzepte ging eine eingehende Analyse bisheriger Ansätze voran. Es wurden die rechtlichen, wirtschaftlichen und institutionellen Gründe für die bislang mangelnde Umsetzung identifiziert und Lösungen für die projektbezogen erarbeiteten neuen Modelle gesucht. Ebenso wurden Vertragsentwürfe verfasst, denen eine rechtswissenschaftliche Analyse, ergänzt um Literaturrecherche, zugrunde liegt. Auf Basis dessen wurden konkrete Betreibermodelle erarbeitet.

Ein Alleinstellungsmerkmal dieses Projektes ist der umfassende Einbezug aller StakeholderInnen, insbesondere zahlreicher Bauträger, die ganz konkrete Umsetzungsvorhaben für wohnungsbezogenes E-Carsharing vorbereiteten. Das Ergebnis ist also nicht ein theoretisches Konvolut für die Schublade, sondern sind ganz konkrete Verträge und Vereinbarungen, die wiederum als Vorlage für andere Projekte dienen können und die die bisherigen Erfahrungen berücksichtigen.

Resultate und Schlussfolgerungen

Es konnten in dem Projekt wesentliche und rechtlich sehr komplexe Fragestellungen für eine Umsetzungsvariante geklärt werden, die Diskussion ist jedoch noch nicht gänzlich abgeschlossen. Aus den abstrakten Anforderungen wurden Angebotskonzepte mit Betreibermodellen abgeleitet, die die Bedürfnisse der einzelnen Anspruchsgruppen berücksichtigen und langfristig tragbar sind. Die wesentliche Frage ist, wie die Finanzierung und Effizienz des Angebots dauerhaft sichergestellt werden kann. Eine Kernschlussfolgerung des Projekts ist, dass das E-Carsharing als Gemeinschaftseinrichtung und damit Teil der Wohnanlage zu sehen ist. Es konnten jedoch nicht nur die Rahmenbedingungen beleuchtet werden, sondern bereits Verträge abgeschlossen und Projekte gewonnen werden, deren Umsetzung greifbar nahe ist. Die weiteren Schritte für die BewohnerInnen-Kommunikation sind geplant, die Projekte werden bereits fleißig beworben.

Zur Verbreitung der wichtigsten Ergebnisse dieses Projektes wurde ein Informations-Folder für Bauträger mit den konkreten Vorteilen und Beispielen des E-Carsharings erstellt. Mit diesem sollen sie den Mehrwert von E-Carsharing in Wohnanlagen noch schneller erfassen können und dazu ermutigt werden, eigene Projekte zu starten. Die vorbildhafte Abwicklung der bestehenden Pilotprojekte ist wesentlich, um den Mehrwert anschaulicher aufzuzeigen, an diesen Praxisbeispielen zu lernen und um eine künftige Änderung der allgemeinen Stellplatzpolitik zu bewirken.

Ausblick und Zusammenfassung

Im Projekt wurden alle AkteurInnen an einen Tisch gebracht und anhand der analysierten Anforderungen und Klärung rechtlicher Rahmenbedingungen konkrete Angebotskonzepte (Betreibermodelle) erarbeitet. Die Themenstellungen wurden anhand von konkreten Pilotprojekten analysiert, die in weiterer Folge auch umgesetzt werden. Die erarbeiteten Betreibermodelle erlauben es den Bauträgern, E-Carsharing einfach umzusetzen. Anhand des im Projekt entstandenen Folders kann der Mehrwert schnell erkannt werden. Weiters wurden die wesentlichen Punkte der BewohnerInnen-Kommunikation erkannt und in weiterer Folge in den Projekten angewendet und evaluiert. Die Umsetzung der entstandenen Pilotprojekte wird begleitet, die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Umsetzungsvarianten evaluiert und das Angebotskonzept verfeinert. Neue Ideen bezüglich der Umsetzung werden weiter diskutiert werden.

2.2 Projektinhalte und Resultate

1. Ausgangssituation / Motivation

Ein Carsharing-Angebot direkt in der Wohnanlage ist sehr attraktiv, da der größte Nachteil von Carsharing, die Entfernung zum Standplatz, wegfällt. Bei entsprechender Verfügbarkeit und attraktiven Kosten ist das (E-)Carsharing-Auto in der Wohnanlage ein vollwertiger Ersatz für den privaten PKW. Ein Carsharing-Auto ersetzt vier bis zehn Privat-PKWs und reduziert somit den Stellplatzbedarf und Energieeinsatz beträchtlich.

Dennoch haben sich Carsharing-Angebote direkt in Wohnanlagen bislang noch nicht durchgesetzt. Dies hat verschiedene rechtliche, wirtschaftliche und institutionelle Gründe, die im Projekt erörtert wurden. Der wirtschaftlichen Logik folgend wurde davon ausgegangen, dass sich das Carsharing-Angebot (mittelfristig) selbst tragen muss, die NutzerInnen also zur Gänze für die Kosten aufkommen muss. Die anderen BewohnerInnen, so der logische Schluss, dürfen mit dem Carsharing nicht belastet werden. Dass diese Argumentation zu kurz greift, lässt sich anhand eines Analogiebeispiels erklären: Würden wir einen Personenlift unter denselben Voraussetzungen betreiben, müsste für jede Fahrt ein kleiner Beitrag, beispielsweise 0,50 € bezahlt werden. Ist der Lift kostenpflichtig, wird er deutlich seltener genutzt. Sei es darum, weil man nicht das notwendige Kleingeld bei sich hat oder weil der kleine Beitrag dazu animiert, die sportliche Variante über das Stiegenhaus zu nehmen. Ein Großteil der Kosten für den Lift sind Fixkosten, die nun auf die kleinere Zahl der verbleibenden Fahrten aufgeteilt werden müssen. Das heißt, die Preise müssten auf 2 € angehoben werden. 2 € sind jedoch ein Betrag bei dem man eine Kosten-/Nutzenkalkulation anstellt. Manch einer wird den Lift auch mit einem schweren Einkauf oder Kniebeschwerden meiden, was wiederum zur Folge hat, dass die noch verbleibenden Fahrten noch teurer werden, bis schlussendlich nur noch diejenigen übrigbleiben, die auf den Lift angewiesen sind. Viele Lifte in Wohnanlagen würden sich also bei dieser Form der Finanzierung nicht mehr rechnen und müssten stillgelegt werden, obwohl vielleicht alle Bewohner mit einer pauschalen Abrechnung zufrieden waren und froh sind, dass sie den Lift haben, vielleicht auch nur zur Gewissheit, im Notfall den Lift nehmen zu können.

Auch beim Carsharing ist die Verfügbarkeit an sich schon ein Wert. Jede/r profitiert, wenn grundsätzlich das Carsharing-Auto genutzt werden kann bzw. von der höheren Verfügbarkeit, wenn es mehrere Autos gibt. Mit einem vergleichsweise geringen Beitrag, der eine Mindest-Verfügbarkeit der Carsharing-Autos sicherstellt, kann ein für alle BewohnerInnen attraktives Carsharing-Angebot betrieben werden. Die dadurch mögliche Einsparung an Stellplätzen bringt einen zusätzlichen Vorteil für alle. Das Carsharing-Angebot muss als öffentliches Gut und Teil der Wohnanlage, also als Gemeinschaftseinrichtung, gesehen werden.

Die Erfahrung mit Carsharing zeigt, dass das Angebot zwar grundsätzlich sehr geschätzt wird, im Alltag jedoch relativ wenig in Anspruch genommen wird. Insbesondere dann, wenn das Angebot aufgrund der relativ hohen Preise nur von WenigfahrerInnen in Anspruch genommen wird. So kommen wir in einen Teufelskreis wie bei der Fahrstuhlanalogie. Das Carsharing-Auto muss „wirtschaftlich", also kostendeckend, betrieben werden. Beim eigenen Auto zählt das Kriterium der Wirtschaftlichkeit nicht – wenn dem so wäre, wären die Straßen leer. Beim Carsharing-Auto muss es trotzdem jemanden geben, der für die laufenden Kosten aufkommt. Deshalb sollte das Carsharing-Auto als Gemeinschaftsgut der Wohnanlage betrachtet und die laufenden Kosten unter der gesamten Bewohnerschaft aufgeteilt werden. Auch diejenigen, die das Angebot selbst nicht nutzen, profitieren: weniger Autos, mehr freie Parkplätze, weniger Lärmbelastung etc.

Auf der anderen Seite ist es beispielsweise gelungen, durch eine engagierte Bewohnerschaft das Carsharing-Angebot im Stadtteil Vauban in Freiburg i.Br. auf 20 Autos zu steigern. 39% der Haushalte sind Mitglied bei einer Carsharing-Organisation, 11% sind in privaten Autogemeinschaften organisiert. Auch im Maronihof in Bregenz werden praktisch alle Autos geteilt. Im Wohnpark Sandgrubenweg hingegen musste das Angebot wieder zurückgenommen werden, da es sich aufgrund der zu geringen Nutzung nicht gerechnet hat - zum Bedauern der ehemaligen NutzerInnen.

Mit der Umstellung auf E-Mobilität kommt eine weitere Herausforderung hinzu. In Wohnanlagen mit Gemeinschaftsgaragen fehlt bislang die Lade-Infrastruktur. Die Abrechnung der Energiekosten ist in jeder Wohnanlage ein „heißes Eisen" – eine verbrauchsabhängige Abrechnung erscheint notwendig. Sowohl für den privaten E-PKW als auch für das im Carsharing genutzte E-Auto braucht es praktikable Lösungen, die zwischen Betreiber der Ladeinfrastruktur, Wohnanlage (Bauträger, Hausverwalter, Bewohnern) und dem Carsharing-Betreiber abgestimmt sind.

Andererseits bietet die Umstellung auf E-Mobilität eine ganz besondere Chance, das Thema E-Carsharing anzugehen. Die Notwendigkeit zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in den Gemeinschaftsgaragen erfordert ohnehin eine Auseinandersetzung mit dem Thema bei den BewohnerInnen und allen Beteiligten der Immobilienwirtschaft. Das Thema Carsharing ist bislang noch ein Minderheitenthema, das Thema elektrische Antriebe wird in naher Zukunft die meisten BewohnerInnen in irgendeiner Form betreffen. Dabei geht es nicht nur um zweispurige Fahrzeuge, sondern auch um die Lademöglichkeit von Pedelecs und Scootern, die im gleichen „Aufwasch" behandelt werden können. Mit dem Thema der Elektro-Mobilität wohnt aber auch dem Carsharing ein neuer Reiz inne: E-Autos gelten nach wie vor oft als etwas „Besonderes" und geben der Wohnanlage ein positives, nachhaltiges und modernes Image – Vorteile, die Bauträger und InvestorInnen gut verkaufen können. Zudem wecken E-Autos oft mehr Neugier und BewohnerInnen möchten das versprochene Fahrvergnügen ausprobieren. Einmal gefahren, sind die meisten NutzerInnen begeistert und entdecken

schnell persönliche Vorteile der Nutzung. Im Betrieb zeichnen sich E-Autos durch geringe Betriebskosten und einfache Handhabung aus. Im Idealfall kann der Strom von der hauseigenen PV-Anlage bezogen werden. Das Carsharing-Auto benötigt ohnehin einen eigenen Standplatz, der mit der notwendigen Ladeinfrastruktur ausgestattet werden muss. Das externe „Tanken" ist in vielen Fällen nicht notwendig, da die Ladezeit zu Hause und die Reichweite im Normalfall ausreichen

Die Umsetzung von E-Carsharing-Projekten im Wohnbau ist auch deshalb so anspruchsvoll, da es zwar viele sehr unterschiedliche Beteiligte (BewohnerInnen, HausverwalterInnen, Carsharing-Organisation, Bauträger, Gemeinde, Betreiber der Ladeinfrastruktur) mit sehr unterschiedlichen Interessen gibt, jedoch noch keine allgemein akzeptierten Modelle vorliegen. Leuchtturmprojekte, wie die aus diesem Projekt hervorgehenden Praxisumsetzungen, helfen, funktionierende Modelle zu entwickeln und die Vor- und Nachteile der Umsetzungsvarianten zu evaluieren.

Die Erfahrung hinsichtlich Ladeinfrastruktur in Wohnanlagen aus den Modellregionen zeigt, dass die E-Autos größtenteils zuhause geladen werden. Eine Lademöglichkeit am Wohnort ist praktisch Voraussetzung für die Verbreitung von E-Mobilität. Doch wo ist das Problem? Gibt es nicht heute schon tausende Steckdosen in einer Wohnanlage, warum ist gerade die Steckdose beim Garagenplatz so schwierig? Auch die Abrechnung kann nicht das Problem sein. Ins Kellerabteil wird auch eine Leitung vom eigenen Zähler gelegt.
Was auf den ersten Blick trivial aussieht, ist im Detail eine große Herausforderung. Kaum jemandem ist bewusst, was die Ladeinfrastruktur für die E-Autos für die Anschlussleistung bedeutet. Ein Haushalt bzw. Verbraucher unter 100.000 kWh/a wird in Österreich mit einer Anschlussleistung von 3kW angeschlossen und pauschal verrechnet. Im Einzelfall wird die Leistung zwar überschritten, im Durchschnitt ist die erforderliche Anschlussleistung bei Wohnungen deutlich unter diesem Wert (<1kW).
Die Nachfrage bei E-Autos ist jedoch wesentlich „konzentrierter". Beim Renault Zoe ist beschleunigtes Laden mit 22kW (Wechselstrom) Standard. Daimler spricht „perspektivisch" von Ladeleistungen bis zu 350 kW. Die Netze auf eine 10- bis 100-fache Leistung auszubauen ist illusorisch. Der Netzausbau wird teuer, die Kosten müssen verursachergerecht aufgeteilt werden. Die Netzbetreiber wissen noch nicht, wie sie dieses Problem lösen. Noch weniger gibt es abgestimmte und schlüssige Lösungen für die Wohnanlagen intern. Wie soll unter diesen Voraussetzungen der Stromanschluss für das Carsharing-Auto organisiert werden?

Dazu kommen die Fragen der Abrechnung, des Lastmanagements, der Wartung etc. und vor allem der Willensbildung innerhalb der Eigentümergemeinschaft. Wir werden sehen, dass es zwischen Carsharing und Ladeinfrastruktur einige Parallelen gibt und es jedenfalls sinnvoll ist, die beiden Themen gemeinsam zu betrachten.

Zu Ausgangssituation und Motivation ist zudem festzuhalten, dass die Projektbeteiligten aus diversen anderen Projekten bereits viel Know-How und Erfahrung mitgebracht haben. Es war das Ziel aller Beteiligten, konkrete Projekte zu erarbeiten, denen konkrete Umsetzungsschritte folgen. Die intensive Kommunikationsarbeit trug auch zur Bewusstseinsbildung und der Auseinandersetzung mit kleineren und größeren Details bei – stets mit der Motivation, brauchbare Lösungen zu erarbeiten. Das gemeinsame Ziel war es, brauchbare Lösungen für Pilotprojekte zu entwickeln, die auf weitere Projekte übertragbar sind.

2. Projektziele

Beim eingereichten Projekt ging es nicht darum, eine weitere Studie für die Schublade zu produzieren, sondern es diente zur Vorbereitung von ganz konkreten Pilotprojekten, die in Folge auch umgesetzt werden. Nur so kann die Praxistauglichkeit sichergestellt werden. Ziel war es deshalb, (möglichst) alle an der späteren Umsetzung Beteiligten in die Konzepterstellung miteinzubeziehen. Die intensive Kommunikationsarbeit im Rahmen des Projektes sollte auch wesentlich zur Bewusstseinsbildung der Meinungsbildner und aller Beteiligten beitragen. Dadurch, dass konkrete Umsetzungen vorbereitet werden, mussten sich die Beteiligten auch mit Detailproblemen bei ganz konkreten Wohnanlagen auseinandersetzen. Die Motivation, brauchbare Lösungen zu erarbeiten stieg mit der Aussicht auf eine konkrete Umsetzung. Ziel des Projekts war es, die Herausforderungen, Hemmnisse und Chancen zu identifizieren, um Angebote zu entwickeln, die das Thema „E-Carsharing in Wohnanlagen“ voran und in eine zukunftsweisende Richtung tragen.

Das wesentliche Ziel war es, ein Angebotskonzept zu entwickeln, das einerseits durch eine stabile Finanzierung langfristig tragbar ist und andererseits eine gewisse Flexibilität gewährleistet. Dafür war es notwendig, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu beleuchten, da diese entscheidend für eine flexible Gestaltung eines Angebotskonzepts sind. Diese Ergebnisse wurden in das Angebotskonzept eingearbeitet. Zudem war es essentiell, dass das erarbeitete Angebotskonzept von den Projektbeteiligten akzeptiert wird. Das Konzept dient als Basis für die Umsetzung in konkreten Wohnanlagen, die bei den beteiligten Bauträgern in Vorbereitung sind. Es wurde während der Projektlaufzeit laufend optimiert und (neu) definiert.

3. Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Im Rahmen des Projektes wurde ein anwendungsbasierter Zugang gewählt. Ziel war es, alle Beteiligten an einen Tisch zu bringen und anhand der Anforderungen, Wünsche, Herausforderungen und Ergebnisse rechtlicher Recherchen konkrete Umsetzungsprojekte und Betreibermodelle zu konzipieren. Im Rahmen von diversen Gesprächsrunden und

Workshops wurden prototypische Umsetzungen vorbereitet, verfeinert und an die gegebenen Wünsche und Anforderungen angepasst. Für auftretende Probleme wurden Lösungsansätze gesucht, evaluiert und in das Projekt eingearbeitet.

In den **Gesprächsrunden** mit den verschiedenen Beteiligten war stets der Ideenaustausch, die Analyse der Herausforderungen, Wünsche und Bedürfnisse der verschiedenen AkteurInnen ein wichtiges Anliegen. Ein wichtiges Thema war die konkrete Aufarbeitung der rechtlichen Fragestellungen. Zur deren Beantwortung wurden rechtswissenschaftliche Analysen und Literaturrecherchen durchgeführt. Durch die Einbindung der unterschiedlichen AkteurInnen bei den prototypischen Umsetzungsprojekten wurden die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Interessensgruppen deutlich. Es war also ein stetes Ringen um gemeinsame Lösungsansätze.
Neben dem Ziel, praxisorientierte Lösungen zu erarbeiten, dienten die Workshops auch zur Bewusstseinsbildung unter den Projektbeteiligten und der intensiven Auseinandersetzung der Materie.

In **Ideenworkshops** wurden die ersten konkreten Ansätze herausgearbeitet: Welche Wünsche und Anforderungen bestehen seitens der Projektbeteiligten? Welche Vorstellungen haben sie von dem zu erarbeiteten Konzept? Was hemmt die einzelnen Beteiligten bisher, E-Carsharing in Wohnanlagen umzusetzen?

In **Workshop**-Runden und **StakeholderInnen-Meetings** wurden einerseits bestehende Modelle vorgestellt und bisherige **Ansätze analysiert**, um konkrete Vorstellungen von Umsetzungsmöglichkeiten und bisherigen Hürden zu bekommen. Andererseits wurden die rechtlichen, wirtschaftlichen und institutionellen Gründe für die bislang mangelnde Umsetzung identifiziert und Lösungen für die projektbezogen erarbeiteten, neuen Modelle gesucht.
In **offenen Gesprächsrunden** und **moderierten Diskussionen** wurden Bedenken und Ängste aufgegriffen, Herausforderungen und Chancen verdeutlicht und Lösungsansätze skizziert. Es wurden **Angebotskonzepte und prototypische Umsetzungen** entwickelt, und anschließend **evaluiert und zu bewertet**. Die zentralen Ansprüche waren eine hohe Verfügbarkeit, eine nachhaltige Finanzierung und eine breite Akzeptanz bei allen Beteiligten. Durch die Einbindung der verschiedenen AkteurInnen wurden die unterschiedlichen Sichtweisen und Anforderungen unterstrichen. So konnte auf diese reagiert und Lösungsansätze erarbeitet werden, die für die verschiedenen AkteurInnen vorstellbar waren.
Die neuen Erkenntnisse und Modelle wurden in konkrete **Vertragsentwürfe** verarbeitet, um die rechtlichen Hindernisse für ein stabiles und langfristig abgesichertes Konzept klarer zu erkennen. Wichtig war dabei die Frage der Willensbildung innerhalb der Hausgemeinschaft sowie die Frage nach den erforderlichen Mehrheiten. Wenn für die Ein- oder Weiterführung des Carsharings de facto Einstimmigkeit notwendig ist, ist das Projekt bis auf wenige Ausnahmen zum Scheitern verurteilt. Den Vertragsentwürfen liegen **rechtswissenschaftliche Analysen**, ergänzt um **Literaturrecherche** zugrunde. Auch hier

war die Beteiligung verschiedener AkteurInnen essentiell, da die vielfältigen Anforderungen an das Konzept erst bei der Erstellung von Vertragsentwürfen deutlich wurden und somit bearbeitet werden konnten.
Es folgten Adaptierungen und Testplanungen sowie prototypische Umsetzungen, anhand derer das Angebotskonzept bzw. Betreibermodell weiter verfeinert und weiterentwickelt werden konnte.

Durch zwischenzeitliche **Evaluierungen** konnte verhindert werden, in eine „Einbahnstraße" zu gelangen und auf neu auftretende Komplexitäten und Ungereimtheiten konnte frühzeitig reagiert werden.

Zur Umsetzung der **technischen Aspekte** (Zutrittskontrolle, Abrechnung des Carsharings etc.) wurden einerseits die bestehenden Systeme und Probleme, deren Vor- und Nachteile evaluiert (Bordcomputer, elektronischer Schlüsselkasten etc.). Zudem wurden Workshops zur gemeinsamen Entwicklung von User Stories abgehalten, um die technischen Anforderungen für konkrete Anlassfälle zu definieren und umzusetzen.

Ein Alleinstellungsmerkmal dieses Projektes ist der umfassende Einbezug aller StakeholderInnen, insbesondere zahlreicher Bauträger, die ganz konkrete Umsetzungsvorhaben für wohnungsbezogenes Carsharing vorbereiteten. Das Ergebnis ist also nicht ein theoretisches Konvolut für die Schublade, sondern sind ganz konkrete Verträge und Vereinbarungen, die wiederum als Vorlage für andere Projekte dienen können und die die bisherigen Erfahrungen berücksichtigen.

4. Beschreibung der Resultate und Meilensteine

AP 1 Projektmanagement + Dokumentation

Im Rahmen dieses Arbeitspakets wurden diverse organisatorische Aufgaben durchgeführt. Nachdem der Beteiligungsgrad im Projekt sehr hoch war und der Austausch zwischen den Projektbeteiligten essentiell, wurden viele Meetings der Anspruchsgruppen, Workshops und Gesprächsrunden organisiert. Ebenso wurde im Rahmen dieses Arbeitspakets der Austausch und die Vernetzung gepflegt. Der Erfahrungsaustausch zwischen den Projektbeteiligten und anderen Projekten stand im Fokus.

AP 2 Angebotskonzept

Im Rahmen dieses Arbeitspakets wurden anhand der Beiträge aus den diversen Workshops die Sichtweisen und Aufgaben der einzelnen AkteurInnen herausgearbeitet (NutzerInnen, BewohnerInnen, Bauträger, Gemeinde, Carsharing-Anbieter). Im Fokus stand die Vereinbarkeit von stabiler Finanzierung, hoher Verfügbarkeit und breiter Akzeptanz bei den Beteiligten. Für diese verschiedenen Anforderungen waren auch die Ergebnisse des AP 4

(Rechtliche Rahmenbedingungen) wichtig, da sie maßgebend für die Stabilität des Modells sind. Mit Bauträgern wurden konkrete Umsetzungsprojekte geplant, deren Umsetzungsart in die Adaptierung der Angebotskonzepte eingeflossen ist. Vor- und Nachteile konkreter Umsetzungsformen wurden beleuchtet, um schlussendlich Betreibermodelle konkretisieren und Empfehlungen abgeben zu können, welches Modell die Faktoren Stabilität, Flexibilität und Akzeptanz am besten vereint.

Meilensteine in diesem Arbeitspaket waren einerseits die fixen Zusagen von drei Bauträgern, Projekte umzusetzen. Ebenso die Erstellung bzw. Unterzeichnung des Vertrags für die Wohnanlage St. Gebhardstraße. Auch die Erkenntnis der Umsetzungsmöglichkeiten und Erreichung des Hauptresultats – ein den Anforderungen entsprechendes Angebotskonzept zu definieren – können als Meilensteine definiert werden. Ein bedeutender Meilenstein war auch Fertigstellung eines Informationsfolders für Beteiligte der Immobilienwirtschaft, hauptsächlich Bauträger, der die Ergebnisse umsetzungs- und praxisorientiert darstellt.

Folgend werden die Erkenntnisse, die aus den Zukunftswerkstätten, StakeholderInnen-Meetings, Evaluierungen und auch Ergebnissen des AP 4 entstanden sind, dargestellt und das konkrete Angebotskonzept beschrieben:

Ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal beim wohnungsbezogenen Carsharing liegt darin, in wessen Besitz das Fahrzeug ist. Wird „bloß“ ein Stellplatz von der Wohnanlage zur Verfügung gestellt oder gehört das Carsharing-Auto tatsächlich zur Wohnanlage? (vgl. Abbildung 2) Wesentlich ist auch die Unterscheidung der Eigentumsverhältnisse – gibt es eine/n EigentümerIn (Wohnungen zur Miete) oder mehrere EigentümerInnen (Eigentümergemeinschaft)? Abhängig davon gibt es in der Umsetzung unterschiedliche optimale Varianten zur Zielerreichung.

Um die Modelle besser zu verstehen, wird folgend zunächst auf die Bedürfnisse der einzelnen Anspruchsgruppen eingegangen.
Der **Bauträger** entwickelt und errichtet Wohnanlagen mit dem Ziel, sie möglichst gewinnbringend zu verkaufen. Für ihn ist das Projekt mit der Wohnungsübergabe und Abrechnung (fast) abgeschlossen und er ist an keinem dauerhaften Engagement interessiert. Die Anforderungen und Kosten müssen für ihn klar und kalkulierbar sein. Er will sich auf keine Experimente einlassen. Der Bauträger wünscht sich einfache und zufriedene KundInnen. Wohnungsbezogenes Carsharing ist erklärungsbedürftig und verursacht Kosten. Es besteht noch große Unsicherheit, ob die KundInnen solche Angebote schätzen. Auf keinen Fall möchte der Bauträger bei den KundInnen den Eindruck erwecken, dass hier etwas auf Kosten der WohnungskäuferInnen gemacht wird.
Für **Immobilienunternehmen**, die für sich selbst, d.h. für die Vermietung bauen, steht die Vermietbarkeit der Wohnungen im Vordergrund (Vermeidung von Leerstand). Carsharing ist insbesondere interessant, wenn wenig PKW-Abstellplätze angeboten werden können oder für MieterInnen, die ohnehin kein Auto haben (wollen), aber ab und zu eines brauchen. Die

Attraktivität des Carsharing-Angebotes (Tarife, …) ist Teil der Attraktivität der Wohnung. Der Betrieb im Alltag soll wenig Aufwand und Ärger verursachen.

Die WohnungseigentümerInnen bzw. späteren **BewohnerInnen** sind in der Projektierungsphase in der Regel noch nicht bekannt und können daher in den Planungsprozess nicht eingebunden bzw. befragt werden. Das Ausstattungsmerkmal „wohnungsbezogenes Carsharing“ ist noch unbekannt und ungewohnt. Da sie sich nicht selbst für (oder gegen) das Carsharing-Angebot entscheiden können, sind sie zunächst einmal skeptisch. Wichtig sind daher bei der Kaufentscheidung transparente Angebote/Verträge. Das Angebot soll attraktiv sein (Verfügbarkeit, Tarife, Fahrzeuge) und auch längerfristig bestehen. Gleichzeitig wollen sich diese Beteiligten nicht dauerhaft binden. Wenn es doch nicht so wird wie versprochen muss es ein Ausstiegsszenario und eine faire Vorgehensweise geben.

Die **Energieversorger** sind an einem Umstieg auf E-Mobilität interessiert und damit auch an einem Ausbau der Ladeinfrastruktur in Wohnanlagen. Gleichzeitig stehen die Netzbetreiber vor sehr großen Herausforderungen, das Netz entsprechend den neuen Anforderungen auszubauen. Dies soll mit möglichst geringem Aufwand möglich sein.

Die Gemeinde, Nachbarschaft oder generell die **Allgemeinheit** ist an einem geringen Platz- und Ressourcenverbrauch interessiert, konkret an einer Reduktion des Fahrzeugbesitzes und einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl. Von einem Carsharing-Angebot profitiert die ganze Umgebung auch als einem zusätzlichen Mobilitätsangebot, das einen Standortvorteil bringt und ein leistbares Leben unterstützt.

Das **System Carsharing** profitiert von einer Beteiligung der BewohnerInnen durch eine höhere Loyalität und Mitwirkung der BewohnerInnen z.B. für die Betreuung der Autos. Das Carsharing-Angebot kann nur auf Dauer gehalten werden, wenn es kostendeckend betrieben werden kann. Dafür muss es attraktiv sein mit entsprechenden Tarifen, guter Verfügbarkeit der Fahrzeuge etc. Es handelt sich beim wohnungsbezogenen E-Carsharing um ein standortbasiertes. Das E-Carsharing-Auto hat einen fixen Standplatz (Parkplatz) bei der Wohnanlage inkl. für das E-Auto reservierte Ladeinfrastruktur.

Alle Bedürfnisse unter einen Hut zu bringen, die gleichzeitig den rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen, erschien zunächst unmöglich. Konsens ist während dem Projekt darüber enstanden, dass das Carsharing-Auto zur Wohnanlage gehört. Nicht von allen JuristInnen einheitlich gesehen und beurteilt wird die Frage nach der bestmöglichen Rechtsform, um die Haltung, den Betrieb und die daraus sich ergebenden Folgen eines Carsharings in Wohnanlagen abzusichern.
Nachstehend sind die verschiedene Ausprägungen einer der Varianten kurz erklärt:

Das Auto gehört einer Carsharing-Organisation

Von dieser Prämisse gingen bisher praktisch alle aus. Wenn das Carsharing-Auto einer Carsharing-Organisation gehört, kann die Hausgemeinschaft einen Stellplatz an einen Carsharing-Betreiber vermieten bzw. ihm diesen zur Verfügung stellen. Das Carsharing-Unternehmen wird dann den Standplatz auf eigenes Risiko betreiben. (vgl. Abb. 2.; Modell

A1) Dies ist allerdings nur an sehr attraktiven Standorten eigenwirtschaftlich möglich, wo von einer gewissen Auslastung ausgegangen werden kann. Eine allfällige Risikobeteiligung, Verlustabdeckung oder Anschubfinanzierung kann zu Beginn über den Bauträger erfolgen – denn über die BewohnerInnen ist dies nicht unproblematisch: Gibt es einen einstimmigen Beschluss? Fällt das überhaupt in den Bereich der Hausverwaltung? Übernimmt die Anschubfinanzierung der Bauträger und tritt der Fall ein, dass nach der Anschubfinanzierung weitere Finanzierungsunterstützung von der Hausgemeinschaft notwendig ist, müssen de facto alle zustimmen. Jegliche weiteren Änderungen bedürfen ebenso einstimmiger Beschlüsse. So wird das System unflexibel und ein langfristiges Bestehen wird äußerst unwahrscheinlich. Es wird also in der Regel nur unter sehr günstigen Rahmenbedingungen (hohe Nutzung, einstimmig für Carsharing engagierte Hausgemeinschaft) möglich sein, dieses Modell langfristig umzusetzen. Grundsätzlich ist es wichtig, dass etwaige Finanzierungsbeiträge durch die Hausgemeinschaft schon von Beginn an vereinbart werden und im Regelfall keine weiteren Beschlüsse durch die Hausgemeinschaft notwendig werden. (vgl. Abb. 2; Modell A2)

Das Auto gehört zur Wohnanlage

Nachdem der oben beschriebene Weg systemimmanente Nachteile hat, wurden Alternativen geprüft. Was wäre, wenn das bzw. die Carsharing-Autos zur Wohnanlage gehören? Bei Neubauten kann ein Bauträger das Auto bzw. die Autos in die Baukosten einkalkulieren und der Hausgemeinschaft übergeben. Die Verwaltung allgemeiner Teile einer Wohnanlage, somit auch eines gemeinsamen Autos, fällt in den Bereich der ordentlichen Hausverwaltung und unterliegt den üblichen und bekannten Regeln und Mehrheitsentscheidungen. (vgl. Abb. 2; Modell B) Somit ist das System flexibler.

Für den Betrieb gibt es wiederum zwei Möglichkeiten.

1. Bei einer engagierten Hausgemeinschaft und -verwaltung kann das Auto von den BewohnerInnen selbst, etwa über einen Hausverein oder die Hausverwaltung betrieben werden (Wartung und Reinigung des Fahrzeuges, Anmeldung, Abrechnung etc.). Dabei können je nach Bedarf Dienstleistungen wie das Buchungs- und Verwaltungssystem von externen Unternehmen in Anspruch genommen werden. (vgl. Abb.2;Modell B1)

2. Der zweite und einfachere Weg ist es, den Betrieb des Carsharing-Autos einem professionellen Anbieter wie beispielsweise CARUSO Carsharing zu übergeben. Eine Beteiligung der BewohnerInnen ist aber auch in diesem Fall erwünscht. Kümmern sich BewohnerInnen (neben dem Carsharing-Betreiber) um das Carsharing-Auto, steigt das Vertrauen in das gesamte System, die Akzeptanz und Nutzung wird deutlich erhöht. Sogenannte „FahrzeupatInnen“ können für ihre Tätigkeiten eine Belohnung in Form von Fahrtguthaben erhalten. (vgl. Abb. 2; Modell B2)

Gibt es eine/n EigentümerIn (Wohnungen zur Miete), ist die Handhabung ebenfalls einfacher, wenn das Auto zur Wohnanlage gehört. Der/die EigentümerIn kann ein Auto leasen/kaufen und dieses den BewohnerInnen zur Selbstverwaltung überlassen. Alternativ

kann er/sie von einem professionellen Carsharing-Anbieter ein „Gesamt-Paket auf eigenes Risiko“ in Anspruch nehmen. Das bedeutet, dass sich der Carsharing-Anbieter um den Betrieb des Carsharing-Fahrzeugs kümmert und der/die EigentümerIn die Deckung der Fixkosten abzüglich der Einnahmen durch die Nutzung gewährleistet. Im Idealfall werden derartige Verträge unbefristet mit einer Kündigungsdauer von mindestens 3 Monaten und einer Probephase von mindestens zwei Jahren abgeschlossen. So haben die BewohnerInnen Zeit, sich mit der neuen Mobilitätsform vertraut zu machen.

Der Vorteil, wenn das Auto zur Wohnanlage gehört, ist einerseits die gegebene Flexibilität durch Entscheidungen der Eigentümergemeinschaft mit einfacher Mehrheit bzw. vom Verwalter als deren Vertreter. Andererseits gibt es auch die Möglichkeit, das Carsharing-Angebot, sollte es sich nicht bewähren, wieder abzuschaffen. Möchte mehr als die Hälfte der BewohnerInnen nichts mit dem Carsharing-Angebot zu tun haben, ist es ohnehin sehr fraglich, ob dieses langfristig funktionieren kann. Ein weiterer Vorteil hinsichtlich der Finanzierung ist, dass ein großer Teil der Kosten mit der Anschaffung des Autos durch den Bauträger bereits getragen werden. Die laufenden Kosten sollten durch die Nutzungseinnahmen gedeckt werden können und es entsteht somit quasi eine (fix-) kostenfreie Einführungsphase von mehreren Jahren, in der sich das Carsharing-Angebot bewähren kann. Eventuelle Überschüsse können später verwendet werden, um das Auto zu ersetzen oder ggf. den Fuhrpark zu erweitern. Gibt es eine/n EigentümerIn, der/die von einer Carsharing-Organisation ein „Gesamt-Paket“ in Anspruch nimmt, profitiert der/die EigentümerIn von der regen Nutzung, da sich seine Fixkosten senken. Gleichzeitig ist das Risiko sehr überschaubar.

Folgende Grafik veranschaulicht die oben beschriebenen Betreibermodelle:

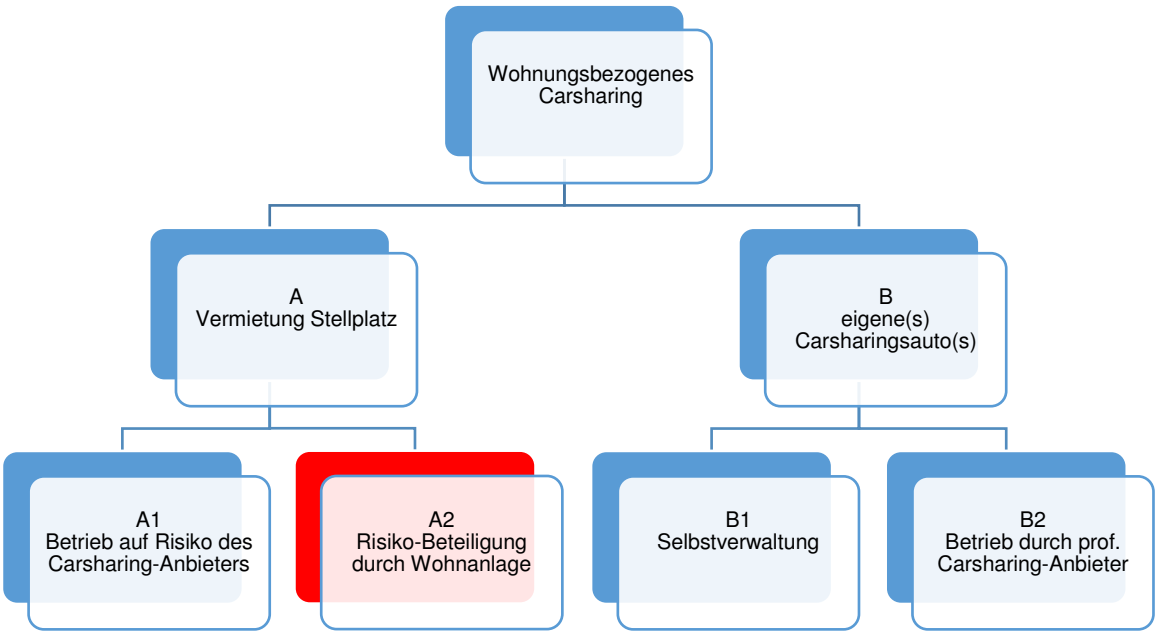


Abbildung 2: Betreibermodelle

Wie bereits beschrieben, wurden diese verschiedenen Modelle im Rahmen des Projekts weiterentwickelt. Konkrete Anwendungen finden Sie in folgenden Wohnanlagen:

Projekt: Autofreie Mustersiedlung, Wien Floridsdorf, GEWOG[1]
Modell A1 Auto gehört Carsharing-Organisation, Betrieb auf Risiko des Carsharing-Anbieters
Für die 244 Wohnungen wurden nur 24 Stellplätze gebaut. Die MieterInnen verpflichten sich, dass sie kein eigenes Auto besitzen oder dauerhaft nutzen werden. Dem Carsharing-Betreiber Zipcar werden Stellplätze zur Verfügung gestellt. Trotz idealer Voraussetzungen wurde die Zahl der Carsharing-Autos von vier auf nur mehr eines reduziert.
Vorteil: Das System funktioniert eigenwirtschaftlich ohne Beteiligung der Hausgemeinschaft.
Nachteil: Die Verfügbarkeit, Tarif und Fahrzeugauswahl sind nicht optimal.

Projekt: St. Gebhardstraße, Bregenz, Rhomberg Bau GmbH
Modell A2: Auto gehört Carsharing-Organisation, Beteiligung durch Wohnanlage/Bauträger
Caruso Carsharing betreibt das E-Auto auf eigenes Risiko, bekommt aber den Stellplatz und einen fixen Betrag von der Wohnanlage bzw. in den ersten drei Jahren vom Bauträger. Diese Vereinbarung kann jährlich gekündigt werden (einfache Mehrheit der EigentümerInnengemeinschaft).
Vorteile: Das System ist klar und transparent. BewohnerInnen können einfach und bequem auf das Angebot vor ihrer Haustüre zugreifen. Eine Erstfinanzierung ist durch den Bauträger gesichert und die laufenden Kosten für die BewohnerInnen sind kalkulierbar und risikoarm. Der Vertrag mit der Carsharing-Organisation kann jederzeit gekündigt werden, läuft aber bei Zufriedenheit automatisch weiter.
Nachteile: Das System ist weniger flexibel, jede Änderung bedarf einstimmiger Beschlüsse. So besteht die Gefahr, dass es früher oder später eliminiert statt optimiert wird. Das Mitspracherecht der BewohnerInnen ist beschränkt.

Projekt: Färberhof, Dornbirn, Projektmanagement Gerhard Rümmele GmbH
Modell: B1. Eigenes Carsharing-Auto und Betrieb durch Selbstverwaltung
Beim Projekt „Färberhof“ in Dornbirn schafft der Bauträger die Rahmenbedingungen für die Einführung des E-Carsharing-Autos (Stellplatz mit Ladeinfrastruktur, Erstanschaffung). Die Verwaltung soll bei den BewohnerInnen liegen. Die laufenden Kosten werden unter den BewohnerInnen nach Wohnfläche (m2) aufgeteilt. Eventuelle Kostenüberschüsse des E-Carsharings fließen in einen Mobilitätsfonds. Buchungssystem und Abrechnung stellt Caruso Carsharing.
Vorteile: Sehr attraktives, stabiles und flexibles System, das auf Bedürfnisse bestmöglich reagieren kann.

[1] Dieses Projekt wurde nicht im Rahmen des vom Klima- und Energiefonds geförderten Projektes umgesetzt.

Nachteile: Es besteht die Gefahr, dass sich keine engagierte Hausgemeinschaft bildet. Tritt dieser Fall ein, kann der Betrieb immer noch an ein professionelles Unternehmen ausgelagert werden.

Projekte: Illufer, Feldkirch, F.M. Hämmerle Holding AG
Modell B2: Auto gehört zur Wohnanlage, Beteiligung bzw. Risikoübernahme durch Immobilienverwaltung/Eigentümer
Caruso Carsharing stellt unmittelbar bei der Wohnanlage ein E-Carsharing-Auto bereit. Der Eigentümer gewährleistet der Carsharing-Organisation allfällige Differenzbeträge zwischen Nutzungseinnahmen und festgelegten Fixkosten zu decken.
Vorteile: Der Eigentümer kann das Angebot selbst gestalten und nach den Bedürfnissen anpassen und profitiert von einer effizienten Nutzung. Attraktives, stabiles Angebot das flexibel optimiert werden kann. Operative Aufgaben werden an ein professionelles Unternehmen ausgelagert.
Nachteile: Der Eigentümer muss sich für das E-Carsharing-Angebot engagieren und Verantwortung übernehmen. Die Kosten sind nicht so gut kalkulierbar.

Projekt: E-Carsharing in Wohnanlagen
Modell B2: Carsharing-Auto gehört zur Wohnanlage, Betrieb durch professionellen Carsharing-Anbieter
Im Rahmen dieses vom KLIEN geförderten Projekts wurden gemeinsam mit Bauträgern intensiv die verschiedenen Modelle diskutiert. Dieses Modell vereint die Anforderungen Stabilität, Flexibilität und Einbezug der BewohnerInnen in optimaler Weise. Die Entscheidung für dieses Modell muss in der Regel bereits in der Planungsphase fallen.
Vorteile: Es handelt sich um ein sehr flexibles und attraktives System. Das Auto gehört zur Wohnanlage und wird im Sinne einer Gemeinschaftseinrichtung genutzt wird. Die BewohnerInnen können und sollen sich aktiv einbringen. Entstehen durch die Nutzung Überschüsse, können diese zur Bildung von Rücklagen verwendet werden und bei Bedarf das Auto ersetzt bzw. der Fuhrpark erweitert werden. Für den Bauträger bedeutet dieses Modell ein einmaliges Investment ohne Folgekosten.
Nachteile: Die Entscheidung muss in der Regel bereits in der Planungsphase fallen. Für die nachträgliche Implementierung braucht es einstimmige Beschlüsse, wenn das Auto durch die Eigentümergemeinschaft angeschafft werden soll.

Aus Sicht des Bauträgers sind die Modelle A2 und B2 sehr ähnlich. Mit Modell B2 hat auch der Bauträger eine bessere Kalkulationsgrundlage und hat mit einer einmaligen Investition seinen Part „erledigt“. Die Erkenntnis zu diesem Modell ist erst im Laufe des Projekts entstanden, als die anderen Modelle bereits vertraglich abgeschlossen waren. Es ist jedoch bei den Beteiligten für zukünftige Projekte auf breite Akzeptanz gestoßen und eignet sich für einen nachhaltigen Betrieb wesentlich besser.

Ladeinfrastruktur

Bei der Ladeinfrastruktur sind die Problemlage und mögliche Strategien sehr ähnlich. Die erste Strategie versucht die Ladeinfrastruktur möglichst unabhängig von der Wohnanlage zu sehen und beauftragt dazu einen externen Dienstleister (z.B. den Energieversorger). Das ist zunächst einmal einfacher umzusetzen und berührt die BewohnerInnen, die keine Ladeinfrastruktur benötigen, praktisch nicht.
Die zweite Strategie sieht die Ladeinfrastruktur als Teil der Wohnanlage (Betrieb durch Externe ist trotzdem möglich) und kann dadurch wichtige Synergien nutzen. Die Kosten sind insgesamt wesentlich geringer, das Lastmanagement kann intelligenter gestaltet werden und die Nutzung des selbst erzeugten Solarstroms wird möglich.

Hier sollen die zwei Strategien näher erläutert werden:

Strategie 1: externer Ladenetzbetreiber

Bei dieser Strategie wird die Dienstleistung möglichst weitgehend an einen externen Ladenetzbetreiber ausgelagert. Die Wohnanlage und der Ladenetzbetreiber vereinbaren folgende Minimalanforderungen:

- Beim Hausanschluss werden die notwendigen, zusätzlichen Kapazitäten bereitgestellt.
- Die Wohnanlage stellt dem Ladenetzbetreiber den Platz und das Recht zur Verfügung, die notwendige technische Infrastruktur zu installieren.
- Die Wohnanlage sieht die notwendigen Kabeltrassen bzw. Leerverrohrungen vor. Nur so ist sichergestellt, dass die Zuleitung vom Elektro-Kasten zum jeweiligen Parkplatz auch über fremde Stellplätze geführt werden kann.

Der Ladenetzbetreiber kümmert sich selbständig um einen eigenen Netzanschluss mit der erforderlichen Anschlussleistung, die notwendige technische Infrastruktur (z.B. Lastmanagement) sowie die Installation, Wartung und Betrieb der Ladeinfrastruktur und die Abrechnung der Stromkosten mit dem/der Kunden/Kundin.

Wer eine Wall-Box an seinem Parkplatz will, kann unabhängig von den anderen BewohnerInnen zum Ladenetzbetreiber gehen und eine Wall-Box bestellen. Die Anschlussleistungen liegen bei 5,5kW garantiert bzw. 22kW maximal. Die Abrechnung der Stromkosten erfolgt direkt zwischen Ladenetzbetreiber und Kunden/Kundin und berührt die Wohnanlage nicht.

Der Nachteil dieser Strategie ist, dass sie insgesamt sehr aufwändig und damit teuer wird und somit eine größere Hürde darstellt, auf E-Mobilität umzusteigen.

Beim Projekt St. Gebhardstraße wird der Anschluss für das Carsharing-Auto nach diesem Konzept realisiert, jedoch keine weiteren Vorkehrungen für die privaten Stellplätze getroffen.

Strategie 2: Ladeinfrastruktur gehört zur Wohnanlage

Die Wall-Boxen gehören wie z.B. eine Steckdose im Stiegenhaus zur Wohnanlage und werden über den Allgemeinzähler angeschlossen (die Stromkosten jedoch wie die Heizkosten mit dem/r NutzerIn abgerechnet). Die günstigste Variante ist, wenn nur ein Teil der Stellplätze mit Wall-Boxen ausgestattet werden und die Stellplätze flexibel genutzt werden (wer laden will parkt bei der Wall-Box). Natürlich ist ein Lastmanagement erforderlich, das jedoch auch den Haushaltsstrom (und ggf. die PV-Anlage) berücksichtigt und somit weniger zusätzliche Anschlussleistung erforderlich ist. Es gibt keine garantierten Ladeleistungen. Da die Autos jedoch in der Regel über Nacht parken, ist die Ladeleistung praktisch immer ausreichend. Die Zusatzkosten sind minimal und liegen im Idealfall sogar unter den möglichen Einsparungen durch Eigenstromnutzung aus der PV-Anlage.

Zum Thema Ladeinfrastruktur gibt es noch keine gemeinsame Sichtweise. Für die E-Carsharing-Projekte ist diese Frage auch weniger dringlich. Insgesamt sehen wir in der zweiten Strategie jedoch entscheidende Vorteile und empfehlen dringend, daran weiterzuarbeiten.

AP 3 Bewusstseinsbildung und Kommunikation

Es wurden Zukunftswerkstätten mit ProjektentwicklerInnen und VerkäuferInnen abgehalten, um diesen die Idee und Vision näher zu bringen. Dieser Schritt ist sehr bedeutend, da das E-Carsharing den zukünftigen BewohnerInnen mit der Wohnung mitverkauft werden muss. Das Bestehen eines E-Carsharing-Angebots bei einer Wohnanlage muss von Beginn an bekannt sein, damit Neubezüge im Idealfall ohne (Zweit-)Auto stattfinden. BewohnerInnen entscheiden sich für eine Wohnung, meist einen Standortwechsel und können in diesem Schritt ihre Mobilität neu organisieren.

Um das Verständnis zu vermitteln, ist es oft hilfreich Analogien, wie jene des Fahrstuhls zu Beginn des Berichts, zu schaffen. Eine andere Analogie ist jene der Parkplätze. Wenn man von der grundsätzlichen Frage ausgeht, inwiefern die Hausgemeinschaft/Wohnanlage/ Bauträger für ein E-Carsharing-Angebot verantwortlich ist, könnte man genauso fragen, wieso nicht auf Parkplätze verzichtet werden könnte. Es könnte das nächste öffentliche Parkhaus benutzt werden (genauso wie das nächste öffentliche Carsharing-Angebot). Das ist allerdings meist weit weg, teuer und damit als Wohnungsparkplatz unattraktiv. Das Auto ist am attraktivsten, wenn bzw. weil es vor der Haustür steht. Das gilt auch für das Carsharing. Vor der Haustür gibt es jedoch meist kein kommerzielles Carsharing-Angebot.

Außerdem lässt sich das wohnungsbezogene Angebot nach eigenen Wünschen gestalten: vom Fahrzeugangebot über die Verfügbarkeit bis zum Preis.

Zur Bewusstseinsbildung ist es wichtig, eine gewisse Basis an Grundverständnis zu schaffen – die tatsächliche Nutzung erfolgt allerdings eher durch Ausprobieren und das Erkennen von persönlichen Vorteilen statt rational vorgetragener Gründe.

Wichtige Schritte in der Kommunikation sind Informationen zum Angebot in Verkaufsmappen der Wohnungen sowie ein Briefing der Verkäufer. Diese müssen das E-Carsharing-Angebot kennen und mitverkaufen. Das E-Carsharing-Angebot sollte auch aktiv beworben werden, wie es beispielsweise die Rhomberg Bau GmbH und FM Hämmerle Holding AG bei den jeweiligen Wohnanlagen machen. Der Mehrwert des Mobilitätsangebots wird deutlich kommuniziert und auf das Angebot durch Zeitungsartikel, Werbeplakate und Info-Blätter aufmerksam gemacht.

Auch die persönliche Kommunikation mit den BewohnerInnen ist bedeutend, wenn ein E-Carsharing in einer Wohnanlage installiert wurde. Beim Einzug sollte das Angebot bereits bestehen, da mit dem Umzug oft auch Entscheidungen zum Mobilitätsverhalten geändert bzw. bewusst überdacht werden. Im Idealfall findet eine feierliche Eröffnung des E-Carsharing-Angebots statt und den BewohnerInnen wird eine einfache Möglichkeit zur Anmeldung geboten. Bei der Wohnanlage der FM Hämmerle Holding AG ist beispielsweise geplant, den BewohnerInnen bei der Wohnungsübergabe auch den Zugang zum E-Carsharing-Auto zu „übergeben“. Somit ist das Ausprobieren und Kennenlernen so einfach wie möglich.

AP 4 Rechtliche Abklärungen

Die Eigentümergemeinschaft als Rechtsperson

Die Wohnungseigentümergemeinschaft ist eine Rechtspersönlichkeit, die allerdings auf Verwaltungsangelegenheiten beschränkt ist. WEG 2002 §18 Abs1 1. Satz: „Die Eigentümergemeinschaft kann in Angelegenheiten der Verwaltung der Liegenschaft Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen sowie klagen und geklagt werden.“
Durch diese ausdrückliche gesetzliche Anordnung ist die Rechtsfähigkeit der EigG auf Angelegenheiten der Verwaltung der Liegenschaft beschränkt, weshalb sie außerhalb dieses Geschäftskreises weder Rechte erwerben oder Verbindlichkeiten eingehen kann, noch klagen oder geklagt werden kann. Schließt die EigG ein Rechtsgeschäft ab, das nicht der Verwaltung zuzuordnen ist, kann es rechtlich nicht existent werden; es ist nichtig. Eine Heilung ist rechtlich nicht möglich. (Prader 2015, S. 317).
Der rechtswirksame Abschluss eines Carsharing-Vertrages durch die Eigentümergemeinschaft ist also von der Frage abhängig, ob dieser Vertragsabschluss unter die ordentliche bzw. außerordentliche Verwaltung subsumiert werden kann. „Die

Rechtsfähigkeit der Eigentümergemeinschaft ist - abgesehen von den (ansonsten nicht gesondert regelungsbedürftigen) Fällen des § 18 Abs 2 WEG 2002 - nicht durch Rechtsgeschäfte erweiterbar.“ (OGH 28.4.2015, 5 Ob 226/14t)
Im o.g. Fall ging es um ein umfassendes Service- und Dienstleistungskonzept. Der OGH urteilte: „Die oben beschriebenen Dienstleistungen des Parkmanagements, nämlich die Erteilung von Auskünften, die Entgegennahme und Ausfolgung von Waren oder sonstiger Dienstgüter, Organisierung von Reservierungen (Theater, Kino, Oper etc) und die Organisation der Dienstleistung anderer Firmen (Babysitter etc) sind keine Maßnahmen der Liegenschaftsverwaltung, die im oben dargestellten Sinn (Punkt 3.1.) mit der Verwendung allgemeiner Teile der Liegenschaft in Zusammenhang stehen.[…] Dass (möglicherweise) die Entgegennahme von Reservierungen betreffend die Sauna (allenfalls) als Einzelmaßnahme anders beurteilt werden könnte, ändert an diesem Ergebnis deshalb nichts […]“[1].
Wichtig ist also, dass die Verwaltungsangelegenheiten mit dem allgemeinen Teil der Liegenschaft in Zusammenhang stehen.
Für das Carsharing-Angebot in Wohnanlagen ist ein Stellplatz (der Liegenschaft)[2] für das Carsharing-Auto notwendig. Das Carsharing-Angebot steht also in Zusammenhang mit der Verwendung allgemeiner Teile der Liegenschaft und ist somit der Verwaltung der Liegenschaft zuzuordnen. Das Carsharing-Angebot ist einem Personenaufzug oder einem gemeinsamen Swimmingpool nicht unähnlich.
Die entscheidende Frage bzgl. Carsharing in Wohnanlagen ist, ob die Maßnahmen der ordentlichen oder der außerordentlichen Verwaltung zuzuordnen sind. Sowohl in Angelegenheiten der ordentlichen als auch der außerordentlichen Verwaltung **entscheidet die Mehrheit** der WohnungseigentümerInnen, jedoch kann bei Angelegenheiten der außerordentlichen Verwaltung jeder der Überstimmten die gerichtliche Aufhebung des Mehrheitsbeschlusses verlangen. (§29 (1) WEG 2002). Im Endeffekt heißt das, dass Maßnahmen der außerordentlichen Verwaltung jederzeit angefochten werden können und de facto Einstimmigkeit erzielt werden muss. Auch im §29 (5) „Im Übrigen gelten für Angelegenheiten der Außerordentlichen Verwaltung die §§ 834 und 835 ABGB“ verdeutlichen, dass auch im Bereich des WEG in Fällen, die über §29(1) hinausgehen, **Einstimmigkeit** erforderlich bzw. die Ersetzung durch den Außerstreitrichter geboten ist. (vgl. Prader 2015, S 533) Wir unterscheiden deshalb im Folgenden Carsharing im Rahmen der ordentlichen und der außerordentlichen Verwaltung.

An dieser Stelle weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass den Ausführungen kein rechtsgültiges Urteil zugrunde liegt. Es herrscht Uneinigkeit unter den JuristInnen, ob - und wenn ja - mit welchem Rechtskonstrukt ein Carsharing-Auto der ordentlichen oder auch der außerordentlichen Hausverwaltung zugerechnet werden könnte.

Carsharing im Rahmen der außerordentlichen Verwaltung
Die Angelegenheiten der ordentlichen Verwaltung sind in §28 WEG demonstrativ aufgezählt.
Als Maßnahmen der ordentlichen Verwaltung im Sinn des § 833 ABGB sind solche anzusehen, die der Erhaltung und Verwaltung des gemeinsamen Gutes dienen, die sich im

gewöhnlichen Verlauf der Dinge als notwendig oder zweckmäßig erweisen und im Interesse aller MiteigentümerInnen liegen.[3]
Die EigentümerInnen können nun geteilter Meinung sein, ob das Carsharing-Angebot zweckmäßig und im Interesse aller MiteigentümerInnen liegt. Somit ist davon auszugehen, dass im Zweifelsfall die Maßnahme der außerordentlichen Verwaltung zuzuordnen ist. Folgende Maßnahmen sind denkbar:

Beauftragung eines Carsharing-Unternehmens

Die Wohnungseigentümergemeinschaft beauftragt ein Carsharing-Unternehmen mit dem Betrieb eines Carsharing-Autos, übernimmt einen gewissen Kostenbeitrag oder eine Risikobeteiligung. Das Auto wird in der Regel auf der entsprechenden Liegenschaft stationiert werden und grundsätzlich von allen BewohnerInnen[4] nutzbar sein. Die Tatsache, dass bestimmte EigentümerInnen bzw. BewohnerInnen das Carsharing-Auto nicht nutzen können (z.B. kein Führerschein) heißt noch nicht, dass es nicht trotzdem in ihrem Interesse ist. Es muss nur prinzipiell von allen BewohnerInnen nutzbar sein. Auch ein Besucherparkplatz kann nur von FührerscheinbesitzerInnen in Anspruch genommen werden. Ob das Carsharing-Auto nur von den BewohnerInnen der Wohnanlage selbst (geschlossenes System) oder von allen KundInnen der Carsharing-Organisation (offenes System) benutzt werden kann oder die BewohnerInnen spezielle Tarife bekommen, ist irrelevant. Die Wohnungseigentümergemeinschaft hat jedenfalls den Vorteil, dass das Carsharing-Angebot direkt vor der Haustür nutzbar ist und dass zu erwarten ist, dass die Anzahl der privaten PKWs sinken und so der Parkdruck reduziert wird.
Ist die Mehrheit der WohnungseigentümerInnen dafür und niemand dagegen (!), ist die Wohnungseigentümergemeinschaft frei, einen Vertrag mit einem Carsharing-Unternehmen über den Betrieb eines Carsharing-Autos zu vereinbaren. Die Kosten, die nicht von den FahrzeugnutzerInnen getragen werden, werden über die Nutzwerte auf die Wohnungseigentümer aufgeteilt. Zu beachten ist, dass die Vorschriften des Konsumentenschutzgesetzes eingehalten werden.

Kauf oder Leasing eines Autos

Ähnlich der Anschaffung einer Schneefräse über S 300.000 (vgl. Prader 2015, S 542) wird auch der Kauf oder das Leasing eines Autos durch die Wohnungseigentümergemeinschaft der außerordentlichen Verwaltung zuzuordnen sein, da eine „wichtige Veränderung“ (§29 WEG) auch ein außerordentliches Geschäft sein kann, das eine gravierende Änderung der wirtschaftlichen Zweckbestimmung ist.
Das heißt Kauf oder Leasing eines Autos durch die Wohnungseigentümergemeinschaft ist mit einem einfachen Mehrheitsbeschluss möglich, der jedoch von jedem MiteigentümerInnen angefochten werden kann. Die Entscheidung kann also aufgehoben oder zumindest verzögert werden, was in der Praxis unverhältnismäßig hohen Aufwand verursachen kann. Es wird daher empfohlen, Carsharing als Maßnahme der außerordentlichen Verwaltung nur bei Einstimmigkeit bzw. sehr hoher Akzeptanz bei der Bewohnerschaft umzusetzen.

Carsharing im Rahmen der ordentlichen Verwaltung

Carsharing im Rahmen der ordentlichen Verwaltung bedarf nur einer einfachen Mehrheit (Details dazu in §24 WEG) und ist jedenfalls problemloser umzusetzen. Im Folgenden werden Lösungen aufgezeigt, wie Carsharing im Rahmen der ordentlichen Verwaltung umgesetzt werden kann.

Carsharing auf Risiko des Carsharing-Betreibers

Die Vermietung eines Parkplatzes (an ein Carsharing-Unternehmen) fällt unter die ordentliche Verwaltung und kann durch eine einfache Mehrheit bzw. die Geschäftsführung bei gemeinnützigen Wohnanlagen beschlossen werden. Ist das Carsharing-Unternehmen bereit, das Carsharing-Auto auf eigenes Risiko zu betreiben, dann sind keine weiteren Beschlüsse der Wohnungseigentümergemeinschaft notwendig. Dies wird allerdings nur möglich sein, wenn das Carsharing-Unternehmen eine ausreichende Auslastung erwarten kann, also bei entsprechender Dichte an BewohnerInnen im Umfeld. Außerdem muss der Stellplatz öffentlich zugänglich sein.

Für die Wohnanlage nachteilig ist, dass sie nicht langfristig mit dem Carsharing-Angebot rechnen kann, da es das Carsharing-Unternehmen nur betreiben wird, solange es entsprechende Gewinne bzw. einen positiven Kostendeckungsbeitrag abwirft. Dafür sind auch wirtschaftliche (höhere) Tarife notwendig. Insgesamt könnte es für die BewohnerInnen günstiger kommen, wenn sie ein gewisses Auslastungsrisiko übernehmen und dafür das Auto zu niedrigeren Tarifen nutzen können.

Diese Variante wurde beispielsweise bei der Bike City und der Autofreien Mustersiedlung in Wien sowie dem Wohnpark Sandgrubenweg in Bregenz gewählt. Das Carsharing-Angebot in Bregenz wurde wieder eingestellt, bei der Autofreien Mustersiedlung von anfangs vier Autos auf nur ein Auto reduziert.

Auto im Vermögen der Eigentümergemeinschaft

Sieht der Bauträger das Carsharing-Auto als Teil der Wohnanlage und übergibt es mit der Fertigstellung in das Vermögen der Eigentümergemeinschaft zum Zwecke des Carsharings im Sinne einer Gemeinschaftsanlage, dann ist der Betrieb des Autos als Carsharing-Auto als Aufgabe der ordentlichen Verwaltung zu sehen. Der Carsharing-Betrieb (Auto anmelden, versichern, reinigen, Buchungssystem, Abrechnen etc.) kann von der Hausverwaltung bzw. der Hausgemeinschaft selbst übernommen werden oder dafür ein Dritter (zB. Carsharing-Unternehmen) beauftragt werden.

Die Einnahmen aus dem Betrieb des Carsharing-Autos sollten auch für die Bildung von Rücklangen verwendet werden, um am Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer ein neues Auto für die Gemeinschaft kaufen zu können. So kann vermieden werden, dass ein Einzelner den Ankauf eines neuen Fahrzeuges verhindert und somit das Carsharing-Angebot möglicherweise eingestellt werden muss.

Diese Variante ist für Bauträger zu empfehlen, die ein Carsharing-Angebot in neuen Wohnanlagen vorsehen wollen und dafür bereit sind, ein Auto zu finanzieren. Die

Eigentümergemeinschaft hat selbst Interesse, dass das Auto wirtschaftlich betrieben und somit gut ausgelastet wird.
Es ist darauf zu achten, dass die meisten Carsharing-Unternehmen nur Autos betreiben, die in ihrem Eigentum sind. Der Handel mit Autos (günstiger Einkauf, Verkauf) sowie eine entsprechende Flottenpolitik gehören zum Geschäftsmodell der meisten Carsharing-Betreiber. Es ist daher notwendig, einen entsprechend flexiblen Carsharing-Anbieter zu finden.
Bei bestehenden Wohnanlagen ist für den Kauf entweder ein einstimmiger Beschluss notwendig (siehe außerordentliche Verwaltung) oder es gelingt, der Wohnanlage ein Auto über Sponsoring, Förderungen, Contracting o.ä. unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Kauf eines Autos für den Hausmeister
Eine ähnliche Variante ist möglich, wenn das Auto nicht für Carsharing sondern für die/den HausmeisterIn notwendig ist und für sie/ihn angeschafft wird. Nachdem die/der HausmeisterIn das Auto nicht rund um die Uhr benötigt, kann es in den sonstigen Zeiten als Carsharing-Auto betrieben werden. Diese Variante ist auch insofern begrüßenswert, als dass bereits durch HausmeisterInnen eine gewisse Basisauslastung gegeben ist und sich die Wirtschaftlichkeit leichter darstellen lässt. In der Praxis wird es jedoch eher wenige Fälle geben, wo eine kombinierte Nutzung möglich ist.

Carsharing als Energiesparmaßnahme
Lt. §14a (2) Z5 WGG ist die Bauvereinigung sogar zur „Installation von technisch geeigneten Gemeinschaftseinrichtungen zur Senkung des Energieverbrauchs […]“ angehalten „wenn und insoweit die hierfür erforderlichen Kosten in einem wirtschaftlich vernünftigen Verhältnis […] zu erwartenden Einsparungen stehen.“ Nun ist in der Fachwelt unstrittig, dass (stationsbasiertes) Carsharing zu einem geänderten Mobilitätsverhalten und dadurch zu wesentlichen Energieeinsparungen führt.
Jetzt könnte dieser Absatz sogar so interpretiert werden, dass die Bauvereinigung ein Carsharing-Angebot betreiben muss, sofern dies zu vernünftigen Kosten möglich ist. Carsharing ist ohne Zweifel eine „technisch geeignete Gemeinschaftseinrichtung zur Senkung des Energieverbrauchs“, insbesondere wenn es mit E-Autos betrieben wird. Insofern fällt Carsharing dann auch in den Bereich der ordentlichen Verwaltung.
Dazu wäre jedoch eine Klarstellung des Gesetzgebers hilfreich, da die obige Auslegung sicher nicht allgemein anerkannt wird und somit mit einem Einspruch gerechnet werden muss.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass im Wesentlichen folgende drei Varianten für wohnungsbezogenes Carsharing in Frage kommen.

1. Die EigentümerInnen(Gemeinschaft) vermietet einen Stellplatz an ein Carsharing-Unternehmen, das dort Carsharing auf eigenes Risiko betreibt. Das kann die/der VerwalterIn eigenständig beschließen bzw. mit einfacher Mehrheit beschlossen werden.

2. Die EigentümerInnen(Gemeinschaft) beauftragt ein Carsharing-Unternehmen und übernimmt Kosten bzw. Risiko für den Betrieb des Carsharing-Angebots. Dies fällt in den Bereich der außerordentlichen Hausverwaltung und bedarf de facto Einstimmigkeit.
3. Das Carsharing-Auto ist Teil der Wohnanlage (der Kauf bedarf der Einstimmigkeit) und wird von der EigG im Rahmen der ordentlichen Hausverwaltung (Mehrheitsbeschlüsse) selbst oder durch sie beauftragte Dritte betrieben.

Ladeinfrastruktur als Aufgabe der ordentlichen Hausverwaltung

Auch bezüglich der Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge können wir uns die Frage stellen, ob sich die Hausverwaltung darum kümmern muss bzw. kümmern darf und welche Mehrheiten für die Entscheidungen notwendig sind. Eine mögliche Antwort auf diese Frage gibt die Entscheidung des OGH vom 11.12.2001 unter der Geschäftszahl 5Ob210/01w.

„Es gehört jedenfalls zum heute üblichen Standard einer elektrischen Anlage, damit eine Wohnung nicht nur beleuchten, sondern auch die heute in einem Haushalt **üblichen Elektrogeräte** (wie zB Waschmaschine, Geschirrspüler, Kühlschrank, Bügeleisen oder Fernseher) - auch **gleichzeitig - benützen zu können** (vgl Haybäck/Heindl in Schwimann IV2 § 3 MRG Rz 3). Reicht die **Anschlussleistung hierfür nicht** aus, so handelt es sich bei der Abhilfe um eine Erhaltungsarbeit im Sinne des § 14 Abs 1 (nunmehr: §28 Abs. 1) WEG iVm § 3 MRG (und nicht etwa bloß um eine nützliche Verbesserung im Sinne des § 4 Abs 2 Z 1 MRG).“ (Prader 2015, S. 518)

Demzufolge kann argumentiert werden, wenn E-Fahrzeuge zu den heute üblichen Elektrogeräten gehören (wovon wir ausgehen), so ist die Errichtung einer Ladeinfrastruktur bzw. die Erhöhung der erforderlichen Anschlussleistung hierfür eine Erhaltungsarbeit, die zu den Angelegenheiten der ordentlichen Verwaltung gehört.

Betrieb von Stromtankstellen, Abrechnung der Energiekosten

In einem Schreiben vom 10.1.2014 des BMWJF an die Gewerbeabteilungen der Landesregierungen wurde klargestellt: „Der Betrieb von Ladestationen ist keine Tätigkeit, die als Betrieb eines Elektrizitätsunternehmens im Sinne des § 7 Z 8 ElWOG (nunmehr §7 Abs. 1 Z11 ElWOG 2010) zu qualifizieren ist.“ Das heißt, man muss kein Elektrizitätsunternehmen sein, um eine Stromtankstelle zu betreiben.

Im Rahmen des von der WKÖ organsierten sog. „Runden Tisches“ wurde die Frage erörtert, ob Ladestationen für elektrische Kraftfahrzeuge der gewerblichen Betriebsanlagengenehmigungspflicht unterliegen und hat diese Frage an die Bundesgewerbereferententagung 2016 übergeben. Im entsprechenden Protokoll ist dazu festgehalten: „Gründe, die dafür sprechen, dass Ladestationen für elektrische Kraftfahrzeuge und Photovoltaikanlagen von örtlichen Umständen und von der konkreten Ausführung

unabhängig generell geeignet sind, die gemäß §74 Abs. 2 Z1 bis 5 GewO 1994 geschützten Interessen zu gefährden oder zu beeinträchtigen, sind nicht hervorgekommen.
Solche Vorhaben sind daher solange als **nicht genehmigungspflichtig** zu betrachten, als nicht spezifische ungewöhnliche oder gefährliche örtliche Umstände […] auftreten, die für eine Genehmigungspflicht im konkreten Sonderfall sprechen.
Jedenfalls unzulässig ist es, vorsorglich sämtliche Einrichtungen dieser Art nur auf Basis der Annahme, dass ein Betriebsanlageninhaber eine örtlich oder technisch gefährliche Aufstellungsweise wählen könnte, als genehmigungspflichtig zu behandeln."

Somit kann auch eine Wohnanlage Stromtankstellen betreiben und diese sind nicht genehmigungspflichtig. Da die Wohnanlage die Stromtankstelle wahrscheinlich nicht gewerbsmäßig (mit Gewinnabsicht) betreiben wird, braucht sie auch keine Gewerbeberechtigung dafür.

Als eine weitere Barriere könnte gesehen werden, dass die EigG durch die Verrechnung des Stroms an die BewohnerInnen als Stromhändler gemäß § 7 Z 65 ElWOG einzustufen ist und sie sodann die Pflichten nach den §§ 75 ElWOG 2010 ff treffen würden (ähnliche Überlegungen gibt es im Zusammenhang mit Gemeinschaftssolaranlagen auf Mehrparteienwohnhäusern; vgl BMVIT 2016, S. 165). Jedoch gibt es auch zu diesem Punkt eine Klarstellung von Seite des BMVIT: „Abgeleitet aus der Entscheidung der Anwendbarkeit des Gewerberechts ist diese Frage (Anm: Abrechnung nach kWh) zu betrachten. Dementsprechend handelt es sich bei der Abgabe von Strom an der Ladestation nicht um Stromverkauf als solches sondern um eine Dienstleistung / ein Mobilitätsservice. Demzufolge ist natürlich eine Abrechnung nach kWh möglich. Allerdings sind diese Systeme vor dem Hintergrund des Eichrechts zu prüfen (Bsp.: auch die Wurstwaage im Supermarkt sollte geeicht sein)." (E-Mail vom 7.3.2017 von Hans-Jürgen Salmhofer, Stabstelle Mobilitätswende & Dekarbonisierung, BMVIT)

Entsprechend den obigen Klarstellungen und nachdem die Hausverwaltung auch sonstige Kosten (z.B. Heizkosten) auf die BewohnerInnen aufteilt und moderne Ladestellen über einen integrierten Stromzähler verfügen, spricht weder rechtlich noch organisatorisch etwas dagegen, dass die Hausgemeinschaft die Ladestellen selbst betreibt und abrechnet.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass als Grundlage für derartige Überlegungen kein rechtsgültiges Urteil herangezogen werden kann.

Weitere Rechtsfragen, die im Rahmen des Projektes behandelt wurden:
Welche Punkte müssen zwischen der Wohnanlage (Eigentümergemeinschaft, Wohnbaugenossenschaft o.ä.) und dem Carsharing-Betreiber geregelt werden?

Vertragspunkte:

- Parkplatz für das Carsharing-Auto (inkl. Zugang, Wartung, Betriebskosten, Kennzeichnung, …) à Besitzstörungsklage bei Missachtung möglich

- bei E-Autos: Ladeinfrastruktur (Errichtung, Betrieb, Kosten - Anschlussleistung)
- Einmalkosten und laufende Kosten (CS-Angebot, Stellplatz, Ladeinfrastruktur) bzw. Haftungsübernahmen und Gewinnbeteiligung für das Carsharing-Angebot
- Nutzungsbedingungen für BewohnerInnen (Kontrahierungszwang) und Externe
- Vertragsänderungen, Laufzeit, Kündigungsmöglichkeiten (wichtig: kein Automatismus für Vertragsende, Konsumentenschutz)

Aspekte des Mietrechtsgesetzes

Wird die Wohnung vermietet, muss entweder die/der VermieterIn für die Kosten für das Carsharing-Angebot aufkommen oder die Kostentragung durch die MieterInnen im Mietvertrag (dezidiert) festgehalten werden. Ein allgemeiner Hinweis auf die Kosten für Gemeinschaftseinrichtungen genügt nicht. (vgl. OGH- Urteil 7Ob78/06f). MieterInnen müssen die auf sie zukommenden Kosten absehen können (§ 6 Abs 3 KschG: Eine in Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Vertragsformblättern enthaltene Vertragsbestimmung ist unwirksam, wenn sie unklar oder unverständlich abgefaßt ist.)
Der Anteil der Kosten (Anteil an besonderen Aufwendungen) bestimmt sich entsprechend §17 MRG nach dem Verhältnis der Nutzfläche des Mietgegenstandes zur Nutzfläche aller vermieteten […] Mietgegenstände des Hauses.

Darf eine gemeinnützige Wohnbaugesellschaft Carsharing betreiben und die Kosten auf die BewohnerInnen überwälzen? Und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Für gemeinnützige Wohnbaugesellschaften gilt das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz und somit noch strengere Regelungen. Lt. §7(3) Z4 WGG ist einer Bauvereinigung die Errichtung, Erwerbung und der Betrieb von Gemeinschaftseinrichtungen, die den BewohnerInnen der von der Bauvereinigung errichteten oder verwalteten Wohnungen dienen, gestattet. Wichtig erscheint, dass das Carsharing-Angebot grundsätzlich allen BewohnerInnen zur Verfügung stehen muss.

Braucht es einen gewerblichen Carsharing-Anbieter als PartnerIn oder können die BewohnerInnen bzw. Wohnbauunternehmen/InvestorInnen selbst Carsharing betreiben?

In der Praxis wird die Zusammenarbeit mit einem gewerblichen Carsharing-Anbieter die einfachste Variante sein. Das ist jedoch nicht unbedingt notwendig. Die Eigentümergemeinschaft kann auch selbst ein Fahrzeug anschaffen und betreiben und die Kosten entsprechend aufteilen. Dazu ist nicht einmal die Gründung eines Vereines o.ä. notwendig. Für die Anmeldung des Fahrzeuges braucht es jedoch eine/n AutohalterIn, der/die die entsprechende Verantwortung und Haftung übernimmt.
Außerdem darf mit dem Carsharing keine Gewinnerzielungsabsicht verbunden sein; es dürfen lediglich die entstandenen Kosten aufgeteilt werden. Übernimmt die Hausverwaltung den operativen Betrieb des Fahrzeuges, wird in jedem Fall eine Gewinnerzielungsabsicht unterstellt werden (auch wenn mit dem Fahrzeug selbst kein Gewinn gemacht wird). Die

Umsätze werden jedoch in der Regel so gering sein, dass das Carsharing als Nebentätigkeit zum Gewerbe der Immobilienverwaltung angesehen werden kann.

---

[1] https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20150428_OGH0002_0050OB00226_14T0000_000

[2] sowie allenfalls die Ladeinfrastruktur bei E-Autos sowie sonstige Infrastruktur des Standplatzes

[3] https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJR_19541209_OGH0002_0030OB00662_5400000_001&ResultFunctionToken=b620491a-2c64-4697-8471-4a0a3f9a1c59&Position=1&Gericht=&Rechtssatznummer=&Rechtssatz=&Fundstelle=&AenderungenSeit=Undefined&SucheNachRechtssatz=True&SucheNachText=False&GZ=&VonDatum=&BisDatum=22.01.2017&Norm=WEG&ImRisSeit=Undefined&ResultPageSize=100&Suchworte=ordentliche+Verwaltung

AP 5 Technische Infrastruktur

Technische Infrastruktur

Zur Umsetzung der **technischen Aspekte** (Zutrittskontrolle, Abrechnung des Carsharings etc.) wurden einerseits die bestehenden Systeme und Probleme, Vor- und Nachteile evaluiert (Bordcomputer, elektronischer Schlüsselkasten etc.). Andererseits wurden Workshops zur gemeinsamen Entwicklung von User Stories abgehalten, um die technischen Anforderungen für konkrete Anlassfälle zu definieren und umzusetzen.

Die Zutrittskontrolle: Der Zugang zum Carsharing-Auto kann auf verschiedene Weise erfolgen. Die Gestaltung muss sich auch nach dem Betreibermodell orientieren. **Selbstverwaltete Systeme**, bei denen großes Vertrauen unter den NutzerInnen herrscht, können mit herkömmlichen Schlüsselkästen arbeiten. Dieser ist in oder vor der Garage montiert. Der Zutritt in die Garage für hausfremde Personen muss beachtet werden. Es hat sich bewährt, auch beim Garagentor einen Internetanschluss vorzusehen, damit dieses dann z.B. über das Carsharing-Buchungssystem geöffnet werden kann. Das Fahrtenbuch kann händisch geschrieben werden oder über Datenlogger, die die gefahrenen Kilometer automatisch an die Buchungsplattform übertragen und mit der Reservierung verknüpfen, erfolgen.

Systeme, die entweder auch für die Öffentlichkeit bzw. das Quartier geöffnet sind und/oder von einer **professionellen Carsharing-Organisation** betrieben werden, müssen vollautomatisch funktionieren. Das bedeutet, dass der Zugang nur gewährleistet ist, wenn eine aufrechte Reservierung besteht. Das kann entweder über einen elektronischen Schlüsselkasten, der mit der Reservierungsoberfläche kommuniziert oder einen Bordcomputer im Fahrzeug erfolgen. Die Kilometer werden über Datenlogger oder Bordcomputer automatisch an die Buchungsplattform übermittelt und für die Abrechnung

herangezogen. Elektronische Schlüsselkästen rechnen sich aufgrund des relativ hohen Preises in den meisten Fällen nur, wenn auch andere Gemeinschaftseinrichtungen über diesen verwaltet werden. Die Funktionalität ist insofern gegeben, als dass das Auto bzw. die entsprechende Gemeinschaftseinrichtung über die Buchungsoberfläche, für die ein persönlicher Zugang besteht, gebucht werden kann. Mit dem persönlichen Zugangsmedium (z.B. RFID-Karte) wird der Schlüsselkarten geöffnet und der Schlüssel der entsprechend gebuchten Gemeinschaftseinrichtung zugänglich. Ist im Fahrzeug ein Bordcomputer verbaut, muss am Standplatz GSM-Empfang gewährleistet sein, damit die Kommunikation zwischen Reservierungsoberfläche und Fahrzeug funktionieren kann. Ist dies gegeben, kann über den Buchungskalender das entsprechende Carsharing-Auto online gebucht werden und mit der persönlichen Zugangskarte über einen an der Windschutzscheibe montierten Kartenleser bzw. alternativ über das Smartphone im reservierten Zeitraum geöffnet werden. Die Kilometererfassung läuft vollautomatisch über den Bordcomputer.

Auf der Caruso-Plattform von kann das Carsharing der jeweiligen Wohnanlage als eigene „Gruppe“ dargestellt werden. Gruppen-Administratoren (z.B. „FahrzeugpatInnen“) bestimmen, wer in die Gruppe aufgenommen wird bzw. können bei Verstößen Gruppenmitglieder auch wieder ausschließen. Diese können auch – wenn sie diese Aufgabe übernehmen wollen – für andere Gruppenmitglieder Reservierungen vornehmen (wenn z.B. ein älterer Mensch nicht internetaffin ist). Auch kann das Carsharing-Auto der Wohnanlage in das „öffentliche Caruso-Netz“ (wie es beispielsweise bei der Wohnanlage von Rhomberg Bau in der St. Gebhardstraße, Bregenz der Fall sein wird) integriert werden. BewohnerInnen haben somit die Möglichkeit alle öffentlichen Caruso-Autos einzusehen und zu buchen; umgekehrt steht das E-Carsharing-Auto allen Caruso-Mitgliedern zur Verfügung. Die Plattform bietet höchste Flexibilität. Fahrzeuge einer Gruppe können auch nachträglich in das öffentliche Carsharing-Netz integriert werden.

Ein wesentliches Kriterium der Buchungsplattform ist es, möglichst benutzerfreundlich und übersichtlich gestaltet zu sein. Für NutzerInnen muss die Anmeldemöglichkeit einfach und unkompliziert sein; der Buchungsvorgang sowie er Zutritt zum Auto intuitiv und bequem.

Die Abrechnung kann auf verschiedene Weise erfolgen: Bei selbstverwalteten Systemen müssen die Administratoren Zugriff auf die Reservierungen haben. Auf der Caruso-Plattform haben sie dies anhand eines Excel-Exports. Im Rahmen dieses Projekts wurden – nachdem Zutrittsmöglichkeiten soweit gegeben waren – Abrechnungsoptionen erweitert. So wurde die Möglichkeit geschaffen, dass „Gruppen“ die Abrechnung an Caruso Carsharing auslagern können, wodurch sich ihr Arbeitsaufwand deutlich reduziert. Caruso stellt an die einzelnen NutzerInnen monatlich Rechnungen, zieht den entsprechenden Betrag via Sepa-Lastschrift-Mandat ein und schreibt der Wohnanlage die Einnahmen gut. Dies ist eine erwünschte Möglichkeit, den Prozess für die BetreuerInnen des Carsharing-Angebots zu erleichtern.

Bei der Ladeinfrastruktur sind die Infrastrukturkosten (Anschlussleistung, Lastmanagement, Wall-Boxen) und die Energiekosten zu unterscheiden. Bei der Strategie 1, externer Ladenetzbetreiber, werden die gesamten Kosten möglichst individuell zwischen Ladenetzbetreiber und dem/der BewohnerIn bzw. Carsharing-Betreiber abgerechnet und berührt die Hausgemeinschaft gar nicht oder allenfalls nur am Rande. Diesen Vorteil kauft man sich jedoch mit deutlich höheren Gesamtkosten ein.

Gehört die Ladeinfrastruktur zur Wohnanlage, sind alle möglichen Abrechnungsvarianten denkbar, wobei auch in diesem Fall die Unterstützung durch externe Dienstleister möglich ist. Es sollte angestrebt werden, die Energiekosten verursachergerecht abzurechnen, wobei insbesondere im Zweiradbereich aufgrund der geringen Energiekosten pragmatische Lösungen (z.B. Pauschalen) meist sinnvoll sind. Die Abrechnung über die Hausverwaltung sollte weitgehend automatisiert erfolgen und keinen Mehraufwand verursachen.

Bei den Infrastrukturkosten ist eine verursachergerechte Abrechnung nur bedingt möglich. Wir glauben jedoch, dass die Synergieeffekte die Unschärfen bei der Abrechnung deutlich überwiegen und deshalb einer gemeinschaftlichen Lösung der Vorzug zu geben ist, insbesondere wenn auch eine gemeinsame PV-Anlage integriert werden kann. Der Carsharing-Betreiber bzw. das „System Carsharing“ ist bzgl. Kostenbeteiligung gleich zu behandeln wie die übrigen BewohnerInnen.

5. Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

Eine wesentliche Herausforderung gerade in interdisziplinären Projekten ist, dass sich die einzelnen Personen und Gruppen verständlich machen und ein fairer Interessensausgleich stattfindet. Die komplexen Zusammenhänge, aber vor allem die fehlende Erfahrung und damit die großen Unsicherheiten erschweren die Einigung auf einen gemeinsamen Lösungsweg. Hier konkret ein paar Beispiele:

<u>Vereinbarkeit der verschiedenen Anforderungen: Beispiel Vertragslaufdauer</u>

Das Projekt lebte von der Einbindung verschiedener AkteurInnen, die Vereinbarkeit der unterschiedlichen Anforderungen an E-Carsharing stellte aber zugleich eine der großen Herausforderungen dieses Projekts dar. Die unterschiedlichen Sichtweisen, Anforderungen und herausgearbeiteten Gründe, warum bislang keine „allgemein gültigen Modelle“ erarbeitet wurden, wurden sehr deutlich. Ein Beispiel sei in der Vertragsgestaltung des Projektes St. Gebhardstraße in Bregenz, genannt: Der Bauträger willigte ein, dem E-Carsharing auf drei Jahre eine Anschubfinanzierung zu gewährleisten und in diesem Zeitraum auch den Stellplatz unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Der erste Vertragsentwurf sah vor, dass der Vertrag (der auch im Namen der zukünftigen Eigentümergemeinschaft geschlossen wurde), nach drei Jahren automatisch endet. Hintergrund war, dass keine finanzielle Verpflichtung auf die Eigentümergemeinschaft übertragen werden sollte. Die Sorge seitens der Carsharing

Organisation Caruso war jedoch, dass nach drei Jahren der Stellplatz geräumt werden muss – selbst wenn das E-Carsharing gut funktioniert, da einerseits mehr als die Hälfte der BewohnerInnen aktiv für die weitere Vermietung des Stellplatzes plädieren müsse und andererseits eine Kostenbeteiligung aktiv und de facto einstimmig beschlossen werden müsse. Die Verhandlungen dauerten an, bis eine für alle Seiten akzeptable Lösung gefunden wurde: Der Vertrag wird auf unbestimmte Dauer abgeschlossen mit jährlicher Kündigungsmöglichkeit durch die einfache Mehrheit der Eigentümergemeinschaft. Die aktive Kündigung und nicht aktive Verlängerung ist ein wesentlicher Bestandteil des Vertrags.

Unklarer Mehrwert für Bauträger

Eine Schwierigkeit stellte nach wie vor die Tatsache dar, dass der tatsächliche Mehrwert von E-Carsharing nicht von allen Projektbeteiligten erkannt wurde. Die generelle Akzeptanz ha sich im Laufe des Projekts definitiv erhöht. Die Projektbeteiligten waren bzw. sind bereit, die Pilotprojekte und bei guter Akzeptanz dieser, auch weitere Projekte umzusetzen. Eine Berücksichtigung der Stellplatzvergabe wurde jedoch kurzfristig nicht angedacht. Das E-Carsharing-Projekt wird als Mehrwert für die Immobilie verkauft, quasi als „Zusatz“, nicht jedoch als „Ersatz“ (für Stellplätze o.ä.).

(E-)Carsharing-Auto wird nicht als Gemeinschaftsanlage wahrgenommen

Das eigene (E-)Auto ist nach wie vor ein sehr emotional behaftetes Gut. Die Bewusstseinsbildung zu schärfen und einen tatsächlichen Wandel im Mobilitätsverhalten zu bewirken, sind große gesellschaftliche Herausforderungen. Auch in der Wohnanlage werden Stellplätze oder Carsharing-Fahrzeuge nicht als Gemeinschaftsgut wahrgenommen, sondern sollen im Eigentum des Einzelnen sein. Dieser Gedanke muss jedoch aufgebrochen werden (dazu dient das entwickelte Angebotskonzept), um langfristig und erfolgreich E-Carsharing in Wohnanlagen betreiben zu können. Die Integration des E-Carsharing in ein Gesamtkonzept wird ebenso nicht wahrgenommen. Das Projekt „E-Carsharing“ wird von fast allen Beteiligten stets als eigenes Projekt gesehen, das an das Bauprojekt „drangesetzt“ statt integriert wird (siehe Schwierigkeit „Unklarer Mehrwert für Bauträger“).

Fehlende Erfahrungen

Die Thematik ist für alle Beteiligten brandaktuell und interessant. Dennoch fehlt oft die Vorstellungskraft und es ist dadurch extreme Vorsicht geboten. Die Angst vor Fehlinvestitionen ist nach wie vor groß, obwohl die Beträge im Vergleich zu den Baukosten minimal sind.

Bestandsobjekte + Evaluierungen

Dem Projektteam war es stets wichtig, ein Angebotskonzept für Wohnanlagen zu entwickeln, das von den Beteiligten auch tatsächlich angenommen wird. Grundsätzlich stellte es sich als Schwierigkeit dar, Bestandsobjekte zu finden, bei denen die Thematik der Ladeinfrastruktur behandelt wird. Bei Neubauten ist die Offenheit größer, Bestandsanlagen wollen oft nicht

berührt werden. Die konkretisierten Projekte sind in Neuanlagen, die sich erst in der Bauphase befinden. Eine Evaluation des neuen E-Carsharing-Konzepts wird angestrebt.
Zudem haben sich einige der angedachten Bauprojekte derart verzögert, dass eine Bearbeitung im Rahmen des Projekts nicht mehr möglich war. Das entwickelte Angebotskonzept findet in den Bauprojekten Anwendung, sobald die Thematik „E-Carsharing“ in den Bauprojekten in Angriff genommen wird.

Unterschiedliche juristische Ermessungen

Die geltenden Gesetze zur Thematik lassen einigen Interpretationsspielraum, es bleiben wesentliche Graubereiche. Trotz intensiver Auseinandersetzung mit Fachpersonen, den zugrundeliegenden Gesetzen und fachspezifischer Literatur sind die Diskussionen als nicht abgeschlossen zu qualifizieren, es verbleiben mehrere Ideenansätze zur weiteren Vertiefung. Viele Ergebnisse können vermutlich durch Handeln herbeigeführt werden. Und selbst unvermutete Hürden – auch rechtlicher Natur – ergeben sich oftmals erst durch das konkrete Tun. Nachdem es keine einheitlichen Stellungnahmen gibt, schlagen wir zielgerichtete, weitere Diskussionen mit einem Fokus auf rechtliche Aspekte vor.

6. Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Unterzeichnung Vertrag St. Gebhardstraße

Ein Projekt-Highlight war die Unterzeichnung des Vertrags für die Wohnanlage St. Gebhardstraße, Bregenz. Hier gab es zu Beginn der Vertragsverhandlungen stark divergierende Vorstellungen. Eine konkret und detailliert ausformulierte Lösung zu finden, mit der alle Beteiligten zufrieden waren, war ein großer Durchbruch im Projekt.

„AHA-Erlebnis“ bei der Entwicklung des neuen Modells

Die Bearbeitung der rechtlichen Rahmenbedingungen erwies sich – wie angenommen – als sehr komplex. Ein Projekt-„Highlight“ war die Erkenntnis, dass das Carsharing-Auto zur Wohnanlage gehören sollte und der Konsens der Beteiligte über diese Tatsache. Obwohl dies so naheliegend scheint, wurde es bis dato nicht weiterverfolgt. Mit dem darauf aufbauend entwickelten Angebotskonzept konnte ein stabiles und flexibles Modell erarbeitet werden.

7. Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Die Schwerpunktsetzung wurde, entsprechend den Empfehlungen der Jury bzw. des Klima- und Energiefonds, angepasst. Ansonsten wurde das Projekt wie beantragt durchgeführt.

Es wurden im Laufe des Projekts teilweise andere Wohnanlagen mitaufgenommen als ursprünglich angedacht, so beispielsweise die Wohnanlage „Illufer“ der FM Hämmerle

Holding AG. In Projekten wie der angedachten „Seedomäne“ (I+R Wohnbau GmbH) war in der Projektlaufzeit die Thematik des E-Carsharings noch nicht spruchreif. Die Ideen und Anforderungen sind in das Projekt eingeflossen, die Wahl des Betreibermodells und Detailkonkretisierungen werden noch folgen.

Der Fokus im Projekt lag klar auf dem Angebotskonzept und der Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die vier Themenblöcke der Arbeitspakete wurden daher nicht gleichwertig behandelt. Dies war vom Auftraggeber erwünscht. Die technische Infrastruktur, inklusive Fragen rund um die Ladeinfrastruktur wurde daher nicht im ursprünglich geplanten Ausmaß behandelt. Es wurden zwar die Probleme analysiert und entsprechende Lösungen erarbeitet, es besteht jedoch noch kein Konsens unter den Projektpartnern über die weitere Vorgehensweise. Die Bauträger sind bisher gewillt, die Errichtungskosten dieser einen für das E-Carsharing notwendigen Ladeinfrastruktur zu tragen. Die laufenden Stromkosten fallen unter den laufenden Betrieb des E-Carsharings. Die Ladeinfrastruktur wurde im Projekt für das Thema E-Carsharing ausreichend behandelt und hindert uns nicht an der weiteren Umsetzung. Die Ladeinfrastruktur wird dann zum Problemthema, sobald es um die Schaffung von Ladestellen für mehrere BewohnerInnen geht. Hier sind sich die Projektpartner über den einzuschlagenden Lösungsweg noch nicht einig.

2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

- Welche Schlussfolgerungen kann das Projektteam ziehen?

Es ist durch das Projekt ein Angebotskonzept entstanden, das das Potential hat, sowohl auf bestehende als auch auf zahlreiche neue Wohnanlagen angewendet zu werden und dazu beizutragen, dass E-Carsharing in Wohnanlagen dauerhaft erfolgreich ist. Es ist während des Projekts aber auch deutlich geworden, dass seitens der verschiedenen AkteurInnen nach wie vor Ängste und Bedenken bestehen, E-Carsharing in Wohnanlagen zu implementieren. Vor allem Bauträger sind sich zwar darüber bewusst, dass die Thematik langfristig großes Potential bietet und in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird, sehen jedoch aus ihrer Perspektive enorme Anstrengungen und erkennen kaum den (kurzfristigen) Mehrwert. Aus diesem Grund werden, wenn überhaupt, vereinzelte Projekte umgesetzt. Es braucht daher in naher Zukunft vorbildliche Pilotprojekte, die als „Leuchtturmprojekte“ wirken, um Berührungsängste der Interessensgruppen weiter abzubauen. Im Rahmen dieses Projektes wurden solche „Leuchtturmprojekte“ konzipiert und auch nach Projektende wird das Projektteam weiterhin engagiert daran arbeiten, dass die BewohnerInnen das E-Carsharing-Angebot nutzen und so auch in der langfristigen Umsetzung best-practice-Beispiele entstehen.

Des Weiteren wurde in dem Projekt die Erkenntnis gewonnen, dass E-Carsharing in Wohnanlagen einen nicht zu unterschätzenden Mehrwert und positiven Imagefaktor für die

Immobilie darstellt und als solcher präsentiert und verkauft werden soll. Auf diese Weise wird nicht nur die Bereitschaft, Carsharing in Wohnanlagen einzuführen bzw. bei der Errichtung mit zu planen erhöht, sondern auch die Wertschätzung seitens der (zukünftigen) Bewohnerschaft.

Es war von großer Bedeutung, die verschiedenen AkteurInnen in das Projekt miteinzubeziehen – die unterschiedlichen Sichtweisen, Anforderungen, Sorgen und Chancen konnten so klar herausgearbeitet werden und haben das Projekt stark beeinflusst. Dem Bauträger, der zu Beginn der „Entscheidungskette" steht, nämlich um den Platz für E-Carsharing zu schaffen, die Rahmenbedingungen und die „Weichenlegung", wurde besonderes Interesse beigemessen.
Wichtig ist auch die Unterstützung durch die öffentliche Hand. Baupolitische Verordnungen und Regulierungen haben einen großen Einfluss auf die zukünftige Wohnsituation und umgekehrt. Wenn die öffentliche Hand E-Carsharing Projekte in Wohnanlagen unterstützt, sei es direkt durch Förderungen oder Vorgaben, kann in dem Bereich immer mehr Erfahrung gesammelt werden bis es zum Standard wird.
Wenngleich E-Carsharing in Wohnanlagen als zukunftsträchtiges Modell gesehen wird, so ist dennoch ein gesellschaftlicher Wandel vonnöten, der von ersten Projekten wie diesem angestoßen und weitergetrieben wird. Erst wenn ein Wandel in der Wahrnehmung der Bevölkerung vollzogen wurde und sich die strikte Verknüpfung von Auto und Besitz löst, kann von der Bewohnerschaft der tatsächliche Mehrwert eines Carsharing-Autos vor der Haustüre erkannt werden. Damit einhergehend kann das Auto als Gemeinschaftsbesitz erkannt werden, was wiederum sowohl die Bereitschaft zur Nutzung als auch zur Mitfinanzierung steigert und somit zum langfristigen Erfolg des Carsharing-Projekts beiträgt.

Die Diskussion rund um die rechtlichen Rahmenbedingungen ist noch nicht abgeschlossen. Es besteht erheblicher Klärungsbedarf und weiterführend muss ein klarer Weg zur Umsetzung aufgezeigt werden, um ausreichend Rechtssicherheit bieten zu können.
Die Ergebnisse lassen die Schlussfolgerung zu, dass der Ansatz bei den verschiedenen Umsetzungsvarianten stets der gleiche sein sollte: Das Auto sollte zur Wohnanlage gehören, um ein langfristiges und stabiles E-Carsharing-Konzept gewährleisten zu können. Hilfreich wäre eine klare Stellungnahme vom Gesetzgeber bzw. Verordnungen, die die komplexe Thematik klarer regeln und weniger Interpretationsspielraum lassen.

- Welche weiteren Schritte werden durch das Projektteam anhand der Resultate gesetzt?

Der erste weitere Schritt des Projektteams auf Basis der durchaus positiven Resultate stellt einerseits die Verbreitung des Angebotskonzepts dar. Durch den im Rahmen des Projekts entstandenen Folder wird (vor allem Bauträgern) zugleich der Mehrwert von E-Carsharing kurz und bündig dargestellt und bereits ein umsetzbares Konzept angeboten, das sie ihr Projekt stabil und flexibel gestalten lässt. Weiters werden Bauträger aktiv zur Umsetzung von E-Carsharing angeregt. Durch das entstandene klare Angebotskonzept ist es für Bauträger recht einfach, E-Carsharing in Wohnanlagen zu implementieren. Zudem lassen die

verschiedenen Umsetzungsvarianten etwas Spielraum zu, sodass jeder Bauträger die für sein Projekt passendste Variante wählen kann. Den nächsten wichtigen Schritt stellt die Evaluierung der Pilotprojekte dar. Wie kommen diese bei den BewohnerInnen an? Wie werden sie von den BewohnerInnen genutzt? Welche Faktoren begünstigen bzw. hemmen die Nutzung der einzelnen Projekte? Welche Art bzw. welches Medium der BewohnerInnen-Kommunikation ist für eine Annahme des Angebots tatsächlich hilfreich?
Die juristischen Diskussionen werden weitergeführt werden, um einen breiteren Konsens zu erreichen. Die während dem Projekt entstandenen Ansätze und Umsetzungsvarianten sind weiterzudenken und im Detail zu entwickeln.

- Welche anderen Zielgruppen können relevante und interessante Schlussfolgerungen aus den Projektresultaten ziehen und wer kann auf die Projektresultate aufbauend weiterarbeiten?

Die **Immobilienwirtschaft** kann aus den erarbeiteten Modellen einfach und schnell die für sie passende Lösung auswählen und umsetzen.
Interessierten **BewohnerInnen** wurde ein Weg aufgezeigt, wie E-Carsharing in ihrer Wohnanlage funktionieren kann, welche Vorteile es ihnen bietet und welche Schritte dafür notwendig sind.
Carsharing-Betreiber können ihre Angebote auf den Ergebnissen dieses Projektes aufbauen und können so leichter neue Kunden akquirieren, ihre Angebotspalette entsprechend erweitern und adaptieren.
Für die **Länder** ergeben sich bessere Möglichkeiten, die Kriterien für die Wohnbauförderung zu gestalten bzw. entsprechende Richtlinien und Vorschriften zu erlassen. Für **Gemeinden** ist es möglich, Genehmigungen und/oder städtebauliche Verträge auf den Vorschlägen dieser Studie aufzubauen. Die bisherigen Lenkungsmaßnahmen der öffentlichen Hand waren leider wenig effizient.
Für **Energiedienstleister** ergibt sich die Chance, die Themen Photovoltaik, Lastmanagement, Ladeinfrastruktur und E-Carsharing zu einer integrierten Gesamtdienstleistung zu verknüpfen. In dieser Arbeit wurden dafür wesentliche Gestaltungsgrundsätze erarbeitet.

2.4 Ausblick

- Mittelfristiger Ausblick über positive Effekte in den Modellregion Elektromobilität

Mittelfristig steht die Umsetzung der Pilotprojekte als Leuchtturmprojekte im Fokus. Diese generieren wertvolle Erfahrungen für zukünftige Projekte und können im Idealfall als Best-Practice-Beispiele für E-Carsharing in Wohnanlagen dienen. Anderen AkteurInnen der Immobilienwirtschaft, aber auch der breiten Öffentlichkeit, wird aufgezeigt wie einfach E-Carsharing in Wohnanlagen funktionieren kann. Durch diese zeitnahe Demonstration kann bereits mittelfristig das Konzept geprüft und die Marktausrollung gestärkt werden. Weitere

Pilotprojekte können umgesetzt werden, bis E-Carsharing in Wohnanlagen zum Standard wird. Bedenken seitens der AkteurInnen werden durch erfolgreich umgesetzte Projekte und die fortschreitende Standardisierung beseitigt.
Der Fokus liegt generell auf batteriebetriebenen zweispurigen Fahrzeugen, die im Bereich E-Carsharing verwendet werden. Die Verknüpfung zukünftiger Carsharing-Projekte in Wohnanlagen mit dem Bereich der E-Mobilität, bringt weitere Vorteile: Elektrofahrzeuge eignen sich aufgrund der einfachen Handhabung und der geringen Laufkosten sehr gut für Carsharing. Elektroautos werden nach wie vor als etwas Besonderes wahrgenommen und können für zusätzliches Interesse der Bewohnerschaft am Carsharing sorgen. Das Interesse der Bewohnerschaft an E-Mobilität wird geweckt und erste Berührungsängste abgebaut. E-Carsharing in Wohnanlagen dient somit auch der allgemeinen Bewusstseinsbildung für Elektromobilität. Des Weiteren sorgt E-Carsharing in Wohnanlagen dafür, dass sich Bauträger vermehrt mit den Möglichkeiten der erneuerbaren Energie auseinandersetzen. Generell wird der Bezug von 100% erneuerbare Energie forciert und somit werden vermehrt vorhandene Synergien, z.B. durch hauseigene PV-Anlagen, genutzt. Auf diese Weise trägt E-Carsharing in Wohnanlagen zu neuem Schwung in der Thematik der erneuerbaren Energie bei.

Bereits mittelfristig kann in allen Umsetzungsprojekten durch intelligente Synergien eine Stärkung von öffentlichem Verkehr, Mobilitäts- und Energiedienstleistungen beobachtet werden: Die BewohnerInnen im Projekt „Illufer“ können beispielsweise für mindestens ein Jahr auch alle öffentlichen Caruso-Autos – bald auch durch Verwendung der Mobilitätskarte nutzen. Im Projekt St. Gebhardstraße ist das E-Carsharing-Auto ein Teil des öffentlichen Caruso-Netz. Das bedeutet, dass die BewohnerInnen nicht nur Zugriff auf ihr eigenes E-Carsharing-Auto haben, sondern gleichzeitig alle anderen Caruso-E-Autos nutzen können. Dies erleichtert multimodale Mobilität unter den BewohnerInnen und ist ein gut wahrnehmbarer Mehrwert für die BewohnerInnen.
Projekte wie diese werden in der Regel gut beworben und erregen Aufsehen, wodurch auch in der breiten Öffentlichkeit ein Prozess der Bewusstseinsbildung stattfindet.

Ebenso wird ein ganzheitlicher Mobilitätsansatz forciert: Die Rücklagen, die in den verschiedenen Umsetzungsmodellen für die Wohnanlage entstehen können, können in einen Mobilitätsfonds fließen. Dieser soll für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsformen dienen. Somit wird der Mobilitätswandel und die Energieeffizienz weiter gestärkt.

Bereits mittelfristig kann auch die öffentliche Hand von den Projekten lernen. Es ergeben sich Ansätze, wie die Kriterien der Wohnbauförderung gestaltet sein sollten, um E-Carsharing in Wohnanlagen tatsächlich zu forcieren und voranzutreiben. Die Stellplatzverordnung kann neu gestaltet werden, hin zu flexiblen Konzepten, die E-Carsharing von Beginn an einplanen.

- Potentielle langfristige Effekte in den Modellregion Elektromobilität

Langfristig ist zu erwarten, dass durch die deutlicheren und einfacheren Umsetzungsvarianten eine Vielzahl von E-Carsharing-Projekten in Wohnanlagen entstehen werden. Dadurch ändert sich allmählich die Sichtweise auf Carsharing-Autos in Wohnanlagen und es wird vermehrt als Gemeinschaftseinrichtung wahrgenommen und geschätzt. Schlussendlich wird E-Carsharing in Wohnanlagen langfristig zum Standard werden.

Des Weiteren wird mit der steigenden Erfahrung in dem Bereich das Angebot immer standardisierter, wodurch Gemeinden, Länder und Bauträger mit weniger Anstrengung eine für das Projekt passende Lösung finden können. Dies führt wiederum dazu, dass mehr Projekte eingeführt werden und die Akzeptanz unter den BewohnerInnen erhöht wird. Durch intelligente Synergien mit dem ÖPNV kann der Bewohnerschaft multimodale Mobilität ermöglicht bzw. erleichtert werden. Dadurch steigt letztlich auch die Nachfrage seitens der Bewohnerschaft am/nach E-Carsharing-Autos in Wohnanlagen.

Auch ist zu erwarten, dass sich die Öffentlichkeit intensiver mit der Thematik auseinandersetzt und somit E-Carsharing in Wohnanlagen als Standard akzeptiert wird. Die Auseinandersetzung kann sich positiv auf die Lösungsfindung zur allgemeinen Ladeinfrastruktur-Problematik für BewohnerInnen auswirken.

Langfristig gesehen trägt dieses Projekt auch zu einer zukünftigen Energie- und Ressourcen-Ersparnis bei. Wenn die Ergebnisse des Projektes Bauträger überzeugen können, trauen sich diese eher bei der Errichtung neuer Wohnanlagen auf Stellplätze zu verzichten. Ebenso können die mittelfristigen DINGE der öffentlichen Hand bzgl. Förderungen, Stellplatzverordnung etc. langfristig zu ihrer vollen Entfaltung kommen und teure, unrentable Stellplätze gespart werden.

3 Auswertung

- **Publikationen**:

Die Vorarlberger Carsharing-Genossenschaft Caruso und Rhomberg Bau starten die Wohnanlage in der St.-Gebhard-Straße mit einem eigenen E-Auto aus.

Immobilie mobil

Rhomberg Bau stattet erste Wohnanlage in Bregenz mit Carsharing-Angebot aus.

Der Bau der neuen Wohnanlage in der St.-Gebhard-Straße in Bodensee- und Stadtzentrumsnähe in Bregenz hat noch gar nicht begonnen, aber der erste Bewohner steht schon fest: ein Carsharing-Auto. Rhomberg Bau hat gemeinsam mit dem Carsharing-Anbieter Caruso und der Vorarlberger Kraftwerke AG ein attraktives Paket geschnürt: Elektroauto, Stellplatz, Ladestation und Fixkosten für die ersten 3 Jahre werden gestellt. Die Nutzer zahlen lediglich den Mitgliedsbeitrag und dann, wenn sie mit dem Auto auch tatsächlich unterwegs sind. Das Angebot soll den neuen Bewohnern, aber auch den Nachbarn im Quartier nachhaltige Mobilität schmackhaft machen und sie etwa zum Verzicht auf ein Zweitauto motivieren.

Die Wohnanlage selbst lädt allerdings eher zum Verweilen ein: Es entstehen zwei 4-geschossige Baukörper in Form eines Semiatriums mit attraktivem Innenhof und mit 45 modernen 2-, 3- und 4-Zimmer-Wohnungen. Exklusive Dachwohnungen runden den Wohnungsmix ab. Die räumliche Konzeption der Wohneinheiten bietet für jeden Geschmack die optimale Lösung in qualitativ hochwertiger Ausführung. Der Innenhof und die Laubengänge bieten großzügige Begegnungszonen. Darüber hinaus verfügen die Wohneinheiten im Erdgeschoss über tiefe überdachte Terrassen mit Gartenanteilen, die Wohnungen in den weiteren Geschossen über attraktive großzügige Balkone. Die Anlage wird in energiesparender Massivbauweise und solider Bauwerkskunst ausgeführt.

Caruso macht Immobilien mobil

Die E-Mobilität im Ländle ist in Bewegung: Die Vorarlberger Carsharing-Genossenschaft Caruso stattet mit ihren Mitgliedern Rhomberg Bau und Vorarlberger Kraftwerke AG in der Bregenzer St.-Gebhard-Straße „eine Wohnanlage mit Mehrwert aus", wie es Vorstandsmitglied DI Christian Steger-Vonmetz formuliert: „Erstmals steht bei einem Wohnbauprojekt in der Landeshauptstadt ein eigenes E-Auto von Caruso direkt vor der Haustür." Die drei Partner Caruso Carsharing, Rhomberg Bau und VKW haben gemeinsam ein attraktives Paket entwickelt, um ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten schmackhaft zu machen:

Caruso betreibt und unterhält das Auto. Rhomberg Bau stellt den Außenstellplatz zur Verfügung und übernimmt die Fixkosten für die ersten drei Jahre. Die Vorarlberger Kraftwerke AG schließlich besorgt den Netzanschluss.

Foto: Rhomberg Bau

Caruso Carsharing stellt ein modernes Elektroauto für die Bewohner der St.-Gebhardstraße und für ihre Nachbarn zur Verfügung.

Die Wirtschaftt, Nr. 27 – 28, 08. Juli 2016

Baustart bei Wohnanlage

Wohnbau. Im Bregenzer Vorkloster startete der Bau von 45 Wohnungen in zwei Gebäuden.

Lebens- und Wohnqualität dank hochwertiger Architektur und Außengestaltung. Bilder: Rhomberg Bau

Die in See- und Zentrumsnähe gelegene Wohnanlage in der Bregenzer St.-Gebhard-Straße wird von Rhomberg Bau mit hochwertigen Zwei-, Drei- und Vier-Zimmer-Wohnungen sowie exklusiven Dachwohnungen mit schönen Terrassen ausgeführt. Das Grundstück liegt in zentrumsnaher, ruhiger Lage in einer Sackgasse in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Riedenburg. Nur wenige Gehminuten von der Bregenzerach und nur wenige Fahrradminuten vom Bodensee und Stadtzentrum entfernt werden zwei Baukörper in ansprechender Architektur und mit attraktivem Außenraum realisiert.

Anspruchsvolle Architektur

Ein mit hochrangigen Architekten aus Vorarlberg besetzter Wettbewerb bildete die Basis für die Planung. Das Siegerprojekt des Architekturbüros Dorner/Matt sieht zwei winkelförmig angeordnete Baukörper vor, die in Kombination mit dem Innenhof großzügige Außenräume schaffen. Die Wohnanlage ist nach außen als eigenständiger Typus klar lesbar, ohne dass sie sich von ihrer Umgebung abschottet. Die räumliche Konzeption der Wohneinheiten bietet für jeden Geschmack die optimale Lösung in qualitativ hochwertiger Ausführung.

Beim „Carsharing" steht den Bewohnern ein „e-car" zur Verfügung.

Gute Infrastruktur

Alle Einheiten verfügen über großzügige Balkone oder Terrassen mit privaten Gartenanteilen. Zwei Lifte, eine großzügige und helle Tiefgarage mit 58 komfortablen Abstellplätzen, ebenerdige Autoabstellplätze, ein großer Fahrradraum, großzügige Begegnungszonen auf Teilbereichen der Wohnungszugänge und eine attraktive und ansprechende Innenhofgestaltung mit offenen und weiten Räumen, zeichnen das Wohnen im Vorkloster aus. Die besondere Lage - ruhig und dennoch in See- und Stadtnähe - die moderne Architektur, die solide Bauwerkskunst und der hochwertige Wohnungsstandard gewährleisten optimale Lebens- und Wohnqualität. Alle wesentlichen Einrichtungen für das tägliche Leben wie Schulen, Kindergarten, Kirche, Post, Bank, diverse Einkaufsmöglichkeiten samt Nahversorgung sind bequem zu Fuß erreichbar.

Car-Sharing-Modell

Die Anlage wird in Massivbauweise ausgeführt und mit einer Gasheizung mit solarer Heizungsunterstützung ausgestattet. Dank niedrigem Heizwärmebedarf ist eine hohe Wohnbauförderung lukrierbar. Apropos Umwelt: Erstmalig in Bregenz steht den Quartiersbewohnern ein modernes „Carsharing"-Produkt mit „e-car" zur Verfügung. All diese Themen sorgen für einen ausgezeichneten Mobilitätskomfort und führen zu einem nachhaltigen Beitrag für den Umweltschutz. Käufer erhalten eine kostenlose Innenarchitekturberatung. Für Investoren werden eigene Investorenpakete angeboten.

VN; Sa/So 11./12. Februar 2017

wikopreventk-Presseinformation, 23.06.2016

Betreff: Caruso macht Immobilien mobil (wikopreventk-Presseinformation, 23.06.2016)
Von: Medieninfo wikopreventk <presse@wikopreventk.com>
Datum: 23.06.2016 08:00
An: Christian Steger-Vonmetz <info@carusocarsharing.com>

P R E S S E I N F O R M A T I O N

Caruso macht Immobilien mobil
Gemeinsam mit Rhomberg Bau und VKW: Carsharing-Anbieter stattet erstmals Wohnanlage in Bregenz mit eigenem E-Fahrzeug aus

Bregenz, 23. Juni 2016 ¯ Die E-Mobilit±t im L±ndle ist in Bewegung: Die Vorarlberger Carsharing-Genossenschaft Caruso stattet mit ihren Mitgliedern Rhomberg Bau und Vorarlberger Kraftwerke AG in der Bregenzer St.-Gebhard-Straóe Keine Wohnanlage mit Mehrwert aus`, wie es Vorstandsmitglied DI Christian Steger-Vonmetz formuliert: KErstmals steht bei einem Wohnbauprojekt in der Landeshauptstadt ein eigenes E-Auto von Caruso direkt vor der Haustær.`

Aktuell startet Rhomberg Bau mit dem Verkauf fær die neue Wohnanlage, die in den kommenden Monaten in Bregenz-Rieden entstehen wird. KSobald das Projekt abgeschlossen ist, ist gleichzeitig Vorarlberg um einen Standort fær E-Mobilit±t reicher`, freut sich Steger-Vonmetz. Die drei Partner Caruso Carsharing, Rhomberg Bau und VKW haben gemeinsam ein attraktives Paket entwickelt, um den neuen Wohnungseigentæmern nachhaltiges Mobilit±tsverhalten schmackhaft zu machen und sie etwa zum Verzicht aufs Zweitauto zu motivieren: Caruso betreibt und unterh±lt das Auto. Rhomberg Bau stellt den Auóenstellplatz zur Verfægung und æbernimmt die Fixkosten fær die ersten drei Jahre. Die Vorarlberger Kraftwerke AG schlieólich besorgt den Netzanschluss.

Das Angebot soll in erster Linie von den Bewohnern genutzt werden. Daræber hinaus steht es aber auch allen anderen in der Nachbarschaft zur Verfægung. Nur wer das E-Auto tats±chlich nutzt, tr±gt die Tarifkosten laut Caruso-Preisliste. KDas Modell ist gut auf andere, zukænftige Wohnbauprojekte æbertragbar und nimmt so eine Vorreiterrolle fær den nØtigen Wandel der Mobilit±t im L±ndle ein`, begrændet Tobias Vonach, Leiter Immobilien bei Rhomberg Bau, das Angebot. Ing. Martin Seeberger, Leiter des Gesch±ftsbereiches Energieeffizienz bei der Vorarlberger Kraftwerke AG, erkl±rt: KUns ist es wichtig, positive Anreize zu setzen, um das Mobilit±tsverhalten der Vorarlbergerinnen und Vorarlberger nachhaltig zu beeinflussen. Carsharing-Angebote direkt vor der eigenen Haustære gehØren definitiv dazu.`Und auch Steger-Vonmetz ist zuversichtlich: KDamit erh±lt der Mobilit±tswandel im L±ndle neuen Treibstoff!`.

Erst Anfang des Monats hatte die Landespressestelle vermeldet, dass die Zulassungszahlen des Jahres 2015 von zirka 100 neuen Elektrofahrzeugen in den ersten Monaten 2016 bereits erreicht wurde. Zudem umfasse der Gesamtbestand an Elektrofahrzeugen in Vorarlberg schon rund 750.

- ber Caruso Carsharing eGen
Caruso startet seinen Betrieb so, wie andere Anbieter auch: mit eigenen Carsharing-Fahrzeugen, die den Mitgliedern zur Nutzung zur Verfægung stehen. Das Besondere bei Caruso Carsharing ist jedoch, dass es zus±tzlich weitere Fahrzeuge gemeinsam mit Partnern ¯ also Unternehmen, Gemeinden, Institutionen oder

Privaten aus den Beteiligungs- und den Contracting-Modellen des Anbieters ¯ geben wird. Dies stellt einen echten und auch auf die Zukunft hin ausgerichteten Mehrwert im Bereich eines nachhaltigen Mobilit±tsangebots dar. KWir wollen gemeinsam mit Gemeinden und Unternehmen ein fl±chendeckendes Carsharing-Angebot in Vorarlberg aufbauen. Firmenfahrzeuge werden so fær die Allgemeinheit zug±nglich gemacht und leisten einen sozialen und Økologischen Beitrag`, erkl±rt Unternehmer Hubert Rhomberg, der die Caruso-Genossenschaft mit Steger-Vonmetz und weiteren wie Haberkorn, dem Verkehrsverbund Vorarlberg oder der Schertler-Gruppe gegrændet hat. Zahlreiche PersØnlichkeiten und Entscheider im L±ndle, wie beispielsweise der Unternehmerverein KMoll des goht`, unterstætzen die Idee und die Genossenschaft.

Weitere Informationen finden Sie unter www.carusocarsharing.com.

Bildtext:
160623_PT_St_Gebhardstr_1: Carsharing vor der Haustær: Das Projekt der von Caruso Carsharing, Rhomberg Bau und der VKW in der St. Gebhard-Str. ist die erste Wohnanlage in Bregenz mit fixem Carsharing-Angebot.

160623_PT_St_Gebhardstr_2: E-Automobilit±t: Caruso Carsharing stellt ein modernes Elektroauto fær die Bewohner der St.-Gebhardstraóe und fær ihre Nachbarn zur Verfægung.

Bildnachweis: Rhomberg Bau

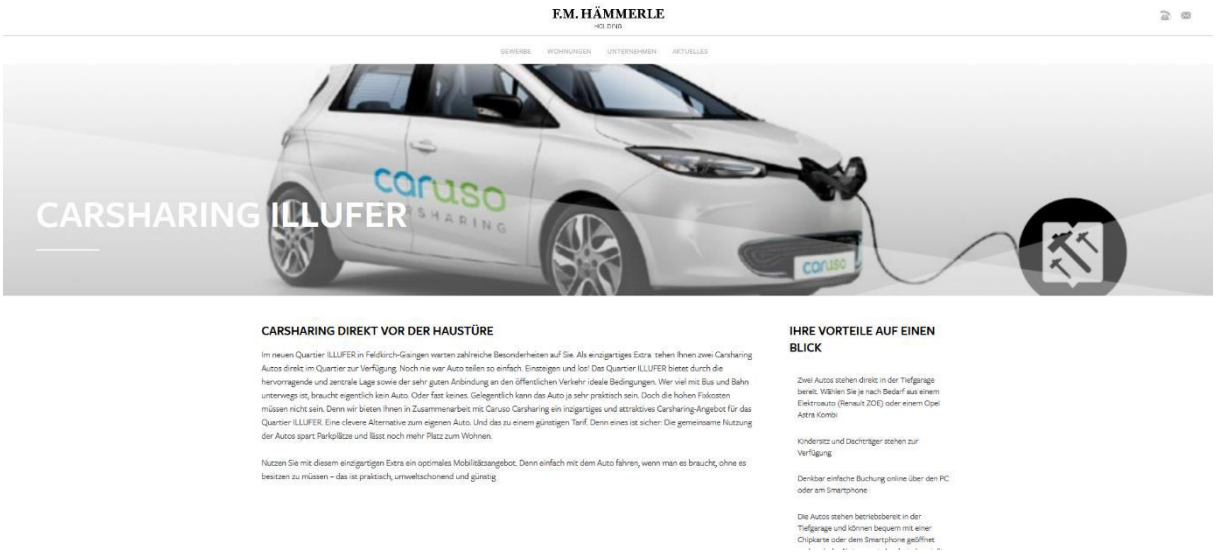
Pressekontakt:
CARUSO Carsharing eGen
Christian Steger-Vonmetz
F±rbergasse 17b, 6850 Dornbirn
Tel. +43 676 4141182
info@carusocarsharing.com

Bildmaterial

160623_PT_St_Gebhardstr_1.jpg

160623_PT_St_Gebhardstr_2.jpg

caruso
CARSHARING



Website von FM Hämmerle: http://www.fmh.at/de/wohnungen/standorte/quartier-illufer/carsharing - 13.03.2017

F.M. HÄMMERLE
HOLDING

CARSHARING DIREKT VOR DER HAUSTÜRE

EIN TOLLES UND EINZIGARTIGES EXTRA FÜR UNSERE MIETER UND EINE CLEVERE ALTERNATIVE ZUM EIGENEN AUTO

Im neuen Quartier ILLUFER in Feldkirch-Gisingen warten zahlreiche Besonderheiten auf Sie. Als einzigartiges Extra stehen Ihnen zwei Carsharing Autos direkt im Quartier zur Verfügung. Noch nie war Auto teilen so einfach. Einsteigen und los!

Das Quartier ILLUFER bietet durch die hervorragende und zentrale Lage sowie der sehr guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ideale Bedingungen. Wer viel mit Bus und Bahn unterwegs ist, braucht eigentlich kein Auto. Oder fast keines. Gelegentlich kann das Auto ja sehr praktisch sein.

Doch die hohen Fixkosten müssen nicht sein. Denn wir bieten Ihnen in Zusammenarbeit mit Caruso Carsharing ein einzigartiges und attraktives Carsharing-Angebot für das Quartier ILLUFER. Eine clevere Alternative zum eigenen Auto. Und das zu einem günstigen Tarif. Denn eines ist sicher: Die gemeinsame Nutzung der Autos spart Parkplätze und lässt noch mehr Platz zum Wohnen.

IHRE VORTEILE AUF EINEN BLICK

- Zwei Autos stehen direkt in der Tiefgarage bereit. Wählen Sie je nach Bedarf aus einem Elektroauto (Renault ZOE) oder einem Opel Astra Kombi
- Kindersitz und Dachträger stehen zur Verfügung
- Denkbar einfache Buchung online über den PC oder am Smartphone
- Die Autos stehen betriebsbereit in der Tiefgarage und können bequem mit einer Chipkarte oder dem Smartphone geöffnet und nach der Nutzung wieder dort abgestellt und abgesperrt werden
- Geringe Kosten von nur EUR 2,– pro Stunde und EUR 0,30 pro Kilometer
- Die Abrechnung erfolgt monatlich mittels E-Mail und Bankeinzug auf Basis der getätigten Reservierungen bzw. der zurückgelegten Kilometer
- Nach einer einmaligen Anmeldung übernehmen wir für Sie die anfallende Mitgliedschaftsgebühr von EUR 10,– mtl.
- Die kostenlose Mitgliedschaft ermöglicht Ihnen zusätzlich die Nutzung aller Caruso-Carsharing Autos an allen öffentlichen Standorten

Nutzen Sie mit diesem einzigartigen Extra ein optimales Mobilitätsangebot. Denn einfach mit dem Auto fahren, wenn man es braucht, ohne es besitzen zu müssen – das ist praktisch, umweltschonend und günstig.

Mehr Informationen zu Caruso-Carsharing finden Sie unter carusocarsharing.com

F.M. Hämmerle Holding AG
Postfach 46, Steinebach 18
6850 Dornbirn, Austria
T +43 5572 33 9 31 | F +43 5572 33 9 31-50
office@fmh.at | www.fmh.at

Infoblatt zu Carsharing Illufer: Download auf der Website von FM Hämmerle - 13.03.2017

Mieter können sparen und Carsharing nutzen

IN EINE NEUE ÄRA

Immobilien. Hätten Sie's gewusst? Die F.M. Hämmerle Holding AG ist der größte private Liegenschaftsbesitzer in Vorarlberg. Nach erfolgreicher Umwandlung der ehemaligen Betriebsstätten wird nun die Errichtung von 400 innovativen Mietwohnungen vorangetrieben.

> „Mit unseren Wohnprojekten für Mieter reagieren wir auf die gesellschaftlichen Veränderungen."
>
> Mag. Petra Kreuzer

Weekend: *Warum tritt ein ehemaliges Industrieunternehmen ausgerechnet in den Mietwohnungsmarkt ein?*

Petra Kreuzer: Als Traditionsunternehmen tragen wir Verantwortung, unsere Liegenschaften ständig den Erfordernissen anzupassen. Unsere Gesellschaft hat bisher primär die eigenen Objekte verwaltet und saniert, jetzt betreten wir eine neue Ära als Projektentwickler. Wir richten uns ganz klar nach dem Bedarf, deshalb bauen wir auf eigenen Flächen in den nächsten fünf bis acht Jahren 400 neue Mietwohnungen.

Weekend: *Wann werden die ersten Wohnungen bezugsfertig sein?*

Petra Kreuzer: Mit dem Projekt Feldkirch-Illufer mit 200 Wohnungen wurde bereits begonnen, im November ziehen die ersten Mieter ein. Das nächste Projekt wird in Dornbirn-Bündlitten sein. Beides sind Quartiersentwicklungen, in den Erdgeschossflächen sollen deshalb auch Dienstleister Platz finden – ein kleines Café, eine Gärtnerei oder natürlich auch Ärzte oder Physiotherapeuten.

Weekend: *Das Projekt Illufer wird ein Novum für Vorarlberg aufweisen?*

Petra Kreuzer: Ja, hier bieten wir als Erste Carsharing auch für Mieter an: Elektroautos, die den Mietern zur Verfügung stehen und über eine App gebucht werden. Das Zweitauto – oder vielleicht überhaupt ein Auto – wird überflüssig. Für die Mieter ergibt sich dadurch eine echte Einsparungsmöglichkeit. Wenn die Initiative ankommt, dann werden wir das natürlich auch in Dornbirn realisieren.

Weekend: *Wie groß werden Ihre Mietwohnungen sein?*

Petra Kreuzer: Es werden 2- und 3-Zimmer-Wohnungen sein. Ist Nachfrage vorhanden, können wir auch 4-Zimmer-Wohnungen anbieten. Balkon oder Terrasse gehören zum Standard. Uns ist aber vor allem wichtig Wohnungen zur Verfügung zu stellen, die ein Mieter auch im Alter nützen kann. Deshalb sind alle Objekte behindertengerecht mit großen Bädern, großen Eingangsbereichen, großen Liften ausgestattet. Jeder soll hier wohnen bleiben, auch wenn er eines Tages auf einen Rollstuhl angewiesen wäre.

Weekend: *Abschließend noch ein Wort zu den gewerblich genutzten Liegenschaften. Gibt es auch dazu Neuigkeiten?*

Petra Kreuzer: Wir sind stolz darauf, auch hier auf langfristige Mieter zu zählen. Sie fühlen sich wohl bei uns, weil sie vor Ort betreut werden. Für einen dieser Kunden bauen wir neu, dadurch werden im Dornbirner Steinebach Flächen frei. In diesem kreativen Umfeld denken wir durchaus auch über sogenannte Co-Working-Spaces für Start-ups im New-Economy-Bereich nach. Das wäre eine spannende Sache!

Weekend Magazin, März 2017

Präsentation beim klimaaktiv-Bauträgerfrühstück am 19.05.2016:

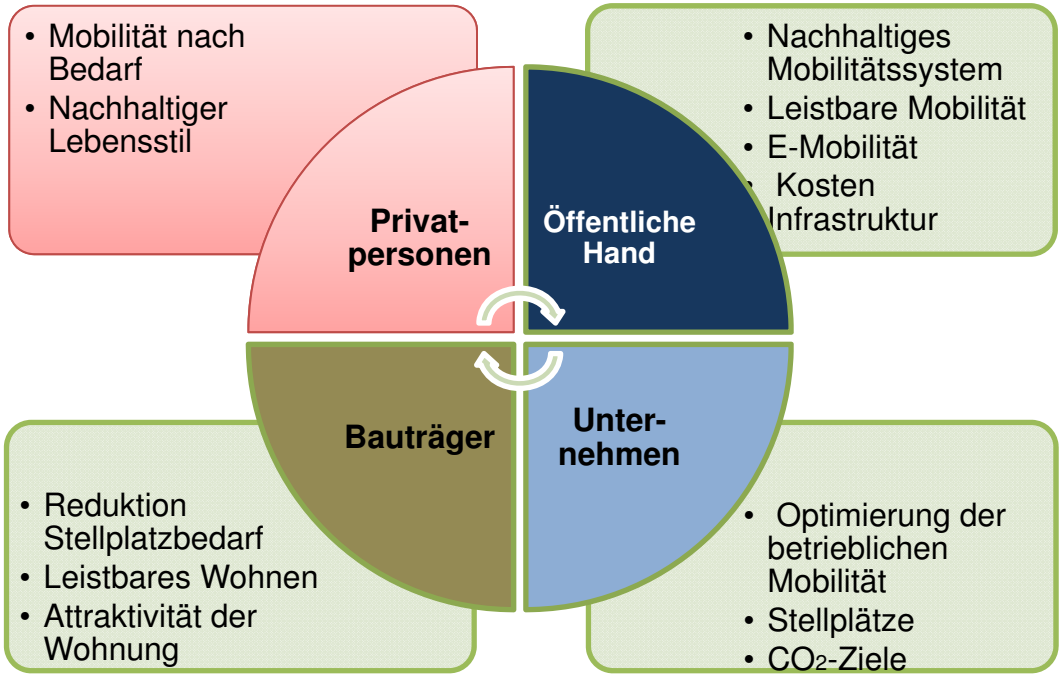
CARSHARING IN WOHNANLAGEN

SO KOMMEN CARSHARING-ANGEBOTE BEI IHREN BEWOHNER/INNEN AN

www.carusocarsharing.com

caruso CARSHARING

CARUSO CARSHARING GENOSSENSCHAFT
GEMEINSAM ERFOLGREICH



caruso CARSHARING

CARSHARING
DAS SAGEN CARSHARER...

Eigentlich wurde es eher so beworben, dass man auf das Zweitauto verzichten soll – **wir haben halt kein Zweitauto, also verzichten wir eben auf das Erstauto**.

Man fährt bewusster Auto.

Für mich war es die Möglichkeit, zu einem **Elektro-Auto zu kommen**, weil die in der Anschaffung ja schon noch teuer sind. Durch Carsharing ist es relativ günstig, einfach und man kann was für die Umwelt tun.

Das Problem ist die **Reichweite**, wobei das kein wirkliches Problem ist, sondern eher ein **psychologisches Problem**. Die Leuten haben Angst, dass sie irgendwo liegen bleiben.

Wir mussten unser altes Auto weggeben und nach 2, 3 Monaten mit Carsharing war klar - **wir kaufen uns kein neues Auto!**

Wir überlegen jetzt halt genauer, brauchen wir das Auto wirklich oder geht's vielleicht auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß?

Ich hatte Bedenken, dass es immer weg ist, wenn ich es brauche. Aber das ist **noch nie passiert**...

E-Carsharing ist einfach **extrem intelligent** und macht **extrem viel Spaß**.

caruso CARSHARING

CARSHARING
WAS MOTIVIERT BEWOHNER?

Günstig – wer weniger als 10.000 km im Jahr mit dem Auto fährt, ist mit Carsharing billiger dran

Bequem – um Reifenwechsel, Pickerl, Reinigung etc. kümmern sich andere

Einfach – anmelden, einsteigen, losfahren

SO muss Carsharing in Wohnanlagen sein:

... **zuverlässig, günstig, bequem, einfach**

Das Carsharing-Auto steht direkt vor der Haustür, genauso nah wie das eigene Auto.

caruso CARSHARING

CARSHARING
SOLL SICH SELBST TRAGEN... DER NUTZER MUSS AUFKOMMEN

Stellen Sie sich vor, ein Personenlift wird unter denselben Voraussetzungen betrieben und für jede Fahrt müsste ein kleiner Beitrag von z.B. 0,50€ bezahlt werden.

Was passiert?

- → Seltenere Nutzung
- → Großteil sind Fixkosten, die auf eine kleinere Zahl der verbleibenden Fahrten aufgeteilt werden müssen
- → Preise werden angehoben
- → Kosten-/Nutzenkalkulation der Nutzer/innen
- → Noch geringere Nutzung
- → Noch teurer
- → Rechnet sich nicht mehr und muss stillgelegt werden, obwohl vielleicht alle Bewohner/innen mit einer pauschalen Abrechnung zufrieden wären und froh sind, den Lift zu haben, eventuell auch nur zur Gewissheit, ihn im Notfall benutzen zu können

caruso CARSHARING

CARSHARING
VERFÜGBARKEIT IST WERTVOLL!

- → Die **Verfügbarkeit ist ein Wert für die Immobilie und die Bewohner/innen**
- → Jede/r profitiert, wenn er grundsätzlich das Carsharing-Auto nutzen kann bzw. von der höheren Verfügbarkeit, wenn es mehrere Autos gibt.
- → **Identifikation schaffen – „unser“ Auto – Auto aneignen**

Gemeinsame Organisation von Infrastrukturen besteht bereits jetzt (Gemeinschaftsraum, Schwimmbad, Saune, Lift etc.)

Auch Carsharing müsste in die Gemeinschaftsordnung aufgenommen werden und die Kostenaufteilung klar geregelt sein.

caruso CARSHARING

CARSHARING
MEHRWERT MIT SCHLÜSSIGEM GESAMTKONZEPT

Carsharing ist ein Mehrwert für die Immobilie!

Für Bewohner/innen sollte das Angebot so attraktiv wie möglich sein.

- → Carsharing ist **Infrastruktur** und braucht einen Initiator & Kümmerer (= Bauträger)
- → **Ausprobieren mit Gesamtkonzept** - Carsharing-Auto zur Wohnanlage stellen und abwarten funktioniert nicht
- → Im Vergleich zu den Baukosten sind die **Kosten für Carsharing ein „Klacks“**, aber: Finanzierung sicherstellen

FAHRZEUGE & STELLPLÄTZE
UMDENKEN

caruso CARSHARING

CARSHARING
BEST PRACTICE I - TÜBINGEN

caruso CARSHARING

CARSHARING
BEST PRACTICE II - BREGENZ

caruso
CARSHARING

CARSHARING
BAD PRACTICE

- → Keine stabile Finanzierung
- → Autos reduziert (vgl. Personenlift), unbefriedigendes Mindestangebot durch Trittbrettfahrer
- → Unattraktives Angebot

z.B. Autofreie Mustersiedlung: Reduktion des Angebots von 10 auf 2 Fahrzeuge

„Früher hatte es Kombis und einen Transporter zum Ausleihen gegeben. (...) um so einen Wagen heute zu bekommen muss man bis zum nächsten Denzeldrive-Standplatz gehen; der ist bei der Shopping-City-Nord. Kombis im Carsharing wären schon gut. Das Angebot vermisse ich.“

CARSHARING
GRUNDSÄTZLICHE ÜBERLEGUNGEN

E-Auto oder Verbrenner?

Tarifgestaltung?

System offen oder geschlossen?

Wer ist Autohalter?

Wer ist Verantwortlicher?

Wie können Bewohner/innen eingebunden werden?

caruso CARSHARING

CARSHARING
SO EINFACH

1. Reservieren
2. Einsteigen
3. Losfahren

So bequem wie das eigene Auto!

Im Idealfall sogar noch besser: Auswahl!

Buchungen spontan oder länger im Voraus

caruso
CARSHARING

www.carusocarsharing.com

CARSHARING
WIE?

Caruso bietet maßgeschneiderte Lösungen:

- Erprobte, verlässliche und komfortable Buchungsoberfläche – Reservierungen online über PC oder Smartphone
- Technik für „Carsharing-Aufrüstung“ des Autos bzw.
- Stellt Caruso ein carsharing-taugliches Auto zu einem monatlichen Fixbetrag zur Verfügung
- Kein Mehraufwand – Verrechnung an die Nutzer über Caruso

Voraussetzung:

- Stellplatz, Risikoabdeckung
- Gemeinsam erarbeitetes, schlüssiges Gesamtkonzept

caruso CARSHARING

CARUSO CARSHARING
KONTAKT

Caruso Carsharing eGen

Verena Steidl, MA

vs@carusocarsharing.com

0650 / 80 81 602

www.carusocarsharing.com

Färbergasse 17b

6850 Dornbirn

VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT

caruso
CARSHARING

- **Weitere Dokumente:**

Literatur:

Prader,Christian. WEG Wohnungseigentumsgesetz 2002 und Heizkostenabrechnungsgesetz. 4. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Wien 2015

BMVIT (Hrsg.) STROMBIZ Geschäftsmodelle dezentrale Stromerzeugung und Distribution. Berichte aus der Energie- und Umweltforschung 20/2016

Informationsfolder (vorrangig) für Bauträger:

caruso
CARSHARING

CARSHARING IN WOHNANLAGEN

Inhalt –
Carsharing in Wohnanlagen

E-Carsharing in Wohnanlagen 4
Wirtschaftlichkeit: Was kostet und bringt Carsharing 5
Betreibermodelle für wohnungsbezogenes Carsharing 6
- Projekt: Autofreie Mustersiedlung, Wien Floridsdorf, GEWOG 8
- Projekt: St. Gebhardstraße, Bregenz, Rhomberg Bau 9
- Projekt: Färberhof, Dornbirn, Projektmanagement Gerhard Rümmele GmbH 9
- Projekt: Illufer, Feldkirch, F.M. Hämmerle Holding AG 10
- Projekt: E-Carsharing in Wohnanlagen 10

In der Praxis: Zutritt, Schlüssel, Anmeldung, Versicherung & Co 11
E-Auto oder Verbrenner? 12
Anforderungen an den Stellplatz 13
Carsharing lernen - Einbeziehung der BewohnerInnen 13
8 Schritte zum erfolgreichen Carsharing-Angebot 14

Dieser Folder wurde im Rahmen der Ausschreibung „Modellregion Elektromobilität 2015" des Klima- und Energiefonds für das Projekt „E-Carsharing in Wohnanlagen" erstellt.

Disclaimer
Die AutorInnen tragen die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses Folders. Er spiegelt nicht notwendigerweise die Meinung des Klima- und Energiefonds wider.

Von der Infrastruktur zur Dienstleistung
E-Carsharing in Wohnanlagen

Vor nicht allzu langer Zeit hatte jede Wohnung einen eigenen Kaminanschluss – in Wien ist die Notkamin-Verpflichtung erst 2014 entfallen. Den Ofen musste jeder selbst besorgen und befeuern. Das war mühsam, teuer und die Stadt war voller Qualm. Heute sind zentrale Heizanlagen bzw. Fernwärmeanschlüsse nicht mehr wegzudenken.

Und wie ist es mit dem Auto heute? Jede Wohnung bekommt (mindestens) einen Stellplatz. Das Auto muss jeder selbst besorgen und betreiben. Auch das ist mühsam, teuer und die Straßen sind verstopft. Ein bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot in einer Wohnanlage können sich viele noch gar nicht vorstellen.

Wohnungsbezogenes Carsharing funktioniert - wenn man es richtig macht - und bringt mindestens ebenso viele Vorteile wie der Fernwärme-Anschluss. Was dabei zu beachten ist, lesen Sie in diesem Folder.

Wirtschaftlichkeit: Was kostet und bringt Carsharing

Es ist einleuchtend, dass gemeinsam genutzte Autos und Stellplätze kostengünstiger sind als in der Tiefgarage herumstehende PKWs. Und dass Wohnungen in der Regel wesentlich höhere Renditen bringen als Tiefgaragenplätze ist auch kein Geheimnis mehr.

Wenn jeder Haushalt einen eigenen Holz- oder Ölofen betreibt, wird sich eine Zentralheizung nicht „rechnen". Genauso ist es beim Carsharing: Es ist wirtschaftlich, wenn es genutzt wird und besonders vorteilhaft, wenn überdies Stellplätze eingespart werden können. Als Gemeinschaftseinrichtung braucht es ein stabiles Finanzierungskonzept, bei dem eine allfällige Unterdeckung gemeinsam getragen wird. Wenn es nur Privatautos gäbe, die „wirtschaftlich" betrieben werden, wären die Straßen leer. Die BewohnerInnen sollten einen finanziellen Vorteil haben, wenn sie Carsharing-Autos effizient nutzen.

Das Carsharing-Auto sollte als Gemeinschaftseinrichtung wahrgenommen werden. Von der Verfügbarkeit profitieren alle. Deshalb ist ein Grundkostenbeitrag gerechtfertigt, durch den Auslastungsschwankungen abgefedert werden.

Durch (E-)Carsharing schaffen Sie eine nachhaltige und attraktive Mobilitätsdienstleistung und können gleichzeitig (Tief-) Garagenplätze einsparen.

Betreibermodelle für wohnungsbezogenes Carsharing

Ist es überhaupt Aufgabe der Hausgemeinschaft, sich um das Carsharing-Angebot zu kümmern? Können und sollen die BewohnerInnen nicht einfach ein kommerzielles Carsharing-Angebot in der Gemeinde, dem Quartier nutzen?

Genauso gut könnte auf die Parkplätze verzichtet werden. Doch das nächste öffentliche Parkhaus ist meist weit weg, teuer und damit als Wohnungsparkplatz unattraktiv. Das Auto ist am attraktivsten, wenn es direkt vor der Haustür steht. Das gilt auch für Carsharing. Vor der Haustür gibt es in der Regel jedoch kein kommerzielles Carsharing-Angebot. Außerdem lässt sich das wohnungsbezogene Angebot nach eigenen Wünschen gestalten: vom Fahrzeugangebot über die Verfügbarkeit bis zum Preis.

Wir stellen Ihnen verschiedene Betreibermodelle vor. Der wesentliche Unterschied liegt darin, in wessen Besitz das Fahrzeug ist. Wird „bloß" ein Stellplatz von der Wohnanlage zur Verfügung gestellt oder ist das Carsharing-Auto im Besitz der Wohnanlage? Bei der Umsetzung sind auch die Eigentumsverhältnisse entscheidend – gibt es eine/n EigentümerIn oder mehrere (Eigentümergemeinschaft)?

Auto gehört Carsharing-Organisation
Die Hausgemeinschaft kann einen Stellplatz an einen Carsharing-Betreiber vermieten bzw. zur Verfügung stellen. Das Carsharing-Unternehmen wird dann den Standplatz auf eigenes Risiko betreiben. (vgl. Grafik A1) Dies ist allerdings nur an sehr attraktiven Standorten eigenwirtschaftlich möglich. Eine allfällige Risikobeteiligung, Verlustabdeckung oder Anschubfinanzierung über die BewohnerInnen ist nicht unproblematisch: Gibt es einen einstimmigen Beschluss? Fällt das überhaupt in den Bereich der Hausverwaltung? Eine Anschubfinanzierung kann auch durch den Bauträger erfolgen. Anpassungen, die die Hausgemeinschaft betreffen, brauchen jedoch einstimmige Beschlüsse. So wird das System unflexibel.

Diese Variante wird also in der Regel nur unter günstigen Rahmenbedingungen möglich sein. Finanzierungsbeiträge durch die Hausgemeinschaft sollten schon von Beginn an vereinbart werden (vgl. Grafik A2).

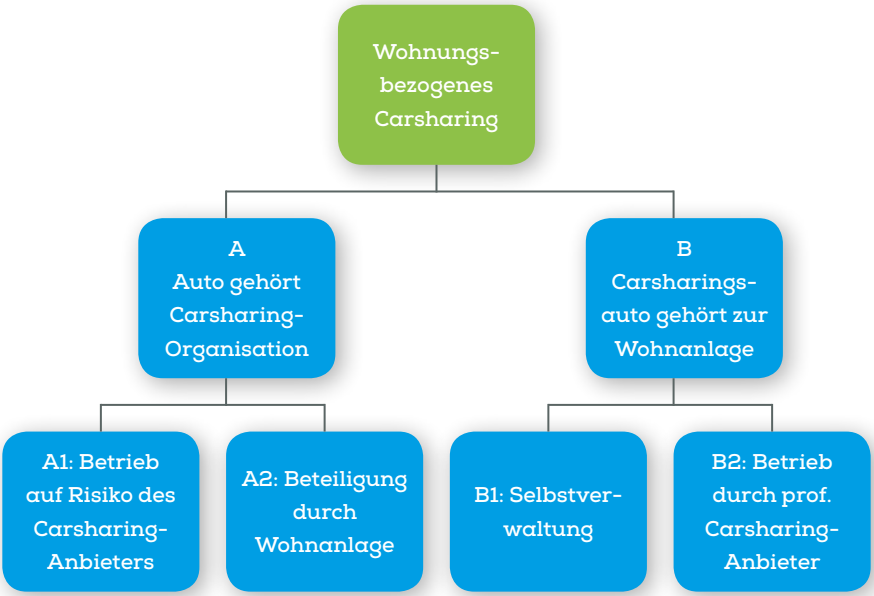
Auto gehört zur Wohnanlage

Ein tauglicher Weg ist es, wenn das Carsharing-Auto zur Wohnanlage gehört. Bei Neubauten kann ein Bauträger das Auto in die Baukosten einkalkulieren und der Hausgemeinschaft übergeben. Die Verwaltung allgemeiner Teile einer Wohnanlage, somit auch eines gemeinsamen Autos, fällt in den Bereich der ordentlichen Hausverwaltung und unterliegt den üblichen und bekannten Regeln und Mehrheitsentscheidungen (vgl. Grafik B).

Für den Betrieb gibt es wiederum zwei Möglichkeiten.

1. Bei einer engagierten Hausgemeinschaft und -verwaltung kann das Auto von den BewohnerInnen selbst betrieben werden (Wartung und Reinigung des Fahrzeuges, Anmeldung, Abrechnung etc.), etwa über einen Hausverein oder die Hausverwaltung. Dabei können je nach Bedarf Dienstleistungen wie das Buchungs- und Verwaltungssystem von externen Unternehmen in Anspruch genommen werden. (vgl. Grafik B1)
2. Der zweite und einfachere Weg ist es, den Betrieb des Carsharing-Autos einem professionellen Anbieter wie CARUSO Carsharing zu übergeben. Eine Beteiligung der BewohnerInnen ist aber auch in diesem Fall erwünscht. (vgl. Grafik B2)

Gibt es eine/n EigentümerIn, kann dieser ein Auto zur Selbstverwaltung zur Verfügung stellen oder gegenüber einem Carsharing-Betreiber eine allfällige Differenz zwischen definierten Fixkosten und Einnahmen durch die Nutzung gewährleisten.



Grafik Betreibermodelle

Folgende Beispiele veranschaulichen die unterschiedlichen Betreibermodelle und beleuchten die Vor- und Nachteile:

Projekt: Autofreie Mustersiedlung, Wien Floridsdorf, GEWOG
Modell A1: Auto gehört Carsharing-Organisation,
Betrieb auf Risiko des Carsharing-Anbieters
Für die 244 Wohnungen wurden nur 24 Stellplätze gebaut. Die MieterInnen verpflichten sich, dass sie kein eigenes Auto besitzen oder dauerhaft nutzen werden. Dem Carsharing-Betreiber Zipcar werden Stellplätze zur Verfügung gestellt. Trotz idealer Voraussetzungen wurde die Zahl der Carsharing-Autos von vier auf nur mehr eines reduziert.
Vorteile: Das System funktioniert eigenwirtschaftlich ohne Beteiligung der Hausgemeinschaft.
Nachteile: Die Verfügbarkeit, Tarif und Fahrzeugauswahl sind nicht optimal.

Projekt: St. Gebhardstraße, Bregenz, Rhomberg Bau

Modell A2: Auto gehört Carsharing-Organisation, Beteiligung durch Wohnanlage/ Bauträger

Caruso Carsharing betreibt das E-Auto auf eigenes Risiko, bekommt aber den Stellplatz und einen fixen Betrag von der Wohnanlage bzw. in den ersten drei Jahren vom Bauträger. Diese Vereinbarung kann jährlich gekündigt werden (einfache Mehrheit der EigG).

Vorteile: Das System ist klar und transparent. BewohnerInnen können einfach und bequem auf das Angebot vor ihrer Haustüre zugreifen. Eine Erstfinanzierung ist durch den Bauträger gesichert und die laufenden Kosten für die BewohnerInnen sind kalkulierbar und risikoarm. Der Vertrag mit der Carsharing-Organisation kann jederzeit gekündigt werden, läuft aber bei Zufriedenheit automatisch weiter.

Nachteile: Das System ist weniger flexibel, jede Änderung bedarf einstimmiger Beschlüsse. So besteht die Gefahr, dass es früher oder später eliminiert statt optimiert wird. Das Mitspracherecht der BewohnerInnen ist beschränkt.

Projekt: Färberhof, Dornbirn, Projektmanagement Gerhard Rümmele GmbH

Modell B1: Eigenes Carsharing-Auto und Betrieb durch Selbstverwaltung

Beim Projekt „Färberhof" in Dornbirn schafft der Bauträger die Rahmenbedingungen für die Einführung des E-Carsharing-Autos (Stellplatz mit Ladeinfrastruktur, Erstanschaffung). Die Verwaltung soll bei den BewohnerInnen liegen. Die laufenden Kosten werden unter den BewohnerInnen nach Wohnfläche (m^2) aufgeteilt. Eventuelle Kostenüberschüsse des E-Carsharings fließen in einen Mobilitätsfonds. Buchungssystem und Abrechnung stellt Caruso Carsharing.

Vorteile: Sehr attraktives, stabiles und flexibles System, das auf Bedürfnisse bestmöglich reagieren kann.

Nachteile: Es besteht die Gefahr, dass sich keine engagierte Hausgemeinschaft bildet. Tritt dieser Fall ein, kann der Betrieb immer noch an ein professionelles Unternehmen ausgelagert werden.

Projekt: Illufer, Feldkirch, F.M. Hämmerle Holding AG

Modell B2: Auto gehört zur Wohnanlage, Beteiligung bzw. Risikoübernahme durch Immobilienverwaltung/ Eigentümerin

Caruso Carsharing stellt unmittelbar bei der Wohnanlage ein E-Carsharing-Auto bereit und betreibt dieses. Die Eigentümerin gewährleistet der Carsharing-Organisation allfällige Differenzbeträge zwischen Nutzungseinnahmen und festgelegten Fixkosten zu decken.

Vorteile: Die Eigentümerin kann das Angebot selbst gestalten und nach den Bedürfnissen anpassen und profitiert von einer effizienten Nutzung. Attraktives, stabiles Angebot, das flexibel optimiert werden kann. Operative Aufgaben werden an einen Profi ausgelagert.

Nachteile: Die Eigentümerin muss sich für das Carsharing-Angebot engagieren und Verantwortung übernehmen. Die Kosten sind nicht so gut kalkulierbar.

Projekt: E-Carsharing in Wohnanlagen

Modell B2: Carsharing-Auto gehört zur Wohnanlage (Eigentümergemeinschaft), Betrieb durch professionellen Carsharing-Anbieter

Im Rahmen dieses vom KLIEN geförderten Projekts wurden die verschiedenen Modelle gemeinsam mit Bauträgern intensiv diskutiert. Dieses Modell (B2) vereint die Anforderungen Stabilität, Flexibilität und Einbeziehung der BewohnerInnen in optimaler Weise. Die Entscheidung für dieses Modell muss in der Regel bereits in der Planungsphase fallen.

Vorteile: Es handelt sich um ein sehr flexibles und attraktives System. Nachdem das Auto zur Wohnanlage gehört und im Sinne einer Gemeinschaftseinrichtung genutzt wird, sind Entscheidungen zum Betrieb durch die BewohnerInnen mit einfacher Mehrheit zu treffen. Die BewohnerInnen können und sollen sich aktiv einbringen. Entstehen durch die Nutzung Überschüsse, können diese zur Bildung von Rücklagen verwendet werden und bei Bedarf das Auto ersetzt bzw. der Carsharing-Pool erweitert werden. Für den Bauträger bedeutet dieses Modell ein einmaliges Investment ohne Folgekosten.

Nachteile: Die Entscheidung muss in der Regel bereits in der Planungsphase fallen. Für die nachträgliche Implementierung braucht es einstimmige Beschlüsse, wenn das Auto durch die Eigentümergemeinschaft angeschafft werden soll.

In der Praxis:
Zutritt, Schlüssel, Anmeldung, Versicherung & Co

Die Nutzung des Carsharing-Autos ist vergleichbar mit der Nutzung eines Privat-Autos.

Wer ein Auto an einem bestimmten Termin benötigt, reserviert es bequem über einen Buchungskalender. Das Auto wird mit der persönlichen Chipkarte geöffnet, die Fahrten werden automatisch registriert und zur Abrechnung übertragen. Getankt wird mittels Tank- bzw. Ladekarte. Der/die BenutzerIn erhält monatlich eine Abrechnung. In den All-inclusive-Tarifen sind die Treibstoffkosten, Versicherung etc. enthalten.

Die NutzerInnen haben viele Vorteile: Aufgaben wie Reifen wechseln, Reinigung, Reparaturen, Versicherungsfragen und Vignette kleben entfallen. Dies übernimmt ein professioneller Carsharing-Betreiber und/oder „Fahrzeugpaten", die sich um das Carsharing-Auto kümmern und mit Fahrtguthaben belohnt werden. Selbstverwaltete Systeme können Kosten reduzieren und mit Schlüsselkasten in der Tiefgarage, händischem Fahrtenbuch und eigener Abrechnung arbeiten. Professionelle Angebote basieren durchwegs auf elektronischen Zutrittskontrollen, vollautomatischer Kilometer-Erfassung sowie umfassender Abrechnung.

Die einmalige Anmeldung zum Carsharing sollte für BewohnerInnen so einfach wie möglich sein. Im Idealfall wird bei der Wohnungsübergabe eine Möglichkeit zur Anmeldung geboten.

Die Autos sind in der Regel vollkaskoversichert und haben kein Malus-System.

E-Auto oder Verbrenner?

Wenn die Carsharing-Autos als vollwertiger Ersatz zum eigenen Pkw gesehen werden sollen, ist die Kombination von E-Autos und Autos mit herkömmlichem Verbrennungsmotor ideal. Als Mobilitätsergänzung im Sinne eines Zweit- oder Stadtautos ist ein E-Auto optimal.

Warum eignet sich ein E-Auto besonders für wohnungsbezogenes Carsharing?

E-Autos gelten nach wie vor oft als etwas „Besonderes" und geben der Wohnanlage ein positives, nachhaltiges und modernes Image – Vorteile, die Bauträger und Investoren gut verkaufen können. Zudem wecken E-Autos oft mehr Neugier und BewohnerInnen möchten das versprochene Fahrvergnügen ausprobieren. Einmal gefahren, sind die meisten NutzerInnen begeistert und entdecken schnell persönliche Vorteile der Nutzung. Im Betrieb zeichnen sich E-Autos durch geringe Betriebskosten und einfache Handhabung aus. Im Idealfall kann der Strom von der hauseigenen PV-Anlage bezogen werden. Das Carsharing-Auto benötigt ohnehin einen eigenen Standplatz, der mit der notwendigen Ladeinfrastruktur ausgestattet werden muss. Das externe „Tanken" ist in vielen Fällen nicht notwendig, die Ladezeit zu Hause und die Reichweite sind im Normalfall ausreichend.

Anforderungen an den Stellplatz

Voraussetzung für die Errichtung eines Standplatzes in der Wohnanlage ist, dass ein geeigneter, reservierter Stellplatz zur Verfügung gestellt wird. Die Zugänglichkeit für die NutzerInnen muss gewährleistet sein. Bei Elektro-Autos müssen über die Anforderungen eines üblichen Standplatzes hinaus auch die Anforderungen an eine Ladeinfrastruktur erfüllt sein.

Wünschenswerte Eigenschaften

- gute Erreichbarkeit für die BewohnerInnen (und Externe) – kurze Wege
- Witterungsschutz
- gute Sichtbarkeit
- soziale Sicherheit, Beleuchtung
- leichtes Ein- und Ausparken, komfor table Abmessungen
- GSM-Empfang (bei entsprechender Technik essentiell)
- Möglichkeit, Zubehör zu verstauen (Kindersitz, Schneeketten)

Carsharing lernen - Einbeziehung der BewohnerIn

Auch Carsharing will gelernt sein. Entscheidend für den Erfolg eines wohnungsbezogenen Carsharing-Angebots ist, dass sich die BewohnerInnen das System aneignen. Eine Ansprechperson vor Ort („KümmererIn", „FahrzeugpatIn"), also jemand, der sich um das Angebot, die Fahrzeuge und die Anliegen kümmert und koordinierend wirkt, ist in jedem Fall zu empfehlen – auch wenn das Carsharing über einen externen Betreiber abgewickelt wird. So wird Vertrauen zum System geschafft, Sicherheit geboten und ein einfaches Handling garantiert.

BewohnerInnen müssen ihre eigenen Vorteile erkennen – ein unkompliziertes „Ausprobieren" kann hier unterstützend wirken. Schnupperangebote, Fahrtguthaben und attraktive Nutzungsgebühren erleichtern den Einstieg und können einen Wandel des Mobilitätsverhaltens erleichtern.

8 Schritte zum erfolgreichen Carsharing-Angebot

1. Der Bauträger [oder die Hausverwaltung oder EigentümerIn] entscheidet mit einem Carsharing Betreiber über die Umsetzung eines Carsharing-Angebots

2. Die PartnerInnen evaluieren die Gegebenheiten und einigen sich auf ein Betreibermodell (vgl. Grafik „Betreibermodelle")

3. Die Hard-Facts werden festgelegt: Anzahl und Lage der Stellplätze - Klärung der Ladeinfrastruktur und Anschlussleistung - Antriebsart - Automodell

4. Vertragsunterzeichnung zwischen Bauträger [Hausverwaltung / EigentümerIn] und Carsharing-Betreiber

5. Verkaufsunterlagen adaptieren bei einer Neuwohnanlage – Einbezug des (E-)Carsharings [evtl. Hausordnung adaptieren bei bestehender Wohnanlage – Einbezug des (E-)Carsharings]

6. Neugebaute Wohnanlage: es gibt eine „Einzugsbegleitung" zum Thema „(E-)Carsharing"
   [Bestehende Wohnanlage: BewohnerInnen werden auf der Hausversammlung informiert]

7. Suche nach einem/einer AnsprechpartnerIn aus dem Kreis der BewohnerInnen

8. Bei der feierlichen Eröffnung wird das (E-) Carsharing-Auto übergeben!

caruso
CARSHARING

caruso
CARSHARING

Kontakte

CARUSO Carsharing eGen
Färbergasse 17b
6850 Dornbirn
info@carusocarsharing.com
www.carusocarsharing.com

Klima- und Energiefonds
Gumpendorfer Straße 5/22
1060 Wien
office@klimafonds.gv.at
www.klimafonds.gv.at

Vertrag E-Carsharing für Wohnanlage St. Gebhardstraße:

V E R T R A G

abgeschlossen zwischen der

1. **VORARLBERGER KRAFTWERKE AKTIENGESELLSCHAFT (FN 353156 y)**
   Weidachstraße 6
   6900 Bregenz

   (im Folgenden kurz „VKW" genannt)

2. **RHOMBERG BAU GMBH (FN 66751 z)**
   Mariahilfstraße 29
   6900 Bregenz

   (im Folgenden kurz „Rhomberg" genannt)

3. **CARUSO CARSHARING EGEN (FN 435825 w)**
   Färbergasse 17 b
   6850 Dornbirn

   (im Folgenden kurz „Caruso" genannt)

wie folgt:

I. Einleitende Feststellungen

a) Die Firma Rhomberg Bau GmbH, im Folgenden kurz Rhomberg genannt, ist aufgrund des Kaufvertrages vom 12.08.2014 grundbücherliche Eigentümerin des Grundbuchkörpers in EZ 2435 KG 91119 Rieden, der Grundbuchstand stellt sich wie folgt dar:

KATASTRALGEMEINDE 91119 Rieden **EINLAGEZAHL 2435**
BEZIRKSGERICHT Bregenz

****
Letzte TZ 6042/2014
********** A1 **********
GST-NR G BA (NUTZUNG) FLÄCHE GST-ADRESSE
505/1 G Landw(10) * 4694
Legende:
G: Grundstück im Grenzkataster
*: Fläche rechnerisch ermittelt
Landw(10): landwirtschaftlich genutzte Grundflächen (Äcker, Wiesen oder Weiden)
********** A2 **********
1 a gelöscht
********** B **********
1 ANTEIL: 1/1
Rhomberg Bau GmbH (FN 66571z)
ADR: Mariahilfstraße 29, Bregenz 6900
a 5177/2014 Rangordnung für die Veräußerung bis 2015-07-21
b 6042/2014 Übertragung der vorangehenden Eintragung(en) aus EZ 2303
c 6042/2014 Kaufvertrag 2014-08-12 Eigentumsrecht
********** C **********
1 a 6062/1981
DIENSTBARKEIT der Hochspannungsleitung gem Pkt I Dienstbarkeitsvertrag 1981-05-11 auf Gst 505/1 für Gst .437 in EZ 450
b 6042/2014 Übertragung der vorangehenden Eintragung(en) aus EZ 2303
********** HINWEIS **********
Eintragungen ohne Währungsbezeichnung sind Beträge in ATS.
****
Grundbuch 15.01.2016

b) Rhomberg plant auf der Liegenschaft die Errichtung einer Wohnanlage bestehend aus 2 Baukörpern. Im Zuge dieser Überbauung ist beabsichtigt, ein Carsharing-Angebot in Form eines E-Autos durch die Firma CARUSO Carsharing eGen, im Folgenden kurz Caruso genannt, einzubeziehen, wobei die dafür notwendige Ladeinfrastruktur samt Strom und Zähler seitens der Firma Vorarlberger Kraftwerke Aktiengesellschaft, im Folgenden kurz VKW genannt, bereitgestellt wird.

II. Vertragsgegenstand

a) Rhomberg stellt für sich und ihre Rechtsnachfolger Caruso und der VKW auf der Liegenschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden den in der planlichen Darstellung in **Beilage ./1**, welche einen integrierten Bestandteil dieses Vertrages bildet, orange gekennzeichneten und mit „01" beschrifteten nicht überdachten Stellplatz im Rahmen und für die Dauer dieses Vertrages

a. hinsichtlich VKW zur Montage, Betrieb und Wartung einer Wallbox samt Komponenten

b. hinsichtlich Caruso - beginnend mit dem **Tag der Übernahme** nach Punkt VI. - als reservierter Stellplatz für das E-Auto

ausschließlich, kostenlos und unentgeltlich zur Verfügung.

b) Rhomberg

a. besorgt die Verlegung einer Leerverrohrung vom Hauptenergieverteiler inklusive Platzhalter für einen eigenen Zähler samt Komponenten der VKW zum Montageort der VLOTTE Work Komponenten und dem Installationsort der Wallbox (Leistung von mind. 40 kW) gemäß der planlichen Darstellung in **Beilage ./1** inklusive der Verlegung der entsprechenden elektrischen Leitung;
b. errichtet den Betonsockel gemäß der planlichen Darstellung in **Beilage ./1** für die Montage der Wallbox.;

c) Die VKW

a. übernimmt die Koordination und Kosten für die Netzanschlussfrage, -meldung sowie das Netzbereitstellungsentgelt;
b. errichtet und betreibt auf eigene Kosten auf der Liegenschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden im Rahmen und für die Dauer dieses Vertrages eine witterungsfeste Wallbox (Keba Typ 2 Socket) mit einer maximal möglichen Ladeleistung von 22 kW sowie RFID Kartenleser samt Online-Datenanbindung **zur ausschließlichen Nutzung** durch das gemäß Punkt II. d) durch Caruso bereitgestellte E-Auto;
c. installiert und betreibt auf eigene Kosten einen Zähler sowie die für die Messeinrichtung notwendigen Komponenten im Hauptenergieverteiler der Wohnüberbauung, welcher die und das Ausmaß der Versorgung der unter a. genannten Wallbox sowie der unter d. genannten Komponenten mit Energie misst;
d. errichtet und betreibt auf eigene Kosten Komponenten (FI und LS im Hauptenergieverteiler, Modem in der Wallbox), die einen sicheren Betrieb der Wallbox gewährleisten und die Wallbox an das in c. genannte Backend anbindet mit folgenden technischen Daten: Überspannungsableitung (netzseitig), 1 Typ B FI (40A), 2 Typ D Sicherungen (32A), 3 Neozed-Sicherungen, 1 LS/FI einphasig, 2 Netzteile, 1 Controller, 1 Modem mit Antenne;
e. integriert die unter a. genannte Lademöglichkeit in die VKW-eigene Ladestationsverwaltungsinfrastruktur (Backend);betreibt die Wallbox mit Ökostrom und übernimmt die unter c. gemessenen Stromkosten sowie die Zählergebühr.

d) Caruso

a. stellt bereit, betreibt und unterhält auf eigene Kosten im Rahmen und für die Dauer dieses Vertrages, beginnend mit dem **Tag der Übernahme** nach Punkt VI., ein entsprechend versichertes und zugelassenes E-Auto der Marke **Peugeot iOn** - oder ein gleichwertiges E-Auto - auf dem von Rhomberg gemäß Punkt I. a) zur Verfügung zu stellenden nicht überdachten Stellplatz, welches Caruso gemäß ihrer Preis- und Gebührenliste sowie ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen sowohl späteren Bewohnern der Wohnanlage als auch Dritten zur Nutzung anbietet. Klarstellend wird festgehalten bzw. wird Caruso dafür Sorge tragen, dass sich das bereitgestellte

Fahrzeug mit Ende der Buchung wieder an dem von Rhomberg gemäß Punkt I. a) zur Verfügung zu stellenden nicht überdachte Stellplatz befindet;

b. besorgt auf eigene Kosten eine entsprechende Parkplatzmarkierung des orange gekennzeichneten und mit „01" beschrifteten nicht überdachten Stellplatzes nach Abschluss der entsprechenden Pflasterarbeiten bzw. bringt am Standfuß der Wallbox eine Beschilderung an, welche auf den ausschließlichen Charakters dieses Stellplatzes hinweist;

c. stellt das gemäß Punkt II. d) a. beizubringende E-Auto im Rahmen und für die Dauer dieses Vertrages, beginnend mit dem **Tag der Übernahme** nach Punkt VI., Rhomberg exklusiv und kostenlos als Werbeträger zur Verfügung.

III. Besitzstand

Klarstellend wird festgehalten, dass die VKW Eigentümerin der Wallbox sowie sämtlicher damit verbundenen Komponenten auch oder trotz Einbau bzw. Aufbau selbiger in der Wohnanlage ist und bleibt.

IV. Nebenpflichten

a) Klarstellend wird festgehalten, dass der/die jeweiligen Eigentümer der Liegenschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden durch die Zurverfügungstellung des Stellplatzes gemäß Punkt I. a) nicht von der Pflicht zur Bezahlung von anteiligen Betriebskosten, Reinigung und Schneeräumung dieses Stellplatzes im Rahmen und auf Dauer dieses Vertrages entbunden sind. Rhomberg bzw. ihre Rechtsnachfolgerin, die Eigentümergemeinschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden, sind verpflichtet, für den Betrieb, die Reinigung, Verkehrssicherheit und Schneeräumung des Stellplatzes gemäß Punkt I. a) zu sorgen, insbesondere auch in der Zeit zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr (i.S. des § 93 StVO), im Rahmen des Winterdienstes.

b) Rhomberg ist verpflichtet, Caruso vier Monate bzw. die VKW drei Monate vor der geplanten Übernahme der Wohnanlage durch die Hausverwaltung gemäß Punkt VI. über die geplante Übernahme zu informieren.

c) Die VKW ist verpflichtet, bei Defekten an der Wallbox oder den Komponenten innerhalb des folgenden Arbeitstages die Schadensbehebung einzuleiten und schnellstmöglich abzuschließen bzw. gegebenenfalls für Ersatz zu sorgen, wobei dies nur in Absprache mit der Hausverwaltung geschehen darf, sofern zu diesem Zweck die Gebäude betreten werden müssen. Darüber hinaus ist die VKW verpflichtet, die Wallbox und die Komponenten regelmäßig zu warten und den Betrieb sicherzustellen, wobei dies nur in Absprache mit der Hausverwaltung geschehen darf, sofern zu diesem Zweck die Gebäude betreten werden müssen.

d) Caruso ist verpflichtet, das bereitgestellte E-Auto fach- und sachgerecht zu warten und zu reinigen, Schadensbehebungen einzuleiten und durchzuführen bzw. gegebenenfalls für angemessenen Ersatz zu sorgen. Darüber hinaus ist Caruso bemüht, einen Paten (im Idealfall ein/e

Bewohner/in der Wohnanlage) für das bereitgestellte E-Auto zu finden, welcher als Ansprechpartner für jegliche Belange hinsichtlich des bereitgestellten E-Autos für die Wohnanlage fungiert. Rhomberg wird Caruso bei der Suche nach einem Paten nach Möglichkeit unterstützen.

e) Sämtliche Vertragsparteien bemühen sich redlich um die Bewerbung und öffentliche Kundmachung des gemeinsamen Vorhabens. Darüber hinaus verpflichten sie sich, bezogen auf und im Rahmen der gegenständlichen Vereinbarung keine Ansuchen um die jeweilige Zuerkennung ein und derselben Förderung durch öffentliche Mittel zu stellen. Dergestalt wird sich Caruso nur um Förderungen für das Carsharing im Allgemeinen und das bereitgestellte E-Auto im Besonderen und VKW nur um Förderungen hinsichtlich der Wallbox samt Komponenten bemühen.

V. Kostenbeteiligung

Rhomberg verpflichtet sich, für die Bereitstellung der vertragsgegenständlichen Wallbox samt Komponenten sowie dem E-Auto im Rahmen dieses Vertrages und für die Dauer von 3 Jahren, beginnend mit dem **Tag der Übernahme** nach Punkt VI., einen Kostenbeitrag zu leisten, welcher für die

a. Wallbox samt Komponenten EUR 55,-- netto pro Monat
b. E-Auto EUR 300,-- brutto pro Monat

beträgt. Diese Beträge pro Monat sind auch nach Übergang der Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf die Eigentümergemeinschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden der Rechtsvorgängerin Rhomberg vorzuschreiben und von dieser zu begleichen, sofern der Vertrag nicht vor Ablauf der drei Jahre von einer der Vertragsparteien gekündigt wird. Rhomberg hat diesbezüglich ihre Rechtsnachfolgerin, die Eigentümergemeinschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden, schad- und klaglos zu halten.

Nach Ablauf von 3 Jahren, ausgehend von dem **Tag der Übernahme** nach Punkt VI., ist der Kostenbeitrag gemäß V. b. von der Eigentümergemeinschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden zu leisten und hat diese ihre Rechtsvorgängerin Rhomberg diesbezüglich schad- und klaglos zu halten. Darüber hinaus wird ab diesem Zeitpunkt **Wertbeständigkeit** vereinbart. Die Wertsicherung erfolgt nach dem vom Bundesamt Statistik Austria verlautbarten monatlichen Index der Verbraucherpreise 2010. Ausgangsbasis für diese Wertsicherung ist die im Zeitpunkt der Übernahme nach Punkt VI. zuzüglich 3 Jahre zuletzt verlautbarte Indexzahl (=Ausgangswert). Die Anpassung des Kostenbeitrages erfolgt kalenderweise unter Heranziehung der prozentualen Veränderung zwischen dem Ausgangswert und dem Indexwert für den Monat Dezember, welcher dem jeweiligen Anpassungsjahr vorangeht.

Caruso verpflichtet sich im Rahmen und für die Dauer dieses Vertrages, beginnend mit dem **Tag der Übernahme** nach Punkt VI., EUR 11,90 brutto pro Monat an die VKW für die Bereitstellung des öffentlichen Ladens sowie der Zugangsrechte zur Ladeinfrastruktur zu leisten.

VI. Vertragsdauer

Der Vertrag wird mit allseitiger Unterzeichnung wirksam und auf unbestimmte Zeit, beginnend mit der protokollierten **Übernahme** der betriebsbereiten Wohnanlage von Rhomberg durch die spätere Hausverwaltung der Eigentümergemeinschaft in EZ 2435 KG 91119 Rieden unter Anwesenheit von Vertretern der VKW und Caruso, abgeschlossen .

Jede Partei kann den gegenständlichen Vertrag unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von zwei Monaten jährlich - jeweils nach Ablauf eines Jahres ausgehend von der protokollierten **Übernahme** zum Jahresletzten - kündigen. Die Kündigung muss an sämtliche Parteien mittels eingeschriebenen Briefs erfolgen.

Sofern der Vertrag gekündigt wird, ist

a. die VKW verpflichtet, auf eigene Kosten die Demontage der Wallbox sowie sämtlicher damit verbundenen Komponenten (inklusive Zähler) zu veranlassen, eventuell aushaftende Beträge hinsichtlich Stromkosten abzurechnen und zu begleichen;
b. Caruso verpflichtet, dass bereitgestellte E-Auto vom Stellplatz zu entfernen, die entsprechende Parkplatzmarkierung zu entfernen sowie jegliche weitere Nutzung des Stellplatzes zu unterlassen.

VII. Sonstige Bestimmungen

Die Vertragsparteien sind verpflichtet, den Inhalt dieses Vertrages auf allfällige Einzel- und Gesamtrechtsnachfolger bzw. Dritte vollinhaltlich zu übertragen.

Die Vertragsparteien vereinbaren Schriftzwang gemäß § 884 ABGB. Demnach sind alle Vereinbarungen, Ergänzungen und allfällige Änderungen dieses Rechtsgeschäftes nur dann gültig, wenn sie von den Vertragsteilen schriftlich fest gehalten werden. Dies beinhaltet auch die Änderung der Vereinbarung über den Schriftzwang.

Für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag vereinbaren die Vertragsteile das sachlich zuständige Gericht, in dessen Sprengel der vertragsgegenständliche Stellplatz liegt. Auf dieses Vertragsverhältnis kommt ausschließlich österreichisches Recht zur Anwendung.

Sollten Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise ungültig, unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen hiervon unberührt. Die ungültige, unwirksame oder undurchführbar gewordene Bestimmung wird durch eine solche ersetzt, die der ungültigen, unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung wirtschaftlich am nächsten kommt.

4 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

DORNBIRN, 31.3.2017

Ort, Datum

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

caruso CARSHARING
CARUSO Carsharing eGen
Färbergasse 17b
6850 Dornbirn, Austria
info@carusocarsharing.com
FN435825w, ATU69693414

Achtung: das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden!

Der Auftragnehmer und alle Partner stimmen ausdrücklich zu, dass sämtliche Inhalte uneingeschränkt durch den Auftraggeber veröffentlicht werden können.