



Factsheet



Carsharing und Autoteilen für Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen

Wohninitiativen, aber auch Wohnungsunternehmen sind prädestiniert dafür, das Thema Mobilität in ihre Überlegungen bezüglich des Zusammenlebens einzubeziehen: Der Bedarf an Parkplätzen, die Kosten sowie der Lebensraum und die Lebensqualität am Wohnstandort werden von den Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnissen stark beeinflusst. Viele Menschen mit häufig ungenutzten Autos kommen zusammen, um am selben Ort zu leben. Warum also nicht neben dem Bauen oder Wohnen auch die Autofrage gemeinsam organisieren?

Carsharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Da Autos im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag gefahren werden, liegt die Überlegung nahe, sich ein Auto zu teilen anstatt es alleine zu nutzen.

Auch ist Carsharing geeignet für die Mobilität im Alltag – kurz, oft und flexibel verfügbar: Man hat meist rund um die Uhr Zugriff auf die Fahrzeuge, ist unabhängig von Öffnungszeiten und Filialen und findet oft ganz in der Nähe ein Auto auf reservierten Stellplätzen oder eben – bei privatem Carsharing – direkt in der Nachbarschaft.

Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer haben bei weniger als 10.000 gefahrenen Kilometern im Jahr normalerweise geringere Kosten als Autobesitzer_innen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, sich ein Auto zu teilen, entweder als Kundin oder Kunde eines Carsharing-Unternehmens oder auf privater Basis. Beim privaten Autoteilen können sogar auch die Autobesitzer_innen die Kosten des Pkw-Besitzes reduzieren.

Auch Wohninitiativen beziehungsweise Wohnungsunternehmen können vom Autoteilen profitieren. Je nach Form und Ausgestaltung des Carsharings sinkt die Autobesitzquote unterschiedlich stark. Weniger Platzbedarf für parkende Autos und gegebenenfalls geringere Kosten für die Bereitstellung von Stellplätzen sind die Folge. Die freigewordenen Flächen können dadurch anders genutzt werden: beispielsweise für eine Grünfläche, einen Spielplatz oder auch mehr Wohnraum – je nachdem, was gebraucht wird.

Organisationsformen von Carsharing

Stationsbasiertes Carsharing

Stationsbasiertes Carsharing wird in vielen deutschen Städten angeboten. Dabei gibt es Anbieter und deren Buchungsnetzwerke, die deutschlandweit genutzt werden können, und solche, die in einer einzelnen Stadt oder Region vertreten sind. Grundsätzlich gilt, dass alle Fahrzeuge eines Buchungsnetzwerkes genutzt werden können und sich das Angebot dadurch über den eigenen Anbieter hinaus vergrößert. Wichtigstes Kennzeichen ist, dass die Autos bei den meisten Angeboten feste Stellplätze haben, d.h. sie müssen nach der Nutzung stets an dem Standort wieder abgestellt werden, an dem sie geholt wurden. Die Buchung erfolgt im Voraus, die Rückgabezeit muss meist festgelegt werden.

Kostenbeispiel für eine 4-stündige Ausleihe mit 30 km Strecke: Tagstarif pro Stunde 1,99 € (8–24 h, viertelstündliche Abrechnung inkl. Tanken); 0,25 € pro gefahrenem Kilometer (Greenwheels) → 15,50 Euro

Freefloating-Carsharing

Beim Freefloating-Carsharing stehen die Fahrzeuge in einem definierten Gebiet zufällig verteilt und können flexibel gebucht und abgestellt werden. Das heißt, die Buchung kann, sofern man registriert ist, direkt am Auto am Straßenrand erfolgen oder aber mit einer kurzen Vor-

laufzeit über App und Webseite. Am Ende einer Fahrt kann man das Auto einfach im öffentlichen Parkraum stehen lassen. Auch Zwischenstopps sind möglich und die Abrechnung erfolgt minutengenau. Die Tarife sind dabei so aufgebaut, dass Tanken und das Parken im öffentlichen Raum inklusive sind. Das eigenständige Tanken wird vielfach mit Freiminuten belohnt.

Das Angebot steht derzeit zumeist nur in den Kernbereichen großer Städte zur Verfügung, findet aber nach und nach Verbreitung in kleineren Städten.

Kostenbeispiel für eine Hin- und Rückfahrt je 30 Min. Fahrzeit: 0,28 € pro Minute (inkl. Tanken und Parkgebühren) im Standardtarif bis zu 200 km (Multicity Carsharing) → 16,80 Euro

Privates Carsharing über Vermittlungsplattformen (peer-to-peer)

Hierbei handelt es sich um Online-Netzwerke, in denen Privatpersonen Autos leihen und verleihen. Die Betreiber dieser Netzwerke sind Unternehmen: Das Unternehmen kümmert sich um Webseite, Support und PR und erhält dafür eine Vermittlungs- und Buchungsgebühr von ca. 15–20 % des Leihpreises. Auch eine Versicherung für den Leihvorgang ist inklusive, die Konditionen dafür sind vergleichbar mit denen von Autovermietungen.

Diese Plattformen sind praktisch, weil man auf eine größere Anzahl von Fahrzeugen an vielen Orten zugreifen kann, die Regeln klar festgelegt sind und über die Internetseiten jederzeit alle Informationen zur Verfügung stehen. So kann man bereits die Verfügbarkeit eines Fahrzeugs online sehen – zumindest, wenn der Fahrer sie angibt. Fast immer gibt es detaillierte Beschreibungen und oft mehrere Fotos vom Fahrzeug. Das Fahrzeug muss in der Regel jedoch an den Ort der Ausleihe zurückgebracht werden. Bewertungen nach jeder Leihaktion – beiderseitig von Mieter und Vermieter – sorgen für Transparenz und Vertrauen. Als Mitglied kann man deutschlandweit ein Auto leihen. Oder man beschränkt sich auf seine direkte Nachbarschaft und lernt so die Anbieter und Nutzer im Wohnumfeld kennen.

Kostenbeispiel für eine 4-stündige Ausleihe (VW Golf) mit 30 km Strecke: 19 € an einem Wochentag in Berlin (inkl. 200 km); Mehrkilometer: 0,20 €; Betankung durch Mieter (CarUnity) → 19,00 € + Tankkosten

Carsharing über einen Verein

In immer mehr kleinen Städten, Nachbarschaften oder Gemeinden gibt es ehrenamtlich organisierte Carsharing-Angebote. Dazu wird ein Verein mit dem Zweck des Teilens von Autos gegründet. Privatleute oder Firmen überlassen dem Verein gegen eine Kilometerpauschale

Fahrzeuge und/oder der Verein erwirbt eigene Autos. Über die Mitgliedschaft im Verein und das Einverständnis mit einer Nutzungsordnung kann man Autos teilen. Die Fahrzeuge stehen in der Regel dezentral, können über ein Online-Buchungssystem reserviert werden und jederzeit eigenständig abgeholt und zurückgegeben werden. Hierfür gibt es meistens eine Lösung mit Schlüsseltresor oder einem Ort (z. B. Laden oder Café). Die Wartung und Reparatur der Autos übernimmt der Verein. Manche Vereine arbeiten auch mit Carsharing-Unternehmen zusammen, um deren Wissen, Technik und Plattform nutzen zu können, aber auch damit Mitglieder bundesweit ein Angebot nutzen können.

Im Carsharing-Verein werden die tatsächlichen Kosten auf die Nutzer verteilt und ein gewisses ehrenamtliches Engagement für das Vereinsinteresse vorausgesetzt. Je nach Variante gibt es einen jährlichen Mitgliedsbeitrag, eine einmalige Aufnahmegebühr und eine monatliche Bereithaltungs-/Nutzungsgebühr. Außerdem kann es eine einmalige, rückzahlbare Einlage von einigen hundert Euro geben, womit der Verein Wartung oder Anschaffung von Fahrzeugen finanziert. Der Verein schließt für seine Autos eine Carsharing-Versicherung, z. B. über den Bundesverband Carsharing e.V., ab. Manche Vereine arbeiten (vor allem am Anfang) mit sog. Überlassungsfahrzeugen, die von ihren Eigentümern (manchmal Mitglieder im Verein) dem Verein überlassen werden und über den Verein buchbar sind. Carsharing-Vereine arbeiten meist ohne Gewinnabsicht und sind daher in der Regel günstiger als kommerzielle Carsharing-Anbieter.

Kostenbeispiel für eine 4-stündige Ausleihe und 30 km Strecke: 1 € pro Stunde im Tagerarif (8-20 Uhr, viertelstündliche Abrechnung, inkl. Tanken und bis zu 150 km); 0,30 € pro gefahrenem Kilometer (Carsharing Kaufbeuren e. V.) → 13,00 Euro

Nachbarschaftliches Autoteilen

Nachbarschaftliches Autoteilen funktioniert auf rein privater Basis ohne formale Rechtsform. Man leiht sich gegenseitig Autos oder andere Gebrauchsgegenstände wie Lastenfahrräder oder -anhänger. Für die Mitgliedschaft reicht eine Interessensbekundung per E-Mail. Bei StadtTeilAuto Potsdam zum Beispiel treffen sich die Mitglieder beim halbjährlichen gemeinsamen Frühstück oder Infoabenden, zu denen auch neue Interessierte eingeladen sind.

Die Auto-Mieter zahlen an den Besitzer eine Nutzungsgebühr, um einen anteiligen Beitrag der Fahrzeugkosten zu leisten. Diese können die Besitzer frei festlegen, berechnen diese zumeist aber an den Eckdaten ihres Autos (Alter, Verbrauch, Betriebskosten etc.). Die Kosten- und Kontaktdaten zu den Autos und deren Besitzern

werden regelmäßig aktualisiert und an die Mitglieder über einen Newsletter versendet.

Für jeden Leihvorgang wird ein (Standard)-Vertrag geschlossen. Die Schlüsselübergabe findet meist an der Wohnung statt. Bei Schlüsselrückgabe wird abgerechnet. Die Versicherung des Autobesitzers muss beinhalten, dass Dritte dieses Auto fahren dürfen. Dieses Modell eignet sich für die gelegentliche Nutzung in Gemeinschaften, in denen eine Basis an Vertrauen vorhanden ist. Es ist ein sehr gutes Einstiegsmodell, das ohne viel Aufwand begonnen werden kann und aus dem weitere Sharingformen (über Autos hinaus) wachsen können.

Kostenbeispiel für eine 4-stündige Ausleihe und 30 km Fahrt: 0,35 € pro gefahrenem Kilometer (inkl. Tanken; keine Zeitpauschalen oder Mitgliedsgebühren) (Teilnehmer von StadtTeilAuto Potsdam) → 10,50 Euro

Praktischer Einstieg: Welches Carsharing-Konzept passt für wen am besten?

Wohnungsunternehmen arbeiten häufig mit kommerziellen Anbietern des stationsbasierten und des freefloating Carsharings zusammen. Mieter erhalten vergünstigte Konditionen und Stellplätze auf dem Gelände des Wohnungsunternehmens werden für ein möglichst wohnstandortnahes Angebot zur Verfügung gestellt.

Die Modelle Verein und nachbarschaftliches Autoteilen sind für Wohninitiativen besonders interessant und beliebt. Jedoch gibt es auch bei Wohnungsunternehmen erste Ansätze, nachbarschaftliches Autoteilen unter ihren Mietern anzureizen und sie beim Autoteilen auf privater Basis zu unterstützen. Daher gehen wir im Folgenden noch näher auf das private Autoteilen ein.

Folgende Fragen sollen dabei helfen, sich die Praxis und den Alltag des Autoteilens vorzustellen und Klarheit darüber zu gewinnen, welches Modell für wen passt:

- ? Soll das Autoteilen innerhalb der Bewohnerschaft stattfinden oder auch für externe Personen in der Nachbarschaft offen sein?
- ? Wie viele Menschen sind potenzielle Teilnehmer oder wie viele Teilnehmer werden gebraucht, um anzufangen?
- ? Wie können die (weiteren) Bewohner einer Wi/WU angesprochen werden, beim Carsharing mitzumachen?

- ? Ist das Autoteilen eine Dienstleistung, die extern organisiert und zur Verfügung gestellt wird, oder ein Element des Gemeinschaftslebens?
- ? Soll die Anfrage/Reservierung eines Autos über direkte Ansprache (Anruf) oder über eine Webseite/App laufen?
- ? Geht die Abrechnung in bar an der Tür, über eine Kasse oder läuft sie über ein Buchungs- und Abrechnungssystem?
- ? Gehören die Autos einzelnen Privatpersonen oder sind sie in gemeinschaftlichem Besitz?
- ? Wie sind die ggf. schon zur Verfügung stehenden Autos derzeit versichert und braucht es für die gewählte Form des Carsharings eine Anpassung der Versicherung?

Praktischer Einstieg: Wie kann man mit dem Autoteilen anfangen?

Generell ist es sinnvoll, auch bei noch unklaren Fragen, zunächst im Kleinen anzufangen und durch das Ausprobieren zu lernen. Wenn in Wohnungsinitiativen zwei oder drei Haushalte/Familien ungefähr die gleichen Vorstellungen haben, kann man das Autoteilen einfach mal ausprobieren. Die anderen können dann inspiriert werden.

Bei Wohnungsunternehmen könnte dies bedeuten, erst einmal in einem Wohnquartier zu beginnen, in dem die Bewohner und Bewohnerinnen generell offen sind für innovative und nachbarschaftliche Angebote. Auch können verschiedene Formen des Teilens gleichzeitig und ergänzend zueinander praktiziert werden. Es muss nicht gleich das perfekte Modell existieren. Es hilft also auf bestehenden Strukturen des informellen Teilens aufzubauen und diese um professionellere und ggf. institutionellere Bestandteile des Teilens nach und nach zu erweitern, wenn dies für das Autoteilen und das Wachstum des Angebots notwendig wird.

Für den Einstieg ist eine Kerngruppe hilfreich, die am Ver- und Ausleihen von Autos Interesse hat. Je nach Situation und Engagement kann diese Kerngruppe das Autoteilen selbst organisieren und ein passendes System entwickeln. Gerade bei Wohnungsunternehmen können Teile der organisatorischen Aufgaben aber auch vom Wohnungsunternehmen übernommen werden, um möglichst viele Mieter zu erreichen. Je nach Größe und Wachstum der Teilnehmerzahlen kann eine Anpassung des Systems sinnvoll sein.

Übersicht Carsharing-Modelle

Modell	Rechtsform/ Organisation	Nutzung	Kosten/Kündigung	Buchung/Abrechnung	Versicherung
Stationsbasiertes Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> kommerzielles Angebot vertragliche Anmeldung als Kunde 	<ul style="list-style-type: none"> feste Abhol- und Rückgabestationen Rückgabe am selben Standort Buchungszeiten vorab festlegen in vielen Städten vorhanden; über bundesweite Anbieter- und Buchungsnetzwerke deutschlandweit nutzbar eigene Flotte mit verschiedenen Fahrzeugtypen 	<ul style="list-style-type: none"> Stunden-/Tagespreis + Verbrauchspauschale je km Verspätungsgebühr ggf. monatl. Grundgebühr ggf. Registrierungskosten (+ teilweise rückzahlbare Einlage) ggf. Servicekosten Kündigungsfristen 	<ul style="list-style-type: none"> Registrierung/Buchung/Kundenservice: per Internet, Telefon, Kundencenter Abrechnung: monatlich per Lastschrift, Kreditkarte 	<ul style="list-style-type: none"> Haftpflicht-, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung inklusive Selbstbeteiligung bis zu ca. 1.500 € Selbstbeteiligung durch Sicherheitspaket reduzierbar (zusätzliche monatliche Gebühr)
Freefloating Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> kommerzielles Angebot vertragliche Anmeldung als Kunde 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge in einem definierten Gebiet zufällig verteilt Fahrzeuge in einem definierten Gebiet flexibel abstellbar Buchungszeitraum nicht vorher festzulegen; spontane Nutzung möglich Angebot nur in einigen Städten (Kerngebiete) verfügbar 	<ul style="list-style-type: none"> Minutentarif Sondertarife für längerfristige Buchungen (Volumen-, Stunden-, Tages- tarife) ggf. Gebühren für Sonderziele (z. B. Flughafen) Kündigungsfristen 	<ul style="list-style-type: none"> Registrierung/Buchung/Kundenservice: per Internet, Telefon, Kundencenter; Buchung auch spontan am Auto Abrechnung: monatlich per Lastschrift, Kreditkarte 	<ul style="list-style-type: none"> Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung inklusive Selbstbeteiligung von bis zu 500 € ggf. Diebstahlschutz inklusive
Privates Carsharing über Vermittlungsplattformen	<ul style="list-style-type: none"> kommerzielle Vermittlungsplattform private Anbieter von Fahrzeugen (peer-to-peer) kostenfreie Registrierung als Nutzer 	<ul style="list-style-type: none"> private Fahrzeuge dezentral verteilt Ort der Abholung und Rückgabe nach Absprache (normalerweise am selben Ort) Mietzeitraum nach Absprache deutschlandweit 	<ul style="list-style-type: none"> Kilometerpreise werden individuell festgelegt; Hilfe durch Preisberechnungsmodell (inkl. Versicherung) Tanken durch Mieter Vermittlungsgebühr ggf. Kautions Kündigung nicht notwendig, da keine Vertragsbindung 	<ul style="list-style-type: none"> Registrierung /Buchung/Kundenservice: per Internet; Kundenservice auch per Telefon Abrechnung: Zahlung bei Buchung (per Internet) Übergabeprotokoll bei Abholung und Rückgabe 	<ul style="list-style-type: none"> Haftpflicht-, Voll-, Teilkaskoversicherung inklusive Selbstbeteiligung von bis zu 1.500 € Selbstbeteiligung kann durch Sondertarif reduziert werden
Carsharing über Verein	<ul style="list-style-type: none"> Angebot auf Vereinsbasis; ehrenamtliches Engagement erforderlich gemeinwohlorientiert 	<ul style="list-style-type: none"> dezentral auf festen Stellplätzen Rückgabe am selben Standort Buchungszeiten vorab festlegen häufig in kleinen Städten/Gemeinden, ggf. deutschlandweite Kooperation mit Buchungsnetzwerken kommerzieller Anbieter Überlassungsfahrzeuge/eigene Autos 	<ul style="list-style-type: none"> Stunden-/Tagespreis + Verbrauchspauschale je km jährlicher Mitgliedsbeitrag Aufnahmegebühr ggf. rückzahlbare Einlage (führt teilweise zu geringeren Leihgebühren) ggf. monatliche Nutzungsgebühr Vereinsaustritt abhängig von Vereinsatzung 	<ul style="list-style-type: none"> Registrierung: Mitgliedschaft im Verein Buchung/Reservierung: vorab online, Fahrtenbuch Abrechnung: monatlich per Bankeinzug 	<ul style="list-style-type: none"> Vollkasko- und Haftpflichtversicherung über Bundesverband Carsharing Selbstbeteiligung ca. 400 €
Nachbarschaftliches Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> keine Rechtsform direkt, persönlich 	<ul style="list-style-type: none"> private Fahrzeuge dezentral verteilt Rückgabe und Mietzeitraum nach Absprache in der unmittelbaren Nachbarschaft 	<ul style="list-style-type: none"> Kilometerpreise werden individuell festgelegt; Hilfe durch Preisberechnungsmodell kostenlose Mitgliedschaft durch Interessensbekundung Eintritt/Austritt ist jederzeit möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Registrierung: Interessensbekundung per E-Mail Buchung: direkter Kontakt per Telefon, per E-Mail Abrechnung: Nach Beendigung der Nutzung (meist in bar) Übergabeprotokoll vor und nach Nutzung Vertrag pro Leihvorgang 	<ul style="list-style-type: none"> Auto ist über Besitzer versichert; Versicherung muss das Fahren durch Dritte gestatten; Art der Versicherungen (Teil-/Vollkasko, Haftpflicht) und Höhe der Selbstbeteiligung werden im Vertrag genannt; Nutzer trägt Risiko für Selbstbeteiligung + Höherstufung

Zudem helfen externe Partner mit Fachwissen. Teilweise bringen auch die Bewohner und Bewohnerinnen Expertise mit und diese müssen „nur“ aktiviert werden. Es muss also nicht alles selbst erfunden werden: Buchungs- und Abrechnungsplattformen, Lösungen für einen einfachen Zugang zum Auto, Wissen über Finanzierungsmodelle, Versicherungsangebote für gemeinschaftliche Autoangebote, Methoden für die Partizipation der Bewohner und Bewohnerinnen, Fördermittel für innovative Ideen, etc.; all dies existiert bereits und wird zum Teil auch ohne Kosten oder für geringe Nutzungsgebühren angeboten. Für ein Wohnungsunternehmen können sich natürlich größer angelegte strategische Partnerschaften lohnen, wenn die Unterstützung beim nachbarschaftlichen Auto teilen ein größerer Bestandteil des Angebots rund um das Wohnen werden soll.

Praktischer Einstieg: Hilfe für die Umsetzung

Je nachdem, wie die vorhergehenden Fragen beantwortet werden, lassen sich dafür aus organisatorischer Sicht einfachere, mittlere oder professionellere Lösungen finden. Diese können auch von verschiedenen Akteuren (Wohnungsunternehmen, AG in einer Wohninitiative, etc.) organisiert bzw. betrieben werden. Für Organisation und Betrieb von nachbarschaftlichem Carsharing müssen folgende Punkte beachtet werden:

1. Besitz der Autos & Verantwortung

Einfach: Privatautos werden geteilt, alle Pflichten bleiben beim Fahrzeughalter.

Mittel: Zwei oder mehr Haushalte/Familien teilen sich alle Pflichten und Kosten eines Autos.

Professionell: Ein Verein mit eigenen Fahrzeugen (Überlassung oder Eigentum) übernimmt vollständig die Pflege, Wartung, Organisation und Kosten.

2. Buchungs- und Reservierungsplattform

Einfach: Telefon- oder E-Mail-Liste mit Nennung des Fahrzeugangebots

Mittel: gemeinsamer Kalender (schwarzes Brett oder online, z. B. ikalender.com) oder eine Open-Source-Plattform wie [elkato](http://elkato.com), Commons Booking Software, [otua](http://otua.com)

Professionell: Online-Anbindung an Buchungs- und Abrechnungssystem professioneller Carsharer, z. B. [Cambio](http://cambio.com) oder [Caruso Carsharing](http://caruso.com)

3. Kosten/Nutzungsgebühren berechnen

Als Grundlage für die Kosten und Nutzungsgebühren pro km sollten auf jeden Fall folgende Posten beachtet werden: Kfz-Steuer, Versicherungsprämie, Kraftstoffkosten und eine Pauschale für Abschreibung und Reparaturen. Weitere Kosten, die man aufnehmen könnte, um die wirklichen Unterhaltskosten zu ermitteln, sind: TÜV/AU, Stellplatzgebühren, Umweltplakette, Waschen, Reifen-

wechsel und -lagerung etc. Sobald Autos in den gemeinsamen Besitz übergehen oder höhere Kosten für die Organisation und den Betrieb des Autoteilens entstehen, sollte auch über eine Einlage für das System nachgedacht werden. Die Kosten- und Nutzungsgebühren hängen also vom gewählten Konzept für das Teilen ab.

Kostenberechnungshilfen gibt es unter anderem bei <https://stadtteilauto.wordpress.com/mitmachen/> oder <http://www.autokostencheck.de/>.

Die meisten Carsharing-Organisationen nehmen neben einem Kilometerpreis auch eine Zeitgebühr. Diese stellt in der Praxis vor allem sicher, dass Autos nicht willkürlich reserviert und damit blockiert werden.

Tipp: Das Finanzamt berechnet pro km 30 Cent. Dieser Wert bildet jedoch nicht mehr die heutigen Kosten für Kraftstoff ab. In dieser Größenordnung liegen also die Betriebskosten der Autos.

4. Fahrzeugübergabe

Einfach: persönliche Übergabe von Schlüssel, Autopapieren und Fahrtenbuch am Fahrzeug oder an der Wohnung (ggf. über Nachbarn); Fahrzeug vorher/nachher auf Schäden prüfen

Mittel: Schlüsseltresor oder Ablage an dauerhaft erreichbarem Ort (z. B. Café, Hausmeister, Safe)

Professionell: Elektronisches Schließsystem (Online-Freischaltung) mit Chip-Karte oder per App, z. B. über [Cambio](http://cambio.com) oder [stadtmobil](http://stadtmobil.com)

5. Ausleihvorgang und Bezahlen

Einfach: Vertragsvorlage zwischen Privatpersonen, Bsp.: <https://stadtteilauto.files.wordpress.com/2013/04/vertragsvorlage-stadtteilauto-potsdam.pdf>; Bezahlung in bar bei Rückgabe

Mittel: Privatautos stehen Gemeinschaft zur Verfügung, Gemeinschaftskasse (z. B. mit monatlicher Einzahlung und jährlicher Abrechnung)

Professionell: Ausleihen über Mitgliedschaft im Verein, Rahmenvertrag und Nutzungsvertrag, monatliche Abrechnung per Rechnung/Lastschrift

6. Fahrzeugpflege und -management

Dazu gehören die regelmäßige Pflege und Wartung (Tanken, Waschen, Staubsaugen, Kühlwasser, Öl, Reifendruck), geplante Werkstattbesuche (Reifenwechsel, TÜV), aber auch die Organisation im Schadensfall (Versicherung, Reparaturen etc.).

Einfach: Der Fahrzeughalter kümmert sich um alles.

Mittel: Eine gemeinsame Teillösung könnte sein, dass „jeder mal dran ist“ (Rotationsprinzip) oder eine feste Aufgabenverteilung festgelegt wird. Ggf. findet sich eine Person aus der Bewohnerschaft, die sich ehrenamtlich oder gegen ein Entgelt darum kümmert.

Professionell: Für Vereine mit Autos im Gemeinschaftsbesitz kommt ein professioneller Service mit bezahlter externer Dienstleistung in Frage. Auch ohne Verein kann eine Kooperation mit einer nahen Werkstatt eingegangen werden.

7. Versicherungsregelung

Einfach: Versicherung des Halters erlaubt Drittfahrer, Nutzer trägt Kosten für Höherstufung und Selbstbeteiligung (s. unter 5. Bsp.-Vertrag Stadtteilauto)

Mittel: Abschluss einer temporären Versicherung (Kfz-Haftpflicht, Voll-/Teilkasko, Schutzbrief) durch das Einstellen des Autos auf einer Peer-to-peer-Plattform (s. Links)

Profi: gemeinsame Carsharing-Versicherung für Vereine und deren Mitglieder, z. B. über Bundesverband Carsharing: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/faq/habe-ich-durch-carsharing-teilnahme-spaeter-nachteile-kfz-versicherung>

Welche Vorteile ergeben sich durch das nachbarschaftlichen Autoteilen?

Beim nachbarschaftlichen Teilen von Autos gilt grundsätzlich die Regel: Je mehr Personen ein Auto teilen, desto stärker sind positiven Effekte auf die Umwelt, das Zusammenleben und die Finanzen der Teilnehmer_innen. Die Gründe sind: die höhere Nutzungsintensität eines Autos, so dass die Fixkosten (z.B. die Kfz-Steuer, Wartungskosten) der Autonutzung so auf mehrere Schultern verteilt werden können. Ebenso wird weniger Abstellfläche für Autos benötigt. Durch das Teilen wird für viele Personen ein einfacher und flexibler Zugang zur Automobilität ermöglicht, wenn Bedarf danach besteht. Das soziale Miteinander wird auch dadurch gestärkt, dass die frei werdende Fläche als Gemeinschaftsfläche mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden kann, auf der die Bewohner_innen zusammen kommen. Aus ökologischer Perspektive trägt das Autoteilen zudem erheblich zu einer geringeren Belastung bei, solange der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zentral für die Mobilität der Bewohner_innen bleibt und das Autofahren somit v.a. dann genutzt wird, wenn andere Verkehrsmittel nicht in Frage kommen. Die Aufteilung der Fixkosten der zur Verfügung gestellten Autos führt – solange die Kosten für die Organisation des Teilens nicht zu hoch werden (z.B. durch Eigenleistung der Teilnehmer_innen oder hohe Teilnehmer- und Nutzungszahlen) – zu Kostenvorteilen im Gesamtsystem, die sich je nach Ausgestaltung des Systems zu niedrigeren Mobilitätskosten für Ausleihende, aber auch für die Verleihenden führt.

Weiterführende Informationen finden sich zum Beispiel unter folgenden Links:

Informationen für Interessierte, Vereine, Wohnungsbaugesellschaften

Internetplattform Carsharing-Infos:

<https://carsharing-infos.com/vereins-handbuch/>

Buch „Carsharing selbst organisieren“ (19,80 €):

<http://www.expertverlag.de/index.php?bn=3258>

Handreichungen des Vereins Verkehrswende in kleinen Städten e. V.:

<http://www.verkehrswende-ev.de/Download.html>

Bundesverband Carsharing:

www.carsharing.de

Nachbarschaftliches Carsharing

Beispielvertrag von Stadtteilauto Potsdam:

<https://stadtteilauto.wordpress.com/mitmachen/>

Nachbarschaftsauto-Vertrag vom Verkehrsclub Deutschland (2,45 €):

<https://shop.vcd.org/shop/katalog/details.php?x=1&artikelnummer=2002>

Buchungskalender / Abrechnungsdienst

ikalender.com - Eine Lösung für kleine Auto-Teiler-Organisationen (elkato):

www.elkato.de

Commons Booking Software:

[http://dein-](http://dein-lasterad.de/index.php?title=Commons_Booking_Software)

[lasterad.de/index.php?title=Commons_Booking_Software](http://dein-lasterad.de/index.php?title=Commons_Booking_Software)

otua – Shared Mobility

<https://www.otua.de/>

fleetbutler

<https://www.fleetbutler.de/>

Kontakt:

Projekt WohnMobil www.wohnmobil-projekt.de

Peter Kasten

Öko-Institut e. V.

Tel. +49 30 405 085-349

E-Mail: p.kasten@oeko.de; www.oeko.de

Dr. Jutta Deffner

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

Hamburger Allee 45, 60486 Frankfurt am Main

Tel. +49 69 707 6919-38

E-Mail: deffner@isoe.de; www.isoe.de

AutorInnen:

Joos van den Dool, Juliane Rudloff (www.visioninform.eu)

Peter Kasten, Dr. Jutta Deffner

Titelfoto: © Montri/Fotolia.com

Frankfurt am Main/Berlin, Oktober 2018