

# „Erstes Auto – eigen oder geteilt?“

Show Notes Podcast



Veronika Fuchs

Ludwig-Maximilians-Universität München

Transdisziplinäres Modul: Autobesitz und -nutzung in der Kreislaufgesellschaft:

Carsharing

## **Aufbau der Show Notes**

1	Überblick.....	2
2	Leitfrage .....	3
3	Hintergrund .....	3
4	Methode: Qualitative Interviews.....	7
5	Erkenntnisse & Take-Home-Messages .....	8
	Praxisnahe Veröffentlichungen.....	13
	Literatur der Show Notes .....	14

### **Podcast-Abschnitte:**

00:00 - 01:05: Intro & Vorstellung

01:05 - 02:35: Was ist Carsharing?

02:36 - 05:32: Vor- und Nachteile Carsharing

05:33 - 06:40: Methode qualitative Interviews

06:41 -15:20: Auswertung Interviews, ist Carsharing Alternative zu eigenem Auto?

15:20 - 18:44: Zusammenfassung, Lösungsansätze & Handlungsempfehlungen

18:45- 19:48: Outro.

# 1 Überblick

Junge Menschen in der Stadt machen weniger oft und später den Führerschein (vgl. Kuhnimhof 2012).

Die Infrastruktur in Städten ist so gut, dass viele nicht die Notwendigkeit eines Führerscheins sehen. Wenn dann doch ein Führerschein gemacht wurde, stehen junge Menschen vor der Entscheidung, ob sie sich ein eigenes Auto kaufen möchten. Es stellt sich die Frage, ob Carsharing-Autos für junge Erwachsene hier eine sinnvolle Alternative wären, denn die Infrastruktur hierfür ist auf alle Fälle gegeben. Carsharing-Autos und Anbieter gibt es in der Stadt München zur Genüge. Um herauszufinden, ob sich junge Erwachsenen das Carsharing-Auto als Alternative zum privaten Pkw vorstellen könnten wurden qualitative Interviews geführt.

Alle Befragten haben einen Führerschein und bisher kein eigenes Auto. Den Wunsch in der Zukunft ein eigenes Auto zu besitzen haben alle Befragten. Carsharing kennen sie, nutzen es aber nicht aktiv, sind aber schonmal bei Freund:innen mitgefahren. Sie nutzen es nicht, da der ÖPNV einen dann doch meistens genauso schnell von A nach B bringt, es günstiger ist und man keinen Parkplatz suchen muss. Carsharing sei nicht flexibel genug, die Gebiete, in denen man damit fahren darf zu klein und es ist zu teuer. Wegen den oben genannten Gründen können sich die Befragten momentan Carsharing nicht als Alternative zum eigenen Auto vorstellen. Wenn sich etwas an den Bedingungen beim Carsharing ändert könnte sich das aber verändern.

Zusammengefasst:

- Alle Befragten haben den Wunsch ein eigenes Auto zu besitzen.
- Junge Erwachsene können sich Carsharing nicht als Alternative zum eigenen Auto vorstellen.
- Carsharing ist zu wenig flexibel, zu teuer und das Einzugsgebiet ist zu klein.
- Junge Erwachsene sehen deutliches verbesserungspotential seitens der Carsharing-Anbieter.
- Bei Änderungen oder Verbesserungen seitens der Carsharing-Anbieter könnte stärkeres Interesse am Carsharing bestehen.

## 2 Leitfrage

Egal wo man in München hinschaut, sieht man Carsharing-Autos. Gefühlt jedes fünfte Auto ist eins von einem Carsharing-Anbieter. Wenn der Bedarf an diesen Autos so groß ist, ist es dann tatsächlich so, dass dieses Angebot von jungen Menschen genutzt wird? Vielleicht sogar so viel, dass sich junge Menschen gegen ein eigenes und für ein Carsharing-Auto entscheiden?

Es ergibt sich folgende Leitfrage:

*„Inwiefern stellen Carsharing-Autos für junge Erwachsene aus München eine Alternative zum eigenen Auto dar?“*

Diese Frage wird im Podcast und im weiteren Verlauf der Show Notes weitmöglichst beantwortet.

## 3 Hintergrund

Kuhnimhof (2012) stellt fest, dass junge Menschen in Städten weniger oft und später den Führerschein machen. Das liegt unter anderem daran, dass die Infrastruktur in Städten besser ist als auf dem Land und es die Möglichkeit gibt mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr zu fahren.

Junge Erwachsene, die gerade noch frisch ihren Führerschein haben und vor der Entscheidung stehen, ob sie sich ein Auto kaufen möchten/wollen sollten mehr Alternativmöglichkeiten geboten werden als nur die öffentlichen Verkehrsmittel.

Da kommt Carsharing ins Spiel. Aber was ist das überhaupt?

Carsharing beschreibt erstmal ein Mobilitätskonzept, bei dem sich viele Personen ein Auto oder eine Auto-Flotte teilen. Durch Carsharing können Emissionen gespart werden und daher wird es als umweltschonend bezeichnet. In Deutschland wurde Carsharing 1988 mit dem StattAuto Berlin gegründet und der Markt wächst jährlich (vgl. Czech 2022).

Es gibt drei verschiedene Arten von Carsharing:

1. **Stationsbasiertes Carsharing:** Hier wird das Carsharing-Auto an einer Station vom Nutzer abgeholt und auch wieder dorthin oder an einen anderen festgelegten Standort zurückgebracht.

2. **Free-Floating Carsharing:** Hier stehen die Carsharing-Autos ohne feste Stationen da, Nutzer:innen können Fahrzeuge holen und wieder abstellen wo sie möchten – natürlich im festgeschriebenen Geschäftsgebiet.
3. **Informelles Carsharing:** Hier stellen Privatpersonen ihre Fahrzeuge bereit.

Teilweise verschwimmen diese Arten auch untereinander (vgl. Czech 2022).

Je nach Wunsch der Nutzer:innen kann zwischen den Formen von Carsharing gewählt werden. Die Benutzung geschieht meist übers Handy und die Plattformen werden über eine App gesteuert. In der App kann dann entweder spontan oder im Voraus ein Auto gebucht werden. Die Autos werden mit besagter App aufgeschlossen und die Buchung kann auch dort wieder beendet werden. Gezahlt wird entweder ein Tarif (für z.B. drei oder sechs Stunden Fahrt) oder man wählt die Möglichkeit aus nach Kilometer und tatsächlichen Fahrtzeiten zu bezahlen. Vor allem für kurze Fahrten in der Stadt bietet sich die zweite Option an (vgl. Miles, 2025).

### **Was sind Vorteile von Carsharing gegenüber einem privaten Pkw?**

Private Pkw stehen im Durchschnitt circa 23 Stunden am Tag rum und werden nicht bewegt (vgl. Czech 2022).

Carsharing ist – wie der Name schon sagt – ein Sharing-Konzept, bei dem die Autonutzung über dem Autobesitz steht. Die Umwelt soll durch Carsharing geschont und Emissionen eingespart werden. Es wird vermutet, dass ein stationsbasiertes Carsharing-Auto circa 20 private Pkw ersetzt, beim Free-Floating sind es vermutlich ca. 3,6 private Autos (vgl. Czech 2022).

Studien ergeben außerdem, dass Menschen, die Carsharing nutzen eher auf private Pkw verzichten und mehr öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad nutzen. Shared Mobility ist ein Ansatz, der einen bewussten Umgang mit Mobilität fördern soll, um die Umwelt zu schonen. Durch Carsharing kann außerdem der Parkraumbedarf in Städten reduziert werden (vgl. Czech 2022).

Ein weiterer Vorteil, der beim Carsharing für die Nutzer:innen entsteht, ist dass die Autos je nach Bedarf, auch spontan gebucht und genutzt werden können. Bis auf die tatsächlichen Kosten für die Fahrt hat man - im Gegensatz zum privaten Pkw - keine Fixkosten wie die Autoversicherung, Steuern oder den Sprit. Auch um eine dauerhafte Parkmöglichkeit müssen sich Carsharing-Nutzer:innen nicht kümmern. Bezahlt wird nur die tatsächliche Fahrt (vgl. Miles 2025).

## **Und was hat Carsharing für Nachteile?**

Die höhere Nutzungsintensität durch viele wechselnde Besitzer:innen, führt zu einem höheren Verschleiß der Carsharing-Autos. Meist werden die Autos nur für Monate bis wenige Jahre fürs Carsharing eingesetzt. Die Autos haben dann viele Kilometer drauf, aber das Produktionsdatum des Autos ist noch nicht alt. Daher kommen die Autos auf den regulären Gebrauchtwagenmarkt. Eine Instandhaltung der Autos ist für die Carsharing-Anbieter nicht rentabel, was wiederum die Anzahl an privaten Pkw erhöht und der Umwelt zu Buche schlägt (vgl. Carroobi 2020).

Für Nutzer:innen können weitere Probleme bei der Nutzung von Carsharing entstehen. Diese können schon bei der Installation und Einrichtung der App entstehen. Nicht jede:r kennt sich aus mit der Verifizierung von Führerschein und Personalausweis und Hinterlegung einer Zahlungsart. Vor allem für Menschen, die älter sind oder nicht die Sprache sprechen kann dieser Prozess eine Hürde darstellen. Für junge Erwachsene aus München sollte das, im Regelfall keine großen Schwierigkeiten darstellen.

Für Fahranfänger:innen können andere herausfordernde Situationen entstehen, z.B. die verschiedenen Auto-Modelle (Kleinwagen vs. SUV) oder andere Eigenheiten der Autos (Schaltung vs. Automatik; Einparkhilfe vs. keine Einparkhilfe, etc.).

Außerdem sind Carsharing-Nutzer:innen abhängig von dem Geschäftsgebiet der Anbieter, diese erstrecken sich häufig nicht über die Stadtgrenze. Für einfache-weitere Fahrten ist Carsharing also ungeeignet, da das Auto dann nicht abgestellt werden kann (vgl. Miles 2025).

Wirklich günstig ist eine Fahrt im Carsharing-Auto nicht. Eine einfache Fahrt aus der Stadtmitte Münchens zum z.B. Olympiapark beträgt (je nach Anbieter) circa. 10 Euro. Die gleiche Strecke kostet mit den öffentlichen Verkehrsmitteln circa 4,10 Euro.

Die Flexibilität des Carsharings kann als Vor- aber auch als Nachteil gesehen werden. Es entsteht eine Abhängigkeit der Verfügbarkeit der Autos, wenn man spontan eins braucht und keins in der Nähe - oder alles ausgebucht ist.



*MILES* Carsharing-Autos, Sprinter vs. kleineres Auto (eigene Aufnahmen 2024).

Carsharing bringt einige Vor- aber auch Nachteile mit sich. Carsharing-Autos werden gemeinschaftlich genutzt und so können Ressourcen eingespart werden. Auf der anderen Seite werden die Autos nur einen kurzen Zeitraum genutzt und dann verkauft.

Aus Nutzer:innen-Sicht spricht die Flexibilität der Nutzung dafür, aber Punkte wie Kosten und Abhängigkeiten von Verfügbarkeiten können dagegen sprechen.

Es muss jeder individuell die Vor- und Nachteile abwägen und dann entscheiden, ob und wie Carsharing verwendet werden möchte.

Inwiefern diese Vor- und Nachteile aus der Literatur auch für die jungen Erwachsenen aus München gelten, wird durch die qualitativen Interviews geprüft und im weiteren Verlauf der Show Notes dargestellt.



## 4 Methode: Qualitative Interviews

Um herauszufinden, ob junge Menschen Carsharing als Alternative zum eigenen Auto verwenden würden macht es Sinn direkt mit der Zielgruppe zu sprechen.

Als Methode wurden qualitative Interviews ausgewählt, um nicht nur Ja oder Nein-Antworten zu erhalten, sondern um tiefere Einblicke in die Beweggründe des Mobilitätsverhaltens junger Erwachsene erlangen zu können. Durch den Leitfaden kann sichergestellt werden, dass alle nötigen Informationen abgefragt werden und gleichzeitig genug Raum für die Befragten bleibt ihre Ansichten frei zu schildern.

Dafür wurde mit drei jungen Erwachsenen aus München gesprochen.

### Profile Protagonist:innen:

1. **Anna** ist 20 Jahre alt, kommt ursprünglich aus München und wohnt momentan in der Maxvorstadt. Sie studiert im Bachelor an der LMU-Kommunikationswissenschaften mit Nebenfach Politik.
2. **Zoe** ist 20 Jahre alt, lebt in Trudering, also etwas mehr am Rand von München, sie liebt Matcha und geht gerne mit ihren Freund:innen ins Kino.
3. **Felix** ist 18 Jahre alt, kommt aus München und lebt in der Innenstadt. In seiner Freizeit geht er gerne skaten und Skifahren.

Die drei eignen sich für die vorliegende Forschungsfrage, inwiefern Carsharing eine Alternative zum eigenen Auto sein kann, sehr gut. Denn: alle drei haben bereits ihren Führerschein, aber noch kein eigenes Auto. Der Wunsch zu einem eigenen Auto ist aber teilweise da – später mehr dazu. Sie sind alle in München aufgewachsenen und leben auch heute noch in der Stadt.

Die qualitativen Interviews wurden im Dezember 2024 und Januar 2025 durchgeführt. Alle Interviews wurden in Person geführt und mit dem Handy aufgezeichnet.

Die Interviews wurden alle in einem geschlossenen Raum realisiert, um so wenig Hintergrundgeräusche wie möglich zu haben, da die Interviews Teil des Podcast sein sollen. Alle drei Interviewsituationen liefen ähnlich ab, nach kurzem Smalltalk und dem Einverständnis der Aufzeichnung wurde losgelegt. Die Interviews dauerten 16, 19 und 22 Minuten. Die Atmosphäre war bei allen entspannt, es wurde offen gesprochen und teilweise auch gelacht.



## 5 Erkenntnisse & Take-Home-Messages

Alle drei Befragten kommen aus München, leben in der Stadt und haben bisher kein eigenes Auto.


Im Alltag verwenden sie hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel (U-Bahn, S-Bahn, Tram und Bus) und nutzen dafür das Deutschlandticket. Zwei der drei nutzen außerdem regelmäßig das Fahrrad um z.B. in die Uni oder zu Freund:innen zu kommen. Für weitere Strecken wird die Regionalbahn genutzt und ab und zu das Auto der Eltern. Bereits zu Beginn der Interviews wurde Kritik an dem ÖPNV ausgesprochen, die Bahn sei unzuverlässig und *„man muss so viel Zeit einplanen, weil immer Verspätungen sind“* (Interview Zoe). Anna sieht das ähnlich und erzählt, die Bahn sei *„nervig und ein eigenes Auto wäre manchmal schon praktisch“* (Interview Anna). Felix wohnt zentral in der Innenstadt und ist zufrieden mit dem Angebot des ÖPNVs, er hat bisher kein eigenes Auto und beschreibt: *„in der Stadt fühle ich mich auch nicht, als würde ich eins brauchen, weil ich die Öffis meistens benutzte, aber irgendwann würde ich schon gerne ein eigenes Auto haben“*.

Zoe, Anna und Felix haben den Führerschein gemacht und keiner der drei besitzt bisher ein eigenes Auto. Zoe ist seit dem Führerschein nicht mehr Auto gefahren, sie erzählt, dass sie schon beim Führerschein ängstlich war und sich seitdem nicht mehr getraut hat sich hinters Steuer zu setzen. Anna fährt nur ab und zu mal mit dem Auto der Eltern, aber das kommt *„eher selten vor“* (Interview Anna). Felix sagt selbstbewusst, dass er zwar selten, aber gerne Auto fährt.

Die Befragten kennen alle das Konzept vom Carsharing und sehen die Autos viel in der Stadt rumstehen und rumfahren. Alle drei könnten Carsharing-Autos benutzen, da sie einen Führerschein haben. Bisher hat sich keiner der drei ein Carsharing-Auto ausgeliehen, aber sie sind alle schon bei Freund:innen mitgefahren.

Kommen wir nun zu der interessantesten Frage, ob sie sich in Zukunft vorstellen könnten Carsharing-Autos als Alternative zu einem eigenen Auto zu verwenden:

### *Zoe's Perspektive*



*„Also ich glaube für mich persönlich wäre es keine Alternative, hauptsächlich aber, weil ich bisschen ängstlich bin beim Auto fahren [...] da wäre ein eigenes Auto ein bisschen sicherer, als ein Carsharing-Auto, weil ich mich darin vielleicht ein bisschen wohler fühlen würde, weil ich das Auto kennen würde und wüsste wie das funktioniert und ich würde es öfter fahren und das ein bisschen besser üben und mit Carsharing-Auto wären das immer unterschiedliche Autos die unterschiedlich bedient werden müssen [...] glaube für mich persönlich wäre das gerade keine Alternative.“*

(Zoe)

Für Zoe könnten Carsharing-Autos in Zukunft keine Alternative zum privaten Auto sein. Das erklärt sie damit, dass sie ängstlich beim Fahren ist und ein eigenes Auto sie sicherer fühlen lassen würde und sie damit üben könnte. An Carsharing-Autos verunsichert sie es, dass es immer unterschiedliche Autos sind, mal kleine und mal große und die dann wiederum auch anderes funktionieren, hier führt sie das Beispiel von Schalter und Automatik-Autos aus.

## ***Felix's Perspektive***

*„Nur Carsharing ist für mich keine Option, weil ich doch sehr gerne später mir mal ein eigenes Auto kaufen würde, weil das für mich schon ein Stück Freiheit ist, weil man damit ja z.B. damit in den Urlaub fahren könnte [...]. Carsharing sind ja eher für kürzere Distanzen ausgelegt [...], da hätte ich dann schon lieber ein eigenes Auto. Auch die Flexibilitätssache [...] man muss erstmal eins finden und dann muss das frei sein [...], da hätte ich schon gerne das Auto was vor meiner Tür steht [...] und ich kann losfahren wann ich möchte – das würde mir beim Carsharing fehlen [...].“*

(Felix)

Für Felix wäre ein Carsharing-Auto auch keine Alternative zum eigenen Auto. Das begründet er u.a. damit, dass er die Freiheit haben möchte, wann immer und egal wohin fahren zu können, ohne sich an einen Carsharing-Anbieter zu binden. Er möchte nicht abhängig sein und befürchtet Probleme bei Verfügbarkeiten oder rechnet mit plötzlichen Preisanstiegen.

## *Anna's Perspektive*

*„Ich denke nicht, dass ein Carsharing-Auto eine Alternative für mich wäre zu einem eigenen Auto. Einfach weil ich glaube einem da die Flexibilität fehlt, wie beispielsweise, dass man in den Urlaub fahren kann [...] ohne, dass man diese super strikten Limitationen hat, wie beispielsweise einen super kleinen Einzugskreis, indem man das Auto dann wieder abstellen kann. Plus ist es jedes Mal [...] wieder die Kosten, die auf einen zukommen und ich weiß, dass das wahrscheinlich sich insgesamt vielleicht ausgeben würde [...]. Auf die Zeit gerechnet kommt es drauf an, wie viel man für sein eigenes Auto zahlen würde vs. das Carsharing-Auto. Ich glaube für mich könnte es das nicht ersetzen.“*

(Anna)

Für Anna ist die Flexibilität bei Carsharing nicht gegeben, für sie ist Carsharing keine Alternative zum eigenen Auto. Sie möchte spontan sein und auch mit einem eigenen Auto in den Urlaub oder in die Berge fahren können, ganz ohne Limitationen. Außerdem fährt sie nicht gerne mit fremden Autos, empfindet es als zu teuer und sie stört das recht kleine Gebiet, indem man mit den geliehenen Autos fahren kann.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Carsharing-Autos keine Alternative zum eigenen Auto für die Befragten jungen Erwachsene in München darstellen. Die Gründe dafür sind unterschiedlich.

### **Lösungsansätze:**

Aus den Interviews geht hervor, dass Carsharing-Autos keine Alternative zum eigenen Auto für junge Erwachsene darstellen. Zumindest nicht zu den momentanen Konditionen der Carsharing-Anbieter.

In den Interviews kam außerdem heraus, dass es Möglichkeiten geben würde das Interesse an Carsharing-Angeboten zu vergrößern. Hier wurde beispielsweise genannt das Einzugsgebiet zu vergrößern, um mehr Flexibilität zu schaffen (z.B. für Urlaube). Angebote bzw. Vergünstigungen für junge Nutzer:innen könnten auch zur Nutzung anregen. Ein weiterer Punkt, der genannt wurde, ist die Integration von Carsharing in den ÖPNV. Diese Anpassungen könnten dazu führen, dass die drei in Zukunft Carsharing eventuell verwenden würden.

### **Handlungsempfehlungen:**

Um die Zielgruppe der jungen Erwachsenen mit Carsharing-Angeboten mehr ansprechen zu können, könnten weitere Maßnahmen ergriffen werden. Neben der gewünschten höheren Flexibilität und den größeren Gebieten könnten Carsharing-Anbieter einen Tag der „offenen Auto-Tür“ veranstalten, indem sie die verfügbaren Autos und Angebote vorstellen. Dies könnte ein erster Schritt sein, um junge potenzielle Nutzer:innen zu erreichen. Hier könnten Aktionen wie „how-to-use a Carsharing-Car“ oder Sicherheitstrainings angeboten werden, um Menschen - die sich noch nicht ganz sicher beim Fahren fühlen – ihre Sorgen und Ängste zu nehmen.

Außerdem könnte eine Zusammenarbeit mit Fahrschulen eine Möglichkeit sein, um schon frühzeitig auf Carsharing aufmerksam zu machen und die Fahrschüler:innen direkt nach dem Erhalt des Führerscheins an sich zu binden.

Eine weitere, umfassendere Forschung ist notwendig, um das Mobilitätsverhalten der jungen Erwachsenen noch besser nachvollziehen zu können.

Im Folgenden Abschnitt findet ihr Empfehlungen und Literaturangaben.

Meine Kommiliton:innen aus dem Master haben auch Podcasts rund um das Thema Carsharing aufgenommen. Hört da gerne mal rein.

Vielen Dank fürs Lesen, großartig wenn ihr bis hier gekommen seid! ☺

Wer Carsharing in München mal ausprobieren möchte, findet hier einige Links zu den Plattformen der Carsharing-Anbieter, klickt dafür einfach auf den jeweiligen Namen der Anbieter:

- Miles
- MVV
- ShareNow
- CarVia
- SIXT
- Stattauto
- FREENOW

Welcher der Anbieter der richtige für einen ist hängt ganz von den Bedürfnissen der Nutzer:innen ab. Da hilft nur eins: ausprobieren!

## **Praxisnahe Veröffentlichungen**

Wenn ihr mehr rund um das Thema Carsharing erfahren wollt, schaut gerne mal beim Bundesverband Carsharing vorbei. Hier findet ihr Informationen zu der Geschichte von Carsharing, Definitionen, aktuelle Themen, und vieles mehr.

<https://www.carsharing.de/ist-carsharing#:~:text=Beim%20Carsharing%20-%20zu%20Deutsch%20,,Autoteilen,der%20Regel%20ein%20Carsharing%20Anbieter.>

### **Weitere Podcasts:**

In dem Podcast „Carsharing – ist der Hype schon am Ende“ mit Oliver Mackprang, dem Chef des Carsharing-Anbieter MILES geht es um die Frage, ob MILES rentabel ist und wie die Carsharing-Autos Teil des 49 Euro Tickets werden könnten. Hier kannst du ihn anhören:

<https://www.podcast.de/episode/623593756/carsharing-ist-der-hype-schon-am-ende-oliver-mackprang-von-miles> (Erscheinungsdatum 21.10.2022)

In der Podcastfolge „Elektromobilität und Carsharing: Die Zukunft der urbanen Mobilität?“ spricht Mobilitätsforscher Prof. Andreas Knie von den Herausforderungen der Mobilitätswende in Deutschland. Hier kannst du ihn anhören: <https://open.spotify.com/episode/01Mc41FzRp87ThbsOA12ag> (Erscheinungsdatum 24.10.2024).

Die Funkstreifzug-Podcast-Folge „Mogelpackung Carsharing“ ist ein Podcast vom BR24 indem über die Frage gesprochen wird, ob der Verkehr durch Carsharing weniger oder sogar mehr wird. Hier kannst du ihn anhören: <https://www.ardaudiothek.de/episode/der-funkstreifzug/mogelpackung-carsharing-warum-der-verkehr-sogar-mehr-wird/br24/78826250/> (Erscheinungsdatum 18.02.2020).

In dem Wissenspodcast Quarks vom WDR geht es in dieser Podcast-Folge um das Thema „Carsharing- so wird das eigene Auto überflüssig“. Hier kannst du ihn anhören: <https://www.ardaudiothek.de/episode/quarks-daily-dein-taeglicher-wissenspodcast/carsharing-so-wird-das-eigene-auto-ueberfluessig/wdr/96036814/> (Erscheinungsdatum 29.12.2021)

## **Literatur der Show Notes**

Amatuni, L., Ottelin, J., Steubing, B. and Mogollon, J., (2020): Does car sharing reduce greenhouse gas emissions? Assessing the modal shift and lifetime shift rebound effects from a life cycle perspective. *Journal of Cleaner Production*.

Bundesverband Carsharing (2024): Was ist Carsharing?, URL: <https://www.carsharing.de/ist-carsharing#:~:text=Beim%20Carsharing%20zu%20Deutsch%20,,Autoteilen,der%20Regel%20ein%20Carsharing%20Anbieter.> (Letzter Zugriff 20.01.2025).

Caroobi (2020): Carsharing – was passiert mit den alten Autos?, URL: <https://caroobi.com/magazin/aktuelles/carsharing-alte-autos> (Letzter Zugriff 24.01.2025).

Chicco, A., Diana, M., Loose, W., Nehrke, G. (2022): Comparing car ownership reduction patterns among members of different car sharing schemes operating in three Germany inner-city areas. In: *Transportation Research Part A* 163 (2022) 370-385.



Czech, A. (2022): Einflusswirkungen auf das Geschäftsmodell Carsharing - unter Berücksichtigung des Stakeholder-Ansatzes. KIT Scientific Publishing.

Kuhnimhof, T., Buehler, R., Wirtz M., Kalinowska, D. (2012): Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men. *Journal of Transport Geography*, Volume 24, Pages 443-450. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.018>.

Miles (2025): Einfache Mobilität für alle, URL: <https://miles-mobility.com/de/homepage> (Letzter Zugriff 22.01.2025).

Ramos, E., Bergstad, C., Chicco, A., Diana, M. (2020): Mobility styles and car sharing use in Europe: attitudes, behaviors, motives and sustainability. In: *European Transport Research Review*.