

Informe Informelles Peer-to-Peer (P2P) Carsharing in München: Potenzielle und tatsächliche Nutzerperspektiven sowie der mögliche Einfluss auf urbane Fahrzeugnutzung und Autobesitz.

28. Januar 2025

David Gnüchtel

Show Notes:

Seminar und Projekt: Autobesitz und -nutzung in der Kreislaufgesellschaft: Carsharing



Inhaltsverzeichnis

- 1. Highlights 1
- 2. Überblick 1
- 3. Was schaue ich mir an? 2
- 4. Warum schaue ich mir das an? 5
- 5. Wie schaue ich mir das an? 5
- 6. Wichtigste Erkenntnisse und Take-Home-Messages..... 7
- 7. Literaturliste 9

1. Highlights

- **Kernergebnisse:** Informelles Peer-to-Peer-Carsharing hat großes Potenzial, die urbane Mobilität nachhaltiger zu gestalten, erfordert jedoch Vertrauen und starke soziale Netzwerke.
- **Herausforderungen:** Rechtliche Unsicherheiten und fehlende Versicherungsmechanismen könnten eine große Hürde für eine breite Akzeptanz darstellen.
- **Gesellschaftlicher Wandel:** Mit einem Umdenken in der Gesellschaft und klaren rechtlichen Rahmenbedingungen könnte informelles Carsharing eine wertvolle Ergänzung zu bestehenden Mobilitätsangeboten werden.
- **Persönliches Highlight:** Niemand hat bisher ernsthaft über informelles Peer-to-Peer-Carsharing nachgedacht oder es geplant, und dennoch funktioniert es in der Praxis erstaunlich gut.
- **Zentrale Nutzermeinung:** "Durch informelles Peer-to-Peer Carsharing würde ich meine Freiheit und Flexibilität aufgeben, und das möchte ich nicht."

2. Überblick

Informelles Peer-to-Peer-Carsharing ist ein dynamisches Mobilitätskonzept, bei dem Privatpersonen ihre Fahrzeuge direkt miteinander teilen, ohne auf kommerzielle Plattformen oder standardisierte Prozesse angewiesen zu sein. Es basiert auf gegenseitigem Vertrauen, persönlicher Kommunikation und individuellen Absprachen. Diese Form des Teilens ermöglicht flexible und bedarfsorientierte Nutzungsmuster, die sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile bieten können. Nach Gossen et al. (2016, S. 3) wird Peer-to-Peer-Sharing von vielen Nutzern als eine Möglichkeit wahrgenommen, Ressourcen effizienter zu nutzen, soziale Kontakte zu fördern und Mobilität individueller zu gestalten. Gleichzeitig bestehen Herausforderungen, insbesondere in den Bereichen Regulierung, Haftung und Sicherheit (Peuckert et al., 2017, S. 6). Dieses Video analysiert, welche Vorteile, Herausforderungen und potenziellen Auswirkungen informelles Peer-to-Peer-Carsharing auf eine Stadt wie München haben könnte, die mit Problemen wie Verkehrsüberlastung, Flächenknappheit und Umweltbelastung kämpft. Darüber hinaus wird untersucht, wie dieses Konzept den Autobesitz und die Fahrzeugnutzung beeinflussen kann.

München, mit etwa 1,5 Millionen Einwohnern (Stadtportal München, 2023b) und einer der höchsten Pkw-Dichten Deutschlands (502 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner laut Stadtportal München, 2023a), bietet ein ideales Umfeld für diese Analyse. Trotz eines gut ausgebauten öffentlichen

Nahverkehrsnetzes (Stadtportal München, 2023a) bleibt die Abhängigkeit vom Auto hoch. Dies führt zu erheblichen Herausforderungen, insbesondere bei der Bereitstellung von Parkflächen und der Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen. Das Video untersucht das Konzept des informellen Peer-to-Peer-Carsharings und analysiert, welchen Einfluss dieses Modell auf den Autobesitz und die Fahrzeugnutzung haben könnte. Im Fokus steht dabei die Frage, ob informelles Peer-to-Peer-Carsharing als eine nachhaltige Mobilitätslösung gelten kann, die bestehende Herausforderungen in der urbanen Mobilität adressiert. Anhand praxisnaher Untersuchungen, fundierter Recherche und persönlicher Interviews mit potenziellen Nutzerinnen und Nutzern in München wird ein differenziertes Bild gezeichnet. Dabei wird insbesondere beleuchtet, ob dieses Modell eine zukunftsfähige Alternative zu etablierten Mobilitätslösungen sein und zur Reduzierung von Verkehrsbelastung beitragen kann.

3. Was schaue ich mir an?

Das zentrale Thema dieser Untersuchung ist die Frage, ob und wie informelles Peer-to-Peer-Carsharing in München funktioniert und welche Auswirkungen es auf die urbane Mobilität hat. Dabei wird untersucht, welche potenziellen und tatsächlichen Nutzer*innen es gibt, welche Erfahrungen sie machen und welche Herausforderungen sie sehen. Durch qualitative Interviews mit unterschiedlichen Personen werden individuelle Perspektiven und Beweggründe für oder gegen die Nutzung dieses Modells beleuchtet.

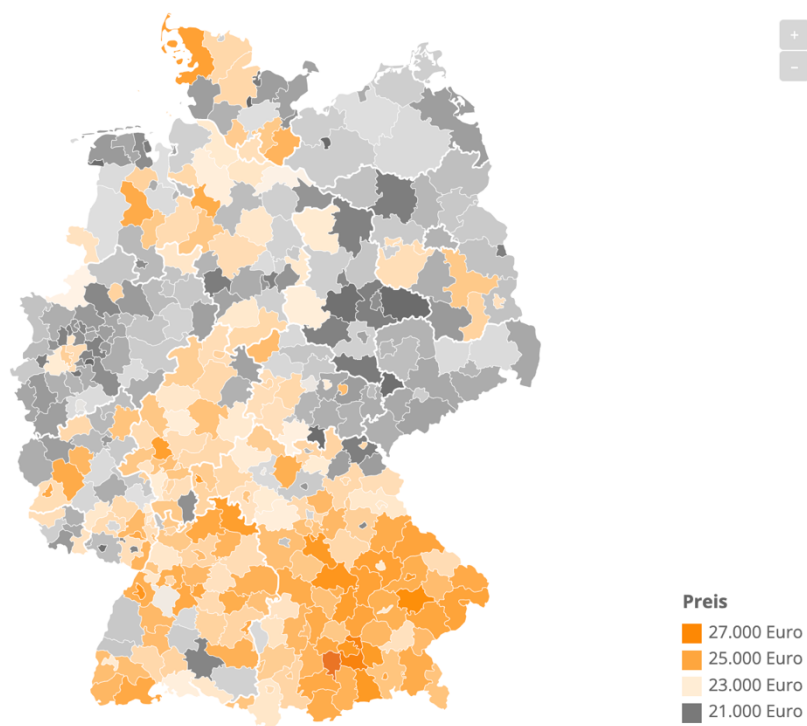
Forschungsfrage:

- **Wie beeinflussen verschiedene Faktoren die Bereitschaft zur Nutzung von informellem Peer-to-Peer-Carsharing in München, und welche Auswirkungen hat dieses Modell auf die urbane Mobilität, insbesondere auf Autobesitz und Fahrzeugnutzung, aus der Perspektive potenzieller und tatsächlicher Nutzer*innen?**

Informelles Peer-to-Peer-Carsharing bietet die Möglichkeit, private Fahrzeuge zwischen Einzelpersonen zu teilen, ohne dass Plattformen oder Vermittler involviert sind. Dies bedeutet, dass die Nutzer*innen alle Absprachen, wie etwa Mietkosten, Dauer und Verantwortung, selbst regeln. Im Vergleich zu kommerziellen Modellen wie Share Now, das Free-Floating-Carsharing anbietet, oder Turo, einer Plattform für professionelles Peer-to-Peer-Carsharing, zeichnet sich das informelle Modell durch seine Einfachheit und Flexibilität aus. Es erfordert keine Anmeldung oder Mitgliedschaft und bietet dadurch eine kostengünstige Alternative. Gleichzeitig stellt das Fehlen von standardisierten Prozessen, wie beispielsweise Versicherungsregelungen oder Schadensmanagement, eine potenzielle Hürde dar (vgl. Amann, 2017, S. 122–123).

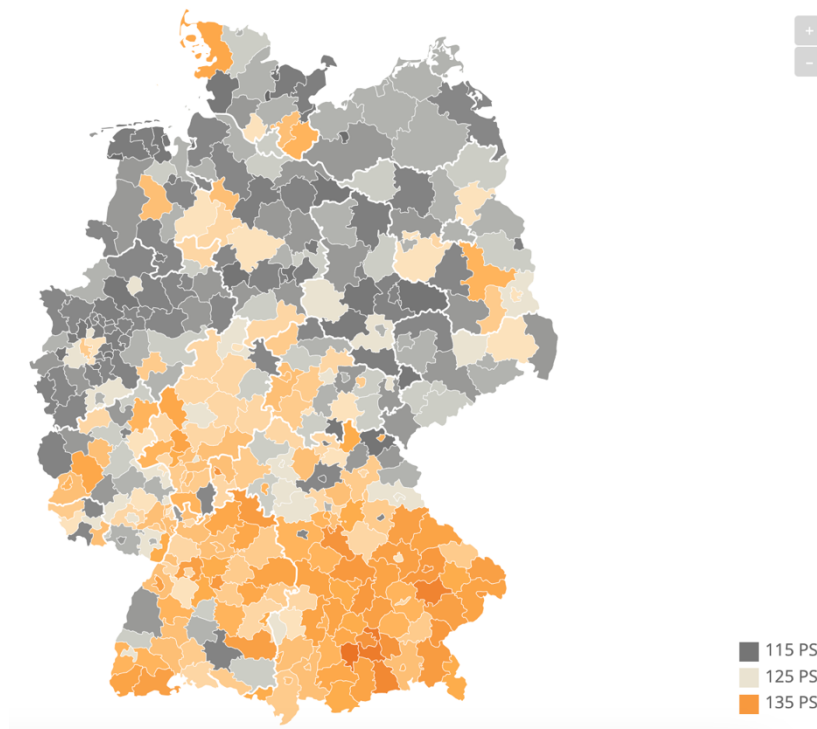
Das Thema im Video untersucht zudem die ökologischen und sozialen Vorteile, die dieses Modell bieten könnte. Durch die Reduktion des Pkw-Bestands in der Stadt könnten weniger Fahrzeuge zugelassen werden, was Ressourcen und CO₂-Emissionen spart (vgl. Nijland & van Meerkerk, 2017, S. 84–91). Gleichzeitig könnte die effizientere Nutzung bestehender Fahrzeuge dazu beitragen, den Bedarf an Parkflächen zu reduzieren und den urbanen Raum anderweitig nutzbar zu machen (vgl. Valor, 2020, S. 50–65). Sozial gesehen könnte das Modell dazu führen, dass Nachbarschaften enger zusammenarbeiten und Vertrauen zwischen den Beteiligten gestärkt wird (vgl. Gossen et al., 2016, S. 9–11). Gleichzeitig sollen die Herausforderungen des informellen Peer-to-Peer-Carsharings aufgezeigt werden. Obwohl das Konzept einfach und unkompliziert erscheint, treten genau hier Probleme auf. Diese resultieren hauptsächlich aus sozialen und ökonomischen Faktoren, die das Teilen von Fahrzeugen als nachhaltige Mobilitätslösung erschweren. Besonders in Regionen wie München, wo durchschnittlich die teuersten Fahrzeuge mit den höchsten PS-Zahlen gefahren werden, kann das Auto als Statussymbol gelten. Laut einer Auswertung des Verbraucherportals Verivox haben Autos in München durchschnittlich 135 PS (siehe Abbildung 2) und einen Neupreis von über 25.000 Euro (siehe Abbildung 1) (Verivox, 2023).

Abbildung 1: Auswertung des Verbraucherportals Verivox zum durchschnittlichen Neupreis von Fahrzeugen.



Quelle: Verivox, 2023

Abbildung 2: Auswertung des Verbraucherportals Verivox zum durchschnittlichen Neupreis und der durchschnittlichen PS-Zahl von Fahrzeugen.



Quelle: Verivox, 2023

Eine Studie von Continental zeigt, dass 54 Prozent der 18- bis 34-Jährigen in Deutschland das Auto als Statussymbol betrachten. Hier wird das Auto häufig als Ausdruck von Individualität, Erfolg oder Lifestyle wahrgenommen (Continental, 2024). Diese Faktoren verdeutlichen, dass Fahrzeuge in solchen Regionen nicht nur als funktionale Transportmittel dienen, sondern oft auch als Freizeitautos, Sammlerobjekte oder Statussymbole betrachtet werden. Besonders exklusive Modelle wie Sportwagen werden aufgrund ihres hohen symbolischen und emotionalen Wertes selten im Peer-to-Peer-Bereich geteilt. Besitzer solcher Fahrzeuge vermeiden das Teilen häufig, da sie den Stolz, die Individualität und den ökonomischen Wert des Besitzes bewahren möchten (vgl. Amann, 2017, S. 1–2). Emotionale Barrieren wie Stress, Angst oder der Verlust der Kontrolle verstärken diese Zurückhaltung. Selbst finanzielle Vorteile reichen oft nicht aus, um die symbolischen Werte zu übertreffen (vgl. Valor, 2020, S. 54). Solche Barrieren unterstreichen die besondere Rolle, die der emotionale und symbolische Wert von Fahrzeugen in der Sharing Economy spielt (vgl. Wilhelms et al., 2017, S. 45). Ein wichtiger Aspekt dieser Untersuchung ist die Perspektive potenzieller Nutzerinnen und Nutzer. Hierfür wurden Interviews mit drei Personen aus München durchgeführt, die unterschiedliche Lebenssituationen und Mobilitätsbedürfnisse repräsentieren. Die Untersuchung dieser drei Perspektiven bietet wertvolle Einblicke in die Chancen und Herausforderungen des informellen Peer-to-Peer-Carsharings. Während Frank Gnüchtel, ein

Mann aus Haar, das Konzept skeptisch sieht, da er auf die Verfügbarkeit eines Autos angewiesen ist, betrachtet Jonathan Friese-Greene, ein Student aus München, es als flexible und kostengünstige Lösung. Uta Klose aus dem Dreimühlenviertel sieht in diesem Modell eine Möglichkeit, ihre nachhaltige Lebensweise zu ergänzen, ohne die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs in Betracht ziehen zu müssen.

4. Warum schaue ich mir das an?

Die Wahl dieses Themas ist sowohl durch persönliche Interessen als auch durch die gesellschaftliche Relevanz motiviert. München steht vor großen Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Die hohe Pkw-Dichte, der steigende Pendlerverkehr und der zunehmende Platzbedarf für Parkflächen belasten die Stadt erheblich. Gleichzeitig wächst das Bewusstsein für die Notwendigkeit nachhaltiger Lösungen, die sowohl ökologischen als auch sozialen Anforderungen gerecht werden (vgl. Wilhelms, Henkel & Falk, 2017, S. 39). Informelles Peer-to-Peer-Carsharing könnte eine Lösung bieten, die den privaten Fahrzeugbesitz reduziert, die Ressourcennutzung optimiert und gleichzeitig die urbane Mobilität flexibler gestaltet. Besonders interessant ist die Frage, ob dieses Modell in einer Stadt wie München erfolgreich sein kann, in der traditionelle Strukturen des privaten Autobesitzes tief verwurzelt sind (vgl. Dill, McNeil & Howland, 2019, S. 70). Studien zeigen, dass Peer-to-Peer-Carsharing nicht nur potenziell die Fahrzeugnutzung verringert, sondern auch das Mobilitätsverhalten von Fahrzeughaltern beeinflussen kann (vgl. Dill, McNeil & Howland, 2019, S. 72).

Aus persönlicher Sicht bietet das Thema die Möglichkeit, die Vielfalt der Perspektiven auf Mobilität und Nachhaltigkeit zu erkunden. Es zeigt, wie unterschiedlich Menschen Mobilitätslösungen wahrnehmen und welche Rolle ihre Lebensumstände dabei spielen. Während einige das Auto als unverzichtbaren Bestandteil ihres Lebens betrachten, sehen andere darin eine vermeidbare Belastung. Diese Gegensätze verdeutlichen, wie wichtig es ist, neue Mobilitätsmodelle zu entwickeln, die flexibel auf unterschiedliche Bedürfnisse eingehen können (vgl. Wilhelms, Henkel & Falk, 2017, S. 43). München bietet sich als Untersuchungsraum besonders an, da es einerseits ein Zentrum für Automobilproduktion und Innovation ist – mit BMW als einem der größten Arbeitgeber der Region – und andererseits eine Stadt, die zunehmend für nachhaltige Lebensstile bekannt wird. Diese duale Rolle macht München zu einem idealen Ort, um das Potenzial von informellem Peer-to-Peer-Carsharing zu erforschen (vgl. Wilhelms, Henkel & Falk, 2017, S. 41; Dill, McNeil & Howland, 2019, S. 75).

5. Wie schaue ich mir das an?

In diesem Projekt wurde eine methodische Herangehensweise gewählt, die Recherche, praktische Demonstration und qualitative Interviews miteinander kombiniert. Der erste Schritt bestand darin, eine

umfassende Recherche durchzuführen, um das Konzept von Peer-to-Peer-Carsharing zu verstehen. Dabei wurde das Konzept zwar gut erläutert, jedoch blieb der Unterschied zwischen formellen und informellen Ansätzen unklar, da Peer-to-Peer-Carsharing häufig als einheitliches Modell beschrieben wird. Da ich keine Vorerfahrung in diesem Bereich hatte, entwickelte ich eine eigene Vorgehensweise, um das Thema greifbar zu machen. Als praktisches Beispiel nutzte ich persönlich ein Auto, das ich von meinen Eltern auslieh. Dies diente dazu, das Konzept zunächst auf einfache Weise zu veranschaulichen. Die praktische Demonstration wurde gefilmt, um zu erläutern, wie informelles Peer-to-Peer-Carsharing funktioniert, welche Chancen und Herausforderungen es bietet und welchen Einfluss es auf die nachhaltige Mobilität in München haben könnte.

Zur weiteren Untermauerung des Themas sammelte ich Daten zur Pkw-Dichte und zu den Mobilitätsmustern in München, um die bestehenden Herausforderungen und die potenziellen Vorteile von informellem Peer-to-Peer-Carsharing darzustellen. Diese Fakten wurden im Video mithilfe von Szenen aus verschiedenen Stadtteilen Münchens veranschaulicht, die meine Aussagen unterstützten. Darüber hinaus wurden Animationen erstellt, um komplexe Informationen wie die Pkw-Dichte und andere relevante Daten verständlich aufzubereiten. Auf diese Weise enthält das Video neben der Moderation auch visuelle Elemente, die den Inhalt für die Zuschauer*innen besser zugänglich machen (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Eigene Aufnahmen am mittleren Ring in München.



Ein zentraler Bestandteil der methodischen Herangehensweise waren qualitative Interviews mit drei Personen, die bewusst ausgewählt wurden, um unterschiedliche Perspektiven und Lebenssituationen zu repräsentieren. Eine Interviewpartnerin war Uta Klose, die im Dreimühlenviertel lebt, kein Auto besitzt und auch keines benötigt. Ihre Erfahrungen und Meinungen bieten eine wertvolle Perspektive, da sie zeigen, wie Mobilität ohne eigenen Pkw gestaltet werden kann und welche Potenziale informelles Peer-to-Peer-Carsharing für Menschen ohne Fahrzeug bietet. Ein weiterer Interviewpartner war Frank Gnüchtel, der gemeinsam mit seiner Frau in Haar bei München lebt und zwei Autos besitzt, die er für seinen Alltag benötigt. Sein Blickwinkel zeigt, wie stark der Besitz eines Autos mit Freiheit und Komfort verbunden ist und welche Herausforderungen sich für Nutzerinnen ergeben, deren Lebensstil ohne

eigenes Fahrzeug schwer vorstellbar wäre. Gleichzeitig verdeutlicht seine Perspektive, dass informelles Peer-to-Peer-Carsharing als ergänzendes Konzept auch in solchen Szenarien Potenzial haben könnte. Der dritte Interviewpartner war Jonathan Friese-Greene, ein Student aus München, der früher ein Auto besaß, mittlerweile jedoch keins mehr benötigt. Er bringt bereits Erfahrung mit informellem Peer-to-Peer-Carsharing mit und betrachtet das Konzept offen und pragmatisch. Seine Perspektive zeigt, wie einfach und effektiv dieses Modell für jüngere und flexiblere Nutzerinnen sein kann, sofern die damit verbundenen Herausforderungen überschaubar bleiben.

6. Wichtigste Erkenntnisse und Take-Home-Messages

Die Untersuchung hat gezeigt, dass informelles Peer-to-Peer-Carsharing ein erhebliches Potenzial besitzt, die Mobilität in einer Stadt wie München nachhaltiger und effizienter zu gestalten. Durch die flexible Nutzung bestehender Fahrzeuge könnte der Bedarf an privatem Autobesitz reduziert werden. Das Modell bietet zudem soziale Vorteile, indem es den Austausch und das Vertrauen zwischen Nachbarn fördert. Dies ist besonders relevant in urbanen Kontexten, in denen die soziale Fragmentierung oft eine Herausforderung darstellt. Ein zentrales Ergebnis ist jedoch, dass der Erfolg von informellem Peer-to-Peer-Carsharing stark von spezifischen sozialen und rechtlichen Rahmenbedingungen abhängt. Viele potenzielle Nutzer*innen äußerten in den Interviews Bedenken hinsichtlich fehlender Versicherungsmechanismen und rechtlicher Unsicherheiten. Ohne eine zentrale Plattform, die solche Herausforderungen adressiert, könnten viele Personen zögern, an einem solchen Konzept teilzunehmen. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Frage der Akzeptanz. Die Interviews zeigten deutlich, dass die Bereitschaft zur Teilnahme stark von den individuellen Lebensumständen abhängt. Frank Gnüchtel, der in einem Vorort lebt und oft auf das eigene Fahrzeug angewiesen ist, sieht in diesem Modell wenig Nutzen. Im Gegensatz dazu sieht Jonathan Friese-Greene in Peer-to-Peer-Carsharing eine Möglichkeit, flexibel und kostengünstig mobil zu bleiben. Uta Klose betrachtet das Konzept als eine Ergänzung zu ihrem autofreien Lebensstil, die es ihr ermöglicht, gelegentlich ein Fahrzeug zu nutzen, ohne ein eigenes besitzen zu müssen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass informelles Peer-to-Peer-Carsharing ein vielversprechendes Modell für die Zukunft der urbanen Mobilität ist, insbesondere in Städten wie München, die mit Platzmangel, Umweltverschmutzung und einer hohen Fahrzeugdichte zu kämpfen haben. Das Modell bietet die Möglichkeit, bestehende Ressourcen besser zu nutzen, den Fahrzeugbestand zu reduzieren und die Abhängigkeit vom privaten Autobesitz zu verringern. Gleichzeitig stärkt es soziale Netzwerke und fördert den Austausch innerhalb von Nachbarschaften. Jedoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass es erhebliche Herausforderungen gibt, die adressiert werden müssen. Rechtliche Unsicherheiten und Versicherungsfragen sind zentrale Hindernisse, die die breite Akzeptanz dieses Konzeptes

erschweren könnten. Zudem hängt der Erfolg stark von der sozialen Akzeptanz ab, die wiederum von den individuellen Lebensumständen der potenziellen Nutzer*innen geprägt ist. München bietet aufgrund seiner spezifischen Gegebenheiten ein ideales Testfeld für die Umsetzung von informellem Peer-to-Peer-Carsharing. Die hohe Pkw-Dichte, kombiniert mit einer wachsenden Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen, schafft die Voraussetzungen für ein innovatives Modell wie dieses. Mit der richtigen Unterstützung, beispielsweise durch Pilotprojekte oder öffentliche Aufklärungskampagnen, könnten die Hürden überwunden werden, um dieses Konzept zu einem festen Bestandteil des städtischen Mobilitätsmixes zu machen. Insgesamt zeigt die Analyse, dass informelles Peer-to-Peer-Carsharing zwar nicht alle Probleme der urbanen Mobilität lösen kann, jedoch eine wichtige Ergänzung darstellen könnte. Es bietet eine Möglichkeit, die Abhängigkeit von privaten Fahrzeugen zu reduzieren, die Umweltbelastung zu verringern und den urbanen Raum effizienter zu nutzen. Um das volle Potenzial auszuschöpfen, sind jedoch weitere Forschungen, Pilotprojekte und politische Unterstützung notwendig, um die rechtlichen und sozialen Rahmenbedingungen zu verbessern.

7. Literaturliste

wissenschaftliche Texte:

1. Gossen, M., Henseling, C., Bätzing, M., Flick, C. (2016): Peer-to-Peer Sharing: Einschätzungen und Erfahrungen. PeerSharing Arbeitsbericht 3. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin. S. 3.
2. Peuckert, J., Bätzing, M., Fünning, H., Gossen, M., Scholl, G. (2017): Kontexte des Teilens: Herausforderungen bei der gesellschaftlichen Verankerung von Peer-to-Peer Sharing am Beispiel von Übernachten und Autoteilen. PeerSharing Arbeitsbericht 4. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, Berlin. S. 6.
3. Dill, J., McNeil, N. & Howland, S. (2019): "Effects of peer-to-peer carsharing on vehicle owners' travel behavior", *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 101, S. 70-78. DOI: 10.1016/j.trc.2019.02.007.
4. Wilhelms, M.-P., Henkel, S. & Falk, T. (2017): "To earn is not enough: A means-end analysis to uncover peer-providers' participation motives in peer-to-peer carsharing", *Technological Forecasting and Social Change*, 125, S. 38-47. DOI: 10.1016/j.techfore.2017.03.030.
5. Nijland, H., & van Meerkerk, J. (2017). Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, 84–91. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.02.001>
6. Valor, C. (2020). Anticipated emotions and resistance to innovations: the case of P2P car sharing. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 37, 50–65. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2020.08.001>
7. Amann, V. (2017). Consumer Acceptance, Barriers and Success Factors of Peer-to-Peer Carsharing in Perspective of Connected Car Services and Autonomous Vehicles. Vienna University of Economics and Business. 10.57938/c56dd8d6-78a2-491c-8006-3ecb4b13e0b8

praxisnahe Veröffentlichungen:

1. Stadtportal München (2023a): „Statistik – Verkehr und Mobilität“. Verfügbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/statistik-verkehr.html> (Zugriff: 20. Januar 2025).
2. Stadtportal München (2023b): „Statistik – Bevölkerung“. Verfügbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/statistik-bevoelkerung.html#:~:text=Trotz%20stagnieren-der%20Bev%C3%B6lkerungszahl%20%E2%80%93%20M%C3%BCnchen%20w%C3%A4chst,faktisch%20eine%20Stagnation%20der%20Bev%C3%B6lkerungszahl> (Zugriff: 20. Januar 2025).

3. Verivox (2023): „Verbraucher-Atlas: Autos in Deutschland“. Verfügbar unter: <https://www.verivox.de/kfz-versicherung/verbraucheratlas/autos-deutschland/> (Zugriff am 20. Januar 2025).
4. Continental (2024): „Das Auto als Statussymbol mit Technologie-Appeal“. Verfügbar unter: <https://www.continental.com/de/presse/initiativen-umfragen/continental-mobilitaetsstudien/mobilitaetsstudie-2024/statussymbol-mit-technologie-appeal/> (Zugriff am 20. Januar 2025).