

72% der befragten Darmstädter und Darmstädterinnen sind offen für ein lokales Carsharing laut einer Umfrage der Ev. Stadtakademie

Die Umfrage, die von Mitte Mai bis Mitte August 2022 durchgeführt wurde, zielt auf ein sozial erschwingliches wie auch für das Stadtklima schonendes Carsharing. Befragt wurden ca. 1.000 Personen mit einer web-basierten Umfrage, von denen 112 den Fragebogen vollständig beantworteten. 150 Personen hatten sich insgesamt an der Umfrage beteiligt.

Die Mailadressen speisten sich überwiegend aus der Adressdatenbank der Evangelischen Stadtakademie Darmstadt und weiteren Netzwerken von Initiativen und politischen Arbeitskreisen¹.

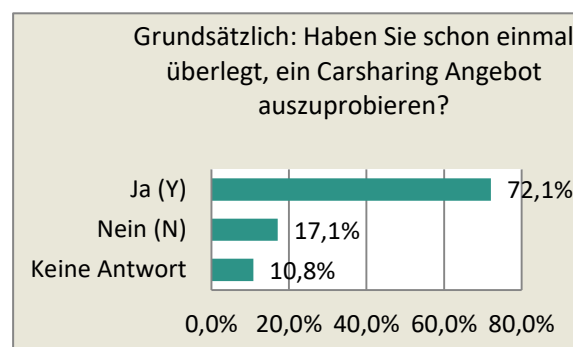
Die Idee zu diesem Carsharing-Konzept für eine sozial und ökologisch nützliche Mobilität entstand bei einer Veranstaltungsreihe der Evangelischen Stadtakademie Darmstadt zum Umgang mit der Natur. Der Clou des Konzepts: Die Kunden von lokalen KFZ-Betriebe und Werkstätten in Darmstadt und der Region geben gut erhaltene, aber abgeschriebene PKWs in Zahlung. Dadurch entstehen schnell lokale Carsharingpools. Die Werkstätten betreuen diese Fahrzeugflotte gebrauchter, aber gut erhaltener Autos und organisieren das Carsharing. So entsteht zugleich ein Geschäftsmodell in einer Branche, deren Zukunft nicht gesichert ist. Ob sich das rechnet, dazu müssen betriebswirtschaftliche Modelle durchgespielt werden. Und die Branche muss dieses Geschäftsmodell umsetzen wollen.

Wir wollten von den Befragten als Kunden ihrerseits zu dem Konzept folgendes wissen:

- Sind sie grundsätzlich an Carsharing interessiert, und wenn ja, unter welchen Bedingungen (Preise, Flexibilität, etc.)?
- Wäre sie bereit, Ihr Fahrzeug gegen Bezahlung in einen von Darmstädter KFZ-Betrieben professionellen Carsharing-Pool zu geben?
- Haben Sie feste Beziehungen zu Ihrer Kfz-Werkstatt und trauen sie dieser eine Dienstleistung für Carsharing zu?
- Dazu einige Fragen drum herum zum Beispiel zur Kilometerleistung im Jahr, Alter und verfügbares Nettoeinkommen

Ja zum Carsharing, aber unter welchen Bedingungen?

Das zentrale Ergebnis der Untersuchung: Grundsätzlich haben 72% schon einmal mit dem Gedanken gespielt, Carsharing einmal auszuprobieren. Das ist ein positives Statement, hinter dem sich viele Erfahrungen und Einschätzungen verbinden. Uns hat aber besonders interessiert, unter welchen Bedingungen die Befragten den nächsten Schritt im Sinne des vorgeschlagenen Konzepts gehen würden oder was sie daran hindert.



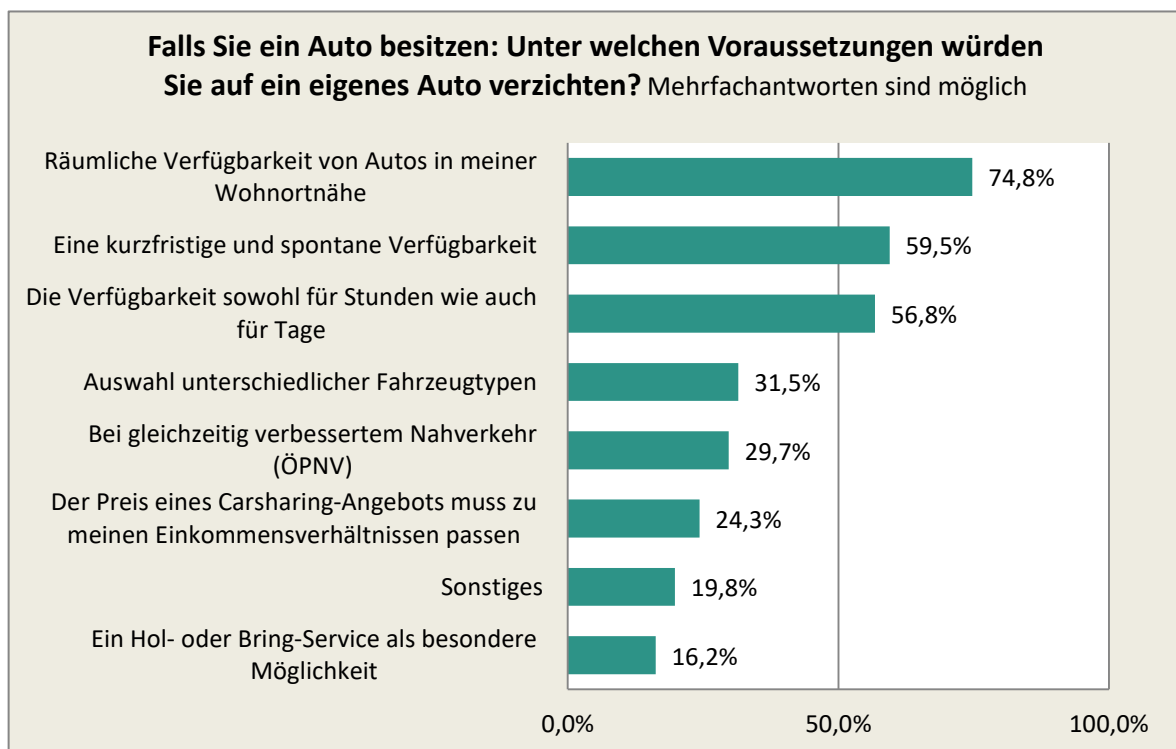
¹ Die Umfrage ist deshalb von der Altersverteilung und dem verfügbaren Einkommen der Befragten nicht repräsentativ für Darmstadt. Die Befragten stehen aber für einen Teil der Bevölkerung, der Autos besitzt und mit Autos groß geworden ist. 60% der Befragten sind zwischen 50 und 70 Jahren. 10% sind jünger, aber 25% sind älter. Im Anhang finden sich genauere sozialstatistische Angaben zu den Befragten.

Wir haben dann nach Vorbehalten zum Carsharing gefragt, die eine mögliche Bremse zum praktischen Schritt einer Buchung führen würde. Die Befragten finden im Ranking an erster Stelle: „Das Abholen und Abgeben ist zu zeitaufwändig“, gefolgt von der Unsicherheit, individuelle Mobilität zu verlieren und als dritte Nennung ein als umständlich wahrgenommenes Buchungsverfahren. Da wäre sicherlich Abhilfe möglich.

Entscheidung: Verzicht auf das eigene Auto?

Die nächste Frage zielte nun genauer auf persönliche Entscheidungen: „Unter welchen Voraussetzungen wären Sie bereit, auf ihr eigenes Auto zu verzichten?“ Unter den acht Antwortmöglichkeiten sind die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit die wichtigsten Kriterien für die Befragten. Den Spitzenwert nimmt die räumliche Verfügbarkeit in Wohnortnähe mit fast 75% ein. Ob das schon ein Hinweis für die lokalen und wohnortnahen KFZ-Betriebe sein könnte, muss sich erst noch erweisen.

Zudem wird es auch um Stellplätze gehen im Wohnquartier. Davon hängt auch die ebenso hoch gepunktete zeitliche Flexibilität ab. Immerhin knapp 30% verbinden den Verzicht mit einem gleichzeitig verbesserten ÖPNV. Der Preis steht bei den Befragten im Verhältnis zum Einkommen nicht im Vordergrund. Ein knappes Viertel würde den Verzicht des Autos davon abhängig machen.



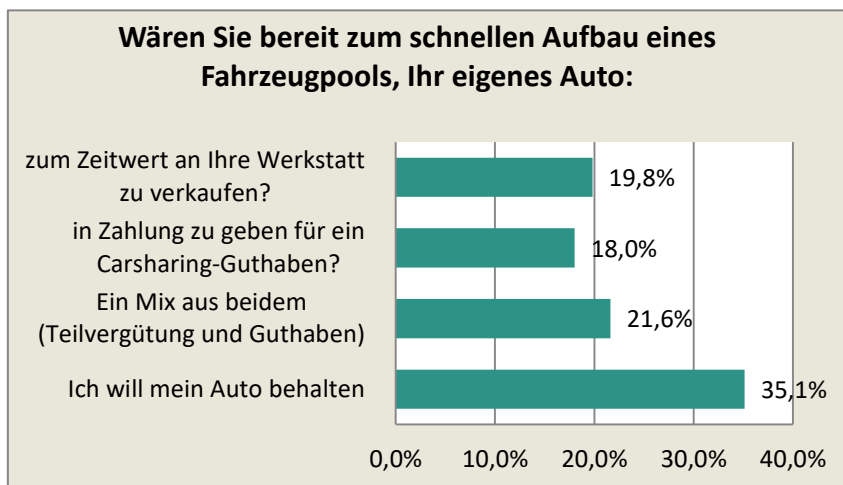
Für eine Realisierung des geplanten Konzepts aber auch für andere Carsharingmodelle und –konzepte sind diese Ergebnisse ein wichtiger Hinweis, wie man Angebote räumlich und zeitlich besser planen und gestalten kann, um mehr Resonanz und Carsharingkunden zu bekommen. Die Antworten zum individuellen Verzicht bestätigen die Ergebnisse der Frage nach den Vorbehalten.

Bei 73.160 PKW's² allein in Darmstadt ohne Lieferwagen wäre eine Reduktion um 5000 Fahrzeuge schon ein guter Beitrag für das Darmstädter Klima.

²https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.htm

Die aktuelle Umfrage für ein lokales und erschwingliches „Darmstädter Carsharing für Alle“ wollte weiterhin die Bereitschaft testen, den eigenen Wagen in einen Carsharing-Pool gegen Vergütung abzugeben, um relativ schnell eine große Zahl von Fahrzeugen Nutzern verfügbar zu machen. Aus offiziellen Berechnungen des ADAC und des Carsharing-Verbandes ist bekannt, dass ein Carsharing-Auto, konservativ gerechnet, sieben Fahrzeuge ersetzt. Diese Frage ist auch deshalb so wichtig, weil sie auch für KFZ- Betriebe Motivation und Anstoß ist, sich auf ein Experiment mit dem eigenen Kundenkreis einzulassen.

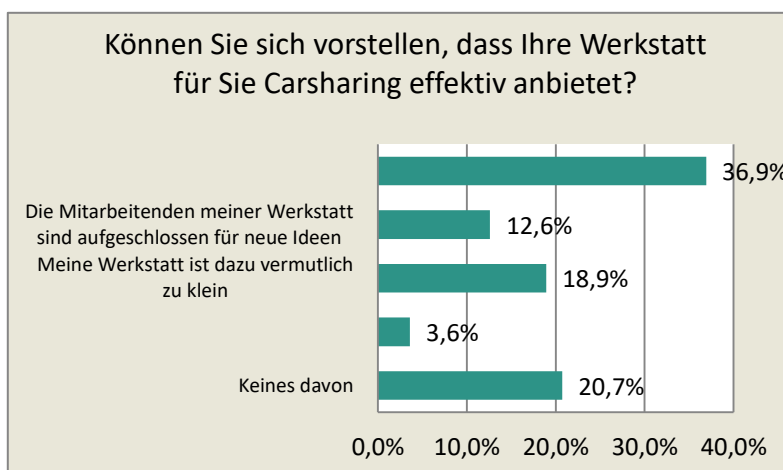
Das Ergebnis ist beeindruckend: Knapp 60% wären bereit, Ihr Fahrzeug zu verkaufen oder gegen Vergütung abzugeben. 35 % wollten das eigene Auto behalten. 5% gaben dazu keine Antwort



Vorsichtig interpretiert, deutet das auch eine Veränderung im Bewusstsein der „Generation Auto“ hin, die in der Untersuchung überrepräsentiert ist.

Können die Kfz-Werkstätten Carsharing?

Trifft diese Bereitschaft auch auf lokale Werkstätten, die die Kompetenz für ein effektives Carsharing haben könnten? Traut man ihnen diese Dienstleistung zu? Die Frage richtete sich auf die Einschätzung der Werkstätten, mit denen die Befragten Erfahrungen haben.



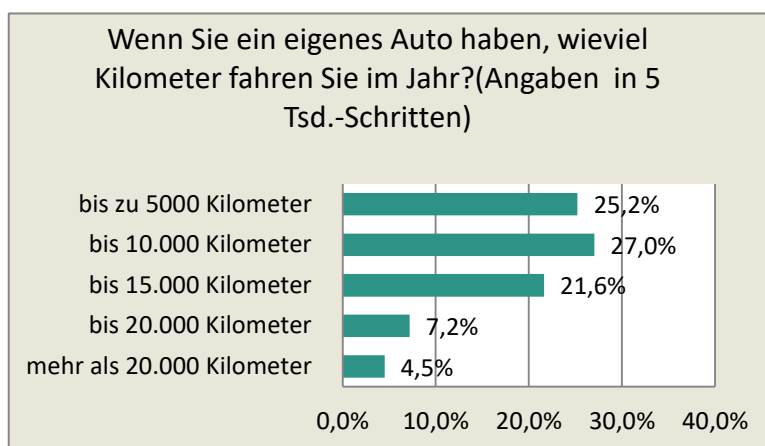
Knapp 50% der Befragten trauen Mitarbeitenden und Werkstätten aus ihrer Wahrnehmung diese Kompetenz zu. 19% vermuten, dass die Werkstatt zu klein dafür ist. Nur 3,6 % trauen ihrer Werkstatt eine solche Aufgabe nicht zu. 21% halten sich mit einer Einschätzung zurück. Um die Antworten richtig ins Bild zu setzen, geben knapp 40% der Befragten an, Kunde bei einer Werkstatt zu sein, die keine Markenwerkstatt ist.

Dann ist aber die Kundenbindung sehr dauerhaft und lang. Knapp 40% geben an, dass sie mehr als 7 Jahre mit ihrer Werkstatt verbunden sind. Weitere 20% sind zwischen 5 und 7 Jahren dort Kunde.

Das Ergebnis spricht für eine Vertrauensbasis zwischen der genannten Kundengruppe und den Werkstätten. Zudem kennen die Werkstätten die „Biografien“ der Kundenautos. Das ist relevant für die Frage, welche der gebrauchten Autos rentabel sein könnten für den Fahrzeugpool. Die Frage nach dem Alter der PKWs zeigt, dass 11% bis zu 2 Jahre alt sind, weitere 12% 2-4 Jahre; 4-6 Jahre alt sind dann weitere 15%. Vertrauen und Zustand der PKW zusammen sind wertvolle Voraussetzungen, um ein lokales und regionales Carsharing zu kalkulieren und weiterzudenken.

Ein Blick auf die Mobilität und Nutzung der Fahrzeuge

Wieviele Kilometer fahren die Befragten im Jahr und wofür benötigen sie überwiegend ihr privates Auto? 52% der Befragten fahren 10.000 Kilometer und weniger im Jahr. Weitere 21% bis zu 15.000 Kilometer. Diese Kilometerleistung trifft also für 73% der Befragten zu. Das lässt den Schluss zu, dass die privaten PKWs der befragten, sicherlich älteren Bürger:innen viele Zeit ungenutzt stehen bleiben.



Wenn man dann der Frage nachgeht, wozu die Fahrzeuge genutzt werden, so liegen die Spitzenwerte bei Freizeit und Urlaub, gefolgt von Einkäufen. Nur etwas mehr als ein Viertel der Befragten benutzt das Auto bei jeder Gelegenheit, also auch bei Fahrten zum Arbeitsplatz. Bei der Frage waren Mehrfachantworten zugelassen³.

Die Untersuchung spiegelt ein Bild, das von anderen Studien zur Nutzung von privaten PKWs bereits bekannt ist⁴. Wenn man die Ergebnisse zusammenfasst und auf die Zahl der privat genutzten PKWs allein im Stadtbereich Darmstadt auch in der hier begrenzten Altersgruppe skaliert, dann wird das Potential für Carsharing deutlich. Vor dem Hintergrund der Erwartungen an die zeitliche und räumliche Mobilität wird ein jeweils passendes Angebot eine logistische Aufgabe, die zwar mit weniger PKWs rechnen kann, dafür aber unrythmische Versorgungsspitzen abdecken muss.

³ Die Befragten haben im Durchschnitt jeweils 2 Antworten gegeben. Deshalb sind die Prozentzahlen nur ein Bild für die Rangfolgen und addieren sich nicht auf 100%.

⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing-nutzen>
<https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-fact-sheets>

Wozu benötigen Sie Ihren PKW überwiegend?	Anzahl	Prozent
Antwort		
Für die Freizeit	54	48,6%
Für den Urlaub	52	46,8%
Für Einkäufe außerhalb der Stadt	43	38,7%
Für Einkäufe in der Stadt	38	34,2%
Für jede Gelegenheit	27	24,3%
Summe:	214	

Zum individuellen Mobilitätsverhalten der Befragte zählt aber auch z. B. die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad. Beide Fragen sind relevant für ein weitergehendes Mobilitätskonzept einer Stadt. Deshalb ist sicherlich gerade die hier besonders angesprochene Gruppe von Bürger:innen interessant. Immerhin 70% benutzen auch ein Fahrrad häufig, nur 10% benutzen nie ein Fahrrad. 37% der Befragten nutzen Angebote des ÖPNV häufig, 58% selten. Auch in diesen Ergebnissen spiegelt sich ein Wandel im Umgang mit Mobilität wieder. Wie man individuelle Mobilität und Klimaschutz noch besser verbinden kann, wird von klugen Abstimmungen und finanzierbaren Angeboten abhängen.

Und die Kostenvorstellung für Carsharing.?

Entsprechend dem faktisch geringeren Nutzungsbedarf steht die Vorstellung der Carsharingkosten gegenüber. Gefragt waren nach monatlichen Kosten, zu denen man in ein Carsharing einsteigen würde, nennen 47% einen Betrag von weniger als 200 €, weitere 37% einen Betrag von 200 - 300€. Zum Vergleich gibt der ADAC einen Betrag von 470 € pro Monat für einen Wagen der unteren Mittelklasse mit allen Abschreibungen an.

Gegenüber dem geringeren Nutzungsbedarf im Jahresverlauf gibt es für die geringeren Kosten eine gewisse Plausibilität. Weniger stimmig ist der Zusammenhang mit den Angaben zum verfügbaren Netto-Einkommen, das bei den Befragten deutlich höher liegt als der Durchschnitt des verfügbaren Einkommens.

Ein wichtiger Hinweis liegt aber für eine betriebswirtschaftliche Kalkulation in diesen Ergebnissen. Das Konzept: „Darmstädter Carsharing für Alle“ will auch für untere Einkommensgruppen Carsharing attraktiv und erschwinglich machen. Klimaschutz darf nicht nur ein Projekt für diejenigen sein, die es sich leisten können. Die 74.000 privaten PKWs verteilen sich eben auf mehr oder weniger alle Einkommensgruppen. Deshalb müsste ein sozial verträglicher Preis auch unterhalb der ADAC-Kalkulation liegen. Darauf zielt das Konzept mit der Einbeziehung der lokalen kleinen und mittleren KFZ-Betriebe als kommende Mobilitätsagenturen mit einer Fahrzeugflotte von in Zahlung gegebenen privaten PKWs ab.

Die hier durchgeführte Untersuchung unter Darmstädter Bürger:innen soll ein Anstoß zur Umsetzung dieses Projektes geben. Die vorliegende Untersuchung war als Exploration angekündigt. Angesprochen sind alle Unternehmen, Start-Ups und Institutionen, mit denen ich zuvor über das Konzept gesprochen hatte.

- Karl Schwerer, Innungsmeister der Innung KFZ-Gewerbe Region Darmstadt
- IHK Darmstadt Mobilitätsreferat Frau Geier
- Roland Lentz, ehemaliger Mitarbeiter der IHK und Berater im HUB 31
- Prof. Klaus-Michael Ahrend, Vorstandsvorsitzender HEAG
- Martin Trillig, Geschäftsführer von Book-n-Drive
- Professor Dr. Stefan Bratzel, Gründer und Direktor des Center of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach.

- Michael Zisak, Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing, Berlin
- David Da Torre, Geschäftsführer Digitalstadt Darmstadt GmbH und Geschäftsführer bei countandcare
- Toni Jorba, Ausbildungsleiter bei countandcare
- Harald Holzer, TU-Darmstadt, Geschäftsführer von Highest für Wissenstransfer
- Michael Kolmer, Dezernent für Mobilität der Stadt Darmstadt
- Wolfram von Rotberg, ehrenamtlicher Stadtrat der Stadt Darmstadt
- Stefan Opitz, Verkehrsausschuss und Stadtentwicklung, Mitglied der Stadtveordnetenversammlung
- Stefanie Scholz, Verkehrsausschuss und Stadtentwicklung, Mitglied der Stadtveordnetenversammlung
- Verschiedene Mitglieder des Klimaentscheids Darmstadt

Darmstadt, 15.09.2022

Dr. Franz Grubauer

Fazit der Studie

Das Ergebnis der Studie ist ermutigend für das soziale und ökologische Konzept „Darmstädter Carsharing für Alle“! Ein Ergebnis, das einen Beitrag leisten könnte für weniger Autos in der Stadt und im Umland und damit weniger CO² Ausstoß.

72% der Befragten haben schon einmal überlegt, ein Carsharing-Angebot auszuprobieren. Es besteht eine große Bereitschaft, auf den eigenen Wagen zu verzichten, wenn räumliche und zeitliche Flexibilität gewährleistet wären. Um die 60% wären dabei bereit, ihren privaten PKW für den Aufbau eines lokalen Carsharingpool durch ihre Kfz-Werkstatt in Zahlung zu geben. Denn zu den Werkstätten besteht eine langjährige vertrauensvolle Kundenbindung und insofern der Optimismus, dass sie auch ein gute Carsharer sein können. Eine betriebswirtschaftliche Prüfung lohnt sich, weil die Motivationslage der Bürger:innen ausgeht. Für ein sozial angepasstes Angebot muss aber die Kalkulation von Tages- und Stundenpreisen unterhalb der heute gängigen Carsharing-angebote liegen.

Dies könnte gelingen, weil die Fahrzeug-Pools überwiegend durch fitte Gebrauchtwagen entstehen. Für die Unternehmen muss sich aber dieses Geschäftsmodell auch rechnen. Die Untersuchung bietet damit eine gute Grundlage für Werkstätten, Start-Ups und Institutionen, das Konzept weiter zu verfolgen.

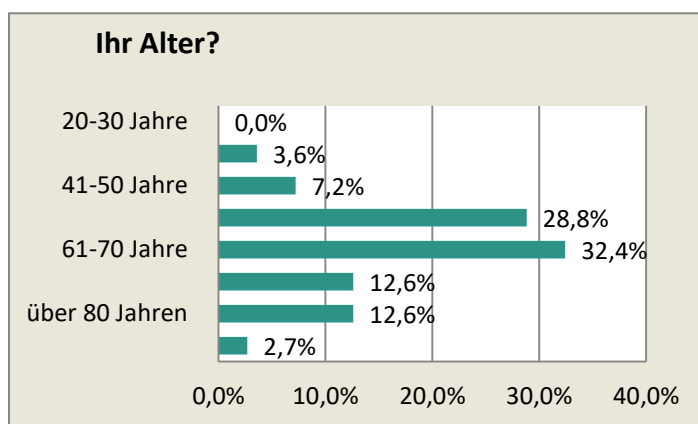
Anhang:

Einbezogen in die Web-basierte Untersuchung waren ca. 1000 Emailadressen. Beteiligt haben sich 150 Personen, wobei 112 Personen den Fragebogen komplett ausgefüllt haben. Nur diese wurden in die Auswertung einbezogen. Die Untersuchung wurde mit der Software Lime Survey Professionell durchgeführt. Die Daten wurden mit SPSS und Excel professionell ausgewertet. Wegen der Größe des Datensatzes wurde auf höherstufige statistische Auswertungen verzichtet.

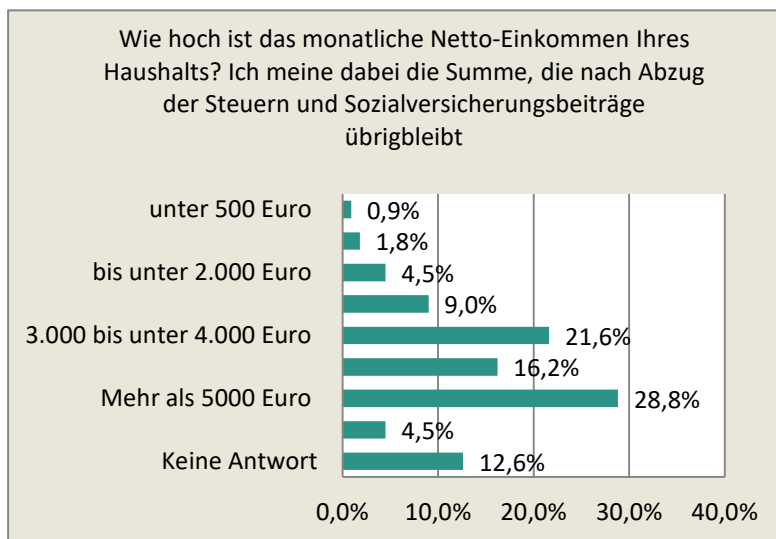
Die Mailadressen speisten sich überwiegend aus der Adressdatenbank der Evangelischen Stadtakademie Darmstadt und weiteren Netzwerken von Initiativen und politischen Arbeitskreisen.

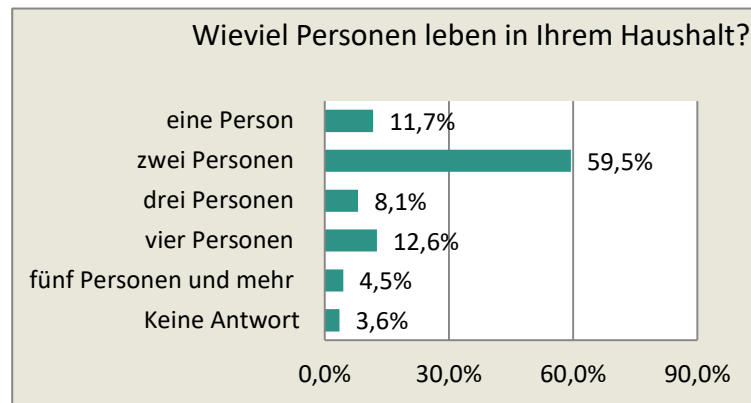
Die Studie ist insofern nicht repräsentativ für Darmstadt, was die Altersverteilung betrifft wie auch die verfügbaren Einkommen.

Dennoch sind Bürger dieser Gruppe für das Carsharingkonzept interessant, weil sie Multiplikatorenfunktionen haben und auch für Carsharing selbst eine interessante Altersgruppe.



Die Altersverteilung ist altermäßig ab 50 J. überrepräsentiert. Sie steht aber statistisch gesehen für 36,1% der Stadtbevölkerung in Bezug auf die offizielle Altersstatistik von Darmstadt (Quelle: Bevölkerung am 31.12.2020 nach Altersgruppen und Geschlecht im gesamten Stadtgebiet) Zusätzlich gehört diese ältere Gruppe zu den einkommensstärkeren Gruppen (vgl. Statistik verfügbares Einkommen).





Untersuchungsfragen:

- 1) Grundsätzlich: Haben Sie schon einmal überlegt, ein Carsharing-Angebot auszuprobieren?
Ja/Nein
- 2) Haben Sie Vorbehalte zum Carsharing? (Mehrfachantworten sind möglich)
 - a) Bisher war es zu teuer für mich
 - b) Die Buchungen sind zu umständlich
 - c) Das Abholen und Abgeben ist zu zeitaufwändig
 - d) Es ist zu unsicher in Bezug auf meine individuelle Mobilität
 - e) Es ist zu wenig bekannt
 - f) Es ist zu wenig effektiv, um den Klimawandel schnell zu erreichen
 - g) Nichts davon
- 3) Falls Sie ein Auto besitzen: Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf ein eigenes Auto verzichten?
 - a) Der Preis eines Carsharing-Angebots muss zu meinen Einkommensverhältnissen passen
 - b) Eine kurzfristige und spontane Verfügbarkeit
 - c) Die Verfügbarkeit sowohl für Stunden wie auch für Tage
 - d) Räumliche Verfügbarkeit von Autos in meiner Wohnortnähe
 - e) Auswahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen
 - f) Ein Hol- oder Bring-Service als besondere Möglichkeit
 - g) Bei gleichzeitig verbessertem Nahverkehr (ÖPNV)
- 7) Einmal genauer gefragt: Wie hoch dürften die monatliche Carsharingkosten inklusive Grundgebühr und Kilometergeld (ohne Treibstoff) sein, damit Sie einsteigen? (Zum Vergleich: Der ADAC sagt: Volle Kosten mit Abschreibung für Autos der unteren Mittelklasse ca. 470 € pro Monat)
 - a) Weniger als 200 €
 - b) Zwischen 200-300 €
 - c) Zwischen 300-400€
 - d) Zwischen 400-500 €
 - e) Mehr als 500 €
- 8) Wären Sie bereit zum schnellen Aufbau eines Fahrzeugpools, Ihr eigenes Auto
 - a) zum Zeitwert an Ihre Werkstatt zu verkaufen?
 - b) in Zahlung zu geben für ein Carsharing-Guthaben?
 - c) Ein Mix aus beidem (Teilvergütung und Guthaben)
 - d) Ich will mein Auto behalten
 - e) Nichts von dem

Eigenes Auto:

- 9) Wenn Sie ein eigenes Auto haben: Wieviel Kilometer fahren Sie im Jahr? (Angaben in 5 Tsd.-Schritten)
- Weniger als 5.000
 - 5000
 - 10.000
 - 15.000
 - 20.000
 - Mehr als 20.000
- 10) Wozu benötigen Sie Ihren PKW überwiegend?
- a) Für Einkäufe in der Stadt
 - b) Für Einkäufe außerhalb der Stadt
 - c) Für die Freizeit
 - d) Für den Urlaub
 - e) Für jede Gelegenheit

- 11) Wie alt ist ihr Auto
Jahre ...

Bezug zu Werkstätten:

- 12) Sind Sie Kunde bei einer Kfz-Werkstatt (keine Markenwerkstatt wie VW oder BMW)?
- 13) Wieviel Jahre sind sie dort Kunde?
- Unter 2 Jahren
 - 2 Jahre
 - 5 Jahre
 - 7 Jahre
 - Mehr als 7 Jahre
- 14) Können Sie sich vorstellen, dass Ihre Werkstatt für Sie Carsharing effektiv anbietet?
- a) Meiner Werkstatt traue ich die fachliche Kompetenz für diese Veränderung zu
 - b) Die Mitarbeitenden meiner Werkstatt sind aufgeschlossen für neue Ideen
 - c) Meine Werkstatt ist dazu vermutlich zu klein
 - d) Meiner Werkstatt fehlt vermutlich die fachliche Kompetenz für eine solche Veränderung
 - e) Keines davon

15) Statistik

- 16) Geschlecht,
17) Alter
18) Wohnen Sie in Darmstadt ja nein
19) Wohnen Sie im Umland von Darmstadt
20) Benützen Sie ÖPNV?
21) Benützen Sie ein Fahrrad
22) Personen im Haushalt
23) Wie hoch ist das monatliche Netto-Einkommen Ihres Haushalts?
Ich meine dabei die Summe, die nach Abzug der Steuern und Sozialversicherungsbeiträge übrigbleibt
- unter 500 Euro
 - 500 bis unter 1.000 Euro
 - bis unter 2.000 Euro
 - 2.000 bis unter 3.000 Euro
 - 3.000 bis unter 4.000 Euro
 - 4000 Euro bis unter 5000 Euro

Mehr als 5000 Euro
weiß nicht, keine Angabe

Aus dem Konzept:

Nutzen des Konzepts „Carsharing für Alle“ auf einen Blick:

Klimaeffekt in der Stadt

- Weniger Autos – weniger CO² -Ausstoß – Beitrag zum Klimaentscheid

Geschäft transformieren – Arbeitsplätze erhalten

- Klein- und Mittelbetriebe in einer Stadt erhalten durch das neue Geschäftsfeld der Mobilitätsagentur mit Fahrzeugpool
- Erhalt von Arbeitsplätzen und Weiterqualifizierung der Beschäftigten
- Lokale Kompetenzen und Kundenbeziehungen nutzen für die Netzwerke

Gewachsene soziale Strukturen in Darmstadt nutzen – der Nachbarschaftseffekt

- Vertrauen durch Erfahrungen zwischen Werkstätten und Kunden
- Ein flexibles, sicheres und effizientes Sharing-System

Carsharing für alle – der soziale Effekt

- Unterschiedliche und regional verteilte KFZ-Werkstätten in Darmstadt bieten allen Gruppen der Bevölkerung ein passendes Angebot
- Ein konkurrenzfähiges und preiswertes Konzept wegen geringer Kosten als die großen Carsharing Anbieter

Wie realistisch ist dieses Konzept? Dazu erste Resonanzen und Prüffragen ->>



Dr. Franz Grubauer, Diplomsoziologe und –pädagoge, war lange Jahre Chefsoziologe und Statistiker der Evangelischen Kirche in Hessen und Nassau. Er prägte zuvor lange Jahre als Generalsekretär der Evangelischen Akademien in Deutschland Inhalte und Reformprozesse der Akademien. Ehrenamtlich leitet er als Direktor seit sieben Jahren die [Evangelische Stadtakademie Darmstadt](http://www.evangelische-stadtakademie-darmstadt.de). Er ist zudem seit langen Jahren in Organisations- und Unternehmensberatung für den Non-Profit-Bereich aktiv.