

Mobilitätspsychologie: Wissenschaft trifft Praxis

Einführung zum Schwerpunktthema¹

Hedwig Verron, Tina Gehlert & Katrin Dziekan

Zu den Gastherausgeberinnen:

Dr. Hedwig Verron studierte Psychologie an der Freien Universität Berlin und promovierte am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin zur Psychologie der Verkehrsmittelwahl. Sie war bis zu ihrer Pensionierung im Herbst 2014 langjährig wissenschaftliche Mitarbeiterin am Umweltbundesamt in Dessau-Roßlau. Dort arbeitete sie schwerpunktmäßig zum Themenfeld nationale und internationale Politik für nachhaltige Mobilität.

Dr. Tina Gehlert studierte Psychologie an der Technischen Universität Dresden und promovierte ebenda am Lehrstuhl für Verkehrspsychologie. Seit 2014 leitet sie den Bereich Verkehrsverhalten bei der Unfallforschung der Versicherer (UDV) des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Mobilität und Verkehrssicherheit, Sicherheitswahrnehmung sowie ältere Kraftfahrer. Darüber hinaus berät sie Politik, Öffentlichkeit und Behörden zu allen Aspekten sicheren Verkehrsverhaltens.

Dr. Katrin Dziekan leitet seit 2012 das Fachgebiet Umwelt und Verkehr am Umweltbundesamt in Dessau-Roßlau. Sie studierte Psychologie an der Technischen Universität Dres-



Katrin Dziekan, Tina Gehlert und Hedwig Verron

den und promovierte in Verkehrsplanung an der Königlich Technischen Hochschule (KTH) Stockholm. Neben der Beratung von Politik und Öffentlichkeit zu allen Themen im Bereich Umwelt und Verkehr sind ihre Forschungsschwerpunkte: Evaluation verkehrlicher Maßnahmen, Mobilitätsverhalten und Nutzerfreundlichkeit im Öffentlichen Verkehr.

1 Zur Praxisorientierung des Schwerpunkts

„Ich arbeite nur theoretisch, reine Grundlagenforschung!“, so wehrte letzters ein Freund mit erhobenen Händen die Frage nach der Praxisrelevanz seiner Forschung ab. Unsere Zielsetzung mit diesem Schwerpunktheft ist es dagegen, neben dem Fokussieren auf das Thema Mobilität, explizit auch eine Brücke zwischen Praxis und Forschung zu schlagen. Alle drei Gastherausgeberinnen sind bzw. waren an Schnittstellen zwischen Wissenschaft und Praxis tätig: in der wissenschaftsbasierten Politikberatung und der Beratung der Öffentlichkeit. Die umweltpsychologische Forschung braucht die Praxis als Prüfstein ihrer Erkenntnisse und als Inspiration für neue Fragestellungen.

Das Schwerpunktheft will eine Brücke zwischen Praxis und Forschung der Mobilitätspsychologie schlagen

Ist nicht die Umweltpsychologie, und insbesondere soweit sie sich mit Mobilitätsfragen beschäftigt hat, aus der Orientierung an Fragen und Forschungsgegenständen der Praxis heraus entstanden, z.B. der Frage der Verkehrsmittelwahl? Dabei fehlten in der Anfangsphase die geeigneten Theorien und Methoden, so dass die frühen Arbeiten oft einen eher pragmatischen Anstrich haben. Theorien und Methoden haben sich weiterentwickelt. Sind sie bereits in der Lage, die Praxis effektiv anzuleiten? Die Entwicklung und wissenschaftliche Fundierung von Theorien und Methoden und die Fokussierung auf diese können schnell dazu führen, dass die praktische Relevanz vernachlässigt wird. Unser Plädoyer ist, die Brücke zu schlagen und sich gegenseitig nicht aus den Augen zu verlieren. Im englischsprachigen Ausland gibt es den Begriff der „translational research“. Wie übersetzt man Forschungser-

gebnisse in verständliche Sprache, geeignet für Politikberatung und Allgemeinbildung? Wie wird dieses Wissen handlungsrelevant und verständlich dargestellt? Umgekehrt bleibt die Frage, wie die relevanten und drängenden Fragen aus der Praxis in wissenschaftliche Forschungsfragen übersetzt werden können.

Zur Verzahnung und zum Brückenbau wollen wir einen Beitrag leisten und haben in diesem Schwerpunktheft neben den klassischen, im peer-review Prozess begutachteten Beitrag ein neues Format gestellt: den Praxiskommentar. Was hält der Geschäftsführer eines Marketing-Unternehmens von den Erfahrungen einer Wissenschaftlerin mit der Evaluation eines Neubürgerpaketes? Sind die Erkenntnisse aus einer Studie zum Lobbying im Verkehr für einen renommierten Berater im Bereich Umwelt und Verkehr nutzbar? Kann der Leiter des Mobilitätsmanagements der Stadt München aus der Untersuchung individueller Mobilitätsbiographien nützliche Hinweise für seine Arbeit gewinnen? Praktiker kommentierten jeweils die Beiträge der Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen und kommen teilweise zu sehr interessanten neuen Forschungsfragen, die sie der Wissenschaft mit auf den Weg geben.

2 Trends im Mobilitätsverhalten

Immer weiter, immer schneller, daran hat sich über Jahrzehnte nichts geändert. Oder doch? Während der Vorarbeiten für dieses Heft wurde uns aus der Fachgruppe Umweltpsychologie der Deutschen Gesellschaft für Psychologie eine Frage zugetragen: „Wie ist das denn eigentlich mit dem Trend, dass zunehmend mehr junge Leute aufs Auto verzichten?“ Nach den Ergebnissen der bundesweiten Mobilitätserhebung Mobilität in Deutschland 2008 hatte der Auto-

verkehr zum ersten Mal, seit diese Befragungen überhaupt durchgeführt werden, gegenüber der vorherigen Erhebung im Jahr 2003 abgenommen. Vor allem bei der jüngeren Generation zeigt sich ein deutlicher Bruch im Mobilitätsverhalten: Sie fährt weniger Auto, macht nicht mehr so schnell wie möglich den Führerschein, hat es auch nicht so eilig mit dem Pkw-Kauf. Tragen die jahrelangen Bemühungen um eine Verlagerung des Verkehrs, wie der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und vor allem in den letzten Jahren der Fahrradinfrastruktur, nun endlich Früchte? Ist damit auch die Lösung für den Klimaschutz gefunden? Zu dem Thema gab es leider keine Einreichung von Beiträgen. Wir selbst haben die Frage und die verschiedenen Implikationen auch schon oft diskutiert und in „unserer Fachwelt“ war man sich nicht so recht einig. Daher haben wir versucht, uns diesem Phänomen mit zwei Interviews zu nähern. Hedwig Verron sprach mit Gerd-Axel Ahrens von der Technischen Universität Dresden und Tobias Kuhnimhof vom Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt. Beide kennen sich mit den Erhebungen zum Verkehrsverhalten bestens aus. Die jungen Erwachsenen sind das Eine, aber was machen die Alten? Stagniert der Verkehr in allen Industrieländern? Gehen auch die Fernreisen zurück? Wie läuft es in den Entwicklungs- und Schwellenländern? Wie wird es weitergehen? Lesen Sie, was die beiden Interviewten dazu und zu vielem anderen mehr zu sagen haben.

3 Beiträge dieses Hefts

Das letzte Heft der Umweltpsychologie mit dem Schwerpunkt Mobilität wurde von Sebastian Bamberg im Jahr 2001 herausgegeben. Damals konnte man noch den Eindruck gewinnen, die Lage im Verkehr sei hoffnungslos. So kamen Klocke, Gawronski

und Scholl (2001) zu dem Schluss, dass jüngere Generationen der von ihnen untersuchten Jugendlichen weniger bereit sind, auf das Autofahren zu verzichten als die etwas älteren. Heiner Monheim prangert im selben Heft die Konnotation alternativen Verkehrsverhaltens mit Verzicht und Einschränkung an und fordert die Psychologen auf, mehr dazu beizutragen, dass ein autofreies Leben in der Öffentlichkeit stärker als Gewinn an Lebensqualität

anerkannt wird. Die Diskussion ist inzwischen etwas pragmatischer und weniger ideologisch geworden. Dass ein gutes Leben und ein hohes Mobilitätsniveau mit weniger Auto möglich sind, beweist die heute junge Generation mit einem hohen Grad an Multimodalität. Das zeigen auch die eingereichten Beiträge, die zum großen Teil sehr nah an der Praxis und den sich dort stellenden Problemen sind. 2001 schrieb Sebastian Bamberg in seiner Einführung zum Schwerpunktthema: „Meiner Ansicht nach muss die psychologische Mobilitätsforschung, wenn sie relevante Beiträge zur Entwicklung und Durchsetzung der eingeforderten neuen verkehrspolitischen Leitbilder liefern will, deutlich „umweltpsychologischer“ werden. Umweltpsychologischer in dem Sinne, dass sie stärker als bisher die Transaktion zwischen infrastrukturellen Rahmenbedingungen und dem Mobilitätsverhalten des Individuums thematisiert, anstatt sich auf das isolierte Individuum zu konzentrieren.“ (S.7f). Obwohl die Aufsätze in diesem Heft keinen repräsentativen Überblick geben, sieht es doch so aus, als hätte sich die Umweltpsychologie inzwischen auf diesen Weg begeben.

Drei Beiträge sind ganz nah an der aktuellen technischen Entwicklung. So ist die Stu-

Die Beiträge sind „umweltpsychologischer“. Sie beschäftigen sich stärker mit der Interaktion zwischen Mensch und Umwelt als vorangegangene Forschungsarbeiten

Drei Beiträge beschäftigen sich mit der Akzeptanz und der Verhaltenswirksamkeit technischer Innovationen wie dem elektrischen Laden, dem Internet und dem Pedelec

die von Rögele et al. direkt aus den Forschungsaktivitäten des Bundesumweltministeriums zur Elektromobilität entstanden. Mit ihrer Untersuchung zur Akzeptanz des gesteuerten Ladens von Elektrofahrzeugbatterien greifen die Autoren eine Frage auf, die sich der Psychologie unmittelbar stellt, wenn das Auto in ein System der erneuerbaren Energie integriert wird. Da Strom aus erneuerbaren Energien nicht gleichmäßig zur Verfügung steht, soll die Fahrzeugbatterie vorwiegend dann geladen werden, wenn Strom im Überfluss vorhanden ist. Dies kann mit den Nutzungswünschen der Autofahrer und Autofahrerinnen kollidieren. Die Ergebnisse der Untersuchung sind über den direkten Anlass hinaus für die Umweltpolitik ermutigend, denn sie zeigen, dass Menschen sich nicht nur an ihrem persönlichen Nutzen orientieren, sondern auch bereit sind, ihr Verhalten an einem Nutzen für die Allgemeinheit auszurichten, sofern sie diesen klar erkennen können. Dennoch sollten Systeme des gesteuerten Ladens sehr wohl auch einen spürbaren persönlichen Nutzen aufweisen, wie Xavier Pfab in seinem Praxiskommentar hervorhebt. Für die erfolgreiche Netzintegration von Elektrofahrzeugen sind die Erwartungen der Kunden und Kundinnen an dieses System eine wichtige Fragestellung.

Der Artikel von Bamberg et al. ist in theoretischer und praktischer Hinsicht bemerkenswert. Völlig zurecht heben die Autorinnen und Autoren die Bedeutung der theoretischen Fundierung umweltpsychologischer Interventionen hervor. Konsequenter orientieren sie die Konzeption ihres Unterstützungssystems zur Förderung klimaschonender

der Alltagsmobilität an dem von Bamberg entwickelten Stage Model of Self-Regulated Behavioral Change. Auf Basis des Modells wird die konzipierte Intervention dem Verhaltensänderungsprozess dynamisch angepasst. In idealer Weise passt das Modell zu den Möglichkeiten, welche die moderne Informations- und Kommunikationstechnik für das Marketing bietet. In bisher nicht dagewesener Weise kann damit die Ansprache individualisiert und dynamisiert werden, was einen deutlich höheren Wirkungsgrad der Intervention erwarten lässt. Auf die Ergebnisse einer vergleichenden Untersuchung, die von den Autorinnen und Autoren in Aussicht gestellt wird, kann man gespannt sein. Matthias Knobloch zeigt in seinem Praxiskommentar einen weiteren wichtigen Aspekt auf, der über das reine Marketing hinausweist. Mit der Verfügbarkeit von Information wird das Verkehrsverhalten rationaler. Der Fokus der Umweltpsychologie verschiebt sich, wie von Bamberg 2001 angemahnt, weg von der Betrachtung des isolierten Individuums zur Untersuchung seiner Interaktion mit der physischen Umwelt.

Ebenfalls mit neuer Technik, nämlich mit der Akzeptanz und den Einsatzmöglichkeiten des Elektrofahrrads, befasst sich der Beitrag von Reichenbach et al. Fahrräder mit Elektrounterstützung (Pedelecs) verzeichnen derzeit einen bemerkenswerten Auftrieb. Elektroräder könnten den Einsatzbereich des Fahrrads, zum Beispiel in hügeligem Gelände oder über weitere Strecken, erheblich ausweiten. Welche Verkehrsteilnehmenden das Elektrorad zu nutzen geneigt sind, und für welche Wege sie es einsetzen, sind wichtige Fragen für die Verkehrsplanung, die den Modal-Split zugunsten des Radverkehrs beeinflussen möchte. Reichenbach et al. untersuchen eine Testfahrt, die neue Zielgruppen für das Pedelec

gewinnen soll. Die Zielgruppenanalyse, pragmatisch und mit kleinem Budget durchgeführt, liefert wichtige Erkenntnisse für die Ansprache potenzieller Pedelecnutzer und -nutzerinnen, auch wenn sie nicht alle Anforderungen an ein Evaluationsdesign erfüllt. Im Praxiskommentar würdigt Siegfried Brockmann die Zielgruppenanalyse, verweist aber gleichzeitig darauf, dass sich in der Praxis bereits andere Nutzergruppen (insbesondere Senioren) abzeichnen. Auch wird die Radverkehrsförderung nur erfolgreich sein, wenn der Sicherheitsaspekt in gleichem Maße berücksichtigt wird.

Einem anderen Feld, nämlich der Evaluation einer Mobilitätsintervention während eines Umzugs, widmet sich der Beitrag von Thronicker. Im deutschsprachigen Raum sind systematische Untersuchungen mit einem experimentellen Design zur Wirksamkeit mobilitätsbezogener Interventionen rar gesät. Und noch seltener liest man einen Beitrag über die Probleme, die sich der Evaluationsforschung praktisch in den Weg stellen können. Thronicker berichtet über die Erfahrungen, die sie in der Kooperation mit der Stadtverwaltung, den Verkehrsbetrieben und mehreren Wohnraumanbietern in Leipzig gemacht hat, und leitet berücksichtigungswerte Empfehlungen sowohl bezüglich der Ausgestaltung wirksamer Neubürgerpakete als auch der Durchführung von Evaluationsstudien ab. Eine halbherzige Intervention, die keine wirklich attraktiven Anreize setzt, ist schlechter als gar keine, legt sie doch nahe, dass „das alles sowieso nichts bringt“. Für Uwe Harzer ist dies ein Kernproblem bei der Förderung des Umweltverbundes: Die vorhandenen Instrumente werden nicht eingesetzt. In seinem Kommentar aus der Praxis regt er an, auch einmal die Handlungsblockaden auf Seiten von Kommunen und Mobilitätsdienstleistern zu erforschen.

Der Beitrag von Müggenburg et al. hat im weiteren Sinn ebenfalls mit dem Thema Mobilitätsmanagement zu tun. Das vorgestellte Projekt untersucht wichtige Ereignisse individueller Biographien, die sich mit dem Erwerb bzw. Verkauf eines Pkw oder motorisierten Zweirads in Verbindung bringen lassen. Bisher werden mobilitätsbezogene Interventionen häufig an Umzügen festgemacht (s. den Beitrag von Thronicker). Die hier vorgestellten Ergebnisse legen nahe, dieses Konzept für weitere Ereignisse, zum Beispiel Heirat oder die Geburt eines Kindes, zu öffnen. Interessant ist darüber hinaus die generationsübergreifende Betrachtung. Entgegen vielen Annahmen deutet sich hier an, dass auch die ältere Generation noch einmal für eine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens offen sein könnte. Dies ist angesichts des demographischen Wandels eine wichtige Perspektive (s. hierzu auch die Interviews). Ähnlich argumentiert Martin Schreiner in seinem Kommentar zum Artikel. In der Mobilitätsmanagementpraxis stellt er eine grundsätzliche Empfänglichkeit der Bürger und Bürgerinnen fest, wobei für den Erfolg einer Aktion die Art der Ansprache ausschlaggebend ist.

Schwedes et al. beschäftigen sich mit der Einflussnahme von Interessensgruppen auf politische Entscheidungsprozesse anhand der Festsetzung der CO₂ Emissionsgrenzwerte für Pkw und der Nationalen Plattform Elektromobilität. Wir meinen, dass das Thema Lobbying bisher zu Unrecht von der Umweltpsychologie völlig ausgeblendet wurde. Wie wird in der Politik eigentlich kommuniziert? Welche Chancen haben zum Beispiel die Umweltverbände ihre Vorstellungen in den Gesetzgebungsprozess einzubringen? Das sind relevante Fragen. Auch bietet die Sozialpsy-

Die Umweltpsychologie blendet das Thema Lobbying bisher völlig aus

■ **Schwerpunktthema** chologie dazu umfangreiches Wissen, z.B. über Gruppenstrukturen, Gruppenprozesse, den Einfluss von Minderheiten auf Gruppenentscheidungen usw., welches die Umweltpsychologie nur aufgreifen muss. Auch der Praxiskommentator Martin Schmied regt an, die Einflussmöglichkeiten kleiner NGOs und generell neue Koalitions- und Kooperationsformen in den Blick zu nehmen.

4 Fazit und Ausblick

Wie geht es weiter mit dem Verkehr, wo liegen die künftigen Forschungsfelder? Es hat in den letzten 20 bis 30 Jahren einige erfreuliche Entwicklungen gegeben. Dazu gehört das Unfallgeschehen auf der Straße. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist in Deutschland seit 1970 um über 85% zurückgegangen. Der Rückgang hat sich allerdings seit 2010 stark verlangsamt. Es deutet sich an, dass die von der EU-Kommission ausgerufene Vision Zero, null Tote im Straßenverkehr, nicht einfach zu erreichen sein wird. An der Mobilitätskultur, dem Miteinander auf der

**Der Problemdruck
im Verkehrsbereich ist
immer noch hoch**

Straße, muss weit intensiver als bisher gearbeitet werden. Technische Innovationen wie das automatisierte Fahren werden die Verkehrssicherheit vor ganz neue Herausforderungen stellen (s. a. die Interviews).

Erfreulich ist der Rückgang der Schadstoffemissionen, der sich mit der weiteren Verschärfung der Abgasgrenzwerte weiter fortsetzen wird. Dies ist der einzige Bereich, in dem die Technik tatsächlich das Problem zu lösen in der Lage war.

In anderen Feldern ist der Problemdruck immer noch hoch: Der Verkehr ist der ein-

zige Sektor, in dem die Klimagasemissionen bisher kaum gesunken, EU-weit sogar gestiegen sind. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist so hoch wie eh und je, trotz deutlicher Emissionssenkungen seitens der Fahrzeuge. Bahnlärm wächst sich zu einem neuen Problem aus. Im Einzugsbereich der großen Flughäfen nimmt der Fluglärm zu. Die Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr steigt stetig an. In den Städten steht der fließende und ruhende Verkehr in Konkurrenz zu anderen Nutzungen der Flächen als Aufenthalts-, Erholungs- oder Spielflächen. An den Flächenansprüchen des Verkehrs scheitern letztlich auch ehrgeizige Verdichtungskonzepte der städtischen Entwicklung.

Für die Zukunft zeichnet sich ab, dass die Technik allein es wohl nicht richten wird. Auch erneuerbare Energien sind nur begrenzt vorhanden. Der Einsatz von Biokraftstoffen ist diskreditiert, seit erkennbar wurde, dass deren Erzeugung letztlich in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht, und für die Massen an Treibstoffen die Anbauflächen auf der Erde bei Weitem nicht ausreichen. Das Elektroauto ist umstritten. Bisher bleibt sein Einsatz weit hinter den Erwartungen der Politik zurück. Auch die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen braucht Ressourcen, z.B. Flächen für Solarmodule, Windräder oder Stromtrassen. Und wenn es das Problem der knappen Energie nicht gäbe – das Elektroauto sollte den Pkw mit Verbrennungsmotor auf keinen Fall eins zu eins ersetzen. Auch Elektroautos brauchen Platz beim Fahren und beim Parken. Auch Elektroautos machen Lärm, sobald sie schneller als 30 km/h fahren gibt es keinen Unterschied zum „normalen“ Pkw.

In den Städten bewegen sich die Menschen offenbar in letzter Zeit etwas umweltfreund-

licher als all die Jahre zuvor. Die jahrelangen Bemühungen einer nachhaltigen Verkehrsplanung scheinen sich endlich auszuzahlen. Aber welchen Beitrag leistet die Planung dazu wirklich, welche Maßnahmen sind es, die die Menschen zu einem anderen Mobilitätsverhalten veranlassen? Im deutschsprachigen Raum gibt es so gut wie keine Evaluationsstudien, die den Regeln der Kunst genügen. Experimentelle Ansätze, bei denen Wissenschaft und Praxis direkt kooperieren, könnten die Erkenntnisbasis erheblich verbreitern. Das Mobilitätsmanagement als Instrument zur Förderung umweltschonenden Verhaltens ist inzwischen weitgehend anerkannt. Aus der Praxis heraus stellen sich hier exemplarisch viele vertiefende Fragen. Legen sich beispielsweise Wohnungssuchende bereits bei der Wohnungsbesichtigung auf Verkehrsmittel fest? Findet eine Korrektur des Verkehrsverhaltens nach dem Einzug statt? Wann ist der beste Zeitpunkt für eine Intervention?

Die Beträge, die Praxiskommentare und die Interviews zeigen, es sind noch viele Fragen offen, denen sich die Umweltpsychologie in nächster Zeit widmen kann und widmen sollte.

Kontakt

Dr. Hedwig Verron
E-Mail: verron@mum-online.de

Dr. Tina Gehlert
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G
10117 Berlin
E-Mail: t.gehlert@gdv.de

Dr. Katrin Dziekan
Umweltbundesamt
Fachgebiet Umwelt und Verkehr
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau
E-Mail: katrin.dziekan@uba.de

5 Literatur

- Bamberg, S. (2001). Psychologische Mobilitätsforschung – zwischen Ernüchterung und Neupositionierung. Einführung zum Schwerpunktthema. *Umweltpsychologie* 5(2), 2-8.
- Klocke, U., Gawronski, B., und Scholl, W. (2001). Einstellungen zu Umwelt und Mobilität bei Jugendlichen – Gesellschaftliche Trends, Generationenunterschiede und Alterseffekte. *Umweltpsychologie* 5(2), 10-33.
- Monheim, H. (2001). Das Defizit an verkehrspsychologischer Strategie. Gründe für den Misserfolg der deutschen Verkehrspolitik. *Umweltpsychologie* 5(2), 76-81.

Endnote

- 1) Danksagung: Die Gastherausgeberinnen danken den Reviewenden für ihr Engagement und die konstruktiven Rückmeldungen zu den wissenschaftlichen Beiträgen: Jürg Artho, Markus Barth, Elisabeth Dütschke, Sonja Haustein, Rainer Höger, Marcel Hunecke, Melanie Jaeger-Erben, Timmo Janitzek, Christian Klöckner, Josef Krems, Martin Lanzendorf, Philipp Mayring, Daniel Metzler, Siegmund Otto, Dieter Plehwe, Joachim Scheiner, Bernhard Schlag, Hans Spada und Manfred Thüning. Vielen Dank an Nicola Moczek, Anke Blöbaum und Joachim Schahn für ihre konstruktive Begleitung dieses Schwerpunktheftes. Maxie Schulte hat die Prozessabläufe und die ersten Schritte für dieses Schwerpunktheft maßgeblich mit strukturieren geholfen. Danke!