



35/2017

MOBILITÄT ALS TEIL DER DASEINSVORSORGE

MOBILITÄT VERSTEHEN, STEuern UND ALLEN ERMÖGLICHEN

AUF EINEN BLICK

Wie können wir allen Menschen Mobilität¹ nachhaltig ermöglichen? Gelingen kann das nur, wenn wir Mobilität zugleich individuell gestalten und gemeinwohlorientiert ausrichten. Dafür müssen wir die Daseinsvorsorge erweitern und ein entsprechendes Mobilitätsgesetz schaffen. Gefordert sind eine gestaltende Politik, ebenso wie technische Innovationen und soziale Lernprozesse. Nur so können wir das zur gesellschaftlichen Teilhabe notwendige Mindestmaß an Mobilität gewährleisten.

Mit der Entwicklung des Sozial- und Wohlfahrtsstaats hat sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts die bis heute gültige am Gemeinwohl orientierte staatliche Leistungsverwaltung etabliert (vgl. Hofmann 2012). Die damit verbundene Einführung der Grundversorgung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen – auch Daseinsvorsorge genannt – ging auf die Einsicht zurück, dass in modernen Gesellschaften die Menschen nicht mehr selbst, sondern der Staat jene Infrastrukturleistungen erbringen muss, die für das Zusammenleben großer Menschenmassen erforderlich sind. Die Kanalisation und die elektrischen Netze (vgl. Meinel 2011) sind dafür wichtige Beispiele. Die Idee vom Hausanschluss war geboren! Der Hausanschluss, der sicherstellt, dass jede Bürgerin und jeder Bürger Zugang zu den im täglichen Leben notwendigen Leistungen hat, ist Teil der Daseinsvorsorge. Somit ist der Hausanschluss eine soziale Angelegenheit.

Auch der Verkehr ist Teil der Daseinsvorsorge und sollte im Sinne des Gemeinwohls organisiert werden. Allerdings bezog sich der Anspruch seinerzeit, aufgrund fehlender Alternativen, nur auf den öffentlichen Verkehr. Um ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten, sollte er jedoch jedem Menschen zugänglich sein.

DER PRIVATE PKW DOMINIERT DIE MOBILITÄT

Mit der Massenmotorisierung der Nachkriegszeit änderte sich die Situation im Verkehrssektor grundlegend. Das private Automobil erlaubte es immer mehr Menschen, für ihre persönlichen Mobilitätsbedürfnisse selbst zu sorgen. Sie waren damit immer weniger auf die staatliche Dienstleistung des öffentlichen Verkehrs angewiesen. Zwar sorgte der Staat mit gewaltigen Straßeninfrastrukturmaßnahmen und einer Stellplatzpflicht im Verkehrsbereich für einen dem Hausanschluss durchaus vergleichbaren Zugang. Darüber hinaus organisierten die Menschen ihre Mobilität aber immer selbstständiger bzw. unabhängiger. Bis schließlich das Grundbedürfnis Mobilität fast nur noch durch den privaten Pkw realisiert werden konnte, während der Anschluss an den öffentlichen Verkehr zunehmend ausgedünnt wurde.

Heute ändern sich die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen erneut grundlegend. Durch den Klimawandel und das Bewusstsein für die Endlichkeit fossiler Energieträger steht die private Automobilität immer mehr zur Disposition. Hinzu kommt, dass die Kosten von Mobilität steigen, was insbesondere Haushalte mit niedrigeren Einkommen von der Teilhabe am ökonomischen und sozialen Leben ausschließt. Vor diesem Hintergrund ist zu klären, wie die notwendige Basismobilität im Sinne des Gemeinwohls erbracht werden soll. Die soziale Frage – also wie gewährleistet ist, dass jede Bürgerin und jeder Bürger Zugang zu den im täglichen Leben notwendigen Leistungen hat – stellt sich damit neu.

Eine innovative und zugleich nachhaltige Antwort müsste im Rahmen eines neu definierten Daseinsvorsorgekonzepts Infrastrukturen für eine individuelle und zugleich gemeinwohl-

>

orientierte Mobilität schaffen. Individuelle Mobilität ist von privater Automobilität zu entkoppeln. Dazu aber bedarf es ebenso großer gesellschaftlicher Anstrengungen wie im 19. Jahrhundert, als in Europa die städtischen Netzinfrastrukturen etabliert wurden.

NEUE FORMEN ÖFFENTLICHER MOBILITÄT SIND GEFORDERT

Analog zu Kanalisation und Strom stellt aktuell der private Pkw dank seiner Verfügbarkeit den Hausanschluss für Mobilität dar. Allerdings mit einem entscheidenden Unterschied: Während die städtischen Netzinfrastrukturen aufgrund ihres kollektiven Gebrauchs eine dauerhafte und damit effiziente Versorgung gewährleisten, ist der Pkw eine rein private Nutzungsform. Die meiste Zeit des Tages über wird der private Pkw nicht genutzt, während für Personen ohne eigenen Pkw ein Hausanschluss Mobilität nicht gewährleistet ist. Denn nicht vor jeder Haustür ist eine Haltestelle des ÖPNV eingerichtet. Auch kann man in der Regel nicht aus der Haustür treten, sich ein Leihrad nehmen und zur nächsten Haltestelle fahren, um dort schnell und zügig in den nächsten Verkehrsträger umzusteigen. Schließlich stehen einem auch im Wohnumfeld nur in den seltensten Fällen Carsharing-Autos zur Verfügung. Sie fehlen gerade dort, wo sie am meisten gebraucht werden: in den Randbezirken der Städte ebenso wie im ländlichen Raum. In der Folge nimmt die soziale Ungerechtigkeit für einen wachsenden Teil der Bevölkerung in dem Maße zu, wie ihre Mobilität bzw. gesellschaftliche Teilhabe aus den genannten Gründen eingeschränkt wird. Allen Bürger_innen ihren individuellen Bedürfnissen und Lebenslagen entsprechend Mobilität zu ermöglichen steht somit vor aktuell großen Herausforderungen. Verkehrspolitik muss sich dieser sozialen Frage unter den veränderten Rahmenbedingungen deshalb neu annehmen und hier vor allem über neue Formen öffentlicher Mobilität nachdenken (vgl. Schwedes 2014).

MOBILITÄT AN DEN BEDÜRFNISSEN DER SCHWÄCHSTEN ORIENTIEREN

Mobilität für alle gleichermaßen zu ermöglichen ist heute besonders voraussetzungsvoll. Ganz unterschiedliche Faktoren schränken die individuelle Bewegungsfreiheit im Sinne gesellschaftlicher Teilhabe ein. Das können Behinderungen sein, mangelnde finanzielle Ressourcen wie auch räumliche und zeitliche Strukturen. Gleiches gilt für die zu beobachtende Entdichtung, Entmischung und die damit einhergehende Auflösung alter Raumstrukturen (Holz-Rau 2018), aber auch für die Veränderung der traditionellen Raum-Zeit-Bindungen, die sich weiter ausdifferenzierten Bedürfnisse, die vielfältigen Verkehrszwecke und die komplexer gewordenen Wegeketten. Auch das immer weitere Ausdünnen einer flächendeckenden Versorgung durch Busse und Bahnen gerade im ländlichen Raum schließt Menschen ohne eigenes Auto aus.

Verkehrspolitik und -planung, die eine umwelt- und sozialgerechte Verkehrsmittelnutzung befördern möchte, muss also individuelle und zugleich gemeinwohlorientierte Mobilität gewährleisten. Dies erfordert Verkehrsdienstleistungen, die über die hohe Netzdichte und Taktfrequenz des bestehenden öffentlichen Nahverkehrs hinausreichen (vgl. Catapult 2016).

Körperliche Behinderungen, Unsicherheit und Ängste können Akzeptanzschwellen begründen, die Mobilität erheblich einschränken. Die persönlichen Barrieren können grundsätzlich jeden treffen. Dementsprechend muss sich umwelt- und sozialgerechte Verkehrspolitik bei der Gestaltung des Verkehrs an den Bedürfnissen der schwächsten Gesellschaftsmitglieder orientieren. Nur so trägt sie umfassend zum Gemeinwohl bei – von einem barrierefrei gestalteten Fahrkartenautomaten profitieren alle (vgl. Daubitz 2014).

EINKOMMENSARME HAUSHALTE IN DEN BLICK NEHMEN

Aber auch mangelnde finanzielle Möglichkeiten schränken Mobilität ein. Selbst wenn einkommensarme Haushalte absolut geringere Verkehrsausgaben haben, geben sie im Vergleich zu einkommensstarken Haushalten einen wesentlich höheren Anteil ihres Haushaltseinkommens für Mobilität aus. Zudem sind die Verkehrskosten in den letzten Jahren überdurchschnittlich gewachsen. Einkommensarme Haushalte haben kaum die Möglichkeit, steigende Verkehrskosten zu kompensieren, da große Teile des Einkommens in festen Ausgaben für den Bereich Ernährung, Kleidung, Hygieneartikel etc. gebunden sind. Schließlich können die Einkommensarmen ihre Verkehrskosten kaum reduzieren, da sie bereits jetzt vor allem nichtmotorisierte und öffentliche Verkehrsmittel nutzen (Altenburg et al. 2009). Verkehrspolitische Strategien zur Erhaltung von Mobilität sind also sehr eng mit sozialpolitischen Fragestellungen verbunden.

VORAUSSETZUNG IST EIN MOBILITÄTS-GESETZ, DAS ALLE VERKEHRSMITTEL BERÜCKSICHTIGT

Die veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen machen es notwendig, den Gemeinwohlgedanken der Daseinsvorsorge im Sinne des Nachhaltigkeitskonzepts weiterzuentwickeln (vgl. Ambrosius 2016). Neben der sozialen muss die ökonomische und die ökologische Dimension aufgenommen und mit dem Gedanken der Generationengerechtigkeit verbunden werden. Dabei kann durchaus an bestehenden rechtlichen Institutionen der Daseinsvorsorge angeknüpft werden (vgl. Ringwald 2008).

Das Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr wäre ein guter Ausgangspunkt für ein wesentlich weiter gefasstes Mobilitätsgesetz. An die Stelle des Nahverkehrsplans könnte künftig ein Mobilitätsplan treten. Denn während das Nahverkehrsgesetz auf den öffentlichen Kollektivverkehr fokussiert und im Nahverkehrsplan ein entsprechendes Mindestangebot verkehrlicher Anschlussfähigkeit für jede Bürgerin und jeden Bürger anbieten soll, liegt dem Mobilitätsgesetz ein anderes, aktuelles Verständnis von Verkehr zugrunde (vgl. Schwedes et al. 2018). Klassischer Weise wird Mobilität mit Verkehr gleichgesetzt und als realisierte physische Bewegung verstanden. Im Mobilitätsgesetz sollte Mobilität jedoch als Möglichkeit gesellschaftlicher Teilhabe verstanden werden. Mit diesem Perspektivwechsel wird nicht mehr wie bisher der Blick auf einzelne Verkehrsmittel gerichtet. Vielmehr rückt die Gewährleistung eines Mindestmaßes an Mobilität zur Sicherstellung gesellschaftlicher Teilhabe in den Mittelpunkt.

Das Mobilitätsgesetz zielt insofern auf mehr Mobilität bei gleichzeitiger Verminderung von Verkehr. Die Errichtung einer Schule in unmittelbarer Nachbarschaft statt der Finanzierung des Schulbusses oder die Einrichtung von attraktiven Heim-arbeitsplätzen statt Zahlung einer Pendlerpauschale ermöglichen mehr Mobilität und mehr gesellschaftliche Teilhabe, verringern aber zugleich das Verkehrsaufkommen.

Durch den Perspektivwechsel wird nicht mehr wie mit dem Nahverkehrsgesetz und dazugehörigen Nahverkehrsplan ein auf dem öffentlichen Kollektivverkehr basierendes Mindestangebot an Verkehr für jede Bürgerin und jeden Bürger garantiert, sondern die spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse der Bürger_innen werden als Ausgangspunkt für situative Lösungen genommen. Bund, Land und Kommune sind daher gefordert, ihre Zuständigkeiten, Aufgaben, auch finanziell, diesem Perspektivwechsel anzupassen. Auf kommunaler Ebene erweitert sich damit bspw. der Verantwortungsbereich der öffentlichen Hand auf eine Vielzahl von Dienstleistungen, die einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten.

KOMMUNEN MÜSSEN INTEGRIERTE VERKEHRSKONZEPTE VORLEGEN

Anders als in der Vergangenheit muss die Kommune die notwendigen Leistungen aber nicht selbst erbringen. Ihre Aufgabe besteht vor allem darin zu gewährleisten, dass private und öffentliche Anbieter sich mit klassischen und innovativen Verkehrsdienstleistungen in ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept einbringen. Die verkehrspolitische Herausforderung besteht darin, die dazu notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Beispielsweise könnte eine Kommune zusammen mit städtischen Wohnungsbaugesellschaften, den öffentlichen Verkehrsunternehmen und in Kooperation mit privaten Mobilitätsdienstleistern, seien es Taxiunternehmen, Carsharing- oder Bikesharing-Anbieter etc., neue Konzepte des autoarmen Wohnens entwickeln. Solche Kooperationen sind gerade auch für die ländlichen Regionen von Bedeutung.

STADTENTWICKLUNGS- UND WOHNUNGSBAUPOLITIK ALS TEIL DES MOBILITÄTSGESETZES

Darüber hinaus muss ein Mobilitätsgesetz im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik und -planung weitere Handlungsfelder berücksichtigen. Dazu zählen insbesondere die Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaupolitik, die entscheidend dazu beitragen können, angemessene gesellschaftliche Teilhabe ohne hohen Verkehrsaufwand und entsprechende Kosten zu gewährleisten. Mobilität kann auch bedeuten, dass dank bezahlbarer Mieten in den Innenstädten und funktional durchmischter Stadtquartiere die für die alltäglichen Grundbedürfnisse notwendigen Einrichtungen auf kurzen Wegen erreichbar sind.

DER MOBILITÄTSPLAN: MOBILITÄT VERSTEHEN, STEuern UND ERMÖGLICHEN

Zentraler Bestandteil des Mobilitätsgesetzes ist also ein Mobilitätsplan, der sich, anders als der Nahverkehrsplan, nicht mehr

an einzelnen Verkehrsmitteln orientiert, sondern die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zum Ausgangspunkt der Überlegungen macht. Neben den beiden traditionellen Planungsinstrumenten der Infrastrukturplanung sowie der Verkehrsflusslenkung, ist der Mobilitätsplan vor allem auf den neueren Planungsansatz des Mobilitätsmanagements angewiesen. Dabei zielt die Verkehrspolitik und -planung auf die Ansprache der Bevölkerung, noch bevor die Menschen verkehrsrelevante Entscheidungen getroffen haben. Das heißt, Politik und Planung reagieren nicht mehr wie bisher auf Standortentscheidungen von Haushalten oder Unternehmen, wenn diese sich z. B. für eine Ansiedlung auf der grünen Wiese entschieden haben, indem sie adäquate Angebote entwickeln. Stattdessen formulieren Politik und Planung in einem regionalen Mobilitätsplan handlungsleitende verkehrspolitische Ziele, die mit einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanungsstrategie angestrebt werden.

In Anbetracht der verkehrspolitischen Herausforderungen kann ein Höher/Weiter/Schneller – also immer mehr Verkehr, der immer weitere Strecken in immer kürzerer Zeit überwinden muss – nicht Leitgedanke eines Mobilitätsgesetzes sein. Stattdessen sollte es zum Ziel haben, Verkehr zu reduzieren, indem die zu überwindenden Distanzen verringert werden. Eine darauf basierende, im lokalen Mobilitätsplan formulierte, integrierte Verkehrsplanungsstrategie, hätte die Aufgabe, zusammen mit der Bevölkerung neue Formen des gesellschaftlichen Zusammenlebens zu organisieren, die das zur gesellschaftlichen Teilhabe notwendige Maß an Mobilität gewährleisten und Verkehrsentwicklung mit ihren negativen Folgen für das Gemeinwohl weitgehend vermeiden.

VERKEHRSENTWICKLUNG IM SINNE DES GEMEINWOHLS ETABLIEREN

Heute gilt es, eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung im Sinne des Gemeinwohls zu erreichen. Hierfür ist es notwendig, ein neues Mobilitätsverständnis zu etablieren und den Verkehr neu zu organisieren. Die politische Herausforderung ist, der Bevölkerung die Nachhaltigkeit als Teil des Gemeinwohlinteresses zu vermitteln (Schmitt-Egner 2015). Im Verkehr erfordert dies, die Gleichsetzung von individueller Mobilität mit privater Automobilität zu überwinden.

Eine so weitreichende Veränderung des Verkehrsverhaltens kann nicht unvermittelt erzwungen werden. Vielmehr besteht die politische Aufgabe darin, der Bevölkerung den Sinn eines veränderten Verkehrsverhaltens im Rahmen einer neuen Mobilitätskultur nahezubringen und mit dem Mobilitätsgesetz gleichermaßen individuelle wie gemeinwohlorientierte Mobilität zu gewährleisten, die gemessen an den Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe eine gleichwertige Alternative darstellt. Damit rückt unter veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen die soziale Frage zurück ins Zentrum einer Verkehrspolitik, die darauf gerichtet ist, jeder Bürgerin und jedem Bürger, ein Mindestmaß nachhaltiger Mobilität zu garantieren. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass jene Förderatbestände der öffentlichen Hand, die heute noch eine nichtsoziale Mobilität unterstützen, ersatzlos gestrichen werden sollten. Auch wenn dies zwangsläufig zu Konflikten mit denjenigen führen wird, die gegenwärtig noch von einer nichtnachhaltigen Verkehrsentwicklung profitieren, ist dies

unausweichlicher Teil des notwendigen gesellschaftlichen Transformationswandels.

Um zu ermitteln, welche Herausforderung dieser Transformationsprozess darstellt, ist der Rückblick auf die Einführung städtischer Infrastrukturen wie bspw. die Kanalisation hilfreich (vgl. Schott et al. 2005). Dies vermittelt einen Einblick in die Größe der gesellschaftlichen Aufgabe und erinnert daran, dass die Durchsetzung technischer Innovationen, aber auch des Gemeinwohlinteresses gegenüber den etablierten Partikularinteressen mit sozialen Lernprozessen eng verbunden ist. Der Rückblick zeigt aber auch, dass große Gemeinschaftsaufgaben in der Vergangenheit schon einmal erfolgreich durchgeführt wurden. Heute individuelle und zugleich gemeinwohlorientierte Mobilität zu schaffen, initiiert einen ähnlich umfassenden Transformationsprozess. Dessen erfolgreiche Gestaltung ist eine langfristige Aufgabe, die wir jetzt beginnen müssen.

Autoren

René Bormann ist Leiter des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung.

Oliver Schwedes ist Professor an der TU Berlin und leitet dort das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

Anmerkungen

1 – Wie ermöglichen wir es den Menschen, zügig, komfortabel und zu vertretbaren Preisen die Orte ihrer Wahl zu erreichen? Wie minimieren wir gleichzeitig die negativen Effekte der Mobilität? Wie sichern wir zuverlässigen und effizienten Warentransport? Diese Fragen bearbeitet das Projekt Mobilität 2050, in dessen Rahmen die vorliegende Publikation erscheint. Ziel des Projekts ist es, innovative Ideen für eine gestaltende, zukunftsfähige Mobilitätspolitik zu erarbeiten, für sie zu werben und mobilitätspolitische Akteur_innen zu vernetzen. Lesen Sie hierzu auch: Bormann, René; Bracher, Tilman; Leerkamp, Bert; Hatzfeld, Ulrich; Holzapfel, Helmut; Reutter, Ulrike; Schwedes, Oliver; Stuber, Martin 2017: Mobilität 2050 – demokratisch, nachhaltig und digital vernetzt, Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.

Literaturverzeichnis

Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten 2009: Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen, Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.

Ambrosius, Gerold 2016: Öffentlicher Verkehr und Gemeinwirtschaftlichkeit: Im Spannungsfeld von Eigenwirtschaftlichkeit, Wettbewerb und Regulierung, in: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 449–471.

Bormann, René; Bracher, Tilman; Leerkamp, Bert; Hatzfeld, Ulrich; Holzapfel, Helmut; Reutter, Ulrike; Schwedes, Oliver; Stuber, Martin 2017: Mobilität 2050 – demokratisch, nachhaltig und digital vernetzt, Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.

Catapult 2016: Mobility as a Service: Exploring the Opportunity for Mobility as a Service in the UK, Birmingham, <https://ts.catapult.org.uk/2016/08/17/future-maas-transportation/> (1.2.2017).

Daubitz, Stephan 2014: Die „Captives“ sind die eigentlichen Mobilitäts-pioniere: Zum Innovationspotential einer marginalisierten Bevölkerungsgruppe, in: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Öffentliche Mobilität: Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, Wiesbaden, S. 189–200.

Hofmann, Wolfgang 2012: Bürgerschaftliche Repräsentanz und kommunale Daseinsvorsorge, Stuttgart.

Holz-Rau, Christian 2018: Verkehr und Verkehrswissenschaft: Verkehrspolitische Herausforderungen aus Sicht der Verkehrswissenschaft, in: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik: Eine interdisziplinäre Einführung, Wiesbaden (i. E.).

Meinel, Florian 2011: Der Jurist in der industriellen Gesellschaft: Ernst Forstthoff und seine Zeit, Berlin.

Ringwald, Roman 2008: Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff: Forstthoff, Grundgesetz und Grundversorgung, Frankfurt am Main et al.

Schmitt-Egner, Peter 2015: Gemeinwohl: Konzeptionelle Grundlinien zur Legitimität und Zielsetzung von Politik im 21. Jahrhundert, Baden-Baden.

Schott, Dieter; Luckin, Bill; Massard-Guilbaud, Geneviève (Hrsg.) 2005: Resources of the City: Contributions to an Environmental History of Modern Europe, Aldershot; Burlington.

Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian 2018: Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung, IVP-Discussion Paper, Berlin (i. E.).

Schwedes, Oliver (Hrsg.) 2014: Öffentliche Mobilität: Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, Wiesbaden.

Stippak, Marcus 2010: Beharrliche Provisorien: Städtische Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in Darmstadt und Dessau 1869–1989, Münster.

Impressum

© 2017

Friedrich-Ebert-Stiftung

Herausgeberin: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn
Fax 0228 883 9202, 030 26935 9229
www.fes.de/wiso

Für diese Publikation ist in der FES verantwortlich:
René Bormann, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik
Bestellungen/Kontakt: wiso-news@fes.de

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.
Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

ISBN: 978-3-95861-986-9