



UNIVERSITÄT FÜR BODENKULTUR WIEN

Masterarbeit

Mobilität als soziale Praktik

Verhaltensänderungen in der COVID-19-Krise und ihr möglicher Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit

verfasst von

Andrea GUTSOHN, BSc

im Rahmen des Masterstudiums

Umwelt- und Bioressourcenmanagement

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Wien, März 2022

Betreut von:

Assoc. Prof. Mag. Dr. Reinhard Steurer
Institut für Wald-, Umwelt- und Ressourcenpolitik
Department für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

Ein besonderer Dank geht insbesondere an:

Mag. Dr.phil. Patrick Scherhauser

Institut für Wald-, Umwelt- und Ressourcenpolitik

Department für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften

und

Dr. rer. agr. Bettina König

Forschungszentrum Nachhaltigkeit - Transformation - Transfer

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, Andrea Gutsohn, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst habe und nach bester Kenntnis die aus den verwendeten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche erkennbar gemacht habe.

Wien, 08.03.2022

Unterschrift

Zusammenfassung

Die COVID-19-Krise und die damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie haben zu zahlreichen, teils gravierenden Veränderungen in den Lebenswirklichkeiten vieler Menschen geführt. Weltweit wurden Schulen, Kindergärten, Universitäten, große Teile des Handels und die Gastronomie geschlossen; Im Vordergrund standen Hygienemaßnahmen, die Maskenpflicht, Abstandsregeln, die Minimierung sozialer Kontakte und der Appell an die Menschen, möglichst zuhause zu bleiben. Diese Maßnahmen führten zu starken Einschränkungen des sozialen Lebens und hatten deutliche Auswirkungen auf die Mobilität der Menschen.

In dieser Arbeit wird auf Basis einer qualitativen Online-Tagebuchstudie – dem „Logbuch der Veränderungen“ – analysiert, wie die Menschen die COVID-19-Krise wahrnehmen, welche Veränderungen sie im Handlungsfeld Mobilität beobachten und wie sie diese Veränderungen bewerten. Insgesamt wurden 771 Logbucheinträge von 411 Logbuchsreiber*innen ausgewertet und analysiert.

Die Praxistheorie bildet den theoretischen Rahmen zur Rekonstruktion der sechs identifizierten Mobilitätspraktiken – Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, Autofahren, Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Nutzung des öffentlichen Personenfernverkehrs (ÖPFV) und Flugzeug-Nutzung. Dabei liegt der Fokus auf den Elementen einer sozialen Praktik, der Materialität, Kompetenz und dem Sinn sowie der Veränderung dieser Elemente aufgrund der Pandemie.

Durch die umfassende Analyse des empirischen, qualitativen Datenmaterials der Tagebuchstudie und dem theoretischen Rahmen der Praxistheorie trägt diese Arbeit dazu bei, zu erkennen, wie stark alltägliche Praktiken aufgrund der COVID-19-Krise verändert werden mussten und wie Bürger*innen diese Veränderungen wahrgenommen haben. Die Aufteilung der verschiedenen Mobilitätspraktiken nach den einzelnen Elementen Materialität, Kompetenz und Sinn hat zu einem besseren Verständnis geführt, wie sich die einzelnen Praktiken zusammensetzen, wie eng die Elemente miteinander verbunden sind und wie sich die praxistheoretischen Elemente aufgrund der COVID-19-Krise verändert haben.

Schlüsselwörter: Praxistheorie, Mobilität, COVID-19, Krise, soziale Praktik

Abstract

The COVID-19 crisis and related measures to fight the pandemic have led to numerous, partly far-reaching changes in many people's lives. Worldwide, schools, kindergartens, universities, large parts of the retail sector and restaurants remained closed. Measures comprise increased hygiene standards, compulsory wearing of masks, distance rules, minimisation of social contacts and the appeal to people to stay at home if possible. These measures led to severe restrictions on social life and had a clear impact on people's mobility.

This paper analyses based on a qualitative online diary study - the "Logbuch der Veränderungen" - how people perceived the COVID-19 crisis, which changes they observed in the field of mobility and how they evaluate these changes. A total of 771 diary entries from 411 diarists were evaluated and analysed.

The theory of practice forms the theoretical framework for the reconstruction of the six mobility practices identified - cycling, walking, driving, use of local public transport, use of long-distance public transport and air traffic. The focus was on assessing the elements of a social practice, materials, competences as well as meanings and changes of these elements due to the pandemic.

Based on the comprehensive analysis of the empirical, qualitative data material of the diary study and the theoretical framework of practice theory, this thesis contributes to the questions to what extent everyday practices have changed due to the COVID-19 crisis and how citizens perceive these changes. The analysis of the different mobility practices through the practice theoretical elements of materials, competences, and meanings has led to a better understanding of how practices are composed, how closely the elements are connected, and how elements have changed due to the COVID-19 crisis.

Keywords: practice theory, mobility, COVID-19, crisis, social practice

Vorwort

Im Frühjahr 2020 waren die Auswirkungen der COVID-19-Krise durch den Lockdown deutlich spürbar. Ebenso hat sich gezeigt, wie schlagartig sich das alltägliche Leben verändern kann. Die Pandemie hat zudem die Komplexität der heutigen Probleme verdeutlicht und gezeigt, wie sehr diese miteinander verbunden sind. Durch die Krise wurden altbekannte Probleme sichtbarer, was die Möglichkeit eröffnet hat, diese im Lichte der Pandemie neu zu beleuchten – im gesellschaftlichen als auch wissenschaftlichen Diskurs. Vor diesem Hintergrund habe ich mich auf die Suche nach einem passenden Thema für meine Masterarbeit gemacht. Dabei bin ich durch ein Seminar der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) auf das Forschungsprojekt „Logbuch der Veränderungen“ aufmerksam geworden. Daraufhin habe ich mich direkt an den Forschungsleiter gewendet und gefragt, ob es eine Möglichkeit gibt, am Forschungsprojekt teilzunehmen. Daher möchte ich gleich zu Beginn Prof. Dr. Benjamin Nölting von der Hochschule für nachhaltige Entwicklung (HNEE) danken, welcher mir trotz der Entfernung Wien-Eberswalde die Möglichkeit gab, Teil des Projektes zu sein. Des Weiteren möchte ich Mag. Dr.Phil. Patrick Scherhauser von der BOKU danken, ohne welchem ich womöglich nicht auf das Projekt der HNEE aufmerksam geworden wäre und welcher mir als Betreuer meiner Masterarbeit für Fragen zur Seite stand und neue Sichtweisen eröffnete. Ebenfalls möchte ich Dr. Bettina König danken, welche seitens der HNEE meine Hauptansprechpartnerin war und die interessanten Diskussionen leitete. Zum Schluss möchte ich meinen Kolleginnen bei der HNEE danken, welche ebenso im Rahmen des Projektes ihre Masterarbeit verfassten; so konnten wir uns gegenseitig unterstützen. Natürlich danke ich auch meinen beiden Schwestern, welche die Arbeit Korrektur gelesen haben. Am meisten danke ich meinem Freund, der mir in guten sowie schlechten Tagen Halt gab.

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Überblick über die vier Kulturtheorien und ihrer Verortung des Sozialen (eigene Darstellung).	21
Abbildung 2: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn (eigene Darstellung).	24
Abbildung 3: Überblick der Logbuchschrreiber*innen nach Angaben zum Geschlecht und Tätigkeit (eigene Darstellung).	37
Abbildung 4: Überblick der Logbuchschrreiber*innen nach Alter (eigene Darstellung).	37
Abbildung 5: Überblick der Logbuchschrreiber*innen im Handlungsfeld Mobilität nach Angaben zum Geschlecht und Tätigkeit (eigene Darstellung).	38
Abbildung 6: Überblick der Logbuchschrreiber*innen im Handlungsfeld Mobilität nach Alter (eigene Darstellung).	39
Abbildung 7: Darstellung der einzelnen Schritte einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Gläser und Laudel und angepasst an das Handlungsfeld Mobilität (eigene Darstellung, angelehnt an Gläser und Laudel (2010, S. 203).	42
Abbildung 8: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Radfahren (eigene Darstellung).	49
Abbildung 9: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Zu-Fuß-Gehen (eigene Darstellung).	52
Abbildung 10: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Autofahren (eigene Darstellung).	55
Abbildung 11: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik ÖPNV-Nutzung (eigene Darstellung).	58
Abbildung 12: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik ÖPFV-Nutzung (eigene Darstellung).	61
Abbildung 13: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Flugzeug-Nutzung (eigene Darstellung).	63
Abbildung 14: COVID-19-Maßnahmen in Deutschland zwischen Ende Jänner und Mitte September 2020 (eigene Darstellung in Anlehnung an Deutschlandfunk (2021) sowie mdr (2020)).	86
Abbildung 15: Beispielhafte Logbucheinträge aus dem Datensatz der Mehrfachschrreiber*innen.	94
Abbildung 16: Die Einteilung der sechs Mobilitätspraktiken in jeweilige Kategorien in MAXQDA.	97
Abbildung 17: Aufgliederung der Praktik Radfahren in die drei praxistheoretischen Elemente, den Veränderungsdimensionen und der Bewertung sowie Reflexion.	97
Abbildung 18: Darstellung der feinen Aufgliederung des Elements Sinn in MAXQDA am Beispiel der Praktik Radfahren.	97
Tabelle 1: Darstellung der Anzahl der Logbucheinträge sowie dem Anteil der Mehrfachschrreiber*innen über alle Handlungsfelder hinweg und in den drei Erhebungsphasen (König et al. 2021).	36
Tabelle 2: Darstellung der Anzahl der Logbucheinträge innerhalb der sechs Mobilitätspraktiken (eigene Darstellung).	46

Abkürzungsverzeichnis

CO ₂	Kohlendioxid
MNS	Mund-Nasen-Schutz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO _x	Stickoxide
NMVOG	Flüchtige organische Verbindungen ohne Methan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
THG	Treibhausgas

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	1
Abstract	2
Vorwort	3
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	4
Inhaltsverzeichnis.....	6
1 Einleitung: Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit	8
1.1 Ausgangslage: COVID-19-Krise als Gesundheits- und Gesellschaftskrise	8
1.2 Problemstellung: Nicht-nachhaltige Praktiken im Handlungsfeld Mobilität.....	9
1.3 Zielsetzung: Darstellung der Verhaltensänderungen im Handlungsfeld Mobilität.....	11
2 Theoretischer Teil.....	13
2.1 Nachhaltigkeit, Transformation und Transition	13
2.1.1 Transformation und Transition - “not a dualism, but a duality”	14
2.2 Mobilität im Wandel: Nachhaltige Mobilität	16
2.2.1 Sozial-ökologische Auswirkungen des Verkehrs	16
2.2.2 Die klassischen Strategien der Verkehrsplanung	17
2.2.3 Mobilität als soziale Praktik.....	18
2.3 Vom Individuum hin zu den sozialen Praktiken	19
2.3.1 Strukturalistischer Ansatz.....	19
2.3.2 Individualistischer Ansatz	19
2.3.3 Praxistheoretischer Ansatz.....	20
2.4 Sozialer Wandel und die Theorie sozialer Praktiken	21
2.4.1 Die Praxistheorie als Kulturtheorie	21
2.4.2 Handeln in der Praxistheorie.....	22
2.4.3 Praxis, Praktik und die Träger*innen.....	23
2.4.4 Die Elemente sozialer Praktiken.....	24
2.4.5 Praktik als Entität und Praktik als Performance	26
2.4.6 Veränderung von Praktiken.....	27
2.5 Fokus dieser Arbeit.....	30
3 Empirischer Teil	31
3.1 Methodisches Vorgehen	32
3.1.1 Forschungsdesign: Sozialwissenschaftliche Tagebuchstudie	32
3.1.2 Erhebungsinstrumente: Offener Fragebogen	34
3.1.3 Stichprobe: Die Logbuchsreiber*innen	36

3.1.4	Stichprobe im Handlungsfeld Mobilität	38
3.1.5	Durchführung der Studie: Untersuchungsverlauf	39
3.1.6	Vorgehensweise der Auswertung: Qualitative Inhaltsanalyse.....	40
4	Rekonstruktion der Praktiken im Handlungsfeld Mobilität	46
4.1	Überblick über das Handlungsfeld Mobilität	46
4.1.1	Radfahren	46
4.1.2	Zu-Fuß-Gehen.....	50
4.1.3	Autofahren	53
4.1.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	56
4.1.5	Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV).....	59
4.1.6	Flugzeug-Nutzung.....	62
5	Diskussion.....	65
5.1	Analyse und Interpretation der Ergebnisse.....	65
5.1.1	COVID-19-bezogene Materialität	66
5.1.2	Beendigung routinisierter Praktiken	66
5.1.3	Materielle Abhängigkeit	67
5.1.4	Abhängigkeit der Elemente untereinander.....	68
5.1.5	Kompetenz als kaum sichtbares Element.....	69
5.1.6	Einfluss von Emotionen und Gefühlen	70
5.1.7	Neu entstandene und angepasste Praktiken	71
5.1.8	Faktor Zeit.....	72
5.2	Diskussion der methodischen Vorgehensweise	72
6	Fazit	75
	Literaturverzeichnis.....	79
	Anhang	86
Anhang 1:	COVID-19-Maßnahmen in Deutschland.....	86
Anhang 2:	Fragebogen	86
Anhang 3:	Erinnerungsmail	89
Anhang 4:	Datensatz	91
Anhang 5:	Kodierplan.....	95
Anhang 6:	MAXQDA-Codierung.....	97

1 Einleitung: Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit¹

Klimakrise, Biodiversitätsverlust, Ressourcenübernutzung - wir befinden uns in einer Zeit, in der zahlreiche natürliche Systeme so grundlegend von uns Menschen und unserer Lebensweise verändert werden, dass diese aus dem Gleichgewicht geraten. Unsere Zeit kennzeichnet sich aber auch durch gravierende soziale Krisen, wie die transnationalen Fluchtbewegungen oder die globale Ungleichheit und Ausbeutung (Brand und Wissen 2017). Mit dem Begriff multiple Krise bzw. Vielfachkrise können diese verschiedenen, sich wechselseitig beeinflussenden und zusammenhängenden Krisenprozesse beschrieben werden (Demirović 2011). Allgemein treten Krisen nicht etwa plötzlich und unerwartet auf, sondern entstehen über einen langen Zeitraum in enger Verbindung mit natürlichen und sozialen Systemen (Brand 2014a). Bader et al. (2011, 11) beschreibt die multiple Krise als Resultat von „Spannungen und Widersprüchen“ in sozialen Verhältnissen und Rohland (2020, S. 47) nennt die enge „Mensch-Umwelt-Verflechtung“ als ausschlaggebend für die Entstehung der COVID-19-Krise (als auch der Klimakrise). Klar ist, dass die einzelnen Krisenprozesse die bestehenden gesellschaftlichen Missstände nochmal deutlich sichtbar(er) machen (Rohland 2020; Blühdorn et al. 2019).

Die Wortherkunft des Begriffs Krise stammt aus dem griechischen „krisis“ und wird als Entscheidung bzw. entscheidende Wendung übersetzt (Duden o.J.). Demirović (2011) beschreibt, dass Krisen im Allgemeinen zumindest kurz Bewusstsein dafür schaffen, dass die derzeitigen Verhältnisse verändert werden müssen. Žižek (2021, S. 40) unterstreicht diesen Punkt, indem er beschreibt, dass die COVID-19-Krise ein „Signal [ist], dass wir nicht in derselben Weise weitermachen können wie bisher“. Knoblauch und Löw (2020) sprechen von einer erzwungenen „Not-Ordnung“ der Gesellschaft, welche zu einer „Neu-Ordnung“ der Gesellschaft führen kann. Die COVID-19-Krise hat jedenfalls dazu geführt, dass die für „unumstößlich gehaltenen Glaubenssätze, Praktiken und Prioritäten“ grundlegend erschüttert wurden (und noch immer werden). Dadurch wurde eine Neuverhandlung vieler schon lang nicht mehr zur Debatte stehenden Glaubenssätze ausgelöst (Blühdorn et al. 2019, S. 11).

1.1 Ausgangslage: COVID-19-Krise als Gesundheits- und Gesellschaftskrise

Trotz der Neuartigkeit dieser Pandemie sind es die bekannten sozialen und ökologischen Probleme, welche nun nochmal stärker sichtbar und spürbar werden. So hat sich beispielsweise gezeigt, dass die am wenigsten privilegierten sozialen Gruppen von der COVID-19-Krise am stärksten betroffen sind (Blühdorn et al. 2019; Tanzmann 2020), die Bildungsungleichheit bei Schüler*innen aus sozial-bessergestellten Haushalten und jenen, aus sozial-ärmeren Schichten und Migrant*innen durch die Vielzahl und Dauer der Lockdowns vergrößert wird (Huebener und Schmitz 2020). Aufgrund der Pandemie leiden zusätzlich 132 Millionen Menschen an akutem Hunger (Tanzmann 2020). Durch die COVID-19-Krise ist es möglich, diese, seit langem bestehenden Probleme, in einem neuen Kontext aufzuzeigen und wissenschaftlich zu beleuchten. Es wird in einem gesellschaftlich breiteren Feld sichtbar, wie komplex und verwoben die großen Herausforderungen unserer Zeit sind und dass diese längst keinen lokalen, sondern viel mehr einen globalen Charakter haben.

Während die COVID-19-Krise überwiegend als Gesundheitskrise vermittelt worden ist, handelt es sich vielmehr um eine soziale bzw. gesellschaftliche Krise (Dickel 2020). Denn die politischen Maßnahmen haben in alle Bereiche des alltäglichen Lebens eingegriffen und das gesellschaftliche Zusammenleben stark eingeschränkt (Manderscheid 2020). Lessenich (2020, S. 218) beschreibt, dass in keiner Krise

¹ Blühdorn et al. 2019.

bisher „vergleichbar tief in die Lebenswelt und Alltagspraktiken der Leute eingegriffen“ wurde. Gesetzliche Maßnahmen wie Abstandsregelungen, Hygienevorschriften und Einschränkung der Bewegungsfreiheit, als auch das Erleben der Krise und die Gefahr einer COVID-19-Erkrankung an sich haben zu Anpassungsreaktionen geführt (König et al. 2021). Alltägliche Routinen wurden erstmals deutlich wahrgenommen und nicht mehr als selbstverständlich betrachtet. Gewisse Praktiken konnten nicht mehr durchgeführt werden und andere wurden verändert oder angepasst. Die COVID-19-Krise hat zudem dazu geführt, dass neue Praktiken entstanden sind (Dickel 2020). Mit Krisensituationen geht somit eine Art doppelte Aufklärung einher: Den Menschen wird die Bedeutung bestehender Routinen und Praktiken – die oft als selbstverständlich galten – vor Augen geführt und gleichzeitig wird die Notwendigkeit von Veränderungen sichtbar (Dickel 2020).

Nach Blühdorn et al. (2019) gibt es grob gesagt zwei mögliche Wege, in welche Richtung sich unser Leben durch die COVID-19-Krise verändern kann: Einerseits ist eine Verfestigung der „nachhaltigen Nicht-Nachhaltigkeit“ möglich, da Wirtschaftswachstum und die Steigerung des Konsums noch immer von großer Bedeutung sind. Andererseits ist erkennbar, dass viele Menschen, vor allem zu Beginn der Pandemie, sehr hoffnungsvoll waren und der Wunsch zu mehr Regionalität, Eigenständigkeit sowie Unabhängigkeit vorhanden war. Der Wunsch zur Rückverlagerung von Globalisierung zu mehr Regionalität aus dem Grund, da die COVID-19-Krise durch Grenzsicherungen, Engpässen in Supermärkten, stark eingeschränkter Mobilität, etc. nochmal deutlicher gezeigt hat, wie globalisiert und mobil die moderne Gesellschaft ist (Manderscheid 2020). So zeichnete sich eine Abhängigkeit aus, welche zu einer gewissen Instabilität des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Systems führt. Die derzeitige Krise kann somit als eine Art „Gelegenheitsfenster“ sowohl für die eine als auch für die andere Richtung angesehen werden (Blühdorn et al. 2019). Blühdorn et al. (2019, S. 17) stellen jedoch fest, dass in der Vergangenheit Krisen meist „zur Stärkung der Ordnung der Nicht-Nachhaltigkeit“ geführt haben. In welche Richtung wir gehen, ist noch unklar. Für Zizek (2021, S. 15) steht jedoch fest, dass es „kein Zurück zur Normalität“ geben wird.

1.2 Problemstellung: Nicht-nachhaltige Praktiken im Handlungsfeld Mobilität

Die COVID-19-Krise wird als „Probe“ für den Umgang mit weiteren, bevorstehenden Krisenprozessen angesehen (Hertin 2020). Die Klimakrise wird jedoch voraussichtlich weitreichendere Folgen als die COVID-19-Krise haben und nochmal mehr unser derzeitiges wirtschaftliches als auch gesellschaftliches System in Frage stellen. Dabei gibt es zahlreiche Vorschläge, wie sich die Gesellschaft an die Klimakrise anpassen bzw. wie die Gesellschaft den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase (THG) reduzieren kann (Kirchengast et al. 2019). Viele dieser Maßnahmen zielen darauf ab, den THG-Ausstoß im Sektor Verkehr zu reduzieren. Denn mit einem Anteil von knapp 20 % an den THG-Emissionen in Deutschland, spielt der Verkehrssektor bei der Erreichung der Klimaziele eine wichtige Rolle (Wuppertal Institut 2020). Im Bereich Mobilität bedeutet solch ein Wandel ein Aus für CO₂- bzw. ressourcenintensive Produkte und Dienstleistungen, eine Reduktion der Auto- bzw. Flugzeugnutzung sowie eine Steigerung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Rad- und Fußverkehrs (Wiedmann et al. 2020).

Seit den 1970 Jahren gibt es Bestrebungen, die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Einerseits durch technologische Verbesserungen in der Autoherstellung und andererseits durch die Förderung aktiver Mobilitätsformen (Radfahren und Zu-Fuß-Gehen) als auch der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Banister et al. 2007). Das grundlegende Ziel ist, den zunehmenden motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich zu verringern und gleichzeitig das Bedürfnis mobil zu sein, zu befriedigen (Canzler und Radtke 2019). Trotz zahlreicher Vorschläge und teilweiser

Bemühungen, gibt es, bezogen auf die für die Klimaziele erforderliche CO₂-Reduktion, bisher kaum Veränderungen im Straßenverkehr (Canzler und Radtke 2019).

Die Vorschläge umfassen zahlreiche innovative technologische Lösungen im Mobilitätsbereich. So kann etwa die Nutzung von Brennstoffzellen und Wasserstoff für den Lkw-Verkehr, der Einsatz synthetischer Kraftstoffe als Kerosin-Ersatz sowie die Elektrifizierung des Güterverkehrs durch Oberleitungen zu einer CO₂-Reduktion beitragen (Wuppertal Institut 2020; Schneidewind 2018). Zudem bringt die Digitalisierung neue Mobilitätskonzepte mit sich, beispielsweise die Idee des autonomen Fahrens, Car-Sharing-Konzepte und individuelle Routenplaner (Schneidewind 2018). Diese technischen Innovationen können einen Beitrag zur erforderlichen Mobilitäts- bzw. Verkehrswende leisten. Jedoch nur in begrenztem Maße (Canzler und Radtke 2019). Die Elektromobilität als Antriebswende ist notwendig, aber keinesfalls ausreichend. Car-Sharing stellt noch immer ein Nischenprodukt dar, insbesondere im ländlichen Raum (Canzler und Radtke 2019). Neue Angebote gehen nämlich nicht automatisch mit einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bzw. der THG-Emissionen einher. Zudem stellt der Rebound Effekt, bei welchem die Einsparungspotenziale der neuen Technologie aufgrund einer häufigeren Nutzung kompensiert werden, ein großes Problem dar (Canzler und Radtke 2019; Schneidewind 2018).

Ein Wandel hin zu einer nachhaltigeren Mobilität ist bisher somit nicht allein aufgrund fehlender Alternativen gescheitert, sondern auch aufgrund des fehlenden gesellschaftlichen Willens zur Veränderung und der sozialen Anpassungsfähigkeit. Dabei spielen Emotionen und Gefühle eine wesentliche Rolle bzw. die Sinnzuschreibungen, welche mit den einzelnen Verkehrsmitteln verbunden sind. Beispielsweise galt der Besitz eines Autos lange als Wohlstandsmodell, als Teil eines gelungenen modernen Lebens (Canzler und Radtke 2019). Denn nach dem zweiten Weltkrieg war der Besitz eines Autos und die stetig steigende Anzahl der Automobile eng mit dem ökonomischen Wiederaufstieg verbunden und wichtig für die wirtschaftliche sowie soziale Stabilität (Schneidewind 2018). Zusätzlich förderte die Politik diese Entwicklung in den 1960 bzw. 1970 Jahren mit der Entwicklung einer autogerechten Stadt und dem Bau der dazu notwendigen Infrastruktur (Canzler und Radtke 2019).

Bis heute wirken diese symbolischen Bedeutungen und Aufladungen aus früheren Zeiten nach. So wird das Auto nicht nur als Fortbewegungsmittel angesehen, sondern geht mit einem Gefühl der Freiheit und Unabhängigkeit einher (Canzler und Radtke 2019). Zudem gilt es als Statussymbol und ist Ausdruck von Individualität (Dangschat 2020; Canzler und Radtke 2019). Daher ist das Auto bis heute mit einem Anteil am Modal Split, also die Verteilung verschiedener Verkehrsmittel auf das Verkehrsaufkommen, von 80 % (2019) die dominante Verkehrsmittelwahl (Kords 2020; Keller 2021; Wuppertal Institut 2020).

Ersichtlich wird, dass es für eine nachhaltige Transformation innerhalb des Mobilitätsbereiches nicht nur die Entwicklung neuer Technologien braucht, sondern grundlegende Änderungen innerhalb der Gesellschaft (Wiedmann et al. 2020). Politische Strategien und technischen Innovationen können nur dann einen Beitrag zu dieser Wende leisten, wenn sie mit einem umfassenden sozialen und kulturellen Wandel der Gesellschaft Hand in Hand gehen. Haberl et al. fassen dies wie folgt zusammen (2011, S. 1):

“The challenge of sustainability is [...] a fundamental re-orientation of society and economy, not the implementation of some technical fixes.”

Somit hängt eine Mobilitätswende nicht nur von der Politik ab, sondern kann als Kulturwende angesehen werden (Schneidewind 2018; Canzler und Radtke 2019).

Wird das Problem der derzeitigen nicht-nachhaltigen Mobilität aus Sicht der Praxistheorie behandelt, wird erkennbar, dass die Emotionen und Gefühle ebenso einen Teil jeder Praktik darstellen.

Die praxistheoretische Perspektive hat den Vorteil, dass sie den Fokus auf unbewusste Gewohnheiten, alltägliche Routinen und soziale Praktiken legt, welche das Handeln eines Individuums bestimmen (Spurling et al. 2013). Technologische Entwicklungen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und rein individuelle Ansätze, bei welchem das Individuum und dessen Entscheidungen als Ursache für nicht nachhaltiges Verhalten angesehen werden, stehen nicht im Zentrum der Betrachtung. Die Praxistheorie legt den Fokus auf soziale Praktiken an sich. Es sind alltägliche, routinisierte Praktiken und Gewohnheiten, welche die Verkehrsmittelwahl und -Nutzung beeinflussen. Canzler und Radtke (2019, S. 38) gehen davon aus, dass „Verkehrshandeln üblicherweise Routinehandeln ist“. Des Weiteren beschreiben sie, dass „Routinen besonders resistent gegenüber Veränderungen sind“ (Canzler und Radtke 2019, S. 38). Die COVID-19-Krise hat jedoch dazu geführt, dass diese alltäglichen Routinen und Praktiken sichtbar wurden. Insbesondere, da diese plötzlich nicht mehr durchgeführt werden konnten und aufgrund der COVID-19-bezogenen Maßnahmen verändert werden mussten.

1.3 Zielsetzung: Darstellung der Verhaltensänderungen im Handlungsfeld Mobilität

In dieser Arbeit wird analysiert, wie sich das Verhalten bzw. die alltäglichen, routinisierten Praktiken durch die COVID-19-Krise im Handlungsfeld Mobilität verändert haben. Um herauszufinden, wie die Menschen die Krise wahrnehmen, hat die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) zu Beginn des ersten Lockdowns im März 2020 ein Forschungsprojekt, das „Logbuch der Veränderungen“², gegründet. Beim „Logbuch der Veränderungen“ handelt es sich um eine Online-Tagebuchstudie, bei welchem Bürger*innen die Möglichkeit haben, ihre Beobachtungen zu den Veränderungen festzuhalten. Diese Beschreibungen der Veränderungen teilen sich in sechs unterschiedliche Handlungsfelder auf: Mobilität, Einkaufen und Versorgung, Familie und Freizeit, Arbeit, Fürsorge und Betreuung sowie in das Handlungsfeld Information und Kommunikation.

In dieser Arbeit wird ausschließlich das qualitative Datenmaterial zum Handlungsfeld Mobilität analysiert. Innerhalb von drei Erhebungsphasen zwischen Ende März und Mitte September 2020 wurden im Handlungsfeld Mobilität rund 771 Logbucheinträge von 411 Logbuchsreiber*innen verfasst. Die drei Erhebungsphasen sowie die Anzahl der Logbucheinträge innerhalb der einzelnen Erhebungsphasen gliedern sich wie folgt:

- Phase I – Lockdown: 26.03.2020 – 19.04.2020 mit 359 Logbucheinträgen.
- Phase II – Erste Lockerungsmaßnahmen³: 20.04.2020 – 24.06.2020 mit 346 Logbucheinträgen.
- Phase III – „Neue Normalität“⁴: 01.09.2020 – 15.09.2020 mit 66 Logbucheinträgen.

Anhand der qualitativen Daten sollen in dieser Arbeit folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

² <https://logbuch-der-veraenderungen.org/>

³ Die ersten Lockerungsmaßnahmen beinhalteten die Öffnung von Geschäften bis zu 800m², die Öffnung der Schulen für Schüler*innen zur Prüfungsvorbereitung und Abitur, die Durchführung von Hochschul-Prüfungen sowie die Öffnung von Laboren, Bibliotheken und Archiven. Geschlossen blieben u.a. Kitas, Universitäten und andere Hochschulen, Kultur, Sport- und Freizeiteinrichtungen. Großveranstaltungen waren bis Ende August 2020 verboten und es wurde empfohlen, auf das Reisen zu verzichten. Weiters durften Restaurants und Bars nur außer-Haus-Service anbieten. Es wurde das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes empfohlen und die Kontakt- und Abstandsregelungen galten weiterhin (mdr 2020).

⁴ Hier muss angemerkt werden, dass es sich bei diesem Zeitraum noch lange nicht um eine, wie zu dieser Zeit oft in den Medien erwähnten, „neuen Normalität“ handelte. Dieser als „Neue Normalität“ bezeichnete Zustand war immer noch ein Ausnahmezustand, jedoch konnte in diesem Zeitraum eine Art „Normalität“ im Umgang mit der COVID-19-Krise und den dafür gesetzten Maßnahmen festgestellt werden.

1. Wie und wodurch hat sich das Mobilitätsverhalten aufgrund der COVID-19-Krise verändert und wie wurden diese Veränderungen von den Bürger*innen wahrgenommen und bewertet?
2. Welchen Beitrag können Erfahrungslernen und Kompetenzentwicklung bei der Entstehung neuer Mobilitätspraktiken leisten?

Die Tagebuchmethode dient dazu, die Veränderungen im individuellen Alltag der einzelnen Logbuchschrreiber*innen aufgrund der COVID-19-Krise besser verstehen zu können. Die Methode des Tagebuchs stellt sich als besonders geeignet heraus, da sie die Möglichkeit bietet, unmittelbar Erlebtes festzuhalten. Zudem haben die Logbuchschrreiber*innen einen hohen Gestaltungsspielraum in der Beschreibung, wodurch sich sehr persönliche Logbucheinträge der beobachteten Veränderungen wiederfinden.

Die Auswertung der Daten wird anhand einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Gläser und Laudel (2010) durchgeführt und erfolgt mittels dem Softwareprogramm MAXQDA⁵. Bei der Datenauswertung wurde sowohl ein deduktives- als auch ein induktives Vorgehen gewählt. Letzteres, da mit einer induktiven Vorgehensweise eine relative Offenheit für neue Erkenntnisse besteht und das Aufzeigen eines Spektrums von verschiedenen Verhaltensänderungen möglich bleibt.

Die Praxistheorie stellt den theoretischen Rahmen für die Datenauswertung der Logbucheinträge im Handlungsfeld Mobilität dar. Mit der Theorie sozialer Praktiken und dem Fokus auf die einzelnen Elemente einer Praktik - der Materialität, Kompetenz und dem Sinn – ist es möglich, die Verhaltensänderungen besser verstehen und erklären zu können.

Durch diese Arbeit ist es möglich zu erkennen, wie sich die alltäglichen Praktiken im Handlungsfeld Mobilität aufgrund der COVID-19-Krise verändert haben und welche Rolle die Veränderung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn dabei spielt. Ersichtlich wurde, dass die einzelnen Praktiken sehr eng miteinander verbunden sind und teilweise eine klare Abgrenzung zwischen den einzelnen Elementen nicht möglich war. Es hat sich gezeigt, dass Praktiken im Bereich Mobilität aufgrund der Pandemie beendet werden mussten (z.B. die Flugzeug-Nutzung). Zudem zeigte sich, dass Mobilitätspraktiken sowohl angepasst als auch gänzlich verändert wurden. Dieses Wissen kann einen Beitrag dazu leisten, herauszufinden, was es braucht, damit alltägliche, routinisierte Praktiken bewusstwerden und welche Gründe für die Veränderungen der einzelnen Praktiken vorliegen. Dies ist insbesondere wichtig, da anhand der gewonnenen Erkenntnisse analysiert werden kann, wie nicht-nachhaltige Praktiken nachhaltiger gestaltet werden können.

Die vorliegende Arbeit gliedert sich wie folgt: Nach einer Einleitung im Kapitel 1 wird im Kapitel 2 der theoretische Rahmen der Praxistheorie erläutert. Im Kapitel 3 wird die methodische Vorgehensweise vorgestellt und daran anschließend folgt im Kapitel 4 die Rekonstruktion der Praktiken im Handlungsfeld Mobilität. Im Kapitel 5 werden sowohl die Ergebnisse als auch die Methodik diskutiert und abschließend wird im Kapitel 6 Fazit gezogen.

⁵ <https://www.maxqda.de/>

2 Theoretischer Teil

Zu Beginn soll die Transformations- und Transitionsforschung genauer erläutert und ein Bezug zum Mobilitätsbereich hergestellt werden. Dies soll zu einem besseren Verständnis beitragen, was unter einer Mobilitätswende zu verstehen ist und was es heißt, das Verkehrssystem grundlegend zu verändern. Des Weiteren wird die Praxistheorie, als relativ neuer Ansatz zur Erklärung von Verhaltensänderungen, dargestellt und aufgezeigt, wie sich die Theorie sozialer Praktiken entwickelte und welche verschiedenen Positionen und Vorgehensweisen innerhalb der Praxistheorie bestehen. Die intensive Auseinandersetzung mit der Praxistheorie und eine klare Abgrenzung zu anderen Ansätzen, wie den individualistischen und systemischen bzw. strukturalistischen Ansätzen, ist wichtig, da die Theorie sozialer Praktiken als Grundlage dieser Arbeit dient. Um die durch COVID-19 ausgelösten Veränderungen im Handlungsfeld Mobilität besser erklären zu können, wird darüber hinaus darauf eingegangen, wie Praktiken verändert werden können und was es braucht, damit neue Praktiken entstehen.

2.1 Nachhaltigkeit, Transformation und Transition

Seit den 1990er Jahren wird der Begriff Nachhaltigkeit in verschiedenen Bereichen und in unterschiedlichen Zusammenhängen verwendet (Brand 2016). Nachhaltigkeit ist ein sehr breiter, viel angewandeter Begriff mit oftmals unterschiedlichen Bedeutungen. Der Fokus von Nachhaltigkeit ist jedoch einheitlich und liegt in der Betrachtung langer Zeiträume mit vorausschauenden Blick in die Zukunft (Wettstein 2016). Die Leitbilder nachhaltiger Entwicklung behandeln neben ökologischen Fragen und ökonomischer Standpunkte, auch immer räumliche sowie zeitliche Gerechtigkeitsfragen und Generationsfragen (Becker und Jahn 2000; Banister et al. 2007). Die Nachhaltigkeitsforschung, als problemorientiertes Handlungsfeld, ist transdisziplinär, offen und durch unterschiedliche Theorien und Herangehensweisen gekennzeichnet (Becker und Jahn 2000). Der zentrale Gegenstand der Nachhaltigkeitsforschung ist die Frage, wie sich Gesellschaften verändern müssen, damit sie sich langfristig erhalten können (Becker und Jahn 2000).

Während es sich zu Beginn der Nachhaltigkeitsdebatte in den 1990er Jahren vermehrt um regionale und durch technische Innovationen lösbare Probleme handelte, so sind die Probleme des 21. Jahrhunderts globale Krisen mit hoher Komplexität. Die Klimakrise, der rasante Biodiversitätsverlust, die Ungleichheit sowie Ausbeutung und nun die globale Gesundheitskrise COVID-19 sind nur Beispiele der Probleme der heutigen Zeit, welche als multiple Krise oder Vielfachkrise (Brand und Welzer 2019; Brand 2016; Demirović 2011) bezeichnet werden. Rein marktorientierte, technologische Innovationen sind nicht ausreichend, um die tiefgreifenden strukturellen Wurzeln der multiplen Krise zu adressieren (Brand und Welzer 2019). Um die Menschheit im sogenannten „safe operating space“ (Steffen et al. 2015) behalten zu können, braucht es eine grundlegende Änderung und neue Lösungsansätze. Brand (2016) spricht von übergreifenden und transformativen Wegen und Hölscher et al. (2018) von der Notwendigkeit eines grundlegenden sozialen Wandels.

Was unter einer solchen grundlegenden Transformation bzw. Transition zu verstehen ist und welche Unterschiede diese beiden Forschungsgebiete zur Nachhaltigkeitsforschung aufweisen, wird im nächsten Kapitel 2.1.1 besprochen.

2.1.1 Transformation und Transition - "not a dualism, but a duality"⁶

Sowohl das Konzept der nachhaltigen Entwicklung als auch die Transformationsforschung haben zum Ziel, die ökologische Krise in größeren Maßstab zu betrachten und neue Strategien zur Lösung der Probleme zu entwickeln (Brand 2016). Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung galt jedoch als nicht mehr ausreichend für die hohe Komplexität der multiplen Krise und für die grundlegenden Änderungen, die dafür notwendig sind (Brand 2009). Mittlerweile ist die Transformation, als ursprünglich radikalerer und umfassenderer Gegenbegriff zur nachhaltigen Entwicklung, immer mehr im Mainstream angelangt. Die Notwendigkeit einer Transformation wird in unterschiedlichen Forschungsgebieten diskutiert, mit dem Ziel, einen grundlegenden strukturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel einzuleiten (Brand 2014b; Hölscher et al. 2018).

Hölscher et al. (2018) beschreiben, dass der Begriff der Transition verwendet wird, um einen fundamentalen Wandel von sozialen, technologischen und institutionellen als auch ökonomischen „Regime“ zu einem anderen zu beschreiben. Dabei kann es sich einerseits um eine Änderung des Regimes oder um einen Regimewechsel handeln. Bei diesen Änderungen des Regimes sind auch immer grundlegende Änderungen der dominierenden Praktiken verbunden (Köhler et al. 2009). Des Weiteren liegt der Fokus einer Transition auf den einzelnen sozialen Subsystemen, wie beispielsweise Energie, Mobilität und Städte (Hölscher et al. 2018; Littig 2016). Bei der Änderung dieser Teilbereiche eines Systems spielen technologische Innovationen bzw. die Akteure einer „Nische“ eine große Rolle, welche durch das Verlassen der Nische zu sogenannten Pionieren sozialen Wandels werden (WBGU 2011a). Während im Englischen unter Transition der Übergang von einem bisherigen zu einem neuen Zustand verstanden wird, ist im Deutschen eine klare Trennung zwischen den beiden Begriffen Transformation und Transition schwieriger, da mit dem Begriff der Transformation auch jene Übergangsprozesse der Transition beschrieben werden (Brand 2017). Allgemein kann jener Begriff der Transformation jedoch als radikaler verstanden werden, als systemischer Wandel mit Multi-Level-Perspektive (Köhler et al. 2009), welche versucht, weitreichende und langfristige Veränderungen in der gesamten Gesellschaft global, national oder lokal voranzutreiben (Hölscher et al. 2018).

Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) hat mit seinem 2001 erschienen Bericht zur „Welt im Wandel - Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation“ (WBGU 2011b) die Transformationsforschung stark geprägt. Demnach wird unter einer großen Transformation ein „nachhaltiger weltweiter Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft“ (WBGU 2011b, S. 6) verstanden. Brand (2014b) erläutert den Begriff der Transformation genauer und versteht darunter eine Abwendung des auf fossilen Energieträgern ausgerichteten Kapitalismus, welcher insbesondere in der Umwelt-, Klima- und Ressourcenkrise von großer Bedeutung ist. Ursprünglich wurde der Begriff der großen Transformation vom Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler Karl Polanyi geprägt, welcher in seinem Werk „The Great Transformation“ aus dem Jahr 1944 den Übergang von der Agrar- zur Industriegesellschaft beschrieb (Brand 2014b; WBGU 2011b). Der WBGU (2011b, S. 5) beschreibt, dass im Vergleich zum evolutionären Wandel von damals die Transformation des heutigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen System aus „Einsicht, Umsicht und Voraussicht“ passieren muss.

Als Treiber solch radikaler, nicht linearer Veränderungen, welche das bestehende wirtschaftliche und gesellschaftliche System grundlegend neu ausrichten (Brand 2014b), werden Probleme und Krisen identifiziert. Diese können transformative Prozesse einleiten und Gelegenheitsfenster für grundlegende Veränderungen darstellen. Brand (2016) beschreibt, dass bisher solche transformativen Gelegenheitsfenster jedoch nicht mit grundlegenden Veränderungen des Systems einhergegangen

⁶ Hölscher et al. 2018, S. 2.

sind, sondern die Probleme und Krisen innerhalb des bestehenden Systems behandelt wurden (Brand 2016). Unter einer grundlegenden Transformation versteht Brand (2014b) jedoch eine Neuausrichtung der derzeit dominanten Strukturen des Systems: „jene des Profitmachens, der Akkumulation von Kapital, der expansiven wirtschaftlichen Aktivitäten“ (Brand 2014b, S. 9) und all den damit zusammenhängenden Problemen. Littig (2016) hingegen beschreibt, dass es sich bei einer Transformation um eine Form sozialen Wandels handelt, welche weiter reichen muss als eine Neuorientierung des wirtschaftlichen Systems und rein technischem Entwicklungen. Littig (2016, S. 9) beschreibt die bisherigen Transformationen wie folgt:

„die bisherigen Übergänge zwischen Gesellschaftsformationen [sind] nicht nur mit einem Wandel der Technologien verbunden, sondern mit einem umfassenden sozialen Wandel, der eine revolutionäre Veränderung der politischen Verhältnisse, der Organisationsformen der Arbeit, der Eigentumsverhältnisse, der Weltbilder, der Sozialstruktur und der Subjektivierungsformen einschloss.“

Das Ziel einer grundlegenden Transformation ist also ein neu gedachtes gesellschaftliches und wirtschaftliches System und ein damit verbundenes nachhaltiges Wohlstandsmodell, welches unter anderem mit einer veränderten Ernährungsform, einem anderen Energiekonsum und neuen Mobilitätskonzepten einhergeht, die Demokratie, Partizipation und Solidarität stärken sowie mehr Gerechtigkeit fördern (Brand 2014b; Littig 2016).

Bezüglich der Zielerreichung gibt es unterschiedliche Standpunkte und eine Vielzahl an Ansätzen und Vorschlägen. Während die sogenannte „reformist group“ davon ausgeht, dass eine Transformation im derzeitigen kapitalistischen System möglich ist und an einer Reformierung bestehender Institutionen festhält, beispielsweise durch die Einführung von Ökosteuern und dem Handel mit Emissionsrechten, so geht die „radical group“ davon aus, dass eine sozial-ökologische Transformation nur möglich ist, wenn damit eine Änderung des kapitalistischen Systems einhergeht (Wiedmann et al. 2020). Während technische Innovationen leicht vorangetrieben werden können und meist vergleichsweise hohe Akzeptanz aufweisen, sind ein radikaler, institutioneller Wandel und Veränderungen im Verhalten nur schwierig zu erreichen (Köhler et al. 2009). Das menschliche Verhalten, insbesondere die alltäglichen Routinen und Gewohnheiten sind jedoch genauso, wenn nicht noch viel wichtigere Elemente einer Transformation. Ein Wandel der derzeitigen Praxisformen hin zu mehr Nachhaltigkeit ist somit unerlässlich (Welzer und Sommer 2014). So stellt sich im Mobilitätsbereich die Frage, wie das Bedürfnis „mobil zu sein“ erfüllt und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene reduziert werden können (Köhler et al. 2009).

Ersichtlich wird, dass das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung im Sinne eines inkrementellen, schrittweisen Wandels, nicht mehr ausreichend diskutiert wird und die Transformations- als auch Transitionforschung radikalere Konzepte zur Lösung der multiplen Krise aufzeigen. Die COVID-19-Krise, als Folge und Teil der multiplen Krise, zeigt die Notwendigkeit solcher Transformationsprozesse. Es sind akute Krisen wie diese, die Transformationsprozesse in die Wege leiten können, da sie routinisierte und oftmals unbewusste Praktiken sichtbar machen oder wie Dickel (2020) beschreibt, dass Krisen zuvor selbstverständliches plötzlich verständlich machen. Knoblauch und Löw (2020, S. 89) sehen die COVID-19-Krise als „Neue gesellschaftliche Not-Ordnung, die womöglich langfristig zu Neu-Ordnung führt“.

2.2 Mobilität im Wandel: Nachhaltige Mobilität

In diesem Kapitel 2.2 wird einerseits das derzeitige Problem innerhalb des Mobilitätsbereichs genauer analysiert und andererseits vorherrschende politische Strategien zur Lösung dieser Probleme aufgezeigt. Des Weiteren wird dargestellt, warum klassische Strategien der Verkehrsplanung, wie die Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs, welche seit Jahrzehnten bestehen, nicht grundlegende Veränderungen mit sich bringen. Zudem wird erläutert, was unter nachhaltiger Mobilität zu verstehen ist und wie ein Wandel im Mobilitätsbereich hin zu mehr Nachhaltigkeit durch eine Änderung des Fokus auf die Mobilitätspraktiken gelingen kann.

2.2.1 Sozial-ökologische Auswirkungen des Verkehrs

Der Verkehrsaufwand und die Verkehrsemissionen sind in den letzten Jahren stetig gestiegen. Während der Verkehr im Jahr 2018 mit rund 19 % für die gesamten Treibhausgas-Emissionen in Deutschland verantwortlich war (UBA 2020), ist in Österreich der Verkehr mit 30 % der zweitgrößte Verursacher von Treibhausgas-Emissionen (inkl. Emissionshandel) und jener Sektor, in dem in den letzten Jahren der größte Anstieg der THG-Emissionen zu verzeichnen ist (Anderl et al. 2019). Somit zählt der Verkehrssektor zu jenen Sektoren, welche in Hinblick auf mehr Nachhaltigkeit von großer Bedeutung ist.

Die negativen Auswirkungen des zunehmenden Verkehrs, wie zum Beispiel dem enormen Flächenverbrauch, der Zerstörung natürlicher Ökosysteme, die Zerschneidung ganzer Landschaften und die stetig steigende Versiegelung von Boden greifen tief in natürliche Ökosysteme ein und gehen mit einer Reduktion der biologischen Vielfalt einher. Die enorme Luftverschmutzung und Feinstaubbelastung ist Folge des Ausstoßes klimaschädlicher Gase, darunter insbesondere Stickoxide (NO_x), Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenstoffmonoxid (CO) und -dioxid (CO₂), flüchtige organische Verbindungen (VOC) ohne Methan (NMVOC) und Partikelemissionen (Anderl et al. 2020). Des Weiteren geht der zunehmende motorisierte Individualverkehr mit zahlreichen negativen sozialen Aspekten einher. Beispielsweise mit einem erhöhten Lärmaufkommen, einem ungerechten Zugang zur Infrastruktur und einer oftmals unzureichenden oder fehlenden Infrastruktur. Zudem besteht die Gefahr von Verkehrsunfällen (Köhler et al. 2009; Canzler und Radtke 2019). Ersichtlich wird, dass zahlreiche negative Auswirkungen mit dem derzeitige Verkehrsverhalten verbunden sind und es Lösungen braucht, um zukunftsfähige, sozial und ökologisch nachhaltige Mobilität zu gewährleisten. Trotz der zahlreichen negativen Auswirkungen des Verkehrs darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Mobilität ein Grundbedürfnis jedes einzelnen Menschen darstellt und wichtig für den kommerziellen und kulturellen Austausch ist (Köhler et al. 2009). Mobilität stellt mehr als nur die reine Fortbewegung von einem Ort zu einem anderen dar (siehe Kapitel 2.2.3).

Es gibt zahlreiche Vorschläge, um die sozialen und ökologischen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren (Kirchengast et al. 2019). Der Fokus liegt jedoch bisher auf den klassischen Strategien der Verkehrsplanung: der Vermeidung nicht notwendigen Verkehrs, der Verlagerung bzw. dem sogenannten modal shift und der (technologischen) Verbesserung des bestehenden Verkehrs. Diese werden im nächsten Kapitel 2.2.2 kurz vorgestellt.

2.2.2 Die klassischen Strategien der Verkehrsplanung

Der klassische Ansatz der Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs ist zentraler Bestandteil der Verkehrsplanung. Bei der *Vermeidung* nicht notwendigen Verkehrs wird auf die Änderung des Lebensstils einzelner Individuen gesetzt. Diese sollen insbesondere durch eine Änderung der Präferenzen und Entscheidungen der Individuen erreicht werden. Auch neue Informations- und Kommunikationstechnologien können zur Vermeidung von Wegen beitragen, indem sie ortsungebundenes Arbeiten, Lernen und Einkaufen ermöglichen (Stichwort home-working, home-schooling, online-shopping) (Köhler et al. 2009; Schneidewind 2018; Wuppertal Institut 2020). Bei der *Verlagerung* bisherigen Verkehrs auf andere Mobilitätsformen, dem sogenannten „modal shift“, geht es darum, anstelle der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, kurze Wege zu Fuß oder mit dem Rad und mittlere sowie lange Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen (Heinellner 2018; Wuppertal Institut 2020). Des Weiteren liegt ein Fokus darin, eine Änderung der Auto-Nutzung und des Auto-Besitzes, unter anderem durch Carsharing-Angebote und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu erzielen (Köhler et al. 2009). Bei der *Verbesserung* des derzeitigen Verkehrs sind vor allem Effizienzsteigerungen von großer Bedeutung. Als Beispiele kann hier der Einsatz alternativer Treibstoffe (u.a. Agrotreibstoffe) und die Entwicklung neuer Fahrzeugtypen (z.B. Brennstoffzellen-, Hybrid- und Elektrofahrzeuge) genannt werden (Heinellner 2018; Köhler et al. 2009). Darüber hinaus nimmt die Digitalisierung im Mobilitätsbereich an Bedeutung zu. Die Idee einer vernetzten, kombinierten Mobilität durch individuelle Routenplaner, welche verschiedene Mobilitätsformen miteinander kombinieren sollen eine effektivere individuelle Mobilitätsplanung erlauben (Schneidewind 2018).

Einerseits stehen politische Maßnahmen, welche auf eine Änderung des individuellen Verhaltens jedes einzelnen Menschen abzielen, im Vordergrund. Darunter unter anderem Bewusstseinsbildung, Kommunikation, die Förderung verschiedener Mobilitätsformen, öffentliche Diskurse sowie die Gestaltung von Rahmenbedingungen und Anreizsystemen (Heinellner 2018). Andererseits werden technische Lösungen, Effizienzsteigerungen und die Digitalisierung bei der Erreichung einer nachhaltigen Mobilität als geeignete Lösungen angesehen. Darüber hinaus gelten fiskale Maßnahmen, darunter Steuern und Subventionen, als vielversprechende Instrumente zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrssystems (Nakicenovic et al. 2014). Dabei ist es nicht nur wichtig, alternative und nachhaltige Mobilität zu fördern, sondern auch höhere Steuern auf fossile Brennstoffe zu setzen, wodurch sich zudem neue Technologien besser durchsetzen können (Köhler et al. 2009). Mattioli et al. (2016) beschreiben, dass politische Maßnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität, neben Bewusstseinskampagnen, meist zwei Formen annehmen: Entweder, den Preis für die Autonutzung erhöhen (z.B. durch Straßenmauten) oder den Preis für alternative, nachhaltige Verkehrsmittel zu reduzieren (z.B. durch die Förderung von kostengünstigen Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr).

Diese Konzepte folgen der Vorstellung, dass das Mobilitätsverhalten des einzelnen Menschen Ergebnis einer rationalen Entscheidung ist, welche aufgrund der geringsten Kosten und unter dem Aspekt der Zeitersparnis getroffen wird (Guell et al. 2012). Die klassische Verkehrspolitik sieht somit die Wahl des Verkehrsmittels bzw. das Mobilitätsverhalten als rationale, bewusste Entscheidung einzelner, isoliert agierender und autonomer Subjekte (Manderscheid 2015). Des Weiteren werden die Entscheidungen als Ergebnis von individuellen Bedürfnissen, Einstellungen, Präferenzen, subjektiven Normen, Motiven und Optionen angesehen (Manderscheid 2015; Guell et al. 2012). In weiterer Folge wird nicht-nachhaltiges Verhalten als Resultat von zu wenig Information, nicht genügend technischen Innovationen und fehlender Regulation angesehen (Hand et al. 2005).

Investitionen in Technologie und Appelle an die Vernunft der Individuen werden jedoch nicht die erwünschten Effekte mit sich bringen (Røpke 2009; Moloney und Strengers 2014; Spaargaren 2003).

Ebenso wenig werden bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilitätsformen, wie das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen, und der Ausbau der Infrastruktur, wirksam sein, wenn die Praktik des Radfahrens oder des Zu-Fuß-Gehens an sich nicht vollständig verstanden wird, welches Larsen (2017, S. 2) wie folgt beschreibt:

„a circumscribed focus on infrastructure that pays no heed to how cycling is practiced will struggle to understand how new design and policies may fail to attract new cyclists or avoid defection“.

Manderscheid (2019, S. 165) erläutert, dass nicht-nachhaltiges Verhalten oftmals mit keiner bewussten Entscheidung einhergeht, sondern viel mehr „mitgeführter Bestandteil übergreifender Praktiken des Alltags“ ist. Staatliche Regulierungen, wie Steuern oder Gebühren sowie Appelle an die Vernunft und das (Umwelt-)Bewusstsein zeigen daher nur sehr eingeschränkte Effekte (Manderscheid 2019). Eine Alternative Perspektive kann dann erzielt werden, wenn der Fokus bei nicht-nachhaltigen Verhalten auf die Gewohnheiten, Routinen und Praktiken gelegt wird (Hand et al. 2005). Daher ist es von großer Bedeutung, Mobilität als soziale Praktik zu verstehen und theoretisch zu untermauern.

2.2.3 Mobilität als soziale Praktik

Der Begriff Mobilität beschreibt nicht eine isolierte Handlung, welche ausschließlich der räumlichen Distanzgewinnung dient. Mobilität ist viel mehr Bestandteil unterschiedlicher sozialer Praktiken und gesellschaftlicher Interaktionen (Manderscheid 2019). Mit den Begriffen „mobilities paradigm“ bzw. „mobilities turn“ wird Mobilität „als Element und Voraussetzung sozialer Vernetzung, Interaktion und Gesellschaft“ (Manderscheid 2015, S. 1) beschrieben. Mobilität, als notwendige Voraussetzung für soziale Teilnahme und Partizipation, bekommt durch die zunehmende Vernetzung und Globalisierung nochmals mehr Bedeutung (Manderscheid 2015). Manderscheid (2015) beschreibt, dass Individuen in ihren sozialen Netzwerken handeln, welche stark von den räumlich-geografischen Möglichkeiten und der kulturellen Einbettung abhängig sind. Mobilität als soziale Praktik kennzeichnet sich somit dadurch, dass diese nur bedingt rational und bewusst, viel mehr jedoch habituell, vorbewusst und eingebettet in Kultur und Wissen vollzogen wird (Manderscheid 2015). Um Mobilität als soziale Praktik erklären zu können, braucht es somit nicht nur die Merkmale und Eigenschaften der Individuen, sondern viel mehr die Eigenschaften des räumlich-geografischen, den sozialen Kontext und die materielle, infrastrukturelle und soziale Einbettung sowie die individuell verfügbaren Ressourcen und Möglichkeiten (Manderscheid 2015). Mobilität ist somit „eingebettet in [die] kulturelle, strukturelle und normative Ordnung“ (Manderscheid 2019, S. 162). Die Entscheidung, mit dem Auto zu fahren, ist somit nicht nur durch die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur geprägt, sondern auch durch die Sozialisation, Identifizierung und Habitualisierung des einzelnen Individuums (Manderscheid 2019).

Zu Beginn wurde auf den Begriff der Nachhaltigkeit eingegangen und aufgezeigt, was unter Transition und Transformation zu verstehen ist. Zudem wurde ein kurzer Überblick über das Konzept der nachhaltigen Mobilität gegeben. Darauf anschließend wurde erläutert, warum die Perspektive auf Mobilität als soziale Praktik vielversprechend für die Erklärung von Mobilitätsverhalten und der Identifikation von Ansätzen einer nachhaltigen Mobilität ist. Auf Grundlage dessen soll nun konkret darauf eingegangen werden, wie Handeln als soziale Praktik beschrieben werden kann und welche Ansätze es zur Erklärung von individuellen Verhaltensweisen gibt.

2.3 Vom Individuum hin zu den sozialen Praktiken

Nach der Einleitung in die Thematik wird sich dieses Kapitel 2.3 der Praxistheorie oder Theorie sozialer Praktiken widmen. Unter anderem wird erläutert, wie die Praxistheorie entstanden ist, wer das heutige Verständnis der Theorie sozialer Praktik prägte und wie sich diese zusammensetzt.

In den 1970er Jahren standen individualistische und strukturalistische Ansätze bei der Erklärung von (Konsum-)Verhalten im Vordergrund (Spaargaren 2011). Insbesondere der individualistische Ansatz, bei welchem das Individuum, sein Verhalten und seine Entscheidungen im Vordergrund stehen, prägt bis heute die Nachhaltigkeitsdebatte. In diesem Kapitel soll nun auf die Unterschiede dieser beiden Ansätze eingegangen und aufgezeigt werden, wie das Handeln der Individuen erklärt wird und was es braucht, dieses nachhaltiger zu gestalten.

2.3.1 Strukturalistischer Ansatz

Bei strukturalistischen bzw. systemischen Ansätzen stehen Unternehmen, Organisationen, Staaten und deren Strategien im Vordergrund. Mit dem Fokus auf Innovationen, darunter die Herstellung von „grünen“ Produkten und der Ausbau geeigneter Infrastruktur, soll nicht nachhaltiges Verhalten nachhaltiger gestaltet werden (Spaargaren 2011). Als geeignete Politikinstrumente werden marktorientierte Ansätze sowie Regulationen (z. B. Gesetze) angesehen, welche dafür sorgen sollen, dass Individuen keine andere Möglichkeit haben, als nachhaltig zu handeln (Spaargaren 2011). Um das Problem des enormen Ressourcenverbrauchs zu lösen, müssten demnach nur geeignete technische Innovationen entwickelt werden. Auch das Ziel der Dekarbonisierung des Transportsektors zielt auf die Reduktion der THG-Emissionen durch die Entwicklung neuen Antriebsmotoren ab (Spurling et al. 2013). Der Mensch selbst und das Verhalten der Menschen wird nur wenig miteinbezogen (Spaargaren 2011).

Strukturalistische bzw. systemische Ansätze sind oft verwendete Ansätze, da sie durch den Fokus auf technologische Entwicklungen und Effizienzsteigerungen in vieler Hinsicht konservativ sind und keine weitreichenden Transformationen benötigen. Dies sehen Spurling et al. (2013) als wesentliche Schwäche des strukturalistischen Ansatzes, da dadurch grundlegende Veränderungen verhindert und die Fähigkeit, die Zukunft neu zu denken, verloren gehen. Nachhaltigkeit sollte viel mehr mit einer Neuorientierung von Gesellschaft und Ökonomie einhergehen, anstelle der Implementierung technologischer Korrekturen (siehe Kapitel 2.1.1) (Haberl et al. 2011).

2.3.2 Individualistischer Ansatz

Der individualistische Ansatz stellt nicht die Strukturen ins Zentrum, sondern legt den Fokus auf das Individuum. Individuelles Verhalten und die Entscheidungen der Konsument*innen werden als Ursache für die Entstehung der Nachhaltigkeitsprobleme angesehen und ebenso als Lösung dieser (Spurling et al. 2013). Bis heute steht das individuelle Verhalten und individuelle (Konsum-)Entscheidungen im Fokus. Nicht nachhaltige Verhaltensweisen werden als individuelles Problem angesehen und die Verantwortung bei der Veränderung von Verhaltensweisen jedem Einzelnen überlassen (Southerton und Welch 2015).

Beim individualistischen Ansatz wird davon ausgegangen, dass Entscheidungen des Individuums rational getroffen werden (Spurling et al. 2013). Schon die Theorie des homo oeconomicus besagt,

dass Individuen rational, eigeninteressiert und nutzenmaximierend handeln, auf Restriktionen reagieren, feste Präferenzen aufweisen und über vollständige Information verfügen (Antoni-Komar 2013). Dieses Konzept ist bis heute in vielen Bereichen zu finden. Dies lässt sich anhand politischer Strategie zeigen, wonach die Preisgestaltung, Information und die Veränderung der nicht nachhaltigen Werte und Einstellungen sowie Gewohnheiten als ausschlaggebend für die Reduzierung der Umweltprobleme angesehen werden (Southerton und Welch 2015). Somit steht die Änderung des individuellen Verhaltens im Zentrum der Betrachtung (Spurling et al. 2013). Um Verhaltensänderungen in der Bevölkerung erreichen zu können, brauche es Bewusstseinsbildung und Individuen müssen ermutigt werden, sich für nachhaltigere Optionen zu entscheiden (Spurling et al. 2013). Bis heute setzt die Politik großes Vertrauen auf Konzepte und Strategien, welche umweltfreundliches Verhalten sowie umweltfreundliches Bewusstsein der Individuen stärken und eine Verbindung zwischen den Umweltproblemen und der Lebensweise des Einzelnen herstellen (Spaargaren 2011).

Der praxistheoretische Ansatz hingegen bietet die Möglichkeit, nicht das Individuum ins Zentrum der Betrachtung zu stellen, sondern die sozialen Praktiken und deren Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn.

2.3.3 Praxistheoretischer Ansatz

In den Sozialwissenschaften wird das Konzept des rational entscheidenden Individuums, welches über vollständige Information verfügt, überwiegend verworfen. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob dem Individuum zu viel Verantwortung bei der Änderung des Verhaltens zugeschrieben wird (Spaargaren 2011). Southerton und Welch (2015) beschreiben, dass Umweltauswirkungen nicht die Folge aus der Summe individueller Entscheidungen sind. Viel mehr wird davon ausgegangen, dass das Handeln von Menschen unterschiedlichen Einflüssen unterliegt und nur selten rational erfolgt (Antoni-Komar 2013). Spaargaren (2011) geht davon aus, dass das Handeln eines Individuums durch andere Individuen und Objekte sowie durch situationsbedingte Faktoren geprägt ist. Spurling et al. (2013) nennen das Vorhandensein von unbewussten Gewohnheiten als ausschlaggebend und Grund, warum rationale Entscheidungen von einzelnen Individuen nicht immer möglich sind. Zudem beschreiben sie, dass Umweltbewusstsein und umweltfreundliches Verhalten durch unbewusste Gewohnheiten und Routinen erschwert werden (Spurling et al. 2013). Dies macht deutlich, warum Individuen, welche ein hohes (Umwelt-)Bewusstsein aufweisen und welche die Auswirkungen des Handelns kennen, nicht fähig sind, nicht-nachhaltige Verhaltensweisen zu ändern (der sogenannte value-action-gap) (Spurling et al. 2013). Somit besteht nur selten ein Zusammenhang zwischen Wissen und Handeln (Spaargaren 2011). Jaeger-Erben und Offenberger (2014) fassen zusammen, dass der Fokus auf einzelnen Handlungen von Individuen nicht ausreichend ist und es einen Blick auf die sozialen Praktiken, welche in sozio-kulturellen und sozio-technischen Systemen eingebettet sind, benötigt. Der Fokus der Theorie sozialer Praktiken liegt weder auf den technologischen Entwicklungen, um damit den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, noch geht es darum, dass Konsument*innen durch Bewusstseinsbildung aufgefordert werden, sich für nachhaltigere Alternativen zu entscheiden. Es stehen nicht Infrastrukturen oder Individuen im Fokus, sondern die soziale Praktiken an sich (Spurling et al. 2013). Spaargaren (2011, S. 813) beschreibt den praxistheoretischen Ansatz als „non-individualist understanding on environmental behaviours“. Somit sieht die Praxistheorie, im Gegensatz zu individualistischen Ansätzen, nicht das Individuum und dessen Verhalten als Ursache von nicht-nachhaltigen Verhalten.

Folgend soll nun die Praxistheorie, als neues Konzept zu den bisher dominanten individualistischen und strukturalistischen Ansätzen vorgestellt und eine Abgrenzung zu den anderen Kulturtheorien vorgenommen werden.

2.4 Sozialer Wandel und die Theorie sozialer Praktiken

Die Theorie des homo oeconomicus besagt, dass die Ressourcen, Absichten und Interessen des Einzelnen ausschlaggebend für dessen Handlung sind und die soziale Ordnung somit ein Produkt einzelner Interessen ist. Im Vergleich dazu besagt die Theorie des sociologicus, dass Handlungen auf gemeinsam geteilten Normen und Werten beruhen und die soziale Ordnung somit als kollektiver Konsensus beschrieben werden kann (Reckwitz 2002). Die klassische Handlungstheorie geht unter anderem davon aus, dass Handlungen zielgerichtet sind und ganz bewusst ausgeführt werden (Schäfer 2017b; Hillebrandt 2015). In der Praxistheorie hingegen wird die „Handlungsfähigkeit vielmehr als Effekt der Praxis“ begriffen (Schäfer 2017b, S. 10). Somit stehen in der Praxistheorie die sozialen Praktiken an sich im Fokus.

2.4.1 Die Praxistheorie als Kulturtheorie

Die Praxistheorie ist neben dem Mentalismus, Textualismus und Intersubjektivismus eine der vier Kulturtheorien in den Sozialwissenschaften. Die Unterschiede der vier verschiedenen Kulturtheorien liegen darin, dass diese jeweils ein anderes Verständnis davon haben, wo das Soziale verortet werden kann. Während der Mentalismus das Soziale im Geist eines Menschen sieht, wird im Textualismus das Soziale in Diskursen und im Intersubjektivismus in Interaktionen verortet. Die Praxistheorie, als jüngste Kulturtheorie, sieht das Soziale in den Praktiken selbst und die soziale Ordnung als Ergebnis kollektiven Wissens. Zudem versucht die Praxistheorie, die geteilten, symbolischen Strukturen des Wissens hervorzuheben (Reckwitz 2002).

Die untere Abbildung (1) stellt einen Überblick der vier Kulturtheorien mit jeweiliger Verortung des Sozialen dar.

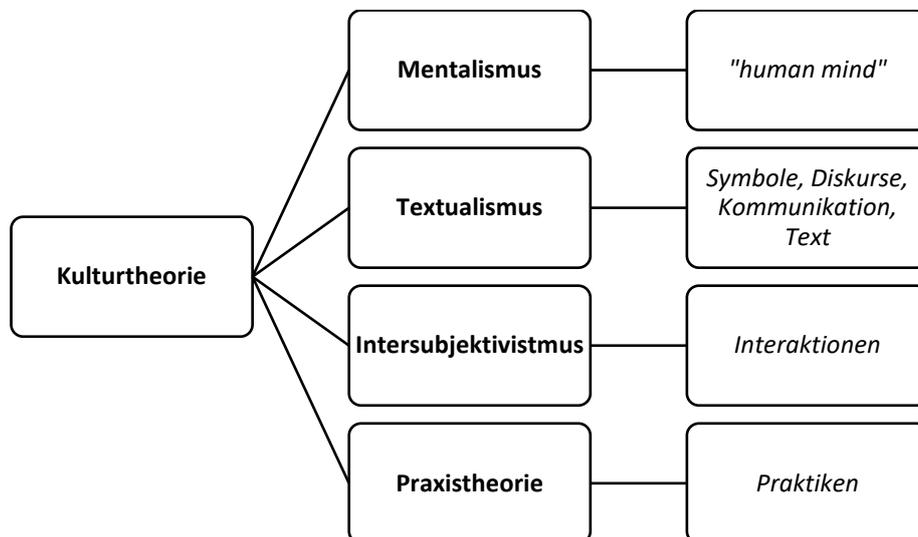


Abbildung 1: Überblick über die vier Kulturtheorien und ihrer Verortung des Sozialen (eigene Darstellung).

Die Anfänge der Praxistheorie bzw. Theorie sozialer Praktiken als kulturtheoretische Handlungserklärung, lassen sich bis in die 1960er⁷ Jahre zurückverfolgen und wurden stark von den Soziologen Pierre Bourdieu und Anthony Giddens geprägt (Pentzold 2015; Schäfer 2017b).

Bei der Praxistheorie handelt es sich um ein heterogenes Konzept, wo unterschiedliche Herangehensweisen und Positionen mit jeweils unterschiedlichen Ansätzen und Begrifflichkeiten zum Vorschein kommen (Pentzold 2015; Westermayer 2006; Schäfer 2017a). Einige Autor*innen beschreiben, dass es nicht *die* Praxistheorie gibt (Westermayer 2006), sondern vielmehr unterschiedliche Praxistheorien vorhanden sind (Littig 2016). So weist Bourdieu bei seiner Beschreibung der Praxistheorie eher einen strukturalistischen Ansatz auf und prägt mit den Begriffen des „Habitus“⁸, „sozialem Feld“ und „praktischen Sinn“ sowie der „Inkorporiertheit von Wissen“ die Praxistheorie (Reckwitz, 2003). Zudem geht Bourdieu von einer Routinisiertheit und Reproduktivität der Praxis aus (Reckwitz 2004). Giddens hingegen folgt eher einem akteurstheoretischen Ansatz (Reckwitz 2003), welcher wie Bourdieu bei der Verbindung subjektivistischer und objektivistischer Ansätze versucht, den Dualismus zwischen Handeln und Struktur zu überwinden (Spaargaren 2011; Schäfer 2017a). Neben Bourdieu und Giddens präg(t)en Ludwig Wittgenstein, der Wissen „als Können“ sieht, welches impliziten Regeln folgt, Martin Heidegger mit seinem Konzept des „Dasein – in der Welt sein“ und Theodore Schatzki, welcher Kritik am individualistischen Rationalismus übte, das heutige Verständnis der Praxistheorie (Reckwitz 2003).

Diese unterschiedlichen Ansätze und Herangehensweisen haben gemeinsam, dass sie eine neue Perspektive auf soziale Phänomene legen und erklären, welche Handlungsmöglichkeiten innerhalb der kulturellen Ordnung möglich sind und wie sich diese kulturelle Ordnung entwickelt (Alkemeyer und Buschmann 2016; Schäfer 2016). Hierbei ist die Überwindung des Dualismus zwischen Individuum und Gesellschaft, Handeln und Struktur und Mikro- und Makroperspektive von großer Bedeutung (Schäfer 2017a). Somit sind zentrale Merkmale der Praxistheorie die Abkehr rein individualistischer Ansätze und die Verbindung zwischen individualistischen und strukturalistischen Ansätzen. Objekte, Technologien und Infrastrukturen spielen bei der Reproduktion von Praktiken dennoch eine wichtige Rolle (Spaargaren, 2011). Anstelle des reinen Fokus auf Objekte, Technologien und Infrastrukturen steht die Relationalität, Zeitlichkeit, Räumlichkeit, Körperlichkeit und Materialität des Sozialen im Vordergrund, um dadurch das „sinnhafte menschliche Tun in seiner Alltäglichkeit und Vielfältigkeit zu analysieren“ (Schäfer 2017a, S. 1).

2.4.2 Handeln in der Praxistheorie

In der Praxistheorie werden Handlungen einzelner Individuen nicht allein durch deren Wissen, Einstellungen, Werte, Bedürfnisse und Handlungsziele erklärt, sondern eher als unbewusst gesteuert verstanden (Jäger-Erben 2010; Reckwitz 2003). Reckwitz (2004) beschreibt, dass das Handeln eingebettet in Routinen sich wiederholender Praktiken ist und als „Kollektivität von Verhaltensweisen,

⁷ Andere Autor*innen nennen die 1970er (Schäfer 2017a) und 1990er Jahre (Alkemeyer und Buschmann 2016).

⁸ Der Begriff Habitus beschreibt ein „System verinnerlichter Muster“, welche das Verhalten prägen. Es ist ein Ergebnis der Sozialisation (Erziehung, Schule, Umfeld, etc.) eines Individuums, da „frühere Erfahrungen [sich] in Form von Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata niederschlagen“ (Jurt 2010, S. 10).

die durch ein spezifisches praktisches Können zusammengehalten werden“ (Reckwitz 2003, S. 289), verstanden werden kann.

Kulturtheoretische Ansätze versuchen das Handeln von Individuen nicht über „individuelle Zwecke oder soziale Normen zu erklären, sondern im Kontext impliziter und kollektiv wirksamer Wissensordnungen“ (Jäger-Erben 2010, S. 55). Reckwitz (2004, S. 316) beschreibt dies wie folgt:

„Die Akteure mögen tatsächlich mit ihrem Handeln Zwecke verfolgen, sie mögen Überzeugungen haben und sich – zumindest in bestimmten Fällen – von Normen leiten lassen – aber damit ist nicht geklärt, wie sie dazu kommen, bestimmte Zwecke und Interessen als für sich wünschenswert zu definieren, bestimmte Überzeugungen für wahr und bestimmte Normen für legitim und situationsadäquat zu halten.“

Handeln kann somit als „wissensbasierte Tätigkeit begriffen werden [...], als Aktivität, in der ein praktisches Wissen, ein Können im Sinne eines ‚know how‘ und eines praktischen Verstehens zum Einsatz kommt“ (Reckwitz 2003, S. 292). Somit spielt das Wissen in der Praxistheorie eine zentrale Rolle. Es ist nicht ein kognitives oder intellektuelles Wissen, sondern das praktische Wissen, welches es einzelnen Individuen ermöglicht, handlungsfähig zu sein (Reckwitz 2004; Jäger-Erben 2010). Dieses praktische Wissen oder Wissen als Können ist somit wichtig, um verstehen zu können, warum sich etwas ändert oder eben nicht (Nettleton und Green 2014). So beschreiben Spurling et al. (2013, S. 1), dass soziale Praktiken ein Gelegenheitsfenster für Veränderungsprozesse aufweisen, wenn diese vollständig verstanden werden.

Bevor auf die Elemente einer Praktik - der Materialität, Kompetenz und Sinn – sowie auf die genaue Beschreibung und Bedeutung dieser eingegangen wird, soll zunächst die Rolle der Individuen bzw. Träger*innen einer Praktik dargestellt sowie die Unterschiede der Begriffe Praxis und Praktik aufgezeigt werden.

2.4.3 Praxis, Praktik und die Träger*innen

Individuen werden als Träger*innen der Praxis und somit der Praktiken angesehen (Reckwitz 2002), welche Praktiken zwar routinisiert, jedoch nicht passiv oder gar „blind“ ausführen. Viel mehr sind es die Träger*innen, welche die Praktiken rekonstruieren und als „co-producers“ bezeichnet werden können (Larsen 2017). Ebenso sind die Träger*innen einer Praktik fähig, diese zu reflektieren und kontextspezifisch anzuwenden bzw. zu verändern (Seidl und van Aaken 2011, S. 178). Routinisierte Handlungen werden von den Träger*innen aufgrund von einem gemeinsamen Verständnis von Normalität und einem subjektiven Verständnis von den notwendigen Bedingungen, um eine Praktik erfolgreich umzusetzen, durchgeführt (Evans et al. 2012). Der Fokus liegt jedoch nicht auf den Träger*innen einer Praktik bzw. den einzelnen Individuen, sondern auf der Praxis selbst, da die Praktiken die Individuen, deren Werte, Fähigkeiten und Kenntnisse prägen und nicht umgekehrt (Spaargaren 2011; Pentzold 2015).

Unter Praxis (practice) wird das konkrete Handeln in einer bestimmten Situation und die Gesamtheit der Handlungen verstanden (Antoni-Komar 2013). Reckwitz (2002, S. 250) beschreibt die Praxis als:

„routinized way in which bodies are moved, objects are handled, subjects are treated, things are described and the world is understood.“

Praktiken (practices) hingegen werden als übergeordnete, individuelle Strukturen verstanden, welche die Handlungen der Träger*innen durch „soziale und kulturelle Normen, geteilte Routinen und Arten

des Denkens“ (Seidl und van Aaken 2011, S. 178) beeinflussen. Praktiken sind somit geteilt, miteinander verbunden und dynamisch (Southerton und Welch 2015).

Um Praktiken vollständig verstehen zu können, braucht es ein Verständnis dafür, wie Praktiken entstehen und wie sie sich zusammensetzen. Im nächsten Kapitel 2.4.4 sollen somit die einzelnen Elemente, welche eine Praktik ausmachen, im Detail besprochen werden.

2.4.4 Die Elemente sozialer Praktiken

Wie zu Beginn erläutert, setzt sich die Theorie sozialer Praktiken aus unterschiedlichen Ansätzen mit jeweils unterschiedlichen Begrifflichkeiten zusammen. Dabei gibt es Unterschiede hinsichtlich der Bezeichnung und dem Verständnis, welche Elemente für eine Praktik ausschlaggebend sind. Bei der Definition der Elemente einer Praktik wird im Folgendem Bezug genommen auf Shove et al. (2012) und Spurling et al. (2013).

Shove et al. (2012) nennen drei konstituierende Elemente einer sozialen Praktik: 1) Materialität (materials), 2) Kompetenz (competences) und 3) Sinn (meanings). Damit eine Praktik existiert, braucht es die Verbindung dieser unterschiedlichen Elemente miteinander. Genauer beschreiben Spurling et al. (2013, S. 9):

“Socially acceptable individual behaviour—or the successful performance of a social practice—thus rests upon the use of objects, tools and infrastructures [materials], of knowledge and skills and of cultural conventions [competences], expectations, and socially shared tastes and meanings [meanings]. These are the elements that compose social practices”.

Fehlt eines der Elemente, kann die Praktik folglich nicht durchgeführt werden. Es ist auch nicht möglich, eine Praktik auf ein einzelnes Element zu reduzieren, sondern es braucht das Vorhandensein und das Verstehen der anderen Elemente, um eine Praktik vollständig erkennen zu können (Reckwitz 2002).

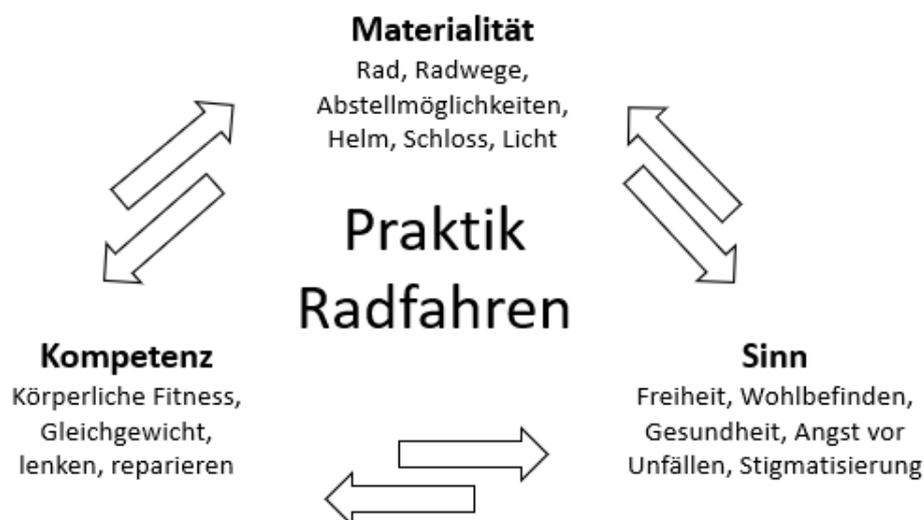


Abbildung 2: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn (eigene Darstellung).

Abbildung (2) veranschaulicht die Elemente einer sozialen Praktik – Materialität, Kompetenz und Sinn – und stellt einen ersten kurzen Überblick dar, bevor die einzelnen Elemente im Detail beschrieben werden. Auch wenn anschließend einzeln auf die drei Elemente eingegangen wird, sind diese nicht

unabhängig voneinander, sondern viel mehr sich gegenseitig beeinflussend und bedingend zu verstehen (Shove et al. 2012).

Die **Materialität** sozialer Praktiken ist in der Praxistheorie von großer Bedeutung (Reckwitz 2003), da ohne bestimmte Artefakte die Entstehung und Reproduktion einer Praktik nicht möglich ist (Reckwitz 2004). Zu den Materialitäten (materials) zählen unter anderem menschliche Körper, Dinge, Werkzeuge, Infrastrukturen und Artefakte, welche praktisches Wissen beinhalten (Reckwitz 2004; Shove et al. 2012). Des Weiteren gehören Plätze und Orte zu den Materialitäten (Jaeger-Erben und Offenberger 2014). Southerton und Welch (2015) beschreiben, dass Individuen zwar zu einem gewissen Grad fähig sind, Entscheidungen zu treffen, diese aber von Infrastruktur, Institutionen und dem Zugang zu Ressourcen - also von der materiellen Dimension, welche eine Praktik ausmachen, abhängig sind. Reckwitz (2003, S. 290) ergänzt die Bedeutung der Materialität sozialer Praktiken, indem er beschreibt, dass „Praktiken nichts anderes als Körperbewegungen darstellen und dass Praktiken in aller Regel einen Umgang von Menschen mit ‚Dingen‘, ‚Objekten‘ bedeuten“.

Beim Beispiel Radfahren macht ein praxistheoretischer Ansatz deutlich, dass materielle Gegebenheiten einen wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben. In einer topografisch flachen Stadt mit kurzen Wegen, einem gut ausgebauten Radwegnetz sowie einem großen Angebot an Abstellplätzen und Reparaturmöglichkeiten, ist es einfacher und praktischer mit dem Rad zu fahren als in einer hügeligen, ländlichen Region mit langen Wegen und einem auf Automobile ausgerichteten Verkehrsnetz (Larsen 2017; Passafaro et al. 2014). Für mehr Sicherheit ist ein Helm und damit auch im Dunkeln gefahren werden kann, ein Licht wichtig (Cass und Faulconbridge 2016). Regenfeste Kleidung ermöglicht ein Radfahren bei jedem Wetter, Stauraum und ein Schloss um nach der Arbeit noch einkaufen zu gehen (Mattioli et al. 2016). Duschmöglichkeiten am Zielort können das Rad nicht nur für Freizeit Zwecke, sondern auch zum Pendeln zum Arbeitsplatz oder Ausbildungsstätte attraktiver gestalten (Cass und Faulconbridge 2016). Auch wenn diese Einsicht selbstverständlich und banal erscheinen mag, wird sie von individualistischen Ansätzen gerne übersehen. Es sind nicht ausschließlich persönliche Überzeugungen oder Interessen, welche das Mobilitätsverhalten vordergründig prägen, sondern ganz praktische, materielle (Larsen 2017; Cass und Faulconbridge 2016).

Das Element **Kompetenz** (competences) umfasst unter anderem Wissen, Fähigkeiten sowie Techniken und bedingt meist Lernprozesse (Larsen 2017). Shove et al. (2012) nennen „knowledge skills, know-how und techniques“ als Teile dieses Elements und Spurling et al. (2013) beschreiben, dass bei diesem Element Wissen und die sogenannten „embodied skills“, also Fähigkeiten, die wir durch das Erlernen und durch die Erfahrung einverleibt haben, zentral sind.

Bei der Praktik Radfahren handelt es sich um eine Fähigkeit, die meist im Kindesalter als wichtiger Lernprozess angesehen wird. Wurde die physische Fähigkeit, ein Rad zu fahren, einmal erreicht, wird von „embodied tacit knowledge“ gesprochen. Dabei handelt es sich um ein Wissen, welches nie vergessen wird. Nettleton und Green (2014, S. 243) beschreiben dies wie folgt: „skills, once habituated in the body, become taken for-granted“. Die körperliche Fähigkeit, ein Rad zu steuern und zu lenken, das Wissen, wie das Gleichgewicht am besten gehalten werden kann, ohne umzufallen und das Kennen und Verstehen der Straßenverkehrsregeln zählt somit zu den Kompetenzen, die für diese Praktik unabdingbar sind (Shove et al. 2012; Larsen 2017). Es ist aber auch das Wissen, welches benötigt wird, um mit Werkzeugen umgehen zu können, damit kleine Reparaturen vorgenommen werden können (z.B. Reifen aufpumpen).

Neben fehlender materieller Komponenten sehen Mattioli et al. (2016) nicht vorhandene Kompetenzen als eine der wichtigsten Barrieren bei der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf nachhaltige Mobilitätsformen. Die Identifikation möglicher fehlender

Kompetenzen, beispielsweise mit Kindern in der Stadt zu fahren, ist wichtig, um Maßnahmen daran anpassen zu können (Larsen 2017). Während bei dem Element Kompetenz meist nur zwischen vorhanden und nicht vorhanden unterschieden wird, sind Abstufungen, wie viel „Kompetenz“ benötigt wird, möglich. So hat die Entfernung, die Siedlungsstruktur und die Radfahrfreundlichkeit einer Stadt großen Einfluss auf das Element Kompetenz (Passafaro et al. 2014). Hier wird auch die Verbindung zu dem Element Materialität sichtbar. Ist die Fahrzeit zu lang, die Distanzen zu groß (aufgrund wachsender Städte und Zersiedelung), das Gelände zu steil und dadurch die Wege körperlich zu anstrengend, so verliert die Praktik des Radfahrens, trotz ausgeprägter Kompetenzen, an Attraktivität und es wird womöglich auf das Auto zurückgegriffen (Larsen 2017).

Kulturelle Konventionen, Erwartungen und sogenannte „social shared meanings“ sowie positive und negative Emotionen werden als meanings zusammengefasst und beschreiben den **Sinn**, warum eine bestimmte Praktik (nicht) ausgeführt wird (Spurling et al. 2013; Shove et al. 2012). Das Element Sinn beschreibt somit den Grund bzw. die Motivation, warum Praktiken durchgeführt werden, welcher Sinn und welches Ziel darin verborgen sind. Gleichzeitig enthält das Element auch Regeln, was gemacht werden kann und was nicht (Jaeger-Erben und Offenberger 2014). Shove et al. (2012) nennen auch symbolische Bedeutungen, Ideen, Gewohnheiten sowie Sehnsüchte als Teil des Elements Sinn.

2.4.5 Praktik als Entität und Praktik als Performance

Die drei vorgestellten Elemente – Materialität, Kompetenz und Sinn - sind zur sogenannten Entität verbunden. Die Entität beschreibt den Rahmen einer Praktik: Wie sie durchzuführen ist, was es braucht, um sie zu erlernen und wie sie in Worte gefasst werden kann (Larsen 2017). Bei der Praktik als Entität handelt es sich somit um die Rekonstruktion einer Praktik auf die einzelnen Elemente und Verbindungen, welche diese Praktik ausmachen (Jaeger-Erben und Offenberger 2014). Jaeger-Erben und Offenberger (2014, 167f) beschreiben Praktiken als Entität wie folgt:

“practices as entities pre-structure performance but via performances they are adapted to available resources (e.g. time, social and financial capital)”.

Damit Praktiken jedoch existieren, müssen sie von Individuen ausgeführt und durch wiederholte Handlungen immer neu reproduziert werden. Durch dies wird die Praktik als Performance beschrieben (Shove et al. 2012). Jaeger-Erben und Offenberger (2014, S. 168) erläutern, dass Praktiken durch das gemeinsam geteilte Verständnis, sozial geformt, gleichzeitig aber individuell ausgeführt werden:

„social practices are socially preformed and individually performed. The linking of elements of practices is socially constructed; for example, socially shared understanding.”

Soziale Praktiken werden vor allem als Performances im alltäglichen Leben gesehen. Bei Praktiken als Performances geht es darum, wie die Praktiken angeeignet, durchgeführt und kombiniert werden und wie diese im Alltag eingebunden sind (Jaeger-Erben und Offenberger 2014). Jaeger-Erben und Offenberger (2014, S. 168) beschreiben die Unterschiede zwischen Praktiken als Entität und Performance wie folgt:

“Practices as entities and practices as performances address two sides of one coin: while one asks for structural, long-term and enduring aspects, the other asks for their day-to-day reproduction in the conduct of everyday life.”

Individuelles Verhalten wird somit als Praktik als Performance oder „performances of social practices“ (Spurling et al. 2013, S. 8) angesehen und die Praktik als Entität als Ergebnis von Materialitäten, Fähigkeiten und sozial geteilten Sinnzuschreibungen (Spurling et al. 2013).

Die Unterscheidung in Praktik als Entität und Praktik als Performance ist von großer Bedeutung, da aus dem qualitativen Datenmaterial dieser Arbeit herausgelesen werden kann, wie die Praktiken im Handlungsfeld Mobilität im Alltäglichen „performed“ werden und vor allem, wie sich diese Performanz aufgrund der COVID-19-Krise verändert(e). Durch die Rekonstruktion der Praktik und den Einsichten, wie sich die Performanz geändert hat, können Rückschlüsse auf die Entität getroffen und aufgezeigt werden, wie sich diese eventuell ändern lassen.

Im folgenden Kapitel 2.4.6 wird darauf eingegangen, wie Praktiken verändert werden können und was es braucht, damit neue Praktiken entstehen. Des Weiteren wird gezeigt, welche Möglichkeiten es gibt, nicht-nachhaltige Praktiken zu ändern und nachhaltige Praktiken zu fördern.

2.4.6 Veränderung von Praktiken

Dieses Kapitel 2.4.6 nimmt einen starken Bezug auf das Konzept von Spurling et al. (2013), welches drei mögliche Wege darstellt, wie Praktiken verändert werden können bzw. welche Möglichkeiten es gibt, nicht nachhaltige Praktiken nachhaltiger zu gestalten: „re-crafting practices“, „substitution of practices“ und „changing how practices interlock“.

Als erste Möglichkeit, Praktiken zu verändern, wird das „**re-crafting**“ also das ‚Umformen‘ von Praktiken genannt. Hierbei liegt der Fokus auf den drei Elementen einer sozialen Praktik (Spurling et al. 2013). Materialität, Kompetenz und Sinn sind eben nicht getrennt und unabhängig voneinander, sondern verbunden, interagierend und sich gegenseitig beeinflussend (Larsen 2017; Shove et al. 2012). Änderungen eines Elements, zum Beispiel durch technologische Innovationen, führen somit auch zu Änderungen der anderen Elemente. Larsen (2017, S. 3) beschreibt dies wie folgt:

„The trajectories of practices hinge on upon the connections between these three elements and they change in meaning or popularity when the connections between these elements are remade because of some new innovation, policy, political movement or fashion or consumer preferences.“

Auch Watson (2012) argumentiert, dass technische Entwicklungen zu neuen Elementen oder Veränderungen bestehender Elemente führen können. Zu erkennen, welche Elemente in einer Praktik vorhanden sind und welche Verbindungen es zwischen den Elemente gibt, ist somit wichtig, um beispielsweise einzelne, nicht nachhaltige Elemente zu ändern (Spurling et al. 2013). Auch Shove et al. (2012) beschreiben, dass eine Praktik dann verändert werden kann, wenn einerseits die Verbindung zwischen den bereits bestehenden oder neuen Elementen sich verändert und andererseits dann, wenn sich die für die Durchführung einer Praktik notwendigen Elemente verändern (Shove et al. 2012). Damit die neuen oder veränderten Elemente eine Änderung der Praktik hervorrufen, müssen diese jedoch von den Träger*innen integriert werden (Watson 2012). Auch Shove et al. (2012) beschreiben, dass Innovationen ständige Anpassung verlangen, insbesondere der Elemente Kompetenz und Materialität. Weiters konkurrieren unterschiedliche Praktiken um Träger*innen aber auch um einzelne Elemente miteinander (Larsen 2017).

Eine Praktik kann also nur dann entstehen und ausgeführt werden, wenn alle Elemente, darunter Materialität, Kompetenz und Sinn, vorhanden sind. Sind Verbindungen zwischen den Elementen zwar vorhanden, diese aber aufgrund von Änderungen nicht mehr fähig standzuhalten, so zerfällt die Praktik (Shove et al. 2012).

„**Substitution of practices**“, also das Austauschen von Praktiken, beschreibt die Änderung bestehender Praktiken durch Konkurrenz zwischen Praktiken hinsichtlich Zeit, Raum und Ressourcen oder durch die

Förderung neuer Praktiken (Spurling et al. 2013). So können nicht nachhaltige Praktiken durch nachhaltigere Praktiken ausgetauscht werden. Dabei ist es jedoch wichtig, dass die Bedürfnisse und Wünsche von Individuen bei der Substitution nicht (grundlegend) verändert werden (Spurling, 2013). Southerton und Welch (2015) merken jedoch an, dass es nicht nur wichtig ist, neue nachhaltige Praktiken zu entwickeln, sondern es viel mehr darum gehen sollte, wie die derzeitigen nicht-nachhaltigen Praktiken nachhaltiger gestaltet werden können. Visionen über zukünftig erwünschte Praktiken als auch die Orientierung an vergangenen Praktiken und anderen Kulturen können wichtige Anhaltspunkte dafür sein (Southerton und Welch 2015).

Die dritte Möglichkeit **“Changing how practices interlock”** beschreibt die Änderung einer Praktik aufgrund sich ändernden Verbindungen zwischen Praktiken: “Harness the complex interactions between practices, so that change ripples through interconnected practices” (Spurling et al. 2013, S. 13). So sind nicht nur die Elemente einer Praktik miteinander verbunden, sondern auch einzelne Praktiken untereinander. Die Existenz einer Praktik ist demzufolge auch von anderen Praktiken abhängig (Larsen 2017). Um eine Praktik vollständig verstehen zu können, braucht es neben den Elementen auch das Wissen, wie Praktiken miteinander verbunden sind (Larsen 2017). Nach Shove et al. (2012) können einerseits Veränderungen der Elemente einer Praktik zu Veränderungen von anderen Praktiken führen, welche gleiche oder ähnliche Elemente aufweisen und andererseits sich die Verbindungen zwischen den Praktiken ändern. Watson (2012) beschreibt weiter, dass sich nicht nur Verbindungen zwischen Praktiken, sondern auch die Träger*innen von Praktiken ändern können. Dabei spielen weniger die Änderung der Präferenzen eine Rolle, sondern viel mehr die Abweichung der Praktik an sich (Watson 2012).

An den Beispielen der Praktik Radfahren und Autofahren sollen die Bedeutungen der Elemente und ihr Beitrag zu Veränderungen dargestellt werden.

Während Praktiken alltägliche Routinen beschreiben und als „routinized doings“ verstanden werden, sind diese nicht starr, sondern im Gegenteil ständig im Wandel. Praktiken werden immer wieder angepasst, modifiziert und neue Praktiken entstehen. Dies zeigt auch die Entwicklung der Praktik des Radfahrens: Während Ende des 19. Jahrhunderts Radfahren die dominierende Mobilitätspraktik war, wurde diese Mitte des 20. Jahrhunderts durch den öffentlichen Verkehr und den motorisierte Individualverkehr abgelöst und die Infrastruktur sowie Stadtplanung an die neuen Mobilitätspraktiken angepasst (Larsen 2017). Während früher das Fahren eines Autos nur den Chauffeur*innen vorbehalten war, da diese als einer der wenigen die Kompetenzen besaßen, hat in weiterer Folge ein Wandel vom reinen Autobesitz zur Autonutzung stattgefunden (Shove et al. 2012). Heute ist Autofahren nicht nur für eine Handvoll Menschen, die das Wissen bzw. die Kompetenz und Geld dazu besitzen, sondern für eine breite Bevölkerungsschicht möglich. Diese Änderungen in der Ausübung der Praktik des Autofahrens sind nicht nur aufgrund der Massenproduktion und der damit einhergehenden günstigeren Preise zu erklären. Shove et al. (2012) nennen die neu erlernten Fähigkeiten, ein Auto zu bedienen bzw. die technologischen Veränderungen, die das Autofahren vereinfachten, als wesentlich für dessen rasanten Anstieg. Auch Watson (2012) sieht die Trennung der mechanischen Expertise (durch die Einführung von Reparaturwerkstätten) von der eigentlichen Nutzung des Autos als ausschlaggebend für die breitflächige Ausbreitung des Automobils. Es ist jedoch auch ein klarer Wandel der Sinnzuschreibungen erkennbar. Während das Auto zu Beginn als Luxusgut, Abenteuer und gesunde Beschäftigung der wohlhabenden Gesellschaft angesehen wurde, hat ein Wandel hin zu einem zweckorientierten Gebrauch für die Allgemeinheit stattgefunden (Watson 2012; Shove et al. 2012). Diese Entwicklung veranschaulicht, dass Politikinstrumente, welche versuchen,

Verhaltensveränderungen einzelner Individuen durch sogenannten „nudging“⁹ hervorzubringen, nur begrenzte Wirksamkeit aufweisen, vor allem dann, wenn die für die Ausübung einer Praktik notwendigen Elemente fehlen (Cass und Faulconbridge 2016).

Unabhängig von diesen drei sogenannten Interventionsmöglichkeiten nach Spurling et al. (2013), welche beschreiben, wie es möglich ist, direkt in Praktiken einzugreifen und diese zu ändern, können sich ändernde (Umwelt-)Bedingungen des Alltags dazu führen, dass Praktiken angepasst oder verändert werden (müssen) oder neue Praktiken entstehen.

Grundsätzlich kennzeichnen sich soziale Praktiken dadurch, dass diese kaum reflektiert werden, sondern Teil des praktischen Bewusstseins sind, wodurch sie auch Routinen darstellen. So erklärt Jäger-Erben (2010, S. 58) Alltagsroutinen als „regelmäßige Wiederholungen alltagsrelevanter sozialer Praktiken“. Kommt es zu einer Änderung der Gegebenheiten aufgrund sich veränderten gesellschaftlichen Herausforderungen, so können diese alltäglichen, routinisierten Praktiken plötzlich brüchig werden und es bedarf einer Neuausrichtung dieser (Antoni-Komar 2013). Die routinisierten Handlungen des Alltags, welche stark von Gewohnheiten und Routinen geprägt sind, werden nur dann hinterfragt und reflektiert, wenn Störungen auftreten und diese Alltagsroutinen plötzlich nicht mehr so wie davor durchgeführt werden können. Durch diese plötzlich aufgetretene neue Situation, welche eine Ungewissheit mit sich bringt und eine Anpassung an die neue Situation erfordert, können Praktiken modifiziert und neues Wissen integriert werden, um dadurch neue oder abgeänderte Praktiken zu entwickeln (Jäger-Erben 2010). Sogenannte biografische Umbrüche oder Lebensverlaufsübergänge können solche Änderungen von alltäglichen, routinisierten Praktiken hervorrufen (Jaeger-Erben und Offenberger 2014). Bei der Verarbeitung eines kritischen Lebensereignisses kann einerseits der Wunsch zur Wiederherstellung des alten Zustands ausgelöst werden („konservativen“ Transformation). Andererseits auch der Wunsch nach Veränderung und einem neuen Leben („evolutionäre“ Transformation) (Jäger-Erben 2010, S. 16). Kritische Lebensereignisse und das damit verbundene Aufbrechen bestehender Routinen, können somit als ein Gelegenheitsfenster für Veränderungen angesehen werden und als „Impulsgeber für biographische Lernprozesse“ (Hlubucek 2016, S. 2) bzw. als Impulsgeber für grundlegende und langfristige Änderungen (Antoni-Komar 2013).

Neben dem Klimawandel und der sozialen Ungleichheit stellt die COVID-19-Krise nun eine weitere gesellschaftliche Herausforderung dar. Die COVID-19-Krise kann auch als solch eine Störung angesehen werden. Die Alltagsroutinen werden plötzlich sichtbar, da es nicht mehr möglich ist, diese so wie bisher durchzuführen. Des Weiteren zwingt bzw. ermöglicht uns die COVID-19-Krise, unsere Praktiken zu hinterfragen, sie zu modifizieren und neue Praktiken entstehen zu lassen.

Das psychologische Konzept der kritischen Lebensereignisse ist eine weitere Möglichkeit, wie alltägliche, routinisierte Praktiken plötzlich brüchig werden und eine Anpassung an die neue Situation unabdingbar wird. Da jedoch hierbei der Fokus auf dem Individuum liegt und die COVID-19-Krise als gesellschaftliche Herausforderung und als multiple Krise angesehen wird, wird dieses Konzept nicht näher angeschnitten. Ist es jedoch möglich, das Konzept der kritischen Lebensereignisse von der individuellen Ebene zu erweitern, so kann die COVID-19-Krise als kollektives, soziales „kritisches Lebensereignis“ verstanden werden.

⁹ Als Nudging werden Maßnahmen und Instrumente beschrieben, welche darauf abzielen, dass Verhalten von Individuen durch die Bereitstellung von nachhaltigeren Produkten oder Optionen zu verändern. Dabei wird davon ausgegangen, dass Individuen bewusst und rationale Entscheidungen treffen.

2.5 Fokus dieser Arbeit

Es wurde nun deutlich, dass die COVID-19-Krise als Teil der multiplen Krise angesehen werden kann und es transformative Prozesse zur Lösung dieser komplexen, multiplen Krise braucht. Während bis heute strukturelle Faktoren oder das Individuen ins Zentrum der Betrachtung gerückt werden, so sind es weniger bewusste Handlungen und auch nicht rationale Entscheidungen, welche nicht-nachhaltige Verhaltensweisen bedingen. Bewusstseinsbildung und Anreizsysteme werden somit auch nicht ausreichend zur nachhaltigen Entwicklung beitragen. Eine neue Perspektive, welche die sozialen Praktiken in den Vordergrund der Betrachtung stellt, kann dazu beitragen, die komplexen Interaktionen und die Verbundenheit der einzelnen Praktiken aber auch der Elemente untereinander besser verstehen zu können. Die COVID-19-Krise hat nun dazu geführt, dass diese routinisierten Praktiken und Gewohnheiten plötzlich bewusst und sichtbar werden, weil die Ausführung bestimmter Praktiken zum Teil eingeschränkt bzw. nicht mehr möglich ist (als Beispiel kann hier der stark eingeschränkte Flugverkehr genannt werden). Diese „Störung“ hat auch dazu geführt, dass Praktiken verändert oder neue Praktiken entstanden sind. Es sind jedoch nicht nur die Praktiken, die sich aufgrund der COVID-19-Krise veränderten, sondern auch die einzelnen Elemente, welche eine Praktik ausmachen.

Der Fokus dieser Arbeit liegt daher auf den Veränderungen der alltäglichen Routinen und Gewohnheiten. Hierbei geht es um die Frage, wie sich das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen aus dem deutschsprachigen Raum¹⁰ durch die COVID-19-Krise verändert hat und wie diese Veränderungen wahrgenommen und bewertet werden. Vor dem Hintergrund der Transformationsforschung und dem Fokus auf der Theorie sozialer Praktiken werden folgende Forschungsfragen behandelt:

1. Wie und wodurch hat sich das Mobilitätsverhalten aufgrund der COVID-19-Krise verändert und wie wurden diese Veränderungen von den Bürger*innen wahrgenommen und bewertet?
2. Welchen Beitrag können Erfahrungslernen und Kompetenzentwicklung bei der Entstehung neuer Mobilitätspraktiken leisten?

Anhand der Ergebnisse soll nicht nur diskutiert werden, wie und wodurch sich die einzelnen Mobilitätspraktiken verändert haben, sondern auch, welche Elemente den größten Einfluss auf die Veränderungen haben. Des Weiteren wird analysiert, welche einzelnen Elemente zur Durchführung einer Praktik fehlen. Sind es Materialitäten, wie unzureichende Radwege, das nicht Vorhandensein von Duschkmöglichkeiten am Zielort oder nicht genügend Abstellmöglichkeiten? Sind es fehlende Kompetenzen, wie die unzureichende körperliche Fähigkeit lange Strecken zurückzulegen, das nicht-reparieren können oder die fehlende Kompetenz, sich an den motorisierten Straßenverkehr anzupassen? Oder gibt es Sinnzuschreibungen und Emotionen, welche die Durchführung einer Praktik verhindern, wie beispielsweise die Angst vor Unfällen oder Stigmatisierungen?

¹⁰ Die Logbuchsreiber*innen stammen weitgehend aus Deutschland, da nur hier Pressearbeit durchgeführt wurde. Es wird hier jedoch von „Bürger*innen aus dem deutschsprachigen Raum“ gesprochen, da es nicht ausgeschlossen werden kann, dass Logbuchsreiber*innen beispielsweise aus der Schweiz oder Österreich mitgemacht haben, da im „Logbuch der Veränderungen“ nicht spezifisch nach der Nationalität gefragt worden ist.

3 Empirischer Teil¹¹

Die COVID-19-Krise, welche als Krise der Gesundheit vermittelt wird, lässt die Vorschreibung von Maßnahmen zu, welche alle Bereiche des alltäglichen Lebens betreffen – sowohl auf individueller als auch auf gesamtgesellschaftlicher Ebene¹². Darunter sind Maßnahmen vorhanden, welche auch in Nachhaltigkeitsdebatten diskutiert werden (z.B. die Einschränkung des Flugverkehrs). Die gesundheitsbezogenen Maßnahmen und Empfehlungen sowie die Einschränkung der Bewegungsfreiheit haben zu erzwungenen Verhaltensänderungen geführt. Daneben haben jedoch auch das Erleben der Krise und die damit verbundene Unsicherheit sowie die Gefahrenwahrnehmung Anpassungsreaktionen ausgelöst (König et al. 2021). Diese Veränderungen und die Aussetzung etablierter Routinen sowie die Entstehung neuer Praktiken sind vor allem für die Nachhaltigkeits- und Transformationsforschung von großem Interesse.

Die bürger- und sozialwissenschaftliche Studie des „Logbuchs der Veränderungen“¹³ der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE), dient dazu, herauszufinden, wie die Menschen mit Veränderungen umgehen und wie gesellschaftlicher Wandel stattfindet. Dabei geht es um die Fragen, was sich verändert hat und wie diese, von den Bürger*innen beschriebenen Veränderungen, im Rahmen der Nachhaltigkeits- und Transformationsforschung verstanden werden können. Es geht jedoch nicht darum, nur nachhaltige Veränderungen zu identifizieren, sondern Veränderungen im Allgemeinen zu analysieren – sowohl für die Nachhaltigkeit hinderliche als auch förderliche. Folglich ist die Basisannahme des „Logbuchs für Veränderungen“, dass die COVID-19-Krise neutral gegenüber Nachhaltigkeit ist (König et al. 2021).

Das Besondere der Studie „Logbuch der Veränderung“ ist, dass die Daten zu einem sehr frühen Zeitpunkt der COVID-19-Krise erhoben wurden. Dies ermöglicht einen umfassenden Einblick in die von Bürger*innen beobachteten Alltagsveränderungen in den sechs Handlungsfeldern - Mobilität, Einkaufen und Versorgung, Familie und Freizeit, Arbeit, Fürsorge und Betreuung, Information und Kommunikation. Des Weiteren bieten die drei Erhebungsphasen zwischen März und September 2020, welche in dieser Arbeit behandelt werden, die Möglichkeit, die Verhaltensveränderungen der Bürger*innen über die Fortdauer der Pandemie zu analysieren.

Die Erforschung des Alltags ist insbesondere für die Nachhaltigkeitsforschung von großem Interesse. Durch die COVID-19-Krise ist es plötzlich nicht mehr möglich, alltägliche Routinen und Praktiken durchzuführen und es braucht eine Anpassung dieser. Die Pandemie, auch wenn diese, wie zu Beginn beschrieben, als neutral gegenüber Nachhaltigkeit angesehen wird, hat gezeigt, dass unter bestimmten Umständen tiefgreifende Änderungen der ansonsten nahezu unantastbaren, spätmodernen Lebensweise möglich sind – was ja auch im Nachhaltigkeitsdiskurs gefordert wird. Die entscheidende Frage ist allerdings, wie diese Änderungen zu Stande kommen, wie sie wahrgenommen und beurteilt werden und ob diese Änderungen von Dauer sein können oder nur vorübergehend unter drohenden Gesundheitsrisiken aufrechterhalten werden können.

Die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit sollen zeigen, welchen Einfluss die COVID-19-Krise als gesamtgesellschaftliche Krise auf die alltäglichen Praktiken auf individueller Ebene hat. Dabei soll der

¹¹ Das Kapitel 3 ist angelehnt an das Metadatenpapier des „Logbuchs der Veränderungen“ (König et al. 2021).

¹² Ein Überblick der zeitlichen Entwicklung der Corona-Pandemie sowie der COVID-19-Maßnahmen in Deutschland ist im Anhang.

¹³ <https://logbuch-der-veraenderungen.org/>

praxistheoretische Ansatz helfen, die Veränderungen der alltäglichen Praktiken auf individueller Ebene auf gesamtgesellschaftliche Ebene zu übertragen.

3.1 Methodisches Vorgehen

In diesem Kapitel 3.1 wird zu Beginn die Vorgehensweise der bürgerwissenschaftlichen, qualitativen Langzeit-Tagebuchstudie vorgestellt sowie die Vor- und Nachteile dieser Methode beschrieben. In den nächsten Schritten wird auf das Erhebungsinstrument eingegangen und darauf aufbauend gezeigt, wie sich die Stichprobe zusammensetzt. Anschließend wird die konkrete Durchführung der Studie sowie zuletzt die Vorgehensweise der Datenauswertung im Detail besprochen.

3.1.1 Forschungsdesign: Sozialwissenschaftliche Tagebuchstudie

Die in dieser Studie gewählte Tagebuchmethode stellt eine geeignete Methode dar, um individuelle Erfahrungen, alltägliche Praktiken und Gewohnheiten sowie Veränderungen über die Zeit besser verstehen und analysieren zu können (Bartlett und Milligan 2015). Im „Logbuch der Veränderungen“ hielten die Logbuchschreiber*innen ihre alltäglichen Routinen bzw. Praktiken und die Veränderungen dieser aufgrund der COVID-19-Krise fest. Die Tagebuchmethode bietet im Vergleich zu anderen Methoden die Möglichkeit, auch unentdecktes oder vernachlässigtes Verhalten sowie seltene Vorgänge im Alltäglichen zu analysieren (König et al. 2021). Dies ist deshalb der Fall, da die Logbuchschreiber*innen die Möglichkeit haben, auch scheinbar unbedeutende Umstände festzuhalten, was mit anderen Methoden meist in Vergessenheit gerät (Bartlett und Milligan 2015). Des Weiteren werden die Veränderungen im natürlichen und spontanen Kontext wiedergegeben (Bolger et al. 2003) und die Beschreibungen sind nicht Ergebnisse aus Interview-Situationen, die unter Zeitdruck entstehen (Milligan et al. 2005).

Das unmittelbare Aufschreiben des gerade Erlebten hat den Vorteil, dass einerseits der Einfluss von Dritten weitgehend vermieden wird und andererseits, dass rückblickende Modifizierungen reduziert werden (Bartlett und Milligan 2015). Nach Bolger et al. (2003) sind Tagebuchstudien vor allem dann von hoher Relevanz, wenn Veränderungen stattfinden (Bolger et al. 2003). Somit bietet die Methode des Tagebuchs die Möglichkeit, Verhalten im Wandel zu dokumentieren (König et al. 2021).

Es gibt mehrere Möglichkeiten, wie Veränderungen des Verhaltens über die Zeit anhand der Tagebuchmethode analysiert werden können. Im „Logbuch der Veränderungen“ wurde eine semi-strukturierte Vorgehensweise gewählt. Diese hat im Vergleich zu den anderen zwei Formen – der strukturierten und unstrukturierten Vorgehensweise – den Vorteil, dass die Studienleiter*innen mit übergeordneten Fragen zu den jeweiligen Handlungsfeldern zwar eine Richtung vorgeben, die Logbuchschreiber*innen aber die Möglichkeit haben, subjektiv bedeutende Ereignisse festzuhalten (Bartlett und Milligan 2015). Die im „Logbuch der Veränderungen“ gesammelten Erlebnisse, Erfahrungen und Beobachtungen beruhen somit ganz auf Eindrücken der Befragten. Milligan et al. (2005) beschreiben, dass mit der Tagebuchmethode oft vernachlässigte Aspekte des täglichen Lebens aufgezeigt werden können, da die Möglichkeit besteht, eigene Schwerpunkte zu setzen. So wurde auch den Logbuchschreiber*innen ein gewisser Gestaltungsspielraum bei der Beantwortung und Durchführung der Tagebucheinträge gelassen (König et al. 2021).

Ein möglicher Nachteil der gewählten Methode ist, dass durch den großen Gestaltungsspielraum erhebliche Variationen in Länge und Qualität der Tagebucheinträge bestehen. Während manche

Teilnehmer*innen für Tagebuchstudien viel Zeit aufwenden, gewissenhaft und ausführlich ihre Erlebnisse beschreiben, fassen sich andere nur sehr kurz (Bartlett und Milligan 2015). Dies spiegelt sich auch im Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ wider: während manche Logbuchsreiber*innen die Veränderungen im Alltag sehr ausführlich beschrieben, gingen andere nur stichwortartig auf die Veränderungen ein. Somit kennzeichnet sich auch das empirische Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ durch eine Vielfältigkeit, gewisse Heterogenität aber auch Persönlichkeit.

Ein wichtiger Punkt, der bei der Durchführung einer Tagebuchstudie unbedingt berücksichtigt werden sollte, ist, dass die gewählte Methode eine gewisse Personengruppe – meist Personen mit höherem Bildungsgrad - anspricht. Ein Grund dafür ist, dass für die Teilnahme an Tagebuchstudien die Fähigkeiten, schreiben und lesen zu können, benötigt werden sowie die Möglichkeit, das Erlebte aufzuschreiben oder elektronisch anzufertigen, bestehen muss (Bartlett und Milligan 2015). Sollten die Teilnehmer*innen an Tagebuchstudien diese Fähigkeiten nicht ausreichend besitzen bzw. diese Möglichkeiten nicht haben, kann alternativ auf Audio-Tagebucheinträge zurückgegriffen werden (Milligan et al. 2005). Gleichgültig welche Durchführungsform verwendet wird: Tagebuchstudien sind mit einem sehr hohen zeitlichen Aufwand verbunden (Koller 2018). Denn für gewöhnlich geben die Studienleiter*innen eine gewisse Regelmäßigkeit der Einträge vor (z.B. 1x täglich) und setzen zum Teil ein bestimmtes Zeitfenster fest (z.B. jeden Morgen nach dem Aufwachen) (Bartlett und Milligan 2015). Im „Logbuch der Veränderungen“ wurde davon Abstand genommen und den Logbuchsreiber*innen die Zeiteinteilung frei überlassen. Durch eine freie Zeiteinteilung beim Verfassen der Tagebucheinträge, ohne konkrete Vorgaben zur Tageszeit und Abstand der Tagebucheinträge, kann der zeitliche Aufwand für die Teilnehmer*innen einer Tagebuchstudie reduziert werden (Bolger et al. 2003).

Des Weiteren ist es wichtig zu berücksichtigen, dass die Methode des Tagebuchs meist nur für kurze Erhebungszeiträume eingesetzt wird, da eine zu häufige Erhebung oder ein zu langer Erhebungszeitraum die Motivation der Studienteilnehmer*innen reduzieren kann (Bartlett und Milligan 2015). Gleichzeitig zeigen Bartlett und Milligan (2015) auf, dass in zahlreichen Tagebuchstudien, durch eine intensive Betreuung der Studienteilnehmer*innen, auch längere und häufigere Befragungen bis über ein Jahr erfolgreich durchgeführt wurden. Eine große Herausforderung für das „Logbuch der Veränderungen“ war, die Zeitabstände der Befragungen so zu wählen, dass einerseits die Motivation durch zu lange Zeitabstände nicht verloren geht und andererseits keine Teilnahmemüdigkeit durch zu häufige Befragung ausgelöst wird. Die Zeitabstände wurden beim „Logbuch der Veränderungen“ wohl richtig gewählt, da sich die Studie aktuell nach über einem Jahr in der sechsten Erhebungsphase befindet und das Interesse zur Teilnahme noch immer sehr groß ist. Dies bestätigt auch, dass Tagebuchstudien über einen längeren Zeitraum durchgeführt werden können.

Während Koller (2018) beschreibt, dass gewisse Anreize wichtig sind, um die Teilnehmer*innenzahl beizubehalten, haben sich die Studienleiter*innen beim „Logbuch der Veränderung“ gegen einen materiellen bzw. finanziellen Anreiz entschieden. Um Logbuchsreiber*innen für die Teilnahme an der Studie zu begeistern bzw. die Begeisterung aufrecht zu erhalten und somit eine Teilnahmemüdigkeit zu reduzieren, wurden die Logbuchsreiber*innen während der gesamten Studiendauer betreut. Über die Aussendung von E-Mails¹⁴ wurden die Logbuchsreiber*innen über die nächsten Erhebungsphasen informiert. Zudem wurden vorläufige Ergebnisse, Pressebeiträge und weiterführende Literatur mit den Logbuchsreiber*innen geteilt.

¹⁴ Siehe Anhang.

Dieser regelmäßige Austausch zwischen den Studienleiter*innen und den Logbuchsreiber*innen und die Begleitung über mehrere Monate hinweg kennzeichnet einen bürgerwissenschaftlichen Ansatz (Citizen-Science-Forschung). In der Citizen-Science-Forschung geht es darum, dass Bürger*innen selbst am wissenschaftlichen Prozess, insbesondere bei der Wissensbeschaffung aber auch bei der Wissenserkenntnis, beteiligt sind (Bonn et al. 2016). Meuser und Nagel (2002) beschreiben, dass all jene als Expert*innen betrachtet werden, welche Teil des zu erforschenden Handlungsfeldes sind. Im „Logbuch der Veränderungen“ sind die Logbuchsreiber*innen selbst Teil des zu erforschenden Handlungsfeldes – nämlich jenes der alltäglichen, routinierten Praktiken und die Veränderung dieser aufgrund der COVID-19-Krise. Somit wurden die Logbuchsreiber*innen selbst als Expert*innen des Alltags angesehen (König et al. 2021). In der Citizen-Science-Forschung haben die an dem Forschungsprozess beteiligten Bürger*innen die Möglichkeit, gesellschaftlich relevante Fragestellungen gemeinsam zu diskutieren, einen Beitrag zur wissenschaftlichen Erkenntnis zu leisten und durch die aktive Beteiligung mehr Verständnis für ein Problem zu entwickeln sowie die Notwendigkeit für gesellschaftliche Transformationsprozesse aufzuzeigen. Um diese Vorteile der Citizen-Science-Forschung nutzen zu können, ist eine transparente Kommunikation unabdingbar (Pettibone et al. 2016). Im „Logbuch der Veränderungen“ wurde viel Wert daraufgelegt, dass die Logbuchsreiber*innen regelmäßig über den aktuellen Stand der Forschung informiert und die vorläufigen Ergebnisse öffentlich diskutiert werden. Dadurch haben die Studienleiter*innen einen bürgerwissenschaftlichen Beirat eingerichtet, welcher die Verbindung zwischen der wissenschaftlichen Forschung und den Bürger*innen herstellt. Zudem werden innerhalb dieses bürgerwissenschaftlichen Beirats gemeinsam Entscheidungen getroffen. Das „Logbuch der Veränderungen“ hat zudem viel Pressearbeit betrieben, darunter ein „Osterspaziergang“ mit dem Deutschlandfunk¹⁵, bei welchem vor allem über die Praktik „Zu-Fuß-Gehen“ gesprochen wurde. Es gab verschiedene Workshops, unter anderem mit dem „Hochschulnetzwerk hoch N“¹⁶ und Vorträge, bei denen das „Logbuch der Veränderungen“ und der aktuelle Wissensstand vorgestellt wurde¹⁷. Des Weiteren ist es den Studienleiter*innen des „Logbuchs der Veränderungen“ von großer Bedeutung, die Veröffentlichungen innerhalb des „Logbuchs der Veränderungen“ als Open Source zur Verfügung zu stellen und bei Anfrage das empirische Datenmaterial mit der Öffentlichkeit zu teilen, sodass ein freier und kostenloser Zugang zu den Ergebnissen und den erhobenen Daten ermöglicht wird.

3.1.2 Erhebungsinstrumente: Offener Fragebogen

Um herauszufinden, wie sich das Verhalten der Menschen durch die COVID-19-Krise verändert hat, hat die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) in Deutschland ein Online-Tagebuch, das „Logbuch der Veränderungen“, entwickelt. Die Bürger*innen wurden aufgerufen, darin ihre Beobachtungen zu den Veränderungen in sechs verschiedenen Handlungsfeldern - Mobilität, Einkaufen und Versorgung, Familie und Freizeit, Arbeit, Fürsorge und Betreuung, Information und Kommunikation - zu schildern. Zu Beginn wurde den Logbuchsreiber*innen folgende Frage gestellt:

„Die Corona-Pandemie hat vielfältigen Einfluss auf nahezu alle Lebensbereiche und das gesellschaftliche Zusammenleben. Bitte überlegen Sie, welche Veränderungsphänomene und Verhaltensweisen Sie z.B. bei sich selbst, in Ihrem näheren und weiteren Umfeld sowie durch Medien beobachten.“

¹⁵ <https://www.deutschlandfunk.de/>

¹⁶ <https://www.hochn.uni-hamburg.de/>

¹⁷ Siehe <https://logbuch-der-veraenderungen.org/aktuelles/>.

Neben den offenen Fragen¹⁸ zu den sechs unterschiedlichen Handlungsfeldern, gab es die Möglichkeit, unter „Sonstiges“ weitere Beobachtungen festzuhalten und eine Gesamteinschätzung zu äußern. Zusätzlich wurden drei soziodemografische Daten - das Alter, die Tätigkeit und das Geschlecht – abgefragt.

Der Fragebogen wurde mittels SoSci Survey¹⁹ erstellt und in eine Word Press Webseite²⁰ eingebettet. Das Datum, der Beginn sowie das Ende des jeweiligen Logbucheintrages wurden durch das Programm automatisiert erhoben. Bevor die Fragen zu den jeweiligen Handlungsfeldern erschienen, wurden die Logbuchschrreiber*innen nochmals nach dem Datum des Logbucheintrages befragt. Daraufhin folgte die Beschreibung der Beobachtungen in den sechs verschiedenen Handlungsfeldern. Neben den allgemeinen Fragen über alle Handlungsfelder hinweg – was sich verändert hat, für wen sich etwas verändert hat, welche Gründe für die Veränderung bestehen und wie die Veränderungen bewertet werden – gab es zusätzlich spezifische Anregungen für jedes einzelne Handlungsfeld. Im Handlungsfeld Mobilität wurde nach dem veränderten Mobilitätsverhalten, der Wahl des Verkehrsmittels und „sich bewegen“ im öffentlichen Raum gefragt. Des Weiteren wurde um eine Gesamtbewertung gebeten, ob die Entwicklungen eher positiv, eher negativ oder neutral im Hinblick auf Aspekte wie Unsicherheit – Sicherheit, Solidarität – Egoismus, Nähe – Distanz, Beschleunigung – Entschleunigung, Nachhaltigkeit – nicht nachhaltige Entwicklung, Vertrauen – Skepsis oder Zukunft – Vergangenheit sind.

Nachdem abgefragt wurde, ob es sich um den ersten Eintrag handelt, wurden drei soziodemografische Fragen gestellt. Neben der Tätigkeit (Schüler*in – Azubi – Student*in – Angestellte*r – Unternehmer*in – Rentner*in – Sonstiges) wurde nach der Altersgruppe (15-20, 21-30, 31-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91 und älter) sowie nach dem Geschlecht (weiblich, männlich, divers) gefragt. Danach wurden die Logbuchschrreiber*innen um ein Pseudonym gebeten, welches:

- Die letzten beiden Ziffern der Postleitzahl
- Der erste und letzte Buchstabe des Vornamens
- Den Ersten und letzten Buchstabe des Geburtsorts sowie
- Die erste und letzte Ziffer der Hausnummer

beinhalten sollte. Dieses Pseudonym half dabei, die Mehrfachschrreiber*innen (jene Personen, welche mindestens drei Einträge in zwei Erhebungsphasen durchführten) zu identifizieren. So besitzt jede*r Logbuchschrreiber*in einen selbst generierten Code, welcher sich aus den oben genannten Ziffern und Buchstaben zusammensetzt. In der letzten Frage des Fragebogens wurden die Logbuchschrreiber*innen gebeten den Datenschutzbestimmungen zuzustimmen.

Vor Veröffentlichung des „Logbuch der Veränderungen“, wurde mit sechs Personen ein Pretest durchgeführt. Bei diesem wurde auf die Lesbarkeit und das Verständnis der Fragen im Fragebogen geachtet und allfällige Unklarheiten geklärt.

Wie bereits erwähnt gab es für die Teilnahme am „Logbuch der Veränderungen“ keine materiellen Anreize. Bei der Teilnahme handelte es sich um eine freiwillige Teilnahme, welche mit keinen Gutscheinen oder sonstigen „Vergütungen“ verbunden war. Den Logbuchschrreiber*innen ist es möglich, die einzelnen selbstverfassten Einträge als PDF abzuspeichern.

¹⁸ Siehe Anhang.

¹⁹ <https://www.soscisurvey.de/>

²⁰ <https://de.wordpress.com/>

3.1.3 Stichprobe: Die Logbuchschrreiber*innen

Die Suche nach Logbuchschrreiber*innen erfolgte zu Beginn der Studie überwiegend über die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE). Des Weiteren wurde über das „Hochschulnetzwerk hoch N“ sowie über die persönlichen Verteiler der Studienleiter*innen auf das „Logbuch der Veränderungen“ aufmerksam gemacht. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Pressemitteilungen konnte zusätzlich Aufmerksamkeit generiert werden. Insgesamt – über alle Handlungsfelder hinweg - wurden in den ersten drei Phasen (zwischen 26.3.2020 und 15.9.2020) 545 Logbuchschrreiber*innen gewonnen, welche gesamt 906 Logbucheinträge verfassten. Ein Überblick über die Anzahl der gesamten Logbucheinträge in der jeweiligen Phase ist in der Tabelle (1) dargestellt.

Tabelle 1: Darstellung der Anzahl der Logbucheinträge sowie dem Anteil der Mehrfachschreiber*innen über alle Handlungsfelder hinweg und in den drei Erhebungsphasen (König et al. 2021).

Phase	Bezeichnung	Zeitraum	Logbucheinträge	Davon Mehrfach-einträge
I	Lockdown	26.03.2020- 19.04.2020	409	196
II	erste Lockerungs- maßnahmen	20.04.2020 - 24.06.2020	419	238
III	„Neue Normalität“	01.09.2020 - 15.09.2020	78	40
Gesamt			906	474

Der erste Lockdown in Deutschland wurde am 16.03.2020 beschlossen, ist mit 22.03.2020 eingetreten und wurde am 04.04.2020 beendet. Kurz nach Inkrafttreten des ersten Lockdowns, wurde am 26.03.2020 die erste Erhebungsphase des „Logbuchs der Veränderungen“ gestartet. Innerhalb dieser Phase, welche sich bis zum 19.04.2020 erstreckte, wurden insgesamt 409 Logbucheinträge verfasst.

Die ersten Lockerungsmaßnahmen ab dem 20.05.2020 beinhalteten die Öffnung von Geschäften bis zu 800m², die Öffnung der Schulen für Schüler*innen zur Prüfungsvorbereitung und für das Abitur, die Durchführung von Hochschulprüfungen sowie die Öffnung von Laboren, Bibliotheken und Archiven. Geschlossen blieben u.a. Kitas, Universitäten und andere Hochschulen sowie Kultur, Sport- und Freizeiteinrichtungen. Auch Großveranstaltungen waren bis Ende August 2020 verboten und es wurde empfohlen, auf das Reisen zu verzichten. Weiters durften Restaurants und Bars nur außer Haus Service anbieten. Es wurde das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes empfohlen und die Kontakt- und Abstandsregelungen galten weiterhin (mdr 2020, S. 31).

Die dritte Erhebungsphase wird von den Studienleiter*innen als „Neue Normalität“ bezeichnet. Dabei handelte es sich bei diesem Zeitraum noch lange nicht um eine, wie zu dieser Zeit oft in den Medien erwähnte, „neue Normalität“, sondern immer noch um einen Ausnahmezustand. Es kann jedoch in diesem Zeitraum eine Art „Normalität“ im Umgang mit der COVID-19-Krise bzw. den damit einhergehenden gesetzlichen Maßnahmen festgestellt werden.

Als Mehrfachschreiber*innen werde jene 117 Logbuchschrreiber*innen bezeichnet, welche zwei oder mehr Einträge erstellt haben. Insgesamt haben diese 117 Mehrfachschreiber*innen über die drei Phasen und über alle Handlungsfelder hinweg 474 Logbucheinträge verfasst (siehe Tabelle 1). Rund 55 Teilnehmer*innen haben mindestens drei Einträge in zwei Phasen abgeschlossen. Während eine Logbuchschrreiberin mit 26 Einträgen die höchste Anzahl an Logbucheinträgen durchführte, haben die Mehrfachschreiber*innen im Durchschnitt vier Einträge verfasst.

Bei der Datenauswertung wurden nur jene Logbuchschreiber*innen gezählt, welche mindestens einen Eintrag in einem Handlungsfeld oder in der Gesamtbewertung durchgeführt haben. Insgesamt können mit den sechs Handlungsfeldern, dem Teil „Sonstiges“ und der Gesamtbewertung maximal acht Einzeleinträge verfasst werden.

Die Stichprobe des „Logbuchs für Veränderungen“ weist mit knapp 79 % aller Teilnehmer*innen einen auffällig hohen Anteil an weiblichen Personen auf. Nur rund 20 % der Logbuchschreiber*innen sind männlich und rund 1 % divers (siehe Abbildung 3).

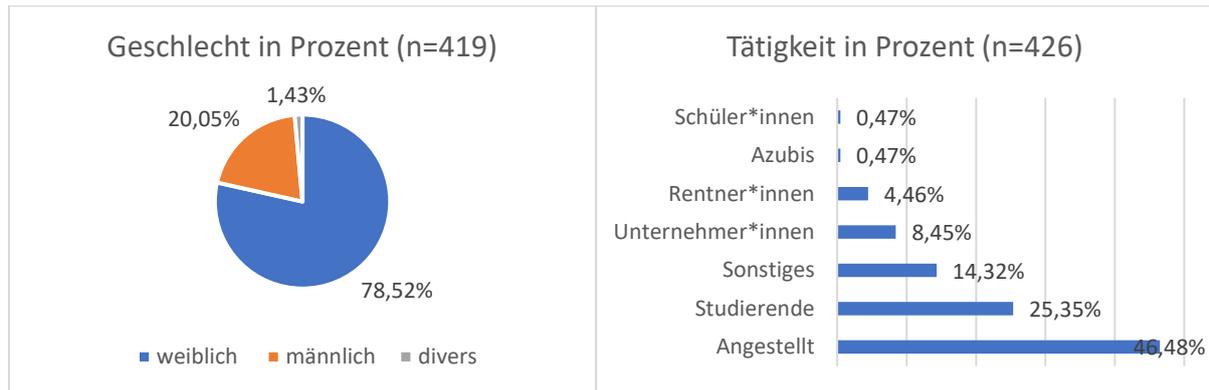


Abbildung 3: Überblick der Logbuchschreiber*innen nach Angaben zum Geschlecht und Tätigkeit (eigene Darstellung).

Um dieses Ungleichgewicht etwas auszugleichen, wurden zu Beginn in den E-Mails explizit männliche Teilnehmer angesprochen. Die ungleiche Verteilung bleibt über die ersten drei Phasen allerdings trotz der Aufrufe bestehen.

Ebenso stellt Abbildung (3) die Logbuchschreiber*innen nach den Angaben zu der jeweiligen Tätigkeit dar. Durch die Angabe der Tätigkeit konnte festgestellt werden, dass fast die Hälfte (46 %) der Logbuchschreiber*innen Angestellte und ein Viertel Studierende waren. Nur ein geringer Teil gibt an, Unternehmer*in (8 %) zu sein. Mit 4 % ist der Anteil an Rentner*innen ebenfalls gering. Zudem konnten insgesamt nur 2 Azubis und 2 Schüler*innen gewonnen werden.

Die relativ hohe Anzahl an Studierenden spiegelt sich in der Verteilung des Alters wider – siehe Abbildung (4).

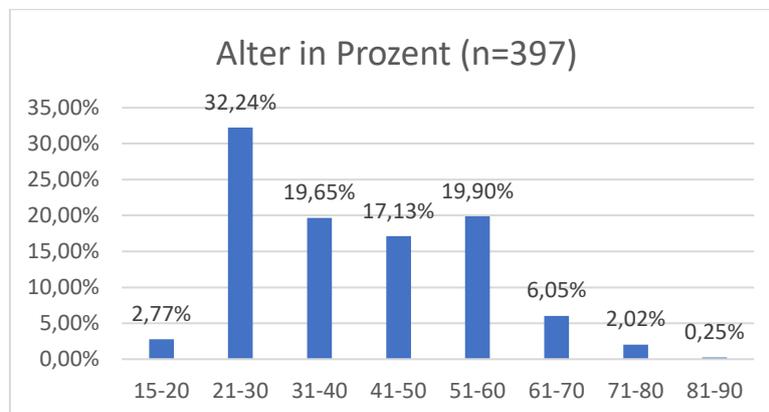


Abbildung 4: Überblick der Logbuchschreiber*innen nach Alter (eigene Darstellung).

Rund 30 % sind im Alter zwischen 21-30 Jahren. Die Altersgruppen der 31-40-, 41-50- und 51-60-Jährigen sind mit jeweils knapp 20 % vertreten, während Ältere (über 60 Jahre – 8 %) und junge Menschen bzw. Schüler*innen zwischen 15-20 Jahren (3 %) kaum ihre Beobachtungen im „Logbuch der Veränderungen“ geteilt haben.

3.1.4 Stichprobe im Handlungsfeld Mobilität

Im Handlungsfeld Mobilität wurden in den ersten drei Phasen 771 Logbucheinträge von 411 Logbuchsreiber*innen verfasst. Die Logbucheinträge setzen sich über die drei ersten Phasen wie folgt zusammen:

Phase I – Lockdown: 359

Phase II – Erste Lockerungsmaßnahmen: 346

Phase III – „Neue Normalität“: 66

Von diesen insgesamt 771 Logbucheinträgen im Handlungsfeld Mobilität entfallen 251 Logbucheinträge auf die Mehrfachsreiber*innen.

In der unteren Abbildung (5) ist erkennbar, dass sich die Logbuchsreiber*innen auch im Handlungsfeld Mobilität mit 71 % überwiegend dem weiblichen Geschlecht zugeordnet fühlen. Nur knapp 19 % der Logbuchsreiber*innen geben männlich und etwa 1 % divers an. Etwa 9 % machen keine Angabe zum Geschlecht.

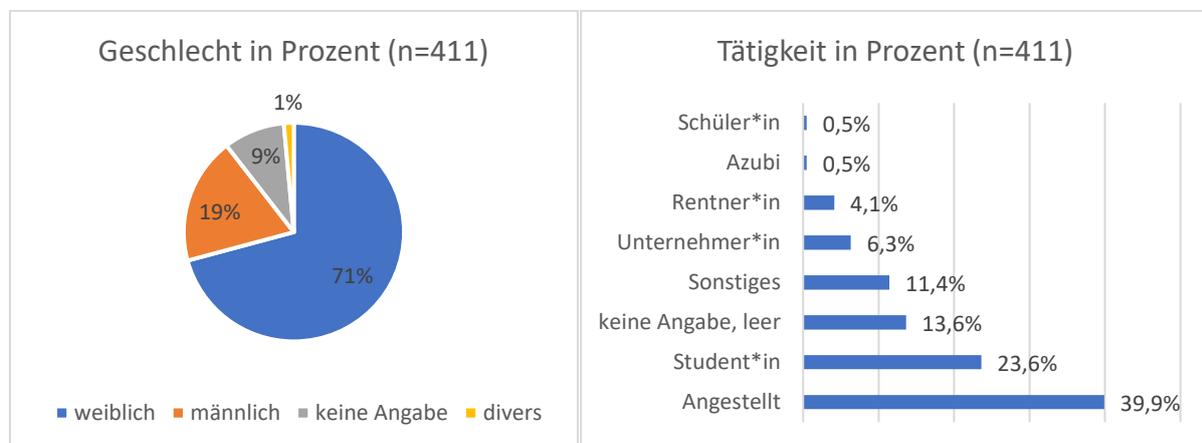


Abbildung 5: Überblick der Logbuchsreiber*innen im Handlungsfeld Mobilität nach Angaben zum Geschlecht und Tätigkeit (eigene Darstellung).

Ähnlich wie bei der Gesamtstichprobe sieht es im Handlungsfeld Mobilität bei der Tätigkeit der Logbuchsreiber*innen aus – siehe Abbildung (5). Von den 411 Logbuchsreiber*innen haben fast 40 % angegeben, angestellt zu sein. Zudem sind über 23 % Studierende.

Auch im Handlungsfeld Mobilität zeigt sich deutlich, dass jüngere (Schüler*innen und Azubis je 0,5 %) und ältere Logbuchsreiber*innen (Rentner*innen 4,1 %) kaum vertreten sind. Dies spiegelt sich auch in der Abbildung (6) wider. Dementsprechend setzt sich auch im Handlungsfeld Mobilität die Altersverteilung der Logbuchsreiber*innen ähnlich wie jener der Gesamtstichprobe zusammen.

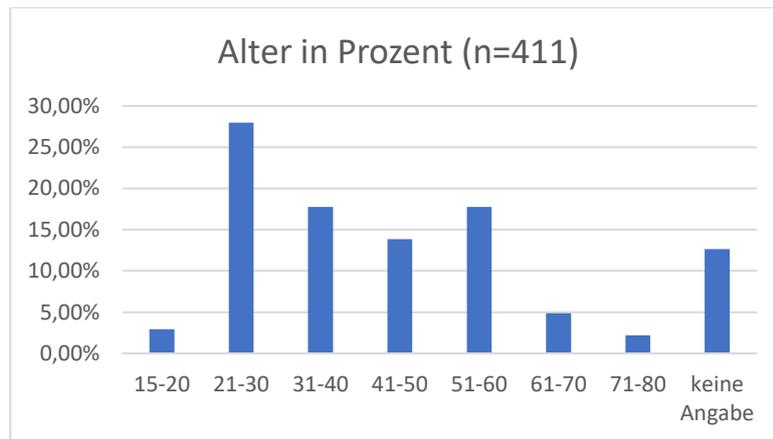


Abbildung 6: Überblick der Logbuchschrreiber*innen im Handlungsfeld Mobilität nach Alter (eigene Darstellung).

Während junge Logbuchschrreiber*innen zwischen 15-20 Jahren und ältere Logbuchschrreiber*innen aber 61 Jahren kaum vertreten sind, ist insbesondere die Altersgruppe zwischen 21-30 Jahren mit knapp 30 % sehr präsent.

Durch den deutlich höheren Anteil an Studienteilnehmerinnen, der hohen Anzahl von Angestellten sowie Studierenden und die ungleiche Altersverteilung wird ersichtlich, dass die Stichprobe nicht repräsentativ für die Gesamtbevölkerung ist. Dies war jedoch auch zu keinem Zeitpunkt der Studie angedacht. Dieses Ungleichgewicht liegt womöglich an der Rekrutierung der Studienteilnehmer*innen, welche, wie zu Beginn beschrieben, Anfangs überwiegend über die Hochschule sowie über private Verteiler der Studienautor*innen erfolgte. Es handelt sich also einerseits um Wissenschaftler*innen, Mitarbeiter*innen und Studierende, andererseits aber auch um all jene, welche Interesse an Nachhaltigkeitsthemen aufweisen. Um die Brandbreite der Studienteilnehmer*innen zu erhöhen, wurde Pressearbeit betrieben. Die ungleiche Verteilung könnte aber auch mit der Tagebuchmethode und dem Befragungsinstrument zusammenhängen. So sind qualitative Befragungen und die Beantwortung offener Fragen mit mehr (Zeit-)Aufwand verbunden als vergleichsweise geschlossene Fragen in quantitativen Befragungen.

3.1.5 Durchführung der Studie: Untersuchungsverlauf

Nach Ende des universitären Präsenzbetriebes in Deutschland am 16.03.2020 wurde das „Logbuch der Veränderungen“ realisiert und zehn Tage später am 26.03.2020 online gestellt. Ursprünglich war ein Erhebungszeitraum von sechs Wochen geplant. Durch die anhaltende Situation und dem großen Interesse an der Studie seitens der Bevölkerung wurde der Zeitraum verlängert. Das „Logbuch der Veränderungen“ befindet sich aktuell seit 25.04.2021 in der sechsten Erhebungsphase. In dieser Arbeit wird nur auf die ersten drei Erhebungsphasen im Gesamtzeitraum von 26.03.2020 bis 15.09.2020 eingegangen. Im Detail gliedern sich die drei Phasen wie folgt:

Phase I – Lockdown: 26.03.2020 – 19.04.2020.

Phase II – erste Lockerungsmaßnahmen: 20.04.2020 – 24.06.2020.

Phase II – „neue Normalität“: 01.09.2020 – 15.09.2020.

In diesen drei Erhebungsphasen gab es 2.468 Zugriffe auf die Website www.logbuch-der-veraenderungen.org und 730 auf die mobile Version. Der Fragebogen umfasste in diesen drei Phasen 1.805 abgeschlossene Logbucheinträge.

Um eine Ermüdung der Teilnehmer*innenbereitschaft, welche sich nach Ostern (10-12. April 2020) zeigte, zu reduzieren, wurde alle zwei Wochen eine Erinnerungsmail an die Logbuchsreiber*innen ausgesendet²¹. Während der ersten drei Erhebungsphasen hatten sich 199 Personen freiwillig in den E-Mail-Verteiler eingetragen. In den E-Mails wurde nicht nur an weitere Erhebungsphasen erinnert, sondern auch der aktuelle Stand des Logbuchs vorgestellt und weitere Informationen zur COVID-19-Krise geteilt. Die versandten E-Mails sowie die Pressemitteilungen wurden auch auf der Website des Logbuchs veröffentlicht. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, sich jederzeit mit Fragen, Anregungen oder Beschwerden an die E-Mail-Adresse log-buch@hnee.de zu wenden.

Die einzelnen Einträge der insgesamt 906 Logbuchsreiber*innen der drei ersten Erhebungsphasen wurden in Microsoft Excel übertragen und inaktive Logbuchsreiber*innen, d.h. jene die keinen Eintrag verfassten, gelöscht. Zusätzlich wurden die Daten für die qualitative Datenauswertung mit MAXQDA aufbereitet und auf die relevanten Variablen reduziert.

3.1.6 Vorgehensweise der Auswertung: Qualitative Inhaltsanalyse

Die Auswertung der sechs Handlungsfelder erfolgte getrennt, jedoch stets mit Fokus auf den Veränderungen, welche durch die Pandemie in den Handlungsfeldern aufgetreten sind.

Im Handlungsfeld Mobilität soll anhand der empirischen Daten des „Logbuchs für Veränderungen“ herausgefunden werden, wie und wodurch sich das Mobilitätsverhalten der Menschen aufgrund der COVID-19-Krise verändert hat. Des Weiteren wird analysiert, ob es Ähnlichkeiten zwischen den Logbuchsreiber*innen bei der Änderung des Mobilitätsverhalten gibt, beispielsweise eine Tendenz zu mehr Radfahren oder mehr Autofahren. Wie diese Veränderungen von den Logbuchsreiber*innen bewertet wurden, soll im letzten Schritt untersucht werden.

Um die Ergebnisse vergleichen und unterschiedliche Handlungsfelder miteinander verbinden zu können, war es wichtig, ein einheitliches Schema zur Datenauswertung zu entwickeln. Die qualitative Inhaltsanalyse nach Gläser und Laudel (2010) galt hierbei als Grundlagenliteratur für die einzelnen Auswertungsschritte. Allgemein können vier grobe Schritte der qualitativen Inhaltsanalyse identifiziert werden:

- 1) Die Entwicklung eines Kategoriensystems,
- 2) die Zerlegung des Textes in einzelne Einheiten,
- 3) die Analyse des Textes auf relevante Informationen und
- 4) die Einteilung relevanter Informationen in Kategorien (Gläser und Laudel 2010).

Qualitative Inhaltsanalyse und die Bildung von Kategorien

Innerhalb der qualitativen Inhaltsanalyse, der zusammenfassenden Beschreibung eines Materials, gibt es verschiedene Vorgehensweisen. Schreier (2014) bezeichnet die strukturierende qualitative

²¹ Siehe Anhang.

Inhaltsanalyse nach Mayring und die qualitative Inhaltsanalyse durch Extraktion nach Gläser und Laudel als die beiden „Basisformen“ der qualitativen Inhaltsanalyse.

Grundsätzlich ist das Merkmal der qualitativen Inhaltsanalyse die Einteilung des Materials in Kategorien. Eine Kategorie kann auch als „Ergebnis der Klassifizierung von Einheiten“ (Kuckartz 2018, S. 31) bezeichnet werden. Die Einheit kann ganz unterschiedliche Formen annehmen und beispielsweise auf Grundlage von Ideen, Argumenten, Institutionen und Personen erfolgen (Kuckartz 2018). Die Zuordnung des Datenmaterials aufgeteilt nach bestimmten Verkehrsmitteln oder nach bestimmten Fragestellungen stellt ebenso eine Kategorienbildung dar.

Die Einteilung des Materials in die jeweiligen Kategorien beruht auf Interpretation und ist somit subjektiv geprägt (Gläser und Laudel 2010). Im Vergleich zur interpretativen Bildung der Kategorien und des Kategoriensystems, ist die Vorgehensweise der „qualitativ orientierten kategoriengeleiteten Textanalyse“ systematisch und regelgeleitet (Schreier 2014; Mayring 2019). Regelgeleitet bzw. kategoriengeleitet bedeutend, dass das Material selektiv nach dem Kategoriensystem und je nach Fragestellung eingeteilt wird (Mayring 2019). Um dies zu ermöglichen, bedarf es grundlegende theoretische Vorüberlegungen, um die für die Fragestellung relevante Information aus dem Material extrahieren zu können (Gläser und Laudel 2010). Daher kann auch von einer „systematischen Reduzierung der Textmenge“ oder von einem „Suchraster“ gesprochen werden (Gläser und Laudel 2010).

Meuser und Nagel (2009, S. 477) beschreiben, dass in den Kategorien „das Besondere des gemeinsam geteilten Wissens [...] verdichtet und explizit gemacht [wird]“ und durch die Kodierung dieses „gemeinsam geteilten Wissens“ Häufigkeiten festgestellt werden, welche die Bedeutung der enthaltenen Informationen widerspiegeln (Gläser und Laudel 2010). Grundlegend erfolgt bei der qualitativen Inhaltsanalyse die Analyse des Materials qualitativ. Durch die Analyse der Häufigkeiten besteht zudem die Möglichkeit quantitativ zu arbeiten (Gläser und Laudel 2010). Mayring (2019) beschreibt, dass die Analyse der Häufigkeit zwar wichtige Informationen liefern kann, diese aber nicht zwingend notwendig ist. Gläser und Laudel (2010) ergänzen, dass der Fokus auf Häufigkeiten die Komplexität des Datenmaterials reduziert und dadurch Informationen verloren gehen können.

Der wesentliche Unterschied zwischen der Vorgehensweise von Mayring (strukturell qualitative Inhaltsanalyse) sowie jener von Gläser und Laudel (qualitative Inhaltsanalyse durch Extraktion) besteht darin, dass Mayring theoriegeleitet arbeitet und Gläser und Laudel eine gemischte deduktive und induktive Herangehensweise an das Material bevorzugen (Schreier 2014). Ein weiterer Unterschied der Vorgehensweisen ist, dass Mayring zwischen relevanter und irrelevanter Information unterscheidet. Ebenso sollte nach Mayring das Kategoriensystem nach vollständiger Erstellung nicht mehr bearbeitet werden. Im Vergleich dazu ist die Extraktion nach Gläser und Laudel offener und Kategorien können auch induktiv aus dem Material herausgebildet werden (Schreier 2014). Die Bildung von Kategorien ist somit bei beiden Formen der Inhaltsanalyse zentral, es herrscht lediglich eine unterschiedliche Vorgehensweise vor. Laut Mayring (2019, S. 1) wäre die Bezeichnung „qualitativ orientierte kategoriengeleitete Textanalyse“ aufgrund der Bedeutung der Kategorienbildung ein geeigneterer Begriff für die qualitative Inhaltsanalyse.

Die Logik des Vorgehens des Datenmaterials entspricht somit jener der Kodierung: Vergleichbare Textelemente unterschiedlicher Teilnehmer*innen werden gebündelt in Kategorien eingeteilt. Einzelne Textpassagen können dabei auch in unterschiedliche Kategorien fließen und mehrere Codes aufweisen (Meuser und Nagel 2009). Nach der Analyse des gesamten Datenmaterials sollten mögliche Fehlzuordnungen geändert werden (Meuser und Nagel 2009).

Beschreibung der Vorgehensweise im Handlungsfeld Mobilität

Die untere Abbildung (7) stellt die Schritte des qualitativen Forschungsprozesses dieser Arbeit dar.

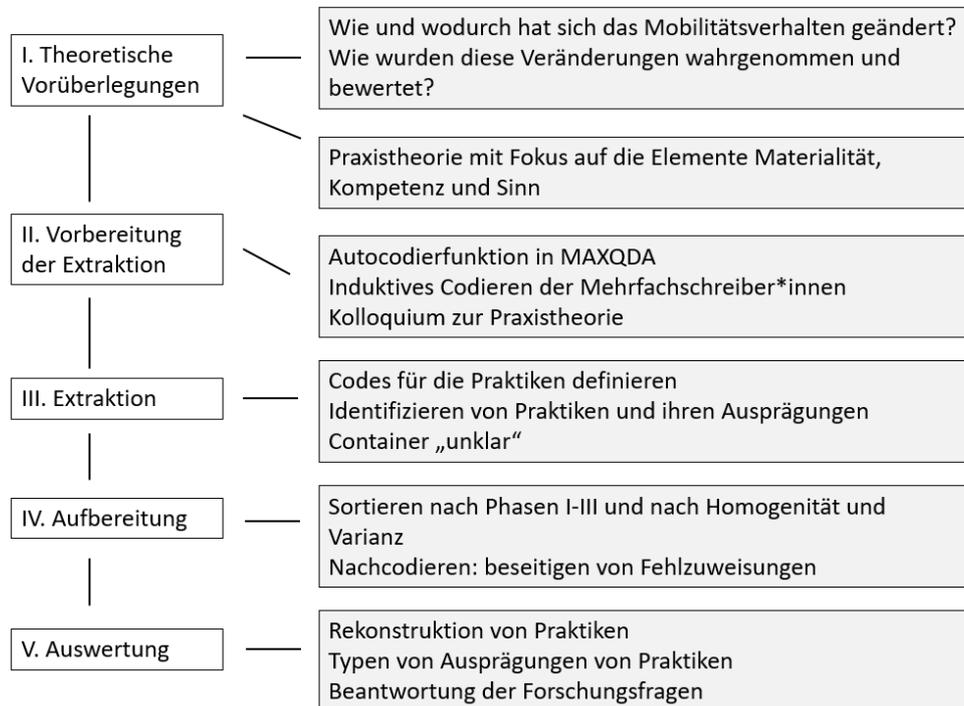


Abbildung 7: Darstellung der einzelnen Schritte einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Gläser und Laudel und angepasst an das Handlungsfeld Mobilität (eigene Darstellung, angelehnt an Gläser und Laudel (2010, S. 203).

Der Fokus der Auswertung des empirischen Materials im Handlungsfeld Mobilität lag auf den Veränderungen im Alltag. Um diese Veränderungen zu analysieren, wurde einerseits deduktiv, also theoriegeleitet gearbeitet. Andererseits wurden die Logbucheinträge nach den drei Elementen der Praxistheorie – Materialität, Kompetenz und Sinn - eingeteilt. Zudem wurde eine induktive Vorgehensweise gewählt, um zu erkennen, welche Aspekte von den Logbuchsreiber*innen oft genannt wurden und wo es Ähnlichkeiten oder Unterschiede gibt. So war es möglich, offen an das Datenmaterial heranzugehen, neue Erkenntnisse zu erlangen und verschiedene Verhaltensänderungen aufzuzeigen.

Vorstrukturierung und Entwicklung eines Kodierplans anhand der Mehrfachsreiber*innen

Die Vorstrukturierung und Entwicklung eines Kodierplans²² erfolgte in drei Schritten und übereinstimmend mit der Theorie sozialer Praktiken sowie der Methode der qualitativen Sozialforschung.

Im ersten Schritt wurde der Datensatz der Mehrfachsreiber*innen im Handlungsfeld Mobilität in das qualitative Datenauswertungsprogramm MAXQDA gespielt und deduktiv mit der Funktion der Worthäufigkeiten die sechs Verkehrsmittel bzw. die sechs Praktiken des Handlungsfelds Mobilität –

²² Siehe Anhang.

Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, Autofahren, ÖPNV-Nutzung, ÖPFV-Nutzung und Flugzeug-Nutzung – in Codes strukturiert.

Im zweiten Schritt wurde das in die sechs Mobilitätspraktiken eingeteilte Datenmaterial der Mehrfachsreiber*innen analog und induktiv durchgearbeitet, um einen ersten Eindruck von den Daten zu bekommen. Dabei standen die einzelnen praxistheoretischen Elemente – Materialität, Kompetenz und Sinn – im Vordergrund, um zu erkennen, ob sich das Datenmaterial für einen praxistheoretischen Ansatz eignet.

Im dritten Schritt wurde anhand der Vorstrukturierung der Mehrfachsreiber*innen ein Kodierplan entwickelt, welcher als Grundlage für die Auswertung des gesamten Datenmaterials diente. Der Kodierplan enthält neben den drei praxistheoretischen Elementen Materialität, Kompetenz und Sinn auch sogenannte Veränderungsdimensionen. Letztere, da durch den reinen Fokus auf die Elemente andernfalls einiges vom Datenmaterial unberücksichtigt geblieben wäre. Die Veränderungsdimensionen richten sich vor allem auf die zunehmende oder abnehmende Intensität bei der Durchführung der jeweiligen Praktik.

Einteilung des gesamten Datenmaterials auf Grundlage des Kodierplans in einzelne Codes

Nach der Vorstrukturierung der Mehrfachsreiber*innen und der Erstellung des Kodierplans wurde das gesamte Datenmaterial in MAXQDA eingespielt. Es wurde, wie bei der Vorstrukturierung der Mehrfachsreiber*innen, anhand der Worthäufigkeitssuche die sechs Mobilitätspraktiken – Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, Autofahren, ÖPNV-Nutzung, ÖPFV-Nutzung und Flugzeug-Nutzung - definiert. Anhand der alphabetischen Reihenfolge innerhalb der Worthäufigkeitssuche wurden für die sechs Praktiken all jene Begriffe hinzugefügt, welche mit der einzelnen Praktik zusammenhängen²³. Beispielsweise wurden in die Praktik Radfahren die Begriffe Rad, Radwege, Radinfrastruktur, Radwerkstatt hinzugefügt. Außerdem wurde gezielt nach weiteren ähnlichen Begriffen, wie Fahrradfahrer, Fahrradfreundlicher, Fahrradtour, etc. gesucht. Danach wurden all jene Einträge, die mit der Worthäufigkeitssuche gefunden wurden bzw. welche die gesuchten Begriffe enthielten, als ganzer Absatz in den Code Radfahren hinzugefügt.

Bevor das gesamte Datenmaterial der einzelnen Praktiken induktiv durchgegangen wurde, wurden die nach der Häufigkeitssuche zugeteilten Begriffe gezielt nach Fehlzuteilungen gesucht. Beispielsweise bei der Praktik des öffentlichen Verkehrs, da unter „öffentlicher“ auch der „öffentliche Raum“ gemeint wurde, welcher in der vorliegenden Arbeit nicht bearbeitet wird.

Danach wurde für jede Praktik die Codes Materialität, Kompetenz und Sinn sowie die Veränderungsdimensionen „mehr“, „weniger“, „keine Veränderung“ und „neu“ erstellt. Anschließend wurde das gesamte Datenmaterial der jeweiligen Praktik induktiv durchgearbeitet und die einzelnen Logbucheinträge nach dem zu Beginn erstellten Codesystem grob eingeteilt.

Im Code „neu“ wurden all jene Logbucheinträge gesammelt, die Änderungen im Verhalten beschreiben, welche in Folge der COVID-19-Krise und der Hygienemaßnahmen neu entstanden sind. Als Beispiel im Handlungsfeld Mobilität kann hierbei das Abstandhalten beim Fahrradfahren genannt werden oder die Vermeidung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu sogenannten Stoßzeiten, wie die beiden folgenden Zitate²⁴ veranschaulichen:

²³ Siehe Kodierplan im Anhang.

²⁴ Alle verwendeten Zitate aus dem Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ sind an eine korrekte Rechtschreibung und Grammatik angepasst.

„Ich fahre weiterhin Fahrrad, da hat sich nichts verändert. Allerdings versuche ich dabei mehr Abstand zu anderen zu halten.“ (Logbuchschreiber*in 209, Phase I).

„Ich warte jetzt freiwillig 2 oder 3 Stunden auf eine leere Verbindung und fahre früher los, um außerhalb der Stoßzeiten unterwegs zu sein.“ (Logbuchschreiber*in 110, Phase III).

Dabei stellte sich die Frage, ab wann von einer neuen Praktik gesprochen werden kann. Sind es nur jene Praktiken, die es ohne die COVID-19-Krise nicht gäbe und welche sich für einen Großteil der Bevölkerung geändert haben (z.B. die Begrüßung mit den Ellenbogen oder Füßen)? Oder gehören auch jene Verhaltensveränderungen hinzu, welche nur für manche Menschen als neu angesehen werden (z.B., dass nun weitere Strecken mit dem Rad oder zu-Fuß zurückgelegt werden)? Eine klare Trennung zwischen einer durch die COVID-19-Krise neu entstandenen Praktik und einer durch die Pandemie veränderten Praktik war teilweise nur schwer möglich.

Neben den drei Elementen der Praxistheorie und den Veränderungsdimensionen, wurde die Bewertung der Veränderungen einer Praktik als auch die Reflexion darüber in einen Code gesammelt. Ebenso wurde bei Unklarheiten auf den Code „unklar“ zurückgegriffen. Die Einträge, welche im Code „unklar“ zu finden waren, wurden dann nach Durchsicht des gesamten Datenmaterials nochmals in das zu Beginn gebildete Codesystem eingearbeitet.

Bei der gesamten Auswertung lag der Fokus auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Wurde ein Logbucheintrag zum Einkaufen und zur Versorgung ohne Bezug zur Mobilität verfasst, so wurde dieser nicht weiter behandelt. Die Abgrenzung, was für das Handlungsfeld Mobilität relevant ist und was nicht, war insofern wichtig, da die Ausdehnung des Datensatzes auf andere Handlungsfelder das Ausmaß einer Masterarbeit überschritten hätte. Nach der Bereinigung der Fehlzusweisungen und den für das Handlungsfeld Mobilität nicht relevanten Logbucheinträgen reduzierte sich die Datenmenge von insgesamt 771 Logbucheinträgen auf knapp 706 Logbucheinträge.

Anschließend an die grobe Vorstrukturierung der Praktiken, der Einteilung nach den Elementen einer sozialen Praktik (Materialität, Kompetenz und Sinn), den Veränderungsdimensionen sowie der Bewertung und Reflexion, erfolgte eine feine Aufgliederung innerhalb dieser Codes. Dabei lag der Fokus auf der Häufigkeit, also, wie oft etwas ausschlaggebend für die Veränderung innerhalb der Praktik war. Dabei stellten sich folgende Fragen: Wo gab es Gemeinsamkeiten unter den Logbuchschreiber*innen? Welche Gründe wurden häufig genannt? Bei welchen Elementen gab es viele Ähnlichkeiten? Sind sogenannte „shared meanings“, also gemeinsam geteilte Sinnzuschreibungen, zu erkennen?

Bei dieser Aufgliederung erfolgte auch eine Trennung zwischen „Selbstbeschreibung“ und „Beobachtung“. Bei Ersterem wurden nur jene Einträge gesammelt, bei welchen der*die Logbuchschreiber*in explizit die eigenen oder im nahen Umfeld stattgefundenen Veränderungen der Praktik beschrieb. Bei den Beobachtungen sind hingegen nur jene Einträge enthalten, bei welchen Veränderungen durch die Wahrnehmung Dritter im Allgemeinen beschrieben sind. Einträge wie „ich fahre deutlich weniger Fahrrad“ (Logbuchschreiber*in 74, Phase I), als auch Veränderungen von nahestehenden Personen: „alle meine Verwandten fahren mehr Fahrrad“ (Logbuchschreiber*in 32 Phase I) sind im Code Selbstbeschreibung enthalten, wohingegen Beschreibungen aus dem Umfeld: „Ich sehe auch mehr Menschen, die auf dem Fahrrad fahren“ (Logbuchschreiber*in 96, Phase I) unter den Code „Beobachtung“ eingeteilt wurden. Diese Unterteilung erschien bedeutend, da es sich bei den Beobachtungen oftmals um Vermutungen handelte bzw. um subjektive Einschätzung der Gesamtsituation.

Bei der Veränderungsdimension „mehr“ wurde auf die Formulierung geachtet. Denn durch die weitere

Aufgliederung konnte festgestellt werden, dass bei der Beschreibung nun viel mit dem Fahrrad zu fahren, nicht immer explizit gesagt wird, dass dies durch die COVID-19-Krise nun häufiger geschieht. Dies veranschaulicht folgendes Zitat:

„Viel zu Fuß, kleiner Radius zum Einkauf - wie vorher. Viel mit dem Rad.“ (Logbuchschreiber*in 66, Phase I).

Anhand dieses Beispiels wird ersichtlich, dass eine klare Zuteilung nicht immer möglich war. Aus manchen Logbucheinträgen ging nicht hervor, ob die Veränderung konkret durch die Pandemie verursacht wurde oder nicht. Bei dem oben genannten Zitat wurde davon ausgegangen, dass der zweite Satz mit einer Steigerung der Nutzung des Rads einhergeht, da hier explizit erwähnt wird, „viel mit dem Rad“ unterwegs zu sein und im ersten Teil des Satzes angemerkt wurde, dass hinsichtlich der Praktik des Zu-Fuß-Gehens und dem Radius keine Veränderung stattgefunden hat.

Da viele Logbuchschreiber*innen die Veränderungen nur kurz und zum Teil stichwortartig beschrieben, war eine Einteilung teilweise schwierig, wodurch ein gewisser Spielraum zur Interpretation bestand, wie auch folgendes Zitat veranschaulicht:

„generell Kollegenkreis: möglichst kein ÖPNV, Radfahren oder PKW.“ (Logbuchschreiber*in 218, Phase I).

Dieses Zitat macht deutlich, dass die teilweise sehr knappe Formulierung der beschriebenen Veränderungen eine gewisse Interpretation für die Einteilung erforderlich machte. Für den oben beschriebenen Logbucheintrag wurde davon ausgegangen, dass auf den ÖPNV weitgehend verzichtet und stattdessen auf das Fahrrad oder den PKW zurückgegriffen wurde.

Eine klare Zuordnung bzw. Abgrenzung des qualitativ erhobenen Datenmaterials zu den einzelnen Elementen Materialität, Kompetenz und Sinn konnte nicht immer vorgenommen werden, da die Elemente sich gegenseitig beeinflussen, teils stark miteinander verbunden und voneinander abhängig sind. Als Beispiel kann die Entfernung genommen werden. Kurze Wege und geringe Entfernungen wurden als Sinn eingeteilt, da viele Logbuchschreiber*innen berichteten, aufgrund einer geringen Entfernung das Rad zu verwenden. Die Entfernung als solches kann jedoch gleichzeitig auch dem Element Materialität zugeordnet werden, da Entfernungen nicht veränderbar sind.

Des Weiteren wurde unter dem Code „allgemeine Beobachtungen“ Logbucheinträge gesammelt, welche auf Veränderungen der Mobilität allgemein eingegangen sind, wie beispielsweise, dass der Radius nun deutlich kleiner geworden ist und die Mobilität als Ganzes nun deutlich eingeschränkt ist. Zudem wurden Aussagen zur Luftqualität sowie dem Lärmaufkommen in einem Code gesammelt, da diese Aspekte im Mobilitätsbereich von großer Bedeutung sind.

Aufbauend auf diesen methodischen Vorgehensweisen werden nun im Kapitel 3.2 die Ergebnisse dieser Arbeit dargestellt und erläutert.

4 Rekonstruktion der Praktiken im Handlungsfeld Mobilität

Die Ergebnisse der Auswertung dienen dazu herauszufinden, wie und wodurch sich das Mobilitätsverhalten aufgrund der COVID-19-Krise geändert hat und wie diese Veränderungen von Bürger*innen wahrgenommen und bewertet werden. Dabei liegt der Fokus auf den drei Elementen der Praxistheorie – Materialität, Kompetenz und Sinn – sowie auf den Veränderungsdimensionen (mehr, weniger, keine Veränderung und neu). Anhand diese werden die sechs unterschiedlichen Mobilitätspraktiken – Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, ÖPNV-Nutzung, ÖPFV-Nutzung und Flugzeug-Nutzung - rekonstruiert.

4.1 Überblick über das Handlungsfeld Mobilität

Im Zuge der im empirischen Teil vorgestellten Vorgehensweise der qualitativen Inhaltsanalyse, konnten im Handlungsfeld Mobilität sechs Praktiken identifiziert werden - Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, Autofahren, Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Nutzung des öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV) und Flugzeug-Nutzung. Insgesamt haben die Logbuchsreiber*innen 771 Einträge im Handlungsfeld Mobilität verfasst. Am häufigsten wird über Veränderungen im Zusammenhang mit der Praktik des ÖPNVs berichtet. Kurz darauf folgen Beschreibungen und Beobachtungen der Praktik des Radfahrens. Als dritthäufigste Praktik im Handlungsfeld Mobilität stellt sich das Autofahren und als vierthäufigste Praktik das Zu-Fuß-Gehen heraus. Die beiden letzten Praktiken des ÖPFV und der Flugzeug-Nutzung, vor allem letztere, spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Zu Beginn wird auf die beiden aktiven Mobilitätsformen, dem Radfahren und Zu-Fuß-Gehen eingegangen, da diese häufig in einem Satz beschrieben werden und teilweise Ähnlichkeiten in den Elementen Materialität, Kompetenz und Sinn aufweisen. Daran anschließend wird die Praktik Autofahren näher beschrieben, da diese die dritthäufigste Praktik im Handlungsfeld Mobilität darstellt. Aufgrund der starken Ähnlichkeit der beiden Praktiken des öffentlichen Personennahverkehrs und öffentlichen Fernverkehrs werden diese hintereinander im Detail beschrieben, auch wenn die Praktik des öffentlichen Personennahverkehrs die häufigste Praktik im Handlungsfeld Mobilität darstellt. Abschließend wird auf die Praktik der Flugzeug-Nutzung eingegangen.

Die sechs Praktiken im Handlungsfeld Mobilität und die Häufigkeiten werden in der unteren Tabelle (2) dargestellt.

Tabelle 2: Darstellung der Anzahl der Logbucheinträge innerhalb der sechs Mobilitätspraktiken (eigene Darstellung).

Praktik	ÖPNV	RADFAHREN	AUTOFAHREN	ZU-FUß-GEHEN	ÖPFV	FLUGZEUG-NUTZUNG
Anzahl	439	394	316	289	188	46

4.1.1 Radfahren

Für die Analyse der Praktik Radfahren werden all jene Logbucheinträge zusammengefasst, welche sich unter anderem mit der Radfahrfreundlichkeit, der Radinfrastruktur, den Fahrradläden, den Radfahrer*innen, etc. auseinandersetzen. Die Praktik Radfahren sowie Beobachtungen zu Veränderungen dieser Praktik aufgrund der COVID-19-Krise werden von den Logbuchsreiber*innen

nach der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs am zweithäufigsten beschrieben. Insgesamt werden zur Rekonstruktion dieser Praktik knapp 400 Logbucheinträge genauer analysiert, was eine sehr gute Datenbasis bedeutet. So sind nicht nur die drei Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn in den Logbucheinträgen zu finden, sondern das Element Materialität und der Sinn sind zudem noch sehr umfassend beschrieben. Dadurch ist es möglich, die Gemeinsamkeiten zwischen den Logbuchschrreiber*innen, zum Beispiel gemeinsam geteilte Sinnzuschreibungen, wie das Wetter, zu erfassen.

Als wesentlicher Aspekt der **Materialität** der Praktik Radfahren wird von den Logbuchschrreiber*innen die Radinfrastruktur genannt. Hierbei wird viel über den Zustand, das Vorhandensein und die Qualität der Radwege berichtet:

„Viel mehr Fahrrad und Fußwege und mehr Sensibilität für die Qualität dieser Wege (Verkehrssicherheit, Attraktivität der Umgebung, Temperatur der Umgebung - sonnig /schattig etc.).“ (Logbuchschrreiber*in 374, Phase II).

Dabei spielen die neu errichteten Pop-Up-Radwege eine große Rolle. Die Hälfte der Einträge zu der Radinfrastruktur handeln von der Beschreibung der Pop-Up-Radwege und beinhalten zugleich meist eine positive Bewertung dieser, wie folgendes Zitat verdeutlicht:

„Mit großer Freude sehe ich die Radwege in Berlin ausgebaut. Wünsche und Pläne werden plötzlich sehr schnell Realität.“ (Logbuchschrreiber*in 465, Phase II).

Neben der Radinfrastruktur wird auch explizit auf den Besitz eines Fahrrads eingegangen. Hier wird unter anderem das Vorhandensein oder der Wunsch eines E-Bikes geäußert, mit welchem es möglich ist, auf das Auto oder den ÖPNV zu verzichten, da mit diesem leichter längere Strecken zurückgelegt werden können.

Als weitere Bestandteile des Elements Materialität werden andere Personen, mit denen die Praktik des Radfahrens durchgeführt sowie Orte, zu denen mit dem Rad gefahren wird, genannt. Bei Ersterem werden Freunde und das Fahren mit Kindern beschrieben. Bei Zweiterem Ausflugsziele in die Natur, beispielsweise in den Wald. Zudem wird von den Logbuchschrreiber*innen über den Zustand des Fahrrads berichtet, darunter unter anderem, ob eine Reparatur notwendig ist. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Element Kompetenz eingegangen und beschrieben, ob es möglich ist, das Fahrrad selbst zu reparieren (dazu später) sowie der Möglichkeit, es in einer Reparaturwerkstatt reparieren zu lassen. Weitere, von den Logbuchschrreiber*innen genannte Materialitäten der Praktik Radfahren sind Ampeln, der Helm, der Mund-Nasen-Schutz als auch Leihfahrräder.

Die **Kompetenz**, das zweite Element, welches für die Ausübung einer Praktik erforderlich ist, umfasst beim Radfahren überwiegend die physische Fähigkeit, ein Fahrrad zu steuern und zu lenken. Hierbei wird von den Logbuchschrreiber*innen explizit angeführt, ob es ihnen möglich ist, ein Fahrrad zu fahren und Gründe, warum dies teilweise nicht möglich ist. Während manche Logbuchschrreiber*innen berichten, dass aufgrund der fehlenden Sportlichkeit, der zu großen Entfernung, des Alters oder aufgrund von Erkrankungen die Praktik des Radfahrens nicht ausgeführt werden kann, wird auch genannt, dass Radfahren mit Kindern aufgrund der unzureichenden Infrastruktur oder des jungen Alters nicht immer möglich ist. Die meisten Logbuchschrreiber*innen berichten jedoch davon, dass sich der Radius erweitert hat und dadurch mehr Kondition erreicht wurde, wie folgender Logbucheintrag veranschaulicht:

„Das Fahrrad ist mein favorisiertes Fortbewegungsmittel seit 3-4 Wochen. Mein Bewegungsradius wird immer größer, da ich immer mehr Kondition bekomme.“ (Logbuchschreiber*in 286, Phase II).

Das Wissen und Können, ein Rad zu reparieren, zählt ebenso zum Element Kompetenz. Während ein geringer Teil darauf eingeht, dass Rad eigenhändig reparieren zu können, wird vor allem angemerkt, dass die Fähigkeit, ein Rad zu reparieren, fehlt.

Während die einzelnen Bestandteile des Elements Kompetenz sehr homogen beschrieben werden und viele Ähnlichkeiten zwischen den Logbuchschreiber*innen zu finden sind, so gibt es im Element **Sinn** sehr vielfältige Gründe, warum die Logbuchschreiber*innen Radfahren bzw. nicht Radfahren. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass der Weg zur Arbeit oder Ausbildung ein zentraler Grund für die Ausübung der Praktik des Radfahrens ist. Des Weiteren spielt die Pandemie eine große Rolle und um eine Ansteckung zu vermeiden, wird anstelle des ÖPNVs auf das Rad umgestiegen.

Aus dem Datenmaterial wird ersichtlich, dass vor allem kurze Wege und geringe Entfernungen in der Ortschaft oder in der Stadt einen großen Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads haben. Einerseits handelt es sich hierbei um einen Bestandteil des Elements Materialität, andererseits auch um einen Bestandteil des Elements Sinn. Eine klare Trennung zwischen den Elementen ist somit nicht immer möglich.

Weitere Sinnzuschreibungen bei der Praktik Radfahren sind Erledigungen und der Einkauf, Bewegung und Sport, Radfahren als Freizeitaktivität, aufgrund des (schönen) Wetters sowie der (vorhandenen) Zeit. Es zeigt sich, dass mit der Praktik des Radfahrens sehr viele unterschiedliche Sinnzuschreibungen und Zwecke verbunden sind. Während die Vielfältigkeit der unterschiedlichen Gründe für das Radfahren auffällt, ist die Spannbreite dieser unterschiedlichen Sinnzuschreibungen in einem sehr ausgeglichenen Verhältnis zueinander. So stehen die Nutzung des Fahrrads für den Arbeits- und Ausbildungsweg, für die Vermeidung des ÖPNVs, für kurze Wege und geringe Entfernungen, für Erledigungen und den Einkauf sowie für Bewegung und den sportlichen Ausgleich in einem relativ ausgeglichenen Verhältnis.

In der unteren Abbildung (8) sind die von den Logbuchschreiber*innen genannten Elemente der Praktik des Radfahrens zusammengefasst dargestellt.

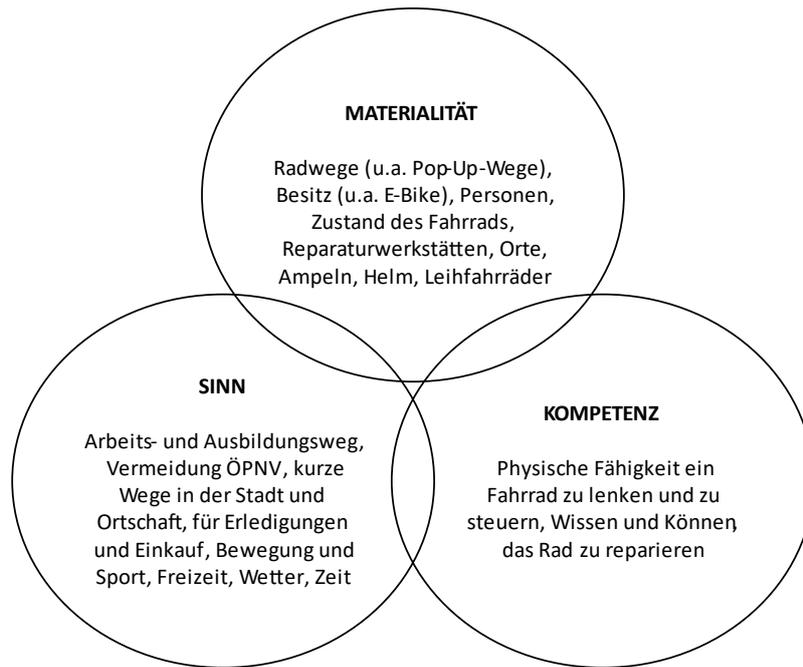


Abbildung 8: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Radfahren (eigene Darstellung).

Der Großteil der Logbuchsreiber*innen, welche über die Veränderungen innerhalb der Praktik Radfahren berichten, beschreiben, dass sie nun deutlich **mehr** mit dem Fahrrad unterwegs sind als vor der Pandemie. Einer der größten Gründe hierfür ist, dass die Logbuchsreiber*innen öffentliche Verkehrsmittel vermeiden (wollen), wie folgendes Zitat unterstreicht:

„Ich fahre wieder mehr Fahrrad innerhalb von Berlin, weil ich öffentliche Verkehrsmittel meiden will.“ (Logbuchsreiber*in 156, Phase I).

Als Grund für die Vermeidung des ÖPNVs wird eine erhöhte Ansteckungsgefahr für den*die Logbuchsreiber*in selbst sowie für andere genannt. Zudem wollen die Logbuchsreiber*innen den Kontakt zu anderen reduzieren und sehen den ÖPNV als zu eng an. Das Fahrrad wird daher als sichere Variante angesehen, welches zudem für Bewegung sorgt.

Das nun deutlich mehr Fahrrad gefahren wird, beschreiben die Logbuchsreiber*innen überwiegend als sehr positiv. Einige Logbuchsreiber*innen berichten aber auch, dass sie nun **weniger** mit dem Rad unterwegs sind. Als einer der wichtigsten Gründe hierbei ist, dass der Arbeits- oder Ausbildungsweg aufgrund von Home-Office oder Online-Lehre weggefallen ist. Einigen Logbuchsreiber*innen fehlt dieser tägliche Weg zur Arbeit oder Ausbildung bzw. das tägliche Fahrradfahren sehr und es wird beschrieben, dass dadurch womöglich die Sportlichkeit sinkt:

„Auch das regelmäßige Fahrrad fahren zu Arbeit und zur Uni vermisse ich.“ (Logbuchsreiber*in 72, Phase I).

„Ich bin weniger mobil, weil viele Termine ausfallen oder als Telefon/Videokonferenz stattfinden. Da ich die meisten Wege mit dem Rad zurückgelegt habe, sinkt jetzt wohl meine Fitness.“ (Logbuchsreiber*in 224, Phase I).

Die COVID-19-Krise hat innerhalb der Praktik des Radfahrens vor allem zu Veränderungen der Elemente Kompetenz und Sinn geführt, während sich die Materialität, mit Ausnahme der neu errichteten Pop-Up-Radwege, kaum veränderte. Die durch die COVID-19-Krise **neu** erlangte Kompetenz innerhalb der Praktik Radfahren ist die Fähigkeit, nun deutlich weitere Distanzen und

längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen und die damit verbundene steigende körperliche Fitness:

„Seit Beginn der Pandemie ist das Fahrrad für mich noch wichtiger geworden. Ich verzichte wegen der Ansteckungsgefahr möglichst weitgehend auf BVG und fahre weitere Strecken als früher mit dem Rad.“ (Logbuchschreiber*in 182, Phase III).

„Vorher habe ich das Fahrrad für kürzere Strecken genutzt (< 10 km) und sonst den Regio. Jetzt fahre ich auch 20 km Strecken nur mit dem Fahrrad.“ (Logbuchschreiber*in 133, Phase I).

Die Veränderungen innerhalb der Praktik Radfahren ausgelöst durch die veränderten Verhältnisse aufgrund der COVID-19-Krise und insbesondere die deutlich häufigere Durchführung dieser Praktik, wird von den Logbuchschreiber*innen überwiegend als positiv bewertet. Es wird beschrieben, dass die Bewegung und das „Draußen an der frischen Luft sein“ sehr wichtig sind:

„Fahrrad fahren tut mir gut, weil ich an der frischen Luft bin, mich bewege und meinen Tag entschleunige.“ (Logbuchschreiber*in 406, Phase II).

Wie oben schon kurz erläutert, sind aber auch negative Emotionen mit dem reduzierten Fahrradfahren verbunden. Neben dem Aspekt, dass das Fahrradfahren jetzt aufgrund von Home-Office fehle, beschreiben auch einige Logbuchschreiber*innen, dass nach dem allgemein reduzierten Verkehrsaufkommen im ersten Lockdown, der motorisierte Verkehr auf der Straße nun deutlich wieder zunimmt und dieser zunehmende Verkehr das Fahrradfahren nun wieder anstrengender macht. Diese Unterschiede in der Bewertung innerhalb der Phasen zeigen folgende Logbucheinträge:

Erhebungsphase I:

„Wenn ich fahre, sind die Straßen deutlich ruhiger, verkehrärmer, angenehmer zu fahren. Diesen Zustand genieße ich.“ (Logbuchschreiber*in 74, Phase I).

„Es ist schöner jetzt mit meiner 7-jährigen Tochter durch die Stadt zu radeln.“ (Logbuchschreiber*in 187, Phase I).

Erhebungsphase II:

„Leider ist es wieder zunehmend anstrengend in Berlin mit dem Rad unterwegs zu sein.“ (Logbuchschreiber*in 37, Phase II).

„Durch Home-Office bin ich nicht täglich mit dem Rad unterwegs, doch wenn ich es bin, fühle ich mich zunehmend (wieder) gestresst. So angenehm waren doch die leeren Straßen in Berlin vor ein paar Wochen/Tagen noch.“ (Logbuchschreiber*in 442, Phase II).

Diese Beispiele zeigen, dass der reduzierte motorisierte Individualverkehr sich sehr positiv auf die Radfahrer*innen auswirkt, wohingegen in der Zeit nach dem Lockdown der zunehmende Verkehr als sehr anstrengend empfunden wird.

4.1.2 Zu-Fuß-Gehen

Die beiden Praktiken des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens und somit die beiden aktiven Mobilitätsformen, werden in den Logbucheinträgen meist direkt hintereinander oder in einem Satz beschrieben. Die Praktik Zu-Fuß-Gehen stellt mit knapp 290 Logbucheinträgen die vierthäufigste Praktik im Handlungsfeld Mobilität dar. Unter dem Überbegriff Zu-Fuß-Gehens sind all jene Logbucheinträge zu finden, welche beschreiben, dass Wege meist mit einem bestimmten Ziel und

Zweck (z.B. zur Arbeit oder zum Einkaufen) zu Fuß zurückgelegt werden. Die Praktik Zu-Fuß-Gehen beinhaltet auch Spaziergänge und die sportliche Aktivität des Laufens (Joggens). Letzteres, da „Gehen“ und „Laufen“ je nach Region oftmals als Synonym verwendet wird. Durch die Zusammenfassung von zu-Fuß-zurückgelegter Wege, Spaziergängen und Joggen lassen sich sehr unterschiedliche Sinnzuschreibungen erkennen (dazu später).

Das Element **Materialität** beinhaltet innerhalb der Praktik Zu-Fuß-Gehen meist Orte, zu denen gegangen wird. Hierbei werden vor allem der Wald und Park von den Logbuchschreiber*innen genannt. Weitere wichtige materielle Aspekte des Zu-Fuß-Gehens sind die Gehwege bzw. Fußgänger*innenzonen sowie andere Menschen oder Hunde, mit denen die Praktik durchgeführt wird. Zuletzt spielt auch bei der Praktik des Zu-Fuß-Gehens, sowie bei fast allen Praktiken im Handlungsfeld Mobilität, der Mund-Nasen-Schutz eine Rolle, welcher als Materialität zu verstehen ist.

Ähnlich wie bei der Praktik des Radfahrens ist auch beim Zu-Fuß-Gehen das Element **Kompetenz** stark von der physischen Fähigkeit bzw. körperlichen Fitness geprägt. Neben der Zunahme der Kondition wird auch darauf eingegangen, dass nun längere Strecken als zuvor zu Fuß zurückgelegt werden. Letzteres ist auch stark mit dem Element Sinn verbunden, da von vielen Logbuchschreiber*innen der ÖPNV, vor allem aufgrund der erhöhten Ansteckungsgefahr, vermieden wird. Das längere Strecken zu Fuß zurückgelegt werden, hängt zudem mit dem Bedürfnis nach mehr Bewegung zusammen. So wird auch hier deutlich, dass eine klare Abgrenzung zwischen den Elementen nicht immer möglich ist.

Wie oben schon kurz erwähnt, gibt es durch die Zusammenfassung des Zu-Fuß-Gehens, Spazierengehens und Joggens, sehr vielfältige Gründe, Motivationen und damit verbundenen Emotionen innerhalb der Praktik Zu-Fuß-Gehen, welche im Element **Sinn** zusammengefasst werden. Von den Logbuchschreiber*innen der häufigste Grund für das Zu-Fuß-Gehen ist die Bewegung, dass spazieren gehen, das Luft „schnappen“ und aus der eigenen Wohnung rauskommen. Folgende Zitate veranschaulichen diese Beweggründe des Zu-Fuß-Gehens:

„Die Veränderung sehe ich nicht nur bei mir. Insgesamt gehen viele Menschen einfach Spazieren, um rauszukommen aus der eigenen Wohnung.“ (Logbuchschreiber*in 54, Phase I).

„Die Spaziergänge gehören mittlerweile zur festen Tagesstruktur. Sie bieten Bewegung, frische Luft, Zeit für Unterhaltung oder den eigenen Gedanken nachhängen.“ (Logbuchschreiber*in 54, Phase I).

Des Weiteren wird die Praktik Zu-Fuß-Gehen durchgeführt, um Erledigungen und Einkäufe zu machen und um die öffentlichen Verkehrsmittel zu vermeiden. Es lässt sich zudem Erkennen, dass kurze Wege und das Wetter einen Einfluss auf die Durchführung dieser Praktik haben.

Die untere Abbildung (9) fasst drei Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Zu-Fuß-Gehen zusammen.

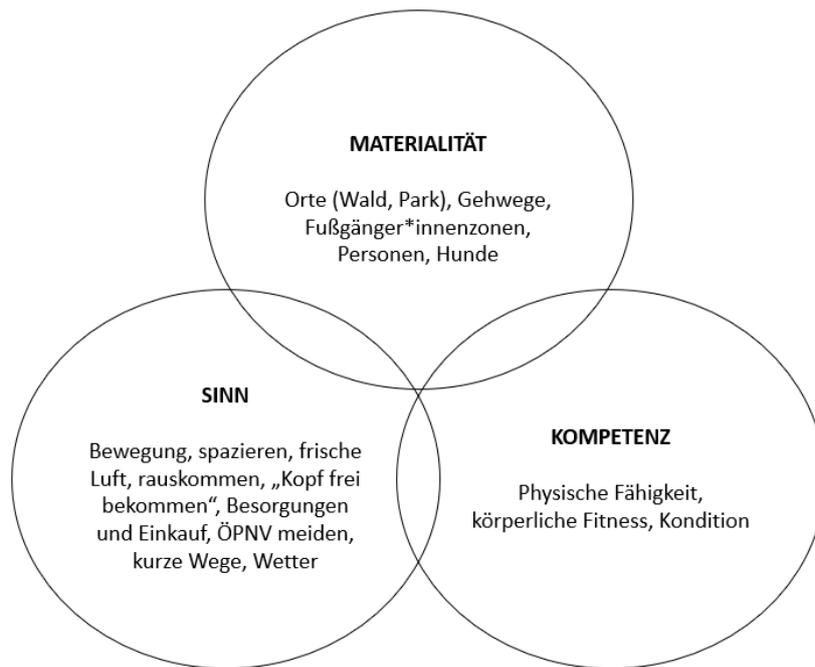


Abbildung 9: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Zu-Fuß-Gehen (eigene Darstellung).

Viele Logbuchsreiber*innen berichten, nun deutlich **mehr** zu Fuß unterwegs zu sein bzw. beobachten, dass nun mehr Fußgänger*innen unterwegs sind. Hierbei vor allem in Form von Spaziergängen oder zur sportlichen Aktivität. Nur ein geringer Teil der Logbuchsreiber*innen beobachtet, dass nun **weniger** zu Fuß gegangen wird.

Bei der Durchführung der Praktik des Zu-Fuß-Gehens wird oftmals eine Zeitangabe gemacht, dass täglich, wöchentlich oder am Wochenende die Praktik durchgeführt wird, wie folgende Zitate verdeutlichen:

„Ich gehe etwas mehr spazieren. Ca. 3x die Woche, statt nur 1x am Wochenende.“ (Logbuchsreiber*in 135, Phase I).

„Ich erkunde seit 6 Wochen viel häufiger und intensiver zu Fuß meine Umgebung. Ausgiebige Spaziergänge und Laufrunden sind zu meinem täglichen Alltag geworden. Vorher habe ich niemals so viel Zeit (zu Fuß) über Wochen hinweg in der Natur verbracht.“ (Logbuchsreiber*in 332, Phase II).

„Dafür gehe ich jetzt des Öfteren, v. a. abends, im Park spazieren und stelle fest, dass das im Moment mehr Menschen tun als vor der Corona-Krise.“ (Logbuchsreiber*in 417, Phase III).

Als **neu** bei der Praktik Zu-Fuß-Gehen lässt sich erkennen, dass nun auf Abstand zu anderen Menschen geachtet wird und bewusst Wege oder Orte vermieden werden, wo viele Menschen unterwegs sind.

„Wenn ich draußen zu Fuß unterwegs bin, mache ich, wenn möglich, einen Bogen um andere Passanten.“ (Logbuchsreiber*in 65, Phase I).

„Wer hätte gedacht, dass es mal als besonders achtsam gilt, an jemanden im großen Bogen vorbeizugehen. Anderen, gerade älteren, kranken Menschen respektvoll aus dem Weg zu gehen und dankbar zu sein, wenn es andere Menschen tun und so ihre Achtsamkeit zeigen.“ (Logbuchsreiber*in 252, Phase I).

Wobei sich das Abstandhalten über die Erhebungszeit teilweise veränderte:

„Das Abstandhalten ist mehr zur Gewohnheit geworden. Obwohl andererseits auch die Konsequenz im Abstandhalten von anderen Personen nachlässt. Sind die Leute vor einigen Wochen noch weiträumig z.B. auch auf den Fahrradweg ausgewichen, machen sie jetzt nur noch ein Schritt zur Seite, wenn man aneinander vorbeiläuft.“ (Logbuchschreiber*in 263, Phase II).

Veränderungen der Praktik Zu-Fuß-Gehen werden von den Logbuchschreiber*innen überwiegend positiv betrachtet, wobei die Gründe für die positive Bewertung unterschiedlich sind. Während manche Logbuchschreiber*innen berichten, dass es schön ist, mehr Zeit in der Natur zu verbringen, so genießen andere, dass es ruhiger ist. Wiederum andere erwähnen, dass nun mehr Zeit und weniger Stress vorherrscht. Negative Bewertungen hängen überwiegend damit zusammen, dass der notwendige Abstand zu anderen Passant*innen nicht eingehalten wird bzw. werden kann.

4.1.3 Autofahren

Die Praktik des Autofahrens ist mit über 300 Logbucheinträgen die dritthäufigste Praktik im Handlungsfeld Mobilität. Zur Analyse dieser Praktik werden all jene Logbucheinträge herangezogen, welche sich mit dem Autofahren im weitesten Sinne auseinandersetzen. Darunter unter anderem Einträge mit den Begriffen Autobahn, Autos und Autobesitzer*innen sowie welche, die sich mit dem Autolärm, der Autofrequenz und dem Autoverkehr beschäftigen. Neben der Beschreibung des veränderten Mobilitätsverhaltens und den Gründen dafür, gibt es auch zahlreiche Einträge zu allgemeinen Beobachtungen, beispielsweise eine Verbesserung der Luftqualität, Lärmreduzierung und eine Zu- bzw. Abnahme des Straßenverkehrs. Durch die Vielfältigkeit der Beschreibung der Praktik des Autofahrens und all den damit verbundenen Auswirkungen, kann die Praktik des Autofahrens breit beschrieben werden. Während die Logbuchschreiber*innen viel zu dem Element Materialität berichten und unterschiedliche Sinnzuschreibungen zum Vorschein kommen, ist das Element Kompetenz durch die Logbucheinträge weniger gut rekonstruierbar.

Zu den von den Logbuchschreiber*innen genannten **Materialitäten** der Praktik des Autofahrens gehört einerseits der Besitz eines Autos. Mehr als die Hälfte der Logbuchschreiber*innen erwähnen explizit, kein Auto zu besitzen. Einzelne Logbuchschreiber*innen berichten, dass durch die COVID-19-Situation jedoch der Wunsch nach dem Besitz eines Autos entstanden ist, wie folgende Zitate veranschaulichen:

„Durch das Meiden öffentlicher Verkehrsmittel sehne ich mich dieser Tage allerdings auch mehr nach einem eigenen Auto. Damit könnte ich ohne gesteigerte Ansteckungsgefahr raus in die Natur fahren, raus aus der Innenstadt.“ (Logbuchschreiber*in 203, Phase I).

„Wir haben kein Auto. Hätte ich ein Auto, würde ich in den Wald fahren oder dergleichen. Oder auch zu Freunden fahren und mit ihnen (mit Abstand) spazieren gehen. So geht dies leider nicht, bzw. nur, wenn jemand mit Auto oder zu Fuß herkommt zum Spazieren. Ich fühle mich sehr abhängig und der Mobilitätsradius ist sehr klein. Das belastet mich an manchen Tagen sehr.“ (Logbuchschreiber*in 148, Phase II).

Neben dem Besitz eines Autos berichten auch viele Logbuchschreiber*innen, dass sie sich ein Auto mieten bzw. Carsharing nutzen. Als weitere genannte Materialitäten lassen sich Autobahnen, Ampeln und Parkplätze identifizieren, somit also die einzelnen Bestandteile der Verkehrsinfrastruktur. Des Öfteren wird auch über die (zum Teil sinkenden) Benzinkosten berichtet. Zusätzlich zählen andere Personen, welche mit dem Auto befördert werden, zu dem Element Materialität. Teilweise beschreiben die Logbuchschreiber*innen, auf das Auto angewiesen zu sein. Als Gründe hierfür wird der ländliche Raum genannt, bei welchem oftmals eine gewisse Autoabhängigkeit besteht. Ein weiterer,

von den Logbuchschreiber*innen genannter Grund für die Autoabhängigkeit ist die unzureichende oder fehlende öffentliche Anbindung. Das Stauaufkommen, die KFZ-Versicherung und der TÜV sowie die Fahrschule und der Führerschein sind weitere, von den Logbuchschreiber*innen genannte, Bestandteile des Elements Materialität.

Wie zu Beginn beschrieben wird über das Element **Kompetenz** kaum berichtet. Hier werden nur zwei Kompetenzen des Autofahrens von den Logbuchschreiber*innen genannt. Einerseits die Fähigkeit ein Auto zu fahren und Gründe, warum dies teilweise nicht möglich ist (körperlich nicht im Stande, fehlende Fahrerlaubnis, etc.). Andererseits die Fähigkeit, sich bewusst für oder gegen die Nutzung des Autos zu entscheiden. Die bewusste Entscheidung wird durch folgende Zitate veranschaulicht:

„Wege, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich sind, überlege ich mir gut und versuche mir ein Auto zu leihen.“ (Logbuchschreiber*in 28, Phase I).

„Ich frage mich bei den meisten Fahrten, muss das wirklich sein?“ (Logbuchschreiber*in 415, Phase III).

Wobei hier nicht deutlich hervorkommt, ob diese Entscheidung aufgrund der COVID-19-Krise erfolgt oder schon vor der Pandemie in ähnlicher Weise entschieden wurde bzw. die Logbuchschreiber*innen auch vor der Pandemie hinterfragten, welche Autofahrten tatsächlich notwendig sind und welche womöglich eingespart werden könnten.

Während von den Logbuchschreiber*innen nur wenig auf die Kompetenzen eingegangen wird, zeigt sich beim Element **Sinn**, dass dieses sehr oft beschrieben wird und es unterschiedliche Sinnzuschreibungen gibt. Einerseits wird die Praktik des Autofahrens ausgeführt, um zur Arbeit und zu Terminen zu gelangen sowie um die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden. Andererseits wird das Auto für Erledigungen und den Einkauf verwendet und auch in der Freizeit, für Spaziergänge und für Urlaube herangezogen. Außerdem wird die Praktik des Autofahrens von den Logbuchschreiber*innen durchgeführt, um weitere Strecken zurücklegen zu können und um Freunde und Familie zu besuchen. All die oben genannten Sinnzuschreibungen sind von relativ gleicher Bedeutung und stehen in einem ähnlichen Verhältnis zueinander. Die Nutzung des Autos für den Transport schwerer Güter wird nur von wenigen Logbuchschreiber*innen explizit genannt.

In der unteren Abbildung (10) sind die einzelnen, von den Logbuchschreiber*innen genannten, Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Autofahren dargestellt.

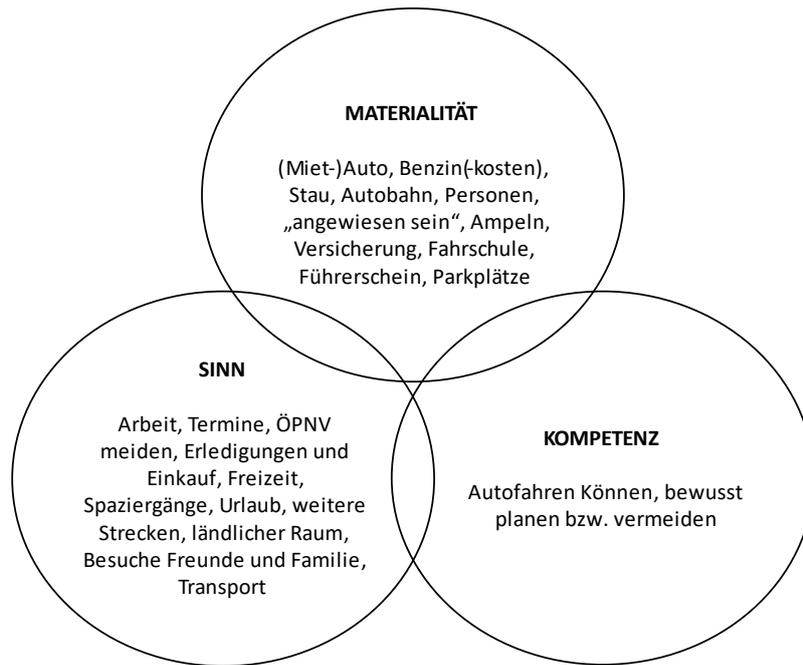


Abbildung 10: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Autofahren (eigene Darstellung).

Bei den Veränderungsdimensionen zeigt sich, dass ein großer Teil der Logbuchsreiber*innen berichten, nun **weniger** das Auto nutzen. Gründe für die reduzierte Nutzung des Autos im Vergleich zu vor der Pandemie sind vor allem der Wegfall von Terminen und des Arbeitsweges durch Home-Office. Zudem wird die Praktik des Autofahrens auch weniger durchgeführt, da Besuche bei Freunden und Familie aufgrund der Kontaktbeschränkungen und zum Schutze anderer weniger durchgeführt werden.

Aus den Logbucheinträgen wird auch der geografische Unterschied zwischen verschiedenen Regionen und eine gewisse Abhängigkeit des Autos in ländlicheren Gebieten erkennbar, wie folgende Zitate verdeutlichen:

„Abhängigkeit vom Auto hatte ich ja bisher schon - aber jetzt ist es noch etwas gravierender: Aus dem Homeoffice heraus komme ich nicht an den Dienstwagen heran - und mein altes Auto hat einen Defekt - bis zum Reparieren bin ich also immobil, was im ländlichen Raum nicht schön ist.“ (Logbuchsreiber*in 313, Phase II).

„Ich wohne auf dem Land. Ich bin schon immer auf das Auto angewiesen. Hier fährt nur 1x täglich ein Bus. Ob das gerade so ist, kann ich nicht sagen, da ja auch keine Schule ist.“ (Logbuchsreiber*in 369, Phase II).

Zudem sind auch viele Beobachtungen dabei, die darauf hindeuten, dass nun weniger Autos auf den Straßen sind und darauf aufbauend Vermutungen, dass die Praktik des Autofahrens nun weniger durchgeführt wird, da viele in Home-Office sind und es keine Gründe gibt, mit dem Auto unterwegs zu sein.

Während die meisten Logbuchsreiber*innen davon berichteten, die Praktik des Autofahrens nun weniger durchzuführen, so berichten auch einige Logbuchsreiber*innen, aufgrund der Pandemie nun **mehr** mit dem Auto unterwegs zu sein. Als Hauptgrund für die vermehrten Nutzung des Autos wird die Vermeidung des öffentlichen Verkehrs genannt. In diesem Zusammenhang berichten auch viele Logbuchsreiber*innen, dass der öffentliche Verkehr vermieden wird, da dort Mund-Nasen-

Schutz-Pflicht besteht, der notwendige Abstand in öffentlichen Verkehrsmitteln oftmals nicht eingehalten werden kann und dass der Kontakt zu anderen Menschen vermieden wird.

„Ich fahre mehr mit dem Auto, um Kontakte in Bus und Bahn zu vermeiden. Auch wenn ich gerne Langstrecke mit der Bahn fahre, weiche ich notgedrungen auf das Auto aus.“ (Logbuchschreiber*in 452, Phase II).

„Mein Umkreis, sowie ich selbst, bewegen sich viel mehr mit dem Auto vorwärts, aus Angst vor der Ansteckung. Früher bin ich öfters und selbstverständlicher mit der S-Bahn gefahren.“ (Logbuchschreiber*in 446, Phase II).

Die reduzierte Autonutzung wird von den Logbuchschreiber*innen überwiegend positiv bewertet. Vor allem der Wegfall des Arbeitsweges aufgrund von Home-Office und die damit verbundene Zeitersparnis wird von einigen Logbuchschreiber*innen hervorgehoben. Des Weiteren wird auch das reduzierte Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden ruhigeren Straßen sowie das geringere Stauaufkommen genannt. Folgende Zitate veranschaulichen, dass aus mehreren Aspekten die reduzierte Durchführung der Praktik des Autofahrens als positiv bewertet wird:

„In meiner Branche ist Home-Office gut möglich (aber vor Corona in meinem Unternehmen leider nur begrenzt erlaubt). Hoffentlich ändert sich das nachhaltig zu mehr Home-Office. Sprit und Geld sparen, Umwelt weniger belasten, Zeit sparen. Das gefällt mir.“ (Logbuchschreiber*in 86, Phase I).

„Ich denke, weil viele Homeoffice haben und nicht mehr mit dem Auto zur Arbeit fahren. Für Umwelt, Klima und Gesundheit der Menschen ist das grandios. Autofahren im Moment ist auch weniger stressig (keine Staus, weniger aggressive Menschen etc.).“ (Logbuchschreiber*in 234, Phase I).

Im Gegensatz dazu wird von einigen anderen Logbuchschreiber*innen ein Anstieg der Autonutzung durch die Pandemie angeführt. Insbesondere aus dem Grund, da durch die COVID-19-Krise die Nutzung des Autos im Vergleich zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bevorzugt wird. Einige Logbuchschreiber*innen gehen auch davon aus, dass der Autoverkehr gestiegen ist, da nach einer Phase reduzierter Autonutzung nun das Verkehrs- und Lärmaufkommen wieder angestiegen ist.

Im Vergleich zu den bisher genannten aktiven Mobilitätspraktiken des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens ist bei der Praktik Autofahren kein einheitliches, bei mehreren Logbuchschreiber*innen erkennbares neues Muster aufgetaucht. Als neu sind nur einzelne Veränderungen auf individueller Ebene erkennbar, wie folgende zwei Zitate veranschaulichen:

„Gemeinsames Autofahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel meide ich.“ (Logbuchschreiber*in 206, Phase I).

„Allerdings auch mal mit zwei Autos gleichzeitig, weil zu fünft in einem Auto sei eventuell ´zu eng´ und würde/könnte zu einer erhöhten Ansteckungsgefahr führen.“ (Logbuchschreiber*in 39, Phase I).

4.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stellt mit knapp 440 Einträgen die meistgenannte Praktik im Handlungsfeld Mobilität dar. Für die Betrachtung der Praktik Nutzung des ÖPNVs werden all jene Beschreibungen und Beobachtungen ausgewertet, welche mit der Nutzung von Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn und Bus zusammenhängen. Hier enthalten ist auch die Bezeichnung

„öffentliche Verkehrsmittel“, wodurch eine klare Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr nicht immer möglich war.

Bei der Praktik ÖPNV-Nutzung sind die COVID-19-bedingten Maßnahmen, wie das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes, das Abstandhalten sowie die Vermeidung von Kontakten, sehr wichtige Themen. Ersteres, der Mund-Nasen-Schutz, kann dem Element **Materialität** zugeordnet werden, da es teilweise ohne Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes nicht möglich war, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Als weitere Bestandteile des Elements Materialität kann der von den Logbuchschreiber*innen berichtete eingestellte oder eingeschränkte Fahrbetrieb genannt werden. Zudem wird von den Logbuchschreiber*innen berichtet, dass nun keine Fahrscheinkontrollen durchgeführt werden und dass die Bus- und Straßenbahnfahrer*innen nun von den Fahrgästen, durch Absperrbänder oder andere baulichen Vorkehrungen, getrennt sind, welche ebenfalls als materielle Veränderungen gezählt werden. Weitere, von den Logbuchschreiber*innen genannte Materialitäten zur Ausübung der Praktik der ÖPNV-Nutzung ist die Notwendigkeit einer Fahrkarte, die bauliche Infrastruktur (Bahnhof), die Türen und Ausstiegsknöpfe sowie Mitreisende.

Ähnlich wie bei der Praktik Autofahren wird auch bei der Praktik ÖPNV-Nutzung davon berichtet, auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen zu sein, wie folgende Zitate veranschaulichen:

„Bus und Bahn sind tabu. Da es nicht absolut notwendig ist, schon aus Rücksicht auf andere Mitmenschen, die es nutzen müssen.“ (Logbuchschreiber*in 40, Phase I).

„Ich persönlich habe seit Mitte März keine öffentlichen Verkehrsmittel mehr genutzt/nutzen müssen. Zuvor war ich durch das Pendeln zur Arbeit auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen.“ (Logbuchschreiber*in 249, Phase I).

Im Vergleich zu den Logbuchschreiber*innen, welche beschreiben, dass sie selbst auf das Auto angewiesen sind, berichten die Logbuchschreiber*innen beim ÖPNV davon, diesen aus Rücksicht anderer zu vermeiden, welche auf den ÖPNV angewiesen sind - beispielsweise, weil nicht auf ein Auto umgestiegen werden kann. Aufgrund dessen kann dies auch dem Element Sinn zugeordnet werden, da dies der Grund einiger Logbuchschreiber*innen ist, das Auto zu verwenden.

Das Element **Kompetenz** wird von den Logbuchschreiber*innen bei der Praktik ÖPNV-Nutzung kaum konkret beschrieben. Trotz allem lassen sich durch die COVID-19-Krise veränderte Anforderungen bzw. neue Kompetenzen aus den Beschreibungen und Beobachtungen der Logbuchschreiber*innen erkennen. Darunter das Kennen und die (in den meisten Fällen) Einhaltung der COVID-19-Regeln, wie das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes und das Abstandhalten sowie die bewusste Vermeidung des öffentlichen Verkehrs. Letzteres schließt eine weitere Kompetenz mit ein, nämlich die Fähigkeit, auf andere Rücksicht zu nehmen.

„Ich fahre nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, da ich nur sehr kurze Zeit die Maske vertrage und mir die armen Menschen so leidtun, wenn sie beim Anblick eines Nichtmaskierten in Angstpanik geraten.“ (Logbuchschreiber*in 509, Phase III).

„Eine gute Freundin, die im Krankenhaus als Assistenzärztin arbeitet, ist sonst immer Bus gefahren und ist jetzt aber auf das Auto umgestiegen, um sich und andere vor einer Corona-Ansteckung zu schützen“ (Logbuchschreiber*in 87, Phase I).

Das letzte Zitat verdeutlicht, dass auch hier eine klare Trennung zwischen dem Element Kompetenz und Sinn nicht möglich ist. Einerseits handelt es sich um eine Fähigkeit, aus Rücksicht anderer auf den ÖPNV zu verzichten und andererseits um einen Grund für die Nicht-Ausübung der Praktik.

Beim Element **Sinn** wird von den Logbuchschreiber*innen beschrieben, dass der öffentliche Nahverkehr vor allem genutzt wird, um zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte bzw. um zu Terminen zu gelangen. Die Praktik der ÖPNV-Nutzung wird des Weiteren für Freizeitaktivitäten und für Besuche durchgeführt. Zudem spielt die Entfernung eine Rolle, warum die Praktik von den Logbuchschreiber*innen ausgeübt wird. Es lässt sich erkennen, dass die berichteten Sinnzuschreibungen der Praktik ÖPNV-Nutzung relativ homogen sind und die Logbuchschreiber*innen sehr ähnliche Gründe für die Nutzung bzw. Nicht-Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs nennen. Darunter beispielsweise die Nicht-Nutzung des ÖPNVs aufgrund der Rücksichtnahme und zur Kontaktminimierung.

Die untere Abbildung (11) fasst die Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik der ÖPNV-Nutzung zusammen.

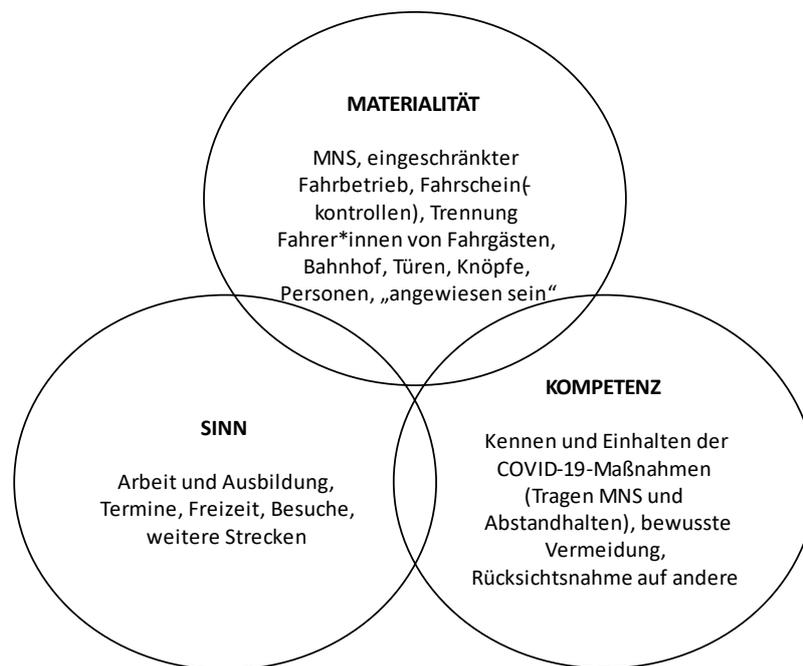


Abbildung 11: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik ÖPNV-Nutzung (eigene Darstellung).

Im Vergleich zu den anderen bisher vorgestellten Praktiken des Radfahrens, Zu-Fuß-Gehens und Autofahrens gibt es bei der Praktik der ÖPNV-Nutzung keine*n Logbuchschreiber*in, welche*r beschreibt, den ÖPNV nun **mehr** zu nutzen. Der Großteil der Logbuchschreiber*innen berichtet, nun deutlich **weniger** mit dem ÖPNV unterwegs zu sein, vor allem, da der ÖPNV als zu eng angesehen wird, wodurch es nicht möglich ist, genügend Abstand zu halten. Des Weiteren wird die das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes für einige Logbuchschreiber*innen als unangenehm oder störend beschrieben. Zudem wird der öffentliche Nahverkehr weniger genutzt, um eine Ansteckung zu vermeiden. Weitere Einflussfaktoren, warum der ÖPNV deutlich weniger genutzt wird, ist der Wegfall des Arbeitsweges aufgrund von Home-Office und dem Wegfall von (Geschäfts-)Terminen. Der ÖPNV wird von den Logbuchschreiber*innen jedoch auch aus Rücksicht anderer Menschen, welche auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind, vermieden bzw. um Menschen aus der Familie vor einer Ansteckung zu schützen. Auch hier sind die Gründe, warum deutlich weniger mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren wird, homogen, da überwiegend die COVID-19-Maßnahmen ausschlaggebend für die reduzierte Durchführung der Praktik der ÖPNV-Nutzung sind.

Als **neu** innerhalb der Praktik der ÖPNV-Nutzung wird von den Logbuchschreiber*innen berichtet, dass der ÖPNV nun deutlich leerer und ruhiger ist und die Fahrgäste auf möglichst ausreichend viel Abstand zueinander achten. Diese Veränderungen werden im folgenden Zitat verdeutlicht:

„Unter anderem beim Einkaufen oder in Verkehrsmitteln halte ich möglichst Abstand zu Anderen. Wenn ich mit den Kindern in der Bahn fahre, bin ich sehr bemüht, dass sie ruhig auf ihrem Platz sitzen.“ (Logbuchschreiber*in 69, Phase II).

Des Weiteren beschreibt ein*e Logbuchschreiber*in, dass nun „ein anderes Verständnis von ´voll´“ aufgetreten ist:

„Während ich vor der Pandemie kein Problem damit hatte, in einem überfüllten Fernzug auch mal auf dem Boden zu sitzen, finde ich es nun schon unangenehm, wenn jemand neben mir sitzt.“ (Logbuchschreiber*in 209, Phase III).

Die Veränderungen aufgrund der COVID-19-Krise innerhalb der Praktik der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs werden von den Logbuchschreiber*innen aus mehreren Gründen überwiegend als negativ bewertet. Einerseits wird genannt, dass die Nutzung des ÖPNVs als unangenehm betrachtet wird, da Abstand halten zu anderen Fahrgästen nicht immer möglich ist und die öffentlichen Verkehrsmittel teilweise als zu voll angesehen werden. Andererseits beschreiben einzelne Logbuchschreiber*innen, dass die Nutzung des ÖPNVs zwar aufgrund der Pandemie weitgehend vermieden wird, der ÖPNV jedoch ein gutes und im Vergleich zu Vor-Pandemiezeiten beliebtes Fortbewegungsmittel darstellt. Des Weiteren wird die reduzierte Nutzung des ÖPNVs aufgrund der Maskenpflicht sowie dem eingeschränkten Radius als negativ bewertet. Als **neu** ist erkennbar, dass der ÖPNV bewusst vermieden wird, damit die Menschen fahren können, welche auf den ÖPNV angewiesen sind. Dies zeigt, dass neu entstandene Praktiken teils eng mit dem Element Kompetenz (Fähigkeit der Rücksichtnahme) aber auch mit dem Element Sinn (Grund für die Nicht-Nutzung) verbunden sind.

4.1.5 Öffentlicher Personenfernverkehr (ÖPFV)

Bei der Nutzung des öffentlichen Personenfernverkehrs (ÖPFV), welche mit knapp 190 die fünfthäufigste Praktik im Handlungsfeld Mobilität darstellt, sind neben Einträgen zum Zug und Reisebus (z.B. Flixbus) auch Einträge zur Bahn berücksichtigt. Ähnlich wie beim ÖPNV, bei welchem „öffentliche Verkehrsmittel“ enthalten sind und dadurch eine klare Trennung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr nicht immer möglich ist, kann auch beim ÖPFV mit dem Begriff Bahn auch die S- oder U-Bahn gemeint sein. Somit ist auch hier nicht immer eine deutliche Abgrenzung zwischen Fern- und Nahverkehr möglich. Die beiden Praktiken ÖPNV-Nutzung und ÖPFV-Nutzung weisen auch hinsichtlich der Elemente Materialität und Kompetenz Ähnlichkeiten auf.

Als **Materialitäten** werden von den Logbuchschreiber*innen am häufigsten der Mund-Nasen-Schutz genannt. Kurz darauf folgt die Beschreibung und Beobachtung zu den aufgrund der Pandemie eingestellten oder eingeschränkten Fahrbetrieben der öffentlichen Personenfernverkehrsmittel, wie folgende Zitate verdeutlichen:

„Gleichzeitig fallen viele Möglichkeiten weg: Flixbus/Flixtrain wurde eingestellt, die Deutsche Bahn fährt nur eingeschränkt und auch die Öffis in Berlin fahren z.T. Weniger oder gar nicht mehr.“ (Logbuchschreiber*in 4, Phase I).

„Über das lange Wochenende will ich zum ersten Mal seit Corona meine Familie besuchen, aber mit einem Leihwagen. Der Langstreckenverkehr der Bahn ist überraschend teuer und

bietet momentan keine guten Verbindungen, da offenbar noch viel eingeschränkt ist.“
(Logbuchschreiber*in 377, Phase II).

Zum Element Materialität zählen auch die von den Logbuchschreiber*innen genannten Personen, mit denen gemeinsam mit dem ÖPFV gefahren wird. Sitzplätze, Türen und Waggons des ÖPFVs sind weitere Bestandteile der Materialität. Des Weiteren wird von den Logbuchschreiber*innen auch über die Bahninfrastruktur (Bahnhof, Baustellen, Bahnschranken) als auch über die Notwendigkeit von Fahrkarten, über die Kosten dieser sowie über die (in der Pandemie kaum noch durchgeführten) Fahrkartenkontrollen berichtet.

Ähnlich wie beim öffentlichen Nahverkehr ist das Element **Kompetenz** bei der Praktik ÖPFV kaum aus den Logbucheinträgen ersichtlich. Allgemeine Kompetenzen, welche für die Ausübung der Praktik ÖPFV notwendig sind, darunter unter anderem das Kennen der Zugverbindungen, kommen aus dem Datenmaterial nicht hervor. Das Kennen und (in den meisten Fällen) Einhalten der COVID-19-Maßnahmen (z.B. Mund-Nasen-Schutz und Abstandhalten) sind hier die einzigen deutlich aus den Logbucheinträgen wahrnehmbaren Kompetenzen, welche benötigt werden, um den öffentlichen Fernverkehr (in Zeiten der Pandemie) benutzen zu können. Eine weitere Kompetenz stellt die bewusste Überlegung, ob die Nutzung des ÖPFVs notwendig ist, dar, wie folgendes Zitat veranschaulicht:

„Bei jeder Fahrt mit dem Zug überlege ich genau, ob die Fahrt wirklich notwendig ist.“
(Logbuchschreiber*in 320, Phase I).

Jedoch geht auch hier nicht deutlich hervor, ob dies auch schon vor der COVID-19-Krise der Fall war, also ob schon vor der Pandemie bewusst überlegt wurde, ob die Nutzung des ÖPNVs nun tatsächlich notwendig ist. Zum Element **Sinn**, warum die Praktik des ÖPFV durchgeführt wird, berichten die Logbuchschreiber*innen, dass der ÖPFV insbesondere zum Pendeln zur Arbeitsstätte und für geschäftliche Dienstreisen verwendet wird. Des Weiteren beschreiben viele Logbuchschreiber*innen, dass die Praktik der ÖPFV-Nutzung ausgeübt wird, um Freunde und Familie zu besuchen, um auf Urlaub zu fahren und um zu Reisen. Zudem wird der ÖPFV auch für Freizeitzwecke und Ausflüge verwendet. Als weiterer Bestandteil des Elements Sinn stellt die Nutzung des ÖPFVs für längere Strecken bzw. für das Zurücklegen weiter Entfernungen dar.

Eine zusammenfassende Darstellung der ausgewählten Beiträge hinsichtlich der drei Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik der ÖPFV-Nutzung ist in der unteren Abbildung (12) zu finden.

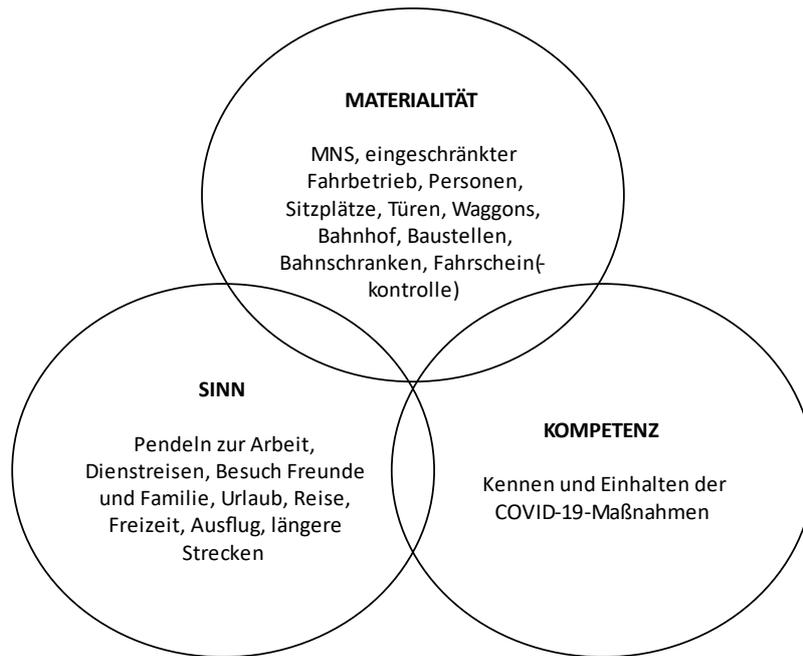


Abbildung 12: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik ÖPFV-Nutzung (eigene Darstellung).

Wie bei der Praktik ÖPNV-Nutzung berichtet auch bei der Praktik ÖPFV-Nutzung kein*e Logbuchschreiber*in, dass der öffentliche Fernverkehr nun **mehr** genutzt wird. Die meisten Logbuchschreiber*innen berichten, dass sie nun deutlich **weniger** mit dem ÖPFV unterwegs sind. Die Gründe hierfür sind einerseits, dass aufgrund von Home-Office Arbeitswege, Dienstreisen und sonstige Termine wegfallen. Andererseits, da Reisen und weitere Ausflüge nicht möglich bzw. nicht erlaubt sind. Zudem aber auch, da aufgrund der Kontaktbeschränkungen sowie aus Rücksicht, Besuche bei Freunden und Familie unterlassen werden. Des Weiteren spielt auch hier die Vermeidung einer Ansteckung eine große Rolle. Der ÖPFV wird wie der ÖPNV als zu eng betrachtet, um ausreichend Abstand halten zu können.

Als **neu** bei der Praktik ÖPFV-Nutzung sind einerseits die COVID-19-Maßnahmen zu erkennen, wie das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes oder das Abstandhalten und andererseits beschreiben einige Logbuchschreiber*innen, dass sie nun bewusster die ÖPFV-Nutzung planen. Des Weiteren wird von den Logbuchschreiber*innen berichtet, dass überlegt wird, ob die Nutzung des Fernverkehrs wirklich notwendig ist. Wie beim ÖPNV ist auch bei diesem Beispiel der bewussten Überlegung der Notwendigkeit die enge Verbindung zum Element Kompetenz aber auch zum Element Sinn erkennbar. Zudem werden volle Züge und Stoßzeiten vermieden, wie folgendes Zitat verdeutlicht:

„Ich warte jetzt freiwillig 2 oder 3 Stunden auf eine leere Verbindung und fahre früher los, um außerhalb der Stoßzeiten unterwegs zu sein. Ich fühle mich jetzt immer etwas unwohl in der Bahn.“ (Logbuchschreiber*in 110, Phase III).

Während bei der Praktik des öffentlichen Personenfernverkehrs die beiden Elemente Materialität und Sinn als homogen bezeichnet werden können und das Element Sinn, ähnlich wie beim ÖPNV, durch die COVID-19-Maßnahmen geprägt ist, ist das Element Kompetenz nur schwer rekonstruierbar.

Allgemein werden die Veränderungen innerhalb der Praktik der ÖPFV-Nutzung von den Logbuchschreiber*innen als negativ bewertet. Dies liegt hauptsächlich daran, da viele Logbuchschreiber*innen berichten, dass ihnen das „mobil sein“ fehlt und der Mobilitätsradius deutlich eingeschränkt ist, welches in folgenden Zitaten deutlich hervorkommt:

„Ich nehme nicht mehr so viel Bahn, reise weniger durch Deutschland auch mit der Bahn, und bewege mich insgesamt weniger, weil nicht erlaubt ist. ich vermisse meine Mobilität.“ (Logbuchschreiber*in 250, Phase I).

„Seit sieben Wochen erstmals wieder Bahn gefahren. Die Reisen im Zug vermisse ich!“ (Logbuchschreiber*in 412, Phase II).

Zudem spielt der Mund-Nasen-Schutz eine weitere wichtige Rolle, warum die ÖPFV-Nutzung als negativ empfunden wird. Während für einige Logbuchschreiber*innen der Mund-Nasen-Schutz für mehr Sicherheit sorgt und das Tragen zur Gewohnheit geworden ist, ist dies bei anderen Logbuchschreiber*innen auch in der letzten Erhebungsphase noch nicht der Fall, wie folgendes Zitat verdeutlicht:

„Für mich ist im Bereich Mobilität einiges unangenehmer geworden. Das Tragen von Schutzmaske ist selbst nach dieser langen Zeit in Bus und Bahn, immer noch anstrengend.“ (Logbuchschreiber*in 510, Phase III).

4.1.6 Flugzeug-Nutzung

Die Flugzeug-Nutzung ist mit knapp 46 Logbucheinträgen jene Praktik des Handlungsfelds Mobilität, welche die geringste Anzahl an Logbucheinträgen aufweist. Hier enthalten sind sehr viele Beobachtungen, darunter Aussagen zum eingeschränkten Flugverkehr und dem reduzierten Lärmaufkommen.

Zu den von den Logbuchschreiber*innen genannten **Materialitäten** der Praktik Flugzeug-Nutzung zählen der eingestellte Flugbetrieb, die Stornierung von bereits gebuchten Flügen sowie das begrenzte Angebot. Des Weiteren berichten die Logbuchschreiber*innen von Rückholflügen und Einreiseverboten. Als weitere, von den Logbuchschreiber*innen genannten Materialitäten, ist die Notwendigkeit eines Reisepasses, einer zum Teil erforderlichen Aufenthaltsgenehmigung sowie ein Flugticket – also den formalen Anforderungen, um eine Flugreise überhaupt antreten zu können. Zudem zählt der Flughafen als auch das Tragen eines MNS zu den Materialitäten der Praktik der Flugzeug-Nutzung.

Das Element **Kompetenz**, welches zur Ausübung der Praktik erforderlich ist, kann aus den Logbucheinträgen nicht bzw. nur sehr schwer rekonstruiert werden. Eine Fähigkeit, die neu erlernt wird, ist, dass durch den stark eingeschränkten Flugbetrieb die Flugzeug-Nutzung mehr reflektiert wird, wie folgende Zitate veranschaulichen:

„Fliegen ist insgesamt kaum mehr möglich, das gab es seit dem Beginn der kommerziellen Luftfahrt wohl so noch nie. Mobilität ist ein unglaubliches Privileg. Aber auch in der Krise, im Aussetzen des Flugverkehrs, offenbart sich das Privileg derjenigen, die von ihren Botschaften und Regierungen "heimgeholt" werden: Menschen mit deutschen und europäischen Pässen und Aufenthaltsgenehmigungen.“ (Logbuchschreiber*in 303, Phase I).

„Früher buchte ich meinen Flug und machte mir in der Folge wenig Gedanken, ob ich ihn würde antreten können. Jetzt buchte ich den Flug und hatte sofort die Ungewissheit im Bewusstsein, dass es gut möglich sei, dass der Flug nicht stattfinden würde. Mein Zuhause war auf einmal viel weiter weg.“ (Logbuchschreiber*in 208, Phase I).

„Plötzlich leben wir, ohne regelmäßig zu fliegen. Ohne die nächste große Flugreise ans Ende der Welt für 10 Tage zu planen. Und im Rückblick kommt einem das alles so unglaublich absurd

vor. Ich frage mich, ob es genauso schnell wieder völlig normal sein wird, oder ob sich das nicht nochmal zurück verändern kann.“ (Logbuchsreiber*in 465, Phase II).

Das Element **Sinn**, welches von den Logbuchsreiber*innen genannt wird und welches beschreibt, warum die Praktik der Flugzeug-Nutzung durchgeführt wird, besteht grundsätzlich aus zwei Sinnzuschreibungen: Einerseits wird die Praktik von den Logbuchsreiber*innen für geschäftliche Reisen durchgeführt und andererseits, um Freunde und Familie sowie den*die Partner*in zu besuchen.

Die von den Logbuchsreiber*innen genannten Elemente der Praktik der Flugzeug-Nutzung ist in der unteren Abbildung (13) dargestellt.

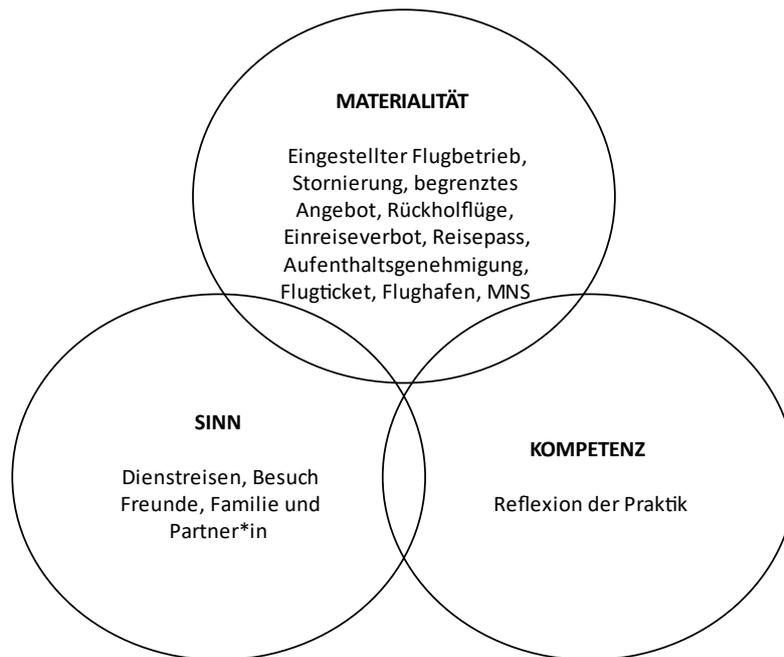


Abbildung 13: Darstellung der einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn der Praktik Flugzeug-Nutzung (eigene Darstellung).

Durch die geringe Anzahl von Logbucheinträgen zur Flugzeug-Nutzung kann die Praktik nur schwer rekonstruiert werden. Zudem sind deutlich mehr allgemeine Beobachtungen bzw. Bewertungen enthalten als bei den anderen zu Beginn vorgestellten Praktiken. Erkennbar ist jedoch, dass viele Logbuchsreiber*innen den eingeschränkten Flugverkehr, meist aufgrund des reduzierten Lärmvorkommens, als positiv wahrnehmen, wie folgende Zitate unterstreichen:

„Es fliegen deutlich weniger Flugzeuge, so dass dieser Lärm abgenommen hat. Gleichsam auch die Luftverschmutzung. Das nehme ich als angenehm wahr.“ (Logbuchsreiber*in 138, Phase I).

„Allerdings fliegt im Moment natürlich auch niemand mehr, was ein großer Pluspunkt ist. Und hoffentlich behalten die Menschen auch in Zukunft das Modell des Video-Meetings bei und fliegen nicht für ein Geschäftsmeeting ans andere Ende der Welt.“ (Logbuchsreiber*in 98, Phase I).

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass sich die sechs Praktiken im Handlungsfeld Mobilität, welche von den Logbuchsreiber*innen häufig genannt wurden, sich insbesondere in Hinblick auf die Intensität der Durchführung verändert haben. Zudem hat sich gezeigt, wie eng die einzelnen Elemente

miteinander verbunden sind und das verschiedene, zusammenhängende Faktoren aller Elemente Veränderungen innerhalb der einzelnen Mobilitätspraktiken ausgelöst haben. Des Weiteren wird ersichtlich, dass die Ansteckungsgefahr und das Virus großen Einfluss auf diese Veränderungen haben und ebenso die gesetzlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Infolgedessen hat sich für viele Logbuchschreiber*innen der Sinn für die (Nicht-)Durchführung einer Praktik geändert, es mussten teilweise neue Kompetenzen erlernt werden und auch materielle Veränderungen sind erkennbar.

5 Diskussion

Krisen bieten die Möglichkeit, routinisierte Praktiken sichtbar werden zu lassen und die alltäglichen Praktiken, die vor der Krise nur bedingt bewusst durchgeführt worden sind, zu erkennen (Dickel 2020). Dies geht auch aus dem Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ hervor. Die Logbucheinträge beschäftigen sich mit den Momenten, in denen routinisierte Praktiken gebrochen worden sind und es plötzlich nicht mehr möglich war, die Praktiken wie bisher auszuüben. Die COVID-19-Krise wird auch oft als Gelegenheitsfenster bezeichnet (Blühdorn et al. 2019; Brand 2016), da das Erkennen alltäglicher, routinierter Praktiken wichtig ist, um diese zu überdenken und gegebenenfalls zu verändern.

In Kapitel 4.1 werden die Ergebnisse in Bezug auf die theoretischen Vorüberlegungen diskutiert und die folgenden Forschungsfragen beantwortet:

1. Wie und wodurch hat sich das Mobilitätsverhalten aufgrund der COVID-19-Krise verändert und wie wurden diese Veränderungen von den Bürger*innen wahrgenommen und bewertet?
2. Welchen Beitrag können Erfahrungslernen und Kompetenzentwicklung bei der Entstehung neuer Mobilitätspraktiken leisten?

Kapitel 4.2 behandelt und diskutiert die methodische Vorgehensweise.

5.1 Analyse und Interpretation der Ergebnisse

Die Rekonstruktion sozialer Praktiken kann helfen, nachhaltige bzw. nicht-nachhaltige Praktiken zu analysieren (Jaeger-Erben und Offenberger 2014). Dabei ist die Praxistheorie ein geeigneter theoretischer Rahmen, um zu erkennen, welche Einflussfaktoren zu nicht-nachhaltigen Mobilitätspraktiken führen. Die Praxistheorie zeigt, dass den technologischen Verbesserungen, regionalen Verboten, dem Fokus auf das Individuum oder strukturellen Faktoren Grenzen bei der Effektivität bei der Umgestaltung auf nachhaltige Mobilitätsformen gesetzt sind. Die Praxistheorie bietet die Möglichkeit, die negativen Auswirkungen der Mobilität und auch die Mobilität selbst nicht als individuelles Entscheidungsproblem zu sehen, sondern als Teil von unterschiedlich miteinander verbundenen Praktiken (Watson 2012). Spurling et al. (2013, 29f) fassen dies wie folgt zusammen:

“Rather than viewing this mobility as given—as in policies of modal shift—we might intervene in the wider system of practices which produces the need for mobility. In other words, patterns of mobility, or private car use, might have nothing to do with transport policy at all, but be connected to how households are provisioned, where children go to school, how work and leisure are conducted, and so on.”

Jaeger-Erben und Offenberger (2014) beschreiben, dass die Rekonstruktion einzelner Praktiken wichtig ist, um die dahinterstehenden Akteure wahrnehmen zu können. Als Beispiel nennen sie einerseits Marketingabteilungen von Unternehmen, welche bestimmte Idealbilder von Praktiken formen und andererseits Akteure, welche die Materialität bestimmter Praktiken gestalten. Hand et al. (2005) merken zusätzlich an, dass der Staat als Akteur durch unterstützende Infrastrukturen oder Hygieneprogramme großen Einfluss auf viele Praktiken und deren einzelne Elemente hat. Dies zeigt sich auch in der COVID-19-Krise und spiegelt sich im Datenmaterial dieser Arbeit deutlich wider. Die gesetzlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie hatten, und haben immer noch, einen

enormen Einfluss auf die verschiedenen Mobilitätspraktiken. Teilweise konnten (und können) gewisse Praktiken kaum noch durchgeführt werden.

Die Analyse der Akteure ist wichtig, um die Existenz der notwendigen Elemente wie Materialität, Kompetenz und Sinn zu ermöglichen. Ähnlich wie Hand et al. (2005), nehmen Cass und Faulconbridge (2016) die Politik in die Pflicht. Diese sollte dafür sorgen, dass jene wesentlichen Elemente existieren, insbesondere auch dann, wenn (Mobilitäts-)Praktiken nachhaltiger gestaltet werden sollen. Doch die Politik wird nicht ausreichen, wenn es darum geht, einen Wandel der Gesellschaft bzw. der Mobilitätspraktiken zu mehr Nachhaltigkeit zu erzielen.

5.1.1 COVID-19-bezogene Materialität

Aus dem Datenmaterial wurde ersichtlich, dass die Ansteckungsgefahr, das Virus und die COVID-19-bezogenen Maßnahmen wichtige Einflussfaktoren für die Veränderungen der im Handlungsfeld Mobilität identifizierten Praktiken sind. Hierbei stellt sich die Frage, ob die Ansteckungsgefahr und das Virus als materielle Einflussfaktoren zusammengefasst werden können. Ebenso, ob die durch die Pandemie entstandenen neuen gesetzlichen Maßnahmen als materielle Rahmenbedingung betrachtet werden sollten. Werden die durch die COVID-19-Krise ausgelösten Veränderungen und neuen Gegebenheiten zu dem Element Materialität hinzugefügt (wie in dieser Arbeit), so wird deutlich, dass das Element Materialität die verschiedenen Mobilitätspraktiken sehr stark beeinflusst. Ausgangsbeschränkungen, Kontaktverbote, geänderte Fahrzeiten und Verfügbarkeiten, Home-Office-Pflicht, Reiseverbote, etc. sind nur einige Beispiele, welche dazu geführt haben, dass die Logbuchschreiber*innen ihre alltäglichen, routinisierten Praktiken wahrgenommen und zugleich auch verändert haben. Aus dem Datenmaterial wurde ebenfalls ersichtlich, dass die Ansteckungsgefahr, das Virus und die COVID-19-bezogenen Maßnahmen und Gesetze eng mit dem Element Sinn verbunden sind, da diese materiellen Veränderungen bei der Durchführung bzw. Nicht-Durchführung der einzelnen Praktiken großen Einfluss hatten. Ebenso gewinnt das Element Kompetenz an Bedeutung, insbesondere bei der Frage, ob durch die Veränderungen der Mobilitätspraktiken neue Kompetenzen erlernt werden müssen. Aus dem Datenmaterial geht jedoch nicht hervor, ob beispielsweise der öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) aufgrund Verhaltensänderungen der Logbuchschreiber*innen selbst vermieden wurde oder die Vermeidung des ÖPNVs erzwungen bzw. aufgrund gesetzlicher Maßnahmen erfolgte. Erkennbar ist auch, dass die Bedeutung mancher materiellen Gegebenheiten, welche zuvor als weniger relevant angesehen worden sind, zugenommen hat. Ein Beispiel hierfür sind die Ein- und Ausstiegsknöpfe in öffentlichen Verkehrsmitteln. Während vor Pandemiezeiten den Ausstiegsknöpfen wenig Beachtung geschenkt worden ist, wurde in der Pandemie von der Logbuchschreiber*innen darauf geachtet, diese aufgrund der Ansteckungsgefahr nicht mehr zu drücken. Dies ist nur ein Beispiel von vielen, welches die veränderte Wahrnehmung und Durchführung von Praktiken aufgrund der COVID-19-Krise verdeutlichen.

5.1.2 Beendigung routinisierter Praktiken

Es hat sich gezeigt, dass gewisse Praktiken aufgrund der Pandemie und den einschneidenden Maßnahmen der Regierung zur Begrenzung der Ansteckungsgefahr nicht mehr durchgeführt werden konnten. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen konnten beispielsweise nur sehr eingeschränkt oder zum Teil gar nicht, Freunde und Familie besucht werden, vor allem dann, wenn diese weit entfernt oder im Ausland leben. Zudem haben die Ausgangsbeschränkungen sowie die Home-Office-Regelungen dazu geführt, dass sich der Radius der Logbuchschreiber*innen stark verkleinert hat. Es

wurde somit viel mehr Zeit im näheren Umfeld verbracht. Des Weiteren war die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und des öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV), vor allem zu Beginn der Pandemie und in der ersten Erhebungsphase, stark eingeschränkt und die Flugzeug-Nutzung nahezu komplett eingestellt. Daher war es nicht mehr möglich, längere Reisen durchzuführen. Die Praktik der ÖPNV-Nutzung ist besonders in der ersten Erhebungsphase bei vielen Logbuchschreiber*innen nahezu vollständig weggefallen. Ähnliches gilt für die Praktik der ÖPFV-Nutzung.

Auffallend ist, dass die ÖPNV-Nutzung von den Logbuchschreiber*innen am meisten diskutiert worden ist und verglichen mit den anderen Mobilitätsformen die größten Veränderungen aufweist. Diese Veränderungen hängen sehr stark mit den Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie zusammen. Neben der ÖPNV-Nutzung gibt es nur eine Praktik, welche noch stärker durch die COVID-19-Maßnahmen eingeschränkt wurde: die Flugzeug-Nutzung. Obwohl die Veränderungen der Flugzeug-Nutzung nur von einem Bruchteil der Logbuchschreiber*innen beschrieben wurde, handelt es sich um jene Mobilitätspraktik, welche nahezu vollständig eingestellt und somit nicht mehr durchgeführt werden konnte. Die kaum von den Logbuchschreiber*innen beschriebenen Veränderungen der Praktik der Flugzeug-Nutzung sind womöglich darauf zurückzuführen, da es sich bei der Flugzeug-Nutzung nicht um eine alltägliche Mobilitätsform handelt. Im „Logbuch der Veränderungen“ wurde jedoch explizit nach den alltäglichen Veränderungen aufgrund der Pandemie gefragt. Ein weiterer Unterschied der Flugzeug-Nutzung zu den anderen Praktiken ist die Art und Weise, wie die Logbuchschreiber*innen über die Veränderungen innerhalb dieser Praktik berichteten. Auffallend war, dass die Logbuchschreiber*innen diese Veränderungen verstärkt reflektierten und tiefgehendere Logbucheinträge verfassten.

5.1.3 Materielle Abhängigkeit

Neben dem, aufgrund der COVID-19-Krise, stark eingeschränkten öffentlichen Verkehr geht aus dem Datenmaterial hervor, dass bei manchen Logbuchschreiber*innen eine gewisse (materielle) Abhängigkeit besteht. Bei der Praktik des Autofahrens und des ÖPNVs wurde explizit von den Logbuchschreiber*innen beschrieben, dass sie in gewisser Weise auf das Auto bzw. den ÖPNV angewiesen sind. Dies ist insbesondere deshalb interessant, weil der Begriff „angewiesen sein“ bei den beiden aktiven Mobilitätspraktiken des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens nicht vorkommt. Ein Grund hierfür könnte sein, dass manche Praktiken lose und andere eng mit einem bestimmten Verkehrsmittel verbunden sind (Manderscheid 2019). Die Beförderung von Kindern und anderen Personengruppen, der Einkauf und der Transport schwerer Güter sind beispielsweise eng mit dem Auto verbunden (Mattioli et al. 2016; Manderscheid 2019). Auch der Arbeits- oder Ausbildungsweg ist eng mit dem Auto verknüpft (Manderscheid 2019). Das Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ bestätigt, dass der Einkauf und der Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung eng mit dem Auto verbunden sind. Die enge Verbindung zum Auto zur Beförderung von Kindern oder anderen Personengruppen und zum Transport schwerer Güter geht hingegen kaum aus dem Datenmaterial hervor. Vielmehr verdeutlichen die Logbucheinträge, dass das Auto für den Besuch von Freunden und Familie und für Freizeitaktivitäten bzw. Ausflüge verwendet wird. In bestimmten Fällen und bei bestimmten Praktiken kann folglich von einer gewissen (Auto-)Abhängigkeit gesprochen werden.

Mattioli et al. (2016) unterscheiden hierbei einerseits zwischen bewusster und struktureller Abhängigkeit, andererseits zwischen starker und schwacher Abhängigkeit. Während bei der bewussten Abhängigkeit grundsätzlich andere Verkehrsmittel genutzt werden könnten, besteht bei der strukturellen Abhängigkeit keine Möglichkeit, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen. Schwache

Abhängigkeit bedeutet, dass die Praktik auch mit anderen Mobilitätsformen durchgeführt werden kann, ohne, dass sich die Elemente der Praktik ändern. Bei starker Abhängigkeit ist ein Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel nur mit grundlegenden Änderungen der Praktik möglich, da das Verkehrsmittel selbst zu einem wichtigen Element bei der Durchführung der Praktik geworden ist (Mattioli et al. 2016). Wird der Einkauf zu Fuß erledigt anstelle auf das Auto zurückzugreifen, so ändert sich womöglich die Wahl der Lebensmittel je nach Verpackungsmaterial. Ebenso braucht es möglicherweise neue Materialitäten (Einkaufstasche, Trolleys), um den Einkauf zu befördern. Zudem kann es zu einer Änderung der Häufigkeit (statt 1x die Woche ein Großeinkauf, 4x die Woche kleine Einkäufe) oder einer Änderung des Ortes (anstelle des Supermarktes am Ortsrand, der kleine Laden ums Eck) kommen (Mattioli et al. 2016). Bei sehr starker Abhängigkeit kann es sein, dass die Praktik, ohne des Vorhandenseins des bestimmten Verkehrsmittels, nicht mehr ausgeführt werden kann (Mattioli et al. 2016). Manderscheid (2019, S. 174) hebt jedoch hervor, dass „Praktiken im sozialen Raum ungleich verteilt sind“. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass auch eine gewisse geographische Abhängigkeit besteht. So ist das Auto besonders in ländlichen und suburbanen Räumen von großer Bedeutung, wohingegen die Abhängigkeit in der Stadt deutlich abnimmt (Manderscheid 2019). Diese räumlichen Unterschiede gibt es aufgrund unterschiedlich zur Verfügung stehender Ressourcen und Alternativen (Manderscheid 2019). Aus dem Datenmaterial geht sowohl eine bewusste bzw. strukturelle als auch eine geringe bzw. starke Abhängigkeit hervor.

Im Zusammenhang mit der oben beschriebenen Autoabhängigkeit fällt auf, dass vor allem jene Logbuchsreiber*innen davon berichteten, auf das Auto angewiesen zu sein, welche in ländlichen bzw. suburbanen Räumen leben. Im Vergleich zur Autoabhängigkeit stellte sich die ÖPNV-Abhängigkeit in der COVID-19-Krise als größeres Problem dar. So war es aufgrund des eingeschränkten und teilweise vollständig eingestellten Fahrbetriebes nicht mehr möglich, den ÖPNV wie vor der Pandemie zu nutzen. Zudem berichten einige Logbuchsreiber*innen, dass die Abhängigkeit verstärkt wurde, da keine Alternative zur Verfügung gestanden hätte. Die Logbucheinträge zeigen somit sehr deutlich, dass die Verfügbarkeit eines flächendeckenden und regelmäßigen Fahrbetriebs ein wesentlicher materieller Faktor des ÖPNVs ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich teilweise eine bestimmte Abhängigkeit mancher Praktiken mit bestimmten Verkehrsmitteln zeigt und dies auch im Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ erkennbar wird. Manderscheid (2019) merkt jedoch an, dass grundsätzlich keine Praktik vollständig von einem bestimmten Verkehrsmittel abhängig ist, sondern viele Möglichkeiten zur Durchführung einer Praktik bestehen.

5.1.4 Abhängigkeit der Elemente untereinander

Wie aus dem Datenmaterial des Logbuchs erkennbar, stechen die Elemente Materialität und Sinn deutlich aus den einzelnen Mobilitätspraktiken hervor. In Bezug auf die Praktik Radfahren wurde ersichtlich, dass insbesondere die in der Pandemie neu errichteten Pop-Up-Radwege und E-Bikes, als materielle Komponenten, in den Logbucheinträgen vorkamen. Gezeigt hat sich auch, dass das Radfahren aufgrund vieler unterschiedlicher Gründe praktiziert wird und mit verschiedenen Sinnzuschreibungen verbunden ist. In diesem Zusammenhang beschreibt Larsen (2017), das Radfahren für sportliche Zwecke und das Radfahren zur Arbeit zwei grundsätzlich unterschiedliche Praktiken mit jeweils unterschiedlichen Materialitäten, Kompetenzen und Sinnzuschreibungen sind. Dieser Ansicht sind auch Cass und Faulconbridge (2016, S. 6), welche erörtern, dass je nach Aktivität einzigartige Elemente notwendig sind: „unique elements are required in addition to those required for generic bussing and cycling“. Wird mit dem Fahrrad zum Einkaufen gefahren, so ist ein gewisser Stauraum

notwendig, der wiederum bei sportlichen Fahrradtouren hinderlich sein kann. Soll der Arbeits- oder Ausbildungsweg mit dem Rad zurückgelegt werden, so hat das Wetter einen großen Einfluss. Im Vergleich zum Radfahren zu Freizeitzwecken, bei welchem das Wetter miteingeplant und der Ausflug verschoben werden kann, ist dies beim täglichen Pendeln zur Arbeit mit dem Rad nicht möglich. Um diese Praktik bei jedem Wetter durchführen zu können, braucht es regenfestes Gewand und eine gewisse (Sicherheits-)Ausrüstung, wie zum Beispiel Licht, Reflektoren, etc. (Cass und Faulconbridge 2016).

Dabei stellt sich die Frage, wie wichtig die Veränderung der Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn für die Änderung einer Praktik ist. Als Beispiel kann hier der Wechsel vom Pendeln zur Arbeit mit dem Auto (Auto-Pendeln) und das Pendeln zur Arbeit mit dem Bus (Bus-Pendeln) genommen werden. In diesem Beispiel ändert sich das Element Materialität (Bus statt Auto). Eine Änderung der Elemente ist somit wesentlich für die Veränderung einer Praktik. Das Beispiel veranschaulicht, dass die Änderung der Elemente auch einen großen Einfluss auf die Nachhaltigkeitsperspektive haben kann. So kann die Materialität gegen eine nachhaltigere und ressourcenschonendere Materialität ausgetauscht, die fehlende Kompetenz für eine nachhaltige Mobilitätsform erlangt oder der Sinn einer Praktik nachhaltiger gestaltet werden.

Aus dem Datenmaterial geht des Weiteren hervor, dass das Element Sinn sowohl bei den aktiven Mobilitätsformen des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens als auch bei der Nutzung des Autos eine große Rolle spielt. Im Vergleich dazu ist bei der ÖPNV-, ÖPFV und Flugzeug-Nutzung das Element Sinn wie auch die Materialität in einem relativ ausgeglichenen Verhältnis. Nur das Element Kompetenz wurde kaum explizit von den Logbuchschreiber*innen benannt und konnte teilweise nur schwer rekonstruiert werden. Gezeigt hat sich auch, dass die einzelnen Elemente sehr stark miteinander verbunden und zum Teil voneinander abhängig sind. Eine Aufgliederung bzw. Trennung der Praktiken in die einzelnen Elemente konnte daher teilweise nur schwer durchgeführt werden. Als Beispiel kann hierbei der Mund-Nasen-Schutz (MNS), der allen drei Elementen zugeordnet werden kann, genommen werden. Der MNS ist eine Materialität, da zeitweise ohne MNS der öffentliche Verkehr nicht benutzt werden durfte. Außerdem geht mit dem MNS auch die Kompetenz einher, zu wissen, dass ein MNS getragen werden muss. Der MNS kann aber auch zum Element Sinn gezählt werden, da viele Logbuchschreiber*innen berichten, dass aufgrund des MNS der öffentliche Verkehr vermieden wird. Dies zeigt, dass es neben dem Fokus auf die drei Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn ebenso wichtig ist, die Elemente als Ganzes zu betrachten. Hand et al. (2005) bekräftigen, dass es wichtig ist, sich auf die Verbindungen der einzelnen Elemente zu konzentrieren, da die einzelnen Elemente unabhängig voneinander keine Existenz haben. Die Durchführung der Praktik sowie das Wissen, wie die Praktik durchgeführt wird, hält die einzelnen Elemente zusammen (Hand et al. 2005). Ebenso beschreiben Cass und Faulconbridge (2016), dass die Verkehrsmittelwahl von bestimmten, zur Verfügung stehenden Materialitäten und den dafür notwendigen Fähigkeiten sowie Sinnzuschreibungen abhängig ist.

5.1.5 Kompetenz als kaum sichtbares Element

“Sometimes the most important barrier to modal shift is the lack of skills, i.e. the need to learn new ways of doing (the same) things” (Mattioli et al. 2016, S. 59).

Es hat sich gezeigt, dass das Element Kompetenz kaum explizit von den Logbuchschreiber*innen beschrieben wurde und teilweise nur schwer aus den Logbucheinträgen identifiziert werden konnte. Dies liegt womöglich daran, da Kompetenzen als Wissen und Fähigkeiten definiert werden und diese oft nur schwer in Worte zu fassen sind und kaum bewusst, sondern viel mehr routinisiert durchgeführt

werden – daher auch der Begriff „embodied skills“ (Larsen 2017). Kompetenzen befinden sich außerdem im ständigen Wandel, da sie durch Lernprozesse und Erfahrungen geprägt werden (Spurling et al. 2013). Beispielsweise werden Kompetenzen, welche zur Ausübung der Praktik des Radfahrens benötigt werden, wie das Gleichgewicht halten und lenken, von den Logbuchschreiber*innen nicht explizit genannt. Ebenso bei der Praktik des Autofahrens, bei dem die Logbuchschreiber*innen nicht auf die Bedeutung des Kartenlesens oder dem Umgang mit einem Navigationssystem eingehen. Auch bei der ÖPNV-Nutzung wird von den Logbuchschreiber*innen kaum auf die dafür notwendigen Fähigkeiten eingegangen, wie das Kennen des öffentlichen Verkehrsnetzes oder das Lesen eines Fahrplanes.

Interessanterweise kann das Element Kompetenz bei den beiden aktiven Mobilitätspraktiken besser rekonstruiert werden als bei den übrigen Praktiken. Bei den beiden aktiven Mobilitätsformen des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens stellt sich insbesondere die körperliche Fähigkeit als zentrale Kompetenz heraus. Die Ergebnisse zeigen, dass durch die häufigere Durchführung der beiden aktiven Mobilitätsformen viele Logbuchschreiber*innen berichten, dass sich der Radius erweitert hat und dadurch mehr Kondition als vor der Pandemie erreicht wurde. Deutlich wird auch, dass die Fähigkeit, das Rad selbst zu reparieren, bei vielen Logbuchschreiber*innen fehlt.

Bei den Praktiken des Autofahrens, der ÖPNV, ÖPFV und Flugzeug-Nutzung nennen die Logbuchschreiber*innen die einzelnen Fähigkeiten kaum, welche zur Ausübung dieser Praktiken notwendig sind. Auf das Element Kompetenz kann daher nur durch Annäherung und Interpretation der Logbucheinträge eingegangen werden. Hierbei spielen das Kennen und Einhalten der COVID-19-Maßnahmen eine große Rolle (bspw. das Tragen eines MNS, das Abstand halten und die Vermeidung des öffentlichen Verkehrs) als auch die bewusste Planung (bspw. das Hinterfragen der Notwendigkeit bestimmter Wege, die Vermeidung von Stoßzeiten und Nutzung bzw. Nicht-Nutzung eines Verkehrsmittels).

5.1.6 Einfluss von Emotionen und Gefühlen

Neben dem Element Kompetenz sind auch Gefühle wichtig, welche meist als Teil des Elements Sinn angesehen werden. So beschreibt Larsen (2017), dass die Praktik des Radfahrens zwar oftmals mit einem urbanen, nachhaltigen und umweltbewussten Lebensstil verbunden wird, bei welchem Bewegung, Natur und Gesundheit im Vordergrund stehen, die Praktik aber vorwiegend ausgeführt wird, da mit dieser ein gutes Gefühl verbunden ist. Letzteres deckt sich mit einigen Logbucheinträgen, bei welchen die Logbuchschreiber*innen angeben, dass mit dem Radfahren ein gutes Gefühl einhergeht. Auch nach Ansicht von Nettleton und Green (2014) sind neben den körperlichen Fähigkeiten, welche zur Ausübung einer Praktik notwendig sind, die Emotionen und Gefühle beim Erlernen und bei der Durchführung einer Praktik ausschlaggebend. Passafaro et al. (2014) sehen Emotionen ebenfalls als wichtige Faktoren an, besonders bei den Erfahrungen, die bei der Durchführung einer Praktik gemacht werden. Dabei kann eine Praktik sowohl mit positiven als auch negativen Emotionen verbunden sein. Beispielsweise wird Radfahren häufig mit Freiheit, Schönheit, Wohlbefinden, Freude und Glück verbunden (Larsen 2017; Mattioli et al. 2016; Cass und Faulconbridge 2016). Oftmals sind aber auch negative Emotionen, wie das Gefahrenpotential im Straßenverkehr, die Angst vor Unfällen und Stigmatisierungen (niedriges Einkommen, Unverantwortlichkeit als Eltern) mit der Ausübung der Praktik verbunden (Passafaro et al. 2014; Larsen 2017). Negative Emotionen, so Passafaro et al. (2014) weiter, stehen oftmals in Verbindung mit gemeinsam geteilten, sogenannten „shared beliefs“ und sozialen Normen. Positive Emotionen hingegen weisen einen Zusammenhang zu

den Erfahrungen auf, welche in der Vergangenheit gemacht worden sind. Passafaro et al. (2014, S. 81) beschreiben dies wie folgt:

“While both positive and negative anticipated emotions are directly predicted by attitudes, the latter are also directly predicted by social norms, while the former are not. Moreover, positive anticipated emotions are predicted by past behaviour, while negative anticipated emotions are not.”

Aus den Logbucheinträgen wird deutlich, dass die Logbuchschrreiber*innen ähnliche positive wie negative Emotionen mit dem Radfahren verbinden. Als positiv nennen die Logbuchschrreiber*innen unter anderem die Bewegung an der frischen Luft und die Freude am Radfahren. Negative Emotionen sind vor allem mit der Gefahr im Straßenverkehr verbunden.

5.1.7 Neu entstandene und angepasste Praktiken

Die COVID-19-Maßnahmen haben nicht nur dazu geführt, dass Praktiken kaum noch durchgeführt werden konnten oder nahezu vollständig weggefallen sind, sondern auch dazu, dass Praktiken an die neue Situation angepasst wurden. Dies zeigt sich vor allem bei den beiden aktiven Mobilitätspraktiken des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens. Beide Praktiken wurden von den Logbuchschrreiber*innen häufiger durchgeführt und es wurden längere Strecken als vor der Pandemie zurückgelegt. Anstelle der ÖPNV-Nutzung wurde somit auf das Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen zurückgegriffen. Diese häufigere Nutzung der beiden aktiven Mobilitätspraktiken hängt vermutlich stark mit dem reduzierten Radius zusammen. Deutlich hervorgekommen ist, dass die Vermeidung des ÖPNVs (und zu einem geringen Teil des ÖPFVs) bei allen Mobilitätspraktiken von großer Bedeutung ist und eine zentrale Stellung bei den Veränderungen innerhalb der einzelnen Praktiken eingenommen hat. Die neue Home-Office-Situation ist ebenfalls zentral für Verhaltensveränderungen innerhalb des Handlungsfeldes Mobilität.

Praktiken, welche tatsächlich als neu beschrieben werden können, sind im Handlungsfeld Mobilität kaum zu identifizieren. Hierbei stellt sich jedoch die grundlegende Frage, was als neu betrachtet werden darf und ob eine Veränderung einer Praktik bzw. eine Praktik an sich als neu bezeichnet werden kann, wenn diese nur von einer*r*m Logbuchschrreiber*in genannt worden ist oder ob eine Praktik erst ab einer bestimmten Anzahl an Logbuchschrreiber*innen als neu angesehen werden kann. Zudem spielt es eine Rolle, ob sich eine gewohnte, routinisierte Praktik nur (grundlegend) verändert hat oder tatsächlich eine neue Praktik aufgetreten ist. Als Beispiel für eine ganz klar neu entstandene Praktik ist die Begrüßung mit dem Ellenbogen oder mit den Füßen (Stegbauer und Clemens 2020). Solch grundsätzlich neu entstandene Mobilitätspraktik ist aus dem Datenmaterial nicht zu erkennen, wobei viele individuelle, neue Routinen und Praktiken durch die Pandemie entstanden sind. Ein Beispiel aus den Logbucheinträgen für eine individuell neue entstandene Praktik ist die Nutzung von zwei Autos, um das Ansteckungsrisiko zu verringern.

Ähnlich schwierig zu beantworten wie die Frage, welche Praktiken aufgrund der COVID-19-Krise neu entstanden sind, ist jene Frage, welche neu entstandenen Praktiken beibehalten werden und bei welchen wieder auf alte Muster zurückgegriffen werden wird. Grundsätzlich bieten Krisen die Chance, fundamentale Veränderungen vorzunehmen und neue Routinen und Gewohnheiten entstehen zu lassen bzw. zu entwickeln (Dickel 2020). All dies geschieht in der Krisensituation an sich. Die drei bearbeitenden Erhebungsphasen des „Logbuchs für Veränderungen“ sind alle noch Teil der COVID-19-Krise. Erst nachdem die akute Krisensituation vorüber gegangen ist, kann analysiert werden, welche neuen Praktiken auch tatsächlich in Zukunft beibehalten werden.

5.1.8 Faktor Zeit

Der Faktor Zeit spielt eine wesentliche Rolle und es stellt sich die Frage, inwieweit die Dauer der Pandemie und die damit einhergehenden COVID-19-Maßnahmen ausschlaggebend für die Änderung der Mobilitätspraktiken ist. Aus dem Datenmaterial ist deutlich hervorgekommen, dass es auch innerhalb der drei Erhebungsphasen Unterschiede gibt. Insbesondere in der ersten Erhebungsphase haben die aktiven Mobilitätsformen stark zugenommen. Dies geht vor allem mit der teilweise strikten Vermeidung des ÖPNVs einher. Gegen Mitte und Ende der zweiten und dritten Erhebungsphase geben jedoch einige Logbuchschreiber*innen an, dass sie nun wieder den ÖPNV nutzen. Trotz allem merken viele Logbuchschreiber*innen auch noch in der letzten Erhebungsphase an, dass sie noch immer den ÖPNV meiden bzw. kaum benutzen.

Neben den zeitlichen Unterschieden innerhalb der drei Erhebungsphasen ist noch ein anderer Zeitaspekt aus dem Datenmaterial hervorgekommen. So beschreiben einige Logbuchschreiber*innen, dass mehr Zeit für gewisse Praktiken vorhanden ist bzw. sich die Logbuchschreiber*innen mehr Zeit nehmen. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass viele Logbuchschreiber*innen berichten, nun von zuhause aus zu arbeiten und diese Arbeit flexibler an den Alltag angepasst werden kann, da u.a. der Hin- und Rückweg zur Arbeit wegfällt. Manche Logbuchschreiber*innen erwähnen, dass sie die neu gewonnene Zeit für Spaziergänge nützen und in der Natur verbringen. Dieser Zeitaspekt hängt natürlich nicht nur mit dem Home-Office und der freieren Zeiteinteilung zusammen, sondern auch mit den Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen, welche das soziale Leben der Menschen auf ein Minimum begrenzten.

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass die COVID-19-Krise das alltägliche Leben der Menschen grundlegend verändert hat und großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen hatte bzw. noch immer hat. Während einige Veränderungen von den Logbuchschreiber*innen als grundsätzlich positiv betrachtet werden, zeigt sich, dass die (erzwungene) verringerte Mobilität von vielen Logbuchschreiber*innen als starke Einschränkung angesehen wird. Ersichtlich wird überdies, dass die teilweise erzwungenen Verhaltensänderungen zu wesentlichen Veränderungen innerhalb der einzelnen Elemente führten und beispielsweise neue Sinnzuschreibungen aufgetreten sind.

5.2 Diskussion der methodischen Vorgehensweise

Im Zuge dieser Arbeit wurde eine qualitative Tagebuchstudie im Zeitraum von 26.03.2020 (Beginn der ersten Erhebungsphase) bis 15.09.2020 (Ende der dritten Erhebungsphase) durchgeführt. Im Handlungsfeld Mobilität haben insgesamt 411 Logbuchschreiber*innen rund 771 Logbucheinträge verfasst.

Die Methode der qualitativen Tagebuchstudie zur Analyse der Verhaltensänderungen durch die COVID-19-Krise hat sich als geeignet herausgestellt, da die Logbuchschreiber*innen die Möglichkeit hatten, auch andere, nicht explizit abgefragte Ereignisse zu berichten. Die Logbuchschreiber*innen hatten einen hohen Gestaltungsspielraum beim Verfassen der Einträge. Dies gewährte Einblick in die einzelnen Verhaltensänderungen und brachte interessante, neue Aspekte zum Vorschein. Weitere Faktoren, wie die haushalts- oder personenspezifischen Ressourcen und Eigenschaften, wie das Einkommen, Wohnort, etc. wurden nicht abgefragt und erfasst. Die Betrachtung dieser Daten in einem größeren Kontext kann zu zusätzlichen Informationen führen und eine Erleichterung bei der Analyse der Praktiken darstellen.

Die teilnehmenden Logbuchschreiber*innen dieser Studie fühlen sich mit knapp 80 % dem weiblichen Geschlecht zugeordnet, fast die Hälfte der Logbuchschreiber*innen sind angestellt und mit rund 30 % ist die Altersgruppe der 21-30-Jährigen am stärksten vertreten. Es sei jedoch erwähnt, dass es im „Logbuch der Veränderungen“ zu keinem Zeitpunkt den Anspruch auf Repräsentativität gab und gleich zu Beginn wurde von einem Bias der Logbuchschreiber*innen innerhalb der Studie ausgegangen (beispielsweise der hohe Anteil von Logbuchschreiber*innen mit akademischer Bildung). Bei anschließenden Forschungsprojekten sollte daher auf eine größere Vielfaltigkeit der Teilnehmenden geachtet werden.

Die Praxistheorie, als theoretischer Rahmen zur Auswertung der qualitativen Daten, stellt eine valide Grundlage dar, welche es ermöglicht, die klassischen Mobilitätskonzepte zu hinterfragen und Mobilität als soziale Praktik, bestehend aus unterschiedlichen, miteinander verbundenen und abhängigen Elementen, zu verstehen. Zudem bietet die Praxistheorie die Möglichkeit, individuelles Handeln nicht als isolierte Handlung und Folge einer bewussten Entscheidung anzusehen. (Mobilitäts-)Praktiken sind somit nur bedingt rationale, sondern viel mehr routinisierte, stark mit anderen sozialen Praktiken verbundene Praktiken.

Während sich in dieser Arbeit die Theorie sozialer Praktiken als geeigneter, theoretischer Rahmen herausstellte, nennt Watson (2012) zwei Kritikpunkte. Erstens beschreibt Watson (2012), dass anhand der Praxistheorie nur schwer Wandel oder Veränderung analysiert werden kann. Zweitens, dass der Fokus auf den Details der Handlungen liegt, somit das Alltagsgeschehen im Zentrum steht und es schwierig ist, den Fokus weg von der Mikroebene zu bewegen. Der zweite Kritikpunkt findet sich auch im Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ wieder, der erste Kritikpunkt hat sich jedoch nicht bestätigt. Ganz im Gegenteil, anhand der Praxistheorie und der feinen Aufgliederung der Elemente konnte aufgezeigt werden, wie sich die einzelnen Praktiken durch die COVID-19-Krise verändern und welche Elemente eine zentrale Rolle dabei spielen. Somit ist es sehr wohl möglich, Veränderungen und gerade stattfindenden Wandel mit Hilfe der Theorie sozialer Praktiken zu verstehen und zu analysieren.

Der eigens erstellte Kodierplan hat eine systematische Vorgehensweise bei der Auswertung des Datenmaterials ermöglicht. Ebenso hat die einheitliche Einteilung der einzelnen Praktiken nach den praxistheoretischen Elementen Materialität, Kompetenz und Sinn sowie die Einteilung nach den Veränderungsdimensionen (mehr, weniger, keine Veränderungen und neu) dazu geführt, dass ein guter Überblick über das Datenmaterial gewonnen werden konnte. Für zukünftige Arbeiten ist, neben der feineren Aufgliederung und Veränderungsdimensionen, zusätzlich die Durchführung einer semantischen Analyse zu empfehlen. Durch die Untersuchung der einzelnen Wörter und deren Bedeutung kann der Unterschied zwischen dem Wort „viel“ und „mehr“ deutlicher herausgearbeitet werden. Als Beispiel ist mit dem Begriff „viel“ (ich fahre nun *viel* Fahrrad) nicht immer eine Steigerung der Häufigkeit (ich fahre nun *mehr* Fahrrad) verbunden.

Im Zuge dieser Studie hat sich gezeigt, dass die Begriffe „öffentlicher Verkehr“ und „Bahn“ nicht klar zu einer Praktik zugeordnet werden konnten. Daher wurden all jene Logbucheinträge, welche vom „öffentlichen Verkehr“ handeln, in die Praktik ÖPNV-Nutzung übernommen. Für weitere Arbeiten ist es ratsam, die beiden Praktiken der ÖPNV- und ÖPFV-Nutzung zusammenzufassen. Eine zusätzliche Möglichkeit stellt die Verbindung der Praktiken der ÖPNV- und ÖPFV-Nutzung mit der Flugzeug-Nutzung dar, welche zusammengefasst als „Nah- und Fernverkehr“ analysiert werden könnten.

Für anschließende Forschungsprojekte kann es zudem hilfreich sein, wenn nicht die gesamte Praktik zur Rekonstruktion herangezogen wird, sondern eine weitere Aufgliederung der einzelnen Praktiken vorgenommen wird (z.B. ÖPNV-Arbeit, ÖPNV-Freizeit, ÖPNV-Einkauf, etc.). Mattioli et al. (2016) gehen einen Schritt weiter, indem sie beschreiben, dass beispielsweise die Praktik „Autofahren-Sport“ eine

feinere Aufgliederung benötigt. Um eine Praktik vollständig verstehen zu können und die einzelnen Elemente zu erkennen, ist nach Mattioli et al. (2016) ebenso die Unterteilung in die unterschiedlichen Sportarten notwendig. Eine feinere Aufgliederung der einzelnen Praktiken in die unterschiedlichen Tätigkeiten hätte jedoch den Rahmen dieser Arbeit, aufgrund der großen Menge an Datenmaterial, bei Weitem überschritten.

Für eine genauere Betrachtung des Elements Sinn ist eine weitere Aufgliederung der Praktik des Zu-Fuß-Gehens in Zu-Fuß-Gehen, Spazieren-Gehen und Joggen zielführend, da hier eine hohe Vielfalt an teilweise sehr unterschiedlichen Sinnzuschreibungen vorhanden ist. Zudem hat sich gezeigt, dass die Veränderungen aufgrund der COVID-19-Krise auch Veränderungen innerhalb der Elemente bewirken. Demzufolge ist eine Auftrennung in die einzelnen Elemente und einzelnen Veränderungsdimensionen aufgrund der starken Abhängigkeit zwischen den Elementen und Veränderungsdimensionen nicht notwendig und ein Fokus allein auf die Elemente ausreichend, um die Veränderungen zu analysieren. Zum Beispiel gehört bei der Praktik des Autofahrens die Arbeit zum Element Sinn. Bei der Veränderungsdimension „weniger“ hat sich gezeigt, dass die Arbeit bzw. das Home-Office und somit das Element Sinn, eine zentrale Rolle dabei spielen, warum die Praktik des Autofahrens nun deutlich weniger durchgeführt wird.

6 Fazit

In dieser Arbeit wird anhand des qualitativen Datenmaterials des „Logbuchs der Veränderungen“ analysiert, wie sich die identifizierten Mobilitätspraktiken - Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, Autofahren, Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, Nutzung des öffentlichen Personenfernverkehrs und Flugzeug-Nutzung - aufgrund der COVID-19-Krise verändert haben. Zudem wird mit Hilfe der Praxistheorie die Mobilität als soziale Praktik behandelt. Mit Blick auf die praxistheoretischen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn konnten die einzelnen Praktiken aus dem sehr vielfältigen qualitativen Datenmaterial des „Logbuchs der Veränderungen“ genauer betrachtet werden.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, herauszufinden, wie sich die jeweiligen Mobilitätspraktiken im Handlungsfeld Mobilität verändert haben, was die Gründe für diese Veränderungen sind und wie diese Veränderungen von den Bürger*innen wahrgenommen und bewertet werden. Des Weiteren wird untersucht, welchen Einfluss Erfahrungslernen und die Entwicklung von Kompetenzen auf die einzelnen Praktiken im Handlungsfeld Mobilität haben.

Anhand der bürger- und sozialwissenschaftlichen Tagebuchstudie des „Logbuchs der Veränderungen“ ist es möglich, sehr persönliche und teilweise tiefgehende Beschreibungen und Beobachtungen zu den Veränderungen der Bürger*innen zu untersuchen. Die in dieser Arbeit behandelten Erhebungsphasen gliedern sich in drei Phasen. Phase I zwischen 26.03.2020 und 19.04.2020 (Lockdown), Phase II zwischen 20.04.2020 und 24.06.2020 (erste Lockerungsmaßnahmen) und Phase III zwischen 01.09.2020 und 15.09.2020 (neue Normalität). In diesen drei Erhebungsphasen wurden insgesamt 771 Logbucheinträge von 411 Logbuchsreiber*innen verfasst.

Aus dem Datenmaterial geht hervor, dass zahlreiche alltäglichen Routinen und Praktiken aufgrund der COVID-19-Krise verändert wurden. In allen sechs identifizierten Mobilitätspraktiken konnten Veränderungen festgestellt werden. Diese Veränderungen äußern sich einerseits in der Zu- oder Abnahme der Häufigkeit der Durchführung einzelner Mobilitätspraktiken. So berichten die Logbuchsreiber*innen, dass sie die beiden aktiven Mobilitätspraktiken des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens im Vergleich zu Vor-Pandemiezeiten häufiger durchgeführt haben. Bei der Praktik des Autofahrens kann sowohl eine Zu- als auch eine Abnahme der Autonutzung beobachtet werden. Einige Logbuchsreiber*innen berichten, das Auto nun häufiger zu verwenden, da es hier im Vergleich zu der ÖPNV und ÖPFV-Nutzung möglich ist, den Kontakt zu anderen Menschen zu vermeiden. Andere wiederum beschreiben, dass sie insbesondere aufgrund von Home-Office und den Kontaktverboten das Auto nun weniger benützen. Der öffentliche Verkehr, darunter der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der öffentliche Personenfernverkehr (ÖPFV), wurden von vielen Logbuchsreiber*innen aufgrund der erhöhten Ansteckungsgefahr, dem Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes, der Schwierigkeit, ausreichend viel Abstand zu anderen Fahrgästen zu halten und der Kontaktminimierung gemieden. Zusätzlich geht aus dem Datenmaterial hervor, dass die Praktiken der ÖPNV und ÖPFV-Nutzung teilweise nicht ausgeführt werden konnten, da der Fahrbetrieb stark eingeschränkt und zeitweise gänzlich eingestellt wurde (darunter beispielsweise ÖPFV-Verkehrsmittel, wie der Flixbus). Zur Eindämmung der Pandemie wurden Reisen mit dem Flugzeug gesetzlich verboten (Ein- bzw. Ausreisebeschränkungen), wodurch die Praktik der Flugzeug-Nutzung nur in Ausnahmefällen (z.B. Rückholflüge) ausgeübt werden konnte.

Zudem konnten durch die Analyse des Datenmaterials die praxistheoretischen Elemente umrissen werden, die ausschlaggebend für die Veränderungen der Mobilitätspraktiken sind. Erkennbar ist zum Beispiel, dass das Element Materialität eine zentrale Rolle spielt. Denn die Ausgangsbeschränkungen, Kontaktverbote, die Einschränkung oder vollständige Einstellung des Fahrbetriebes der öffentlichen

Verkehrsmittel und des Flugbetriebes, das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes, die Abstandsgebote, die Home-Office-Regelungen sowie die Reiseverbote hatten deutlich erkennbare Auswirkungen auf alle sechs Mobilitätspraktiken. Beispielsweise hat sich gezeigt, dass aufgrund der Home-Office-Regelungen alltägliche, routinisierte Praktiken weggefallen sind (z.B. das tägliche Radfahren zur Arbeit oder das Pendeln mit den öffentlichen Verkehrsmitteln). Dies wird von den Logbuchschrreiber*innen teilweise als sehr positiv wahrgenommen, da die Hin- und Rückfahrt eingespart wurde und mehr Zeit für andere Aktivitäten vorhanden war. Andere Logbuchschrreiber*innen berichten, dass das tägliche Radfahren zur Arbeit oder Ausbildung fehle und dadurch auch die Bewegung bzw. Sportlichkeit sinke. Erkennbar wird, dass infrastrukturelle und gesetzliche Rahmenbedingungen (d.h. materielle Strukturen) einen unmittelbaren und direkten Einfluss auf das Verhalten haben und dass Änderungen in diesen Rahmenbedingungen einen direkten Anstoß für Verhaltensänderungen bieten. Diese fast schon banal klingende Feststellung – wenn die Flugzeuge am Boden bleiben, fliegen die Menschen weniger – wird in den auf das Individuum fokussierten Debatten rund um nachhaltigen Konsum bzw. nachhaltigen Lebensweisen oftmals übersehen.

Das Element Sinn wird von den Logbuchschrreiber*innen sehr vielseitig beschrieben und ist jenes praxistheoretische Element, welches am umfangreichsten rekonstruiert werden konnte. Dadurch ist es möglich zu erkennen, welche Sinnzuschreibungen in den einzelnen Mobilitätspraktiken vorhanden sind aber auch, welche Veränderungen sich bei diesem Element aufgrund der Pandemie ergeben haben. Veränderungen im Element Sinn äußern sich bei den aktiven Mobilitätsformen dadurch, dass viele Logbuchschrreiber*innen bewusster auf Bewegung achten und mehr Zeit in der Natur bzw. an der frischen Luft verbringen. Beim Autofahren und der ÖPNV sowie ÖPFV-Nutzung haben die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie großen Einfluss auf den Grund bzw. die Motivation, warum eine Praktik durchgeführt wird oder eben nicht. Vor allem der Selbstschutz und der Schutz anderer vor einer Ansteckung (z.B. durch Abstandhalten, des Tragens eines Mund-Nasen-Schutzes oder der Minimierung von Kontakten) stellt eine grundlegend neue Motivation dar, etwas zu Tun oder nicht.

Aus dem Datenmaterial wird erkennbar, dass die Logbuchschrreiber*innen vermehrt reflektieren, ob die Fahrt mit einem bestimmten Verkehrsmittel, insbesondere dem Auto, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Flugzeug, tatsächlich notwendig ist oder ob diese womöglich auch vermieden werden kann. Ob diese Selbstreflektion auch vor dem Ausbruch der Pandemie bzw. in diesem Ausmaß vorhanden war, kann aus den Logbucheinträgen nicht herausgelesen werden. Ebenso wenig kann aus dem Datenmaterial klar gesagt werden, ob diese Bedenken nun ausschließlich aufgrund der Pandemie zum Vorschein gekommen sind oder teilweise mit ökologischen Aspekten einhergehen. Insbesondere bei der Praktik der Flugzeug-Nutzung berichten die Logbuchschrreiber*innen jedoch, dass die gesetzliche Einschränkung der Flugzeug-Nutzung als positiv wahrgenommen werde, da dies auch in Hinblick auf Nachhaltigkeit von Vorteil ist. Durch die einschneidenden gesetzlichen Maßnahmen und den Appellen der Regierung, möglichst zuhause zu bleiben, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei vielen Logbuchschrreiber*innen diese Fragen aufgrund pandemischer Bedenken neu gestellt wurden. In welcher Form die Reflexion über die eigene Mobilität auch über die akute Pandemiezeit hinausgeht, ist, wenn überhaupt, nach der Auswertung der weiteren (hier nicht ausgewerteten) Erhebungsphasen des „Logbuchs der Veränderungen“ zu erkennen. Zusätzlich zeigt sich aus den Beschreibungen der Logbuchschrreiber*innen, dass durch das Aufbrechen routinisierter Praktiken in der Pandemie, Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten neu evaluiert und bewusst verhandelt werden mussten. Zum Beispiel, dass aufgrund der Ansteckungsgefahr das Auto gegenüber dem öffentlichen Verkehr zu bevorzugen ist. Die Praxistheorie geht davon aus, dass Praktiken viel mehr routinisiert durchgeführt werden. Daraus lässt sich schließen, dass die COVID-19-Krise und die einschneidenden Maßnahmen des sozialen Lebens dazu geführt haben, dass die Praktiken bewusst geworden sind und somit ebenso

teilweise bewusste Handlungen durchgeführt wurden, auch wenn diese zum Teil auf die gesetzlichen Einschränkungen zur Pandemiebekämpfung zurückzuführen sind.

Das Element Kompetenz ist aus den Logbucheinträgen nur schwer zu rekonstruieren, da es sich zudem darin äußert, dass es kaum in Worte zu fassen ist und somit eher im Verborgenen verbleibt. Dies liegt an der Charakteristik des Elements Kompetenz, welches auf Fähigkeiten, Wissen und Erfahrung beruht. Dabei haben wir zahlreiche Kompetenzen aufgrund der Pandemie neu erworben. Beispielsweise die Erkenntnisse der Wissenschaft zu verfolgen und zu wissen, was gefährlich ist und was nicht, die aktuellen gesetzlichen Maßnahmen zu kennen, welche erläutern, was getan werden darf und was nicht und wir mussten lernen, wie wir selbst COVID-19-Tests durchführen können. Ersichtlich wird, dass wir zahlreiche neue Kompetenzen aufgrund der COVID-19-Krise entwickelt haben und dies noch immer tun. Somit handelt es sich um oftmals vermeintlich banales und weniger relevantes, da es in den einzelnen Menschen tief verankert ist. Umso wichtiger ist es, zu erkennen, welche Kompetenzen für eine nachhaltige Entwicklung möglicherweise fehlen. Diese Frage wurde auch in der vorliegenden Arbeit behandelt und es zeigt sich, dass die Fähigkeit, Reparaturen am Rad vorzunehmen, bei einigen Logbuchschrreiber*innen fehlten. Zudem aber auch, dass das Radfahren mit Kindern als zu gefährlich angesehen wird. Letzteres ist zudem mit dem Element Materialität verbunden (sichere Radwege, Reduktion motorisierten Individualverkehrs). Aufgrund der Analyse konnte des Weiteren festgestellt werden, dass der verringerte Straßenverkehr, insbesondere zu Beginn der Pandemie, von den Logbuchschrreiber*innen als sehr positiv wahrgenommen wurde, da aufgrund dessen das Radfahren stressfreier und sicherer empfunden wurde.

In Bezug auf nachhaltige Entwicklung wird ersichtlich, dass die neu errichteten Pop-Up-Radwege von den Logbuchschrreiber*innen als sehr positiv wahrgenommen werden. In weiterer Folge lässt sich daraus schließen, dass durch die Beibehaltung bzw. Errichtung breiter Radwege diese Form der Mobilität gestärkt werden kann. Gezeigt hat sich auch, dass der reduzierte motorisierte Individualverkehr von vielen Logbuchschrreiber*innen als sehr positiv wahrgenommen wird. Gleichzeitig aber, dass aufgrund der Pandemie eine isolierte Mobilität mit dem Auto bevorzugt wird. Aus dem Datenmaterial wird zudem deutlich, dass ein starker Zusammenhang zwischen der Reduktion der Mobilität und dem Home-Office besteht. Auch wenn das Arbeiten von Zuhause als eine nachhaltige Möglichkeit zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens angesehen werden kann, ist nach über einem Jahr Pandemie und damit für einige über einem Jahr Home-Office, das Arbeiten von Zuhause womöglich keine geeignete Lösung. Aufgrund der COVID-19-Krise wurde jedoch die Erfahrung gemacht, dass Home-Office funktionieren kann und auch Online-Meetings mit einer flexibleren Arbeitsweise einhergehen. Daraus kann gelernt werden, dass ständiges Pendeln und Geschäftsreisen nicht immer notwendig sind. Eine Kombination aus Home-Office und Büroalltag als auch eine Kombination aus Online-Meetings und Geschäftsreisen stellt eine geeignete Form zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs dar. Bei der Praktik der Flugzeug-Nutzung hat sich gezeigt, dass viele die gesetzlichen Maßnahmen, welche den Flugverkehr drastisch einschränkten, als positiv in Hinblick auf Nachhaltigkeit wahrgenommen haben. Gleichzeitig sehnen sich die Menschen nach Reisen und Urlaub außerhalb des eigenen Landes.

Daraus folgt, dass durch infrastrukturelle und gesetzliche Änderungen (z.B. die Errichtung von Pop-Up Radwegen und Home-Office-Regelungen) schnell und unmittelbar (teils gravierende) Verhaltensänderungen angestoßen werden können. Ob diese nachhaltig, also langfristig anhaltend, sein können, hängt von der Motivation bzw. dem Sinn, den Kompetenzen und der allgemeinen Beurteilung des veränderten Zustandes ab. Denn klar ist, dass große politische Eingriffe von der Gesellschaft mitgetragen werden müssen.

Zusammenfassend wird bei vielen beobachteten Veränderungen im Handlungsfeld Mobilität sichtbar, dass es noch zu früh ist, um zu sagen, was tatsächlich von den Veränderungen beibehalten wird. Zusätzlich ist es in dieser Phase der COVID-19-Krise noch nicht möglich zu erkennen, was grundlegend neu entstanden ist und welche Praktiken womöglich vollkommen verworfen werden. Weiterführende Forschung könnte daher diese Fragen aufgreifen und analysieren. Des Weiteren könnten künftige Untersuchungen an diese Arbeit anknüpfen, indem sie das praxistheoretische Element Kompetenz aufgreifen und konkret analysieren, welche neuen Kompetenzen notwendig sind, um nachhaltige Mobilitätspraktiken zu fördern. Zusätzlich könnte weitere Forschung eine verstärkte Aufgliederung der einzelnen Mobilitätspraktiken vornehmen, welche eine neue Perspektive auf die Bedeutung nachhaltiger Praktiken im Bereich Mobilität legt und ebenso den Fokus auf die nicht-nachhaltigen Praktiken im Mobilitätsbereich und die Bedeutung der praxistheoretischen Elemente stärkt. Dabei kann es hilfreich sein, bei der methodischen Vorgehensweise konkreter auf die einzelnen Elemente Materialität, Kompetenz und Sinn einzugehen, damit ein vollständigeres Bild der notwendigen bzw. fehlenden Elemente erzielt werden kann.

Abschließend lässt sich zusammenfassen, dass eine nachhaltige Mobilitätswende notwendig ist, damit die negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen des Verkehrs reduziert werden können. Dabei ist jedoch der Fokus auf strukturelle Faktoren, wie der Infrastruktur, nicht ausreichend. Zudem darf dem Individuum nicht zu viel Verantwortung bei nicht-nachhaltigem Verhaltensweisen zugeschrieben werden. Denn die Praxistheorie hat gezeigt, dass Handlungen der Individuen nicht auf Grundlage rationaler Entscheidungen getroffen werden, sondern Handlungen einzelner Individuen viel mehr auf kollektiven Handlungen und gemeinsamen Sinnzuschreibungen beruhen.

Literaturverzeichnis

- Alkemeyer, Thomas; Buschmann, Nikolaus (2016): Praktiken der Subjektivierung — Subjektivierung als Praxis. In: Hilmar Schäfer (Hg.): Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm: transcript-Verlag, S. 115–136.
- Anderl, Michael; Gangl, Marion; Lampert, Christoph; Perl, Danniela; Poupa, Stephan; Purzner, Maria et al. (2020): Emissionstrends 1990-2018. Ein Überblick über die Verursacher von Luftschadstoffen in Österreich (Datenstand 2020). Umweltbundesamt. Wien (Report / Umweltbundesamt, REP-0736).
- Anderl, Michael; Geiger, Konstantin; Gugele; Bernd; Gössl, Michael; Haider, Simone et al. (2019): Klimaschutzbericht 2019. Hg. v. Umweltbundesamt. Wien.
- Antoni-Komar, Irene (2013): Wege zum nachhaltigen Ernährungskonsum. In: *Haushalt in Bildung & Forschung* 2 (3), S. 59–73.
- Bader, Paulina; Becker, Florian; Demirović, Alex; Dück, Julia (2011): Die multiple Krise - Krisendynamiken im neoliberalen Kapitalismus. In: Alex Demirović (Hg.): *VielfachKrise. Im finanzmarktdominierten Kapitalismus*. Hamburg: VSA-Verl., 11-28.
- Banister, David; Lee-Gosselin, Martin; Pucher, John (2007): Making sustainable transport politically and publicly acceptable: Lessons from the EU, USA.
- Bartlett, Ruth; Milligan, Christine (2015): Practical issues with diary techniques: Design and analysis. In: Ruth Bartlett und Christine Milligan (Hg.): *What is Diary Method?: Bloomsbury Academic*, S. 29–50, zuletzt geprüft am 25.02.2021.
- Becker, Egon; Jahn, Thomas (2000): Sozial-ökologische Transformationen. Theoretische und methodische Probleme transdisziplinärer Nachhaltigkeitsforschung.
- Blühdorn, Ingolfur; Butzlaff, Felix; Deflorian, Michael; Hausknost, Daniel; Mock, Mirijam (2019): Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit. Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet. 1. Auflage. Bielefeld: transcript (X-Texte zu Kultur und Gesellschaft). Online verfügbar unter <http://www.transcript-verlag.de/978-3-8376-4516-3>.
- Bolger, Niall; Davis, Angelina; Rafaeli, Eshkol (2003): Diary methods: capturing life as it is lived. In: *Annual review of psychology* 54, S. 579–616. DOI: 10.1146/annurev.psych.54.101601.145030.
- Bonn, A.; Richter, A.; Vohland, K.; Pettibone, L.; Brandt, M.; Feldmann, R. et al. (2016): Grünbuch Citizen Science Strategie 2020 für Deutschland. Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ); Deutsches Zentrum für integrative Biodiversitätsforschung (iDiv); Halle-Jena-Leipzig; Museum für Naturkunde Berlin; Leibniz-Institut für Evolutions- und Biodiversitätsforschung (MfN); Berlin-Brandenburgisches Institut für Biodiversitätsforschung (BBIB). Berlin. Online verfügbar unter <https://www.buergerschaffenwissen.de/>.
- Brand, Karl-Werner (2014a): Umweltsoziologie. Entwicklungslinien, Basiskonzepte und Erklärungsmodelle. Weinheim und Basel: Beltz Juventa.
- Brand, Karl-Werner (Hg.) (2017): Die sozial-ökologische Transformation der Welt. Ein Handbuch. Campus Verlag. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Brand, Ulrich (2014b): Sozial-ökologische Transformation als gesellschaftspolitisches Projekt. In: *Zeitschrift für Soziologie* (2), S. 7–18.

- Brand, Ulrich (2016): Transformation" as a New Critical Orthodoxy: The Strategic Use of the Term "Transformation" Does Not Prevent Multiple Crises. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 25 (1), S. 23–27. DOI: 10.14512/gaia.25.1.7.
- Brand, Ulrich; Welzer, Harald (2019): Alltag und Situation. In: Klaus Dörre, Hartmut Rosa, Karina Becker, Sophie Bose und Benjamin Seyd (Hg.): *Große Transformation? Zur Zukunft moderner Gesellschaften*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 313–332.
- Brand, Ulrich; Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München: oekom verlag.
- Canzler, Weert; Radtke, Jörg (2019): Der Weg ist das Ziel: Verkehrswende als Kulturwende. Oder: Zur schwierigen Entwöhnung vom Auto. In: *Politik und Zeitgeschichte* 69 (43), S. 33–38. Online verfügbar unter <https://www.econstor.eu/handle/10419/206690>, zuletzt geprüft am 07.10.2020.
- Cass, Noel; Faulconbridge, James (2016): Commuting Practices: New Insights into Modal Shift from Theories of Social Practice. In: *Transport Policy* 45, S. 1–14. Online verfügbar unter <https://ssrn.com/abstract=2760030>, zuletzt geprüft am 19.01.2021.
- Dangschat, Jens S. (2020): Mobilität in die richtigen Bahnen lenken. In: wpn2030 - Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030. Ergebnisse Online-Konsultation 2020. Nachhaltig aus der Corona-Krise, S. 41–43.
- Demirović, Alex (Hg.) (2011): *VielfachKrise. Im finanzmarktdominierten Kapitalismus*. Attac Deutschland. Hamburg: VSA-Verl.
- Deutschlandfunk (2021): Coronavirus in Zahlen. Was die Neuinfektionen für die kommenden Wochen bedeuten. Online verfügbar unter https://www.deutschlandfunk.de/coronavirus-in-zahlen-was-die-neuinfektionen-fuer-die-2897.de.html?dram:article_id=472799, zuletzt aktualisiert am 28.06.2021, zuletzt geprüft am 28.06.2021.
- Dickel, Sascha (2020): Gesellschaft funktioniert auch ohne anwesende Körper. Die Krise der Interaktion und die Routinen mediatisierter Sozialität. In: Michael Volkmer, Karin Werner und Frank Adloff (Hg.): *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft (X-Texte zu Kultur und Gesellschaft)*, S. 79–86.
- Duden (o.J.): *Krise*. Rechtschreibung, Bedeutung, Definition, Herkunft. Online verfügbar unter <https://www.duden.de/rechtschreibung/Krise>, zuletzt geprüft am 30.06.2021.
- Evans, David; McMeekin, Andrew; Southerton, Dale (2012): Sustainable consumption, behaviour change policies and theories of practice. In: *COLLeGIUM* 12, S. 113–129. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/282718278_Sustainable_consumption_behaviour_change_policies_and_theories_of_practice, zuletzt geprüft am 11.01.2021.
- Gläser, Jochen; Laudel, Grit (2010): *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. Lehrbuch. 4. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag.
- Guell, C.; Panter, J.; Jones, N. R.; Ogilvie, D. (2012): Towards a differentiated understanding of active travel behaviour: using social theory to explore everyday commuting. In: *Social science & medicine* (1982) 75 (1), S. 233–239. DOI: 10.1016/j.socscimed.2012.01.038.

Haberl, Helmut; Fischer-Kowalski, Marina; Krausmann, Fridolin; Martinez-Alier, Joan; Winiwarter, Verena (2011): A socio-metabolic transition towards sustainability? Challenges for another Great Transformation. In: *Sust. Dev.* 19 (1), S. 1–14. DOI: 10.1002/sd.410.

Hand, Martin; Shove, Elizabeth; Southerton, Dale (2005): Explaining Showering: A Discussion of the Material, Conventional, and Temporal Dimensions of Practice. In: *Sociological Research Online* 10 (2), S. 101–113. DOI: 10.5153/sro.1100.

Heinfellner, Holger (2018): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030. Kurzbericht (Report / Umweltbundesamt).

Hertin, Julia (2020): Lasst uns daus der Coronakrise lernen. In: oekom (Hg.): Die Coronakrise. Stimulanz für die Große Transformation? 4. Auflage. München: oekom verlag Gesellschaft für Ökologische Kommunikation mbH (Politische Ökologie), S. 34–37.

Hillebrandt, Frank (2015): Was ist der Gegenstand einer Soziologie der Praxis? In: Franka Schäfer, Anna Daniel und Frank Hillebrandt (Hg.): Methoden einer Soziologie der Praxis: transcript Verlag, S. 15–36.

Hlubucek, Lena (2016): Kritische Lebensereignisse als Potential für biographische Lernprozesse. Lernprozesse im Kontext eines nicht bestandenen Führungskräfte-Assessment-Centers. Dissertation. Justus-Maximilians-Universität Würzburg, Würzburg. Philosophische Fakultät III.

Hölscher, Katharina; Wittmayer, Julia M.; LOORBACH, DERK (2018): Transition versus transformation: What's the difference? In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 27, S. 1–3. DOI: 10.1016/j.eist.2017.10.007.

Huebener, Mathias; Schmitz, Laura (2020): Corona-Schulschließungen: Verlieren leistungsschwächere SchülerInnen den Anschluss? In: *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin* (30).

Jaeger-Erben, Melanie; Offenberger, Ursula (2014): A Practice Theory Approach to Sustainable Consumption. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 23 (3), S. 166–174. DOI: 10.14512/gaia.23.S1.4.

Jäger-Erben, Melanie (2010): Zwischen Routine, Reflektion und Transformation – die Veränderung von alltäglichem Konsum durch Lebensereignisse und die Rolle von Nachhaltigkeit. eine empirische Untersuchung unter Berücksichtigung praxistheoretischer Konzepte. Dissertation. Fakultät VI Planen Bauen Umwelt, Berlin.

Jurt, Joseph (2010): Die Habitus-Theorie von Pierre Bourdieu. In: *LiTheS : Zeitschrift für Literatur- und Theatersoziologie*, S. 5–17. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/264362167_Die_Habitus-Theorie_von_Pierre_Bourdieu, zuletzt geprüft am 11.01.2020.

Keller, Sarah (2021): Modal Split im Personenverkehr in Deutschland bis 2024. statista. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/168397/umfrage/modal-split-im-personenverkehr-in-deutschland/>, zuletzt aktualisiert am 31.05.2021, zuletzt geprüft am 21.06.2021.

Kirchengast, Gottfried; Kromp-Kolb, Helga; Steininger, Karl; Stagl, Sigrid; Kirchner, Mathias; Ambach, Christoph, Grohs, Julia et al. (2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP). Wien. Online verfügbar unter <https://ccca.ac.at/wissenstransfer/uninetz-sdg-13-1>, zuletzt geprüft am 05.02.2021.

- Knoblauch, Hubert; Löw, Martina (2020): Dichotomie. Die Refiguration von Räumen in Zeiten der Pandemie. In: Michael Volkmer, Karin Werner und Frank Adloff (Hg.): Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft (X-Texte zu Kultur und Gesellschaft).
- Köhler, Jonathan; Whitmarsh, Lorraine; Nykvist, Björn; Schilperoord, Michel; Bergman, Noam; Haxeltine, Alex (2009): A transitions model for sustainable mobility. In: *Ecological Economics* 68 (12), S. 2985–2995. DOI: 10.1016/j.ecolecon.2009.06.027.
- Koller, Monika (2018): Longitudinale Betrachtung der Kognitiven Dissonanz. Dissertation. Wirtschaftsuniversität Wien, Wien.
- König, Bettina; Nölting, Benjamin; Crewett, Wibke; Demele, Uwe (2021): Methode und Meta-Daten zur bürgerwissenschaftlichen Studie "Logbuch der Veränderungen". Internes Arbeitspapier. Eberswalde: HNE Eberswalde.
- Kords, Martin (2020): Statistiken zum Verkehr. Online verfügbar unter https://de.statista.com/themen/70/verkehr/#topicHeader__wrapper, zuletzt aktualisiert am 17.03.2020, zuletzt geprüft am 21.06.2021.
- Kuckartz, Udo (2018): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 4. Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa (Grundlagentexte Methoden). Online verfügbar unter <http://www.beltz.de/de/nc/verlagsgruppe-beltz/gesamtprogramm.html?isbn=978-3-7799-3682-4>.
- Larsen, Jonas (2017): The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. In: *Environ Plan A* 49 (4), S. 876–892. DOI: 10.1177/0308518X16682732.
- Lessenich, Stephan (2020): Soziologie – Corona – Kritik. In: *Berliner journal für Soziologie*, S. 1–16. DOI: 10.1007/s11609-020-00417-3.
- Littig, Beate (2016): Lebensführung revisited. Zur Aktualisierung eines Konzepts im Kontext der sozial-ökologischen Transformationsforschung. In: *Sociological Series* (116). Online verfügbar unter <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/50021>, zuletzt geprüft am 07.10.2020.
- Manderscheid, Katharina (2015): Sozial und räumlich eingebettete Mobilitätspraktiken. In: Stephan Lessenich (Hg.): Routinen der Krise - Krise der Routinen. Verhandlungen des 37. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. Universität Trier, 6-10.10.2014, S. 834–845.
- Manderscheid, Katharina (2019): The Logic of Couplings: A Quantitative Practice-Theoretical Perspective on Mobilities. In: *Swiss Journal of Sociology* 45 (2), S. 161–183. DOI: 10.2478/sjs-2019-0008.
- Manderscheid, Katharina (2020): Über die unerwünschte Mobilität von Viren und unterbrochene Mobilität von Gütern und Menschen. In: Michael Volkmer und Karin Werner (Hg.): Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft. Bielefeld: transcript Verlag, S. 101–110.
- Mattioli, Giulio; Anable, Jillian; Vrotsou, Katerina (2016): Car dependent practices: Findings from a sequence pattern mining study of UK time use data. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 89, S. 56–72. DOI: 10.1016/j.tra.2016.04.010.
- Mayring, Philipp (2019): Qualitative Inhaltsanalyse – Abgrenzungen, Spielarten, Weiterentwicklungen. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, Vol 20, No 3 (2019):

Qualitative Content Analysis I / Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research, Vol 20, No 3 (2019): Qualitative Content Analysis I. DOI: 10.17169/fqs-20.3.3343.

mdr (2020): Die Chronik der Corona-Krise. Online verfügbar unter <https://www.mdr.de/nachrichten/jahresueckblick/corona-chronik-chronologie-coronavirus-102.html>, zuletzt aktualisiert am 30.12.2020, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (2002): ExpertInneninterviews — vielfach erprobt, wenig bedacht. In: Alexander Bogner, Beate Littig und Wolfgang Menz (Hg.): Das Experteninterview. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 71–93.

Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (2009): Das Experteninterview — konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage. In: Susanne Pickel, Gert Pickel, Hans-Joachim Lauth und Detlef Jahn (Hg.): Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 465–479.

Milligan, Christine; Bingley, Amanda; Gatrell, Anthony (2005): Digging deep: using diary techniques to explore the place of health and well-being amongst older people. In: *Social science & medicine* (1982) 61 (9), S. 1882–1892. DOI: 10.1016/j.socscimed.2005.04.002.

Moloney, Susie; Strengers, Yolande (2014): 'Going Green'?: The Limitations of Behaviour Change Programmes as a Policy Response to Escalating Resource Consumption. In: *Env. Pol. Gov.* 24 (2), S. 94–107. DOI: 10.1002/eet.1642.

Nakicenovic, Nebojsa; Kromp-Kolb, Helga; Steiniger, Karl (2014): Österreichischer Sachstandsbericht Klimawandel 2014. s.l.: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Online verfügbar unter <http://www.doabooks.org/doab?func=fulltext&rid=17423>.

Nettleton, Sarah; Green, Judith (2014): Thinking about changing mobility practices: how a social practice approach can help. In: *Sociology of health & illness* 36 (2), S. 239–251. DOI: 10.1111/1467-9566.12101.

Passafaro, Paola; Rimano, Alessandra; Piccini, Maria Paola; Metastasio, Renata; Gambardella, Valeria; Gullace, Gisella; Lettieri, Consolata (2014): The bicycle and the city: Desires and emotions versus attitudes, habits and norms. In: *Journal of Environmental Psychology* 38, S. 76–83. DOI: 10.1016/j.jenvp.2013.12.011.

Pentzold, Christian (2015): Praxistheoretische Prinzipien, Traditionen und Perspektiven kulturalistischer Kommunikations- und Medienforschung. In: *M&K* 63 (2), S. 229–245. DOI: 10.5771/1615-634x-2015-2-229.

Pettibone, Lisa; Vohland, Katrin; Bonn, Aletta; Richter, Anett; Bausch, Wilhelm; Behrisch, Birgit et al. (2016): Citizen Science für alle - Eine Handreichung für Citizen Science-Beteiligte: Bürger Schaffen Wissen (GEWISS)-Publikation.

Reckwitz, Andreas (2002): Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing. In: *European Journal of Social Theory* 5 (2), S. 243–263.

Reckwitz, Andreas (2003): Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken / Basic Elements of a Theory of Social Practices. In: *Zeitschrift für Soziologie* 32 (4), S. 282–301. DOI: 10.1515/zfsoz-2003-0401.

- Reckwitz, Andreas (2004): Die Reproduktion und die Subversion sozialer Praktiken. Zugleich ein Kommentar zu Pierre Bourdieu und Judith Butler. In: Karl H. Hörning und Julia Reuter (Hg.): *Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und sozialer Praxis*. Bielefeld: transcript, S. 40–54. Online verfügbar unter <https://www.transcript-verlag.de/978-3-89942-243-6/doing-culture/>, zuletzt geprüft am 11.01.2021.
- Rohland, Eleonora (2020): Corona, Klima und weiße Suprematie. Multiple Krisen oder eine? In: Michael Volkmer, Karin Werner und Frank Adloff (Hg.): *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft (X-Texte zu Kultur und Gesellschaft)*, S. 45–56.
- Røpke, Inge (2009): Theories of practice — New inspiration for ecological economic studies on consumption. In: *Ecological Economics* 68 (10), S. 2490–2497. DOI: 10.1016/j.ecolecon.2009.05.015.
- Schäfer, Hilmar (2016): Einleitung. Grundlagen, Rezeption und Forschungsperspektiven der Praxistheorie. In: Hilmar Schäfer (Hg.): *Praxistheorie. Ein soziologisches Forschungsprogramm*: transcript-Verlag, S. 9–26.
- Schäfer, Hilmar (2017a): Praxistheorie als Kultursoziologie. In: Stephan Moebius, Frithjof Nungesser und Katharina Scherke (Hg.): *Handbuch Kultursoziologie*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1–23.
- Schäfer, Hilmar (2017b): Praxistheorie als Kultursoziologie. In: Stephan Moebius, Frithjof Nungesser und Katharina Scherke (Hg.): *Handbuch Kultursoziologie*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1–22.
- Schneidewind, Uwe (2018): *Die große Transformation. Eine Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels*. Unter Mitarbeit von Manfred Fischedick, Stefan Lechtenböhmer und Stefan Thomas. Originalausgabe. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch (Forum für Verantwortung, 70259).
- Schreier, Margrit (2014): Varianten qualitativer Inhaltsanalyse: Ein Wegweiser im Dickicht der Begrifflichkeiten. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, Vol 15, No 1 (2014) / *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, Vol 15, No 1 (2014). DOI: 10.17169/fqs-15.1.2043.
- Seidl, David; van Aaken, Dominik (2011): Praxistheorie vs. Systemtheorie. *Arbeit / Arbeit*. DOI: 10.17877/DE290R-1970.
- Shove, Elizabeth; Pantzar, Mika; Watson, Matt (2012): *The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes*. Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington DC: Sage.
- Southerton, Dale; Welch, Daniel (2015): Rethinking the role of individuals' behaviours in sustainable consumption. In: *Living With Environmental Chance. Policy and Practice Notes* (21). Online verfügbar unter <https://nerc.ukri.org/research/partnerships/ride/lwec/ppn/ppn21/>, zuletzt geprüft am 29.09.2020.
- Spaargaren, Gert (2003): Sustainable Consumption: A Theoretical and Environmental Policy Perspective. In: *Society & Natural Resources* 16 (8), S. 687–701. DOI: 10.1080/08941920309192.
- Spaargaren, Gert (2011): Theories of practices: Agency, technology, and culture. In: *Global Environmental Change* 21 (3), S. 813–822. DOI: 10.1016/j.gloenvcha.2011.03.010.

- Spurling, Nicola; McMeekin, Andrew; Shove, Elizabeth; Southerton, Dale; Welch, Daniel (2013): Interventions in practice: re-framing policy approaches to consumer behaviour. In: *Sustainable Practices Research Group Report*.
- Steffen, Will; Richardson, Katherine; Rockström, Johan; Cornell, Sarah E.; Fetzer, Ingo; Bennett, Elena M. et al. (2015): Sustainability. Planetary boundaries: guiding human development on a changing planet. In: *Science (New York, N.Y.)* 347 (6223), S. 1259855. DOI: 10.1126/science.1259855.
- Stegbauer, Christian; Clemens, Iris (2020): Corona-Netzwerke – Gesellschaft im Zeichen des Virus. 1st ed. 2020. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden; Imprint: Springer.
- Tanzmann, Stig (2020): Therapie mit schweren Nebenwirkungen. In: oekom (Hg.): Die Coronakrise. Stimulanz für die Große Transformation? 4. Auflage. München: oekom verlag Gesellschaft für Ökologische Kommunikation mbH (Politische Ökologie), S. 69–74.
- UBA (2020): Emissionsquellen. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#abfall-und-abwasser>.
- Watson, Matt (2012): How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system. In: *Journal of Transport Geography* 24, S. 488–496. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.04.002.
- WBGU (2011a): Transformation zur Nachhaltigkeit. Berlin: WBGU (Factsheet, 4/2011).
- WBGU (2011b): Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation ; Zusammenfassung für Entscheidungsträger. Berlin: Wiss. Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU).
- Welzer, Harald; Sommer, Bernd (2014): Transformationsdesign. Wege in eine zukunftsfähige Moderne. München: Oekom Verl. (Transformationen, 1).
- Westermayer, Till (2006): Review: Hörning, K. und Reuter, J. (Hrsg.) (2004). Doing Culture. Neue Positionen zum Verhältnis von Kultur und sozialer Praxis. In: *Forum: Qualitative Sozialforschung*. 7 (2). Online verfügbar unter <https://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/120/249>, zuletzt geprüft am 09.10.2020.
- Wettstein, Felix (2016): Übergänge und kritische Ereignisse - ihr Einfluss auf die psychische Gesundheit. In: Gesundheitsförderung Schweiz (Hg.): Psychische Gesundheit über die Lebensspanne. Grundlagenbericht 6, S. 21–30.
- Wiedmann, Thomas; Lenzen, Manfred; Keyßer, Lorenz T.; Steinberger, Julia K. (2020): Scientists' warning on affluence. In: *Nature Communications* 11 (1), S. 3107. DOI: 10.1038/s41467-020-16941-y.
- Wuppertal Institut (Hg.) (2020): CO2-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze. 2. Aufl. Wuppertal. Online verfügbar unter <https://wupperinst.org/p/wi/p/s/pd/924/>, zuletzt geprüft am 22.10.2020.
- Zizek, Slavoj (2021): Pandemie! Covid-19 erschüttert die Welt. Deutsche Erstausgabe, 1. Auflage. Wien: Passagen Verlag (Passagen Thema).

Anhang

Anhang 1: COVID-19-Maßnahmen in Deutschland

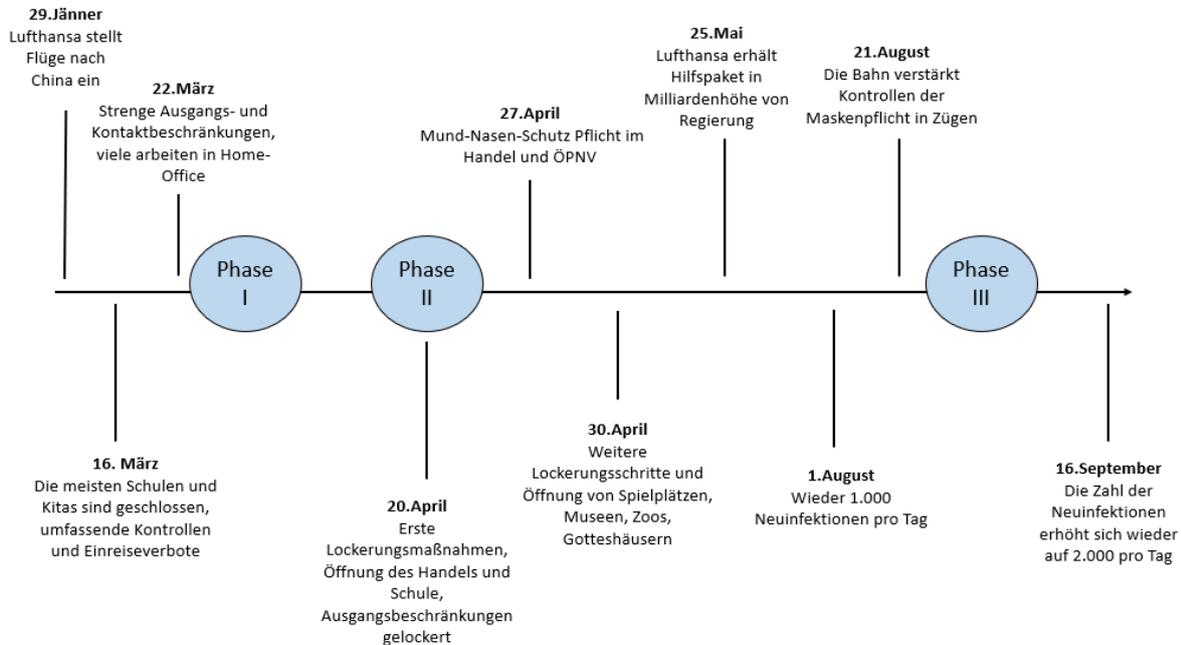


Abbildung 14: COVID-19-Maßnahmen in Deutschland zwischen Ende Jänner und Mitte September 2020 (eigene Darstellung in Anlehnung an Deutschlandfunk (2021) sowie mdr (2020)).

Anhang 2: Fragebogen

1. Logbucheintrag vom

Hier können Sie so oft Sie mögen Ihre Beobachtungen in das ‚Logbuch der Veränderungen‘ eintragen. Lieber kürzer und häufiger als nur ein Mal.

Datum

2. Ihr Logbuch-Eintrag

Die Corona-Pandemie hat vielfältigen Einfluss auf nahezu alle Lebensbereiche und das gesellschaftliche Zusammenleben. Bitte überlegen Sie, welche Veränderungsphänomene und Verhaltensweisen Sie z.B. bei sich selbst, in Ihrem näheren und weiteren Umfeld sowie durch Medien beobachten.

Zu den folgenden sechs Themen können Sie Logbucheinträge vornehmen und Ihre beobachteten Veränderungen beschreiben. Wählen Sie für Ihren Logbucheintrag die für Sie relevanten Themen.

Was hat sich verändert? Für wen hat sich etwas verändert? Was sind die Gründe für die jeweilige Veränderung? Wie bewerten Sie die Veränderungen aus jetziger Sicht?

- Mobilität: verändertes Mobilitätsverhalten, Wahl Verkehrsmittel, sich bewegen im öffentlichem Raum ...
- Einkaufen/ Versorgung: mehr / weniger / anderes / woanders einkaufen / selber machen ...
- Familie/ Freizeit: Wohnsituation und Zusammenleben, Sport, Musik, Kultur, Ausgehen ...
- Arbeit: Einkommen, Organisation, Kommunikation, Produktion, Arbeitsrecht und Sonderregelungen, Führung / Loyalität ...
- Fürsorge/ Betreuung: Versorgung und Betreuung Angehöriger, Bekannter, Kinder sowie hilfsbedürftiger, älterer oder kranker Menschen ...
- Information/ Kommunikation: Änderung der Mediennutzung, Änderung der benutzten Kommunikationskanäle, neue relevante Informationsquellen, Unterhaltungsmedien ...
- Sonstiges:

3. Wie bewerten Sie die Gesamtsituation aus jetziger Sicht?

Sind die Entwicklungen eher positiv, eher negativ oder neutral im Hinblick auf Aspekte wie

- Unsicherheit – Sicherheit
- Solidarität – Egoismus
- Nähe – Distanz
- Beschleunigung – Entschleunigung
- Nachhaltigkeit – nicht nachhaltige Entwicklung
- Vertrauen – Skepsis
- Zukunft – Vergangenheit
- ...?

4. Filterfrage: Ist dies Ihr erster Logbucheintrag?

Ja/ nein

Bei Ja: Sozioökonomische Fragen

- Tätigkeit: Schüler – Azubi – Student*in – Angestellte*r – Unternehmer*in – Rentner*in – Sonstiges
- Altersgruppe: 15-20, 21-30, 31-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91 und älter
- Geschlecht: weiblich, männlich, divers

5. Ihr individuelles Pseudonym

Wir möchten Ihre Einträge anonym zusammenführen. Bitte erstellen Sie Ihren Code nach jedem Eintrag immer nach folgendem Schema:

Letzte beide Ziffern Ihrer **Postleitzahl** (z.B. **12345** = 45)

Erster + letzter Buchstabe Ihres **Vornamens** (z.B. Jörg = jg)

Erster + letzter Buchstabe Ihres **Geburtsortes** (z.B. Berlin = bn)

Erste + letzte Ziffer Ihrer **Hausnummer** (z.B. Nr. **8** = 08)

Du hast eine oder mehrere Fragen auf dieser Seite nicht vollständig beantwortet.

Ich möchte auf dieser Seite keine weiteren Angaben machen

6. Stimmen Sie der Datenschutzerklärung zu?

Falls Sie nicht zustimmen, wird Ihr Logbucheintrag ohne speichern beendet.

Ja

Nein

Einwilligungserklärung gemäß Datenschutz für die Citizen-Science Befragung 'Logbuch der Veränderungen'

Das Forschungszentrum Nachhaltigkeit – Transformation – Transfer der Fachhochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNE Eberswalde) nimmt den Schutz Ihrer persönlichen Daten sehr ernst. Wir behandeln Ihre Daten vertraulich und entsprechend der gesetzlichen Datenschutzvorschriften sowie dieser Datenschutzerklärung.

Auf diesen Seiten bitten wir Sie um Kurzbeiträge in das 'Logbuch der Veränderungen' über Ihre Beobachtungen angesichts der Corona-Pandemie. Ziel der Umfrage ist es, Daten zu erheben, um die eintretenden gesellschaftlichen Veränderungen zu untersuchen.

Die Teilnahme an dieser Umfrage ist ohne die Nennung Ihres Namens möglich. Eine Registrierung mit Namen oder Email-Adresse ist für die Teilnahme nicht erforderlich. Um mehrmalige Einträge in Ihr „Logbuch der Veränderungen“ zusammenführen zu können, werden Ihre inhaltlichen Einträge pseudonymisiert zusammengeführt. Im Rahmen der Umfrage bzw. des Logbuchs bitten wir Sie um Informationen zu Ihrer Person, um dadurch bei den Ergebnissen auch soziale Faktoren (Geschlecht, Altersklasse, Tätigkeit) einbeziehen und so die Datenauswertung verbessern zu können. Sie sind Ihnen persönlich nicht zuzuordnen.

Die Umfragedaten werden durch das Forschungszentrum Nachhaltigkeit – Transformation – Transfer der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde aufbereitet. Es ist geplant, eine Datenauswertung in Hinblick auf die in der Projektbeschreibung vorgesehenen Fragen vorzunehmen und hierbei ggfs mit weiteren Hochschulen aus dem HOCH-N-Verbundprojekt (<https://www.hochn.uni-hamburg.de/>) zu kooperieren. Gegebenenfalls werden die erhobenen Daten als Open-Source-Daten der Wissenschaft zur öffentlichen Nutzung zur Verfügung gestellt.

Die Seite läuft als https mit SSL-Verschlüsselung ebenso socisurvey als per iframe integriertes Fragebogen-Tool. Als technischer Dienstleister für den Betrieb dieser Webseite im Internet werden Leistungen von RAIDBOXES (RAIDBOXES GmbH, Friedrich-Ebert-Straße 7, 48153 Münster) als Auftragsverarbeiter gemäß Artikel 28 DSGVO in Anspruch genommen. Die Webseite nutzt das WordPress Analyse Plugin WP Statistics. Anbieter dieses Plugins ist wp-statistics.com. Aus den Daten werden in anonymisierter Form einfache Statistiken erstellt. Dazu werden keine Nutzungsprofile erstellt und auch keine Cookies gesetzt. Sämtliche von WP Statistics erhobenen Daten werden

vollständig anonymisiert auf diesem Webserver gespeichert. Eine persönliche Identifizierung eines Besuchers ist somit, auch nachträglich, nicht möglich.

Verantwortlich

Das „Logbuch der Veränderungen“ ist ein Projekt des Forschungszentrums Nachhaltigkeit – Transformation – Transfer an der HNE Eberswalde. Verantwortlicher im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung, sonstiger in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union geltenden Datenschutzgesetze und anderer Bestimmungen mit datenschutzrechtlichem Charakter ist die:

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
Forschungszentrum Nachhaltigkeit – Transformation – Transfer
vertreten durch

Prof. Dr. Benjamin Nölting
Schicklerstraße 5 16225 Eberswalde

Telefon: +49 3334 657 335
benjamin.nölting@hnee.de
Website: www.hnee.de

Datenschutzbeauftragter:

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
Datenschutzbeauftragter
Schicklerstraße 5 16225 Eberswalde

Telefon: (03334) 657444
datenschutz@hnee.de
/E1934.htm

Anhang 3: Erinnerungsmail

Logbuch der Veränderungen – Zwischenstand 1 - 9.4.2020

Liebe Logbuchschreiberinnen und liebe Logbuchschreiber,

das “Logbuch der Veränderungen“ ist seit fast zwei Wochen online. Wir möchten uns bei Ihnen ganz herzlich für Ihre vielfältigen, individuellen und präzisen Beobachtungen bedanken. In der Zwischenzeit erreichten uns viele positive Rückmeldungen, Vorschläge für eine Erweiterung des Logbuchs z.B. um Fotos – und vereinzelt Kritik an der Gestaltung der Seite. Einiges haben wir noch nachgebessert.

Fast 500 Logbuch-Besuche auf der Webseite und 140 auf der Mobilversion zeugen davon, dass die Idee auf großes Interesse stößt und Neugier weckt. Die Einträge ins Logbuch kommen von ganz unterschiedlichen Menschen mit ebenso vielfältigen Wahrnehmungen und Beobachtungen.

Das Logbuch war inzwischen auch im Radio. Hier können Sie ein Interview zum Logbuch der Veränderungen bei rbb Kultur Radio vom 02.04.2020 nachhören:

https://www.rbb-online.de/rbbkultur/radio/programm/schema/sendungen/rbbkultur_am_vormittag/archiv/20200402_0905/wissen_0910.html

Sie beobachten und reflektieren diese besonderen Zeiten aus dem Home Office, vom Feldweg, aus den leeren Bussen und Bahnen und Straßen, beim Einkaufen und beim Austausch mit Freundinnen und Freunden, Familie und Arbeitskolleg*innen. Sie schreiben verteilt über den ganzen Tag Logbucheinträge - manchmal sogar bis nach Mitternacht. Unser erster Eindruck ist, dass sich neben dem unmittelbar veränderten praktischen Alltag auch vielfältige Fragen für die Zukunft ergeben. Was wird sich nach Corona verändern und was bedeutet das für jede*n von uns? Auch in unseren Gesprächen rund um das Logbuch nehmen wir ein großes Interesse an zum Teil weiterreichenden Fragen zur künftigen Gestaltung der Gesellschaft wahr.

Daher teilen wir auf unserer Facebook-Seite zum „Logbuch der Veränderungen“ Artikel und Beiträge, die wir im Zusammenhang mit solchen Fragen interessant finden. Das ist natürlich nur eine ganz kleine Auswahl. Bleiben Sie bitte mit uns weiter neugierig, welche Antworten sich ergeben werden, welche man selber gibt, welche Veränderungen sich noch ergeben, welche Veränderungen stabil erhalten bleiben, welche wieder gehen und welche neuen Fragen daraus entstehen.

Vielleicht denken Sie über die Osterfeiertage daran, noch einen weiteren Logbucheintrag zu machen. Wir freuen uns auf Ihre neuen Beobachtungen. Was beschäftigt Sie nach mehreren Wochen Corona-Krise? Eventuell kennen Sie in Ihrem Umkreis auch jemanden, der ebenso spannende Beobachtungen teilen und dokumentieren möchte. Dann leiten Sie die Webseite <https://logbuch-der-veraenderungen.org/> gern weiter.

Wir grüßen sie herzlich, wünschen Ihnen alles Gute für Wohlergehen und Wohlbefinden, und trotz der Umstände – schöne Ostern!

Ihre

Wibke Crewett, Uwe Demele, Bettina König und Benjamin Nölting

Forschungszentrum [Nachhaltigkeit : Transformation : Transfer]

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde

www.hnee.de

PS: Für Rückfragen und Anregungen erreichen Sie uns unter logbuch@hnee.de

Anhang 4: Datensatz

Dokumentenname	Phase/Woche	Logbucheintrag	Erster	Tätigkeit	Alter	Geschlecht	Mobilität
Logbuchschreiber*in 27	Phase Eins-Woche Eins	27.03.2020	Ja	Student*in	21-30 Jahre	weiblich	Ich beobachte bei mir selbst keine wirkliche Veränderung, weil ich mich auch ansonsten meistens zu Fuß bewege. Von meiner Oma weiß ich, dass sie momentan lieber öffentlich Verkehrsmittel meidet, um die Ansteckungsgefahr so gering wie möglich zu halten. Ansonsten habe ich in meinem familiären Umfeld keine Verhaltensänderung feststellen können, da meine Familie hauptsächlich auf Individualverkehr angewiesen ist und auch grade jetzt nicht umsteigen wird.
Logbuchschreiber*in 28	Phase Eins-Woche Eins	27.03.2020	Ja	Student*in	21-30 Jahre	männlich	Meine Eltern fahren neuerdings beide mit dem Auto zur Arbeit, da sie in einer Großstadt wohnen. Vorher ist ein Elternteil mit dem Fahrrad zu S-Bahn station oder zum Park and Ride Parkplatz mit dem Auto gefahren. Der Gedanke dahinter ist, Orte wo viel menschlichen Kontakt herrscht zu meiden. Der Weg zur Arbeit beträgt ungefähr eine Stunde mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, unter anderem über die größten Verkehrsachsen der Stadt, sowie zu Fuß an Touristen hotspots vorbei. Auf diesem Wege sind meine Eltern dem Risiko sich anzustecken etwas weniger Ausgesetzt. Hiermit wurde die Zeit zu Mitmenschen verringert, und ist aus meiner Sicht sinnvoll, da nur über Abstand halten und das meiden von Ansteckungszonen (ÖPNV, Bars, Clubs, Vereine) das Ansteckungsrisiko verringert werden kann. Ich selber muss keine weiten Wege, da ich in einem kleineren Ort Lebe und mich mit dem Fahrrad oder zu Fuß von A nach B bewege. Wege die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich sind, überlege ich mir gut und versuche mir ein Auto zu leihen.
Logbuchschreiber*in 29	Phase Eins-Woche Eins	27.03.2020	Ja	Sonstiges	41-50 Jahre	weiblich	Noch mehr Radfahren, hat kein öpnv mehr - es gibt ja keinen Anlass... mehr Spaziergänge
Logbuchschreiber*in 30	Phase Eins-Woche Eins	27.03.2020	Ja	Student*in	21-30 Jahre	männlich	der Verkehr hat sich stark beruhigt, keine Flugzeuge am Himmel.
Logbuchschreiber*in 31	Phase Eins-Woche Eins	27.03.2020	Ja	Student*in	21-30 Jahre	weiblich	Mein Mobilitätsverhalten hat sich dahin gehend eingeschränkt, dass ich keine Fahrten mit dem ICE zur Familie mache(n kann). Grund hierfür ist die Vermeidung von Kontakten. Aktuell ist die Situation in Ordnung, nur kein Zustand auf Dauer. Das Ziel 19.4. zu kennen, hilft. Generell ist weniger Verkehr zu beobachten, dafür mehr Menschen, die in der Freizeit mobil sind per Rad, Roller, Inline-Skates oder zu Fuß.
Logbuchschreiber*in 32	Phase Eins-Woche Eins	19.03.2020	Ja	Angestellte*r	21-30 Jahre	weiblich	Unser Mobilitätsverhalten hat sich bisher nicht geändert, statt zur Kita fahren wir nun täglich in den Garten.
Logbuchschreiber*in 32	Phase Eins-Woche Eins	27.03.2020	Nein				
Logbuchschreiber*in 33	Phase Eins-Woche Eins	28.03.2020	Ja	Sonstiges	21-30 Jahre	weiblich	Durch die Pandemie versuche viel mit dem Fahrrad von A nach B zu kommen, um mich mehr zu bewegen. Das Auto wird von mir und meiner Familie genutzt, wenn der Ort zu weit weg ist oder viel transportiert wird. Wir fahren etwas weniger mit dem Auto, wie vor der Pandemie.

Dokumentenname	Phase/Woche	Logbucheintrag	Erster	Tätigkeit	Alter	Geschlecht	Mobilität
Logbuchschreiber*in 273	Phase Eins-Woche Drei	10.04.2020	Ja	Angestellte*r	21-30 Jahre	weiblich	ich persönlich fahre kaum noch irgendwo hin, nicht zur Arbeit, über Ostern nicht zu meiner Familie. zwischenzeitlich hatte ich den Eindruck, dass es auf den Straßen leerer geworden ist, es gibt aber auch zeiten, wo es genauso voll ist wie vor Corona. Allerdings hat sich die Luftqualität verbessert. Zu Fuß sind gerade bei diesem guten Wetter genauso vielen Menschen unterwegs wie vorher, gerade im Wald ist es voller als normalerweise und teilweise ist es schwierig bis unmöglich 1,5 m Abstand zu halten. Kinder und Jugendliche sind häufig in kleinen Gruppen unterwegs.
Logbuchschreiber*in 274	Phase Eins-Woche Drei	10.04.2020	Ja	Sonstiges	31-40 Jahre	weiblich	viel weniger Mobilität.
Logbuchschreiber*in 120	Phase Eins-Woche Drei	10.04.2020	Nein				Zwischenzeitlich verhalten junge Menschen sich, als könnte ihnen der Virus nichts anhaben. Gruppen von 8-10 Leuten sind keine Seltenheit.
Logbuchschreiber*in 275	Phase Eins-Woche Drei	10.04.2020	Ja	Sonstiges	31-40 Jahre	weiblich	Verlasse die Wohnung seit der ersten Märzwoche nur noch 1x wöchentlich für den Wocheneinkauf. War diese Woche außer der Reihe kurz unterwegs, um Stoffe zum Zuschneiden für Mundmasken abzuholen, bzw. wieder abzugeben. Kein persönlicher Kontakt mehr zu Freunden, oder Familie. Die soziale Isolation verstärkt meine Depressionen. Ich rede nicht darüber, da jeder mit sich zu tun hat.
Logbuchschreiber*in 206	Phase Eins-Woche Drei	11.04.2020	Nein				Nachdem sich mein Bewegungsradius Coronabedingt eingeschränkt hat, entdecke ich nun häufiger neue Orte in meiner Nähe an denen ich noch nie war. Meist bin ich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Gemeinsames Autofahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel meide ich
Logbuchschreiber*in 276	Phase Eins-Woche Drei	11.04.2020	Ja	Angestellte*r	21-30 Jahre	weiblich	
Logbuchschreiber*in 277	Phase Eins-Woche Drei	11.04.2020	Nein				Im Moment nur zielorientiertes Bewegten im öffentlichen Raum. Nutzung des Autos. Erleben und Neuentdeckungen im Umfeld fallen weg. Gefühl der Vereinsamung wird größer, da keine Kontakte über die Arbeit und nur übers Netz mit Freunden und Familie.
Logbuchschreiber*in 120	Phase Eins-Woche Drei	11.04.2020	Nein				Ich war heute seit Corona zum ersten Mal gießen auf dem Friedhof. Dort tummeln sich junge Leute und Familien zum Rumlödeln. Die Alten, die mit Mundschutz und Einmalhandschuhen unterwegs sind, können kaum ohne Berührung an die Gräber ihrer Angehörigen gehen. Die Rücksichtslosigkeit wird immer schlimmer.
Logbuchschreiber*in 209	Phase Eins-Woche Drei	11.04.2020	Nein				Es ist wenig los auf den Straßen und in den S-, U- und Regional-Bahnen. Ich bin zum Arbeiten nach Hamburg gefahren und habe auf dem Weg in den Öffis kaum andere Menschen gesehen. Auch wenn ich die Wege innerhalb Hamburgs gerade hauptsächlich mit dem Fahrrad zurücklege, merke ich wie viel weniger Verkehr ist - ob Auto oder ÖPNV. Schön ist, wie viel weniger Lärm in der Stadt ist aufgrund der verringerten Autoanzahl.

Dokumentenname	Phase/Woche	Logbucheintrag	Erster Tätigkeit	Alter	Geschlecht	Mobilität
Logbuchschreiber*in 415	Phase Zwei - Woche Sechs	05.05.2020	1 Rentner*in	61-70 Jahre	weiblich	Ich wohne in der Innenstadt einer mittelgroßen Stadt (300000 Einwohner). Es ist ruhiger geworden, weniger Autoverkehr, insgesamt weniger Lärm. Es waren in den letzten Wochen kaum Menschen unterwegs, Straßenbahnen fast leer, kaum Radfahrer und Fußgänger. Ich denke, es hat sich für alle Menschen in der Stadt etwas verändert. Es sind keine Kinder mehr auf dem Schulweg, viele Berufstätige arbeiten zu Hause oder gar nicht, keine Pendler, alte Menschen sind morgens weniger unterwegs. Gründe sind Verunsicherung, Angst, Auflagen durch die Stadt, aber auch Einsicht und Vernunft. Die Menschen, die ich treffe, sind aufmerksamer und freundlicher. Man lächelt, grüßt sich, wechselt schon mal ein paar Worte mit Fremden. Die Bewertung ist für mich zwiespältig. Da ist die Gesundheitsbedrohung, die uns alle verunsichert, aber ich empfinde auch ein friedlicheres Miteinander auf der Straße, das ich durchaus positiv sehe.
Logbuchschreiber*in 99	Phase Zwei - Woche Sechs	05.05.2020	2			ich und mein gesamtes Umfeld bewegt sich immer noch weniger als vor dem Lock-down. Die meisten nutzen das Rad oder laufen, da eher wenige in meinem Umfeld ein Auto besitzen sind weite Fahrten kaum möglich. Zugfahren oder ÖPNV nutzen machen alle weniger. Auf nicht umgehbaren weiten Strecken werden Autos genutzt, auch wenn vorher immer Zug gefahren wurde.
Logbuchschreiber*in 351	Phase Zwei - Woche Sechs	05.05.2020	2			derzeit muss ich drin bleiben, weil ich noch keine Testergebnisse für meinen Coronatest habe
Logbuchschreiber*in 416	Phase Zwei - Woche Sechs	05.05.2020	1 Angestellte*r	21-30 Jahre	weiblich	An sich haben sich die Angebote der Mobilität, wie ÖVP, Rad oder Auto fahren, ja nicht verändert, aber es sind nicht mehr ansatzweise so viele Menschen unterwegs wie vor der Krise. Die Menschen sind vorsichtig und gehen meist nur raus wenns nicht anders geht. Außerdem ist es auffällig, dass zwar weniger ÖVP benutzen, dafür aber mit dem Fahrrad oder Auto fahren, um den Kontakt zu Menschen zu vermeiden. Doch es ist auch auffällig, dass bei gutem Wetter die Leute die Krise ein wenig verdrängen und sich doch in Gruppen im Park oder zum spazieren gehen treffen.
Logbuchschreiber*in 417	Phase Zwei - Woche Sechs	05.05.2020	1 Angestellte*r	51-60 Jahre	weiblich	Da ich im Home Office arbeite, fällt mein Weg mit dem Fahrrad zur Arbeit weg. Dafür gehe ich jetzt des Öfteren, v. a. abends, im Park spazieren und stelle fest, dass das im Moment mehr Menschen tun als vor der Corona-Krise.
Logbuchschreiber*in 325	Phase Zwei - Woche Sechs	05.05.2020	2			Die Maske nervt. Sie ist nur für die Psychologie, und dafür müssen wir alle den Ausatem wieder einatmen.

Dokumentenname	Phase/Woche	Logbucheintrag	Erster Tätigkeit	Alter	Geschlecht	Mobilität
Logbuchschreiber*in 476	Phase Zwei - Woche Zehn	04.06.2020	1 Unternehmer	61-70 Jahre	weiblich	Durch die geringere Anzahl an KFZ war das Radfahren viel entspannter fast schön. Es wurde für mich deutlich wie wichtig radfahrfreundliche Städte wären, sowohl für eine schönere, lebenswertere Stadt als auch unter umweltpolitischen Aspekten. Mehr Platz für die Menschen statt für die Autos. Nachdem wieder mehr PKW unterwegs waren wurden der Fahrstil der jeweiligen FahrerInnen wieder durchaus ruppiger. Von den Städteplanern müsste der Mensch ohne Auto mehr in den Mittelpunkt der Veränderungen gerückt werden.
Logbuchschreiber*in 477	Phase Zwei - Woche Zehn	04.06.2020	1 Angestellte*r	41-50 Jahre	männlich	Ich lebe in Berlin und Eberswalde. In Berlin nutze ich den ÖPNV nur noch in absoluten Ausnahmen. Pendeln B nach E wie bisher, allerdings schränkt mich der Maskenzwang deutlich ein. Bin autofrei, Fahrrad ist in den Cities das Mittel Nr. 1.
Logbuchschreiber*in 478	Phase Zwei - Woche Zehn	04.06.2020	1 Angestellte*r	31-40 Jahre	weiblich	Keine Veränderung für uns
Logbuchschreiber*in 479	Phase Zwei - Woche Zehn	04.06.2020	1 Angestellte*r	41-50 Jahre	weiblich	Wir fahren Fahrrad, schon immer aber jetzt noch mehr, neue Popup Fahrradwege sind super! Einer davon geht an unserem Haus vorbei
Logbuchschreiber*in 480	Phase Zwei - Woche Zehn	04.06.2020	2			Jetzt war ich zwei Monate zu Hause und nun wieder mit Auto zur Arbeit, die Straßen waren normal voll, einer hatte es eilig und klebte an meiner rückfront, das hat ein bisschen Angst gemacht.
Logbuchschreiber*in 481	Phase Zwei - Woche Zehn	04.06.2020	1 Angestellte*r	51-60 Jahre	weiblich	Der Radverkehr hat zugenommen, das freut mich sehr, es ist nachhaltig, hält fit und ist eine gute Alternative zum Auto. Öffentliches Verkehrsmittel nutze ich oft, es wird zunehmend voller in den letzten Tagen. Ich gehe auch gern zu Fuss.

Dokumentenname	Phase/Woche	Logbucheintrag	Erster Tätigkeit	Alter	Geschlecht	Mobilität
Logbuchschreiber*in 430	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	2			Keine Veränderungen - fahre weiter gerne mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad
Logbuchschreiber*in 121	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	2			Es hat sich nicht viel verändert, außer dass ich nicht mehr so gerne Bahnfahrt wenn es nicht unbedingt sein muss. Die Atemschutzmaske unter der man an heißen Tagen ganz schön schwitzt und dann unangenehme Gefühl wenn man in einer zu vollen Bahn eng aneinander gedrängt steht, machen Bahnfahren nicht mehr so attraktiv für mich. Was aber nicht bedeutet, dass ich auf andere Verkehrsmittel umschwenke. Ich fahre lediglich nicht mehr so oft weg.
Logbuchschreiber*in 516	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	1 keine Angabe	keine Angabe	weiblich	Wegen Alter/ Vorerkrankung kein Benutzen von öff. Verkehrsmitteln.....das bedeutet für mich Einschränkung der Mobilität
Logbuchschreiber*in 517	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	1 Angestellte*r	31-40 Jahre	männlich	Mehr MIV (motoristierter Individualverkehr), weniger ÖPNV Nutzung obwohl Busse und Trams hier in Potsdam bereits wieder gut genutzt werden. Dazu fährt eine größere Zahl an Menschen wieder mit dem Rad was positiv zu bewerten ist. Jetzt zeigt sich leider auch, dass die Radinfrastruktur in Brandenburg noch nicht auf dem Stand ist wie sie sein sollte. Zu wenig gute Radverbindungen, keine grüne Welle für Fahrradfahrer und viele Maßnahmen wurden bisher nicht angeschoben. Klar Verbesserungswürdig in Deutschland insgesamt. Gute Vorbilder sind hier die Niederlande oder Dänemark
Logbuchschreiber*in 518	Phase Drei - Woche 22	09.04.2020	1 Angestellte*r	31-40 Jahre	weiblich	Aufgrund meines neuen Jobs in Berlin habe ich jetzt einen weiteren Arbeitsweg
Logbuchschreiber*in 519	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	1 Unternehmer	41-50 Jahre	weiblich	Ich benutze fast ausschließlich das Auto oder Fahrrad. Öffentliche Verkehrsmittel meide ich mit meiner Familie.
Logbuchschreiber*in 520	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	1 Angestellte*r	51-60 Jahre	männlich	Die Berliner S-Bahn erscheint mir auf meiner Stammstrecke nach wie vor leerer als früher.
Logbuchschreiber*in 346	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	2			Wir fahren alle noch mehr Rad. Und gar nicht mit dem ÖPNV. Mein Motorrad Händler meinte, dass es seit Beginn der Ladenöffnung sehr gute Umsätze gab und viel zu tun...
Logbuchschreiber*in 521	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	1 Sonstiges	41-50 Jahre	weiblich	
Logbuchschreiber*in 522	Phase Drei - Woche 22	04.09.2020	1 Angestellte*r	51-60 Jahre	männlich	ich bin gesteigert dankbar, dass der ÖPNV aufrecht erhalten wurde und wird - nicht nur weil ich als Pendler täglich darauf angewiesen bin, auch als Möglichkeit live Menschen im Alltag zu beobachten wie verummumt, wie ängstlich, wie besorgt, oder wie offenbar sorgenlos sie mit der Situation umgehen

Abbildung 15: Beispielhafte Logbucheinträge aus dem Datensatz der Mehrfachschreiber*innen.

Anhang 5: Kodierplan

Code: Praktik	Praktik	Radfahren	Zu-Fuß-Gehen	Autofahren
	Kodierregel / Worthäufigkeiten	Unter anderem: Rad, Radfahren, Radfahrer, Radtour, Fahrrad, Fahrradfreundlich, Fahrrad-Werkstatt, Fahrradläden, etc.	Unter anderem: Fuß, Fußläufig, Fußgängerzonen, Joggen, Laufen, Laufrouen, Spazierengehen, Spaziergehkultur, Spazierwege, etc.	Unter anderem: Auto, Autoanzahl, Autobahn, Autolärm, Atioverkehr, Autofrequenz, Autobesitzer, etc.
	Anzahl Codes:	394	289	316
Subcode: Elemente der Praktik	Materials objects, tools, infrastructure	z.B.: Radinfrastruktur "Einerseits ist es positiv, dass wir mit dem Radfahren , andererseits fahre ich als Mutter immer die Strecke mit, da es keine expliziten Radwege gibt." (Logbuchschreiber*in 486, Phase II).	z.B.: Fußgänger*innenzone "Es sind weniger Menschen draußen unterwegs. Das gilt auch für breit angelegte Fußgängerzonen. " (Logbuchschreiber*in 338, Phase II).	z.B.: Leihauto "Wege die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich sind, überlege ich mir gut und versuche mir ein Auto zu leihen. " (Logbuchschreiber*in 28, Phase I).
	Competence knowledge and embodied skills	z.B.: Reparieren "Fahrräder sind nun sehr viel beliebter. Meins musste ich erstmal reparieren. " (Logbuchschreiber*in 237, Phase I).	z.B.: Gehen "Ich laufe mehr, übe mich auch im langsamen Gehen, bedingt durch einen Sturz vor 4 Wochen, aber auch als eine Übung, sich auf das Alter einzulassen." (Logbuchschreiber*in 237, Phase I).	z.B.: Führerschein "Ich wollte/musste gerade die Fahrerlaubnis machen und habe die Fahrschule kurz vor der praktischen Prüfung abbrechen müssen." (Logbuchschreiber*in 74, Phase I).
	Meanings cultural conventions, expectations and socially shared meanings, emotions, feelings	z.B.: Freiheit "Ich persönlich fahre überall mit dem Fahrrad hin, empfinde dabei pure Bewegungsfreiheit. " (Logbuchschreiber*in 16, Phase I).	z.B.: Eriedigungen und Einkauf "Ich gehe zu Fuß zum Supermarkt, Drogeriemarkt oder zum Arzt. " (Logbuchschreiber*in 48, Phase I).	z.B.: Wohlfühlen "Ich vermeide seit zwei Wochen den Straßenbahn und Busverkehr. Am wohlsten fühle ich mich derzeit im Auto oder zu Fuß in der Natur." (Logbuchschreiber*in 35, Phase I).
Subcode: Veränderungsdimensionen	Veränderungsdimension 1 - "mehr"	"Wir fahren Fahrrad, schon immer aber jetzt noch mehr , neue Popup Fahrradwege sind super!" (Logbuchschreiber*in 479, Phase II).	"Ich gehe nur mehr zu Fuß oder fahre mit dem Fahrrad. Ich gehe mehr spazieren , für Besorgungen bin ich aber nur maximal im 20min Radius unterwegs." (Logbuchschreiber*in 379, Phase II).	" Ich fahre mehr mit dem Auto um Kontakte in Bus und Bahn zu vermeiden. Auch wenn ich gerne Langstrecke mit der Bahn fahre weiche ich notgedrungen auf das Auto aus." (Logbuchschreiber*in 452, Phase II).
	Veränderungsdimension 2 - "weniger"	"Ich nutze nach wie vor für alle Wege das Fahrrad, aber da ich im Homeoffice arbeite fahre ich weniger. " (Logbuchschreiber*in 435, Phase II).	"Ich bin viel mit dem Fahrrad unterwegs, und ein bisschen weniger als sonst zu Fuß. " (Logbuchschreiber*in 351, Phase II).	"Das Auto wird von mir und meiner Familie genutzt, wenn der Ort zu weit weg ist oder viel transportiert wird. Wir fahren etwas weniger mit dem Auto, wie vor der Pandemie. " (Logbuchschreiber*in 33, Phase I).
	Veränderungsdimension 3 - "neu"	"Bei mir hat sich verändert, dass ich jetzt auch etwas weitere Radtouren mache." (Logbuchschreiber*in 152, Phase II).	"Bei der Begegnung mit Entgegenkommenden Radlern oder Fußgängern halte ich meist instinktiv die Luft an. " (Logbuchschreiber*in 285, Phase I).	"Allerdings auch mal mit zwei Autos gleichzeitig , weil zu fünf in einem Auto sei eventuell "zu eng" und würde/könnte zu einer erhöhten Ansteckungsgefahr führen." (Logbuchschreiber*in 39, Phase I).
	Veränderungsdimension 4 - "keine Veränderung"	" Das hat sich nicht verändert: Nutzung des Fahrrads als präferiertes Mittel." (Logbuchschreiber*in 21, Phase I).	" Keine Änderung meines üblichen Mobilitätsverhaltens: Viel zu Fuß, sonst öffentlich." (Logbuchschreiber*in 80, Phase I).	" keine Veränderung für mich; bin vorher Auto gefahren, fahre jetzt auch Auto." (Logbuchschreiber*in 475, Phase II).
Subcode: Bewertung und Reflexion der Praktik	Bewertung und Reflexion Positiv, negativ, neutral	"Der Radverkehr hat zugenommen, das freut mich sehr , es ist nachhaltig, hält fit und ist eine gute Alternative zum Auto." (Logbuchschreiber*in 481, Phase II).	" Ich finde das sehr schön und ich habe die Hoffnung, dass so viele, die sonst nicht viel Zeit in der Natur verbringen, sich wieder etwas erden und verbinden können." (Logbuchschreiber*in 88, Phase I).	In meiner Branche ist Home office gut möglich (aber vor Corona in meinem Unternehmen leider nur begrenzt erlaubt). Hoffentlich ändert sich das nachhaltig zu mehr Home office. Sprit und Geld sparen, Umwelt weniger belasten, Zeit sparen. Das gefällt mir. (Logbuchschreiber*in 86, Phase I).

Code: Praktik	Praktik	Nutzung Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	Nutzung Öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV)	Flugzeug-Nutzung
	Kodierregel / Worthäufigkeiten	Unter anderem: Öffi, ÖPNV, Öffentliche Verkehrsmittel, Bus, Busverbindung, Nahverkehr, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahnhof, etc.	Unter anderem: Bahn, Bahnstrecke, Bahnpersonal, Bahnreise, Flixbus, Fernbus, Fernverkehr, Zugverkehr, Zugpendelei, Zugreisen, etc.	Unter anderem: Fliegen, Flieger, Flugzeuge, Flugkarte, Flughafen, Flugverkehr, Fluglinien, etc.
	Anzahl Codes:	439	188	46
Subcode: Elemente der Praktik	Materials <i>objects, tools, infrastructure</i>	z.B.: Fahrbetrieb „Solange meine Bahnverbindungen nicht ausfallen, ändert sich kaum etwas.“ (Logbuchschreiber*in 3, Phase I).	z.B.: Eingeschränkter Fahrbetrieb "Flixbus und DB waren meine bevorzugten Transportmittel, beides ist auf das geringste eingeschränkt worden , zwischen Städten hin und her zu kommen eigentlich nur noch mit der Bahn möglich, die Züge sind leer." (Logbuchschreiber*in 192,	z.B.: Einreiseverbote "Einreiseverbote während der Corona-Pandemie bringen den Luftverkehr zum Erliegen." (Logbuchschreiber*in, 140, Phase I).
	Competence <i>knowledge and embodied skills</i>	z.B.: Kennen und Einhalten der COVID-19-Maßnahmen "Bitte beachten Sie die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung in unserem Zug!", heißt es in der S-Bahn. Ich beachte sie. " (Logbuchschreiber*in 523, Phase III).	z.B.: Kennen und Einhalten der COVID-19-Maßnahmen „Mit der Maskenpflicht scheinen sich in der Bahn alle sicher zu fühlen und jeder hält sich dran obwohl nicht kontrolliert wird . Wahnsinn!“ (Logbuchschreiber*in 377, Phase II).	Kein Beispiel vorhanden
	Meanings <i>cultural conventions, expectations and socially shared meanings, emotions, feelings</i>	z.B.: Ausbildung "Ich bin jetzt genau zwei Monate lang nicht mehr mit der U-Bahn gefahren. Das liegt daran, dass generell davon abgeraten wird Öffis zu benutzen und ich nicht zur Uni fahren darf, also gar keinen Grund hätte , die U-Bahn zu benutzen." (Logbuchschreiber*in 448, Phase II).	z.B.: Arbeit „Sonst fahren wir beide mit der Bahn zur Arbeit , momentan sind wir aber beide im Homeoffice.“ (Logbuchschreiber*in 84, Phase I).	z.B.: Dienstreise "Normalerweise bin ich mindestens einmal im Monat per Zug in Europa oder per Flugzeug auf Dienstreise in Afrika, nun sind alle Dienstreisen bis auf weiteres abgesagt." (Logbuchschreiber*in 99, Phase I).
Subcode: Veränderungsdimensionen	Veränderungsdimension 1 - "mehr"	nicht vorhanden	nicht vorhanden	nicht vorhanden
	Veränderungsdimension 2 - "weniger"	„Ich benutze weniger öffentliche Verkehrsmittel , sondern fast ausschließlich das Fahrrad.“ (Logbuchschreiber*in 471, Phase II).	" Eine größere Zahl virtueller Meetings ersetzt weiterhin vor allem viele Dienstreisen . Das heißt auch für mich: weniger Bahnfahrten." (Logbuchschreiber*in 456, Phase III).	"Ein Nachbar ist vor der Krise jede Woche 1x hin und zurück nach Leipzig zur Arbeit geflogen und ist nun auf Zugverkehr umgestiegen alle 2 Wochen , da der Inlandsflugverkehr fast komplett eingestellt wurde." (Logbuchschreiber*in 347, Phase II).
	Veränderungsdimension 3 - "neu"	"In Bussen und Bahnen habe ich jetzt ein anderes Verständnis von "voll" . Während ich vor der Pandemie kein Problem damit hatte, in einem überfüllten Fernzug auch mal auf dem Boden zu sitzen, finde ich es nun schon unangenehm, wenn jemand neben mir sitzt. (Logbuchschreiber*in 209, Phase III).	"Meine eigene Fernreisemobilität mit dem Zug hat sich verringert - Besuch bei Freund/Familie werden nicht mehr für "nur" 3 Tage, sondern in Wochen eingeplant , dass sich die "Infektionsgefahr" lohnt." (Logbuchschreiber*in 31 Phase II).	Kein Beispiel vorhanden
	Veränderungsdimension 4 - "keine Veränderung"	„ Keine Veränderungen - fahre weiter gerne mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad (Logbuchschreiber*in 430, Phase III).	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Subcode: Bewertung und Reflexion der Praktik	Bewertung und Reflexion Positiv, negativ, neutral	" Aber es ist angenehm , in leereren Bussen und Bahnen zu fahren. Es ist kommunikativer, die Mitfahrenden sind freundlicher, offener, schauen einen an." (Logbuchschreiber*in 80, Phase I).	"Auch mit der Bahn musste ich ein paar Mal fahren. Allerdings nicht zu vergleichen mit der Menge im letzten Jahr! Ich empfand es als angenehm , viel Platz zu haben, und an das ständige Tragen der Maske hab ich mich gewöhnt." (Logbuchschreiber*in 182, Phase III).	" Es ist super, dass das Fliegen so eingeschränkt ist . Es sollte nicht mehr so wie vorher hochgefahren werden." (Logbuchschreiber*in 345, Phase II).

Anhang 6: MAXQDA-Codierung

Liste der Codes

Code	Anzahl
Codesystem	8307
Mobilität	773
> Radfahren	1664
> Zu Fuß Gehen	1199
> Autofahren	1607
> Nutzung öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)	1923
> Nutzung öffentlichen Fernverkehr (ÖPFV)	732
> Flugzeug fliegen	249

Abbildung 16: Die Einteilung der sechs Mobilitätspraktiken in jeweilige Kategorien in MAXQDA.

Radfahren	394
> Bewertung und Reflexion der Praktik	172
Keine Veränderung	24
> Veränderung 3 - neu	37
> Veränderung 2 - weniger	95
> Veränderung 1 - mehr	319
> Meanings	416
> Competence	79
> Materials	128

Abbildung 17: Aufgliederung der Praktik Radfahren in die drei praxistheoretischen Elemente, den Veränderungsdimensionen und der Bewertung sowie Reflexion.

Meanings	190
mehr Zeit	7
Öffis meiden	38
Erledigungen / Einkaufen	29
kurze wege / Ort / Stadt	30
Wetter	18
Bewegung / Sport	28
Arbeit / Uni / Schule	43
Sonstiges	9
Freizeit / Ausflug	24

Abbildung 18: Darstellung der feinen Aufgliederung des Elements Sinn in MAXQDA am Beispiel der Praktik Radfahren.