

# Wege im pandemischen Alltag

*Die Rekonfiguration der Alltagspraktiken und Verkehrsmittelnutzungen*

Katharina Manderscheid / Franziska Krieger / Fabian Zimmer

**Zusammenfassung:** Zu den eindrucklichsten kollektiven Erfahrungen vor allem zu Beginn der Pandemie gehörte sicherlich der drastische Rückgang des motorisierten Verkehrs. Die Wege des Alltags konzentrierten sich auf das Umfeld der eigenen Wohnung und wurden häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. In Bezug auf den Alltagsverkehr wurden an dieser Stelle mindestens zwei Aspekte sichtbar, die zu wenig in die Verkehrspolitik einbezogen werden. Dies ist erstens die Beobachtung, dass Wege und Verkehr eng mit sozialen Beziehungen und Praktiken der Alltagsorganisation verknüpft sind. Und zweitens, dass Unterwegssein und damit auch die Art des Verkehrsmittels nicht nur in Geschwindigkeit und Kosten gemessen wird, sondern kontext- und praktikenspezifisch unterschiedliche Bedeutungen, Eigenlogiken und inhärente Wertigkeiten hat. Diese beiden Aspekte werden vor dem Hintergrund von praxistheoretischen Überlegungen zu Wandel und Veränderungen anhand von qualitativem Interviewmaterial zu Alltag und Wegen in der Pandemie herausgearbeitet.

**Abstract:** One of the most impressive collective experiences, especially at the beginning of the pandemic, was certainly the drastic reduction in motorised transport. Everyday trips were concentrated in the vicinity of one's own home and were more frequently made by bicycle or on foot. With regard to everyday transport, at least two aspects became visible at this point that are too little included in transport policy. Firstly, the observation that routes and transport are closely linked to social relationships and practices of everyday organisation. And secondly, that being on the move and thus the type of transport is not only measured in speed and costs, but has context- and practice-specific different meanings, inherent logics and inherent valences. These two aspects are elaborated against the background of practice-theoretical considerations on change and transformation using qualitative interview material on everyday life and ways in the pandemic.

## Einleitung

Zu den eindrücklichsten kollektiven Erfahrungen vor allem zu Beginn der Pandemie gehörte sicherlich der drastische Rückgang des motorisierten Verkehrs: Auf den Straßen bewegten sich vor allem im ersten Lockdown 2020 sehr viel weniger Autos als vor der Pandemie, Nah- und Fernverkehrszüge waren leer und der Flugverkehr kam zeitweise fast vollständig zum Erliegen. Die Wege des Alltags konzentrierten sich stattdessen auf das Umfeld der eigenen Wohnung und wurden häufiger mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. In Bezug auf den Alltagsverkehr wurden an dieser Stelle mindestens zwei Aspekte sichtbar, die einerseits trivial und offensichtlich erscheinen, die andererseits aber nicht systematisch in die Politiken der Verkehrswende integriert werden. Dies ist erstens die Beobachtung, dass Wege und Verkehr eng mit sozialen Beziehungen und Praktiken der Alltagsorganisation verknüpft sind. Das Unterwegssein an sich und das Verlassen des Wohnumfeldes war in Deutschland – im Unterschied zu vielen anderen Ländern – durch die Corona-Maßnahmen nur am Rande des Alltags, insbesondere im Bereich von Reisen<sup>1</sup> direkt eingeschränkt. Hingegen beinhalteten die Regularien des ersten Lockdowns im März 2020 Maßnahmen zur Beschränkung sozialer Kontakte wie die Beschränkung von gemeinsamen Aufenthalten im öffentlichen Raum auf eine nicht im Haushalt lebende Person, die Schließung von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, von Kultur- und Freizeitangeboten, Gastronomie, körperbezogenen Dienstleistungen sowie von allen Geschäften außer Lebensmittelläden und Apotheken. Zudem wurden Unternehmen, Verwaltungen und Betriebe ange-

halten, soweit wie möglich die Erwerbstätigkeiten ins Homeoffice zu verlagern (Die Bundesregierung 2020). Diese Maßnahmen zur Kontaktreduktion hatten dann mittelbar zur Folge, dass viele Anlässe, warum Menschen im Alltag unterwegs sind, wegfielen. In Zahlen drückte sich dies deutlich aus: Ab Mitte März 2020 sanken die durchschnittlich pro Person und Tag zurückgelegten Distanzen von 39 km auf weniger als 20 km (Zehl/Weber 2020: 10), d.h. der Verkehr insgesamt ging um die Hälfte zurück. Diese Entwicklung wurde von Verkehrs- und Mobilitätsexpert\*innen<sup>2</sup> intensiv diskutiert. Dabei waren die zurückgelegten Distanzen nur ein Element. Fast mehr Aufmerksamkeit wurde der Veränderung des Modalsplit, d.h. die Arten und Weisen, wie diese Distanzen zurückgelegt werden, zuteil. Wie beispielsweise Erhebungen von infas zeigen, nahmen vor allem Fuß- und Radverkehre zu, während der öffentliche Verkehr deutlich an relativen Anteilen der Wege verloren hat (Zehl/Weber 2020: 13). Diskutiert wurde dabei, inwieweit das private Auto durch diese Entwicklungen eine Renaissance erleben werde oder langfristig dem Aktivverkehr städtischen Straßenraum abgeben müsse. An dieser Stelle wird, so soll im Weiteren ausgeführt werden, die zweite in der gesellschaftspolitischen Verkehrsdiskussion nicht systematisch einbezogene Dimension von Mobilität deutlich, dass es nämlich bei Wegen und Verkehrsmittelnutzungen nicht ausschließlich um die Überwindung von Distanz, um das Erreichen eines Zielortes geht. Unterwegssein und damit auch die Art des Verkehrsmittels wird also nicht nur in Geschwindigkeit und Kosten gemessen, sondern hat kontext- und

1 Eingeschränkt wurden internationale Reisen durch Einreisebeschränkungen und innerdeutsche Reisen durch das Schließen von Hotellerie und anderen Übernachtungsangeboten. In den sog. Hotspots gab es auf Gemeindeebene Einschränkungen der Bewegungsfreiheit, manche Orte erließen auch abendliche Ausgangssperren. Außerdem erließen wenige deutsche Bundesländer wie Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern generelle Einreiseverbote für Personen ohne Wohnsitz im jeweiligen Bundesland.

2 Im Alltagssprachgebrauch werden Verkehr und Mobilität weitgehend synonym verwendet. Im wissenschaftlichen Kontext meint Verkehr eine Ortsveränderung von Gütern, Personen oder Nachrichten. Als Kurzform für Verkehrsprozess beschreibt der Begriff zudem das akkumulierte Phänomen der Ortsveränderungen. Mit Mobilität wird insbesondere in der sozialwissenschaftlichen Diskussion „die Möglichkeit der Bewegung und damit die Beweglichkeit“ (Canzler 2013: 922) gemeint. Mobilitätsforschung beschäftigt sich also nicht nur mit beobachtbaren Ortsveränderungen, sondern auch mit Bedeutung, Erfahrung und Ausgestaltung derselben sowie den Relationen zwischen Ausgangs- und Zielorten (vgl. Manderscheid 2022: 27–34).

praktikenspezifisch unterschiedliche Bedeutungen, Eigenlogiken und ist affektiv aufgeladen.

Diese beiden Grundannahmen, dass Wege und Verkehrsmittel eng mit Praktiken des Alltags verbunden sind und dass ihre Bedeutung mit diesen Praktiken (bündeln) und Kontexten variiert, lassen sich besonders in den Situationen herausarbeiten, in denen es zu Unterbrechungen der routinisierten Alltagsorganisation und zu Neukonfigurationen von Praktiken und Praktikenbündeln kommt. Situationen der Unterbrechung routinisierter Alltagspraktiken, wie Umzüge, Familiengründungen, Arbeitsplatzwechsel etc. werden in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung schon lange als Momente identifiziert, in denen Wege und Verkehrsmittelnutzungen besonders offen für Veränderungen sind (Busch-Geertsema 2018).

Die Corona-Pandemie stellte eine solche plötzliche Unterbrechungssituation dar, aus der sich, so soll im Folgenden gezeigt werden, prinzipielle Überlegungen für die Verkehrs- und Mobilitätswende ableiten lassen. Um auf der Ebene der Alltagspraktiken zu rekonstruieren, in welcher Form und auf welche Weise Veränderungen der Nutzung von Verkehrsmitteln im Kontext von Alltagsaktivitäten und deren (veränderten) Geographien entstehen und sich potentiell verfestigen, greifen wir auf Interviewmaterial aus dem zweiten Jahr der Pandemie zurück. Dabei versuchen wir genauer herauszuarbeiten, welchen inhärenten Logiken diese Neuausrichtungen der Alltagsorganisation folgen, worauf die Individuen und Familien zurückgreifen konnten und welche neuen Fortbewegungsarten im Alltag etabliert wurden.

Zunächst soll aber die Verkehrsmittelnutzung als Bestandteil von Alltagspraktiken konzeptionell und unter Einbezug entsprechender Forschungen dargelegt werden. Daran anschließend wird das Verhältnis von Stabilität und Wandel in den Blick genommen und hier insbesondere in Bezug auf Alltagsorganisation und -praktiken. Zwar gehört sozialer Wandel zu den klassischen Grundbegriffen der Soziologie, die Frage, wie genau sich aber die Alltagsorganisation der Individuen und Kollektive verändert, wie sich Praktiken und Praktikenbündel rekonfigurieren und inwieweit hier Neues entsteht oder Altes fortgeführt wird, liegt

eher am Rand des makrostrukturellen Blicks auf gesellschaftliche Veränderungen. Und erst in jüngerer Zeit, befördert durch die Krisen der Gegenwart und jüngsten Vergangenheit, werden neben einem eher prozessual gedachten Verständnis von Wandel auch kurzfristigere, schnellere Veränderung und Disruptionen einbezogen. Vor diesem Hintergrund werden schließlich die empirischen Befunde aus der Studie zu Wegen und Verkehr während der Pandemie vorgestellt und im Hinblick auf die unterliegenden Muster des Wandels diskutiert.

## 1. Verkehrsmittelnutzungen als Bestandteil von Alltagspraktiken

Wege und die Art und Weise, wie sie zurückgelegt werden, sind in einer praxistheoretischen Perspektive im Kontext der mit ihnen verknüpften Praktiken des alltäglichen Lebens zu analysieren. Wege und die Überwindung von Distanzen erfolgen im Kontext von Erwerbstätigkeit, Care-Arbeit, Sport oder Aufrechterhaltung sozialer Netzwerkbeziehungen und sind entsprechend ein integraler Bestandteil vieler Praktiken (Mattioli et al. 2016, Manderscheid 2019). In diesem Kontext ist die Nutzung von Verkehrsmitteln nicht einfach eine individuelle Wahl, sondern folgt der Logik dieser Praktik bzw. ist ein Element derselben: beispielsweise können beim Einkauf von Lebensmitteln der Transport von schweren Waren oder für den Pendelweg die Möglichkeit, bereits mit dem Bearbeiten von Emails zu beginnen, im Vordergrund stehen. Außerdem sind im Alltag viele Praktiken miteinander verbunden und aufeinander abgestimmt und es sind häufig mehrere Personen an der Ausführung beteiligt. Dies bildet komplexe Bündel verschiedener Praktiken, die in soziale Beziehungen und in Raum- und Zeitstrukturen eingebettet sind. Dies gilt insbesondere für Familien, die eine besonders komplexe Organisation des Alltagslebens und damit auch der Wege und Zeitlichkeiten aufweisen (Jurczyk 2014). Folglich ist es wenig zielführend, nur die Verkehrsmittelnutzung von isoliert betrachteten Individuen in den Blick zu nehmen und verändern zu wollen (vgl. Manderscheid 2014, Shove 2010).

In Anlehnung an eine von Schatzki (1996: 91) eingeführte Unterscheidung verstehen wir Wege und die Nutzung von Verkehrsmitteln als *verteilte Praktiken* (engl. dispersed practices) und damit als Mikroaktivitäten, die sich auf verschiedene Bereiche des sozialen Lebens verteilen. Deren Formen, Erleben und Bedeutungen können sich im Zusammenhang mit diesen verschiedenen Praktiken, über die sie in das Alltagslebens integriert werden, verändern. Ihr Gegenstück sind *integrative Praktiken* (engl. integrative practices), die in bestimmten Bereichen des sozialen Lebens zu finden und für diese konstitutiv sind (Schatzki 1996: 98). Solche integrativen Praktiken, die mit Wegen und der Nutzung von Verkehrsmitteln verbunden sind, sind z.B. Erwerbstätigkeit, Einkaufen, die Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen oder Care-Arbeit. Die Verknüpfungen von Verkehrsmitteln und Alltagsaktivitäten, d.h. die Einbindung verteilter Praktiken in integrative Praktiken, sind dabei mehr oder weniger eng bzw. flexibel. Wie Mattioli et al. (2016) oder Manderscheid (2019) analysiert haben, ist beispielsweise die Begleitung von Angehörigen als Teil von Care-Arbeit eher eng mit der Autonutzung verbunden, während das Pendeln als Teil von Erwerbsarbeit offener für verschiedene Verkehrsmittel ist.

Wir arbeiten im Folgenden mit der von Shove et al. (2012: 24) eingeführten Differenzierung von Praktiken als bestehend aus „interdependent relations between materials, competencies and meanings.“ Zu den *Materialitäten* gehören Gegenstände, Infrastrukturen, Werkzeuge, Hardware und der Körper selbst. In Bezug auf Mobilitäten unterscheidet Shove (2016) zwischen infrastrukturellen (z. B. Straßen), geräte- bzw. fahrzeugorientierten (z. B. Auto) und ressourcenbasierten Materialien (z. B. Kraftstoff) (Selzer/Lanzendorf 2022: 92). Für unseren Kontext werden an dieser Stelle außerdem die räumlichen Verortungen der Praktiken und entsprechend die Geographien der Praktikenbündel des Alltags, d.h. die Relationalität dieser Situierungen im (Stadt-)Raum ergänzt. *Kompetenzen* beinhalten Fähigkeiten, verinnerlichtes Wissen und Techniken (Shove et al. 2012: 14). *Bedeutungen*

*hingegen* umfassen symbolische Bedeutungen, Affektivität, Vorstellungen und Zielsetzungen (Watson 2012). Insbesondere die affektive resp. emotionale Dimension erweist sich für die Aufnahme und Beibehaltung von Praktiken als besonders relevant. So betonen Weenink und Spaargaren (2016, 76f.), dass erst der Fokus auf Affektivität und Emotionen verstehbar macht,

“why practices make individual human agents engage with and actually care about the doings and sayings around them. [...] In this way, emotions-in-practices help explain what matters to individuals and how they are set into motion by emotions.”

Diese affektive Dimension als Teil der Bedeutungen von Praktiken lässt sich also nicht auf intrasubjektive Vorgänge oder Wertorientierungen reduzieren, sondern ist, wie Reckwitz (2016: 165) betont, zugleich materiell-körperlich und kulturell. Das heißt, Affekte sind nicht nur körperliche Erregungszustände, sondern erst unter Einbezug „bestimmter historisch kultureller Schemata in ihrer Entstehung, Wirkung und sozialen Intelligibilität nachvollziehbar.“ Vor diesem Hintergrund arbeiten praxistheoretische Mobilitätsforschungen beispielsweise heraus, wie die Bedeutung oder der Wert von Wegen und Verkehrsmodi, ihre Teleo-Affektivität, nicht einfach ein Phänomen auf individueller Ebene ist, sondern aus ihren Zielen, Zwecken und dem damit verbundenen emotionalen Verlangen entsteht (Cass/Faulconbridge 2016, 4). Cass und Faulconbridge (2017: 97) heben vor dem Hintergrund der Koppelung mit anderen Praktiken außerdem hervor, dass es wichtig ist zu rekonstruieren, wie „affectivities relate to the way mobility allows other valued practices to be achieved.“

Soziologie des Alltags, handlungs- und praxistheoretische Forschungen, ebenso wie Arbeiten zu Verkehrsmittelwahlen, heben regelmäßig die Stabilität und Ordnung der Muster hervor. Sowohl gesellschaftspolitisch, individuell als auch sozialwissenschaftlich werden Störungen, Unterbrechungen und Disruptionen auf der Ebene der Alltagsmuster tendenziell als

Krisen, die es zu überwinden gilt, gesehen. Was aber in diesen Wandlungs- und Krisensituationen passiert, welcher Logik die Rekonfiguration des Alltags bzw. einzelnen Praktiken folgt, soll im Folgenden am Beispiel von Wegen und Verkehrsmittelnutzung während der Pandemie genauer herausgearbeitet werden.

## 2. Stabilität und Wandel des Alltagshandelns und sozialer Praktiken

*Sozialer Wandel* gehört zu den Grundbegriffen und Ausgangsbeobachtungen der Soziologie. Den in der Literatur zu findenden Definitionsversuchen ist gemeinsam, dass es sich um ein Phänomen auf der Ebene von Gesellschaft insgesamt handelt, das aus vielfältigen *Veränderungsprozessen* von verschiedener Größe und Reichweite (z.B. Institutionen, Normen- und Wertesysteme, Siedlungsstrukturen, Technologien und Alltagsorganisationen) innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes resultiert (u.a. Jäger/Meyer 2003: 15 ff., Schäfers 2012: 22). Während *Veränderung* singuläre oder dauerhafte Abweichungen von bestehenden Mustern bezeichnet, enthält das Konzept des sozialen Wandels zusätzlich eine strukturierte Dynamik bzw. ein transversales Muster (Elven 2020: 106), womit eine in verschiedenen Bereichen des Sozialen beobachtbare homologe Veränderung bzw. Wandlungsrichtung gefasst wird.

Eine besondere Form stellt der *disruptive Wandel* dar als eine rasche, plötzliche und abrupte Veränderung von handlungsrelevanten Umständen und als Zusammenbrüche sozialer Beziehungsformen (Schmid 2015: 59). Sprungartige und potentiell zerstörende Formen des Wandels werden im Zusammenhang mit dem Klimawandel voraussichtlich zunehmen und sind mit der Corona-Pandemie aktuell beobachtbar (Adloff 2020: 151). Komplementär dazu nimmt der Begriff der *Krise* eine temporäre Offenheit von gesellschaftlichen Situationen in den Blick, in denen unter Zeitdruck schwierige Probleme der Anpassung und der Veränderung erfolgen (Schäfers 2018: 245). Gerade die jüngere Gegenwart wird in der Literatur

als mehrdimensional krisenhaft charakterisiert (z.B. Demirović 2013).

Bislang werden Prozesse des sozialen Wandels überwiegend auf der Aggregat- oder Strukturebene untersucht und beschrieben. Wie jedoch kontinuierliche, disruptive und krisenhafte Veränderungen auf der gesellschaftlichen Strukturebene das Alltagshandeln der Menschen und Kollektive beeinflussen, d.h. welche Strukturen und Prozesse zwischen Gesellschaft und Alltag vermitteln und worauf Individuen und Kollektive bei der Reorganisation ihres Alltags zurückgreifen, bleibt eher unterbelichtet (Görgen/Wendt 2015: 8, Jäger/Meyer 2003: 7, Manderscheid 2017). Ebenso wird dem Aspekt der Disruptivität des Wandels des Alltags bislang noch sehr wenig Aufmerksamkeit gewidmet, d.h. den Umständen der Desorganisation, Regelanomalien (Schmid 2015: 61) bzw. der temporär begrenzten besonderen Offenheit von gesellschaftlichen Situationen und Entwicklungen in Phasen der gesellschaftlichen Un- und Umordnung.

Ansatzpunkte für ein Verständnis und die soziale und materielle Vermittlung der Muster, Ordnungen und Stabilitäten menschlichen Handelns bieten soziologische Handlungs- und Praxistheorien. Während verhaltens- und handlungstheoretische Ansätze den Fokus auf Werthaltungen und Informationsstände der Individuen legen, die deren Entscheidungen formen, geht es in praxistheoretischen Perspektiven primär um das Zusammenspiel von sozialen Beziehungen und Bedeutungen, materiellen Objekten und Infrastrukturen sowie weiteren Kontextfaktoren, die der Performanz sozialer Praktiken innewohnen (Hargreaves 2011: 82). Praxistheoretische Ansätze der sog. zweiten Generation stellen *soziale Praktiken* explizit ins Zentrum der Analyse und betrachten das gesamte soziale Geschehen als ein Gefüge bzw. eine komplexe Ansammlung vieler verschiedener, zum Teil aufeinander bezogener und miteinander verknüpfter Praktiken (Reckwitz 2003, Schatzki 1996, Shove et al. 2012). In empirischen Forschungen wird insbesondere die Regelmäßigkeit und das Beharrungsvermögen von Praktiken betont (für Verkehrspraktiken z.B. Cass/Faulconbridge 2016, Manderscheid 2019,



Mattioli et al. 2016). Die Perspektive auf soziale Praktiken ermöglicht grundsätzlich auch einen genaueren Blick auf sozialen Wandel (Schäfer 2013, Schatzki 2002: 189 ff., Shove et al. 2012), der als prozessuales Phänomen und „als weitgehend ungesteuertes Produkt der Dynamik sozialer Praktiken, ihrer Verknüpfungen und Nebenfolgen gesehen“ (Brand 2011: 190) wird. Gleichzeitig ist ein Verständnis von Wandel und Veränderungen sozialer Praktiken auch im Hinblick auf die sozial-ökologische Transformation von großer Bedeutung (vgl. Shove 2010, Shove/Walker 2010). In der Literatur werden unterschiedliche Auslöser eines überwiegend kontinuierlich gedachten Wandels sozialer Praktiken identifiziert. Während Schatzki (2005: 476) die Hauptquelle im *Doing* der Praktizierenden sieht, unterscheidet Reckwitz (2003: 294, Hervorh. im Original) insgesamt vier wesentliche Ausgangspunkte für den Wandel sozialer Praxis: Erstens können „sämtliche mögliche Eigenschaften des *Kontextes*, in dem eine Praktik vollzogen wird“ (Reckwitz 2003: 294, Hervorh. im Original) Anlass für Wandel sein. Unerwartete Geschehnisse, neue Objekte oder Artefakte, fremde Personen oder Veränderungen bei angrenzenden Praktiken können zu einer Abweichung von der bisherigen Praxis führen. Im Bereich von Mobilität und Verkehr sind solche Kontextveränderungen beispielsweise technologische Entwicklungen (Watson 2012) oder siedlungsstrukturelle Umgestaltungen (Clausen/Schramm 2021). Zweitens sieht er in der *Zeitlichkeit* des Vollzugs einer Praktik (Reckwitz 2003: 294) immer auch eine gewisse Veränderbarkeit der Routine, da Repetitionen nie eine identische Wiederholung sind (Matzat 2020: 163). Neben der routinisierten Bewältigung alltäglicher Geschehnisse (Reckwitz 2003: 294) kommt es immer wieder auch zu Störfällen und Krisen, die einem Scheitern körperlich-mentaler Routinen gleichkommen und bedeuten, dass der routinisierte Handlungsvollzug ins Stocken gerät. Solche Krisen finden ständig in kleinem Ausmaß im Alltag statt, erstrecken sich seltener in größerem Ausmaß über mehrere Lebensbereiche oder erfassen Gesellschaften als Ganzes. Gerade angesichts der Corona-Pandemie wird sichtbar, dass in der Soziologie eine systematische Einbezie-

hung von Krisen als disruptives Moment von Alltag, Normalität und sozialen Praktiken noch weitgehend aussteht (vgl. Giustini 2020). Eine dritte Quelle für Veränderungen, die bislang am wenigsten empirisch erforscht wurde, resultiert daraus, dass Praktiken in der Regel in mehr oder weniger lockeren und vielfach *widerspruchsvollen Praktikenverbänden und in Verknüpfungen mit Infrastrukturen existieren* (Shove et al. 2015: 282). Insbesondere im Verkehr, der als Teil umfassender Alltagspraktiken verstanden wird, können Veränderungen sowohl aus neuen Verkehrsdienstleistungen oder auch durch Verschiebungen in der raum-zeitlichen Organisation beispielsweise infolge einer Pandemie oder anderer tiefgreifender gesellschaftlicher Umstrukturierungen entstehen (Watson 2012: 491). Die vierte Quelle von Veränderungen und Wandel stellt *das handelnde Individuum* dar, das dezentriert als einzigartiger „Kreuzungspunkt unterschiedlicher Verhaltens/Wissenskomplexe sozialer Praktiken“ (Reckwitz 2003: 295) verstanden wird. Die Art und Weise, wie mit all „den verschiedenartigen Verhaltensroutinen und deren heterogenen Sinngehalten umgegangen wird, ja wie die Kombination und Integration unterschiedlicher Praktiken dann im Einzelnen bewerkstelligt wird, ist (...) individuell sehr verschieden“ (Matzat 2020: 164). An dieser Stelle kommen zudem *Ungleichheiten* zwischen den beteiligten Akteur\*innen in Gestalt ungleicher Ressourcenausstattung, Kompetenzen und Erfahrungen zum Tragen (Matzat 2020: 165, Walker 2013: 185 f., Warde 2005: 138 ff., vgl. grundsätzlich: Watson 2017).

Für eine analytische Einschätzung des Ausmaßes und der Art des Wandels sozialer Praktiken ist zudem die Unterscheidung zwischen der ‚*Praktik-als-Einheit*‘, das abstrakte Modell einer Tätigkeit, und der ‚*Praktik-als-Performance*‘, dem tatsächlichen Tätigkeitsvollzug bedeutsam. Während Veränderungen der Performance entsprechend einfache Verhaltensänderungen beschreiben, lassen sich nur Veränderungen der Praktik-als-Einheit als struktureller sozialer Wandel bezeichnen (Matzat 2020: 170, Shove et al. 2012: 2 ff.).

### 3. Veränderte Wege und Verkehrsmittel in der Pandemie – empirische Befunde

In der Forschung zu Verkehr- und Mobilitätsverhalten besteht weitgehend Konsens, dass im Kontext von biographischen Umbrüchen, wie Umzügen, Arbeitsplatzwechsel, Familiengründung oder Ende der Erwerbstätigkeit die raum-zeitliche Struktur des Alltags und damit auch Orte, Wege und Verkehrsformen häufig neu konfiguriert werden (vgl. Busch-Geertsema 2018, Scheiner/Holz-Rau 2015). Die Maßnahmen während der Corona-Pandemie als externe Disruption und Krise der Alltagsorganisation stellten analog dazu eine Situation dar, in der einige routinemäßige Abläufe und Organisationsmuster unterbrochen und neu konfiguriert wurden. Gleichzeitig wurde eine Vielzahl der Alltagspraktiken weitergeführt wie zuvor oder nur in Teilen angepasst. Diese gesellschaftliche Krise fungiert also quasi als Brennglas für die Veränderungen der Alltagsgeographien und -mobilitäten, unter dem sich die inhärenten Logiken der Rekonfigurationen einzelner Praktiken und Wege sowie Effekte aus und für andere Bereiche des Alltags in den Blick nehmen lassen.

Zu diesem Zweck werden wir im Folgenden die Veränderungen der Alltagsgeographien und der dabei genutzten Fahrzeuge und Verkehrsmittel während der Pandemie nachzeichnen. Hierfür greifen wir auf acht Leitfadeninterviews mit insgesamt 9 Personen zurück, die Anfang 2021 im Rahmen des vom BMBF geförderten Verbundprojektes „Klimafreundliches Lokstedt. Selbsttragende lokale Transformationsdynamiken“<sup>3</sup> in Hamburg geführt wurden. Zum Zeitpunkt der Befragung herrschte kein verschärfter

Lockdown. Die sog. Zweite Pandemiewelle war in den Wintermonaten 2020/21 am Abklingen und die Omikron-Welle hatte erst begonnen. Für den Zeitraum vom 16. Dezember 2020 bis 25. Januar 2021 war in Deutschland ein Lockdown in Kraft mit der Schließung von Geschäften, Dienstleistungsbetrieben, Kindertagesstätten und Schulen. Soweit möglich, sollte im Homeoffice gearbeitet werden. Reisen aus Risikogebieten wurden reguliert und in Geschäften sowie dem öffentlichen Nahverkehr war das Tragen von Masken vorgeschrieben. Zuvor, im Herbst 2020, waren während eines sog. Lockdown light ebenfalls Beschränkungen des öffentlichen Lebens und sozialer Kontakte vorgeschrieben (Wikipedia 2023).

Für dieses Teilprojekt innerhalb des Verbundes wurden erwachsene Personen im Erwerbs- und im Rentenalter, unterschiedlichen Geschlechts und in unterschiedlichen Haushaltskonstellationen unter Zuhilfenahme eines Leitfadens interviewt (vgl. Kruse 2015: 203 ff.). Hinsichtlich der Sozialstruktur ist das Sample eher homogen - als Effekt der Quartiersstruktur handelt es sich um Personen mit akademischen Bildungsabschlüssen und aus Mittelschichtkontexten. Der Leitfaden startete das Interview entsprechend der theoretischen Annahmen mit Fragen nach Veränderungen des Alltags und erst im weiteren Verlauf wurde nach den Einzelheiten von Wegen und genutzten Fortbewegungsarten gefragt. Das Datenmaterial wurde anschließend transkribiert und inhaltsanalytisch-strukturierend ausgewertet (Mayring 2000).

Für die Darstellung der Befunde werden zunächst die pandemischen Alltagssituationen der befragten Personen (vgl. Tabelle 1) pseudonymisiert nachgezeichnet. Daran anschließend werden erstens fallübergreifend die Veränderungen der Alltagspraktiken und ihrer Wege herausgearbeitet. Zweitens wird die Ebene der Bedeutungen von Wegen und Unterwegssein genauer in den Fokus genommen. Auswertungsleitend sind die Fragen danach, auf welche Auslöser die beobachteten Veränderungen der Alltagsgeographien zurückzuführen sind und welche Effekte daraus für andere Praktiken resultieren. Damit einhergehend soll herausgearbeitet werden, wie die Praktiken

3 Das Projekt lief von 2020 bis 2022 und wurde geleitet von Anita Engels an der Universität Hamburg. Lokstedt ist ein Quartier nordwestlich der Innenstadt, im Übergang zwischen den dichtbesiedelten und den eher suburbanen äußeren Stadtteilen. Lokstedt ist ein eher bürgerliches Mittelschichtquartier mit einem Einkommens- und Bildungsniveau über dem Hamburger Durchschnitt und geprägt durch einer gemischten Bebauungsstruktur mit größeren Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern. Mit U-Bahn und Fahrrad ist die Innenstadt in 15-20 Minuten erreichbar. Weitere Informationen zum Projekt: <https://www.hamburg.de/klimalokstedt>.

mit Hilfe neuer oder bereits vorhandener Elemente rekonfiguriert werden, welche Praktiken gestoppt werden und ob sich Praktiken beschreiben lassen, die während der Pandemie zusätzlich in den Alltag integriert werden.

### Darstellung der Fälle und deren Kontexte

Von den von uns in Hamburg-Lokstedt befragten Personen haben bis auf eine alle Zugang zu einem privaten Auto. Davon abgesehen verfügen alle Befragten über mehrere Verkehrsoptionen, insbesondere über Abonnements des Öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg (HVV) und Fahrräder.

Stelle und ist zum Zeitpunkt des Interviews arbeits-suchend. Er verfügt über ein Auto, das er selbst als Überbleibsel aus einem früheren Leben in kleineren Städten bezeichnet (I1, 0:18:58.2) und das er für Einkäufe von schwereren Dingen wie Hundefutter und Getränke und für Ausflüge außerhalb Hamburgs mit dem Hund nutzt. Er geht im Alltag viel zu Fuß oder fährt mit dem Fahrrad. Er verfügt über ein HVV-Jahresticket und nutzt den ÖPNV für Ausflüge und Besuche.

*Boston* arbeitet in Teilzeit als Lehrerin und übt diese Tätigkeit während der Phasen der Schulschließungen im Homeoffice aus. Sie ist überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln und seit der Pandemie auch

Name	Geschlecht	Einkommen (Haushalt, brutto)	Beruf	Homeoffice	Verkehrsmittel
Austin	m	>5000	arbeits-suchend	ja	Auto HVV Fahrrad
Boston	w	1000-2000	Lehrerin	phasenweise	HVV Fahrrad
Cleveland	m	8000	Ingenieur	ja	Auto Fahrrad
Denver	w	3000-4000	Sozialpädagogin	nein	Auto HVV Fahrrad
Elyria	w, m	5000	Diplomkaufleute (Ruhestand); Ehrenamt	ja	2 Autos Fahrrad HVV
Fresno	w	>5000	Geologin, stellvertr. Schulleiterin	phasenweise	Auto Roller Fahrrad HVV Moia
Greensboro	w	keine Angabe	Betreuerin, Sprachlehrerin	phasenweise	Auto Fahrrad HVV
Hamilton	m	>5000	Berater, Finanzwirt	ja	Auto E-Scooter Fahrrad HVV Vespa

Tabelle 1: Übersicht Interviewte

Die folgenden Kurzprofile dienen als Hintergrundinformationen für die weiteren Auswertungen. Dabei liegt der Fokus auf den Materialitäten der Alltagspraktiken, insbesondere der Art der Erwerbstätigkeit, den Geographien des Alltags und den verfügbaren Verkehrsmitteln.

*Austin* lebt mit seiner Partnerin und einem Hund zusammen. Er arbeitet zu Beginn der Pandemie zunächst im Homeoffice, kündigt dann aber seine

viel mit dem Fahrrad unterwegs. In der Vergangenheit hatte sie ein Auto, das sie aufgrund hoher Kosten für Reparaturen und fehlender Parkplätze abgeschafft hat. Seit der Pandemie fährt sie, wenn die Schulen geöffnet sind, mit einer neu eingerichteten Schnellbuslinie zur Arbeit, deren Fahrzeuge weniger voll sind als die U-Bahn und die U-Bahnhöfe.

*Cleveland* lebt mit einer Partnerin zusammen und hat einen erwachsenen Sohn, der woanders studiert. Er



ist als Ingenieur erwerbstätig, sein Büro liegt sehr zentral in der Stadt. Er arbeitet während der Pandemie ebenfalls im Homeoffice. Für ihn ist der Wegfall von Dienstreisen ein wichtiger Effekt der Pandemie. Zudem thematisiert er Urlaubsreisen, bei denen während der Pandemie bewusst auf Flüge verzichtet und nur noch das Auto genutzt wird. Den ÖPNV nutzt er seit der Pandemie nicht mehr, früher war das das Verkehrsmittel für Freizeitaktivitäten im Zentrum. Stattdessen fährt er mehr mit dem Fahrrad. Das Auto wird hingegen vermehrt für Ausflüge ins Umland der Stadt genutzt.

*Denver* arbeitet als Sozialpädagogin und arbeitet auch während der Lockdown-Phasen weiterhin im Büro, das im angrenzenden Stadtteil liegt und nur von ihr genutzt wird. Den Weg dorthin legt sie mit dem Fahrrad zurück. Sie lebt mit ihrem Mann zusammen und verfügt über ein Auto, das sie vor allem nutzt, um ihre alte Mutter zu besuchen, die außerhalb Hamburgs lebt. Seit der Pandemie fährt sie damit auch häufiger aus der Stadt raus ins Grüne. Außerdem leihen sich die Kinder, die jedoch nicht mehr bei ihr leben, gelegentlich das Auto. Seit der Pandemie sind öffentliche Verkehrsmittel für sie nicht mehr attraktiv und sie fährt noch häufiger mit dem Fahrrad.

Herr und Frau *Elyria* sind im Ruhestand, aber ehrenamtlich engagiert. Die Pandemie hat diese Tätigkeiten stark eingeschränkt. Zudem wurden sportliche Aktivitäten wie Golfspielen durch die Pandemie gestoppt. Sie verfügen über zwei Autos, die aber nur bedingt betriebsbereit in der eigenen Tiefgarage stehen. Im Alltag waren sie während der Pandemie überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Der öffentliche Verkehr hatte vor der Pandemie eine wichtige Rolle in ihrer Alltagsorganisation gespielt, während der Pandemie nicht mehr.

*Fresno* ist Lehrerin und stellvertretende Schulleiterin und lebt mit Mann und einem schulpflichtigen Kind zusammen. Sie arbeitete nur während der Schulschließungen zu Hause. Zeitweise lebten während der Pandemie auch die älteren beiden Kinder, die studieren bzw. ein Praktikum machen, bei ihr im Haushalt. Den Weg zur Schule legte sie während der

Pandemie mit dem Elektroroller, zuvor mit dem öffentlichen Verkehr zurück. Sie verfügt über eine von der Arbeitgeberin mitfinanzierte HVV Monatskarte, die sie auch während der Pandemie behalten hat, allerdings kaum noch nutzte. Das Auto nutzt die Familie für Großeinkäufe und Ausflüge, nicht aber für Wege innerhalb der Stadt.

*Greensboro* ist Sprachlehrerin und lebt mit ihrem Mann und zwei Kindern zusammen. Ihr Arbeitsort liegt nahe der Universität sehr zentral und wurde schon vor der Pandemie von ihr mit dem Fahrrad aufgesucht. Ihre Kurse fanden seither online statt, so dass sie von Zuhause aus arbeitet. Die Familie hatte lange kein Auto, bekam dann aber eins von den Schwiegereltern weitergereicht. Das Auto wird schon vor der Pandemie für Einkäufe und Ausflüge verwendet. Im Alltag fahren die Kinder auch mit dem Fahrrad zur Schule. Wichtig waren für *Greensboro* vor der Pandemie auch öffentliche Verkehrsmittel, die sie aber während der Pandemie nur noch wenig nutzen möchte.

*Hamilton* lebt mit zwei Kindern und seiner Frau zusammen und arbeitet als Finanzberater. Er und seine Frau haben ortsflexible Tätigkeiten. Die größte Herausforderung für die Familie war, das Ferienhaus auf Kreta ohne oder mit weniger Flügen zu erreichen. Vor der Pandemie war die Familie viel auf Reisen, daher war es eine neue Situation, sich längerfristig gemeinsam zu Hause aufzuhalten. Während der Pandemie war der Alltagsradius sehr wohnungsbezogen, ein Kinderzimmer wurde zum Homeoffice umgestaltet und die Wege wurden überwiegend zu Fuß oder mit einem Elektroroller zurückgelegt. Vor der Pandemie wurde auch für kürzere Wege häufig das Auto genutzt. Offenbar führte die eigene Corona-Erkrankung dazu, dienstliche und private Kontakte in den virtuellen Raum zu verlagern. Vor der Pandemie wurden Wege in die Innenstadt primär mit der U-Bahn zurückgelegt

### *Kontinuitäten, Brüche und Wandel – Alltagspraktiken und Wege während der Pandemie*

Was sind also die eigentlichen Anlässe für die Veränderungen von Alltagspraktiken, deren Geographien und den darin eingewobenen Verkehrsmittelnutzungen? Und welcher Art sind die Veränderungen – lassen sich hier Brüche oder eher Kontinuitäten finden? Woran orientieren sich die Befragten und worauf können sie zurückgreifen?

Für die befragte Personengruppe spielen aufgrund der Altersgruppe zunächst *Erwerbstätigkeiten* als integrale Praktik und die damit einhergehenden Wege eine zentrale Rolle. Diese zentrale Bedeutung der Wege zu und von der Arbeitsstelle lässt sich auch anhand der repräsentativen Daten Mobilität in Deutschland zeigen: Vor der Pandemie im Jahr 2017 entfielen auf Arbeitswege 21% der zurückgelegten Distanzen und 16% der Wege von Personen in Deutschland (Nobis/Kuhnimhof 2018: 61). In Hamburg wurden diese Pendelwege laut MiD-Daten zu rund einem Drittel als Fahrer\*in oder Mitfahrer\*in in einem Auto, zu 38% mit dem ÖPNV und zu 27% zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt (MiT 2017). Während vor Beginn der Pandemie etwa 10% der abhängig Beschäftigten mindestens teilweise von zu Hause aus arbeiteten, stieg dieser Anteil seit dem ersten Lockdown im März 2020 und erreichte mit etwa der Hälfte der Beschäftigten im Februar 2021, d.h. etwa dem Befragungszeitpunkt, den bislang höchsten Stand (Flüter-Hoffmann/Stettes 2022: 4, Möhring et al. 2020).

Für die Befragten unserer Erhebung veränderten die Corona-Regeln je nach *Erwerbstätigkeit* phasenweise oder dauerhaft die Geographie dieser Praktik: Teils wurde der Arbeitsort weiterhin aufgesucht, sofern dort durch materielle Gegebenheiten wie Einzelbüros keine körperlichen Kontakte zu Dritten entstanden. Phasenweise wurden Erwerbstätigkeiten während der Schulschließungen aber auch ins Homeoffice bzw. den digitalen Raum verlagert. Andere Erwerbstätigkeiten wurden während der Pandemie vollständig in die eigene Wohnung verlagert bzw.

waren schon vorher vollständig oder teilweise dort lokalisiert. Zudem wurden in einigen Fällen auch Dienstreisen durch virtuelle Meetings ersetzt, auch hier veränderten sich die Geographien und Kommunikationsformate der Tätigkeiten im Kontext der Pandemie.

Auslöser von Veränderungen waren bei Erwerbstätigkeiten vor allem im Kontext der Praktiken lokalisiert, insbesondere ob am Arbeitsort Kontakte zu anderen Personen stattfinden. Ob also Wege im Zusammenhang von Erwerbstätigkeiten während der Pandemie wegfielen, war erstens von den *Inhalten der Tätigkeit* bzw. den damit verbundenen ko-präsenten Personen oder Dingen, die nicht in allen Praktiken durch virtuelle Präsenz ausreichend ersetzbar war, abhängig. Zweitens hatten die *materielle Ausgestaltung der Orte* der Tätigkeit, wie sie bereits vor der Pandemie bestanden, einen Einfluss. Die Veränderungen der Erwerbstätigkeit selbst umfasste dabei neben dem Ort der Tätigkeit (im Homeoffice) auch die Art der sozialen Kontakte und Kommunikation, die überwiegend virtuell organisiert wurden.

Die Aufforderungen und Regularien zur Kontaktreduktion während der Pandemie als veränderte Kontexte des Alltags beeinflussten aber auch die Art und Weise, in der die Wege von und zur Arbeit, wenn diese weiterhin außerhalb der eigenen Wohnung ausgeübt wurde, zurückgelegt wurden. Insbesondere Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr, die bei den befragten Personen vor der Pandemie teilweise für die Arbeitswege gemacht worden waren, fanden kaum noch statt, da diese in einem Fahrzeug mit mehreren anderen Personen, die nun potenzielle Infektionsquellen darstellten, zurückgelegt wurden. Praxistheoretisch gesprochen hat sich an dieser Stelle die *Bedeutung* des öffentlichen Verkehrs bzw. der damit einhergehenden körperlichen Ko-Präsenz mehrerer Anderer signifikant verändert.

Nur in einem Fall wurde der Arbeitsweg weiterhin mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, doch auch hier fand ein Wechsel des Fahrzeugs statt – von den volleren U-Bahnen, die zudem Umstiege an viel frequentierten Bahnhöfen implizierten, auf neu ein-

gerichtete Schnellbuslinien, die zu ausgewählten Zeiten nur von wenigen anderen Personen gleichzeitig genutzt wurden.

„Deshalb, das ist eigentlich die wichtigste Veränderung überhaupt während dieser ganzen Pandemie-Zeit, dass in der Phase auch im August dann dieser X eingerichtet wurde, ab C-U-Bahnstation.[...]. X ist eine neue Linie, die ich sehr gut finde, also das ist eine richtige, was fast Luftlinie bis zur B-Straße. Und der Bus war halt einfach nicht so voll. Also sehr leer sogar am Anfang. Und dadurch habe ich mich da einfach sicherer gefühlt. Und in der U-Bahn ab B-Straße dann sowieso. Da sind oder nicht mehr so viele Leute morgens in der U-Bahn.“ (Boston 00:06:21-8)

Diese Schnellbuslinie repräsentiert dabei eine Veränderung der *Materialität*, genauer, der ÖPNV-Infrastruktur als neues Element im Praktikenkontext, die eine Anpassung des Arbeitsweges an die veränderte Situation möglich machte.

In den anderen Fällen wurden andere Fahrzeuge, insbesondere das Fahrrad oder, in je einem Fall, eine Vespa und ein E-Roller, in den Arbeitsweg eingebunden. Dabei waren die Fahrzeuge als materielle Komponente der Praktiken nicht nur bereits vorhanden (vgl. Tabelle 1), sondern wurden auch schon vor der Pandemie eingesetzt, teils für den Arbeitsweg, teils aber auch im Kontext anderer Aktivitäten. D.h. konkret, dass diese verteilten Praktiken in den Alltag bereits integriert waren, jedoch mit einer geringeren Frequenz. Die verstärkte Nutzung von Rollern und Fahrrädern auf den teilweise auto-leerer Straßen trug dann zur Steigerung der entsprechenden Kompetenzen, sich im Stadtverkehr sicher zurecht zu finden, bei.

„Wenn ich mit dem Elektroroller fahren kann, ist das eigentlich das beste Verkehrsmittel. Das war vor allem in der Pandemie eben sehr angenehm, weil die Straßen ja leerer waren. Denn mitunter gerade auch im Berufsverkehr fühlt man sich da auch sehr bedroht an den Verkehrsknotenpunkten und das war ja allgemein viel leerer und deshalb sehr angenehm.

Also ich bin auch mit mehr Entspannung auch mit dem Roller gefahren. Ich habe ihn vorher nicht so oft zur Arbeit genutzt, weil auch dafür der Weg streckenweise fragwürdig ist, sage ich mal (lacht), dass man sich wirklich nicht so toll fühlt.“ (Fresno 00:08:58.7)

Hier förderte der veränderte infrastrukturelle Kontext – die verkehrsärmeren Straßen – die Einbindung von Kleinfahrzeugen in den Arbeitsweg. Auch wenn eins vorhanden war, wurde das eigene Auto in keinem Fall regelmäßig für den Arbeitsweg genutzt. Neue Verkehrsmittel wurden an keiner Stelle in die Erwerbstätigkeiten eingebunden.

Neben der Erwerbstätigkeit wurden Alltagswege aber auch zum Einkaufen, für Erledigungen und im Kontext von sozialen Kontakten und Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Während der Pandemie und insbesondere während der Lockdown-Phasen waren soziale Kontakte reguliert, viele Geschäfte und gastronomische Angebote geschlossen, so dass auch die damit einhergehenden Wege wegfielen. Trotzdem lässt sich auf Basis der Interviewdaten feststellen, dass bestimmte Praktiken nicht aufgegeben, sondern an die veränderten Kontexte angepasst, d.h. in ihrer Zusammensetzung rekonfiguriert wurden. Beispielsweise wird das regelmäßige mittägliche Essengehen durch ein Mitnehm-Angebot der *Gastronomie* ersetzt:

„Das Essengehen mittags, das hatte ich, bin ich sonst immer essen gegangen. Das fällt auch weg, sodass ich zum Teil bei einer Catering-Firma das Essen hole [...] Also mit Catering ist ganz konkret die Futterluke gemeint. Das ist für uns ein Spaziergang dahin. Und wir holen dort persönlich Mittagessen ab und zu mal ab.“ (Elyria 00:05:40-2)

Etwas anders sieht dies aus, wenn Essenslieferdienste genutzt wurden, die die Mahlzeit zur Wohnung liefern. Auf diese verteilte Praktik der Lieferung wurde jedoch durchweg nur dann zurückgegriffen, wenn sie bereits vor der Pandemie präsent war, wenn auch in deutlich geringerer Frequenz.

„Definitiv also ich war davor eher so selten in Kontakt

mit dem Thema Lieferservice und bestellen. Das war vielleicht etwas, was ich einmal im Monat, vielleicht alle zwei Monate hat man das mal gemacht, (...). Und jetzt ist es ein Thema was eigentlich immer mit da ist bei uns. Weil man jetzt durch den Lockdown auch so, am Anfang war das noch so die Phase boah kochen, jeden Tag selber kochen, voll gut, voll gesund und macht auch Spaß und ist cool, aber ist natürlich auch irgendwo anstrengend und natürlich muss man dann auch immer mal wieder raus zum Einkaufen [...]. Und dann ist natürlich schon eher auch da mal beim Lieferservice zu bestellen. Das haben wir jetzt öfter gemacht. Ich sag mal so einmal die Woche. Aber es gab auch Wochen, wo wir das vielleicht zweimal, dreimal gemacht haben, weil wir dann auch unsere Lieblingsrestaurants vermisst haben, die wir auch ab und zu besucht haben und wir dann gemerkt haben, ah, die haben jetzt umgestellt, die liefern, die bieten das jetzt an, dass man da was abholen kann oder eben bis zur Tür liefern.“ (Austin, 0:10:56.6)

In beiden Fällen wurde die Essenspraktik geographisch rekonfiguriert aufgrund des veränderten Kontextes der Praktik, der geschlossenen Gastronomieräume. Die materiellen Bestandteile und Orte ebenso wie die Kompetenzen der Essensbestellung waren dabei schon vorher vorhanden, wurden pandemiebedingt aber neu zusammengesetzt. Verändert hat sich der Ort der Mahlzeit, nicht aber der Ort der Zubereitung. Entweder waren das Essen und Praktiker\*innen gemeinsam mobil oder aber das Essen wurde durch Dritte transportiert. Veränderungen lassen sich auch in der zeitlichen Frequenz der Ausführung feststellen – was vor der Pandemie eine Ausnahme war, wird während der Pandemie zu einem regelmäßigen Bestandteil des Alltags.

Das *Einkaufen von Lebensmitteln* gehört zu den Praktiken des Alltags, die während der gesamten Pandemie möglich waren. Trotzdem lassen sich an dieser Stelle Veränderungen beobachten in zeitlicher und in räumlicher Hinsicht, die jedoch primär aus der Verknüpfung mit anderen Praktiken entstanden. Einkaufen ist eingebunden in die gesamte Alltagsorga-

nisation und wird häufig bei Erwerbstätigen mit Arbeitswegen verbunden. Als aber durch die Pandemie Pendelwege wegfielen oder aber anders zurückgelegt wurden, hatte dies auch Auswirkungen auf die darin eingebetteten Einkäufe. Diese wurden während der Pandemie aufgrund der veränderten Erwerbstätigkeitsgeographien in vielen Fällen im näheren Wohnumfeld erledigt.

„Für mich war [vor der Pandemie, Anm. K.M.] dieser Weg mit dem Bus Nr. 70, U30 zwar auf der einen Seite, immer länger, hätte man vielleicht auch schon vorher kürzer gestalten können, aber eben schon ganz gut wegen dieser Einkaufsmöglichkeiten da in der Nähe der U-Bahn-Station. [...] Was sich dann durch die Pandemie zwangsweise geändert hat, war schon dass ich die Einkaufsmöglichkeiten in Lokstedt dann doch ein bisschen mehr genutzt habe. Ich habe den Markt entdeckt in der C-Straße, der, von dem ich vorher wirklich nichts mitbekommen habe. Eher zufällig.“ (Boston, 00:08:27-7)

Das zeigt, dass zusätzlich Veränderungen im infrastrukturellen Kontext zu Veränderungen der Praktiken führten. Einkaufspraktiken wurden jedoch nicht nur räumlich sondern teilweise auch in zeitlicher Hinsicht neu in den Alltag eingepasst: Sofern es beispielsweise das Arbeiten im Homeoffice zuließ, wurden Einkäufe bevorzugt dann erledigt, wenn wenig andere Personen gleichzeitig in den Geschäften waren.

Vor allem im Bereich von *sozialen Kontakten, Freizeit- und Kulturaktivitäten* hatte die Pandemie eine zumindest vorübergehende Reduzierung oder Sistierung der Praktiken und einen entsprechenden Wegfall von Wegen zur Folge.

„Ja, durch die Kontakteinschränkungen. Dieses Ausgehen, Treffen mit anderen, das hat massiv nachgelassen.“ (Denver, 00:09:55-8)

Zu den durch die Pandemie ausgelösten Veränderungen gehörten also geographische Reorganisationen des Alltags, d.h. die Verknüpfung von Orten, an de-



nen Praktiken ausgeführt werden, über Wege. Wenn beispielsweise Erwerbstätigkeiten zu Hause ausgeübt wurden oder andere Praktiken, die Kontakte zu Dritten implizierten, sistiert wurden, fielen Wege zunächst weg. An anderen Stellen wie dem Essengehen veränderte sich, wer oder was die Wege zurücklegt zusammen mit dem Ort des Essens. Darüber hinaus berichteten die Interviewten jedoch auch von Veränderungen in affektiven Bedeutung der Wege und Fortbewegungen.

Ein Auslöser für Veränderungen findet sich in der allgemeinen Reduzierung des Unterwegsseins und der Wege im Alltag selbst. In fast allen Interviews findet sich ein Ausdruck der sozial-räumlichen Entdifferenzierung durch die Schließungen und Kontaktbeschränkungen:

„Sodass man dann natürlich von Zuhause arbeitet und das eben auch ein, zwei Wochen durchgehend, ganz ohne ins Büro zu gehen. Das war natürlich doch so eine große Änderung. Und ja, um kurz da zu bleiben, wenn das Wohnzimmer zum Büro wird, dass kennen jetzt wahrscheinlich viele Menschen, dass das dann natürlich innerhalb von einer Wohnung, auch wenn man dann, also ich lebe jetzt in einer Partnerschaft mit meiner Partnerin und dann ist es natürlich auch eine krasse Änderung, wenn man plötzlich dort frühstückt, dort arbeitet, dort Mittag isst, dort Pause macht (lacht), keinen Balkon zum Beispiel hat oder ähnliches. Und da muss man sich natürlich ein bisschen umstellen und versuchen den Arbeitsalltag mit rausgehen und Pause machen und alles Zuhause einzubauen.“ (Austin, 0:05:30.4)

Das Wegfallen des Arbeitsweges im Falle von Homeoffice macht deutlich, dass dieser nicht nur Mittel zum Zweck, also eine Durchquerung des Raumes darstellt, sondern gerade aus der Relation zu einer sitzenden Tätigkeit im Büro häufig eine komplementäre *affektive Bedeutung* für die Praktiker\*innen hat als *aktive Bewegung* (vgl. Cass/Faulconbridge 2016). Diese aktive Bewegung wurde dann an anderer Stelle in den pandemischen Alltag integriert:

„Was ist aber auch ein wichtiger Punkt, weil klar, wenn man zu Hause im Homeoffice sitzt den ganzen Tag, dann will man sich bewegen. Und also ich merk das schon, da tut mir der Rücken weh, wenn ich sitze hier. Und also das kriegt dann einen höheren Stellenwert und wenn eben dieser Arbeitsweg wegfällt, dann/ Ich versuche, es häufiger zu nutzen jetzt das Fahrrad.“ (Cleveland, 00:13:54-0)

Daraus kann also gefolgert werden, dass die verteilte Praktik des Arbeitsweges eine eigene Wertigkeit bzw. affektive Aufladung für das körperliche Wohlbefinden hat, die sich aus der Beziehung zur Form der integralen Praktik der Erwerbstätigkeit – Sitzen am Schreibtisch – ergibt. Eine zweite Bedeutungsebene des Unterwegsseins entstand zudem aus dem Rückgang von Reizen und Abwechslung. So wurden beispielsweise Spaziergänge – im Grünen oder im Quartier – als Kompensation für die erzwungene sozial-räumliche Beschränkung aufgenommen. Exemplarisch wird dies bei Frau Elyria deutlich:

„Es hat sich sehr stark verändert. Normalerweise bin ich SEHR viel unterwegs gewesen. Also, ich bin Rentnerin, muss sich hinzuschicken. [...] Und mein Tages- und Wochenablauf war wirklich mit viel Bewegung, sowohl in der Stadt Hamburg, als auch in der ganzen Bundesrepublik verbunden. Das heißt viel mit zu Fuß gelaufen, zum Bus, dann mit Bus gefahren, viel mit Bahn gefahren. In vielen Sessions treffen, Konferenzen, Tagungen teilgenommen und das ist alles jetzt weggefallen. Das heißt ganz rein körperlich, ich sitze hier stundenlang von morgens bis abends, jetzt vor diesem Computer. [...] Sehr große Reduktion meiner körperlichen Beweglichkeit [...] Ja, (...) wir sorgen dafür, dass wir einmal am Tag einen ordentlichen Spaziergang machen. (...) Erledigen auf dem Weg dann die täglichen Einkäufe. [...] Also das ganze Lebensradius hat sich sehr stark eingeeengt, hier auf den Stadtteil, so würde ich das mal zusammenfassen.“ (Elyria 00:03:34-0)

Der vormals geographisch ausgedehnte Alltag



schrumpfte hier auf das Wohnquartier zusammen. Die weggefallenen Wege-Elemente als „dispersed practices“ des Engagements wurden an anderer Stelle in die Alltagsorganisation wieder eingebaut. Dies hebt erneut eine Eigenwertigkeit im Sinne einer eigenen affektiven Bedeutungsebene, die unabhängig von der integrativen Praktik bestehen kann, hervor. Im zitierten Beispiel geht es um die affektive Bedeutung von Abwechslung, sozialen Kontakten und Unterwegssein, die in den Schilderungen des vorpandemischen Alltags durchscheinen. Im Fall dieses Paares im Ruhestand war die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln problematisch geworden, teils nutzten sie ein Fahrrad, aber das Zufuß-Gehen übernahm am stärksten die affektive Bedeutung des früheren körperlich-aktiven Alltags.

Eine vergleichbare Verlagerung der affektiven Bedeutung des Unterwegsseins im vor-pandemischen Alltag findet sich in anderen Interviews bei den täglichen Einkäufen, die während der Pandemie häufiger und verstärkt im Wohnquartier stattfanden:

„Also was sich verändert hat, dass natürlich jetzt dieser größer, also nicht nur größer, aber auch klein einkaufen gehen, ist ein Event, ist das Highlight des Tages (lacht), weil man ist den ganzen Tag zuhause, man freut sich vielleicht, das kann sein, dass man einkaufen geht, weil das ist auch ein bisschen Ablenkung, ein bisschen mehr rausgehen, ja das kann sein.“ (Greensboro 0:12:24.4)

Ähnlich lässt sich als Kompensation für die Sistierung von Praktiken der sozialen Geselligkeit und Reduktion der Alltagsgeographien auf den Wohn- und Nahraum die Aufnahme neuer Aktivitäten und Wege im Laufe der Pandemie verstehen, nämlich Spaziergänge im Stadtteil sowie *Ausflüge* an den Stadtrand bzw. ins Grüne.

„Hm. (...) Ich glaube, das Bedürfnis, rauszukommen, weg zu kommen, mal von zu Hause weg, Abwechslung zu haben, das ist stärker geworden, weil man sich ja kaum noch mit Freunden und Verwandten

irgendwie wo treffen kann und deshalb RAUS. Dieser mein Wunsch nach Bewegung und frischer Luft ist explizit stärker geworden in den letzten Monaten. Und Sie kennen bestimmt hier den E-Park. Mein Gott, das ist voll am Wochenende. Das heißt, wir versuchen ein bisschen auch auszuweichen. [...] Aber im Moment alles ganz schön überfüllt. [...] Ja ist so. Dann will ich am Wochenende woanders hin.“ (Denver 00:06:17-2)

Diese kompensativen Ausflüge ins Grüne wurden in allen Haushalten, in denen es sowieso verfügbar war, mit dem Auto organisiert. Dabei waren in allen berichteten Fällen mehr als eine Person an den Wegen beteiligt, das Auto war dann als Fahrzeug bereits Teil der gemeinsamen Aktivitäten des Haushaltes:

„es ist vielleicht doch jetzt in der Pandemie sicherer in einem Auto, nur ich mit meinem Haushalt, also mit Partnerin und Hund von mir aus, da so abgekapselt sich fortzubewegen von A nach B bei weiteren Strecken, dass wir das dann so bei diesen Feiertagsausflügen, diesen Mini-Urlauben Zuhause dann so gemacht haben“ (Austin, 0:27:05.9)

## 4. Diskussion und Konsequenzen für den post-pandemischen Verkehr

Die Ursachen und Auslöser der prominenten Reduktion und modale Veränderung des Verkehrs während der Pandemie sind, so zeigt die mikroskopische Analyse der Fälle aus Hamburg, komplexer als dies vielfach in der öffentlichen und verkehrspolitischen Diskussion wahrgenommen wurde. Obwohl natürlich die Corona-Regeln und insbesondere die Schließungen von Schulen und Kitas, verschiedener Gelegenheitsstrukturen und Angebote, d.h. Veränderungen des Kontextes der Alltagspraktiken, Hauptauslöser sein dürften, insbesondere für die Verlagerungen von Erwerbstätigkeiten ins Homeoffice, sowie den Wegfall von Wegen und Praktiken der Vergesellschaftung im Kontext von Gastronomie, Kultur- oder Freizeitangeboten, resultieren eine Reihe weiterer Veränderungen nur mittelbar daraus. Vor allem das Einkaufen

der berufstätigen Befragten fand vor der Pandemie häufig in Verbindung, bzw. in zeitlicher Abstimmung mit Erwerbstätigkeiten statt, so dass hier die geographischen und zeitlichen Veränderungen von Praktikenbündeln ursächlich waren. Die dritte Quelle für Veränderungen in den Mustern und Formen des Verkehrs kann in den affektiven Bedeutungen bzw. einer Eigenwertigkeiten dieser verteilten Praktiken der Verkehrsmittelnutzung gesehen werden. Diese Bedeutungen stehen in einem relationalen Verhältnis zu anderen Praktiken bzw. Praktikenbündeln des Alltags, wie insbesondere der im Sitzen ausgeführten Erwerbstätigkeit. Und sie wird dann virulent, wenn Alltagswege als verteilte Praktiken wegfallen. Insbesondere Aktivverkehr als körperliche Praktik der Bewegung wird in der Folge an anderen Stellen in den pandemischen Alltag integriert. Aber auch die geographisch-räumliche Differenzierung und entsprechende variable Sinneseindrücke des vor-pandemischen städtischen Alltags enthalten eine solche affektive eigenwertige Bedeutung, die in Ausflügen ins Grüne, an den Stadtrand oder aus der Stadt heraus wieder aufgenommen wird – wofür dann das eigene Auto eingesetzt wird. Die Relevanz dieser Verlagerung wird vor dem Hintergrund der verkehrs- und arbeitspolitischen Diskussion deutlich, in der Homeoffice und der Wegfall von Pendelwegen als Beitrag zur Einsparung von Treibhausgasen bzw. Entlastung von Straßen und Bahnen wahrgenommen wird. Die hier gefundene Verlagerung erklärt jedoch in Teilen, wie Rebound-Effekte verstanden werden können (Santarius 2014; Sonnberger und Gross 2018). Rebound-Effekte treten auf, wenn Energie- und Emissionseinsparungen durch Veränderungen in einem Bereich teilweise oder vollständig durch eine erhöhte Nutzung oder andere Verhaltensänderungen im selben oder in einem anderen Bereich kompensiert werden. Es reicht also nicht, Verkehrsmittelnutzungen im Kontext des Aufsuchens bestimmter Orte zu betrachten. Wege, Unterwegssein und Verkehrsmittelnutzungen enthalten auch eine aus der Form der Alltagsorganisation insgesamt relational verstehbare affektive Dimension, die bei Wegfall potentiell an an-

derer Stelle in den Alltag eingebaut wird. Ob dabei die räumliche Abwechslung oder aber die Bewegung im Vordergrund steht, dürfte stark durch die bisherige Gestalt des Alltags strukturiert sein.

Die Analyse des Materials relativiert darüber hinaus die Einschätzung der Bedeutung der Pandemie für die Verkehrswende insgesamt. In keinem der vorliegenden Fälle wurden während der Pandemie neue Verkehrsmittel in die Alltagspraktiken integriert noch vorhandene abgeschafft. Die rekonstruierten Veränderungen der Wege und Verkehrsmittel im pandemischen Alltag sind letztendlich Re-Konfigurationen bereits bestehender verteilter und integrativer Praktiken. Neue Formen der Verkehrsorganisation und Verkehrsmittelnutzungen sind hier also gerade nicht zu finden. Auffällig ist zudem, dass viele der Re-Konfigurationen als Übergangslösung konzipiert werden mit der Annahme einer Rückkehr zum prä-pandemischen Zustand, sobald sich der Kontext entsprechend re-normalisiert. Auch das mehrfach zu findende Festhalten an einem ÖPNV-Abonnement, das zum Zeitpunkt der Erhebung kaum oder gar nicht genutzt wurde, deutet in diese Richtung.

Die Re-Konfiguration, d.h. der beobachtete Rückgriff auf und Neuzusammensetzung von bereits existierenden Fahrzeugen, Infrastrukturen, Kompetenzen und Bedeutungen im Kontext von integrativen Praktiken ist für die Frage der Verkehrswende dennoch von großer Relevanz. Die Nutzung von Lieferdiensten oder des Fahrrads im Alltag wurde, wie gezeigt, teilweise vor der Pandemie bereits praktiziert, aber deutlich seltener. Die neue Frequenz des Einsatzes dieser Elemente markiert jedoch möglicherweise einen Wendepunkt in der Verknüpfung mit den integralen Praktiken mit potentiell messbaren Konsequenzen auf das städtische Verkehrsgeschehen in Form des Modalsplit. Erst wenn sich diese zunächst als Übergangs- und Ausweichstrategie eingeführten Verknüpfungen von verteilten und integrierten Praktiken verfestigen zu neuen Einheiten könnten auch materielle Veränderungen auf Haushaltsebene, beispielsweise die Abschaffung des eigenen Autos als Folge auftreten. Die Voraussetzung für solche

Frequenzverschiebungen und deren Verfestigung besteht jedoch im Vorhandensein dieser verteilten Praktiken im Alltag bzw. der niederschweligen Möglichkeit, Verkehrsangebote ausprobieren und Erfahrungen damit machen zu können (Mock 2022, Matzat 2020).

Weitere nachhaltigere Veränderungen lassen sich von der Verlagerung der affektiven Bedeutung von Wegen und Verkehrsmittelnutzungen erwarten, die insbesondere dem Aktivverkehr als körperliche Aktivität und sinnliches Erlebnis zugutekommen könnten. Ebenso wurden Kompetenzen insbesondere im Bereich des Fahrradverkehrs durch die intensivere Nutzung erhöht. Das heißt, es bestehen durchaus Ansatzpunkte, graduelle Verschiebungen im Modalsplit zu stabilisieren. Die in vielen Städten stattgefundenen Ausbaue der Fahrradwege sind hier ein erster Schritt.

Dauerhaft dürfte auch die teilweise geographische Verlagerung des Arbeitsortes in die eigene Wohnung sein – sowohl Betriebe als auch Erwerbstätige wünschen sich, so der übereinstimmende Befund vieler Erhebungen (vgl. Grubbauer/Manderscheid 2023) an dieser Stelle mehr Flexibilität. Die hier vorgestellten Befunde legen jedoch nahe, dass eine solche Verlagerung nicht nur zu einem Wegfall eines Teils der Pendelwege führen wird, sondern an anderen Stellen neue Wege in anderer Form entstehen können. Gerade in einer Stadt wie Hamburg fehlen in der Wohnung häufig private Arbeitszimmer. Eine Flexibilisierung bzw. Reduzierung der Anwesenheiten im Büro macht jedoch auch größere Distanzen zwischen Wohnort und Büro möglich und damit Wohnungsumzüge ins Umland, wo Wohnraum preisgünstiger ist. Der gewählte praxistheoretische Analyse hat also gezeigt, dass ein integraler Blick auf die Alltagsorganisationen nicht nur die unmittelbaren abrupten Veränderungen der Wege und der Verkehrsmittelnutzungen fokussieren sollte, sondern auch die mittelbaren Verschiebungen von Praktiken und Praktikenverbänden und deren fahrzeug-materielle Komponenten und affektiven Bedeutungen.

Angemerkt werden muss jedoch, dass das verwendete Material aufgrund der geringen Fallzahl und des

spezifischen Schicht- und Quartierskontextes nur bedingt für grundsätzliche Verallgemeinerungen ausreicht. Insbesondere der Fokus auf Erwerbstätigkeiten, die sich ins Homeoffice verlagern lassen sowie das Fehlen von Personen mit Kindern im Kita- oder Schulalter im Sample und dadurch die Nicht-Thematisierung von weiteren Care-Tätigkeiten (vgl. u.a. Gaecke et al. 2022) und Begleitwegen stellen Blindstellen dar. Unabhängig davon wird in der vorliegenden Untersuchung eine Forschungslücke hinsichtlich des Wandels der Alltagsorganisation sichtbar, die für die Nachhaltigkeitstransformation von großer Bedeutung und der entsprechend mehr Aufmerksamkeit in Wissenschaft und Politik zu widmen ist.

## Acknowledgement

An diesem Teilprojekt haben ebenfalls Joshua Kaewnetara und Martin Kohler maßgeblich mitgearbeitet und -gedacht. Den Gutachter\*innen und Herausgeber\*innen danken wir für ihre wertvollen Hinweise zur Überarbeitung und Verbesserung des Beitrags.

## Disclosure statement

Die hier vorgestellte Arbeit war Teil des vom BMBF geförderten Verbundprojektes „Klimafreundliches Lokstedt. Selbsttragende lokale Transformationsdynamiken“ in Hamburg. Das Projekt lief von 2020 bis 2022 und wurde geleitet von Anita Engels an der Universität Hamburg. Weitere Informationen zum Projekt: <https://www.hamburg.de/klimalokstedt>.

## Literaturverzeichnis

- Adloff, F. (2020): Zeit, Angst und (k)ein Ende der Hybris. In: M. Volkmer/K. Werner [Hrsg.]. Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft. Bielefeld: transcript, S. 145–153.
- Brand, K.-W. (2011): Umweltsoziologie und der praxistheoretische Zugang. In: M. Groß [Hrsg.]. Handbuch Umweltsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 173–198.

- Busch-Geertsema, A. (2018): *Mobilität von Studierenden im Übergang ins Berufsleben*. Wiesbaden: Springer VS.
- Canzler, W. (2013): *Verkehr und Mobilität*. In: S. Mau/N. M. Schöneck [Hrsg.]. *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 922–935.
- Cass, N./Faulconbridge, J. (2016): *Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice*. *Transport Policy* 45, 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.08.002>.
- Cass, N./Faulconbridge, J. (2017): *Satisfying Everyday Mobility*. *Mobilities*. 12. Jg., Heft 1, S. 97–115.
- Clausen, J./Schramm, S. (2021): *Klimaschutzpotenziale der Nutzung von Videokonferenzen und Homeoffice. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von Geschäftsreisenden*. Borderstep Institut. Berlin. CliDiTrans Werkstattbericht.
- Demirović, A. (2013): *Multiple Krise, autoritäre Demokratie und radikaldemokratische Erneuerung*. *PROKLA*. 43. Jg., Heft 2, S. 193–215.
- Die Bundesregierung (2020): *Erweiterung der beschlossenen Leitlinien zur Beschränkung sozialer Kontakte Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 22.03.2020*. Die Bundesregierung. Online: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/besprechung-der-bundeskanzlerin-mit-den-regierungschefinnen-und-regierungschefs-der-laender-vom-22-03-2020-1733248> (abgerufen am 17.02.2023).
- Elven, J. (2020): *Sozialer Wandel als Wandel sozialer Praxis*. Bielefeld, transcript-Verlag.
- Flüter-Hoffmann, C./Stettes, O. (2022): *Homeoffice nach fast zwei Jahren Pandemie*. Institut der deutschen Wirtschaft. Köln. IW-Report. Online: [https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user\\_upload/Studien/Report/PDF/2022/IW-Report\\_2022-Homeoffice-nach-Pandemie.pdf](https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Report/PDF/2022/IW-Report_2022-Homeoffice-nach-Pandemie.pdf).
- Gaedke, L./Ćuk, A./Manderscheid, K. (2022): *Ungleicher Familienalltag durch die Corona-Pandemie*. Hamburg. 72. Online: <http://hdl.handle.net/10419/267218>.
- Giustini, D. (2020): *Theorising - Crisis? What Crisis? Conceptualising Breakdowns in Practice Theory*. *The European Sociologist: Pandemic (Im) Possibilities* 1 (45). Online: <https://www.europeansociologist.org/issue-45-pandemic-impossibilities-vol-1/theorising-crises-what-crises-conceptualising-breakdowns>.
- Görgen, B./Wendt, B. (2015): *Nachhaltigkeit als Fortschritt denken - Grundrisse einer soziologisch fundierten Nachhaltigkeitsforschung*. *Soziologie und Nachhaltigkeit* 1 2015. Online: <http://www.uni-muenster.de/Ejournals/index.php/sun/article/view/1443>.
- Hargreaves, T. (2011): *Practice-ing behaviour change: Applying social practice theory to pro-environmental behaviour change*. *Journal of Consumer Culture*. 11. Jg., Heft 1, S. 79–99.
- Jäger, W./Meyer, H.-J. (2003): *Sozialer Wandel in soziologischen Theorien der Gegenwart*. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Jurczyk, K. (2014): *Doing Family - der Practical Turn der Familienwissenschaften*. In: A. Steinbach/M. Hennig/O. Arránz Becker [Hrsg.]: *Familie im Fokus der Wissenschaft*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 117–138.
- Kruse, J. (2015): *Qualitative Interviewforschung. Ein integrativer Ansatz*. 2. Aufl. Weinheim/Basel: Beltz Juventa.
- Manderscheid, K. (2014): *Criticising the Solitary Mobile Subject: Researching Relational Mobilities and Reflecting on Mobile Methods*. *Mobilities* 9 (2), 188–219. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.830406>.
- Manderscheid, K. (2017): *Ökonomische Krisen und der Wandel von Mobilitätsdispositiven: Die Integration von Regulations- und diskurstheoretischen Annahmen*. In: R. Diaz-Bone/R. Hartz [Hrsg.]: *Dispositiv und Ökonomie: Diskurs- und dispositivanalytische Perspektiven auf Or-*



- ganisation und Märkte. Wiesbaden: VS-Verlag für Sozialwissenschaften, S. 371–391.
- Manderscheid, K. (2019): Auto-logische Koppelung: eine quantitativ-praxistheoretische Perspektive auf Mobilität. *Schweizerische Zeitschrift für Soziologie*. 45 Jg., Heft 2, S. 161–183. <https://doi.org/10.2478/sjs-2019-0008>.
- Manderscheid, K. (2022): *Soziologie der Mobilität*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Mattioli, G./Anable, J./Vrotsou, K. (2016): Car dependent practices: Findings from a sequence pattern mining study of UK time use data. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 89. Jg., S. 56–72. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.04.010>.
- Matzat, J. S. (2020): *Die Energiewende in den eigenen vier Wänden*. Baden-Baden, Nomos.
- Mayring, P. (2000): *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 7. Aufl. Weinheim: Deutscher Studien Verlag.
- Mock, M. (2022): Making and breaking links: the transformative potential of shared mobility from a practice theories perspective. *Mobilities*. S. 1–17.
- Möhring, K./Naumann, E./Reifenscheid, M./Blom, A. G./Wenz, A./Rettig, T./Lehrer, R./Krieger, U./Juhl, S./Friedel, S./Fikel, M./Cornesse, C. (2020): *Die Mannheimer Corona-Studie: Schwerpunktbericht zu Erwerbstätigkeit und Kinderbetreuung*. Universität Mannheim. Mannheim. Mannheimer Corona-Studie. Online: [https://www.uni-mannheim.de/media/Einrichtungen/gip/Corona\\_Studie/2020-04-05\\_Schwerpunktbericht\\_Erwerbstaetigkeit\\_und\\_Kinderbetreuung.pdf](https://www.uni-mannheim.de/media/Einrichtungen/gip/Corona_Studie/2020-04-05_Schwerpunktbericht_Erwerbstaetigkeit_und_Kinderbetreuung.pdf).
- Nobis, C./Kuhnimhof, T. (2018): *Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Infas. Bonn, Berlin. Online: [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de).
- Reckwitz, A. (2003): *Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken. Practice. A Theory-of-Action Perspective* 32. Jg., Heft 4, S. 282–301.
- Reckwitz, A. (2016): *Praktiken und ihre Affekte*. In: H. Schäfer [Hrsg.]: *Praxistheorie*. Bielefeld: transcript, S. 163–180.
- Santarius, T. (2014): *Der Rebound-Effekt: ein blinder Fleck der sozial-ökologischen Gesellschaftstransformation* Rebound Effects: Blind Spots in the Socio-Ecological Transition of Industrial Societies. *Gaia*. 23. Jg., Heft 2, S. 109–117. <https://doi.org/10.14512/gaia.23.2.8>.
- Schäfer, H. (2013): *Die Instabilität der Praxis: Reproduktion und Transformation des Sozialen in der Praxistheorie*. Weilerswist: Velbrück.
- Schäfers, B. (2012): *Sozialstruktur und sozialer Wandel in Deutschland*. UVK/UTB.
- Schäfers, B. (2018): *Krise*. In: Johannes Kopp/Anja Steinbach [Hrsg.]: *Grundbegriffe der Soziologie*. Wiesbaden: Springer, S. 245–247.
- Schatzki, T. R. (1996): *Social practices: A Wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge University Press.
- Schatzki, T. R. (2002): *The Site of the Social: A Philosophical Account of the Constitution of Social Life and Change*. University Park.
- Schatzki, T. R. (2005): *Peripheral Vision*. *Organization Studies* 26. Jg., Heft 3, S. 465–484. <https://doi.org/10.1177/0170840605050876>.
- Scheiner, J./Holz-Rau, C. [Hrsg.] (2015): *Räumliche Mobilität im Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden: Springer.
- Schmid, M. (2015): *Disruptiver sozialer Wandel und das Problem der Resilienz*. In: M. Endreß/A. Maurer [Hrsg.]: *Resilienz im Sozialen: Theoretische und empirische Analysen*. Wiesbaden: Springer, S. 57–85.
- Selzer, S./Lanzendorf, M. (2022): *Car independence in an automobile society? The everyday mobility practices of residents in a car-reduced housing development*. *Travel Behaviour and Society*. 28. Jg., S. 90–105.
- Shove, E. (2010): *Beyond the ABC: Climate Change Policy and Theories of Social Change*. Environ-



- ment and Planning A. 42. Jg., Heft 6, S. 1273–1285. <https://doi.org/10.1068/a42282>.
- Shove, E. (2016): Infrastructures and practices. In: O. Coutard/J. Rutherford [Hrsg.]: *Beyond the Networked City. Infrastructure reconfigurations and urban change in the North and South*. London and New York: Routledge, S. 242–257.
- Shove, E./Pantzar, M./Watson, M. (2012): *The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes*. Thousand Oaks: Sage.
- Shove, E./Walker, G. (2010): Governing transitions in the sustainability of everyday life. *Research Policy*. 39 Jg., Heft 4, S. 471–476. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.019>.
- Shove, E./Watson, M./Spurling, N. (2015): Conceptualizing connections: Energy demand, infrastructures and social practices. *European Journal of Social Theory*. 18 Jg., Heft 3, S. 274–287. <https://doi.org/10.1177/1368431015579964>.
- Sonnberger, M./Gross, M. (2018): Rebound Effects in Practice: An Invitation to Consider Rebound From a Practice Theory Perspective. *Ecological Economics*. 154 Jg., S. 14–21. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2018.07.013>.
- Walker, G. (2013): Inequality, sustainability and capability. In: E. Shove/N. Spurling [Hrsg.]: *Sustainable Practices. Social Theory and Climate Change*. London and New York: Routledge, S. 181–196.
- Warde, A. (2005): Consumption and Theories of Practice. *Journal of Consumer Culture*. 5. Jg., Heft 2, S. 131–153. <https://doi.org/10.1177/1469540505053090>.
- Watson, M. (2012): How theories of practice can inform transition to a decarbonised transport system. *Journal of Transport Geography* 24, 488–496. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.04.002>.
- Watson, M. (2017): Placing power in practice theory. In: A. Hui/T. R. Schatzki/E. Shove [Hrsg.]: *The nexus of practices: Connections, constellations, practitioners*. London and New York: Routledge, S. 169–182.
- Weenink, D./Spaargaren, G. (2016): Emotional agency navigates a world of practices. In: G. Spaargaren/D. Weenink/M. Lamers [Hrsg.]: *Practice theory and research. Exploring the dynamics of social life*. London: Routledge, S. 76–100.
- Wikipedia (2023): COVID-19-Pandemie in Deutschland. Wikipedia. Online: [https://de.wikipedia.org/wiki/COVID-19-Pandemie\\_in\\_Deutschland](https://de.wikipedia.org/wiki/COVID-19-Pandemie_in_Deutschland) (abgerufen am 10.03.2023).
- Zehl, F./Weber, P. (2020): *Die Vermessung der Mobilität in der Pandemie: Gedämpfte Hoffnung auf die Verkehrswende*. infas WZB, Motiontag. Berlin. Mobilitätsreport. Online: [https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas\\_Mobilitätsreport\\_WZB\\_7331\\_20201217.pdf](https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas_Mobilitätsreport_WZB_7331_20201217.pdf).

**Autor\*innen:**

**Katharina Manderscheid** ist Professorin für Soziologie, insbesondere Lebensführung und Nachhaltigkeit an der Universität Hamburg. Sie arbeitet unter anderem zu Mobilität und Verkehr, Nachhaltigkeitstransformation und Wandel der Alltagspraktiken. Im Projekt Klimafreundliches Lokstedt – Selbsttragende lokale Transformationsdynamiken durch Reallabore war sie Leiterin des Teilprojekts Autofreie Mobilität.

**Franziska Krieger** ist Soziologin und arbeitet zur nachhaltigen Mobilität und Partizipation in einem Beratungsunternehmen. Im Projekt Klimafreundliches Lokstedt – Selbsttragende lokale Transformationsdynamiken durch Reallabore war sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin tätig.

**Fabian Zimmer** ist Politikwissenschaftler und in den Bereichen Datenanalyse und neue Mobilität für ein Verkehrsunternehmen tätig. Im Projekt Klimafreundliches Lokstedt – Selbsttragende lokale Transformationsdynamiken durch Reallabore hat er als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Teilprojekt Autofreie Mobilität mitgewirkt.

## Impressum

Soziologie und Nachhaltigkeit  
Beiträge zur sozial-ökologischen Transformationsforschung

ISSN 2364-1282

Sonderband 3 (2024): Transformation von Mobilitätspraktiken im Kontext multipler Krisen – Beschleunigter Wandel oder nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit? DOI: 10.17879/sun-2024-5276

Eingereicht 13.01.2023 – Peer-Review 02.05.2023 – Überarbeitet 06.06.2023 – Akzeptiert 23.06.2023

Lizenz CC-BY 4.0 ([www.creativecommons.org/licenses/by/4.0](http://www.creativecommons.org/licenses/by/4.0))

Herausgeber\*innen: Lisa Ruhrort, Mirijam Mock, Marco Sonnberger

Redaktion: Niklas Haarbusch, Jakob Kreß, Carsten Ohlrogge

Layout/Satz: Niklas Haarbusch

Anschrift: Universität Münster, Institut für Soziologie  
Scharnhorststraße 121, 48151 Münster  
Telefon: (0251) 83-25440  
E-Mail: [sun.redaktion@uni-muenster.de](mailto:sun.redaktion@uni-muenster.de)  
Website: [www.sun-journal.org](http://www.sun-journal.org)

Gefördert durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG) - Projektnummer 490954504