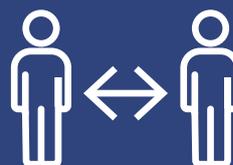
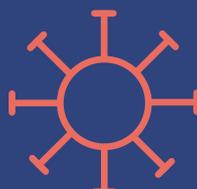
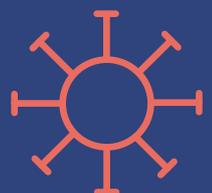
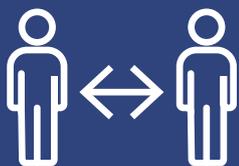
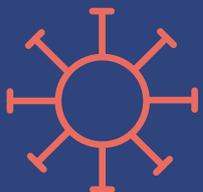
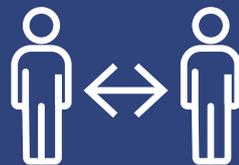
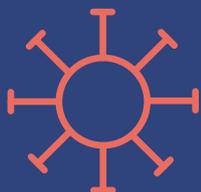
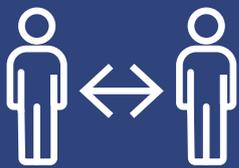
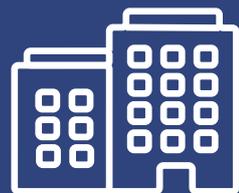
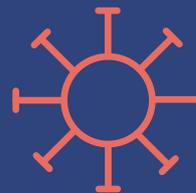
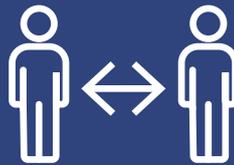
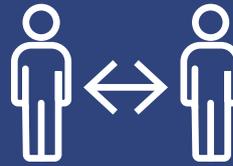
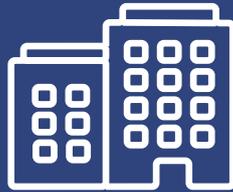
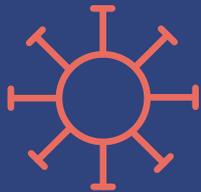


Lara Felicia Danyel

Corona und Nachbarschaft

Qualitative Untersuchung zu Corona und Nachbarschaft
in zwei Berliner Bezirken



Lara Felicia Danyel

Corona und Nachbarschaft

Qualitative Untersuchung zu Corona und Nachbarschaft
in zwei Berliner Bezirken

ISR Impulse Online

Hrsg.: Technische Universität Berlin, Fakultät VI: Planen Bauen Umwelt
Institut für Stadt- und Regionalplanung

Lara Felicia Danyel

Corona und Nachbarschaft

Qualitative Untersuchung zu Corona und Nachbarschaft
in zwei Berliner Bezirken

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de/> abrufbar.

Die Beiträge dieser Schriftenreihe dienen der Publikation von Arbeiten im Internet, die aktuelle wissenschaftlich oder planungsbezogen relevante Themen aufgreifen und sich mit unterschiedlichen Positionen im Bereich der Stadt- und Regionalplanung, Stadtgeschichte und Stadtentwicklung, des Wohnungswesens und des Planungs- und Baurechts auseinandersetzen. In dieser Reihe finden Sie u. a. Abschlussarbeiten, Tagungs- und Veranstaltungsdokumentationen oder Forschungsberichte.

Vorgänger der Schriftenreihe ISR Impulse Online ist die ISR Graue Reihe.

Universitätsverlag der TU Berlin, 2022

<https://verlag.tu-berlin.de>

Fasanenstr. 88, 10623 Berlin

Tel.: +49 (0)30 314 76131 / Fax: -76133

E-Mail: publikationen@ub.tu-berlin.de

Teilw. zugl.: Berlin, Techn. Univ., Bachelorarbeit, 2021

Erstbetreuerin: Prof. Elke Pahl-Weber

Zweitbetreuer: Dipl.-Ing. Christian Kloss

Diese Veröffentlichung – ausgenommen Zitate und anderweitig gekennzeichnete Teile – ist unter der CC-Lizenz CC BY lizenziert.

Lizenzvertrag: Creative Commons International 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Layout & Satz

Lara Felicia Danyel

Titelbild

Lara Felicia Danyel

ISSN 2199-8728 (online)

ISBN 978-3-7983-3219-5 (online)

Online veröffentlicht auf dem institutionellen Repository
der Technischen Universität Berlin:

DOI 10.14279/depositonce-11937

<http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-11937>

ABSTRACT

Die vorliegende Arbeit untersucht die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Nutzung der eigenen Nachbarschaft. Dabei wird das individuelle Mobilitätsverhalten als Mittler genutzt, um diese Veränderungen, bezogen auf das Berliner Stadtgebiet, räumlich nachzuvollziehen. In einem Mixed-Method-Ansatz wurde für die zwei Berliner Bezirke Treptow-Köpenick und Mitte vom Spätsommer bis Herbst 2020 eine qualitative Studie mit standardisierter Vorabbefragung durchgeführt. Ausgangspunkt der Arbeit ist dabei die Annahme, dass Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen, Schließungen von Geschäften und Veranstaltungsstätten und andere Maßnahmen der Pandemieeindämmung wie Social Distancing während der Corona-Krise einen erheblichen Einfluss auf die Orte hatten, die Berliner*innen seit März 2020 aufsuchten. Die Befragung zeigt auf, dass sich Änderungen im Mobilitätsverhalten besonders bei freiwilligen Aktivitäten vollzogen, während notwendige Aktivitäten nicht in gleichem Maße betroffen waren. Auch die Verkehrsmittelwahl ist von diesem Wandel betroffen: Während der ÖPNV noch immer Nutzungseinbußen verzeichnet, haben das Auto, das Fahrrad, aber auch der Fußverkehr an Attraktivität gewonnen. Darüber hinaus werden zwei Anpassungsstrategien der Befragten im Freizeitbereich näher vorgestellt – einerseits das Aufsuchen von naturnahen Freiräumen in der Stadt, zum anderen das Spaziergehen als eine an die Pandemie angepasste soziale Praxis. Zuletzt wird die Frage aufgeworfen, welche Rolle Stadtplanung in dieser Entwicklungsdynamik einnehmen kann.

This paper examines the impact of the COVID-19 pandemic on the use of one's neighborhood. Individual mobility behaviour functions as a mediator to spatially trace these changes in relation to the Berlin urban area. In a mixed-method approach, a qualitative study with a standardized pre-survey was conducted for the two Berlin districts Treptow-Köpenick and Mitte in late summer to autumn 2020. The starting point of the work is the assumption that exit and contact restrictions, closures of shops and venues, and other pandemic containment measures such as social distancing during the COVID-19 crisis had a significant impact on the places Berliners visited since March 2020. The survey shows that changes in mobility behaviour occurred particularly in voluntary activities, while necessary activities were not affected to the same extent. The choice of means of transport is also affected by this change: while public transport is still experiencing a decline in use, the car, the bicycle, and also walking have become more attractive. In addition, two adaptation strategies of the respondents in the field of leisure are presented in more detail – on the one hand, seeking out natural open spaces in the city, and on the other hand, walking as a pandemic-adapted social practice. Finally, the question is raised as to what role urban planning can play in this development dynamic.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

RKI	Robert-Koch-Institut
SARS-CoV-2	Severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 (Englisch); Schweres akutes respiratorisches Syndrom Corona-Virus-2
COVID-19	coronavirus disease-19 (Englisch); Corona-Virus-Krankheit-19
WHO	World Health Organization (Englisch); Weltgesundheitsorganisation
BMI	Bundesministerium des Innern; seit 2018 Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
WZB	Wissenschaftszentrum Berlin
LaGeSo	Landesamt für Gesundheit und Soziales
I	Interviewerin
B	Befragte Person

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	11
A Fallzahlen über Fallzahlen	12
B Zielsetzung und Aufbau der Arbeit	14
2. THEORETISCHE UND PANDEMISCHE GRUNDLAGEN	15
A Der Berliner Weg in eine neue Normalität	16
B Corona-Krise?	19
3. EINFÜHRUNG IN DIE THEORETISCHEN GRUNDBEGRIFFE	21
A Mobilität	22
B Nachbarschaft	23
C Freiraum	26
4. METHODIK	29
A Corona als Forschungsgegenstand – Methodische Vorüberlegungen	30
B Methodisches Vorgehen	32
5. DARSTELLUNG UND ANALYSE DER ERHOBENEN DATEN	43
A Der individuelle Nachbarschaftsbezug	45
B Mobilitätsroutinen und -verhalten	50
C Urbane, naturnahe Räume als Orte der Resilienz	56
D Spazierengehen als neuentdeckte soziale Praxis	59
6. FAZIT	61
A Von der Krise lernen?	62
B Ausblick	64
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	66
QUELLENVERZEICHNIS	67
INTERVIEWTRANSKRIPTE	72

1. EINLEITUNG

A FALLZAHLEN ÜBER FALLZAHLEN

Das SARS-CoV-2, auch Corona-Virus genannt, ist ein neuartiges Virus der Sars-Gruppe, welches die Atemwegserkrankung COVID-19 verursacht. Nach aktuellem Forschungsstand erfolgt die Übertragung primär durch Tröpfcheninfektionen und Aerosole (Vgl. RKI 2020a). Am 11. März 2020 erklärte die WHO die Ausbreitung der Erkrankung COVID-19 zu einer Pandemie (Vgl. RKI 2020), nachdem chinesische Behörden Ende Dezember 2019 erstmals die neuartige Lungenerkrankung an die WHO gemeldet hatten (Vgl. Quarks 2020). Am 27. Januar 2020 wurde die erste offizielle Infektion in Deutschland, Starnberg gemeldet (Vgl. BMG 2020); die erste offiziell gemeldete Infektion in Berlin wurde vier Tage später registriert. Während in ganz Deutschland am 04. März 2020 noch 262 aktuell Infizierte gemeldet waren, potenzierte sich das Infektionsgeschehen innerhalb kürzester Zeit von 3.787 Fällen am 14. März 2020 auf 27.322 aktive Fälle am 24. März 2020 (Vgl. Bundesregierung 2020a).

Die schnelle Ausbreitung des Virus hatte weitreichende räumlich-physische Konsequenzen für die Verhinderung von Ansteckungsketten:

So wurden seit März 2020 verschiedene Hygieneregeln in Deutschland eingeführt, wie beispielsweise das Beachten der Hust- und Niesetikette, das generelle Abstandhalten, das Social Distancing und nicht zuletzt eine Maskenpflicht in geschlossenen oder stark frequentierten Straßenräumen und Plätzen (Vgl. BzgA 2020). Da sich die Ansteckungsgefahr des Virus schon vor dem Auftreten erster Symptome als sehr hoch erwiesen hat und viele Corona-Erkrankungen asymptomatisch verlaufen, wurde darüber hinaus insbesondere im März und April 2020 das öffentliche Leben in Deutschland stark eingeschränkt. Im April 2020 spricht das Bundesgesundheitsministerium von einer „Corona-Krise“ (Vgl. BMG 2020). Dabei verlief die erste Infektionswelle in Deutschland im Verhältnis zu denen der europäischen Nachbarstaaten noch relativ mild (Vgl. WHO 2020).

Auch in Berlin hatte die abrupte, starke Reduktion physischer Kontakte ab Mitte März 2020 als Reaktion auf die Ausbreitung des Corona-Virus unmittelbare und umfassende Auswirkungen auf den Alltag der Stadtbewohner*innen, insbesondere auf ihr individuelles Mobilitätsverhalten. Diese Verhaltensänderungen spiegelten sich in qualitativer und quantitativer Hinsicht, also sowohl in Bezug auf die Wahl der Mobilitätsmedien und Zielorte als auch hinsichtlich der zurückgelegten Strecken, Entfernungen und Wegehäufigkeit. Wie dem aktuellen Mobilitätsdatenbericht von Google entnommen werden kann, hielten sich Berliner*innen im März und April 2020 im Vergleich zum Referenzzeitraum Januar und Februar 2020 deutlich weniger in Bahnhöfen (–32 %), in ihren Arbeitsstätten (–7 %) sowie in Einzelhandelseinrichtungen oder Räumen für Freizeitaktivitäten (–45 %), wie z.B. Kultureinrichtungen, auf (Vgl. Google 2020). Währenddessen wurden Parks (+70 %) sehr viel häufiger aufgesucht (Vgl. ebd.). Dieser erhöhte Wert ist teilweise auch auf die höheren Außentemperaturen im Vergleich zum Referenzzeitraum zurückzuführen. Dennoch zeigen die Daten von Google auf, dass Berliner*innen während der ersten Hochphase der pandemieinduzierten Beschränkungen ihr Mobilitätsverhalten, auch aufgrund der strengen Maßnahmen zur Pandemieindämmung, grundlegend änderten.

Während die Zahl der Neuinfektionen in Deutschland infolge der Kontaktbeschränkungen und steigender Außentemperaturen im Sommer 2020 zeitweise auf unter 6.000 aktuell Infizierte sank, verzeichnet das RKI ab Anfang August 2020 einen leichten, ab Anfang Oktober einen sehr starken Anstieg der Anzahl Neuinfizierter (Vgl. Bundesregierung 2020a). Wurden noch im März 2020 starke Kontaktbeschränkungen bei weitaus geringeren Fallzahlen erlassen, folgten erneute drastische Schritte zur Bekämpfung des Infektionsgeschehens der zweiten Infektionswelle nun erst Ende Oktober bei einer aktiven Fallzahl von 121.256 infizierten Personen (Vgl. ebd.).

Im Dezember 2020 verzeichnet Deutschland ein neues Rekordhoch der Infektionszahlen. Am 20. Dezember 2020 zählt das RKI 370.600 aktive Corona-Fälle bei 22.771 Neuinfektionen innerhalb von 24 Stunden (Vgl. Bundesregierung 2020a).

Aufgrund der Corona-Maßnahmen steht die Bundesregierung zunehmend in der Kritik: Seit dem Sommer 2020 wurden mehrere Großdemonstrationen gegen die Kontaktbeschränkungen, Hygienemaßnahmen und Geschäftsschließungen der Regierung mit teilweise bis zu 20.000 Teilnehmenden angemeldet (Vgl. rbb24 2020). Als Reaktion auf die Corona-Krise werden in der Tagespresse Stimmen laut, die eine grundlegende Veränderung der Art und Weise vorhersagen, wie wir in Städten zusammenleben (siehe Appenzeller 2020; Kleilein/Meyer 2020). Nicht zuletzt stellen das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) mit dem 8. Projektauftrag der Nationalen Stadtentwicklungspolitik unter dem Titel „Post-Corona-Stadt“ insgesamt rund 3,5 Mio. Euro Bundesmittel für Pilotprojekte zur Stärkung der Resilienz von Städten und Quartieren zur Verfügung (Vgl. Nationale Stadtentwicklungspolitik 2020).

Abkehr von der urbanen Dichte, virtuelle Städte, Flucht aufs Land – das sind einige Zukunftsmodelle, die vermeintlich die neuen, durch die Corona-Krise geweckten Bedürfnisse zu befriedigen versuchen. Aber sind dies wirklich die Anforderungen der „Neuen Normalität“ (Vgl. DW Nachrichten 2020), mit der sich Stadtbewohner*innen seit Beginn der Pandemie auseinandersetzen mussten? Oder kann auch ein urbaner Lebensstil in einer Großstadt wie Berlin an die Rahmenbedingungen einer Pandemie angepasst werden?

Die mit der Corona-Pandemie einhergehenden Beschränkungen im Raum Berlin haben innerhalb weniger Wochen verschiedene Raumbedarfe auf das Äußerste sichtbar gemacht: Sei es die Erholungsfunktion von Parks, die Mobilitäts-, Bewegungs-, aber auch die Aufenthaltsfunktion von Straßenräumen sowie die soziale Bedeutung nachbarschaftlicher öffentlicher Plätze. Denn die Bedeutung qualitativ hochwertiger öffentlicher Räume in einer verdichteten Stadt wie Ber-

lin wird insbesondere dann offensichtlich, wenn Stadtbewohner*innen auf diese angewiesen sind, da sie nicht auf private oder halb-öffentliche Räume ausweichen können, um ihre alltäglichen Bedürfnisse zu erfüllen. Während Orte des Arbeitens, der Erholung sowie des Konsums vielerorts im Zeitraum Mitte März bis Ende April 2020 gemieden werden mussten und Wegeziele für diese Zwecke wegfielen, wurden der eigene Wohnort und das nähere Wohnumfeld, die Nachbarschaft, zum räumlichen Schwerpunkt der Bewältigung der „Neuen Normalität“ (Vgl. DW Nachrichten 2020).

B ZIELSETZUNG UND AUFBAU DER ARBEIT

Die vorliegende Arbeit versucht zu verstehen, welche Auswirkungen die Corona-Pandemie auf den eigenen Bezug zur Nachbarschaft hat. Dabei wird das individuelle Mobilitätsverhalten als Mittler genutzt, um diese Veränderungen, bezogen auf das Berliner Stadtgebiet, räumlich nachzuvollziehen.

Ausgangspunkt der Arbeit ist dabei die Annahme, dass Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen, Schließungen von Geschäften und Veranstaltungen und andere Maßnahmen der Pandemieeindämmung wie Social Distancing während der Corona-Krise einen erheblichen Einfluss auf die Orte hatten, die Berliner*innen seit März 2020 aufsuchten. Welche Rolle übernimmt das Lokale bei der Bewältigung eines von einer Pandemie geprägten Alltags?

Aufbauend auf einer Auseinandersetzung mit dem zugrunde gelegten Nachbarschaftsbegriff, werden die Erfahrungen von Berliner*innen aus den zwei Bezirken Treptow-Köpenick und Berlin-Mitte in einem Multi-Method-Ansatz erhoben. Ziel ist es, induktiv Erkenntnisse zu den veränderten Wegezielen und Raumbedarfen zu ermitteln.

Dafür wird zunächst in die der Analyse zugrunde gelegten theoretischen Konzepte von Nachbarschaft, Mobilität und Freiraum eingeführt. Im darauffolgenden Kapitel werden die methodischen Grundlagen der Arbeit vorgestellt und diskutiert. Die Analyse der erhobenen Daten erfolgt in Unterkapiteln, die jeweils eine andere Beobachtung vorstellen. Abschließend wird noch einmal abstrakter diskutiert, welche Lerneffekte aus Krisen wie der Corona-Pandemie für die Planung gezogen werden können.

2. THEORETISCHE UND PANDEMISCHE GRUNDLAGEN

A DER BERLINER WEG IN EINE NEUE NORMALITÄT

Nachdem im März 2020 die Infektionszahlen auch in Berlin schnell anstiegen, folgten schrittweise Ausgangsbeschränkungen und Kontaktsperren sowie Schließungen von Kitas, Schulen und Universitäten, von Arbeitsstätten und Einzelhandel sowie kulturellen, sozialen und anderen Einrichtungen, um die Ausbreitung des Virus einzudämmen.

Berlin setzte dafür verschiedene Maßnahmen durch, beginnend mit der Absage von Großveranstaltungen in staatlichen Theater-, Opern- und Konzerthäusern bis vorerst zum Ende der Osterferien. Wenige Tage später folgten Schließungen von Bars, Kneipen und Kinos (Vgl. rbb24 2020); außerdem galten ab dem 22. März 2020 umfassende Kontaktbeschränkungen, die die Bewegungsfreiheit der Berliner*innen stark einschränkten. Wurden diese zunächst noch von der Polizei durch das Vorzeigen des Personalausweises kontrolliert, fokussierten sich polizeiliche Kontrollen im weiteren Verlauf der Pandemie vor allem auf das Einhalten des Versammlungsverbots in Parks und auf öffentlichen Plätzen sowie auf das Überprüfen des regelkonformen Außenverkaufs von Cafés und Restaurants (Vgl. Betschka et al. 2020). Im Mai 2020 wurden diese Maßnahmen schrittweise wieder gelockert und ab Ende Juni 2020 zunächst wieder vollständig aufgehoben. Auch die Kontrollen an deutschen Grenzen wurden Mitte des Monats Juni wieder beendet (Vgl. rbb24 2020a).

Nachdem noch im Frühjahr Schulen und Kindertagesstätten relativ schnell schließen mussten, begann Mitte August 2020 das neue Schuljahr nach den Sommerferien im regulären Präsenzbetrieb. Kurz darauf registrierten die zuständigen Behörden in acht Berliner Schulen Corona-Fälle. Auch das Berliner Landesamt für Gesundheit und Soziales verzeichnete im August erstmals wieder einen stärkeren Anstieg der Infektionszahlen seit April 2020 (Vgl. LaGeSo 2020).

Am 8. Oktober 2020 überschritt Berlin den Grenzwert von 50 Neuinfizierten pro 100.000

Einwohner*innen binnen sieben Tagen erstmals in allen Bezirken (Vgl. ebd.). Seit dem 20. Oktober 2020 galt in Berlin die Maskenpflicht an vielen stark frequentierten Straßen und Plätzen und in Warteschlangen, wenn der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann. Ende Oktober beschlossen Bund und Länder neue Beschränkungen im öffentlichen und privaten Bereich, darunter Schließungen der Gastronomie, Personenbeschränkungen für den Einzelhandel sowie starke Kontaktbeschränkungen. Ziel war es, Kontakte wieder nachvollziehen zu können, um Infektionsketten effektiv zu bekämpfen. Die Beschränkungen galten zunächst nur für den Monat November und wurden dann nochmals bis zum 10. Januar 2021 verlängert (Vgl. rbb24 2020d).

Die Chronik der Corona-Pandemie in Berlin zeigt auf, dass die gesellschaftlichen Entwicklungen, die allgemein als Corona-Krise bezeichnet werden, keinesfalls konstant verlaufen.

Das Infektionsgeschehen verzeichnet seit März 2020 starke Varianzen: Während die Infektionszahlen im Sommer für den Raum Berlin stark zurückgingen, stiegen die Infektionszahlen im Herbst 2020, wie bereits dargestellt, sogar stark über die Höchstwerte von März und April 2020 an. Beschränkungen des öffentlichen und privaten Lebens wurden laufend an das Infektionsgeschehen, an Kapazitäten des Gesundheitssystems sowie an den aktuellen Stand der Forschung angepasst. Maßnahmen, die noch im April 2020 ein Novum darstellten, wie Schließungen von Gastronomie oder die Einführung der Maskenpflicht, gehörten schon im Spätsommer 2020 zu einer „Neuen Normalität“ (Vgl. Jonas 2020; Zifonun 2020; Stangl 2020).

Der Begriff wurde im öffentlichen Kontext das erste Mal bei einer Pressekonferenz am 15. April 2020 von Olaf Scholz verwendet: „Wir bewegen uns in eine neue Normalität – eine Normalität, die nicht kurz sein wird, sondern die längere Zeit anhalten wird.“ (Bundesregierung 2020).

Das Zitat von Olaf Scholz beschreibt den abrupten und ungewissen Übergang von einer sozialen Ordnung in eine andere; dabei ist die Corona-Krise der Start- und Wendepunkt dieses gesellschaftlichen Umbruchs (Vgl. Mergel 2012: 15).

Um zu verstehen, welche Auswirkungen die Corona-Pandemie auf den Alltag der Berliner Stadtbewohner*innen hatte, soll die Pandemie zunächst krisensoziologisch eingeordnet werden.

CORONA-TIMELINE FÜR BERLIN



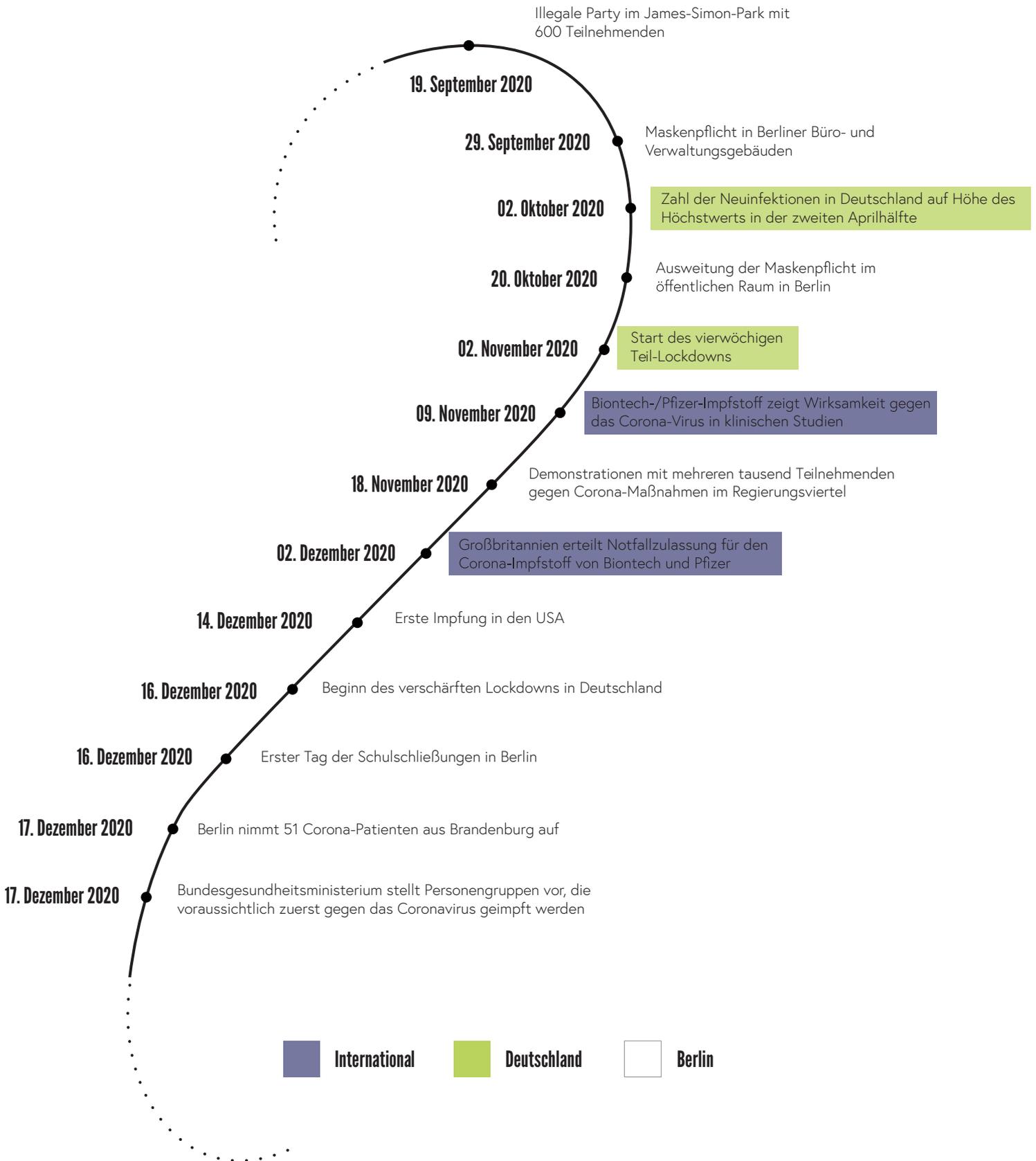


Abb. 1: Darstellung relevanter Entwicklungen während der Corona-Pandemie mit Fokus auf Berlin nach Datum. Eigene Darstellung 2020, Datengrundlage: rbb24 2020.

B CORONA-KRISE?

Die Bundeszentrale für politische Bildung definiert Krise als „eine über einen gewissen (längeren) Zeitraum anhaltende massive Störung des gesellschaftlichen, politischen oder wirtschaftlichen Systems“ (Schubert/Klein 2018). Dabei können Krisen aber auch stets die Chance zu einer „(aktiv zu suchenden qualitativen) Verbesserung“ (ebd.) in sich bergen.

Thomas Mergel (2012) hebt mit seinem Krisenbegriff zwei zentrale Elemente der Krise hervor: Er versteht Krisen als „Form der Selbstbeschreibung einer Gesellschaft, die sich so ebenso ihrer Reformbedürftigkeit wie ihrer Wandlungsfähigkeit vergewissert“ (Mergel 2012: 5). Als Katalysatoren gesellschaftlichen Wandels markieren sie den Übergang in eine neue Normalität. Sie zeigen auf, wie fragil gesellschaftliche Ordnungen sind. Als soziale und gesellschaftliche Umbruchserfahrungen sind Krisen eine intersubjektiv geteilte Erfahrung – auch wenn die Konsequenzen der Krise für das Individuum unterschiedlich sein können. Mergel stellt Zukunftsängste als sozial geteilte Erfahrung heraus. Diese Angsterfahrung kann auch Auswirkungen auf das eigene Handeln haben; etablierte Routinen müssen aufgebrochen und an den wahrgenommenen Krisenzustand angepasst werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Zeitlichkeit von Krisen zu legen: Durch die Beschleunigung der Krise erscheinen das unmittelbare „Davor“ und „Danach“ meist als entschleunigt – es kommt zu einer Ballung von Ereignissen, die sich stark vom Normalzustand unterscheiden (Vgl. Mergel 2012: 13 f.).

Die Definition von Krisen erweist sich nach Weiß (2012) als theoretisch und methodisch unscharf – verschiedene Disziplinen wie die Soziologie oder auch die Ökonomie bedienen sich des Begriffs, sie lehnen sich dabei aber stark an andere Disziplinen wie die Psychologie an.

Was fehlt, ist ein übergreifendes, interdisziplinäres Verständnis von gesellschaftlichen Krisen (Vgl. Weiß 2012: 25 f.). Trotz unzureichender Abgrenzbarkeit des Begriffs muss eine Auseinandersetzung mit den gesellschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auch deren Krisenhaftigkeit betrachten: Denn „Krisen sind real in ihren Konsequenzen, ganz unabhängig von ihrem Wahrheits- und Wirklichkeitsgehalt“ (Hasse 2012: 31). Ob es sich bei der Corona-Pandemie nun um eine gesellschaftliche Krise handelt oder nicht, sie wird jedenfalls schon jetzt semantisch als eine solche behandelt (Vgl. Lobin 2020; siehe auch Möhrs 2020).

3. EINFÜHRUNG IN DIE THEORETISCHEN GRUND- BEGRIFFE

MOBILITÄT,
NACHBARSCHAFT UND
FREIRAUM

A MOBILITÄT

Die Forschungsfrage der Arbeit ist eingebettet in verschiedene theoretische Konzepte, die aufgrund ihrer begrifflichen Unschärfe zunächst erläutert werden sollen. Den Ausgangspunkt dafür bildet der Begriff der Mobilität, der sowohl in der Verkehrs- als auch in der Stadtplanung sehr breite Verwendung findet, während er in der Soziologie lange Zeit auf die soziale Mobilität, also auf die Beweglichkeit zwischen sozialen Gruppen oder Gesellschaftsschichten, reduziert und erst spät auch auf die räumliche Bewegung und geografische Distanzüberwindung übertragen wurde (Vgl. Holzapfel 2016: 6 f.; siehe auch Manderscheid 2012: 552).

Tatsächlich fand der Begriff des Verkehrs mit seiner heutigen Bedeutungszuweisung erst um 1900 Anwendung in der deutschen Sprache (Vgl. Holzapfel 2016: 6). Im Kontext der Gründerzeit wies er vor allem auf den Güterverkehr und Transport von Waren hin. In den 1970er Jahren etablierte sich der Begriff der Mobilität wesentlich durch die Bemühungen des Automobilverbands ADAC, die gesellschaftliche Akzeptanz des Autoverkehrs in Deutschland angesichts einer wachsenden Umweltbewegung zu erhöhen (Vgl. ebd.). Im Verkehrswesen dominiert heute ein Begriffsverständnis, das Mobilität als abgeleitetes Bedürfnis der rationalen Zielerreichung versteht – zu selten rücken die individuellen Beweggründe sowie die sozialräumlichen Faktoren für das Mobilitätsverhalten in den Fokus der Analyse (Vgl. Holzapfel 2016: 9; siehe auch Manderscheid 2012: 533):

„Problematisch an diesem Verständnis von Mobilität erweist sich gerade auch für die Politik, dass die Bedürfnisse, von denen sich das Verkehrsverhalten ableitet, selbst nicht Gegenstand der Analyse sind“ (Manderscheid 2012: 553).

Die vorliegende Arbeit versucht eben diese Bedürfnisse zu erfassen und in Hinblick auf Veränderungen durch die Corona-Pandemie zu untersuchen.

Wie bewege ich mich im städtischen Raum?
Welche Orte suche ich für welchen Zweck auf?
Welches Verkehrsmittel nutze ich und wie komfortabel ist dieses, um meine Wegeziele in einer Pandemie zu erreichen?

Dabei wird das Mobilitätsverhalten in Bezug zum Alltag der Befragten untersucht, indem die individuellen Gründe für Mobilitätsänderungen erfragt und Auswirkungen auf aufgesuchte Orte in Berlin aufgezeigt werden. Ziel der Datenerhebung ist es, die Befragten in ihrer Mobilität ganzheitlich zu verstehen und sie nicht losgelöst von ihren, sich unter Pandemiebedingungen wandelnden, Alltagserfahrungen zu betrachten.

B NACHBARSCHAFT

Die Förderung „lebendige[r] Nachbarschaften“ (BMI 2020), also der sozialpolitische Fokus auf den Stadtteil, hat seit den 1990er Jahren Eingang in die Sozialpolitik Deutschlands gefunden (Vgl. Eckardt 2020: 112).

Erfolgt politische Eingriffe in arme Stadtteile in den Nachkriegsjahren eher aus einer medizinischen Perspektive, wurde diese in Deutschland zunehmend durch eine Strategie ersetzt, die im Sinne sozialer Gerechtigkeit sozialräumlichen Fehlentwicklungen auf Stadtteilebene zu begegnen versucht (Vgl. ebd.). Dies war beispielsweise mit dem Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ der Fall, durch das seit 1999 rund 6,3 Mrd. Euro für quartiersbezogene Projekte im deutschen Raum zur Verfügung gestellt wurden (Vgl. BMI 2020a). Neben der „Stabilisierung und Aufwertung städtebaulich, wirtschaftlich und sozial benachteiligter und strukturschwacher Stadt- und Ortsteile“ (BMI 2020), soll so auch der soziale Zusammenhalt allgemein gestärkt werden. Doch der hier zugrunde gelegte Nachbarschaftsbegriff bleibt weitgehend ungeklärt.

Auch das Strategiepapier des BMI „Nachbarschaften stärken, Miteinander im Quartier“ von 2016 argumentiert, dass der räumliche Bezugspunkt „Nachbarschaft“ eine wesentliche Rolle für die soziale Integrationsleistung von Städten spielt:

„Das Quartier oder der Stadtteil als Handlungsebene bietet dabei den Vorteil, dass nicht nur bestimmte Zielgruppen, sondern alle in der Nachbarschaft lebenden Menschen von einer verbesserten sozialen Infrastruktur und von Unterstützungsangeboten profitieren“ (BMI 2016: 3).

Nachbarschaften wird hier eine sozial integrierende Wirkung zugeschrieben (Vgl. ebd.: 4). Dabei werden Begriffe wie „Quartier“, „Stadtteil“ und „Nachbarschaft“ austauschbar genutzt – auch hier bleibt das dahinterstehende Begriffsverständnis implizit (Vgl. Reutlinger et al. 2015: 19 f.).

Doch wie funktionieren soziale Beziehungen in einem Stadtteil eigentlich? Sind es tatsächlich Nachbarschaften, die bei der Behebung sozialer Missstände wie Delinquenz und Armut eine zentrale Rolle spielen?

Wie Reutlinger et al. (2015) in ihren Erläuterungen zum Nachbarschaftsbegriff richtig feststellen, scheinen solche Homogenisierungsvorstellungen „immer weniger adäquat, um Nachbarschaften zu definieren, vielmehr muss von den gelebten persönlichen Beziehungen ausgegangen werden“ (Ebd.: 17). Was fehlt, ist ein theoretisches Fundament für die Frage, was zu einer Nachbarschaft gehört, was diese konstituiert – und was nicht. Eine Auseinandersetzung mit der Frage, wie die Corona-Pandemie sich auf den individuellen Umgang mit der eigenen Nachbarschaft auswirkt, muss also bei der Auseinandersetzung mit dem zugrunde gelegten Begriff der Nachbarschaft beginnen.

Die Auseinandersetzung mit dem Wortursprung von Nachbarschaft zeigt auf, dass der Begriff des Nachbarn relativ jung ist. Das Wort Nachbarschaft, aufgekommen im 14. Jahrhundert, setzt sich im Mittelhochdeutschen aus zwei Wortgruppen zusammen: „naehwa“ für nahe und „gabūra“ für Mitbewohner der Dorfgemeinschaft (Vgl. Hamm 1973: 133).

Der Wortursprung zeigt also zunächst einmal nur auf, dass es sich bei der Nachbarschaft um eine soziale Gemeinschaft handelt, also einen sozialen Zusammenhang, und weiterhin um ein Beziehungsverhältnis, das auf der räumlichen Nähe der Personen basiert (Vgl. Hüllemann et al. 2015: 23).

Der Begriff der Nachbarschaft wird in heutigen sozialpolitischen Ansätzen vor allem für die Beschreibung städtischen Zusammenlebens verwendet (Vgl. ebd.).

Der Begriffsursprung bezieht sich aber „auf einen klar abgrenzbaren räumlichen Kontext, [die] ländliche Dorfgemeinschaft“ (Hüllemann et al. 2015: 24). Die Dorfgemeinschaft stellt einen Sozialverbund dar, der durch gegenseitige Pflichten, Abhängigkeiten und Sanktionssysteme gekennzeichnet ist:

„Ein Ausschluss aus der Nachbarschaft hatte für Dorfbewohner schwerwiegende Konsequenzen [...] und führte nicht selten dazu, dass die betreffenden Personen aus der Gemeinschaft ausgeschlossen wurden“ (Rüssel 1928 zitiert nach Hüllemann et al. 2015: 25).

Diese Vorstellung von Nachbarschaft wird der heutigen Komplexität und Dynamik gelebter sozialer Beziehungen in urbanen Stadtteilen nicht mehr gerecht – und auch im ländlichen Raum haben sich die Rahmenbedingungen des nachbarschaftlichen Zusammenlebens maßgeblich verändert. In ihrem Werk *Tod und Leben großer amerikanischer Städte* (2015; Erstauflage 1961) zeigt Jane Jacobs auf, dass gerade die romantisierende Vorstellung von Nachbarschaft, wie sie städtebaulichen Konzepten und Stadtplanungsleitbildern der Moderne zugrunde liegt, negative Auswirkungen auf das tatsächliche Zusammenleben in Quartieren haben kann:

„'Nachbarschaft' ist ein Wort, das den Klang einer Liebesbotschaft angenommen hat. In dieser sentimental Bedeutung ist jedoch der Begriff Nachbarschaft für die Stadtplanung ausgesprochen schädlich. Er verleitet dazu, das Großstadtleben zu Imitationen kleinstädtischen oder vorstädtischen Lebens zu verzerren“ (Jacobs 2015: 6).

Während der Ursprung des Begriffs im engen sozialen Gefüge der ländlichen Dorfgemeinschaft liegt, hat er sich heute in mehrere Richtungen entwickelt. Karl-Sigismund Kramer (1954) unterscheidet dabei drei Deutungsebenen des Nachbarschaftsbegriffs:

*„1) Die Gesamtheit der Nachbarn in einem Orte;
2) Topographisch, die nähere Umgebung;
3) Das Verhältnis der Nachbarn untereinander“ (Kramer 1954 zitiert nach Hüllemann et al. 2015: 23).*

Bernd Hamm (1973) definiert Nachbarschaft als „soziale Gruppe, die primär wegen der Gemeinsamkeit des Wohnorts interagiert“ (Hamm 1973: 18) und leitet analog zu Kramer (1954) zwei weitere Betrachtungsebenen ab: die soziale und die physische Raumdimension (Vgl. Hüllemann et al. 2015: 27).

Vorausgesetzt wird ein klar abgrenzbarer Raum, eine Art Raumcontainer, der als materielle Hülle für die darin befindlichen Sozialgefüge verstanden werden kann:

„Die physische Hülle von Nachbarschaft besteht aus Wohngebäuden, Innenhöfen, Erschließungswegen, Freiräumen etc. innerhalb eines bestimmten Territoriums und beinhaltet die Vorstellung eines absoluten Raumes“ (Hüllemann et al. 2015: 28).

In diesem klar abgegrenzten Raum spielen sich dann soziale Beziehungen zwischen Menschen ab – und zwar aufgrund ihrer räumlichen Nähe durch ihren Wohnort. Sie konstituieren ein Interaktionsnetz – einen relativen Raum –, das sich über die Beziehungen der sozialen Akteure aufspannt und an den materiellen Raumgrenzen endet. So stehen die gebaute Nachbarschaft und die darin gelebten Beziehungen (Nachbarschaftsbeziehungen) in einem engen räumlich-sozialen Spannungsfeld; sie überlagern einander (Vgl. ebd.).

Die Begriffsbestimmung nach Hamm (1973) zeigt die Grenzen und Möglichkeiten der Anwendung des Nachbarschaftsbegriffs auf: Wird der gebaute Raum Bezugspunkt der Analyse, riskiert diese, Veränderungen im sozialen Verhalten direkt auf die physische Hülle des Raums zu beziehen. Der Fehlschluss würde lauten: Der Sozialraum wird durch den materiellen Raum determiniert. Die vollständige Verneinung der Auswirkungen des gebauten Raumes auf den relativen Raum sozialer Beziehungen wäre jedoch ebenfalls nicht zielführend (Vgl. Hüllemann et al. 2015: 29).

Diesen Konflikt bringen Hüllemann et al. (2015) nachfolgend zur Geltung:

„Menschliche Handlungsvollzüge spielen sich, wie die absolute Raumvorstellung in den Fokus rückt, immer innerhalb von Strukturen ab. Sie werden durch diese zwar nicht vollständig determiniert (Verkürzungsgefahr der absoluten Raumvorstellung), sind aber auch nicht völlig unabhängig davon (Verkürzungsgefahr der relativen Raumvorstellung)“ (Hüllemann et al. 2015: 30).

Bei der Arbeit mit dem Nachbarschaftsbegriff ergeben sich daher eine Anzahl an methodischen Fallstricken, die es für die vorliegende Arbeit zu beachten gilt:

Eine Reduktion des Nachbarschaftsbegriffs auf eine der oben genannten Ebenen läuft Gefahr, jeweils nur kleinen Ausschnitten der sozialen Wirklichkeit in einem Stadtteil gerecht zu werden. Die strukturelle Einbettung der beobachteten Phänomene kann so nur bedingt in die Analyse einbezogen werden (Vgl. Hüllemann et al.: 30 ff.).

Wird der Nachbarschaftsbegriff einem klar abgegrenzten Raum zugrunde gelegt, kann darüber hinaus nicht davon ausgegangen werden, dass für das Gebiet eine Nachbarschaftsbeziehung dominiert, in die alle Anwohnenden eingebunden sind. Vielmehr sind die individuellen Bedeutungszuweisungen für das Wohnumfeld und die sozialen Netzwerke in den Fokus der Analyse zu rücken, um keine homogenisierenden Nachbarschaftsvorstellungen zu reproduzieren. So können sich beispielsweise auch verschiedene Nachbarschaftsnetzwerke im gleichen Raum überlagern (Vgl. ebd.).

Der Bezug zur Nachbarschaft hat infolge technologischer Innovationen mehrere Bedeutungswandel erfahren:

„Beziehungsnetze enden für viele Menschen [...] immer seltener an territorialen Grenzen von Stadtteilen, Gemeinden oder Nationalstaaten (Pries 2008). Dies gilt insbesondere für ressourcenstarke Gruppen, die sich diese Art von Mobilität und Vielfalt leisten können“ (Hüllemann et al. 2015: 32).

Mehr und mehr ist es die eigene Lebenssituation, die darüber bestimmt, welche Rolle die lokale Nachbarschaft für das individuelle Beziehungsnetzwerk spielt (Vgl. ebd.: 32).

Resultierend aus den begrifflichen Vorüberlegungen zu Mobilität und Nachbarschaft, soll der Nachbarschaftsbezug nachfolgend durch das tatsächliche Handeln in der eigenen Nachbarschaft erfasst werden. Hierfür wird eine Kategorisierung von Jahn Gehl (2010) genutzt, die Handlungen im öffentlichen Raum anhand ihres „degree of necessity“ (Gehl 2010: 20) in drei Typen einordnet: notwendige, freiwillige und soziale Aktivitäten. Gehl zufolge lassen sich Aktivitäten nach ihrer Notwendigkeit entlang einer Skala einordnen. Dabei werden solche Aktivitäten, die man unabhängig vom gebauten Raum und vom nachbarschaftlichen Umfeld ausübt, weil kein Weg daran vorbeiführt, als notwendige Aktivitäten definiert, während solche, die vor allem der Freizeitgestaltung und Erholung dienen, als freiwillige Aktivitäten begriffen werden. Erst das Vorhandensein der notwendigen und freiwilligen Aktivitäten bringt soziale Aktivitäten hervor.

Dort, wo Menschen draußen notwendigen Tätigkeiten wie dem Weg zur Arbeit oder dem Einkauf nachgehen und wiederum andere spazieren gehen, sich auf einer Straßenbank sonnen oder andere freiwillige Aktivitäten ausüben, entstehen Gehl zufolge erst menschliche Begegnungen. Sei es ein schneller Gruß von der einen zur anderen Straßenseite oder das kurze Gespräch mit einem entfernter bekannten Nachbarn – wenn sich niemand im Straßenraum aufhält, können diese zufälligen Begegnungen dort gar nicht erst entstehen (Vgl. ebd.: 20).

Folglich ist es für die vorliegende Arbeit zielführend, den individuellen Alltag von Interviewpartner*innen, eingebettet in ihr Mobilitätsverhalten mit Blick auf die aufgesuchten Orte, zu erfassen. Betrachtet werden dabei der jeweils eigene Bezug zur und das individuelle Verständnis von Nachbarschaft. Ausgangspunkt der Analyse sind die Interviewpartner*innen selbst – sie teilen mit, was für sie Nachbarschaft bedeutet, wofür diese genutzt wird und wie sich ihr Verhältnis dazu im Zuge der Corona-Pandemie ver-

C FREIRAUM

Ein theoretisches Konzept, das im Zuge der Corona-Pandemie mehr und mehr an Bedeutung gewinnt, ist das des städtischen Freiraums. Städtischer Freiraum wird oft deckungsgleich mit dem Begriff des öffentlichen Raums verwendet. Deshalb ist es umso wichtiger, beide Termini voneinander abzugrenzen, bevor näher darauf eingegangen wird, warum bei der vorliegenden Arbeit ein besonderes Augenmerk auf den städtischen Freiraum gelegt werden soll.

Wie Petrow (2012) treffend erläutert, handelt es sich beim öffentlichen Raum um eine „genuin physisch-räumliche Kategorie“ (Petrow 2012: 806). Hier ist vor allem die Frage nach der Zugänglichkeit eines Raums und seiner Nutzbarkeit durch die Öffentlichkeit zentral (Vgl. Klamt 2012: 779). Der Begriff des Freiraums innerhalb der Stadt lässt sich davon abgrenzen, da er den nicht-überbauten Raum einfasst, also den „Stadtraum unter freiem Himmel, das ‚Draußen‘ der Stadt“ (Petrow 2012: 806). Die Frage danach, wie sich die bürgerliche Stadtgesellschaft räumlich konstituiert und wer Zugang zu welchen Flächen hat, wird beim Begriff des Freiraums hintangestellt. Vielleicht wird er deshalb in raumbezogenen Diskursen der Soziologie weitestgehend außen vorgelassen (Vgl. ebd.: 806).

Zentral für das Verständnis von städtischem Freiraum ist vielmehr seine Erholungs- und Erlebnisfunktion: Man führe sich einen Stadtpark vor Augen, in dem Menschen langsam nebeneinander schlendern und private Gespräche führen, während neben ihnen eine Joggerin, vertieft in ihre gleichmäßige Bewegung, vorbeiläuft. Auf einer Parkbank sonnen sich zwei ältere Frauen, die ihren Enkeln beim Spielen auf dem Rasen zusehen. Eine Gruppe von Jugendlichen beobachtet eine weitere Gruppe von Jugendlichen und ruft ihnen etwas zu. Neben diesen gängigen Funktionen stehen noch weitere, wie die bioklimatisch-hygienische Funktion, z.B. der Zugang zu frischer Luft, Licht und Sonne; die Schutzfunktion, beispielsweise vor Lärm

oder Schadstoffen; die stadtgestalterisch-ästhetische und die stadträumliche Gliederungsfunktion (Vgl. ebd.: 806).

Petrow (2012) fasst diese Funktionen als „kompensatorisches Moment“ (Ebd.) zusammen:

„Freiräume mildern die negativen Auswirkungen der Siedlungsform Stadt, zumal der Großstadt: die Folgen dichter Bebauung, hoher Bodenversiegelung, großen Verkehrsaufkommens etc., sie gewähren Rückzug vor den Zumutungen des urbanen Lebens wie Lärm, Hektik und hoher Bevölkerungsdichte, aber auch Zuflucht vor der Enge städtischer Behausung, und sie bieten Ausgleich zu den mentalen und körperlichen Belastungen der Arbeitswelt. Sich draußen, im Grünen, in der Sonne aufhalten zu können, macht einen Großteil der Bedürfnisbefriedigung im Freiraum aus [...]“ (Ebd.: 808).

Als naturnaher Raum bildet der städtische Freiraum so einen Gegenpol zur dichten, urbanisierten Stadt (Vgl. ebd.: 808).

In der Corona-Pandemie gewinnt diese Eigenschaft an Bedeutung: Durch die temporären Schließungen von privaten und halb-öffentlichen Räumen sowie die Abstandsregelungen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens weichen viel mehr Menschen auf den städtischen Freiraum aus, um sozialen Aktivitäten nachzugehen, sich zu bewegen und zu erholen. Denn an der frischen Luft, im ungeschlossenen Raum mit ausreichender Luftzirkulation ist das Infektionsrisiko vergleichsweise gering (Vgl. BMG 2020a).

Weil dem städtischen Freiraum bei der Pandemieindämmung eine wichtige Ausweichfunktion zukommt, rückt die Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen, Grünflächen, öffentlichen Plätzen und anderen städtischen Freiräumen in den Vordergrund der Analyse.

Die Typisierung von Freiraum in Wohnumfeld-, Quartiers- sowie gesamtstädtische Freiräume richtet den Fokus auf die physische Distanz zu diesen Orten (Vgl. Petrow 2012: 812). Wie schnell kann ich Grünflächen, Parks oder andere städtische Freiräume von meinem Wohnort aus erreichen? Welche Aufenthaltsmöglichkeiten und -qualitäten bieten mir diese Räume?

Das sind wichtige Fragen, die bei der Betrachtung der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den individuellen Nachbarschaftsbezug aufkommen, besonders für Menschen, die aufgrund ihres Alters oder Gesundheitszustands, beschränktem Zugang zu Verkehrsmitteln oder mangelnder finanzieller Mittel immobil sind (Vgl. Thompson 2002 zitiert nach Petrow 2012: 828). Nicht zuletzt hängt die finanziell aufwendige Sicherung, Herstellung und Qualifizierung von Freiflächen in (Bestands-)Wohnquartieren auch davon ab, welche Funktionen diese Orte für die Stadtgesellschaft übernehmen und welcher Wert ihnen dafür zugewiesen wird (Vgl. Petrow 2012: 806).

4. METHODIK

A CORONA ALS FORSCHUNGSGEGENSTAND – METHODISCHE VORÜBERLEGUNGEN

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der aktuellen Corona-Pandemie führt zu einer Reihe von methodischen Herausforderungen, auf die zunächst eingegangen werden soll, bevor das Forschungsdesign näher skizziert wird.

Konstanter Wandel des Forschungsgegenstands

Gerade sozialwissenschaftliche Forschung, die sich mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Gesamtgesellschaften oder deren Teilbereiche beschäftigt, steht vor der Schwierigkeit, dass sich die Pandemie in einem konstanten Wandel befindet.

Ein Zeitzeugnis dafür ist der Corona-Blog des SFB 1265 „Re-Figuration von Räumen“, der seit Beginn der Pandemie soziologische und ethnografische essayistische Momentbeobachtungen und Kurzanalysen veröffentlicht. In seinem Blogbeitrag „May You Live In Interesting Times“ vom 20. April 2020 beschreibt Martin Schinagl beispielhaft, wie Social Distancing und Abstandsregeln sich auf Gruppierungen im öffentlichen Raum auswirken. Dafür zeigt er Fotoaufnahmen von Aufenthaltsorten in öffentlichen Räumen und verbindet die einzelnen abgebildeten Menschengruppen mit Strichen, um auf neue soziale Verhaltensmuster wie das Abstandhalten aufmerksam zu machen (Vgl. Schinagl 2020).

Beobachtungen, die noch vor einem Quartal ein Novum darstellten, erscheinen schnell überholt oder sind bereits im Forschungsmainstream angekommen. Deshalb sind diese „Zeitzeugnisse“ nicht weniger wertvoll: Sie dienen als Archiv eines wissenschaftlichen Lernprozesses, der alle Disziplinen durchzieht.

Heterogenität der Prozessdynamik der Corona-Pandemie

Eine weitere Herausforderung in der wissenschaftlichen Erforschung von Pandemien und deren gesellschaftlichen Auswirkungen besteht in ihrer Prozessdynamik: Laut der WHO können sich Infektionserkrankungen wiederholt, meist in zwei bis drei Infektionswellen ausbreiten (Vgl. WHO 2009).

Welche demografischen Gruppen oder Regionen wie stark von der jeweiligen Welle beeinflusst sein werden, ist nur schwer vorhersehbar. Die spezifischen Rahmenbedingungen der Ausbreitung von Infektionskrankheiten haben dabei konkrete Auswirkungen auf Mortalität und die Belastungen des Gesundheitssystems sowie auf die darauf antwortenden Politiken. Mutiert ein Virus im Verlauf der Pandemie, müssen sich Politik, Gesundheitswesen und Bevölkerung wiederum auf neue Rahmenbedingungen und Belastungen einstellen.

Die heterogene Prozessdynamik einer Pandemie stellt die Vergleichbarkeit sozialwissenschaftlicher Studien auf die Probe, da Forschungserkenntnisse vor dem Hintergrund sich ständig wandelnder gesellschaftlicher Anpassung riskieren, nicht vergleichbar zu sein. Hier sind eine Einordnung der Forschungserkenntnisse sowie die Transparenz von Forschungsdesign und Datenerhebung zentral, um das kontextgebundene Wissen in weiteren Studien verarbeiten zu können.

Individuelles Expositionsrisiko(-Management) vs. intersubjektiv geteilte Krisenerfahrungen

Neben der Prozessheterogenität müssen sozialwissenschaftliche Studien ebenfalls berücksichtigen, dass trotz der breit geteilten Krisenerfahrung der Corona-Pandemie in Deutschland große Unterschiede im individuellen Expositionsrisiko bestehen (Vgl. Public Health COVID-19 2020; siehe auch Manderscheid 2020: 107). Sinnbildlich dafür steht die große Zahl an Neologismen wie „Social Distancing“, die neben Bedeutungsverschiebungen von Begriffen wie „Risikogruppen“, „systemrelevanten Berufen“ oder „Home-Schooling“ aufzeigen, dass sich unterschiedliche Krisenerfahrungen schon jetzt in einer neuen Alltagssprache manifestieren (Vgl. Möhrs 2020; siehe auch Möhrs 2020a und Klossa-Kückelhaus 2020).

Unterschiede in der Wahrnehmung der eigenen Gefährdung durch die Folgen einer Infektion auf der einen sowie Variationen im Expositionsrisiko auf der anderen Seite können das eigene Verhalten in einer Pandemie stark beeinflussen – sei es in Form der Verkehrsmittelwahl, des Aufsuchens oder Vermeidens von Orten oder aber in der Beschränkung der eigenen sozialen Kontakte.

Wie können sozialwissenschaftliche Studien auf einer Makro-Ebene der geteilten Krisenerfahrung gerecht werden, ohne dabei die individuell sehr unterschiedlichen Auswirkungen der Krise auf den persönlichen Alltag unsichtbar zu machen?

Mixed-Method-Ansätze können hier zur besseren Einordnung quantitativ generierter Daten beitragen. Daneben stellt die Diversität der Studienteilnehmenden einen weiteren wichtigen Indikator dar, um Fehlschlüsse aufgrund von homogenen Befragtenpools zu vermeiden. In jedem Fall muss auch hier die Transparenz der Datenerhebung und -bewertung sichergestellt werden.

B METHODISCHES VORGEHEN

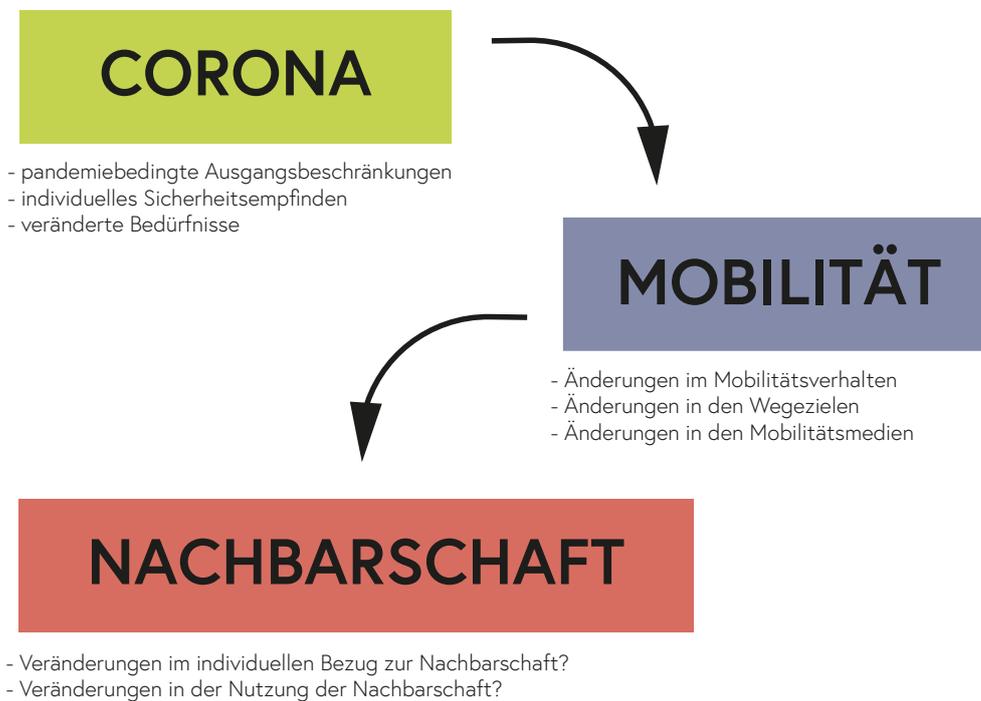


Abb. 2: Schema des Forschungsdesigns. Eigene Darstellung 2020.

Wie bereits in der Einleitung dargestellt, ist das Forschungsziel der vorliegenden Arbeit, Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den individuellen Bezug zur Nachbarschaft mittels qualitativer, leitfadengestützter Interviews für den Raum Berlin zu ermitteln. Dabei dient das individuelle Mobilitätsverhalten als Mittler, um diese Veränderungen räumlich nachvollziehen zu können. Welche Rolle übernimmt das Lokale bei der Bewältigung eines pandemiegeprägten Alltags? Wie haben sich individuelle Mobilitätsroutinen geändert? Und welche Auswirkungen hatten diese Veränderungen auf die Wahl der aufgesuchten Orte?

Da es sich bei dem Forschungsvorhaben um raumbezogene Fragestellungen soziologischer Phänomene handelt, orientiert sich das Forschungsdesign der vorliegenden Arbeit maßgeblich an sozialwissenschaftlichen Methoden der Datenerhebung und -analyse. Um die hier skizzierten Forschungsfragen zu bearbeiten, wurde ein qualitativ-induktiver Forschungsansatz gewählt, der im folgenden Kapitel näher erläutert werden soll.

Wie in den methodischen Vorüberlegungen (siehe Kapitel 4A) angedeutet wurde, handelt es sich bei der Auseinandersetzung mit den sozialräumlichen Folgen der Corona-Pandemie um einen relativ neuen Forschungsgegenstand, bei dem nicht die Überprüfung einer Hypothese, angelehnt an bestehende stadtsoziologische oder planungstheoretische Theorien, im Vordergrund steht, sondern vielmehr die theoriegenerierende Auseinandersetzung mit neuen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und deren Folgen für die Stadtplanung.

Gemäß der Frage: „What the hell is going on here?“ (Goffman 1980 zitiert nach Przyborski/Wohlrab-Sahr 2019: 107), soll der hier zugrunde liegende soziale Sinn rekonstruiert werden (Vgl. Przyborski/Wohlrab-Sahr 2019: 106). Das bedeutet nichts anderes, als dass bereits vorhandene Sinnzusammenhänge mittels qualitativer Untersuchung wissenschaftlich sichtbar gemacht, erfasst und eingeordnet werden sollen.

Dafür wurde zunächst das allgemeine Erkenntnisinteresse, die räumlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie zu untersuchen, eingegrenzt und durch die Beschränkungen auf den Untersuchungsraum Berlin konkretisiert. Im nächsten Schritt wurde eine vorläufige Forschungsfrage formuliert, die auf den theoretischen Konzepten von Nachbarschaft, Mobilität und öffentlichem Raum basiert: (Wie) verändert die Corona-Pandemie den individuellen Umgang mit dem näheren Wohnumfeld? Zugrunde liegt die theoretische Annahme, dass sie die Orientierung im und Nutzung von städtischem Raum beeinflusst. Hier dient das individuelle Mobilitätsverhalten als Mittler zwischen pandemischem Auslöser und raumbezogenen Auswirkungen. Indem die Nutzung von Raum vom betroffenen Individuum ausgehend gedacht wird, wird erst ein Vergleich möglich zwischen einem Zeitpunkt, vor dem die Auswirkungen der Corona-Pandemie das individuelle Verhalten beeinflusst haben, und unterschiedlichen Zeitpunkten während des Verlaufs der Pandemie.

Ein zweistufiges methodisches Vorgehen ermöglichte es, diese Auswirkungen wissenschaftlich zu erfassen:

Im Rahmen einer standardisierten Vorabbefragung wurden Interviewpartner*innen gesucht und gebeten, einen digitalen Fragebogen zu ihrem Mobilitätsverhalten und Nachbarschaftsbezug auszufüllen. Die Ergebnisse wurden dann gesichtet und dienten als Grundlage für das darauffolgende leitfadengestützte Gespräch zu Corona, Mobilitätsverhalten und Nachbarschaftsbezug. Nach Abschluss der Datenerhebung erfolgte die Transkription und Codierung der Interviews. Die Datenanalyse wurde als offene Codierung nach dem Line-by-Line-Ansatz (Vgl. Strübing 2019: 535) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Datenanalyse wurden thematisch zusammengefasst und in die Kapitel 5.A–5.D untergegliedert. Nachfolgend sollen nun die methodischen Einzelschritte näher vorgestellt werden.

ENTWICKLUNG DER NEUINFEKTIONEN IN BERLIN

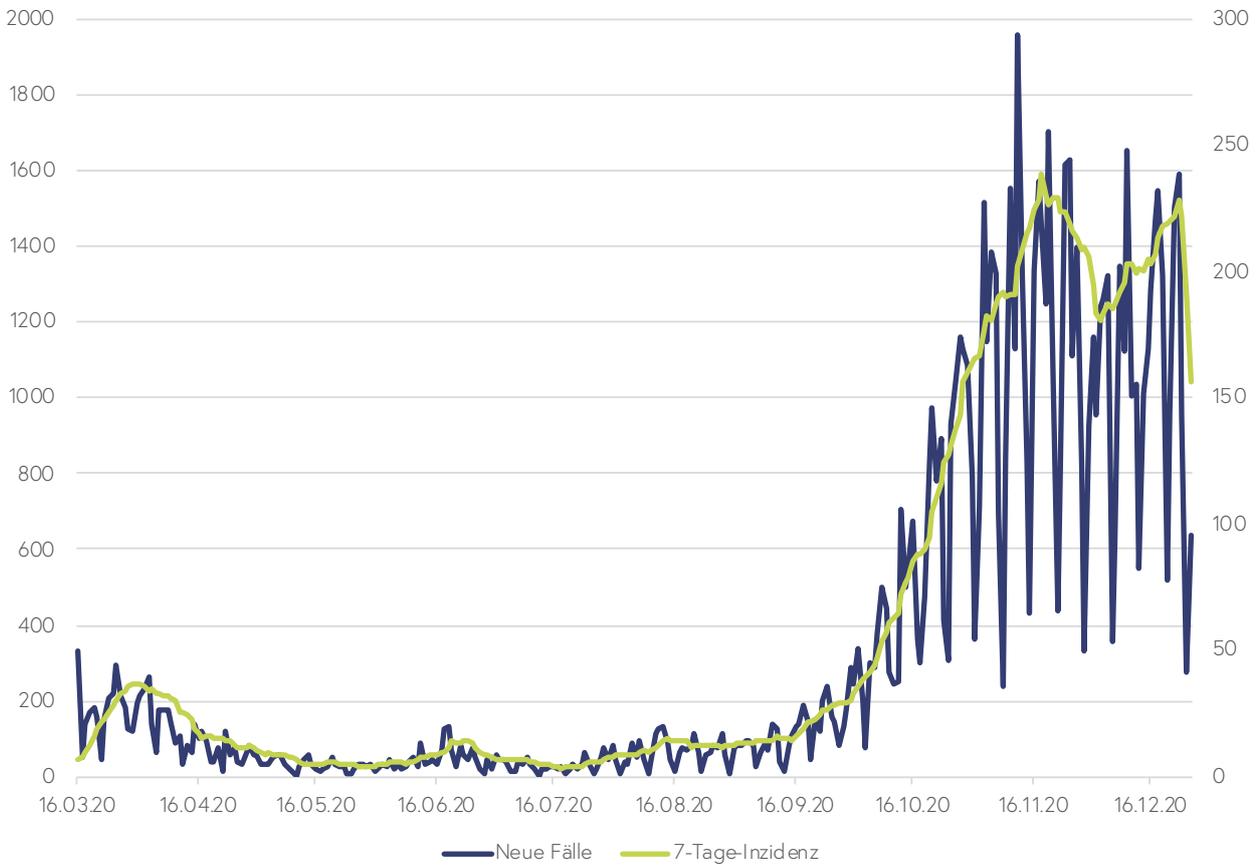


Abb. 3: Anzahl der Neuinfektionen (blau) und der Neuerkrankungen innerhalb einer Woche (grün) in Berlin, Stand: 20.12.2020. Eigene Darstellung (2020), Datengrundlage: LaGeSo 2020b.

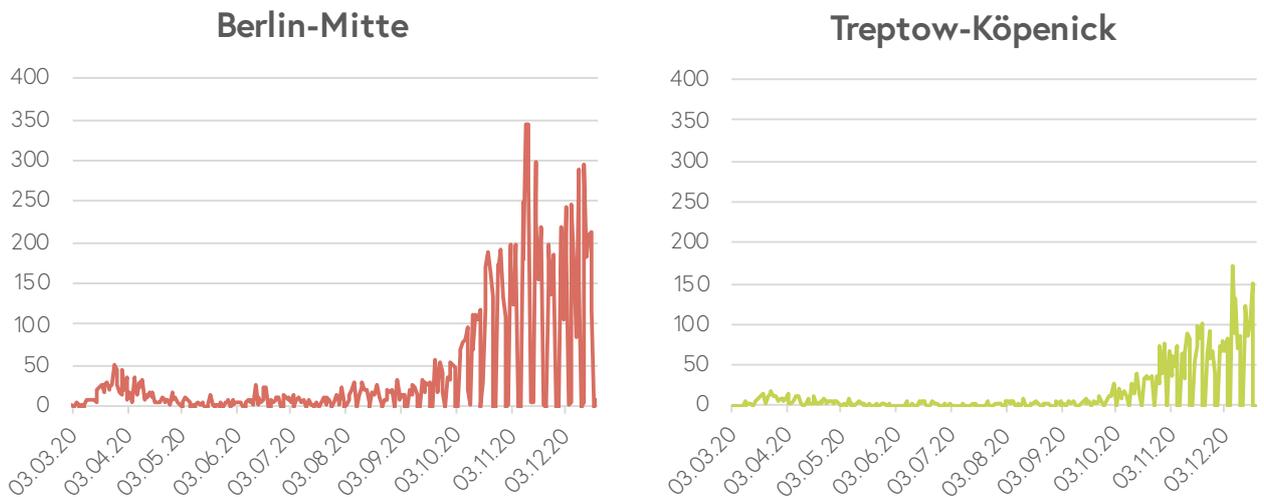


Abb. 4 und 5: Anzahl der Neuinfektionen in den Berliner Bezirken Berlin-Mitte und Treptow-Köpenick, Stand: 20.12.2020. Eigene Darstellung 2020, Datengrundlage: LaGeSo 2020.

Auswahl der Untersuchungsgebiete

Seit Beginn der Pandemie lassen sich in den Berliner Bezirken teils starke Unterschiede im Infektionsgeschehen beobachten. Daher wurden für die vorliegende Arbeit zwei Bezirke ausgewählt, die sich in ihren Corona-Fallzahlen seit März 2020 stark unterscheiden:

Zum einen der großflächige Außenbezirk Treptow-Köpenick, zum anderen Berlin-Mitte als der Innenbezirk mit der zweithöchsten Bevölkerungszahl Berlins. Wie den Grafiken zu den Neuinfektionen nach Meldetag und Bezirk entnommen werden kann, differieren die Inzidenzwerte der beiden Bezirke zeitweise so stark, dass Berlin-Mitte im Dezember mit einer 7-Tage-Inzidenz von 2.637,7 Neuinfektionen eine doppelt so hohe Infektionsdynamik pro 100.000 Einwohnenden aufweist wie der Bezirk Treptow-Köpenick mit einer 7-Tage-Inzidenz von 1.108,9 (Datenstand: 07.12.2020, 12:00 Uhr) (Vgl. LaGeSo 2020).

Dabei gilt es zu beachten, dass es nicht die Absicht der vorliegenden Arbeit ist, das Infektionsgeschehen der ausgewählten Gebiete in Hinblick auf ihre spezifischen räumlichen Strukturen zu untersuchen. Für einen solchen Vergleich wäre ein anderes Forschungsdesign zielführender. Die Wahl der beiden Bezirke mit unterschiedlicher stadträumlicher Lage, Bezirksgröße, Bevölkerungsdichte und Stadtstruktur verfolgt vielmehr das Ziel, eine hohe Varianz der potentiellen Interviewpartner*innen für die qualitative Befragung zu erreichen. Nachfolgend sollen deshalb die Bezirke Treptow-Köpenick und Mitte kurz in Hinblick auf die genannten Kriterien vorgestellt werden.

Berlin-Mitte

Berlin-Mitte wurde 2001 aus dem ehemaligen Ost-Bezirk Mitte und den ehemaligen West-Bezirken Tiergarten und Wedding zu einem Bezirk zusammengefasst. Die Fläche des Bezirks umfasst 39,47 km² (Vgl. Bezirksamt Mitte o.J.) mit 377.445 Einwohnenden (Stand 31.12.2019) und einer Bevölkerungsdichte von 9.580 Einwohnenden pro km² (Vgl. Amt für Statistik Berlin Brandenburg 2020).

Aufgrund seiner zentralen Innenstadtlage und seiner Geschichte lassen sich innerhalb der Bezirksgrenzen ganz unterschiedliche Teilräume ausmachen: Neben seiner Funktion als Sitz wichtiger politischer Institutionen im Regierungsviertel lassen sich hier zentrale Einrichtungen des Tourismus, der Kultur sowie wichtige Einkaufsstraßen und weitere Orte mit viel Publikumsverkehr auffinden – Anziehungspunkte wie die Friedrichstraße, die Museumsinsel und das Brandenburger Tor sind nur einige davon. Unweit davon befindet sich auch der Tiergarten, der mit seinen 2,1 km² Ausdehnung zu den drei größten innerstädtischen Parks in Deutschland zählt (Vgl. Rast o.J.). Der historische Tiergarten stellt eine der zentralen öffentlichen Grün- und Erholungsflächen dar. Der Westhafen in Moabit verfügt hingegen über einen ganz anderen Gebietscharakter: Auf circa 430.000 qm Fläche werden hier jährlich circa 4 Mio. Tonnen Güter verschifft bzw. auf dem Schienenweg transportiert. Neben diesen besonderen Nutzungen zählt Berlin-Mitte auch viele gründerzeitliche Stadtquartiere mit überwiegender Wohn- und Mischnutzung wie den Wedding mit seinem Gründerzeitbestand.

Grundsätzlich lässt sich entlang der Nord-Süd-Achse des Bezirks ein starkes sozio-ökonomisches Gefälle beobachten, bezogen auf die wirtschaftliche und soziale Situation der Wohnbevölkerung (Vgl. Bezirksamt Mitte o.J.a: 8; siehe auch SenSW 2020). Auf der einen Seite stehen verdichtete Altberliner Arbeiterviertel, auf der anderen hochpreisige modernisierte Zentrumslagen.

Mit einem Durchschnittsalter von 39,0 Jahren hat der Bezirk einen im Vergleich zum Berliner Durchschnitt von 42,9 Jahren hohen Anteil junger Menschen (Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020a: 5). Der Bezirk Mitte weist im Zeitraum 2005 bis 2019 einen Bevölkerungszuwachs von durchschnittlich 21 %, also circa 67.500 Personen, auf. Das ist ein fast doppelt so hohes Wachstum wie für ganz Berlin (13 %) in diesem Zeitraum. (Vgl. Bezirksamt Mitte 2020: 12).

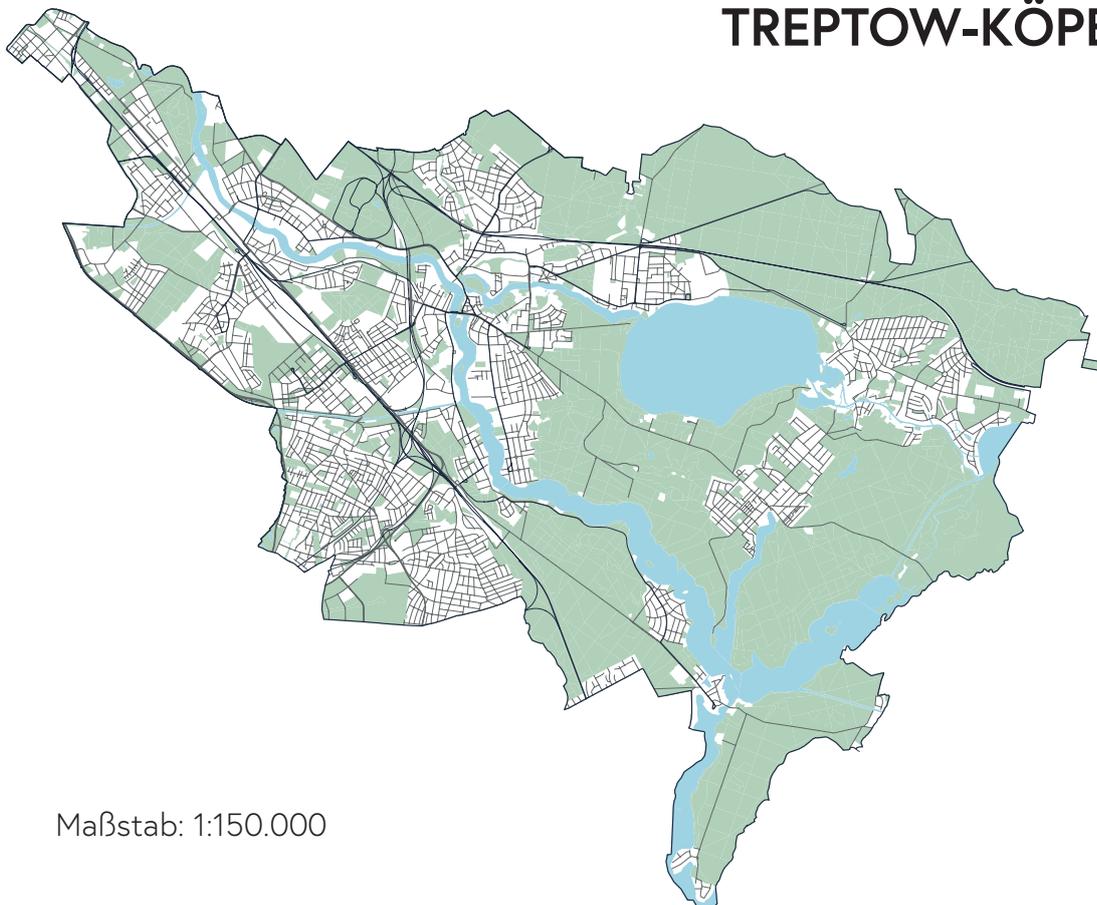
BERLIN-MITTE



Maßstab: 1:75.000

Abb. 6: Bezirkskarte Berlin-Mitte.
Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

TREPTOW-KÖPENICK



Maßstab: 1:150.000

Abb. 7: Bezirkskarte Treptow-Köpenick.
Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

Mit Blick auf die Forschungsfrage ist festzuhalten, dass der Bezirk im November 2020 zu den bundesweiten Hotspots im Corona-Infektionsgeschehen gehörte (Vgl. rbb24 2020c). Deshalb wurden im Rahmen einer Studie des Robert-Koch-Instituts im September 2020 mehr als 2.000 Erwachsene aus Berlin-Mitte auf das Virus und auf Antikörper im Blut getestet (Vgl. RKI 2020b). Amtlichen Daten zufolge haben sich inzwischen rund 2 % der Bezirksbevölkerung mit dem Virus infiziert (Vgl. rbb24 2020c).

Treptow-Köpenick

Treptow-Köpenick ist mit 18,9 % Stadtfläche Berlins flächengrößter Bezirk. Der Außenbezirk im Süd-Osten der Stadt fasst 41 % der Berliner Waldfläche und hat darüber hinaus mit 12,8 % die größte Wasserfläche Berlins (Vgl. Berlin.de o.J.). Mit einer Bevölkerungszahl von 271.070 Einwohnenden weist der Bezirk eine Bevölkerungsdichte von 1.616 Einwohnenden pro km² auf (Vgl. Amt für Statistik Berlin Brandenburg 2020).

Der Vergleich zeigt deutlich auf, dass die Bevölkerungsdichte Treptow-Köpenicks sehr viel geringer ausfällt als die des Bezirks Mitte. Dies zeigt sich auch in der baulichen Struktur des Bezirks: Zwar lassen sich auch hier Gründerzeitbestände wie in der Altstadt Köpenick, Ober- und Niederschöneweide oder in Friedrichshagen auffinden, dennoch ist die bauliche Struktur weitaus aufgelockerter als in Berlins Stadtzentrum. Neben dem Mietwohnungsbestand der 1930er und 1950er Jahre dominieren hier Klein- und Einfamilienhaussiedlungen wie die Siedlung Elsengrund, das Märchenviertel oder Neubausiedlungen der 1990er Jahre. Der ehemalige Industriestandort Treptow verzeichnet in den letzten Jahren auch aufgrund steigender Mietpreise in den Zentrumsanlagen einen Bevölkerungszuwachs; neben dem Treptower Park ist hier auch der Technologie- und Wissenschaftsstandort Adlershof angesiedelt (Vgl. Berlin.de o.J.a).

Das durchschnittliche Alter der Einwohnenden von Treptow-Köpenick ist mit 44,5 Jahren etwas höher als der Schnitt für die Gesamtstadt Berlin (42,9 Jahre) (Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020a: 5).

Doch die demografische Zusammensetzung der Treptow-Köpenicker Wohnbevölkerung wandelt sich zunehmend: So zeigen Prognosen für das Jahr 2030 eine starke Wachstumstendenz für den Bezirk an – um circa 9,2 % soll der Bezirk in seiner Einwohnendenzahl von 2018 bis 2030 wachsen. Das Wachstum für den Bezirk Mitte ist mit 4,1 % gerade einmal halb so groß und liegt sogar unter dem Berliner Mittel von 4,7 % (Vgl. SenSW 2019: 12).

Das große Wachstumspotential Treptow-Köpenicks begründet sich in den vielen Wohnungsbaupotentialflächen, über die der Bezirk im Vergleich zum Berliner Zentrum (noch) verfügt. Nach bisherigem Kenntnisstand können mit den identifizierten 95 bezirklichen Potentialflächen bis 2030 rund 15.000 Wohnungen gebaut werden (Vgl. Bezirksamt Treptow-Köpenick o.J.).

Akquise und Auswahl der Interviewpartner*innen

Die Auswahl der Interviewpartner*innen erfolgte über einen digitalen Teilnahmeaufruf, der an lokale Vereine, soziale Einrichtungen und Quartiersmanagements versendet wurde. Darüber hinaus wurde der Aufruf auch in relevanten Gruppen der Social-Media-Plattform Facebook geteilt. Ein geringer Anteil der Teilnehmenden konnte über persönliche Kontakte akquiriert werden.

Wenn möglich, wurden die Interviewpartner*innen in Bezug auf eine möglichst hohe Varianz demografischer Faktoren wie Alter, Geschlecht, Einkommen sowie Haushaltsgröße ausgewählt. Insgesamt wurden zehn Personen interviewt, also fünf Interviewpartner*innen pro Bezirk.

Die Altersspanne der Befragten reicht von 24 bis 66 Jahren. In beiden Bezirken wurden jeweils ein*e Renter*in und ein*e Studierende*r erreicht. Ein Großteil der Befragten arbeitet in Teil- bzw. Vollzeit und wohnt zur Miete. Lediglich zwei Interviewpartner*innen leben im Eigentum. Die Haushaltsgrößen reichen vom Einpersonenhaushalt bis zu drei Haushaltsmitgliedern; neben Alleinlebenden wurden Personen, die mit ihrem/ihrer Partner*in und/oder Kindern zusammenleben sowie Menschen in Wohngemeinschaften befragt. Ein großes Ungleichgewicht besteht darin, dass vergleichsweise wenige Männer für die Befragung aktiviert werden konnten; lediglich zwei von zehn Interviewten waren männlich.

Vorabbefragung mit standardisiertem Fragebogen

Die Vorabbefragung wurde in drei Blöcke untergliedert und auf digitalem Wege übermittelt. Die Interviewpartner*innen erhielten zunächst einen standardisierten Fragebogen sowie Kartenmaterial zur Kartierung ihrer Wegeziele und zur Einordnung ihrer Nachbarschaft.

Der erste Teil des Fragebogens zielte auf Corona-bedingte Änderungen im eigenen Mobilitätsverhalten ab. Die Änderungen sollten durch die Befragten anhand von drei Betrachtungszeiträumen sichtbar gemacht werden:

- Betrachtungszeitpunkt 1: eine normale Woche im Januar, vor Ausbruch der Corona-Pandemie
- Betrachtungszeitpunkt 2: der Zeitraum circa Ende März bis Mitte April, zur Hochphase der Kontaktbeschränkungen
- Betrachtungszeitpunkt 3: der Zeitraum ab Ende Juni, nach Aufhebung der Kontaktbeschränkungen

Die Befragten wurden außerdem aufgefordert, ihre Wegeziele zu den drei Betrachtungszeitpunkten in einer Berlin-Karte zu verorten. Neben den Wegezielen und Häufigkeiten der zurückgelegten Wege wurden auch der prozentuale Anteil für das jeweilig genutzte Verkehrsmittel sowie die individuelle Zufriedenheit bei der Nutzung des Hauptverkehrsmittels für alle drei Zeitpunkte erhoben. Der zweite Teil des Fragebogens konzentrierte sich auf die eigene Nachbarschaft, indem die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld in Hinblick auf ausgewählte Aspekte abgefragt wurde. Die Teilnehmenden waren außerdem dazu aufgefordert, in einer Bezirkskarte die Grenzen ihrer Nachbarschaft einzuzeichnen. Der dritte Teil des Fragebogens zielte auf die Ermittlung von Angaben zur Standard-Demografie wie Haushaltsgröße, sozio-ökonomischem Status, Berufsgruppe, Alter und Geschlecht ab.

Die Ergebnisse des Fragebogens dienen, insbesondere in Hinblick auf Unterschiede in den Angaben zu den drei Betrachtungszeitpunkten, als Gesprächsgrundlage für das folgende qualitative, leitfadengestützte Interview.

Leitfadengestütztes Interview

Die qualitativen Interviews fanden im Zeitraum zwischen dem 29. September und dem 20. Oktober 2020 wahlweise als Telefonat oder als Zoom-Call statt und wurden zur Dokumentation aufgezeichnet. Die durchschnittliche Zeit pro Interview betrug 45 Minuten. Das Interview wurde in drei Blöcke geteilt:

- Teil 1: Individuelle Erfahrungen im Umgang mit COVID-19 in den drei Betrachtungszeiträumen
- Teil 2: Änderungen im Mobilitätsverhalten und in den Wegezielen
- Teil 3: Veränderungen im individuellen Bezug zur Nachbarschaft

Der erste Teil des Interviews diente der Einführung in den Themenkomplex. Dafür erhielten die Teilnehmenden zunächst eine kurze chronologische Zusammenfassung der Corona-Pandemie in Berlin. Daraufhin wurden die Teilnehmenden nach ihrer individuellen Wahrnehmung der Pandemie befragt und nach deren Auswirkungen auf ihren persönlichen Alltag. Die Ergebnisse der ausgefüllten Fragebögen dienten als Gesprächsgrundlage für den zweiten Teil der Befragung. Auch hier dienten die drei Betrachtungszeitpunkte dazu, die zeitliche Einordnung der individuellen Erzählungen der Interviewten abzusichern. Der Schwerpunkt der Befragung wurde insbesondere auf das Verständnis von Änderungen im eigenen Mobilitätsverhalten gelegt. Die Änderungen wurden dann auf die Kartierungen der Befragten rückbezogen, um ein vollständigeres Bild des Mobilitätsverhaltens zu erhalten.

Der dritte Teil des Interviews widmete sich dem individuellen Bezug zur Nachbarschaft. Zunächst waren die Teilnehmenden dazu aufgefordert, die gezeichnete Eingrenzung ihrer Nachbarschaft zu erläutern. Nachfolgend lag der Gesprächsschwerpunkt auf der Nutzung der eigenen Nachbarschaft und der Bedeutung der Nachbarschaft für den eigenen Alltag. Darüber hinaus wurde erfragt, inwiefern die eigene Nachbarschaft individuelle Bedürfnisse, auch in Hinblick auf die Corona-Pandemie, befriedigen kann. Zuletzt erfolgte eine Meinungsabfrage in Hinblick auf zwei konkrete planerische Maßnahmen im Zuge der Pandemie in Berlin: temporäre Spielstraßen und Pop-up-Bikelanes. Nach Ende des Interviews bekamen die Befragten die Gelegenheit, selbst Fragen zu stellen und Feedback zum Befragungsprozess zu geben.

Qualitative Datenanalyse

Nach Abschluss der Datenerhebung wurden die Interviews mit dem computergestützten qualitativen Daten- und Textanalysetool MAX-QDA transkribiert und codiert. Die Datenanalyse erfolgte als offene Codierung nach dem Line-by-Line-Ansatz (Vgl. Strübing 2019: 535). Dabei wurden alle Satzfrequenzen einzeln auf für die Fragestellung relevante Aussagen untersucht und dann offen, also ohne vorab festgelegte Code-Hierarchie, codiert.

Abschließend erfolgte die thematische Zusammenfassung der Datenanalyse und die Gliederung in Unterkapiteln (siehe Kapitel 5.A–5.D). Für die bessere Lesbarkeit der gesprochenen Sprache in den Interviewtranskriptionen wurden Orthographie und Grammatik der Interviewsequenzen in dieser Arbeit leicht angepasst. Darüber hinaus wurden alle Interviews und Fragebogendaten nach der Auswertung anonymisiert.

CODIERSCHEMA

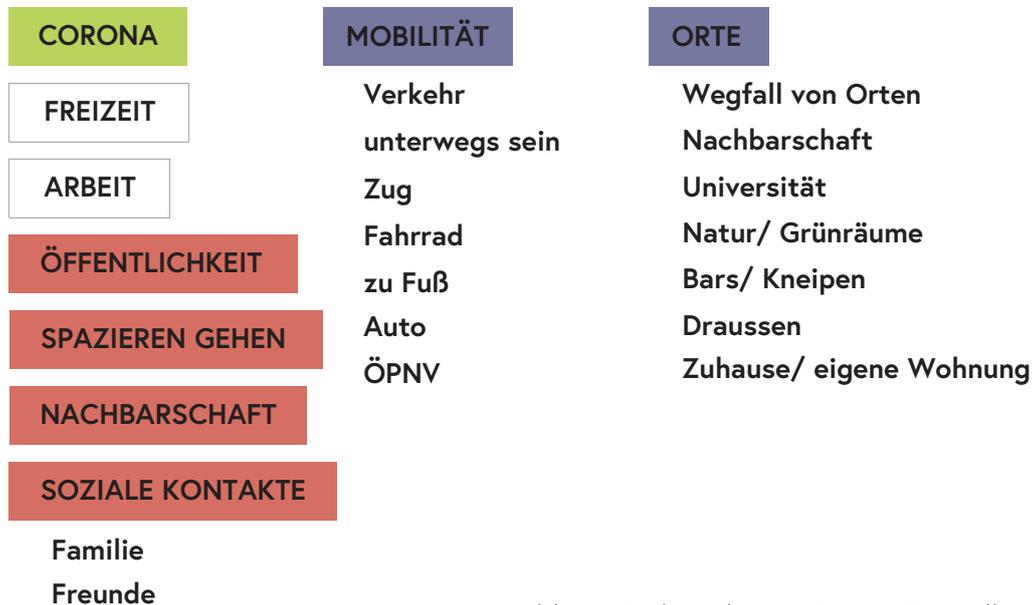


Abb. 8: Codierschema. Eigene Darstellung 2020.

Methodenkritik

Am Ende jeder Befragung waren die Teilnehmenden aufgefordert zu spiegeln, wie sie den Interviewprozess mitsamt der Kontaktaufnahme, dem Ausfüllen des Fragebogens sowie dem Interview selbst wahrgenommen haben. Zunächst sollen die Anmerkungen, die im Rahmen der Befragung gesammelt wurden, kurz vorgestellt werden, bevor sich daran eine allgemeine Methodenkritik anschließt.

Kritikpunkte, die von mehreren Teilnehmenden genannt wurden, waren die Schwierigkeit, den Fragebogen digital auszufüllen und die geforderten Aspekte in den beigelegten Karten zu verorten. Die Methodik des Kartierens war für viele Interviewpartner*innen neu und ungewohnt, sie wurde auch als zu umständlich beschrieben. Die hohe Komplexität der Kartierungsanweisungen führte zu lückenhaft ausgefüllten Kartenbögen; daher können diese Ergebnisse leider nicht bzw. nur punktuell in die Analyse einbezogen werden.

Während ein Großteil der Befragten keine grundsätzliche Kritik am Fragebogen äußerte, verwiesen mehrere Teilnehmende darauf, dass das Ausfüllen des Fragebogens sehr zeitinten-

siv war. Für das qualitative Interview waren ursprünglich jeweils 30 Minuten angedacht, im Verlauf der ersten Gespräche zeigte sich jedoch schnell, dass viele Teilnehmende für eine weit- aus längere Gesprächszeit zur Verfügung standen und der Gesprächsdynamik bzw. den -inhalten mehr Zeit eingeräumt werden musste.

Die Zerteilung der Datenerhebung in einen standardisierten Fragebogen mit Kartierung und das anschließende Gespräch führte dazu, dass die Interviewten sich bereits vor dem Gesprächsbeginn in die Thematik hineinversetzen konnten. Einige der abstrakter formulierten Fragestellungen, wie beispielsweise die Abgrenzung der eigenen Nachbarschaft, bekamen dadurch schnell eine gewisse Sicherheit in der Aussage, da die vorab geleistete Kartierung hier zu Rate gezogen werden konnte.

Das Interview ließ sich durch die Vorab-Sichtung der Fragebogenergebnisse auch direkt auf die spezifische Situation der befragten Person beziehen, sodass dadurch vertiefend auf das Verständnis der Gründe für das Verhalten der Befragten eingegangen werden konnte.

Die Akquise über Facebook hatte den großen Vorteil, dass sie schnell und kontaktlos erfolgen konnte – dennoch waren spezifische Altersgruppen, namentlich ältere und sehr junge Menschen, dadurch eher schlecht erreichbar. Dennoch konnten in beiden Bezirken durch gezielte Aufrufe auch Interviewpartner*innen mit einem Alter von über 65 Jahren gewonnen werden.

Wie bereits dargestellt, handelt es sich bei der Befragung in zwei Berliner Bezirken um eine qualitative Datenerhebung und -analyse. Aufgrund der geringen Datenmenge können keine quantifizierbaren Rückschlüsse auf die jeweiligen Bezirke gezogen werden. Wenn also die Ergebnisse der standardisierten Vorabbefragung vorgestellt werden, dient dies in erster Linie der Einbettung der nachfolgenden Interviewausschnitte, nicht etwa der verallgemeinernden Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die Gesamtstadt Berlin.

5. DARSTELLUNG UND ANALYSE DER ERHOBENEN DATEN

Nachfolgend sollen die erhobenen Daten der qualitativen Interviews vorgestellt und analysiert werden.

Ausgangspunkt der Analyse ist der Bezug zur eigenen Nachbarschaft: Wofür wird die eigene Nachbarschaft genutzt? Wo gibt es Überschneidungen in den Aussagen der Befragten? In welcher Hinsicht gehen die individuellen Bezüge auseinander?

Es zeigt sich, dass die Nutzung der eigenen Nachbarschaft für notwendige Aktivitäten wie alltägliche Routinen, das Einkaufen und die Nahversorgung eine geteilte Erfahrung darstellt, während die sozialräumlichen Bezüge stark variieren. Daher wird im nächsten Schritt der Bezugsrahmen noch einmal breiter aufgespannt: Um zu verstehen, welchen Einfluss die Corona-Pandemie auf die Nutzung der eigenen Nachbarschaft hatte, werden Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Befragten zu den verschiedenen Betrachtungszeitpunkten miteinander verglichen. Welche Verkehrsmittel wurden genutzt – vor und während der Pandemie? Welche Wegeziele wurden damit erreicht – und zu welchem Zeitpunkt? Geht mit der Verringerung zurückgelegter Wege oder der Abnahme aufgesuchter Wegeziele im Zuge der Pandemie auch eine veränderte Nutzung der eigenen Nachbarschaft einher?

Die vorgestellten Interviewsequenzen deuten darauf hin, dass die Beibehaltung bzw. die Änderung der Mobilitätsroutinen stark von den verfügbaren Verkehrsmitteln abhängt. Daneben lassen sich noch zwei weitere übergeordnete Veränderungen beobachten: zum einen der Bedeutungszuwachs von naturnahen Freiräumen während der Hochphase der Pandemie, zum anderen das Spaziergehen als pandemieangepasste soziale Praxis.

A DER INDIVIDUELLE NACHBARSCHAFTSBEZUG

Die Eingrenzung der eigenen Nachbarschaft durch Markierung auf einer beigelegten Karte mit Bezirksgrenzen stellte einen wichtigen Bestandteil des standardisierten Fragebogens zur Erfassung des Nachbarschaftsbezugs dar. Darauf aufbauend wurden die Befragten im qualitativen Interview aufgefordert, näher zu erläutern, was für die Eingrenzung ihrer Nachbarschaft ausschlaggebend ist. Nachfolgend sollen die in diesem Kontext genannten Gründe vorgestellt und eingeordnet werden.

Ein Großteil der Befragten gab an, in dem Bereich, den sie als ihre Nachbarschaft eingrenzen, tägliche Erledigungen zu machen und sich hier zu versorgen. Für sie spielen sich in ihrer Nachbarschaft Alltagsroutinen ab. Darüber hinaus besuchen sie dort Cafés, Restaurants und pflegen soziale Kontakte. Dementsprechend ist die eigene Nachbarschaft ein räumlicher Bereich, in dem sich die Befragten der eigenen Aussage nach sehr gut auskennen, wie die nachfolgenden transkribierten Interviewsequenzen beispielhaft belegen:

I: Ich würde dich darum bitten, mir zu erklären, warum du das so eingezeichnet hast.

B: Ich fang einfach mal im Nordwesten an, da oben ist ja die Julius-Leber-Kaserne und oben links in der Ecke ist mein Schrebergarten und den Rehbergepark habe ich auch mit eingezeichnet, weil ich da vor allem mit den Kindern, aber auch mit dem Fahrrad mich oft bewege, das ist so meine Grünfläche vor der Haustür, so betrachte ich das. Also alles rund um den Plötzensee, so der ganze Park, genau, dann nördlich der Seestraße, da ist halt die Schule meiner Tochter, ein Laden, wo ich häufig einkaufen gehe, südlich der Seestraße, wo ich jetzt wohne, Restaurants, Bars, Richtung Tegler Straße, Richtung Osten, das ist so Nauener Platz, da wohnen auch ein paar Freunde, die ich ab und zu besuche und mich einfach auskenne, da gehe ich zu Fuß und mit dem Fahrrad hin, da kenne ich mich aus, das kenne ich wie meine Westentasche sozusagen, genau. Ja, ist das Erklärung genug?

I: Du hast jetzt schon ein paar Sachen erzählt, die Schule deiner Tochter, die Parks, die Kleingartenparzelle, was machst du denn typischerweise noch in deinem Wohnumfeld?

B: Naja, also einkaufen, zum Friseur gehen, täglicher Bedarf sozusagen, und Freunde besuchen und auch mal essen gehen, also ich mache eigentlich alles hier. (Interview 2020-10-20_Transkript 2020: Zeile 51–55)

I: Was machst du denn typischerweise in deinem Wohnumfeld?

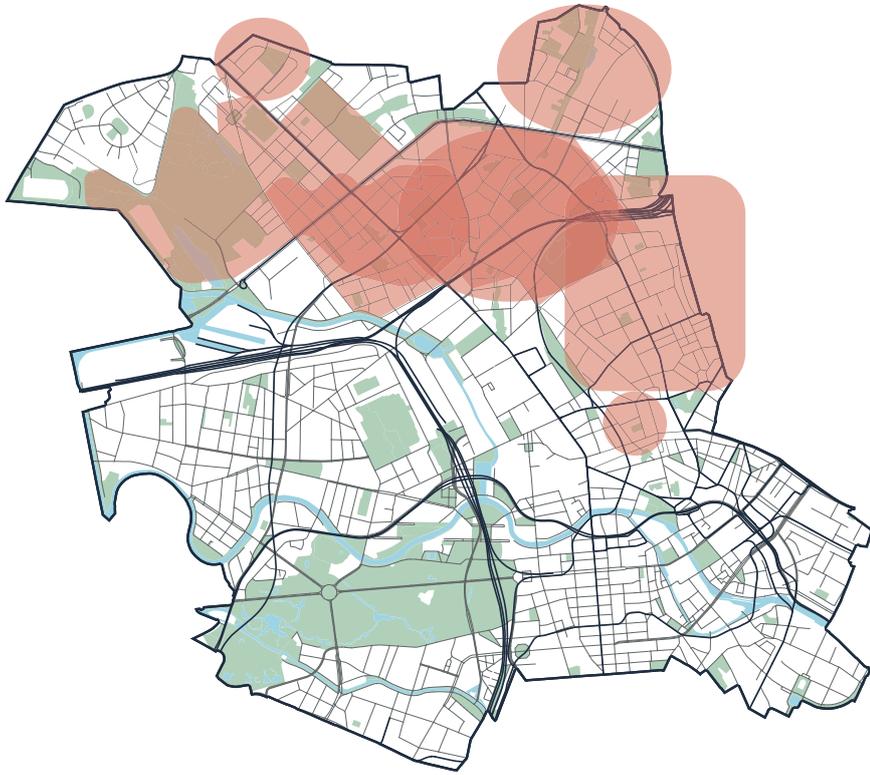
B: Alles! [lacht] Ich hab meine ganzen Einkaufsmöglichkeiten dort, ich habe meine Cafés, meine Restaurants, theoretisch müsste ich mich nicht von dieser Gegend krass bewegen, fast alle meine Freunde kommen auch gerne dorthin, wenn sie auch nicht schon dort wohnen, also quasi soziale Kontakte – das Einzige, was ich nicht habe, sind gute Ärzte, das ist das Einzige, was ich in meiner Nachbarschaft nicht gefunden habe, also meine Psychologin ist da, aber ansonsten leider nichts. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 50–51)

B: Ich habe meine Nachbarschaft so eingegrenzt, weil – also ich sag mal so, ich bin schon ein Kieztyp. Ich wohne ja schon sehr lange hier und von da aus sind natürlich meine Beziehungen in dem Dunstkreis, sprich ich habe meine Ärzte hier, ich habe wesentliche Geschäfte, die ich immer wieder frequenziere hier, spielt auch 'ne Rolle, dass in dem engeren Kreis ich das auch fußläufig erreichen kann. Was ist mir noch wichtig? Ich find's auch gut, dass es auch nicht so ein dicht geballtes Gebiet ist [...]. Ich bin ein Haushocker, ein Köpenicker Haushocker bin ick. (Interview 2020-09-29_Transkript 2020, Zeile 46)

I: Meine erste Frage wäre jetzt, warum hast du [deine Nachbarschaft] so eingezeichnet?

B: [...] Ich habe das so eingezeichnet, weil das – da ist ja noch diese Erklärung, was in diesem Bereich so, in dem ich täglich Erledigungen mache, wo ich mich zugehörig fühle, das ist im Grunde dieser Bereich.

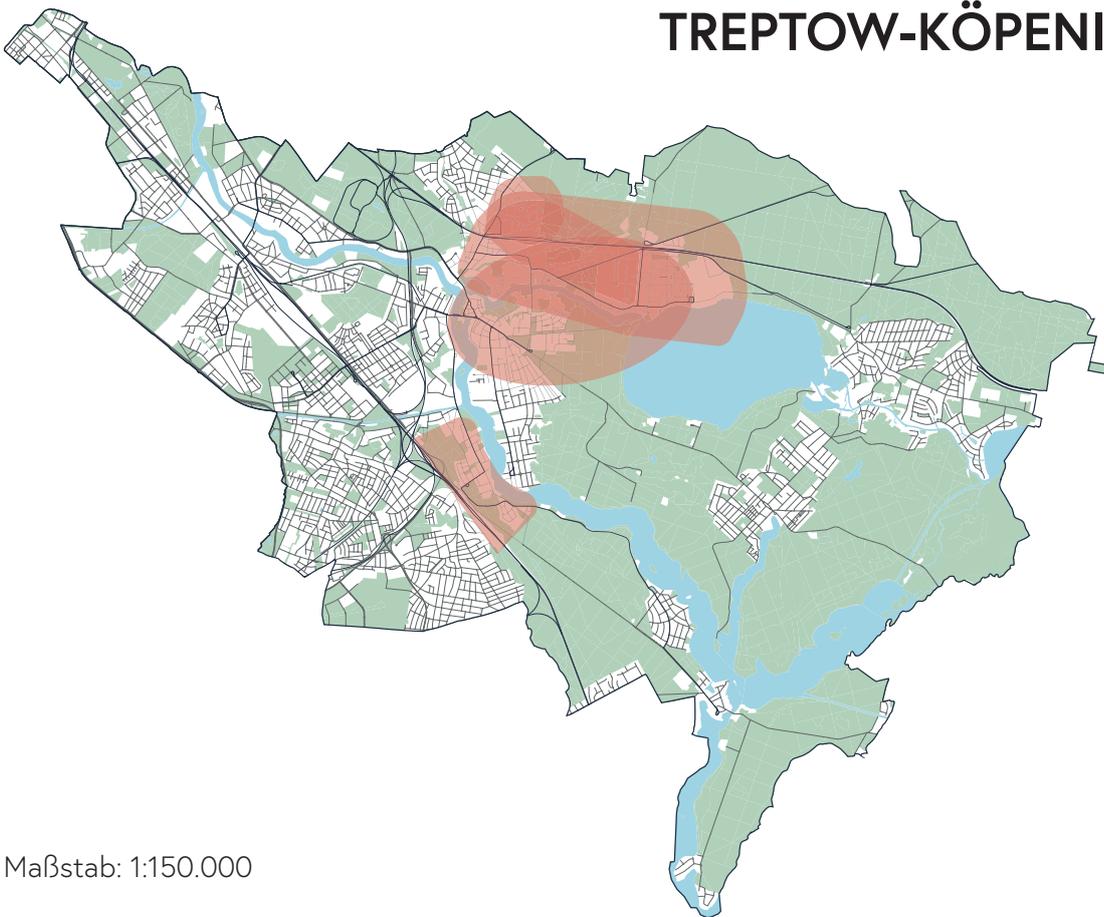
BERLIN-MITTE



Maßstab: 1:150.000

Abb. 9: Schematische Darstellung der Nachbarschaften der Befragten in Berlin-Mitte. Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

TREPTOW-KÖPENICK



Maßstab: 1:150.000

Abb. 10: Schematische Darstellung der Nachbarschaften der Befragten in Treptow-Köpenick. Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

Ich habe von Afrikanische Straße, das ist da ja ganz im Nordwesten, von da bis dann im Osten bisschen hinter dem Bahnhof Gesundbrunnen fühle ich mich so, als würde ich jede Straße kennen und wüsste, in welchen Falafelladen ich gehen kann und in welchem mich irgendetwas Ekliges erwartet, das sind die Bereiche, in denen ich mich wohl fühle und wo ich das Gefühl habe, ich bin im Wedding, den ich kenne. (Interview 2020-10-14_Transkript 2020, Zeile 60–61)

Neben notwendigen Aktivitäten, wie dem Einkauf für den täglichen Bedarf und der Nutzung anderer Versorgungsinfrastrukturen, wird die fußläufige Erreichbarkeit vom Wohnort als weiteres Kriterium für die Eingrenzung der eigenen Nachbarschaft genannt:

I: Du hast deinen Wohnort umrandet, ich würde dich bitten, mir zu erklären, [...] wie du deine Nachbarschaft eingrenzen würdest.

B: Ich habe schon gesagt, dass ich öfter mal spazieren gehe und ich glaube, das ist ein gutes Indiz dafür, was ich als meine Nachbarschaft ansehe. [...] Das sind vielleicht – weil ich da eventuell manchen, die ich sehe, über den Weg laufe und ich denke, „Ok, du wohnst jetzt hier“ vielleicht irgendwie. Aber es ist schwer einzugrenzen, weil auf der anderen Seite würde ich sagen, dass das vielleicht so dieser Bereich ist, wo ich einfach rumlaufe und dann kann ich auch sagen, so richtig nachbarschaftlich fühlt es sich eigentlich nur in meiner Straße an. (Interview 2020-10-04_Transkript 2020, Zeile 52)

B: Ich glaube, ich habe ein bisschen überlegt, ob ich den einen sehr viel kleineren Bereich einzeichne, aber ich habe mich dann dafür so entschieden, weil ich jetzt nicht sagen würde, dass meine Nachbarschaft für mich nur irgendwie mein Häuserblock ist oder so, ich kenne glaube ich Gebiete, eher so um den Leopoldplatz kenne ich deutlich besser als zwei Parallelstraßen von mir weg und so. Ich halte das eigentlich für einen recht großen Bereich, den ich da eingezeichnet hab, aber trotzdem ist das der Bereich, in dem ich Sachen zu Fuß erledige und so. (Interview 2020-10-14_Transkript 2020, Zeile 60–61)

Ein Großteil der Befragten grenzt die eigene Nachbarschaft zuallererst über die alltäglichen,

notwendigen Aktivitäten ab. Routinen, wie das Einkaufengehen, das Abholen der Kinder von der Schule, aber auch freiwillige Aktivitäten, wie das Besuchen von Parks und Einrichtungen der Gastronomie sind Elemente, die für die Abgrenzung der eigenen Nachbarschaft ausschlaggebend sind. Sehr viel heterogener verhält es sich, wenn soziale Netzwerke in den Nachbarschaftsbegriff einbezogen werden. Hier gehen die Bezüge zum Sozialraum Nachbarschaft stark auseinander, wie die nachfolgenden Gesprächsausschnitte zeigen:

I: Und in Ihren eigenen Worten, was ist Ihr Bezug zu Ihrer Nachbarschaft? Zu Ihrem Kiez?

B: Ich habe einen sehr schön gewachsenen Kiez mit der berühmten Berliner Mischung, der Kiez ist eigentlich schön normal von der Bevölkerung her, man kennt sich doch weitgehend gut untereinander und das genieße ich eigentlich auch, das Stück Heimat da.

I: Also spielt das soziale Umfeld für Sie eine große Rolle, wenn Sie vom Kiez reden?

B: Ja, ich sag jetzt mal so große Rolle – ich würde das jetzt nicht überbewerten, aber man ist da schon zu Hause so ja.

I: Und was machen Sie denn typischerweise in ihrem Kiez?

B: Dadurch, dass ich ein Haus habe, habe ich natürlich im Haus relativ viel zu tun, ich wohne auf so einem Hof mit vier anderen Nachbarn zusammen, da macht man relativ viel in der unmittelbaren Nachbarschaft zusammen und ich engagiere mich ein bisschen in der Kirche auch noch und habe da ein paar Kontakte, aber da bewege ich mich eigentlich. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 75–85)

B: Meine direkte Nachbarschaft würde ich noch kleiner eingrenzen, das ist quasi mein Haus, das ist ein Mehrfamilienhaus, ich verstehe mich auch mit vielen Nachbarn sehr gut, wir haben sehr gute Kontakte [...]. Mir ist Nachbarschaft wichtig, ich bin halt auch alleinstehend und finde das immer schön, wenn man auch Kontakt zur Nachbarschaft hat und nicht immer alles so anonym ist. Hatte ich vorher in Neukölln auch, da habe ich auch eine Gartenwohnung gehabt. Ich habe einen intensiven Bezug zu meinen Nachbarn, wir helfen uns gegenseitig, auch jetzt, wo ich nicht zum Müllraum gehen kann, wir haben

eine WhatsApp-Gruppe im Haus, die Leute bringen den Müll für mich weg, die gehen für mich einkaufen, bringen mir Schokolade und keine Ahnung. Mir ist Nachbarschaft total wichtig und ich helfe auch sehr gerne weiter. (Interview 2020-10-01_Transkript 2020, Zeile 52–58)

B: Das ist aber eine schwierige Frage, Lara. [lacht] Zum Beispiel sind meine Kinder hier groß geworden, ich wohne hier seit 1994, kenne viele Leute auch schon sehr lange, dann kam der Verein dazu und durch den Kindergarten und Schule kennt man unheimlich viele Leute und man ist halt hier im Laufe der Jahre verwurzelt. Und es ist halt irgendwie immer noch ein bisschen beschaulich hier und nicht so hektisch wie in der Stadt. (Interview 2020-09-30_Transkript 3, Zeile 67–68)

I: Und wie würdest du [sagen,] was ist dein Bezug zu deiner Nachbarschaft?

B: Ich wohne seit 99 hier, bin nach dem Abi in den Wedding gezogen, weil das, wie das immer so ist, günstig ist, habe eine tolle Wohnung gefunden, meine Exfrau wohnt nördlich der Seestraße, da bin ich dann ausgezogen und wohne jetzt südlich der Seestraße, das bezeichne ich als den gleichen Kiez, deshalb hat da seit 99 keine Veränderung stattgefunden. Ich kaufe in so einem Bioladen ein, der keiner Kette angehört, da kennt man mittlerweile auch die Besitzer und Verkäufer, unterhält sich und trinkt einen Kaffee, ich hab hier eine Stammkneipe, wo ich den Besitzer ganz gut kenne, mit dem ich mich gerne auch mal unterhalte, wenn der da ist, das sind so Sachen, die seit 99 gewachsen sind, wo sich seitdem nichts verändert hat und ja, ich fühle mich wohl hier, auch in Kombination mit den ganzen Grünflächen, das ist ja alles hier. (Interview 2020-10-20_Transkript 2020, Zeile 56–57)

I: In deine eigenen Worte gefasst, was ist dein Bezug zu deiner Nachbarschaft? Dein Verhältnis zu deiner Nachbarschaft? Wie verortest du dich in deiner Nachbarschaft? [...]

B: Ich sehe mich sehr anonym in meiner Nachbarschaft. Ich mag aber meine Nachbarschaft total, das ist ein schöner Ort zum Leben, es hat ein bisschen so von allem, ich sag immer ich wohne – ich habe die Preise von Wedding und den türkischen Markt und gleichzeitig die Cafés

in Prenzlauer Berg und die schönen Gebäude im Mauerpark und Flohmarkt, gleichzeitig habe ich zwei Parks, also Humboldthain und Mauerpark direkt in Fußnähe und ich glaube das ist wirklich ein riesen Privileg sowas zu haben. Ich mag das total, meine Nachbarschaft quasi, aber ich habe jetzt nicht so einen riesen Bezug, dass ich irgendwie in Nachbarschaftskomitees drin bin, wo ich mich sehr einbezogen fühle, oder wo ich das Gefühl habe, ich kann in meiner Nachbarschaft was bewirken, eigentlich gar nicht. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 46–49)

I: Woran machst du Nachbarschaft für dich fest?

B: Ich glaube, es ist sehr unterschiedlich, meine Vorstellungen, woran ich Nachbarschaft gerne festmachen würde und wie es wirklich ist. Ich würde es gerne daran festmachen, dass ich eben Leute auf der Straße wiedererkenne, man sich vielleicht sogar grüßt, aber nicht unbedingt, aber so ok, wir erkennen uns, dass man noch mehr Verhältnis zu den Geschäften hat, die es so gibt und dass es eine größere Selbstverständlichkeit gibt, sich auszutauschen, sei es jetzt Hilfe einander zu bieten oder Dinge zu veranstalten. Ich muss da immer an die Straßenfeste in der Coriner Straße denken und das ist meine Idealvorstellung, die lebe ich auf jeden Fall so nicht, ich weiß auch nicht, ob ich die schon mal so gelebt habe, Nachbarschaft, so wie ich's jetzt – ich hab nicht so wirklich das Gefühl, dass es das so gibt, wenn ich jetzt pragmatisch oder realistisch an den Begriff Nachbarschaft rangehe, dann sind das die Orte, durch die ich durchlaufen muss, wenn ich irgendwo hinkomme, so die direkt umgebenden Straßen, schon die Läden, wo ich immer hingehere, was aber nicht heißt, dass da so ein nachbarschaftliches Verhältnis in diesen Läden auch ist, nur weil man da ein- bis zweimal die Woche hingehere, ich glaube das ist es dann auch schon. (Interview 2020-10-04_Transkript 2020, Zeile 53–56)

Die Interviewausschnitte zeigen deutlich, dass die Tiefe oder Intensität der sozialen Netze in der eigenen Nachbarschaft stark kontextgebunden sind: Weder im Bezirk Mitte noch im Bezirk Treptow-Köpenick gab es einheitliche Aussagen dazu, wie stark die Interviewpartner*innen mit ihrer Nachbarschaft sozial verflochten sind.

Zwar werden soziale Aktivitäten im öffentlichen Raum zur Sprache gebracht, wie das Sich-Grüßen auf offener Straße oder die freundschaftliche Unterhaltung mit Händler*innen, dennoch fühlen sich mehrere Befragte eher anonym in ihrer Nachbarschaft. Für einige der Befragten bezieht sich das soziale Netz auf einen sehr engen Umkreis in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft, nämlich auf das eigene Wohnhaus, während wiederum für andere soziale Beziehungen an ganz spezifische Netzwerke geknüpft sind, wie die Schule des Kindes oder das Engagement bei der Kirche und dem Bürgerverein.

Diese Beobachtungen stützen den eingangs eingeführten Nachbarschaftsbegriff: Nachbarschaft ist nicht etwa ein Raumcontainer, der mit sozialen Beziehungen gefüllt werden kann; vielmehr zeigen die Aussagen der Befragten, dass Nachbarschaft sich aus der Verdichtung und Überlappung alltäglicher Routinen und sozialer Beziehungen zusammensetzt (Vgl. Hüllemann et al. 2015: 31). Wie die Interviewsequenzen klar gezeigt haben, machen diese Beziehungsnetze keinesfalls an den eigenen Nachbarschaftsgrenzen Halt.

Es wird klar: Der eigene Nachbarschaftsbezug ist zum gewissen Grad eine bewusste Entscheidung der Befragten: Indem sie in ihrer Nachbarschaft notwendige, freiwillige oder soziale Aktivitäten ausüben (Vgl. Gehl 2010: 20), gestalten sie ihre Nachbarschaft mit und identifizieren sich mit dieser – oder eben nicht. Dass die soziale Einbettung in die eigene Nachbarschaft auch eine individuelle Entscheidung ist, spiegelt sich in folgendem Ausschnitt wider:

I: [...] was mich interessieren würde wäre, wie verortest du dich in deiner Nachbarschaft? Was ist dein Bezug?

B: Ich wohne hier ja eigentlich verhältnismäßig lange schon, also seit fünf Jahren, aber es war jetzt nie so, dass ich jetzt dachte, boah, ich will unbedingt in Mitte wohnen, sondern es hat sich so ergeben, [...] bis auf diese Annehmlichkeiten, die in meinem Fragebogen schon ersichtlich sind, so Verkehr, Grünanlagen, habe ich irgendwie immer eher eine negative Haltung zu der Torstraße, dem Rosenthaler Platz, ich laufe da lang und guck mir die Leute an und irgendwie

nerven die mich alle, ich habe irgendwie nicht das Gefühl, dass ich mich damit so identifizieren will, oder dass ich das unterstützenswert finde, wie ich den Umgang sehe – oder wie so die Leute miteinander umgehen, was natürlich auch sehr viel damit zu tun hat, dass ich mich irgendwie selber gar nicht so darauf einlasse und ich hab auch schon beobachtet, dass es nette soziale Gefüge gibt, was nicht direkt bei mir in der Nachbarschaft ist, aber in der Brunnenstraße. Aber ich hab einfach nicht das Gefühl, dass ich so dolle eingebunden bin und ich glaube, wenn ich woanders wohnen würde, gäbe es da mehr Potential zu, weil ich jetzt auch nicht das – mich da jetzt auch nicht super doll – das ist schwer zu beschreiben, weil ich mich selber jetzt auch nicht so super doll zurückziehe und erwarte, oh toll, die Nachbarschaft wird super, wenn ich nur den richtigen Ort gefunden habe, ich hab auch schon Lust irgendwie, was dazu beizutragen, ich habe nur das Gefühl, die Leute in der Nachbarschaft sind nicht interessant für mich [...]. (Interview 2020-10-04_Transkript 2020, Zeile 54–56)

Nachdem der Nachbarschaftsbezug der Befragten in Hinblick auf Ähnlichkeiten und Differenzen vorgestellt wurde, soll der Fokus der Analyse nachfolgend auf die Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie gelegt werden. Bedeuten pandemieinduzierte Veränderungen des Mobilitätsverhältnisses auch eine veränderte Nutzung der eigenen Nachbarschaft?

B MOBILITÄTSROUTINEN UND -VERHALTEN

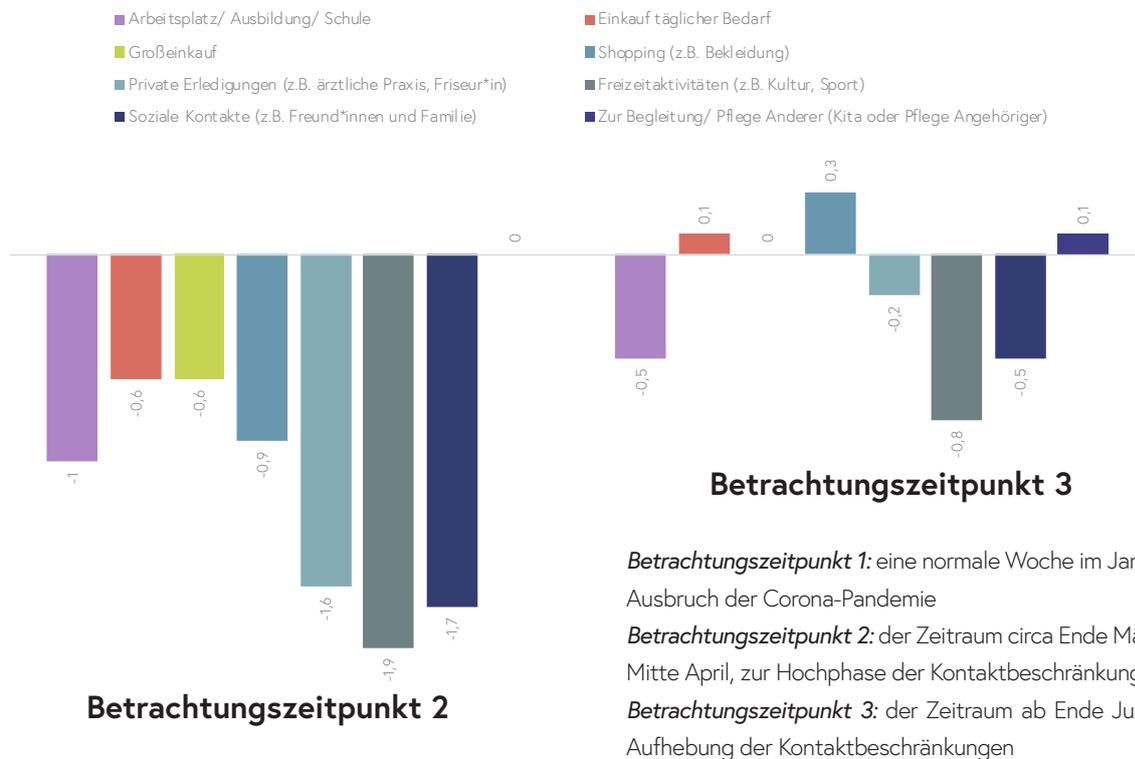


Abb. 11: Darstellung der durchschnittlichen relativen Veränderung der Häufigkeit der aufgesuchten Wegeziele der Befragten (Betrachtungszeitpunkt 1 = 0). Eigene Darstellung 2020.

Der standardisierte Fragebogen strukturierte die Abfrage des Mobilitätsverhaltens nach aufgesuchten Wegezielen, -zwecken und den dafür genutzten Mobilitätsmedien. Um Veränderungen im Mobilitätsverhalten nachvollziehen zu können, wurden die Befragten aufgefordert, sich auf drei verschiedene Zeitpunkte zu beziehen (siehe Kapitel 4). Das qualitative Interview gab Gelegenheit, die Angaben der Befragten zu nutzen, um beobachtete Veränderungen zu diskutieren und Rückfragen zu den Gründen für diese Veränderungen zu stellen. Nachfolgend werden die Änderungen im Mobilitätsverhalten und in den genutzten Mobilitätsmedien allgemein vorgestellt.

Werden die Häufigkeiten der zurückgelegten Wege nach Wegezielen im zeitlichen Verlauf miteinander verglichen, so haben alle Befragten mindestens ein Wegeziel, dass sie infolge der Pandemie weniger häufig besuchten als davor.

Seit Beginn der Pandemie ist die Summe der insgesamt zurückgelegten Wege für diese Personen tendenziell zurückgegangen.

Diese Beobachtung wird durch mehrere Mobilitätsstudien für den deutschen Raum bestätigt (Vgl. WZB 2020: 3; Meyer 2020): So ist der Anteil der Menschen in Deutschland, die zum jeweiligen Erhebungstag im Mai bzw. Oktober 2020 außer Haus waren, im Vergleich zum Referenzzeitpunkt vor der Pandemie von 85 % auf 79 % der Befragten, also um 6 Prozentpunkte gesunken. Dabei zeigt sich kein Unterschied zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten im Frühjahr und Herbst 2020. Auch die Anzahl der zurückgelegten Kilometer pro Tag und pro Person ist seit Beginn der Pandemie stark gesunken: Im Durchschnitt ist die zurückgelegte Tagesstrecke im Oktober 2020 mit 31 km ein Drittel kürzer als im Oktober 2017 mit 44 km (Vgl. WZB 2020: 6 f.). Diese Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten in Bezug auf die zurückgeleg-

ten Kilometer sowie die Häufigkeit, mit der die eigene Wohnung verlassen wurde, bringen die Befragten klar zur Sprache:

I: Und sowas wie Großeinkäufe, Shopping, private Erledigungen hast du komplett runtergefahren, Freizeitaktivitäten und Betreuung deines Kindes sind gleichgeblieben, soziale Kontakte hast du etwas runtergefahren. Kannst du mir zu den Veränderungen etwas erklären?

B: Freunde besuchen zum Beispiel, also vor der Pandemie war es so, dass ich durchaus auch mal öfter nach Kreuzberg gefahren bin, Leute besucht habe, oder man hat sich in Bars getroffen und Kneipen oder Clubs und während der Pandemie ist das eigentlich runtergefahren auf Leute im Kiez, Freunde, die hier wohnen, also kurze Wege, war dann auch wetterabhängig, da man sich draußen getroffen hat. Es ist einfach weniger geworden. Ich habe im Freundeskreis auch eine, deren Mann ein bisschen älter ist, die hat zum Beispiel Angst, weil sie meint, der ist Risikogruppe, die hat das deshalb runtergefahren, deshalb ist die schon mal rausgefallen, und so weiter. Man kann eigentlich sagen, ich bin mehr hier in der Nachbarschaft geblieben im Vergleich zu vorher.

I: Und die Orte, an denen du dich mit Kontakten getroffen hast, die haben sich auch verändert?

B: Ja, beziehungsweise es ist was weggefallen. Eigentlich alles, was nicht im Wedding ist, ist weggefallen, wenn man so will. (Interview 2020-10-20_ Transkript 2020, Zeile 17–20)

I: Wie würdest du jetzt gerade deinen Bezug zu deiner Nachbarschaft bezeichnen?

B: Ich fühle mich auf jeden Fall wohl und ich habe tatsächlich auch in Corona-Zeiten mit zwei Nachbarn in meinem Haus – ich glaube, dass wir dadurch auch ein besseres Verhältnis haben, wenn wir zu Hause waren, dann bin ich auch mal hochgegangen zu meiner Nachbarin, wir haben dann ein Weinchen zusammen getrunken. Ich habe das Gefühl, Corona hat einen auch ein bisschen dazu gebracht, mehr zu Hause zu sein und das auch mehr zu genießen und seinen eigenen Bezirk auch besser kennenzulernen. Habe ich schon das Gefühl. (Interview 2020-09-27_ Transkript 2020, Zeile 29–30)

Besonders im Bereich der Freizeitaktivitäten und der sozialen Kontakte lassen sich Verringerungen der Wegehäufigkeiten beobachten.

Verhältnismäßig stabil bleibt die Häufigkeit der zurückgelegten Wege für Einkäufe des täglichen Bedarfs, während private Erledigungen für einen Teil der Befragten im Verhältnis zum Januar eher abgenommen haben und für andere Befragte sogar eine Zunahme im Vergleich zum Referenzdatum angegeben wurde. Diese Differenzen verwundern nicht, da es sich bei Wegezwecken wie dem täglichen Einkauf oder privaten Erledigungen, wie einem Arztbesuch, um notwendige Aktivitäten handelt, die nur schwer ohne die eigene Mobilität vonstatten gehen können, während beispielsweise Homeoffice auch das Arbeiten fernab des festen Arbeitsplatzes ermöglichen kann.

Der Rückgang der Wege für Freizeitaktivitäten und soziale Kontakte hängt stark mit den pandemiebezogenen Beschränkungen in Deutschland und Berlin zusammen – hier wirken die staatlichen Vorgaben am stärksten, aber hier haben die Befragten auch mehr individuellen Gestaltungsspielraum.

Während gemäß des Mobilitätsreports des Wissenschaftszentrums Berlin (WZB) die Wegezahl im Oktober 2020 (2,6 Wege) im Vergleich zum Mai 2020 (2,4 Wege) leicht angestiegen ist, liegt sie noch immer 19 % unter den durchschnittlich täglich zurückgelegten Wegen im Oktober 2017 (Vgl. WZB 2020: 5). Das deckt sich auch mit den Ergebnissen der Befragung der vorliegenden Arbeit: Hier ist der Rückgang der Häufigkeit der aufgesuchten Wegeziele zum Betrachtungszeitraum 3 im Vergleich zum Betrachtungszeitpunkt 2 rückläufig, das heißt, dass sich die Werte hier wieder eher den Werten vor der Pandemie nähern. Für keinen der Befragten erreichen die Werte im Sommer und Spätsommer 2020 jedoch wieder den Wert vom Januar 2020. Auch hier gibt es eine Übereinstimmung mit den Ergebnissen des Mobilitätsreports des WZB (Vgl. WZB 2020: 3).

B: Ein großer Unterschied ist dann der 6. Punkt, die Freizeitaktivitäten, da habe ich jetzt vor allem Sport angegeben, ich gehe nämlich jetzt beim Betrachtungszeitraum 3 gehe ich jetzt wieder zum Fußball, das liegt in der Nähe des Südsterns, da fahre ich mit der U-Bahn oder mit dem Fahrrad hin, [...] und was sich sonst noch sehr verändert hat, ist der Punkt 7, soziale Kontakte, da habe ich mich während der Beschränkungen fast ausschließlich mit Leuten eher so Wedding, Gesundbrunnen, Moabit getroffen, was ich mit diesem rosanen Kreis angegeben hab, [...] und Leute im Friedrichshain habe ich aber auch noch getroffen, genau. Ich habe noch ein paar Freunde und Freundinnen, die in Friedrichshain wohnen, da fahre ich dann mit dem Fahrrad hin, das heißt, dadurch, dass ich die Zahl der Leute beschränkt habe, oder – ich habe die nicht so bewusst beschränkt, dadurch, dass ich weniger Leute gesehen hab während der Kontaktbeschränkungen, habe ich nur noch Leute in diesem Gebiet getroffen und vorher und auch mittlerweile wieder habe ich eigentlich Freunde im gesamten Gebiet der Innenstadtbezirke wie Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf, Prenzlauer Berg, Neukölln getroffen, das heißt, dieser Radius ist wieder deutlich größer geworden. (Interview 2020-10-14_Transkript 2020, Zeile 59)

Im Detail gestalten sich die Mobilitätsveränderungen jedoch sehr unterschiedlich. Während die Befragten der eben zitierten Interviews eine größere Veränderung in ihren Mobilitätsroutinen verzeichnen, gibt ein Befragter an, dass er sein Mobilitätsverhalten weitestgehend beibehalten konnte:

I: Wie würden Sie denn Ihre eigene Gefährdung durch das Corona-Virus einschätzen?

B: Die persönliche Gefährdung ist so mittelmäßig, weil ich natürlich auch als Lehrer relativ viel Kontakt habe, auch mit wechselnden Gruppen, das ist schon – das Risiko ist so mittelmäßig, nun bin ich in der glücklichen Lage, dass ich als leitender Mensch in diesem Haus ein eigenes Büro habe, sodass das also jetzt nicht in Kontakt fällt und wir auch die Maskenpflicht relativ konsequent auch umsetzen, von daher ist das mittelmäßig, aber es ist halt ein latentes Risiko einfach da und damit auch ein Unwohlsein, ja klar.

I: Und in Bezug auf diese Wahrnehmung, bemerken Sie da Änderungen im Vergleich zur Hochphase der Ausgangsbeschränkungen? Also Betrachtungszeitraum 2?

B: Nein.

I: Gut, das ist eine klare Ansage. [lacht]

B: Ne, das ist wirklich so, aber wir sind da auch relativ privilegiert muss ich sagen. Ich muss nicht mit der U-Bahn fahren, ich muss nicht mit der S-Bahn fahren, ich habe ein eigenes Haus, das darf man nicht – ich bin da an der Stelle kein Maßstab. (Interview 2020-09-30_Transkript 2, Zeile 6–11)

Und weiter:

B: Ja, ich sag mal, außer, dass es diese diffuse Angst gibt, die ich zum Beginn des Gesprächs meinte, ich bin relativ privilegiert, weil ich mein Umfeld hier habe, ich kann mich bewegen, ich habe meinen Arbeitsplatz und fahre zwischen dem Arbeitsplatz hin und her und habe nach wie vor meine klaren Einkaufs- und Besorgungswege und was den Rest Konsum angeht, da hat man mich vor 20 Jahren mit dem Zug nach Berlin ans Internet verloren.

I: Sie haben gesagt, Sie haben sich auch mit sozialen Kontakten getroffen. Wo haben Sie sich dann getroffen? War das zu Hause im geschlossenen oder im offenen Raum? Haben Sie da irgendwas geändert?

B: Zu Hause. Also was wir gemacht haben, ist, oft sind wir auch spazieren gegangen, haben uns mit Freunden draußen getroffen, sind spazieren gegangen, wir haben in Schmöckwitz ein Boot liegen, gerne auch mal aufs Boot eingeladen, da mal ein bisschen durch die Gegend gefahren, aber auch drinnen, da aber auch geguckt, dass es wirklich nur ein Pärchen ist und nicht irgendwie mit sechs oder acht Leuten, sondern Besuch ein anderes Paar, ein Freund, so. (Interview 2020-09-30_Transkript 2 2020, Zeile 62–64)

In diesem konkreten Fall hat die befragte Person Zugriff auf ein Auto. Dies wirft die Frage auf, wie der Zugang zu Mobilitätsmedien, also die Möglichkeit, zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wählen zu können, einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben könnte.

Der Vergleich der Mobilitätsmedien zeigt, dass im Betrachtungszeitraum 2, während des ersten Lockdowns im März/April 2020, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bei allen Befragten stark zurückging. Auch zum Betrachtungszeitpunkt 3 war der Anteil dieses Verkehrsmittels an allen von den Befragten genutzten Mobilitätsmedien geringer als vor der Pandemie im Januar 2020 – bis auf einen Befragten. Die Gründe für den Rückgang der Attraktivität des ÖPNV hängen für die Befragten stark mit dem befürchteten erhöhten Infektionsrisiko zusammen:

I: Wenn wir auf den Betrachtungszeitpunkt 3 schauen, hat sich nicht viel geändert bei der Verteilung der verschiedenen Verkehrsmittel, Sie haben jetzt aber angegeben, dass Sie sich gestresst, relativ langsam und sich relativ rücksichtslos behandelt gefühlt haben. Im Endeffekt genau das, was Sie eben gesagt haben, dass auf einmal wieder mehr Leute unterwegs waren, und nichtsdestotrotz nutzen Sie nur Pkw und nicht Bus und Bahn?

B: Ich benutze Bus und Bahn wirklich nur, wenn es gar nicht anders irgendwie geht. Wenn ich weiß, dass ich irgendwo hinfahre, dann kommt es auch drauf an, zum Beispiel, wir wohnen ja Pankstraße, ich habe ja hier eine ÖPNV-Anbindung, die einzigartig ist, weil ich die Süd-Ost-Verbindung mit der Bahn habe, immer so fünf Minuten fußläufig, den Ring fußläufig, die U8, die U6, die U9 und noch den Bus. Zum Beispiel die Nord-Süd-Verbindung, wenn ich zur Friedrichstraße will, da nutze ich auch die S-Bahn, weil die Nord-Süd-Verbindung ist verhältnismäßig leer, den Ring benutze ich inzwischen schon kaum noch, weil der ist mir einfach zu voll. Egal, zu welcher Tageszeit ich im Wedding stehe und in die S-Bahn möchte, die ist immer brechend voll. Ja, es hat zugenommen, dass die Leute Maske tragen, das ist besser geworden, aber es ist mir definitiv zu voll. Ich fahre jetzt nach Spandau, indem ich bis Friedrichstraße mit der S-Bahn fahre und da in einen Regio steige, weil der auch nochmal leerer ist und dann nach Spandau zu kommen, wenn ich also wirklich mal mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahre, aber ich vermeide sie so weit wie möglich. (Interview 2020-10-14_Transkript 2 2020, Zeile 28–29)

I: Und wofür hast du welche Verkehrsmittel genutzt? War das dann immer so, wie es grade passt?

B: Ne, ne, also ich bin zum Einkaufen meistens mit dem Auto, also Lebensmittel einkaufen. Wenn irgendwelche anderen Dinge einzukaufen waren, die jetzt irgendwie erledigt werden mussten, also ich sag jetzt mal im Forum irgendwas, da bin ich meistens mit dem Fahrrad hingefahren, und ich sag jetzt mal zum Friseur und Ärzten in der Umgebung, wenn da irgendwas war, bin ich auch meistens mit dem Fahrrad hingefahren, oder mit dem ÖPNV, je nachdem. Ja, frag.

[...]

I: Und wenn wir jetzt auf den Betrachtungszeitpunkt 2 schauen, dann sieht man, dass deine Wege zu Fuß zugenommen haben. Du bist weiterhin mit dem Fahrrad unterwegs gewesen, aber alle Wege, die du vorher mit Bus und Bahn zurückgelegt hast, die sind dann eher so aufs Auto umgeschwenkt, ist das richtig?

B: Genau, das ist richtig.

I: Kannst du dazu noch was erzählen?

B: Naja, meine Erinnerung an den ÖPNV, wenn man da so gedrängt drinsteht, das ist mir nicht so angenehm gewesen. Jetzt im Zusammenhang mit dem Virus, und um das zu meiden, bin ich dann lieber Auto gefahren. (Interview 2020-09-30_Transkript 3 2020, Zeile 37–46)

Für einen Großteil der Befragten verlagerte sich gerade zum Betrachtungszeitpunkt 2 die Mobilität vom ÖPNV auf das „Zu-Fuß-Gehen“ – hier zeigte sich bei sieben von zehn Befragten ein Anstieg, während bei den restlichen Befragten kein bzw. ein leichter Rückgang bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen zu verzeichnen ist. Während der Anteil zu Fuß zurückgelegter Wege von Betrachtungszeitpunkt 1 zu Betrachtungszeitpunkt 2 bei vielen Befragten anstieg, ging er zum Betrachtungszeitpunkt 3 wieder zurück bzw. näherte sich dem Wert an, den er auch vor Beginn der Pandemie hatte. Auch der Anteil des ÖPNV an den genutzten Mobilitätsmedien verzeichnet bei einigen Befragten wieder einen Anstieg. Dass dies nicht unbedingt mit einer freiwilligen Entscheidung verbunden ist, zeigt der folgende Interviewausschnitt:

B: Ja also in den Sommermonaten versuche ich eigentlich immer mit dem Fahrrad zu fahren, ich mag es eigentlich total und meine Wege sind nicht so groß, dass ich sie nicht mit dem Fahrrad machen kann. Und deshalb ist jetzt die Verteilung anders, aber dennoch bin ich vielmehr mit dem Nahverkehr, mit den Öffis gefahren, und ich fühle mich eher unsicher, weil es sehr große Menschenmassen sind, die auch sehr rücksichtslos in der Bahn oder den Öffis sind, indem sie irgendwie gar keine Maske haben, oder sie falsch tragen, oder es einfach nicht respektieren, den Leuten Platz zu geben, und quasi die Unsicherheit und die Rücksichtslosigkeit hängen miteinander zusammen und natürlich auch deswegen bin ich gestresst, weil wenn ich keine andere Wahl habe, als die öffentlichen Verkehrsmittel zu nehmen, weil ich lange Strecken nehmen muss wie zur Arbeit, dann stresst mich das zu wissen, dass erstens die Öffentlichen sehr voll sind und zweitens, dass die Leute so rücksichtslos sind, aber trotzdem bin ich am schnellsten dann auch da. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 43)

Deutlich wird, dass die Nutzung des ÖPNV für die befragte Person alternativlos ist – wohl fühlt sie sich bei den Bahnfahrten allerdings nicht. Diese Beobachtung deckt sich ebenfalls mit einem zentralen Ergebnis des Mobilitätsreports des WZB, demnach der ÖPNV seit dem Frühjahr 2020 zwar wieder einen Zuwachs erfährt, jedoch nur durch solche Nutzer*innen, die keine gleichwertige Alternative haben (Vgl. WZB 2020: 19 f.).

Die Befragung kommt zu einem ähnlichen Schluss wie der Mobilitätsreport: Wer die Wahl zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln hat, entscheidet sich im Zweifel für letztere (Vgl. ebd.). Insbesondere das Fahrrad scheint seit Beginn der Pandemie, insbesondere in den Sommermonaten, stark an Attraktivität für die Befragten gewonnen zu haben:

B: Und dann dachte ich mir einfach irgendwann, hey, man kann ja einfach durch die Gegend fahren mit dem Fahrrad, weil der Verkehr zu der Zeit ja auch deutlich eingeschränkt war, und das hat mir tatsächlich auch oft Spaß gemacht durch die Straßen zu radeln, weil ich so dachte, hey, hier

fahren jetzt nur die Fahrradfahrer lang, ist ja richtig entspannt. Ich glaub, ich habe das wirklich so ein, zwei Mal gemacht, dass ich einfach losgefahren bin und in Ecken gefahren bin, wo ich dachte, hier war ich lange nicht mehr und dass ich vor Corona auch relativ viel Fahrrad gefahren bin von A nach B, war aber auch öfter so oh, jetzt ist es kalt, jetzt bin ich faul, jetzt nehme ich das Fahrrad mit in die Bahn. In der Zeit habe ich wieder richtig Freude daran gefunden, mit dem Fahrrad von A nach B zu fahren und habe da dann auch manchmal kleine Umwege gemacht, auch wenn ich ein bestimmtes Ziel hatte. (Interview 2020-10-04_Transkript 2020, Zeile 28)

B: Ja, ich hab gemerkt, ich bin schon ein bisschen weniger rausgegangen und wenn, dann habe ich's mit dem Fahrrad gemacht mehr, ich hatte schon das Gefühl, dass man jetzt nicht unnötig auf der Straße rumlaufen soll, die Straßen waren ja auch ziemlich leer während dieses Lockdowns oder was wir da hatten, genau. Also ich hab schon gedacht, dass wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, bin ich vielleicht weiter weg von den Menschen und vielleicht auch weniger unter Menschen von der Zeit her als wenn ich zu Fuß irgendwo hinlaufe, genau. (Interview 2020-10-20_Transkript 2020, Zeile 42)

I: Wie würdest du die Änderungen in deinem eigenen Haushalt beschreiben in deinem Alltag?

B: Also jetzt zu dem Zeitpunkt meinst du? Na, ich bin auch wirklich viel mehr in Köpenick unterwegs, würde ich sagen, fahre jetzt auch nicht mehr so viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, weil wenn du sonst vorher unterwegs warst, ist man doch mal woanders hingefahren, nach der Arbeit, so bin ich jetzt viel in Köpenick, fahre viel mit dem Fahrrad, das würde ich als die größte Änderung sehen. (Interview 2020-09-27_Transkript 2020, Zeile 5–6)

Die Interviewsequenzen zeigen deutlich, dass sich die Mobilitätsroutinen der Befragten dann stark veränderten, wenn es für sie keine gleichwertige Alternative zum ÖPNV gab. Wer zuvor im größeren Stadtgebiet mit Bus und Bahn unterwegs war, muss jetzt seine Wege danach ausrichten, ob sie mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu bewältigen sind. Dies führt notwendigerweise dazu, dass sich der Mobilitätsradius für diese Befragten verkleinert.

Eine Befragte hat sich unter anderem aus diesem Grund ein Auto angeschafft. Als Risikoperson blieben ihr sonst nur wenige Alternativen, um weiterhin den eigenen Alltag zu bewältigen:

B: [...] was noch hinzu kam ist, dass ich ein Auto bekommen habe, ich hatte fast 20 Jahre kein Auto, nur einmal im Studium ein kleines, und hab immer gesagt, ich brauche das nicht, wegen der Umwelt, das ist eh blöd – so ungefähr, aber jetzt wohne ich in Köpenick, vorher habe ich in Neukölln gewohnt, in Friedrichshain, da braucht man halt kein Auto, aber jetzt merke ich halt doch – gerade auch, weil – ich will zum Beispiel nicht mehr mit den Öffentlichen fahren im Moment und deshalb habe ich halt dieses Auto und das hat natürlich meine Mobilität verändert. Ich bin mit dem Auto zum Einkaufen gefahren, wo ich vorher hier hinterm Haus schnell ins Center gegangen bin oder mit der Tram hingefahren bin oder so. (Interview 2020-10-01_Transkript 2020, Zeile 34)

Im Kontrast zum „Mobilitätssockel“ (Manderscheid 2020: 104) für notwendige Aktivitäten wie Einkaufs-, Besorgungs- und Arbeitswege, verändern sich insbesondere Freizeitwege, die zurückgelegt werden, um Freunde und Verwandte zu besuchen oder um kulturelle Angebote der Stadt wahrzunehmen (Vgl. ebd.). Bedeutet dieser Rückgang von Freizeitwegen auch einen Rückgang in der Freizeitbeschäftigung der Befragten? Welche Alternativen finden die Befragten zu ihren prä-pandemischen Freizeitwegen? Nachfolgend soll aufgezeigt werden, dass einige Orte und Verhaltensweisen im Zuge des allgemeinen Mobilitätsrückgangs an Bedeutung gewonnen haben. Sie stellen eine Anpassungsleistung dar, die die Befragten in ihren neuen Alltag – zumindest zeitweise – übernommen haben.

C URBANE, NATURNAHE RÄUME ALS ORTE DER RESILIENZ

B: Ich hatte plötzlich so ein riesen Bedürfnis in der Natur zu sein, ich weiß jetzt nicht, ob das 100 % mit Corona zu tun haben muss, aber ich hatte so ein Bedürfnis, alleine in der Natur zu sein, und ich habe zum Beispiel, ich wohne in der Nähe vom Humboldthain und der Humboldthain war mir irgendwann zu voll, ich wollte wirklich weit weg und einzeln im Wald sein und in diesen Kontakt mit der Natur einfach wirklich den Wald zu hören, das Rascheln der Blätter und die Luft, das hat mir für Monate wirklich gefehlt, und ich glaube, ich habe noch immer das Bedürfnis. Deshalb war ich an meinem Geburtstag ja auch im Wald, das wollte ich wirklich machen, weil ich da dieses Bedürfnis hatte, in der Natur zu sein, Kontakt mit Natur und außerhalb der Großstadt und der Menschenmassen und der Geräusche sein. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 22)

In dieser Interviewsequenz beschreibt die befragte Person detailreich ihren Bezug zur Natur und veranschaulicht, wie diese während des Frühjahrs 2020 für sie eine Ressource zur Entspannung und Erholung darstellte. Wie Hartig et al. (2014) aufzeigen, kann die Nutzung naturnaher Räume in der Stadt mehrere positive gesundheitliche Effekte haben, die sich auf die Luftqualität, physische Aktivität, soziale Kohäsion und Stressreduzierung beziehen.

Dass der Zugang zu naturnahen Räumen insbesondere während der Corona-Pandemie einen wichtigen Beitrag für das eigene Wohlbefinden leisten kann, zeigt auch die Erfahrung eines Befragten aus Berlin-Mitte:

I: Ich würde gerne auf deine Karte zu sprechen kommen, die von Berlin, wo du deine Ziele nochmal verortet hast. Du hattest ja vorhin schon gesagt, dass zum Betrachtungszeitraum 2 ein Großteil deines Bewegungsraums sich eher in den Wedding verschoben hat und du Sachen, die du vorher in Friedrichshain gemacht hast, oder soziale Kontakte sind das ja in dem Fall,

nicht mehr so wahrgenommen hast. Gab's denn sonst noch Änderungen, die für dich spannend waren, räumlich gesehen?

B: Da ist so ein Kreuz in Spandau, mein Cousin hat ein Segelboot da liegen. Ich kann segeln und ich wusste, dass ich das mitnutzen kann, aber habe dem nicht so einen Wert beigemessen, weil ich auch nicht so viel Zeit hatte. Aber während der Corona-Pandemie und auch danach habe ich das zu schätzen gelernt, dass man einfach mal rausgehen kann und auf dem Wasser völlig unproblematisch Freizeitaktivitäten nachgehen kann, das ist tatsächlich aufgrund der vorhandenen Zeit, die ich habe, in den Vordergrund gerückt, nicht in den Vordergrund gerückt, aber in mein Leben eingetreten, dass ich dann öfter dieses Boot dann mitgenutzt habe, ganz klar. Es gibt dann noch rechts beim Flughafen Tegel einen Schrebergarten, den habe ich mit meiner Ex zusammen, der Mutter meiner Tochter, und das habe ich natürlich auch vermehrt genutzt, eigentlich nutze ich den immer gerne, aber während Corona war das auch eine willkommene Sache und auch nicht verboten, da habe ich mich auch schlau gemacht, weil es ja hieß Lockdown, man soll keine unnötigen Besorgungen machen, aber das zählt da mit rein, also seinen Garten pflegen ist erlaubt, deshalb bin ich da immer guten Gewissens oft hingefahren, auch mit den Kindern, und habe das da genutzt. (Interview 2020-10-20_Transkript 2020, Zeile 50–51)

Die Beobachtung, dass naturnahe Grünräume in der Stadt eine wichtige Ressource für das eigene Wohlbefinden darstellen, hat bereits im Frühjahr 2020 ein schwedisches Paper von Samuelsson et al. (2020) zur Sprache gebracht. Sie argumentieren, dass insbesondere durch Stressoren der Corona-Krise, die sich materiell auf den Alltag der Stadtbewohnenden auswirken, die Bedeutung naturnaher Räume gewachsen ist. Stadtnatur kann in diesem Kontext Zufluchtsräume bieten, in denen Beschränkungen aufgrund der Pandemie durch positive Naturer-

fahrungen überlagert werden und dadurch das pandemiebedingte Stresslevel reduziert wird. Das individuelle Kohärenzgefühl kann so gesteigert werden, um den neuen, von der Corona-Krise geprägten Alltag zu bewältigen.

Gerade zu Beginn der Pandemie, zu einem Zeitpunkt, wo ein Großteil der Befragten eine Verunsicherung in Bezug auf die konkrete Gefährdung durch das Virus äußerte, war der Rückzug in den eigenen Garten, in Stadtparks und andere Grünflächen eine willkommene Ablenkung und darüber hinaus auch eine Möglichkeit, ohne erhöhtes Infektionsrisiko körperlich und sportlich aktiv zu werden (Vgl. Samuelsson et al. 2020: 2–3).

Die Auslastung der Berliner Parks, insbesondere in den Sommermonaten, wurde von einigen Befragten als Rückgang der Freiraumqualität wahrgenommen. Eine wesentliche Funktion der innerstädtischen Grünflächen während der Pandemie, sich ohne erhöhtes Infektionsrisiko an der frischen Luft aufhalten zu können, ging in der Wahrnehmung einer Befragten aus Köpenick eher verloren:

B: Meistens hat man sich ja dann auch nach der Arbeit in einer Bar getroffen, das ging natürlich mit der Hochphase von Corona nicht mehr. Man hat dann halt gesagt, [dann] macht man halt einen Spaziergang oder setzt sich in einen Park, man hat ja auch gesehen, dass die Parks extrem voll waren zu der Hochphase, das war schon manchmal verrückt, wenn man am Treptower Park – bin ich mal mit einer Arbeitskollegin durchgefahren mit dem Fahrrad, das war ja extrem, so hohe Auslastung in den Parks auch. (Interview 2020-09-27_Transkript 2020, Zeile 16)

Die befragte Person aus Mitte, deren anschauliche Beschreibung ihres Naturerlebnisses oben angeführt wurde, sprach im weiteren Interviewverlauf darüber, dass sie vermehrt auch naturnahe Räume am Rande oder außerhalb von Berlin aufsuchte, um ihre Naturerfahrung zu steigern:

I: Wir haben ja eben darüber gesprochen, du meinst, irgendwann war dir Stadtnatur nicht mehr genug, weil es überfüllt war und dann bist du ausgewichen auf andere Orte, was waren das dann für Orte, auf die du ausgewichen bist?

B: Ich bin dann eher in Parks oder Wälder oder an Seen, die weiter weg waren als die normalen. Also ich bin häufig am Schlachtensee oder an der Krümmen Lanke, aber das ist noch sehr städtisch, da gibt's sehr, sehr viele Menschen, und dann habe ich auch angefangen, wirklich Seen und Parks auszusuchen, die viel weiter weg sind, wo es nicht so viele Leute gibt, weil es nicht so einfach ist, dahinzukommen, mehr Richtung Brandenburg und Außenbezirke von Berlin. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 23)

Auch andere Befragte suchten häufiger Orte im Berliner Umland auf:

I: Ihr versucht die Kontakte, die ihr habt, auf wenige Personen einzugrenzen und dann hast du gesagt, dass ihr auch versucht, wenn es geht, euch draußen zu treffen?

B: Richtig.

I: Was für Orte sind das dann? Du hast gesagt, zum einen der Garten, aber was für Orte waren das dann noch?

B: Wir waren zum Beispiel am Schloss Babelsberg im Schlosspark, dann haben wir einen Busausflug gemacht mit Freunden, also haben einen Bus gemietet, einen kleinen, und ansonsten geh ich viel mit Freunden spazieren. Auch hier so im Wald. Und wo waren wir denn noch? Jetzt muss ich mal überlegen. In Altlandsberg waren wir, haben uns halt hier in der Umgebung so ein paar Sachen angeguckt, die man immer mal wieder so vor sich hergeschoben hat. (Interview 2020-09-30_Transkript 3 2020, Zeile 27–30)

I: Wenn Sie sagen, Sie haben wieder angefangen, sich mit Menschen zu treffen und das war dann aber meist an der frischen Luft, jetzt haben Sie gesagt, zum Beispiel Restaurants, was waren andere Orte, die Sie aufgesucht haben?

B: Ausstellungen, Museen in geringer Zahl, Britzer Garten, Gartenanlagen, Parkanlagen – was haben wir denn noch gemacht, das ist ja jetzt eine gemeine Frage! Tagesausflüge ins Umland, meistens was draußen angeguckt, so viel drinnen waren wir gar nicht, Frankfurt–Oder waren wir drinnen, hier im Heimatmuseum waren wir drinnen. (Interview 2020-09-29_Transkript 2020, Zeile 29–30)

Wer Zugriff auf einen eigenen Garten hat, nutzte diesen gerade in den Frühjahrs- und Sommermonaten, um soziale Kontakte an der frischen Luft zu pflegen. Wo diese Möglichkeit nicht bestand, wurde auf urbane Grünräume ausgewichen. Dennoch äußerten einige Befragte das Bedürfnis, fernab der Menschenmassen, die sich besonders in den Sommermonaten in den innerstädtischen Parks zusammenfanden, in Brandenburg unterwegs zu sein. Der verdichtete Stadtraum wird hier – zumindest zeitweise – eher als „[Einschränkung] des Bewegungsspielraumes“ (Manderscheid 2020: 104) erlebt.

D SPAZIERENGEHEN ALS NEUENTDECKTE SOZIALE PRAXIS

Während grüne Freiräume in der Stadt im Zuge der Corona-Pandemie in ihrer Bedeutung für Freizeit, Sport und Erholung gewachsen sind, rückte eine weitere Aktivität in den Vordergrund der Pandemiebewältigungsstrategien der Befragten: Das Spazierengehen.

Mit einem Zuwachs an Zeitressourcen auf der einen und den Mobilitätseinbußen und Kontaktbeschränkungen im Frühjahr 2020 auf der anderen Seite wuchs für viele Befragte das Bedürfnis, Spaziergänge zu machen. Das Spazierengehen wurde zu einem guten Grund, das Haus zu verlassen:

B: Ich habe viele Spaziergänge gemacht, alleine, ich war sehr viel alleine, was ich normalerweise nicht wirklich bin.

I: Und sowas wie Spaziergänge, hast du das vor Corona auch schon häufiger gemacht, oder ist das was Neues gewesen?

B: Das ist was Neues gewesen, einerseits schon seit letztem Jahr, das hat mit der Klinik zu tun, aber dann in der Corona-Zeit war das dann so frische Luft schnappen und aus dem Haus zu gehen. Das war wirklich mal ein Grund, aus dem Haus zu gehen, in der Natur zu sein, und das habe ich dann wirklich auch fast täglich gemacht, was davor eher nur so ein Wunsch gewesen ist, habe ich dann auch in diesen Monaten der Peak-Zeit wirklich fast täglich gemacht. (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 14–16)

B: Ja, also meine Freizeitaktivitäten, die haben sich verändert, vorher habe ich Fußball gespielt und dann bin ich Fahrrad gefahren, und sehr viel spazieren gegangen, wenn das denn Sport ist. Da hat sich die Anzahl nicht geändert, aber was ich gemacht habe, hat sich geändert. [...]

I: Du warst jetzt einfach mehr spazieren, du hast längere Spaziergänge gemacht, weil du mehr Zeit hattest?

B: Und, weil ich mich irgendwie beschäftigen musste und raus wollte. (Interview 2020-10-14_Transkript 2020, Zeile 21–27)

I: Du hattest noch angegeben, mehr rumzuspazieren und durch die Gegend zu radeln. Kannst du dazu noch was sagen?

B: Ich hab davor – bin ich auch schon oft gerne alleine rausgegangen, hab Musik gehört und bin einfach rumgelaufen, das habe ich in der Zeit einfach noch ein bisschen mehr gemacht, weil ich das Gefühl hatte, ich bin die ganze Zeit zu Hause, ich brauche einfach mal ein bisschen Bewegung und frische Luft, Tapetenwechsel [...] (Interview 2020-10-04_Transkript 2020, Zeile 27–28)

In einer Stadt, in der der Anteil der Single-Haushalte mit 52 % zehn Prozentpunkte über dem bundesdeutschen Schnitt liegt, hatten die verordneten Maßnahmen zur Bekämpfung des Infektionsgeschehens wie Social-Distancing oder der Appell, soziale Kontakte zu beschränken, auch Auswirkungen auf die psychische Gesundheit der Stadtbewohnenden (Vgl. rbb 24 2020b). Das gemeinsame Verabreden zum Spazierengehen an der frischen Luft stellt hier eine Coping-Strategie dar, mit der die Befragten die Social-Distancing-Maßnahmen einhalten konnten, ohne dabei in die soziale Isolation gehen zu müssen (Vgl. Samuelsson et al. 2020: 2).

Das Spazierengehen wirkt hier als Möglichkeit, in der Öffentlichkeit zu sein, unter Leute zu kommen, und wird besonders dann genossen, wenn die Umgebung ansprechend ist. Dass das nicht nur auf naturnahe Freiräume, sondern auch auf den gebauten Raum zutrifft, zeigt die folgende Interviewsequenz:

I: Hatte Corona irgendwelche Auswirkungen darauf, ob du dich in deiner Nachbarschaft wohl gefühlt hast?

B: Ich glaube, ich habe mich etwas wohler gefühlt, weil ich einmal mehr gemerkt habe, dass es sehr angenehm ist, irgendwie so Sachen wie Supermärkte, auch unterschiedliche Supermärkte, Freunde, sowas alles irgendwie in der Nähe zu haben und zwar wirklich sehr fußläufig, ja, genau, dass ich zu einem Zeitpunkt, wo ich dachte, ich möchte wirklich lieber eher draußen sein und nicht U-Bahn fahren müssen, habe ich mich sehr wohl damit gefühlt, dass ich sowohl für die soziale als auch für die individuelle Reproduktion kaum mal einen Kilometer irgendwie aus dem Haus gehen musste, und außerdem gehe ich gerne im urbanen Raum spazieren und gucke mir dabei gerne Altbauten an, und das ist eine Sache, die man im Wedding ähnlich gut machen kann wie in Kreuzberg zum Beispiel. Es gibt auf jeden Fall Ecken von Schöneberg oder Wilmersdorf, in denen ich für meine Begriffe nicht so gerne spazieren gehe, und da war ich froh, dass ich nicht da gewohnt habe, sondern da, wo ich wohne. (Interview 2020-10-14_Transkript 2020, Zeile 74–75)

Das Spaziergehen wurde als Strategie von den Befragten insbesondere in der Phase im Frühjahr 2020 genutzt, in der sich abrupt Zeitressourcen ergaben, die zuvor durch andere, nun abgesagte Aktivitäten gefüllt waren. Dass das regelmäßige Spaziergehen klar an die Ressource Zeit geknüpft ist, zeigen die folgenden zwei Interviewsequenzen:

I: Und wir hatten kurz über das Spaziergehen gesprochen, ist das was, was du nach wie vor machst oder fortgeführt hast?

B: Ich glaube, das hat sich verändert. Davor hatte ich sehr viel Zeit, ich habe mich mit niemandem getroffen, ich war sehr einsam und es war so quasi mein einziger Ausgang am Tag, wirklich mal spazieren zu gehen, aus dem Haus zu gehen, und mittlerweile habe ich das Gefühl, dass ich zu wenig Zeit für mich habe, weil ich mich mit Freunden treffe oder auf Arbeit bin, dass ich leider diese Spaziergänge weniger gemacht habe, ich war oft in der Natur, in Parks, und ich war oft an Seen, aber nicht mit dem Ziel, einfach nur spazierenzugehen, das ist wieder etwas zurückgegangen, obwohl das eigentlich nicht so gut ist. [lacht] (Interview 2020-09-30_Transkript 2020, Zeile 19–20)

I: Spaziergehen haben Sie eben genannt. Mich würde interessieren, ob das Spaziergehen was war, was Sie vorher auch schon gemacht haben?

B: Ja.

I: Also wenn Sie sich mit Freunden verabredet haben und gesagt haben, naja, aufgrund von Corona –

B: Komm, lass uns mal im Treptower Park treffen, einmal ums Ehrenmal rum, ja, sowas, genau.

I: Und das war was, was Sie vorher auch schon gemacht haben?

B: Nicht in der Tiefe, nein, eher nicht. Da traf man sich dann doch eher im Café, oder zu Hause oder so, aber dass man sagt, man geht spazieren während der Corona-Krise, weil man draußen ist, die Sonne scheint, und man geht durch den Park, das hat sicherlich ein Stück zugenommen.

I: Und ist das was, was Sie nach wie vor auch machen?

B: Jetzt arbeiten ja wieder alle, ist ein bisschen weniger geworden, aber das ist durchaus noch ein Instrument, aber nicht mehr in der Häufigkeit. (Interview 2020-09-30_Transkript 2, Zeile 65–72)

6. FAZIT

A VON DER KRISE LERNEN?

Die Analyse der erhobenen Daten zeigt, dass die Corona-Pandemie die Mobilitätsroutinen der Befragten stark beeinflusst hat:

Die mehr oder weniger als freiwillig empfundene Wahl der Verkehrsmittel wirkte sich stark auf den eigenen Mobilitätswahlkreis aus; grüne Freiräume in der unmittelbaren Wohnumgebung gewannen für viele Befragten an Bedeutung – und wo sie in ihrer Aufenthaltsqualität nicht den neuen hygienischen oder psychischen Bedürfnissen nach Abstand und Ruhe entsprachen, wurde auf andere Stadtteile bzw. das Berliner Umland ausgewichen. Das Spaziergehen wurde für viele Befragte im Zeitraum vom Frühjahr bis zum Herbst 2020 zu einer (neuen) sozialen Praxis, die das Aufrechterhalten sozialer Kontakte trotz Social Distancing möglich machte. Manche Befragte lernten ihre Nachbarschaft durch die Pandemie neu kennen oder entwickelten neue Nachbarschaftsbezüge, während für einen Großteil der Befragten die Corona-Pandemie keine Auswirkungen auf ihr Verhältnis zur Nachbarschaft hatte.

Bei den hier beschriebenen Beobachtungen handelt es sich um Momentaufnahmen aus den ersten neun Monaten der Pandemie in Deutschland und Berlin. Es stellt sich die Frage, was aus diesen Beobachtungen mit ihrer Kontextgebundenheit gelernt werden kann. (Wie) kann die Stadtplanung auf die veränderten Bedürfnisse während der Corona-Pandemie eingehen?

Während des Webinars „Public Space and Physical Activity During and After COVID-19“ am 3. Juni 2020 stellte Jeff Risom von Gehl Architects die Studie „Public Space & Public Life“ vor, die für den Raum Kopenhagen im April 2020 die Veränderungen des öffentlichen Raums explorativ untersuchte (Vgl. Gehl Architects 2020). Hier soll nicht auf die zentralen Befunde der Studie eingegangen werden.

Dennoch zeigen zehn Fragen, die am Ende der Studie aufgeworfen werden, welche Impulse die Stadtplanung aus der Corona-Krise ziehen kann. Ein Großteil der aufgeworfenen Fragen bezieht sich auf das Corona-bedingte Nutzer*innenverhalten in öffentlichen Räumen: Warum passen Menschen ihre Nutzung von Straßenräumen an und wonach richten sie sich dabei? Wofür wird der städtische Freiraum jetzt genutzt und wie unterscheidet sich diese Nutzung gegenüber derjenigen vor der Pandemie? Was passiert, wenn sich das städtische Leben auf das Lokale verschiebt? Welche neuen Formen von Begegnungsräumen werden durch die Pandemie benötigt? (Vgl. ebd.). Die Corona-Pandemie bedeutet nicht etwa die Abkehr vom Leitbild städtischer Dichte, wie sie inzwischen vielerorts beschworen wird (Vgl. Manderscheid 2020: 104). Sie führt eher dazu, dass der Fokus nun verstärkt auf die Frage gerichtet wird, wie anpassungsfähig Städte in Bezug auf zukünftige gesellschaftliche Krisen sind. So kommen Samuelsson et al. (2020) in ihrem Paper zum Schluss, dass der Umgang mit gesellschaftlichen Krisen als eine zentrale Realität des 21. Jahrhunderts akzeptiert und gefördert werden muss:

„21st century humanity will increasingly be urban (United Nations, 2014) and will increasingly face crisis and uncertainty (Biggs, Dakos, Scholes, Schoon, 2011). The likelihood of new pandemic outbreaks is constantly on the rise, partly because humanity is continuing to urbanize (Madhav et al., 2017). Meanwhile, climate change will have urban populations increasingly face heat waves (Huang, Li, Liu, & Seto, 2019) and flooding (Kulp & Strauss, 2019). Despite much knowledge around the knock-on effects of the coronavirus pandemic remaining to be revealed, we already discern a lesson from watching the response to it: cities around the world need to take the step into the 21st century by accepting new crises regimes of the Anthropocene as a new reality and finding ways to function during them“ (Samuelsson et al. 2020: 4).

Eine Basis dafür ist es, gesellschaftliche Krisen in ihrer Dynamik wahrzunehmen und die durch sie implementierten Veränderungen im sozialen und städtischen Zusammenleben zu dokumentieren und nachzuvollziehen.

Die Corona-Pandemie zeigt, wie fragil die Position des Einzelnen in einer globalisiert vernetzten Welt ist (Vgl. Manderscheid 2020: 103) und dass dem Lokalen in Krisenzeiten eine besondere Bedeutung zukommt, um sich auf Neues einzustellen. Hier kann zukunftsgewandte Stadtplanung ansetzen und die wohnraumnahen sozialräumlichen und grünen Infrastrukturen sowie diejenigen der Versorgung in den materiellen Fokus planerischer Tätigkeiten rücken.

Grundlage dafür – und das zeigt auch die vorliegende Arbeit, bildet ein interdisziplinäres Verständnis des Individuums im Raum.

B AUSBLICK

Ziel der vorliegenden Arbeit war es, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den individuellen Bezug zur Nachbarschaft zu verstehen. Anhand einer qualitativen Studie, durchgeführt in den zwei Berliner Bezirken Treptow-Köpenick und Mitte vom Spätsommer bis zum Herbst 2020, wurden das individuelle Mobilitätsverhalten sowie individuelle pandemieinduzierte Anpassungsleistungen und der Bezug zur eigenen Nachbarschaft untersucht.

Die Befragung hat aufgezeigt, dass sich Änderungen im Mobilitätsverhalten besonders bei freiwilligen Aktivitäten vollzogen, während notwendige Aktivitäten nicht in gleichem Maße betroffen waren. Auch die Verkehrsmittelwahl ist von diesem Wandel betroffen:

Während der ÖPNV noch immer Nutzungseinbußen verzeichnet, haben das Auto, das Fahrrad, aber auch der Fußverkehr an Attraktivität gewonnen. Darüber hinaus wurden zwei Anpassungsstrategien der Befragten im Freizeitbereich näher vorgestellt – einerseits das Aufsuchen von naturnahen Freiräumen in der Stadt, zum anderen das Spazierengehen als pandemieangepasste soziale Praxis. Diese Veränderungen unterliegen einem steten Wandel, genau wie sich die Pandemie in ihrer Dynamik weiterentwickelt. Zuletzt wurde die Frage aufgeworfen, welche Rolle die Stadtplanung in dieser Entwicklungsdynamik einnehmen kann.

Heute ist der 20. Dezember 2020, die Fallzahlen in Berlin liegen aktuell bei 516 Neuinfektionen pro Tag (Vgl. LaGeSo 2020a). Seit dem 16. Dezember 2020 befindet sich Deutschland bis vorerst 10. Januar 2021 im zweiten Lockdown, nachdem die Infektionsdynamik im November bereits die Höchstwerte im Vergleich zum Frühjahr 2020 übertroffen hatte. Schon am 1. Dezember 2020 wurde durch BioNtech/ Pfizer ein EU-Antrag für die Zulassung eines Impfstoffs gegen COVID-19 eingereicht – über diesen soll noch vor Ende des Jahres 2020 entschieden werden, während in den USA bereits erste Impfungen stattfinden.

Außerdem wurde heute bekannt, dass in Großbritannien bereits eine neue Mutation des Corona-Virus zirkuliert, die um bis zu 70 % ansteckender zu sein scheint als die bisher bekannte Virusform (Vgl. Tagesschau 2020).

Wie lange die Corona-Pandemie die Welt noch begleiten wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss. Klar ist: Der Übergang in diese „Neue(n) Normalität(en)“ hat längst stattgefunden – und doch sind die nachhaltigen sozialen und gesellschaftlichen Folgen der Pandemie schwer abschätzbar und müssen durch quantitative Studien zur Untersuchung des Einflusses sozialer Ungleichheit auf Corona-bedingte Veränderungen im individuellen Alltag beleuchtet werden. Nicht zuletzt stellt sich auch die Frage, wie die Stadtplanung auf diese Zeit zurückblicken wird: Ist die Corona-Pandemie im deutschen Planungsdiskurs zukünftig eine lästige, temporäre Störung des Planungssystems, oder wird sie als Startschuss für neue planerische Positionen diskutiert werden, die auch für zukünftige gesellschaftliche Krisen von Bedeutung sein können?

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. Deckblatt: Collage Corona & Berlin. Eigene Darstellung 2020, Datengrundlage: LaGeSo 2020b/ Geoportal Berlin 2020.

Abb. 1: Darstellung relevanter Entwicklungen während der Corona-Pandemie mit Fokus auf Berlin nach Datum. Eigene Darstellung 2020, Datengrundlage: rbb24 2020.

Abb. 2: Forschungsdesign – Schema. Eigene Darstellung 2020.

Abb. 3: Anzahl der Neuinfektionen (blau) und der Neuerkrankungen innerhalb einer Woche (grün) in Berlin, Stand: 20.12.2020. Eigene Darstellung (2020), Datengrundlage: LaGeSo 2020b.

Abb. 4+5: Anzahl der Neuinfektionen nach Bezirken, Stand: 20.12.2020. Eigene Darstellung (2020), Datengrundlage: LaGeSo 2020.

Abb. 6: Bezirkskarte Berlin-Mitte. Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

Abb. 7: Bezirkskarte Treptow-Köpenick. Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

Abb. 8: Codierschema. Eigene Darstellung 2020.

Abb. 9: Schematische Darstellung der Nachbarschaften der Befragten in Berlin-Mitte. Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

Abb. 10: Schematische Darstellung der Nachbarschaften der Befragten in Treptow-Köpenick. Eigene Darstellung 2020, Kartengrundlage: SenSW 2020a.

Abb. 11: Darstellung der durchschnittlichen relativen Veränderung der Häufigkeit der aufgesuchten Wegeziele der Befragten (Betrachtungszeitpunkt 1 = 0). Eigene Darstellung 2020.

QUELLENVERZEICHNIS

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020): Bevölkerungsstand – Regionaldaten. Zugriff auf: <https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/c326266e61ce3172/872f91ef351c/bevoelkerungsstand-regionaldaten-2020.xlsx> am 25.12.2020.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020a): Statistischer Bericht. Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2019. Zugriff auf: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2020/SB_A01-05-00_2019h02_BE.pdf am 25.12.2020.

Appenzeller, Markus (2020): Die Stadt nach Corona. Zugriff auf: <https://www.tagesspiegel.de/kultur/virtueller-stadtraum-die-stadt-nach-corona/25914996.html> am 30.11.2020.

Berlin.de (o.J.): Köpenick. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/special/immobilien-und-wohnen/stadtteile/koepenick/> am 25.12.2020.

Berlin.de (o.J.a): Treptow. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/special/immobilien-und-wohnen/stadtteile/treptow/> am 25.12.2020.

Betschka, Julius et al. (2020): Kontrolle von Corona-Einschränkungen. So setzt Berlin das Kontaktverbot um. Zugriff auf: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/kontrolle-von-corona-einschraenkungen-so-setzt-berlin-das-kontaktverbot-um/25674014.html> am 24.06.2020.

Bezirksamt Mitte (o.J.): Der Bezirk Mitte und seine Stadtteile. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/stadtteile-bezirksregionen/artikel.105798.php> am 25.12.2020.

Bezirksamt Mitte (o.J.a): Die Bezirksregionen von Mitte. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/stadtteile-bezirksregionen/artikel.105798.php> am 25.12.2020.

Bezirksamt Mitte (2020): Berlin Mitte. Bevölkerung, soziale Lage und Wohnsituation. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/qualitaetsentwicklung-planung-und-koordination-des-oeffentlichen-gesundheitsdienstes/> am 25.12.2020.

Bezirksamt Treptow-Köpenick (o.J.): Wohnungsbaupotentiale. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/artikel.125137.php> am 25.12.2020.

Bundesministerium für Gesundheit (BMG) (2020): Coronavirus SARS-CoV-2. Chronik der bisherigen Maßnahmen. Zugriff auf: <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/coronavirus/chronik-coronavirus.html> am 11.06.2020.

Bundesministerium für Gesundheit (BMG) (2020a): Informationen für ältere Menschen. Zugriff auf: <https://www.zusammengegencorona.de/informieren/informationen-aeltere-menschen/#faqitem=0650b692-c2c4-5e1d-885b-0d2148d6cc05> am 25.12.2020.

Bundesministerium des Innern (BMI) (2016): Nachbarschaften stärken, Miteinander im Quartier. Ressortübergreifende Strategie Soziale Stadt. Zugriff auf: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/soziale-stadt-strategie.pdf?__blob=publicationFile&v=2 am 30.11.2020.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2020): Soziale Stadt. Zugriff auf: <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/bauen-wohnen/stadt-wohnen/staedtebau/soziale-stadt/soziale-stadt-node.html> am 21.11.2020.

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) (2020a): Programm soziale Stadt. Zugriff auf: https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/SozialeStadt/Programm/programm_node.html am 30.11.2020.

Bundesregierung (2020): Beschlüsse von Bund und Ländern. 'Wir müssen ganz konzentriert weitermachen'. Zugriff auf: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/bund-laender-corona-1744306> am 20.12.2020.

Bundesregierung (2020a): Die aktuellen Fallzahlen in Deutschland und weltweit. Zugriff auf: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/fallzahlen-coronavirus-1738210> am 29.11.2020.

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (2020): Coronavirus. Kontakte beschränken in Zeiten vieler Neuinfektionen. Zugriff auf: <https://www.infektionsschutz.de/coronavirus/wie-verhalte-ich-mich-in-zeiten-vieler-neuinfektionen.html> am 29.11.2020.

DW Nachrichten (2020): Corona-Krise: Deutschland auf dem Weg in eine neue Normalität. Zugriff auf: <https://www.dw.com/de/corona-krise-deutschland-auf-dem-weg-in-eine-neue-normalitaet/av-53443473> am 24.06.2020.

Eckardt, Frank (2020): Corona und die Seuche der Segregation der Städte. In: Michael Volkmer und Karin Werner (Hrsg.): Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft. Bielefeld: transcript Verlag, S. 111-118.

Gehl, Jan (2010): The human dimension. In: Jan Gehl (Hrsg.): Städte für Menschen. Berlin: JOVIS, S. 3-29.

Gehl Architects (2020): Public Space & Public Life during COVID 19. Zugriff auf: <https://covid19.gehlpeople.com> am 25.12.2020.

Google (2020): Mobilitätsbericht zur Corona-Krise. Deutschland 05.06.2020. Zugriff auf: https://www.gstatic.com/covid19/mobility/2020-06-05_DE_Mobility_Report_de.pdf am 11.06.2020.

Hamm, Bernd (1973): Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. Düsseldorf: Bertelsmann Fachverlag.

Hartig, Terry et al. (2014): Nature and Health. Annual Review of Public Health 35, S. 207-228.

Hasse, Raimund (2012): Bausteine eines soziologischen Krisenverständnisses. Rückblick und Neubetrachtung. In: Mergel (Hrsg.): Krisen verstehen. Historische und kulturwissenschaftliche Annäherungen. Frankfurt/ New York: Campus, S. 29-45.

Holzappel, Helmut (2016): Verkehr und Urbanismus in den Köpfen der Menschen. In: Holzappel (Hrsg.): Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 5-16.

Hüllemann, Ulrike et al. (2015): Räumliche Aspekte von Nachbarschaft. Eine Vergewisserung. In: Reutlinger et al. (Hrsg.): Soziale Nachbarschaften. Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit, Vol 10. Wiesbaden: Springer VS, S. 23-33.

Jacobs, Jane (2015): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Basel: Birkhäuser Verlag.

Jonas, Lea Caroline (2020): Warten auf die (neue) Normalität: Alltag als kritische Denkfigur politischer Theorie in der Coronakrise. In: Clara Arnold et al. (Hrsg.): Kritik in der Krise. Perspektiven politischer Theorie auf die Corona-Pandemie. Zeitgenössische Diskurse des Politischen, Bd. 20, S. 15-32. Zugriff auf: <https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/9783748910688/kritik-in-der-krise> am 04.12.2020.

Klamt, Martin (2012): Öffentliche Räume. In: Eckardt, F. (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 775-804.

Kleilein, Doris; Meyer, Friederike (2020): Die Stadt nach Corona. Zugriff auf: <https://taz.de/Urbanitaet-in-der-Krise/!5682400/> am 30.11.2020.

Klosa-Kückelhaus, Annette (2020): Neue Wörter in der Coronakrise. Von Social Distancing und Gabenzaun. Zugriff auf: https://www1.ids-mannheim.de/fileadmin/aktuell/Coronakrise/Klosa_web.pdf am 25.12.2020.

Kramer, Karl-Sigismund (1954): Die Nachbarschaft als bäuerliche Gemeinschaft. Ein Beitrag zur rechtlichen Volkskunde mit besonderer Berücksichtigung Bayerns. München-Passing: Bayrische Heimatforschung.

Landesamt für Gesundheit und Soziales (LaGeSo) (2020): COVID-19 in Berlin. Verteilung in den Bezirken. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/lageso/gesundheits/infektionskrankheiten/corona/tabelle-bezirke/> am 20.12.2020.

Landesamt für Gesundheit und Soziales (LaGeSo) (2020a): COVID-19 Berlin. Lagebericht 20.12.2020. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/corona/lagebericht/desktop/corona.html#start> am 20.12.2020.

Landesamt für Gesundheit und Soziales (LaGeSo) (2020b): COVID-19 in Berlin. Fallzahlen und Indikatoren - Gesamtübersicht. Zugriff auf: <https://www.berlin.de/lageso/gesundheits/infektionskrankheiten/corona/tabelle-indikatoren-gesamtuebersicht/> am 20.12.2020.

Lobin, Henning (2020): Kommunikation in der Corona-Krise. Zugriff auf: <https://scilogs.spektrum.de/engelbart-galaxis/kommunikation-in-der-coronakrise/> am 05.12.2020.

Manderscheid, Katharina (2012): Mobilität. In: Eckardt (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 551-570.

Manderscheid, Katharina (2020): Über die unerwünschte Mobilität von Viren und unterbrochene Mobilitäten von Gütern und Menschen. In: Volkmer; Werner (Hrsg.): Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft. Bielefeld: transcript Verlag, S. 101-110.

Mergel, Thomas (2012): Einleitung. Krisen als Wahrnehmungsphänomene. In: Mergel (Hrsg.): Krisen verstehen. Historische und kulturwissenschaftliche Annäherungen. Frankfurt/ New York: Campus, S. 9-22.

Meyer, Helmuth (2020): Corona und Mobilität: Mehr Homeoffice, weniger Berufsverkehr. Zugriff auf: <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet/> am 25.12.2020.

Möhrs, Christine (2020): Ein Wortnetz entspinnt sich um ‚Corona‘. Zugriff auf: <https://www1.ids-mannheim.de/sprache-in-der-coronakrise/> am 05.12.2020.

Möhrs, Christine (2020a): Systemrelevant. Eine sprachwissenschaftliche Betrachtung des Begriffs aus aktuellem Anlass. Zugriff auf: https://www1.ids-mannheim.de/fileadmin/aktuell/Coronakrise/systemrelevant_Beitrag_Moehrs_20200329.pdf am 25.12.2020.

Nationale Stadtentwicklungspolitik (2020): ‚Post-Corona-Stadt‘. Zugriff auf: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Projekte/Projektaufruf/Post-Corona-Stadt/post-corona-stadt_node.html am 29.11.2020.

Petrow, Constanze (2012): Städtischer Freiraum. In: Eckardt, F. (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 805-837.

Przyborski, Aglaja; Wohlrab-Sahr, Monika (2019): Forschungsdesigns für die qualitative Sozialforschung. In: Baur, Nina; Blasius, Jörg (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS, S. 105-124.

Public Health COVID-19 (2020): Verschärfen COVID-19 Pandemie und Infektionsschutzmaßnahmen die gesundheitlichen Ungleichheiten? Eine Übersicht wissenschaftlicher Erkenntnisse zur möglichen Verschärfung gesundheitliche Ungleichheiten durch die COVID-19 Pandemie und den Maßnahmen zum Infektionsschutz. Zugriff auf: https://www.public-health-covid19.de/images/2020/Ergebnisse/Hintergrundpapier_SozUngl_COVID19_final.pdf am 25.12.2020.

Quarks (2020): COVID-19. Die Chronik einer Pandemie. Zugriff auf: <https://www.quarks.de/gesundheit/covid-19-die-chronik/> am 11.06.2020.

Rast, Tobias (o.J.): Der Große Tiergarten. Zugriff auf: <https://berlin.sehenswuerdigkeiten-online.de/aktivitaeten/park-see/tiergarten.html> am 25.12.2020.

rbb24 (2020): ‚Coronik‘ einer Pandemie. Wie das Virus über Berlin und Brandenburg kam. Zugriff auf: <https://www.rbb24.de/panorama/thema/2020/coronavirus/beitraege/chronik-coronik-ausbruch-coronavirus-pandemie-rueckblick-timeline-berlin-brandenburg.htm/pagenumber=4.html> am 20.12.2020.

rbb24 (2020a): So hat sich der Berliner Verkehr in den letzten Tagen verändert. Zugriff auf: <https://www.rbb24.de/panorama/thema/2020/coronavirus/beitraege/Verkehr-Zahlen-Daten-Berlin-Brandenburg-Stau-Fussgaenger.html> am 24.06.2020.

rbb24 (2020b): ‚Die Folgen des Lockdowns werden erst später sichtbar‘. Zugriff auf: https://www.rbb24.de/panorama/thema/2020/coronavirus/beitraege_neu/2020/10/corona-lockdown-psychische-gesundheit-einsamkeit-depression-folgen.html am 25.12.2020.

rbb24 (2020c): Robert-Koch-Institut startet Corona-Studie in Berlin-Mitte. Zugriff auf: https://www.rbb24.de/panorama/thema/2020/coronavirus/beitraege_neu/2020/11/antikoerper-studie-corona-berlin-mitte-von-dassel-rki.html am 25.12.2020.

rbb24 (2020d): Woidke verteidigt Teil-Lockdown bis 10. Januar. Zugriff auf: https://www.rbb24.de/politik/thema/2020/coronavirus/beitraege_neu/2020/12/brandenburg-woidke-lockdown-massnahmen-verteidigung.html am 04.12.2020.

Reutlinger, Christian et al. (2015): Die Nachbarschaft soll es richten. Allgegenwärtigkeit eines Konzepts. In: Reutlinger et al. (Hrsg.): Soziale Nachbarschaften. Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit, vol 10. Wiesbaden: Springer VS, S. 11-21.

Robert-Koch-Institut (RKI) (2020): Risikobewertung zu COVID-19. Zugriff auf: https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Risikobewertung.html am 11.06.2020.

Robert-Koch-Institut (RKI) (2020a): SARS-CoV-2 Steckbrief zur Coronavirus-Krankheit-2019 (COVID-19). Zugriff auf: https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Steckbrief.html#doc13776792bodyText25 am 11.06.2020.

Robert-Koch-Institut (RKI) (2020b): Corona-Monitoring lokal. Zugriff auf: https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/cml-studie/Factsheet_Straubing.html am 25.12.2020.

Samuelsson, Karl et al. (2020): Urban nature as a source of resilience during social distancing amidst the coronavirus pandemic. Zugriff auf: <https://www.stockholmresilience.org/publications/publications/2020-05-10-urban-nature-as-a-source-of-resilience-during-social-distancing-amidst-the-coronavirus-pandemic.html> am 25.12.2020.

Schinagl, Martin (2020): May you live in interesting times. Zugriff auf: <https://www.sfb1265.de/blog/may-you-live-in-interesting-times/> am 30.11.2020.

Schubert, Klaus; Klein, Martina (2018): Krise. In: Das Politiklexikon. 7, Lizenzausgabe Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung. Zugriff auf: <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/politiklexikon/17759/krise> am 25.12.2020.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2019): Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030. Zugriff auf: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/download/2018-2030/Bericht_Bev-prog2018-2030.pdf am 25.12.2020.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2020): Monitoring Soziale Stadt. Status-Index 2019. Zugriff auf: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/download/2019/karten/Status_Index_2019.pdf am 25.12.2020.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2020a): Geoportal Berlin: FIS-Broker. Zugriff auf: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker/> am 25.12.2020.

Stangl, Thomas (2020): Als hätten wir darauf gewartet. Zugriff auf: https://www.zeit.de/2020/48/corona-pandemie-normaliteat-terroranschlag-wien?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com am 05.12.2020.

Strübing, Jörg (2019): Grounded Theory und Theoretical Sampling. In: Baur, Nina; Blasius, Jörg (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS, S. 525-544.

Tagesschau.de (2020): Niederlande verbieten Flüge aus Großbritannien. Zugriff auf: <https://www.tagesschau.de/ausland/niederlande-flugverbot-grossbritannien-corona-101.html> am 25.12.2020.

Weiß, Andreas (2012): Theoretische Zugänge zur Krise. Einführung. In: Mergel (Hrsg.): Krisen verstehen. Historische und kulturwissenschaftliche Annäherungen. Frankfurt/ New York: Campus, S. 3-5.

World Health Organization (WHO) (2009): Assessing the severity of an influenza pandemic. Zugriff auf: <https://reliefweb.int/report/world/assessing-severity-influenza-pandemic> am 25.12.2020.

World Health Organization (WHO) (2020): WHO COVID-19 Explorer. Zugriff auf: <https://worldhealthorg.shinyapps.io/covid/> am 30.11.2020.

WZB (2020): Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF. Zugriff auf: https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas_Mobilitätsreport_WZB_7331_20201217.pdf am 25.12.2020.

Zifonun, Gisela (2020): Zwischenruf zu ‚neue Normalität‘. Zugriff auf: <https://www1.ids-mannheim.de/sprache-in-der-corona-krise/> am 04.12.2020.

INTERVIEWTRANSKRIPTE

Interview 2020-09-27_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 27.09.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-09-29_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 29.09.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-09-30_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 30.09.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-09-30_Transkript 2 (2020): Gespräch in Berlin am 30.09.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-09-30_Transkript 3 (2020): Gespräch in Berlin am 30.09.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-10-01_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 01.10.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-10-04_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 04.10.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-10-14_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 14.10.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-10-14_Transkript 2 (2020): Gespräch in Berlin am 14.10.2020. [unveröffentlicht]
Interview 2020-10-20_Transkript (2020): Gespräch in Berlin am 20.10.2020. [unveröffentlicht]

**Weitere Publikationen aus dem
Institut für Stadt- und Regionalplanung**

Online-Veröffentlichungen



Nr. 68

Mona Gennies

Konzeptverfahren als Instrument einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung

Das Konzeptverfahren, d. h. die Veräußerung von Grundstücken nicht über den höchsten Preis, sondern entsprechend der Qualität der Idee für die Bebauung und Nutzung, gilt als ein Instrument einer gemeinwohlorientierten Stadt- und Liegenschaftspolitik. In den dazugehörigen Ausschreibungen halten die Städte Kann- und Muss-Kriterien fest, die die Bewerbenden erfüllen sollen. Mona Gennies' Arbeit untersucht die Gemeinwohlorientierung dieser Ausschreibungen anhand eines zu diesem Zweck erarbeiteten Kriterienkatalogs. Sie untersucht auch, wo Konzeptverfahren nachgebessert werden können und sollten.

2021, 144 Seiten
ISBN 978-3-7983-3174-7

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Nr. 67

Marcel Steller

„Einsteigen, bitte!“

Die Entwicklung der Fahrgastinformation im ÖPNV am Beispiel Berlins

Zwar ist die technische Geschichte des Berliner Nahverkehrs recht gut erforscht, doch bislang hat sich niemand intensiv mit der Fahrgastinformation und so mit der Stellung des Fahrgasts in dem komplexen Gefüge aus Verkehrsbetrieben, Politik und Wirtschaft auseinandergesetzt. Diese Publikation ist die erste Forschungsarbeit zu diesem Thema und bearbeitet somit ein Desiderat. Sie beschäftigt sich mit der Geschichte und Entwicklung der Fahrgastinformation des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin von etwa 1800 bis in die Gegenwart. Dabei blickt sie auf die Position des Fahrgasts und den Einfluss von Politik und Wirtschaft auf die Informationen.

2020, 139 Seiten
ISBN 978-3-7983-3117-4

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Nr. 66

Magdalena Konieczek-Woger, Alexander Naeth

Achtung: Smart!

Möglichkeiten und Grenzen der Idee der ‚Smart City‘ für deutsche Kommunen

Aktuell erleben Städte u. a. als Vierte Industrielle Revolution oder Digitalisierung bezeichnete Umwälzungen. Gleichzeitig stehen sie vor Herausforderungen wie dem Klimawandel, der wachsenden Globalisierung, aber auch dem demografischen Wandel. Wachstum bzw. Schrumpfung erzeugen unterschiedliche Handlungsspielräume. Die Entwicklung von Smart-City-Ansätzen findet immer unter diesen Bedingungen statt. Die Logiken der Smart City und insbesondere die Tauglichkeit ihrer Lösungen verlangen entsprechen nach einer kritischen Auseinandersetzung. Zentrale Fragen der vorliegenden Publikation lauten: Welche Risiken beinhaltet die Smart-City-Idee? Wie sind deutsche Kommunen diesbezüglich aktuell aufgestellt? Wie können Handlungsempfehlungen für Kommunen aussehen?

2020, 197 Seiten
ISBN 978-3-7983-3030-6

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Nr. 65

Marlene Lieback

Die Schöneberger Terrassen

Ein Beitrag zum Denkmalwert der Nachkriegsmoderne der 70er Jahre und des sozialen Wohnungsbaus in Berlin

Vielfach diskutiert und immer wieder revidiert, ruft die Frage nach der Bedeutung der Bauten der Nachkriegsmoderne noch immer höchst kontroverse Einschätzungen hervor. Diese basieren weniger auf der eigentlichen Fragestellung nach historischen, architektonischen oder kulturellen Werten, sondern sind zumeist Ausdruck tief sitzender persönlicher Empfindungen. Sie erschweren einen vernünftigen Diskurs über die denkmalpflegerische Auseinandersetzung mit den Bauten der 50er bis 80er Jahren zu welchem diese Arbeit einen Beitrag leistet. In ihrem Mittelpunkt steht ein nahezu unbekannter West-Berliner Wohnkomplex aus den 70er Jahren, die Schöneberger Terrassen.

2018, 118 Seiten
ISBN 978-3-7983-2970-6

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>

Arbeitshefte



Nr. 81

Laura Bornemann, Sebastian Gerloff, Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel, Inken Schmütz, Mario Timm, Henry Wilke

Stadtplanung Heute – Stadtplanung Morgen Eine Berufsfeldanalyse

Diese Berufsfeldanalyse leistet einen Beitrag zur Diskussion über das Selbstbild der Disziplin Stadt- und Regionalplanung und die Gestaltung der universitären Ausbildung. 16 leitfadengestützte Interviews mit Expert*innen aus verschiedenen stadt- bzw. raumplanerischen Arbeitsfeldern und eine umfangreiche, deutschlandweite Online-Umfrage geben detailliert Auskunft über aktuelle und zukünftige Aufgaben der Stadtplanung. Ergänzt wird die Analyse durch einen Vergleich der Curricula aller konsekutiven Planungsstudiengänge im deutschsprachigen Raum.

2017, 267 Seiten
ISBN 978-3-7983-2879-2 (print)
ISBN 978-3-7983-2880-8 (online)

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Nr. 80

Magdalena Konieczek-Woger, Jacob Köppel

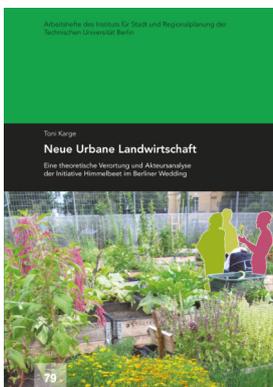
Für wen planen wir?

Analyse und Vergleich zweier Planungskontroversen – Ursachen und mögliche Handlungsstrategien

Am Beispiel der Planungskontroversen um BER und Stuttgart 21 wird die These untersucht, dass großen Projekten generell ein Konfliktpotential innewohnt und es grundlegende Mängel im Planungssystem gibt: Es mangelt u. a. an Rationalität, Reflexionsvermögen und Legitimität der Planung. Obgleich viele dieser Probleme nicht gelöst werden können und große Projekte oft konflikträchtig sind, kann man frühzeitig gegensteuern und das Ausmaß der Spannungen minimieren, etwa durch eine frühere und umfassendere Einbeziehung der Bürger*innen bei grundlegenden planerischen Entscheidungen.

2016, 223 Seiten
ISBN 978-3-7983-2798-6 (print)
ISBN 978-3-7983-2799-3 (online)

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Nr. 79

Toni Karge

Neue Urbane Landwirtschaft

Eine theoretische Verortung und Akteursanalyse der Initiative Himmelbeet im Berliner Wedding

Im ersten Teil dieser Arbeit erfolgt eine stadttheoretische Auseinandersetzung, in der urbane Gärten mit der europäischen Stadtbaugeschichte, der stadtutopischen Ideengeschichte, dem Stadt-Land-Diskurs und mit Gender-Aspekten in Bezug gesetzt werden. Die fallbezogene Akteursanalyse im zweiten Teil basiert auf einer einjährigen Untersuchung des Berliner Himmelbeets und analysiert Schlüsselakteure und Akteursgruppen anhand ihrer Beiträge auf den Ebenen Ideen, Netzwerk, Finanzen, Arbeit und Macht. Die Ergebnisse dieses Abschnitts werden auf die theoretischen Zusammenhänge des ersten Teils der Arbeit übertragen.

2016, 180 Seiten
ISBN 978-3-7983-2754-2 (print)
ISBN 978-3-7983-2755-9 (online)

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Nr. 78

Sylvia Butenschön (Hrsg.)

Landesentwicklung und Gartenkultur

Gartenkunst und Gartenbau als Themen der Aufklärung

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Entwicklung ländlicher Regionen ein wichtiges Anliegen in allen deutschen Staaten. Dazu wurden Programme zum Ausbau der Infrastruktur, aber auch zur Förderung des Garten- und Obstbaus aufgelegt. Die Beiträge der Fachtagung „Landesentwicklung durch Gartenkultur“ beleuchten diese Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem Land aus unterschiedlichen disziplinären Blickwinkeln und mit einem besonderen Fokus auf die Themen Gartenbau, Gartenkunst und Landschaftsgestaltung.

2014, 271 Seiten
ISBN 978-3-7983-2685-9 (print)

Sonderpublikationen



Angela Million, Grit Bürgow, Anja Steglich (Hrsg.)
ROOF WATER-FARM: Handlungsempfehlungen
Hygienische Aspekte des Wasser- und Nährstoffrecyclings bei gebäudeintegrierter Farmwirtschaft

Die *ROOF WATER-FARM Handlungsempfehlungen* sind eine aktualisierte Fassung der bereits 2018 im *ROOF WATER-FARM Handbuch* veröffentlichten Praxisempfehlungen Hygiene von kombinierten Wasserrecycling- und Farmsystemen. Sie sind neben gesundheitsrelevanten Fragen die Voraussetzung für die Vermarktungsfähigkeit der Produkte und eine breite praktische Umsetzung dieser zukunftsweisenden Kreislauftechnologien.

2020, 37 Seiten
DOI 10.14279/depositonce-9750

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>

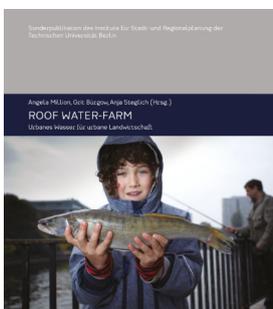


Silke Edelhoff, Ralf Fleckenstein, Britta Grotkamp, Barbara von Jagow, Päivi Kataikko-Grigoleit, Angela Million (Hrsg.)
Handbuch der baukulturellen Bildung
Jugend Architektur Stadt

Das Kernziel der baukulturellen Bildung ist, Kinder und Jugendliche (und Erwachsene) mit Methoden und Prozessen der Produktion und Gestaltung von Raum vertraut zu machen. Gespeist aus über einem Jahrzehnt interdisziplinärer Praxiserfahrungen wurden Methoden zusammengetragen, mit denen Kindern und Jugendlichen Wissen und Handwerkzeug über Architektur und Stadt im schulischen und außerschulischen Kontext vermittelt werden kann.

2019, 163 Seiten
ISBN 978-3-7983-3074-0 (print)
ISBN 978-3-7983-3075-7 (online)

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Angela Million, Grit Bürgow, Anja Steglich (Hrsg.)
ROOF WATER-FARM
Urbanes Wasser für urbane Landwirtschaft

Frischer Fisch und frisches Gemüse direkt vom Dach, produziert mit aufbereitetem Wasser aus dem Gebäude, das ist die Vision von ROOF WATER-FARM. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Verbundprojekt untersuchte erstmalig, wie sich Leichtbaufarmtechnologien mit dezentralen Technologien zur Betriebswassernutzung und Düngemittelproduktion im Gebäude kombinieren lassen.

2018, 316 Seiten
ISBN 978-3-7983-2986-7 (print)
ISBN 978-3-7983-2987-4 (online)

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>



Anja Besecke, Josiane Meier, Ricarda Pätzold, Susanne Thomaier (Hrsg.)
Stadtökonomie – Blickwinkel und Perspektiven
Ein Gemischtwarenladen

„Economics is not about money“ – das gilt auch für die Stadt- und Regionalökonomie, in deren Mittelpunkt die vielfältigen Beziehungen zwischen räumlicher Entwicklung und wirtschaftlichen Prozessen stehen. Dieser Band würdigt Prof. Dr. Dietrich Henckel, den langjährigen Leiter des Fachgebiets Stadt- und Regionalökonomie am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin. Er offeriert – im Sinne eines „Gemischtwarenladens“ – kurzweilige Einblicke in die Themen-, Methoden- und Interpretationsvielfalt des Fachs.

2017, 247 Seiten
ISBN 978-3-7983-2918-8 (print)
ISBN 978-3-7983-2919-5 (online)

Kostenloser Download unter <https://verlag.tu-berlin.de>

Porträt des Instituts für Stadt- und Regionalplanung

Menschen beanspruchen Raum in sehr unterschiedlicher Weise. Die damit verbundenen Auseinandersetzungen um verschiedene Nutzungsansprüche an den Boden, die Natur, Gebäude, Anlagen oder Finanzmittel schaffen Anlass und Arbeitsfelder für die Stadt- und Regionalplanung. Das Institut für Stadt- und Regionalplanung (ISR) an der Technischen Universität Berlin ist mit Forschung und Lehre in diesem Spannungsfeld tätig.

Institut

Das 1974 gegründete Institut setzt sich heute aus sieben Fachgebieten zusammen: Bestandsentwicklung und Erneuerung von Siedlungseinheiten, Bau-, Planungs- und Umweltrecht, Städtebauliche Denkmalpflege und urbanes Kulturerbe, Orts-, Regional- und Landesplanung, Planungstheorie und Analyse städtischer und regionaler Politiken, Städtebau und Siedlungswesen sowie Stadt- und Regionalökonomie. Gemeinsam mit weiteren Fachgebieten der Fakultät VI: Planen Bauen Umwelt verantwortet das Institut die Studiengänge Stadt- und Regionalplanung, Urban Design, Urban Planning and Mobility, Real Estate Management und Urban Management.

Mit dem LABOR K hat das ISR eine zentrale Koordinierungseinrichtung, in der die Publikationsstelle und eine kleine Bibliothek, u. a. mit studentischen Abschlussarbeiten, angesiedelt sind. Darüber hinaus hat das LABOR K einen großen Bestand an digitalen und analogen Karten, die der gesamten Fakultät zur Verfügung stehen.

Studium

Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin ist ein interdisziplinärer und prozessorientierter Bachelor- und Masterstudiengang. Die Studierenden lernen, bezogen auf Planungsräume unterschiedlicher Größe (vom Einzelgrundstück bis zu länderübergreifenden Geltungsbereichen), planerische, städtebauliche, gestalterische, (kultur-)historische, rechtliche, soziale, wirtschaftliche und ökologische Zusammenhänge zu erfassen, in einem Abwägungsprozess zu bewerten und vor dem Hintergrund neuer Anforderungen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte zu entwickeln.

Traditionell profilieren sich die Studiengänge der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin durch eine besondere Betonung des Projektstudiums. Im zweijährigen konsekutiven Masterstudiengang können die Studierenden ihr Wissen in verschiedenen Schwerpunkten vertiefen: Städtebau und Baukultur, Bestandsentwicklung und Integrierte Stadtentwicklung, Raumplanung, Recht und Verwaltung, Globale Stadtentwicklungsprozesse sowie Stadt- und Regionalforschung. Internationale Kooperationen, unter anderem mit Ägypten, Argentinien, China, Italien, Polen und dem Iran, werden für interdisziplinären Studien- und Forschungsprojekte genutzt.

Forschung

Das Institut für Stadt- und Regionalplanung zeichnet sich durch eine breite Forschungstätigkeit der Fachgebiete aus. Ein bedeutender Anteil der Forschung ist fremdfinanziert (sog. Drittmittel). Auftraggeber der Drittmittelprojekte sind die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG), die Europäische Kommission, Ministerien und deren Forschungsabteilungen, Bundesländer, Kommunen, Stiftungen und Verbände sowie in Einzelfällen Unternehmen. Eine weitere wichtige Forschungsleistung des Instituts sind Dissertation und Habilitationen.

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte fließen sowohl methodisch als auch inhaltlich in die Lehre ein. Eine profilgestaltende Beziehung zwischen Forschungsaktivitäten und Studium ist durch den eigenen Studienschwerpunkt „Stadt- und Regionalforschung“ im Master vorgesehen.

Sowohl über Forschungs- als auch über Studienprojekte bestehen enge Kooperationen und institutionelle Verbindungen mit Kommunen und Regionen wie auch mit anderen universitären oder außeruniversitären wissenschaftlichen Einrichtungen.

Universitätsverlag der TU Berlin
ISBN 978-3-7983-3219-5 (online)