

---

## Alles anders und doch gleich – Fragile Alltagsmobilität sozial benachteiligter BewohnerInnen ländlicher Peripherien vor und während der Covid-Pandemie

Christoph van Dülmen

*Siehe AutorInnenangaben*

---

### Abstract

---

Der Beitrag fragt, inwiefern sich die Alltagsmobilität sozial benachteiligter BewohnerInnen ländlicher Peripherien im Zuge der Covid-Pandemie verändert hat. Hierzu werden GPS-Bewegungsdaten von fünf Befragten vor und während der Pandemie sowie darauf aufbauende qualitative Interviews verglichen. Obwohl Veränderungen der Bewegungsmuster beobachtbar sind, entstammen diese zumeist nicht den pandemischen Umständen. Vielmehr zeigen sich individuelle Ressourcenausstattungen sowie die Zusammensetzung sozialer Netzwerke als zentrale Einflussfaktoren.

#### Schlagwörter / Keywords:

Alltagsmobilität, GPS-Tracking, ländliche Peripherien, Mobilität, soziale Netzwerke, soziale Ungleichheit

---

### 1. Einleitung

Alltägliche Mobilität ist in unserer Gesellschaft eine zentrale Voraussetzung für soziale Teilhabe (Camarero & Oliva 2008). Gleichzeitig ist seit Jahrzehnten eine Zunahme des Verkehrsaufwandes für weite Teile der deutschen Gesellschaft zu verzeichnen (Nobis et al. 2019). Aus einer mobilitätssoziologischen Perspektive führt diese Zunahme des Verkehrs zu erhöhten Mobilitätsanforderungen an alle Gesellschaftsmitglieder (Canzler & Knie 2000), welche wiederum mobilitätsbedingte Nachteile bei Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkten Bewegungsfähigkeiten sowie bei Bevölkerungsgruppen in Gebieten mit erhöhten Verkehrsbedarfen, wie z. B. in ländlichen Räumen, nach sich ziehen (Cass et al. 2005). Bisherige Arbeiten zu Einflussfaktoren sozialer und räumlicher Benachteiligung auf Mobilität konnten zeigen, dass sich diese oftmals gegenseitig bedingen (Yigitcanlar et al. 2019). Entsprechend üben ungleich verteilte Mobilitätschancen sozial stratifizierende Effekte aus, womit Muster sozialer Ungleichheiten verstetigt bzw. verstärkt werden können (Manderscheid 2009). So veranschaulichte beispielsweise Daubitz (2013: 133) anhand des Mobilitätsalltags von Einkommensarmen, wie durch einen Mangel an monetären Ressourcen und die damit einhergehenden Anpassungsstrategien zur Bewältigung des Verkehrsaufwandes für „eine

eigenständige Gestaltung der Lebensumstände [...] keine Zeit zu sein“ scheint.

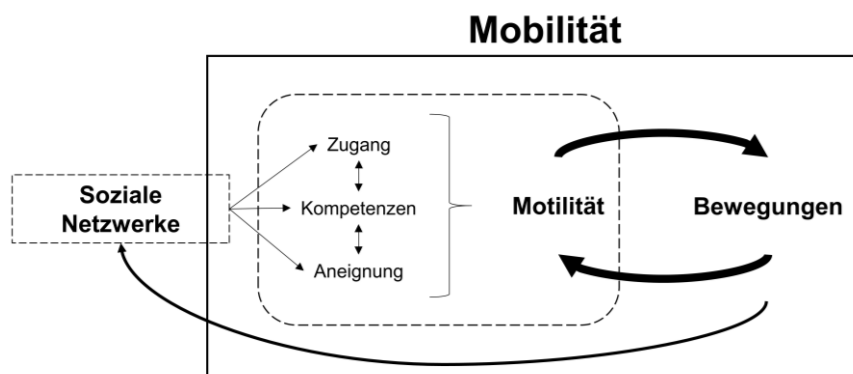
Die Kombination dieser Befunde motiviert ein Interesse daran, wie sich die Lebenschancen von Personen gestalten, bei denen sich Faktoren sozialer sowie räumlicher Benachteiligung kreuzen. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der politischen Zielsetzung einer „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ (BMI 2019) stellt sich die Frage, was es konkret bedeutet, von Erschwernissen der eigenen Mobilität betroffen zu sein. Ich sehe in der Covid-Pandemie eine Chance, zu prüfen, wer auf welche Weise durch die Maßnahmen der Reise- und Kontaktbeschränkung in seiner/ihrer Mobilität und damit mittelbar in seinen/ihren Lebenschancen eingeschränkt ist. Wenn im Frühjahr 2020 gemeinhin von einem „Ausnahmestand“ gesprochen wurde (Frenzen 2020) und aus verkehrswissenschaftlicher Sicht gefragt wurde „Zurück zur Normalität?“ (Follmer 2020), dann enthalten diese Diagnosen auch immer schon eine Vorstellung von einem ‚normalen Leben‘, welches nun eingeschränkt sei. Erst dadurch, dass Kontakt- und Reiseaktivitäten einer Person dieser Norm entsprechen, kann sich durch die Maßnahmen zur Eindämmung des Infektionsgeschehens ein Ausnahmestand für sie einstellen. Macht die Pandemie hingegen keinen Unterschied für die Alltagsmobilität einer Person, so kann dies Hinweis für einen pandemieunabhängigen kontakt- und reisebeschränkten

Zustand sein, der dem Ideal einer Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse entgegensteht. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen werde ich der folgenden Frage nachgehen: *Inwiefern verändert sich die Alltagsmobilität sozial benachteiligter BewohnerInnen ländlicher Peripherien durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-Pandemie?*

Damit Veränderungen der Alltagsmobilität analysierbar werden, wird der Begriff zunächst in seinen Elementen definiert und sein Verhältnis zu sozialen Ungleichheiten dargelegt. Die so herausgearbeiteten Aspekte leiten sodann die Auswahl der Untersuchungsmethode (Abschnitt 3) sowie die explorative Analyse (Abschnitt 4) an.

## 2. Das Zusammenspiel von Mobilität und sozialen Ungleichheiten

Obzwar die Begriffe Verkehr und Mobilität oftmals synonym verwendet werden, ist eine Gleichsetzung der beiden analytisch unzureichend, wenn man sich um die sozialen Ursachen und Wirkungen von menschengemachten Bewegungen bemüht. **Verkehr** meint so lediglich die „empirisch beobachtbaren physischen Bewegung von Menschen und Gütern“ (Manderscheid 2020: 39).<sup>1</sup> Räumliche **Mobilität** (Abbildung 1) hingegen umfasst „not only geographical movement but also the potential for undertaking movements (motility) as it is lived and experienced – movement and motility plus meaning plus power“ (Cresswell & Uteng 2008: 2).



**Abbildung 1:** Schematische Darstellung des Mobilitätsbegriffes des Beitrages (angelehnt an Canzler et al. 2008: 3)

Das Potenzial zu Bewegungen, **Motilität**, ist die zentrale Voraussetzung dafür, dass eine Person beobachtbare Ortsveränderungen im physischen und/oder sozialen Raum vollziehen kann. Nach Kaufmann et al. (2004: 750) setzt es sich aus drei interdependenten Elementen zusammen: (1) *Zugang* („access“), welcher das Set an Mobilitätsoptionen durch den geographischen Kontext und die Verfügbarkeit sowie Beschaffenheit von Transportmitteln bestimmt; (2)

*Kompetenzen* („competence“) als physische Fähigkeiten zur Bewegungen (z.B. körperliche Voraussetzungen), erworbene Fähigkeiten in Bezug auf Vorschriften und Symbole für Bewegungen, notwendige Nachweise (z.B. Führerschein) sowie organisatorische Fähigkeiten (das Planen von Bewegungen und die Synchronisierung mit anderen Handlungen), um die Zugangsmöglichkeiten wahrzunehmen; und (3) *Aneignung* („appropriation“), welche sich auf die Bewertung sowie Entscheidungen für oder gegen Mobilitätsoptionen für die Umsetzung von Mobilitätsplänen bezieht, was zu einer bestimmten (z. T. routinisierten) Mobilitätshandlung (oder auch Nichthandlung) führt.

**Soziale Netzwerke** bilden eine Dimension von Mobilität, die Kaufmann et al. (2004) in ihrem originären Konzept nicht explizit berücksichtigten, welche sie jedoch später als bedeutsam einführen. Ob eine Person ihre Motilität auch in Bewegungen umzusetzen vermag, „depends on the volume and type of care a person must provide his or her entourage, which is closely linked to the position in the life course“ (Kaufmann et al. 2017: 210). Auch Canzler et al. (2008: 3) räumen (sozialen sowie technischen) Netzwerken als „framework of movements“ eine prominente Position in ihrem Mobilitätskonzept ein: „In general, networks delineate the field of conceptualized possibilities.“ Im Mobilitätskonzept dieser Arbeit werden soziale Netzwerke deshalb als ein prominenter Einflussfaktor auf die drei Motilitätselemente berücksichtigt (Abbildung 1). Einerseits bedingen Netzwerke somit verfügbare

(und denkbare) Möglichkeiten der Fortbewegung, bspw., wenn ein Sohn seine Mutter mit dem Auto fährt. Andererseits können Bewegungen wiederum Netzwerkkonfigurationen beeinflussen, bspw., wenn die Mutter somit zu einer wöchentlichen Sportgruppe gelangt, bei der sie neue Kontakte knüpft.

Motilität, verstanden als Kapitalform im Bourdieuschen

Sinne (Kaufmann et al. 2004: 752), hilft ferner, das Verhältnis zwischen Mobilität und **sozialen Ungleichheiten** zu konzeptualisieren. Motilität ist nach diesem Verständnis, ebenso wie ökonomisches, kulturelles oder soziales Kapital, gesellschaftlich ungleich verteilt. Da die verschiedenen Kapitalien untereinander transformierbar sind, üben spezifische Kapitalausstattungen von Personen und Gruppen sozial stratifizierende und reproduzierende Wirkung aus (Camarero & Oliva 2008: 346). Durch das Konzept der Motilität kann es so gelingen, gesellschaftliche Strukturen auf

<sup>1</sup> Im Folgenden werde ich die Begriffe *Verkehr* und *Bewegungen* synonym verwenden.

Makroebene in Beziehung zu konkret beobachtbaren sowie potenziellen Bewegungen zu setzen (Manderscheid 2009: 34). Somit hilft es zu erklären, wie soziale Ungleichheiten zu verschiedenen Ausprägungen von Mobilität führen können und diese wiederum soziale Ungleichheiten reproduzieren. Vergleiche von Mobilität und Bewegungen zwischen verschiedenen sozialen Kontexten, insbesondere auch im zeitlichen Verlauf, stellen einen adäquaten empirischen Zugang dar, wenn nach Veränderungen von Mobilität durch makrostrukturelle Ereignisse (wie eine globale Pandemie) gefragt wird (Kaufmann et al. 2004: 750).

Die vorgenommene differenzierte Bestimmung des Mobilitätsbegriffes soll im Folgenden helfen, konkrete Perspektiven für die Analyse möglicher Veränderungen der Alltagsmobilität im Zuge der Covid-Pandemie aufzuzeigen. Entsprechend wird auf das Zusammenwirken von Bewegungen, Mobilität sowie sozialen Netzwerken fokussiert

### 3. Daten und Methodik

Die diesem Beitrag zugrundeliegenden Daten stammen aus dem Forschungsprojekt „Soziale Benachteiligung in ländlichen Peripherien in Ostdeutschland und Tschechien“ (Keim-Klärner et al. 2021). Im allgemeinen Forschungsinteresse standen die Wechselwirkungen zwischen sozialer und räumlicher Benachteiligung. Befragt wurden Personen aus drei Gruppen, die durch ihre Lebensumstände einem erhöhten Risiko sozialer Benachteiligung ausgesetzt sind: alleinlebende Ältere, Alleinerziehende, Arbeitsmarktbenachteiligte. Die Befragten lebten darüber hinaus in ländlichen Peripherien, die aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausstattung gegenüber urbaner Zentren als räumlich benachteiligt gefasst werden können (Kühn 2015); Auf deutscher Seite waren dies Regionen in den Landkreisen Mansfeld-Südharz (Sachsen-Anhalt) sowie Vorpommern-Greifswald (Mecklenburg-Vorpommern).

### 3.1 Methodenprotokoll

Für ein Verständnis der verschiedenen Elemente der **Mobilität** wurde in einem ersten Schritt ein qualitatives problemzentriertes Interview zur allgemeinen Lebenssituation der Befragten durchgeführt (Witzel & Reiter 2012). Ebenfalls wurden die ego-zentrierten **sozialen Netzwerke** erhoben, indem gefragt wurde, welche Personen für die Befragten in ihrem Alltag auf verschiedene Weisen relevant sind (vgl. Perry et al. 2018: 68–108). Für die dritte Dimension der **Bewegung** zeichneten die Befragten anschließend ihre außerhäuslichen Bewegungsdaten für zwei Wochen auf (Abschnitt 3.1). Die gewonnenen GPS-Daten wurden dann für ein zweites Interview zu Karten alltäglicher Bewegungen der Befragten aufbereitet, die diesem semi-strukturierten, qualitativen Interview als Gesprächsanreiz und Strukturierung dienen. Dieses zielte, vor dem Hintergrund konkreter Mobilitätshandlungen, auf alle drei vorangegangenen Elemente gleichermaßen ab und ermöglichte eine systematische Berücksichtigung der subjektiven Perspektive der Befragten hinsichtlich ihrer Alltagsmobilität.

Dieses Methodenprotokoll kam im Projekt für insgesamt 30 Personen zur Anwendung. Mit fünf Befragten aus dem vierten Quartal 2019 (im Folgenden: Messperiode 1) führte ich im Frühling 2020 während der sogenannten ‚ersten Welle‘ der Covid-19-Pandemie eine zweiwöchige Zusatzerhebung von Bewegungsdaten per GPS-Tracker und anschließende Telefoninterviews bezüglich der Veränderungen ihrer Mobilität durch (im Folgenden: Messperiode 2). Die Auswahl der fünf Befragten geschah unter der Maßgabe, Angehörige jeder der drei oben genannten Gruppen und dabei möglichst kontrastive Lebenssituationen abzubilden. Somit findet sich etwa auch eine Befragte in der Stichprobe, die mehr als das Doppelte der Armutsgrenze an Einkommen hat, aber starke Einschränkungen durch Covid-19 benennt (Frau Hoffmann) Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die Befragten.

**Tabelle 1:** Charakteristika der Befragten

Befragte	Risiko/ Risiken der Benachteiligung	Alter	Eigenes Auto	Vornehmliche Fortbewegungsart	Erwerbsstatus	Nettoäquivalenzeinkommen in €	Personen im Haushalt
Frau Hoffmann	Älter und alleinlebend	69	Ja	Auto	Rente	2700	1
Frau Müller	Arbeitsmarktbenachteiligt	30	Nein	Bus, zu Fuß, Mitfahrt im Auto von Freunden	Elternzeit; zuvor arbeitssuchend	575	3
Frau Schröder	Alleinerziehend sowie arbeitsmarktbenachteiligt	19	Nein	Bus, zu Fuß	Arbeitssuchend	551	2
Frau Fischer	Älter und alleinlebend sowie arbeitsmarktbenachteiligt	60	Nein	Bus, zu Fuß	Erwerbsunfähigkeitsrente	880	1
Frau Wagner	Älter und alleinlebend	80	Nein	Bus, zu Fuß	Rente	1500	1

### 3.2 Aufzeichnung von Bewegungsdaten per GPS-Tracking

Die Befragten erhielten nach dem ersten Interview einen GPS-Tracker (Modell: *Qstarz BT-Q1000XT*), den sie immer mit sich führen sollten, sobald sie ihre Wohnung verließen. Die Erhebungsdauer von mindestens zwei Wochen sollte ermöglichen, die meisten Orte des alltäglichen Lebens aufzuzeichnen (Stanley et al. 2018).

### 3.3 Aktionsraummetriken

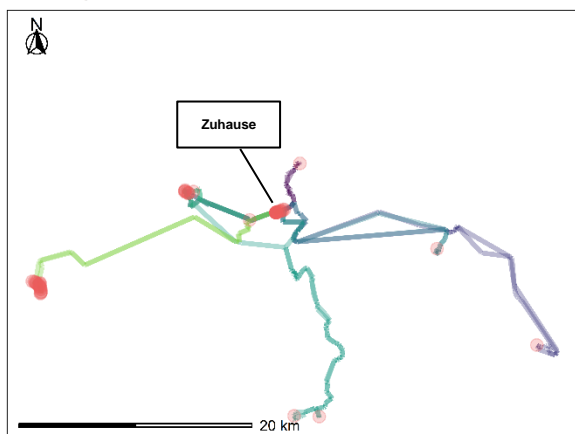
Um die zweiwöchigen Bewegungsmuster der Befragten sowohl untereinander als auch im Zeitverlauf vergleichen zu können, habe ich auf Grundlage der GPS-Daten drei Aktionsraummetriken berechnet. Sie geben Auskunft über das geographische Ausmaß der Mobilität und über Muster der Raumnutzung in Form von Ortsbesuchen (siehe auch van Dülmen et al. 2022).

- **Daily Path Area (DPA)** ist ein Flächenmaß, welches den täglich zurückgelegten Wegen der Befragten entspricht, um welche ein Buffer von 50 m gezeichnet wurde (Abbildung 2, farbige Linien). Aus den einzelnen Tagesflächen wurde dann als arithmetisches Mittel über

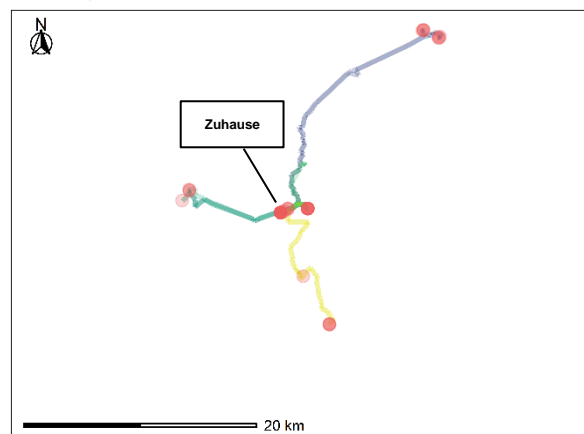
zwei Wochen die DPA berechnet. Es ist demnach ein Maß über den geographischen Umfang der Bewegungen.

- **Average Places Visited (APV)** geben Auskunft darüber, an wie vielen verschiedenen Orten sich die Befragten durchschnittlich pro Tag aufhielten. Die Ortsdefinition ist sehr offen: Sie setzt lediglich einen Aufenthalt von drei aufeinanderfolgenden Minuten voraus, wobei die Orte mithilfe eines „Density-Based Spatial Clustering of Applications with Noise“-Algorithmus (DBSCAN) bestimmt wurden (Abbildung 2, rote Punkte). Damit lassen sich die APV als quantitatives Indiz für die Intensität bzw. Varianz der Raumnutzung der Befragten verstehen, die durch deren Fortbewegungen (gemessen an der DPA) ermöglicht wird.
- **Share of Stationary Days (SSD)** gibt den Anteil der Tage am Beobachtungszeitraum an, an denen sich die Befragten lediglich an einem Ort aufhielten, was zumeist dem eigenen Zuhause entsprach. Es hilft, die Regelmäßigkeit außerhäuslicher Bewegungen zu erfassen.

A Messperiode 1



B Messperiode 2



**Abbildung 2:** Zweiwöchige Bewegungsmuster Frau Hoffmanns zu beiden Messperioden (Linien stellen zurückgelegte Wege dar; verschiedene Farben repräsentieren Tage; rote Punkte repräsentieren automatisch identifizierte Orte; je häufiger ein Ort aufgesucht wurde, desto stärker erscheint er; das Zuhause der Befragten wurde manuell markiert)

## 4. Ergebnisse

### 4.1 Veränderungen alltäglicher Bewegungen

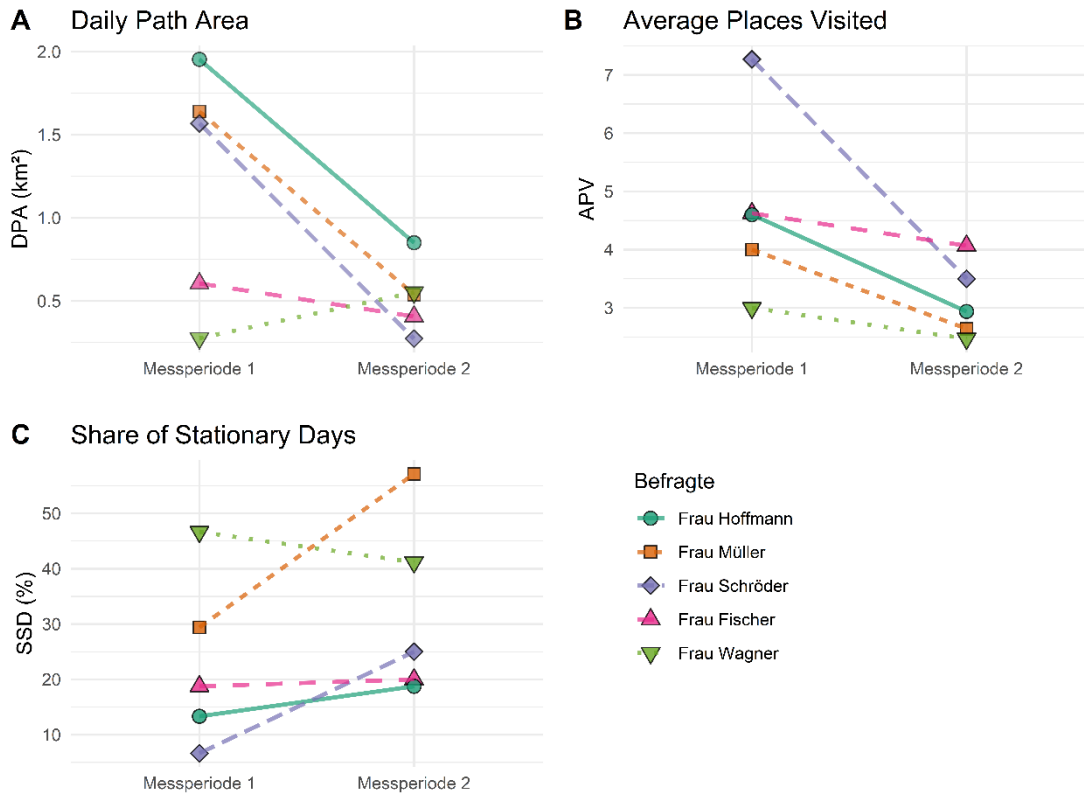
Für die Beantwortung der forschungsleitenden Frage werden zunächst die Aktionsräume, also die realisierten Bewegungen, vor der Pandemie und während der ‚ersten Welle‘ verglichen. Abbildung 3 illustriert die Veränderungen zwischen den beiden Messperioden der in Abschnitt 3.2 erläuterten Metriken pro Befragte; Tabelle 2 gibt die relativen Veränderungen pro Befragte an.

Mit Blick auf die DPA (Abbildung 3A) fällt zunächst auf, dass es bei den Befragten insgesamt zu einem Rückgang der täglich zurückgelegten Wege und der damit abgedeckten Fläche kam. Vor der Pandemie deckten sie mit ihren täglichen Wegen im Durchschnitt eine Fläche von 1,21 km<sup>2</sup> ab, während der ‚ersten Welle‘ waren dies durchschnittlich nur noch 0,52 km<sup>2</sup>. Lediglich bei Frau Wagner, die in Messperiode 1 im Vergleich die kleinräumigsten Bewegungsmuster aufwies, konnte ein Anstieg von 0,28 auf 0,55 km<sup>2</sup> verzeichnet werden.

Der Eindruck der kleinräumigeren Bewegungen wird ergänzt durch eine Reduktion der APV (Abbildung 3B); im Gesamtdurchschnitt von 4,7 zu 3,1 Orten. Frau Schröder hat mit einer Halbierung von 7,4 auf 3,5 Orten die stärkste Verminderung zu verzeichnen.

Ebenso haben die Befragten mit Blick auf die SSD (Abbildung 3C) im Durchschnitt während Messperiode

2 mit 32% stationärer Tage häufiger ihre Wohnung nicht verlassen als noch in Messperiode 1 (23%). Lediglich bei Frau Wagner zeigt sich, wie bei der DPA, ein gegenteiliges Bild mit einer Verringerung ihrer stationären Tage um 12% (Tabelle 2).



**Abbildung 3:** Aktionsraummetriken für fünf Befragte vor und während der Pandemie (A: Daily Path Area; B: Average Places Visited; C: Share of Stationary Days)

**Tabelle 2:** Relative Veränderungen der Aktionsraummetriken zwischen beiden Messperioden pro Befragte

	Daily Path Area	Average Places Visited	Share of Stationary Days
Frau Hoffmann	-56%	-36%	41%
Frau Müller	-67%	-34%	94%
Frau Schröder	-83%	-52%	275%
Frau Fischer	-33%	-12%	7%
Frau Wagner	100%	-18%	-12%
∅	-28%	-30%	81%

#### 4.2 Veränderungen der Alltagsmobilität aus subjektiver Perspektive

Der alleinige Blick auf die Veränderung der quantitativen Aktionsraummetriken vor und während der Pandemie könnte den Schluss nahelegen, dass bei einer, teilweise drastischen, Verringerung der

messbaren Alltagsmobilität bei vier von fünf Befragten, die Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung eine entscheidende Rolle spielten. Nach Hinzunahme der qualitativen Interviews tritt jedoch ein anderes Bild zutage. So bewerten drei der fünf Befragten die Auswirkungen der Pandemie auf ihren Alltag als marginal bzw. sie sprechen eher von einer Normalität als von einem Ausnahmezustand. Exemplarisch hierzu Frau Müller: „Also für uns hat sich so gar nichts geändert.“ (Int3: 132) Oder Frau Schröder: „Also ich muss sagen, man hat seinen Alltag zwar verändert, aber es ist trotzdem normal geblieben.“ (Int3: 151)

Allenfalls äußerten die Frauen eine erhöhte Beschwerden in alltäglichen Aktivitäten, z.B. durch die Maskenpflicht in Geschäften oder Bussen. Das Motilitätselement der *Aneignung*, also der Wahrnehmung spezifischer Mobilitätsoptionen und Umsetzung von konkreten Mobilitätsplänen, scheint sich für diese Befragten im Zuge der vergangenen Wochen aus

eigener Perspektive nicht verändert zu haben. Anders aber für Frau Hoffmann, die deutliche Einschränkungen bekundete:

„Es ist, es ist eine komische Zeit geworden durch diese Corona-Geschichte. Man macht an und für sich alles nur auf dem direkten Weg. Auch wenn ich jetzt einkaufen fahre, sonst bin ich in [Ort ca. 20 km entfernt] doch immer mal noch in ein anderes Geschäft gegangen oder so. Ich kaufe wirklich nur das, was ich brauche. [...] und dann fahre ich schnell wieder nach Hause.“ (Int3: 86)

Bezüglich kultureller Freizeitaktivitäten äußerte sich Frau Wagner ähnlich: „Das Kulturelle hier im Dorf fehlt einem sehr.“ (Int3: 122) Allerdings fand das „Kulturelle“ bei ihr in singulären Veranstaltungen statt und bestimmte deshalb die Mobilität der Befragten nicht im gleichen Maße. Dass lediglich Frau

**Tabelle 3:** Identifizierte Dimensionen der Alltagsmobilität der Befragten

Dimension	Bewegungen	Motilität			Soziales Netzwerk	Ökonom. Kapital
		Zugang	Kompetenz	Aneignung		
	Relative Veränderungen der Aktionsräume	Autoverfügbarkeit in Messperiode 1 / 2	Krankheit (selbst oder im Netzwerk)	subjektive Bewertung des Pandemieinflusses auf Alltag	Größe; Anteil familiärer Beziehungen	Anteil Nettoäquivalenzeinkommens an Armutrisikoschwelle in 2019 von 1.074 €.²
<b>Hoffmann</b>	--	ja / ja	nein	stark einschränkend im Alltag, der sich in Messperiode 1 noch durch viele Freizeitbeschäftigungen auszeichnete	n = 8; 25 %	251 %
<b>Müller</b>	--	ja / nein	ja	marginal	n = 6; 50 %	54 %
<b>Schröder</b>	---	nein / nein	ja	Arztbesuche und Busfahrten beschwerlicher	n = 4; 50 %	51 %
<b>Fischer</b>	-	nein / nein	nein	marginal	n = 10; 50 %	82 %
<b>Wagner</b>	+	nein / ja	nein	Einkäufe beschwerlicher, Wegfall kultureller Veranstaltungen	n = 22; 18 %	140 %

Wie bereits im obigen Zitat deutlich wurde, nimmt die alleinlebende Witwe **Frau Hoffmann** für sich deutliche Einschränkungen ihrer Alltagsmobilität wahr. In Messperiode 1 hatte sie sich häufig mit FreundInnen (*soziales Netzwerk*) getroffen und war dafür viel mit dem Auto unterwegs gewesen, was ihr gefiel. So resümierte sie im Interview zu Messperiode 1: „Ich freue mich, wenn jeden Tag was zu tun ist. Wenn richtig schön voll ist der Kalender.“ (Int2: 679) Diese Interaktionen hätten sich nun jedoch pandemiebedingt zu ihrem Bedauern deutlich reduziert: „dass man eben nicht so Kontakt zu anderen Leuten hatte. Das hat mir gefehlt.“ (Int3: 98)

Hoffmann und Frau Wagner von Einschränkungen in ihrem Alltag sprechen, provoziert die Frage, wieso die Pandemie für die übrigen Befragten keinen gravierenden Unterschied darzustellen scheint, obzwar sich ihre alltäglichen Bewegungsmuster so deutlich im Vergleich beider Messperioden unterschieden.

### 4.3 Veränderungen von Motilität und Netzwerken

Für eine Erklärung der großen relativen Veränderungen der Bewegungen (Tabelle 2) wurden die qualitativen Interviews systematisch hinsichtlich der unterschiedlichen Motilitätselemente sowie der Charakteristika der sozialen Netzwerke der Befragten untersucht. Tabelle 3 gibt hierzu eine Ergebnisübersicht.

**Frau Müller** (arbeitsmarktbenachteiligt) und ihre dreiköpfige Familie waren während der zweiten Messperiode krank und verbrachten mehr als die Hälfte der Tage ausschließlich zu Hause. Im ersten Beobachtungszeitraum waren sie viel mit einer befreundeten Familie unterwegs gewesen, die sie im Auto mitnahm (*Zugang durch soziales Netzwerk*). Im Gegenzug hatte Frau Müller der befreundeten Familie bei Behördengängen geholfen. Das Auto hatte jedoch vor der zweiten Messperiode irreparablen Schaden genommen, weshalb die Befragte wieder allein auf den Nahverkehr angewiesen war. Auch der Kontakt zur befreundeten Familie ist hierdurch

<sup>2</sup> <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61785/ausgewaehlte-armutsgefährdungsquoten/>

zurückgegangen, weil diese mit dem ÖPNV sehr schlecht zu erreichen sei:

„es ist immer noch sehr freundschaftlich alles. Aber dadurch, dass er jetzt auch das Auto nicht mehr hat, und die sind jetzt in die nächste Stadt gezogen, oder Dorf, da ist es, hat sich schon ein bisschen verändert. Weil da fahren halt die Busse auch nur alle zwei Stunden hin. Am Wochenende fahren grade mal vier Busse am Tag. Die haben jetzt auch erst ein kleines Baby. Also es ändert sich halt viel.“ (Int3: 72)

Die großen Änderungen in ihrer Alltagsmobilität entstanden demnach durch die Krankheitsfälle innerhalb ihrer Familie (*Einschränkung der Kompetenz*) und den Wegfall des *Zugangs* zum Auto der befreundeten Familie. Das Fehlen der gemeinsamen *Bewegungen* per Auto erschwert nicht nur Frau Müllers Alltag und begrenzt die Auswahl erreichbarer Orte, sondern es wirkt wiederum auf die *soziale Beziehung* selbst zurück, indem die Kontaktintensität abnimmt und sich die Beziehung „ein bisschen verändert“.

Für die Erklärung des hohen DPA-Wertes der Alleinerziehenden **Frau Schröder** während der ersten Messperiode ist zunächst anzumerken, dass sie an einem Tag mit dem Zug zu ihrer entfernt lebenden Großmutter (*soziales Netzwerk*) fuhr, was in einem hohen Durchschnittswert ihrer DPA resultierte. Da die Großmutter während Messperiode 2 jedoch andernorts lebte, unternahm die Befragte diese längeren Zugreisen nicht länger.

Die geringen Werte von DPA und APV sind ferner dadurch zu erklären, dass ihr dreijähriger Sohn im zweiten Beobachtungszeitraum nicht in den Kindergarten ging oder sie anderweitige Aktionen unternahm, da er sich von einer OP erholen musste (*Einschränkung der Kompetenz*): „War eigentlich ein hin und her, immer wieder zwischen Krankenhaus, Hals-Nasen-Ohren-Arzt und zu Hause, Kinderarzt.“ (Int3: 19) Hierdurch wurden weniger gemeinsame Fußwege aufgezeichnet, die zuvor in Messperiode 1 noch zu einem hohen APV-Wert geführt hatten.

Die Erklärungen der jungen Mutter zu den Veränderungen machen deutlich, dass ihr Sohn und seine Bedürfnisse ihren Lebensmittelpunkt darstellen und dadurch einen Großteil ihrer Alltagsmobilität bestimmen. Er fordert als zentraler Teil ihres *sozialen Netzwerkes Kompetenzen* im Sinne raum-zeitlicher Koordinationsleistungen und nimmt deutlichen Einfluss auf die Ausprägungen der *Aneignung*, indem sie zu bestimmten *Bewegungen* gezwungen wird und andere wiederum für sie nicht möglich sind.

**Frau Fischer** (arbeitsmarktbenachteiligt, bezieht Erwerbsunfähigkeitsrente und lebt allein) weist im Vergleich mit den übrigen Befragten die geringsten Veränderungen ihrer Bewegungsmuster auf. Auch aus ihrer Sicht hat sich ihr Alltag durch die Pandemie kaum verändert, nur dass „es alles beschwerlicher geworden ist“ (Int3: 80).

Bereits in der ersten Messperiode hatte die chronisch kranke Frau, die kein Auto zur Verfügung hat (*Zugang*), einprägsam von ihren geringen Lebenschancen berichtet, die unmittelbar durch ihre geringe Ressourcenausstattung und Motilität sowie die strukturellen Charakteristika ländlicher Peripherien beeinträchtigt werden: „es ist ein ständiger Kampf, ein ständiger Kampf. Ein ständiger Kampf, um Alltag zu meistern, sei es durch öffentliche Verkehrsmittel oder Entfernungen, Ärzte, Fachärzte, beständiger Kampf finanziell. Ja. Gesundheitlich“ (Int1: 120) Auf explizite Nachfrage, wie sie diese Herausforderung vor dem Hintergrund der Pandemie bewerte, resümiert sie: „Das hat sich immer verschärft.“ (Int3: 146)

Im Gegensatz zu den ersten drei Befragten zeichnet sich Frau Fischers *soziales Netzwerk* durch eine starke Kontinuität aus, was wiederum die Beständigkeit ihrer Bewegungsmuster erklärt. Sie kümmert sich intensiv sowohl um ihren schwerkranken Sohn (35 Jahre) als auch zwei ältere alleinlebende Nachbarinnen. Diese Fürsorgepraktiken stellen neben ihren Wegen zu Fachärzten und zur Lebensmittel-Tafel die wesentlichen Anlässe ihrer Alltagsmobilität dar. Insbesondere die persönlichen Interaktionen mit engen Kontaktpersonen erscheint aus ihrer Perspektive als unerlässlich und deshalb auch nicht aufgrund der Pandemie reduzierbar: „man kann das nach wie vor aufrechterhalten. Also so wie es normalerweise in Familie ist.“ (Int3: 74) Folglich übt die Pandemie auf die Alltagsmobilität Frau Fischers ‚nur‘ einen erschwerenden, jedoch keinen einschränkenden Einfluss aus.

Die alleinlebende Rentnerin **Frau Wagner** zeigte als einzige der Befragten für die Metriken DPA sowie SSD eine Erhöhung. Dies ist in ihrem Fall vor allem dadurch zu erklären, dass ihr Alltag weitestgehend gleich blieb, jedoch eine Tochter und ein Enkel jeweils zu Besuch kamen und die Befragte, die sich ansonsten vornehmlich zu Fuß und per ÖPNV fortbewegt, dann im Auto mitnahm und große Einkäufe mit ihr unternahm: „Ich bin ja keine Auto-Fahrerin. Ich hab nie Führerschein gemacht. Und wenn dann mal jemand kommt, dann mach ich erstens mal einen Großeinkauf mit dem.“ (Int3: 170) Ihr *soziales Netzwerk* ermöglichte ihr demgemäß größere Optionen des *Zugangs*, was sich in extensiveren *Bewegungen* in Messperiode 2 niederschlug. Ferner übten diese *Bewegungen* wiederum Einfluss auf die *sozialen Beziehungen* aus, insofern das Verhältnis zu ihren Töchtern während der Pandemie enger wurde: „meine Töchter kümmern sich mehr um mich“ (Int3: 134).

Ebenso wie Frau Hoffmann beklagt auch Frau Wagner den Wegfall sämtlicher kultureller Veranstaltungen, die sie ansonsten in ihrem Dorf und in der näheren Umgebung gerne besucht hatte: „Das ist alles abgesagt. Das ist sehr traurig. [...] Das Kulturelle hier im Dorf fehlt einem sehr.“ (Int3: 120ff.) Ferner bestand auch Frau Wagners Netzwerk zu großen Teilen aus nicht-familiären Beziehungen, die sich durch

gemeinsame Freizeitaktivitäten auszeichneten; die Kontakthäufigkeiten haben sich entsprechend verringert: „wir halten eigentlich sehr wenig Kontakt.“ (Int3: 124)

## 5. Resümee und Diskussion

Der Artikel nahm seinen Ausgangspunkt in der Frage: Inwiefern verändert sich die Alltagsmobilität sozial benachteiligter BewohnerInnen ländlicher Peripherien durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-Pandemie? Auf Basis des vorgestellten Mobilitätsbegriffes und der daran ausgerichteten Analyse fällt die Antwort differenziert aus. Zunächst zeigen sich bei vier der fünf Befragten deutliche Veränderungen der Bewegungsmuster. Diese sind jedoch nur in einem Falle (Frau Hoffmann) unmittelbar auf die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie zurückzuführen. Bei den Übrigen zeigten sich andere Mobilitätsdimensionen als verantwortlich für die Verkleinerungen oder auch Vergrößerungen der Aktionsräume während der zweiten Messperiode. Hier waren der Wegfall des Zugangs zu einem Auto (Frau Müller) oder das Hinzukommen des Zugangs zu einem Auto (Frau Wagner) durch das soziale Netzwerk wichtige Ursachen für Veränderungen. Ebenso sorgten Krankheitsfälle (selbst oder im unmittelbaren Netzwerk) für Einschränkungen der Kompetenz, was sich bei Frau Müller sowie Frau Schröder eindrücklich in einer starken Zunahme der stationären Tage (SSD, Tabelle 2) äußerte. Auffällig war, dass aus subjektiver Perspektive vor allem Frau Hoffmann sowie Frau Wagner, die beiden ökonomisch gut gestellten Befragten mit einem hohen Teil an Freizeitkontakten in ihren Netzwerken sowie vergleichsweise hohem kulturellem Kapital, von wahrgenommenen Einschränkungen in ihrem Alltag berichteten.

Auf Grundlage der Beobachtungen möchte ich deshalb zum einen die These formulieren, dass man es sich ‚leisten‘ können muss, durch die Maßnahmen zu Eindämmung der Pandemie kontakt- und reisebeschränkt zu werden. Erst, wenn nicht existenziell notwendige Interaktionen mit Mitgliedern des sozialen Netzwerkes sowie nicht-existenzielle Mobilitätsanlässe den Alltag einer Person prägen, können diese auch eingeschränkt werden. Nur Frau Hoffmann und Frau Wagner scheinen der eingangs skizzierten Normalvorstellung zu entsprechen, welche durch die Pandemie in einen Ausnahmezustand versetzt wurden. Entsprechend kann konstatiert werden, dass die übrigen Befragten sich permanent in einem (vergleichsweise) reise- und kontaktbeschränktem Zustand befinden.

Zum anderen offenbarte sich, wie fragil die Alltagsmobilität sozial benachteiligter BewohnerInnen ländlicher Peripherien sein kann und wie sich dies wiederum in stark schwankenden Bewegungsmustern niederschlägt, welche eben gerade nicht als Pandemieeffekte zu bezeichnen sind, sondern ihren Ursprung

vor allem in sehr geringen Kapitalausstattungen (v.a. ökonomisches) – auf Individual- als auch Netzwerkebene – haben. Der Befund fragiler Alltagsmobilität und ihre Ursprünge sind relevant für ein Verständnis des Zusammenhangs zwischen Mobilität und sozialen Ungleichheiten, da sie das Etablieren fester Alltagsstrukturen und das einnehmen langfristiger Perspektiven erschweren, wie es auch Daubitz (2013: 132–133) für Einkommensarme in städtischen Räumen konstatierte.

Das Nachzeichnen der konkreten Fragilität einzelner Befragter konnte wiederum die Wechselwirkung zwischen Mobilität und sozialen Netzwerken aufzeigen. So steckten die Netzwerke in der Tat „the field of conceptualized possibilities“ (Canzler et al. 2008: 3) ab, indem sie wichtige *Zugänge* zu Verkehrsmitteln boten (Frau Müller in Messperiode 1, Frau Wagner in Messperiode 2) oder auch Anlass zu Nichtbewegungen darstellten (Frau Schröder). Ferner trat zutage, wie realisierte Mobilität in Form von Bewegungen wiederum Netzwerke (und damit das Feld denkbarer Möglichkeiten) beeinflussen, indem Beziehungen intensiviert (Frau Wagner) oder abgeschwächt (Frau Müller) wurden.

Obzwar sich das angewandte Mixed-Methods-Forschungsdesign hierzu als geeignet erwies, müssen auch dessen Limitationen berücksichtigt werden. Einerseits ist die geringe Fallzahl von  $n = 5$  zu nennen, mit der weder über Deskriptionen hinausreichende statistische Analysen durchgeführt werden noch ein Anspruch auf Repräsentativität erhoben werden können. Allerdings ist dies auch nicht Anspruch der Untersuchung, deren Ausrichtung dezidiert explorativer Natur ist. Hierfür erweisen sich die verschiedenen Datenarten, die eine gleichzeitige Betrachtung der Dimensionen von Mobilität (Bewegungen, Motilität, soziale Netzwerke; Abbildung 1) ermöglichen, als hilfreich. Andererseits fand Messperiode 2 während der ‚ersten Welle‘ im Frühjahr 2020 statt. Insofern ist auch der zeitliche Anspruch der Beobachtungen auf den Beginn der Pandemie beschränkt; inwiefern die weiteren makrostrukturellen Ereignisse seitdem Einfluss auf die Alltagsmobilität der Befragten ausübten, kann nicht berücksichtigt werden.

Die für die Beantwortung der Fragestellung eingenommene Mikroperspektive kann deutlich machen, inwiefern das makrostrukturelle Ereignis der globalen Pandemie bedingt durch Individualmerkmale sowie Netzwerkcharakteristika zu sehr unterschiedlichen Auswirkungen auf Alltagsmobilität ausgewählter Betroffener führte – oder auch nicht. Die Ergebnisse stellen eine pauschale Wirkung des ‚Ausnahmezustandes‘ auf ein vermeintlich ‚normales‘ Leben infrage, indem sie nachzeichnen, inwiefern das Zusammenwirken von räumlichen und sozialen Ungleichheiten eine Alltagsmobilität prägt, welche als permanent kontakt- und reisebeschränkt charakterisiert werden kann. Hierdurch, so meine Hoffnung, kann



zukünftige Mobilitätsforschung für die Fragilität von Alltagsmobilitäten sensibilisiert werden, die sich nicht nur durch eine Ressourcenknappheit auf Individual- sondern auch auf Netzwerkebene auszeichnet. Ferner zeigt sich, wie dynamisch und heterogen Mobilität ist und dass dementsprechend verkehrsplanerische oder -politische Entscheidungen, welche die Entlastung von BürgerInnen in ihrer Mobilität zum Ziel haben, diesen Umständen durch differenziertere Betrachtungen Rechnung tragen sollten. Pauschale One-size-fits-all-Maßnahmen, die sich an einem vermeintlichen ‚Normal‘ orientieren, helfen voraussichtlich solchen Personen am wenigsten, denen nach dem Leitbild einer Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse als ersten Unterstützung zukommen sollte.

## Literatur

- BMI (2019) Unser Plan für Deutschland: Gleichwertige Lebensverhältnisse überall, Berlin.
- Camarero, L. & Oliva, J. (2008) Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of the Social Structure in Spain. *International Journal of Urban and Regional Research* 32 (2), 344–362.
- Canzler, W., Kaufmann, V. & Kesselring, S. (2008) Tracing Mobilities – An Introduction. In: Canzler, W., Kaufmann, V. & Kesselring, S. (eds.) *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Ashgate, Aldershot, pp. 1–10.
- Canzler, W. & Knie, A. (2000) "New Mobility"? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis. *Aus Politik und Zeitgeschichte*.
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005) Social Exclusion, Mobility and Access. *The Sociological Review* 53 (3), 539–555.
- Cresswell, T. & Uteng, T. P. (2008) Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. In: Uteng, T. P. & Cresswell, T. (eds.) *Gendered Mobilities*. Ashgate, Aldershot, pp. 1–12.
- Daubitz, S. (2013) Mobilitätsalltag von Einkommensarmen im städtischen Raum. In: Schwedes, O. (ed.) *Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne: Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten*. Lit, Münster, pp. 113–133.
- Follmer, R. (2020) Mobilitätsreport 01: Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Mai. Ausgabe 29.05.2020, Bonn, Berlin.
- Frenzen, M. (2020) Gesellschaft unter Spannung. Was kann die Soziologie zur Bewältigung der Corona-Krise beitragen? <https://blog.sozio-logie.de/2020/03/gesellschaft-unter-spannung-was-kann-die-soziologie-zur-bewaeltigung-der-corona-krise-beitragen/>. Accessed 4/29/2022.
- Kaufmann, V., Bergmann, M. M. & Joye, D. (2004) Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4), 745–756.
- Kaufmann, V., Dubois, Y. & Ravalet, E. (2017) Measuring and typifying mobility using motility. *Applied Mobilities* 3 (2), 198–213.
- Keim-Klärner, S., Bernard, J., Bischof, S., van Dülmen, C., Klärner, A. & Steinführer, A. (2021) Analyzing Social Disadvantage in Rural Peripheries in Czechia and Eastern Germany: Conceptual Model and Study Design, Braunschweig.
- Kühn, M. (2015) Peripheralization: Theoretical Concepts Explaining Socio-Spatial Inequalities. *European Planning Studies* 23 (2), 367–378.
- Manderscheid, K. (2009) Unequal Mobilities. In: Ohnmacht, T., Maksim, H. & Bergman, M. M. (eds.) *Mobilities and Inequality*. Ashgate Publishing Ltd, Abingdon, pp. 27–50.
- Manderscheid, K. (2020) Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? In: Brunnengräber, A. & Haas, T. (eds.) *Baustelle Elektromobilität*. transcript Verlag, pp. 37–68.
- Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R. & Bäumer, M. (2019) Mobilität in Deutschland - Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, Berlin.
- Perry, B. L., Pescosolido, B. A. & Borgatti, S. P. (2018) *Egocentric Network Analysis: Foundations, Methods, and Models*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Stanley, K., Yoo, E.-H., Paul, T. & Bell, S. (2018) How many days are enough?: capturing routine human mobility. *International Journal of Geographical Information Science* 32 (7), 1485–1504.
- van Dülmen, C., Šimon, M. & Klärner, A. (2022) Transport poverty meets car dependency: A GPS tracking study of socially disadvantaged groups in European rural peripheries. *Journal of Transport Geography* 101, 103351.
- Witzel, A. & Reiter, H. (2012) *The Problem-Centred Interview*. Sage Publications, London.
- Yigitcanlar, T., Mohamed, A., Kamruzzaman, M. & Piracha, A. (2019) Understanding Transport-Related Social Exclusion: A Multidimensional Approach. *Urban Policy and Research* 37 (1), 97–110.

## AutorInnenangaben

### Christoph van Dülmen

Thünen-Institut für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen  
Bundesallee 64  
38116 Braunschweig  
Deutschland  
[christoph.vanduelmen@thuenen.de](mailto:christoph.vanduelmen@thuenen.de)