

GAIA

3 | 2020

ECOLOGICAL PERSPECTIVES FOR SCIENCE AND SOCIETY
ÖKOLOGISCHE PERSPEKTIVEN FÜR WISSENSCHAFT UND GESELLSCHAFT



- MOBILITÄT, SUFFIZIENZ UND SPRACHE
- KOSTENWAHRHEIT IN DER KLIMAPOLITIK
- REFLECTING ON TRANSDISCIPLINARITY WITH 125

Sozial-ökologische Forschung in der COVID-19-Pandemie

Forschung für nachhaltige Wege aus der Krise



Sozial-ökologische Forschung ist mit ihrem inter- und transdisziplinären Zugang dafür prädestiniert, die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesellschaft zu untersuchen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert daher Projekte, die in den Bereichen Mobilität, Stadtentwicklung und Konsum Wege für eine nachhaltige Entwicklung aufzeigen und dabei die gesellschaftlichen Veränderungen, die die Pandemie mit sich bringt, einbeziehen.

Michaela Thorn, Frank Betker, Claudia Müller, Ralph Wilhelm

Social-Ecological Research and the COVID-19 pandemic. Research for sustainable ways out of the crisis | GAIA 29/3 (2020): 206–208

Keywords: coronavirus, COVID-19, crisis, social ecological research, sustainability, transition

Mobilität und COVID-19-Pandemie

Seit Beginn der Corona-Pandemie hat sich unser Mobilitätsverhalten verändert: Viele Wege und Fahrten haben wir gespart, indem wir unseren Arbeitsalltag und persönliche Treffen virtuell organisiert haben. Um die kurz- und langfristigen Auswirkungen und Möglichkeiten dieser einschneidenden Zeit zu untersuchen, fördert das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) das Projekt *MOBICOR – Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie*¹. *MOBICOR* vergleicht das Mobilitätsverhalten der Deutschen vor, während und nach der Corona-Pandemie mit einem Fokus auf die Nachhaltigkeit der Mobilität. Welche langfristigen Verhaltensänderungen werden durch

die Krise angestoßen, bekräftigt und verstetigt? Auf Basis der Studienergebnisse leiten die Forscher(innen) Empfehlungen ab, die eine Mobilitätswende unterstützen sollen. Erste Ergebnisse zeigen, dass der *lockdown* zwischen März und Mai 2020 zu einem weitreichenden Stillstand geführt hat. Es waren deutlich weniger Menschen unterwegs und es wurden deutlich kürzere Entfernungen im Alltag zurückgelegt (statt 40 nur zehn Kilometer); andererseits hat sich der Fußverkehr erhöht (von 19 auf 30 Prozent Anteil an allen Wegen). Das Auto bleibt zwar das beliebteste Verkehrsmittel, hat aber an Popularität eingebüßt: Statt 59 Prozent geben nur noch 45 Prozent das Auto als beliebtestes Verkehrsmittel an. Die stark reduzierte Nutzung von Bussen und Bahnen hat sich seit den Lockerungen noch nicht wieder normalisiert – das Auto wird häufiger genutzt, weil sich die Menschen darin sicherer fühlen. In Großstädten etablieren sich aber Alternativen zum Auto, wie Fahrradfahren oder zu Fuß zu gehen (Abbildung 1). Das *MOBICOR*-Team plant nun, die Auswirkungen zwischen Stadt und Land sowie nach sozialen Schichten zu untersuchen, um Vorschläge für eine neue Suffizienzstrategie zu erarbeiten, die bereits bestehende

Strategien für die Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität ergänzt.

Die Mobilitätswende befördern

Die BMBF-Nachwuchsgruppe *EXPERI – Die Verkehrswende als sozial-ökologisches Realexperiment* geht der Frage nach, wie Berlin und andere Städte weltweit auf die Corona-Pandemie reagiert haben und untersucht die mittel- bis langfristigen Effekte auf die dringend benötigte Verkehrswende. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf sicheren und pandemietauglichen Infrastrukturen für aktive Mobilität. Berlin hat schnell und kostengünstig auf die Krise reagiert und sogenannte Pop-up-Radwege mithilfe von Piktogrammen und Markierungen angelegt. Dies führte zu mehr Platz auf Rad- und Fußwegen, die Anzahl von Autofahr- und Parkstreifen wurde dafür verringert. Erste Umfrageergebnisse von *EXPERI* zeigen, dass die Pop-up-Radwege von der Mehrheit der befragten Radfahrer(innen) sowie von Fußgänger(inne)n und ÖPNV-Nutzer(inne)n sehr positiv wahrgenommen werden, da sie sich im Straßenverkehr sicherer fühlten. Deutlich negativ bewerten hingegen die befragten Autofahrer(innen) die neue Infrastruktur: Sie kritisieren vor allem die damit einhergehen-

Michaela Thorn | michaela.thorn@dlr.de

Dr. Frank Betker | frank.betker@dlr.de

Claudia Müller | claudia.mueller@dlr.de

Dr. Ralph Wilhelm | ralph.wilhelm@dlr.de

alle: Adresse siehe unten

SÖF: Dr. Frank Betker | Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) Projektträger Umwelt und Nachhaltigkeit | Heinrich-Konen-Str. 1 | 53227 Bonn | Deutschland | +49 228 38211975 | frank.betker@dlr.de | www.fona.de/de/9883

© 2020 M. Thorn et al.; licensee oekom verlag.
This Open Access article is published under the terms of the Creative Commons Attribution License CC BY 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).
<https://doi.org/10.14512/gaia.29.3.16>

¹ Pressemitteilung des Ministeriums:

<https://www.bmbf.de/de/karliczek-corona-pandemie-veraendert-mobilitaetsverhalten--jetzt-verlaessliche-11815.html>



ABBILDUNG 1: Alternative zum Auto: Die Bewohner(innen) von Brüssel eignen sich den öffentlichen Verkehrsraum am *Tag des Fußgängers 2015* gemeinschaftlich an – ein Vorbild für die Post-Corona-City.



ABBILDUNG 2: Parks wie hier in Strasbourg sind für die städtische Lebensqualität enorm wichtig. Während des Corona-Lockdowns haben die Stadtbewohner(innen) die öffentlichen Grünflächen häufig genutzt.

den Veränderungen für den Auto- und Lieferverkehr. Dieser Konflikt ist symptomatisch für die Verkehrswende insgesamt, die nur mit Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs gelingen kann.

Folgen für die Stadtentwicklung

Ein so umfassendes Ereignis wie die Corona-Pandemie bleibt nicht ohne Wirkung auf die Stadt und die Stadtentwicklung. Aus den laufenden sozial-ökologischen Forschungen zur nachhaltigen Stadtentwicklung lassen sich einige Trends ableiten:

Während des *lockdowns* wurden Frei- und Grünräume angesichts der beengten Wohnverhältnisse von Teilen der Bevölkerung verstärkt genutzt. Zu erwarten ist, dass damit auch in der Stadtpolitik eine höhere Wertschätzung für Stadtgrün einhergeht, Grünräume ausgeweitet und dadurch stadtklimatische Effekte erzielt werden (Abbildung 2). Die Innenstädte stehen auch aufgrund des zunehmenden Onlinehandels vor einem tiefgreifenden Strukturwandel: Zahlreiche Geschäfte und Kaufhäuser werden in den nächsten Jahren schließen müssen. Die frei werdenden Räume können dann anders genutzt werden, etwa für Kultur, Handwerk oder Woh-

nen, sodass die Innenstadt wieder vielfältiger wird.

Auch der Trend zu mehr *urbaner Produktion* – ein wichtiger Baustein einer sozial-ökologischen Transformation der Stadt – könnte durch die Corona-Pandemie Rückenwind erhalten. Da gewerbliche Nutzungen wie Einzelhandel und Büros auf dem Rückzug sind, sinken die Mieten; gleichzeitig steigt das Interesse an regionalen und lokalen Wirtschaftskreisläufen. Infolgedessen kann die Stadt der Zukunft in stärkerem Maße auch wieder produzierende Stadt sein. Es entstehen neue Produktions- und offene Werkstätten, etwa für kreatives Handwerk und Manufakturen, die eine wachsende Nachfrage nach nachhaltig produzierten, teilweise hochwertigen Produkten in neuen Nischenmärkten bedienen (vergleiche Betker und Libbe 2019). All dies stärkt die lokale Gründerszene und lokale Wertschöpfungsketten – so trägt urbane Produktion zu einer resilienten Stadtentwicklung bei.²

COVID-19-Pandemie und nachhaltiger Konsum

Das Projekt *ReZeitKon – Zeit-Rebound, Zeitwohlstand und Nachhaltiger Konsum* er-

forscht, womit Menschen ihre Zeit verbringen, wie sie „Zeitwohlstand“ wahrnehmen und wie sich der Faktor Zeit auf ihr Konsumverhalten auswirkt. Wie stark der Corona-Lockdown diese Lebensaspekte beeinflusst hat, untersuchten die Forscher(innen), indem sie die Ergebnisse einer Befragung vom April 2020 mit denen einer kurz vor dem *lockdown* durchgeführten Repräsentativbefragung verglichen. Grundsätzlich veränderte sich die Schlafdauer – im Schnitt schliefen die Befragten 30 Minuten länger. Gleichzeitig sank in dem Zeitraum die Notwendigkeit, „Zeit zu sparen“, sodass zeiteffiziente Praktiken wie Multitasking seltener wurden. Dadurch fühlten sich die Menschen während des *lockdowns* im Durchschnitt weniger unter Zeitdruck. Dies gilt überraschenderweise auch für sogenannte systemrelevante Beschäftigte, die ebenfalls über mehr „Zeitwohlstand“ verfügten. In Bezug auf nachhaltigen Konsum (Kauf von Bio-Lebensmitteln, Kaufentscheidung anhand von Umweltsiegeln) sowie auf suffiziente Verhaltensweisen wie Dinge zu reparieren, stellte das Forscherteam kaum Veränderungen fest. Kollaborative Konsumformen wie gebraucht kaufen, mieten und leihen, nahmen aufgrund ge-

2 Siehe auch die Ergebnisse des Online-Workshops *Post-Corona – Trends für Städte und Regionen in unsicherer Zukunft* vom 18.06.2020: www.zukunftsstadt-stadtlandplus.de/Termin-Detail/themenworkshop-post-corona.html sowie das Memorandum *Post-Corona-Stadt 2020*: www.nachhaltige-zukunftsstadt.de/projekte/produkte-z/memorandum-post-corona-stadt.



schlossener Flohmärkte und fehlender Mietangebote eher ab. Deutliche Veränderungen zeigten sich bei der Ernährung: Da Cafeterien und Restaurants geschlossen waren, kochten viele der Befragten vermehrt zuhause selbst.

Niedrigeres Umwelt- und Sozialbewusstsein

Bei der Analyse von möglichen Veränderungen des Nachhaltigkeitsbewusstseins und daraus folgenden Konsummustern, die sich im Zuge der Corona-Pandemie ergeben haben könnten, setzt das Forschungsprojekt *iReliefs – Indirekte Rebound-Effekte. Lebensstil-Segmentierung und Interventionen mit Effizienz-Feedback und Suffizienz* an. Eine vor dem *lockdown* und eine weitere zum Zeitpunkt der ersten Lockerungen durchgeführte Onlinebefragung macht deutlich, dass die Corona-Pandemie die Menschen nicht sozial- und umweltbewusster hat werden lassen. Auch von einer Konsumabstinenz und dem Willen, nun ein „einfacheres Leben“ zu führen, kann nicht die Rede sein. Das Gegenteil ist der Fall: Umwelt- und Sozialbewusstsein haben sich während der Pandemie signifikant abgeschwächt. Das Materielle hat an Bedeutung gewonnen und der Drang, wieder konsumieren zu wollen, ist gestiegen. Das überrascht nicht, denn das Coronavirus wird bis heute von vielen Menschen als eine sowohl gesundheitlich wie finanziell existenzielle Bedrohung wahrgenommen. Das eigene „Ich“ tritt wieder stärker in den Vordergrund des Lebens. Ethische und nachhaltige Motive müssen diesem verstärkten Selbsterhaltungstrieb weichen. Dass nach den Lockerungen die Kauflaune immer noch gedämpft ist, liegt wohl weniger am mangelnden Willen zu konsumieren, sondern eher an der weiter be-

stehenden Ansteckungsgefahr und der unsicheren Entwicklung der Pandemie.

Nachhaltigkeitstransformationen in Krisensituationen

Das Projekt *GoST – Governance of Socio-technical Transformations* analysiert Unterschiede in den gesellschaftlichen Zukunftsvorstellungen von Nachhaltigkeitstransformationen in verschiedenen Bereichen (Landwirtschaft, Energie, Digitalisierung von Städten) und Ländern (Deutschland, Indien, Kenia, Großbritannien, USA). Es untersucht, wie transformative Ideen entstehen und sich in effektive Politik umsetzen lassen. Krisen- und Umbruchsituationen spielen in dieser Analyse eine tragende Rolle, weswegen die weltweiten Entwicklungen, die mit der Corona-Pandemie einhergehen, auch für das *GoST*-Team einen Reflexions- und Untersuchungsgegenstand darstellen. *GoST* versteht die Pandemie als einen historischen Umbruchmoment, einen „constitutional moment“ (Jasanoff 2011). Erwartungssicherheiten lösen sich auf und vieles wird infrage gestellt, was vorher als selbstverständlich galt. Die Corona-Krise stellt einen Stresstest für die Gesellschaft dar und zeigt Stärken und materielle Schwachstellen auf. Sie bietet aber auch die Chance, etablierte Annahmen, Denkgewohnheiten und Entwicklungspfade kritisch zu hinterfragen und zu überprüfen, ob sie nachhaltig sind, und über mögliche Alternativen nachzudenken.³

Literatur

- Betker, F., J. Libbe. 2019. Urbane Produktion. Ökonomischer Impuls, soziale Chance und ökologischer Mehrwert für die Zukunftsstadt. *GAIA* 28/3: 316–317. DOI: 10.14512/gaia.28.3.14.
- Jasanoff, S. 2011. Constitutional moments in governing science and technology. *Science and Engineering Ethics* 17/4: 621–638. DOI: 10.1007/s11948-011-9302-2.

WEITERE INFORMATIONEN:

- **MOBICOR** (Projektleiter Prof. Dr. Andreas Knie): www.fona.de/medien/pdf/MOBICOR-Studie.pdf?m=1591706531
- **EXPERI** (Projektleiterinnen Prof. Dr. Sophia Becker und Dr. Julia Jarass): <https://experi-mobilitaet.de>
- **Projekte zur nachhaltigen Stadtentwicklung**: www.nachhaltige-zukunftsstadt.de
- **ReZeitKon** (Projektleiterin Dr. Sonja Geiger): www.zeit-rebound.de
- **iReliefs** (Projektleiter Prof. Dr. Ingo Balderjahn): www.ireliefs.de
- **GoST** (Projektleiterin Dr. Silke Beck): www.ufz.de/gost/index.php?en=46113

3 Zum Interview mit der Projektleiterin Silke Beck: www.bmbf.de/de/schuetzt-uns-die-deutsche-angst-in-krisenzeiten-11200.html.

GAIA ECOLOGICAL PERSPECTIVES FOR SCIENCE AND SOCIETY

© 2020 Verein Gaia | Konstanz, St. Gallen, Zurich

EDITOR-IN-CHIEF

Prof. Dr. Helga Weisz | Potsdam
(responsible according to the press law)

EDITORIAL OFFICE

Dr. Almut Jödicke | ETH Zentrum | CHN H 41 | 8092 Zurich | Switzerland | redgaia@env.ethz.ch

Dr. Martina Blum/Tobias Mickler | oekom verlag | Waltherstr. 29 | 80337 Munich | Germany | blum@oekom.de/mickler@oekom.de

Dr. Ulrike Sehy | oekom verlag | Idaplatz 3 | 8003 Zurich | Switzerland | sehy@oekom.ch

GRAPHIC DESIGN + TYPESET

Heike Tiller | Munich | h.tiller@freenet.de

PUBLISHER

oekom verlag – Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH | Waltherstr. 29 | 80337 Munich | Germany | www.oekom.de | Partners and shareholders: Jacob Radloff, Feldafing, 77 percent, and Christoph von Braun, Munich, 23 percent

ADVERTISEMENTS

Mona Fricke | oekom GmbH | +49 89 54418435 | anzeigen@oekom.de

PRINTER

Friedrich Pustet GmbH & Co KG | 93008 Regensburg | Germany | www.pustet-druck.de

Articles in GAIA are published under the terms of the *Creative Commons Attribution license CC BY 4.0*. Articles by named authors do not necessarily reflect the opinion of the publisher and editors. Unsolicited manuscripts, for which no responsibility is accepted, will be treated as being offered for publication according to the conditions of the publishers. Only original unpublished works will be accepted. The author(s) shall consent to any editorial changes that do not distort the meaning of the original text.

FREQUENCY Four times a year.

SUBSCRIPTION

Trial subscription (2 issues including shipping in Germany): 19.– EUR | Subscription: private: 115.70 EUR; institutional: 213.50 EUR; reduced: 78.20 EUR | Single issue: 29.70 EUR. VAT included, plus shipping. Cancellations six weeks before end of subscription year. Payment in advance.

SUBSCRIPTIONS, DISTRIBUTION

Verlegerdienst München GmbH | Aboservice oekom verlag | Gutenbergstr. 1 | 82205 Gilching | +49 8105 388563 | Fax: +49 8105 388333 | oekom-abo@verlegerdienst.de www.oekom.de/gaia/abonnement

ACCOUNT for Germany: Postbank Hamburg | IBAN DE19200100200007623203 | BIC PBNKDEFFXXX for Switzerland: PostFinance SWISS POST | IBAN CH730900000401946074 | BIC POFIGHBEXXX

Since 2008, oekom offsets its unavoidable CO₂ emissions.

 **Climate neutral**
Publisher
ClimatePartner.com/53585-1805-1001

ISSN (Print) 0940-5550, ISSN (Online) 2625-5413

Printed on Circle Offset Premium White, certified with The Blue Angel (RAL-UZ 14).

