

8. Konsequenzen ortsflexibler Arbeit für Praxen des Wohnens und der Alltagsorganisation in Hamburg

Monika Grubbauer, Mattis Helmrich, Katharina Manderscheid und Charlotte Niewerth

Einleitung

Die Arbeitswelt hat infolge der Corona-Pandemie einen tiefgreifenden Wandel erfahren. Ortsflexible und digitale Formen der Zusammenarbeit über räumliche Entfernungen hinweg haben nicht nur die Organisation der Arbeit in den Betrieben verändert, sondern auch Konsequenzen für die Alltagsorganisation der Beschäftigten und ihrer Angehörigen. Die sichtbarste Auswirkung ist, dass Formen der mobilen Arbeit als Homeoffice verstärkt im privaten Wohnraum stattfinden. Die sozialen Effekte dieser Entwicklung werden in der Forschung widersprüchlich bewertet. So stehen auf der einen Seite die vielfach erhöhte Arbeitszufriedenheit und die Möglichkeit für Personen mit Care- und Pflegeaufgaben, diese Tätigkeiten im Alltag leichter mit Erwerbsarbeit vereinbaren zu können (Lott 2019; Speck 2020). Auf der anderen Seite werden die verschwimmenden Grenzen zwischen Arbeit- und Privatleben negativ gesehen (Ahlers/Mierich/Zucco 2021). Außerdem zeigt sich, dass geschlechtsspezifische Ungleichheiten in der Übernahme von Care-Aufgaben eher verstärkt werden (Allmendinger 2020; Carstensen 2020). Die langfristigen Folgen dieses Wandels der Arbeitswelt im Hinblick auf Familien- und Haushaltsstrukturen, aber auch auf Stadtentwicklungsdynamiken werden hingegen erst langsam sichtbar. Hier gibt es deutlichen Forschungsbedarf (Neumann/Spellerberg/Eichholz 2022; Grubbauer/Manderscheid 2023; Scheiner et al. 2023).

Der vorliegende Beitrag nimmt diese Entwicklungen zum Ausgangspunkt, um die Konsequenzen ortsflexibler Arbeitsformen für Wohnungsmarkt sowie Wohn- und Verkehrsbedarfe in Hamburg genauer in den Blick zu nehmen. Die Basis für unseren Beitrag bietet ein zweijähriges Forschungsprojekt, das von der Hans-Böckler-Stiftung gefördert wird und das sich am Beispiel der Metropolregion Hamburg mit dem sozialräumlichen Zusammenspiel von sich wandelnden Arbeitsformen und dem ökologischen Umbau von Siedlungsstrukturen, Verkehr und Mobilität auseinandersetzt. Bislang liegen hierzu vor allem partielle Befunde vor, entweder mit Blick auf den Wandel der Arbeitswelt (Lott 2020) oder auf Veränderungen der Verkehrsmittelnutzungen und zurückgelegte Distanzen (Canzler/Knie/Vogl 2020). Neu ist an unserem Ansatz, dass die raum-zeitliche Or-

ganisation von Arbeit *und* Alltag und die daraus resultierenden Wohnbedarfe und Mobilitätsanforderungen problematisiert werden.

Für diesen Buchbeitrag werden Ergebnisse aus dem ersten Teil der empirischen Untersuchungen vorgestellt, der in Form einer Fragebogenerhebung im Zeitraum von Januar bis März 2023 durchgeführt wurde. In der Befragung von Arbeitnehmer*innen verschiedener Branchen wurden raum-zeitliche Muster von Erwerbstätigkeit und Wohnen, die damit einhergehenden Wegebeziehungen sowie die Ressourcen, Verantwortlichkeiten und Bedarfe im Haushalt erhoben. Alle der insgesamt 364 Befragten mit Wohnort Hamburg üben Tätigkeiten aus, die im Homeoffice erledigt werden können.¹ Sie arbeiten im Verlagswesen, in Banken, Versicherungen, der öffentlichen Verwaltung oder im Bereich von Stadtplanung und Architektur. In der für das zweite Halbjahr 2023 geplanten qualitativen Erhebung mittels leitfadenbasierten Interviews werden die Erkenntnisse mit Fokus auf die Alltagsgeografien und Wegebeziehungen der Haushalte vertieft.

Im Folgenden werden wir zunächst allgemein einen Überblick über Wohnformen und -bedarfe sowie Verkehrsangebote und Verkehrsmittelnutzung in Hamburg geben. Danach stellen wir die zentralen Ergebnisse der Umfrage mit Blick auf Wechselwirkungen zwischen der Arbeit im Homeoffice und den Wohnverhältnissen, den Arten der Verkehrsnutzung und den Siedlungsstrukturen dar. Wir zeigen, dass ortsflexible Arbeitsmodelle weitreichende Konsequenzen nicht nur für die Organisation der Arbeit, sondern auch des Alltags der Beschäftigten haben. Dabei gibt es deutliche Unterschiede je nach Ausstattung der Wohnung und Wohnlage, aber auch danach, ob im Haushalt Kinder vorhanden sind und Care-Aufgaben wahrgenommen werden. Im Anschluss diskutieren wir räumliche, soziale und ökologische Aspekte, die für wohnungspolitische und planerische Debatten von Relevanz sind. Das Fazit benennt die wichtigsten Tendenzen und Handlungsbedarfe, die sich aus unseren Befunden ergeben.

Wohnformen und -bedarfe in Hamburg

In Hamburg entstand durch die Hafenlage, bestimmt von den Wasserläufen von Elbe und Alster, und die bis 1937 politisch von den angrenzenden Städten Altona, Wandsbek und Harburg getrennt verlaufende Entwicklung eine stark ausdifferenzierte und räumlich ausgedehnte Siedlungsstruktur. Die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und daran anschließend die Neuorganisation und der Wiederaufbau verstärkten diese polyzentrische Struktur weiter. Mit ca. 2.500 Einwohner*innen/Quadratkilometer hat Hamburg heute eine geringere Bevölkerungsdichte als andere deutsche Großstädte. Dahinter verbergen sich jedoch extreme Kontraste: Einerseits gibt es innerstädtische Quartiere mit hohen Anteilen an gründerzeitlichem Geschosswohnungsbau, die seit Mitte der 2000er Jahre sukzessive aufgewertet und nachverdichtet wurden und mittlerweile weitgehend unter Milieuschutz stehen (siehe Domke in diesem Band). In den Bezirken Hamburg-Nord und Eimsbüttel liegt die Bevölkerungsdichte aktuell bei jeweils rund

1 Das gesamte Sample umfasst ca. 1.000 Personen in der Metropolregion Hamburg. Die Erhebung erfolgte über Betriebe. Für diesen Beitrag wurden nur die Daten der Befragten mit Wohnsitz in Hamburg ausgewertet.

5.500 Einwohner*innen/Quadratkilometer, einzelne Stadtteile wie Hoheluft-West und Eimsbüttel erreichen die im bundesweiten Vergleich höchsten Bevölkerungsdichten von ca. 18.000 Einwohner*innen/Quadratkilometer (Statistikamt Nord 2022a). Andererseits gibt es Stadtteile, die weitgehend durch Einzel- und Reihenhaustypologien aus unterschiedlichen historischen Phasen geprägt sind. Dazu gehören unter anderem ehemalige Landsitze und Villenvororte sowie die suburbanen Einfamilienhaussiedlungen der Nachkriegszeit. Aufgrund dieser Entwicklung zeichnet sich Hamburg im bundesdeutschen Vergleich der Großstädte durch den höchsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern aus (siehe Haus/Weilbacher in diesem Band).

Im Hinblick auf die Haushaltstruktur ist Hamburg zusammen mit Berlin von allen deutschen Großstädten durch den höchsten Anteil an Einpersonenhaushalten gekennzeichnet. Es gibt bei derzeit etwa 1,9 Millionen Einwohner*innen insgesamt rund 1 Million Haushalte, davon sind 54 Prozent Einpersonenhaushalte (gegenüber 41 Prozent im bundesdeutschen Durchschnitt im Jahr 2022). Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Hamburg liegt bei 1,84 Personen. Damit ist seit dem Tiefstand im Jahr 2011 mit 1,8 Personen/Haushalt langfristig wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen, der Anteil der Einpersonenhaushalte ist seit 2011 ungefähr konstant geblieben (Statistikamt Nord 2012). Allerdings sind die Haushaltsformen äußerst ungleich über das Stadtgebiet verteilt: Während größere Haushalte deutlich häufiger in den Quartieren am äußeren Stadtrand zu finden sind, dominieren Ein- und Zweipersonenhaushalte in den zentralen innerstädtischen Lagen (Statistikamt Nord 2022b). Die durchschnittliche Wohnfläche je Person lag in Hamburg im Jahr 2021 deutlich unter dem Bundeswert von 47,7 Quadratmetern, nämlich bei ungefähr 40,5 Quadratmetern (Statista 2022; Umweltbundesamt 2022).

Die Stadt Hamburg ist in den letzten Jahren vor allem durch einen positiven Wanderungssaldo gewachsen: Zwischen 2013 bis 2020 zogen durchschnittlich rund 17.000 Personen pro Jahr zu, sowohl international als auch aus anderen Regionen Deutschlands, wie die umfassende Studie von Empirica zu Wanderungsbewegungen auf dem Hamburger Wohnungsmarkt aus dem Jahr 2021 zeigt (Abraham et al. 2021). Der Wanderungssaldo mit dem direkten Hamburger Umland hingegen ist bereits seit Anfang der 2000er Jahre negativ. Dieser Trend hat sich insbesondere in den letzten Jahren verstärkt, das heißt, es ziehen immer mehr Personen aus Hamburg in das Umland als umgekehrt (Abraham et al. 2021: 111). Im Hinblick auf die Wohnform und die Lage zeigt die Empirica-Studie eine eindeutige Differenzierung nach Raumtypen: Während jüngere Erwachsene eher zentrale Lagen wählen, entscheiden sich Familien und ältere Menschen häufiger für den Stadtrand beziehungsweise für Lagen, die durch Einfamilienhäuser geprägt sind, häufig in Verbindung mit Eigentum. Hingegen wählen insbesondere Studierende und Auszubildende häufiger zentrale, innenstadtnahe Wohnquartiere, obwohl diese Wohnlagen vergleichsweise teurer sind. Es ist also nicht allein das verfügbare Einkommen oder Vermögen, sondern auch die Lebensphase und die Haushaltsform, die Einfluss auf die Wahl der Wohnstandorte hat.

Veränderungen der Wohnbedürfnisse durch die Corona-Pandemie konnten in der genannten Empirica-Studie noch nicht berücksichtigt werden. Vielfach wird für die Zukunft angenommen, dass die Abwanderung in das Umland von Großstädten auch im Zusammenhang mit veränderten Wohnbedarfen steht, zu denen ortsflexible Ar-

beitsformen beitragen (Dolls/Mehles 2021; Eisfeld/Just 2021; Krasilnikova/Levin-Keitel 2021; Neumann/Spellerberg/Eichholz 2022). Obwohl Hamburg insgesamt noch ein positives Wachstum verzeichnet, werden die Anzeichen für eine verstärkte Abwanderung von Haushalten ins Umland medial und politisch diskutiert (Hamburger Morgenpost 2021). An erster Stelle der Umland-Kreise, die an Attraktivität gewonnen haben, steht Harburg, gefolgt von Pinneberg, Stormarn und Segeberg. Außerdem zeigt sich, dass junge Menschen zwischen 18 und 29 Jahren sowie allgemein Zuzüge aus dem Ausland das Wachstum der Bevölkerung in Hamburg hoch halten, wohingegen die größte Zahl der Fortzüge von Personen im Alter von 30 bis 49 Jahren zu verzeichnen ist (Bauer et al. 2023). Neben dem Wunsch nach mehr Grün und größeren Wohnungen werden auch die weiterhin steigenden Mieten als ein Grund für die Fortzüge aus Hamburg genannt (Einfeldt 2022).

Verkehrsangebote und Verkehrsmittelnutzung in Hamburg

Der Alltag der Menschen findet nicht nur innerhalb der Wohnung und im Wohnumfeld statt, sondern an verschiedenen, über den Stadtraum und teilweise darüber hinaus verstreuten Orten. Einen entscheidenden Einfluss auf die Anzahl und Länge alltäglicher Wege und die hierfür genutzten Verkehrsmittel hat der Wohnort. Über grundlegende Zusammenhänge zwischen siedlungsstrukturellen Merkmalen und den Mustern der Alltagsmobilität besteht in der Forschung dank einer Vielzahl an Untersuchungen weitestgehend Einigkeit (Ewing/Cervero 2010; Næss et al. 2018; Nobis/Kuhnimhof 2018). Demnach bestimmt die Raumstruktur wesentlich durch Dichte und Nutzungsmischung die Erreichbarkeit von Aktivitätsgelegenheiten und hat dementsprechend primär Einfluss auf Wegelängen und somit auch auf die Verkehrsmittelwahl (Scheiner 2009: 34). Es wird jedoch nicht nur von einem Einfluss des Wohnortes auf die Alltagsmobilität ausgegangen, sondern auch in entgegengesetzter Richtung, von einem Einfluss mobilitätsspezifischer Orientierungen auf Wohnstandortentscheidungen (Bruns/Matthes 2019; Schwanen/Mokhtarian 2005). Wem also kurze Wege und eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel im Alltag wichtig sind, sucht sich eher einen innerstädtischen Wohnstandort. Wer hingegen eine Pkw-Affinität hat, sucht sich eher einen suburbanen Wohnstandort. Wie stark diese sogenannten residenziellen Selbstselektionseffekte auf das Verhältnis von Siedlungsstruktur und Verkehrsmittelnutzung wirken, bleibt jedoch umstritten und dürfte insbesondere in angespannten Wohnungsmärkten wie Hamburg nur eine untergeordnete Rolle spielen (Scheiner 2010: 689).

Der in der Metropolregion Hamburg beobachtbare Trend zur Verlagerung des Wohnstandortes von der Kernstadt in das Umland hat demnach deutliche Konsequenzen für Verkehrsmittelnutzung und Verkehrsaufkommen. Die Pendelverflechtungen²

2 Nach der Statistik der Agentur für Arbeit sind Pendler*innen alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Einpendler*innen wohnen nicht an ihrem Arbeitsort, Auspendler*innen arbeiten nicht an ihrem Wohnort (BA 2023a). Ob und wie häufig tatsächlich zwischen Wohn- und Arbeitsort gependelt wird, bleibt in der amtlichen Statistik unsichtbar.

der Hansestadt mit den Kreisen und kreisfreien Städten der Metropolregion haben 2022 – wie auch in der langjährigen Tendenz – wieder deutlich zugenommen: Für knapp 350.000 der rund 2,2 Millionen Beschäftigten in der Metropolregion spannt sich das räumliche Verhältnis von Arbeits- und Wohnort zwischen der Kernstadt und dem Umland auf (BA 2023b). Die Corona-Pandemie stellte hierbei eine deutliche Zäsur dar. So reduzierte sich während der Pandemie die Anzahl der beruflichen Pendelwege drastisch. Die Träger des öffentlichen Nahverkehrs verzeichneten nach zuvor konstantem Wachstum einen deutlichen Rückgang in den Fahrgastzahlen: 2020 waren es laut Hamburger Verkehrsverbund (HVV) 35 Prozent weniger Fahrgäste (HVV 2021), während viele Menschen für ihre Wege, die sich vor allem auf das nähere Wohnungsumfeld beschränkten, das Fahrrad nutzten oder zu Fuß unterwegs waren (Follmer 2020: 12). Den langjährigen Trend zu mehr Radverkehr konnte die Pandemie verstärken: Zwischen 2017 und 2022 wuchs der Anteil des Radverkehrs am Wegeaufkommen von 15 Prozent auf 22 Prozent (BVM 2023a; Follmer et al. 2019). Das geht aus der Erhebung »Mobilität in Deutschland« (MiD) aus dem Jahr 2017 sowie ersten Zahlen der »Mobi Ham«-Erhebung 2022 hervor, die zusammen die aktuellste, repräsentative Datengrundlage zum Alltagsverkehr in Hamburg darstellen. Wie nachhaltig die Pandemie das Mobilitätsgeschehen verändert hat, müssen künftige Mobilitätserhebungen³ zeigen.

Aus den aktuellen Daten geht ein allgemeiner Rückgang der Mobilitätsquoten hervor. Demnach ist der Anteil der Hamburger*innen, die mindestens einen außerhäuslichen Weg am Tag zurückgelegt haben, zwischen 2017 und 2022 von 88 Prozent auf 84 Prozent gesunken. Zudem werden mit drei Wegen pro Tag im Mittel 0,3 Wege weniger als noch 2017 zurückgelegt. Dieser Rückgang steht im Zusammenhang mit dem Anstieg des Anteils an Beschäftigten, die mindestens einen Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten. Dieser Anteil ist von 15 Prozent vor Corona auf 40 Prozent im Jahr 2022 gestiegen (BVM 2023a). Das wichtigste Verkehrsmittel, gemessen an den zurückgelegten Wegen, ist nach wie vor – allerdings mit abnehmender Tendenz – das Auto. Während 2002 noch 47 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt wurden, sank der Anteil bis 2022 auf 32 Prozent. Gleichzeitig ist der Pkw-Bestand in Hamburg kontinuierlich gewachsen und liegt 2023 bei etwa 348 privaten Pkw pro 1.000 Einwohner*innen (zum Vergleich: in Berlin liegt dieser Wert bei etwa 290). Hieran haben Elektro-Autos einen immer größeren Anteil: Zwischen 2018 und 2023 ist der Anteil an Elektro-Autos von 0,2 Prozent auf 2,5 Prozent gestiegen (KBA 2023). Die Bedeutung des Autos variiert jedoch stark nach siedlungsstrukturellen Gegebenheiten. So liegt die Pkw-Dichte in Hamburg-Mitte bei 266 privaten Pkw pro 1.000 Einwohner*innen, in den äußeren Bezirken wie Bergedorf und Wandsbek bei etwa 400 (Statistikamt Nord 2021).

3 Ergebnisse der größten bundesweiten Mobilitätserhebung »Mobilität in Deutschland« (MiD) für die Erhebungswelle 2023 werden Ende 2024 erwartet.

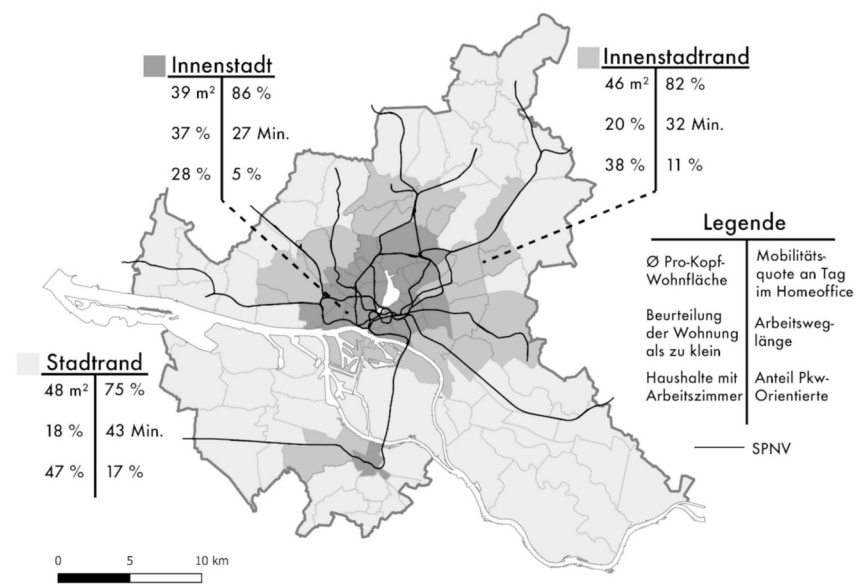
Ergebnisse der Umfrage

Erste aktuelle Befunde zur Situation von Personen, die in Hamburg wohnen und regelmäßig ortsflexibel arbeiten, zu ihrer Wohn- und Haushaltssituation sowie ihrer Alltagsorganisation ergibt unsere standardisierte Erhebung von Anfang 2023. Die Ergebnisse sind dabei nicht verallgemeinerbar für die gesamte Hamburger Wohnbevölkerung, sondern spiegeln die aktuelle Situation der Beschäftigten in Branchen, in denen ortsflexible Arbeitsformen möglich sind und häufig genutzt werden. Unsere Stichprobe setzt sich zu einem Drittel aus Männern und zwei Dritteln aus Frauen zusammen, wobei das Durchschnittsalter mit 42,4 Jahren und das durchschnittliche Nettoeinkommen mit 2.500 bis 3.000 Euro (nur Vollzeitwerbstätige) in etwa den statistischen Durchschnittswerten entsprechen (Statistikamt Nord 2022c). Beschäftigte mit akademischem Berufsabschluss sind mit über der Hälfte der Befragten gegenüber der Grundgesamtheit der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Hamburg (28 Prozent) überrepräsentiert, nicht-akademische Berufsabschlüsse hingegen mit etwa 40 Prozent gegenüber 47 Prozent etwas unterrepräsentiert (BBSR 2023). Auch die Haushaltsformen weichen gegenüber den Durchschnittswerten für Hamburg etwas ab (Tab. 1). So sind Einpersonenhaushalte in unserem Sample mit ca. 25 Prozent der Haushalte deutlich unterrepräsentiert (gegenüber 54 Prozent für Hamburg); Haushalte mit Kindern (Alleinerziehende und Paarhaushalte) sind mit insgesamt ebenfalls ca. 25 Prozent etwas überrepräsentiert (gegenüber 18 Prozent für Hamburg); dies liegt daran, dass nur Berufstätige befragt wurden, was zum Beispiel Studierende und Rentner*innen ausschließt. Die Aussagekraft unserer Daten bezieht sich daher auf die beschriebene Gruppe von Erwerbstätigen und deren Familien.

Um die räumliche Dimension des Zusammenhangs von ortsflexibler Arbeit und Alltagsmobilität zu verdeutlichen, werden in den folgenden Auswertungen die Wohnlagen der befragten Personen analog zum Beitrag »Wohnungsbau in Hamburg zwischen Innen- und Außenentwicklung« (siehe Pohl/Wichmann in diesem Band) basierend auf der Typisierung von Matthes (2016) in Innenstadt, Innenstadtrand und Stadtrand unterteilt (Abb. 1).

Zunächst findet sich in unseren Daten die oben skizzierte sozialräumliche Segregation von Haushaltsformen: Einpersonenhaushalte wohnen häufiger in den innerstädtischen Quartieren, Familien hingegen häufiger am Innenstadtrand und noch häufiger am Stadtrand (Tab. 1). Da darin auch der oben angesprochene Lebensphaseneffekt enthalten ist, überrascht es nicht, dass befragte Personen, die in innerstädtischen Bereichen wohnen, jünger sind als diejenigen, die am Stadtrand wohnen. Quer dazu findet sich ein Gefälle der Struktur der Einkommen und des Bildungsniveaus, die beide in innerstädtischen Haushalten im Durchschnitt höher als in den Randlagen sind.

Abb. 1: Ausgewählte Kennzahlen zu Wohnverhältnissen und Mobilität nach Wohnlagen, eigene Darstellung (basierend auf eigener Erhebung; Matthes 2016).⁴



Tab. 1: Haushaltstypen nach Lage, eigene Erhebung.

		Lage			gesamt (n=363)
		Innenstadt (n=156)	Innenstadttrand (n=89)	Stadtrand (n=118)	
Haushaltstyp	Einpersonenhaushalt	26 %	30 %	19 %	25%
	Alleinerziehend	3 %	4 %	4 %	4 %
	Paarhaushalt ohne Kinder	40 %	33 %	41 %	38 %
	Paarhaushalt mit Kindern (u. 18)	19 %	20 %	26 %	22 %
	Wohngemeinschaft	8 %	6 %	2 %	5 %
	Sonstiger Mehrpersonenhaushalt	4 %	7 %	8 %	6 %
gesamt		100 %	100 %	100 %	100 %

4 Als Pkw-Orientierte werden hier Personen mit ausschließlicher Pkw-Nutzung für Alltagswege bezeichnet, vgl. auch Tab. 6.

Die Lage der Wohnung korrespondiert mit dem Gebäudetypus: In der Innenstadt finden sich fast ausschließlich Mehrfamilienhäuser, während die Befragten, die am Stadtrand wohnen, fast zur Hälfte auch in Ein-, Zwei- oder Reihenhäusern wohnen. Die Lage der Wohnung korreliert außerdem mit der von der Innenstadt in die Randlagen zunehmenden verfügbaren Wohnfläche: In innerstädtischen Lagen beträgt diese durchschnittlich 39 Quadratmeter, in Randlagen 48 Quadratmeter pro Person. Analog dazu empfinden Befragte, die in der Innenstadt wohnen, ihre Wohnung mit 37 Prozent am häufigsten als zu klein. Am Stadtrand sagen dies nur 18 Prozent der Befragten (Abb. 1).

Die Größe und Ausstattung von Wohnraum haben im Kontext der Zunahme von ortsflexiblen Arbeitsverhältnissen eine neue Bedeutung erhalten. Ein separates Arbeitszimmer haben deutlich häufiger diejenigen Personen, die am Stadtrand wohnen (47 Prozent), als diejenigen, die in der Innenstadt (18 Prozent) wohnen. Entsprechend häufiger berichten diejenigen, die in den innerstädtischen Vierteln wohnen, von Konflikten in ihrem Haushalt im Zusammenhang mit der Arbeit im Homeoffice (28 Prozent) als diejenigen, die am Stadtrand leben und arbeiten (12 Prozent). Differenziert man hierbei nach Haushalten mit und ohne Kinder, so zeigt sich insbesondere für die Innenstadtlagen ein zugespitztes Bild (Tab. 2).⁵ Gegenüber Haushalten ohne Kinder (22 Prozent) ist die Häufigkeit von Konflikten bei Familien mit 47 Prozent nochmals deutlich höher, wenn in den potenziell zu kleinen Wohnungen ohne eigenes Arbeitszimmer im Homeoffice gearbeitet wird. Zugespitzt bedeuten diese Befunde, dass in Hamburg die Wohnverhältnisse in den Innenstadtbereichen insbesondere für Haushalte mit Kindern wenig geeignet sind, um teilweise oder vollständig von Zuhause aus zu arbeiten.

Des Weiteren weisen unsere Daten eindrücklich nach, dass Arbeiten im Homeoffice deutliche Effekte auf die raum-zeitliche Organisation des Alltags hat. Durchschnittlich legen alle Befragten an den Tagen, an denen sie von Zuhause aus arbeiten, weniger Wege zurück als an den Tagen, an denen sie im Betrieb arbeiten (Tab. 3). Obwohl jedoch an den Homeoffice-Tagen die Arbeitswege wegfallen (zwei Wege), beträgt die durchschnittliche Reduktion weniger als zwei Wege pro Tag. Hier bestehen auch wieder Unterschiede nach Wohnlage, die sich mit den unterschiedlichen Lebensphasen und Haushaltsformen überschneiden. Die Mobilitätsquote, das heißt der Anteil der Personen, die mindestens einen Weg am Tag zurückgelegt haben, ist in Stadtrandlagen an Tagen im Homeoffice mit 75 Prozent deutlich geringer als in der Innenstadt mit 86 Prozent. Auch legen diejenigen, die am Stadtrand wohnen, im Mittel an allen Tagen etwas weniger Wege zurück als diejenigen, die (eher) innerstädtisch wohnen.

5 Aufgrund des kleinen Samples ergeben sich bei Ausdifferenzierung in Gruppen zum Teil geringe Fallzahlen, was bei der Interpretation und der Aussagekraft der Ergebnisse beachtet werden muss.

Tab. 2: Konflikte im Homeoffice, Wohnlage und Kinder im Haushalt (nur Personen, die von zu Hause aus arbeiten), eigene Erhebung.

		Kein Kind im Haushalt				Kind(er) im Haushalt			
		Innenstadt (n=112)	Innenstadtrand (n=64)	Stadtrand (n=72)	Gesamt (n=248)	Innenstadt (n=32)	Innenstadtrand (n=19)	Stadtrand (n=30)	Gesamt (n=81)
Konflikte im Homeoffice?	Nein	78 %	89 %	90 %	84 %	53 %	79 %	83 %	70 %
	Ja	22 %	11 %	10 %	16 %	47 %	21 %	17 %	30 %
gesamt		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tab. 3: Mobilitätsquote im Homeoffice und Art der Wege, eigene Erhebung.

		Lage					
		Innenstadt		Innenstadtrand		Stadtrand	
		ohne Kind (n=122)	mit Kind (n=34)	ohne Kind (n=70)	mit Kind (n=19)	ohne Kind (n=83)	mit Kind (n=36)
Mobilitätsquote an Tag im Homeoffice		84 %	91 %	77 %	95 %	73 %	79 %
Anzahl Wege (Mittelwert)	Tag im Home-office	2,1	2,7	1,9	3,0	1,7	2,0
	Tag im Betrieb	3,1	3,2	3,4	3,9	2,9	3,1
Hol-/Bringweg	Tag im Home-office	1 %	56 %	2 %	37 %	1 %	47 %
	Tag im Betrieb	0 %	38 %	0 %	32 %	1 %	26 %
Einkaufsweg	Tag im Home-office	50 %	53 %	38 %	47 %	45 %	33 %
	Tag im Betrieb	43 %	24 %	38 %	42 %	30 %	26 %
Erledigungsweg	Tag im Home-office	29 %	19 %	28 %	37 %	22 %	17 %
	Tag im Betrieb	17 %	12 %	26 %	26 %	21 %	12 %
Freizeitweg	Tag im Home-office	50 %	16 %	44 %	42 %	28 %	20 %
	Tag im Betrieb	43 %	9 %	37 %	26 %	26 %	24 %
Lesebeispiel: 56 % der in der Innenstadt wohnenden Personen mit Kind(ern) haben an einem Tag im Homeoffice mind. einen Hol-/Bringweg zurückgelegt. An einem Tag im Betrieb waren es dagegen nur 38 %.							

Deutlich zeigt sich, dass Homeoffice-Tage durch ein größeres Engagement an Care- und Haushaltsarbeiten, aber auch durch mehr Freizeitaktivitäten geprägt sind. So werden an diesen Tagen häufiger Einkäufe und Erledigungen übernommen, was jeweils mit entsprechenden Wegen einhergeht, oder Kinder beziehungsweise andere Angehörige abgeholt oder zu deren Zielorten gebracht (Tab. 3). Diese Tendenz zur Verbindung von Homeoffice-Tagen mit Wegen unterschiedlicher Art ist in den Innenstadtbereichen stärker ausgeprägt als am Stadtrand. So verbinden beispielsweise mehr als die Hälfte der Personen aus innerstädtischen Haushalten mit Kindern (53 Prozent) Einkaufswegen mit der Arbeit im Homeoffice, während dies nur für 33 Prozent der Stadtrandhaushalte mit Kindern zutrifft. Demgegenüber werden Freizeitwege von Haushalten ohne Kinder in der Innenstadt (50 Prozent) und im Innenstadtrand (44 Prozent) häufiger mit Homeoffice verbunden, als dies für Haushalte der Fall ist, die am Stadtrand leben (28 Prozent).

Zusammenfassend heißt dies, dass an den Homeoffice-Tagen zwar die Wege zum und vom Arbeitsort wegfallen, dafür sind die Befragten aus anderen Gründen mobil. Inwieweit dadurch aber bei Paaren oder in Familien der Partner oder die Partnerin weniger

unterwegs ist, es also nur zu einer Umverteilung der Tätigkeiten und damit verbundenen Wegen innerhalb eines Haushaltes kommt, oder ob zusätzliche Wege entstehen, lässt sich mit unseren Daten nicht prüfen. Was sich jedoch zeigen lässt, ist, dass sich die Verteilung der Wochenarbeitsstunden zwischen Frauen und Männern bei kinderlosen Paarhaushalten und Paarhaushalten mit Kindern deutlich unterscheidet und auch mit der Wohnlage zusammenhängt (Tab. 4). Etwa drei Viertel der kinderlosen Paarhaushalte in der Innenstadt haben eine egalitäre Erwerbskonstellation, dagegen nur etwa die Hälfte der Haushalte am Stadtrand. Wenn mindestens ein Kind im Haushalt lebt, arbeitet der Partner in den meisten Fällen mehr Wochenstunden als die Partnerin (59 bzw. 64 Prozent). Besonders deutlich zeigt sich dies in Stadtrandlagen (71 Prozent).⁶ Allerdings gibt es bei kinderlosen Paaren am Stadtrand auch häufiger die Konstellation, dass die Partnerin mehr arbeitet als ihr Partner. Hierbei handelt es sich vor allem um ältere Paare, bei denen der Mann bereits im Ruhestand ist.

Tab. 4: Erwerbskonstellationen nach Wohnlagen (nur Paarhaushalte), eigene Erhebung.

		Lage						
		Innenstadt		Innenstadtrand		Stadtrand		
		ohne Kind (n=47)	mit Kind (n=29)	ohne Kind (n=30)	mit Kind (n=14)	ohne Kind (n=44)	mit Kind (n=31)	
Erwerbskonstellation	Mann arbeitet mehr als Frau	17 %	59 %	13 %	64 %	25 %	71 %	37 %
	egalitär	75 %	31 %	77 %	29 %	52 %	26 %	52 %
	Frau arbeitet mehr als Mann	9 %	10 %	10 %	7 %	23 %	3 %	11 %
gesamt		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Unterschiede zeigen sich zudem in der Dauer der verschiedenen Alltagswege in Abhängigkeit von der Wohnlage. Wenig überraschend nimmt die Wegelänge mit abnehmender Zentralität und damit abnehmender Dichte der Bebauung und der Gelegenheitsstrukturen zu, die Alltagsorganisation ist für Haushalte am Stadtrand also deutlich zeitaufwendiger (Tab. 5), da größere Distanzen zurückgelegt werden müssen. Dementsprechend stimmen auch 70 Prozent der befragten Personen, die am Stadtrand wohnen, der Aussage »Durch die Arbeit im Homeoffice spare ich mir die Arbeitswege und damit viel Zeit im Verkehr« zu, während dies nur auf knapp 40 Prozent der in der Innenstadt lebenden Personen zutrifft. Unterschiede bestehen außerdem darin, welche Verkehrsmittel den Haushalten zur Verfügung stehen: In den innerstädtischen Gebieten ist der Besitz eines eigenen Autos nur etwa bei der Hälfte der Befragten im Haushalt

6 Diese Abstufung setzt sich im Hamburger Umland fort: Bei Haushalten mit Kindern arbeitet der Mann in 77 Prozent der Fälle mehr und nur 21 Prozent der Paare arbeiten etwa gleich viel.

gegeben, am Stadtrand hingegen bei mehr als drei Vierteln. Gegenläufig dazu nimmt der Besitz eines HVV-Abonnements und von Fahrzeug-Sharing-Mitgliedschaften zum Stadtrand hin ab. Dafür zeigt sich am Stadtrand mit 17 Prozent ein doppelt so hoher Anteil an E-Bike-Besitzer*innen wie in der Innenstadt.

Tab. 5: Durchschnittliche Wegedauer in Minuten nach Wohnlage, eigene Erhebung.

	Innenstadt (n=150)	Innenstadt- rand (n=88)	Stadtrand (n=118)
zum Arbeitsplatz	27	32	43
zu Geschäften des täglichen Bedarfs	6	8	8
zur Schule/Kita	8	10	12
zur Hausarztpraxis	14	12	14
zum Hobby	15	15	16
zur am häufigsten genutzten ÖV-Haltestelle	6	7	9
Durchschnittl. Tage pro Woche im Homeoffice	2,4	2,3	2,7
Lesebeispiel: Für den Weg zum Arbeitsplatz benötigen die Innenstadtbewohner*innen durchschnittlich 27 Minuten, Stadtrandbewohner*innen hingegen 43 Minuten.			

Aber nicht nur die Wegelängen und die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel unterscheiden sich, auch deren Nutzung weist deutliche Muster je nach Wohnlage auf. Diejenigen, die in der Innenstadt wohnen, fahren äußerst selten mit dem Auto ins Büro, während dies mehr als ein Viertel der Bewohner*innen städtischer Randlagen tun (Tab. 6). Der ÖPNV ist dennoch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (43, 59 bzw. 57 Prozent). Das Fahrrad stellt hauptsächlich in der Innenstadt eine Alternative zum ÖPNV auf dem Arbeitsweg dar. Insgesamt, über die verschiedenen Wegezwecke verteilt, findet sich unter denjenigen, die am Stadtrand wohnen, mit 17 Prozent der höchste Anteil an Pkw-Orientierten, d.h. mit der ausschließlichen Nutzung des Pkw für Alltagswege, während dies nur bei 5 Prozent der Innenstadt- und 11 Prozent der Innenstadtrand-Bewohner*innen zu beobachten ist.

Die größere Unabhängigkeit vom Auto in den Innenstadt- gegenüber den Stadtrandlagen wird auch in den Wegen für Care- und Haushaltsarbeit sehr deutlich. Care-Wege für den Einkauf oder um Kinder von/zur Schule oder Kita zu bringen, werden an innerstädtischen Wohnorten vorwiegend zu Fuß (66 bzw. 46 Prozent) oder mit dem Rad (21 bzw. 45 Prozent) zurückgelegt. Je dezentraler der Wohnort, desto weniger wird zu Fuß gegangen und desto mehr wird (insbesondere zum Einkaufen, 41 Prozent) das Auto genutzt.

Tab. 6: Verkehrsmittelnutzung für Alltagswege nach Wohnlage, eigene Erhebung.

	Innenstadt			Innenstadtrand				Stadttrand		
	zur Arbeit (n=152)	zum Einkauf (n=151)	zur Schule/ KiTa (n=33)	zur Arbeit (n=88)	zum Einkauf (n=88)	zur Schule/ KiTa (n=18)	zur Arbeit (n=118)	zum Einkauf (n=115)	zur Schule/ KiTa (n=35)	
Pkw	5 %	10 %	3 %	13 %	23 %	11 %	27 %	41 %	20 %	
Rad/E-Bike	40 %	21 %	45 %	23 %	24 %	44 %	14 %	28 %	43 %	
ÖV	43 %	3 %	3 %	59 %	7 %	6 %	57 %	3 %	9 %	
zu Fuß	10 %	66 %	46 %	5 %	46 %	39 %	1 %	27 %	29 %	
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
Lesebeispiel: 10 Prozent der Innenstadtbewohner*innen nutzen üblicherweise zum Einkaufen den Pkw, dagegen 41 Prozent der Stadttrandbewohner*innen.										

Konsequenzen für Wohnungsmarkt und Wohnbedarfe in Hamburg

Unsere Befunde lassen sich im Hinblick auf siedlungsstrukturelle, soziale und ökologische Dimensionen diskutieren. Für alle diese Dimensionen gilt, dass sich aus Haushaltskonstellation und Wohnlage in Verbindung mit den arbeits- und alltagsweltlichen Anforderungen ortsflexibler Arbeit komplexe Wechselbeziehungen ergeben. Erkennbar ist, dass Homeoffice-Tage die Haushaltsorganisation und die damit verbundenen Wegeketten nachhaltig verändern. An diesen Tagen ist der Alltag sowohl zeitlich als auch räumlich deutlich anders strukturiert als an Tagen, an denen im Betrieb gearbeitet wird. Konkret heißt das: Sieht man von den Arbeitswegen ab, so fallen im Durchschnitt mehr Wege an und diese Wege stehen häufiger in Verbindung mit Care- und Haushaltsarbeiten sowie Freizeitaktivitäten. Für homeofficefähige Branchen, wie sie im Rahmen unserer Studie untersucht wurden, zeigt sich, dass die Beschäftigten nicht nur punktuell oder an einzelnen Tagen, sondern im Durchschnitt eine halbe Arbeitswoche (ca. 2,5 Tage) im Homeoffice arbeiten. Entscheidend ist, dass dies nicht nur Konsequenzen für die Nutzung des Wohnraums hat, in dem Sinne, dass dort ein Arbeitsplatz eingerichtet werden muss; darüber hinaus verändert sich die gesamte Alltagsgeografie des Haushalts in Abhängigkeit von Wohnlage, Betriebsstandort und verkehrlicher Anbindung. Unsere quantitative Analyse gibt, wie oben dargestellt, einen ersten Einblick in die raum-zeitlichen Bezüge und Tendenzen ortsflexibler Arbeit.

Mit Blick auf siedlungsstrukturelle Dimensionen lässt sich erstens erkennen, dass die Anforderungen und Möglichkeiten ortsflexibler Arbeit zu einer Neubewertung von Wohnlagen beziehungsweise der Ausstattung von Wohnraum führen. Zunächst verliert durch ortsflexible Arbeitsmodelle die Nähe zum Betriebsstandort an Bedeutung. Es besteht immer seltener die Notwendigkeit zum täglichen Pendeln, sodass die Nähe zum Arbeitsplatz und auch die Relevanz einer guten Verkehrsanbindung gegenüber anderen Motiven bei der Wohnstandortsuche zukünftig weiter an Bedeutung verlieren könnte (Scheiner et al. 2023). Dies deckt sich mit Befunden, dass Menschen, die von zu Hause aus arbeiten, das Wohnen in gemischt genutzten Quartieren mit fußläufig erreichbarer Infrastruktur bevorzugen (Zenkteler et al. 2022). Damit verknüpft deutet sich auf Basis unserer Erhebung an, dass ortsflexible Arbeitsmodelle die Suburbanisierungstendenzen im Hamburger Umland, auf die bereits andere Studien hingewiesen haben, weiter verstärken werden. Zwar werden durch das Homeoffice berufliche Pendelwege eingespart, wenn aber der Arbeitsort in der Kernstadt verbleibt, müssen die Erwerbstätigen, die am Stadtrand beziehungsweise im Umland wohnen, deutlich längere Arbeitswege zurücklegen. So könnten ortsflexible Arbeitsmodelle zwar durch die zeitliche Entzerrung des Berufsverkehrs zu einer kapazitiven Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen beitragen (Agora Verkehrswende 2022: 15), gleichzeitig aber auch in vielen Fällen für einen Alltag mit mehr Autoverkehr sorgen.

In Verbindung damit stehen zweitens soziale Konsequenzen ortsflexibler Arbeitsmodelle. Die erhöhten Anforderungen an den Wohnraum im Hinblick auf die Ausstattung verstärken erkennbar die bereits vorhandene soziale Selektivität des Wohnungsmarktes. Entscheidend ist hierbei für Familien nicht primär die quantitativ verfügbare Wohnfläche, sondern die räumliche Aufteilung der Wohnung und in welcher Weise ein räumlich und akustisch abgetrennter Bereich als Arbeitsplatz vorhanden

ist. Wohnformen, wie beispielsweise Gemeinschafts- oder Clusterwohnen, die solche Bedarfe durch flexible Grundrisse und ergänzende Gemeinschaftsräume auffangen, sind jedoch im Massenwohnungsbau weiterhin die absolute Ausnahme (siehe Behne/Kniess/Richter in diesem Band). Haushalte mit geringerem Einkommen sind in ihrer Wahlfreiheit besonders eingeschränkt und müssen vor allem bei der Standortwahl Kompromisse eingehen (Abraham et al. 2021: 116). Die daraus resultierende sozialräumliche Segregation geht einher mit geschlechterbezogenen Unterschieden: Im Kontext der Corona-Pandemie wurde vielfach auf die ungleich höhere Belastung von Müttern hingewiesen, zugespitzt in der These der »Retraditionalisierung« der Geschlechterrollen (Allmendinger 2020). Diese geschlechtsspezifische Arbeitsteilung hinsichtlich der Verantwortung für die Care-Arbeit ist, wie wir oben zeigen, in den von Einfamilienhausgebieten geprägten Stadtrandlagen wesentlich markanter als in den Innenstadtlagen. Die geringere Dichte von Versorgungs- und Betreuungsinfrastrukturen, die längeren Wege und die tendenzielle Notwendigkeit eines Autos für Care-Wege dürften hierfür wesentlich sein. Im Kontext des angespannten Wohnungsmarktes und der geringen Wahlfreiheit für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen könnte die Abwanderung von Familien ins Umland die (erneute) Trennung von bezahlter und unbezahlter Arbeit entlang von Geschlechtergrenzen weiter verschärfen.

Die dritte Dimension der Konsequenzen ortsflexibler Arbeit betrifft ökologische Fragestellungen. Unsere Daten weisen eindrücklich nach, dass die innerstädtischen Wohngebiete in Hamburg eine ökologisch nachhaltigere Berufs- und Alltagsmobilität ermöglichen als die Stadtrandlagen mit längeren Wegen und ohne fußläufig erreichbare Infrastruktur (Tab. 5 u. 6). Dieser Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsmittelnutzung ist bereits ein etablierter Befund der Verkehrs- und Mobilitätsforschung (Ewing/Cervero 2010; Næss et al. 2018; Nobis/Kuhnimhof 2018), der jedoch durch die gegenwärtige Ortsflexibilisierung eines Teils der Arbeitsverhältnisse und vor dem Hintergrund bereits bestehender haushalts- und lebensphasenspezifischer Segregationen auf dem Wohnungsmarkt zusätzliche Brisanz erhält. Neben dem Weg zur Arbeit konzentriert sich die Pkw-Nutzung in den Stadtrandlagen nämlich auch auf andere Alltagswege, insbesondere die Care-Wege zum Einkaufen und Holen/Bringen von Kindern (Tab. 6). Es sind auch diese Wege, die sich an Tagen im Homeoffice besonders deutlich erhöhen. Solche Reboundeffekte werden in der sozialwissenschaftlichen Transformations- und Mobilitätsforschung erst in Ansätzen in den Blick genommen und verstanden (Santarius 2014; Sonnberger/Gross 2018; Thorn/Schulz/Wilhelm 2022). Unsere Studie trägt zu dieser Diskussion bei, indem wir zeigen, dass auch ortsflexible Arbeitsmodelle, von denen sich viele eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs versprechen, mit Reboundeffekten einhergehen, dadurch dass sich die alltagsbezogenen Abhängigkeiten vom Pkw verfestigen beziehungsweise sogar verschärfen könnten, wenn nicht gleichzeitig attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden.

Gegenüber den Nachverdichtungsstrategien der 2010er Jahre, haben sich die aktuellen großen Stadtentwicklungsprojekte in Hamburg wieder an den Stadtrand verlagert (siehe Pohl/Wichmann in diesem Band). Viele dieser Projekte, wie Oberbillwerder oder der neue Stadtteil, der auf der Elbinsel Grasbrook entsteht, versuchen den neuen Formen ortsflexibler Arbeit Rechnung zu tragen. Die Planungen sehen Coworking-Arbeits-

plätze und andere Angebote vor, die erlauben sollen, Wohnen und Arbeiten in gemischt genutzten Quartieren zu verbinden. Im Hinblick auf das Verkehrsgeschehen ist es das Ziel der Stadt Hamburg, den Anteil des öffentlichen Verkehrs von aktuell 24 Prozent auf 30 Prozent aller zurückgelegten Wege zu erhöhen (BVM 2023b). Neben dem Ausbau des Streckennetzes um weitere Schnellbahn- und U-Bahnlinien werden hierfür verschiedene neue Mobilitätskonzepte und -angebote entwickelt, wie zum Beispiel die Ergänzung des ÖV durch den Ridepooling-Service »hvv hop« in den Umland-Kreisen Harburg, Segeberg und Stormarn sowie Sharingkonzepte und Mobility Hubs in Oberbillwerder und Grasbrook (IBA Hamburg GmbH 2023). Dies wird ergänzt durch den Ausbau der bislang 14 stadtweiten Velorouten und der »StadtRAD«-Infrastruktur mit aktuell über 290 Fahrrad-Leihstationen sowie zusätzliche »Private free floating«-Angebote und diverse motorisierte Sharing-Kleinfahrzeuge. Inwieweit diese Strategien und Angebote ausreichen, um die negativen Folgen der neuen Suburbanisierungstendenzen und die erkennbare Polarisierung zwischen Innenstadtlagen und Stadtrandlagen im Hinblick auf Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur, Wegelängen im Alltag und Autoabhängigkeit auszugleichen, wird die Zukunft zeigen.

Fazit

Um die Konsequenzen ortsflexibler Arbeitsmodelle für Praktiken des Wohnens und die Alltagsorganisation von Haushalten zu untersuchen, haben wir in diesem Beitrag raumzeitliche Bezüge zwischen Betrieb, Wohnort und Alltagsinfrastruktur für Erwerbstätige in unterschiedlichen Haushaltskonstellationen in den Blick genommen. Wir konnten zeigen, dass Homeoffice-Tätigkeit sich nicht nur in Abhängigkeit von Wohnfläche und -ausstattung, sondern auch je nach Wohnlage unterschiedlich auswirkt. Erwartbar war hierbei der Befund, dass die Arbeit im Homeoffice insbesondere für Familien in kleineren Wohnungen in Innenstadtlagen deutliche Konfliktpotenziale mit sich bringt. Ebenfalls naheliegend ist, dass die potenziellen zeitlichen Einsparungen durch wegfallende Arbeitswege und verringerte Mobilitätsquoten an den Homeoffice-Tagen für Haushalte am Stadtrand größer sind als für innerstädtische Haushalte. Neu ist der Einblick, den unsere Daten in die veränderte Alltagsorganisation von Haushalten geben. Auch wenn Arbeitswege wegfallen, kommen andere Wege für Care- und Freizeitaktivitäten hinzu. Die Pkw-Abhängigkeit ist hierbei in den Stadtrandlagen am höchsten und besonders für Care- und Einkaufswege sehr deutlich ausgeprägt. Auch geschlechtsbezogene Unterschiede in der Arbeitsteilung in Paar- und Familienhaushalten sind abhängig von der Wohnlage sehr deutlich ausgeprägt, wenn man berücksichtigt, dass im Sample nur Haushalte mit Wohnsitz in Hamburg befragt wurden, wir hier also nicht von ländlichen Regionen im Umland sprechen. Für die Zukunft ist daher zu erwarten, dass sich die soziale Entmischung entlang der Haushaltsformen weiter fortsetzen und die Wanderungsbewegung vor allem von Familien an die Stadtränder oder darüber hinaus verstärken wird, da in den zentralen Quartieren bezahlbare Wohnungen für Familien, in denen auch noch Platz für ein Arbeitszimmer ist, weitgehend fehlen. Gleichzeitig, und das macht die ökologische Brisanz des Befundes aus, sind es die innerstädtischen Wohngebiete, die eine ökologisch nachhaltigere Alltagsmobilität aufgrund der Angebots- und

Infrastrukturdichte sowie des breiten auto-alternativen Verkehrsangebots deutlich einfacher erlauben. Natürlich spielen auch andere Faktoren eine Rolle, wenn es um die ökologische Nachhaltigkeit von Siedlungsstrukturen geht: Der Gebäudebestand und die Energieversorgung werfen hier aktuell ebenfalls drängende Fragen auf. Dennoch kann man in der Tendenz festhalten, dass es ohne ein massives Gegensteuern auf dem Wohnungsmarkt zu einer erneuten Verfestigung suburbaner familialer Lebensformen in Kombination mit dem Auto kommen könnte – mit den entsprechenden Effekten auf die Verkehrswende, den Klimaschutz und die Sozialisation der kommenden Generationen.

Gefördert durch die Hans-Böckler-Stiftung (HBS) – Projektnummer 2021–618-2

Literatur

- Abraham, Thomas/Baba, Ludger/Nostadt, Matthias/Rachowka, Arthur (2021): Gutachten zur Beurteilung der Lage! Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt in Hamburg — eine Analyse von Umfang und Struktur der Wanderungen. Bonn: Empirica.
- Agora Verkehrswende (2022): Wende im Pendelverkehr. Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können (Studie). Berlin.
- Ahlers, Elke/Mierich, Sandra/Zucco, Aline (2021): Homeoffice. Was wir aus der Zeit der Pandemie für die zukünftige Gestaltung von Homeoffice lernen können (WSI Report Nr. 65). Düsseldorf: Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung.
- Allmendinger, Jutta (2020): Zurück in alte Rollen. Corona bedroht die Geschlechtergerechtigkeit. WZB Mitteilungen 168, 45–47.
- Bauer, Jakob/Blickle, Paul/Daum, Phillip/Ehmann, Annick/Faigle, Philip/Valentin, Peter/Schach, David/Stahnke, Julian/Tröger, Julius/Zehr, Benja (2023): Wie Zugezogene Hamburg verändern. Zeit Online. <https://www.zeit.de/gesellschaft/grossstaedte/hamburg-bevoelkerungsentwicklung-zuwanderung-abwanderung> (letzter Zugriff am 20.6.2023).
- BA – Bundesagentur für Arbeit (Hg.) (2023a): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Grundlagen: Definitionen – Glossar der Statistik der BA.
- BA – Bundesagentur für Arbeit (2023b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Tabellen, Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Stichtag 30. Juni 2022. Nürnberg.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2023): Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR.
- Bruns, André/Matthes, Gesa (2019): Moving Into and Within Cities – Interactions of Residential Change and the Travel Behavior and Implications for Integrated Land Use and Transport Planning Strategies. *Travel Behaviour and Society* 17, 46–61.
- BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2023a): Mobilität in Hamburg 2022.
- BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2023b): Transformationspfad Mobilitätswende. <https://www.hamburg.de/klimaplan/13255380/transformationspfad-mobilitaetswende/> (letzter Zugriff am 10.6.2023).

- Canzler, Weert/Knie, Andreas/Vogl, Gerlinde (2020): Arbeiten im Homeoffice – höhere Zufriedenheit und geringerer Verkehr? In: Franz Knieps/Holger Pfaff (Hg.), BKK-Gesundheitsreport 2020. Mobilität – Arbeit – Gesundheit. Zahlen, Daten, Fakten. Berlin: Medizinisch Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft, 345–349.
- Carstensen, Tanja (2020): Orts- und zeitflexibles Arbeiten: Alte Geschlechterungleichheiten und neue Muster der Arbeitsteilung durch Digitalisierung. Zeitschrift für Arbeitswissenschaft 74/3, 195–205.
- Dolls, Mathias/Mehles, Jan-Carl (2021): Wie beeinflusst die Corona-Pandemie die Wohnortpräferenzen? Evidenz aus einer großangelegten Umfrage in Deutschland. ifo Schnelldienst 8/2021, 27–31.
- Einfeldt, Christian (2022): Studie belegt: Immer mehr Menschen verlassen Hamburg – warum eigentlich? 24hamburg.de. <https://www.24hamburg.de/hamburg/studie-belegt-immer-mehr-menschen-verlassen-hamburg-warum-eigentlich-91640504.html> (letzter Zugriff am 3.4.2023).
- Eisfeld, Rupert K./Just, Tobias (2021): Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die deutschen Wohnungsmärkte. IMK Study Nr. 74. Düsseldorf: Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung.
- Ewing, Reid/Cervero, Robert (2010): Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis. Journal of the American Planning Association 76/3, 265–294.
- Follmer, Robert/Gruschwitz, Dana/Eggs, Johannes/Nobis, Claudia/Bäumer, Marcus/Herter, Michael (2019): Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) – Stadt Hamburg und Großraum. Mobilitätsbeirat Hamburg.
- Grubbauer, Monika/Manderscheid, Katharina (2023): Im Spannungsfeld von Betrieb und Wohnen: sozial-ökologische Herausforderungen ortsflexibler Arbeit. WSI Mitteilungen Nr. 1/2023. Düsseldorf: Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung, 55–61.
- Hamburger Morgenpost (2021): Flucht aufs Land: Mehr als jeder Zehnte will Hamburg verlassen! <https://www.mopo.de/hamburg/flucht-aufs-land-mehr-als-jeder-zehnte-will-hamburg-verlassen/> (letzter Zugriff am 10.6.2023).
- HVV – Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (2021): Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020.
- IBA Hamburg GmbH (2023): Erste Mobility Hubs für Oberbillwerder. <https://www.oberbillwerder-hamburg.de/erste-mobility-hubs-fuer-oberbillwerder/> (letzter Zugriff am 28.3.2023).
- KBA – Kraftfahrt-Bundesamt (2023): Fahrzeugzulassungen. Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen. Flensburg.
- Krasilnikova, Nadezda/Levin-Keitel, Meike (2021): Mobile Arbeit aus sozioräumlicher Perspektive: Co-Working Spaces als Chance für suburbane und ländliche Räume? Raumforschung und Raumordnung 80/3, 360–372.
- Lott, Yvonne (2019): Weniger Arbeit, mehr Freizeit? Wofür Mütter und Väter flexible Arbeitsarrangements nutzen. WSI-Report Nr. 47. Düsseldorf: Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung.
- Lott, Yvonne (2020): Work-Life-Balance im Homeoffice: Was kann der Betrieb tun? Welche betrieblichen Bedingungen sind für eine gute Work-Life-Balance im Homeoffice

- notwendig? WSI-Report Nr. 54. Düsseldorf: Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung.
- Matthes, Gesa (2016): Reurbanisierung und Verkehr. Harburger Berichte zur Verkehrsplanung und Logistik. Münster: readbox unipress, Münsterscher Verlag für Wissenschaft.
- Næss, Petter/Peters, Sebastian/Stefansdottir, Harpa/Strand, Arvid (2018): Causality, Not Just Correlation: Residential Location, Transport Rationales and Travel Behavior Across Metropolitan Contexts. *Journal of Transport Geography* 69, 181–195.
- NDR (2022): Immer mehr Hamburger ziehen nach Schleswig-Holstein. https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/schleswig-holstein_magazin/Immer-mehr-Hamburger-ziehen-nach-Schleswig-Holstein,shmag99166.html (letzter Zugriff am 2.4.2023).
- Neumann, Ute/Spellerberg, Annette/Eichholz, Lutz (2022): Veränderungen beim Wohnen und von Standortpräferenzen durch Homeoffice in der Covid-19-Pandemie? *Raumforschung und Raumordnung* 80/4, 434–450.
- Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn/Berlin.
- Santarius, Tilman (2014): Der Rebound-Effekt: ein blinder Fleck der sozial-ökologischen Gesellschaftstransformation. *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 23/2, 109–117.
- Scheiner, Joachim (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Scheiner, Joachim (2010): Social Inequalities in Travel Behaviour: Trip Distances in the Context of Residential Self-selection and Lifestyles. *Journal of Transport Geography* 18/6, 679–690.
- Scheiner, Joachim/Frank, Susanne/Gerwinat, Verena/Schimohr, Katja/Wismer, Annika (2023): Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende. Qualitative und quantitative Befunde. *Forum Wohnen und Stadtentwicklung* 3/2023, 156–162.
- Schwanen, Tim/Mokhtarian, Patricia L. (2005): What Affects Commute Mode Choice: Neighborhood Physical Structure or Preferences Toward Neighborhoods? *Journal of Transport Geography* 13/1, 83–99.
- Sonnberger, Marco/Gross, Matthias (2018): Rebound Effects in Practice: An Invitation to Consider Rebound from a Practice Theory Perspective. *Ecological Economics* 154, 14–21.
- Speck, Sarah (2020): Zuhause arbeiten. Eine geschlechtersoziologische Betrachtung des »Homeoffice« im Kontext der Corona-Krise. In: Michael Volkmer/Karin Werner (Hg.), *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*. Bielefeld: transcript, 135–141.
- Statista Research Department (2022): Wohnfläche je Einwohner in Hamburg bis 2021. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/254754/umfrage/wohnflaeche-je-einwohner-in-hamburg/> (letzter Zugriff am 5.4.2023).
- Statistikamt Nord (2012): Struktur der Haushalte in den Hamburger Stadtteilen Ende 2012 (Statistische Berichte Kennziffer: A I 11 – j 21 HH).

- Statistikamt Nord (2021): Pkw-Bestand: Private Pkw je 1.000 Einwohner:innen. <https://region.statistik-nord.de/compare/show/2/1686749230> (letzter Zugriff am 14.6.2023).
- Statistikamt Nord (2022a): Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2021 (Datentabelle). Hamburg.
- Statistikamt Nord (2022b): Struktur der Haushalte in den Hamburger Stadtteilen 2021 – Auswertung auf Basis des Melderegisters (Statistische Berichte Kennziffer: A I 11 – j 21 HH).
- Statistikamt Nord (2022c). Verdienste im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich in Hamburg 2021 (Statistische Berichte Kennziffer: N I 1 – j 21 HH).
- Thorn, Michaela/Schulz, Thomas/Wilhelm, Ralph (2022): Dem Rebound-Effekt auf der Spur: Einblicke in die Ergebnisse der Forschung zu Rebound-Effekten aus sozial-ökologischer Perspektive. *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 31/3, 190–192.
- Umweltbundesamt (2022): Wohnfläche. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/wohnen/wohnflaeche> (letzter Zugriff am 2.5.2023).
- Zenkter, Matthew/Darchen, Sebastien/Mateo-Babiano, Iderlina/Baffour, Bernard (2022): Home-based Work in Cities: In Search of an Appropriate Urban Planning Response. *Futures* 135. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2019.102494>.