

DOI: 10.5771/0342-300X-2023-1-55

Im Spannungsfeld von Betrieb und Wohnen

Sozial-ökologische Herausforderungen ortsflexibler Arbeit

Durch die Corona-Pandemie hat sich der Wandel der Arbeitsorganisation beschleunigt, und tätigkeitsabhängig nehmen Ortsflexibilität und Formen digitaler Zusammenarbeit im Betrieb zu. Daraus ergeben sich nicht nur Folgen für die Betriebsorganisation, sondern auch für den lebensweltlichen Bereich der Alltagsorganisation der Beschäftigten und ihrer Angehörigen. Darüber hinaus gehen diese Entwicklungen mit Konsequenzen für die Siedlungs- und Verkehrsstrukturen einher, da Betriebe Büroflächen reduzieren und Beschäftigte ihre Wohnorte auch in größerer Distanz haben können, wenn sie seltener pendeln. Dieser Beitrag gibt einen Überblick über den Stand der Forschung und offene Fragen in diesem Themenkreis.

MONIKA GRUBBAUER, KATHARINA MANDERSCHIED

1 Die Corona-Pandemie als Beschleunigerin des Wandels der Arbeit

Die seit 2020 andauernde Corona-Pandemie geht mit einer Beschleunigung des Wandels der Räumlichkeit von Arbeit in zweierlei Hinsicht einher: einer Ortsflexibilisierung und einer Digitalisierung der Inhalte vieler Beschäftigtenverhältnisse. Während vor Beginn der Pandemie etwa 10 % der abhängig Beschäftigten mindestens teilweise von zu Hause aus arbeiteten, stieg dieser Anteil seit dem ersten Lockdown im März 2020 und erreichte mit etwa der Hälfte der Beschäftigten im Februar 2021 den bislang höchsten Stand (Flüter-Hoffmann/Stettes 2022, S. 4; Möhring et al. 2020; vgl. Hofmann et al. 2020). Auch nach dem Auslaufen der bis März 2022 befristeten Homeoffice-Pflicht und dem Abflauen der Corona-Pandemie wird das Arbeiten im Homeoffice eine größere Rolle spielen als zuvor. Etwa die Hälfte der während der Pandemie im Homeoffice arbeitenden Beschäftigten möchte auch weiterhin mindestens zeitweise von zu Hause aus arbeiten (Ahlers et al. 2021, S. 14; Emmeler/Kohlrausch 2021, S. 17; Flüter-Hoffmann/Stettes 2022, S. 17). Bei den Arbeitgeber*innen sind es insbesondere größere Betriebe und Unternehmen, die in Zukunft mehr Homeoffice als vor der Pandemie anstreben (Flüter-Hoffmann/Stettes 2022,

S. 17f.). Entsprechend werden gegenwärtig die Vorteile, die Risiken, aber auch der Regulierungsbedarf ortsflexiblen Arbeitens¹ verstärkt in der Politik und in Organisationen der Arbeitnehmer*innen und Arbeitgeber*innen diskutiert.

Eng verwoben mit der Ortsflexibilisierung ist die zweite Dimension des Wandels, die *Digitalisierung* der Arbeit (Armeli et al. 2020, S. 11), insbesondere digitale Formen der Zusammenarbeit, die durch die Politik der Kontaktvermeidung ebenfalls eine Beschleunigung erfahren hat. In vielen Bereichen werden Meetings und Besprechungen seit dem ersten Lockdown digital durchgeführt, die Zusammenarbeit innerhalb und zwischen Betrieben sowie der Kontakt mit Kund*innen also über räumliche Distanzen organisiert. Die Technologie für digitale Meetings selbst steht indes seit Jahren zur Verfügung. Jedoch hat,

1 Die Begriffe „Homeoffice“ und „ortsflexibles Arbeiten“ werden hier insofern weitgehend synonym verstanden, als sie das Arbeiten außerhalb der Betriebsstätte an einem selbst gewählten Ort bezeichnen. Dieser Ort muss aber nicht notwendigerweise innerhalb der eigenen Wohnung sein. In der Literatur finden sich außerdem der Begriff der „mobilen Arbeit“ und die ältere Bezeichnung der „Telearbeit“ (z. B. Flüter-Hoffmann/Stettes 2022, S. 6), die im Unterschied zu mobiler Arbeit rechtlich und tariflich reguliert ist und einen Arbeitsplatz in der eigenen Wohnung vorschreibt (Armeli et al. 2020, S. 8). Vgl. auch den Beitrag von Donath/Engelmann in diesem Heft.

einer Studie des Borderstep Instituts zufolge (Clausen/Schramm 2021, S. 11), vor Corona nur ein kleiner Teil der befragten Erwerbstätigen aus verschiedenen Branchen regelmäßig an Videokonferenzen teilgenommen. Inzwischen nutzen aber etwa drei Viertel der Beschäftigten und rund 90 % der Unternehmen vermehrt Videokonferenzsysteme (Hofmann et al. 2020, S. 9). Die Pandemie hat hier den technologischen und sozialen Innovationen zum Durchbruch verholfen, und es ist zu erwarten, dass auch nach der Pandemie nicht nur Dienstreisen und -wege in Teilen durch virtuelle Mobilität ersetzt werden (ebd., S. 10; Manderscheid 2020b), sondern die betriebliche Organisation insgesamt deutlich stärker als vorher durch digitale Zusammenarbeit über räumliche Entfernungen hinweg geprägt sein wird. Für die Zukunft wird erwartet, dass sich physische Formen der Zusammenarbeit auf einem insgesamt ca. ein Drittel niedrigeren Niveau einpendeln könnten (Clausen/Schramm 2021, S. 25). Digitalisierte Kommunikation wurde in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung schon früher als wichtiges Element von geografisch ausgedehnten Kooperationsnetzwerken identifiziert, die jedoch physische Treffen nicht vollständig ersetzen können (Urry 2003; Elliot/Urry 2010, S. 157; Heintz 2014).

Im Hinblick auf den *Wandel der Arbeitswelt* werden die Effekte der multi-lokalen Arbeitsmodelle auf die Organisation, den sozialen Zusammenhalt und die Mitbestimmung im Betrieb ebenso wie die Arbeitszufriedenheit derzeit besonders intensiv diskutiert (Haipeter et al. 2021; Kratzer 2020; Lühr 2021). Erste sektor-, betriebs- und tätigkeitsbasierte Analysen von Chancenungleichheit beim Homeoffice-Zugang (Breidenbach/Rauh 2008; Felstead/Henseke 2017; Ojala/Pyöriä 2018; Lott 2020; Mergener 2020) sowie sozial- und kulturhistorische Betrachtungen des Homeoffice (Patton 2020) und des modernen Büros als Ort der Flexibilisierung von Arbeit (Petendra 2015) liegen vor.

Aus Arbeitnehmer*innen- und hier insbesondere aus Eltern- bzw. Müttersicht erlaubt das digitale Arbeiten im Homeoffice, *Care- und Erwerbsarbeit* im Alltag leichter zu vereinbaren und flexibler zu organisieren (Carstensen 2020; Vogl/Carstensen 2021, S. 194; vgl. auch den Beitrag von Carstensen in diesen Hefte). Ortsflexible Arbeitstätigkeiten erlauben es daher in Teilzeit arbeitenden Müttern, die vereinbarte Arbeitszeit und damit den Grad der Einbindung in den Arbeitsmarkt zu erhöhen (Carstensen 2020). Dabei besteht jedoch, so zeigen aktuelle und ältere Studien, die Gefahr, dass geschlechtsspezifisch ungleiche Teilungen der Carearbeit eher verfestigt werden (Maus/Winker 2001; Lott 2019; Allmendinger 2020; Hank/Steinbach 2021; Speck 2020; Verdin/O'Reilly 2021). Und für alle ortsflexibel Arbeitenden lässt sich eine Tendenz beobachten, dass die unbezahlte Arbeitszeit für den Betrieb zunimmt und Grenzen zwischen Arbeit und Privatleben verschwimmen (Ahlers et al. 2021, S. 17ff.; Häring 2020, S. 36).

Die Erfahrungen aus der Pandemie zeigen zudem, dass für dauerhaft ortsflexible Arbeitsverhältnisse große und entsprechend ausgestattete *Wohnflächen* notwendig sind (Ahlers et al. 2021, S. 14, 22), die gerade in den prosperierenden Metropolräumen nur begrenzt verfügbar und nicht für alle Haushalte finanzierbar sind. Erste Untersuchungen der Auswirkungen von Homeoffice während der Corona-Pandemie machen Probleme und Konfliktlagen deutlich, die erstens durch eine räumliche Entdifferenzierung bzw. Überlagerung von Erwerbs- und Carearbeit bedingt sind (Allmendinger 2020; Speck 2020; Hank/Steinbach 2020; Ahlers et al. 2021), zweitens infolge von Freizeitaktivitäten innerhalb der Wohnungen entstehen, die in städtischen Umwelten hinsichtlich der Größe und Anzahl der Räume begrenzt sind (Hax-Noske 2019). Zu den zeitlichen, aber auch ökologischen Vorteilen der Arbeit von zu Hause gehört die Einsparung von *Pendelwegen und -zeiten*. So gingen die zurückgelegten Distanzen im Pendelverkehr im ersten Halbjahr 2020 auf etwa die Hälfte des vorherigen Niveaus zurück (Follmer 2020, S. 18) und während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 legten etwa 40 % der Beschäftigten gar keine Arbeitswege mehr zurück (Meyer 2020). Für Unternehmen ergibt sich aus dauerhaft höheren Anteilen von Beschäftigten, die nur teilweise am Unternehmensstandort arbeiten, die Möglichkeit, *Büroflächen* zu reduzieren und damit gerade in den Metropolen teure Mieten einzusparen (Garnadt et al. 2020, S. 662; Plöchl/Just 2021, S. 208; Stettes/Voigtländer 2021; vgl. auch den Beitrag von Pfnür et al. in diesem Hefte).

Ohne Frage stellen digitale Formen der Kooperation und des Austausches eine wichtige Voraussetzung für neue betriebliche Arrangements dar, die weniger als vor Beginn der Pandemie auf Ko-Präsenzen am Betriebsort oder bei Besprechungen mit Partner*innen oder Kund*innen setzen. Eine solche Entwicklung zur Entkoppelung von Unternehmensstandort, Arbeitsplatz und Wohnort wird nicht nur die Zusammenarbeit in Betrieben verändern, sondern auch Auswirkungen auf das Wohnen, die Alltagsorganisation und intrafamiliale Arbeitsteilung der Beschäftigten haben sowie daraus hervorgehende Effekte für Siedlungsstrukturen, Verkehr und Mobilität zeitigen.

2 Die Corona-Pandemie als Beschleunigerin des Wandels verkehrlicher und räumlicher Strukturen

Parallel zu den oben dargestellten Veränderungen der Arbeitswelt lassen sich zwei zentrale Entwicklungen im Hinblick auf *Siedlungsstrukturen, Verkehr und Mobilität* erkennen, die sich mit der Corona-Pandemie ebenfalls deutlich beschleunigt bzw. auch neu ergeben haben. Die

erste Entwicklung betrifft den beschleunigten Struktur- und Funktionswandel städtischer Räume, die zweite das Verhältnis der Metropolräume zu ländlichen Regionen.

Mit dem dauerhaften Abbau bzw. der Auslagerung von Büroarbeitsplätzen in private Wohnungen gekoppelt mit dem Strukturwandel im Einzelhandel durch Online-Shopping und Lieferdienste ergeben sich vielfältige Konsequenzen. So stehen *Büro- und Gewerbeflächen in innerstädtischen Lagen* für neue Nutzungen und insbesondere die potenzielle Umnutzung in Wohnraum zur Verfügung. Dies birgt langfristig für die Unternehmen die Möglichkeit, eigene Kosten durch die Reduktion entsprechender Flächen in Zentrumslagen zu reduzieren (Choudhury et al. 2020), sowie für die Kommunen die Möglichkeit, monofunktionale Innenstädte neu zu beleben. Kurzfristig ist die Konsequenz jedoch erhöhter Leerstand, insbesondere bei klassischen Büroimmobilien (Rief 2016; Volz/Wende 2019), und gleichzeitig ein weiter erhöhter Druck auf den Wohnungsmärkten (Lebuhn et al. 2017; Schönig et al. 2017; Hubeli 2020).

Die Handlungsbedarfe, die sich aus diesen strukturellen und funktionalen Veränderungen städtischer Räume ergeben, werden in Kommunalpolitik und -planung derzeit intensiv abgewogen. Hier richtet sich der Blick insbesondere auf die Innenstädte deutscher Kommunen, die seit ca. 150 Jahren einen kontinuierlichen Transformationsprozess von Nutzungsgemischten Wohnquartieren zu Arbeits- und Geschäftszentren erfahren haben (Schubert 1997). Vom städtebaulichen Leitbild der funktionsgetrennten und autogerechten Stadt, das die Nachkriegszeit geprägt hatte (Häußermann/Siebel 2000; Schmucki 2001), wendet man sich mittlerweile ab. Stattdessen gilt die durchmischte Stadt mit kurzen Wegen als neues Ideal, wobei man hier gerne an durchaus tradierte Bilder der europäischen Stadt anknüpft (Tenfelde 2006). Der planerische Diskurs um eine „neue Urbanität“ (z. B. Kretz/Kueng 2016) schlägt sich auch in rechtlichen Anpassungen nieder, wie beispielsweise 2017 in der Einführung des „urbanen Gebietes“ als neue Kategorie in der Baunutzungsverordnung. Sie soll dazu dienen, in innerstädtischen Lagen die Nutzungsmischung durch höhere Bebauungsdichte und angepasste Lärmschutzbestimmungen zu fördern. Auch mit neuen Bebauungsplänen, sozialen Erhaltungsverordnungen und anderen wohnungspolitischen Instrumenten versuchen deutsche Metropolen, die Wohnnutzung in innerstädtischen Lagen auszubauen bzw. den sich zuspitzenden Aufwertungsdynamiken entgegenzuwirken. Diese Maßnahmen greifen jedoch vielfach zu kurz, da sie sich (notgedrungen) innerhalb der engen Verwaltungsgrenzen kommunaler Planung bewegen.

Die zweite maßgebliche Entwicklung, die sich im Zuge der Corona-Pandemie ganz besonders dynamisiert hat, betrifft das veränderte *Verhältnis der Metropolräume zu ländlichen Regionen*. Bislang konzentrierte sich die Diskussion über informationstechnologisch gestützte neue Formen von Verkehrsorganisation und Mobilitätsdienst-

leistungen vorwiegend auf städtische Umwelten (Nationale Plattform Zukunft der Mobilität 2019; Canzler et al. 2018). Die Attraktivität der Metropolräume und die Verdichtung der Verkehrsprobleme in den Städten fungierten als unhinterfragte Grundlage dieser Schwerpunktsetzung. Durch die Corona-Pandemie erscheinen jedoch städtische Dichte und ländliche Peripherie jeweils in einem neuen Licht (Eckardt 2020; Friesecke 2020; Mertins 2020). In einigen ländlichen Regionen deuten sich veränderte Bodenpreisdynamiken an, die eine neue Attraktivität des Wohnens jenseits bzw. im Umland der Großstädte nahelegen (Lembke et al. 2021). Eine wachsende Nachfrage nach ländlichem Wohnraum wird zudem durch das knappe und hochpreisige Wohnungsangebot der prosperierenden Metropolen befeuert. Interessanterweise wiesen diejenigen, die bereits vor der Pandemie mindestens teilweise im Homeoffice arbeiteten, einen mindestens drei Minuten längeren Arbeitsweg auf, wohnen also weiter vom Betrieb entfernt als ihre Kolleg*innen, die vor der Pandemie täglich ins Büro gefahren sind (Ahlers et al. 2021, S. 23). Homeoffice ist also gerade für diejenigen, die eher außerhalb der Metropolen wohnen, besonders attraktiv (Flüter-Hoffmann/Stettes 2022, S. 34).

Aus planerischer Sicht wird deshalb gefordert, peri- und suburbane oder ländliche Gebiete verstärkt in die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen einzubeziehen (vgl. Lanzendorf/Hebsaker 2017), um eine Rückkehr zur individuellen autozentrierten Lebensweise zu vermeiden (Viergutz/Langhagen-Rohrbach 2021). Manche Autor*innen sprechen bereits von einer „renaissance of suburbanisation“ (Kunzmann 2020, S. 24) und warnen vor möglichen negativen sozialräumlichen und ökologischen Auswirkungen. Tatsächlich erweisen sich die (suburbanisierten) Siedlungs- und Verkehrsstrukturen der Nachkriegszeit gegenwärtig als in hohem Maße pfadabhängig und stellen vielerorts eine massive Barriere für den sozial-ökologischen Umbau von Städten und ihrem Umland dar (Bernhardt 2017). Auch ein Aufbrechen der geschlechtsspezifischen und räumlich manifesten Arbeitsteilung von Erwerbs- und Carearbeit, die sich in die Siedlungs- und Verkehrsstrukturen der Nachkriegszeit großräumig eingeschrieben hat, erscheint vor diesem Hintergrund schwierig (Dörhöfer/Terlinden 1998; Bauriedl/Schier 2010).

Zusammenfassend kann man sagen, dass die mit Siedlungs- und Verkehrsstrukturen befasste Politik und Planung auf städtischer und regionaler Ebene aktuell vor drängenden Herausforderungen steht. Die Forderungen nach einer Verkehrswende zielen auf einen massiven Ausbau des ÖPNV und des Schienennetzes und die langfristige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Veränderungen in der räumlichen Organisation von Arbeit und in den Wegebeziehungen zwischen Wohnort und Arbeitsort sind hierbei ein entscheidender Faktor: Knapp die Hälfte der mit dem Pkw zurückgelegten Wege geht auf Arbeitspendeln oder dienstliche Aktivitäten zu-

rück (Nobis/Kuhnimhof 2018). Gleichzeitig zeigt sich, dass das Potenzial von ortsflexiblen Arbeitsmodellen, die Beschäftigungsmöglichkeiten regional stärker zu streuen und damit Ungleichgewichte der regionalen Arbeitsmärkte auszugleichen, aufgrund unzureichender (digitaler) Infrastrukturen in der Fläche vielfach noch nicht genutzt werden kann (Garnadt et al. 2020). Da die Erschließung ländlicher Räume für schnelles Internet für kommerzielle Anbieter häufig ökonomisch nicht attraktiv ist, erscheint es notwendig, dass sich hier Landkreise und Kommunen vermehrt selbst für den Ausbau von Breitband und Glasfaser engagieren (Spellerberg 2021).

3 Ökologische Effekte ortsflexibler Arbeitsformen

Beide Entwicklungen, der Wandel der Arbeitswelt und die neuen Dynamiken der Stadt- und Regionalentwicklung, sind in vielfacher Weise gekoppelt. Dies birgt Potenziale als auch Risiken im Hinblick auf die Verkehrs- und Energiewende. Die Potenziale der *räumlichen Neuorganisation von Arbeit* in Verbindung mit neuen Mobilitätsangeboten im Hinblick auf nachhaltigere und zukunftsorientierte Modelle einer „post-fossil city“ werden derzeit vielerorts ausgelotet und kritisch diskutiert (Loorbach et al. 2017; Hajer/Versteeg 2018; Wachsmuth 2019). In vielen Kommunen werden in partizipativen Experimenten und lokalen Pilotprojekten neue Vorstellungen für städtische Zukünfte und die sozial-ökologische Transformation entwickelt (Engels/Walz 2018; Wüstenrot Stiftung 2020). Tatsächlich verspricht die Verlagerung von Tätigkeiten ins Homeoffice und die daraus resultierende Reduktion von Pendelwegen ebenso wie die dauerhafte Reduzierung von physischen Dienst- und Geschäftsreisen einen relevanten Beitrag zu einer Emissionsreduktion des Verkehrssektors (Meyer 2020; Zehl/Weber 2020). Dabei sind allerdings auch potenzielle Reboundeffekte durch die Zunahme von Wohnflächen und entsprechende Heizenergie, verlängerte Anfahrtswege durch die mittelfristige Verlagerung des Wohnens ins Umland sowie die gewachsenen Energiebedarfe von Rechenzentren und Serverfarmen mitzudenken (u. a. Clausen/Schramm 2021).

Im Hinblick auf die *Veränderungen im Verkehrsverhalten* werden erste Einschätzungen der Reduktionspotenziale des Aufkommens durch weniger Pendelwege vorgenommen (Meyer 2020; BMBF 2020; Zehl/Weber 2020) und weitergehende Möglichkeiten für eine Verkehrswende im Berufsverkehr geprüft (Büttner/Breitkreuz 2020; Dittrich-Wesbuer/Klinger 2020). Die Auswirkungen von Homeoffice und Telearbeit auf Arbeits- und Nicht-Arbeitswege unterliegen jedoch auch Reboundeffekten, und abhängig von den jeweiligen Arrangements und Reise-

wegen variieren die Ergebnisse im Hinblick auf Nachhaltigkeitseffekte deutlich (Lachapelle et al. 2018). Auch für die siedlungsstrukturellen Effekte ortsflexibler Arbeit in Verbindung mit verändertem Mobilitätsverhalten liegen erste Befunde vor: Es werden Potenziale betont, die sich durch den oben beschriebenen Funktions- und Strukturwandel der Städte ergeben. Dies betrifft erweiterte bzw. neue kommunale und regionale Steuerungs- und Gestaltungsmöglichkeiten durch frei werdende Flächen in Verbindung mit neuen bodenpolitischen Instrumenten (Deutscher Städtetag 2017; Difu/vhw 2017; BMI 2019). Noch grundsätzlicher betrifft es die Möglichkeit, Arbeiten „als produktive, sinnstiftende und den gesellschaftlichen Zusammenhang fördernde Tätigkeit“ als konstitutiven Bestandteil zukunftsorientierter Stadtentwicklung neu zu denken (Läpple 2019, S. 18; vgl. auch Bender 2013).

4 Forschungsbedarfe

Bislang liegen zu den beschriebenen Entwicklungen vor allem partielle Befunde vor: vorrangig mit Blick auf den Wandel der Arbeitswelt; hierbei bleiben alltagsweltliche Aspekte und Raum-Zeit-Beziehungen meist unberücksichtigt. Umgekehrt gibt es eine Reihe von Studien zur Veränderung von Mobilitätsverhalten; diese Befunde berücksichtigen jedoch in der Regel zu wenig, wie Arbeit, Wohnen und Carearbeit zeitlich und räumlich in Bezug stehen. Ebenso stehen Betrachtungen der Wechselwirkungen mit Siedlungsstruktur- und Regionalentwicklungen sowie Einschätzungen zu den ökologischen Effekten dieser Entwicklungen noch weitgehend aus. Insbesondere fehlen also umfassendere Untersuchungen und empirische Datengrundlagen zu den vielschichtigen Effekten ortsflexibler Arbeitsmodelle auf die alltägliche Lebensführung (vgl. Jurczyk et al. 2016) im Spannungsfeld von Wohnen, Wohnumfeld, Verkehr, Erwerbstätigkeit und Arbeitsorten. Dies beinhaltet insbesondere geschlechtsspezifische Unterschiede in der raum-zeitlichen Organisation von Care- und Erwerbsarbeit, die damit zusammenhängenden Wegebeziehungen und Mobilitätsbedarfe von Haushalten sowie geschlechtsspezifische Unterschiede in der Nutzung von Wohnräumen und öffentlichen Räumen (Zibell et al. 2019; Fraeser et al. 2021). Zudem ist nach den politischen Herausforderungen zu fragen, um diese zahlenmäßig wichtiger werdenden raum-zeitlichen Arrangements in eine umfassendere sozial-ökologische Transformation einzubetten, beispielsweise bezüglich der siedlungs- und infrastrukturellen Ausstattung, der verkehrlichen Anbindungen sowie der Energie- und Emissionsbilanzen für Wege, Wohn- und Büroflächen.

Ein derartiger inhaltlicher Fokus birgt jedoch konzeptionelle Herausforderungen an der Schnittstelle zwischen

Sozial- und Raumwissenschaften. Es gilt dabei Fragen der raum-zeitlichen Organisation aus interdisziplinärer Perspektive zu beleuchten und forschungspraktisch zu operationalisieren. Die räumliche Manifestation gesellschaftlicher Prozesse wird in den Sozialwissenschaften nun schon seit einiger Zeit verstärkt in den Blick genommen (Löw 2018; Steets 2015); es fehlen aber nach wie vor empirische Befunde, und wo sie vorliegen, sind sie thematisch oft auf verschiedene Bereiche aufgesplittet. Umgekehrt stellt sich die Einordnung und Abschätzung der sozialen Folgen von planerischen und baulichen Eingriffen in den Raumwissenschaften weiterhin als schwierig dar. Das Zusammenwirken verschiedener Einflussfaktoren auf der individuellen Ebene einerseits und auf gesamtgesellschaftlicher Ebene andererseits bleibt schwierig zu bewerten. Die Herausforderung liegt darin, die Wechselwirkung sozialer und materieller Strukturen nicht nur theoretisch zu konstatieren, sondern auch für die Forschung zugänglich zu machen (Löw et al. 2021). Dabei gilt es insbesondere, geschlechts- und lebensphasenspezifisch unterschiedliche Bedürfnisse und Praktiken in der Nutzung von Raumstrukturen anzuerkennen, ohne diese Unterschiede zu essenzialisieren und damit auch zu reproduzieren (Autor*innenkollektiv Geographie und Geschichte 2021).

Die Einnahme einer solchen integrierten Perspektive auf den stattfindenden Wandel von Wohnen und Arbeiten und eine Einschätzung hinsichtlich der Effekte für eine sozial-ökologische Transformation erweisen sich als anspruchsvolles Unterfangen. Die Erfassung von Wechselverhältnissen zwischen Arbeits- und Wohnorten und die Herstellung von Verbindungen zwischen beiden, d. h. die empirische Erforschung relationaler Räumlichkeiten und Mobilitäten, spielen in der soziologischen Forschung immer noch eine marginale Rolle (Manderscheid 2019, 2020a). Sozialwissenschaftliche Erhebungen gehen typischerweise vom Wohnort aus und erfassen nur wenige Merkmale der Inhalte von Erwerbstätigkeiten, der betrieblichen Organisation, der Arbeitsorte sowie der Verkehrsverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Erschwerend kommt hinzu, dass diese räumliche Beziehung zwischen Wohnen und Arbeiten an keinem Ende grundsätzlich fixierte Ortsbeziehungen aufweist, da die Beschäftigten sowohl ihre Erwerbstätigkeit als auch ihren Wohnort räumlich verlagern können. Dies kann zum einen eine Reaktion auf die beschriebenen Veränderungsprozesse der Arbeit und die darin enthaltenen Möglichkeiten zur Neugestaltung von Wohnen und Alltag für die Arbeitnehmer*innen sein. Es kann sich aber zum anderen auch um notwendige Anpassungsleistungen im Kontext der großstädtischen Wohnungsmärkte handeln, die den Arbeitnehmer*innen Pendelwege oder multilokales Wohnen als Lösungsstrategie abverlangen. Um diese komplexen wechselseitigen Effekte in den Blick zu bekommen, bedarf es insbesondere der Kombination von qualitativen Methoden, die die subjektiven Sinnstrukturen erfassen können, mit quantitativen Methoden, die überindividuelle Muster und Zusammenhänge mit sozialstrukturellen und branchenspezifischen Faktoren sichtbar machen.

Die Relevanz der Wechselbeziehungen zwischen Arbeit und Wohnen im Kontext der sozial-ökologischen Transformation liegt auf der Hand: Politik und Planung sind auf allen Ebenen gefordert, langfristige Entscheidungen zu treffen, die eine Umstellung auf emissionsneutrale Stadtentwicklung und nachhaltige Verkehrssysteme ermöglichen und den hohen Anteil der Bauwirtschaft bzw. der Gebäudebestands an den CO₂-Emissionen reduzieren. Die gegenwärtig stark steigenden Energiepreise und Versorgungseinschränkungen verengen einerseits die Handlungsspielräume, beschleunigen aber andererseits voraussichtlich die Transformation im Energie- und Verkehrsbereich nachhaltig. Die Forschung

muss hierzu dringend die Grundlagen liefern und empirisch fundierte Aussagen zur räumlichen Artikulation des dynamischen Wandels von Arbeitswelt und Mobilitätsverhalten sowie den daraus erwachsenden ökologischen und sozialen Effekten ermöglichen. Forschung und Praxis sind jedoch mit einer zusätzlichen Herausforderung konfrontiert, die sich aus den widersprüchlichen Zeithorizonten ergibt, die hierbei wirksam werden. Der Handlungsdruck führt auf der einen Seite verstärkt zu kurzfristigen Experimenten, mit denen zukunftsorientierte Lösungsansätze im Bereich von Arbeitsorganisation, Mobilität und Stadtentwicklung erprobt werden. Auf der anderen Seite stehen die Langlebigkeit des Gebäudebestands und der materiellen Infrastrukturen, die nur mit hohem Aufwand zu verändern sind. Entscheidungen, Wohnorte zu verlagern oder Büroflächen zu reduzieren, sind hingegen eher auf einer mittelfristigen Zeitachse zu verorten. In diesem Spannungsfeld gilt es, die Handlungsspielräume für Unternehmen, Politik und Planung differenziert zu bewerten, um die langfristigen Folgen kurzfristiger Experimente abzuschätzen und Sorge dafür zu tragen, dass die Lösungen der Gegenwart nicht die Probleme der Zukunft schaffen. ■

LITERATUR

- Ahlers, E. / Mierich, S. / Zucco, A.** (2021): Homeoffice. Was wir aus der Zeit der Pandemie für die zukünftige Gestaltung von Homeoffice lernen können. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung: WSI-Report Nr. 65, Düsseldorf
- Allmendinger, J.** (2020): Zurück in alte Rollen. Corona bedroht die Geschlechtergerechtigkeit, in: WZB-Mitteilungen Nr. 168, S. 45–47
- Armeli, N. / Hay, D. / Maschke, M. / Mierich, S. / Siebertz, A.** (2020): Transformation in Zeiten der Corona-Pandemie: Monitor Digitalisierung in Betriebsvereinbarungen. Institut für Mitbestimmung und Unternehmensführung der Hans-Böckler-Stiftung: Mitbestimmungsreport Nr. 63, Düsseldorf
- Autor*innenkollektiv Geographie und Geschichte** (2021): Handbuch Feministische Geographien: Arbeitsweisen und Konzepte, Opladen
- Bauriedl, S. / Schier, M.** (2010): Räume sind nicht geschlechtsneutral: Perspektiven der geographischen Geschlechterforschung, in: Bauriedl, S. / Schier, M. / Strüver, A. (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen. Erkundungen von Vielfalt und Differenz im spatial turn, Münster, S. 10–25
- Bender, D.** (2013): Mobile Arbeitsplätze als kreative Räume. Coworking Spaces, Cafés und andere urbane Arbeitsorte, Bielefeld
- Bernhardt, C.** (2017): Längst beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der „autogerechten Stadt“, in: Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History 14 (3), S. 526–540
- BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung)** (2020): Ist die Coronakrise gut für die Verkehrswende?, <https://www.bmbf.de/de/ist-die-coronakrise-gut-fuer-die-verkehrswende-11561.html>
- BMI (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat)** (2019): Empfehlungen auf Grundlage der Beratungen in der Kommission für Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik (Bauland-kommission), https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/Handlungsempfehlungen-Baulandkommission.pdf?__blob=publicationFile&v=1
- Breidenbach, P. / Rau, J.** (2008): Telearbeit – ein neuer Trend?, in: Leibniz-Institut für Länderkunde (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. 7: Arbeit und Lebensstandard, Heidelberg, S. 60–62
- Büttner, L. / Breitreuz, A.** (2020): Arbeiten nach Corona: warum Homeoffice gut fürs Klima ist, Berlin
- Canzler, W. / Knie, A. / Ruhrort, L. / Scherf, C.** (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen, Bielefeld
- Carstensen, T.** (2020): Orts- und zeitflexibles Arbeiten: Alte Geschlechterungleichheiten und neue Muster der Arbeitsteilung durch Digitalisierung, in: Zeitschrift für Arbeitswissenschaft 74 (3), S. 195–205
- Choudhury, P. / Foroughi, C. / Larson, B.** (2020): Work-from-anywhere: The Productivity Effects of Geographic Flexibility, in: Strategic Management Journal 42 (4), DOI: 10.1002/smj.3251

- Clausen, J. / Schramm, S.** (2021): Klimaschutzpotenziale der Nutzung von Videokonferenzen und Homeoffice. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von Geschäftsreisenden. CliDiTrans Werkstattbericht, Berlin
- Deutscher Städtetag** (2017): Neuausrichtung der Wohnungs- und Baulandpolitik. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin/Köln
- Difu (Deutsches Institut für Urbanistik) / vhw (Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V.)** (Hrsg.) (2017): Bodenpolitische Agenda 2020–2030, Berlin
- Dittrich-Wesbuer, A. / Klinger, T.** (2020): Die Mobilisierung der Arbeit und das Homeoffice. Die Corona-Pandemie als Chance zur nachhaltigen Transformation berufsbedingter Mobilität? Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung: ILS-Impulse 2/20, Dortmund
- Dörhöfer, K. / Terlinden, U.** (1998): Verortungen: Geschlechterverhältnisse und Raumstrukturen, Wiesbaden
- Eckardt, F.** (2020): Das Virus und die gesplante Stadt, in: *Leviathan* 48 (3), S. 470–483
- Elliot, A. / Urry, J.** (2010): *Mobile Lives*, Fanham, Burlington
- Emmler, H. / Kohlrausch, B.** (2021): Homeoffice: Potenziale und Nutzung. Aktuelle Zahlen aus der HBS-Erwerbspersonenbefragung, Welle 1 bis 4. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung: WSI-Policy Brief Nr. 52, Düsseldorf
- Engels, A. / Walz, K.** (2018): Dealing with Multi-Perspectivity in Real-World Laboratories: Experiences from the Transdisciplinary Research Project Urban Transformation Laboratories, in: *GAIA* 27 (1), S. 39–45
- Felstead, A. / Henseke, G.** (2017): Assessing the Growth of Remote Working and Its Consequences for Effort, Well-being and Work-life Balance, in: *New Technology, Work and Employment* 32 (3), S. 195–212
- Flüter-Hoffmann, C. / Stettes, O.** (2022): Homeoffice nach fast zwei Jahren Pandemie. Institut der Deutschen Wirtschaft: IW-Report 2/2022, Köln
- Follmer, R.** (2020): Mobilitätsreport 01, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Mai, Ausgabe 29. 05. 2020, Bonn/Berlin
- Fraeser, N. / Schuster, N. / Vogelpohl, A.** (2021): Feministische Geographien der Arbeit – Zusammenhänge von Prekarisierung, Gentrifizierung und Globalisierung, in: *Autor*innenkollektiv Geographie und Geschichte* (Hrsg.): Handbuch Feministische Geographien: Arbeitsweisen und Konzepte, Opladen, S. 120–145
- Frießecke, F.** (2020): Stadtplanung und Raumentwicklung in Zeiten vor und nach Corona, in: *ZfV – Zeitschrift für Geodäsie, Geoinformation und Landmanagement* 145 (3), S. 144–149
- Garnadt, N. / Schnitzer, M. / Viete, S.** (2020): Räumliche Flexibilisierung durch zunehmende Homeoffice-Nutzung, in: *Wirtschaftsdienst* 100 (9), S. 661–666
- Haipeter, T. / Hoose, F. / Rosenbohm, S.** (2021): Arbeitspolitik in digitalen Zeiten: Chancen und Herausforderungen für Arbeitsbeziehungen, Arbeitsgestaltung und Organisation, in: *Dies. (Hrsg.): Arbeitspolitik in digitalen Zeiten. Entwicklungslinien einer nachhaltigen Regulierung und Gestaltung von Arbeit*, Baden-Baden, S. 9–44
- Hajer, M. / Versteeg, W.** (2018): Imagining the Post-fossil City: Why is It so Difficult to Think of New Possible Worlds?, in: *Territory, Politics, Governance* 7 (2), S. 122–134
- Hank, K. / Steinbach, A.** (2021): The Virus Changed Everything, Didn't It? Couples' Division of Housework and Childcare Before and During the Corona Crisis, in: *Journal of Family Research* 33 (1), S. 99–114
- Häring, A.** (2020): Falscher Freund. Ohne Zweifel bringt Homeoffice Vorteile – aber auch Risiken, in: *infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft: Lage-maß Nr. 10/2020*, Bonn, S. 35–36
- Häußermann, H. / Siebel, W.** (2000): *Soziologie des Wohnens*, Weinheim/München
- Hax-Noske, C.** (2019): *Der Arbeitsplatz im Homeoffice*, Dissertation, Technische Universität Wien
- Heintz, B.** (2014): Die Unverzichtbarkeit von Anwesenheit. Zur weltgesellschaftlichen Bedeutung globaler Interaktionssysteme, in: *Interaktion – Organisation – Gesellschaft revisited*, S. 229–250
- Hofmann, J. / Piele, A. / Piele, C.** (2020): Arbeiten in der Corona-Pandemie – Auf dem Weg zum New Normal. Studie des Fraunhofer IAO in Kooperation mit der Deutschen Gesellschaft für Personalführung DGFP e.V., Stuttgart
- Hubeli, E.** (2020): Die Neue Krise der Städte. Zur Wohnungsfrage im 21. Jahrhundert, Zürich
- Jurczyk, K. / Voß, G. G. / Weihrich, M.** (2016): Alltägliche Lebensführung – theoretische und zeitdiagnostische Potenziale eines subjektorientierten Konzepts, in: *AlleeWelt, E. / Röcke, A. / Steinbicker, J. (Hrsg.): Lebensführung heute. Klasse, Bildung, Individualität*, Weinheim/Basel, S. 53–87
- Kratzer, N.** (2020): Nachwort: Das Open-Space-Büro und die Corona-Krise, in: *Ders. (Hrsg.): Open Space. Besser machen. Eine Praxisbroschüre des Projekts PRÄGEWELT – Präventionsorientierte Gestaltung neuer Open-Space-Arbeitswelten*, München, S. 46
- Kretz, S. / Kueng, L.** (2016): *Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich*, Zürich
- Kunzmann, K. R.** (2020): Smart Cities After Covid-19: Ten Narratives, in: *disP – The Planning Review* 56 (2), S. 20–31
- Lachapelle, U. / Tanguay, G. A. / Neumark-Gaudet, L.** (2018): Telecommuting and Sustainable Travel: Reduction of Overall Travel Time, Increases in Non-motorised Travel and Congestion Relief?, in: *Urban Studies* 55 (10), S. 2226–2244
- Lanzendorf, M. / Hebsaker, J.** (2017): Mobilität 2.0 – Eine Systematisierung und sozial-räumliche Charakterisierung neuer Mobilitätsdienstleistungen, in: *Wilde, M. / Scheiner, J. / Gather, M. / Neiberger, C. (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie*, Wiesbaden, S. 135–151
- Läpple, D.** (2019): Neue Arbeitswelten – eine Einführung, in: *Informationen zur Raumentwicklung* 6/2019, S. 4–21
- Lebuhn, H. / Holm, A. / Junker, S. / Neitzel, K.** (2017): Wohnverhältnisse in Deutschland – eine Analyse der sozialen Lage in 77 Großstädten, Berlin/Düsseldorf
- Lembke, J. / Ochs, B. / Sievers, A.-C.** (2021): Steigende Hauspreise: Jetzt wird die Provinz teuer, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* v. 18. 05. 2021
- Loorbach, D. / Frantzeskaki, N. / Avelino, F.** (2017): Sustainability Transitions Research: Transforming Science and Practice for Societal Change, in: *Annual Review of Environment and Resources* 42 (1), S. 599–626
- Lott, Y.** (2019): Weniger Arbeit, mehr Freizeit? Wofür Mütter und Väter flexible Arbeitsarrangements nutzen. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung: WSI-Report Nr. 47, Düsseldorf
- Lott, Y.** (2020): Work-Life Balance im Homeoffice: Was kann der Betrieb tun? Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung: WSI-Report Nr. 54, Düsseldorf
- Löw, M.** (2018): Vom Raum aus die Stadt denken: Grundlagen einer raumtheoretischen Stadtsoziologie, Bielefeld
- Löw, M. / Sahman, V. / Schwerer, J. / Wolf, H.** (2021): Am Ende der Globalisierung: Über die Refiguration von Räumen, Bielefeld
- Lühr, T.** (2021): Corona, die Digitalisierung und wir, <https://www.isf-muenchen.de/wp-content/uploads/2021/01/inside-ideen-2-APP.pdf>
- Manderscheid, K.** (2019): Mobile Methods, in: *Baur, N. / Blasius, J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*, Wiesbaden, S. 1361–1370
- Manderscheid, K.** (2020a): Concepts of Society in Official Statistics. Perspectives from Mobilities Research and Migration Studies on the Re-Figuration of Space and Cross-Cultural Comparison, in: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 22 (2), DOI: 10.17169/fqs-22.2.3719
- Manderscheid, K.** (2020b): Über die unerwünschte Mobilität von Viren und unterbrochene Mobilitäten von Gütern und Menschen, in: *Volkmer, M. / Werner, K. (Hrsg.): Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, Bielefeld, S. 101–110
- Maus, B. / Winker, G.** (2001): Bewegliche Geschlechterarrangements bei Telebeschäftigten, in: *Winker, G. (Hrsg.): Telearbeit und Lebensqualität. Zur Integration von Beruf und Familie*, Frankfurt a. M. / New York, S. 17–60
- Mergener, A.** (2020): Berufliche Zugänge zum Homeoffice, in: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 72 (1), S. 511–534
- Mertins, S.** (2020): Folgen der Coronakrise: Lob der Provinz, in: *taz – die tageszeitung* v. 15. 04. 2020
- Meyer, H.** (2020): Corona und Mobilität: Mehr Homeoffice, weniger Berufsverkehr, <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/corona-mobilitaet>
- Möhring, K. / Naumann, E. / Reifenscheid, M. / Blom, A. G. / Wenz, A. / Rettig, T. / Lehrer, R. / Krieger, U. / Juhl, S. / Friedel, S. / Fikel, M. / Cornesse, C.** (2020): Die Mannheimer Corona-Studie: Schwerpunktbericht zu Erwerbstätigkeit und Kinderbetreuung, https://www.uni-mannheim.de/media/Einrichtungen/gip/Corona_Studie/2020-04-05_Schwerpunktbericht_Erwerbstätigkeit_und_Kinderbetreuung.pdf
- Nationale Plattform Zukunft der Mobilität** (2019): Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor. Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz im Verkehr, Berlin, <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/schwerpunkte/ag-1/>
- Nobis, C. / Kuhnimhof, T.** (2018): Mobilität in Deutschland. Studie im Auftrag des BMVI, Bonn, http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf
- Ojala, S. / Pyöriä, P.** (2018): Mobile Knowledge Workers and Traditional Mobile Workers: Assessing the Prevalence of Multi-locational Work in Europe, in: *Acta Sociologica* 61 (4), S. 402–418

- Patton, E. A.** (2020): Easy Living: The Rise of the Home Office, New Brunswick
- Petendra, B.** (2015): Räumliche Dimensionen der Büroarbeit: Eine Analyse des flexiblen Büros und seiner Akteure, Wiesbaden
- Plöchl, F. / Just, T.** (2021): Die flexible Bürofläche, in: Just, T. / Plöchl, F. (Hrsg.): Die Europäische Stadt nach Corona: Strategien für resiliente Städte und Immobilien, Wiesbaden, S. 203–213
- Rief, S.** (2016): Wandel der Arbeitswelt. Welche Rolle spielt das Unternehmensbüro?, in: Polis 23 (3), S. 20–23
- Schmucki, B.** (2001): Der Traum vom Verkehrsfluß. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt a. M. / New York
- Schönig, B. / Kadi, J. / Schipper, S.** (2017): Wohnraum für alle?! Perspektiven auf Planung, Politik und Architektur, Bielefeld
- Schubert, D.** (1997): Stadterneuerung in London und Hamburg: Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig/Wiesbaden
- Speck, S.** (2020): Zuhause arbeiten. Eine geschlechtersoziologische Betrachtung des „Homeoffice“ im Kontext der Corona-Krise, in: Volkmer, M. / Werner, K. (Hrsg.): Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft, Bielefeld, S. 135–141
- Spellerberg, A.** (2021): Technische Rahmenbedingungen: Breitbandversorgung in den Siedlungsräumen, in: Dies. (Hrsg.): Digitalisierung in ländlichen und verdichteten Räumen, Hannover, S. 12–24
- Steets, S.** (2015): Der sinnhafte Aufbau der gebauten Welt: eine Architektursoziologie, Berlin
- Stettes, O. / Voigtländer, M.** (2021): Büroflächenabbau bleibt die Ausnahme. Institut der Deutschen Wirtschaft: IW-Kurzbericht 6/2021, Köln
- Tenfelde, K. D.** (2006): Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung, Entwicklung, Erosion, Köln u. a. O.
- Wüstenrot Stiftung** (2020): Bedingt Planbar. Städtebau und Stadtentwicklung in Deutschland und Europa, Ludwigsburg
- Urry, J.** (2003): Social Networks, Travel and Talk, in: The British Journal of Sociology 54 (2), S. 155–175
- Verdin, R. / O'Reilly, J.** (2021): A Gender Agenda for the Future of Work in a Digital Age of Pandemics: Jobs, Skills and Contracts. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliches Institut der Hans-Böckler-Stiftung: Study Nr. 24, Düsseldorf
- Viergutz, K. / Langhagen-Rohrbach, C.** (2021): Mobilität und Digitalisierung, in: Spellerberg, A. (Hrsg.): Digitalisierung in ländlichen und verdichteten Räumen, Hannover, S. 102–113
- Vogl, G. / Carstensen, T.** (2021): Mobiles Arbeiten vor und seit Corona. Arbeitssoziologische Perspektiven, in: WSI-Mitteilungen 74 (3), S. 192–198, <https://www.wsi.de/de/wsi-mitteilungen-mobiles-arbeiten-vor-und-seit-corona-arbeitssoziologische-perspektiven-33092.htm>
- Volz, G. / Wende, A.** (2019): Flexibilisierung der Arbeit. Die Büroimmobilie vor dem Aus?, in: Informationen zur Raumentwicklung 46 (6), S. 58–65
- Wachsmuth, D.** (2019): The Territory and Politics of the Post-fossil City, in: Territory, Politics, Governance 7 (2), S. 135–140
- Zehl, F. / Weber, P.** (2020): Die Vermessung der Mobilität in der Pandemie: Gedämpfte Hoffnung auf die Verkehrswende, https://www.infas.de/fileadmin/pdf-geschuetzt/infas_Mobilitätsreport_WZB_7331_20201217.pdf
- Zibell, B. / Damyanovic, D. / Sturm, U.** (2019): Gendered Approaches to Spatial Development in Europe: Perspectives, Similarities, Differences, London / New York

AUTORINNEN

MONIKA GRUBBAUER, Dr., Professorin für Geschichte und Theorie der Stadt, HafenCity Universität Hamburg. Forschungsschwerpunkte: Wohnungs- und Stadtpolitik, Planungshandeln und städtische Zukünfte.

@ monika.grubbauer@hcu-hamburg.de

KATHARINA MANDERSCHIED, Dr., Professorin für Soziologie, insbesondere Lebensführung und Nachhaltigkeit, Universität Hamburg. Forschungsschwerpunkte: Mobilität und Verkehr, Alltagspraktiken, soziale Ungleichheit.

@ katharina.manderscheid@uni-hamburg.de