

ILS-IMPULSE

Die Mobilisierung der Arbeit und das Homeoffice

Autorin und Autor dieser Ausgabe:

Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer

Dr. Thomas Klinger

Die Corona-Pandemie als Chance zur nachhaltigen Transformation berufsbedingter Mobilität?

Überblick

- Stetige Zunahme beruflicher Mobilität
- Wandel der Arbeit
- Verkehrseffekte des Homeoffice
- Corona: Leere Straßen und digitale Arbeit
- Mobilität als Aufgabe von Unternehmen und Kommunen

Die Mobilisierung der Arbeit und das Homeoffice

Arbeit und Mobilität sind besonders von der Corona-Pandemie betroffen. Wir möchten im Folgenden einen Blick auf das System berufsbedingter Mobilität werfen und der Frage nachgehen, wie es durch den Lockdown verändert wurde und wie es sich künftig entwickeln könnte.

Hohe Bedeutung berufsbedingter Mobilität

Der Ausbruch der Corona-Pandemie trifft auf eine Arbeitswelt in Bewegung. Berufsbedingte Alltagsmobilität ist in besonderem Maße prägend für das Verkehrsgeschehen. 38 % der Verkehrsleistung, d. h. der zurückgelegten Kilometer im Personenverkehr, entfallen darauf.¹ Den größten Anteil machen dabei Wege von und zur Arbeit aus, deren Länge stetig zunimmt. Zwei Drittel der Pendelwege werden mit dem Pkw zurückgelegt – an der Bedeutung des Autos hat sich in den letzten Jahrzehnten kaum etwas geändert. Neben dem Pendeln nehmen auch die dienstlichen Wege kontinuierlich zu – sie machen knapp 20 % der berufsbedingt zurückgelegten Kilometer aus. Dabei ist bei den Pendelwegen wie bei den Dienstwegen eine Spreizung erkenntlich – vor allem hochqualifizierte Erwerbstätige sowie wissensintensive Berufsgruppen sind mobil und legen weite Wege zurück (vgl. Tabelle 1).

Insgesamt trägt der tägliche Berufsverkehr erheblich zu Umweltbelastungen bei und bereitet in der Klimapolitik Probleme. Typische Verkehrsprobleme wie Stau, Lärm und schlechte Luft treten im Berufsverkehr geballt auf und stellen eine besondere Herausforderung für die Stadtentwicklung dar. Trotz guter Ideen und Maßnahmen für eine Verkehrswende – von einem „Peak Travel“ bzw. „Peak Car“ und damit von einem Ende des Verkehrswachstums im Berufsverkehr ist noch wenig zu spüren.²

Arbeit wandelt sich

Worauf basiert diese anhaltende Dynamik in der berufsbedingten Mobilität? Getrieben durch ökonomische aber auch technologische Prozesse befindet sich Arbeit in einem Strukturwandel, in dessen Zuge sich Bedingungen und Formen der beruflichen Arbeit verändern. Arbeitgeber setzen vielfach eine hohe Bereitschaft zur Mobilität voraus. Kritisch wird angemerkt, dass von „betrieblichen Mobilitätsregimen“ starke Leistungszwänge und damit auch physische, psychische und soziale Belastungen für den Einzelnen ausgehen.³

Diese Mobilisierung betrifft in besonderem Maße Hochqualifizierte, ist aber auch für breitere Gruppen von Erwerbstätigen relevant. Die Spezialisierung und Befristung von Jobs sowie der Wechsel von Arbeitsorten nehmen zu. Haushalten mit Doppelverdienenden gelingt es vielfach nicht, die Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort für beide Partner gering zu halten, so dass Pendeldistanzen sich weiter erhöhen. Und selbst wenn der Umzug die Distanz zum Arbeitsort verkürzen könnte, scheint ein Wohnortwechsel für viele Menschen keine Alternative zu sein. Die sogenannte residenzielle Mobilität nimmt innerhalb Deutschlands nicht zu. Im europäischen Ver-

gleich ziehen Erwerbstätige in Deutschland selten um.⁴ Erhöhte Mobilitätsanforderungen in Ausbildung und Beruf werden stattdessen „auf die Straße getragen“.⁵ Dabei zeigen wissenschaftliche Untersuchungen, dass lange Unterwegszeiten das subjektive Wohlbefinden merklich senken und sogar krank machen können. „Stress that doesn't pay“ urteilt eine Schweizer Studie, denn der weite Weg werde in der Regel nicht durch eine bessere Bezahlung ausgeglichen.⁶

Anteile unter Berufstätigen	Dienstwege an mittlerem Werktag *	Nutzung von Homeoffice	Fernpendler
Gesamt	9 %	13 %	2 %
höchster erreichter Bildungsabschluss			
geringer als Abitur	8 %	9 %	1 %
Abitur oder ähnlich	9 %	13 %	2 %
Hochschulabschluss	11 %	21 %	3 %

Tabelle 1: Mobilität von Berufstätigen nach Bildungsstand (Quelle: eigene Darstellung nach MiD 2017)

* Prozentwerte bezeichnen den Anteil der Befragten, die an einem durchschnittlichen Werktag (Mo – Fr) mindestens einen Dienstweg durchgeführt haben.

Zuhause arbeiten und doch kein Ende des Staus

Die beschriebene Mobilisierung von Arbeitsverhältnissen ist von Beginn an eng verbunden mit Digitalisierungsprozessen. Die Durchdringung der Arbeit mit Informations- und Kommunikationstechnologien ab den 1970er Jahren weckte auch die Hoffnung, physischen durch virtuellen Verkehr ersetzen zu können. Die „Telearbeit“ galt als modernes Konzept zur Entzerrung und Reduzierung des Pendleraufkommens.⁷ Modellrechnungen und empirische Studien lieferten durchaus ermutigende Befunde und versprachen eine nennenswerte Substitution, d. h. einen Wegfall von Wegen, und damit Entlastungseffekte im Berufsverkehr.⁸ Nach und nach stellte sich allerdings Ernüchterung ein. So verlief die Verbreitung der neuen digital organisierten Arbeit schleppend. Während Deutschland Ende der 1990er mit einem Anteil von 6 % „Teleworkern“ an allen Erwerbstätigen im europäischen Vergleich führend war, verlangsamte sich das Wachstum merklich. Heute ist Deutschland weit abgeschlagen, insbesondere im Vergleich zu den skandinavischen Ländern.⁹ 13 % der Beschäftigten – so gibt es aktuell die Erhebung Mobilität in Deutschland an – arbeiten zumindest zeitweilig von Zuhause. Gleichzeitig stiegen Pendelerfordernisse und Distanzen kontinuierlich. Die Effekte eingesparter Wege gingen so im „Rauschen“ des allgemeinen Verkehrswachstums unter.

Digital und hochmobil

Für die bisher geringe Wirkung des Homeoffice wird noch ein weiterer Erklärungsansatz diskutiert. So besagt die sogenannte Induktionshypothese, dass durch die Digitalisierung Kontakte zu Menschen und Orten in größerer Entfernung kausal verursacht werden und damit zusätzliche Wege entstehen.¹⁰ Demzufolge führt die Digitalisierung nicht zu einer Substitution von Wegen, sondern vielmehr zu mehr Verkehr. Dass dieser

Effekt durchaus typisch ist für die Einführung neuer Kommunikationstechnologien, zeigt eine Anekdote aus den Ursprüngen der Technikentwicklung. „Watson, please come, I need you“ soll der erste Satz gewesen sein, der jemals am Telefon gesagt wurde – gerichtet vom Erfinder Graham Bell an seinen Mechaniker Thomas Watson.¹¹

Die mögliche verkehrsinduzierende Wirkung wird auch durch empirische Befunde des komplexen Alltags von einzelnen Berufsgruppen gestützt.¹² So ersetzt der digitale Austausch im Alltag von hochqualifizierten Spitzenkräften nicht die physische Raumüberwindung, sondern beides wird auf vielfältige Weise miteinander verwoben. Gearbeitet wird im Büro, von Zuhause aus und im Zug oder Flugzeug; man ist ständig online und unterwegs zum nächsten Meeting. Dies charakterisiert sicher nur das Arbeitsleben einer zahlenmäßig geringen Gruppe von „Hypermobilen“, gilt aber im kleineren Maßstab für viele qualifizierte Beschäftigte.

Corona: Leere Straßen und digitale Arbeit

Seit der Corona-Pandemie Anfang März 2020 gelten für die physische und virtuelle Raumüberwindung im Berufsverkehr vollkommen neue Bedingungen. Erwerbstätigkeit und berufliche Mobilität mussten von heute auf morgen pandemietauglich neu organisiert werden. Tatsächlich ist das zu beobachten, was sich zu Beginn der Digitalisierung manche erhofften. Die Häufigkeit und Intensität der Arbeit im Homeoffice ist drastisch angestiegen, dienstliche Wege wurden nahezu eingestellt.¹³ Das Interesse an und die Nutzung von digitalen Lösungen haben dementsprechend enorm zugenommen (Abb. 1). Videokonferenzen und Homeoffice ersetzen die Fahrt zum Büro und zum Kunden, virtuelle Mobilität ersetzt physische Mobilität.

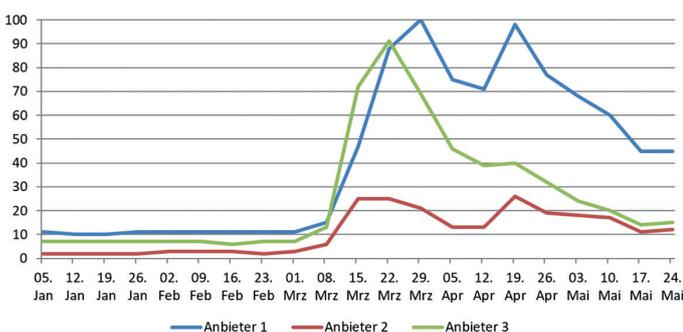


Abb. 1: Google-Suchanfragen im Jahr 2020 zu Business-Software für digitale Kommunikation und Videokonferenzen (Indexwert: 100 entspricht der höchsten Anzahl an Suchanfragen einer Woche im Beobachtungszeitraum; Auswertung: T. Handke, ILS)

Statt des üblichen Staus am Morgen gab es nun leere Straßen und saubere Luft – zu diesem ungewohnten Bild in den Städten hat auch das mobile Arbeiten einen Beitrag geleistet.

Berufliche Mobilität als Aufgabenfeld von Unternehmen ...

Wird die Corona-Krise als Treiber für die Umgestaltung beruflicher Mobilität und den Durchbruch des Homeoffices wirken? Laut Schätzung des DIW könnten 30 – 40 % der am Arbeitsplatz ausgeübten Tätigkeiten überwiegend oder gelegentlich

nach Hause verlagert werden.¹⁴ Auch wenn die Arbeit im Homeoffice wie beschrieben durchaus verkehrserzeugend wirken kann – unterm Strich birgt sie die Chance einer Minderung und zeitlichen Entzerrung berufsbedingter Fahrten. Allerdings ist zu bedenken, dass das Arbeiten von Zuhause aus nicht nur als Erweiterung der Arbeitsmöglichkeit wahrgenommen wird, sondern auch eine Belastung sein kann. Dies gilt vor allem für Berufstätige mit Kindern oder pflegebedürftigen Angehörigen. Gerade während der besonderen Situation des Lockdowns waren viele – ganz besonders Frauen – an den Grenzen dieser Doppelbelastungen angelangt.



Pop-Up-Radweg in Berlin.

Foto: Burkhard Horn

Was muss getan werden, um die abrupten Veränderungen in Zeiten von Corona für eine dauerhafte Verkehrswende im Berufsverkehr zu nutzen und gleichzeitig Härten zu vermeiden? Arbeitgeber müssten dazu ihre Handlungsmöglichkeiten nutzen. So sind starke Vorbehalte der Unternehmen wesentlich dafür verantwortlich, dass die digitalen Möglichkeiten im Rahmen von flexibleren Arbeitszeitmodellen und im Arbeitsalltag bislang nicht ausgeschöpft wurden. Die nunmehr erworbene Digitalkompetenz und die angeschaffte IT-Infrastruktur könnten hier als Startpunkt einer Offensive für das Homeoffice und gegen eine überbordende Dienstreisepaxis genutzt werden. Mit Blick auf die skizzierten Belastungen soll dies allerdings nicht zu einer weiteren Steigerung individueller Leistungsanforderungen des Einzelnen führen. Vielmehr müsste das „Mobilitätsregime“ durch eine reflexive und sozial orientierte Mobilitätspolitik von Unternehmen ersetzt werden.¹⁵ In der Verantwortung der Unternehmen liegt es auch, sich aus der inzwischen reichhaltigen Maßnahmenpalette des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu bedienen und Mobilität für alle Beschäftigten zu fördern.¹⁶ Dabei kann die Pandemie wiederum Schützenhilfe leisten: So lässt sich die aktuelle Beliebtheit des Fahrrades möglicherweise dazu nutzen, dieses Verkehrsmittel auf Pendel- und Dienstwegen zu etablieren, wenn gleichzeitig betriebsintern Anreize wie Duschen und sichere Abstellanlagen geschaffen werden.

... und der Stadtplanung und Stadtpolitik

Auch Städte sind gefordert, die Verkehrswende zu unterstützen und geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Notwendigkeit, Abstand zu halten, kann zum Anlass genommen werden für eine Förderung umweltverträglicher und platzsparender Mobilität und einer fairen Umverteilung des öffentlichen Raums.¹⁷

Einzelne Städte wie Berlin und London tun dies etwa mit der Einrichtung von Pop-Up-Radwegen, d. h. temporären Fahrradspuren sowie Sperrungen für den Autoverkehr, deren Verstärkung derzeit diskutiert wird. In der Kombination von Homeoffice und Radverkehrsförderung ergibt sich zudem ein beträchtliches Potenzial für nahräumliche Orientierungen und die Wiederentdeckung des eigenen Viertels. Wer Zuhause arbeitet und nicht ins Auto steigt, kauft eher im Laden um die Ecke ein als im Supermarkt am Stadtrand.

Gleichzeitig ist das durch Corona erschütterte Vertrauen in den öffentlichen Verkehr wiederherzustellen, da nur so hohe Verkehrsvolumina im stadregionalen Kontext bewältigt und Haushalte ohne Auto unterstützt werden können.¹⁸

Die Nutzung des Homeoffice und anderer flexibler Arbeitsformen können zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs beitragen, indem sie den Berufsverkehr entzerren und Fahrzeuge mehr Platz bieten, um ausreichend Abstand zu halten.

Berufsverkehr mit und nach Corona

Der französische Wissenschaftssoziologe und Philosoph Bruno Latour hat kürzlich in einem Interview betont, dass uns die Pandemie in die Lage versetzt zu entscheiden, was sinnvoll ist und was nicht.¹⁹ Diese positive Deutung lässt sich auch auf das System beruflicher Mobilität übertragen. Die Verhaltensänderungen in Folge der Pandemie haben verdeutlicht, wie groß die Anpassungspotenziale der Mobilitätssysteme und -praktiken sind. Dass eine dauerhafte Aktivierung dieser Potenziale möglich scheint, zeigen Erfahrungen mit anderen disruptiven Ereignissen, wie etwa plötzlichen Umweltereignissen oder Autobahnsperrungen.²⁰ Bei allen Strategien gilt es, die Menschen mitzunehmen und aufzuzeigen, welchen positiven Mehrwert die Verstärkung einiger pandemiebedingt veränderter Verhaltensweisen haben kann. Ob die Corona-Krise rückblickend als Start in eine resiliente, sozial gerechte und nachhaltige Gestaltung von Arbeitsverhältnissen und Mobilitätssystemen bewertet werden wird, hängt von mutigen und weitsichtigen Entscheidungen aller Akteure ab.

Quellennachweise

¹ Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.

² Rüger, Heiko; Sulak, Harun (2017): Wochenendpendeln von Erwerbstätigen in Deutschland: Analysen mit den Mikrozensus 1991 bis 2012. In: Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning, Jg. 75, H. 5, S. 413–427.

Goodwin, Phil (2012): Three views on peak car. In: World Transport, Policy and Practice, Vol. 17, Issue 4, pp. 8–17.

³ Kesselring, Sven; Vogl, Gerlinde (2010): Betriebliche Mobilitätsregime. Die sozialen Kosten mobiler Arbeit. Baden-Baden = Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung, Bd. 117.

⁴ Schneider, Norbert F.; Collet, Beate (Hrsg.) (2010): Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison. Opladen/ Farmington Hills.

⁵ Dittrich-Wesbuer, Andrea; Sturm, Gabriele (2020): Quantitative Daten II: Nichtamtliche Daten zur Verbreitung multilokaler Lebensformen. In: Danielzyk, Rainer; Dittrich-Wesbuer, Andrea; Hilti, Nicola; Toppel, Cornelia (Hrsg.): Multilokale Lebensführungen und räumliche Entwicklungen – ein Kompendium. Hannover, S. 112–118 = Forschungsberichte der ARL, Nr. 13.

⁶ Stutzer, Alois; Frey, Bruno S. (2008): Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. In: The Scandinavian Journal of Economics, Vol. 110, Issue 2, pp. 339–366.

⁷ Kordey, Norbert (1994): 20 Jahre Telearbeit. Eine Zwischenbilanz. In: Seminarberichte der Gesellschaft für Regionalforschung, Nr. 35, S. 83–102.

⁸ Vogt, Walter; Denzinger, Stefan (2001): Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten. Bremerhaven = Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit, Nr. 128.

⁹ Tendyck, Hannah Christina; Mess, Filip (2018): Literatur-Review „Mobilität in der Arbeitswelt“. In: Techniker Krankenkasse (Hrsg.) (2018): Mobilität in der Arbeitswelt. Datenanalyse und aktuelle Studienlage 2018. Hamburg, S. 37–56.

¹⁰ Lenz, Barbara (2011): Verkehrsrelevante Wechselwirkungen zwischen Mobilitätsverhalten und Nutzung von IuK-Technologien. In: Informationen zur Raumentwicklung, 10/11.2011, S. 609–618.

¹¹ Vogt, Walter; Denzinger, Stefan (2001): a.a.O.

¹² Schönduwe, Robert (2017): Mobilitätsbiographien hochmobiler Menschen. Wiesbaden = Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 35.

¹³ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2020): Die Mobilität und Corona: Schneller als gedacht zurück zur Normalität? Online unter: <https://www.infas.de/neuigkeit/die-mobilitaet-und-corona-schneller-als-gedacht-zurueck-zur-normalitaet/> (07.06.2020)

¹⁴ Brenke, Karl (2016): Homeoffice: Möglichkeiten werden bei weitem nicht ausgeschöpft. In: DIW Wochenbericht, Jg. 83, H. 5, S. 95–106.

¹⁵ Kesselring, Sven; Vogl, Gerlinde (2010): a.a.O.

¹⁶ vgl. Beiträge in Informationen zur Raumentwicklung 1/2019 „Mobilitätsmanagement: Ansätze, Akteure, Ausblick“.

¹⁷ Wilde, Mathias; Klinger, Thomas (2017): Städte für Menschen – Transformationen urbaner Mobilität. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, Jg. 67, H. 48, S. 32–38.

¹⁸ Brockmeyer, Friedemann; Heistermann, Jan; Schulz, Matthias (2020): Corona und die Verkehrswende: Mögliche Folgen für den ÖPNV – drei Szenarien. In: Der Nahverkehr, Jg. 38 H. 5, S. 6–9.

¹⁹ Watts, Jonathan (2020): Interview, Bruno Latour: 'This is a global catastrophe that has come from within'. In: The Observer vom 06.06.2020. Online unter: <https://www.theguardian.com> (14.06.2020)

²⁰ Marsden, Greg; Anable, Jillian; Chatterton, Tim; Docherty, Iain; Faulconbridge, James; Murray, Lesley; Roby, Helen; Shires, Jeremy (2020): Studying disruptive events: Innovations in behaviour, opportunities for lower carbon transport policy? In: Transport Policy, Vol. 94, pp. 89–101. (online first 13.04.2020) Online First.

Impressum

Herausgeber und Vertrieb

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22–24
44135 Dortmund

Postfach 10 17 64
44017 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
Telefax +49 (0)231 90 51–155

www.ils-forschung.de / www.ils-research.de
poststelle@ils-forschung.de

Redaktion

Christina Borbach
Stefan Siedentop
Ralf Zimmer-Hegmann

Layout

Cedric Müller, Silke Pfeifer

Abbildungen

AdobeStock_56652702 (Titel), Burkhard Horn, Berlin (S. 3)

Ausgabe

02.2020, Juni 2020 / ISSN 2701-3928

© ILS 2020; alle Rechte vorbehalten,
Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des Herausgebers

Folgen Sie uns auf Facebook
f @ils_forschung

Folgen Sie uns auf Twitter
t @ils_forschung

Follow us on Twitter
t @ils_research

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

