

Mobilität

Längerfristige Auswirkungen von New Work auf die Mobilität der Menschen in Bayern

vbw

Studie

Stand: März 2025

Eine vbw Studie, erstellt von der Prognos AG

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Vorwort

Herausforderungen für Verkehrsplanungen durch neue Arbeitsmodelle

Neue Arbeitsformen („New Work“) haben in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Insbesondere die Corona-Pandemie wirkte als Beschleuniger, indem sie dem Arbeiten aus dem Homeoffice einen großen Schub verlieh.

Wenn vermehrt von anderen Orten und teilweise auch zu anderen Zeiten gearbeitet wird, verändern sich auch die Bewegungsmuster der Menschen.

Damit stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dieser Trend auf die Mobilität insgesamt hat, etwa im Hinblick auf die Wahl der Verkehrsmittel oder die im Laufe einer Woche zurückgelegten Strecken. Durch Homeoffice fallen beispielsweise Fahrten zur Arbeit weg. Gleichzeitig werden größere Pendeldistanzen attraktiv. Flexible Arbeitszeiten können dazu führen, dass Pendlerströme entzerrt und die Verkehrsnachfrage gleichmäßiger über den Tag verteilt werden. Eingesparte Fahrtzeiten können allerdings auch für zusätzliche private Wege genutzt werden.

Wenn sich der Mobilitätsbedarf ändert, ist das auch bei der Gestaltung eines modernen intermodalen Verkehrssystems zu berücksichtigen. Herausforderungen ergeben sich sowohl bei der Verkehrsinfrastrukturplanung als auch beim öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Mit der vorliegenden Studie wollen wir einen Beitrag für die Lösungsfindung leisten. Sie zeigt erste Effekte von New Work auf das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten in Bayern auf.

Die Untersuchung ist als ein erster Aufschlag gedacht, um die Diskussion über die Berücksichtigung des noch jungen Trends bei der Gestaltung des Verkehrssystems anzustoßen. In den nächsten Jahren wird es für die Verantwortlichen in Bund und Ländern, aber auch in den Unternehmen, darum gehen, die Erkenntnisse zu vertiefen und die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen.

Bertram Brossardt
26. März 2025

Inhalt

1	Wesentliche Ergebnisse	1
2	New Work-Modelle in Bayern: Entwicklung, Verbreitung und Nutzung	3
2.1	New Work-Modelle sind in der bayerischen Bevölkerung verbreitet	5
2.2	Es werden mehr Homeoffice-Tage angeboten als in Anspruch genommen	10
3	Auswirkungen von New Work auf den Verkehr	13
3.1	New Work als Treiber für einen Wandel in der Verkehrsplanung	13
3.2	Die Divergenz zwischen Wohnort und Arbeitsort steigt	18
4	New Work und Verkehrsverhalten in Bayern	21
4.1	Homeoffice-Nutzende sind ÖPNV affiner, sowohl auf privaten als auch auf beruflichen Wegen	22
4.2	Die Distanzen zur Arbeitsstätte sind bei Homeoffice-Nutzenden am längsten und werden zukünftig insgesamt immer länger	29
4.3	Homeoffice kann dazu beitragen, die tägliche Verkehrsleistung zu reduzieren	32
5	Veränderung der Arbeitspräsenz und die Auswirkungen auf Betriebsstandorte	36
5.1	Der Großteil der befragten Personen möchte ihr aktuelles Präsenzverhalten am Arbeitsplatz nicht verändern	37
5.2	Die Etablierung von New Work-Modellen hat zu Veränderungen der Betriebsstandorte geführt	41
5.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement als Chance	43
6	Neue Wohnstandorte durch New Work: Veränderungen und regionale Entwicklungen	49
6.1	Die zunehmende Nutzung von mobilen Arbeitsformen fördert Wohnstandortwechsel, mit einer leichten Tendenz zur Stadtflicht	50
6.2	Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist nach wie vor ein wichtiges Wohnstandortkriterium	57

Literaturverzeichnis	60
Abbildungsverzeichnis	65
Tabellenverzeichnis	66
Anhang	67
Ansprechpartner / Impressum	70

1 Wesentliche Ergebnisse

New Work-Modelle haben vielfältige Auswirkungen auf die Mobilität

Die Arbeitswelt hat sich in den letzten Jahren und seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie erheblich verändert, insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von verschiedensten New Work-Modellen. Diese Formen der Arbeit ermöglichen es den Beschäftigten, ihre berufliche Tätigkeit außerhalb des traditionellen Büros zu erledigen, oft von zu Hause aus. New Work hat nicht nur Auswirkungen auf die individuellen Lebensweisen der Beschäftigten, sondern auch auf die räumliche und zeitliche Struktur des täglichen Lebens. Die Flexibilität, die New Work-Modelle bieten, kann verschiedenste Effekte auf die Mobilität der Menschen haben.

Unter dem für diese Studie verwendeten Begriff New Work verbergen sich diverse Formen alternativer Arbeitsformen. Diese Studie fokussiert sich dabei auf folgende vier Hauptformen von New Work-Modellen:

- Mobiles Arbeiten nur im Homeoffice inklusive Telearbeit
- Mobiles Arbeiten an einem frei wählbarem Ort (gegebenenfalls mit Einschränkungen im Ausland)
- Nutzung von Co-Working-Spaces
- Flexible Arbeitszeit (Vertrauensarbeitszeit, Gleitzeit, etc.)

Im Rahmen dieser Studie werden mit dem Sammelbegriff mobiles Arbeiten die ersten beiden New Work-Modelle bezeichnet und mit dem Begriff Homeoffice ist ausschließlich mobiles Arbeiten nur im Homeoffice inklusive Telearbeit gemeint.

New Work-Modelle sind ein integraler Bestandteil der bayerischen Arbeitswelt

Flexible Arbeitszeitmodelle waren bereits vor der Corona-Pandemie etabliert und fanden breite Akzeptanz. Die Verbreitung des Homeoffice hat sich seither deutlich erhöht und ist mittlerweile fest in den Arbeitsalltag vieler Beschäftigter integriert. Besonders Berufstätige im technischen Dienstleistungssektor machen verstärkt von dieser Möglichkeit Gebrauch. New Work-Modelle werden in den urban geprägten Regierungsbezirken Oberbayern und Mittelfranken am häufigsten genutzt. Trotz der weiten Verbreitung von New Work-Modellen ist die Erreichbarkeit des Arbeitsortes weiterhin von Bedeutung. Es zeigt sich, dass aufgrund von mobilem Arbeiten zwar Wohnstandorte verändert werden, dies aber nicht unbedingt dazu führt, dass die Präsenz im Büro dauerhaft zurück geht. Gerade jüngere Generationen scheinen nach den Kontaktbeschränkungen während der Corona-Pandemie an einer Büropräsenz interessiert zu sein.

Kurzfristige Veränderungen der Mobilität durch Homeoffice und weitere Arbeitszeitmodelle

Homeoffice-Nutzende sind affiner für öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als diejenigen, die kein Homeoffice nutzen. Seit dem Beginn der Corona-Pandemie und auch in Zukunft verringert sich nach Selbsteinschätzung der Befragten der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor allem auf beruflichen Wegen. Der Fuß- und Radverkehr spielt besonders bei privaten Wegen eine größere Rolle. Durch den Wegfall von Pendelwegen entfällt die Verkettung von beruflichen und privaten Wegen, sodass private Besorgungen zeitunabhängig und nicht-motorisiert im Wohnumfeld getätigt werden können. Dies könnte die Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split vor allem auf Arbeits-, aber auch auf Freizeitwegen erklären. Dazu sind in Zukunft detaillierte Verkehrserhebungen nötig, um mögliche Verschiebungen bei der Nachfrage im ÖPNV sachgerecht abbilden zu können.

Auswirkungen von verringerten Arbeitswegen auf die Wohnstandortwahl und damit verbundenen Mobilitätsanpassungen

Etwa ein Viertel der Befragten, die New Work-Modelle nutzen, hat auf Grund dieser bereits ihren Wohnstandort verlagert oder plant dies. Hierbei ist eine leichte Tendenz der Suburbanisierung zu erkennen. Die Befragten ziehen also vermehrt an den Rand der Städte. Damit entsteht einerseits Bedarf an neuem Wohnraum, andererseits aber auch an attraktiven Anschlüssen an den öffentlichen Verkehr. Die Dichte der ÖPNV-Haltestellen und der Taktung nimmt bereits am Rand der Städte ab. Hier besteht Ausbaubedarf in der Infrastruktur und in der Taktung, auch abseits der klassischen Hauptverkehrszeiten.

New Work und Nachhaltigkeit

Die Literatur ist sich nicht einig, inwieweit durch Homeoffice Personenkilometer und somit CO₂-Emissionen reduziert werden und damit ein Beitrag zum Erreichen der Minderungsziele im Verkehrssektor geleistet wird. Flexible Arbeitszeiten können dazu führen, dass die Verkehrsspitzen entzerrt werden und Staugeschehen reduziert wird. Einerseits hat Homeoffice das Potenzial, etwa 10 Prozent des jährlichen Treibstoffs in Deutschland einzusparen, was Umwelt sowie Verbraucherinnen und Verbraucher entlastet, andererseits könnten neue Wege entstehen und durch den Umzug Pendeldistanzen größer werden. Die Bevölkerungsbefragung hat gezeigt, dass hauptsächlich Wege wegfallen und nur wenig neue Wege entstehen. Die Distanz zwischen Arbeitsort und Wohnort ist bei New Work-Nutzenden größer, allerdings wird diese Strecke seltener zurückgelegt und der Anteil des ÖPNV ist größer als bei denjenigen, die keine New Work-Modelle nutzen. Es gibt also leichte Tendenzen, dass New Work-Modelle die Umweltauswirkungen des Verkehrs reduzieren. Allerdings ist auch hier weitere Forschung nötig. Das gilt umgekehrt auch für die Frage, inwieweit Investitionen in attraktivere Mobilitätsangebote die Nutzung von New Work fördern.

2 New Work-Modelle in Bayern: Entwicklung, Verbreitung und Nutzung

New Work-Modelle sind in Bayern etabliert und werden in naher Zukunft nicht verschwinden.

Kernaussagen

- Flexible Arbeitszeitmodelle waren bereits vor der Corona-Pandemie in Bayern etabliert und fanden breite Akzeptanz. Die Verbreitung des Homeoffice hat sich seither deutlich erhöht.
- Unterschiede bestehen zwischen den Branchen. Besonders Berufstätige im technischen Dienstleistungssektor machen verstärkt von Homeoffice Gebrauch.
- Arbeitswege können bei flexiblen Arbeitszeitmodellen reduziert oder zeitlich entzerrt werden
- New Work-Modelle werden in den urban geprägten Regierungsbezirken Oberbayern und Mittelfranken am häufigsten genutzt.
- Die Erreichbarkeit des Arbeitsortes hat aber weiterhin Bedeutung. Eine Veränderung von Wohnstandorten aufgrund von mobilem Arbeiten führt nicht unbedingt zu einem dauerhaften Rückgang der Büropräsenz.
- Gerade jüngere Generationen scheinen nach den Kontaktbeschränkungen während der Corona-Pandemie Wert auf eine Präsenz im Büro zu legen.

Zu den betrachteten New Work-Modellen gehören flexible Arbeitszeitmodelle, die Nutzung von Co-Working-Spaces sowie das mobile Arbeiten im eigenen zuhause („Homeoffice“) bzw. das mobile Arbeiten an einem frei wählbaren Ort, ggf. mit Einschränkungen im Ausland. Im Freistaat Bayern arbeiteten im Jahr 2023 rund 1,5 Millionen abhängig Beschäftigte mindestens einen Tag pro Woche im Homeoffice,¹ was einem Anteil von 23 Prozent entspricht (Deutschland 23,5 Prozent).² Der Anteil der Homeoffice-Nutzenden, der dabei täglich von zu Hause arbeitet, ist von 36 Prozent im Jahr 2021 auf 21 Prozent im Jahr 2023 gesunken,³ was mit dem Abflachen des Infektionsgeschehens und dem Auslaufen der Homeoffice-Pflicht zusammenhängt. Ein ähnlicher Trend zeigt sich auch anhand der Wahrnehmung der Breitbandverfügbarkeit in Bayern: Während im Jahr 2021 noch 66 Prozent der Unternehmen angaben, dass ihre Beschäftigten im Homeoffice durch eine unzureichende Internetverbindung beeinträchtigt wurden, sank dieser Wert 2023 auf 57 Prozent. Dies deutet darauf hin, dass wieder mehr Mitarbeitende an ihren Arbeitsplatz im Unternehmen zurückkehren.⁴ Die Ergebnisse der für die vorliegende Studie durchgeführten Bevölkerungsbefragung zeigen, dass Homeoffice in Bayern weiterhin verbreitet ist – sogar

¹ Abhängig Beschäftigte, die zum Zeitpunkt der Befragung angaben, in den vergangenen vier Wochen mindestens einmal oder häufiger von zu Hause aus gearbeitet zu haben.

² Bayerisches Landesamt für Statistik 2024: online.

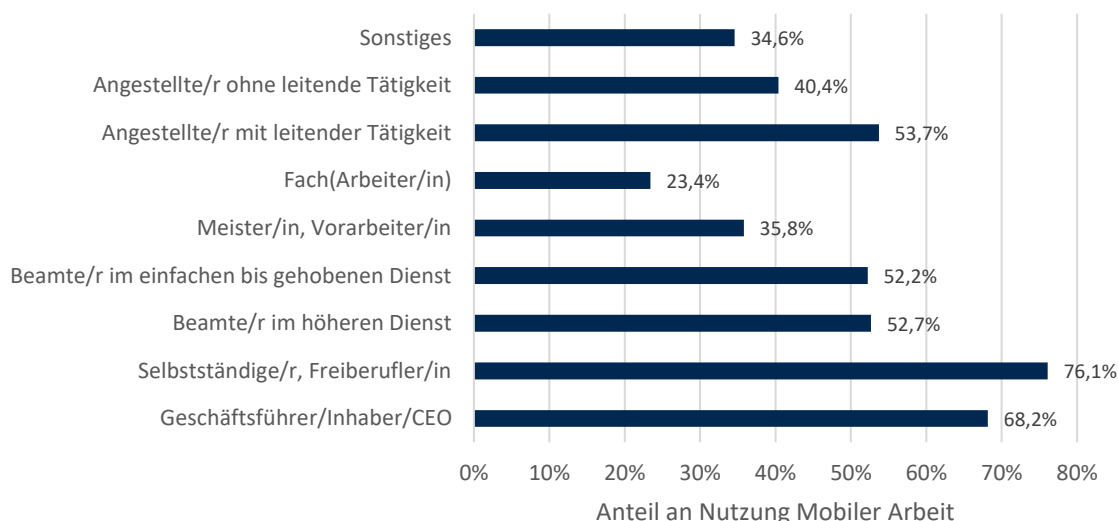
³ Bayerisches Landesamt für Statistik 2024: online.

⁴ Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (vbw) 2024.

stärker, als es in der Erhebung des Landesamts für Statistik erfasst wurde. So geben in unserer Studie 38 Prozent der Befragten an, Homeoffice zumindest generell in Anspruch zu nehmen.

Es ergeben sich große Unterschiede in der Nutzung von mobilem Arbeiten zwischen den verschiedenen Branchen. Zu den Branchen, in denen die meisten Personen mobiles Arbeiten nutzen (im Verhältnis zu denen, die es nicht nutzen) zählen im Rahmen unserer Erhebung das Grundstücks- und Wohnungswesen, die Energieversorgung, freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen, der Finanz- und Versicherungssektor sowie Information und Kommunikation. Dies ist darauf zurückzuführen, dass diese Tätigkeiten überwiegend digital durchgeführt werden können und keine zwingende physische Präsenz erfordern. Im Gegensatz dazu sind Branchen wie das Gesundheits- und Sozialwesen, Gastgewerbe, Baugewerbe, Verkehr und Lagerei sowie Erziehung und Unterricht weniger stark durch die Nutzung von mobilem Arbeiten geprägt. In diesen Branchen sind viele Tätigkeiten an physische Präsenz gebunden, wie beispielsweise die persönliche Interaktion und der direkte Kontakt mit Menschen. Zwischen der beruflichen Position und der Nutzung von mobilen Arbeiten ergeben sich ebenfalls deutliche Zusammenhänge (Abbildung 1). So zählen zu den beruflichen Positionen, in denen die Nutzung von mobilen Arbeiten am weitesten verbreitet ist, Selbstständige (76,1 Prozent), Geschäftsführende (68,2 Prozent) sowie Angestellte mit leitender Tätigkeit (53,7 Prozent).

Abbildung 1
 Nutzung von mobilem Arbeiten nach beruflicher Position



Quelle: eigene Erhebung. n = 1.995.

Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass leitende Tätigkeiten oder Beamten-tätigkeiten meist mit organisatorischen Aufgaben verbunden sind, die digital erledigt werden können. Facharbeiter, Meister und Vorarbeiter gehören zu den beruflichen Positionen, in

denen die wenigsten Personen mobiles Arbeiten nutzen (23,4 Prozent bzw. 35,8 Prozent). Dies ist darauf zurückzuführen, dass diese Positionen meist in Industrie und Handwerk zu verortet sind, wo Homeoffice seltener möglich ist.

Insgesamt steigert das Angebot von Homeoffice vor allem die Mitarbeitendenzufriedenheit, wobei diese nicht mit der Häufigkeit der Homeoffice-Nutzung steigt.⁵ Es führt zu einer räumlichen Entkopplung der Arbeitstätigkeit vom festen Arbeitsplatz und ermöglicht den Menschen nicht nur eine individuellere und wegeffizientere Verbindung von Arbeits-, Freizeit- und Erledigungswegen. Es führt auch zu einer Reduktion physischer Mobilität, da viele alltägliche Erledigungen, wie Einkäufe und Arzttermine, während der Arbeitszeit effizienter in den Arbeitsalltag integriert werden können. Dies führt zu einer Erhöhung der Lebensqualität der Beschäftigten und verringert die Notwendigkeit physischer Pendelwege.⁶

Wie aus der Unternehmensbefragung klar wird, ist auch der Großteil der Unternehmen mit ihren aktuellen Regelungen zum Thema New Work zufrieden. Rund ein Drittel der befragten Unternehmen haben vor, ihre New Work-Modelle in Zukunft zu fördern und auszubauen, während 10 Prozent eine Einschränkung planen. Mehr als 58 Prozent der Unternehmen planen keine Veränderung, was jedoch auch bedeuten kann, dass sie aktuell keine New Work-Modelle anbieten.

2.1 New Work-Modelle sind in der bayerischen Bevölkerung verbreitet

Kernaussagen

- Flexible Arbeitszeitmodelle wurden von dem Großteil der Unternehmen bereits vor und Homeoffice während der Corona-Pandemie angeboten. Die Nutzungsmöglichkeit variiert je nach Branche und Unternehmensgröße. Dies wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten aus, da Arbeitswege reduziert oder zeitlich entzerrt werden können.
- Flexible Arbeitszeitmodelle ermöglichen es vielen Beschäftigten, ganze Tage freizunehmen, was die Verkehrsspitzen im Berufsverkehr entzerren kann. Besonders Personen mit langen Arbeitswegen nutzen diese Möglichkeit gezielt, um weniger häufig pendeln zu müssen.
- Beschäftigte in urbanen Regionen nutzen Homeoffice häufiger als jene in ländlichen Gebieten, was unter anderem mit der Wirtschaftsstruktur und der Verfügbarkeit von digitalen Arbeitsmodellen zusammenhängt.

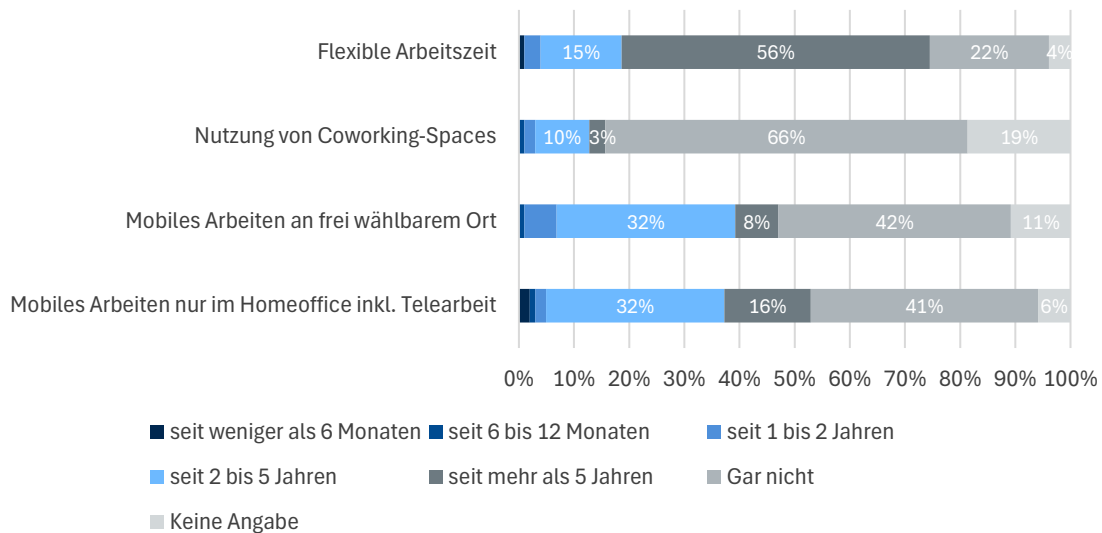
Fast zwei Drittel der Befragten Unternehmen stellt ihren Mitarbeitenden ein flexibles Arbeitszeitmodell zur Verfügung. Dies wurde allerdings von 56 Prozent der Unternehmen bereits vor der Corona-Pandemie angeboten. Die Möglichkeit zur Nutzung von mobilem Arbeiten führten viele Unternehmen erst mit Beginn der Corona-Pandemie ein, wie die Unternehmensbefragung zeigt (Abbildung 2). Es fällt auf, dass viele Teilnehmenden gar keine New Work-Modelle anbieten. Dies ist auf die Struktur der befragten Unternehmen

⁵ Schlude et al. 2024: online.

⁶ Suckow / George 2023.

zurückzuführen. Dominierende Branchen sind das Gastgewerbe und das verarbeitende Gewerbe mit etwa 19 bzw. 18 Prozent. Die Informations- und Kommunikations- oder die Finanzbranche als sehr Homeoffice-affine Branchen sind zusammen mit etwa 19 Prozent vertreten. Eine Studie mit Unternehmen des Industrie-Dienstleistungsverbundes zeigt hingegen, dass im Jahr 2023 94 Prozent der befragten Unternehmen Homeoffice anbieten oder zumindest in Erwägung ziehen, es anzubieten.⁷ Im Allgemeinen stimmt der Zeitpunkt der Einführung von New Work-Modellen allerdings mit unserer Bevölkerungsbefragung überein. Für 53 Prozent der Befragten war eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten bereits vor der Corona-Pandemie möglich, mittlerweile für 62 Prozent. Das Arbeiten im Homeoffice war hingegen nur für 37 Prozent möglich und ist heute mit 54 Prozent für mehr als die Hälfte der Befragten zumindest theoretisch möglich.

Abbildung 2
Zeitliche Einführung verschiedener New-Work-Modelle in den Betrieben



Quelle: eigene Erhebung. n = 102.

Frage: „Seit wann bietet Ihr Unternehmen die folgenden New-Work-Modelle an?“

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Unternehmen in Bayern, die mobiles Arbeiten generell anbieten, in einer Befragung mit einem anderen Branchenmix höher ausfallen würde. Hier besteht Potenzial für zukünftige Untersuchungen. Denn wie aus der Bevölkerungsbefragung hervorgeht, hatten im Freistaat Bayern im Jahr 2024 etwa 62 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) die Möglichkeit, flexible Arbeitszeiten und 54 Prozent die Möglichkeit, Homeoffice zu nutzen. Insgesamt 49 Prozent bzw. 38 Prozent nehmen diese Möglichkeit in Anspruch. Der Anteil der SvB in der Bevölkerungsbefragung, die generell Homeoffice in Anspruch nehmen, ist somit von 22,3 Prozent vor der Corona-

⁷ Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (vbw) (2024).

Pandemie auf aktuell 38,2 Prozent gestiegen, was auf eine zunehmende Akzeptanz und Relevanz dieses Modells hinweist. Zahlen des bayerischen Landesamtes für Statistik zeigen demgegenüber, dass der Anteil der abhängig Beschäftigten, die mindestens einen Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten, mit etwa 23 Prozent deutlich niedriger ist.⁸ Dieser Unterschied ist einerseits auf die unterschiedliche Grundgesamtheit zurückzuführen. Zu abhängig Beschäftigten zählen auch geringfügig entlohnte Beschäftigte, die zumeist nicht im Homeoffice arbeiten können. Ihr Anteil an den abhängig Beschäftigten beträgt laut INKAR-Datenbank in Bayern etwa 20 Prozent. Andererseits könnte dies aber auch darauf hindeuten, dass sich die unregelmäßige, nicht wöchentliche Inanspruchnahme von Homeoffice-Tagen einer größeren Beliebtheit erfreut und es oft nicht einen festen Tag Homeoffice pro Woche gibt.

Bei der Inanspruchnahme des Homeoffice-Angebots ist erkennbar, dass in den ländlich geprägten Regierungsbezirken Oberfranken am seltensten New Work-Modelle genutzt werden. Dies liegt an der wirtschaftlichen Ausrichtung Oberfrankens auf den industriellen Sektor und das produzierende Gewerbe.⁹ In Oberbayern und Mittelfranken machen hingegen die meisten Befragten Gebrauch von Homeoffice (Tabelle 1).

Tabelle 1

Inanspruchnahme der jeweiligen New Work-Modelle nach Regierungsbezirken

New Work-Modelle	Regierungsbezirk Wohnort - Nach der Corona-Pandemie						
	Oberbayern	Niederbayern	Oberpfalz	Oberfranken	Mittelfranken	Unterfranken	Schwaben
Flexible Arbeitszeit	54,2%	43,6%	43,2%	42,9%	47,9%	45,5%	43,5%
Homeoffice	44,0%	33,3%	26,1%	28,6%	40,7%	35,4%	33,5%
Nichts davon	34,2%	42,9%	43,2%	49,0%	41,0%	44,4%	46,1%

Quelle: eigene Erhebung.

Der Faktor der Urbanität, der in Mittelfranken durch die Metropolregion Nürnberg und in Unterfranken durch die Nähe zur Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main gegeben ist und die damit einhergehende, stark von ländlichen Räumen abweichende Wirtschaftsstruktur ist für den Unterschied ausschlaggebend. So nutzten im Jahr 2023 31 Prozent der in

⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik 2024: online.

⁹ Bayerischer Industrie- und Handelskammertag e. V. (BIHK e. V.) o. J.: online.

urbanen Regionen lebenden Beschäftigten mindestens an einem Tag pro Woche das Homeoffice, 20 Prozent in semiurbanen Räumen und nur 18 Prozent in ländlichen Räumen.¹⁰

Neben der Urbanität sind zudem die Faktoren der Bildung sowie die Betriebsgröße ausschlaggebend, um überhaupt die Voraussetzung zu bekommen, Homeoffice nutzen zu können. Beschäftigte mit einem niedrigen ISCED (International Standard Classification of Education), was etwa einem Haupt- oder Realschulabschluss entspricht, nutzten nur zu 5 Prozent das Homeoffice, bei Beschäftigten mit einem mittleren ISCED (Abitur, Berufsausbildung) lag dieser Anteil bei 14 Prozent und bei Beschäftigten mit einem hohen ISCED (Meisterausbildung, Studium) bei 45 Prozent.¹¹ Dieser Zusammenhang zeigt sich noch stärker in der Befragung der bayerischen Bevölkerung. Während 66 Prozent der Befragten mit einem abgeschlossenen Hochschulstudium mobile Arbeitsformen nutzen, sind es nur ein Viertel bei Befragten mit einem Hauptschulabschluss und abgeschlossener Berufsausbildung. Ein höherer Bildungsabschluss führt zu besser bezahlten Jobs, die zumeist Homeoffice-fähig sind. So haben bei einem Haushaltsnettoeinkommen von mehr als 4.000 Euro etwa zwei Drittel die Möglichkeit, mobiles Arbeiten zu nutzen, während es bei Personen mit Haushaltseinkommen von unter 1.500 Euro netto nur 41 Prozent sind. Auch die tatsächliche Inanspruchnahme unterscheidet sich in den Einkommensklassen. Personen mit dem geringsten Haushaltseinkommen nehmen das Homeofficeangebot in 56 Prozent der Fälle an, während es in der höchsten Klasse 84 Prozent sind. Gründe wurden nicht erfasst, bei geringerem Haushaltseinkommen dürfte aber die Wohnsituation die Nutzung von Homeoffice erschweren. Darüber hinaus liegt der Anteil der Beschäftigten, die das Homeoffice im Jahr 2023 nutzten, in Betrieben mit 500 Mitarbeitenden und mehr bei 38 Prozent, bei Betrieben mit 250 bis 499 Mitarbeitenden liegt dieser Anteil bei 24 Prozent und bei kleinen Betrieben mit weniger als 50 Mitarbeitenden ist nur noch ein Anteil von 14 Prozent zu verzeichnen.¹² Diese Abhängigkeit von der Unternehmens- bzw. Betriebsgröße lässt sich auch mit Blick auf die gesamte Bundesrepublik beobachten.¹³ Dies hängt damit zusammen, dass kleine Unternehmen oft in wenig Homeoffice-affinen Bereichen im Handwerk und der Gastronomie angesiedelt sind.

Außerdem wird der Umfang der Homeoffice-Nutzung innerhalb der Befragung mit steigendem Alter größer. Ebenso steigt mit dem Alter auch die Zufriedenheit mit der aktuellen Situation und desto mehr Befragten planen keine Veränderung der Präsenzzeiten. Die Altersgruppen der unter 30-Jährigen sind die einzigen, in denen mehr Menschen planen, ihre Präsenz an der Arbeitsstätte in Zukunft eher zu erhöhen als zu verringern. Es ist zu vermuten, dass die jüngeren Generationen nach den Phasen der Kontaktbeschränkungen während der Schul- und Ausbildungszeit vermehrt den Kontakt zu Kolleginnen und Kollegen suchen.

Neben dem Homeoffice ist vor allem das **flexible Arbeitszeitmodell** weit verbreitet. Dieses Modell ist im Rahmen der Studie relevant, da es ähnlich wie die Nutzung von Homeoffice

¹⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik 2024: online.

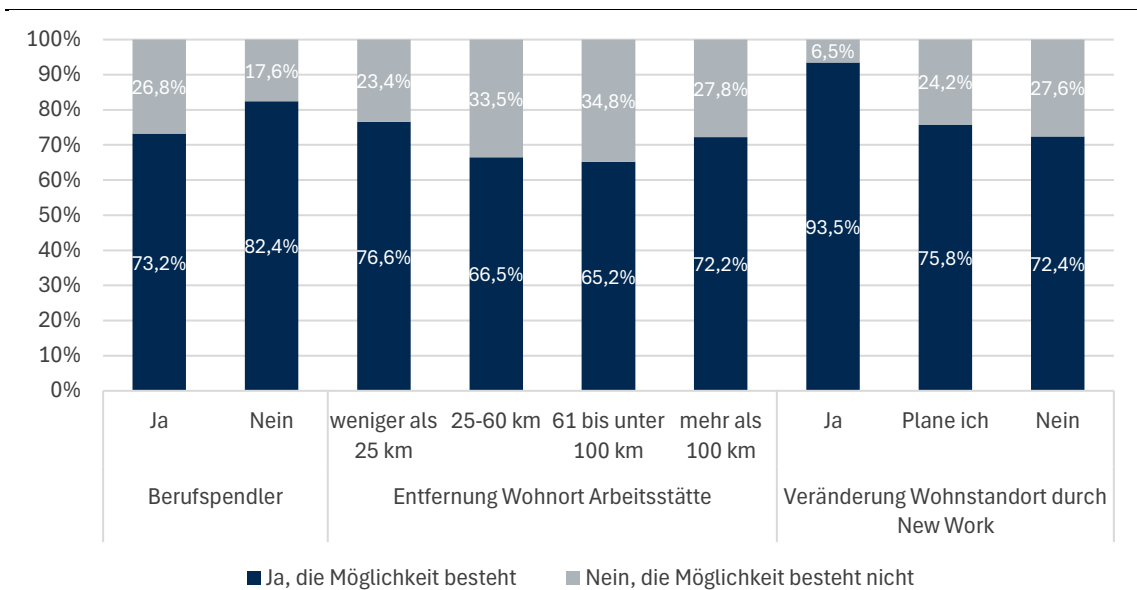
¹¹ Bayerisches Landesamt für Statistik 2024: online.

¹² Bayerisches Landesamt für Statistik 2024: online.

¹³ Statistisches Bundesamt (Destatis) 2024: online.

einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben kann (vgl. Kapitel 0). Neben der Entzerrung von Verkehrsspitzen können Arbeitswege entfallen, da zusätzlich freie Tage ermöglicht werden. Von den 970 Befragten, die sich zu ihren flexiblen Arbeitszeiten äußerten, können sich fast drei Viertel durch die Flexibilisierung komplett freie Tage nehmen. Besonders häufig profitieren die Befragten, die ihren Wohnstandort durch ein New Work-Modell nach der Corona-Pandemie verändert haben (vgl. Abbildung 3). Mehr als 93 Prozent dieser Befragten geben an, durch flexibles Arbeiten komplett freie Tage generieren zu können. Die Möglichkeit und Nutzung flexibler Arbeitszeiten nahmen jedoch nach einem Umzug nicht weiter zu. Dies deutet darauf hin, dass die bereits bestehende Möglichkeit flexibler Arbeitszeiten und freier Tage einen Wohnstandortwechsel begünstigen kann. Die Möglichkeit eines freien Tages wächst nicht proportional mit der Entfernung zur Arbeitsstätte. Unter denjenigen, die weniger als 25 Kilometer von der Arbeitsstätte wohnen, ist der Anteil mit 76,6 Prozent am höchsten, bei Distanzen über 100 Kilometern mit 72,2 Prozent am zweithöchsten. Die Möglichkeit eines freien Tages durch flexible Arbeitszeiten sinkt auf den mittleren Distanzen. Mit 73,2 Prozent ist der Anteil unter den Pendelnden (mindestens einen Tag pro Woche Präsenz an der Arbeitsstätte) geringer als unter denjenigen, die zu 100 Prozent im Homeoffice arbeiten (82,4 Prozent).

Abbildung 3
Freie Tage durch flexible Arbeitszeiten



Quelle: eigene Erhebung. n = 970. Nur Befragte, die flexible Arbeitszeiten wahrnehmen.

Frage: „Sie haben angegeben von einem flexiblen Arbeitszeitmodell Gebrauch zu machen. Ist die Flexibilisierung so ausgestaltet, dass Sie sich hierdurch auch komplett freie Tage generieren können, indem Sie an den bestimmten Tagen entsprechend mehr arbeiten?“

Dies könnte daran liegen, dass im Homeoffice die Fahrzeiten wegfallen, sodass längere Arbeitstage möglich werden. Gleichzeitig könnte dies den steigenden Anteil der Möglichkeit für Gleittage bei Distanzen zum Arbeitsort von über 100 Kilometern erklären, da diese

Personen sich die Arbeitszeiten flexibler legen, um seltener pendeln zu müssen und sie dazu häufiger im Homeoffice arbeiten oder sogar einen Zweitwohnsitz am Arbeitsort haben.

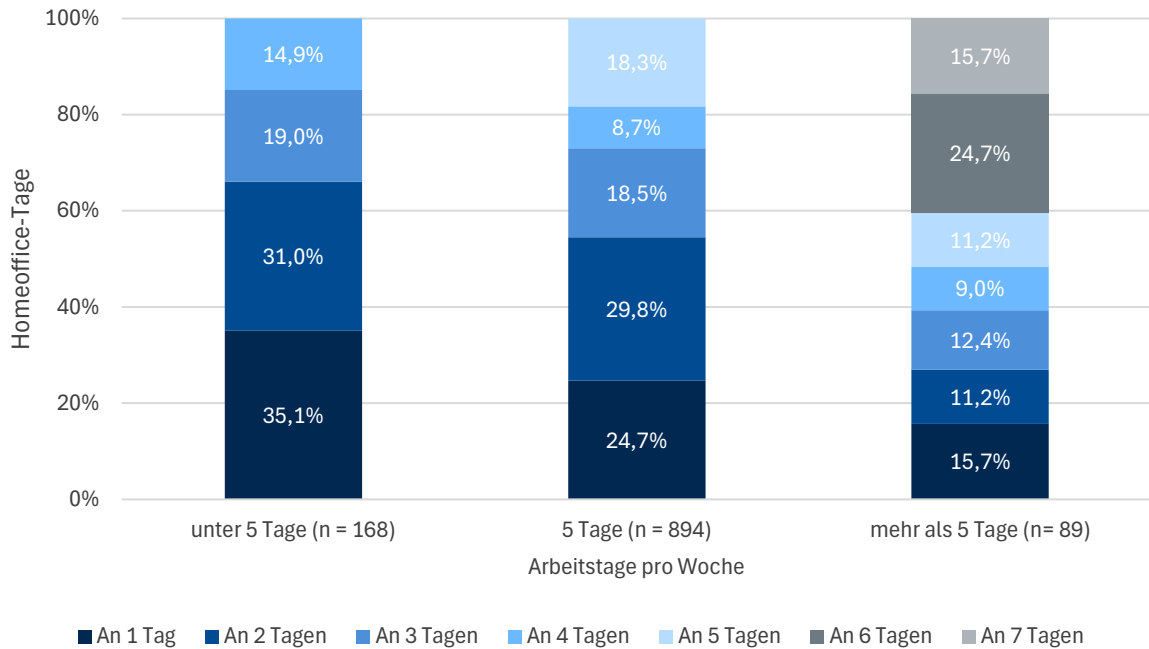
2.2 Es werden mehr Homeoffice-Tage angeboten als in Anspruch genommen

Kernaussagen

- Über alle Beschäftigungsgrade hinweg arbeiten die Befragten weniger im Homeoffice als ihnen angeboten wird. Besonders der einzelne Homeoffice-Tag wird überproportional häufig genutzt.
- Das Potenzial des Homeoffice zur Entlastung des Verkehrs ist noch nicht ausgeschöpft.

Die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung zeigen erwartungsgemäß, dass wenn Homeoffice angeboten wird, dieses Angebot mit dem Arbeitsumfang wächst. Bei Arbeitswochen von weniger als fünf Tagen wurden den Befragten mit Homeoffice-Potenzial nur in etwa 34 Prozent der Fälle mehr als zwei Tage im Homeoffice angeboten. Bei einer 5-Tage-Woche waren es schon 45 Prozent und bei einem Beschäftigungsgrad von mehr als fünf Tagen pro Woche wurden 73 Prozent der Befragten mehr als zwei Tage Homeoffice angeboten. Zwei von fünf Befragten in dieser Gruppe hatten sogar die Möglichkeit, an mehr als fünf Tagen pro Woche im Homeoffice zu arbeiten (Abbildung 4).

Abbildung 4
Anzahl angebotener Homeoffice-Tage



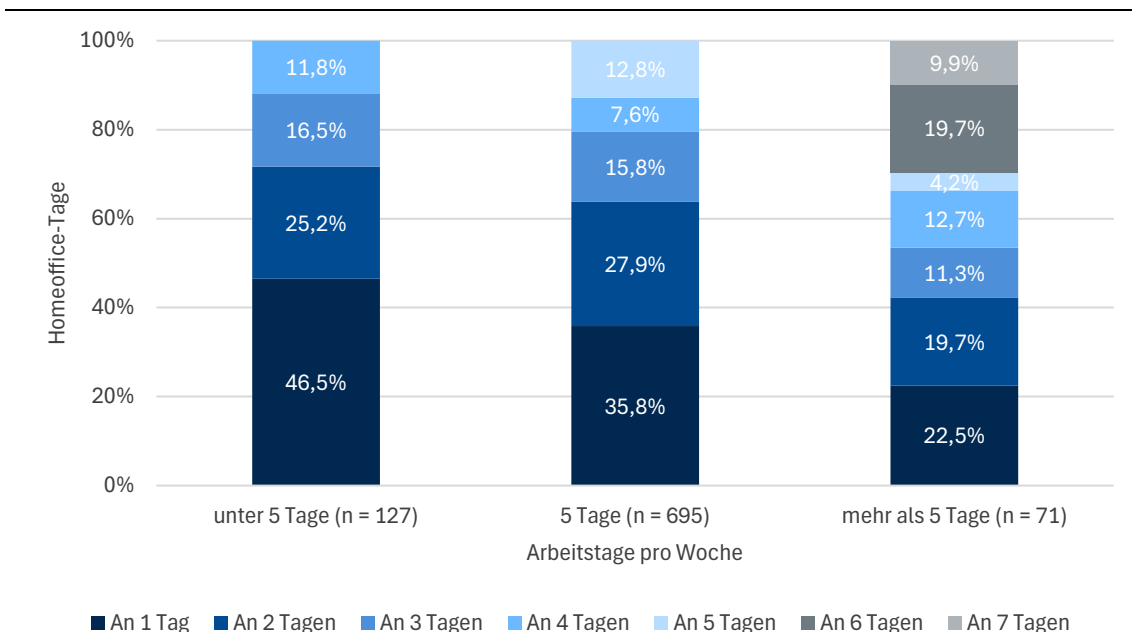
Quelle: eigene Erhebung. n = 1151. Nur Befragte, die vom Arbeitgeber die Chance auf Homeoffice haben.

Frage: „Sie haben zu Beginn angegeben aktuell ... Tage pro Woche zu arbeiten. An wie vielen dieser Tage dürfen Sie von Ihrem Arbeitgeber aus im Homeoffice bzw. von außerhalb der Arbeitsstätte arbeiten?“

Der Vergleich des Homeoffice-Angebots mit der Inanspruchnahme von Homeoffice zeigt allerdings, dass die Befragten über alle Beschäftigungsgrade hinweg weniger von zu Hause arbeiten als sie dürften. Bei einem Arbeitsumfang von weniger als fünf Tagen pro Woche gaben zwei Drittel der Teilnehmenden an, ein bis zwei Tage im Homeoffice arbeiten zu können. Tatsächlich arbeiteten aber mehr als 70 Prozent an ein bis zwei Tagen nicht im Büro (vgl. Abbildung 5).

Das gleiche Bild zeigt sich bei Befragten mit fünf Arbeitstagen. Während über 45 Prozent der Beschäftigten drei und mehr Homeoffice-Tage zugestanden werden, nutzen nur knapp über ein Drittel diese Möglichkeit. Die Befragung erfasst auch Personen in Leitungspositionen, die nicht dem Arbeitszeitgesetz unterliegen und somit auch regelmäßig sonntags arbeiten dürfen. Aber auch bei diesen Personen mit mehr als fünf Arbeitstagen wurde mehr Homeoffice angeboten als genutzt. Mehr als 40 Prozent der Befragten hätten sechs oder sogar sieben Tage von zu Hause arbeiten können, dies wird aber nur von knapp 30 Prozent in vollem Umfang genutzt.

Abbildung 5
Anzahl in Anspruch genommener Homeoffice-Tage



Quelle: eigene Erhebung. n = 893. Nur Befragte, die Homeoffice wahrnehmen.

Frage: „Und an wie vielen Tagen pro Woche arbeiten Sie in der Regel im Homeoffice bzw. von außerhalb der Arbeitsstätte?“

Insgesamt wurde vor allem der einzelne Homeoffice-Tag überproportional in Anspruch genommen. Bei den kürzeren Arbeitswochen wurde das Angebot jeweils um etwa elf Prozentpunkte häufiger genutzt, als es zur Verfügung gestellt wurde. Auch wenn mehr Homeoffice möglich wäre, geben sich die Befragten also mit einem oder zwei Tagen zufrieden. Es werden etwa 68 Prozent der angebotenen Homeoffice-Tage ausgeschöpft. Auch im Hinblick auf den Verkehr bedeutet dies, dass das Potenzial des Homeoffice zur Entlastung der Verkehrsträger noch nicht ausgeschöpft ist. Welche Implikationen sich aus der Nutzung von New Work-Modellen wie flexiblen Arbeitszeiten und Homeoffice auf das Mobilitätsverhalten und die Infrastruktur ergeben, wird in den folgenden Kapiteln betrachtet.

3 Auswirkungen von New Work auf den Verkehr

New Work-Modelle in Bayern: Implikationen für Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsplanung

Kernaussagen

- Durch flexible Arbeitszeitmodelle kommt es zu einer Auflockerung der Pendlerströme und einer gleichmäßigeren Verteilung der Verkehrsnachfrage über den Tag.
- Dadurch wird eine flexiblere Verkehrssteuerung in Bezug auf das ÖPNV-Angebot und die Verkehrsinfrastruktur nötig.
- Es ist eine zunehmende Trennung von Arbeits- und Wohnort zu beobachten, was in den kommenden Jahren zu verstärkten Verkehrsbeziehungen zwischen Städten und ihrem Umland führen kann.

Die Verbreitung von New Work-Modellen im Freistaat Bayern verändert nicht nur drastisch die Arbeitswelt, sondern zeigt auch Auswirkungen auf die Mobilität. Besonders flexible Arbeitszeiten führen dazu, dass klassische Pendlerströme entzerrt werden und die Verkehrsnachfrage gleichmäßig über den Tag verteilt wird. Das kann positive Effekte auf die Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Nahverkehr haben, stellt zugleich jedoch auch neue Herausforderungen an die Verkehrsplanung. Eng damit verbunden ist das Thema des betrieblichen Mobilitätsmanagements, dass im Zuge der Verbreitung von New Work-Modellen an Bedeutung gewinnt.

3.1 New Work als Treiber für einen Wandel in der Verkehrsplanung

Kernaussagen

- Flexible Arbeitszeiten, wie Gleitzeit oder Vertrauensarbeitszeit, führen zur zeitlichen Auflockerung traditioneller Pendlerströme.
- Das bewirkt eine gleichmäßigere Verteilung der Verkehrsnachfrage über den Tag, die mit fortschreitender Etablierung solcher Arbeitsmodelle in Zukunft weiter ansteigen wird.
- Langfristig könnten durch diese Entwicklung die Kapazitätsanforderungen an die verkehrliche Infrastruktur gesenkt werden. Allerdings bleibt ein leistungsfähiger Ausbau der Infrastruktur weiterhin essenziell. Große Projekte wie die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München oder der Ausbau von Hauptverkehrsachsen bleiben schon deshalb notwendig, weil sie nicht nur der Entzerrung von Spitzenverkehren dienen, sondern auch strukturelle Kapazitätsengpässe langfristig beheben.
- Es ist eine flexiblere Verkehrssteuerung nötig, nicht nur in Bezug auf das ÖPNV-Angebot, sondern auch in Bezug auf intelligente Stadtplanung, beispielsweise dynamische

- Ampelschaltungen, Ausbau von Radwegen, ohne den Wirtschaftsverkehr zu beeinträchtigen.
- Es besteht die Chance, ein gleichmäßigeres ÖPNV-Angebot ohne singuläre Spitzenbelastungen zu planen und aufzubauen, insbesondere eine nachfrageorientierte Taktung mit kleineren Fahrzeugen, eine Verdichtung des Haltestellennetzes und ein smartes Mobilitätsdatenökosystem.

Entzerrung der Verkehrsspitzen

Die Analyse der Bevölkerungsbefragung sowie der Unternehmensbefragung hat gezeigt, dass das New Work-Modell der flexiblen Arbeitszeiten in Bayern sehr verbreitet ist und aktiv genutzt wird. Diese Entwicklung ist im verkehrlichen Kontext von hoher Relevanz, da sie erhebliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Menschen hat. Flexible Arbeitszeiten, wie beispielsweise Gleitzeit oder Vertrauensarbeitszeit, führen dazu, dass traditionelle Pendlerströme zeitlich aufgelockert und damit entzerrt werden. Anders als bei starren Arbeitszeiten, die synchronisierte Pendlerbewegungen erzeugen und zu hohen Spitzenbelastungen sowohl im ÖPNV als auch im MIV in den Morgen- und Abendstunden führen, ermöglichen flexible Modelle eine individuelle Anpassung der Arbeitswege. Beschäftigte können ihren Arbeitsbeginn und -ende nach eigenen Bedürfnissen gestalten und so die Stoßzeiten bewusst vermeiden. Dies führt zu einer gleichmäßigeren Verteilung der Verkehrsnachfrage über den Tag hinweg, die mit fortschreitender Etablierung solcher Arbeitsmodelle in Zukunft weiter ansteigen wird. Langfristig könnte dies in bestimmten Bereichen die Kapazitätsanforderungen an die Verkehrsinfrastruktur reduzieren, insbesondere dort, wo sich eine deutliche Entzerrung der Verkehrsspitzen zeigt. Allerdings bleibt ein leistungsfähiger Ausbau der Infrastruktur weiterhin essenziell, da viele Berufsgruppen nicht von Homeoffice profitieren und zentrale Verkehrsachsen – insbesondere im Ballungsraum – weiterhin stark frequentiert bleiben. Im ÖPNV könnte der Effekt einer verstärkten Verlagerung von Arbeitswegen auf flexiblere Zeiten dazu beitragen, den Bedarf an punktuellen Spitzenkapazitäten etwas zu reduzieren. Dies bedeutet jedoch nicht, dass größere Infrastrukturprojekte obsolet werden. Vielmehr bietet die Entwicklung die Chance, den ÖPNV strategisch weiterzuentwickeln, beispielsweise durch eine gleichmäßigere Taktichte über den gesamten Tag hinweg. Große Projekte wie die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München oder der Ausbau von Hauptverkehrsachsen bleiben notwendig, da sie nicht nur der Entzerrung von Spitzenverkehren dienen, sondern auch strukturelle Kapazitätsengpässe langfristig beheben. Andererseits kann der negative Effekt auftreten, dass bei Gleitzeit oder Vertrauensarbeitszeit, bei denen Beschäftigte ihre Arbeit zu individuellen Zeiten beginnen und beenden, die Planung und Abstimmung der ÖPNV-Taktung deutlich erschwert wird. Bei versetzten Arbeitszeiten und Schichtarbeit, bei denen mehrere Personen zu einer vom Betrieb festgelegten Zeit beginnen, kann die ÖPNV-Taktung an Unternehmensstandorten von Unternehmen und Verkehrsverbänden besser an die Arbeitszeiten angepasst werden. Verkehrsverbände und Kommunen sollten sich dieser Entwicklung bewusst sein und ihr Fahrtangebot in Bezug auf Taktfrequenz und Fuhrparkangebot entsprechend anpassen. Im Kontext dieser Entwicklung könnte eine nachfrageorientierte Taktung mit kleineren Fahrzeugen eine mögliche Lösung darstellen.¹⁴

¹⁴ Conrad et al. 2022.

Insgesamt zeigt die Staubilanz des ADAC, dass die Stautunden auf den Autobahnen 2024 um etwa 5 Prozent gestiegen sind. Das Verkehrsaufkommen wächst also weiter. Dennoch sind die Auswirkungen des Homeoffice erkennbar, da das Stauaufkommen an Montagen, wo mehr Homeoffice gemacht wird, geringer ausfällt.¹⁵

Flexible und digitale Mobilitätsangebote

Flexible und digitale Mobilitätsangebote gewinnen an Bedeutung. Angebote wie Ride-Pooling und On-Demand-Verkehre, bei denen Fahrtwünsche von verschiedenen Fahrgästen gebündelt werden beziehungsweise eine Fahrt mit einem kleineren Fahrzeug fahrplanunabhängig gebucht werden kann, helfen dabei, auch abseits der Verkehrsspitzen ein ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. Dies ist gerade im ländlichen Raum relevant, wo der ÖPNV-Takt häufig nur auf die Hauptverkehrszeiten ausgelegt und abseits dieser sehr ausgedünnt ist. Dafür ist der Aufbau eines smarten Mobilitätsdatenökosystems nötig, das die Fahrgäste mit den Angeboten sowie die Angebote untereinander verknüpfen kann. So können unter anderem auch Last-Mile-Angebote wie Bike- oder Scootersharing gefördert werden, die die Intermodalität unterstützen.

Bedarfsgerechter Ausbau des ÖPNV

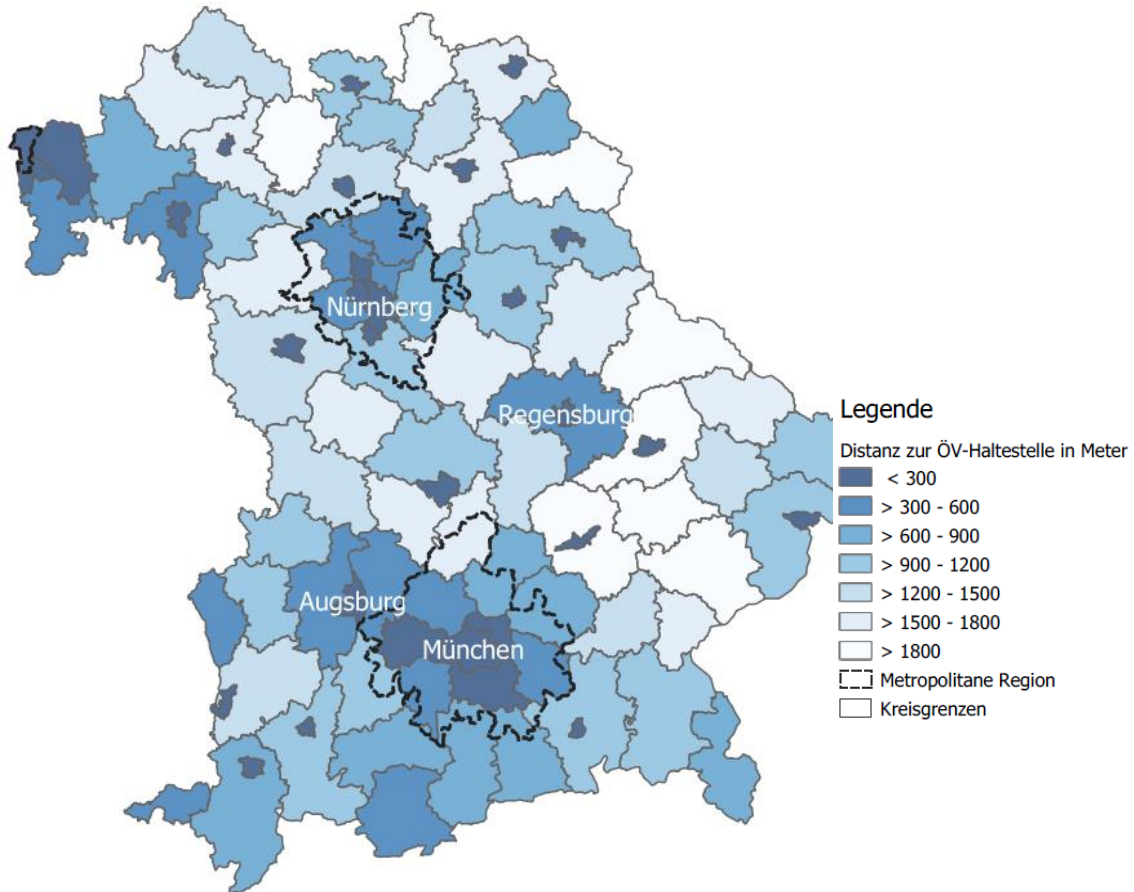
Damit der ÖPNV eine tragende Rolle in intermodalen Mobilitätsketten übernehmen kann, ist ein bedarfsgerechter Ausbau erforderlich. Gerade in Gegenden abseits der Metropolregionen fehlen Alternativen zur Nutzung des MIV. In den Städten liegt die durchschnittliche Distanz zur nächstliegenden Station oftmals bei unter 300 Metern und es besteht somit eine sehr gute fußläufige Erreichbarkeit. In dünn besiedelten Gebieten in Niederbayern, der Oberpfalz, Ober- und Unterfranken muss die Bevölkerung jedoch häufig mehr als 1,5 Kilometer zurücklegen, um eine Haltestelle des ÖPNV zu erreichen (Abbildung 6). Es ist allerdings erkennbar, dass es bereits am Rand der Metropolregionen eine Abschwächung der Verfügbarkeit von Infrastruktur des ÖPNV gibt und lange Wege kein exklusives Problem von ländlichen Räumen sind. Da es in der Literatur und innerhalb der Befragung eine leichte Tendenz zum Umzug in den suburbanen Raum gibt, gibt es einen steigenden Bedarf an einem leistungsfähigen ÖPNV, und für längere Arbeitswege auch öffentlichen Fernverkehr. Wie Kapitel 0 zeigt, wird ein guter Anschluss an das Fernverkehrsnetz wie zum Beispiel in Mittelfranken auch genutzt.

Eine Verdichtung sowohl des Haltestellennetzes als auch des ÖPNV-Taktes abseits der Hauptverkehrszeiten ist also unumgänglich.

¹⁵ ADAC e. V. 2025: online.

Abbildung 6

Durchschnittliche Distanz zur nächsten Haltestelle des ÖV in Bayern



Quelle: BBSR INKAR, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie. Eigene Darstellung.

Der Bayerntakt muss landesweit ausgebaut und vollständig umgesetzt werden, was teilweise Infrastrukturmaßnahmen wie den Ausbau von Gleisen und Bahnsteigen an Knotenbahnhöfen voraussetzt. Dies gewährleistet einen mindestens stündlichen Takt an jeder Bahnstation und durch viele aufeinander abgestimmte Umsteigemöglichkeiten wird eine große Flächenabdeckung erreicht.¹⁶ Der Bayerntakt wird in Zukunft im Deutschlandtakt aufgehen.¹⁷ Investitionen in die bayerische Schieneninfrastruktur nützen somit dem gesamten Schienenverkehr in Deutschland und umgekehrt. Durch die Abstimmung des Regionalverkehrs auf den Fernverkehr könnte sich dadurch auch auf langen Wegen die Attraktivität der Schiene erhöhen. Gleichzeitig müssen über den Deutschland- bzw. Bayerntakt hinausgehend auch die Abfahrtszeiten der Busse auf die der Züge abgestimmt sein. Dadurch könnten einige Gebiete im Osten des Landes besser an das Fernverkehrsnetz

¹⁶ Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) o. J.: online.

¹⁷ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) o. J.

angebunden werden. Als Vorbild kann hier die Schweiz dienen, wo ein integraler Taktfahrplan umgesetzt wurde, der nicht nur auf den Schienenverkehr beschränkt ist. Dort sind Fahrpläne aller Verkehrsmittel – von Zügen über Busse bis hin zu Fähren – landesweit aufeinander abgestimmt. Züge verkehren in der Regel im Halbstundentakt oder Stundentakt, wobei Ankunfts- und Abfahrtszeiten an zentralen Knotenpunkten so koordiniert sind, dass kurze Umsteigezeiten gewährleistet werden. Dieses System sorgt für eine hohe Zuverlässigkeit und ermöglicht auch in ländlichen Regionen eine gute Erreichbarkeit ohne lange Wartezeiten.¹⁸ Der integrale Taktfahrplan trägt wesentlich zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei und fördert eine nachhaltige Mobilität. Für weiterhin notwendige Pkw-Fahrten ist ein gut ausgebautes Carsharing-Netz erforderlich. Um dieses in Zukunft zu erweitern, sollte die Planung von Wohnbaugebieten und Carsharing verknüpft werden. Ein Beispiel hierfür sind zwei Quartiere in der Hamburger HafenCity, in denen dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr Priorität eingeräumt wird, während ergänzend mehrere Carsharing-Stellplätze in Tiefgaragen bereitgestellt werden.¹⁹

Intelligente Stadtplanung

Auch für die Verkehrsinfrastruktur ergeben sich durch New Work-Modelle weitreichende Implikationen. Der Anteil des MIV wird auf Arbeitswegen geringer und durch flexible Arbeitszeiten entsteht weniger Belastung im Berufsverkehr, gegebenenfalls aber eine stärkere Nachfrage zu Randzeiten. Hier ist eine flexiblere Verkehrssteuerung nötig, nicht nur in Bezug auf das ÖPNV-Angebot, sondern auch in Bezug auf dynamische Ampelschaltungen. Adaptive Ampelschaltungen helfen dabei, den Verkehrsfluss effektiv zu steuern und Wartezeiten zu verringern. Außerdem können durch intelligente Verkehrssteuerung Muster im Berufsverkehr erkannt werden und durch dynamische Fahrspuren, alternative Routenempfehlung oder flexible Fahrverbote bzw. Geschwindigkeitsvorgaben auf Nachfragespitzen reagiert werden.

Wie die Bevölkerungsbefragung gezeigt hat, spielen der Fuß- und Radverkehr auf privaten Wegen bereits eine wichtige Rolle und werden nach Einschätzung der Befragten zukünftig auch auf den kurzen beruflichen Wegen zunehmen. Somit ist hier der Ausbau von Geh- und Radwegen von großer Bedeutung. Es müssen nach dem Vorbild der Niederlande oder Dänemarks sichere Kreuzungspunkte, baulich getrennte Fahrradwege sowie sichere Abstellmöglichkeiten, wie zum Beispiel Fahrradparkhäuser, entstehen. Außerdem muss die Anbindung an den ÖPNV durch mehr Haltestellen abseits der Stadtzentren auch infrastrukturell verbessert und barrierefrei ausgebaut werden. Die steigende Relevanz der Nahmobilität unterstreicht die Bedeutung der Stadt der kurzen Wege. Wenn alle Angebote des täglichen Bedarfs in der Umgebung sind, bedarf es für viele Wege gar keines eigenen Pkws mehr.

¹⁸ Schertenleib Riner 2022: online.

¹⁹ Bundesverband CarSharing e.V. 2022.

3.2 Die Divergenz zwischen Wohnort und Arbeitsort steigt

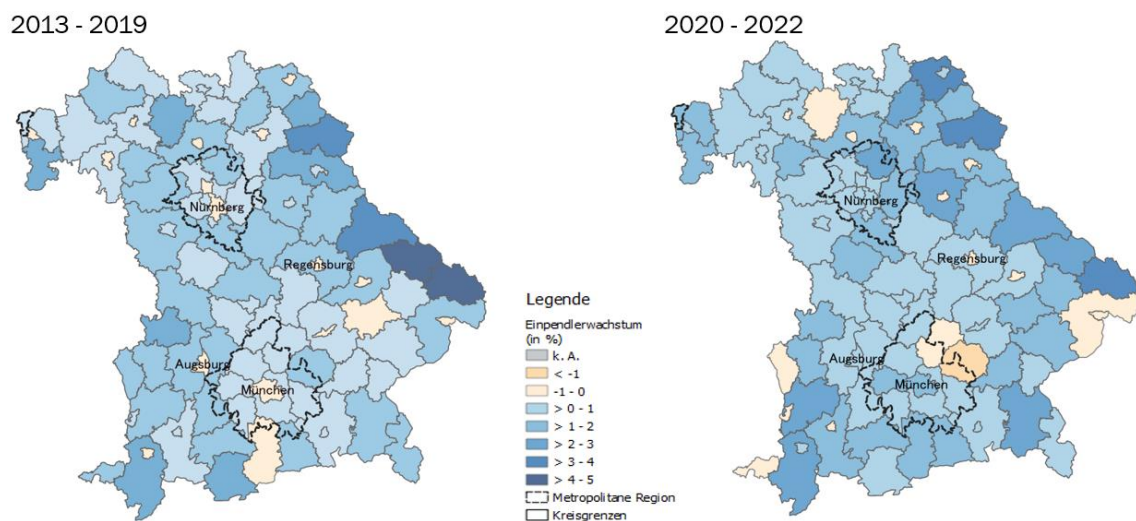
Kernaussagen

- Die Zahl der Einpendelnden ist in vielen Regionen seit der Corona-Pandemie gestiegen, insbesondere in städtischen Gebieten. Dies deutet darauf hin, dass mehr Menschen außerhalb der Gemeindegrenzen ihres Arbeitsortes wohnen, was langfristige Auswirkungen auf den Pendelverkehr haben kann.
- Auch die Quote der Auspendelnden ist seit 2020 gestiegen, insbesondere in Regionen rund um Metropolen wie München, Nürnberg und Regensburg. Auch die kreisfreien Städte im Norden des Landes sind hier zu nennen.
- Während die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort zunimmt, sind die direkten Auswirkungen auf das Pendelverhalten noch nicht vollständig absehbar. Veränderungen in der Verkehrsbelastung könnten sich erst in den kommenden Jahren deutlicher zeigen.
- Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsorten erfordert eine Anpassung der Infrastruktur, sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im Breitbandausbau, um hybride Arbeitsmodelle zu unterstützen und unnötige Pendelbewegungen zu reduzieren.

Die Veränderung von Pendelbewegungen nach der Corona-Pandemie ist von besonderer Bedeutung, um eventuelle Auswirkungen des Homeoffice auf die regionalen Verkehrsströme abschätzen zu können. Als Pendelnde zählen diejenigen Beschäftigten, deren Arbeits- und Wohnort in unterschiedlichen Gemeinden liegt. Ob und wie häufig zwischen beiden Orten tatsächlich gependelt wird, kann dadurch nicht spezifiziert werden. Abbildung 7 die jährliche Wachstumsrate des Anteils der Einpendelnden an der Gesamtzahl der SvB am Arbeitsort im Zeitraum 2013 bis 2019 sowie 2020 bis 2022.

Abbildung 7

Jährliche Wachstumsrate des Anteils der Einpendelnden



Quelle: BBSR INKAR (2024); GeoBasis-DE / BKG 2024. Eigene Darstellung.

Es ist zu erkennen, dass der Anteil der Einpendelnden im Großteil des Landes im ersten Zeitraum zugenommen hat, was auf eine zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort hindeutet. Gerade in den kreisfreien Städten sank dieser Anteil allerdings. Der Anteil der SvB, die außerhalb der Gemeindegrenzen ihres Arbeitsortes lebten, wurde dort bis 2019 also geringer. Innerhalb der Metropolregionen Nürnberg und München war die Entwicklung zwar nicht negativ, aber weniger positiv als in vielen ländlichen Regionen des Landes. Demgegenüber ist der Anteil der Einpendelnden in den Städten im Zeitraum während der Corona-Pandemie stärker gestiegen als im Zeitraum bis 2019. Zumindest in den Zentren der Metropolregionen ist somit eine leichte Tendenz zu erkennen, dass der Wohnort außerhalb der Gemeindegrenzen des Arbeitsortes liegt. Allerdings war auch in vielen ländlichen Regionen die Wachstumsrate des Anteils der Einpendelnden stärker als vor der Corona-Pandemie. Unter den Gemeinden mit den meisten Einpendelnden in Deutschland liegt die Landeshauptstadt München mit mehr als 450.000 Personen auf dem ersten Platz und mit Nürnberg ist eine weitere bayerische Stadt unter den Top 10.²⁰

Im Gegensatz zur Quote der Einpendelnden beschreibt der Auspendelndenanteil den Anteil der Auspendelnden an den SvB am Wohnort. Die Entwicklung dieser Kennzahl zeigt Abbildung 8. Im Zeitraum von 2013 bis 2019 sank die Quote jährlich vor allem in den ländlichen Regionen im Norden und Osten des Landes, aber auch am Rand der Metropolregionen. Seit 2020 stieg der Anteil der Auspendelnden sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Regionen. Besonders präsent ist der Anstieg jedoch im Städtedreieck Nürnberg, Regensburg und München sowie in den Landkreisen, die kleinere Städte umgeben. Hier kann in gewissem Maße geschlussfolgert werden, dass eine steigende Anzahl an Personen, die in Regionen außerhalb der Kernstädte leben, nicht in ihren Wohnorten arbeitet. Gleichzeitig wuchs auch der Anteil der Auspendelnden in kleineren Großstädten wie Würzburg, Bamberg und Bayreuth. Die Stadt Nürnberg liegt unter den wichtigsten Destinationen für Auspendelnde von Bamberg und Bayreuth auf Platz zwei und drei, von Würzburg auf Platz sieben. Die meisten SvB pendeln in die angrenzenden Landkreise, aus Würzburg jedoch auch in noch weiter entfernte Regionen wie Frankfurt am Main oder Stuttgart.²¹ Gemessen an den Auspendelnden liegt die Landeshauptstadt München deutschlandweit hinter Berlin auf dem zweiten Platz mit etwa 200.000 Personen, die die Stadt zum Arbeiten verlassen.²²

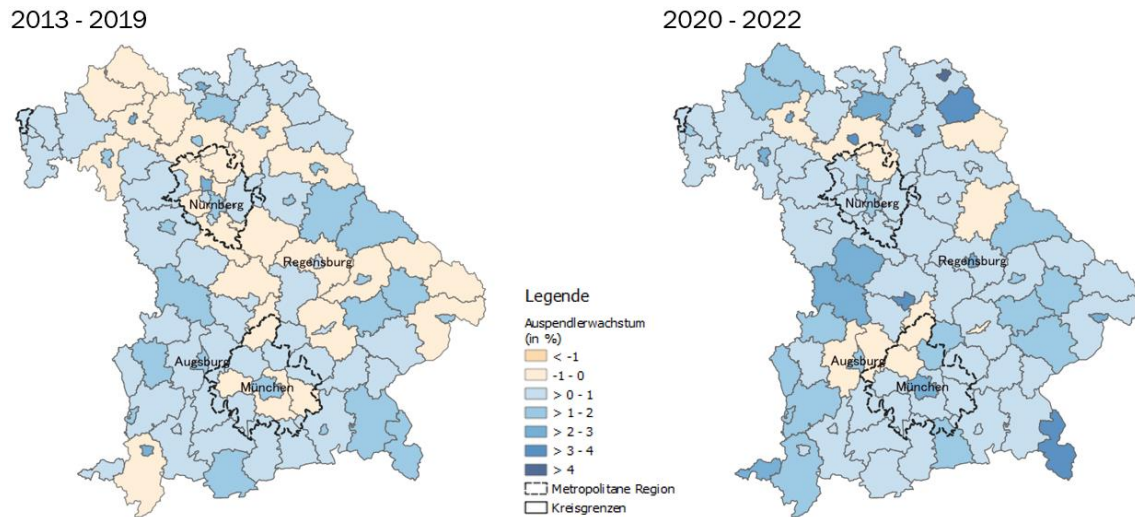
²⁰ Deutscher Bundestag 2024.

²¹ Bundesagentur für Arbeit (BA) 2023: online.

²² Deutscher Bundestag 2024.

Abbildung 8

Jährliche Wachstumsrate des Anteils der Auspendelnden



Quelle: BBSR INKAR (2024); GeoBasis-DE / BKG 2024. Eigene Darstellung.

Die beiden Kennzahlen zusammenfassend zeigt sich, dass die Quoten der Einpendelnden (vgl. Abbildung 7) auch vor der Corona-Pandemie in den meisten Landkreisen anstiegen. In Oberbayern und Teilen Frankens lässt sich erkennen, dass die Wachstumsraten seit 2020 etwas größer geworden sind. Deutlicher ist dieser Anstieg jedoch bei der Quote der Auspendelnden zu sehen (vgl. Abbildung 8). Während hier viele Kreise in Franken und Niederbayern im Zeitraum bis 2019 negative Wachstumsraten aufwiesen, kehrte sich diese Entwicklung ab 2020 um. Allerdings lassen sich noch nicht so signifikante Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen erkennen, wie es die Literatur vermuten lässt. Möglicherweise sind die Auswirkungen von Wohnstandortentscheidungen, die in der Regel langfristiger Natur sind, im Jahr 2022 noch nicht vollständig sichtbar. Es ist denkbar, dass sich diese Effekte erst in den Folgejahren deutlicher manifestieren, was auf die zeitverzögerte Reaktion von Haushalten auf strukturelle Veränderungen im Arbeits- und Wohnungsmarkt hindeutet. Außerdem zeigen die Statistiken nicht zwingend das reale Pendelverhalten, sondern die räumlichen Divergenzen von Wohn- und Arbeitsort. Hier ist jedoch eine leichte Tendenz zu erkennen, dass diese Divergenz seit der Pandemie zunimmt.

Für die Zukunft ist zu beobachten, ob sich diese Entwicklung fortsetzt. Sollten die Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen weiter zunehmen, gewinnen die im vorherigen Kapitel genannten Maßnahmen zur Steigerung der verkehrlichen Effizienz an Bedeutung. Die enge Verkehrsverflechtung zwischen Stadtregionen und Umland dürfte weiterhin bestehen bleiben. Gleichzeitig wird bei hohen Homeoffice-Quoten der Ausbau des Breitbandnetzes in diesen Regionen eine essenzielle Voraussetzung.

4 New Work und Verkehrsverhalten in Bayern

New Work-Modelle können dazu beitragen, das Verkehrsverhalten zu verändern.

Kernaussagen

- Durch Homeoffice und Wohnortwechsel verliert der motorisierte Individualverkehr insbesondere auf beruflichen Wegen an Bedeutung, während der ÖPNV für Homeoffice-Nutzende wichtiger wird.
- Homeoffice-Nutzende sind distanzunempfindlicher. Insgesamt werden sich die Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsort erhöhen, wodurch es zu einer Erhöhung des Homeoffice-Umfangs kommen dürfte.
- Es kommt zu einer Entkopplung von Arbeitswegen und privaten Wegen. Private Erledigungen werden dadurch eher im direkten Wohnumfeld getätigt.

Eine zunehmende Zahl von Personen, die in Regionen außerhalb der Kernstädte leben, arbeitet nicht in ihren Wohnorten. Der Anteil der mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Personenkilometer geht durch die Nutzung von mobilen Arbeitsmodellen besonders auf beruflichen Wegen zurück. Personen, die mobile Arbeitsformen nicht nutzen, nehmen auch für private Wege eher das Auto. Die von den Metropolen München und Nürnberg geprägten Regierungsbezirke Oberbayern und Mittelfranken weisen eine deutlich geringere MIV-Abhängigkeit auf als die anderen bayerischen Regierungsbezirke.

Homeoffice-Nutzende sind weniger distanzempfindlich, auch wenn sich die in Zukunft zurückzulegenden Distanzen zur Arbeit insgesamt erhöhen werden. Damit wird sich wahrscheinlich auch der Umfang der Homeoffice-Nutzung weiter erhöhen.

Durch vermehrtes Homeoffice werden private und berufliche Wege seltener verbunden und beispielsweise der Einkauf im Wohnumfeld zu Fuß erledigt. Dies führt zu einer Reduktion des MIV-Anteils im Modal Split.

Ob sich bei einer weiteren Zunahme von Homeoffice die gesamtgesellschaftliche Verkehrsnachfrage reduziert, ist noch zu erforschen. Gleiches gilt für die Auswirkungen auf Emissionen des Verkehrssektors.

4.1 Homeoffice-Nutzende sind ÖPNV affiner, sowohl auf privaten als auch auf beruflichen Wegen

Kernaussagen

- An beruflichen Wegen hat der MIV einen Anteil von etwa 63 Prozent der Verkehrsleistung, auf privaten Wegen sogar 71 Prozent. Der Anteil des ÖPNV ist auf beruflichen Wegen mit 15 Prozent deutlich höher als auf privaten Wegen mit sieben Prozent.
- In Zukunft wird der MIV voraussichtlich aufgrund der größeren Verbreitung von mobilen Arbeitsformen etwas an Bedeutung zu verlieren, auf beruflichen Wegen stärker als auf privaten Wegen. Wenn wegen New Work-Modellen bereits umgezogen wurde, hat der MIV auf beruflichen Wegen nur noch einen Anteil am Modal Split von etwa 36 Prozent.
- Zugleich spielt der ÖPNV eine deutlich größere Rolle für die berufliche und private Mobilität von Homeoffice-Nutzenden. Noch deutlicher wird der Unterschied bei der Mitberachtung des Wohnstandortwechsels.
- Bei weiterem Ausbau von Homeoffice werden die beruflichen und privaten Wegstrecken weiter entkoppelt.
- Das Thema mangelnder ÖPNV-Verfügbarkeit in weniger dicht besiedelten Regionen lässt sich auch in der Befragung sehen. Teilnehmende, die in Dörfern wohnen, nutzen zu fast drei Viertel der Distanzen den MIV. In Großstädten entfallen auf den MIV und den ÖPNV jeweils etwa ein Drittel der zurückgelegten Kilometer.

Modal Split in Bayern

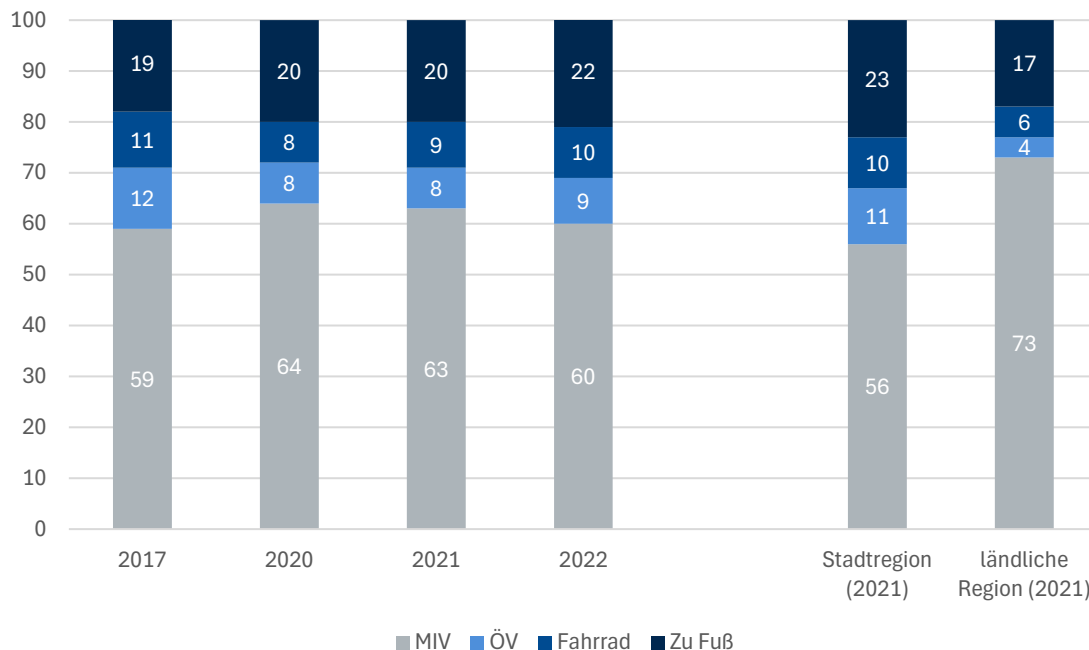
Der Modal Split gibt Auskunft über die Verkehrsmittelwahl der bayerischen Bevölkerung. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den zurückgelegten Wegen war zu Beginn der Corona-Pandemie am größten, da die Ansteckungsgefahr mit dem Coronavirus im privaten Pkw deutlich kleiner war als im öffentlichen Verkehr. Dies korrespondiert mit den bundesweiten Daten. Während 2017 noch 59 Prozent der zurückgelegten Wege in Bayern mit dem MIV getätigt wurden, war der Anteil 2020 mit 64 Prozent am größten. Es kam besonders zu einer Verlagerung weg vom öffentlichen Verkehr (ÖV), der im gleichen Zeitraum vier Prozentpunkte verlor (Abbildung 9). Mit dem Fortschreiten der Corona-Pandemie und dem Abflachen des Infektionsgeschehens verringerte sich auch der Anteil des MIV am Modal Split der Wege kontinuierlich und lag 2022 wieder ungefähr auf dem Niveau vor der Corona-Pandemie.

Der ÖV konnte sich in Bayern allerdings nur leicht erholen und auch die vorübergehende Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 hatte keine strukturellen Auswirkungen auf den Modal Split. Dies könnte unter anderem mit der kurzen Dauer dieses Angebots zusammenhängen, da Verhaltensänderungen langfristiger Natur sind. Im Vergleich mit Gesamtdeutschland ist die bayerische Bevölkerung deutlich fokussierter auf den MIV. Auf Bundesebene hat der MIV nur einen Anteil von 47 Prozent am Modal Split der Wege, während auf die Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zusammen knapp 43 Prozent fallen.²³ Diese Abweichung lässt sich mit der teilweise sehr ländlichen Prägung Bayerns und der

²³ Karlsruher Institut für Technologie (KIT) 2023.

damit verbundenen geringen Bevölkerungsdichte sowie den hohen Einkommen erklären. Dadurch ist der Motorisierungsgrad vergleichsweise hoch.²⁴

Abbildung 9
 Modal Split der Wege in Bayern



Quelle: Schelewsky 2022; van Nek et al. 2023. Eigene Darstellung.

Ebenfalls in Abbildung 9 dargestellt ist die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl in Stadtregionen und ländlichen Regionen in Bayern. In ländlichen Regionen hat der MIV einen deutlich größeren Stellenwert als in städtischen Regionen. Fast drei Viertel der Wege entfallen dort auf den MIV, während der ÖV nur in etwa 4 Prozent der Wege genutzt wird, im Gegensatz zu 11 Prozent innerhalb von Stadtregionen.²⁵ Dies lässt sich auch innerhalb der Bevölkerungsbefragung und anhand der zurückgelegten Distanzen erkennen. Teilnehmende, die in Dörfern und Kleinstädten (Bevölkerungszahl unter 25.000) wohnen, nutzen zu drei Viertel der Distanzen den MIV und nur zu 11 Prozent den ÖPNV. In Großstädten mit einer Bevölkerungszahl von mehr als 250.000 Personen entfallen auf den MIV nur noch 41,4 Prozent der Personenkilometer und auf den ÖPNV 23 Prozent.

²⁴ ADAC e.V. 2023.

²⁵ Schelewsky 2022.

Modal Split auf beruflichen Wegen

Verschiebungen vom MIV zum ÖPNV setzen allerdings voraus, dass das ÖPNV-Angebot ausreichend ausgebaut ist. Das bekannte Thema der mangelnden ÖPNV-Verfügbarkeit in weniger dicht besiedelten Regionen lässt sich auch in der Befragung sehen. So überrascht es nicht, dass die von den Metropolen München und Nürnberg geprägten Regierungsbezirke Oberbayern und Mittelfranken auf Arbeitswegen eine deutlich geringere Abhängigkeit vom MIV aufweisen als die anderen bayerischen Regierungsbezirke (Tabelle 2). Die Region Mittelfranken ist besonders gut an das deutsche Fernverkehrsnetz angebunden, was die Nutzung attraktiver macht.²⁶

Einen besonders hohen Anteil an der Verkehrsleistung zur Arbeit hat der ÖPNV bei Distanzen von 61 bis 100 Kilometern (32,3 Prozent), da hier beispielsweise der Fußweg zur Station nicht so stark ins Gewicht fällt. Innerhalb der Umfrage sinkt der MIV-Anteil an den beruflichen Wegen ab Entfernungen von 60 Kilometern zur Arbeitsstätte und besonders der öffentliche Fernverkehr wird bedeutender.

Tabelle 2

Modal Split der Arbeitswege (nach Verkehrsleistung) nach Regierungsbezirken

Arbeitswege	Regierungsbezirk Wohnort - Nach der Corona-Pandemie						
	Oberbayern	Niederbayern	Oberpfalz	Oberfranken	Mittelfranken	Unterfranken	Schwaben
zu Fuß	14,2%	3,7%	2,9%	3,7%	3,2%	2,8%	4,5%
MIV	47,3%	81,2%	78,8%	84,6%	64,2%	86,0%	70,6%
Privates (E-)Fahrrad	3,6%	4,3%	2,6%	4,3%	2,6%	1,4%	2,6%
ÖPNV	20,5%	7,8%	13,4%	4,5%	13,3%	6,9%	16,8%
Öffentlicher Fernverkehr	6,6%	1,5%	0,1%	1,9%	13,7%	1,2%	3,5%
Sonstiges	7,9%	1,5%	2,0%	1,2%	3,0%	1,8%	2,0%

Quelle: eigene Erhebung.

²⁶ Bayerischer Bauindustrieverband e.V. (BBIV) 2015: online.

Innerhalb der Befragung sind je nach Homeoffice-Nutzung deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten zu sehen. Nicht nur legen Beschäftigte, die von zu Hause arbeiten, insgesamt deutlich weniger Strecke pro Tag zurück,²⁷ sondern ihre Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich deutlich von denjenigen, die kein Homeoffice nutzen. Bei Personen, die im Homeoffice arbeiten, beträgt der Anteil des MIV auf beruflichen Wegen etwa 12 Prozentpunkte weniger als bei Personen, die nie mobil arbeiten (Tabelle 3). Zugleich spielt der ÖPNV eine deutlich größere Rolle für die berufliche Mobilität von Homeoffice-Nutzenden.

Noch deutlicher wird der Unterschied bei der Mitbetrachtung des Wohnstandortwechsels. Wenn wegen New-Work-Modellen bereits umgezogen wurde, hat der MIV auf beruflichen Wegen nur noch einen Anteil am Modal Split von etwa 36 Prozent. Wenn kein Umzug geplant ist, wird deutlich mehr als die Hälfte der Distanzen mit dem MIV gefahren. Gleichzeitig ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Strecken bei den Personen, die bereits umgezogen sind, mit fast 20 Prozent mehr als doppelt so hoch wie bei denjenigen ohne Umzugsplanung. Auch der Anteil des öffentlichen Fernverkehrs ist bei den Umgezogenen höher. Dies widerspricht der Erwartung, dass mit steigender Entfernung der Anteil des MIV ansteigt. Allerdings ist die Stichprobe der Fernpendelnden innerhalb der Befragung klein und deshalb mit Vorsicht zu betrachten. Dazu kommt die Ungewissheit über das eventuelle Vorhandensein einer Zweitwohnung der Fernpendelnden am Arbeitsort.

Tabelle 3

Modal Split der Arbeitswege (nach Verkehrsleistung)

Arbeitswege	Gesamt	Nutzung mobiles Arbeiten		Veränderung Wohnstandort durch New Work		
		Ja	Nein	Ja	Plane ich	Nein
zu Fuß	8,2%	7,7%	8,7%	17,8%	16,9%	3,1%
MIV	63,0%	56,9%	69,3%	36,2%	51,6%	63,9%
Privates (E-)Fahrrad	3,1%	3,6%	2,6%	4,8%	5,6%	2,9%
ÖPNV	15,1%	17,4%	12,8%	9,0%	14,4%	20,4%
Öffentlicher Fernverkehr	5,9%	9,7%	1,9%	19,3%	2,0%	8,2%
Sonstiges	4,6%	4,7%	4,6%	12,8%	9,4%	1,5%

Quelle: eigene Erhebung.

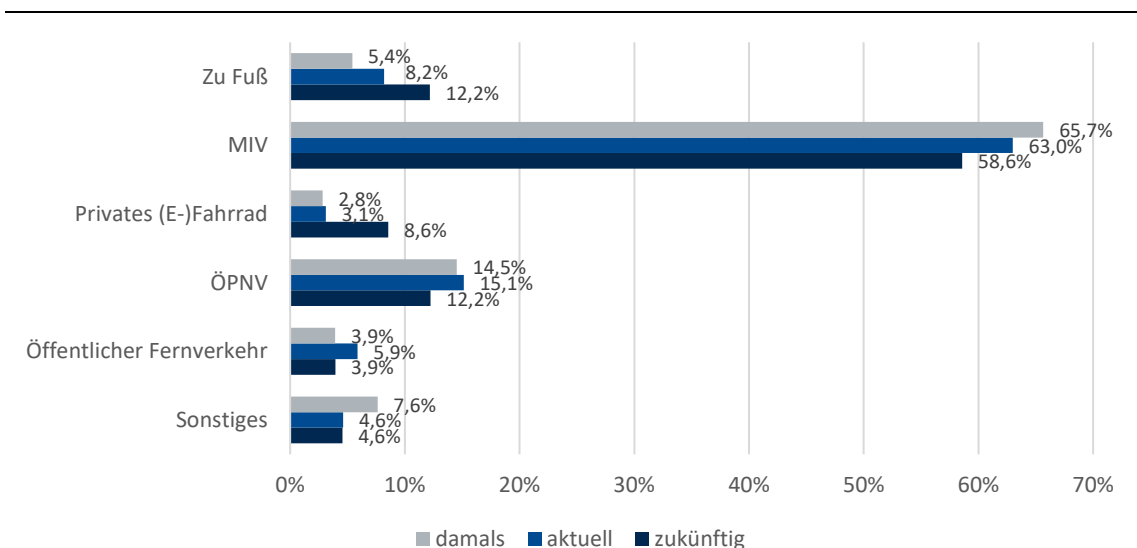
²⁷ George / Kellermann 2023.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Anteil, der mit dem MIV zurückgelegten Personenkilometer durch die Nutzung von mobilen Arbeitsmodellen besonders auf beruflichen Wegen zurückgeht. Der höhere Anteil des Fernverkehrs nach einem Wohnstandortwechsel korrespondiert mit der Erkenntnis, dass mehr Leute weiter weg in die Entfernungskategorien von über 100 Kilometern Distanz zur Arbeitsstätte ziehen. Der gleichzeitig größer werdende Anteil des Fußverkehrs korrespondiert mit der Erkenntnis, dass für 40 Prozent der Befragten die Entfernung zur Arbeit nach einem Umzug geringer wurde (vgl. Kapitel 6.2).

Die Analyse der Verteilung der genutzten Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeitsstätte zeigt im Vergleich der drei untersuchten Zeiträume einige Veränderungen auf. Abbildung 10 zeigt die Entwicklung des Modal Splits gemessen am Anteil der Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung.

Abbildung 10

Entwicklung des Modal Splits (Verkehrsleistung) auf Arbeitswegen



Quelle: eigene Erhebung. Damals (n = 1.835); aktuell (n = 1.745); zukünftig (n = 1.911).

Damals: vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020; zukünftig: in 2 Jahren.

Die anteilige Nutzung des MIV auf Arbeitswegen ist seit der Corona-Pandemie etwas gesunken und wird zukünftig um 7,1 Prozentpunkte gegenüber damals abnehmen. Der öffentliche Nahverkehr ist aktuell im Vergleich zur präpandemischen Nutzung leicht angestiegen, wird zukünftig aber immer noch leicht unter dem damaligen Niveau liegen. Die Nutzung des privaten (E-)Fahrrads hat seit der Corona-Pandemie zugenommen und wird in Zukunft mit einem Anteil an der Verkehrsleistung von 8,6 Prozent deutlich über dem präpandemischen Niveau liegen. Die Ergebnisse zeigen, dass in Zukunft bei der Nahmobilität besonders nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad oder zu Fuß gehen eine größere Rolle spielen werden. Da die Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz in Zukunft auf 33 Kilometer weiter steigen wird, ist davon auszugehen, dass die Dominanz des MIV vor allem auf kurzen Distanzen geringer wird. Außerdem könnten durch

vermehrtes Homeoffice private und berufliche Wege seltener in Wegekettens verbunden und der Einkauf im Wohnumfeld zu Fuß getätigt werden. Dies führt ebenfalls zu der Reduktion des MIV-Anteils im Modal Split. In etwa 40 Prozent der Umzüge, die wegen New Work getätigt wurden, hat sich die Distanz zum Arbeitsort verringert, was konträr zu den insgesamt steigenden Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsort steht. Eine Erklärung könnte hier sein, dass diejenigen, die näher an die Arbeitsstätte ziehen, eher innerhalb ihrer Region umziehen und diese kürzeren Distanzen einen geringeren Einfluss auf den Durchschnittswert haben. Personen, die weiter wegziehen, könnten dies in einem Ausmaß tun, das den Durchschnittswert stark nach oben zieht und einen hohen Homeoffice-Umfang bedingt. Dadurch würde sich der MIV-Anteil ebenfalls verringern, da Homeoffice-Nutzende innerhalb der Befragung ÖPNV-affiner sind.

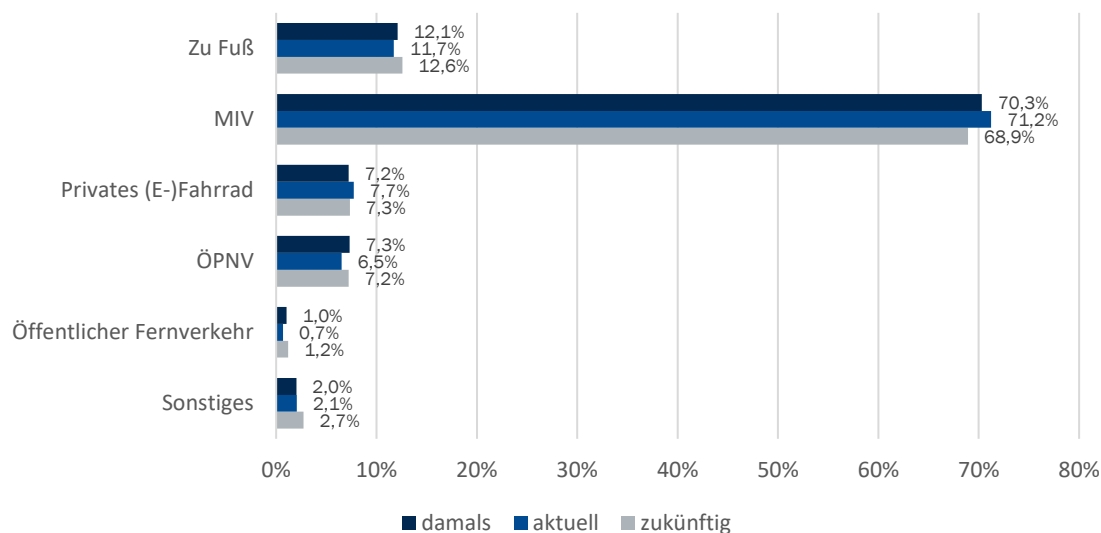
Modal Split auf privaten Wegen

Die Verkehrsmittelwahl für private Strecken zeigt ein ähnlich autozentriertes Bild wie bei den Wegen zur Arbeit. In einer durchschnittlichen Woche legen die Befragten 71,2 Prozent ihrer privaten Distanzen mit dem MIV zurück. Der Fußverkehr hat einen größeren Anteil an den privaten Strecken (11,7 Prozent) als an den beruflichen Pendelstrecken. Gleichzeitig wird der ÖPNV für private Strecken deutlich weniger genutzt (6,5 Prozent). Private Erledigungen wie Einkaufsgelegenheiten und medizinische Einrichtungen sind häufiger fußläufig erreichbar, weshalb der ÖPNV hier eine geringere Rolle spielt. In Bezug auf die Autonutzung fällt auf, dass Personen, die mobile Arbeitsformen nicht nutzen, auch für private Strecken eher das Auto nehmen als Personen, die von zu Hause arbeiten. Es ist denkbar, dass der Heimweg von der Arbeit für private Zwecke genutzt wird und hier deshalb das Auto eine größere Rolle spielt. Dies korrespondiert damit, dass Berufspendler 70 Prozent ihrer privaten Distanzen in einer Woche mit dem Pkw zurücklegen, während Befragte, die gar nicht an der Arbeitsstätte sind, dies nur zu 56,5 Prozent tun. Bewohner aus Großstädten nutzen auch für private Zwecke deutlich mehr den ÖPNV (17,6 Prozent) als Dorfbewohner (2,6 Prozent), allerdings deutlich weniger als für berufliche Wege (23,1 Prozent). So kommt es auch im privaten Bereich dazu, dass die urban geprägten Regierungsbezirke Oberbayern und Mittelfranken einen deutlich höheren Anteil des ÖPNV aufweisen als der Rest des Landes.

Die Nutzung der gewählten Verkehrsmittel für private Wege weist zwischen den drei untersuchten Zeitpunkten kaum Unterschiede auf. Im Vergleich zu den gewählten Verkehrsmitteln der beruflichen Wege fällt jedoch auf, dass häufiger zu Fuß gegangen (aktuell 11,7 Prozent vs. 8,2 Prozent beruflich) und Fahrrad gefahren wird (aktuell 7,7 Prozent vs. 3,1 Prozent beruflich) und der öffentliche Nahverkehr seltener genutzt wird (aktuell 6,5 Prozent vs. 15,1 Prozent beruflich). Die restlichen Verteilungen sind sehr ähnlich zu denen der beruflichen Wege (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11

Entwicklung des Modal Splits (Verkehrsleistung) auf privaten Wegen



Quelle: eigene Erhebung. Damals (n = 1.835); aktuell (n = 1.745); zukünftig (n = 1.911).

Damals: vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020; zukünftig: in 2 Jahren.

Die unterschiedliche Entwicklung der Verkehrsmittelwahl auf beruflichen und privaten Strecken über die Jahre lässt sich möglicherweise durch die zunehmende Verbreitung von New Work-Modellen erklären. Da der Arbeitsweg seltener zurückgelegt wird, kann dies zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen, wodurch der Anteil des MIV auf Arbeitswegen seit der Corona-Pandemie rückläufig ist und künftig weiter abnehmen wird. Gleichzeitig gewinnen Fuß- und Radverkehr für berufliche Wege an Bedeutung. Im Gegensatz dazu bleiben private Wege in ähnlichem Umfang bestehen, da sie unabhängig von der Arbeitsorganisation erforderlich sind. Insgesamt basiert die Wahl des Verkehrsmittels neben Faktoren wie Reisezeit und Preis vor allem auch auf Gewohnheit.²⁸ Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Verkehrsmittelwahl bei privaten Wegen stärker habitualisiert ist und erst durch tiefgreifende Veränderungen der Rahmenbedingungen beeinflusst wird. Im beruflichen Kontext stellt die zunehmende Nutzung von Homeoffice eine solche Veränderung dar, die zu einer Anpassung des Mobilitätsverhaltens führt. Im Personenfernverkehr wird lediglich bei 13 Prozent der Fahrten überhaupt eine alternative Reisemöglichkeit in Erwägung gezogen. Dieser Anteil steigt leicht, wenn kein umfangreiches Gepäck mitgeführt wird.²⁹ Da Arbeitswege in der Regel mit geringem Gepäckaufkommen verbunden sind, könnte dieser Faktor einen stärkeren Einfluss auf private als auf berufliche Strecken haben.

²⁸ Baumgartner et al. 2023.

²⁹ Last / Manz 2003.

Die Analyse der Verkehrsmittelwahl in der Bevölkerungsbefragung hat gezeigt, dass die deutliche Mehrheit der privaten sowie beruflichen Distanzen mit dem MIV und dabei vor allem mit dem Pkw zurückgelegt werden. An beruflichen Wegen hat der MIV einen Anteil von etwa 63 Prozent der Verkehrsleistung, auf privaten Wegen sogar 71 Prozent. Während die Dominanz des MIV deutlich zu erkennen ist, ist sie innerhalb der Teilnehmenden weniger ausgeprägt als in der Studie Mobilität in Deutschland (MiD). Hier entfallen insgesamt 76 Prozent der bayerischen und 75 Prozent der bundesweiten Verkehrsleistung auf den MIV. Da die Daten der MiD von 2017 sind, könnten die Unterschiede in den Befragungsergebnissen auf ein leicht geändertes Mobilitätsverhalten hinweisen. Allerdings ist die Stichprobengröße der MiD deutlich größer und hat ein anderes Befragungsdesign. Da aber auch die MOBICOR-Befragung einen Rückgang des MIV-Anteils am Modal Split der Wege zeigt, kann davon ausgegangen werden, dass die Tendenz der Bevölkerungsbefragung zutreffend ist. Auch in Zukunft scheint der MIV daher etwas an Bedeutung zu verlieren, auf beruflichen Wegen noch stärker als auf privaten Wegen. Zur Validierung dieser Tendenzen sind umfassendere verkehrswissenschaftliche Untersuchungen erforderlich, etwa durch detaillierte Erhebungen zum tatsächlichen Verkehrsverhalten, beispielsweise mittels Fahrtenbücher. In diesem Kontext wird die nächste Erhebung der MiD relevante empirische Daten liefern, die eine differenziertere Analyse ermöglichen.

4.2 Die Distanzen zur Arbeitsstätte sind bei Homeoffice-Nutzenden am längsten und werden zukünftig insgesamt immer länger

Kernaussagen

- Arbeitsstrecken von weniger als 25 Kilometer werden leicht zurückgehen.
- Homeoffice-Nutzende sind distanzunempfindlicher, auch wenn sich die Distanzen erhöhen. Dadurch dürfte auch der Umfang von Homeoffice steigen.
- Je größer die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort ist, desto größer ist der genutzte Homeoffice-Umfang.

Auswirkungen der Distanz zwischen Arbeits- und Wohnort

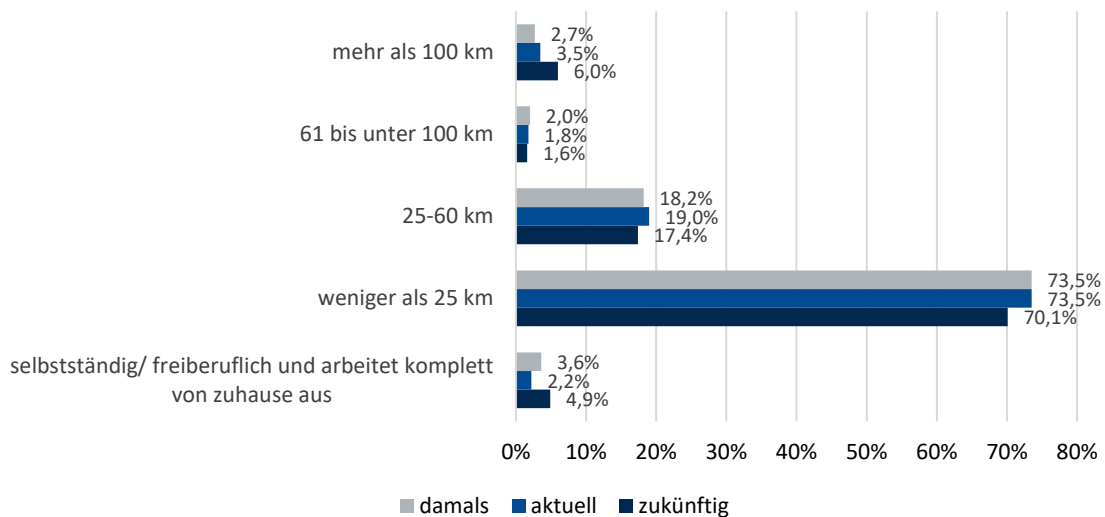
Inwiefern sich die Distanzen zur Arbeitsstätte verändert haben, wurde im Rahmen der Erhebung mit der Frage untersucht, wie weit die Arbeitsstätte vom Wohnort entfernt ist, unabhängig von der Nutzung des Homeoffice. Vor allem Befragte, die nie an die Arbeitsstätte pendeln und somit 100 Prozent im Homeoffice arbeiten, wohnen weit weg. Etwa 11,9 Prozent dieser Befragten wohnt mehr als 100 Kilometer von der Arbeitsstätte entfernt, während es unter den Pendelnden nur 2,7 Prozent sind. Insgesamt wohnen die Befragten durchschnittlich etwas mehr als 20 Kilometer von der Arbeitsstätte entfernt, was sich nicht von dem Wert vor der Corona-Pandemie unterscheidet. Allerdings schätzten die Befragten ihren theoretischen Arbeitsweg in Zukunft mit durchschnittlich 33 Kilometern pro Weg deutlich länger ein. Ein deutlicher Unterschied ist auch hier zwischen Homeoffice-Nutzenden und den Nichtnutzenden zu sehen. Aktuell müssten Homeoffice-Nutzende mit fast 26 Kilometern pro Arbeitsweg und Tag fast 9 Kilometer mehr Strecke zurücklegen als diejenigen, die keine mobilen Arbeitsformen nutzen. In Zukunft werden es mit 38 Kilometern sogar 10 Kilometer mehr sein. Hierbei sei erwähnt, dass nicht klar ist, ob und wie häufig

diese Strecke zurückgelegt wird oder durch die Nutzung von Homeoffice entfällt, sondern nur die Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsort angegeben wird. Der Unterschied bei den aktuell zurückzulegenden Pendeldistanzen korrespondiert mit einer deutschlandweit durchgeführten Studie von 2023. Im Rahmen dieser Erhebung korreliert die Nutzungshäufigkeit des Homeoffice signifikant mit der Länge der Pendeldistanz. So müssen intensive Homeoffice-Nutzende doppelt so lange Wege zum Arbeitsplatz zurücklegen wie Nichtnutzende. Bei mehreren Tagen Homeoffice pro Woche müssten die Befragten 25,5 Kilometer pro Arbeitsweg zurücklegen, während es ohne Homeoffice nur 12,75 Kilometer sind.³⁰

Bei der Betrachtung der kategorisierten Entfernung im Zeitverlauf zeigen sich meist nur kleinere Veränderungen (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12

Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsstätte



Quelle: eigene Erhebung. Damals (n = 1811); aktuell (n = 1.995); zukünftig (n = 2.010).

Damals: vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020; zukünftig: in 2 Jahren.

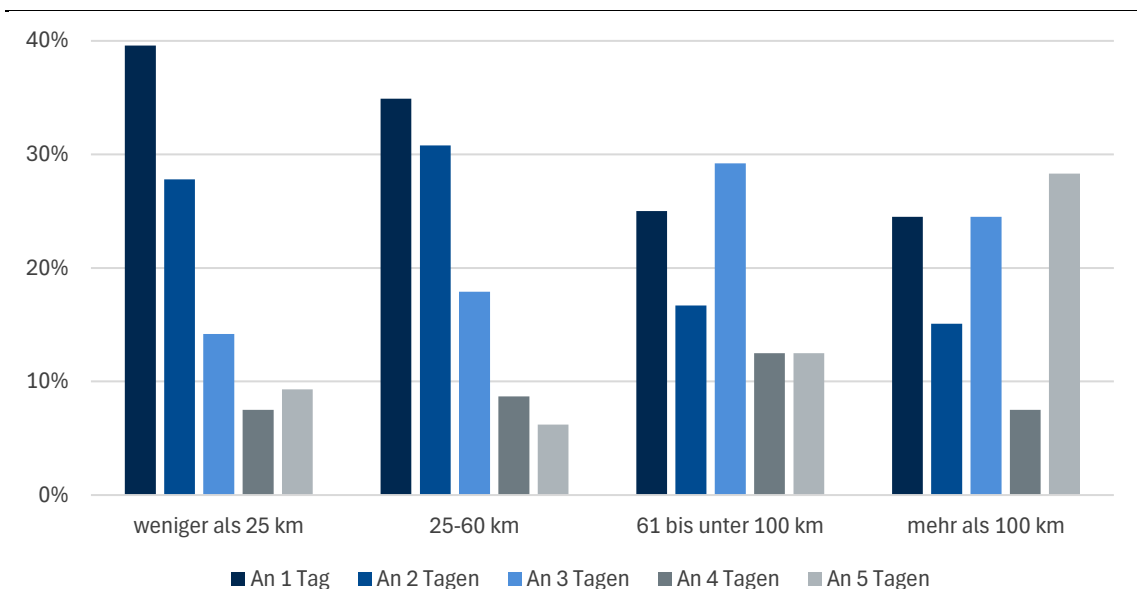
Der größte Unterscheid zeigt sich bei den Personen, die zukünftig eine Strecke von mehr als 100 Kilometern zwischen ihrem Wohnort und der Arbeitsstätte zurücklegen müssten. Dort liegt der zukünftige Anteil mit 6,0 Prozent mehr als doppelt so hoch wie der damalige Anteil von 2,7 Prozent. Umgekehrt ist abzulesen, dass Arbeitsstrecken von weniger als 25 Kilometern in Zukunft leicht zurückgehen werden (70,1 Prozent vs. 73,5 Prozent).

Analog dazu steigt der Umfang des mobilen Arbeitens mit wachsender Distanz zwischen Arbeits- und Wohnort (vgl. Abbildung 13). Bei Distanzen unter 60 Kilometern arbeiten

³⁰ Scheiner et al. 2023.

etwas mehr als ein Drittel der Befragten einen Tag in der Woche nicht an der Arbeitsstätte. Bei Distanzen von 60 bis 100 Kilometern arbeitet nur noch jede vierte Person nur einen Tag von zu Hause aus. Ein Großteil greift auf drei Homeoffice-Tage zurück (29,2 Prozent), während vier und fünf Tage von jeweils 12,5 Prozent der Befragten wahrgenommen werden. Jeweils etwa ein Viertel derjenigen, die einen theoretischen Pendelweg von mehr als 100 Kilometern hat, arbeitet an einem bzw. drei Tagen im Homeoffice. Mit 28,3 Prozent wird bei dieser Distanz allerdings am häufigsten an allen fünf Tagen von zu Hause gearbeitet. Es ist denkbar, dass die Fernpendelnden ab 60 Kilometer eine Wohnung am Arbeitsort haben. Bei drei Tagen Homeoffice könnte die Distanz wiederum zwei Mal pro Woche in Kauf genommen werden. Das wäre in künftigen Erhebungen näher zu untersuchen (vgl. auch Kapitel 4.3).

Abbildung 13
Homeoffice-Nutzung nach Distanz zum Arbeitsort



Quelle: eigene Erhebung. n = 893. Nur Befragte, die Homeoffice wahrnehmen.

Frage: „Und an wie vielen Tagen pro Woche arbeiten Sie in der Regel im Homeoffice bzw. von außerhalb der Arbeitsstätte?“

Die Ergebnisse der Literatur und der Bevölkerungsbefragung zeigen also, dass Homeoffice-Nutzende distanzunempfindlicher sind und sich die in Zukunft zurückzulegenden Distanzen zur Arbeit insgesamt erhöhen werden. Damit wird sich wahrscheinlich auch der Umfang der Homeoffice-Nutzung weiter erhöhen, wenn die Unternehmen keine Regelungen zur Einschränkung mobiler Arbeitsformen einführen.

4.3 Homeoffice kann dazu beitragen, die tägliche Verkehrsleistung zu reduzieren

Kernaussagen

- Bei weiterer intensiver Verbreitung von Homeoffice dürfte die gesamtgesellschaftliche Verkehrsnachfrage reduziert werden, da vermehrt wohnortnahe Ziele ohne Auto zur Deckung alltäglicher Bedürfnisse aufgesucht werden.
- Die beruflichen Fahrten nehmen ab, insbesondere zu Meetings, Fortbildungen, Veranstaltungen und Konferenzen und durch den Trend zur stärkeren Nutzung digitaler Kommunikationsplattformen. Es können aber auch neue Fahrten zu Team-Events und Co-Working-Spaces hinzukommen.
- Der Zusammenhang zwischen Homeoffice und Verkehrsbelastung bedarf in der Zukunft weiterer Forschung.

Zusammenhang zwischen Homeoffice und verringerten Personenkilometern

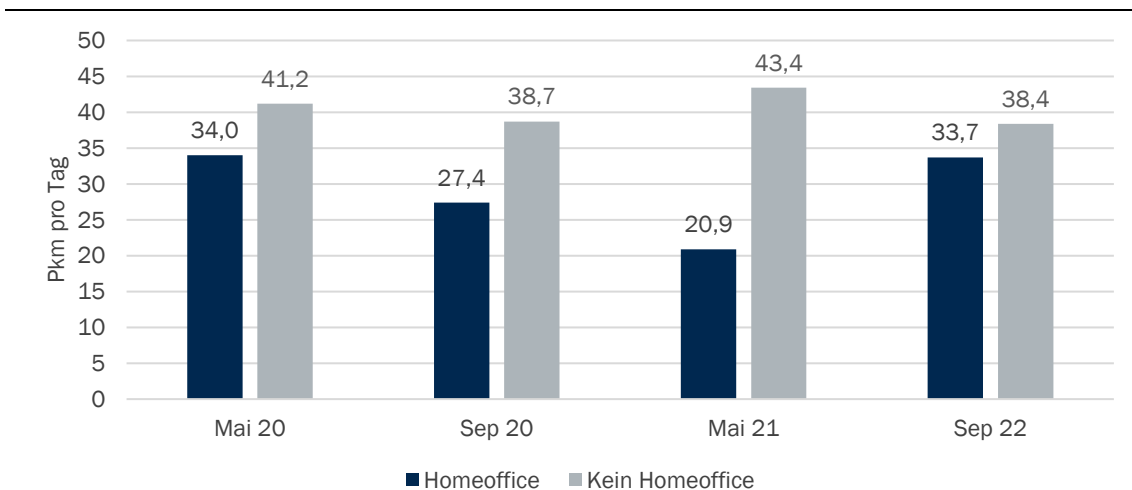
Obwohl Homeoffice-Nutzende entfernertoleranter sind und weiter von der Arbeitsstätte entfernt wohnen, heißt dies nicht, dass sie diese Distanz auch täglich überwinden. Im Gegensatz zu der Bevölkerungsbefragung zeigt existierende Literatur teilweise, dass Homeoffice-Nutzende weniger Personenkilometer pro Tag zurücklegen als diejenigen, die nicht im Homeoffice arbeiten (Abbildung 14). Dies könnte langfristig dazu führen, dass bei potenzieller Steigerung oder gleichbleibender Beliebtheit des Homeoffice die gesamtgesellschaftliche Verkehrsnachfrage reduziert wird.³¹ In der Theorie wäre es möglich, durch eine Mehrnutzung von Homeoffice und einer Reduzierung der Pendelverkehre 10 Prozent des jährlichen Treibstoffbedarfs in Deutschland einzusparen.³²

³¹ George / Kellermann 2023.

³² Jost / Seibert 2022.

Abbildung 14

Personenkilometer pro Tag mit und ohne Homeoffice



Quelle: George & Kellermann 2023.

Der Zusammenhang zwischen Homeoffice und verringerten Personenkilometern wird auch durch weitere Studien aus Deutschland gestützt. So zeigt beispielsweise eine Studie aus dem Jahr 2022, die sich auf den suburbanen Raum konzentriert, dass Homeoffice vor allem in Regionen mit eingeschränkter Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr das Potenzial aufweist, zu einer Verringerung der (automobilen) Verkehrsleistung beizutragen.³³ Eine weitere Fallstudie aus Deutschland zeigt, dass die verstärkte Nutzung von Homeoffice während der Corona-Pandemie zu einer signifikanten Reduktion von Dienstreisen und arbeitsbezogener Mobilität geführt hat.³⁴ Die Auswertung qualitativer Interviews im Rahmen der MOBICOR-Befragung in Deutschland gibt den Hinweis darauf, dass der Autobesitz für Menschen, die zeit- und ortsflexibel arbeiten können, mittel- bis langfristig an Relevanz verlieren wird.³⁵ Es wird angenommen, dass der Entfall des täglichen Arbeitsweges dazu führt, dass in städtischen Gebieten vermehrt wohnortnahe Ziele zur Deckung alltäglicher Bedürfnisse aufgesucht werden, die ohne Nutzung eines Autos und ohne Parkplatzsuche erreichbar sind. Für gelegentliche Fahrten könnten in diesem Kontext Carsharing-Angebote eine zunehmend attraktive Alternative darstellen.³⁶

Zur Reduzierung der Verkehrsleistung bei Homeoffice-Nutzenden tragen vor allem wegfallende Pendelstrecken bei, wie die durchgeführte Bevölkerungsbefragung zeigt. Mit 64,1 Prozent gibt die Mehrheit der befragten Personen an, dass die Arbeits- und Pendelstrecken zum Büro durch die Nutzung von mobilem Arbeiten wegfallen bzw. weniger geworden sind. Dieser hohe Anteil verdeutlicht, dass die fortschreitende Nutzung von mobilem Arbeiten signifikante Auswirkungen auf den alltäglichen Berufsverkehr hat. Die

³³ Krasilnikova / Levin-Keitel 2022.

³⁴ Wilke et al. 2022.

³⁵ Suckow / George 2023.

³⁶ dieselbe/derselbe 2023.

Verringerung von Wegen zu internen Meetings (34,7 Prozent der Nennungen), Fortbildungen und Schulungen (19,7 Prozent), Geschäftsreisen (17,0 Prozent), externen Meetings bei Kunden und Partnern (16,6 Prozent) sowie Veranstaltungen und Konferenzen (16,1 Prozent) spiegeln den Trend hin zur verstärkten Nutzung digitaler Kommunikationsplattformen wider. Interessanterweise gaben 11,4 Prozent der befragten Personen an, dass durch die Nutzung von mobilem Arbeiten keine Strecken entfallen. Dies könnte sich dadurch erklären, dass es sich hierbei um Personen handelt, die bereits vorher schon von zu Hause arbeiten konnten.

Die Analyse der Umfrageergebnisse zeigt, dass für einen Teil der befragten Personen, die mobiles Arbeiten nutzen, neue berufliche Strecken hinzugekommen bzw. bestimmte Strecken mehr geworden sind. 19,1 Prozent der befragten Personen geben an, dass sie häufiger zu Team-Events fahren, während ebenso 18,8 Prozent mehr Wege zu lokalen Arbeitsplätzen, wie Cafés oder Bibliotheken, absolvieren. Zusätzlich sind für 14,7 Prozent Wege zu Co-Working-Spaces neu hinzugekommen bzw. mehr geworden. Dies könnte darauf hindeuten, dass die Nutzung mobilen Arbeitens zwar den traditionellen Arbeitsweg reduziert, dies jedoch auch neue Formen beruflicher Interaktion erfordert, wie sie beispielsweise bei Team-Events auftreten. Davon abgesehen gibt jedoch die Mehrheit der befragten Personen (59,8 Prozent) an, dass durch die Nutzung mobilen Arbeitens keine zusätzlichen beruflichen Wege hinzugekommen sind.

Auch im privaten Bereich wurden solche Rebound-Effekte in verschiedenen Studien beobachtet. Im Zusammenhang mit der New Work-Thematik wird angenommen, dass die durch den Wegfall von Arbeitswegen eingesparte Zeit nicht nur für alternative Tätigkeiten genutzt wird, sondern auch zu einer erhöhten Mobilität in anderen Bereichen führen kann.³⁷ So führt die Nutzung von Homeoffice dazu, dass zusätzliche, zwingend notwendige Fahrten entstehen, weil die Fahrten, die mit dem täglichen Pendeln zum Arbeitsplatz kombiniert worden wären, weiterhin zurückgelegt werden müssen. Zu diesen Fahrten zählen beispielweise Wege für den täglichen Bedarf. Darüber hinaus neigen Personen, die im Homeoffice arbeiten, dazu, mehr Freizeitfahrten zu unternehmen, da sie nicht täglich dazu verpflichtet sind, Pendelfahrten zu absolvieren.³⁸ Die Annahme, dass die Nutzung von Homeoffice zu zusätzlichen nicht beruflich bedingten Fahrten führen, bestätigt eine Umfrage aus den Metropolregionen in Frankreich. 46,1 Prozent der Befragten gaben an, dass sie seit der Nutzung des Homeoffice viel öfter Fahrten in die Umgebung des eigenen Wohnumfeldes tätigen, um beispielsweise Besorgungen zu machen oder einen Termin wahrzunehmen. 9,9 Prozent der Befragten sagten aus, dass sie diese Fahrten sogar *sehr* viel öfter durchführen, als vor der Nutzung von Homeoffice.³⁹

Auf privaten Strecken lässt sich in unserer Befragung jedoch nur ein geringer Unterschied zwischen Homeoffice-Nutzenden und denjenigen, die nicht von zu Hause arbeiten, feststellen. Sonstige Wege für Behördengänge und Arztbesuche sowie Ausflugswege sind etwas kürzer bei den Nutzenden als bei den Nichtnutzenden. Wege für Hobbies, Sport und

³⁷ Raimund 2023.

³⁸ Büttner / Breitzkreuz 2020.

³⁹ Pigalle et al. 2024: online.

die eigenen Kinder sind mit 19,2 Kilometern gegenüber 13,7 Kilometern hingegen deutlich länger. Insgesamt legen Befragte ohne Homeoffice und jene mit gelegentlicher Homeoffice-Nutzung pro Woche etwa 73 Kilometer private Strecke zurück; Personen, die komplett im Homeoffice arbeiten und nie ins Büro fahren, etwa zwei Kilometer weniger. Dieser Unterschied könnte sich mit der Urbanität erklären lassen. In der Literatur sowie in der Bevölkerungsbefragung wurde deutlich, dass eine Homeoffice-Nutzung in urbanen Räumen sowohl in Bezug auf den Arbeits- als auch Wohnort verbreiteter ist als in ländlichen Gebieten. In Städten sind die Wege zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen kürzer, für Hobbies oder die Kinderbetreuung muss aber eventuell die andere Seite der Stadt erreicht werden. Außerdem könnte durch die Nutzung von mobilem Arbeiten mehr Zeit für solche Wege vorhanden sein. Die regelmäßigen Homeoffice-Tätigkeiten eines Haushaltsmitgliedes kann also zu verkleinerten Aktionsräumen auch im privaten Bereich führen, sodass etwa für die Einkäufe Ziele präferiert werden, die näher am Wohnort liegen⁴⁰, was unsere Bevölkerungsbefragung bestätigt. Außerdem wird der Effekt beschrieben, dass die Homeoffice-Nutzung eines Haushaltsmitgliedes dazu führen kann, dass andere Haushaltsmitglieder dazu veranlasst werden, Homeoffice ebenfalls vermehrt zu nutzen.⁴¹

Die oben beobachteten Wegelängen stehen im Kontrast zur durchschnittlichen Länge der privaten Wege von Personen, die aufgrund von New Work-Modellen ihren Wohnort gewechselt haben. Mit wöchentlich 55 Kilometern legen sie rund 20 Kilometer weniger zurück als jene, die keinen Umzug geplant haben. Insbesondere für Freizeitaktivitäten wie Ausflüge, Sport und Hobbys der Kinder werden kürzere Strecken zurückgelegt, während die Distanzen für Einkäufe und Shopping zunehmen. Dieses Muster entspricht der Erwartung, dass diese Wohnstandortwechsel überwiegend aus städtischen Gebieten in den suburbanen oder ländlichen Raum erfolgten, wo die Versorgung mit Einkaufsmöglichkeiten zwar weniger dicht, aber die Entfernungen zu Naherholungsgebieten in der Regel geringer sind. Hier ist die Entkopplung von privaten und beruflichen Wegeketten besonders zu sehen. Um belastbare Zahlen zu den Wegelängen zu erhalten, sollte bei zukünftigen Untersuchungen ein Studiendesign mit einer Dokumentation von Wegen anhand von Fahrtenbüchern gewählt werden.

Insgesamt zeigt sich, dass der aktuelle Forschungsstand zum Zusammenhang zwischen Homeoffice und Verkehrsentlastung sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene uneinheitlich ist. Die Ergebnisse variieren erheblich, abhängig von der Definition des Homeoffice und den untersuchten Wegezwecken (z. B. ausschließlich Arbeitswege oder auch detaillierte Betrachtungen von Freizeitwegen und Erledigungsfahrten). Daher lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine eindeutige Aussage darüber treffen, ob Homeoffice tatsächlich zu einer Verringerung der Verkehrsleistung und damit auch einer Reduktion von CO₂-Emissionen führt.⁴² Hier besteht weiterer Forschungsbedarf.

⁴⁰ Büttner / Breitzkreuz 2020.

⁴¹ Büttner / Breitzkreuz 2020.

⁴² George / Kellermann 2023.

5 Veränderung der Arbeitspräsenz und die Auswirkungen auf Betriebsstandorte

Während viele ihre Arbeitsweise beibehalten, stellen New Work-Modelle neue Anforderungen an Betriebsstandorte und Büroflächen.

Kernaussagen

- Die Erreichbarkeit des Arbeitsortes bleibt trotz New Work-Modelle weiterhin relevant.
- Standortverlagerungen und veränderte Lagepräferenzen beeinflussen die betriebliche Mobilität und tragen zu einem steigenden Verkehrsaufkommen in Innenstädten bei.
- Durch Arbeitnehmende, die in Teilzeit arbeiten, kann es zukünftig mehr Verkehrsspitzen zur Mittagszeit geben. Daher ist auch abseits der bisherigen Hauptverkehrszeiten in den Morgen- und Abendstunden ein attraktives ÖPNV-Angebot wichtig.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet Ansätze, um nachhaltige und flexible Mobilitätslösungen zu fördern, die die Bedürfnisse der Mitarbeitenden einbeziehen und wirtschaftliche Potenziale bieten. Zugleich kann sich die Verkehrslast insgesamt verringern.
- Ein Informationsfluss zwischen Mitarbeitenden/Betrieben und Aufgabenträgern/Infrastrukturverantwortlichen wäre sinnvoll, um (absehbare) Veränderungen in der Nachfrage in Planungen einzubeziehen (Beispiel: neue Haltepunkte).

Aus der Analyse der umfangreichen Bevölkerungsbefragung wird deutlich, dass die befragten Personen sich mit ihrem Homeoffice-Umfang mehrheitlich zufrieden zeigen. Etwa 60 Prozent der Befragten plant keine Veränderung des Status Quo. Männer tendieren eher dazu, ihre Präsenz am Arbeitsort zu erhöhen als zu verringern, während Frauen eher eine Reduzierung anstreben. Teilzeitbeschäftigte möchten häufiger ins Büro fahren, während Vollzeitbeschäftigte seltener Änderungen vornehmen möchten. Die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort hat keinen signifikanten Einfluss auf das Präsenzverhalten, da auch weit von der Arbeitsstätte entfernt lebende Personen ihre Präsenz eher erhöhen als verringern wollen. **Die Erreichbarkeit des Arbeitsortes bleibt also trotz New Work-Modellen weiterhin relevant**, wodurch sich das Verkehrsaufkommen in Zukunft insgesamt, aber auch abseits der Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags, weiterhin erhöhen wird.

Die Einführung von New Work-Modellen führt zu einer sinkenden Auslastung von Büroflächen, weshalb Unternehmen zunehmend Flächen reduzieren, um Kosten zu sparen. Dies kann zu einer Verfestigung von New Work-Modellen führen. Standortverlagerungen und veränderte Lagepräferenzen beeinflussen die betriebliche Mobilität und tragen zu einem steigenden Verkehrsaufkommen in Innenstädten bei. Hier bietet das betriebliche Mobilitätsmanagement wichtige Ansätze, um nachhaltige und flexible Mobilitätslösungen zu fördern, die auch die Verkehrslast verringern. Durch die Konzentration von Büroflächen an gut angebundenen Standorten könnte die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) reduziert werden. Gleichzeitig können Standortverlagerungen neue Wegebeziehungen schaffen, die eine Anpassung des öffentlichen Verkehrs erfordern. Gegen die Präsenz am Arbeitsort sprechen aus Sicht der Mitarbeitenden hauptsächlich verkehrliche

Aspekte. Hier könnte betriebliches Mobilitätsmanagement, wie Fahrtenpooling oder eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs, Anreize für eine erhöhte Büropräsenz schaffen.

Für Unternehmen wird betriebliches Mobilitätsmanagement zunehmend zu einem zentralen Instrument, um Kosten zu optimieren und gleichzeitig den veränderten Mobilitätsansprüchen der Beschäftigten gerecht zu werden. Maßnahmen wie Diensträder oder Jobtickets werden bereits häufig genutzt, um nachhaltige Mobilitätsalternativen anzubieten. Gleichzeitig stellen veränderte Erwartungen von Bewerbern neue Herausforderungen dar, eröffnen aber auch wirtschaftliche Potenziale. Neben finanziellen Vorteilen kann betriebliches Mobilitätsmanagement auch zur Gesundheitsförderung der Beschäftigten beitragen. Durch eine stärkere Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel können nicht nur CO₂-Emissionen gesenkt, sondern auch die Verkehrsinfrastruktur entlastet werden. Dies könnte insbesondere im Pendelverkehr zu einer spürbaren Reduzierung von Staus und einer verbesserten ÖPNV-Auslastung führen.

5.1 Der Großteil der befragten Personen möchte ihr aktuelles Präsenzverhalten am Arbeitsplatz nicht verändern

Kernaussagen

- Der Großteil der Befragten plant keine Veränderung in ihrer Büropräsenz. Teilzeitbeschäftigte neigen stärker dazu, wieder ins Büro zu fahren.
- Personen mit längeren Pendelstrecken (über 100 km) möchten eher häufiger als seltener ins Büro zurückkehren, während bei kürzeren Distanzen eine Reduktion der Präsenz vorherrscht.
- Unternehmen berichten von einer Abnahme der Büropräsenz, wobei lange Fahrtwege und unzuverlässiger ÖPNV als Hauptfaktoren genannt werden, die durch betriebliche Mobilitätsangebote entschärft werden könnten.
- Trotz der Möglichkeit des mobilen Arbeitens planen viele, ihre Büropräsenz zu erhöhen, was auf die anhaltende Wichtigkeit einer guten Verkehrsanbindung hinweist. Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen in Zukunft wieder steigen wird und sich durch Teilzeitangestellte auch Spitzen zur Mittagszeit wieder etwas stärker herausbilden.
- Dies unterstreicht die Notwendigkeit, abseits der Hauptverkehrszeiten in den Morgen- und Abendstunden ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten.

Im Rahmen der Bevölkerungsbefragung wird die Frage beantwortet, ob die Personen, die mobiles Arbeiten nutzen, in Zukunft ihre Präsenz am Arbeitsort eher erhöhen oder verringern möchten. Hierbei wird deutlich, dass der Großteil der befragten Personen mit der aktuellen Situation zufrieden ist und keine Veränderung plant. Unter denjenigen, die eine Veränderung planen, treten Unterschiede auf: Bei der Betrachtung nach Geschlecht wird ersichtlich, dass Männer ihre Präsenz am Arbeitsort eher wieder erhöhen wollen, anstatt zu verringern. Bei Frauen ist es genau andersherum. Eine bessere Work-Life-Balance wurde von mehr als zwei Drittel der Frauen als Hauptgrund für ihre Pläne genannt, kurz dahinter folgt die Zeit- und Kostenersparnis durch weniger Pendeln (64,4 Prozent). Für

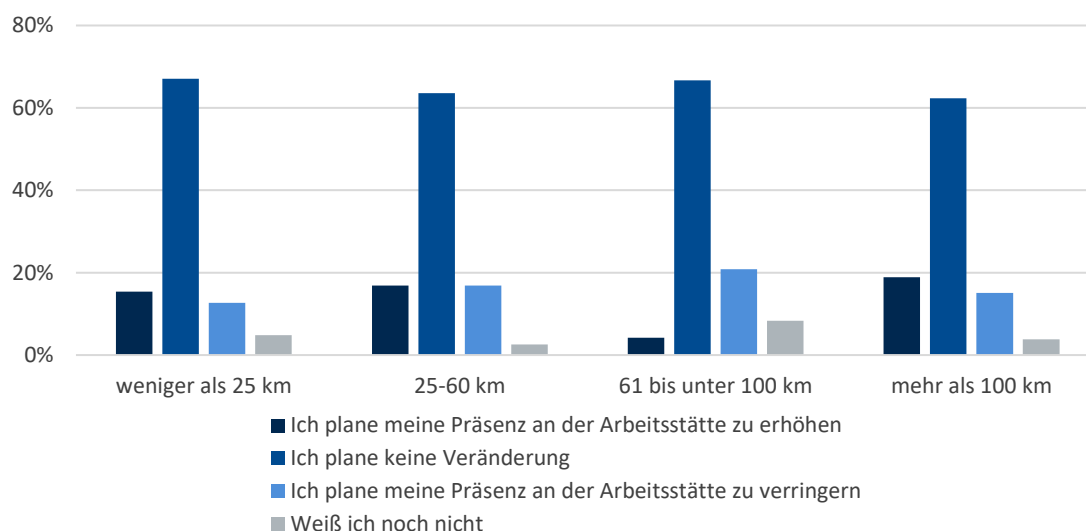
Männer war eine bessere Work-Life-Balance mit knapp 64 Prozent ebenfalls der wichtigste Grund, seltener ins Büro zu fahren. An zweiter Stelle folgt hier jedoch die wahrgenommene höhere Produktivität im Homeoffice (62,3 Prozent).

Mehr als jede fünfte in Teilzeit arbeitende Person plant, wieder häufiger ins Büro zu fahren, während nur etwa jede zehnte seltener ins Büro möchte. Vollzeitangestellte möchten ihre Situation mit jeweils knapp unter 14 Prozent deutlich seltener ändern. Es ist also zu erwarten, dass das Verkehrsaufkommen in Zukunft wieder steigen wird und sich durch Teilzeitangestellte Spitzen zur Mittagszeit wieder etwas stärker herausbilden. Gleichzeitig können auch Teilzeitangestellte durch flexible Arbeitszeiten ihre Kernarbeitszeit frei über den Tag verteilen. Dies unterstreicht erneut die Notwendigkeit, abseits der Hauptverkehrszeiten in den Morgen- und Abendstunden ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten, um Personen ohne klassische 40-Stunden-Woche anzusprechen.

In Bezug auf die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort ist nicht erkennbar, dass Befragte, die weiter entfernt wohnen, ihre Präsenz im Büro stärker verringern als jene, die in der Nähe wohnen. So gaben bei einer Entfernung von 61 bis 100 Kilometern nur 4,2 Prozent der Befragten an, ihre Präsenz im Büro erhöhen zu wollen, während ein Fünftel eine Reduktion plant (Abbildung 15). Bei Distanzen von mehr als 100 Kilometern kehrt sich diese Tendenz um. Hier beabsichtigen 18,9 Prozent der Befragten, ihre Büropräsenz zu erhöhen, während 15,1 Prozent diese verringern möchten.

Abbildung 15

Präsenz am Arbeitsort nach Distanz zum Wohnort



Quelle: eigene Erhebung. n = 893. Nur Befragte, die Homeoffice wahrnehmen.

Frage: „Planen Sie in Zukunft Ihre Präsenz vor Ort an der Arbeitsstätte bei Ihrem Arbeitgeber zu erhöhen oder zu verringern?“

Der Hauptgrund, die Präsenz verringern zu wollen, ist bei allen Entfernungskategorien die bessere Work-Life-Balance. Bei Befragten mit Distanzen von unter 25 Kilometern und von über 100 Kilometern wurde sie von je etwa 60 Prozent genannt, bei den mittleren Distanzen von etwa 80 Prozent. Interessanterweise werden Zeit- und Kostenersparnis bei den Distanzen über 61 Kilometern nur von 40 Prozent bzw. 50 Prozent der Befragten als ausschlaggebend für eine in Zukunft geringere Präsenz im Büro gesehen. Allerdings wirkt auch hier für diese Distanzen die kleine Stichprobengröße von zusammen 13 Personen limitierend.

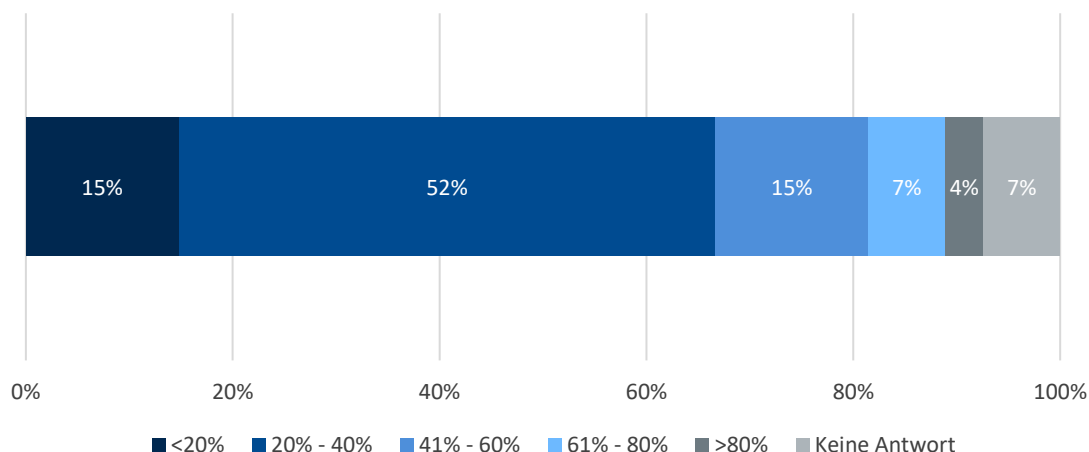
Fast 40 Prozent derjenigen, die durch New Work-Modelle ihren Wohnstandort verlagert haben, planen ihre Präsenz in Zukunft wieder zu erhöhen. Auch von denen, die einen Umzug planen, möchte ein Fünftel häufiger im Büro sein. Hier zeigt sich, dass **aufgrund von mobilem Arbeiten teilweise zwar Wohnstandorte verändert werden, dies aber nicht unbedingt dazu führt, dass die Präsenz im Büro dauerhaft zurück geht**. So ist es für diese Gruppen auch weiterhin wichtig, eine attraktive Verkehrsverbindung zur Arbeitsstätte zu haben. Gerade die Verkehrswege, die als Zubringer in die Städte fungieren, sind zu den Stoßzeiten überlastet. Der Ausbau von überstädtischen Radschnellwegen, attraktive Überlandbusverbindungen und Vorrangschaltungen für den ÖPNV könnten die Infrastruktur entlasten und sollten bei Ausbauprojekten berücksichtigt werden.

Auch die Unternehmen bemerkten einen Rückgang der Präsenz ihrer Beschäftigten. Insgesamt gaben 44,4 Prozent der befragten Unternehmen an, dass sich der Anteil der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten mit der Einführung von New Work-Modellen grundsätzlich

verändert hat. Der größte Anteil dieser Unternehmen (96,2 Prozent) sagt dabei aus, dass die Präsenz abgenommen hat. In Abbildung 16 ist ein Überblick darüber gegeben, um wie viel Prozent der Anteil der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten abgenommen hat.

Abbildung 16

Abnahme des Anteils der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten



Quelle: eigene Erhebung. n = 27.

Frage: „Bitte schätzen Sie, um wie viel Prozent der Anteil der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten mit der Einführung von New Work-Modellen abgenommen hat (in %)?“

Mit 52 Prozent gab der Großteil der Unternehmen, die eine Verringerung der Präsenz feststellen, an, dass der Anteil der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten um 20 bis 40 Prozent weniger wurde, gefolgt von 15 Prozent, bei denen der Anteil um weniger als 20 Prozent abgenommen hat. Dies stimmt mit den Ergebnissen aus der Bevölkerungsbefragung überein, bei der sich gezeigt hat, dass etwa 45 Prozent der Befragten bei einer 5-Tage-Woche einen oder zwei Tage Homeoffice, also 20 bis 40 Prozent, in Anspruch nehmen. Es zeigt sich deutlich, dass die Einführung von New Work-Modellen in bayerischen Unternehmen einen spürbaren Einfluss auf den Anteil der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten genommen hat.

Die befragten Unternehmen geben als Faktoren für die Präsenz der Beschäftigten am Arbeitsort vor allem die Teilnahme an Meetings oder Teamaktivitäten sowie persönliche Vorlieben an. Zudem wird aus der Analyse klar, dass viele Arbeitgeber feste Anweisungen in Form von Regeln für das Arbeiten in Präsenz aufgestellt haben. Als negative Faktoren für die Präsenz am Betriebsstandort werden ausschließlich verkehrliche Aspekte aufgeführt. Dazu zählen lange Fahrtwege und ansteigender Verkehr, die Unzuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrs und steigende Benzinpreise. Dies könnte darauf hinweisen, dass bayerische Betriebe durch die Einführung von betriebliche Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 5.3) den Anreiz für das Arbeiten im Büro erhöhen könnten (bspw. durch die Einführung von Fahrgemeinschaften).

5.2 Die Etablierung von New Work-Modellen hat zu Veränderungen der Betriebsstandorte geführt

Kernaussagen

- New Work-Modelle haben zu einer reduzierten Auslastung von Büroflächen geführt, da Homeoffice und flexibles Arbeiten die Nachfrage nach traditionellen Büroarbeitsplätzen verringern. Mehr als ein Viertel der großen Dienstleistungsunternehmen hat bereits Büroflächen verkleinert oder plant dies.
- Der langfristige Rückgang der Nachfrage nach Büroflächen könnte zwischen vier und 24 Prozent liegen, was etwa 11,5 Millionen Quadratmetern Bürofläche entspricht und einen erheblichen Einfluss auf den deutschen Immobilienmarkt hat.
- Die Veränderung des Büroflächenbedarfs hat direkte Auswirkungen auf die betriebliche Mobilität, da Unternehmen ihre Bürostandorte und Parkflächen anpassen, was die bestehenden Mobilitätstrends verstärken könnte.
- Die bevorzugte Lage von Bürostandorten könnte sich in Zukunft weiter in Richtung Innenstadtlagen und Central Business Districts verschieben, was zu einem steigenden Verkehrsaufkommen in städtischen Gebieten führt, wodurch gleichzeitig eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und alternativer Mobilitätsformen erforderlich ist.

New Work-Modelle werden in der Immobilienbranche im Kontext der Büroimmobilien als „Game-Changer“ bezeichnet, da die flexiblere Wahl des Arbeitsortes mit einer Veränderung der Büroanforderungen und einer veränderten Auslastung der Büroflächen einhergeht. Die Einführung von New Work-Modellen hat primär zu einer reduzierten Auslastung von Büroflächen geführt. Laut der ifo-Konjunkturumfrage aus April 2023 ist die Anzahl ungenutzter Arbeitsplätze vor Ort aufgrund von Homeoffice im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie um das Dreifache gestiegen. In den Branchen IT, Pharmaindustrie, Unternehmensberatung sowie Marketing und Marktforschung liegt dieser Anteil sogar noch höher. Infolgedessen führt die geringere Büroauslastung durch Homeoffice zunehmend dazu, dass Unternehmen ihre Büroflächen verkleinern, um Kosten für ungenutzte Räumlichkeiten zu senken. Mit Stand August 2024 haben mehr als ein Viertel der großen Dienstleistungsunternehmen mit einem Jahresumsatz von mehr als 25 Millionen Euro ihre Büroflächen bereits verkleinert oder planen es. Bei Großunternehmen haben bereits 10,1 Prozent Büroflächen verkleinert und weitere 12,6 Prozent planen dies in Zukunft umzusetzen. Innerhalb der Gruppe der kleinen und mittleren Unternehmen haben lediglich 4,2 Prozent bereits Büroflächen reduziert und weitere 6,1 Prozent planen die Umsetzung einer solcher Reduzierung.⁴³

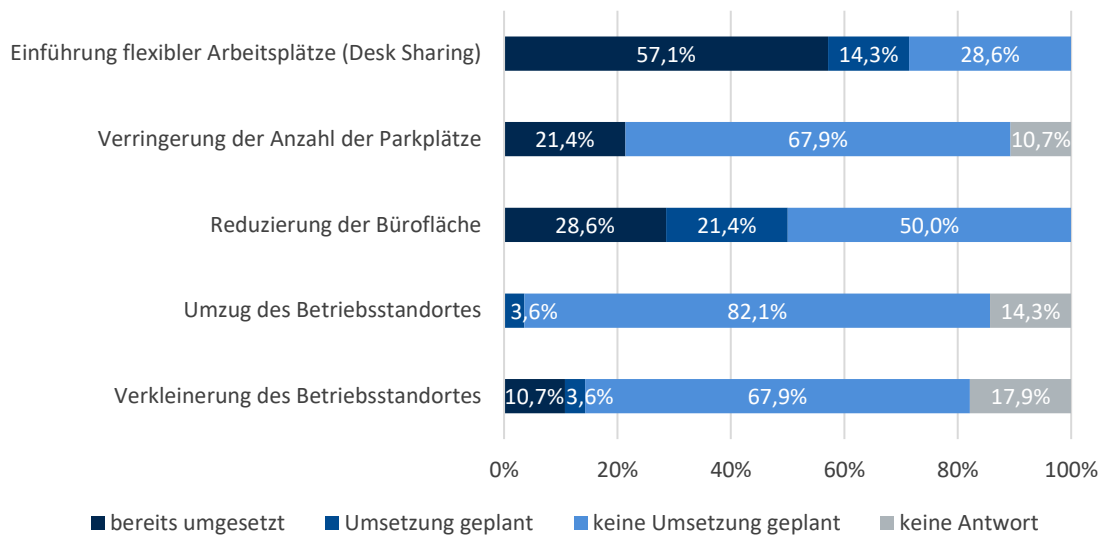
Der in der Literatur aufgezeigte Trend zum Büroflächenabbau zeigt sich ebenfalls in der durchgeführten Unternehmensbefragung. So haben 28,6 Prozent der befragten Unternehmen bereits ihre Bürofläche reduziert und 21,4 Prozent planen eine Umsetzung einer solchen Reduzierung. Die Verkleinerung des gesamten Betriebsstandortes kommt nur für eine Minderheit in Frage und einen Umzug plant nur eines der befragten Unternehmen. In diesem Kontext haben zudem rund ein Fünftel der Unternehmen bereits ihre Anzahl an

⁴³ Krause et al. 2024a.

Parkplätzen reduziert. Hier zeigt sich ein leichter Trend dahin, dass es weniger Pkw-Aufkommen an den Bürostandorten gibt. Die Einführung flexibler Arbeitsplätze wird von den meisten Unternehmen, die diese Frage beantwortet haben, bereits angewendet oder ist in Planung (Abbildung 17 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Abbildung 17

Konsequenzen aus der veränderten Präsenz der Mitarbeitenden



Quelle: eigene Erhebung. n=28.

Frage: "Welche Konsequenzen ziehen Sie aus der veränderten Präsenz Ihrer Mitarbeitenden?"

Zukünftig wird die feste Etablierung von New Work-Modellen zu einem signifikanten Rückgang der Nachfrage nach Büroflächen führen. Es wird prognostiziert, dass der langfristige Minderbedarf an Büroflächen aufgrund von New Work-Modellen (insbesondere Homeoffice) zwischen vier Prozent und 24 Prozent liegen könnte. Dies würde in den sieben größten Städten Deutschland (Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und Düsseldorf) einen reduzierten Bedarf von rund 11,5 Millionen Quadratmetern Bürofläche bedeuten und somit einen enormen Einfluss auf den deutschen Immobilienmarkt nehmen.⁴⁴ Diese Entwicklungen haben direkte Auswirkungen auf die betriebliche Mobilität. Wenn Unternehmen auf geänderte Anwesenheitsmuster reagieren und beispielsweise Büroflächen verkleinern oder Standorte verlegen, kann dies bestehende Mobilitätstrends verstärken oder neue Impulse setzen, sowie die Homeoffice-Nutzung noch weiter festigen.

Neben dem allgemeinen Rückgang der Büroflächen verschieben sich zudem die Lagepräferenzen der Bürostandorte. Es deutet sich an, dass die Beliebtheit der traditionell am

⁴⁴ Krause et al. 2024b.

stärksten nachgefragten Lagen in der Innenstadt sowie im Central Business District (CBD) in Zukunft noch weiter ansteigen wird.⁴⁵ Dies bedeutet ein weiterhin steigendes Verkehrsaufkommen in den Innenstädten, wobei die weite Verbreitung von Homeoffice diese Entwicklung etwas abschwächen kann. Trotzdem entstehen Herausforderungen in der innerstädtischen Verkehrsplanung, die zukünftig verstärkt berücksichtigt werden müssen. Insbesondere in dicht besiedelten urbanen Räumen sollte der Fokus verstärkt auf eine Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie platzsparender Mobilitätsformen wie dem Rad- und Fußverkehr gelegt werden. Unternehmen können durch gezielte Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements eine wichtige Rolle bei der Förderung alternativer Mobilitätsangebote übernehmen. So könnte die Bedeutung von Parkflächen an innerstädtischen Bürostandorten in Zukunft geringer werden.

5.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement als Chance

Kernaussagen

- Betriebliches Mobilitätsmanagement ist in Zeiten von New Work und sich veränderndem Mobilitätsverhalten ein wichtiges Instrument, mit dem Unternehmen flexible und nachhaltige Mobilitätslösungen entwickeln können, die auch die Bedürfnisse der Mitarbeitenden einbeziehen.
- Es sollten Kooperations- und Partnerschaftsmöglichkeiten mit lokalen Verkehrsanbietern in Betracht gezogen werden, um maßgeschneiderte Mobilitätslösungen anzubieten, die den spezifischen Anforderungen der Region und der Mitarbeitenden gerecht werden.
- Ein Informationsfluss zwischen Mitarbeitenden/Betrieben und Aufgabenträgern/Infrastrukturverantwortlichen wäre sinnvoll, um (absehbare) Veränderungen in der Nachfrage in Planungen einzubeziehen (Beispiel: neue Haltepunkte).

Betriebliche Mobilitätsangebote

Im Zuge der Analyse der Auswirkungen von New Work-Modellen auf den Freistaat Bayern spielt Betriebliches Mobilitätsmanagement eine Rolle. Es umfasst Strategien, mit denen Unternehmen die Mobilität ihrer Beschäftigten effizient und nachhaltig gestalten, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und Kosten zu sparen. Es ermöglicht Unternehmen, flexible und nachhaltige Mobilitätslösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Mitarbeitenden gerecht werden, und gleichzeitig die Belastung der Umwelt reduzieren. Zudem trägt es dazu bei, die Erreichbarkeit und Attraktivität des Arbeitsplatzes zu erhöhen, was in der zunehmend dezentral organisierten Arbeitswelt von großer Bedeutung sein kann. Durch den Umstieg der Mitarbeitenden auf den ÖPNV oder das Fahrrad könnten Unternehmen Kosten sparen, da Parkflächen wegfallen könnten.

⁴⁵ Pink / Wecke 2023.

Etwa die Hälfte der befragten Unternehmen hat betriebliche Mobilitätsangebote. Bei jeweils knapp über die Hälfte belaufen sich diese Angebote auf Dienstrad bzw. Jobrad⁴⁶ sowie einem Dienstwagen. Bei 50 Prozent wird ein Ticket für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereitgestellt oder bezuschusst. Nur bei 14 Prozent derjenigen, die betriebliche Mobilitätsangebote haben, wird ein Fahrtenpooling organisiert.

Nur wenige Unternehmen waren in der Lage, die Frage zu beantworten, ob sich die Inanspruchnahme der betrieblichen Mobilitätsangebote nach einem Umzug der Mitarbeitenden verändert hat. Von denjenigen, die eine Antwort geben konnten, gab die deutliche Mehrheit an, dass sich die Nutzung des betrieblichen Mobilitätsangebots nicht verändert hat. In den wenigen Fällen, in denen eine Veränderung angegeben wurde, wurde diese nur selten spezifiziert. Auch bezüglich der Verkehrsanbindung sehen die Befragten meist keine neuen Ansprüche bei den Beschäftigten. 19 Prozent gaben jedoch an, dass die Mitarbeitenden neue Anforderungen haben. Zumeist ist dies dann eine neue Haltestelle für den ÖPNV oder eine Anbindung an einen Radschnellweg. Es könnte sein, dass der Anteil der Mitarbeitenden, die neue Anforderungen hinsichtlich der Verkehrsanbindung stellen, in der Befragung geringer erscheint als tatsächlich vorhanden, da diese Wünsche bislang nicht an den Arbeitgeber kommuniziert wurden. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, den Informationsfluss zwischen den Mitarbeitenden, den Arbeitgebern und den Kommunen bzw. Aufgabenträgern zu verbessern. Ein solcher Austausch würde es den Unternehmen ermöglichen, die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Beschäftigten besser zu verstehen und gezielt mit entsprechenden Maßnahmen zu reagieren. Gleichzeitig könnten auf höherer Ebene die zuständigen Behörden und Kommunen die Infrastruktur und das öffentliche Verkehrsangebot entsprechend anpassen, um den Anforderungen gerecht zu werden.

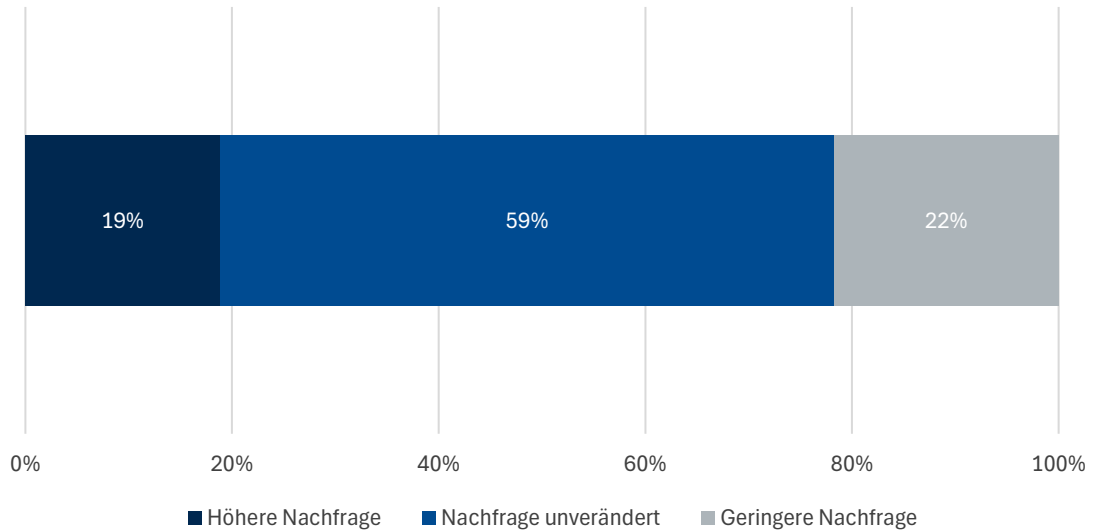
Parkraum an der Arbeitsstätte

Abbildung 18 zeigt die Nachfrage der Beschäftigten nach Parkraum an der Arbeitsstätte. Die deutliche Mehrheit der Befragten gab an, dass die Nachfrage nach Parkraum durch New Work-Modelle und neue Mobilitätsangebote unverändert geblieben ist. Bei Betrieben mit einer höheren, beziehungsweise geringeren, Nachfrage kann es sich lohnen, die weitere Entwicklung aufmerksam zu beobachten, um gegebenenfalls mit Maßnahmen wie betrieblichen Mobilitätsangeboten oder einer Umnutzung von Flächen auf Nachfrageveränderungen reagieren zu können.

⁴⁶ Bei Jobrad stellen Unternehmen ihren Mitarbeitenden ein Dienstrad gegen eine Leasingrate zur Verfügung. Dabei erfolgt die Abwicklung über Gehaltsumwandlung, sodass Beschäftigte das Rad privat nutzen können und von steuerlichen Vorteilen profitieren.

Abbildung 18

Nachfrage der Beschäftigten nach Parkraum an der Arbeitsstätte



Quelle: eigene Erhebung. n = 69.

Frage: „Hat sich die Nachfrage nach Parkraum verändert?“

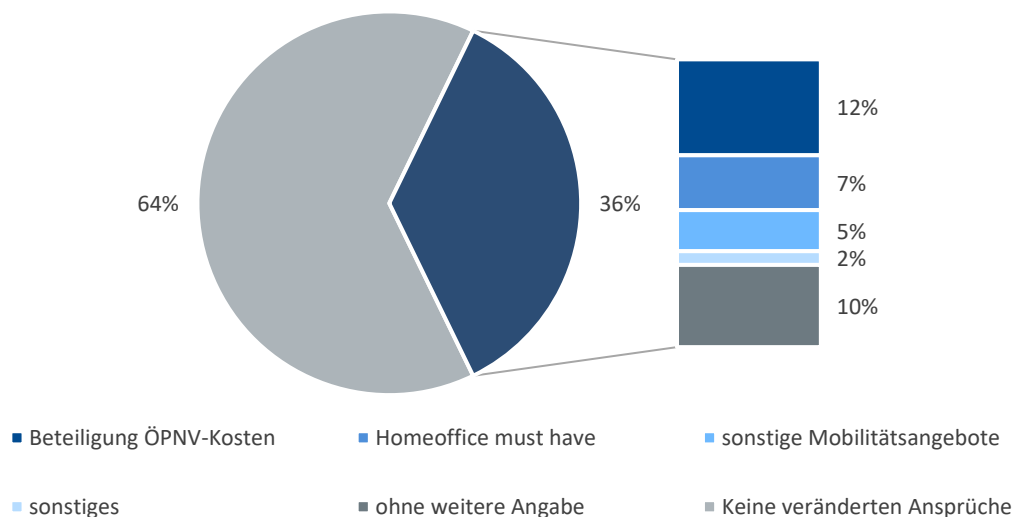
Überwiegend gibt es insgesamt keine Veränderung beziehungsweise der Anteil der geringeren Nachfrage nach Parkraum wird durch den Anteil der höheren Nachfrage egalisiert. Dies passt zu den Ergebnissen, dass mehr als zwei Drittel der Befragten nicht planen, ihre Parkkapazitäten zu verringern. Gleichzeitig konnte aber bereits etwa ein Fünftel der Befragten ihre Stellflächenanzahl reduzieren.

Veränderte Ansprüche der Bewerber

Für die Arbeitgeber sind neben den veränderten Bedürfnissen ihrer Angestellten auch die Ansprüche der Bewerber von Relevanz. Mehr als ein Drittel der Befragten erkennt veränderte Anforderungen (Abbildung 19). So nannten 12 Prozent der Befragten, dass eine Übernahme von oder Beteiligung an ÖPNV-Tickets wie zum Beispiel dem Deutschlandticket immer häufiger nachgefragt werden. Auch wird Homeoffice bzw. das ortsflexible Arbeiten (7 Prozent) mittlerweile zum Teil als klare Erwartungshaltung der Bewerbenden wahrgenommen.

Abbildung 19

Veränderte Ansprüche an den Job bei der Bewerbung



Quelle: eigene Erhebung. n = 59.

Frage: „Haben sich aus Ihrer Sicht die Ansprüche von Bewerbern bezüglich der Mobilitätsangebote verändert?“

Inwieweit die Unternehmen darauf reagieren können, beziehungsweise wollen, hat damit in doppelter Weise Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Einerseits ist das Angebot von New Work-Modellen eine Ursache für Veränderungen bei der Mobilität. Andererseits wirken Instrumente wie Mobilitätsangebote flankierend und können den Trend zu mobilem Arbeiten verstärken, was im Einzelnen zu überprüfen ist. Diese Erwartungshaltung der Bewerbenden bietet den Unternehmen Herausforderungen sowie neue Chancen. Einerseits muss das Tätigkeitsfeld passen sowie die notwendige Infrastruktur vorhanden sein, was bei den Unternehmen Kosten verursacht. Auf organisatorischer Ebene müssen Arbeits- und Datenschutz geklärt werden. Außerdem haben nicht alle Beschäftigten die gleichen Erwartungen und präferieren beispielsweise Präsenzarbeit und andere Benefits. Diese Individualisierung ist ebenfalls ressourcenintensiv. Auf der anderen Seite stellen flexible Arbeitsmodelle offenbar einen klaren Wettbewerbsvorteil am Arbeitsmarkt dar und ermöglichen den Unternehmen, den Kreis an Bewerbern zu vergrößern und auch überregional auf dem Arbeitsmarkt präsent zu sein. Je nach Umfang der Homeoffice-Nutzung kann auch Bürofläche eingespart werden. Die Erwartung, dass sich der Arbeitgeber an den ÖPNV-Kosten beteiligt, stößt weniger auf strukturelle Hürden als auf finanzielle. Allerdings ist auch dies als Benefit und klarer Wettbewerbsvorteil zu sehen und fördert nebenbei nachhaltige Mobilität.

Die Rolle des Deutschlandtickets

50 Prozent der befragten Unternehmen gaben an, ihren Mitarbeitenden ein ÖPNV-Ticket anzubieten. Eine Auswertung des VDV mit Bezug auf das erste Halbjahr 2024 hat ergeben, dass rund 81 Prozent der 3,06 Millionen ÖPNV-Pendler (täglich und fast tägliche Nutzende) ein Deutschlandticket besitzen, von diesen 81 Prozent jedoch nur 24 Prozent ein Deutschlandticket als Jobticket besitzen. Im August 2024 gab es in Deutschland etwa 46 Millionen Erwerbstätige. Der VDV geht auf Basis dieser Zahl davon aus, dass sich ein erweitertes Potenzial an Nutzenden für das Deutschlandticket ergibt, die den ÖPNV mindestens monatlich, jedoch nicht (fast) täglich in Anspruch nehmen und derzeit kein Deutschlandticket besitzen. Diese Gruppe umfasse schätzungsweise 7,5 Millionen Menschen.⁴⁷ Somit bestünde noch ein erhebliches Potenzial an Beschäftigten, denen durch die Arbeitgeber ein Deutschlandticket angeboten werden könnte und die damit zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV animiert werden könnten. Voraussetzung dafür ist aber, dass diesen Menschen auch ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht. Das Deutschlandticket rechnet sich erst dann für die Nutzer, wenn der ÖPNV in entsprechender Intensität genutzt wird. Dafür muss das ÖPNV-Angebot eine Qualität haben, die eine echte Alternative zur Nutzung des Pkw darstellt. So hat auch die Erfahrung des im Sommer 2022 eingeführten 9-Euro-Tickets gezeigt, dass es der Bevölkerung nicht primär nur an bezahlbaren ÖPNV-Angeboten mangelt. Das Verkehrsverhalten hat sich in Bayern während und unmittelbar nach diesen drei Monaten kaum zugunsten des ÖV verändert.⁴⁸ Einerseits liegt dies an der kurzen Verfügbarkeit von drei Monaten, während Verhaltensänderungen über einen längeren Zeitraum geschehen. Andererseits kann der ÖPNV nicht genutzt werden, wenn es kein ausreichend verfügbares Angebot gibt. Die vorangehende Analyse hat gezeigt, dass es in weiten Teilen Bayerns keine attraktive Taktung und Haltestellenverfügbarkeit gibt. Es mangelt also eher an der Verfügbarkeit des ÖPNV als an seiner Bezahlbarkeit.

Betriebliches Mobilitätsmanagement als Chance für Beschäftigte und Betriebe

Die Analyse der Bevölkerungsbefragung zeigt, dass New Work-Modelle im Berufsverkehr das Potenzial haben, den Modal Split besonders auf der Nahdistanz vom MIV hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln zu verlagern. Es ist dennoch zu bezweifeln, dass allein die Einführung von New Work-Modellen diese Verkehrsverlagerung bewirken kann. Vielmehr könnten mobiles Arbeiten in Kombination mit Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements – etwa dem Deutschlandticket als Jobticket – einen wesentlich wirkungsvolleren Hebel darstellen, um die Pkw-Abhängigkeit beim Arbeitsweg weiter zu reduzieren. Durch solche Angebote können Unternehmen die Attraktivität ihres Arbeitsplatzes steigern, Fachkräfte gewinnen und gleichzeitig gezielt Anreize zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel setzen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement eröffnet Unternehmen zudem wirtschaftliche Potenziale, indem es Einsparungen bei der betriebseigenen Infrastruktur ermöglicht, etwa durch eine Reduzierung des Parkraumbedarfs. Gerade in dezentralen oder ländlichen Lagen kann eine bessere ÖPNV-Anbindung von Unternehmensstandorten dazu beitragen,

⁴⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG 2024.

⁴⁸ van Nek et al. 2023.

Mitarbeitende ohne zusätzlichen Pkw-Bedarf zu gewinnen. Hierfür muss der Arbeitgeber die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden kennen und an die zuständigen Behörden der Angebotsplanung weiterleiten. Ergänzend kann der gezielte Ausbau der Fahrradinfrastruktur den Bedürfnissen der Beschäftigten entgegenkommen, sodass die Attraktivität von Angeboten wie Jobrad und die des Unternehmens als Arbeitgeber weiter steigen.

Neben wirtschaftlichen Vorteilen bringt die Förderung aktiver Mobilität auch gesundheitliche Effekte mit sich, die langfristig die Produktivität steigern und Fehlzeiten reduzieren können. Damit stellt betriebliches Mobilitätsmanagement nicht nur einen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar, sondern auch eine strategische Chance für Unternehmen, sich als moderne und zukunftsorientierte Arbeitgeber zu positionieren.

Im Rahmen der Etablierung und Umsetzung von Betrieblichen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen als Reaktion auf fortschreitende Verbreitung von New Work-Modellen in Bayern sind zwei essenzielle Punkte zu beachten.

- Es sollten datenbasierte Entscheidungen getroffen werden. Das bedeutet, dass zunächst eine Erhebung und Analyse von Mobilitätsdaten erfolgen sollte, um gezielte Maßnahmen zu entwickeln, die den tatsächlichen Bedürfnissen der Mitarbeitenden entsprechen, was die Effizienz der Mobilitätsangebote erhöht.
- Es sollten von Beginn an Kooperations- und Partnerschaftsmöglichkeiten mit lokalen Verkehrsanbietern in Betracht gezogen werden, um maßgeschneiderte Mobilitätslösungen anzubieten, die den spezifischen Anforderungen der Region und der Mitarbeitenden gerecht werden. Diese Faktoren verdeutlichen, dass das betriebliche Mobilitätsmanagement in Bayern nicht nur als Chance für die jeweiligen Unternehmen gesehen werden sollte, sondern auch für die Mitarbeitenden und die Umwelt.

Wichtig zu beachten ist, dass an die Gewohnheit der Beschäftigten appelliert werden muss, da diese beim Thema der Verkehrsmittelwahl eine große Rolle spielt. Um Gewohnheiten aufzulockern, könnte man Mobilitätstestwochen einführen, in denen die Mitarbeitenden über alternative Mobilitätsangebote aufgeklärt werden und diese testen können. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Aufklärung über potenzielle monetäre Einsparungspotenziale auf Seite der Beschäftigten bei der regelmäßigen Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrads.

Aktuell zeigt sich, dass das Thema des betrieblichen Mobilitätsmanagement in Bayern an Relevanz gewinnt, da die Mobile Zukunft München (eine strategische Allianz für Mobilität & Logistik im Großraum München) derzeit eine Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse zum betrieblichen Mobilitätsmanagement durchführt (Laufzeitende 21.02.2025). Die Befragung richtete sich sowohl an Unternehmen aus der Region München und den Partnerlandkreisen als auch an Betriebe außerhalb dieses Gebiets.⁴⁹

⁴⁹ Bayerisches Landesamt für Umwelt 2025: online.

6 Neue Wohnstandorte durch New Work: Veränderungen und regionale Entwicklungen

Warum Homeoffice und flexible Arbeit die Wohnstandortwahl beeinflussen und regionale Entwicklungen anstoßen

Kernaussagen

- Es lässt sich ein leichter Trend zur Suburbanisierung durch die erhöhte Umzugsbereitschaft von Homeoffice-Nutzenden erkennen.
- Faktoren wie Wohnungsgröße und Wohnkosten stehen im Fokus der Wohnstandortwahl. Fahrradstellplätze und E-Lademöglichkeiten, aber auch die Nähe zum Arbeitgeber sind weiterhin von Bedeutung.

Die zunehmende Nutzung mobiler Arbeitsformen beeinflusst die Wahl des Wohnstandorts und führt in vielen Fällen zu einer verstärkten Suburbanisierung. Etwa 25 Prozent der Befragten, die New Work-Modelle nutzen, sind wegen dieser bereits umgezogen bzw. planen es. Dabei zeigt sich eine Verlagerung zu Mittelzentren und ländlichen Gebieten. Bei Personen, die einen Wohnstandortwechsel vollzogen haben, ist die durchschnittliche Distanz zur Arbeitsstätte höher als bei Personen ohne getätigten Umzug. Die beruflichen Wege verlängern sich zwar, werden aber aufgrund der höheren Homeoffice-Nutzung seltener zurückgelegt. Gleichzeitig reduzieren sich die private Wegestrecken nach einem Umzug spürbar. Diese Entwicklungen verdeutlichen die Bedeutung einer gut ausgebauten Verkehrsverbindung zwischen Stadt und Umland sowie einer wohnortnahen Infrastruktur, die den Bedarf des täglichen Lebens abdeckt und dadurch Wege reduziert.

Denn trotz Homeoffice bleibt die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ein zentrales Kriterium für die Wohnstandortwahl, was auch langfristige Auswirkungen auf die Verkehrsplanung hat. Die Notwendigkeit einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr bleibt bestehen, auch wenn sich die Pendelhäufigkeit durch Homeoffice reduziert. Neben der Distanz zum Arbeitsplatz gewinnen weitere Faktoren an Bedeutung: private Freiräume, Fahrradstellplätze und E-Lademöglichkeiten spielen eine immer größere Rolle. Wohnkosten sind zwar ein entscheidender Faktor, doch Aspekte wie eine höhere Lebensqualität oder die Nähe zu Familie und Freunden sind oft ausschlaggebender. Geschlechtsspezifische Unterschiede beeinflussen zudem die Motive für einen Wohnstandortwechsel. Die Entfernung zur Arbeitsstätte kann sich durch einen Umzug sowohl verringern als auch erhöhen – Pendelnde tendieren jedoch dazu, die Distanz zu verkürzen. Diese Verschiebungen müssen in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, um eine effiziente Infrastruktur für die veränderten Mobilitätsbedürfnisse sicherzustellen.

6.1 Die zunehmende Nutzung von mobilen Arbeitsformen fördert Wohnstandortwechsel, mit einer leichten Tendenz zur Stadtflucht

Kernaussagen

- Die verstärkte Nutzung von Homeoffice hat zur Suburbanisierung beigetragen, wobei vor allem Großstadtbewohner vermehrt in Randgebiete oder kleinere Städte ziehen, jedoch keine signifikante „Stadtflucht“ stattfindet.
- Es lässt sich ein leichter Trend zu einer erhöhten Nachfrage nach Wohnraum in suburbanen und peri-urbanen Regionen feststellen, was mit einer verlangsamten Dynamik der Mietpreisentwicklung in städtischen Regionen übereinstimmt.
- Der Umzug in ländliche oder periphere Gebiete wird durch eine verbesserte Infrastruktur und Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr begünstigt, was den Bedarf an einer Verdichtung des Verkehrsnetzes zur Förderung nachhaltiger Mobilität unterstreicht.

Laut einer repräsentativen Umfrage des ifo Instituts aus dem Herbst 2023 zeigt sich, dass Beschäftigte, die mindestens einen Tag pro Woche das Homeoffice nutzen, seit dem Beginn der Pandemie mit einer zehnpromt höherer Wahrscheinlichkeit einen Wohnstandortwechsel (Umzug) vorgenommen haben als Beschäftigte, die nicht im Homeoffice arbeiteten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die durch die Möglichkeit von mobilem Arbeiten erhöhte Flexibilität es den Beschäftigten ermöglicht, ihre Wohnsituation grundlegend zu verändern, beispielsweise durch einen Umzug von einer Großstadt in eine ländliche Region oder umgekehrt. Diese erhöhte Umzugswahrscheinlichkeit ist besonders ausgeprägt bei der Großstadtbevölkerung. Darüber hinaus planen Beschäftigte mit Homeoffice-Nutzung häufiger innerhalb der nächsten 12 Monate umzuziehen (sieben Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit für einen Umzug als bei Nichtnutzenden), was die signifikante Verbindung zwischen Homeoffice und Umzugsverhalten weiter unterstreicht.⁵⁰ In Anbetracht der Ergebnisse aus den Kapiteln 4 und 5 bedeutet dies jedoch nicht, dass die Erreichbarkeit des Arbeitsortes irrelevant wird. Auch nach einem Umzug erzeugen die Beschäftigten noch Pendelverkehr, allerdings deutlich weniger privaten Verkehr.

Im Zusammenhang mit der Wohnstandortwahl, Umzügen und der fortschreitenden Nutzung von New Work-Modellen wird in der Literatur oft das Thema der Stadtflucht aufgegriffen. Tatsächlich deutet sich eine leichte Korrelation zwischen verstärkter Nutzung des Homeoffice und der Abnahme der Urbanität des Wohnumfeldes ab.⁵¹ Im Rahmen der aufgeführten ifo Studie wird ersichtlich, dass Großstadtbewohner zu 38 Prozent in den suburbanen Raum sowie zu 30 Prozent in kleine Großstädte und nur zu fünf Prozent in ländliche Räume umgezogen sind. Es wird davon ausgegangen, dass die Corona-Pandemie und die verstärkte Nutzung von New Work-Modellen den Trend zur Suburbanisierung kurzfristig verstärkt hat, jedoch keine signifikante Stadtflucht ausgelöst wurde.⁵² Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Bevölkerungsbefragung zeigt jedoch, dass Wohnstandortverlagerungen, wenn sie getätigt werden, überwiegend aus urbanen Zentren in periphere oder ländliche Gebiete erfolgen. Im Rahmen einer Erhebung von Scheiner et al. wird deutlich,

⁵⁰ Dolls / Lay 2023.

⁵¹ Gerwinat / Wismer 2023.

⁵² Dolls / Lay 2023.

dass sich mit zunehmender Intensität der Homeoffice-Nutzung der Grad der Urbanität des Wohnumfeldes nach dem durchgeführten Umzug tendenziell verringert.⁵³ Dieser Zusammenhang und die aufgezeigte Tendenz bestätigen sich jedoch in den ebenfalls in der Studie durchgeführten qualitativen Interviews nicht, da vor allem andere Faktoren wie langwierige erfolglose Wohnungssuchen in urbanen Räumen, finanzielle Situationen, Lebensstile und allgemeine Lebenssituationen die Menschen motivieren, aus der Stadt wegzuziehen.⁵⁴ Innerhalb der Thematik der Stadtfucht ist es wichtig herauszustellen, dass Wohnpräferenzen eng mit dem aktuellen Wohnort und entsprechenden Lebensstilen verbunden sind.⁵⁵ Beschäftigte mit einem urbanen Lebensstil sowie entsprechenden Präferenzen hinsichtlich Wohnraum und Mobilität neigen dazu, auch bei einer flexiblen Wahl des Arbeitortes in städtischen Gebieten zu verbleiben.⁵⁶ International gibt es ebenfalls einen leichten Zusammenhang zwischen der Nutzung mobiler Arbeitsformen und dem Trend der Suburbanisierung.⁵⁷ Während städtische Räume weiterhin attraktiv und als Wohnstandorte stark nachgefragt bleiben werden, dürften insbesondere Mittel- und Kleinzentren, die als preisgünstigere Alternativen mit guter Erreichbarkeit fungieren, durch die zunehmende Möglichkeit des ortsflexiblen Arbeitens eine gesteigerte Nachfrage erfahren. Zudem fördert ortsflexibles Arbeiten die Sub- und Peri-Urbanisierung, vor allem in den weniger dicht besiedelten Agglomerationsräumen um Mittel- und Kleinzentren.⁵⁸ Peri-Urbanisierung bezeichnet dabei den Prozess, bei dem ländliche Gebiete am Rande etablierter Städte in physischer, wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht mehr und mehr städtischen Charakter annehmen. Dadurch entstehen hybride Regionen mit fragmentierten und gemischten städtischen sowie ländlichen Merkmalen.⁵⁹

Der in der Literatur dargelegte leichte Zusammenhang zwischen Wohnstandortwechseln und der fortschreitenden Etablierung von New Work-Modellen lässt sich auch in den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung wiederfinden. Den Personen, die zu Beginn der Umfrage angaben, aktuell berufstätig zu sein und Homeoffice und/oder mobiles Arbeiten zu nutzen, wurde eine gezielte Frage gestellt. Sie sollten angeben, ob sie ihren Wohnstandort aufgrund von Homeoffice oder mobilem Arbeiten bereits geändert haben oder dies kurzfristig planen (vgl. Abbildung 20).

⁵³ Scheiner et al. 2023.

⁵⁴ Scheiner et al. 2023.

⁵⁵ Neumann et al. 2022.

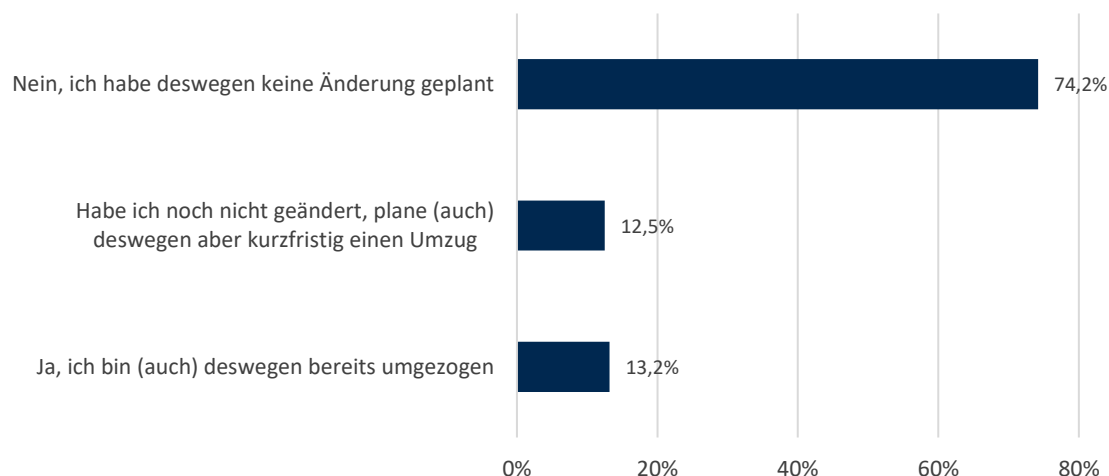
⁵⁶ Gerwinat / Wismer 2023.

⁵⁷ Eliasson 2023.

⁵⁸ Abegg et al. 2023.

⁵⁹ Woltjer 2014.

Abbildung 20
Wohnstandortwechsel



Quelle: eigene Erhebung. n = 893. Nur Befragte, wenn aktuell berufstätig und Homeoffice und/oder Mobiles Arbeiten wahrgenommen wird

Frage: "Haben Sie aufgrund von Homeoffice oder mobilem Arbeiten Ihren Wohnstandort geändert oder planen Sie dies kurzfristig zu tun?"

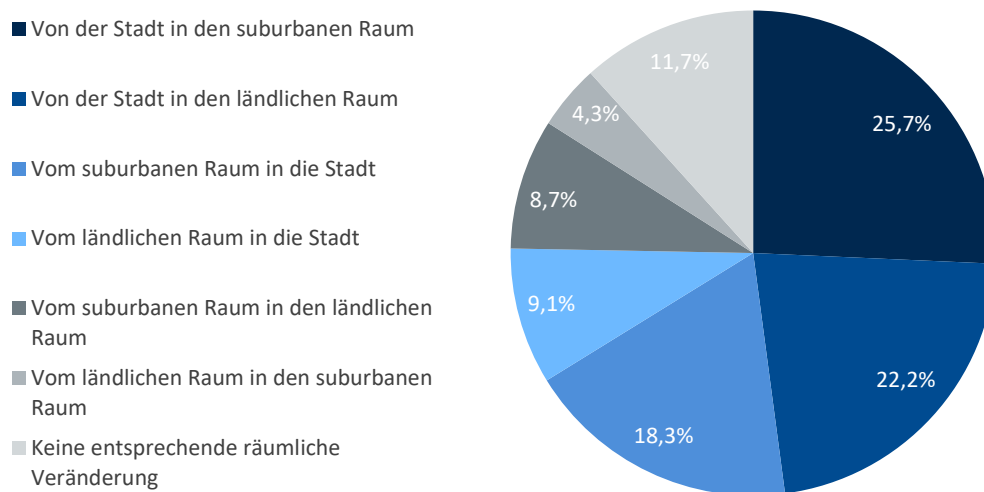
Insgesamt gaben 74,2 Prozent der befragten Personen an, keine Änderung ihres Wohnstandortes in Planung zu haben. **13,2 Prozent sind wegen der Nutzung des Homeoffice bereits umgezogen. Einen Umzug, der auch aufgrund von der Nutzung von New Work-Modellen begründet wird, planen 12,5 Prozent der befragten Personen.** Deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen fallen in diesem Zusammenhang nicht auf. Die durchschnittliche Distanz zur Arbeitsstätte ist nach einem Umzug größer als bei Personen, die keinen Wohnstandortwechsel vollzogen haben. Allerdings lassen die Befragungsergebnisse keine eindeutigen Rückschlüsse darauf zu, wie häufig diese Distanz tatsächlich zurückgelegt wird. Gleichzeitig sind die privat zurückgelegten Wege – wie bereits im Verlauf der Studie aufgezeigt – nach einem Umzug deutlich kürzer. Dies deutet darauf hin, dass Wohnstandortverlagerungen nicht nur durch die Möglichkeit flexibler Arbeitsmodelle motiviert sind, sondern auch gezielt so gestaltet werden, dass sie individuelle (Mobilitäts-)Bedürfnisse optimieren. Bei der privaten Mobilität scheinen sich durch solche Standortentscheidungen Verschiebungen in der Verkehrsstruktur ergeben, etwa durch eine verstärkte Nutzung wohnortnaher Angebote oder eine veränderte Nachfrage nach Verkehrsinfrastruktur in suburbanen und ländlichen Regionen.

Dass Homeoffice-Nutzende entfernertoleranter sind (vgl. Kapitel 4.2), wird durch die Erhebung ebenfalls bestätigt. So ist der Anteil der Personen, die bereits umgezogen sind, deutlich höher bei denen, deren neuer Wohnort mehr als 100 Kilometer von ihrer Arbeitsstätte entfernt liegt (28,3 Prozent). Im Vergleich dazu liegt dieser Anteil bei Personen, deren neuer Wohnort weniger als 25 Kilometer entfernt ist, nur bei 11,3 Prozent. Interessant ist zudem ein Blick auf die räumliche Art des Wohnortwechsels (Abbildung 21). Der

Großteil der befragten Personen, die bereits umgezogen sind oder es planen, verlässt die Stadt entweder in den suburbanen Raum (25,7 Prozent) oder in den ländlichen Raum (22,2 Prozent). Dies bestätigt die angedeutete Korrelation von Stadtflucht bzw. Suburbanisierung und der Nutzung von Homeoffice. Einen Umzug in den städtischen Raum planen laut der Umfrage insgesamt 27,4 Prozent (9,1 Prozent vom ländlichen und 18,3 Prozent vom suburbanen Raum in die Stadt). **Bei Betrachtung der Wanderungssalden weist der städtische Raum ein Minus von 20,5 Prozent auf, der suburbane Raum ein Plus von 3,0 Prozent und der ländliche Raum ein Plus von 17,5 Prozent.** Diese Salden ergeben sich auf Basis der Befragungsdaten. Zudem zeigen sich Unterschiede zwischen den Geschlechtern: So bevorzugen 25,0 Prozent der Frauen einen Umzug in den ländlichen Raum (Männer 20,7 Prozent), während deutlich weniger Frauen einen Umzug vom suburbanen Raum in die Stadt planen (12,5 Prozent gegenüber 21,3 Prozent bei den Männern). Diese Daten deuten folglich darauf hin, dass männliche Befragte den urbanen Raum stärker bevorzugen. Dabei ist zu beachten, dass von den 230 befragten Personen, die einen Umzug durchgeführt haben oder planen, 65,2 Prozent männliche Personen sind.

Abbildung 21

Durchgeführte oder geplante Wohnortwechsel nach Raumtyp



Quelle: eigene Erhebung. n = 230. Nur Befragte, die aufgrund von Homeoffice umgezogen sind oder es planen.

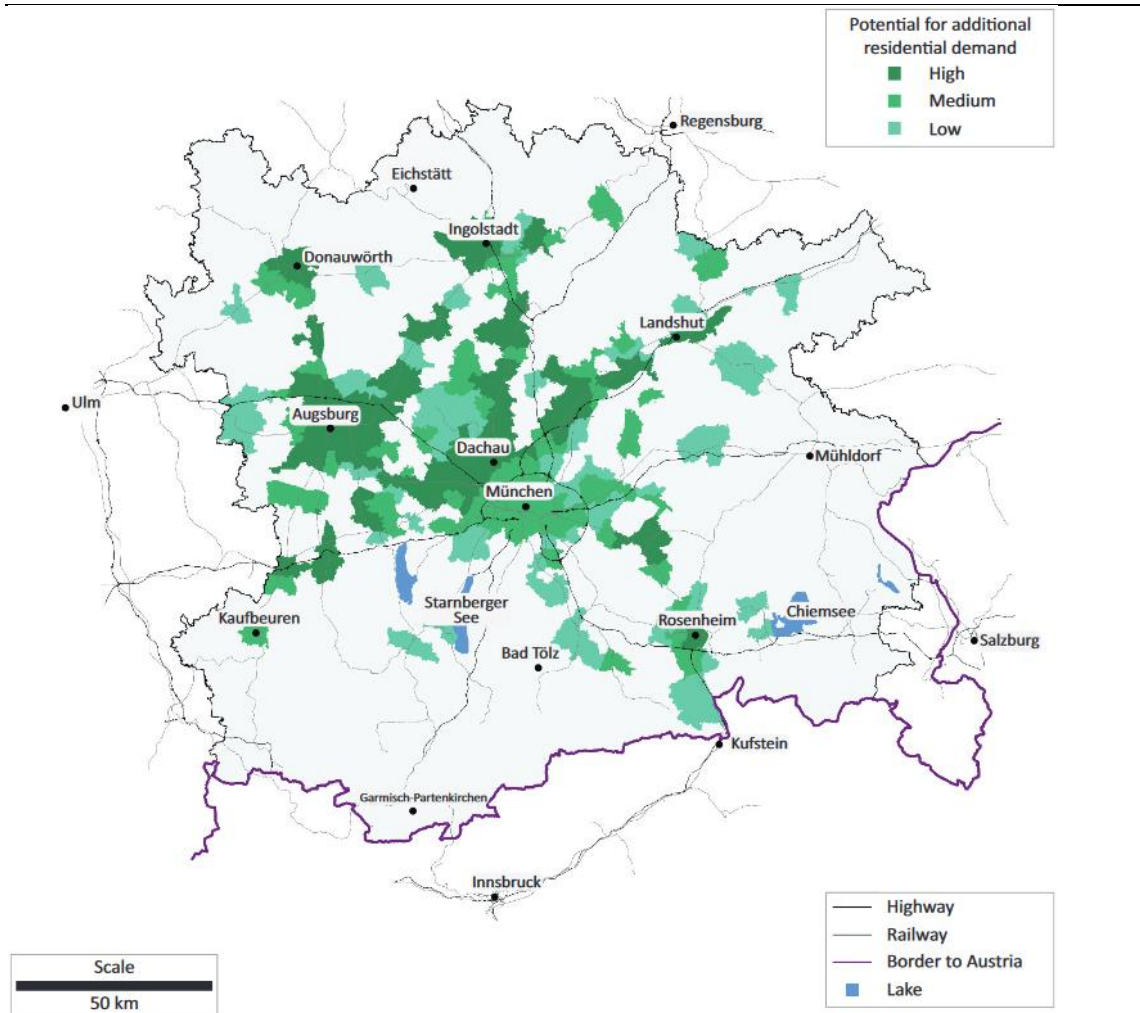
Frage: "Bezogen auf den durchgeführten/geplanten Wohnortwechsel, wie würden Sie diesen räumlich gesehen konkreter beschreiben?"

Die aufgeführten Punkte zeigen, dass sich ein regionaler Wandel der Wohnraumnachfrage abzeichnen könnte. Welche Regionen davon profitieren könnten, wird am Beispiel der Metropolregion München aufgezeigt. Eine Studie der Technischen Universität München aus dem Jahr 2022 hat für die Metropolregion München festgestellt, dass vor allem

Gemeinden, die eine hohe Anzahl an stark auf Wissen und digitalen Fähigkeiten ausgelegten Arbeitsplätzen aufweisen, ein größeres Potenzial für die Nutzung von Homeoffice besitzen. Diese Gemeinden sind meist gut mit Infrastruktur ausgestattet, was sie für Arbeitnehmer attraktiv macht, die von zu Hause arbeiten möchten. Die Analyse zeigt, dass die Wohnraumnachfrage in den Randgebieten der Metropolregion München steigen könnte, da Arbeitnehmer, die weniger pendeln müssen, bereit sind, in weniger zentralen, aber im Vergleich mit der Kernstadt günstigeren und geräumigeren Wohngebieten zu leben. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass eine signifikante Reduzierung der Pendeltage pro Woche die Wohnstandorte erheblich beeinflussen könnte. Die dichter besiedelten und besser mit dem ÖPNV angeschlossenen Gebiete im Nordwesten der Metropolregion München weisen mehr Potenzial auf als der Südosten. Die Sekundärstädte in der Nähe der Agglomeration München, wie zum Beispiel Dachau, weisen ein besonders hohes Potenzial für einen Zuzug auf. Sie könnten als Alternative für die Stadt München fungieren, da sie urbane Qualitäten aufweisen und gleichzeitig günstigere Lebenshaltungskosten bieten als München selbst. Großes Potenzial weist die Region in und um Augsburg auf. Desweiteren analysiert die Studie, dass Standorte, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind, besonders attraktiv sind. Die Korridore entlang der Schieneninfrastruktur sind folglich besonders attraktive Wohnstandorte. Ein umfassender Überblick über die potenzielle zusätzliche Nachfrage nach Wohnraum in der Metropolregion München ist in Abbildung 22 gegeben.⁶⁰

⁶⁰ Moser et al. 2022.

Abbildung 22
 Gemeinden mit potenzieller zusätzlicher Nachfrage nach Wohnraum in der Metropolregion München

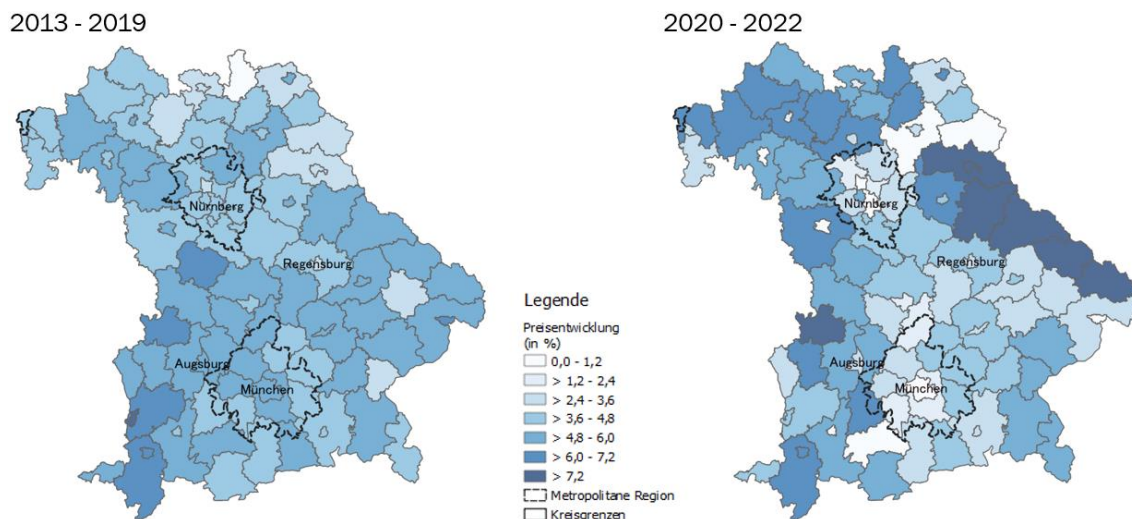


Quelle: Moser et al. 2022

Nach den Ergebnissen dieser Studie werden New Work-Modelle zukünftig weiterhin Teil der Arbeitskultur bleiben und Erwerbstätige dadurch teilweise in ländlichere Regionen ziehen. Deshalb kann die These aufgestellt werden, dass sich die Bauland- und Mietpreise in diesen Regionen auf Grund der steigenden Nachfrage erhöhen. Mit steigender Bevölkerungszahl steigt auch das Verkehrsaufkommen und der Bedarf nach einem ausreichenden Infrastrukturzugang und attraktiven ÖPNV. Die Betrachtung der Baulandpreise zeigt allerdings, dass sich diese seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie insgesamt stark erhöht haben. Allerdings sind keine signifikanten Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Landkreisen zu sehen und somit keine eindeutigen Rückschlüsse auf die Wohnstandortentscheidungen durch New Work-Modelle zu ziehen.

Die Wachstumsraten der Mietpreise zeigen in den beiden Zeiträumen hingegen sowohl deutliche regionale Unterschiede als auch signifikante Schwankungen zwischen urbanen und ländlichen Regionen auf (Abbildung 23). Besonders auffällig ist der Rückgang des jährlichen Mietpreiswachstums in städtischen Regionen wie Augsburg (von 5,9 Prozent auf 3,3 Prozent) und Würzburg (von 4,0 Prozent auf 0,7 Prozent), was auf eine verlangsamte Dynamik in diesen urbanen Zentren hindeutet. Auch im Zentrum der Metropolregion München gingen die jährlichen Wachstumsraten seit 2020 deutlich zurück. Im ländlichen Raum blieben die Mietpreise hingegen stabil oder stiegen weiter an, wie beispielsweise in Haßberge (von jährlich 3,3 Prozent auf 6,1 Prozent) oder in Main-Spessart (von jährlich 5,9 Prozent auf 6,4 Prozent). Eine interessante Entwicklung zeigt sich bei extremen Mietpreissteigerungen in ländlichen Regionen wie Dillingen an der Donau, das in den Jahren 2020 bis 2022 mit 8,2 Prozent eine sehr hohe jährliche Wachstumsrate aufweist. Ähnliche Tendenzen sind auch beispielsweise in Kempten zu beobachten, wo die Wachstumsrate in den Jahren 2020 bis 2022 fast unverändert bei 6,9 Prozent lag (2013 bis 2019 7,1 Prozent). Es fällt auf, dass die jährliche Wachstumsrate der Mietpreise im ersten Zeitraum im Vergleich zum zweiten Zeitraum ein relativ homogenes Bild abgibt. Sowohl städtische als auch ländliche Regionen erfuhren ein Wachstum der Mietpreise. In der Periode von 2020 bis 2022 ist aber ein deutlich stärkeres Wachstum in vielen ländlichen Regionen zu erkennen, während die Preisentwicklung in den metropolitanen Regionen auf ein niedriges Niveau sinkt. Dies könnte auf eine erhöhte Wohnraumnachfrage im ländlichen Raum sowie auf eine sich andeutende Sättigung des Marktes in den städtischen Gebieten hinweisen. Gleichzeitig ist das Mietpreisausgangsniveau in den ländlichen Regionen jedoch deutlich geringer, weshalb höhere Wachstumsraten möglich sind.

Abbildung 23
Jährliche Wachstumsrate der Mietpreise



Quelle: BBSR INKAR (2024); GeoBasis-DE / BKG 2024. Eigene Darstellung.

Insgesamt stiegen die Mieten relativ gesehen außerhalb der Metropolregionen schon im ersten Zeitraum etwas stärker als innerhalb der Metropolen. Seit 2020 hat sich dieser

Trend noch verstärkt. Hier könnten sich erstmals die sich ändernden Wohnstandortentscheidungen nach der Corona-Pandemie bemerkbar machen, was mit der sich andeutenden Stadtflucht aus der Literatur und der Bevölkerungsbefragung übereinstimmen würde.

Die Analyse der Mietpreisentwicklung gibt Aufschluss über Regionen mit Potenzial für neue Wohnstandorte und unterstreicht die Notwendigkeit einer attraktiven Verkehrsanbindung. Der Vergleich mit den Distanzen zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle (Abbildung 6 in Kapitel 3.1) zeigt, dass insbesondere in den östlichen Landkreisen Bayerns erhebliche Entfernungen zu Haltestellen bestehen. In diesen Gebieten steigen die Mietpreise derzeit stark an, was auf eine zunehmende Attraktivität als Wohnstandort hindeutet. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Verdichtung des Haltestellennetzes in diesen Regionen als eine zielführende Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen.

6.2 Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes ist nach wie vor ein wichtiges Wohnstandortkriterium

Kernaussagen

- Durch die Nutzung von New Work-Modellen rücken für Homeoffice-Nutzende Faktoren wie Wohnungsgröße, private Freiräume (Balkon, Garten) und Wohnkosten stärker in den Vordergrund. Praktische Aspekte wie Fahrradstellplätze und E-Lademöglichkeiten gewinnen an Bedeutung, während Pkw-Stellplätze weniger wichtig sind.
- Obwohl Homeoffice-Nutzende eher distanzunempfindlich sind, bleibt die Nähe zum Arbeitgeber ein wichtiger Faktor. In der Befragung gab ein Drittel der Befragten an, dass die Nähe zum Arbeitsplatz entscheidend für den Umzug war.

Die gegenwärtige Literatur sagt aus, dass die Wohnstandortwahl und die Bedeutung von bestimmten Wohnstandortkriterien aktuell und in den letzten Jahren einen Wandel erfahren hat, insbesondere im Kontext der zunehmenden Nutzung von New Work-Modellen. Die Möglichkeit, flexibel von zu Hause zu arbeiten, beeinflusst nicht nur die Präferenzen der Menschen hinsichtlich ihrer Wohnorte, sondern auch die Kriterien, die bei der Wahl eines neuen Wohnstandortes berücksichtigt werden. Für Nutzende des Homeoffice rücken Wohnstandortkriterien wie Größe und Schnitt der Wohnung, die Verfügbarkeit von privaten Freiräumen (z. B. Garten oder Balkon) sowie die Wohnkosten in den Vordergrund. Darüber hinaus messen Homeoffice-Nutzende der Verfügbarkeit von Fahrradstellplätzen und E-Lademöglichkeiten höhere Bedeutung bei, während Pkw-Stellplätze im Vergleich zu Menschen, die nicht das Homeoffice nutzen, weniger wichtig sind.⁶¹ Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Verfügbarkeit eines separaten Arbeitszimmers.⁶² Die Relevanz des Wohnstandortfaktors Wohnkosten lässt sich ebenfalls in der durchgeführten Bevölkerungsbefragung wiederfinden (Abbildung 24). Als wichtigstes Kriterium erweist sich aber die bessere Lebensqualität mit 38,2 Prozent, gefolgt von Nähe zum Arbeitgeber (32,6 Prozent), Nähe

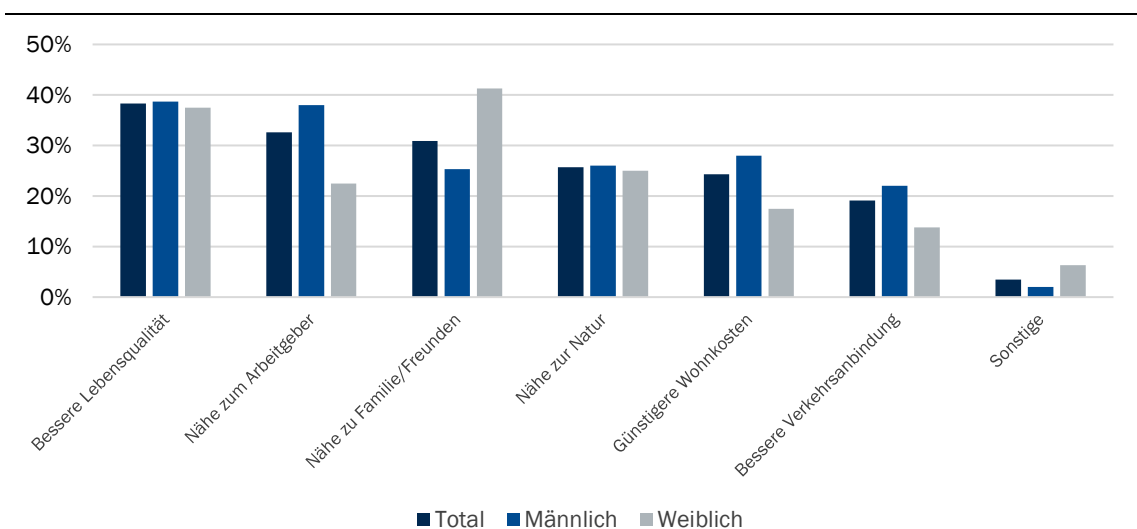
⁶¹ Scheiner et al. 2023.

⁶² Gerwinat / Wismer 2023.

zu Familien und Freunden (30,9 Prozent), Nähe zur Natur (25,7 Prozent), günstigere Wohnkosten (24,3 Prozent) sowie eine bessere Verkehrsanbindung (19,1 Prozent). Es wird deutlich, dass die **Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes weiterhin eine wichtige Rolle spielt** und für die befragten Personen nicht gänzlich zu vernachlässigen ist. Da lediglich Personen, die mobiles Arbeiten nutzen, nach den Gründen für Wohnortwechsel gefragt wurden, ergibt sich ein Widerspruch zu der Auswertung der aktuellen Literatur. Diese sagt aus, dass Homeoffice-Nutzende tendenziell distanzunempfindlicher sind und bereit sind, bei einem Wohnortwechsel die Distanz zu ihrem Arbeitsplatz zu vergrößern (vgl. Kapitel 4.2). Es kann angenommen werden, dass bei einer deutlich größeren Zahl an befragten Personen die Nähe zum Arbeitgeber an Bedeutung verlieren könnte.

Abbildung 24

Gründe für den durchgeführten oder geplanten Wohnortwechsel



Quelle: eigene Erhebung. n = 230. Nur Befragte, die aufgrund von Homeoffice umgezogen sind oder es planen. Mehrfachnennungen möglich.

Frage: „Welche Gründe gab bzw. gibt es für einen (potenziellen) Wohnortwechsel?“

Auffällig ist, dass Männer und Frauen unterschiedliche Gründe für den Wohnortwechsel bevorzugen. So ist Frauen die Nähe zu Freunden und Familie mit großem Abstand am wichtigsten (41,3 Prozent), wohingegen Männer im Vergleich zu Frauen einen größeren Wert auf die Nähe zum Arbeitgeber, auf günstige Wohnkosten sowie auf eine bessere Verkehrsanbindung legen.

Inwiefern sich durch geplante Umzüge die Entfernung zu den jeweiligen Arbeitsstätten ändern wird, ist wichtig, um die Thematik der Bedeutung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes vertiefend zu analysieren. Im Zuge der geplanten Umzüge wird sich in 41,1 Prozent der Fälle die Entfernung zur Arbeitsstätte verringern und in 20,5 Prozent der Fälle in etwa gleichbleiben. Rund ein Drittel der Planungen sieht vor, durch den Umzug die Entfernung zur Arbeitsstätte zu erhöhen (32,1 Prozent). 6,3 Prozent der befragten Personen sind sich

unsicher und können keine klare Antwort geben. Dies steht ebenfalls konträr zu den Erkenntnissen aus der Literatur sowie der Bevölkerungsbefragung, dass die Pendelwege von Homeoffice-Nutzenden länger sind oder ganz wegfallen. Dieser augenscheinliche Widerspruch könnte darauf zurückzuführen sein, dass einige Umzüge nicht primär aufgrund von New Work-Modellen erfolgen, sondern durch andere Faktoren bedingt sind und der Umzug daher in der entsprechenden Frage nicht genannt wurden. Zudem kommt es vor, dass Beschäftigte ihren Arbeitgeber wechseln oder als Berufseinsteiger anfangen, ohne umzuziehen, wodurch sich ihre Pendelstrecke verändert. Ein weiterer Erklärungsansatz ist, dass Personen, die aufgrund von New Work weiter wegziehen, dies in einem Ausmaß tun, das den Durchschnittswert stark nach oben zieht. Gleichzeitig bleiben diejenigen, die näher an ihren Arbeitsort ziehen, häufig innerhalb ihrer Region, sodass ihre kürzeren Distanzen weniger Einfluss auf den Gesamtdurchschnitt haben.

Ein klarer Zusammenhang besteht darin, dass **Pendelnde**, also Befragte mit mindestens einem Präsenztage, **die Verkürzung zur Arbeitsstätte im Gegensatz zu Nicht-Berufspendelnden bevorzugen** (43,3 Prozent zu 26,7 Prozent). Die Ergebnisse bestätigen ebenfalls, dass die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach wie vor eine Bedeutung hat und in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden muss.

Literaturverzeichnis

Abegg, C. / Beck, L. / Brandes, J. / Fuchs, S. (2023):

Wie Remote Work beeinflusst, wo und wie wir in Zukunft wohnen. https://www.bwo.admin.ch/dam/bwo/de/dokumente/01_Wohnungsmarkt/15_Studien_und_Publikationen/Forschungsberichte/bericht-multilokales-arbeiten.pdf.download.pdf/Bericht_Wohnstandortwahl_April-2023.pdf (online, abgerufen am 19.11.2024).

ADAC e.V. (2023):

Der ADAC Mobilitätsindex. Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Deutschland. https://assets.adac.de/image/upload/v1681732576/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/Abschlussbericht-2304_vgh0fz.pdf (online, abgerufen am 19.11.2024).

ADAC e. V. (2025):

ADAC Staubilanz 2024: So viel Stillstand gab es auf den Autobahnen. <https://www.adac.de/news/staubilanz-2024/> (online, abgerufen am 07.03.2025)

Baumgartner, A. / Schubert, I. / Sohre, A. / Tomic, U. / Moser, C. / Burger, P. (2023):

Toward a reduction of car-based leisure travel: An analysis of determinants and potential measures. In: International Journal of Sustainable Transportation. Jg. 17. Nr. 8, S. 911–930.

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) (o. J.):

Puzzle-arbeit im Dienst der Fahrgäste. <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/planen/fahrplan> (online, abgerufen am 13.02.2025).

Bayerischer Bauindustrieverband e.V. (BBIV) (2015):

Bayern Mobilität 2030. <https://www.bauindustrie-bayern.de/themen/mobilitaet-und-landesentwicklung/position-bayern-mobilitaet-2030> (online, abgerufen am 27.01.2025).

Bayerischer Industrie- und Handelskammertag e. V. (BIHK e. V.) (o. J.):

Regierungsbezirk Oberfranken. <https://standortportal.bayern.de/BayStandorte/Oberfranken/Oberfranken.html> (online, abgerufen am 19.12.2024).

Bayerisches Landesamt für Statistik (2024):

Homeoffice in Bayern im Jahr 2023: Arbeitgeber holen Beschäftigte wieder mehr ins Büro zurück. <https://www.statistik.bayern.de/presse/mitteilungen/2024/pm127/index.html> (online, abgerufen am 25.10.2024).

Bayerisches Landesamt für Umwelt (2025):

Umfrage zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement - jede Teilnahme zählt! - IZU. <https://www.umweltpakt.bayern.de/luft/aktuelles/3913/umfrage-zum-betrieblichen-mobilitaetsmanagement-jede-teilnahme-zaehlt> (online, abgerufen am 13.02.2025).

Bundesagentur für Arbeit (BA) (2023):

Pendleratlas. <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> (online, abgerufen am 19.11.2024).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (o. J.):

Der Deutschlandtakt in der Region Süd-Ost. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-077-faktenblatt.pdf?__blob=publicationFile.

Bundesverband CarSharing e.V. (2022):

CarSharing in Deutschland. Jahresbericht 2021/2022. https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/220627_bcs_jahresbericht2022_digital.pdf (online, abgerufen am 13.02.2025).

Büttner, L. / Breitzkreuz, A. (2020):

Arbeiten nach Corona. Warum Homeoffice gut fürs Klima ist. <https://www.greenpeace.de/publikationen/Warum%20Homeoffice%20gut%20f%C3%BCrs%20Klima%20ist.pdf> (online, abgerufen am 25.10.2024).

Conrad, K. / Garde, L. / Klinger, T. (2022):

Nachhaltige Mobilitätswende (NaMoW). Mobiles Arbeiten und berufsbedingte Mobilität. https://www.ils-forschung.de/wp-content/uploads/2022/03/namowe-kurzstudie-mobiles-arbeiten-und-berufsbedingte-mobilitat-ils.pdf?utm_source=chatgpt.com (online, abgerufen am 27.01.2025).

Deutscher Bundestag (2024):

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Norbert Kleinwächter, Tobias Matthias Peterka, Jürgen Pohl, Gerrit Huy und der Fraktion der AfD - Drucksache 20/13513. Aktuelle Entwicklungen beim Berufspendeln. <https://dserver.bundestag.de/btd/20/135/2013513.pdf> (online, abgerufen am 20.12.2024).

Dolls, M. / Lay, M. (2023):

Wie wirken sich Homeoffice und steigende Wohnkostenbelastung auf die Wohnortwahl aus? Evidenz aus einer großangelegten Umfrage in Deutschland. In: ifo Schnelldienst. Jg. 76. Nr. 02.

Eliasson, K. (2023):

Work from home and big city out-migration before and after the pandemic. https://www.tillvaxanalys.se/download/18.50008ca118c63645f0abf0a/1702649113871/WP_2023_05_%20Work%20from%20home%20and%20big%20city%20out-migration%20before%20and%20after%20the%20pandemic.pdf (online, abgerufen am 24.10.2024).

George, S. / Kellermann, R. (2023):

Synthesestudie zu Auswirkungen von COVID-19 auf das Mobilitätsverhalten in Deutschland. Einordnung und Vergleich von Kernbefunden der Mobicor-Studie im Kontext der deutschen Pandemiefor-schung. <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2023/iii23-602.pdf> (online, abgerufen am 07.08.2024).

Gerwinat, V. / Wismer, A. (2023):

Homeoffice und Wohnstandortwahl in Großstädten: neue Perspektiven. Eine Untersuchung des Einflusses von Homeoffice auf die Wohnstandortwahl in drei deutschen Großstadregionen. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publikationen/verbandszeitschrift/FWS/2023/FWS_6_2023/FWS_6_2023_Gerwinat_Wismer.pdf (online, abgerufen am 25.10.2024).

Hostettler Macias, L. / Ravalet, E. / Rérat, P. (2022):

Potential rebound effects of teleworking on residential and daily mobility. In: Geography Compass. Jg. 16. Nr. 9.

Jost, O. / Seibert, H. (2022):

Homeoffice spart ein Zehntel Treibstoff ein. In: Wirtschaftsdienst. Jg. 102. Nr. 7, S. 540–544.

Karlsruher Institut für Technologie (KIT) (2023):

Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2022/2023: Alltagsmobilität und Fahrleistung. https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_22_23.pdf (online, abgerufen am 19.11.2024).

Krasilnikova, N. / Levin-Keitel, M. (2022):

Telework as a Game-Changer for Sustainability? Transitions in Work, Workplace and Socio-Spatial Arrangements. In: Sustainability. Jg. 14. Nr. 11, S. 6765.

Krause, S. / Trumpp, A. / Dichtl, T. / Kiese, S. / Rutsch, A. (2024a):

Homeoffice und die Zukunft der Büros: Flexibilisierung, Reduzierung und Umnutzungspotenzial. In: ifo Schnelldienst. Jg. 77. Nr. 9, S. 64–68.

Krause, S. / Trumpp, A. / Dichtl, T. / Kiese, S. / Rutsch, A. (2024b):

Neue Arbeitswelt, neue Arbeitsorte: Auswirkungen von Homeoffice auf den Büroimmobilienmarkt. In: ifo Schnelldienst. Jg. 77. Nr. 3, S. 63–73.

Last, J. / Manz, W. (2003):

Unselected mode alternatives: What drives modal choice in long-distance passenger transport. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Luzern.

Lott, Y. / Ahlers, E. (2021):

Flexibilisierung der Arbeitszeit: Warum das bestehende Arbeitszeitgesetz und eine gesetzliche Arbeitszeiterfassung wichtig sind. <https://www.econstor.eu/handle/10419/247650>.

Moser, J. / Wenner, F. / Thierstein, A. (2022):

Working From Home and Covid-19: Where Could Residents Move to? In: Urban Planning. Jg. 7. Nr. 3, S. 15–34.

Neumann, U. / Spellerberg, A. / Eichholz, L. (2022):

Veränderungen beim Wohnen und von Standortpräferenzen durch Homeoffice in der Covid-19-Pandemie? In: Raumforschung und Raumordnung. Jg. 80. Nr. 4, 434–450.

Pigalle, E. / Aguiléra, A. / Belton-Chevallier, L. (2024):

Comment le télétravail impacte-t-il nos mobilités? <https://theconversation.com/comment-le-te-letravail-impacte-t-il-nos-mobilites-223121> (online, abgerufen am 25.10.2024).

Pink, M. / Wecke, A. (2023):

Die Hybridarbeitswelt und ihre Konsequenzen für die Büromärkte. <https://pdf.euro.savills.co.uk/germany-research/2023/ausblick-immobilienmarkt-deutschland---buro.pdf> (online, abgerufen am 19.11.2024).

Raimund, W. (2023):

Rebound-Effekte in der Mobilität. Kurzstudie im Rahmen des Projekts „Nachhaltige Mobilitätswende“ (NaMoW). <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/dp178.pdf> (online, abgerufen am 25.10.2024).

Scheiner, J. / Frank, S. / Gerwinat, V. / Schimohr, K. / Wismer, A. (2023):

Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende. https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2023/FWS_3_2023/FWS_3_23_Scheiner_et_al.pdf (online, abgerufen am 25.10.2024).

Schelewsky, M. (2022):

Corona-Pandemie und unsere Alltagsmobilität. MOBICOR-Länderbericht Bayern. 3. Welle Oktober 2021. https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mobilitaetsreport_bayern_03.pdf (online, abgerufen am 28.01.2025).

Schertenleib Riner, B. (2022):

Die SBB fährt mit Takt – seit 40 Jahren. <https://news.sbb.ch/artikel/112279/die-sbb-faehrt-mit-takt-seit-40-jahren> (online, abgerufen am 13.02.2025).

Schlude, A. / Mendel, U. / Stumpf, C. / Stürz, R. (2024):

Verbreitung von Homeoffice und Gestaltung des Arbeitsalltags Ende 2024. <https://www.bidt.digital/publikation/verbreitung-von-homeoffice-und-gestaltung-des-arbeitsalltags-ende-2024/> (online, abgerufen am 27.01.2025).

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2024):

Homeoffice 2023 ähnlich weit verbreitet wie im Vorjahr, wird jedoch an weniger Tagen genutzt. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/06/PD24_N032_13.html (online, abgerufen am 25.10.2024).

Suckow, S. / George, S. (2023):

Homeoffice und digitale Mobilität als das neue Normal. Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität. https://www.infas.de/wp-content/uploads/2023/06/infas_MobicorReport_WZB_20230601.pdf (online, abgerufen am 07.10.2024).

van Nek, L. / Schelewsky, M. / Follmer, R. (2023):

Das 9-Euro-Ticket und unsere Alltagsmobilität. MOBICOR-Länderbericht Bayern. 4. Welle September - November 2022. https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/mobilitaetsreport_bayern_04.pdf (online, abgerufen am 27.01.2025).

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG (2024):

Kernaussagen der bundesweiten Marktforschung zum Deutschland-Ticket. Berichtszeitraum 1. Halbjahr 2024. <https://www.vdv.de/evaluation-deutschland-ticket-interpretationsbericht-1.-hj-2024.pdf?forced=true>.

Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (vbw) (2024):

Breitbandbedarf der bayerischen Unternehmen 2023 – leitungsgebunden und mobil. https://www.vbw-bayern.de/Redaktion/Frei-zugaengliche-Medien/Abteilungen-GS/Wirtschaftspolitik/2024/Downloads/2403_Studie-Breitbandbedarf-der-bayerischen-Unternehmen-2023.pdf.

Wilke, D. / Rau, H. / Härtling, J. W. (2022):

Case Study: Assessing The COVID-19 Pandemic's Potential for a More Climate-Friendly Work-Related Mobility. In: Sustainability. Jg. 14. Nr. 19, S. 12708.

[Literaturverzeichnis](#)

Woltjer, J. (2014):

A Global Review on Peri-Urban Development and Planning. In: Journal of Regional and City Planning.
Jg. 25. Nr. 1, S. 1–16.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Nutzung von mobilem Arbeiten nach beruflicher Position
Abbildung 2	Zeitliche Einführung verschiedener New-Work-Modelle in den Betrieben
Abbildung 3	Freie Tage durch flexible Arbeitszeiten
Abbildung 4	Anzahl angebotener Homeoffice-Tage
Abbildung 5	Anzahl in Anspruch genommener Homeoffice-Tage
Abbildung 6	Durchschnittliche Distanz zur nächsten Haltestelle des ÖV in Bayern
Abbildung 7	Jährliche Wachstumsrate des Anteils der Einpendelnden
Abbildung 8	Jährliche Wachstumsrate des Anteils der Auspendelnden
Abbildung 9	Modal Split der Wege in Bayern
Abbildung 10	Entwicklung des Modal Splits (Verkehrsleistung) auf Arbeitswegen
Abbildung 11	Entwicklung des Modal Splits (Verkehrsleistung) auf privaten Wegen
Abbildung 12	Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsstätte
Abbildung 13	Homeoffice-Nutzung nach Distanz zum Arbeitsort
Abbildung 14	Personenkilometer pro Tag mit und ohne Homeoffice
Abbildung 15	Präsenz am Arbeitsort nach Distanz zum Wohnort
Abbildung 16	Abnahme des Anteils der in Präsenz arbeitenden Beschäftigten
Abbildung 17	Konsequenzen aus der veränderten Präsenz der Mitarbeitenden
Abbildung 18	Nachfrage der Beschäftigten nach Parkraum an der Arbeitsstätte
Abbildung 19	Veränderte Ansprüche an den Job bei der Bewerbung
Abbildung 20	Wohnstandortwechsel
Abbildung 21	Durchgeführte oder geplante Wohnortwechsel nach Raumtyp
Abbildung 22	Gemeinden mit potenzieller zusätzlicher Nachfrage nach Wohnraum in der Metropolregion München
Abbildung 23	Jährliche Wachstumsrate der Mietpreise
Abbildung 24	Gründe für den durchgeführten oder geplanten Wohnortwechsel

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Inanspruchnahme der jeweiligen New Work-Modelle nach Regierungsbezirken
Tabelle 2	Modal Split der Arbeitswege (nach Verkehrsleistung) nach Regierungsbezirken
Tabelle 3	Modal Split der Arbeitswege (nach Verkehrsleistung)

Anhang

Definitionen New Work-Modelle

Mobiles Arbeiten bzw. Telearbeit, die nur im Homeoffice durchgeführt wird, ist eine Form eines New Work-Modells, die vollständig im eigenen zuhause des jeweiligen Beschäftigten ausgeübt wird. Die Ausübung der Tätigkeit an einem anderen Ort als das Büro des Arbeitgebers oder das eigene Zuhause ist in diesem Modell nicht gestattet. Im Gegensatz dazu steht das mobile Arbeiten an frei wählbaren Orten für eine flexiblere Lösung, da die Tätigkeit beispielsweise auch in den Wohnsitzen von Freunden oder Familienmitgliedern ausgeübt werden darf. Es gibt jedoch potenzielle Einschränkungen bei der Möglichkeit, die Arbeit in einem anderen Land als dem des Bürostandortes auszuüben. Die Möglichkeit, mobil im Ausland zu arbeiten, variiert dabei von Unternehmen zu Unternehmen.⁶³ Co-Working-Spaces sind gemeinschaftlich genutzte Arbeitsräume, die die notwendige Infrastruktur wie beispielsweise Internetzugang und Büromöbel bieten und so eine weitere flexible Alternative zum klassischen Homeoffice bieten.⁶⁴ Das letzte betrachtete New Work-Modell der flexiblen Arbeitszeit ermöglicht es den Beschäftigten, bis zu einem gewissen Grad oder sogar vollständig über die Dauer und Lage ihrer täglichen Arbeitszeit frei zu entscheiden. Zu diesen Modellen zählen beispielsweise Gleitzeitmodelle oder Formen der Vertrauensarbeitszeiten.⁶⁵ Im Rahmen dieser Studie werden mit dem Sammelbegriff mobiles Arbeiten die ersten beiden New Work-Modelle bezeichnet und mit dem Begriff Homeoffice ist ausschließlich mobiles Arbeiten nur im Homeoffice inklusive Telearbeit gemeint.

In der aktuellen Forschung wird zunehmend untersucht, wie New Work-Modelle (insbesondere Homeoffice) die Mobilitätsmuster beeinflussen. Während einige Studien darauf hinweisen, dass Homeoffice zu einer Reduzierung der Pendelzeiten und damit zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen führen kann, gibt es auch Hinweise auf mögliche „Rebound-Effekte“. Diese Effekte könnten dazu führen, dass Menschen, die weniger pendeln, in anderen Bereichen ihrer Mobilität aktiver werden, was zu einem Anstieg der Gesamtmobilität führen könnte.⁶⁶

Methodik

In dieser Studie werden die tiefgreifenden Veränderungen in der Arbeitswelt im Kontext von New Work untersucht und insbesondere die Auswirkungen auf die Mobilität und Wohndynamik in Bayern analysiert. Die Studie hat das Ziel, strukturelle Veränderungen in der Präsenz von Beschäftigten am Arbeitsort zu quantifizieren und die daraus resultierenden Herausforderungen und Potenziale für verschiedene gesellschaftliche und wirtschaftliche Bereiche, Schwerpunkt Mobilität, herauszuarbeiten. Der Mehrwert dieser Studie liegt in der Schaffung einer wissenschaftlich fundierten Grundlage, um mögliche Langzeitfolgen und Anpassungsbedarfe für die Raumplanung, Verkehrslenkung und Wohnungspolitik in Bayern abzuleiten.

⁶³ Neumann et al. 2022.

⁶⁴ Hostettler Macias et al. 2022.

⁶⁵ Lott / Ahlers 2021.

⁶⁶ Hostettler Macias et al. 2022.

Anhang

Im Rahmen der weitreichenden Analysen der verschiedenen Thesen wurden vier verschiedene Methodiken zur Ausarbeitung dieser Studie herangezogen. Zunächst wurde eine umfassende Literaturrecherche durchgeführt, um den aktuellen Forschungsstand zu den Auswirkungen von New Work-Modellen auf die verschiedenen bereits aufgeführten Aspekte zu erfassen. Die Recherche fokussierte sich auf wissenschaftliche Publikationen, Fachartikel, einschlägige Studien sowie relevante Berichte aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

In einem nächsten Schritt wurden die vorhandenen Sekundärdaten aus Bayern mit dem Ziel analysiert, die Auswirkungen von Homeoffice auf das Mobilitäts- und Wohnverhalten anhand bereits erhobener und verfügbarer Daten zu überprüfen. Die untersuchten Sekundärdaten stammen zum Großteil aus der INKAR Datenbank des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). Das BBSR stellt etwa 600 regionalstatistische Indikatoren zu verschiedenen gesellschaftlichen Themen zusammen. Darunter sind Strukturmerkmale für ganz Deutschland, teilweise bis auf die Ebene der Gemeinden. Der im Bearbeitungszeitraum aktuelle Datenstand war der 31.12.2022. Damit der Effekt der Corona-Pandemie und der New Work-Modelle sichtbar gemacht werden kann, erfolgt die Analyse anhand eines ersten Zeitraums von 2013 bis 2019 sowie eines zweiten Zeitraums von 2020 bis 2022. Hier wird jeweils die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate gegenübergestellt, sodass die Entwicklung der Dynamik vor und seit der Corona-Pandemie verglichen werden kann.

Der Hauptteil der Studie bezieht sich jedoch auf zwei im Rahmen dieser Studie durchgeführte empirische Erhebungen. In einer ersten Online-Umfrage der bayerischen Bevölkerung wurden insgesamt 2.010 Personen im Alter von 16 bis 69 Jahren befragt, um mit der Befragung die arbeitende Bevölkerung Bayerns abzudecken. Davon ordneten sich 53,7 Prozent dem männlichen und 46,3 Prozent dem weiblichen Geschlecht zu. Die Verteilung der Befragten innerhalb der verschiedenen Altersklassen ist dabei recht homogen, wobei die am stärksten vertretene Altersgruppe dabei die Gruppe der 50- bis 59-Jährigen ist. Die Anzahl der befragten Personen schwankt je nach Art der gestellten Frage, da aufgrund von Filterfragen nicht alle Teilnehmenden jede Frage beantworten konnten. Ergänzend zur Bevölkerungsumfrage wurden auch in Bayern ansässige Unternehmen bezüglich ihres New Work-Angebots befragt. Die Einladung zur Umfrage wurde am 16.09.2024 an die Unternehmen versendet, wovon 222 zwischen September 2024 und Mitte November 2024 auf den Fragebogen zugriffen. Davon haben allerdings 110 Personen ihre Teilnahme bereits nach der Willkommenseite abgebrochen. Auszuwerten sind somit maximal 126 Datensätze.

Die Einladung zur Umfrage erfolgte durch die vbw an ihre Mitglieder. Dabei wurde nur ein Standort der Firma befragt. Falls mehrere Standorte innerhalb Bayerns vorhanden sind, wurde der größte betrachtet. Die Struktur der Unternehmen ist sehr heterogen. Dominierende Branchen sind das Gastgewerbe und das verarbeitende Gewerbe mit etwa 19 bzw. 18 Prozent. Die Informations- und Kommunikations- sowie die Finanzbranche als sehr Homeoffice-affine Branchen sind zusammen mit etwa 19 Prozent vertreten. Es sei vorweggenommen, dass die Rückmeldungen zu einigen Fragen, wie auch zur Unternehmensstruktur, begrenzt sind. Dadurch ist die Datengrundlage für aussagekräftige Kreuzauswertungen

nicht ausreichend, sodass solche Analysen im Rahmen dieser Untersuchung nicht sinnvoll vorgenommen werden konnten.

Ansprechpartner / Impressum

Christine Völzow

Geschäftsführerin, Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251
christine.voelzow@baymevbm.de

Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253
peter.pflieger@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

Herausgeber

vbw
Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw März 2025

Weitere Beteiligte

Prognos AG

+49 89 954 1686-710
info@prognos.com