Deutschland pendelt. Noch nie war die Zahl derer, die zwischen Wohn- und Arbeitsort mehr als eine Gemeindegrenze überschreiten müssen, so groß wie heute. Und auch die Pendeldistanzen nehmen von Jahr zu Jahr zu. Die Folge: Staus, überfüllte Züge, schädliche Abgase. Die zugrundeliegende Problematik ist extrem komplex, geht weit über die reine Verkehrspolitik hinaus und erstreckt sich auch in den sozioökonomischen Bereich. Dabei wird jedoch meist nur darüber diskutiert, wie man die Pendlerströme am besten managt. Noch besser wäre jedoch – dort wo es möglich ist – diesen Verkehr gar nicht erst entstehen zu lassen. Die zu Unrecht vielfach hämisch kritisierte SPD-Forderung nach einem Rechtsanspruch auf einen Heimarbeitsplatz wäre da aus vielerlei Gründen ein guter Diskussionsansatz. Von **Jens Berger**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/190404_Lassen_Sie_uns_ueber_Verkehr_reden_Teil_2_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

18,4 Millionen Deutsche pendeln täglich zur Arbeit und legen dabei im Schnitt 21 Kilometer zurück. Zwei Drittel aller Pendler benutzen dazu den eigenen PKW. Bei durchschnittlich 200 Arbeitstagen pro Jahr summiert sich dies auf 77,3 Milliarden Kilometer. Dies entspricht rund 15% des gesamten Straßenverkehrs und damit auch 14 Millionen Tonnen CO2-Emissionen. Problematisch ist der stetige Pendlerverkehr vor allem für Metropolen wie Stuttgart, Düsseldorf oder Frankfurt, in denen mehr als 60% der Beschäftigten Pendler aus dem Umland sind. Ohne den Pendlerverkehr müsste man sich keine Gedanken über Feinstaub und Stickoxide machen und die üblichen Staus zur „Rush Hour“ würden der Vergangenheit angehören. Diese Erkenntnis hat jedoch keinen großen geistigen Nährwert, da Wohn- und Arbeitsort nun einmal meistens räumlich getrennt sind und eine nicht immer glückliche Raumordnungspolitik und wirtschaftliche Konzentrationsprozesse diese Entwicklung zusätzlich verschärft haben. Deutschland pendelt nicht, weil es so gerne im Stau oder überfüllten Zügen sitzt, sondern weil das Pendeln leider für sehr viele Menschen eine Notwendigkeit ist.

Die „Pendlerproblematik“ hat dabei auch starke Parallelen zu einem zweiten brennenden Thema der Gegenwart – den explodierenden Mieten in den Metropolen und der Abwanderung in ländlichen Regionen. Vor allem qualifiziertere Jobs haben sich über die Jahrzehnte hinweg immer mehr in die großen Metropolregionen verlagert und seit längerem geht in den Metropolen die Schere zwischen den Arbeitsplätzen und dem Wohnraum immer

weiter auseinander. Wohnraum ist knapp und allein schon der Unterschied zwischen Angebot und Nachfrage treibt die Immobilienpreise und Mieten in die Höhe. Für „Normalverdiener" ist ein freistehendes Einfamilienhaus in einer Metropole heutzutage meist unbezahlbar und auch attraktive und familienfreundliche Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sind vielerorts so teuer, dass nicht nur Gering-, sondern auch Normalverdiener aus den attraktiveren städtischen Milieus hinaus gentrifiziert werden.

Die Provinz leidet unter einem ganz anderen Problem. Dort gibt es vielerorts bezahlbaren Wohnraum im Überfluss, dafür aber keine Jobs. Vor allem im Bereich der qualifizierteren Jobs herrscht abseits der Metropolen und deren Speckgürteln gähnende Leere. Pendler sorgen hier für einen gewissen Ausgleich. Wer sich die hohen Mieten in der Stadt nicht leisten kann oder nicht leisten will und lieber preisgünstig in der Provinz lebt oder die Provinz wegen ihrer Familienfreundlichkeit und ihrer „Entschleunigung" liebt, der muss tagtäglich einen mitunter sehr weiten Arbeitsweg in Kauf nehmen. Rund 1,3 Millionen Menschen legen täglich mehr als 150 Kilometer zurück, um morgens vom Wohn- zum Arbeitsort und abends den gleichen Weg wieder zurück zu kommen. Dabei geht nicht nur wertvolle Freizeit verloren; auch gesamtgesellschaftlich ist der Trend zu immer häufigeren und längeren Pendelwegen eine Sackgasse. Der ÖPNV könnte beispielsweise mit den gegebenen Mitteln wesentlich effizienter sein, wenn man nicht derart enorme Reserven zur Spitzenlast in den Stoßzeiten vorhalten müsste.

Man kann den Nahverkehr optimieren, durch dringend nötige Investitionen mehr Menschen von der Straße auf die Schiene bekommen und langfristig durch eine intelligentere Raumordnungspolitik die massive Schieflage zwischen Provinz und Metropolen zumindest ein wenig abschwächen – **die beste Verkehrspolitik ist jedoch die Verkehrspolitik, die Verkehr vermeidet, bevor er entsteht.** Und hierfür bieten sich die mehr als 100 Milliarden Kilometer, die wir tagtäglich zur Arbeit und zurück pendeln, förmlich an. Immerhin bieten bereits heute 15% aller Unternehmen ihren Mitarbeitern in vollem Umfang Heimarbeitsplätze (Home Office) an und weitere 23% stellen „in Ausnahmefällen" derartige Arbeitsplätze zur Verfügung. 11% aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten erledigen heute ihre Arbeit zumindest zum Teil von zu Hause aus – in Frankreich und Österreich sind es 15%, in Dänemark sogar mehr als 25%. Arbeitgebernahe Wirtschaftsforschungsinstitute gehen sogar von einem Potential von 40% aus. Würde Deutschland nur das dänische Niveau erreichen, würde dies nicht nur so manchen Stau vermeiden, sondern zudem ganze zwei Millionen Tonnen CO2 einsparen.

Es ist dabei jedoch auch vollkommen klar, dass die Möglichkeit eines Heimarbeitsplatzes natürlich vom Job abhängt. Die Ärztin und der Altenpfleger können nicht von zu Hause aus arbeiten und auch der Einzelhandelsverkäufer und die Maschinenschlosserin nicht. Für die

meisten klassischen Büroarbeitsplätze vom Bilanzbuchhalter über den Rechnungsprüfer, die Designerin, den Journalisten, den Programmierer bis hin zur Kundenbetreuerin gilt dies jedoch meist nicht. In sehr vielen Berufen ist die Arbeit von zu Hause entweder komplett oder an einigen Tagen in der Woche durchaus möglich. In Zeiten von Breitbandanschlüssen, Videokonferenzen, VPN-Anbindung und globaler Teams sind die technischen Voraussetzungen für einen Heimarbeitsplatz meist das kleinere Problem. Vor allem für jüngere, technikaffine Mitarbeiter, die so ihr Familienleben optimal mit dem Berufsleben in Einklang bringen können, ist das Home Office oft ein Traum … ein Traum jedoch, der immer noch von zu wenigen Arbeitgebern aktiv gefördert wird, obgleich die Vorteile bemerkenswert sein können, wie die NachDenkSeiten aus eigener Erfahrung berichten können[*].

Jede politische Förderung von Heimarbeitsplätzen ist daher auch im Kern zu begrüßen. Jedoch lauert natürlich auch hier die Gefahr, dass die Unternehmerlobby über das Vehikel „Heimarbeitsplätze“ die Arbeitnehmerrechte noch weiter schleift. So ist beispielsweise der Branchenverband Bitcom immer ganz vorne mit dabei, mehr Home-Office-Arbeitsplätze zu fordern, um im Nebensatz gleich die Arbeitszeitregelungen und die Mindestruhezeiten unter Beschuss zu nehmen, die angeblich ein großes Hindernis seien. Doch das ist ziemlicher Unsinn, stellen derartige Regelungen doch einen Schutz der Arbeitnehmer dar, der in gar keinem Zusammenhang mit den räumlichen Umständen des Arbeitsplatzes steht. Wichtig ist jedoch, dass die Gewerkschaften sich noch stärker mit dem Thema „Heimarbeitsplatz“ auseinandersetzen und tunlichst darauf achten, dass das Home Office sich nicht zu einem süßen Gift entwickelt, das letztlich vor allem zur Selbstausbeutung führt und in dessen Kielwasser unter dem Schlagwort der „Flexibilisierung“ letztlich nur die Arbeitnehmerrechte abgebaut werden. Vollkommen klar ist auch, dass ein Heimarbeitsplatz immer ein optionales Angebot für den Arbeitnehmer sein muss und die Unternehmen ihre Mitarbeiter nicht gegen deren Willen in die heimischen Wände outsourcen sollen. Schließlich verfügt nicht jeder Mitarbeiter über die geeigneten Räumlichkeiten und auch familiär ist eine solche Konstellation nicht immer einfach.

Einen richtigen Schritt in diese Richtung haben bereits der DGB und Anfang des Jahres auch die SPD unternommen. Dort will man nun prüfen, ob ein Rechtsanspruch auf einen Heimarbeitsplatz die Situation verbessern kann. „Natürlich“ wurde dieser Vorschlag sofort in den „sozialen Medien“ verhohnepiepelt. Es lohnt sich jedoch, einmal ernsthaft darüber nachzudenken. Natürlich bedeutet ein Rechtsanspruch nicht, dass der Bandarbeiter von VW morgen von zu Hause aus arbeiten soll. Rechtsanspruch heißt vielmehr, dass der Arbeitgeber es sachlich begründen muss, wenn er den Wunsch eines Mitarbeiters auf einen Heimarbeitsplatz nicht umsetzen kann oder will. Vor allem in größeren Unternehmen würde

dies den Arbeitnehmern deutlichen Rückenwind geben.

Wie auch der „kostenlose ÖPNV“ ist auch die vermehrte Bereitstellung von Heimarbeitsplätzen zur Verkehrsverminderung kein Allheilmittel und schon gar keine Patentlösung für alle Bereiche. Wenn man aber nur einmal die heutigen Zahlen aus Dänemark als Beispiel heranzieht, wird das Potential für die Verkehrspolitik deutlich. Denn dann würde jedes vierte Auto, das heute zur Rush Hour die Straßen verstopft, und jeder vierte Fahrgast in einem komplett überfüllten Regionalzug schon mal wegfallen. Die „große Lösung“ gibt es nicht, aber wenn wir die Summe der kleinen Lösungen addieren, erreichen wir schon viel. Bemerkenswert sind dabei auch die Nebeneffekte. Je mehr Menschen einen Heimarbeitsplatz haben, desto stärker kann sich die Situation auf dem Miet- und Immobilienmarkt in den Metropolen entspannen und desto mehr können die Gemeinden auf dem Lande die negativen Folgen der Abwanderung und des regionalen demographischen Wandels abfedern.

Und wenn man schon die Technik und moderne Organisationsstrukturen als Argumente zur Vermeidung des Pendlerverkehrs ins Spiel bringt, darf man natürlich an diesem Punkt nicht aufhören. Bei wie vielen Besprechungen, Meetings, Konferenzen, Briefings usw. usf. ist es eigentlich wirklich notwendig, dass alle Beteiligten auch physisch vor Ort sind? Die Möglichkeiten, Verkehr zu verhindern, bevor er entsteht, sind vorhanden. Man muss sie nur nutzen.

Morgen wird sich unser Gastautor Winfried Wolf im dritten Teil dieser „Serie“ mit den falschen Versprechungen der E-Mobilität auseinandersetzen.

Titelbild: Benoist/shutterstock.com

[«*] Die NachDenkSeiten können ihren Leserinnen und Lesern dank deren Spenden nur deshalb ein derart großes Angebot liefern, weil alle Mitarbeiter aufs Land verteilt an ihren Heimarbeitsplätzen sitzen. Hätten wir beispielsweise ein zentrales Büro in Berlin würde alleine die Miete für dieses Büro einen großen Teil der Spenden aufzehren, ohne dass dadurch ein einziger Artikel oder eine Serviceleistung für die Leser mehr geboten werden könnte.