

Impuls-Papier

“Annäherung der Arbeitsorte an das Wohnen“

Erkenntnisse aus transdisziplinären Diskussionsrunden zum Thema „Office-Sharing“¹ zur Verkehrsminderung

im Rahmen des Vorhabens „[Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung](#)“ (s:ne)

Dieses Papier schlägt – in Anlehnung an die „Dorfbüro“-Initiative in Rheinland-Pfalz – vor, auch in Hessen ein Förderprogramm aufzulegen, welches darauf abzielt, „Shared-Office“-Angebote im ländlichen Raum, aber auch in der sog. „Zwischenstadt“ zu errichten, um Pendelverkehre jedenfalls teilweise zu vermeiden. Ein solches Konzept ist umso erfolgversprechender, je mehr es gelingt, perspektivisch eine flächendeckende „Infrastruktur“ für Shared-Office-Ansätze anzubieten.

A. Problemstellung

Der anhaltende Zuzug in Ballungsräume ist für die Großstädte zunehmend ein Problem. Ein wesentlicher Grund für diesen Bevölkerungszuwachs in Großstädten sind die dort verfügbaren attraktiven Arbeitsplätze. Folgeerscheinungen dieser Sogwirkung sind u.a. ein angespannter Wohnungsmarkt sowie eine Zunahme der Pendelverkehre. Die existierende Verkehrsinfrastruktur gelangt dadurch an ihre Kapazitätsgrenzen. Dem gegenüber stehen Ortschaften, die an Werktagen nahezu ausgestorben scheinen, weil ein Großteil der Einwohner in den Ballungszentren arbeitet.

B. Lösung

Shared-Office-Angebote wirken diesem Problem entgegen. Viele Arbeitsabläufe lassen sich heute ortsunabhängig erledigen, Berufstätige müssen deshalb oft nicht mehr jeden Tag zu ihrem angestammten Arbeitsplatz pendeln, sondern könnten an 2-3 Wochentagen einen wohnortnahen Arbeitsplatz nutzen, der sich idealer Weise in ihrem Ortszentrum oder in bis dato leerstehenden (z.B. kommunalen) Liegenschaften befindet.

C. Empfehlungen

In Hessen fehlt bislang eine landesweite Förderung und Koordination von Shared-Office-Vorhaben. Wir schlagen daher vor, eine koordinierende Stelle z.B. bei der HTAI² einzurichten und diese mit finanziellen Mitteln auszustatten, um Shared-Office-Vorhaben beim Aufbau einer materiellen und personellen Infrastruktur zu unterstützen.

Im Nachbarland Rheinland-Pfalz setzt sich etwa die [Landesentwicklungsagentur](#) federführend dafür ein, dass mehr Shared-Office-Angebote in den ländlichen Räumen entstehen. Ihre Aufgabe ist die Vermittlung zwischen Arbeitgebern, Arbeitnehmern, Office-Betreibern sowie Kommunen. Darüber hinaus fungiert sie als zentrale Anlaufstelle für die Akteure, angefangen bei der Beratung bis hin zur Umsetzung von Shared-Office-Vorhaben in Eigenregie lokaler Akteure. Langfristiges Ziel ist es, eine Shared-Office-Infrastruktur abseits der Zentren aufzubauen.³

¹ Shared-Office bezeichnet in diesem Zusammenhang ein geteiltes, gemeinsam genutztes Büro / Bürogebäude, finanziert durch die Vermietung von Arbeitsplätzen an die Nutzer selbst oder an deren Arbeitgeber.

² Hessen Trade & Invest GmbH (HTAI).

³ Das Projekt [Dorfbüros RLP](#) will sukzessive ein Netz von **kommunalen Shared-Offices** aufbauen, um so Beschäftigten in ländlichen Gebieten eine Alternative zum täglichen Pendeln anzubieten.

Die hessischen [Wirtschaftsförderungseinrichtungen](#) unterstützen bereits gemeinschaftliche Arbeitsplatzangebote im Rahmen von Gründerzentren, diese richten sich jedoch bestimmungsgemäß nicht an Berufspendler. Parallel dazu errichtet die hessische Finanzverwaltung sog. [Hessen-Büros](#), ein Shared-Office-Angebot für Angestellte der öffentlichen Verwaltung.

Nur wenige Arbeitgeber sind in der Lage, ihren Mitarbeitern mehrere Arbeitsorte anzubieten, deshalb ist es geboten, zwischen den zuvor genannten Akteuren zu vermitteln. Es fehlt das Bindeglied zwischen Arbeitgebern, Arbeitnehmern, Office-Betreibern und Kommunen, das die gemeinsamen Interessen bündeln und aktiv voranbringen kann. Dies könnte den Ausbau von Shared-Office-Arbeitsplätzen maßgeblich begünstigen.

D. Zum Hintergrund:

Im Rahmen des transdisziplinären Projektes [s:ne](#) (Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung) diskutierte eine interdisziplinäre Gruppe von Wissenschaftlern, kommunaler Verwaltung, Wirtschaftsförderung, Arbeitgebern und Co-Working⁴-Anbietern über „Shared-Offices“ und inwiefern diese Arbeitsform – am Beispiel Darmstadt⁵ – zur Verkehrsminderung beitragen kann.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass sich nicht nur die Lebensqualität der Beschäftigten durch Shared-Offices verbessern lässt, sondern auch eine gewisse Verkehrsminderung erreichen ließe, dies ist jedoch an bestimmte Voraussetzungen geknüpft.

Ein Beitrag zur Verkehrsminderung ist nur zu erwarten, wenn es gelingt, ein flächig **verteiltes** und **wohnortnahes Shared-Office-Angebot** zu etablieren; also eine flächendeckende Infrastruktur zu aufzubauen. Erst dann ist ein solches Konzept für Arbeitgeber interessant, deren Beschäftigten aus unterschiedlichen Regionen einpendeln.

Die vertretenen Arbeitgeber waren grundsätzlich dazu bereit, ihren Beschäftigten mehr Freiräume und Flexibilität einzuräumen. Anwesende Co-Working-Anbieter konnten diese Einstellung aus der Praxis bestätigen; sie merkten jedoch an, dass vielmehr die Ansprache potenzieller Kunden / Arbeitgebern das Problem sei. Versuche, Shared-Office-Modelle an Arbeitgeber heranzutragen, seien bislang nicht erfolgreich gewesen.

Der Nutzen von Shared-Office-Angeboten lässt sich zudem nicht allein unter Gesichtspunkten wie Zeitersparnis oder Verkehrsentlastung bemessen. Herkömmlichem Homeoffice lastet oft der Makel an, dass eine Grenzziehung zwischen Berufs- und Privatleben nur selten gelingt, eine ungestörte Arbeitsatmosphäre nicht immer möglich ist und sich eine soziale Isolation einstellt. Shared-Office-Angebote können hier Abhilfe schaffen. Sie erlauben wohnortnahes Arbeiten, bieten aber zugleich Gelegenheiten zur Begegnung. Synergien können sich ebenso in Hinblick auf die Entwicklung des ländlichen Raumes ergeben, etwa um dem Phänomen der „Schlafstädte“ entgegenzuwirken und kleinere Ortskerne als lokale Zentren des gesellschaftlichen Lebens wiederzubeleben. Insbesondere kommunale Vertreter messen diesem Aspekt große Bedeutung zu.

Gegenwärtig sind Co-Working oder Shared-Office-Angebote zumeist in den großen Zentren vorhanden, weil eine gute Erreichbarkeit Voraussetzung für eine hohe Auslastung und damit für die Wirtschaftlichkeit ist.⁶ Vereinzelt entstehen bereits Co-Working-Spaces abseits urbaner Zentren. Diese Vorhaben sind in erster Linie von der intrinsischen Motivation des Initiators getrieben und nur bedingt wirtschaftlich. Große Arbeitgeber könnten eine „Stammkundschaft“ zusichern, haben jedoch Vorbehalte, geeigneten Mitarbeitern einen Shared-Office-Arbeitsplatz anzubieten, schließlich gibt es gegenwärtig kein adäquates Shared-Office-Angebot, das allen Beschäftigten (hinsicht-

⁴ Unter „Co-Working“ versteht man i.d.R. die gemeinsame Nutzung von Büroräumen, inklusive assoziierter Infrastruktur (z.B. Besprechungsräume, Drucker, IT, Sanitärräume, Parkplätze etc.). Grundsätzlich arbeitet dabei jeder Nutzer für sich bzw. seinen Arbeitgeber, es besteht jedoch die Möglichkeit zum kreativen Austausch untereinander.

⁵ Darmstadt zählt - mit rund 70% Ein-Pendleranteil - zu den besonders betroffenen Städten. ([WirtschaftsWoche.de vom 31.7.2017](#)).

⁶ Die bestehenden Angebote induzieren deshalb eher Verkehr in die Ballungsgebiete.

lich Qualität und Erreichbarkeit) gerecht wird. In vielen Fällen wird deshalb eine Vereinbarung über „mobiles Arbeiten“ getroffen, das dem Mitarbeiter ermöglicht, von jedem Ort aus zu arbeiten. Der Mitarbeiter kann dann durch eigene Initiative ein Shared-Office/ Co-Working Angebot aufzusuchen (sofern verfügbar).

Ein angemessenes Angebot von Shared-Offices in ländlichen Räumen kann so nur sehr langsam entstehen. Vereinzelte Angebote sind aus Sicht der Arbeitgeber, deren Beschäftigte oftmals aus verschiedenen Regionen einpendeln, aber nicht attraktiv. Das Förderprogramm sollte daher ein möglichst flächendeckendes Angebot anstreben; erst so sind die Voraussetzungen für eine „Systeminnovation“⁷ zu schaffen; und zwar sowohl auf Seiten der Arbeitgeber als auch auf der der Beschäftigten.

⁷ Systeminnovation: Eine Kombination aus technischen, sozialen und organisationalen Innovationen, jeweils unterstützt durch veränderte institutionelle Rahmenbedingungen; hier also etwa die Unterstützung durch das Land Hessen.