

**Summary:** Working from home (WFH) established a virtual mobility option during the pandemic. It helps to reduce physical contacts during commuting and at the workplace. Data from the Mobicor study (“Mobility in Times of the Corona Pandemic”) show both great unexploited WFH potential as well as socially unequal access opportunities. Does the risk of contagion at the workplace thus once again weigh particularly heavily on those with the lowest incomes? And can WFH still be an opportunity?

**Kurz gefasst:** Mit dem Homeoffice etablierte sich in der Pandemie eine virtuelle Mobilitätsoption. Sie hilft, physische Kontakte beim Pendeln und am Arbeitsplatz zu reduzieren. Daten der Studie Mobicor („Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie“) zeigen sowohl großes ungenutztes Homeoffice-Potenzial als auch sozial ungleiche Zugangsmöglichkeiten. Lastet das Ansteckungsrisiko am Arbeitsplatz somit wieder besonders auf den Einkommensschwächsten? Kann Homeoffice dennoch eine Chance sein?

# Das Virus und die virtuelle Mobilität Homeoffice und Pendeln könnten neu gewichtet werden

*Patrick Weber*

Ein Jahr Corona-Maßnahmen – das heißt für manche auch: ein Jahr Homeoffice. Diese grundlegende Veränderung des Arbeitsalltags blieb sozial wie psychisch nicht ohne Folgen. Früh wurde die Belastung für Familien, der befürchtete Rückfall in alte Geschlechterrollen, mangelnde informelle Kommunikation zwischen Kolleg\*innen und sich ausbreitende Vereinsamung kritisch diskutiert. Dennoch könnte das mobile Arbeiten in Zukunft zu einem festen Bestandteil der Arbeitswelt werden, bietet es doch die Chance auf neue Formen der Mobilität und Partizipation. Dieser Artikel betrachtet das Homeoffice aus Sicht der Mobilitätsforschung. Wenn in der Soziologie von Mobilität gesprochen wird, liegt der Fokus häufig auf der Bewegung von Individuen in einer Statushierarchie, also der sozialen Mobilität. Die Mobilitätsforschung beschäftigt sich dagegen auch mit der Bewegung von Personen und Informationen im Raum, also der physischen und virtuellen Mobilität. Diese beiden Formen sind eng miteinander verschränkt, ja oft austauschbar. So stellt auch das Einwählen ins VPN am heimischen Rechner eine Form der Mobilität dar: Der VPN-Tunnel ersetzt das physische Pendeln mit dem Auto, dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Verkehr findet statt, jedoch nur virtuell. Homeoffice ist damit eine zusätzliche Mobilitätsoption. Diese Alternative zum Pendeln steht jedoch nicht allen Beschäftigten gleichermaßen offen. Hier kommen soziale Ungleichheiten und die Abhängigkeit von individuellen Ressourcen zum Tragen.

Die Untersuchung dieser Ungleichverteilung von physischer und virtueller Mobilität während der COVID-19-Pandemie ist ein zentrales Ziel der als Panel angelegten Studie Mobicor („Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie“). Im Frühjahr und Herbst 2020 wurde repräsentativ vermessen, wie sich die Menschen in Deutschland in der Pandemie fortbewegen, wie sich Einstellungen zur Mobilität verändern und inwiefern sich neue Routinen einstellen. Schon in der ersten Erhebungswelle im Mai wurde dabei auch auf das mobile Arbeiten eingegangen.

Die meisten Erwerbstätigen konnten sich dem Pendeln und der Arbeit im Betrieb auch in der Pandemie nicht entziehen. Wer die Möglichkeit hatte, wechselte jedoch das Verkehrsmittel: Mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen gab im Herbst 2020 an, die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden; sei es durch Verzicht auf Wege generell oder durch den Umstieg auf das Auto oder Fahrrad. Manchen bleibt auch dies verwehrt, weil ihnen zum Beispiel kein Auto zur Verfügung stand. Unabhängig vom Verkehrsmittel haben jedoch alle Pendelnden gemein,

dass sie nach wie vor im Betrieb mit zahlreichen Menschen in Kontakt kommen. Physische Mobilität bedeutet daher generell auch ein höheres Ansteckungsrisiko, was für einige, die mobil sein und persönlich am Arbeitsplatz erscheinen müssen, eine starke Belastung darstellen kann.

Denjenigen, die von zu Hause arbeiten können, bietet sich durch das Digitale eine zusätzliche Mobilitätsoption, mit der sie dem Ansteckungsrisiko und der damit verbundenen Belastung entgehen können. Personen mit eingeschränkter physischer Mobilität eröffnet der Ausbau virtueller Meetings und anderer Formen der Zusammenarbeit sogar gänzlich neue Partizipationsmöglichkeiten. Durch das Homeoffice werden aber nicht nur physische Wege durch virtuelle Mobilität ersetzt, sondern auch Mobilitätsmuster abseits der Arbeit grundlegend verändert. Die Menschen verbringen zwar nur geringfügig weniger Zeit unterwegs, bewegen sich jedoch deutlich mehr zu Fuß, zum Beispiel für häufigere und längere Spaziergänge. Dies ist auch der gewonnenen Zeit geschuldet: Sie sparen im Schnitt jeden Tag 19 Minuten für Arbeitswege im Vergleich zu den Pendelnden. Ihre Bewegungsradien sind insgesamt kleiner, insbesondere Wege über 20 Kilometer entfallen, Strecken unter 2 Kilometer nehmen hingegen zu. Einkäufe werden häufiger im Wohnumfeld erledigt statt wie bisher auf dem Arbeitsweg.

Das Homeoffice erfüllt damit seinen Zweck als Corona-Maßnahme: Durch die ins Virtuelle verlagerte Mobilität werden physische Kontakte reduziert, im Falle einer Infektion mit dem Coronavirus bliebe das Infektionsgeschehen räumlich stärker begrenzt. Ob die Arbeit nach Hause verlagert werden kann, hängt dabei maßgeblich vom jeweiligen Tätigkeitsprofil ab: Tätigkeiten am Computer und Telefon lassen sich deutlich leichter von zu Hause erledigen als manuelle Tätigkeiten. Neben 20 Prozent der Erwerbstätigen, die im Oktober und November die Option in Anspruch nahmen, ganz oder überwiegend von zu Hause zu arbeiten, stehen weitere 30 Prozent, die in Berufen arbeiten, die am Computer ausgeübt werden und keine zusätzlichen manuellen Tätigkeiten umfassen. Die andere Hälfte arbeitet entweder gänzlich ohne Computer oder benötigt wenigstens teilweise spezielle Geräte oder Räumlichkeiten. Auf dieser Basis kann von einem Homeoffice-Potenzial von ca. 50 Prozent ausgegangen werden – weniger als die Hälfte davon wurde im Herbst 2020 ausgeschöpft.

Im Schnitt verbrachten die Zu-Hause-Arbeitenden 3,8 Tage pro Woche am heimischen Schreibtisch. Für sie war das Homeoffice im Herbst Alltag geworden: 97 Prozent von ihnen arbeiteten bereits im Mai 2020 in den eigenen vier Wänden. Damals lag der Homeoffice-Anteil deutlich höher – bei 32 Prozent. Während zwei Drittel davon weiterhin zu Hause arbeiteten, kehrte ein Drittel im Laufe des Jahres in die Präsenzarbeit zurück. Ein Grund hierfür könnte die angespannte Kinderbetreuungssituation im Frühjahr 2020 gewesen sein. Da Schulen und Kindertagesstätten geschlossen waren, arbeiteten im Frühjahr 39 Prozent der Erwerbstätigen mit Kindern im Haushalt von zu Hause. Bei den Personen ohne Kinder lag der Homeoffice-Anteil mit 29 Prozent um 10 Prozentpunkte niedriger. Im Herbst 2020 zeigte sich dieser Effekt von Kindern im Haushalt nicht mehr: Ob mit Kind oder ohne, der Anteil war nun auf nahezu gleichem Niveau (19 bzw. 21 Prozent).

Wie bereits erwähnt, hängt der Zugang zum Homeoffice stark vom jeweiligen Tätigkeitsbereich ab. Dieser wiederum ist maßgeblich vom Stand der Bildung beeinflusst. Bei Personen mit (Fach-)Abitur oder Hochschulabschluss liegt der Homeoffice-Anteil im Herbst bei 32 Prozent, bei den niedrigeren Bildungsgraden nur bei 12 Prozent. Entsprechend findet sich auch ein Gefälle der Nutzung mobiler Arbeit nach Einkommensgruppen. Von den Vorteilen des Homeoffice, wie des Infektionsschutzes, profitieren also besonders höhere Bildungs- und Einkommensschichten. Oder andersherum ausgedrückt: Die Belastung, in Zeiten von Corona unterwegs sein zu müssen, trifft vorwiegend Personen mit niedrigerem Einkommen und geringerer Bildung, die in manuellen Tätigkeiten arbeiten – wie die Mechanikerin, die Fahrzeuge oder Maschinen wartet, oder den Erzieher, der andere erwerbstätige Personen durch seine Arbeit bei der Kinderbetreuung entlastet.

Das Homeoffice als virtueller Ersatz für physische Wege konnte sich als Corona-Maßnahme auf stabilem Niveau mit 20 Prozent etablieren. Es stellt eine zu-

sätzliche Mobilitätsoption dar, um dem Ansteckungsrisiko zu entgehen und Verkehr zu reduzieren. Nutzen können diese Option jedoch vorwiegend Personen, die auch vor der Pandemie bereits mehrere Mobilitätsoptionen besaßen und meist über ein höheres Einkommen verfügen. In dieser Hinsicht könnten sich daher Gerechtigkeitsfragen nach Einkommen und bestimmten Berufsgruppen noch verschärfen. Es ist daher sinnvoll und dringlich, auch für Pendelnde neue Optionen und bessere Arbeitsbedingungen zu schaffen. Das vorliegende Einsparpotenzial bei Arbeitswegen, Zeit und Emissionen muss auch nach sozialen Gesichtspunkten betrachtet werden: Maßnahmen wie eine CO<sub>2</sub>-Steuer oder Fahrverbote dürfen finanziell schwächere Personen nicht zusätzlich belasten, wenn sie aufgrund ihrer Tätigkeit auf das Pendeln angewiesen sind. Aber auch bei Personen im Homeoffice dürfen die Kosten für den Arbeitsplatz und eine dafür ausreichend große Wohnung nicht komplett auf die Beschäftigten abgeladen werden. Es darf nicht durch die Hintertür zu einem Aufweichen des Arbeitsschutzes kommen. Und natürlich bleiben die Bedenken zur sozialen und psychischen Belastung bestehen. Hier muss sich zeigen, ob und wie virtuelle Kommunikation in der Lage ist, auch kurze informelle Gespräche zu ermöglichen. In der Praxis wird zunächst ein alternierendes Modell mit einzelnen Tagen Homeoffice pro Woche realistisch sein. Ein weiterer Ausbau der digitalen Infrastruktur, in Betrieben und Privathaushalten, ist dafür essenziell. Dass über das Jahr 2020 hinweg etwa 20 Prozent der Erwerbstätigen das Homeoffice stabil nutzten, gibt jedenfalls Anlass anzunehmen, dass dieser Anteil auch nach der Pandemie fortbestehen könnte: Eine Chance für die Stadt der kurzen Wege und die allgemeine Verkehrsreduktion – angesichts des Klimawandels politisch klar formulierte Ziele.

#### Literatur

Mergener, Alexandra: „Berufliche Zugänge zum Homeoffice“. In: *KZfSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 2020, Jg. 72, S. 511–534. DOI: 10.1007/s11577-020-00669-0.

Zehl, Franziska/Weber, Patrick: *Mobilitätsreport 03. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober*, Ausgabe 15.12.2020. Bonn/Berlin: WZB 2020.



Patrick Weber ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung im Projekt „Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie: Wie ändert sich das Verhalten der Menschen im Verkehr?“ (MOBICOR).  
*(Foto: Martina Sander)*

[patrick.weber@wzb.eu](mailto:patrick.weber@wzb.eu)

#### WZB-Mitteilungen online Die digitale Spaltung wächst

In den Monaten der Corona-Krise hat die Nutzung digitaler Technologien am Arbeitsplatz stark zugenommen. In einer Befragung des Nationalen Bildungspanels (NEPS) unter Erwerbstätigen zum Zeitpunkt des ersten Lockdowns gaben 53 Prozent an, stärker vernetzt zu arbeiten. Doch die Zunahme verteilt sich nicht gleichmäßig. Martin Ehlert, Leiter der Forschungsgruppe NEPS: Berufsbildung und lebenslanges Lernen, erläutert im Video-Interview die Unterschiede: Vor allem gut Gebildete, die Bürojobs im Homeoffice ausüben konnten, nahmen den Digitalisierungsschub mit. Im Kurzfilm stellt Martin Ehlert die Befunde vor und erörtert, was die digitale Spaltung verringern könnte: [wzb.eu/magazin-digitalisierung](http://wzb.eu/magazin-digitalisierung)