



zeppelin universität

zwischen
Wirtschaft Kultur Politik

Potenziale ortsflexibler Arbeit für das betriebliche Mobilitätsmanagement

Beitrag von Matthias Wörten, Tobias Hallensleben, Nicolas Ehrhard (Zeppelin Universität Friedrichshafen)
Regionaler Dialog, Workshop 3: Welche neuen Muster der Mobilität entstehen durch mobile Arbeit?

Veranstaltungsreihe der Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH; Leitung: Alexandra Bading

Am 4.07.2023, 9:30 Uhr bis 12:00 Uhr

Virtuelle Konferenz (Zoom-Meeting)

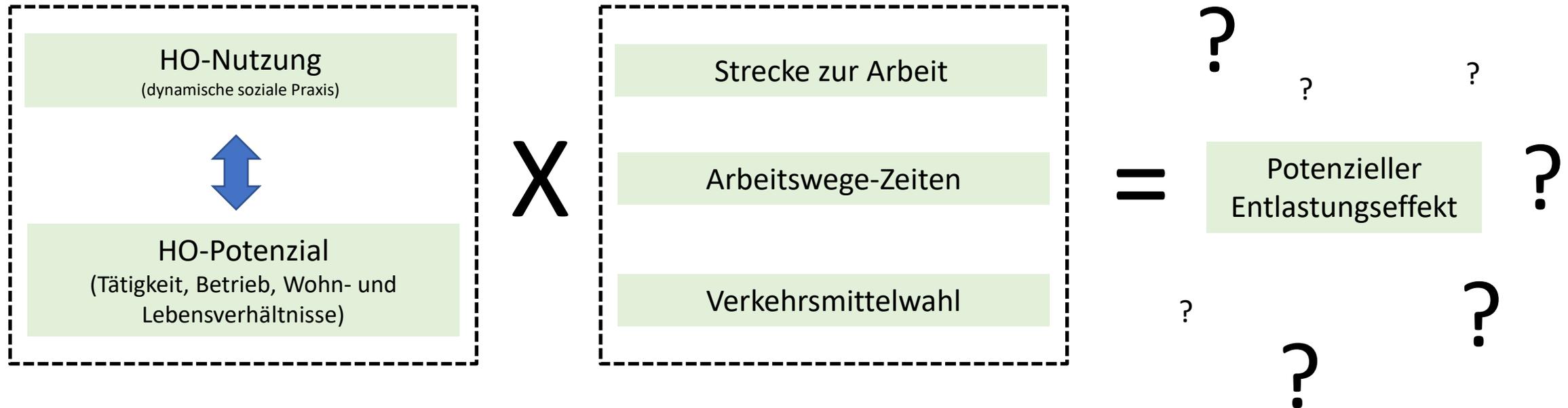
GEFÖRDERT VOM



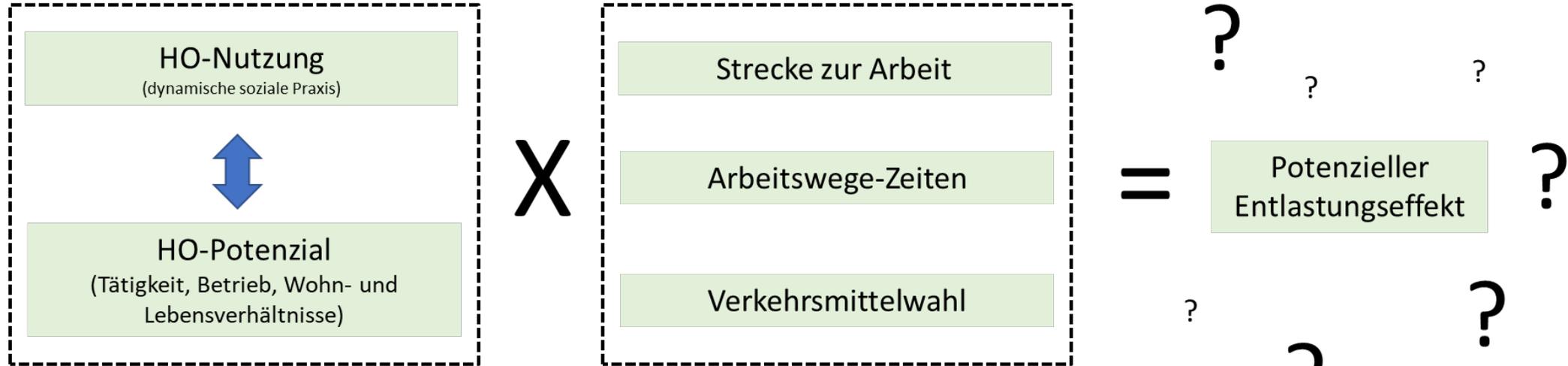
Ausgangspunkt VENAMO: Ist mit der Nutzung von Home-Office ein Potenzial zur Entlastung des Verkehrssystems in der Region Stuttgart verbunden? Und, wenn ja: Wie lässt es sich verwirklichen?

Ausgangspunkt VENAMO: Ist mit der (möglichen) Nutzung von Home-Office ein Potenzial zur Entlastung des Verkehrssystems in der Region Stuttgart verbunden? Und, wenn ja: Wie lässt es sich verwirklichen?

Untersuchungszusammenhang HO-Potenzial und Potenzial für Verkehrsentslastung



Untersuchungszusammenhang HO-Potenzial und Potenzial für Verkehrsentslastung



Fallstudien und
MA-interviews

MA-Befragung und
Unternehmens-
Befragung

Haushaltsbefragung (N=9000)
und
Verkehrsmodellierung

Reallabore zu „Neuer Arbeit“ und „Neuer Mobilität“

Regionaler Dialog und Experten-Delphi

Ergebnisse der Unternehmensfallstudien und der MA-Interviews (5 Unternehmen, 76 MA; 40 Exp; 22 WS)

HO-Nutzung: Ursprüngliches Randphänomen wird zu einer verbreiteten Praxis für Informationsarbeiter

- Starke Schwankungen im Untersuchungszeitraum, Abbau von Bedenken, Aufbau von Kompetenzen
- Bei Informationsarbeit verbreitet – in Abhängigkeit von Branche, Betrieb und Wohnverhältnissen

Potenzial zu HO-Nutzung: Bei Informationsarbeitern sind die Digitalisierung der Tätigkeit und Hybridisierung des Betriebs die wesentlichen Hindernisse

- Materielle und interaktionale Raumbindungen sind klare Hindernisse für HO-Potenzial
- **Informationsarbeit grundsätzlich im HO möglich** – in Abhängigkeit vom **Digitalisierungsgrad der Arbeitsprozesse**
- Für umfassende und systematische HO-Nutzung ist zusätzlich eine **Hybridisierung des Betriebs** notwendig
- Privat: Wohnverhältnisse und technische Rahmenbedingungen wichtig

- Aber:
1. Potenzial zu HO kontingent und objektiv oft schwer bestimmbar;
 2. HO-Nutzung auch von Arbeitsweg und Verkehrsmittel abhängig;
 3. Einspareffekte (KM und Zeit) im Einzelfall zwar offensichtlich, aber sehr hohe Varianz;
 4. Gerechtigkeitsthematik – bei wachsender Verbreitung zunehmend relevant

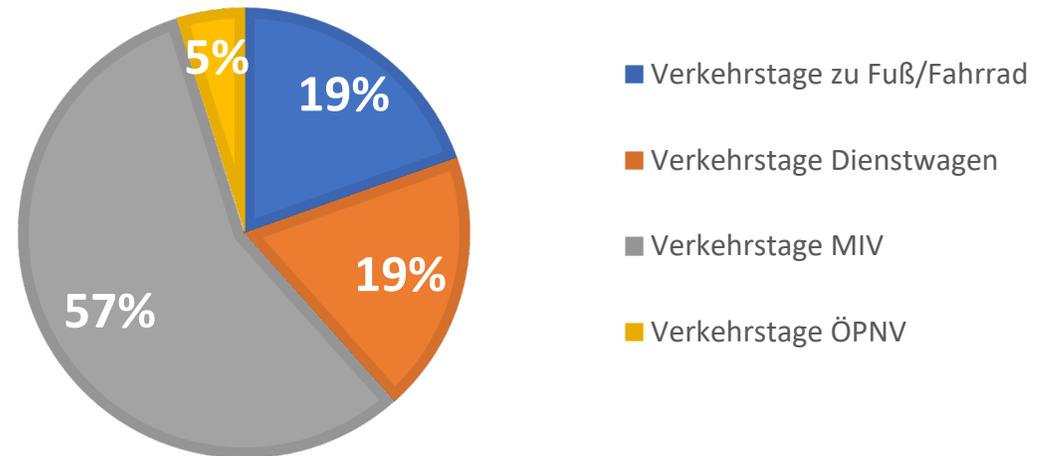
Standardisierte Mitarbeiterbefragung bei der Balluff GmbH (N=370, September/Oktober 2022)

- | 1.100 Mitarbeiter:innen an den Standorten in der Region – zw. 950-1.000 MA an der Zentrale in Neuhausen (davon ca. 70 Produktion)
- | Industrieunternehmen Sensortechnik – I4.0: Von Produktion zu Entwicklung und software-seitige Betreuung
- | Unternehmensfallstudie: COVID Maßnahmen als Teil der Modernisierung - umfassende und niedrigschwellige Einführung von Home-Office (über Regelung zu „Mobiler Arbeit“)

Pendler-Mobilität der Balluff Mitarbeiter:innen

Durchschnittliche Strecke zur Arbeit (einfach): 21 km
Durchschnittliche Dauer des Arbeitsweges pro Tag von 1:06h
Sehr schlechter ÖPNV-Anschluss, aber direkt an A8
Hohe Dienstwagen-Quote

Modal-Split



Ergebnisse der standardisierten Mitarbeiterbefragung bei Balluff

HO-Nutzung und HO-Potenzial: Starker Wandel -> HO sehr intensiv praktiziert – 3,2 Tage pro Woche (bei 92% der Befragten)

	N	Tage HO
Vor Covid-19	281	0,7
Tätigkeitsbezogenes Potenzial (Selbstauskunft)	348	4,3
Aktuell	347	3,2
Persönlicher Wunsch	340	3,5

Verkehrseinsparungen: 119 KM und 2:37 h pro MA pro Woche – insbesondere MIV

Einsparungen KM pro Woche	N	Einsparungen KM (Mittelwert)	Summe KM	Einsparungen Zeit (Mittelwert)
Alle Verkehrsmittel	313	119	37.358 km	2:37 h
MIV (ohne Dienstwagen)	188	113	20.395 km	2:35 h
Dienstwagen	62	119	7.379 km	2:47 h

262 Mitarbeiter haben spürbare Einsparungen bei der KFZ-Nutzung durch die weggefallenen Arbeitswege

Selbstauskunft: Wenig Verdrängung aus dem ÖPNV; wenig Zunahme private KFZ-Nutzung

Restriktion: Nur Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz der Mitarbeiter der Balluff GmbH

Die Balluff-Mitarbeiterbefragung behandelt **Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz der Mitarbeiter** der Balluff GmbH. Das **allgemeine Verkehrsverhalten der Balluff-Mitarbeiter** jenseits des Arbeitsweges wurde hier nicht detailliert untersucht. Bitte beachten Sie, dass sich aus den Daten der Unternehmensbefragung **keine Aussagen über das Verkehrsverhalten der Erwerbspersonen der Region Stuttgart** ableiten lassen.

Erste Daten aus der Befragung Stuttgarter Unternehmen (N=379)

- | Branchen: Produktion, Handel, Dienstleitungen, öffentliche Verwaltung
- | 379 Unternehmen mit 51.967 MA; 234.637 Arbeitstage pro Woche
- | CATI-Befragung Januar-Mai 2023 zu Tätigkeitsstruktur, HO-Nutzung vor Covid und aktuell, BMM
- | 135 Unternehmen (35%) haben Regelungen für HO: 98 Mobile Arbeit, 35 Alternierende Telearbeit, 52 individuelle Vereinbarungen
- | 16 % der Beschäftigten haben Dienstwagen; 12% der Unternehmen bieten Kompensation bei Verzicht
- | 60 % der Unternehmen sehen Parkplatzsituation als (sehr)gut an; 59% schätzen ÖPNV-Anschluss als (sehr) gut

Ausblick auf Ergebnisse:

- Bei 23% der Unternehmen gehen mindestens 40% der MA mindestens 3 Tage die Woche ins HO - vor COVID-19 war dies bei 10% der Unternehmen der Fall
- Von den 234.637 Arbeitstagen/Woche in den befragten Unternehmen werden 40.147 (= 17%) im Home-Office verbracht - vor COVID-19 waren es 15.778 Tage (=7%)

Quintessenz

- | Home Office ist für viele Informationsarbeiter ein Teil ihrer neuen Normalität.
- | Digitalisierung von Arbeit und Hybridisierung des Betriebs sind die wesentlichen Voraussetzungen für breitflächige Nutzung.
- | Wandel muss noch nachhaltig gestaltet und stabilisiert werden. Gerechtigkeitskonflikt droht.
- | Gerade bei I4.0 Unternehmen bietet Home-Office aktuell schon sehr große Potenziale für BMM. Unternehmen anderer Branchen können diese Entwicklung z.T. imitieren.
- | Verkehr, Zeit, Geld, Fläche, Zufriedenheit -> Effekte sind auf Ebene der Unternehmen und Mitarbeiter deutlich.

Aber es stellen sich 2 Fragen:

- Wie können Kommunen und Landkreise derartige Möglichkeiten aktiv fördern?
- Welche Entlastungen auf der Ebene regionaler Verkehrssysteme lassen sich beobachten?

zeppelin universität

zwischen
Wirtschaft Kultur Politik



BALLUFF

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

