

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Whitepaper

AutorInnen

Michael Schramek (EcoLibro GmbH)
Martin Christoph Preis (EcoLibro GmbH)
Tobias Kremkau (CoworkLand e.G.)
Julia Senft (CoWorkLand e.G.)

Veröffentlicht durch

Michael Schramek
EcoLibro GmbH
Lindlastr. 2c
53842 Troisdorf

Kontakt

Web: www.coworking-schwalm-eder.de
Mail: mosaca@ecolibro.de

Zusammenfassung

Das mosaca Whitepaper richtet sich an alle, die ein Interesse an der Zukunftsgestaltung des ländlichen Raums haben. Der Bericht beschreibt die Potenziale, die die neue Art der Mobilität und Arbeit in Kombination für den ländlichen Raum entfalten können.

Das Projekt mosaca vereint Konzepte für geteilte Mobilität und dezentrale offene Arbeitsplätze (Coworking Spaces), um eine Vision von lebenswerten, nachhaltigen ländlichen Räumen zu entwickeln.

Dabei greifen sie auf die Expertise der strategischen und operativen Mobilitätsberatung EcoLibro GmbH und der Coworking-Genossenschaft CoWorkLand e.G. zurück.

Inhalt

Zusammenfassung	2
Inhalt	3
1. Einleitung.....	4
2. Hintergründe.....	4
2.1. Veränderungen in der Arbeits- und Mobilitätswelt in den letzten Jahrzehnten ...	4
2.2. Umbrüche durch die COVID-19 Pandemie	5
3. Vision und Utopie der Projektgruppe	6
3.1. Eine Woche im Coworking-Alltag	9
4. Coworking im ländlichen Raum.....	10
5. Geteilte Mobilität	12
6. mosaca	14
6.1. Konzept	14
6.2. Projekt	16
7. Fazit.....	17
8. Quellen	18

1. Einleitung

In jüngster Zeit ist die Bedrohung durch den menschengemachten Klimawandel immer deutlicher geworden und insbesondere die westlichen Gesellschaften stehen zunehmend unter Druck, Lösungen zu finden mit denen Sie den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen reduzieren. In Deutschland trägt neben Industrie, Landwirtschaft, Bau- und Energiesektor auch das Verkehrswesen nicht unerheblich zum Ausstoß von Treibhausgasen bei. Unternehmen und Forschungsinstitute entwickeln stetig neue klimafreundlichere Mobilitätslösungen und auch aus der Politik kommen neue Regulierungen und Subventionen, die zu Emissionsreduktion beitragen. Bislang erzielen diese Bemühungen jedoch noch nicht die Einsparungen, die nötig wären, um die Pariser Klimaziele zu erreichen (BUND, 2019). Daraus lässt sich ableiten, dass klimafreundliche Mobilität in Deutschland eine Verhaltensänderung der Menschen benötigt.

Diese Verhaltensänderung muss sich jedoch nicht negativ auf die Lebensqualität der BürgerInnen auswirken. Gerade in der Corona-Pandemie haben viele Menschen die Erfahrung gemacht, dass es durchaus angenehm sein kann, nicht jeden Tag zur Arbeit pendeln zu müssen. Insbesondere in den ländlichen Regionen sind Berufswege häufig besonders lang und stellen nicht nur eine ökologische, sondern auch eine finanzielle und zeitliche Belastung für PendlerInnen dar.

Wie kann also eine klimafreundliche und lebenswerte Wohn- und Arbeitswelt in ländlichen Raum der Zukunft aussehen? Das mosaca Whitepaper soll einen Teil der Antworten und einen Lösungsvorschlag für diese Frage bieten.

2. Hintergründe

mosaca ist für die Initiatoren des Projekts ein Teil der Antwort auf die Frage, wie wir in Zukunft leben und arbeiten wollen. Diese Frage stellt sich durch die wachsende Bedeutung von Digitalisierung und Klimawandel zunehmend, die COVID-19 Pandemie könnte ein Auslöser sein, um flächendeckende Veränderungen zu erreichen.

Um zu verstehen, in welche Richtung sich unsere Mobilität und Arbeitswelt bewegt, lohnt es sich, einen Blick in die vergangenen Jahrzehnte zu werfen.

2.1. Veränderungen in der Arbeits- und Mobilitätswelt in den letzten Jahrzehnten

Das Auto ist seit einigen Jahrzehnten eines der wichtigsten Transportmittel in Deutschland und konnte diese Position auch in den vergangenen Jahrzehnten weiter ausbauen.

Besonders im ländlichen Raum Deutschlands spielt das Auto eine große Rolle, während der Autobesitz in den Großstädten am geringsten ist (MDR, 2018).

In den letzten 20 Jahren stieg nicht nur die Zahl der angemeldeten Fahrzeuge, sondern auch die Zahl der Berufspendler und die Länge der täglichen Arbeitswege. Während es im Jahr 2000 14,9 Millionen PendlerInnen gab, waren es 2018 bereits 19,3 Millionen. Das entspricht einem Wachstum von knapp 30%. Die durchschnittliche Länge der Arbeitswege nahm gegenüber dem Jahr 2000 um zwei Kilometer auf knapp 17 km zu. Besonders in ländlichen, strukturschwächeren Regionen Deutschlands müssen häufig weite Strecken zum Arbeitsplatz zurückgelegt werden (FAZ, 2020; NDR, 2020).

Aus dem Schwalm-Eder-Kreis pendeln über 10.000 Menschen allein in die nächst-gelegenen Städte Kassel, Bad Hersfeld und Marburg. Bei diesen Pendelfahrten werden pro Jahr schätzungsweise mehr als 150 Mio. km zurückgelegt und 20.814 Tonnen CO₂ emittiert¹. Der jährliche CO₂-Fußabdruck liegt in Deutschland pro Kopf bei durchschnittlich ca. 11 Tonnen (Kompetenzzentrum nachhaltiger Konsum, 2020), die Pendleremissionen allein tragen somit im Durchschnitt zu 18% der pro-Kopf-Emissionen bei.

Die Möglichkeit, flexibel mobil zu sein, erkaufen sich viele Menschen im ländlichen Raum teuer, da die benötigten Autos nicht nur in der Nutzung, sondern auch bei Anschaffung und Unterhaltung hohe Kosten verursachen. Im Durchschnitt werden in Deutschland 2.800 € pro Jahr für Nutzung und Unterhalt (ohne Anschaffungs- oder Leasingkosten) eines Autos ausgegeben. Bei Haushalten mit Nettoverdienst von mehr als 4.000 € monatlich liegen die jährlichen Kosten für das Auto sogar bei über 4.650 € pro Jahr (Next Mobility, 2021). Gerade Haushalte mit geringerem Einkommen im ländlichen Raum leiden unter den hohen Haltungskosten des Kfz, doch wer kein eigenes Auto besitzt, läuft Gefahr, wegen fehlender alternativer Mobilitätsangebote sozial isoliert zu werden. Der fortlaufende Strukturwandel verschärft diese Problematik, wenn immer weitere Strecken für Einkauf, ärztliche Versorgung oder Freizeitgestaltung zurückgelegt werden müssen. Diese Entwicklungen stehen im Widerspruch zu Forderungen nach mehr Klimaschutz, sozialer Gerechtigkeit und der Förderung ländlicher Regionen.

2.2. Umbrüche durch die COVID-19 Pandemie

Der Ausbruch der COVID-19 Pandemie und der daraus resultierende erste Lockdown war vermutlich der größte Einschnitt in das öffentliche Leben seit der Wiedervereinigung der Bundesrepublik. Die veränderten Anforderungen an den Gesundheitsschutz (Social Distancing) forderten von Unternehmen und ArbeitnehmerInnen kurzfristige und radikale Anpassungen ihrer Strukturen und Arbeitsabläufe.

¹ Eigene Berechnungen

Infolge der Corona-Pandemie haben sich somit Arbeitsmodelle gefestigt, welche bereits lange bekannt sind, jedoch in nur wenigen Unternehmen konsequente Anwendung erfahren haben. Aus der bisher freiwilligen Option des Home-Office bzw. mobilen Arbeitens zu Hause wurde kurzerhand eine Notwendigkeit, um die Gefahr weiterer gesundheitlicher Folgen einzudämmen. Die Zufriedenheit über diese Änderungen unter den Arbeitnehmern ist hoch. 68% von 2.000 Teilnehmern einer Befragung vom Bayerischen Forschungsinstitut für Digitale Transformation gaben an, dass sie auch nach der Corona-Krise vermehrt im Home-Office arbeiten möchten. Dreiviertel aller Befragten betonten darüber hinaus, dass sich ihre Work-Life-Balance verbessert hat (bidt, 2020). Das permanente Arbeiten im Home-Office trifft jedoch nicht bei jedem Arbeitnehmer auf Zustimmung. Durch digitale Maßnahmen, wie zahlreiche Web- und Videotools, sind die Arbeitnehmer untereinander verbunden wie nie zuvor. Es fehlt dennoch der soziale, direkte Austausch mit den TeammitgliederInnen. Für alleinlebende Beschäftigte kann regelmäßiges Arbeiten zu Hause zum Verlust wichtiger Sozialkontakte führen. Beschäftigte stoßen beim Versuch, sich neben der Arbeit zeitgleich auch um Haushalt und Kinder zu kümmern, an ihre Grenzen. Häufig mangelt es auch an der technischen Infrastruktur, wie einer schnellen Internetverbindung, dem Zugang zum Intranet, Druckern oder Scannern, wodurch die Arbeit von zu Hause weniger effizient ist. Ohne gezielte Maßnahmen wird sich der Anteil an Home-Office wieder zurückentwickeln, da für die Unternehmen Probleme durch die Arbeitsstättenverordnung und für MitarbeiterInnen durch Vereinsamung entstehen. Eine Trennung von Arbeit und Beruf wird erschwert, wodurch gesundheitliche Belastungen steigen. Besonders sozial benachteiligte Menschen sind von der Home-Office Situation besonders betroffen. Sie müssen sich häufig ihren knappen Wohnraum mit mehreren Familienmitgliedern oder MitbewohnerInnen teilen, besitzen schlechtere technische Voraussetzungen oder leiden unter Konfliktsituationen zu Hause, denen sie nur noch schlecht entfliehen können.

Auf der anderen Seite sind mit dem Wandel hin zu mehr remote Arbeit die Verkehrsemissionen mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie das erste Mal seit Jahrzehnten sichtbar zurückgegangen (Tagesschau, 2020).

Um zu verhindern, dass die Verkehrsemissionen nach der Pandemie wieder ein ähnlich hohes Niveau wie zuvor erreichen, gilt es, sozialfreundliche Alternativen zwischen dem Berufspendeln und dem Home-Office zu entwickeln.

3. Vision und Utopie der Projektgruppe

Die MitgliederInnen der Projektgruppe hinter mosaca, welche aus unterschiedlichen Berufsfeldern stammen (mehr zur Projektgruppe finden Sie auf der [Projektwebsite](#)), eint der Wunsch, nachhaltige und lebenswerte ländliche Räume mitzugestalten. Dabei spielt der Berufsalltag eine wichtige Rolle.

Die berufliche Beschäftigung von mindestens einer/ einem Erwerbstätigen bildet für die meisten Haushalte die finanzielle Grundlage und die meisten Erwerbstätigen verbringen den Großteil ihres Alltags bei der Arbeit. Einen festen, zufriedenstellenden Arbeitsplatz in der nahen Umgebung zu finden, ist im ländlichen Raum immer schwieriger, da die Bevölkerungsdichte geringer und Arbeitgeber weiter verteilt sind. Viele Menschen stehen somit vor der Wahl, ob sie täglich lange Pendelwege zurücklegen oder in die Städte umziehen, wo sie mit mangelndem Wohnraum und höheren Lebenshaltungskosten zu kämpfen haben. Eine nachhaltige Lebensweise mit ausgeglichener Work-Life-Balance und einem adäquaten Einkommen im ländlichen Raum zu erzielen, ist somit keine leichte Aufgabe.

Teilen statt besitzen

Früher war es selbstverständlich, das Werkzeug vom Nachbarn oder das Auto von Oma auszuleihen, wenn man es mal brauchte – oder zur Freundin zum Fernsehen zu gehen. In den vergangenen Jahrzehnten haben wir uns aber zunehmend daran gewöhnt, die Dinge selbst zu besitzen, die wir benutzen. Der Ansatz „Teilen statt Besitzen“ will das gemeinsame Nutzen von Dingen wieder stärker hervorheben und damit für Kosteneinsparungen, mehr soziale Inklusion und Nachhaltigkeit sorgen.

CarSharing ist ein Ergebnis dieses Ansatzes. In 855 Städten und Gemeinden in Deutschland nutzen rund 2,9 Millionen Menschen CarSharing-Autos, die sie nicht selbst besitzen (ADAC 2021). Ein stationsbasiertes CarSharing-Auto kann dabei bis zu 20 private Pkw ersetzen und bei den NutzerInnen zu einem ausgewogeneren Mobilitätsverhalten und unter Umständen auch zu Kosteneinsparungen führen (bcs o.J.).

In den 1980er Jahren mit der Entwicklung des Computers und weiterer Kommunikationsmöglichkeiten entstanden auch Ansätze, Arbeitsorte zu „teilen“. Dabei bezog man sich nicht auf Großraumbüros in Firmenzentralen, sondern dezentral und wohnortnah gelegene *Nachbarschaftsbüros*. Dadurch hätten Bürobeschäftigte die Möglichkeit lange Arbeitswege zu vermeiden, ohne einen Teil ihres Wohnraums in ein Büro umzuwidmen, berufliches und privates weiterhin zu trennen und Zeit mit Menschen aus ihrer Umgebung zu verbringen.

Vielen Menschen, die sehr an Besitzstrukturen gewöhnt sind, wird das Teilen zunächst schwerfallen. Hier gilt es einen ersten Schritt zu machen und sich z.B. durch Coworking, CarSharing, Repair Cafés, Gemeinschaftsgärten oder Mitfahrportalen an die Vorzüge des Teilens zu gewöhnen. Der Aufbau von Strukturen zum Teilen statt Besitzen fördert nicht nur eine nachhaltige Lebensweise und sozialen Austausch, sondern gibt auch Menschen mit geringem Einkommen oder physischen Einschränkungen einen Zugang zu Angeboten, die ihnen ansonsten verwehrt blieben (z.B. Mobilität durch Mitfahrgelegenheiten, Zugang zu professionellen Arbeitsplätzen oder Werkstätten).

Alte Strukturen aufbrechen

Die stetig fortschreitende Urbanisierung in Deutschland stellt den ländlichen Raum zunehmend vor große Herausforderungen. Während in den letzten Jahren die größten deutschen Städte ausnahmslos weitergewachsen sind, leidet der ländliche Raum unter einer dauerhaften Strukturkrise – mangelnder Infrastruktur wie Kitas und Schulen und der Abwanderung von Unternehmen (BPB 2020). Für die Landbevölkerung führen diese Lebensumstände zur *Distanciation* (dt. räumliches Auseinanderstreben), womit die Notwendigkeit, zunehmend längere Wege zurücklegen zu müssen, um den Alltag zu bewältigen, gemeint ist. Einkauf, Arztbesuch, Berufsweg oder Treffen mit Freunden und Verwandten erfordern lange Fahrten (häufig mit dem Auto) und bewirken Zeiteinbußen im Alltag, Kosten und Treibhausgasemissionen. Die Distanciation erschwert eine lebenswerte, nachhaltige Lebensweise im ländlichen Raum.

Es gibt allerdings auch Symptome, die darauf hinweisen, dass diese Entwicklung sich nicht weiter fortsetzt. Im Breitbandausbau zeichnet sich beispielsweise ein starkes Aufholen in ländlichen Kommunen ab, die in den vergangenen Jahren immer sehr weit abgeschlagen waren (BPB 2020). Auch der Zuzug in die Städten ist in den 2010er Jahren abgeschwächt. Erstaunlicherweise ist bereits 2020 die Auswirkung der Corona-Pandemie auf die Bevölkerungsentwicklung deutlich geworden, erstmal seit 2011 stagnierte die Bevölkerungszahl in den deutschen Städten. Zwar ist dieser Effekt auch auf den ausgebliebenen Zuzug aus dem Ausland zurückzuführen, der ländliche Raum konnte aber dennoch seit 2019 seine Vorteile ausspielen. Ein großzügiges Raumangebot und Naturnähe wurden bei der Bewältigung des Corona-Alltags sicherlich geschätzt. Dank weitreichender Einführung von Home-Office-Regelungen, die aller Voraussicht nach die Pandemie überdauert, spielt auch die räumliche Nähe zum Arbeitgeber keine so große Rolle mehr, wie es vor der Pandemie der Fall war. Dadurch könnte die Anziehungskraft der Großstädte durch den Jobmotor zumindest etwas abnehmen.

Dass das Leben in den Großstädten etwas von seinem Reiz verliert, schafft jedoch noch keine lebenswerten, nachhaltigen ländlichen Räume. Wenn soziale Kontakte und Freizeitangebote in den ländlichen Regionen spärlich bleiben, wird sich die Landbevölkerung weiterhin an den Städten orientieren. Für viele entfällt außerdem der regelmäßige vor-Ort Austausch mit Kollegen und physische Bewegung auf dem Arbeitsweg, was zu Isolation und gesundheitlichen Problemen führen kann. Bei weniger häufigen Arbeitswegen sind PendlerInnen außerdem eher bereit, längere Wege zurückzulegen oder in der Freizeit mehr Auto zu fahren, wodurch eingesparte CO₂-Emissionen zunichte gemacht würden. Es braucht also langfristig eine Alternative zum Pendeln oder dem Home-Office, welche aus Sicht der Projektgruppe im Coworking in Satellitenbüros liegen kann.

Coworking Spaces sind, ähnlich wie die im vorherigen Abschnitt beschriebenen Nachbarschaftsbüros, dezentrale, offene Arbeitsorte, die von Berufstätigen unabhängig ihrer Profession oder Anstellungsart flexibel genutzt werden können. Sie beugen Einsamkeit im

Home-Office vor, ermöglichen die Trennung von Beruf und Privatleben und fördern die lokale Vernetzung – ohne dabei lange Pendlerverkehre hervorzurufen. Eine detailliertere Vorstellung des Coworking und dessen Vorteile für Mensch und Region ist Kapitel 4 zu entnehmen.

3.1. Eine Woche im Coworking-Alltag

Herr Müller freut sich auf seine Arbeitswoche, die er ganz entspannt und flexibel gestalten wird. Am Montag wird er im Home-Office arbeiten und die Kinder betreuen, die an dem Tag schon mittags von der Schule zurückkommen. Die nächsten beiden Arbeitstage wird er im Satellitenbüro verbringen. In diesem, von seinem und anderen Unternehmen aus demselben Gewerbegebiet angemieteten Bürogebäude in der Nähe seines Wohnorts, hat er sich für Montag und Dienstag einen Arbeitsplatz per App gebucht. Je nach Lust und Laune wird er entweder zu Fuß oder per Fahrrad dort hinkommen. Sein Kollege wird ein E-CarSharing-Fahrzeug nutzen, das in der Nähe seines etwas entfernteren Wohnortes stationiert ist. Das Fahrzeug wird dann während der Arbeitszeit allen Kollegen am Satellitenbürostandort, aber auch den umliegenden AnwohnerInnen und Unternehmen zur Verfügung stehen.

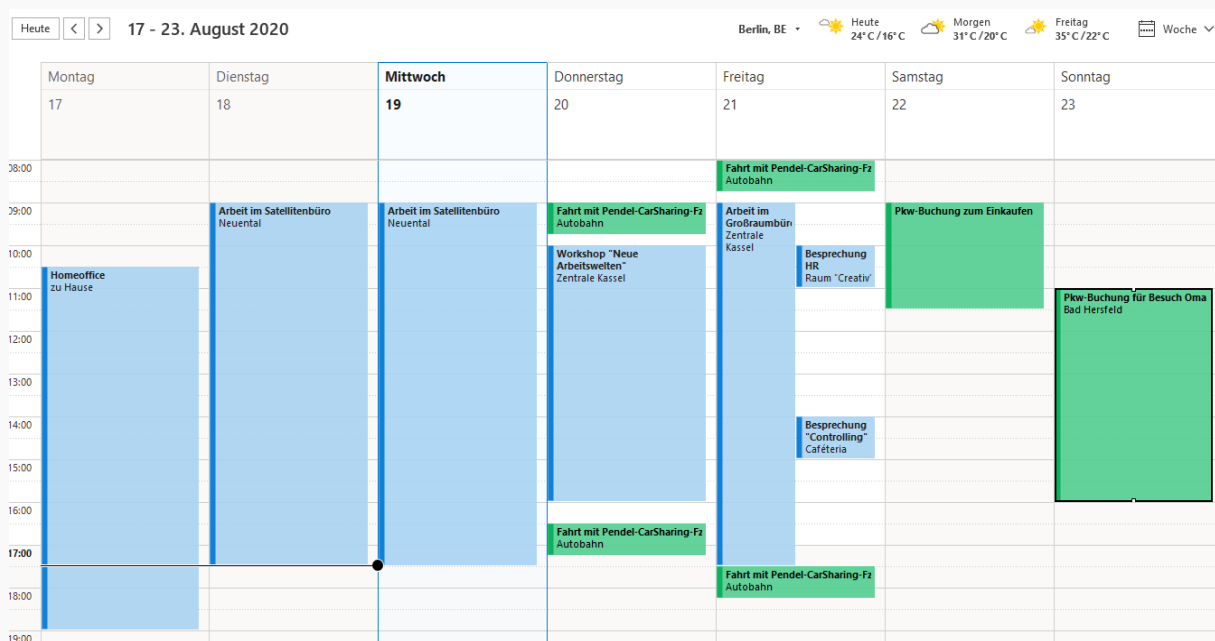


Abb. 1 Möglicher Ablauf einer Arbeitswoche

Am Donnerstag muss er für einen Workshop in die Firmenzentrale. Für den Arbeitsweg hat er sich einen Platz im Pendel-CarSharing Fahrzeug gebucht. Da er selbst nicht fahren muss kann er die Fahrtzeit nutzen, um den Workshop vor- und nachzuarbeiten und kann somit früher seinen Feierabend genießen. Am Freitag muss er mit wichtigen Akten aus

seinem Büro arbeiten und hat mehrere Besprechungen. Da an dem Tag keine Pendelfahrt angeboten wird fährt er selbst mit dem Pendel-CarSharing Fahrzeug und bietet freie Plätze im Auto für Mitfahrten an. Am Wochenende stehen der Wocheneinkauf und ein Besuch bei Oma an. Dafür bucht er sich samstags einen Kombi mit viel Stauraum für die Einkäufe und am Sonntag ein Elektro-CarSharing-Auto mit Platz für die ganze Familie. Herr Müller kann dank der vielfältigen Sharing-Angebote jederzeit auf das Angebot zurückgreifen, welches er gerade benötigt. Schon vor einem Jahr hat er den Zweitwagen abgeschafft, jetzt denken er und seine Frau auch über den Erstwagen nach. CarSharing, (Lasten-)Pedelecs, ÖPNV und Kleinbusse bieten ihm immer flexibel das passende Mobilitätsangebot. Sein Arbeitsplatz ist entweder in seiner Wohnung oder er bucht sich einen Schreibtisch im wohnortnahen Satellitenbüro oder in der Unternehmenszentrale. Viele seiner Kollegen machen von diesen Möglichkeiten der flexiblen Arbeits- und Mobilitätsgestaltung Gebrauch und legen die weiten Wege zur Unternehmenszentrale nur noch zurück, wenn wegen wichtiger Themen Präsenzmeetings angesetzt sind oder der interaktive, kreative Austausch im kleinen Kreis gesucht wird. Das Unternehmen konnte und musste daher am Unternehmenssitz viele Visionen einer modernen Arbeitswelt ohne Neubau realisieren, so wurden freigewordene Flächen etwa zu Kommunikationsräumen umgestaltet.

4. Coworking im ländlichen Raum

Bereits kurz nach den Gründungen der ersten Coworking Spaces in den Städten entstanden auch welche in ländlichen Regionen und in Kleinstädten. Die ersten Coworking-Orte im ländlichen Raum Deutschlands sind daher ebenfalls älter als zehn Jahre, genau wie die bekannten Coworking-Pioniere in den Großstädten. Jedoch lässt sich erst in den letzten drei Jahren eine starke Gründungsdynamik beobachten.

Durch die globale Corona-Pandemie hat das Thema dezentrales Arbeiten eine ganz neue Ebene an Aufmerksamkeit gewonnen, die nun auch der gesellschaftlichen Bedeutung der Thematik angemessen ist. Coworking Spaces im ländlichen Raum haben auf verschiedenen Ebenen eine positive Wirkung auf die Lebens- und Arbeitswelten der Menschen auf dem Land und auch in den Kleinstädten.

Die Ergebnisse der Studie »Coworking im ländlichen Raum« der Bertelsmann Stiftung, verfasst von AutorInnen der CoWorkLand e.G., zeigen auf, dass sich ländliche Coworking Spaces, wie auch die NutzerInnen, von denen in den Großstädten stark unterscheiden können. Sowohl die Geschäftsmodelle als auch die Zielgruppen sind im ländlichen Raum viel heterogener als im urbanen Raum.

Während nahezu alle urbanen Coworking Spaces der klassischen Definition eines Coworking Spaces entsprechen, in Form von Mitgliedschaften und Tarifen einen Zugang zu einer

Infrastruktur zu geben, gibt es im ländlichen Raum sechs weitere Geschäftsmodelle: den PendlerInnen-Hafen, das Retreat, den Workation-Space, die neue Dorfmitte, die Bottom-Hub-Initiative und alternative Arbeits- und Wohnprojekte.

Auch die NutzerInnen ländlicher Coworking Spaces unterscheiden sich stärker voneinander in den Branchen, in denen sie tätig sind, als die innerhalb der urbanen Communities. Neben in Teilzeit arbeitenden Angestellten, die auch GründerInnen sind, gibt es unter anderem auch HandwerkerInnen, die Coworking nutzen, und nicht beinahe nur am Computer arbeitende Selbstständige und FreelancerInnen.

Das hat zur Folge, dass Coworking Spaces auf dem Land stärker von mobilen Arbeitsstilen profitieren als der alleinigen Tatsache, dass Arbeit heutzutage sowieso digital, sprich am Laptop arbeitend, umgesetzt wird. In der Stadt sind Arbeits- und Wohnorte nah beieinander, während Angestellte auf dem Land meist in die Stadt pendeln müssen. Sie profitieren deshalb von Coworking-Optionen als Alternative.

Während urbane Coworking Spaces nicht mit dem sie umgebenden Ökosystem verbunden sein müssen, da sich die NutzerInnen in diesem sowieso bewegen, funktionieren ländliche Coworking Spaces nahezu nur als Teil des Netzwerks und der dadurch entstehenden Interaktionen mit anderen Akteuren. Diese Netzwerkarbeit ist sehr entscheidend im Aufbau und der Vermarktung von Coworking-Angeboten.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse der Untersuchung von Coworking Spaces im ländlichen Raum sind die Sekundäreffekte, die diese Orte für die Menschen vor Ort haben können. Durch das Halten der Menschen auch tagsüber im Ort, sind sie auch als KonsumentInnen anwesend, geben somit ihr Geld vor Ort aus und haben auch mehr Zeit für zivilgesellschaftliche Betätigungen wie zum Beispiel ein Vereinsleben.

Damit stehen ländliche Coworking Spaces inzwischen wesentlich stärker in der Tradition der ersten Coworking Spaces, einen Ort zu schaffen, an dem Menschen zusammenkommen, statt eine von Immobiliennutzung geprägte Branche zu sein, wie es sich leider immer öfters im Agieren urbaner Coworking Spaces beobachten lassen, die mit Flächen eher Profit als soziale Interaktionen generieren wollen.

Wird dann noch berücksichtigt, dass Coworking Spaces zu mehr Firmengründungen führen, durch die Reduzierung des Pendelverkehrs Stress und Verkehrsemissionen reduziert, sowie Infrastruktur geschont wird, die Attraktivität des Ortes für Zuziehende und RückkehrerInnen erhöht wird, bleibt als Fazit zu sagen, dass Coworking seine gesellschaftliche Relevanz erst auf dem Land vollends beweist.

Da sich kleinere Coworking Spaces, vor allem im ländlichen Raum und in den Kleinstädten, während der Corona-Pandemie als resilienter als urbane Coworking Spaces erwiesen haben, und auch schon vor der Pandemie eine Gründungsdynamik zu erkennen war, kann in den nächsten Jahren mit einem exponentiellen Anstieg von Coworking Spaces auf dem Land und neuen Erkenntnissen gerechnet werden.

Wir stehen, auch 16 Jahre nach dem weltweit ersten Coworking Space, noch am Anfang einer Bewegung, die durch die Verknüpfung sozialer Aspekte mit neuen Möglichkeiten einer hybriden Arbeitswelt, unser Verständnis und damit auch Anspruch an das Thema Arbeit, und damit unseren Vorstellungen, wie man sein Leben gestalten kann und wie man es gestalten möchte, vollkommen verändert.

5. Geteilte Mobilität

Die Frage, wie wir uns in Zukunft fortbewegen wollen, wird derzeit anhand verschiedener Konzepte und Theorien diskutiert. Durch den Klimawandel und die angespannte Verkehrssituation wird das eigene Auto als Verkehrsmittel für die Städte zunehmend in Frage gestellt. Parallel dazu entstehen Mobilitätsangebote, durch die Abhängigkeit vom Auto reduziert werden können. Menschen in den großen deutschen Metropolen können heute entscheiden, ob sie Wege innerhalb der Stadt mit dem ÖPNV, einem Fahrrad, Kickscooter, E-Roller, Auto oder anderen Fortbewegungsmitteln aus dem vielfältigen Sharing-Angebot unterwegs sein wollen. Sie können Einkäufe mit CarSharing-Autos oder Lastenrädern zurücklegen und in die nächste Großstadt per Zug, Bus oder Mitfahrgelegenheit reisen. Da immer mehr Mobilitätsbedarf ohne eigenes Auto abgebildet werden kann, werden Stimmen lauter, die autofreien Innenstädte und die Umwidmung der Straßen vom Auto- in den Zweiradverkehr fordern (Zeit Online, 2021). Die Gründe dafür sind zahlreich:

Das Auto ist, egal ob mit fossilen Brennstoffen oder elektrisch angetrieben, das umweltschädlichste Fortbewegungsmittel – und das teuerste. Neben den hohen Anschaffungs- und Haltungskosten, die vom Fahrzeughalter getragen werden, verursacht die Straßeninfrastruktur hohe Kosten, für die die Steuerzahler aufkommen. Auch wenn sich viele das Autofahren nicht leisten können und wollen oder selbst nicht Auto fahren dürfen (Menschen mit bestimmten körperlichen oder psychischen Beeinträchtigungen, Kinder), tragen diese Kosten jedoch mit und/ oder leiden unter den gesundheitsschädlichen Fahrzeugemissionen und der hohen Flächenbeanspruchung durch Straßen und Parkplätze. Dazu kommen die vielen Verkehrstoten und die hohe Umweltbelastung des Autoverkehrs (Heise 2019, UBA 2021).

Entfernt man sich jedoch von den Stadtkernen der Metropolen so wird das Mobilitätsangebot immer dünner und das eigene Auto für viele Menschen zunehmend alternativloser. Um diesen Missstand zu begegnen, entwickeln Unternehmen, Forschungsinstitute und Bürgerinitiative neue Sharing-Angebote, die auf die geographische Situation des ländlichen Raums angepasst sind (Wirtschaftswoche 2018, Zeit 2021).

Formen geteilter Mobilität

Je nach Fahrzeugtyp, Standort und Geschäftsmodell eignen sich verschiedene Sharing-Formen.

Die älteste und verbreitetste Form des CarSharing ist das sogenannte *Stations-CarSharing*. Das Fahrzeug wird dabei an einer festen Station abgeholt und nach der Nutzungszeit wieder an der gleichen Station abgestellt. Es ist schon mit wenigen Fahrzeugen möglich und setzt weniger auf einen dicht besiedelten Standort als auf eine verlässliche Nutzergruppe, weshalb es die vorwiegende CarSharing Form im ländlichen Raum ist.

Das vor allem in Großstädten und bei Mikromobilitätsangeboten (Bike-, Pedelec- und Kick-scooterSharing) beliebte *freefloating* ist ein Sharing Modell, bei dem die Fahrzeuge beliebig innerhalb eines festgelegten Geschäftsgebiets genutzt und wieder abgestellt werden kön-

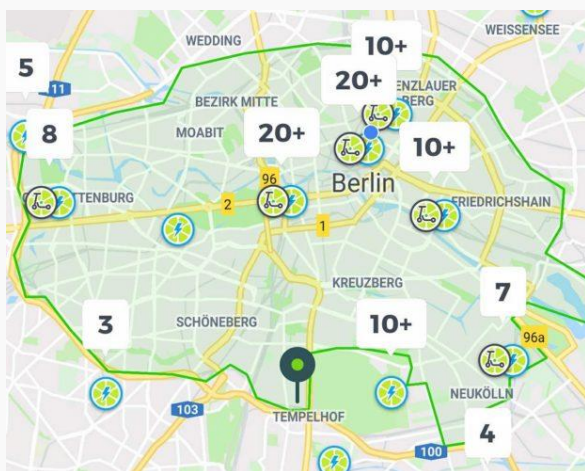


Abb. 2 Beispiel eines free floating Geschäftsbereichs des Kick scooter-Anbieters Tier (Quelle: Cloudvergleich.ch)

nen. Neben der größtmöglichen Flexibilität ist der größte Vorteil dieses Sharing-Modells die sogenannte „One-way“-Fahrt, da das Fahrzeug am Zielort abgestellt und die Fahrt beendet werden kann. Der Nutzer zahlt also nur für die Fahrt und kann sich bei der Rückfahrt ein neues Fahrzeug buchen. Freefloating Angebote sind in dicht besiedelten Gebieten am wirtschaftlichsten, da die Fahrzeuge dort am meisten ausgelastet sind und keine eigenen Parkplätze dafür bereitgestellt werden müssen.

Es gibt außerdem eine Mischform, bei der die Sharing-Fahrzeuge zwar an einer Station abgeholt werden, die Abhol- und Rückgabestation jedoch nicht identisch sein müssen. Dadurch werden One-Way-Fahrten auch in weniger dicht besiedelten Gebieten möglich, auch wenn die Flexibilität etwas eingeschränkt ist.

Geteilte Mobilität im ländlichen Raum

Das vom CarSharing-Anbieter Regio.Mobil Deutschland, unter anderem im Schwalm-Eder-Kreis aktiv entwickelte „pulsierende“ CarSharing ermöglicht One-Way Fahrten, die das CarSharing auch im ländlichen Raum wirtschaftlich nutzbar machen. Beim pulsierenden CarSharing werden die Fahrzeuge tagsüber vor allem von Anker-Organisationen dienstlich genutzt. Nach der Arbeit fahren Mitarbeiter damit nach Hause, so benötigen sie für den Arbeitsweg keinen eigenen Pkw mehr. Am Wohnort stehen die Fahrzeuge für jedermann zur Nutzung bereit, bis sie am nächsten Morgen wieder für die Fahrt zur Arbeit genutzt werden. Über ein entsprechendes Tarifmodell wird die Bildung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg attraktiv gemacht. Ein Teil der Fahrzeuge verbleibt trotzdem abends und am Wochenende am Ort der Anker-Organisation, damit sie zum einen für

Dienstfahrten in den Abendstunden oder über Nacht genutzt werden können oder damit sie den Bürgern vor Ort zur Verfügung stehen.

Ausgehend von der ersten Anker-Organisation können sich weitere Organisationen (Unternehmen, öffentliche Verwaltungen, etc.) anschließen, die entweder ihre Fahrzeuge oder ihren Fahrbedarf in den CarSharing-Pool einbringen. Für die Organisationen ergeben sich viele Vorteile: Sie können ihre Flottenfahrzeuge entweder abschaffen oder besser auslasten und damit Kosten senken, die Nutzung von Privatfahrzeugen für dienstliche Zwecke senken, auf eine größere Auswahl von Fahrzeugen im Pool zugreifen (z.B. Transporter oder Elektroautos), umweltfreundliches Mobilitätsverhalten in der Belegschaft fördern, mit den Fahrzeugen Werbung machen und zur Regionalentwicklung beitragen.

6. mosaca

6.1. Konzept

Die Wege verkürzen

Satellitenbüros sind von einem oder mehreren Unternehmen angemietete / gekaufte Büroflächen, die sich in der Nähe der Mitarbeiterwohnorte befinden. Es gilt nicht mehr die Devise, dass sich die regelmäßigen Arbeitsorte der ArbeitnehmerInnen am Unternehmenssitz orientieren, vielmehr richten sie sich nach dem Wohnort des Arbeitnehmers. Arbeitgeber müssen nicht mehr in teure, zentral gelegene Büroflächen in Ballungsräumen investieren. Mit dieser Dezentralisierung wird das Ziel verfolgt, den ArbeitnehmerInnen den Weg zur Arbeit so kurz, bequem, günstig und klimaschonend wie möglich zu gestalten. Freiwerdende Büroflächen können bzw. sollten umgestaltet werden zu Kollaborations- und Kreativräumen, die dem Austausch unter den KollegInnen dienen. Nicht mehr betrieblich benötigte Infrastruktur kann zu Wohnimmobilien umgewidmet werden und so zu einer Linderung der Wohnungsknappheit in den Städten beitragen. Nicht zuletzt werden Städte vom hohen Verkehrs- und Pendleraufkommen entlastet.

Effektives Arbeiten in gewohntem Umfeld

Für den Unternehmenssitz und die Satellitenbüros wird soweit möglich die Shared-Desk-Policy verfolgt. ArbeitnehmerInnen besitzen dabei keinen fest zugewiesenes Büro mehr, sie buchen sich vielmehr flexibel einen Arbeitsplatz am jeweiligen Standort für einen bestimmten Zeitraum. Die zu Grunde liegende Software ermittelt dabei immer die optimale Zuordnung der Arbeitsplätze, um eine hohe Auslastung der Büroflächen zu gewährleisten. Die Arbeitnehmer finden an ihrem Arbeitsplatz eine standardisierte, hochwertige Infrastruktur vor, mit stabiler, schneller Internetverbindung.

Effiziente und klimaschonende Mobilität

Arbeitswege sorgen für mehr als ein Drittel aller gesamt zurückgelegten Personenkilometer in Deutschland (BMVI, 2020). Da selbst bei einem hohen Anteil an Home-Office nicht alle Tätigkeiten von zu Hause aus erledigt werden können oder sollten, werden immer Wege anfallen. Diese sollten jedoch möglichst effizient, gebündelt und möglichst wenig klimabelastend zurückgelegt werden.

Ziel dieses Projektes ist es daher, ein ganzheitliches, intelligentes, innovatives und klimaschonendes Mobilitätskonzept in Kombination mit Satellitenbüros zu entwickeln und umzusetzen. Hierbei stehen Sharing-Angebote im Mittelpunkt, die alle Mobilitätsbedürfnisse der Arbeitnehmer abdecken können und darüber hinaus umliegende Wohnorte und Gewerbestandorte mit einem attraktiven Mobilitätsangebot versorgen. Dabei können verschiedene Nutzungszeiten abgedeckt werden:

a. Die Fahrten von der Wohnung zum Satellitenbüro

Für die täglichen Wege von der Wohnung zum Satellitenbüro am Wohnort können die Arbeitnehmer entweder E-CarSharing, Sharing-Fahrräder/-Pedelegs buchen, oder eigene Diensträder/-Pedelegs nutzen. Viele können die kurzen Strecken in der eigenen Kleinstadt auch zu Fuß zurücklegen.

b. Die Pendelfahrten vom Wohnort zum Unternehmenssitz

Hierfür stehen den ArbeitnehmerInnen an den Satellitenbüros Fahrgemeinschafts-Fahrzeuge, vom kleinen E-Pkw bis zum (E-)9-Sitzer zur Verfügung, die sie flexibel sitzplatzweise buchen können. Zum Fahrgemeinschafts-Fahrzeug kommt man so wie oben beschrieben. Alternativ stehen ihnen übertragbare Monatstickets zur Nutzung des ÖPNV zur Verfügung, genauso geshart wie die E-CarSharing-Fahrzeuge.

c. Private Fahrten

Die ArbeitnehmerInnen können auch privat auf das Sharing-Angebot zugreifen und dadurch mindestens auf ihren Zweitwagen verzichten. Ihnen steht jederzeit ein für ihre Bedürfnisse passendes Angebot zur Verfügung, von kleineren E-Car-Sharing-Fahrzeugen über Lastenpedelecs bis zum Kleinbus.

d. Sonstige Nutzer

Sharing-Fahrzeuge, die von ArbeitnehmerInnen zur Anfahrt zum Bürostandort genutzt werden, können von dort aus im Rahmen des pulsierenden CarSharings von anderen Personen genutzt werden. Ebenso stehen die Sharing-Fahrzeuge während ihrer Standzeit an den Büros sowie außerhalb der Arbeitszeiten auch der Allgemeinheit zur Verfügung. Dadurch werden die Nachhaltigkeitseffekte gesteigert.

6.2. Projekt

mosaca (mobiles Arbeiten in Satellitenbüros und CarSharing)

mosaca steht für mobiles Arbeiten in Satellitenbüros und CarSharing im Schwalm-Eder-Kreis und ist eine Initiative des [#mobilwandel2035](#)-Wettbewerbs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Ziel des Wettbewerbs ist es „neue Impulse für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität, für positive Nachhaltigkeitswirkungen auf Klima und Umwelt sowie Mensch und Gesellschaft und damit insgesamt mehr Lebensqualität für alle zu schaffen“ ([mehr dazu](#)). An diesen Zielen orientiert sich auch mosaca. Durch das Projekt sollen Berufstätigen Möglichkeiten für eine nachhaltigere Lebensweise geboten und Begegnungsorte in den Kommunen des Schwalm-Eder-Kreises geschaffen werden. Coworking Spaces im ländlichen Raum können beruflichen und privaten Austausch, Kinderbetreuung und ehrenamtliches Engagement sowie das gesellschaftliche Zusammenleben fördern. Ergänzt mit einer strukturierten Vermittlung von Fahrgemeinschaften und attraktiven Sharing-Angeboten (CarSharing, Pedelec- und LastenradSharing sowie übertragbare ÖPNV-Tickets) soll eine vom eigenen Auto unabhängige Lebensweise auch im ländlichen Raum möglich werden.

#mobilwandel2035

Mosaca ist ein Projekt des [#mobilwandel2035](#)-Wettbewerbs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Ziel des Wettbewerbs ist es, nachhaltige und innovative Mobilität auf kommunaler und regionaler Ebene fördern. Dabei sollen Zielbilder für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2035 partizipativ entwickelt werden. In der ersten Förderphase konnte sich mosaca bei der Auswahl durch eine Jury aus Fachexpertinnen und Fachexperten neben neun anderen Projekten durchsetzen. In dieser Förderphase, die sich über den Zeitraum von August 2021 bis Mai 2022 erstreckt, werden gemeinsam mit verschiedenen Interessengruppen in mehreren Workshops Anforderungen, Potenziale und Gestaltungsmöglichkeiten entwickelt werden. Anschließend wird, wie in den anderen Projekten auch, ein gemeinsames Zielbild entwickelt und der Expertenjury präsentiert.

Auf Basis dieser Zielbilder werden bis zu 5 Projekte von der Jury für die zweite Förderphase ausgewählt. In dieser sollen ausgehend vom Zielbild die Schritte geplant und umgesetzt werden, die zur Erreichung des Zielbildes notwendig sind (Erfahren Sie mehr über den [#mobilwandel-2035](#) Wettbewerb unter: <https://www.bmu.de/mobilwandel2035>).

Projektphase I (August 2021 – Mai 2022)

In der ersten Projektphase (September 2021 – Mai 2022) erarbeiten wir partizipativ ein Zielbild für das Jahr 2035, in dem die gemeinsam entwickelten Vorstellungen für eine Zukunft mit Satellitenbüros im Schwalm-Eder-Kreis festgehalten sind. Dafür laden wir alle Interessierten ein, sich zu [beteiligen](#). In mehreren [Veranstaltungen](#) mit verschiedenen

Interessengruppen wie Unternehmen, Arbeitnehmern, Immobilienbesitzern entwickeln wir gemeinsame Ideen, wie die Satellitenbüros aussehen, wer sie betreiben und wo sie optimal platziert werden könnten. Zusammen mit unseren Projektpartnern ergänzen wir die Zielbilderstellung mit Mobilitäts- und Standortanalysen, fördern den Austausch unter Interessierten und formulieren das finale Zielbild.

Das Zielbild

Das Zielbild ist das Ergebnisdokument der ersten Förderphase des #mobilwandel2035 Wettbewerbs und ist eine detaillierte Darstellung der Idee des Projekts mosaca. Es zeichnet ein konkretes Bild der Mobilität des Schwalm-Eder-Kreises im Jahr 2035 und welche positiven Auswirkungen das Projektvorhaben auf diese haben würde. Um ein möglichst realistisches und glaubwürdiges Bild zu schaffen, entsteht das Zielbild nicht in Eigenentwicklung der Projektgruppe, sondern in einem partizipativen Prozess unter Einbezug lokaler Akteure (Möglichkeiten zur Mitgestaltung finden Sie [hier](#)). Im Mai 2022 wird das Zielbild bei der Jury des #mobilwandel2035-Wettbewerbs zur Bewerbung auf die zweite Förderphase eingereicht.

7. Fazit

Coworking und CarSharing stellen in Kombination eine Chance dar, die Umbrüche der vergangenen zwei Jahre für positive Veränderungen in der Berufs- und Mobilitätswelt zu nutzen. Während sich die meisten Mobilitätskonzepte bislang nur damit beschäftigen, wie Mobilität in Zukunft effizienter und klimafreundlicher gestaltet werden kann, hinterfragt mosaca die Mobilität als solche.

Gerade für den ländlichen Raum bieten sich große Chancen, wenn sich Berufstätige nicht mehr nur fragen, wie sie zur Arbeit kommen wollen, sondern auch wie oft. Neben persönlichen Vorteilen wie Kosteneinsparungen, Stressreduktion und einer verbesserten Work-Life Balance kann das mobile Arbeiten in Kombination mit CarSharing auch für ländliche Kommunen interessant sein. Etablierte Coworking Spaces locken Menschen in das Ortszentrum, fördern den lokalen Wirtschaftsstandort, ermöglichen eine nachhaltigere, autofreie Lebensweise und steigern die Attraktivität der Kommune als Wohnort.

Weitere Chancen und Einsatzmöglichkeiten von Coworking und CarSharing sollen im Rahmen von mehreren Veranstaltungen, Gesprächsformaten und Analysen in der Modellregion Schwalm-Eder-Kreis erarbeitet werden. Mit Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) wird im Projekt mosaca ein Zielbild für eine lebenswerte Zukunft des Schwalm-Eder-Kreises im Jahr 2035 entwickelt, die von dezentralen Arbeitsplätzen und geteilter Mobilität geprägt ist.

Informieren Sie sich unter: <https://www.coworking-schwalm-eder.de>

8. Quellen

MDR (2018): Mehr Deutsche als je zuvor haben ein Auto
<https://www.mdr.de/wissen/mensch-alltag/autos-pro-einwohner-100.html>

FAZ (2020): Deutschland hat eine neue Pendlerhauptstadt
<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mehr-wirtschaft/weite-arbeitswege-zahl-der-pendler-in-deutschland-steigt-16619881.html>

Next Mobility (2021): SO viel geben Deutsche monatlich für Mobilität aus
<https://www.next-mobility.de/so-viel-geben-deutsche-monatlich-fuer-mobilitaet-aus-a-1036831/>

Bitd (2021): Zufriedenheit im Homeoffice nimmt weiter zu
<https://www.bitd.digital/pm-studie-homeoffice/>

Tagesschau (2020): Corona reduziert CO₂-Ausstoß
<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/corona-klima-verkehr-101.html>

ADAC (2021): Carsharing-Statistik: Corona-Krise bremst 2020 das Wachstum
<https://www.adac.de/news/carsharing-statistik-2020/>

BCS (o. J.): CarSharing entlastet Umwelt und Verkehr
<https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/carsharing-entlastet-umwelt-verkehr>

Umweltbundesamt (2021): Umweltbelastung durch Verkehr
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-belastet-luft-und-klima>

Zeit Online (2021): Autofreie Innenstädte – „Städte gehören den Menschen, nicht tonnen-schweren Blechbüchsen“
<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-07/autofreie-innenstaedte-verkehrswende-strassenverkehr-konzept>

Arbeitsgemeinschaft der Akademien Ländlicher Raum in den deutschen Ländern (2009): Gesundheitsversorgung im ländlichen Raum
https://www.zukunftsforum-laendliche-entwicklung.de/fileadmin/SITE_MASTER/content/Dokumente/Downloads2009/BV5-Zusammenfassung.pdf

Heise (2019): Autoverkehr verursacht Folgekosten von 141 Milliarden Euro
<https://www.heise.de/newsticker/meldung/Autoverkehr-verursacht-Folgekosten-von-141-Milliarden-Euro-4505987.html>

Wirtschaftswoche (2018): Ohne Auto auf dem Land – „Die Verkehrswende ist ein zartes Pflänzchen“
<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/ohne-auto-auf-dem-land-die-verkehrswende-ist-ein-zartes-pflaenzchen/22861488.html>

Zeit Online (2021): Regio.Mobil - Wie Carsharing auf dem Land funktionieren kann
<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-09/regio-mobil-carsharing-dienstwagen-unternehmen-land-zweitwagen-drittswagen>

Kompetenzzentrum nachhaltiger Konsum (2021): Neue Darstellung des CO₂-Fußabdrucks nutzbar
[https://nachhaltigerkonsum.info/service/news/neue-darstellung-des-CO₂-fussabdrucks-nutzbar](https://nachhaltigerkonsum.info/service/news/neue-darstellung-des-CO2-fussabdrucks-nutzbar)

BUND (2019): BUND-Konzept zur Einhaltung der Klimaziele 2030 im Verkehr
https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_konzept_klimaziele_verkehr_2030.pdf