

Diese Daten bestätigen grundsätzlich die Erhebungen und Analysen des US-ame-



rikanischen Historikers Kenneth Jackson. Danach liegt in allen Kulturen der angestrebte Arbeitsweg seit Jahrhunderten bei etwa 45 Minuten oder weniger, egal ob zu Fuß oder zu Pferd, mit der Bahn oder dem Auto. Im frühen neunzehnten Jahrhundert legte selbst in den größten Städten nur einer von 50 Einwohnern einen Arbeitsweg von mehr als einer Meile zurück. Anders ausgedrückt: Wie wenig dicht besiedelt und preiswert das Umland der Ballungsgebiete auch sein mag, der 45-Minuten-Ring hat einen starken Einfluss auf die Nachfrage nach unbebauten und bebauten Grundstücken. Wird dieser Ring durch das Homeoffice erweitert, weil nicht täglich Arbeitsplatzfahrten anfallen, kann sich das dicht besiedelte Umland weiter ausdehnen. Die verfügbare Fahrzeit pro Arbeitstag erhöht sich, wenn der Weg beispielsweise nur noch vier oder drei Mal pro Woche zurückgelegt werden muss. Statt 45 Minuten stehen bei gleicher wöchentlicher Fahrzeit nun 56 oder 75 Minuten Fahrzeit je einzelner Arbeitsplatzfahrt zur Verfügung.

Wie in der Kartengrafik dargestellt, sind Orte wie Potsdam oder Königs Wusterhausen im Berliner Speckgürtel innerhalb

von 45 Minuten Fahrzeit mit dem PKW von Berlin Mitte aus erreichbar. Müsste die Arbeitsstätte seltener aufgesucht werden, würde sich der erreichbare Radius entsprechend der vorstehenden Kalkulation vergrößern. Städte wie Rheinsberg, Rathenow oder Frankfurt/Oder würden als mögliche Wohnorte an Bedeutung für Pendler gewinnen und böten eine kostengünstigere Wohnalternative zum teuren Berliner Wohnungsmarkt. Die nicht selten vorhandene latente Neigung zum eigenen Haus im Grünen könnte wieder stärker in Erscheinung treten und das Bild mancher gut erreichbaren Gemeinde verändern.

Autoren



Dr. Franz Eilers
Leiter Immobilienmarktforschung



Saskia Kalweit
Analystin