

# Auf neuen Pfaden

60 Prozent der Menschen in der Region Stuttgart sind unzufrieden mit der Situation auf den Straßen. Gegensteuern lässt sich mit betrieblichem Mobilitätsmanagement. Immer mehr Kommunen und Firmen schließen sich der Bewegung an.

TEXT **ALEXANDRA BADING** UND **MICHAEL OHNEWALD** FOTOS **REINER PFISTERER**



**W**enn Martin Kurt früh am Morgen aus dem Haus geht, lässt er sein Auto auf dem Parkplatz in aller Regel links liegen. Der Stadtplaner bevorzugt das Rad, um die acht Kilometer von seinem Haus in Aldingen zur Stadtverwaltung nach Ludwigsburg zu überwinden. „Wenn es das Rad nicht gäbe, müsste man es erfinden“, sagt der 48jährige Familienvater, der im Sommer wie im Winter in die Pedale tritt, um ins Büro zu kommen.

Früher hat sich Kurt (siehe Foto vorherige Seite) manchmal wie ein Exot gefühlt. Mehr als 1.100 Mitarbeiter hat der Kleinkonzern Stadt und so mancher Rathausbedienstete rümpfte die Nase, wenn er im Büro des Fachbereichsleiters für Stadtplanung und Vermessung stand, der seine feuchte Radlegarderobe schon mal im Büro über den freien Stuhl zum Trocknen hängte. Seit sechs Jahren ist es vorbei mit dem Außenseitersdasein. „Mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, ist bei uns etwas Selbstverständliches geworden“, sagt Kurt. Was vor allem daran liegt, dass sich die Ludwigsburger als erste Kommune in der Region Stuttgart wissenschaftlich begleitet mit betrieblichem Mobilitätsmanagement befasst haben. Das Ergebnis waren eine ganze Reihe von Neuerungen, zu denen unter anderem komfortable Duschen für die radelnde Belegschaft gehören, die dort auch ihre Wäsche trocknen kann.

Städte, die nachhaltig und verantwortlich die Zukunft planen, müssen sich heute mit den Veränderungen von morgen befassen. Teilhabe ist dabei ein wichtiges Thema: Bürger bringen sich ein und vertreten ihre Standpunkte in der Stadtgesellschaft. Es gibt Städte und Kommunen, die

den Trend zur Mitbestimmung als Bedrohung sehen. In Ludwigsburg wird er als Chance begriffen. Ermutigt von Rathauschef Werner Spec, für den Nachhaltigkeit kein Modewort ist, sondern eine Verpflichtung, hat sich die Stadt entschieden, eine nachhaltige Stadtentwicklung in den Mittelpunkt der Kommunalpolitik zu stellen.

**A**ufgelistet wurden wesentliche Handlungsfelder der Stadt und gemeinsam mit Verwaltung, Gemeinderat, Fachleuten und Bürgern entwickelt. Dazu gehört auch das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement. Es begann in der Stadt mit einer umfassenden Befragung der Mitarbeiter, wobei die Planungsgruppe Nord als Partner ins Boot geholt worden ist. Daraus resultierten eine ganze Reihe kleinerer und größerer Anstrengungen, um die Mobilität der Mitarbeiter besser zu vernetzen und durch innovative Mobilitätsangebote und optimierte Informationen zu bereichern. Frei zugängliche Ladestationen für Elektroautos, Pedelecs für Dienstfahrten, Car-Sharing und Mitfahrgelegenheiten, die übers haus eigene Intranet abgefragt werden können, sind nur einige davon.

„Wenn wir andere überzeugen wollen, müssen wir selbst mit gutem Beispiel vorangehen“, sagt Martin Kurt, der in seinem Team mittlerweile in Christine Ahbe eine Kollegin hat, die sich nicht nur um die Mobilitätsfragen der eigenen Mitarbeiter kümmert, sondern darüber hinaus versucht, auch die Unternehmen in der 90.000-Einwohner-Stadt Ludwigsburg verstärkt für ein zukunftssträchtiges Mobilitätsmanagement zu gewinnen. An den Umfragen, die in der Regel am Anfang jedes Prozesses stehen, beteiligt

sich die Stadt auch finanziell. Das Thema wird umso aktueller für Kommunen und Unternehmen, je mehr sich der Verkehr ballt. In Deutschland gibt es fast 44 Millionen zugelassene Personewagen. Bei rund 82 Millionen Einwohnern heißt das: ein Auto kommt auf zwei Personen. In Stuttgart liegen die Zulassungszahlen deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Fast 350.000 Fahrzeuge sind in Stuttgart zugelassen. Tendenz steigend. Nicht von ungefähr hat sich der Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn zum Ziel gesetzt, den Verkehr in der Landeshauptstadt mittelfristig um ein Fünftel zu reduzieren.

Doch wie soll das gehen in einer Region, die nach wie vor boomt, knapp ein Drittel der Wertschöpfung Baden-Württembergs erwirtschaftet und mit dem Bruttosozialprodukt pro Kopf deutlich über dem Bundes- und Landesdurchschnitt liegt? Alleine im Verarbeitenden Gewerbe der Region wurde 2012 ein Umsatz von 88,5 Milliarden Euro erwirtschaftet. Mobile Menschen, funktionierende Waren- und Güterströme und ein intensiver Wirtschaftsverkehr bilden die Grundlagen für den wirtschaftlichen Erfolg und den Wohlstand der Bürger. Allerdings birgt die Strahlkraft der Region auch ihre Schattenseiten, nämlich ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen und damit verbunden Lärm und hohe Schadstoffbelastungen, wie Kuhn richtig erkannt hat. Straßen und Verkehrsknotenpunkte sind oft überlastet, jeder kennt das alltägliche Bild von Staus und Warteschlangen vor Ampeln – in den Städten aber auch im ländlichen Raum, zum Beispiel an den Anknüpfungsstellen von Gewerbegebieten in die entsprechenden Ortsdurchfahrtstraßen. Bei einer Bürgerbefragung durch den Verband Region Stuttgart im Jahr 2013 schnitt der Verkehr von allen abgefragten Standortfaktoren wie Job- und Freizeitangebot oder Wohnungsmarkt am schlechtesten ab: Mehr als 60 Prozent der Regionsbürger sind unzufrieden mit der Straßenverkehrssituation.

**N**achhaltige Mobilität lautet umso mehr das Gebot der Stunde. Sie zielt darauf ab, die Anforderungen der Menschen, mit den Interessen der Wirtschaft und den Auflagen für Umwelt- und Klimaschutz in Einklang zu bringen – und ist darüber hinaus ein Wachstumsmarkt. Unternehmen profitieren in zweierlei Hinsicht von zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten: Investitionen in Energieeffizienz, in neue Antriebstechnologien, in die Elektromobilität, in Brennstoffzellentechnologien und in den Leichtbau sind echte Innovationstreiber der regionalen Automobilwirtschaft und für korrelierende Branchen wie den Maschinenbau- und IT-Sektor.



☒ Andrea Pflöschinger nutzt lieber Rad statt Auto. Die Architektin fährt fast 20 Kilometer zur Arbeit.

**D**arüber hinaus bringen neue Mobilitätskonzepte, die verstärkt auf die Weiterentwicklung von Bus und Bahn, von Rad- und Fußverkehr setzen, zusätzliche Vorteile für die regionale Wirtschaft. Mitarbeiter, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß entspannt am Arbeitsplatz ankommen, sind motivierter und produktiver, fühlen sich häufiger mit dem Unternehmen verbunden und sind seltener krank als ihre Kollegen, die mit dem eigenen Pkw anreisen und sich bereits am frühen Morgen eine Stunde durch den Stau quälen. Pendler, die täglich längere Strecken mit dem Auto zurücklegen, klagen häufig über Bauchschmerzen, Rücken-, Kopfschmerzen und Schlafstörungen. Außerdem fehlen sie laut dem Fehlzeitenreport der AOK aus dem Jahr 2012 häufiger wegen psychischer Erkrankungen am Arbeitsplatz als ihre Kollegen. Ohne Zweifel ist die gute Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter bereits heute ein zentraler Standortfaktor für die in der Region ansässigen Unternehmen.

Immer mehr Arbeitgeber, Personaler und Betriebsräte erkennen die Zeichen der Zeit und setzen auf effizientes Mobilitätsmanagement als wesentlichen Beitrag zum betrieblichen Personal- und Umweltschutz. Neben betrieblichen Fahrgemeinschaften erfordert das Mobilitätsmanagement eine Vielzahl von ineinandergreifenden Projekten und Maßnahmen. Vollständig umgesetzt, wird der gesamte vom Unternehmen ausgehende Personenverkehr kritisch unter die Lupe genommen, also die An- und Abreise der Mitarbeiter, die Dienst- und Geschäftsreisen sowie der Kunden- und Besucherverkehr. Im Kern geht es bei dem Konzept darum, das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter in Richtung ÖPNV, Fahrgemeinschaften oder die Nutzung des Fahrrads zu beeinflussen. Davon haben nicht nur Mensch und Umwelt etwas, sondern insbesondere auch die Unternehmen selbst. Die Anzahl vorzuhaltender Parkplätze wird reduziert und wertvolle Flächen können für andere Zwecke genutzt werden. Nebenbei wird laut Studien auch der Krankenstand gesenkt. Anreize für die stärkere Nutzung von Bus und Bahn, die Organisation von Fahrgemeinschaften, ein effizientes Fuhrpark-, Stellplatz- und Dienstreisemanagement, der Bau von sicheren Abstellanlagen für Räder und Pedelecs und die Bereitstellung von Duschen erfordern kurzfristige Investitionen. Mittelfristig führen sie aber zu deutlichen Kostenersparnissen, zu einer höheren Motivation der Mitarbeiter, zu einer besseren Erreichbarkeit und nicht zuletzt zu einem bedeutenden Imagegewinn für das Unternehmen, der sich durch entsprechende Vermarktung noch steigern lässt.

**L**änder wie die USA, die Niederlande und Großbritannien haben auf diesem Gebiet wertvolle Erfahrungen gesammelt und das Mobilitätsmanagement vielfach als festen Bestandteil der Unternehmenskultur in das betriebliche Qualitäts- oder Umweltmanagementsystem integriert. Dagegen hat sich in den Chefetagen Deutschlands und ebenso in der stark vom Auto geprägten Region Stuttgart das Wissen über den ökonomischen und ökologischen Nutzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements noch nicht flächendeckend durchgesetzt. Gleichwohl kommt Bewegung in die Region: Eine ganze Reihe von Kommunalverwaltungen haben das betriebliche Mobilitätsmanagement als Zukunftsthema aufgegriffen. Dazu gehört neben Ludwigsburg beispielsweise auch Nürtingen. Die Stadt entwickelt aktuell ein unternehmensübergreifendes, effizientes Mobilitätsmanagement für die zwei Gewerbegebiete Bachhalde und Au. Es geht konkret um den Aufbau eines Fahrzeugpools, der von mehreren Unternehmen am Standort gemeinsam genutzt wird, um elektromobile Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge sowie um Anschaffung und Betrieb eines Elektrobusses, der die Mitarbeiter und Besucher der Gewerbegebiete mehrmals täglich vom Bahnhof Nürtingen abholt oder zurückbringt.



Reinhard Vollmer setzt rund ums Krankenhaus neue Mobilitätskonzepte um.

**D**ie Vorteile elektromobiler Antriebssysteme liegen auf der Hand, wenn es darum geht, kommunale Fahrzeugflotten nachhaltig auszurichten. So erledigen beispielsweise die Stadtwerke und die Parkierungsgesellschaft in Waiblingen ihre Dienstfahrten mittels zweier E-Autos leise und klimaneutral, zusätzlich testet die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Kooperationspartner stadtmobil das kommunale, elektromobile Carsharing. Für die Angestellten der Stadt stehen an Wochentagen, für die Bürger am Abend und am Wochenende zwei elektrische Stadtmobile bereit. Zu Beginn des Jahres ist auch Fellbach einen konsequenten Schritt in Richtung Nachhaltigkeit gegangen: mit acht Fahrzeugen wurde gleich ein Großteil der gesamten Fahrzeugflotte, die den Rathausmitarbeitern für Dienstfahrten zur Verfügung steht, gegen Elektrofahrzeuge ausgetauscht. Im Vorfeld wurden mit Unterstützung durch das Fraunhofer IAO die Auslastung der städtischen Flotte und die Erfahrungen der Mitarbeiter mit Elektroautos kritisch hinterfragt. Als Ergebnis wurde der Fuhrpark um zwei Fahrzeuge verkleinert und auf Elektroantrieb umgestellt, wodurch sich sowohl die Fix- als auch die Betriebskosten reduzieren. Somit bringen die neuen Fahrzeuge wirtschaftliche Vorteile und sind zusätzlich ein Gewinn für Mensch, Umwelt und für das Prestige der Stadt.

Galt das betriebliche Mobilitätsmanagement noch vor wenigen Jahren als Randthema, so rückt es auf der Prioritätenliste von Unternehmen, Standortmanagern und kommunalen Wirtschaftsförderern stetig nach oben. Städte und Gemeinden übernehmen eine Vorreiterrolle und treiben das Thema in den kommunalen Gremien und Netzwerken voran. Darüber hinaus bieten sie den vor Ort ansässigen Unternehmen häufig auch Beratungsleistungen an, beispielsweise wenn es darum geht, Mitfahrbörsen einzurichten oder Jobtickets einzuführen. Unterstützt werden sie durch verschiedene öffentliche Förderprogramme wie durch das „Schaufenster Elektromobilität“ des Bundes oder durch das regionale Förderprogramm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“, das der Verband Region Stuttgart gemeinsam mit der regionalen Wirtschaftsförderung umsetzt.

In Ludwigsburg, wo das Thema seit Jahren vorangetrieben wird, ist einer wie Martin Kurt heute jedenfalls kein Exot mehr. Mittlerweile radeln viele seiner Kollegen zur Arbeit, teilweise auch im Winter, so wie Andrea Pflerschinger. Die Architektin arbeitet bei der Stadt im Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft. Die Berufspendlerin wohnt in Stuttgart-Heslach und legt die rund 20 Kilometer lange Strecke ins Büro zu 70 Prozent mit

dem Rad zurück. Wenn es mal Katzen regnet oder abends noch ein Termin ansteht, nutzt sie den öffentlichen Nahverkehr. Ihr Ticket wird zu 55 Prozent von ihrem Arbeitgeber gesponsert. „Wenn mir mein Auto nicht so gut gefallen würde, hätte ich längst keins mehr“, sagt die Stuttgarterin, die auch zum Einkaufen auf ihr Fahrrad setzt und ihren Arbeitgeber mit danach ausgewählt hat, ob es dort auch Duschen gibt. „Wir haben hier in Ludwigsburg für Radfahrer gute Voraussetzungen“, sagt sie. Einzig die Radwege in Stuttgart seien noch nicht ganz so, wie sie sein könnten, meint die 54-jährige Architektin, die gleichwohl mittlerweile ihr Bike für konkurrenzlos in Sachen Mobilität hält. Von Stuttgart nach Ludwigsburg bin ich bei dem Verkehr mit dem Rad kaum langsamer als mit dem Auto.“

Ein Beispiel unter vielen in der Barockstadt, wo Christine Ahbe die betriebliche Mobilitätsrevolution nach Kräften pusht. Auf der Basis der guten Erfahrungen bei der Stadtverwaltung wurde Ludwigsburg mit der Industrie- und Handelskammer (IHK), den Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) und dem Verkehrsbund Stuttgart (VVS) in das Förderprogramm Modellregion für nachhaltige Mobilität der Region Stuttgart aufgenommen. Ein Engagement, das sich buchstäblich auszahlt, denn die Stadt hat mittlerweile eine ganze Reihe von Unternehmen in Sachen Mobilitätsmanagement vorangebracht. Mitarbeiter wurden befragt, Verkehrsverbindungen analysiert, Betriebe bei der Umsetzung neuer Konzepte begleitet. Eines der Unternehmen ist die Regionale Kliniken Holding, die neun Krankenhäuser in den Landkreisen betreibt. Allein im Klinikum Ludwigsburg arbeiten 1.700 Menschen.

**N**och vor drei Jahren hatten es die Anwohner im Umkreis des Klinikums Ludwigsburg schwer, wenn sie ihre Getränkeboxen in die heimische Vorratskammer schleppen mussten. Einen Parkplatz direkt vor dem Haus zu finden war aussichtslos, jeder Zentimeter Stellfläche war rund um die Klinik von Besuchern zugeparkt. Die kostenfreien Stellplätze rund ums Klinikum führten zu einem täglichen Verteilungskampf zwischen Anwohnern, Mitarbeitern, Patienten und Besuchern, die sich gleichermaßen über die Stellplatzsituation im Radius von zwei- bis dreihundert Metern rund ums Klinikum beklagten. Die Verantwortlichen in der Krankenhausverwaltung nahmen das Thema ernst und setzten – mit Unterstützung der Stadtverwaltung Ludwigsburg – konsequent auf ein nachhaltiges, betriebliches Mobilitätsmanagement. Reinhard Vollmer erkannte früh, dass dies ohne eine effiziente Parkraumbewirtschaftung nicht funktionieren würde.

„Durch den Bau weiterer Parkplätze kriegen Sie das Problem nicht gelöst“, sagt der Direktor für Versorgung und Technik, „im Gegenteil, durch den Aufbau zusätzlicher Pkw-freundlicher Infrastruktur setzen Sie falsche Anreize und die Nachfragespirale nach Stellplätzen dreht sich weiter kontinuierlich nach oben.“ Der begeisterte Radfahrer setzt auf einen gut funktionierenden ÖPNV und auf alternative Mobilitätsangebote wie das Zweirad, wenn es darum geht, die Mitarbeiter davon zu überzeugen, den eigenen Pkw morgens in der Garage stehen zu lassen. Nach der Durchführung einer Befragung im Jahr 2009, die an die 1.700 Mitarbeiter per unternehmensinternem Internet versendet wurde, war die Zielrichtung klar: „Wir wollten mit den Schritten beginnen, die wir als Verwaltung eines Großklinikums selbst in der Hand haben“, sagt Vollmer.

Das Klinikum Ludwigsburg ist ein mittelständischer Großbetrieb – das wird deutlich spürbar, wenn man sich von der Eingangshalle über verschiedene Stockwerke und Gänge, vorbei an der Versorgungsabteilung, an der Wäscherei, der Großküche und der Zentralapotheke auf den Weg in die Krankenhausverwaltung macht. Eine zusätzliche und besondere Herausforderung stellt der vielfältige Schichtbetrieb dar: „Die Mitarbeiter



☒ Jürgen Pietsch kümmert sich mit Freude um die Logistik im Klinikum.

in der Wäscherei beginnen morgens um drei, das Pflegepersonal arbeitet in Schichtdiensten rund um die Uhr, die Ärzte und Physiotherapeuten beginnen um sieben mit der Visite auf der Station. Das macht die Bildung von Fahrgemeinschaften und eine reibungslose Anbindung an den ÖPNV schwierig – insbesondere in der Nacht und den späten Abendstunden“, erklärt Jürgen Pietsch, Bereichsleiter Logistik und Umwelt – und engagiertes Mitglied im Mobilitätsteam, das von der Verwaltungsleitung eingerichtet wurde. Mit dem Ziel, den durch den Klinikbetrieb verursachten „Rund um die Uhr“-Personenverkehr nach und nach auf möglichst emissionsfreie Transportmittel umzustellen, setzt das Klinikum auf verschiedene Bausteine des betrieblichen Mobilitätsmanagements: Mittlerweile gibt es verteilt auf mehrere Stationen rund 250 abschließbare Abstellplätze für Fahrräder. Für die Mitarbeiter stehen Duschen und Schränke zur Verfügung. „Auch einen Föhn gibt es“, sagt Pietsch, „oft sind es die kleinen Dinge, die ein Angebot alltagstauglich machen und darüber entscheiden, ob es von den Mitarbeitern angenommen wird.“ Damit Fahrräder auch in der Parkgarage untergestellt werden können, wurden mehrere Pkw-Stellplätze kurzerhand in Radstellplätze umgewandelt. In den Wohnheimen für Pflegepersonal und Auszubildende können die Bewohner ihre Zweiräder obendrein sicher in den Fahrradkellern unterbringen.

**E**in weiterer wichtiger Baustein im Mobilitätsmanagement des Klinikums ist die Organisation und finanzielle Unterstützung von Jobtickets für die Mitarbeiter. Durch die Vergünstigung der Jahrestickets in Kooperation mit dem VVS, werden Anreize zur Nutzung des ÖPNV geschaffen. Aktuell sind rund 80 Mitarbeiter Inhaber eines Jobtickets, das Potenzial ist aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft. „Auf dem Gebiet des öffentlichen Nahverkehrs vermissen wir noch flexiblere, auf die jeweilige Situation zugeschnittene Angebote“, bekräftigt Jochen Kühn, der als EDV-Verantwortlicher des Klinikums ebenfalls Mitglied im Mobilitätsteam ist. „Wir haben hier viele Mitarbeiter, die über die Sommermonate mit dem Fahrrad kommen und im Winter den ÖPNV nutzen möchten. Eine Halbjahreskarte für den Winter gibt es aber nicht im Angebot des VVS, so dass die Mitarbeiter dann doch wieder mit dem Pkw anreisen.“



☒ Christine Ahbe berät im Auftrag der Stadt örtliche Unternehmen in Sachen nachhaltige Mobilität.

**T**rotz der Hürden, mit denen sich die Verantwortlichen für Mobilität immer wieder auseinandersetzen müssen, der Weg steht fest: So wurden beispielsweise die Gebühren für die Dauerstellplätze der Mitarbeiter in der Parkgarage erhöht. Das damit gewonnene Geld fließt in die Zuschüsse für die Inhaber der Firmentickets. Gibt ein Mitarbeiter seinen Dauerstellplatz in der Parkgarage zurück, erhält er eine einmalige Bonuszahlung von 300 Euro.

Nicht nur die An- und Heimfahrt der Mitarbeiter, auch der Fuhrpark des Klinikums stehen ganz im Zeichen der nachhaltigen Mobilität: Alle 45 Autos im neuen Fahrzeugpool werden mit umweltschonendem Erdgas betrieben. Zusätzlich stehen auf ausgewiesenen Stellplätzen zwei Carsharing-Fahrzeuge von stadtmobil zur Verfügung, um Auslastungsspitzen des Fuhrparks auszugleichen. Bucht ein Mitarbeiter ein Fahrzeug über die firmeneigene Software, so wird er erst einmal aufgefordert, eine mögliche Mitfahrgelegenheit mit Kollegen zu nützen, die dasselbe Ziel zur selben Zeit haben.

So lassen sich durch die Bildung von innerbetrieblichen Fahrgemeinschaften für Dienstfahrten wertvolle Ressourcen sparen und die Fahrzeugflotte wird dabei auch noch optimal ausgelastet. Das freut nicht nur die Finanzverantwortlichen und ist gut für die Umwelt, auch die Mitarbeiter haben die Möglichkeit vom innovativen Flottenmanagement zu profitieren: Bieten sie ihren eigenen Pkw als Dienstwagen

an und nehmen einen Kollegen mit, so erhalten sie einen höheren Vergütungssatz für die gefahrenen Kilometer als ohne Mitfahrer.

Überhaupt stehen die Beschäftigten und deren individuelle Mobilitätsbedürfnisse im Zentrum aller Maßnahmen. Vollmer und sein Mobilitätsteam setzen auf Information, Anreize und Eigenverantwortung zur Änderung des Mobilitätsverhaltens, Verbote aussprechen wollen sie nicht. Als zusätzlichen Impuls gibt es im Klinikum regelmäßig Mobilitäts- und Gesundheitstage, bei denen sich die Mitarbeiter über nachhaltige Mobilitätsangebote wie Jobtickets, Carsharing und Fahrgemeinschaften informieren können. Ein besonderes Highlight ist die jährliche, an einem Samstag stattfindende „RadTour de Holding“, die vom Mobilitätsteam organisiert wird und an der im letzten Jahr rund 250 Mitarbeiter teilgenommen hatten.

**U**m dies alles auf den Weg zu bringen, braucht es engagierte Leute, die über den Tellerrand hinaus schauen und dazu bereit sind, Zeit und Energie in neue Projekte und Ideen für das betriebliche Mobilitätsmanagement zu investieren. Vor allem aber braucht es eine engagierte Führungspersönlichkeit, die konsequent hinter dem Thema steht und die es vermag, aufgrund ihrer Position und ihrem Ansehen im Unternehmen auch die eine oder andere weniger beliebte Entscheidung durchzusetzen. Das schätzen auch die Mitarbeiter im Mobilitätsteam an Reinhard Vollmer,

der immer wieder Mittel und Wege findet, aufkommende Hürden zu überwinden und die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen bereit zu stellen. „Wir setzen um, was in unserem Möglichkeitsbereich liegt und haben noch Einiges vor“, sagt Reinhard Vollmer. Damit sich flächendeckend etwas ändern könne, müssten sich auch die Politik und vor allem die öffentlichen Verkehrsträger bewegen und den Leuten maßgeschneiderte Alternativen zum eigenen Pkw anbieten, meint der Klinikbedienstete.

**W**ir setzen auf viele kleine Bausteine, um die Leute weg vom Auto zu kriegen“, sagt Vollmer. Im Intranet gibt es ein Mobilitätsportal mit umfangreichen Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten, beispielsweise Busfahrpläne oder druckfertige Pläne der wichtigsten Radwege, in die auch bewährte Schleichwege eingearbeitet sind. Der Erfolg spricht für sich. Bei den Mitarbeitern, die im Umkreis von drei Kilometern von der Klinik entfernt wohnen, stieg die Quote der Radfahrer innerhalb von vier Jahren um neun Prozent. Insgesamt fahren 33 Prozent der Klinikbediensteten aus dieser Gruppe mit dem Rad. Bei den Mitarbeitern, die im Umkreis zwischen drei und fünf Kilometern wohnen, stieg die Quote ebenso um sieben Prozent wie unter den Mitarbeitern mit einem Anfahrtsweg zwischen fünf und zehn Kilometern. Einer der Umsteiger ist Ralf Kurfiss. Der 55-jährige Krankenpfleger legt seit anderthalb Jahren die drei Kilometer zwischen seinem Wohnort und dem Krankenhaus mit dem Rad zurück. Dafür hat er sich eigens ein E-Bike angeschafft, mit dem er jetzt auch im Winter unterwegs ist. „Das hilft mir, meine Trägheit zu überwinden“, sagt er. Und ganz nebenbei spart der Betriebsrat auch beim privaten Spritbudget. Immer mehr Klinikmitarbeiter machen es wie Kurfiss, immer öfter bleiben Autos in der Garage stehen. Alles in allem ein durchaus beachtlicher Trend, für den nicht nur die Anwohner rund ums Ludwigsburger Klinikum dankbar sind.

Für Martin Kurt, den radelnden Stadtplaner, ist es ohnehin keine Frage, dass der arbeitende Mensch in Zukunft nicht mehr wie „Gott gegeben“ mit dem Auto zur Arbeit fährt, sondern für sich das passende Paket schnürt. Pedelec, Mitfahrgelegenheit, Bus oder Bahn – bei ihm ist und bleibt es das Rad. „Als ich noch mit dem Auto gefahren bin, kam ich nach der Arbeit oft ungebremst auf die Familie“, sagt er im Rückblick. „Jetzt setze ich mich aufs Rad und fahre buchstäblich runter.“ Davon profitiere sein Arbeitgeber, die Stadt, weil ihm beim Radeln oft die besten Ideen kämen. „Und auch die Familie ist happy, weil ich jetzt viel entspannter nach Hause komme.“ ☒