



VERGNÜGT AUF DEM RAD: MANAGER GEORG SELE HAT IN SEINER FIRMA EIN NEUES MOBILITÄTSKONZEPT EINGEFÜHRT.

STRAMME WADEN STATT DICKER WAGEN

DAS UNTERNEHMEN INFICON IN LIECHTENSTEIN BELOHNT SEINE MITARBEITER, WENN SIE AUF DAS AUTO VERZICHTEN. DER NEBENEFFEKT: EIN NIEDRIGER KRANKENSTAND.

PHILIPP MAUSSHARDT / TEXT /// FRANZ KILLMEYER, CHRISTOPH PÜSCHNER / FOTOS

/// Die Sonne hat gerade ihre ersten Strahlen über den hoch aufragenden Mittagsspitz geworfen, als Urs Wälchli auf dem Fahrrad um die Ecke biegt. Er pfeift ein Lied. Die Aktentasche klemmt auf dem Gepäckträger, zwei Klammern halten die Hosenbeine seines beigefarbenen Anzugs eng an den Waden. „Was für ein schöner Morgen“, sagt er. „Wäre ich mit dem Auto gekommen, hätte ich nicht viel davon mitbekommen.“

Urs Wälchli streicht seinen Anzug glatt und geht durch die Glastüre in die Lobby des wuchtigen Industriebaus. Wälchli ist Geschäftsführer von Inficon in Balzers, einem Unternehmen, das Vakuum-Messgeräte für den Weltmarkt produziert. Er begrüßt seinen Management-Kollegen Georg Sele, der gerade seinen Fahrradhelm im Schrank eingeschlossen hat. „Der Brooks-Ledersattel“, sagt Wälchli, „ist saubequem. Der Kauf hat sich gelohnt.“ Anderswo mögen sich Führungskräfte über die Innenausstattung ihrer Limousine unterhalten – die Inficon-Manager fachsimpeln über Fahrradsättel.



MITGLIEDER VON FAHRGEMEINSCHAFTEN
BEKOMMEN GELD AUFS KONTO ÜBERWIESEN.



INFICON-GESCHÄFTSFÜHRER URS WÄLCHLI LÄSST SICH
JEDEN MORGEN DEN WIND UM DIE OHREN WEHEN.

Am Anfang stand eine simple Rechnung: „Als wir unser neues Firmengebäude planten, hätten wir für 75 Prozent der Mitarbeiter einen Parkplatz bereitstellen müssen. Dazu hätten wir zwei Tiefgaragengeschosse unter das Gebäude bauen müssen, eine enorme Investition“, sagt Georg Sele. Der Manager hatte eine bessere Idee: „Wir motivieren unserer Mitarbeiter, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr zu kommen.“ Keine leichte Aufgabe für ein Unternehmen auf dem Land, umgeben von hohen Bergen, dessen Belegschaft zu rund 70 Prozent täglich aus der nahen Schweiz einpendelt. Radwege gab es nur wenige und in Liechtenstein gilt das Auto vielleicht mehr noch als anderswo als Statussymbol. „Dabei“, sagt Sele, „sind Fahrzeuge doch genau genommen eher Stehzeuge. Sie stehen etwa 23 Stunden pro Tag in der Tiefgarage oder auf einem Parkplatz und kosten nichts als Geld.“

FAHRRADFahren ZAHLT SICH AUS

Weil man die Menschen am leichtesten über den Geldbeutel erreicht, tüftelte Sele an einem System, das diejenigen der 220 Mitarbeiter am Standort Balzers deutlich besser stellte, die bei der Fahrt zur Arbeit auf ihr Auto verzichten: Die Tiefgaragenparkplätze bei Inficon sind gebührenpflichtig. Ein Mitarbeiter, der leicht mit Rad oder Bahn ins Büro kommen könnte, muss satte 720 Franken im Jahr berappen. Wer eine Anfahrt von über einer Stunde in Kauf nehmen müsste, zahlt immerhin nur die Hälfte. Noch ausgeklügelter sind die positiven Anreize durch die Mitgliedschaft im firmeneigenen Mobilitäts-Club. Wer das Rad, den öffentlichen Nahverkehr oder eine Fahrgemeinschaft nutzt und sich verpflichtet, an höchstens zwölf Tagen im Jahr allein mit dem Auto zu kommen, bekommt als „Top-Mitglied“ 500 Franken aufs Konto überwiesen. Zusätzlich sind alle Club-Mitglieder auch Mitglied bei Mobility CarSharing Schweiz und können die Fahrzeuge an Arbeitstagen kostenlos benutzen – eines ist immer direkt am Firmeneingang zu haben.

Heute lassen mehr als die Hälfte aller Beschäftigten ihr Auto zu Hause und profitieren von dem Bonus-System, das den Verzicht belohnt. Doch der größte Profiteur ist Inficon selbst. „Wir haben einen der niedrigsten Krankenstände in Liechtenstein“, sagt Sele. „Ich führe das auch auf die stressfreie Anfahrt zurück: Radfahrer sind gesündere Menschen.“

MORGENDLICHE SAFARI

Für Heini Eggenberger, Leiter der Reparaturabteilung, war der Wechsel aufs Rad die Folge seiner Neugier: „Die Kollegen schwärmten mir ständig vor, wie erholungsam das sei, und da wollte ich das einfach einmal ausprobieren.“ Inzwischen ist die morgendliche Fahrt zur Arbeit für ihn zu einer Art Safari geworden: „Oft sehe ich einen Fuchs oder einen Fischreiher am Wegrand, manchmal springen Rehe über die Straße. Dann geht mir das Herz auf.“ Regelmäßig trägt Eggenberger seine Fahrstrecke in eine Excel-Tabelle ein: In fünf Jahren ist er nun schon 33 219 Kilometer mit dem Rad zur Arbeit gefahren. „Was glauben Sie“, fragt er, „was das mit dem Auto gekostet hätte?“

Inficon stellt Duschkabinen und Badetücher zur Verfügung, damit die Radler nicht verschwitzt an Schreibtisch und Werkbank müssen. Ursprünglich kamen



SIGERTYP: BISHER HAT HEINI EGGENBERGER
AUF SEINEM RAD 33 219 KILOMETER ZURÜCKGELEGT.

65 Prozent der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im eigenen Auto, heute ist die Quote nahe der selbst gesetzten 40-Prozent-Marke gelangt. Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß haben sich dadurch um etwa ein Drittel verringert. „Betriebliches Mobilitätsmanagement ist eine Aufgabe für Führungskräfte“, sagt Georg Sele. „Wenn sie nicht dahinter stehen, nehmen es auch die anderen nicht ernst.“

„Ich bin kein Mönch“ sagt Firmenchef Wälchli, „und schon gar kein Fundamentalist. Ich leihe mir manchmal zum Spaß einen Porsche aus. Aber auf dem Rad komme ich am Morgen als ganz anderer Mensch zur Arbeit.“ Am Nachmittag hat er noch einen Termin bei einer Liechtensteiner Bank. Da wird er den knallroten Carsharing-Kombi nehmen, der vor dem Firmeneingang steht. „Und ich parke ihn zwischen den Porsche und Mercedes der anderen Kunden. Das macht einen Heidenspaß!“ //



LITERATURTIPP

Der hier gekürzt wiedergegebene Artikel ist im „3. Alpenreport“ der Alpenschutzkommission CIPRA erschienen. In Reportagen und Hintergrundberichten informiert das Buch über Initiativen zu Ressourcenschutz und Nachhaltigkeit. „Ein positives Buch über die neuen Helden der Berge“, urteilt die „Süddeutsche Zeitung“.

Erschienen im Haupt-Verlag,
ISBN 978-3258072630, 22,90 Euro.