

Betriebliche Optimierungen von Velostationen Tagung vom 24.9.02 in Mülheim (Nordrhein-Westfalen D)

Mit dem Förderprogramm „100 Radstationen“ gehört das deutsche Bundesland Nordrhein-Westfalen in der Förderung von Velostationen zu den Vorreitern in ganz Europa. Zum 5jährigen Bestehen der Radstation in Mülheim führte die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen eine Tagung mit den Schwerpunkten der wirtschaftlichen Tragfähigkeit, Kooperationen mit Partnern und betrieblichen Optimierungen durch. Wichtiges Thema war dabei die Personalentwicklung. Die Tagungsunterlagen enthalten die Referate in zusammengefasster Form.

Weitere Informationen:

Entwicklungsagentur für Fahrradstationen NRW
Velostationen Schweiz

www.radstation.de
www.velostation.ch

29. November 2002

**Radstation:
Partner für innovative Konzepte, zukünftige
Dienste, Arbeit von morgen**

5 Jahre Radstationen in NRW und Mülheim an der Ruhr

Tagung vom 24. September 2002 in Mülheim an der Ruhr

1. Begrüßung

Die Tagungsteilnehmerinnen und –teilnehmer wurden durch die ADFC-Entwicklungsagentur für Fahrradstationen sowie Herrn Zowislo von der Mülheimer Stadtmarketing und Tourismus GmbH im Schloss Broich herzlich begrüßt. Ziel der Veranstaltung war es, das 5-jährige Jubiläum der Radstation in Mülheim sowie der Radstationen in NRW ein wenig feierlich zu begehen. Vor allem aber sollten sich die Anwesenden inspirieren lassen und über weitere Bausteine und Fragen diskutieren, die die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Radstationen, Kooperationen mit Partnern und Betreibermodelle betreffen.

2. Vorträge

Frank Schellberg: ***Projektentwicklung durch Personalentwicklung***

Herr Schellberg ist Betreiber der Radstationen in Mülheim und Geschäftsführer der Paritätischen Initiative für Arbeit (PIA), die heute 13 MitarbeiterInnen fest, weitere 17 Personen saisonal beschäftigt. Finanziert werden diese Stellen über das Programm „Arbeit statt Sozialhilfe“.

Vor dem Hintergrund des 5-jährigen Bestehens der Radstation fragt Herr Schellberg: „Was bewegt den Menschen?“ sowohl im Transportsinne auf seinen täglichen Wegen mit Rad, Bus, Bahn oder Auto, als auch im psychologischen Sinne, was bewegt ihn sich zu engagieren, neue Wege zu gehen, sich zu qualifizieren oder auch mit seinem Schicksal der Arbeitslosigkeit abzufinden.

Des weiteren fragt er, was den Menschen, den Unternehmer bewegt, neue Arbeitsplätze zu schaffen, neue Unternehmensbereiche und Produkte zu erschließen? Oder aber auch, was bewegt Menschen - Arbeitgeber, Aufsichtsräte, Vorstände - immer größere Unternehmensgewinne oder die Bewältigung von Unternehmenskrisen nur noch durch den Abbau von Arbeitsplätzen erreichen zu wollen?

In Mülheim entschied man sich vor 5 Jahren etwas radikal Neues zu wagen, nämlich Freiräumen zu schaffen, in denen Entwicklungsbedarfe ermittelt sowie Ideen und Projekte gemeinsam umgesetzt wurden. „Wir sprachen mit arbeitslosen Menschen“, so Schellberg, „uns interessierte, was sie können, welche Erfahrungen sie mitbringen, wo ihre Ziele liegen und - im Kontext unserer Projekte - was wir tun müssen und was sie dazu beitragen können.“ Mittlerweile bieten die MitarbeiterInnen von PIA neben den Kerndienstleistungen der Radstationen den Service Carsharing – public car an. Sie betreiben den Heimlieferservice shop and go. Außerdem ist die PIA Veranstalter privater Feiern bis hin zu kommunalen Großveranstaltungen. Für Grillplatzanmietung, Equipmentservice usw. - kurz Freizeitdienste ist die PIA Ansprechpartner.

Eine zentrale Aufgabe der PIA ist die Beschäftigungsförderung. Herr Schellberg stellte bei seinem Ansatz Parallelen zu den Ideen des führenden Personalberaters Herrn Dr. Reinhard Sprenger fest und bat ihn, auf dieser Tagung seine Ideen und Ansätze der Personalentwicklung vorzutragen.

Dr. Reinhard K. Sprenger: **Personalentwicklung – für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung**

Gastreferent der Tagung war Dr. Reinhard Sprenger. Er selbst ist sonst eher in Bereichen tätig, in denen die Leute „scheinbar feste Arbeitsverhältnisse“ haben. Er gehört zu den Personalberatern der 100 Dax-Unternehmen in Deutschland und stellte seine Ideen und Ansätze menschlicher Personalpolitik, aber auch seine Erfahrungen aus dem Management vor.

Was heißt Personalentwicklung? Reinhard Sprenger hebt die beiden Begriffe Personal und Entwicklung hervor, die beide bestimmte Botschaften beinhalten. Der Begriff Personal ist allgemein negativ besetzt, es fallen Assoziationen wie Kosten, eine funktionierende Masse etc. Er bezeichnet den Begriff Personal als einen „typischen Kollektivsingular“, der in Richtung Masse geht, kein Gesicht hat. Entwicklung hingegen wird positiv empfunden. Mit Entwicklung wird Fortschritt und Veränderungen verstanden; Veränderungen die möglich und wünschbar sind. D.h. in dem Begriff Personal-Entwicklung stecken zwei entgegengesetzte Bedeutungen. Sprenger macht darauf aufmerksam, dass mit diesem Begriff „der Mensch gewissermaßen ein Instrument ist zur Erreichung von Zwecken, die nicht in ihm selbst liegen.“

Die zentrale Frage nach Sprenger heißt: „Wie schaue ich den anderen an?“ Hintergrund dieses Ansatzes ist „das Anderssein des Anderen“. Wie sehe ich den Anderen? Ist er Mittel zu meinem Zweck oder ist er auch Selbst-Zweck. Hat er eigene Ziele, die mit meinen zu vereinbaren sind?“ Denn jeder Mensch ist anders, anders als man selbst. Jeder hat besondere Eigenschaften. An diesem Punkt fängt in einem Unternehmen das an, was Personalentwicklung genannt wird, stellt Sprenger ironisch fest. An dem Anderen wird so lange herumgeschraubt, dass er in seiner Besonderheit nicht oder kaum noch wahrzunehmen ist. Das Besondere findet dann außerhalb der Arbeitszeit statt. Manager jammern über ihr Personal und fragen nicht, warum nutzen sie ihre kreativen Energien nicht bei mir. Sondern im Gegenteil, sie hindern die Mitarbeiter daran, das zu tun, was sie wollen und auch können. Aber, so Sprenger, „Alles das, was das Überleben einer Organisation sichert ist das radikal Individuelle, alles das Besondere und das ist nur der einzelne Mensch, niemals die Organisation.“

Eines der wesentlichsten Voraussetzungen menschlicher Beziehungen – berufliche wie private – ist der gegenseitige Respekt! Eine Untersuchung hat ergeben, dass ca. 67 % aller Mitarbeiter sagen, dass sie lustlos ihren Job machen. Zurückzuführen ist das auf die Respektlosigkeit. Wenn aber der Eigenwert durch Vorgesetzte, Mitarbeiter, Partner usw. nicht geschätzt wird, geht jeder „mit mechanischer Reflexhaftigkeit in den Widerstand“. Das muss nicht offen, sondern kann auch verdeckt sein. Die Ursache aller Konflikte ist nach Sprenger ein Eigenwertkonflikt. Es gibt keine Sachprobleme, alles sind immer Beziehungskonflikte, die darauf zurückzuführen sind, dass Menschen sich nicht respektieren bzw. respektiert fühlen.

Sprenger erwartet von Führungskräften, dass sie absolut wertschätzend gegenüber jeder Person und sehr klar in den Forderungszusammenhängen, was Leistung angeht, sind. Er sieht eine der grundlegenden Verwechslungen in der Kommunikation und Kooperation im Unternehmen zwischen der bedingten und unbedingten Zuwendung. Das, was wirklich ansteht, ist die unbedingte Zuwendung,

die nicht an Leistungsbedingungen geknüpft ist. Diese zeigt sich in Zugewandtheit, Interesse, Aufmerksamkeit und Wertschätzung.

Sprengers zentrale These ist: „An der Freiheit des Anderen kommt niemand vorbei – niemand!“ bzw. wenn man es schafft, muss man auch den Preis dafür zahlen.

Die Basis jeder Kooperation, sowohl zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern als auch zwischen Geschäftspartnern ist die Verhandlung. D.h. es werden Erwartungen offengelegt und anschließend geschaut, wo gemeinsame Interessen sind bzw. wo der Punkt ist, dass beide Partner ja sagen. Eine Zauberformel guter Kooperation heißt: „Why not?“, leider nur wird oftmals nach der Devise: „yes, but...“ gehandelt.

Sprenger hebt einen weiteren Aspekt jeder guten Kooperationsbeziehung oder jeder Partnerschaft (beruflich wie privat) hervor, nämlich das Bewusstsein ihres Bedrohtseins. D.h. jede Kooperation, die ich nicht beenden kann, geht in die Respektlosigkeit, weil keine Notwendigkeit besteht, sich um den Erhalt dieser Kooperation zu bemühen. Oder anders ausgedrückt: wenn ich möchte, dass das Personal in meinem Unternehmen bleibt, werbe ich darum, gehe respektvoll mit den Menschen um. Wenn die Mitarbeiter nicht weggehen können, aus welchen Gründen auch immer, geht man automatisch in die Respektlosigkeit. Er bezeichnet alle Beziehungen, die man nicht beenden kann als würde- und respektlos.

In diesem Zusammenhang taucht ein weiterer wichtiger Begriff auf: Vertrauen. Wenn Menschen nicht die Möglichkeit haben, zu einer Kooperation nein zu sagen, gibt es keine Möglichkeit für Vertrauen. Das heißt, wir können nur etwas wählen, was wir auch abwählen können. Sobald wir es nicht abwählen können, können wir auch nicht wirklich wählen.

Ein Problem, das viele Radstationsbetreiber betrifft, ist, dass sie nur befristete Arbeitsverhältnisse anbieten können und zudem mit öffentlichen Geldern arbeiten. Die entscheidende Frage, so Sprenger, ist, wie wir es schaffen können, dass gesellschaftlich notwendige Arbeit, jetzt über ABM oder AsS finanziert, tatsächlich bezahlt wird. Eine Ursache der momentan schlechten Arbeitsmarktbedingungen sieht er darin, dass der Preis von Arbeit künstlich hochgehalten wird. Die Lösung kann aber nicht sein, eine Schutzmaßnahme nach der anderen aufzubauen, sondern diese Schutzmaßnahmen müssen schrittweise zurückgefahren werden bzw. Schutz darf von vornherein nur zeitlich begrenzt sein. Denn durch diese Schutzmaßnahmen wird man nie Selbstverantwortung erreichen, da sich die Menschen an diese Gelder gewöhnen und die Eigenverantwortung ausgehebelt wird.

Personalentwicklung sollte nach Sprenger viel mehr Persönlichkeitsentwicklung sein. Persönlichkeitsentwicklung kann nur selbst gestaltet sein, nicht zentralistisch und fremdgestaltet. Das bedeutet, dass der Einzelne in viel höherem Maße wertgeschätzt werden muss. Das heißt auch, dass man nicht an hierarchischen Strukturen festhält, sondern dass jeder guckt: „Was kann ich tun?“

Reinhard Sprenger rät den TagungsteilnehmerInnen, die aus kleineren Unternehmen und Vereinen kommen, nicht irgendwelchen Managementmoden hinterherzurennen, sondern den gesunden Menschenverstand einzusetzen und zu hinterfragen: „Wozu soll das gut sein? Was soll das bringen?“

Denn Personalentwicklung im traditionellen Sinne heißt oftmals „Du wärst ein sehr viel besserer Mensch, wenn Du ein Anderer wärst“ und das kann es nach Sprenger nicht sein.

Die Betreiber von Radstationen sollten die Potenziale ihrer Mitarbeiter nutzen, die unter Umständen zur Bereicherung des Dienstleistungsangebotes der Radstation beitragen können wie dieses z.B. in Mülheim praktiziert wird.

Uwe Marquardt: ***Wenn Ihnen Service wichtig ist ...***

Herr Marquardt ist privater Betreiber der Radstation in Bünde. Er bewirtschaftet 258 Stellplätze, die zu etwa 50 % ausgelastet sind.

Seine Motivation, eine Radstation zu betreiben, war u.a. auch die Förderung des Radverkehrs. In Bünde hat der Radverkehr erheblich zugenommen, das Fahrrad wird im Straßenverkehr und im Verkehrsverbund Bahn-Rad häufiger genutzt.

Dienstleistungen in hoher Qualität anzubieten ist die Devise Herrn Marquardts. D.h. er arbeitet mit Personal, „die wissen, was sie tun“. Er bietet einen Werkstattservice mit Mobilitätsgarantie an, die Öffnungszeiten sind verlässlich und er hat überdies ein automatisches Zugangssystem, das einen 24-stündigen Zugang gewährleistet.

Als problematisch sieht Herr Marquardt an, dass die Radstation insgesamt drei Stunden täglich länger geöffnet hat als sein Fahrradgeschäft. Das führte zu einer Unterdeckung von ca. 6.000 €/Jahr. Ein automatisches Zugangssystem bedeutete für ihn auch weniger zusätzliche Öffnungszeiten und damit weniger Kosten. Durch die Fahrradaufbewahrung allein trägt sich seine Radstation nicht, er kann den „Radstationsmisserfolg“ nur durch die Werkstatte Erlöse ausgleichen. Allerdings ist auch das eine Fehlrechnung, da er seine Leistungen aus dem Geschäft miteinbringt. „Diese Werkstatteleistungen haben aber primär nichts mit der Radstation, mit der Abstellanlage an sich zu tun.“

Automatisierung ist nach Meinung Herrn Marquardts für kleine und mittlere Radstationen besonders wichtig, da sie keine ausreichenden Erträge aus den Parkgebühren erzielen können. Durch automatische Zugangssysteme können zumindest die langen Öffnungszeiten abgedeckt und Kosten gesenkt werden. Er appelliert an die Entwicklungsagentur und das Land, darüber nachzudenken, ein gemeinsames System zumindest für NRW zu entwickeln, ein System mit dem ein automatischer Zugang zur Radstation, die Identifikation der Person sowie eine Verlängerung der Tickets auch ohne Personenanwesenheit möglich ist.

Insgesamt hat die Radstation durch die Werkstatt viele Kunden gewonnen. Dabei handelt es sich nicht um Kunden, die ihr Fahrrad in der Radstation parken, sondern bei ihnen hat sich „die Radstation als Begriff, auch durch die Events die wir gemacht haben im Kopf der Leute festgesetzt, irgendwo als: wenn ich ein Probleme habe mit dem Fahrrad, dann fahre ich zur Radstation“.

Gustav Bölke, Barbara Hordt: ***Von der ABM in die Selbstständigkeit – Neue Ansätze für Betriebskonzepte***

Beide ReferentInnen zeigen in ihrem Vortrag Möglichkeiten auf, wie Radstationen auch betrieben werden können, nämlich als selbständiges Projekt. Allerdings ist ein Übergang von der ABM in die Selbstständigkeit nicht so einfach möglich, da unterschiedliche Voraussetzungen gegeben sind.

Die Ausgangslage von Radstationen ist sehr unterschiedlich sowohl was Beteiligte und Interessen anbelangt als auch die Ziele. Die meisten Radstationen laufen unter arbeitsmarktpolitischen Zielsetzungen. Skepsis besteht gegenüber der Wirtschaftlichkeit. Im Kerngeschäft gib es nur eingeschränktes Marktpotential, dass den Aufbau weiterer Geschäftsfelder erfordert.

Eine Kombination beider Ansätze, d.h. privatwirtschaftlicher und gemeinnütziger Konzepte, sind die sozialen Wirtschaftsbetriebe. Diese integrieren arbeitsmarktpolitische Zielgruppen, orientieren sich am Markt und arbeiten nach Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Tragfähigkeit.

Gemeinsamkeiten sozialer Wirtschaftsbetriebe und Radstationen

- Integration von Langzeitarbeitslosen in Verbindung mit Marktorientierung,
- Doppelbelastung der Geschäftsführung bzw. der Leitung,
- Subventionierung der Personalkosten,
- Einführung neuer Produkte und Dienstleistungen,
- Reiz der Zuschüsse.

Im Unterschied zu den gemeinnützigen Radstationen sind die sozialen Wirtschaftsbetriebe gewerbliche Unternehmen mit eingeschränkter Beteiligung von nicht gewerblichen Organisationen. Die Verantwortung und das Risiko liegen bei der Geschäftsführung. Fachliche und kaufmännische Erfahrungen sind für die Leitung und die Personalführung notwendig. Die Personalkostenförderung ist begrenzt. Das Produkt „Radstation“ zeichnet sich nach Herrn Bölke durch folgende Merkmale aus:

- Es handelt sich um ein Produkt mit eingeschränktem Marktpotenzial und – fähigkeit.
- Die Preise sind sehr elastisch und saisonabhängig.
- Die Personalkosten sind sehr hoch, und lassen sich nicht durch die Kunden der Radstation nicht refinanzieren.
- Die Wirtschaftlichkeit und der Break-even sind kaum realisierbar bzw. darstellbar.

Insgesamt muss sich eine Radstation weitere Geschäftsfelder erschließen. Mögliche Konzepte einer Radstation könnten sein: Reine Radstation/Parkhaus, Dienstleister ums Fahrrad, Dienstleister um den Bahnhof, Dienstleister um die Freizeit, Beschäftigung und Qualifizierung – so wie sie bislang auch betrieben werden. Aber alle Konzepte müssen sich an der jeweiligen Marktsituation und an der Minimierung von Kosten orientieren. Für Existenzgründer gibt es Beratungsangebote, außerdem Investitionskredite und Hilfen zum Lebensunterhalt für gewerbliche Gründer.

Fazit:

Die Frage, wie man aus dem Bereich der Qualifizierungs- und Beschäftigungsförderung, also der öffentlichen Finanzierung, in eine reine Marktfinanzierung kommt, ist nicht einfach zu beantworten. Denn die Rahmenbedingungen der Qualifizierung und Beschäftigungsinitiative sind geprägt durch die Förderungen mit dem *Ziel der Arbeitsmarktintegration* und *nicht* dem Ziel, am Markt ein wirtschaftlich tragfähiges Unternehmen zu machen. „Diese beiden Zielsetzungen konkurrieren miteinander.“ Frau Hordt geht davon aus, dass Radstationen, solange sie auf dem Gebiet der Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiative tätig sind, immer einer öffentliche Zuschussfinanzierung benötigen.

Der Übergang aus einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsinitiative in ein marktorientiertes Unternehmen lässt sich nur schwer unter den gegebenen Rahmenbedingungen gestalten. Ein Ansatzpunkt in NRW sind die sozialen Wirtschaftsbetriebe, wo von vornherein gesagt wurde, es werden nur Unternehmen finanziert, wo es einen verantwortlichen Unternehmer gibt und die Beteiligung von gemeinnützigen Organisationen höchstens 25 % auf der Gesellschafterebene beträgt. Es wurde von Beginn an nach den Gesetzen des Marktes gewirtschaftet.

3. Wesentliche Aussagen aus der Podiumsdiskussion

In der Podiumsdiskussion wurde nochmals die Frage: Beschäftigungsförderung trotz Beschäftigungsmaßnahmen diskutiert, die auch den größten Raum einnahm. Erörtert wurde außerdem, welche Kooperationen für Radstationen wichtig, nötig und wünschenswert sind.

Auf dem Podium saßen:

Herr Salein, Ministerialrat im Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Herr Kupzog, Bahnstationsmanager, DB Station und Service AG,

Herr Simoneit, Ruhrgebietstouristik GmbH

sowie die Referenten:

Herr Schellberg, Betreiber Mülheim

Herr Marquardt, Betreiber Bünde

Frau Hordt, G.I.B. Bottrop

Herr Bölke, G.I.B. Bottrop.

Die Diskussion wurde geleitet durch Herrn Andreas Lange, Radiomoderator der Sendung Leonardo beim WDR.

Teil I der Podiumsdiskussion: Arbeitsmarktpolitische Programme und Fragen

Es wurde - anknüpfend an den Vortrag der Gesellschaft für innovative Beschäftigungsförderung (G.I.B.) - die Frage diskutiert, ob es nicht möglich wäre, die beiden Konzepte, also die privat wirtschaftliche Radstation und die gemeinnützig betriebene Radstation zu verbinden, um unabhängig von öffentlicher Förderung marktorientiert zu wirtschaften.

Frank Schellberg:

„Wir bieten zwei Produkte an: zum einen die Produkte, die wir verkaufen und zum anderen die Beschäftigungsförderung. Wir haben Produkte, die sich am Markt nicht rechnen, wir haben Arbeit, die zu teuer ist und wir haben Menschen, die sich am Markt zu 100 % nicht rechnen. Wenn man das alles zusammenbringt - intelligent zusammenbringt - kann man damit, wie wir das in Mülheim machen, eine ganze Menge bewegen, dann kommen auch verschiedene Töpfe zusammen ...“

Herr Bölke:

Es gibt Beispiele, die beides kombinieren: die sozialen Wirtschaftsbetriebe wie z.B. ein Recycling-Betrieb. Dieser produziert für den Markt, verkauft Güter und bietet eine Dienstleistung an. Darüber hinaus versteht sich dieser Betrieb als Dienstleister für die Kommune, in einigen Bereichen arbeitet er mit Sozialhilfeempfänger und bekommt dafür Zuschüsse vom Sozialamt.

Frau Hordt:

Die Möglichkeit, Qualifizierungsmaßnahme und Beschäftigungsförderung sowie marktorientiertes Wirtschaften zu verbinden gibt es nur dann, wenn es durch die Politik befürwortet, gewollt wird. Ihre These aber ist, dass unter den Rahmenbedingungen des Bundes, Hartzkommission usw. Träger von Qualifizierungs- und Beschäftigungsmaßnahmen stark unter Druck kommen werden. „Weil wir nicht den dauerhaft finanzierten zweiten Arbeitsmarkt haben, wo jemand ABM oder AsS gibt und jemand dauerhaft zur Verfügung steht“.

Gefordert wird, die ABM- und AsS-Kräfte in den Arbeitsmarkt zu integrieren und das unter immer schärfere Rahmenbedingungen.

Sie geht davon aus, dass Träger, die sich nur an dem orientieren, was es im Moment gibt, immer mehr unter Druck kommen werden.

Ihre Prognose heißt, dass die Politik keine Rahmenbedingungen bieten wird, gesellschaftlich notwendige Arbeit zu ermöglichen. Die Arbeitsmarktpolitik konzentriert sich auf das wesentliche Ziel: die Arbeitsmarktintegration und nicht auf die Ausfallfinanzierung für gesellschaftlich notwendige, aber nicht finanzierbare Tätigkeitsbereiche.

Bestätigt wird ihre Prognose durch **Frau Wagner** vom Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen.

„Wir befinden uns wirklich in einer Umbruchphase“ und sie rät den TeilnehmerInnen sich rechtzeitig mit dem neuen Denken zu beschäftigen.

Eine Chance sieht sie in den Lohnkostenzuschüssen. Es gibt keine Indikatoren dafür, dass Lohnkostenzuschüsse generell abgeschafft werden, sondern dass es eine einheitliche Regelung für Einstellungshilfen geben wird.

Auf die Frage nach der unterschiedlichen Handhabung von Arbeitsämtern mit der Förderung von ABM-Stellen antwortet Frau Wagner folgendes:

Seit 1998 gibt es ein neues Recht der Arbeitsförderung, das alte ist übergegangen in das Sozialgesetzbuch. Mit dieser Ära hat es eine Selbständigkeit der Arbeitsämter gegeben. „Man wollte ab, von den alten Strukturen.“ Jedes Arbeitsamt bekommt seine Mittel und entscheidet dann aufgrund von Arbeitsmarktanalysen, welche benachteiligte Personengruppen gefördert werden. Das kann bedeuten, dass in einem Arbeitsamt mehr ABM gefördert wird, als in einem anderen, da es gibt unterschiedliche Schwerpunkte gibt. „Das hat nichts damit zu tun, dass das Recht der Arbeitslosen dann nicht respektiert würde. Es gibt in dem Sinne kein Recht auf gleiche Förderung. Dafür reichen die Fördertöpfe nicht aus.“ Es können nicht für jeden Arbeitslosen gleiche Förderungen gewährt werden. Das sieht der Zuschnitt der Arbeitsförderung, der gesetzlich festgelegt ist, nicht vor. Die lokalen Arbeitsämter müssen sich in diesem rechtlichen Rahmen bewegen.

Teil II der Podiumsdiskussion: Verkehrspolitik und Kooperationsbeziehungen

Zu den Förderrichtlinien und der Möglichkeit, Gewinne zu erzielen äußert sich Herr Salein:

- Das Land NRW fördert den Baukörper für die Fahrradstation, aber auch die Werkstattausstattung oder eine vollautomatische Waschmaschine. „Die magische Grenze liegt bei 1.500 Euro.“

- Die Förderrichtlinien wurden 1998 neu geschaffen. In die Förderung von Fahrradstationen wurde bewusst die Möglichkeit geschaffen, dass Fahrradstationen wirtschaftlich, d.h. mit Gewinn betrieben werden können, ohne dass der Zuschussgeber direkt an den Gewinnen beteiligt werden will.
- Fahrradstationen sind, trotz aller möglichen Nebendienstleistungen, eine Verkehrseinrichtung. Das Land betreibt keine Wirtschaftsförderung, sondern die Mittel aus dem GVFG stehen ausschließlich für die verkehrliche Maßnahme bereit. Seit der Novellierung des GVFG können erst die Umsteigebeziehungen auf den öffentlichen Nahverkehr gefördert werden.

Herr Kupzog stellt die Kooperationsbeziehungen aus seiner Sicht dar:

- Es gibt drei Kooperationspartner bei dem Projekt Radstation: die MWMEV, die Kommune und die Bahn. „Die Kommune ist normalerweise dafür zuständig, Park & Ride, Bike & Ride als Aufgabenträger an den Bahnhöfen und anderen Verkehrsstationen zu integrieren oder zu etablieren.“
- Für die Bahn war die Einrichtung von Radstationen insofern interessant, als dass sie die Bahnhöfe aufwerten und eine erhöhte soziale Kontrolle an unbesetzten Bahnhöfen stattfindet. Aus diesem Grund stellt sie den Kommunen 10 Jahre kostenlos die Infrastruktur zur Verfügung.
- Da die Zweckbindungsfrist bei der Förderung von Radstationen 10 Jahre beträgt, wurde auch der Vertrag zwischen der Bahn-AG und der Kommune über 10 Jahre abgeschlossen.
- Nach Ablauf der 10 Jahre muss die Frage was mit den Flächen wird, neu zwischen Kommune, Bahn und Ministerium ausgehandelt werden.
- Die Bahn ist ein Wirtschaftsbetrieb, die sich an den Ausgaben orientieren muss, da bleibt die eine oder andere Dienstleistung auf der Strecke. „Wir müssen wirtschaftlich arbeiten. Wir haben Zielvorgaben. Wir wollen an den Aktienmarkt gehen als Unternehmen, als Wirtschaftsunternehmen. Die Bahn AG hat eine Zielsetzung, wirtschaftlich dazustehen, ohne Subventionen zu empfangen.“

Frank Simoneit zum Thema Tourismus und Radstationen :

„Ein grundlegendes Problem im Freizeit- und Tourismusbereich ist, es reicht nicht aus, zu kommunizieren, es gibt eine Radstation. Sondern die Leute brauchen ein Produkt. Es muss Sinn machen, die Radstation aufzusuchen und man muss sie nutzen können. Man muss schon über den Begriff Radstation für sich selber klar haben, das ist was positives, da gibt es was, was für mich sinnvoll nutzbar ist.“
Seiner Meinung nach ist der Begriff Radstation noch nicht positiv genug besetzt, was daran liegen könnte, dass ausreichend Produkte mit der Radstation verknüpft sind wie z.B. in Mülheim.

Eine zentrale Frage dieser Tagung war, wie Konzepte aussehen können, um Radstationen wirtschaftlich tragfähig zu betreiben. Verschiedene Konzepte wurden vorgestellt. Die ganze Problematik der Qualifizierungs- und Beschäftigungsinitiativen, die Rahmenbedingungen der Arbeitsmarktförderung und die negativen Aussichten wurden hinreichend diskutiert. Diese Zusammenfassung soll durch einen wichtigen Aspekt, den Herrn Salein auf der Tagung einbrachte, abgeschlossen werden:

„Es wird sicher ein steiniger Weg werden, um zu einem dauerhaften Betrieb von 100 Fahrradstationen zu kommen. Es kommt auf die verkehrspolitische Einstellung in jeder einzelnen Kommune an. Wir haben in den Kommunen ähnliche

Fördermaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen. Es gibt keine Kommune, die eine Straße stilllegt, nur weil der Betrieb einer Straße ein Zuschussgeschäft ist. Und genauso muss ich an die Verantwortlichen in den Kommunen appellieren, auch die Fahrradstation als ein Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik anzusehen, die ich nicht losgelöst sehen kann. Ich muss die Fahrradstationen im System sehen, im System eines umweltfreundlichen Verkehrsverbundes.“