

Neue Jobperspektiven für Langzeitarbeitslose Kommunen schaffen „Bürger-Arbeit“

Angeht zäher Verhandlungen der Koalition auf Bundesebene zeigen die Städte und Arbeitsgemeinschaften (ARGE) Kreativität zur Schaffung von Jobperspektiven für Langzeitarbeitslose. So mit der „Düsseldorfer Bürger-Arbeit“, die seit Mitte März diesen Jahres versucht, 100 Langzeitarbeitslosen neue und dauerhafte Perspektiven durch Tätigkeiten im sozialen Bereich, in Schulen oder im Umweltschutz zu geben.

Die Stellen für die „Düsseldorfer Bürger-Arbeit“ müssen gemeinwohlorientiert sein und können bei den Wohlfahrtsverbänden, bei Vereinen, Selbsthilfeorganisationen, Schulen, Fördervereinen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaften eingerichtet werden. Peter Lorch, der Geschäftsführer der ARGE Düsseldorf, hebt hervor, dass es sich um reguläre sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse im Niedriglohnsektor handelt. „Viele unserer Kunden werden zum ersten mal seit Jahren wieder einen Arbeitsvertrag in Händen halten und ein regelmäßiges, selbstverdientes Einkommen beziehen“, so Lorch.

Im Vorgriff auf landes- oder bundespolitische Vorgaben wurde die „Düsseldorfer Bürger-Arbeit“ von der ARGE Düsseldorf entwickelt und organisiert. „Die ‚Düsseldorfer Bürger-Arbeit‘ schafft Beschäftigung für Menschen, die auf absehbare Zeit aufgrund ihrer individuellen Voraussetzungen keine Chancen auf dem regulären Arbeitsmarkt haben“, erläutert Peter Lorch die Zielrichtung des Projektes. Dazu zählen beispielsweise Men-

schen mit gesundheitlichen Einschränkungen, fehlenden sozialen Kompetenzen oder mangelnder Konfliktfähigkeit. Dazu können aber auch Menschen gehören, die aufgrund langer Arbeitslosigkeit - über drei Jahre - und mit entsprechenden Frustrationserlebnissen, den Kontakt zur Arbeitswelt verloren haben.

Finanziert wird die „Düsseldorfer Bürger-Arbeit“ durch eine Umschichtung der Gelder, die ansonsten als Leistungen für den Lebensunterhalt (Arbeitslosengeld II) und für Unterkunftskosten (KdU) ausgezahlt werden. „Im Gegensatz zum Kombilohnmodell fließen nicht nur Bundesmittel ein, sondern auch die Kommune beteiligt sich im Rahmen der eingesparten Unterkunftskosten. Außerdem steuern auch die - gemeinnützigen - Arbeitgeber einen Anteil zur Finanzierung dieses Projektes bei“, beschreibt Peter Jäger, der Leiter der Düsseldorfer Agentur für Arbeit, das Finanzierungsmodell. Für die Arbeitgeber ist wegen des geringen Refinanzierungspotenzials der Eigenanteil auf monatlich 200 Euro angesetzt. Es werden Arbeitsverträge im Niedriglohnbereich geschlossen, so dass durch Arbeitsentgelt und gegebenenfalls Wohngeld (Kindergeld, Kinderzuschlag) der notwendige Bedarf gedeckt wird und der ALG-II-Anspruch entfällt.

„Natürlich achten wir auch darauf, dass die ‚Düsseldorfer Bürger-Arbeit‘ arbeitsmarktneutral ausgestaltet wird“, so Jäger weiter. „Das bedeutet, dass bestehende Beschäftigungsverhältnisse nicht gefährdet werden dürfen“.

Organisations- und Finanzreform des öffentlichen Personennahverkehr Land stiehlt sich aus der Verantwortung



Wolfgang Ewald, Sprecher der neuen SGK-Projektgruppe „Zukunft des ÖPNV in NRW“

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat ihre Vorstellungen für eine Organisations- und Finanzreform des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in NRW vorgelegt, die auf zum Teil heftige Kritik stößt. Nach Vorstellung von Landesverkehrsminister Oliver Wittke (CDU) sollen ab dem Jahr 2008 drei neue Kooperationsräume in NRW entstehen, die zwar die bisherigen neun Zweckverbände (VRR, VRS, ZVM etc.) nicht ersetzen, jedoch als „ÖPNV-Zentren“ für die Bestellung des schienengebundenen Verkehrs (SPNV) und die Verteilung von pauschalierten Fördermitteln für Betrieb und Investitionen im Nah- und Regionalverkehr zuständig sein sollen. Für die Bewilligung der Gelder sollen die drei Kooperationsräume an die Stelle der fünf Bezirksregierungen treten.

Als „Treppenwitz“ bezeichnet Bodo Wissen, verkehrspolitische Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, diesen Vorschlag zur Neuorganisation des Nahverkehrs, nachdem immer angekündigt worden sei, die Anzahl der Verkehrsverbände unter dem Stichwort der „Entbürokratisierung“ deutlich zu reduzieren. Nun geschehe genau das Gegenteil, so Wissen. Auch andere Verkehrsexperten sehen die Gefahr, dass mehr Bürokratie auf-, statt abgebaut werde. Mit Argwohn wird insbesondere im ländlichen Raum betrachtet, dass die Landesregierung ein „Landesnetz“ im Umfang von 40 Millionen Zugkilometer definieren will, die im besonderen Landesinteresse liegen sollen und für die Fördermittel vorab gebunden werden sollen. So sieht der DGB Bezirk NRW die Gefahr, dass durch das Landesnetz der Entscheidungsspielraum der Kooperationsräume stark eingeengt wird.

Die Sorge scheint insbesondere dadurch gerechtfertigt, dass die Neuorganisation des Nahverkehrs vor dem Hintergrund und aus Anlass gekürzter Bundesmittel erfolgt. Im Gegensatz zu anderen Bundesländern weigert sich die nordrhein-westfälische Landesregierung, die Kürzungen durch Mehreinnahmen bei der Mehrwertsteuer zu kompensieren. Das Land leitet Kürzungen von insgesamt 515 Millionen Euro direkt an die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weiter. Nach Auffassung von Wolfgang Ewald, Sprecher der SGK-Projektgruppe „Zukunft des ÖPNV in NRW“, stiehlt sich das Land damit aus der Verantwortung mit der Folge weiterer Abbestellungen im Nahverkehr. „Dies hat gerade für die Menschen, die als Berufspendler auf einen funktionierenden Nahverkehr angewiesen sind, gravierende Folgen.“ so Ewald. Es könne auch keine Lösung sein, den Zweckverbänden zu überlassen, sich um den kleiner gewordenen Kuchen zu streiten. Weitere Kürzungen sieht Ewald daher bei den Verkehren, die Kooperationsraumgrenzen überschreiten.

Eines, so Ewald weiter, berücksichtige die Landesregierung überhaupt nicht: die Behandlung der bestehenden Verkehrsträger und deren Finanzierung. In den vergangenen 10 Jahren ihres Bestehens hätten gerade die fünf westfälischen Zweckverbände eine Fülle von Wettbewerbsverfahren erfolgreich durchgeführt und kostensenkende Verträge mit verschiedenen Anbietern geschlossen. Für die Chancen, aber auch die Risiken, aus diesen Altverträgen stehen die jeweiligen Gebietskörperschaften bzw. Zweckverbände gerade. Es dürfe nicht sein, daß über einen neuen Dachverband Risiken bestehender Verträge neu über Westfalen verteilt würden. Der Entwurf des Gesetzes lasse nicht erkennen, dass diese für die Gebietskörperschaften entscheidenden Fragen Eingang in die Überlegungen gefunden hätten. „Hier ist dringend nachzuarbeiten.“, so Ewald.



Beispiele

„Düsseldorfer Bürger-Arbeit“



Bei der Ganztagsbetreuung in Schulen (OGATA) können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der „Düsseldorfer Bürger-Arbeit“ Essen austeilen und andere Hilfstätigkeiten verrichten, damit die Erzieherinnen sich ihren Kernaufgaben, nämlich der pädagogischen Betreuung der Kinder widmen können.

Als Stadtteihelfer könnten sie Hilfsdienste für ältere oder hilfsbedürftige Bürger leisten, die über andere Finanzierungen - Pflegeversicherung, Behin-

derntenfahrdienst etc. - nicht organisiert werden können. Dabei kann es sich sowohl um Fahrdienste, beispielsweise aus der Senioreneinrichtung zum zum Besuch des Friedhofes, um Begleitdienste oder andere Handreichungen wie Einkaufshilfe oder Haushaltshilfe handeln.

Auch die Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeit ist denkbar: Administrative Arbeiten, wie Bürohilfstätigkeiten, Mithilfe bei der Organisation von Veranstaltungen, Fahrdienste oder Reinigungs- und technische Dienste für ehrenamtlich tätige Bürger in Selbsthilfeorganisationen, Fördervereinen, Verbänden oder im Umweltschutz.

Verwaltungsstrukturreform SPD beschließt Eckpunkte

„Wer will diese Reform? Die Bezirksregierungen und die Regionalräte nicht, die Landschaftsverbände und Landschaftsversammlungen nicht, die Kammern und die Verbände nicht, selbst die Wissenschaft hält nichts davon, NRW in drei Regionalverbände zu teilen“, fasst Hans-Willi Körfges, kommunalpolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion seine Erfahrungen aus mehreren Landtagsanhörungen zu den Gesetzesvorhaben zusammen.

Von der sogenannten Verwaltungsstrukturreform will niemand etwas wissen - außer der Landesregierung von NRW. Sie schmückt sich mit der Integration der Sonderbehörden hinter der aber nur der Wechsel der Türschilder steckt und deren Zukunft überdies ungewiss ist, sollen ihre

Aufgaben doch kommunalisiert oder privatisiert werden oder gar ganz wegfallen.

Um dem Aktionismus ein Konzept entgegenzusetzen, hat der SPD-Landesvorstand mit Unterstützung der SGK Eckpunkte zur Verwaltungsstrukturreform einstimmig beschlossen, in denen sie sich ausdrücklich zur Verwaltungsmodernisierung bekennt. Gleichmaßen geht die SPD vom Bestand des dreistufigen Verwaltungsaufbaus aus und will die fünf Bezirksregierungen und die Landschaftsverbände erhalten, weil staatliche und kommunale Verwaltung getrennt bleiben müssen. Die Zerschlagung der Versorgungsverwaltung wird ebenso abgelehnt, wie die Übertragung der staatlichen Regionalplanung auf den kommunal verfassten Regionalverband Ruhr.