

Mitbestimmung

DAS MAGAZIN DER HANS-BÖCKLER-STIFTUNG • WWW.MAGAZIN-MITBESTIMMUNG.DE

Arbeitsmarkt

Chance für Chancenlose

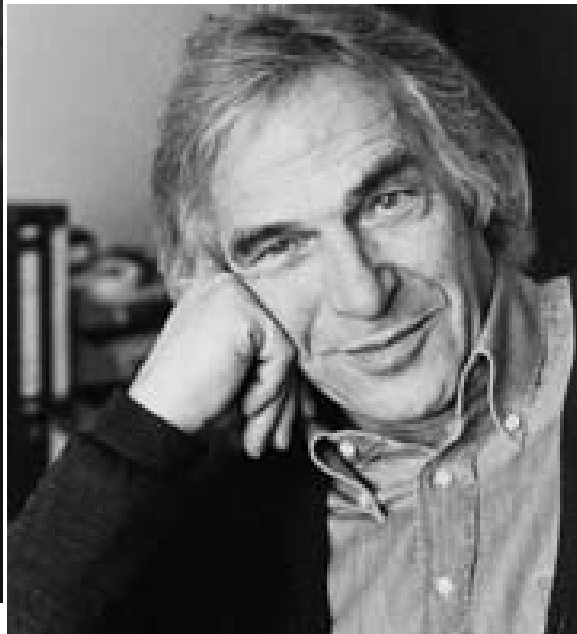
Von Birgit Obermeier

Erschienen im Magazin Mitbestimmung 5/2007

Hans-Böckler-Stiftung
Magazin Mitbestimmung
Hans-Böckler-Straße 39
D-40476 Düsseldorf
Telefon: 0211-7778-147
E-Mail: redaktion@boeckler.de
www.magazin-mitbestimmung.de

Hans **Böckler**
Stiftung 

Fakten für eine faire Arbeitswelt.



Fotos: Volker Derlath

**CARSHARING-ALLTAG,
GESCHÄFTSFÜHRER
JÜRGEN TESCH:** „Stattauto
muss funktionieren wie ein
normales Unternehmen.“

Chance für Chancenlose

ARBEITSMARKT Der Carsharing-Anbieter Stattauto München beweist seit 15 Jahren, dass man mit schwer vermittelbaren Arbeitslosen einen erfolgreichen Dienstleistungsbetrieb führen kann.

Von **BIRGIT OBERMEIER**. Die Autorin arbeitet als freie Journalistin in München.

Es läuft rund für Stattauto München. Ende 2006 zählte der lokale Carsharing-Anbieter 5800 vertraglich gebundene Kunden, 450 mehr als im Vorjahr. Sein bestens gepflegter Fuhrpark umfasst 212 Fahrzeuge sämtlicher Klassen, die an 71 Stationen im gesamten Münchner Stadtgebiet zum Ausleihen bereitstehen. Mit einem jährlichen Umsatz von über zwei Millionen Euro zählt der Betrieb zu den erfolgreichsten Carsharing-Organisationen in Deutschland.

Vor einigen Wochen bezog Stattauto – rechtzeitig zum 15. Betriebsjubiläum – neue, großzügigere Räume im bodenständigen Münchner Stadtteil Untergiesing. Hell und freundlich ist es hier dank der durchgehend verglasten Ladenfront. An einer Stellwand neben dem Eingang liegen Flyer und Preislisten aus, ein großer Tisch lädt zum Durchblättern ein. Hinter dem Kundentresen arbeitet eine Handvoll Mitarbeiter konzentriert an ihren Schreibtischen, andere schneien nur kurz herein, um Papiere abzugeben. Büroalltag.

EIN AUSSERGEWÖHNLICHER BETRIEB Erst bei genauerem Hinsehen fällt etwas auf. Das gebrochene Deutsch eines älteren Mitarbeiters, dem ein anderer in einfachen Sätzen geduldig etwas erklärt. Oder das rotfleckige Gesicht eines Mittvierzigers, den man sich an diesem sonnigen Vormittag auch am Stehtisch eines Kiosks an der nahe gelegenen Isar vorstellen könnte. Migranten, Ältere, Ungelernte, ehemalige Drogenabhängige oder Häftlinge: Es sind die Mitarbeiter, die Stattauto zu einem außergewöhnlichen Betrieb machen – zu einem so genannten Zweckbetrieb, der sich ihre Qualifizierung auf die Fahnen geschrieben hat. Und gleichzeitig sehr erfolgreich eine marktfähige Dienstleistung anbietet.

Neben elf fest angestellten, meist sozialpädagogisch geschulten Mitarbeitern arbeiten hier 30 „Menschen mit Vermittlungshemmnissen“, wie es im Jargon der Arbeitsagenturen heißt. Früher in Form einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung für Sozialhilfeempfänger, seit den Hartz-Gesetzen in Ein-Euro-Jobs. Einige

von ihnen sind in der Verwaltung tätig, die meisten, wie Manfred Schneider*, im Fuhrpark.

Seinen Einsatzplan für den Tag hat Schneider heute Morgen zu Hause per Telefon erhalten. Drei Fahrzeuge wird er heute warten. Der kleingewachsene Mann mit der eckigen Brille holt das erste an der Stattauto-Station Pasing ab und fährt damit zu einer Tankstelle. Er prüft Profiltiefe und Luftdruck der Reifen, kontrolliert den Stand von Bremsflüssigkeit und Motoröl, sieht nach, ob sämtliche Papiere im Bordbuch stecken. Alles bestens. Schneider unterschreibt die Checkliste und fährt das Auto zurück zur Station.

Anfangs sei ihm die Wartung nicht ganz leicht gefallen, trotz der zweiwöchigen Einarbeitungszeit, erinnert sich der 41-Jährige: „Jedes Auto ist anders, und überhaupt, dieses Ausfüllen der Checkliste.“ Diese endet mit der Frage, ob er einem Kunden das Fahrzeug bedenkenlos für eine Urlaubsfahrt nach Italien empfehlen könne. Derart selbstständige Entscheidungen musste Schneider lange Zeit nicht treffen. Ausbildung hat er keine. Nachdem er vor über zehn Jahren an einer Virusinfektion schwer erkrankte, war vorerst auch Schluss mit Jobben. „Jetzt ist das Virus nicht mehr im Blut nachweisbar“, erzählt er. Schneider ist wieder vermittelbar, theoretisch.

Praktisch sah sein Fallmanager bei der örtlichen ARGE keine Chance für ihn auf dem regulären Arbeitsmarkt – auch nicht mit Hilfe einer Weiterbildung oder einem Lohnzuschuss für den Arbeitgeber. In einem Ein-Euro-Job soll Schneider zunächst Grundlegendes wieder erlernen: in einem geregelten Tagesablauf einfache Aufgaben zuverlässig erledigen.

Das Arbeiten ist sein Kollege im Fuhrpark, Valentin Bartsch*, gewohnt. Man kann sich den stattlichen Mittvierziger gut vorstellen, wie er als selbstständiger Vertreter Waren feilbot – zunächst Töpfe, später Finanzdienstleistungen, dazwischen aber auch Waren ▶

* Namen von der Redaktion geändert

► dunkler Herkunft. Die Hehlerei brachte ihn für 15 Monate ins Gefängnis – was sich bei Bewerbungen nicht gerade gut macht. Bartsch hofft auf ein gutes Zeugnis von Stattauto. Sein Job gefällt ihm: „Ich bin immer unterwegs, kann meine Zeit einteilen und zwischendurch auch mal Besorgungen machen.“

EIGENVERANTWORTUNG GROSSGESCHRIEBEN_ „Jeder Mitarbeiter bekommt bei uns von Anfang an ein sehr kleines, aber komplexes Aufgabengebiet“, erklärt Winfried Mohr. Der gelernte Kfz-Meister lernt als Fuhrparkleiter auch die Ein-Euro-Jobber an. Zu tun hat er genug für sie: Sämtliche Fahrzeuge werden alle zwei bis drei Wochen gewaschen und gewartet. Dachgepäckträger und Fahrradständer sind auf Wunsch des Kunden rechtzeitig auf das gebuchte Fahrzeug zu montieren. Wieder andere Mitarbeiter halten die an den Stationen aufgestellten Tresore mit den Fahrzeugschlüsseln frei von Schmierereien und Rostflecken.

„Natürlich könnte der Betrieb auch mit insgesamt 15 Leuten laufen“, sagt Stattauto-Geschäftsführer Jürgen Tesch. „Wir dröseln aber alle Tätigkeiten so weit wie möglich auf, um möglichst vielen Maßnahmeteilnehmern einen Job zu bieten.“ Das kostet Zeit, Geduld und mitunter auch Nerven, sagt Tesch: „Manche sind richtig von der Rolle, wenn sie zu uns kommen.“

Der studierte Pädagoge und Psychologe gilt in der sozialpolitischen Szene Münchens als Urgestein. Seine Idee: die Verlierer auf dem Arbeitsmarkt mit sozialpädagogischer Begleitung, aber unter marktnahen Bedingungen qualifizieren. 1985 gründete Tesch dazu mit Unterstützung der evangelischen Landeskirche in Bayern den gemeinnützigen Verein Spectrum e.V. und unter dessen Dach eine Kfz- und Fahrradwerkstatt sowie einen Gartenbaubetrieb. Anfang

„Die Ein-Euro-Jobber erfahren bei uns Respekt. Und wir geben ihnen vom ersten Tag an Verantwortung.“

JÜRGEN TESCH

der 90er Jahre kam eine Münchner Arbeitsgruppe des alternativen Verkehrsclubs Deutschland (VCD) auf ihn zu: Ob er die Idee des Carsharing – sie wurde in Deutschland allmählich populär – nicht in Form eines neuen Zweckbetriebs umsetzen wolle? Tesch überlegte nicht lange. Sein eigenes Auto stellte er kurzerhand als eines von vieren in den Fahrzeugpool von Stattauto ein. Der Erfolg des Betriebs stand in den Sternen.

WIE EIN GANZ NORMALES UNTERNEHMEN_ Wer Menschen dazu bewegen will, auf ihr eigenes Auto zu verzichten, braucht einen gut

gewarteten Fuhrpark sowie eine reibungslose Organisation. Die Startfinanzierung übernahm die evangelische Landeskirche. Als die Zahl der Vertragskunden nach wenigen Jahren die Tausendergrenze überstieg – nicht zuletzt dank einer Kooperation mit den Münchner Verkehrsbetrieben – bildeten die hinterlegten Kauttionen ein solides Kapital. Tesch und seine Kollegen wussten damit klug zu wirtschaften. Sie entwickelten ein transparentes Preissystem, professionalisierten durch Kooperationen mit anderen Anbietern das Buchungsverfahren, stockten den Fuhrpark auf und erhoben Kundenorientierung zum obersten Gebot. Tesch: „Stattauto muss funktionieren wie ein normales Unternehmen.“

Ganz ohne finanzielle Unterstützung geht es freilich nicht. Die ARGE zahlt eine monatliche Pauschale von rund 200 Euro je Maßnahme-Teilnehmer, die Landeshauptstadt München leistet ebenfalls einen Zuschuss. Betriebswirtschaftlich am wichtigsten aber ist die Steuerbegünstigung, die der Zweckbetrieb erfährt. In der Carsharing-Szene wird dies teils argwöhnisch beäugt. Aber, so Tesch: „Wir erfüllen schließlich einen sozialpolitischen Auftrag.“

Und den sehr gut, lobt Michael Baab, Geschäftsführer der ARGE München. Er schätzt den Carsharing-Anbieter, „weil er in einem betriebsnahen Umfeld Menschen eine Chance bietet, die sonst keine mehr hätten.“ Der Arbeitsmarkt in München ist vergleichsweise gut, die rund 2000 Ein-Euro-Jobs werden hier – anders als etwa in Teilen Ostdeutschlands – tatsächlich nur mit schwer vermittelbaren Arbeitslosen besetzt. „Stattauto hat viele von ihnen wieder in Arbeit gebracht oder zumindest sozial stabilisiert“, so Baab.

Von den zehn Maßnahmeteilnehmern, deren Vertrag 2006 auslief, wechselten drei in eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung, einer in einen 400-Euro-Job. Ein bemerkenswerter Erfolg, verglichen

mit der durchschnittlichen Vermittlungsquote von Ein-Euro-Jobbern, die bundesweit bei 15 Prozent liegt. In Quoten will Dörte Huchzermeier, pädagogische Leiterin bei Stattauto, den Erfolg ihrer Arbeit dennoch nicht bemessen. Zum einen, weil sie je nach konjunktureller Lage schwanken. Und: „Wir achten bei der Auswahl der Bewerber nicht darauf, ob

sie anschließend gut zu vermitteln sind“, so Huchzermeier. Anders als viele andere Betriebe akzeptiere der Betrieb jeden, bestätigt Baab: „Die Ein-Euro-Jobs sind dort immer besetzt.“

PÜNKTLICHKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT_ „Am Anfang gibt es meist vier bis sechs harte Wochen, in denen man die Positionen festlegen muss“, erzählt Fuhrparkleiter Mohr. Er versucht, den individuellen Leistungsgrenzen jedes Einzelnen gerecht zu werden, verlangt aber zwei grundlegende Dinge: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Manchmal schwindelt ihn ein neuer Mitarbeiter an, was dank

Mein, dein, unser Auto

Berliner Öko-Aktivisten entwickelten die Idee des Carsharing. Heute zählt der Bundesverband CarSharing bundesweit rund 100 meist lokal agierende Anbieter.

Carsharing bezeichnet die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Autos. Die Idee entstand 1988 in Berlin. Bald gründeten sich auch in anderen Städten kleine, oft genossenschaftlich betriebene Organisationen, die sich im Laufe der Jahre professionalisierten. Der Markt entwickelt sich dynamisch. 2006 stellten die bundesweit rund 100 Anbieter ihren 95 000 vertraglich gebundenen Kunden (plus 15 Prozent gegen-

über dem Vorjahr) insgesamt rund 2900 Fahrzeuge in 260 deutschen Städten und Gemeinden zur Verfügung.

So funktioniert Carsharing: Der Kunde schließt mit dem Anbieter einen Vertrag und zahlt eine einmalige Aufnahmegebühr, eine Kautions sowie einen geringen Monatsbeitrag. Die Fahrzeuge stehen auf reservierten Parkplätzen an verschiedenen, über das Stadtgebiet verteilten Stationen. Der Kunde kann

sie über eine Telefonhotline oder online rund um die Uhr buchen – für einzelne Stunden, Tage oder Wochen. An der Station öffnet er mit seiner Chipkarte und einem Geheimcode den Tresor mit den Fahrzeugschlüsseln und stellt das Auto am Ende der Fahrt dort wieder ab. Mit einer Tankkarte kann er unterwegs bargeldlos tanken. Die Gebühr für die Fahrt berechnet sich nach gebuchtem Zeitraum und gefahrenen Kilometern. ■

interner Kontrollmechanismen meist schnell ans Licht kommt. „Ich versuche, den Leuten klarzumachen, dass wir die Qualität den Kunden gegenüber brauchen“, sagt Mohr. „Sie haben die Wahl: Entweder sie ändern sich, oder sie sind raus.“ Vier Bewerber scheiterten vergangenes Jahr in der Probezeit.

Ist der Einstieg geschafft, gibt es selten Probleme. „Wir haben alle zwei Monate mal eine Krankmeldung“, erzählt Huchzermeier. Manche Ein-Euro-Jobber übernehmen freiwillig die Rufbereitschaft am Wochenende. Einer kam heute bereits um sechs Uhr morgens ins Büro, um die Aufgaben eines kranken Kollegen zu erledigen.

Das Geheimnis von so viel Einsatz bei so wenig Geld sei einfach, so Tesch: „Die Leute erfahren bei uns Respekt.“ Und: „Wir geben ihnen vom ersten Tag an Verantwortung.“ Wer mehr leisten will, bekommt anspruchsvollere Aufgaben. Menschen, die sich oft jahrelang nicht als wirksam erlebt haben, merken plötzlich, dass sie einen Beitrag leisten. Nicht in einer versteckten Nische, sondern in einem stadtweit anerkannten Betrieb mit Partnern in Autowerkstätten und der Verkehrspolitik sowie zufriedenen Kunden. „Unsere Mitarbeiter sind stolz, wenn sie beim Autowaschen angesprochen werden“, sagt Tesch.

DAUERHAFTER DRITTER ARBEITSMARKT? Die Verträge mit den Ein-Euro-Jobbern laufen meist über ein Jahr und damit länger als im Bundesdurchschnitt. Bei Bedarf werden sie in Übereinkunft mit der ARGE um ein halbes Jahr verlängert. Manche Mitarbeiter brau-

chen Zeit, um wieder Vertrauen in ihre Fähigkeiten aufzubauen. Manche aber – da dürfe man sich keiner Illusion hingeben – werden auf dem regulären Arbeitsmarkt nicht mehr unterkommen, so Huchzermeier. „Weil sie zu alt, zu unqualifiziert oder gesundheitlich beeinträchtigt sind.“ Eine Umfrage des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) der Bundesagentur für Arbeit unter Betrieben, die Ein-Euro-Jobber beschäftigen, kommt zum selben Schluss.

Was aber bringt ein Einsatz auf Zeit? Zumal die nicht vermittelbaren Mitarbeiter anschließend häufig in ein Loch fallen, tiefer als vorher. „Im Prinzip ist es unwürdig, sie wieder zurück in die Isolation zu schicken“, sagt Tesch. Er befürwortet – wie gegenwärtig fast alle Parteien und die Gewerkschaften – einen so genannten dritten Arbeitsmarkt. Er soll der schwer vermittelbaren Klientel der Ein-Euro-Jobber – gegenwärtig knapp 300 000 Personen – eine dauerhafte, staatlich geförderte Beschäftigung bieten. Die Bundesagentur für Arbeit bastelt derzeit an einem Konzept.

Die Kunden von Stattauto bekommen von alledem nichts mit. Die wenigsten wissen, dass es sich um einen Integrationsbetrieb handelt, und letztlich ist es für sie auch unerheblich. Entscheidend ist die Qualität der Dienstleistung. Dass diese stimmt, hat Stattauto schriftlich: Die Stiftung Warentest verlieh dem Betrieb 2004 mit 1,8 die zweitbeste Note unter allen deutschen Carsharing-Anbietern. Klar, dass Tesch sich darüber freut. Mehr aber fast noch darüber, „dass wir es in all den Jahren durchgehalten haben, Stattauto als Zweckbetrieb zu führen.“ ■