Schriften - Studien - Dokumente
zur
ERLEBNISPÄDAGOGIK

Peter Bremer, Rainer Fabian
und
Klaus Meyer-Dettum

ERNSTFALL ALS CHANCE

JUGENDHILFE AUF DEM ERSTEN ARBEITSMARKT

DER MODELLVERSUCH "AUSBILDUNGSSCHIFF LIEKEDEELER e.V."

Verlag
edition erlebnispädagogik
Lüneburg

Schriften - Studien - Dokumente zur Erlebnispädagogik

- Band 15 -

Diese Schriftenreihe steht allen offen, die Beiträge zur Erlebnispädagogik mit praktischer und theoretischer Relevanz veröffentlichen wollen. Insbesondere soll mit dieser Schriftenreihe die interdisziplinäre Diskussion angeregt und belebt werden - innerhalb und außerhalb der Hochschulen.

Anfragen sind an den Herausgeber zu richten:

Prof. Dr. Jörg Ziegenspeck
Universität Lüneburg
- Fachbereich 1: Erziehungswissenschaften -
Barckhausen Straße 8
D - 21335 Lüneburg

Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Bremer, Peter:
Ernstfall als Chance : Jugendhilfe auf dem ersten Arbeitsmarkt ; der Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." / Peter Bremer, Rainer Fabian und Klaus Meyer-Dettum. - Lüneburg : Ed. Erlebnispädagogik, 1996
(Schriften - Studien - Dokumente zur Erlebnispädagogik ; Bd. 15)
ISBN 3-89569-019-8
NE: Fabian, Rainer:; Meyer-Dettum, Klaus:; GT

© 1996 by Verlag edition erlebnispädagogik - Lüneburg

Druck und Herstellung: Altstadt-Druck - Lüneburg

Satz: Susanne Nagel

ISBN 3 - 89569 - 019 - 8

Schriften - Studien - Dokumente
zur
ERLEBNISPÄDAGOGIK
- Band 15 -

Peter Bremer
(Universität Oldenburg),
Rainer Fabian
(Universität Oldenburg)
und
Klaus Meyer-Dettum
(Fachhochschule Ostfriesland)

ERNSTFALL ALS CHANCE

JUGENDHILFE AUF DEM ERSTEN ARBEITSMARKT

DER MODELLVERSUCH "AUSBILDUNGSSCHIFF LIEKEDEELER e.V."

Verlag
edition erlebnispädagogik
Lüneburg

Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung
des vom
Bundesministerium für Jugend, Frauen, Familie und Gesundheit
[BMfJFFG],
jetzt: Bundesministerium für Jugend, Familie und Gesundheit
[BMfJFG],
geförderten Modellversuchs

"Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit"

(Bundesjugendplan-Programm 2.6.2)

Dieser Bericht erscheint zeitgleich und unter demselben Titel auch als Band 23 der von Karl-Heinz Dignas, Gerhard Kok und Klaus Meyer-Dettum herausgegebenen Schriftenreihe der Fachhochschule Ostfriesland - Emden.

Inhaltsverzeichnis:

0. Vorbemerkung **5**

I. Bemerkungen zur wissenschaftlichen Begleitung **8**

1. Zum Selbstverständnis der Begleitforschung 8

2. Methodische Überlegungen 9

3. Leitfragen 10

II. Kurzdarstellung der Projektvorgeschichte **13**

III. Struktur und Entwicklung des Modellversuchs seit Beginn der Ausbildungsphase **18**

1. Zur Schiffsmechanikerausbildung 18

2. Zur Organisation des Vereins 19

3. Die Projektentwicklung seit Beginn der Ausbildungsphase 24

4. Strukturelle Differenzierung bzw. Erweiterung des Vereins „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." 30

IV. Besondere Problemfelder der Projektarbeit **34**

1. Die Mitarbeiter 34

2. Die Organisationsstruktur 37

3. Die Nachfrage der Jugendämter 40

4. Das Schiff als Sozialisationsinstanz 43

5. Der Schulbesuch 47

6. Das Leben in der Landstation 49

V. Zur Bedeutung der Berufsausbildung in der Jugendsozialarbeit:

Die sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung mit benachteiligten Jugendlichen auf dem ersten Arbeitsmarkt **54**

1. Zur Diskussion um Benachteiligungen 57

1.1 Familiale und schulische Bedingungen von Benachteiligungen 58

1.2 Benachteiligungen bestimmter Personengruppen auf dem Arbeitsmarkt 61

1.3 Zur Bedeutung verschiedener Maßnahmeformen für benachteiligte Jugendliche auf dem Arbeitsmarkt 66

2. Zur Bedeutung der Arbeit und der beruflichen Sozialisation 79

2.1 Die Bedeutung der Arbeit 79

2.2 Der Zusammenhang von Arbeit und Persönlichkeitsentwicklung 81

2.3 Der Modellversuch „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." als Beispiel für den Zusammenhang von Arbeitsorganisation und Persönlichkeitsentwicklung 103

3. Der Modellversuch „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." - Zur Modellhaftigkeit vor dem Hintergrund von Arbeitsorganisation und Arbeitsmarkt 119

VI. Sozialpädagogische Professionalität im Alltag von Schiff und Landstation: Zur Aufgabenstellung der Sozialpädagogin im Berufsbildungsprojekt **123**

VII. Kurzdarstellung der Entwicklungsverläufe der Jugendlichen **134**

VIII. Zusammenfassende Auswertung zu den Ausbildungsverläufen **200**

IX. Bewertung des Modellversuchs **203**

X. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Modellversuchs „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." **207**

Literaturverzeichnis **209**

0. Vorbemerkung

Das Projekt "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." wurde von Juli 1987 bis Dezember 1992 vom BMfJFFG - später BMfJF - im Rahmen des Bundesjugendplanprogramms 2.6.2. "Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit" als Modellversuch gefördert. Es stellt einen in der Bundesrepublik wie in vergleichbaren Industrieländern seltenen Versuch dar, sozial schwer benachteiligten Jugendlichen, die öffentliche Erziehungshilfe erhalten, durch eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt die Chance zur Persönlichkeitsstabilisierung und damit zu einer selbständigen Lebensführung zu geben.

Der Verein "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." bietet diesen Jugendlichen die Möglichkeit einer dreijährigen Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker und organisiert sowohl die praktische Ausbildung auf dem Schiff als auch die pädagogische Betreuung während der Berufsschulzeiten an Land. Dabei geht es vor allem auch darum, die Möglichkeiten der Berufsausbildung für die Kompensation schwerwiegender Sozialisationsdefizite und die Verankerung in einem tragfähigen sozialen Lebenszusammenhang zu nutzen.

Als Erfolgskriterium im Rahmen des Projekts kann folglich nicht ausschließlich der Ausbildungsabschluß gewertet werden. Vielmehr muß die gesamte Persönlichkeitsentwicklung betrachtet werden, die die Jugendlichen während der Zeit machen, in der sie an der Ausbildung teilnehmen. Dabei ist auch nicht unerheblich, daß die durchschnittliche Verweildauer der Jugendlichen im Projekt wesentlich höher ist als in früheren Maßnahmen der Jugendhilfe.

Wenn etwa Jugendliche nach zwei Jahren Ausbildung so stabilisiert sind, daß sie weitgehend selbständig - d.h. ohne professionelle Unterstützung - ihr Leben gestalten können und eventuell sogar einen Zugang zum Arbeitsmarkt gefunden haben, so kann das durchaus als ein Ergebnis des Gesamtzusammenhangs "Berufsausbildung" gewertet werden, auch wenn diese nicht erfolgreich beendet ist. Die Berufsausbildung bietet Perspektiven und soziale Zusammenhänge, die andere Maßnahmen nur begrenzt herstellen können.

Die Frage nach dem *Modellcharakter* des Projekts kann sich also nicht primär auf die besonderen Elemente des Modellversuchs (auf das Schiff und die Ausbildung zum Schiffsmechaniker) beziehen, wenngleich diese für die Gesamtwürdigung nicht unerheblich sind. Es geht vielmehr immer auch darum, was eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung für die Eingliederung von Jugendlichen in die Gesellschaft leistet, die bisher in dem Teufelskreis von abweichendem Verhalten und Stigmatisierung verfangen waren und ohne unterstützende Maßnahmen der Jugendhilfe auch in Phasen eines entspannten Arbeits- und Ausbildungsmarktes keine Möglichkeit eines geordneten Berufseinstiegs fin-

den würden. Zu der Frage, unter welchen organisatorischen und konzeptionellen Bedingungen eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung eine wesentliche Stabilisierung der Persönlichkeit ermöglicht, kann die Auswertung des fünfjährigen Modellversuchs wichtige Hinweise geben.

Der vorliegende Abschlußbericht des Modellversuchs "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." umfaßt

- Bemerkungen zur wissenschaftlichen Begleitung,
- die Darstellung der Entwicklung des Projekts von Beginn der Vorlaufförderung im Juli 1987 bis zum Ende der Förderung durch das BMfJF im Dezember 1992 einschließlich einer Kurzdarstellung der Projektvorgeschichte,
- die Reflexion besonderer Problemfelder der Projektarbeit,
- einen systematischen Teil zur Bedeutung der sozialpädagogisch begleiteten Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt für die Entwicklung benachteiligter Jugendlicher,
- Überlegungen zur sozialpädagogischen Dimension der Projektarbeit,
- die Auswertung des Werdegangs aller an der Ausbildung beteiligten Jugendlichen und
- die Einschätzung der Modellhaftigkeit des Projekts und der Übertragbarkeit auf andere Bereiche. [1]

Die wissenschaftliche Begleitung des Modellversuchs wurde von Beginn der Projektplanung an - seit dem Frühjahr 1985 - konsequent im Sinne der *Handlungsforschung* von KLAUS MEYER-DETTUM und RAINER FABIAN gemeinsam durchgeführt. Von November 1991 bis November 1992 hat PETER BREMER die Arbeit ergänzt durch eine vor allem theoretisch ausgerichtete - durch teilnehmende Beobachtung und Interviews gestützte - Studie zur Bedeutung der Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt im Rahmen der Jugendsozialarbeit. Dieser Teil bildet einen wichtigen theoretischen Rahmen für die Einschätzung der Modellhaftigkeit des Projekts.

Die wissenschaftliche Begleitung des Modellversuchs wurde über die eigentliche Modellphase (Ende 1992) hinaus bis zum Frühjahr 1994 fortgesetzt, so daß die Auswertung der jugendlichen Ausbildungsverläufe diesen Zeitraum miteinbezieht.

---

1 Um Wiederholungen zu vermeiden und um einen konsistenten Text vorzulegen, sind die für das Verständnis des Gesamtprojekts wesentlichen Teile des Zwischenberichts von 1989 in die vorliegende Darstellung eingearbeitet worden.

An dieser Stelle sei noch erwähnt, daß wegen der starken Repräsentanz von Frauen im pädagogischen Dienst des Projektes für diesen durchgängig die weibliche Form gewählt wird, auch wenn das Team immer männliche pädagogische Mitarbeiter eingeschlossen hat, sie also im folgenden mitgemeint sind.

PETER BREMER RAINER FABIAN KLAUS MEYER-DETTUM

I. Bemerkungen zur wissenschaftlichen Begleitung

1. Zum Selbstverständnis der Begleitforschung

Angesichts der Singularität des Projekts wurde der Auftrag zur wissenschaftlichen Begleitung dahingehend verstanden, daß es dem Auftraggeber weniger um die Dokumentation realitätsabgehobener Daten und Prozeßanalysen ging als vielmehr darum, die Wirklichkeit eines Modellprojekts im Bereich der beruflichen Sozialisation von benachteiligten und gefährdeten Jugendlichen so zu analysieren und darzustellen, daß daraus übertragbare Hinweise und Anregungen sowohl für weitere Modellvorhaben als auch für eine breitere gesellschaftliche Praxis gewonnen werden können.

Neben der Analyse und Dokumentation von Entwicklung und struktureller Problematik des Projekts hatte die wissenschaftliche Begleitung vor allem die Funktion der *Steigerung der internen Lernkapazität des Projekts* selbst. Durch die regelmäßige sowohl kritisch-distanzierte als auch solidarisch engagierte wissenschaftliche Begleitung der Projektarbeit wurde der projektinterne Reflexionsprozeß institutionalisiert und konnte dem Projekt als Stabilitätsgewinn zugute kommen.

Da es sich bei der Projektarbeit um einen Bereich handelt, in dem sich persönliche und intime Verhältnisse und Prozesse mit gesellschaftlichen und staatlich-öffentlichen durchdringen, war der wissenschaftliche Begleiter als Person wie als Wissenschaftler gefordert. Einen adäquaten Zugang zur Realität eines solchen Projekts gewinnt nur, wer sich mit seinen Fähigkeiten zur reflektierend-distanzierten Analyse *und* persönlich teilnehmend, verantwortlich mithandelnd einbringt. Die Verfasser haben daher den Ansatz der *Handlungsforschung* unter Einbezug wichtiger Elemente teilnehmender Beobachtung als Grundlage ihrer Arbeit gewählt. Einige Grundannahmen dieses Forschungsansatzes sollen daher im folgenden kurz erwähnt werden:

- Handlungsforschung ist definiert durch die partielle Aufhebung der Trennung von Forschung und Praxis. Sie greift unmittelbar in die Praxis ein in dem Bemühen, zur Lösung gesellschaftlicher Probleme beizutragen. Dazu kann auch gehören, daß der Forscher Funktionen und begrenzte Mitverantwortung im Projektzusammenhang übernimmt (im vorliegenden Fall beispielsweise den Vereinsvorsitz, die Leitung von konfliktträchtigen Teamsitzungen, Leitung von Fortbildungstagungen, Übernahme von Bürgschaften, Personalauswahl, Praktikumsanleitung, Schlichtung bei projektinternen Auseinandersetzungen).
- Handlungsforschung zielt auf die Ermöglichung von Alternativen durch neue Sinnperspektiven bzw. durch Erweiterung der Deutungskapazität und der Verhaltensmöglichkeiten der Praktiker. Dazu bedarf es der ständigen Rückkopplung von For-

schungsfragestellung und praktischer Erfahrung, die durch den wechselseitigen Bezug der Alltagsdeutungen der Praktiker und der theoretischen Konstrukte der Forscher aufeinander hergestellt wird.

- Der Handlungsforscher beansprucht keine Sonderkompetenz im konkreten Handeln des jeweiligen Berufsfeldes, wohl aber im Hinblick auf die Organisation und Strukturierung des Reflexionsprozesses sowie bei der Rückkopplung von Handlungsfolgen und Handlungsintentionen.
- Der kooperativen Grundstruktur von Forschung und Praxis entspricht die kommunikative Validierung des Forschungsprozesses in der gemeinsamen Diskussion von Forschern und Praktikern. Dabei erweist sich die Tragfähigkeit von Deutungen und Handlungskonzepten letztlich in der gelungenen Praxis selbst oder im Aufweis offener Fragen und der klaren Benennung nicht bewältigter Probleme und Widersprüche.

2. Methodische Überlegungen

Unter den oben formulierten Prämissen der Handlungsforschung war es sinnvoll, die erste Phase der wissenschaftlichen Begleitung überwiegend als persönliche Teilnahme an Lebens- und Arbeitsvollzügen in der Landstation wie an Bord des Ausbildungsschiffes sowie vor allem am Prozeß der Reflexion über die Arbeit in den wöchentlich stattfindenden Teamsitzungen zu gestalten. Ergänzend dazu fanden zahlreiche Einzelgespräche und strukturierte Interviews mit einzelnen Mitarbeitern und Jugendlichen des Projekts statt, deren Auswertung wieder in den gemeinsamen Reflexionsprozeß des Projektes eingebracht wurde. Diese Arbeit wurde ergänzt durch therapeutisch strukturierte Interviews mit Jugendlichen, Aktenanalyse und Mitarbeit bei der Strukturierung des vorliegenden diagnostischen und anamnestischen Materials, die Beratung der Mitarbeiter in Fragen der Fortbildung sowie durch Literatur- und Quellenforschung zum Thema der Fürsorgeerziehung auf Schiffen.

Es ging also zunächst im wesentlichen darum, die am Projekt beteiligten Personen kennenzulernen, erreichte Fortschritte und Erfolge im Sinne der Projektkonzeption wie auch die Widerstände, Widersprüche und Mißerfolge wahrzunehmen, und das hieß vor allem auch, die Ratlosigkeit und Überforderung der Praxis angesichts komplexer und scheinbar kaum beeinflußbarer Ereignissequenzen zu teilen, um die richtigen Fragen stellen zu können. Im weiteren Verlauf der wissenschaftlichen Begleitung wurden dann Fragestellungen, Konfliktbereiche und Problemzonen herausgearbeitet, die im folgenden Abschnitt skizziert werden sollen und auf die in der weiteren Darstellung in diesem Bericht eingegangen wird.

Nach der Konsolidierung des Projekts und der Professionalisierung der Organisationsstruktur gegen Ende des Jahres 1989 konnte sich die wissenschaftliche Begleitung überwiegend auf Beratungsfunktionen auf der Leitungsebene, auf gezielte Interventionen - etwa die Organisation von Lernsituationen (z.B. Lehrerfortbildung mit den Berufsschullehrern und den pädagogischen Mitarbeiterinnen des Vereins) - sowie auf die Unterstützung bei der Entwicklung neuer Schwerpunkte der Projektarbeit konzentrieren. Auch nach Beendigung des Modellversuchs haben die Vertreter der wissenschaftlichen Begleitung weiterhin organisatorische und beratende Funktionen übernommen, wobei diese angesichts der Tatsache, daß inzwischen aus den tastenden Versuchen eines 'alternativen' Projekts von 1985 eine gut funktionierende Einrichtung der Erziehungshilfe mit mehreren Schwerpunkten entstanden ist, überwiegend symbolische Bedeutung haben.

3. Leitfragen

Die wesentlichen Fragestellungen lassen sich - zumindest zum Zwecke der Darstellung - in zwei große Bereiche aufteilen: die *organisationssoziologischen* und die *sozialpädagogischen* Dimensionen des Projekts.

a) Die *organisationssoziologischen* Fragestellungen kristallisieren sich primär um folgende Problembereiche:

- Die Integration heterogener Handlungsfelder im Projekt (pädagogisches Handlungsfeld, seemännisches Handlungsfeld und die Bereiche Organisation und Verwaltung) und daraus resultierende Probleme für die Berufsausbildung der Jugendlichen.
- Konstitution und Wandel eines selbstorganisierten Projektes unter besonderer Berücksichtigung externer und interner Faktoren der Professionalisierung (Strukturelle Ausdifferenzierung von Teilsystemen und Sozialrollen, Rekrutierung von Mitarbeitern, Qualifizierung und Karriereplanung der Projektmitglieder).
- Spezifische Verarbeitungsformen unterschiedlicher institutioneller Anforderungen an das Projekt (Landesjugendamt, Heimaufsicht, Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V., Seeberufsgenossenschaft, Verband der Küstenschiffer, Berufsschule, Banken etc.).
- Koordination der Arbeit von Schiff und Landstation.

b) Zu den zentralen *sozialpädagogisch* relevanten Fragestellungen, die in der bisherigen Arbeit der wissenschaftlichen Begleitung von Bedeutung waren, zählen folgende:

- Dokumentation und Reflexion der Kommunikations-, Koordinations- und Kooperationsprobleme des komplexen Handlungsfeldes im Projekt: Hier stoßen die individuellen und subkulturell-spezifischen Potentiale und Defizite von Jugendlichen, die meist in schwere Konflikte mit den Instanzen der primären und schulischen Soziali-

sation und der sozialen Kontrolle geraten sind, auf eine gesellschaftlich vermittelte Realität, die durch hochgradig verschiedenartige Segmente repräsentiert wird: Den Lebens- und Arbeitsraum Küstenmotorschiffe, "Athene", "Star" u.a., die Wohngemeinschaft in der Landstation "Tivoli", die sozialpädagogisch betreute eigene Wohnung, die Berufsschule, das gesellschaftliche Umfeld am Wohnort und in den Häfen sowie Eltern und Verwandte und Freunde aus der Zeit vor der Ausbildung.

- Mitarbeit bei der Aufarbeitung der individuellen Biographie der Adressaten, die der öffentlichen Erziehung für bedürftig erklärt worden sind oder sich selbst unter dem Zwang bestimmter Auflagen und Bedingungen für hilfsbedürftig erklärt haben, unter folgenden Fragestellungen: Wie lassen sich die durch Fremdbeurteilung gewonnenen Daten und Diagnosen zu der individuellen Lebens- und Situationsdefinition der Adressaten so in Beziehung bringen, daß die Jugendlichen sich *auch* als Subjekte ihres eigenen und des gesellschaftlichen Prozesses begreifen lernen ? D.h., wie kann man bei ihnen die Fähigkeit stärken, die gesellschaftliche Realität so zu interpretieren und handelnd auf sie zu reagieren, daß sich ihre individuelle Lebensperspektive real - und nicht nur illusionär - präzisiert und erweitert ?
- Wie können Fähigkeiten und Potentiale beim professionellen Personal - Pädagogin und Ausbilder an Bord - erhalten bleiben, gestärkt und neu entwickelt werden, damit es seine Funktion als Vermittler zwischen den agressiven und destruktiven Tendenzen und den positiven Ressourcen des einzelnen und der Gesellschaft erfüllen kann ? Welche Möglichkeiten des Feedback, der Erfolgskontrolle, der Motivationssteigerung, der Fortbildung können entwickelt werden ?
- Wie wird der Widerspruch bewältigt, der darin liegt, daß das Projekt einerseits eindeutig als Instanz der sozialen Kontrolle und der beruflichen Sozialarbeit fungiert, andererseits von den Adressaten auch als "privater" Lebensraum - in der Freizeit an Bord wie in der Wohngemeinschaft der Landstation - definiert und entwickelt werden muß ? Im Kern geht es dabei um das Problem der Befähigung zu selbständiger Lebensführung unter den Bedingungen öffentlicher Erziehungsinstitutionen.
- Wie lassen sich die spezifisch sozialpädagogisch-therapeutischen Intentionen des professionellen Personals vereinbaren mit repressiv-kontrollierenden und sanktionierenden Aktivitäten ?
- Wie lassen sich ergänzend und z.T. kompensierend zu Schul- und Ausbildungsordnung Regeln des Zusammenlebens und -arbeitens gemeinsam mit den Adressaten entwickeln, die den persönlichen Intimraum des einzelnen schützen und fördern, ohne ihn dem despotischen Herrschaftsanspruch des subkulturellen Milieus randständiger Jugendlicher und Erwachsener auszuliefern ?
- Welche besonderen Chancen und Gefährdungen bietet der Lebens- und Arbeitsraum "Schiff" für die o.g. Lernprozesse ? Wie lassen sich die depravierenden Lebensbedin-

gungen der 'totalen Institution' Schiff [2] zum Aufbau einer neuen persönlichen und beruflichen Identität nutzen ? Welche spezifischen Fähigkeiten und Ermutigungspotentiale, welche nachvollziehbaren Fähigkeiten zur Selbstkontrolle und Selbstdisziplinierung werden durch das seemännische und pädagogische Personal eingebracht ? Welche institutionellen und personellen Modifikationen im Vergleich zu anderen Schiffahrtsbetrieben und Schiffen sind notwendig ?

- Für welche Adressaten erweisen sich die Arbeits- und Lebensräume Schiff bzw. Wohngemeinschaft an Land als geeignete Lernfelder, für welche nicht ? Wie läßt sich der prognostische Wert des Vorpraktikums verbessern, das der Ausbildung vorangestellt ist ? Wie läßt sich der Zwang zur kostendeckenden "Belegung" auf das sozialpädagogisch Verantwortbare reduzieren ?
- Wie läßt sich die Vernetzung des Projekts in den Handlungsfeldern Jugendhilfe, Seefahrt, regionale Öffentlichkeit (einschließlich Schule, Polizei, Staatsanwaltschaft, Gerichte, Gesundheitswesen usw.) fördern ?
- Wie lassen sich Freizeit und private Subkultur der Adressaten im Sinne der angestrebten persönlichen und beruflichen Lernziele positiv beeinflussen ?

---

[2] Vgl. Erving Goffinan: Asyle. Über die soziale Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen, Frankfurt am Main 1972. Bei Goffinan werden neben Gefängnissen, Kasernen, Klöstern und psychiatrischen Anstalten auch Schiffe als totale Institutionen genannt.

II. Kurzdarstellung der Projektvorgeschichte

Dem Beginn des Modellversuchs "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." mit der ersten Förderung durch das BMfJFFG im Juli 1987 und dem Ausbildungsbeginn der ersten Jugendlichen im Frühjahr 1988 geht ein über zweijähriger mühevoller Planungsprozeß voraus. Dieser Prozeß soll hier kurz skizziert werden, weil er in mehrfacher Hinsicht für den späteren Projektverlauf von Bedeutung ist: Er verweist auf die hohe Frustrationstoleranz der Projektplaner, den unkonventionellen Qualifikationserwerb durch den Planungsprozeß selbst und die spezifischen Ressourcen und Kompetenzen der Projektgründer, die später in den Modellversuch eingegangen sind.

Die Entwicklung bis zum offiziellen Beginn der Ausbildung ist auch deswegen von besonderem Interesse, weil im Falle dieses Projekts gerade der Erfolg erklärungsbedürftig ist: Die Initiatoren hatten keinerlei materielle Ressourcen und nicht den Rückhalt einer großen Dachorganisation, die den Zugang zu vielen Verhandlungspartnern und wichtigen Institutionen gerade in der Anfangsphase beträchtlich erleichtert hätte.

Die ersten Überlegungen zur Entwicklung eines Berufsausbildungsprojektes, in dem in öffentlicher Erziehung stehende Jugendliche zum Schiffsmechaniker ausgebildet werden sollten, wurden bereits im Frühjahr 1985 formuliert. Sie waren das Ergebnis kritischer Reflexion einer mehrjährigen Berufserfahrung in überbetrieblichen Ausbildungsmaßnahmen und in heilpädagogischen Segelprojekten, in denen Jugendliche aus schwierigsten sozialen Verhältnissen in der Regel ein halbes Jahr auf einem Segelschiff zubrachten. Die Zukunftsperspektive dieser Jugendlichen, die überwiegend aus Institutionen der öffentlichen Erziehung - gelegentlich auch aus dem Jugendstrafvollzug - kamen, bestand in der Regel darin, im Anschluß an den Aufenthalt auf dem Schiff auf den Hauptschulabschluß vorbereitet zu werden. Damit war jedoch in den seltensten Fällen auch eine konkrete Berufsperspektive verknüpft.

Die Auswertung der damaligen Erfahrungen durch den Kapitän und die pädagogische Leitung eines solchen heilpädagogischen Segelprojektes führten zu der Überlegung, die Vorteile der Lebens- und Arbeitssituation auf dem Schiff durch die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker mit einer längerfristigen Zukunftsperspektive zu verbinden.

Die Gründe für eine Berufsausbildung liegen auf der Hand: Jugendliche der oben genannten Zielgruppe haben auf dem freien Arbeitsmarkt kaum die Chance, eine Lehrstelle zu finden. Für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sprachen vor allem zwei gewichtige Gründe: Die noch relativ guten Berufsaussichten - mit der Zusammenfassung der nautischen und der technischen Laufbahn zum Berufsbild des Schiffsmechanikers seit 1983 war eine Doppelqualifikation entstanden, die sich in der Arbeitsmarktkonkurrenz zunächst vorteilhaft ausgewirkt hat - sowie die Tatsache, daß die Absolventen dieser Ausbildung we-

gen der breiten Qualifikation in der Metallbearbeitung auch an Land gute Beschäftigungsaussichten hatten.

Der erste Planungsversuch sah vor, in Anbindung an einen größeren Verein entweder auf einem vereinseigenen Küstenmotorschiff oder im Rahmen einer selbständigen Firma mit Anbindung an jenen Verein die ausbildungspraktischen Anteile durchzuführen und diese Arbeit pädagogisch zu begleiten. In dieser Phase der Projektentwicklung - Frühjahr 1985 - wurden bereits wichtige Vorarbeiten für das spätere Projekt geleistet: Es wurden eine erste Ausbildungskonzeption entwickelt, Schiffsangebote geprüft und eine Vereinssatzung entworfen. Dieser erste Projektversuch scheiterte dann sehr schnell in den Verhandlungen mit dem vorgesehenen Trägerverein, und zwar vor allem an der mangelnden Bereitschaft des letzteren, den geplanten Berufsausbildungsbereich personell und materiell hinreichend auszustatten und klare Kompetenzabgrenzungen zu akzeptieren.

Nach diesem ersten Versuch konstituierte sich im Sommer 1985 eine zweite Planungsgruppe, bei der die beiden Initiatoren des ersten Versuchs zusammen mit einem zweiten Kapitän und drei weiteren Pädagoginnen die Möglichkeit prüften, ein Küstenmotorschiff zu erwerben und das vorgesehene Berufsausbildungsprojekt in eigener Regie zu organisieren. Diese Planungsgruppe tagte ein halbes Jahr lang regelmäßig, konsultierte unterschiedliche Fachberater und löste sich im Dezember 1985 nach Aufteilung der angefallenen Kosten auf, da sie keine Möglichkeit der Finanzierung eines solchen Schiffsprojektes sah.

Im Frühjahr 1986 startete der dritte Versuch dieser Gruppe, die durch eine Pädagogin mit kaufmännischer Ausbildung und langjähriger Berufserfahrung erweitert wurde. Dieser Versuch führte im Sommer 1987 zur ersten Unterstützung durch das BMfJFFG und im Februar 1988 dann zur Übernahme eines Schiffes, auf dem kurz danach die Ausbildung der ersten beiden Jugendlichen zum Schiffsmechaniker beginnen konnte.

Die in die Planung eingebrachten Ressourcen waren zum einen die hohe fachliche - seemännische, pädagogische und kaufmännische - Qualifikation der drei Personen, die den Kern der Planungsgruppe bildeten und später die pädagogische Leitung (Karin Pfeffer), die seemännische Leitung (Thomas Reinke) und die Geschäftsführung (Bruno Eenhuis) übernahmen. Dabei wirkte sich insbesondere die Kombination der drei Qualifikationen durch die Projektgründer und partielle Überschneidungen von Qualifikationen - jeder der drei verfügte auch in mindestens einem der grundständigen Qualifikationsbereiche der anderen über langjährige Erfahrungen - günstig für die Projektarbeit aus. Zweitens war sicherlich die durch langjährige Freundschaft dieser drei bedingte Solidarität und Kooperationsbereitschaft auch in den unsichersten Phasen der Planung von wesentlicher Bedeutung für die Stabilität der Gruppe. Schließlich war das soziale Kapital dieser drei

wie auch der hinzugekommenen Planungsmitglieder - und zwar in der Form eines großen Freundeskreises, dessen Basis die moralische Integrität der Projektmitglieder sowie die wechselseitige Erfahrung zuverlässiger Hilfeleistung im Bedarfsfall war - eine wichtige Quelle sozialer Unterstützung. Soziales Kapital dieser Art findet sich in stark informell bestimmten Sozialstrukturen wie Nachbarschaften, Vereinen, Freundeskreisen und verwandtschaftlichen Beziehungen, d.h. in Interaktionszusammenhängen, die nicht durch das marktförmige Tauschprinzip bestimmt sind. Die Unterstützung umfaßte sowohl konkrete Hilfeleistungen wie bei der Herrichtung des Schiffes oder bei Renovierungsarbeiten der späteren Landstation als auch die Übernahme von Bürgschaften zur Absicherung von Darlehen zum Erwerb des Schiffes.

Die Überlegungen der Planungsgruppe konzentrierten sich nun zunächst auf den Kauf eines Schiffes mit Hilfe öffentlicher Gelder. Über eine örtliche Unternehmensberatungsstelle wurde bereits im Mai 1986 der Kontakt zu BBJ-Consult in Berlin hergestellt und von dort die Verbindung zum Familienministerium (Abteilung für arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit) vermittelt. Hier stieß das Projekt auf Interesse, ohne daß jedoch zunächst konkrete Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden konnten.

Im Juli 1986 wurde von den Projektplanern, die sich in einer Gruppe von 10 bis 15 Personen regelmäßig in wöchentlichen Arbeitssitzungen trafen, der Verein "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." gegründet.

Das nun folgende Jahr umfaßte die komplexe und für die Mitglieder der Planungsgruppe schwierigste Phase der Planungsarbeit, und zwar aus mehreren Gründen:

- Es mußte gleichzeitig auf sehr vielen verschiedenen Ebenen geplant werden, ohne daß man von festen Strukturen oder Bedingungen in einem Teilbereich hätte ausgehen können (pädagogische Konzeption, organisatorische Struktur, finanzielle Absicherung, staatliche Anerkennungen).
- Es mußten Verhandlungen mit unterschiedlichen Organisationen und Behörden geführt werden (Jugendamt, Parteien, Dachverbänden, Banken, Netzwerk/Ökofond, Arbeitsamt, Reedereien, Maklern, Berufsausbildungsbehörden, Heimleitungen etc.), ohne die Möglichkeit, sich bereits auf feste Vereinbarungen oder abgeschlossene Verhandlungen in Teilbereichen beziehen zu können. Dabei waren die größten Hindernisse die Finanzierung der Großobjekte 'Schiff' und 'Landstation'. Die laufende Arbeit wurde zunächst von den Projektmitgliedern selbst finanziert, eine erste Unterstützung erfolgte durch kleinere Darlehen vom niedersächsischen "Ökofond" der Grünen und vom "Netzwerk" Bremen.
- Die Gruppe mußte über ein Jahr lang ein Wechselbad von hoffnungsvollen Perspektiven und Absagen - vor allem von potentiellen Kreditgebern - verarbeiten und zugleich

die Planungen in den Detailbereichen fortsetzen. Solche Enttäuschungsverarbeitung war umso schwieriger, als mit dem Projekt bei den meisten Mitgliedern der Gruppe die Perspektive der Beendigung der eigenen Arbeitslosigkeit und/oder der Übergang in eine befriedigendere Berufsperspektive verknüpft war.

Im Juli 1987 wurden vom BMfJFFG - zunächst für ein halbes Jahr, ab Januar 1988 für drei Jahre - die Stellen eines Ausbilders und des Geschäftsführers bewilligt und im Dezember 1987 ein einmaliger Zuschuß sowie die Übernahme der Bürgschaft für einen Bankkredit der Stiftung der Deutschen Bank "Hilfe zur Selbsthilfe". Damit konnte zu Beginn des Jahres 1988 die Arbeit des Vereins offiziell aufgenommen werden. Die Bürgschaft der Stiftung sicherte den laufenden Finanzbedarf des Vereins, und durch zahlreiche Bürgschaften von Vereinsmitgliedern und Freunden abgesichert, wurde das *Ausbildungsschiff "Athene"* gechartert. Im April desselben Jahres wurde der Vertrag über den Kauf eines ehemaligen Hotels in Elsfleth, dem Ort der Berufsschule, geschlossen, das dem Verein seither unter dem Namen *Tivoli* als Landstation mit Heimstatus dient. Beiden Käufen waren monatelange Prüfungen von geeigneten Objekten sowie von Charter- und Kaufverträgen vorausgegangen, und das teilweise unter den Bedingungen noch nicht gesicherter Finanzierung, wodurch sich die Verhandlung über brauchbare Objekte äußerst schwierig gestaltete.

Betrachtet man die Finanzierung des Projektes insgesamt, so erscheint sie nicht untypisch für Neugründungen im sogenannten alternativen Spektrum: Eigenmittel und Eigentätigkeit, kleinere Darlehen vom "Netzwerk" und "Ökofond" für die Startphase, staatliche Förderung durch das BMfJFFG, Zuschuß durch eine Stiftung, Mittel von Kreditinstituten zu marktgängigen Preisen und schließlich eine nicht unerhebliche Zahl von Bürgschaften aus dem Freundes- und Bekanntenkreis und von den Projektteilnehmern selbst zur Absicherung der Charter des Schiffes.

Die lange Planungsphase insgesamt hatte neben den dargestellten Nachteilen den positiven Effekt, daß die einzelnen Mitglieder sich in dieser Zeit mit den verschiedenen Aspekten des Gesamtprojekts vertraut machen konnten, da die Planungen überwiegend gemeinsam organisiert waren. Zudem war die überwiegend gelungene Erfahrung gemeinsamer Enttäuschungsverarbeitung und produktiver Planung eine gute Voraussetzung für die spätere kontinuierliche Arbeit in der Gruppe. Die geringe Fluktuation der Mitarbeiterinnen im pädagogischen Bereich - insbesondere während der ersten drei Jahre - findet ihre Erklärung im wesentlichen in diesen Erfahrungen während der Gründerzeit.

Im Hinblick auf die Gründungsphase des Projektes soll abschließend noch auf die positive Unterstützung der Arbeit durch das Landesjugendamt Oldenburg sowie durch kooperative

Heime in der Region hingewiesen werden. Sehr zögernd dagegen war zunächst die Akzeptanz durch andere öffentliche Institutionen - Mißtrauen und Ablehnung erfuhr das Projekt durch das örtliche Arbeitsamt. Allerdings hat die offizielle Unterstützung des Projekts durch das BMfJFFG - insbesondere die offizielle Einweihung durch die damalige Ministerin Frau Prof. Süßmuth - den Prozeß der Anerkennung wesentlich unterstützt.

III. Struktur und Entwicklung des Projektes seit Beginn der Ausbildungsphase

Im folgenden soll zunächst kurz die Schiffsmechanikerausbildung erläutert werden. Im Anschluß daran wird eine genaue Darstellung der Organisationsform des Projektes sowie der Projektentwicklung seit der Aufnahme der ersten Jugendlichen im März 1988 gegeben.

1. Zur Schiffsmechanikerausbildung

1983 wurden der bis dahin auf deutschen Kauffahrtsschiffen gültige Ausbildungsgang zum Matrosen und die Tätigkeit des Motorenwärters integriert zu dem neuen Berufsbild des Schiffsmechanikers. Dieser Ausbildungsgang bildet die Grundlage für die Weiterbildung zum Schiffsbetriebsmeister (SBM), zum nautischen und technischen Schiffsoffizier sowie für weitere Arbeitsfelder an Land im Bereich der Metallbe- und verarbeitung, der Umschlagstechnik und des Transportwesens.

Die staatlich anerkannte Ausbildung ist breit angelegt, dem Berufsbild "Metalltechnik" zugeordnet und wird damit allen Qualifikationsanforderungen an Facharbeiter gerecht, die der Schiffsbetrieb im Decks- und Maschinenbereich stellt.

Die speziellen Ausbildungsmerkmale sind Metallbe- und verarbeitung, Brückendienst, Maschinendienst, Handhabung von Ladungsgütern, Durchführung von Lade- und Löscharbeiten, Ausführung von Arbeiten zur Ladungssicherung und -fürsorge, Bedienung von Hebezeugen, Fördermitteln und Anschlaggeschirren, Feuerschutz und Rettungsdienst, Unfallverhütung, Arbeitsschutz, Umweltschutz und rationelle Energieverwendung sowie Kenntnisse von wichtigen arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften in der Seeschiffahrt.

Die Ausbildung findet zum größeren Teil auf Seeschiffen statt, die von der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. hierfür zugelassen sind, sowie in 10-wöchigen Schulzeitblöcken in der Seemännischen Berufsschule und in einem 7-wöchigen Lehrgang im Metallbereich. Einzelne Elemente der Ausbildung, die aus betrieblichen Gründen nicht an Bord des Schiffes durchgeführt werden können, wie der Lehrgang im Metallbereich, werden in außerbetrieblichen Ausbildungswerkstätten an Land organisiert.

Die Arbeitsmarktchancen für Schiffsmechaniker waren zunächst außerordentlich gut. Trotz der Einführung des zweiten Schiffsregisters war die Nachfrage nach Schiffsmechanikern anfänglich sehr groß, und zwar im wesentlichen aus folgenden Gründen: Der Schiffsmechaniker bietet eine attraktive Doppelqualifikation, die zuvor auf Matrosen und Motorenwärter verteilt war, und ist daher flexibler im Schiffsbetrieb einzusetzen. Zudem

war zunächst die Anzahl der Auszubildenden in diesem Bereich gering, so daß auf dem Arbeitsmarkt die Nachfrage das Angebot weit überschritt. Die Befürchtungen in der vereinsinternen Diskussion, daß sich mit der Einführung des zweiten Schiffsregisters die Arbeitsmarktchancen für Schiffsmechaniker stark verschlechtern würden, haben sich zunächst nicht bewahrheitet. Eine starke Veränderung der Arbeitsmarktentwicklung für Schiffsmechaniker ist allerdings in der Folge der deutschen Einigung eingetreten, weil inzwischen eine große Zahl von nautisch und technisch ausgebildeten Arbeitskräften aus der früheren DDR auf den Arbeitsmarkt gedrängt ist.

Es muß jedoch an dieser Stelle betont werden, daß man nicht davon ausgehen kann, daß alle, die ihren Facharbeiterabschluß in diesem Beruf gemacht haben, nach der Lehre auch weiter zur See fahren. Dazu bietet die Seefahrt zu ambivalente Erfahrungen - auch unter günstigsten Bedingungen. Diejenigen, die sich nach abgeschlossener Lehre gegen die Seefahrt entscheiden, haben wegen des hohen Ausbildungsanteils im Bereich Metall allerdings noch recht gute Aussichten, in einem Metallberuf an Land Arbeit zu finden. Zudem wird man davon ausgehen können, daß diejenigen Jugendlichen, die aus der öffentlichen Erziehung kommend eine dreijährige Lehre erfolgreich absolviert haben, allein durch diese Tatsache einen Zuwachs an Souveränität in ihrer Lebensplanung erlangt haben, um sich erfolgreich neu orientieren zu können.

2. Zur Organisation des Vereins

Das im gemeinnützigen Verein "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." organisierte Ausbildungsprojekt ist eine Einrichtung der Jugendhilfe im Bereich der beruflichen Bildung mit dem Schwerpunkt der dreijährigen Ausbildung zum Schiffsmechaniker für Jugendliche aus der öffentlichen Erziehung.

Ziel des Vereins ist es, Jugendlichen, die aufgrund psychischer und sozialer Problemlagen Verhaltensauffälligkeiten zeigen und daher häufig in öffentlicher Erziehung stehen, auf einem Küstenmotorschiff die fachlich und pädagogisch betreute Ausbildung zum Schiffsmechaniker sowie ergänzende, auf diesen Beruf vorbereitende schulische und berufsfördernde Maßnahmen anzubieten. Jugendliche dieser Zielgruppe sind in besonderem Maße von Arbeitslosigkeit und fehlenden Zukunftsperspektiven bedroht, da der Arbeitsmarkt Jugendliche ohne abgeschlossene Berufsausbildung kaum aufnimmt. Gerade für diese Jugendlichen ist aber eine berufliche Lebensperspektive für die soziale und psychische Stabilisierung von großer Bedeutung.

Zielgruppe des Vereins sind Jugendliche, die trotz psychischer und sozialer Problemlagen intellektuell die Voraussetzungen für eine Berufsausbildung besitzen, d.h. solche

Jugendlichen, die nicht oder nicht mehr heilpädagogisch betreut werden müssen, aber ohne pädagogische Begleitung kaum in der Lage wären, einen Berufsabschluß zu erlangen. Für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sind auch solche Jugendliche geeignet, die das Berufsgrundbildungsjahr mit ähnlicher Tendenz absolviert haben oder bereits an einem heilpädagogischen Projekt oder an berufsvorbereitenden Maßnahmen in den Bereichen Metall und Seefahrt teilgenommen haben.

Somit versteht der Verein seine Arbeit auch als eine notwendige und sinnvolle Fortführung bereits bestehender Projekte der Jugendsozialarbeit, z.B. verschiedener Segelprojekte, die in der Regel eine gute Basis für berufsqualifizierende Maßnahmen schaffen.

Der Verein "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." ist beim Amtsgericht Oldenburg eingetragen und vom Finanzamt als gemeinnützig und besonders förderungswürdig anerkannt. Er hat bis zum Verkauf des Küstenmotorschiffes "Athene" im Dezember 1991 eine Reederei als Zweckbetrieb in der Rechtsform einer eigenständigen GmbH betrieben.

Im folgenden sollen die drei Schwerpunkte der Vereinsorganisation, das Schiff, die Landstation in Elsfleth sowie die Verwaltung, die pädagogische Leitung und die Geschäftsführung in Oldenburg, kurz dargestellt werden.

Zum Ausbildungsschiff

Ein Berufsausbildungsprojekt zur Ausbildung von Schiffsmechanikern mit der Zielgruppe benachteiligter Jugendlicher läßt sich weder überbetrieblich organisieren noch in der Form, daß der praktische Teil der Ausbildung bei einer beliebigen Reederei absolviert wird, auf die der Verein keinen Einfluß hat.

Jede Form einer überbetrieblichen Ausbildung in diesem Berufszweig scheitert an den hohen Kosten, die mit der Führung und Unterhaltung eines Schiffes verbunden sind. Man kann nicht zu Übungszwecken ein Schiff be- und entladen, wie man elektrische Schaltungen auf- und wieder abbaut. Die Ausbildung muß daher als betriebliche organisiert werden, das heißt auf einem unter normalen Bedingungen fahrenden Schiff und unter den allgemeinen betriebswirtschaftlichen Bedingungen der Frachtenschiffahrt organisiert werden. Zudem entspricht diese Organisationsform den Intentionen der Projektgründer, Sozialisation und Arbeit unter den Bedingungen des ersten Arbeitsmarktes miteinander zu verbinden.

Da die Jugendlichen während ihrer Ausbildung auch auf dem Schiff pädagogisch betreut werden sollen und da die Mitwirkung der Schiffsbesatzung an Betreuung und Ausbildung für die Jugendlichen des Projekts von besonderer Bedeutung ist, ging man zunächst davon aus, die berufspraktischen Ausbildungsteile nicht auf einem fremden Schiff absolvieren zu

lassen. Der Verein wollte so die Möglichkeit der Auswahl der Seeleute und die ständige Kommunikation mit ihnen sichern.

Aus den beiden genannten Gründen ergab sich für das Projekt die Notwendigkeit, ein für die Ausbildung geeignetes Küstenmotorschiff zu erwerben oder zu chartern. Die Finanzierung dieses Schiffes und die Organisation des Schiffsbetriebes waren von Beginn an das Hauptproblem des Projektes.

Das Schiff als Wirtschaftsunternehmen war insofern vom Verein getrennt, als der Verein für den Schiffsbetrieb eine Reederei in der Rechtsform einer eigenständigen GmbH gründete. Diese GmbH arbeitete nach allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen mit der Einschränkung, etwaige Gewinne nach Steuern an den Verein abzuführen.

Das Schiff fuhr unter deutscher Flagge und unterlag uneingeschränkt den Vorschriften des Germanischen Lloyd und der See-Berufsgenossenschaft. Zugleich unterlag es, da es als Aufenthaltsort für die in öffentlicher Erziehung stehenden Jugendlichen Heimstatus hatte, der Aufsicht durch das Landesjugendamt, das auch entsprechend den Richtlinien der Heimaufsicht die Erlaubnis zur Aufnahme von Jugendlichen [3] für das Schiff erteilen mußte.

Zur regelmäßigen Schiffsbesatzung zählten 5 Seeleute und da mindestens zwei Besatzungen pro Jahr sich die Fahrtzeiten teilten und regelmäßig eine gewisse Fluktuation beim seemännischen Personal zu verzeichnen war, brauchte man eine ständige Gruppe von 10 bis 12 Personen, um den laufenden Schiffsbetrieb aufrechtzuerhalten. Außer für die fünf Seeleute bot das Schiff Platz für sechs Auszubildende und eine Pädagogin.

Das Küstenmotorschiff MS Athene - 499 BRT und 62 m Länge - war in der kleinen und mittleren Fahrt eingesetzt.[4] Dieser Einsatz war insofern für das Projekt von Bedeutung, als er die Bedingungen festlegte, unter denen ein personeller Wechsel - vor allem bei den Jugendlichen - stattfinden konnte. Mußte beispielsweise ein Auszubildender in einem spanischen Hafen die Fahrt unterbrechen, so war jeweils eine sehr aufwendige Heimreise zu organisieren. In der Regel wurde der Wechsel in einem der näheren Kontinenthäfen - z.B. Antwerpen, Rotterdam, Hamburg oder Bremen - angestrebt, da jedoch das Schiff professionell gemakelt wurde und zukünftige Fahrtrouten selten vorauszusehen waren, mußte die prinzipielle Unbestimmbarkeit der Fahrtroute in die längerfristige Planung der Arbeit mit den Jugendlichen eingeplant werden.

---

3 § 79 JWG, jetzt § 45 KJHG.

4 Nord- und Ostsee, europäische Atlantikküste sowie Mittelmeer- und Schwarzmeerhäfen.

Die Führung eines Schiffes in eigener Regie hat sich im Verlauf der ersten drei Jahre als eine unverhältnismäßig große finanzielle und organisatorische Belastung erwiesen. Die Fluktuation des seemännischen Personals und aufwendige und kostspielige Unterhaltungsleistungen für das Schiff haben die Geschäftsführung sehr in Anspruch genommen. Daher wurde im Dezember 1991 das vereinseigene Schiff MS "Athene" verkauft. Zugleich wurde eine Vereinbarung mit einer Reederei getroffen, die es den Auszubildenden der Einrichtung "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." ermöglicht, auf Schiffen dieser Reederei unter Beteiligung je einer von der Einrichtung gestellten Pädagogin und eines Ausbilders die praktischen Anteile der Berufsausbildung zu absolvieren. Der Verein "Ausbildungsschiff Liekedeeler e. V." hat sich mit diesem Schritt nicht nur von hohem organisatorischem Aufwand befreit, sondern zugleich auch von dem wirtschaftlichen Risiko eines ständig unter Erfolgszwang fahrenden Schiffes abgekoppelt. Der neu entstandene Abstimmungsbedarf mit der Reederei steht in keinem Verhältnis zu dem früheren zeitlichen, finanziellen und organisatorischen Aufwand zur Betreuung des vereinseigenen Schiffes. Außerdem findet die Ausbildung nun auf modernen Schiffen statt - unter wesentlich günstigeren Arbeits- und Lebensbedingungen als auf der älteren "Athene".

Zur Landstation

Der Verein hat am Ort der Berufsschule in Elsfleth ein ehemaliges Hotel mit Garten und Nebengebäuden erworben. Das ehemalige Hotelgebäude wurde renoviert und als Landstation mit Heimstatus ausgebaut. Es umfaßte in der Anfangsphase 11 Zimmer für Jugendliche, einen Freizeitraum, einen größeren Raum für Spiele wie Billiard und Tischtennis, ein Gästezimmer sowie etliche Nebenräume, die als Werkstatt oder für sonstige Freizeittätigkeiten genutzt werden konnten.

Der Heimbetrieb erfordert eine 'rund-um-die-Uhr'-Besetzung durch pädagogische Mitarbeiterinnen. Bei voller Belegung der Ausbildungsplätze und bei gleicher Verteilung der Jugendlichen auf das Schiff und auf die Landstation kann man also davon ausgehen, daß jeweils fünf Jugendliche, die gemeinsam ihren Schulblock absolvieren, in der Landstation wohnen. Nachdem die Jugendlichen in der Anfangsphase des Projektes im Abstand von einem oder mehreren Monaten die Ausbildung begonnen hatten und es von daher nicht gleich möglich war, feste Gruppen zu bilden, erlaubt die Auslastung der Ausbildungsplätze seit Mitte des Jahres 1989 die längerfristige Organisation der Auszubildenden in zwei etwa gleichstarken Gruppen.

Jeder Jugendliche erhält mit Beginn seiner Ausbildung die Möglichkeit, sich ein Zimmer, das auch während seiner Fahrtzeiten für ihn reserviert bleibt, einzurichten und weitgehend nach eigenen Wünschen zu gestalten.

Die Landstation, das Haus „Tivoli", liegt in unmittelbarer Nähe der Berufschule und unweit des Bahnhofs, so daß die Verbindung zu den Nachbarstädten Brake, Delmenhorst, Oldenburg und Bremen möglich ist, wenn auch zum Teil sehr umständlich. Daher müssen für wichtige Versorgungsfahrten, für dringende Kontakte zu Behörden (Jugendamt, Polizei, Gerichte, Beratungsstellen etc.), für Freizeitaktivitäten und für die Fahrten mit den Jugendlichen zum Schiff PKWs eingesetzt werden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann nur ein kleiner Teil der genannten Aktivitäten sinnvoll erledigt werden.

Insgesamt arbeiten - die pädagogische Leitung eingeschlossen - sieben pädagogische Mitarbeiterinnen und ein Berufspraktikant in der Landstation, wobei jeweils eine/r von ihnen für einen Zeitraum von insgesamt zwei Monaten (bis Ende 1993 drei Monaten) die pädagogische Betreuung auf dem Schiff übernimmt. Während das vom Verein betriebene Schiff sich selbst und einen Teil des nautischen Personals über die Frachtraten tragen mußte, werden Landstation und pädagogische Mitarbeiterinnen über die Pflegesätze der Jugendämter finanziert.

Nach der Konsolidierung des Modellversuchs ist die Landstation in den vergangenen zwei Jahren noch einmal so umgebaut und modernisiert worden, daß zusätzlicher Raum für weitere Projektbereiche geschaffen wurde.

Geschäftsführung und pädagogische Leitung

Nachdem Geschäftsführung und pädagogische Leitung über ein Jahr lang in dem privaten Wohnbereich der betroffenen Mitarbeiter angesiedelt waren, hat der Verein ein Büro in Oldenburg angemietet. Diese Trennng zwischen Wohn- und Arbeitsplatz war ein wichtiger Schritt in Richtung auf die Professionalisierung der Arbeit, da auf diese Weise der permanente diffuse Übergang von Arbeit und Privatleben - und damit verbunden die dauerhafte latente Überforderung - reduziert werden konnte.

Im Büro werden alle relevanten Informationen der pädagogischen, seemännischen und kaufmännischen Arbeit zusammengefaßt und die entsprechenden Planungen koordiniert. Der Koordinierungsbedarf ist insofern in diesem Projekt besonders groß, als sowohl die Ausbildung und die pädagogische Begleitung auf dem Schiff als auch die Versorgung und die Beschaffung von Material und Informationen ständig über Seefunk und Telefon mit der Arbeit an Land koordiniert werden müssen. Dieser Koordination dienen auch die regelmäßigen - etwa im monatlichen Abstand erfolgenden - Fahrten zu westeuropäischen

Kontinentalhäfen, die unter günstigen Bedingungen vor allem in den ersten drei Jahren zu einem intensiven Austausch zwischen Schiffsbesatzung, pädagogischer Leitung, Geschäftsführung und wissenschaftlicher Begleitung genutzt wurden.

3. Die Projektentwicklung seit Beginn der Ausbildungsphase

Die Entwicklung in den ersten zwei Jahren

Nachdem die Grundfinanzierung durch das BMfJFFG und die Deutsche Bank Stiftung 'Hilfe zur Selbsthilfe' im Dezember 1987 gesichert war, konnte der Modellversuch Anfang 1988 seine Arbeit aufnehmen.

Der Projektbeginn war gekennzeichnet durch die Gleichzeitigkeit zahlreicher unterschiedlicher Anforderungen, die die Mitarbeiter gelegentlich mit den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit konfrontierten. Mitte Januar 1988 stiegen die beiden als Kapitäne vorgesehenen Seeleute auf der MS "Athene" in das Projekt ein, um sich auf diesem Schiff einzuarbeiten. Bereits seit längerer Zeit stand der Verein wegen eines Chartervertrages mit dem Eigner des Schiffes in Verhandlungen. Gleichzeitig mußten aufwendige Finanzierungsverhandlungen mit der Gläubigerbank des Eigners in Stade geführt werden.

Parallel dazu verhandelten Geschäftsführung und pädagogische Leitung mit Hauseigentümern, Banken und Vertretern von Gemeinden und Behörden über die Anmietung bzw. den Kauf eines als Landstation geeigneten Objektes.

Während der Zeit des Vertragsabschlusses Mitte Februar 1988 lag das Schiff für fünf Tage in Leer auf der Werft, wo es unter ungeheurem Zeitdruck für die Abnahme als Heim durch das Landesjugendamt Oldenburg renoviert werden mußte. Ein Vertreter des Landesjugendamtes war bereits vorher eine Teilstrecke mit dem Schiff mitgefahren, um sich von der Eignung desselben als Heim- und Ausbildungsschiff zu überzeugen. Die Projektmitarbeiter konnten für diese Arbeiten eine große Anzahl von Freunden und Bekannten mobilisieren, was sicherlich dadurch erleichtert wurde, daß das Schiffsprojekt von Beginn an auch im sozialen Umfeld eine große Attraktivität genoß und die Mitarbeiter - auch wegen ihres eigenen Solidarverhaltens - im Ernstfall immer auf große soziale Unterstützung rechnen konnten.

Nach der Heimabnahme und der Anerkennung der "Athene" als Ausbildungsschiff durch die zuständige Kammer [5] hatten Seeleute und Pädagoginnen des Vereins nun knapp 4

---

[5] Die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (BBS) in Bremen.

Wochen Zeit, um sich für die Aufnahme der ersten Auszubildenden Mitte und Ende März das Schiff anzueignen und die Ausbildung vor Ort zu planen. Diese Zeit - wie auch der Beginn der ersten Ausbildungsphase - war vor allem durch die Aufarbeitung der zahlreichen Wartungsrückstände und etliche Reparaturarbeiten am Schiff gekennzeichnet. Für die Seeleute war diese erste Zeit bis zur gründlichen Überholung des Schiffes im Sommer 1988 in Werkendam (NL) [6] durch überlange Arbeitszeiten und schwere körperliche Arbeit gekennzeichnet. Zugleich ergaben sich bedingt durch einen notwendigen Klärungsprozeß der Seeleute über ihre Vorstellungen gemeinsamer Arbeit, der Arbeit mit dem Schiff und vor allem mit den Jugendlichen relativ schnell Personalprobleme. Während einer ersten mehrtägigen Beratung mit allen Mitarbeitern und der Wissenschaftlichen Begleitung während der Werftzeit im August 1988 in Werkendam fanden sowohl unter den Seeleuten als auch zwischen den pädagogischen Mitarbeiterinnen, den Seeleuten und der Geschäftsleitung heftige Auseinandersetzungen aber auch produktive Klärungen statt.

Ein zu Beginn heftig umstrittenes Problem war die Frage der Kompetenzen der Schiffsführung gegenüber den Auszubildenden in Konfliktfällen. Konkret ging es um die Frage, ob der Kapitän nach Abklärung mit den übrigen Besatzungsmitgliedern, aber ohne vorherige Abstimmung mit der pädagogischen Leitung an Land die Ausbildungsfähigkeit eines Jugendlichen negativ bescheiden und diesen entlassen könne. Obwohl es in dieser wie in anderen wichtigen Fragen - etwa der Kommunikation zwischen Landstation, Geschäftsführung und Schiff - deutliche Fortschritte gab, kam es in Werkendam zum ersten bedeutsamen Personalwechsel im seemännischen Bereich, vor allem durch die Kündigung eines der beiden als Ausbilder fahrenden Kapitäne. Solcher Personalwechsel hatte verständlicherweise in der Anfangsphase des Projektes eine erhebliche Verunsicherung bei fast allen Mitarbeitern zur Folge, weil immer sehr schnell das Scheitern des Gesamtprojektes assoziiert wurde. Inzwischen haben Team und Teamleitung auch für solche Fälle routiniertere Reaktionsformen entwickelt, wobei jeweils die erfolgreiche Lösung eines Problems die Sicherheit im Umgang mit demselben in der Zukunft erhöht.

Man könnte das erste halbe Jahr gewissermaßen als die *Lehrzeit des Projektes* bezeichnen, die wesentlich dadurch gekennzeichnet war, daß viele Probleme zum ersten Mal auftraten und die Mitarbeiter in ganz anderer Intensität beanspruchten als nach der Entwicklung erfahrungshaltiger Routinen.

Die Lehrzeit auf dem Schiff entspricht derjenigen in der Landstation während der zweiten Hälfte des Jahres 1988. Im April hatte der Verein das Haus „Tivoli" in Elsfleth gekauft, und während des Sommers war dieses Haus für den Beginn der Berufsschulzeit im August

---

[6] Hierbei ging es vor allem um die aufwendige Erneuerung der "Bodenwegerung".

IV. Besondere Problemfelder der Projektarbeit

Im folgenden sollen diejenigen Probleme aufgezeigt werden, die in der Projektarbeit kontinuierlich oder in regelmäßiger Wiederholung von Bedeutung waren und in den laufenden Teamsitzungen oder den zahlreichen Sonderterminen in der eingangs beschriebenen Kooperationsform zwischen pädagogischem Team, seemännischem Team, Geschäftsführung und wissenschaftlicher Begleitung bearbeitet wurden. Dabei wird den Aspekten Vorrang eingeräumt, die die Ausbildung und die Jugendlichen betreffen; die betriebswirtschaftlichen Probleme der Reederei wie die Organisation des Schiffsbetriebes durch die GmbH werden nur erwähnt, soweit sie für die Ausbildung von Bedeutung sind. Obwohl viele der genannten Probleme eng miteinander verknüpft sind, werden aus Gründen der Darstellung folgende Bereiche getrennt voneinander diskutiert:

- Die Mitarbeiter
- Die Organisationsstruktur
- Die Nachfrage der Jugendämter
- Das Schiff als Sozialisationsinstanz
- Der Schulbesuch
- Das Leben in der Landstation.

1. Die Mitarbeiter

Da im Projekt die gleichgewichtige Erziehung durch Männer und Frauen angestrebt wird, wurde von Beginn an Wert darauf gelegt, sowohl bei den pädagogischen Mitarbeiterinnen als auch bei den Seeleuten gemischte Teams zu bilden, um der notwendigen Rollendifferenzierung gegenüber den Jugendlichen gerecht zu werden. Während es bei den pädagogischen Mitarbeiterinnen wesentlich schwieriger war, qualifizierte männliche Bewerber zu finden, war die Situation bei den Seeleuten umgekehrt. In umfangreichen Recherchen wurden fast alle in der Bundesrepublik ausgebildeten und als Käpitänin oder Steuerfrau fahrenden Frauen kontaktiert mit dem Ergebnis, daß für längere Zeiträume insgesamt nur drei Frauen beschäftigt werden konnten.

Schiffsbesatzungen

Die Fluktuation bei der Schiffsbesatzung begleitete das Projekt bis zum Verkauf des vereinseigenen Schiffes als ein Dauerproblem. Das hing einerseits mit der generell hohen Fluktuation auf diesem Arbeitsmarkt zusammen, andererseits jedoch auch mit den spezifischen Bedürfnissen von Seeleuten, die sich auf ein Ausbildungsprojekt mit in der öffentli-

chen Erziehung stehenden Jugendlichen einlassen, sowie mit den spezifischen Anforderungen, die eine solche Tätigkeit an die Besatzungsmitglieder stellt.

In der Regel handelte es sich bei den seemännischen Bewerbern um Personen, die sich in einer Phase grundsätzlicher Revision ihrer Beziehung zur Seefahrt befanden und unter anderen Bedingungen und in der Regel auch weniger lange zur See fahren wollten. Nicht selten waren sie auch bereits auf der Suche nach Alternativen an Land und definierten die Mitarbeit in einem Ausbildungsprojekt wie dem vorliegenden als eine mögliche Übergangsphase. Das Projekt ist andererseits angewiesen auf Seeleute, die ein reflektiertes Verhältnis zu ihrem Beruf entwickelt haben und zugleich hinreichend sensibel und sozial kompetent sind, um mit schwierigen Jugendlichen zusammenzuarbeiten.

Solche Kompetenz ist - und war gerade für den Modellversuch - von besonderer Bedeutung: Am Ursprung der Probleme fast aller Jugendlicher, die für die Ausbildung in Frage kommen, liegen Beziehungsstörungen aus früheren sozialen Erfahrungen. Die berufliche Sozialisation in der Seefahrt nun, die durch große soziale Isolation, lange und zahlreiche Unterbrechungen in der Kommunikation mit wichtigen Sozialpartnern und nicht selten durch die Kompensation dieser Defizite durch Alkohol und Ersatzbeziehungen bestimmt ist, läßt in der Regel nicht diejenigen Charakterzüge zur Entfaltung kommen, die in der Lage sind, sinnvoll auf die Bedürfnisse jener Jugendlicher zu reagieren. Zudem ist es höchst problematisch, wenn auf die Gewaltproblematik und hohe Aggressionsbereitschaft, die viele Jugendliche auszeichnen, naturwüchsig, und d.h. im Bereich der Seefahrt auf der gleichen Ebene (vor allem in Form von Machtkämpfen), reagiert wird.

Da nun innerhalb des Projektes eine maximale Abstimmung zwischen pädagogischem und seemännischem Team die Voraussetzung für kontinuierliche und erfolgreiche Arbeit mit den Jugendlichen ist, werden auch von dieser Seite Anforderungen an die Kommunikationsbereitschaft von Seeleuten gestellt, die über lange Phasen ihres erwachsenen Arbeitslebens hierarchische Autoritätsstrukturen gewohnt sind. Auch diese Bedingung schränkte die Zahl der möglichen Bewerber ein oder aber sie führte dazu, daß der Verein sich von bereits eingestellten seemännischen Mitarbeitern, wenn sie diesen Anforderungen nicht gerecht wurden, wieder trennen mußte.

Die Kommunikation zwischen beiden Teams wurde regelmäßig im Zusammenhang mit den Versorgungsfahrten in Kontinenthäfen, bei Bedarf durch gemeinsame Treffen unter Ausnutzung günstiger Liegezeiten sowie durch die gelegentliche Einbeziehung der Seeleute in die Diskussionen in Oldenburg oder Elsfleth hergestellt. Es war eine der Aufgaben der an Bord mitfahrenden Pädagogin, diese Verbindung zu stärken und innerhalb des seemännischen Teams den Reflexionsprozeß auf Entwicklungen und Konflikte an Bord zu institutionalisieren.

Mit dem Verkauf der "Athene" und der Kooperation mit einer fremden Reederei hat sich das Problem der Schiffsbesatzung grundlegend verändert. Die Besatzung wird ausschließlich von der Reederei angeheuert, der Verein stellt einen Ausbilder und eine Pädagogin, die für Ausbildung und Betreuung verantwortlich sind. Für die Geschäftsführung des Vereins bedeutete diese Veränderung eine ungeheure Entlastung von organisatorischen Aufgaben, für die Ausbildung selbst entstanden durch die jetzige Konstellation neue Abstimmungsprobleme mit der Reederei. Kapitän und Besatzung mußte die Funktion der mitfahrenden Pädagoginnen in einem langwierigen Prozeß vermittelt werden, wobei die pädagogischen Mitarbeiterinnen ihre Rolle auf dem Schiff finden mußten. Aufgrund der Erfahrung mit solchen Vermittlungsproblemen ist der Verein an der Kooperation mit festen Stammbesatzungen interessiert, mit denen es auch die Kontinuität der pädagogischen Reflexion gibt.

Der Ausbilder ist nunmehr nicht fest in die Schiffsbesatzung integriert, so daß ihm insgesamt mehr Zeit für die Ausbildung der Jugendlichen, für Absprachen mit den pädagogischen Mitarbeiterinnen an Bord und für die Vermittlung zwischen den Auszubildenden und der Besatzung bleibt. Die pädagogischen Mitarbeiterinnen ihrerseits haben dank der personellen Ausstattung des Schiffs - z. B. mit einem Koch - mehr Raum für sozialtherapeutische Aktivitäten, für Gespräche mit einzelnen Jugendlichen und gemeinsame Ausflüge an Land sowie für die gezielte Aufarbeitung von schulischen Defiziten.

Pädagogische Mitarbeiterinnen

Wesentlich größer als bei den Seeleuten war die Kontinuität im pädagogischen Team. Bereits in der Entwicklungsphase des Projekts haben neben der jetzigen pädagogischen Leitung drei der sechs pädagogischen Mitarbeiterinnen an den Planungsarbeiten teilgenommen. Voraussetzung für die Mitarbeit aller Pädagoginnen war und ist die Bereitschaft, einen Teil ihrer Arbeitszeit auch auf dem Schiff abzuleisten. An formalen Voraussetzungen benötigen die pädagogischen Mitarbeiterinnen dazu lediglich einen 14-tägigen Sicherheitslehrgang, den sie im Rahmen des Projektes in der Regel zusammen mit Jugendlichen des Vereins absolvieren. Diese Voraussetzung schränkte natürlich auch den Kreis der potentiellen Bewerberinnen ein, da nicht jede in diesem Bereich Tätige bereit war, zeitweise auf das Netz sozialer Beziehungen an Land zu verzichten.

Die Hauptanforderung an die pädagogischen Mitarbeiterinnen im Projekt besteht darin, adäquat auf grundlegende Beziehungsdefizite, Aggressions- und Regressionstendenzen - letztere überwiegend in Zusammenhang mit Alkohol und anderen Drogen - sowie auf in der Regel stark ausgeprägte Schwierigkeiten mit schulischen Lernsituationen reagieren zu

können und zugleich positive Entwicklungsmöglichkeiten der Jugendlichen auszumachen und zu fördern. Diese Anforderungen setzen eine stabile Persönlichkeit mit starker Ichstruktur und gefestigter Identität voraus. Angesichts der defizitären sozialisatorischen Vorerfahrungen der Jugendlichen ist zudem ein differenziertes Spektrum von älteren, jüngeren, männlichen und weiblichen Bezugspersonen sinnvoll, damit die Jugendlichen möglichst viele ihrer - meist unbewußten - komplementären psychischen und sozialen Rollenbedürfnisse und Beziehungswünsche ausleben können.

Wenn man diese Anforderungen betrachtet, so wird leicht plausibel, daß das subjektive Potential der pädagogischen Mitarbeiterinnen - die Qualifikation durch Ausbildung und bisherige Berufserfahrung, strukturell bedeutsame Elemente der eigenen Persönlichkeit, bewußte oder unbewußte eigene psychische Tendenzen, Grad der Fähigkeit zu einem ausbalancierten Verhältnis von Distanz und Nähe, von Abgrenzung und Empathie - ein dauerhafter und zentraler Gegenstand der gemeinsamen Bearbeitung war und weiterhin sein wird.

Eine bedeutsame Konsequenz aus der bisherigen Diskussion war die Planung differenzierter Fortbildung, und zwar sowohl als Teamsupervision durch einen darin erfahrenen Psychologen als auch in Form individueller Zusatzausbildung; sei es als therapeutische Maßnahme, sei es als Erwerb von Zusatzqualifikationen für spezielle Probleme, z.B. für Fragen des Umgangs mit dem immer präsenten Drogenproblem. Diese Maßnahmen erschienen umso wichtiger, weil bis auf die pädagogische Leitung kaum eine der Mitarbeiterinnen längere Erfahrungen in der Arbeit mit Jugendlichen dieser Altersstufe und dieser Problemlage aufweisen konnte. Man muß allerdings feststellen, daß die gemeinsame dauerhafte Reflexion von Konflikten und spezifischen Problemkonstellationen in den vergangenen Jahren wesentlich die Fähigkeit des Teams zu kritischer Selbstwahrnehmung und die Bereitschaft zur Bearbeitung subjektiver Anteile von Konfliktpotentialen gefördert hat.

2. Organisationsstruktur

Ein zentraler Gegenstand organisationssoziologischer Analyse ist der Zusammenhang von struktureller Differenzierung einer Organisation einschließlich der internen Arbeitsteilung und Rollendifferenzierung, der Effizienz in bezug auf das Verhältnis von Mitteleinsatz zu Organisationsziel und der optimalen Entfaltung motivationaler Potentiale auf seiten der Subjekte. Diese drei Faktoren stehen in einem Verhältnis wechselseitiger Bedingtheit. Sie sind - auch in ihrem funktionellen Zusammenhang - in einer Organisation mit dem Ziel materieller Produktion leichter zu bestimmen, als in einer Einrichtung, deren wesentlche

"Produktion" soziale Beziehungsarbeit und deren Ziel gelungene Sozialisationsprozesse beinhalten.

Das Projekt "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." ist gegründet worden mit einem hohen egalitären Anspruch und war von Beginn der Planungsphase an geprägt durch Vorstellungen von - im Vergleich zu herkömmlichen Betrieben und Institutionen - humanerer Arbeit, wie sie typisch waren für eine Vielzahl von sogenannten alternativen Betrieben, die in den siebziger und achtziger Jahren in großer Zahl gegründet wurden. Diese Vorstellungen bezogen sich insbesondere auf die Arbeitsbedingungen - und zwar sowohl bei den Seeleuten als auch bei den pädagogischen Mitarbeiterinnen und der Geschäftsleitung -, auf die Form der Zusammenarbeit sowie auf ihre materielle Bewertung. Probleme, die sich aus dem Widerspruch zwischen dieser Ursprungskonzeption und der realen Entwicklung ergaben, waren ein weiterer regelmäßiger Diskussionsgegenstand zwischen beiden Teams und der Wissenschaftlichen Begleitung.

Trotz des egalitären Anspruchs hat es von Beginn an faktisch deutliche Unterschiede zwischen den drei Projektgründern und den übrigen Mitarbeiterinnen gegeben, und zwar vor allem im Hinblick auf Praxiserfahrung, sachliche Kompetenz, interne Kommunikations- und Entscheidungsprozesse und damit verbunden in bezug auf die Position in der informellen Hierarchie der Planungsgruppe. Diese informelle Struktur mußte sich zwangsläufig - vor allem unter dem Druck der Außenbeziehungen zu vielfältigen Institutionen, z.B. zu den Landesjugendämtern - mit der Entwicklung des Projektes auch formell etablieren und hat zur Ausdifferenzierung der Positionen der *Geschäftsführung*, der *pädagogischen Leitung / Heimleitung* und der *seemännischen Leitung* geführt.

Bei der *Geschäftsführung* war diese Entwicklung am wenigsten problematisch, da die Aufgaben des Geschäftsführers im engeren Sinne wenig Überschneidungen mit den Arbeitsbereichen der übrigen Projektmitglieder aufweisen und zudem ganz spezifische kaufmännische Qualifikationen voraussetzen. Darüber hinaus kommt dieser Funktion insofern eine besondere Bedeutung zu, als sie wegen der ihr zugeordneten Finanzplanung des Gesamtprojekts bei vielen Entscheidungen eine Art Veto-Position einnimmt. Allerdings muß man sagen, daß vor allem in der Anfangsphase des Projekts, als die Geschäftsführung noch stärker mit der pädagogischen und seemännischen Planung befaßt und die formelle Position noch nicht eindeutig etabliert war, diese faktisch starke Stellung die Überausbeutung der eigenen Arbeitskraft wie auch die Reibung mit anderen Teilen des Projektes gefördert hat.

Man muß an dieser Stelle betonen, daß gerade im ersten Jahr der Projektarbeit der Grad an - unbezahlter - Mehrarbeit aller Mitglieder in einem eklatanten Widerspruch stand zu dem erklärten Ziel humanerer Arbeitsbedingungen. Gründe dafür waren in erster Linie die

angespannte Finanzsituation des Vereins in der Aufbauphase und damit verbunden die Engpässe im personellen Bereich. Daß die Projektmitglieder diese Belastung ausgehalten und nicht destruktiv aneinander abgearbeit haben, deutet hin auf das in der Gründungsphase bewährte Solidaritätspotential der Gruppe.

Für die *seemännische Leitung* stellte sich das Problem der Professionalisierung und Ausdifferenzierung der Leitungsfunktion in anderer Form: Die seemännische Leitung mußte die Besatzungspläne für das jeweils laufende Jahr erstellen, die ständige fachliche und seemännische Besatzung des Schiffes organisieren und war letztlich für die Funktionstüchtigkeit des Schiffes und alle damit zusammenhängenden Aufgaben - "Klasse", Reparaturen, Werftzeiten etc. - verantwortlich. Es ist klar, daß ein wesentlicher Teil dieser Funktionen nur in Absprache mit den Kapitänen und den übrigen Besatzungsmitgliedern des Schiffes erfüllt werden konnte.

Auf den Schiffen selbst dagegen herrschen - anders als etwa im Heim - aus Geschichte und Struktur der Seefahrt bedingte strenge Hierarchien. In einem Projekt mit dem Ziel kooperativer Arbeitsbeziehungen ergibt sich daher auf dem Schiff eher das Problem, unter Beibehaltung der Funktionsteilung und arbeitsrechtlich fixierter Hierarchie die faktischen Arbeitsbeziehungen durch ein großes Maß an praktizierter Solidarität zu gestalten. Das setzt hohe Selbstsicherheit bei den Funktionsträgern voraus, die es ermöglicht, ein Höchstmaß an Gleichwertigkeit bei formaler Statusdifferenz und unterschiedlicher Fachkompetenz zu leben.

Die Anwerbung von Kapitänen, Steuerleuten, Funkern und Maschinisten sowie die projektinterne Bewertung ihrer Tätigkeit unter diesen Gesichtspunkten war ein zentraler Gegenstand der Arbeit der seemännischen Leitung sowie der Diskussionen im Projekt insgesamt.

Die faktische Ausdifferenzierung der *pädagogischen Leitung / Heimleitung* fand später statt als die der beiden anderen Leitungsfunktionen. Das lag vor allem daran, daß die Landstation als Heim erst definitiv eingerichtet war, als die ersten beiden Jugendlichen bereits drei Monate auf dem Schiff gefahren waren. Erst mit Beginn der Schulzeit wurde eine kontinuierliche Heimorganisation notwendig, wenngleich bereits etliche Monate vorher ausführliche Kontakte mit den für die öffentliche Erziehung relevanten Institutionen hergestellt und die Erziehungs- und Ausbildungskonzeption entwickelt werden mußten. Die Funktionsteilung zwischen pädagogischer Leitung und pädagogischen Mitarbeiterinnen hat sich vor allem an Fragen der Arbeitsteilung - Dienst im Heim, Kontakte zu Behörden, Eltern, Betreuern und Letztverantwortlichkeit für wichtige Entscheidungen - geklärt.

Für die Organisation insgesamt war lange Zeit die Ansiedlung der Verwaltung sowohl des Vereins als auch der Reederei ein offenes Problem. Nicht wenige Argumente sprachen da-

für, Vereinsbüro und Geschäftsführung auch in der Landstation anzusiedeln, während auf der anderen Seite die Trennung der zentralen Aktenführung von dem Lebenszusammenhang der Jugendlichen und zugleich die räumliche Nähe von Vereinssekretariat und Reederei wesentliche Vorteile beinhaltete. Diese Frage wurde nach einem Jahr zugunsten einer klaren Trennung zwischen Heim und Verwaltung entschieden - Landstation in Elsfleth, Geschäftsführung und Vereinsverwaltung in einem Büro in Oldenburg. Diese Lösung hat vor allem auch den Vorteil, daß der Geschäftsführer nicht permanent in die alltägliche Dynamik der Landstation und die direkte pädagogische Arbeit dort einbezogen wird. Mit der Einrichtung neuer Projektbereiche hat sich diese Entscheidung als äußerst sinnvoll erwiesen, da nun Verwaltungs- und Leitungsfunktion für alle Teilprojekte der Einrichtung an einem zentralen Ort zusammengeführt werden.

3. Die Nachfrage der Jugendämter

Neue Projekte für in der öffentlichen Erziehung stehende Jugendliche erfordern eine Anlaufphase, während der sie bei den entsendenden Stellen - hier vornehmlich den Landesjugendämtern und den Jugendämtern der Städte und Kreise - bekannt und akzeptiert werden müssen. Dabei ist das Problem, daß die Akzeptanz umso größer wird, je erfolgreicher ein Projekt mit Jugendlichen gearbeitet hat.

Aus der Perspektive des Projektes ergibt sich eine für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sinnvolle Auswahl von Jugendlichen erst dann, wenn eine hinreichende Anzahl von Bewerbern zur Verfügung steht. Die trotz intensiver Öffentlichkeitsarbeit geringe Bekanntheit des Projekts in der Startphase wirkte sich recht ungünstig auf die Bewerberlage der Jugendlichen aus, so daß der Entscheidungsspielraum von seiten des Vereins zunächst sehr gering war. Zudem waren zu Beginn des Modellversuchs die Aufnahmekriterien selbst noch nicht so klar wie nach mehrjähriger Erfahrung in der Arbeit mit den Auszubildenden.

Da es sich bei der Ausbildung zum Schiffsmechaniker um ein Berufsausbildungsprojekt handelt, muß die Auswahl sowohl unter dem Aspekt der praktischen Eignung wie auch dem der schulischen Lernmöglichkeiten stehen. Es hat sich gezeigt, daß benachteiligte Jugendliche häufig die praktischen Anforderungen an die Ausbildung - insbesondere auf dem Schiff - erfüllen können, zugleich aber größte Schwierigkeiten haben, den schulischen Anforderungen im Hinblick auf Motivation, Konzentration, Abstraktion und vor allem Kontinuität zu genügen.

Zudem ist sehr schnell deutlich geworden, daß bestimmte strukturelle, psychische und soziale Voraussetungen von seiten der Jugendlichen sich auf die Arbeit in der Ausbildungsgruppe insgesamt erschwerend auswirken, insbesondere starke Drogenabhängigkeit, Dominanz der Gewaltproblematik und Fälle, in denen die Jugendlichen die Ausbildung zum Schiffsmechaniker unter dem Druck von Bewährungsauflagen als Alternative zum Gefängnis gewählt haben. Jugendliche mit diesen Problematiken sind zwar in der Regel während der Zeit ihrer Zugehörigkeit zum Verein über einen längeren Zeitraum als zuvor nicht auffällig oder straffällig geworden, sie sind jedoch in der Regel an bestimmten Hürden der Ausbildung (z.B. der Berufsschule) gescheitert oder haben die Vereinsarbeit insgesamt in einem Ausmaß belastet, daß das Ausbildungsverhältnis von seiten des Vereins aufgekündigt werden mußte.

Von Beginn der Projektplanung an stand fest, daß im Verein keine heilpädagogische Jugendarbeit, wohl aber eine sozialpädagogisch begleitete Ausbildung geleistet werden sollte. Faktisch werden jedoch von den entsendenden Jugendämtern angesichts der Höhe des Pflegesatzes in einem Ausbildungsprojekt überwiegend Jugendliche mit sehr schwierigen sozialen Karrieren "angeboten", die in der Regel eine - zusätzlich zur pädagogischen Betreuung erforderliche - therapeutische Begleitung benötigen. Solche Zusatzbetreuung (Drogenberatung, Therapie etc.) läßt sich zwar organisieren und finanziell absichern, es bleibt jedoch das prinzipielle Risiko jeder Neueinstellung, daß latent vorhandene Problematiken in einer Phase der Entwicklung von Jugendlichen, die auch unter "normalen" Bedingungen äußerst brisant verlaufen kann, verstärkt zum Ausbruch kommen und die Ausbildungsfähigkeit in starkem Maße beeinträchtigen. Auf der anderen Seite bergen die Entwicklungsdynamiken der Jugendphase gerade auch vielfältige Möglichkeiten einer "Nachreifung" und der intensiven Bearbeitung früher Problematiken.

Dank einer bundesweiten intensiven Öffentlichkeitsarbeit und der erfolgreichen Arbeit im Projekt war nach etwa zwei Jahren die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen so groß, daß es möglich wurde, eine Auswahl bei der Einstellung von Jugendlichen zu treffen, und zwar nach den durch die Erfahrung der ersten Ausbildungsphase gewonnenen Einstellungskriterien.

Als ein äußerst schwieriges Problem hat sich die Nachfrage von Mädchen erwiesen. Es war vorgesehen, die Hälfte der Ausbildungsplätze mit weiblichen Bewerberinnen zu besetzen. Entsprechend dieser Absicht hat der Verein denn auch so lange wie möglich versucht, Ausbildungsplätze für Mädchen vorzuhalten und sich bundesweit um weibliche Auszubildende bemüht. Es hat sich inzwischen herausgestellt, daß - stärker noch als in anderen traditionell als männlich definierten Berufen - der Beruf der Schiffsmechanikerin wegen des überstark männlich bestimmten Images der Seefahrt von Mädchen so gut wie nicht gewählt wird. Gerade in den unteren sozialen Schichten, aus denen sich überwiegend

die für die Ausbildung im Verein in Frage kommenden Jugendlichen rekrutieren, herrschen noch im wesentlichen traditionelle Rollenmuster vor, die sich auch auf die Berufswahl auswirken.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer wesentlicher Gründe dafür, daß es so schwierig ist, überhaupt Mädchen aus dem Bereich der öffentlichen Erziehung für eine solche Ausbildung zu gewinnen:

Zunächst einmal sind in der Altersgruppe zwischen 14 und 18 Jahren wesentlich weniger Mädchen so auffällig und in Konflikt mit den Instanzen der sozialen Kontrolle geraten, daß sie der öffentlichen Erziehung unterstellt werden. Diese Tatsache hängt sehr stark mit der traditionellen geschlechtsspezifischen Sozialisation und der dadurch bedingten weiblichen Verarbeitungsform psychischer und sozialer Problemsituationen zusammen. Mädchen verarbeiten solche Problemlagen eher nach innen und gegen sich selbst gewandt, sind in der Regel anpassungsbereiter und reagieren z.B. mit Symptomen wie Magersucht und sozialer Isolation. Erst wenn sie aufgrund zu starken Drogenkonsums oder etwa wegen früher Prostitution auffällig werden, wird ihre Problematik öffentlich. Jungen dagegen reagieren sehr viel häufiger schon früh durch nach außen gerichtete Aggression oder andere Aktivitäten (Autodiebstahl, Einbruch), durch die sie sehr viel schneller in Konflikt mit den Institutionen der sozialen Kontrollle geraten. Mädchen dagegen - selbst mit ähnlichen Problemlagen wie Jungen - bleiben sehr viel länger im dunklen Raum unauffälliger Konfliktverarbeitung von Familie und Peer-group und beschäftigen sehr viel eher Ärzte und Therapeuten mit ihren Symptomen als Polizei, Gerichte und Sozialarbeiter.

Die geringe Zahl weiblicher Bewerberinnen ist jedoch nicht nur das Ergebnis der besonderen Sozialisation der Mädchen, sondern auch das Ergebnis geschlechtsspezifischer Orientierung der entsendenden Institutionen. Die entsendenden Ämter entwickeln natürlich auch eigene Vorstellungen über die zukünftigen möglichen Karrieren von auffällig gewordenen Mädchen, wobei sie in der Regel den Schwerpunkt in traditionell weiblichen Berufszweigen setzen. Das hat zur Folge, daß die Ausbildungsplätze für Schiffsmechanikerinnen von seiten der Jugendämter kaum nachgefragt werden. Ein wesentlicher Teil von Öffentlichkeitsarbeit und Werbung bestand daher zunächst in dem Versuch, Vertreter der entsendenden Stellen von der Sinnhaftigkeit der Ausbildung von Mädchen zur Schiffsmechanikerin zu überzeugen. Mit der Einrichtung eines Binnenschiffsprojektes als reines Mädchenprojekt hat der Verein seine besonderen Bemühungen, Mädchen für die Berufsausbildung zur Schiffsmechanikerin zu werben, aufgegeben, zugleich aber einen neuen Versuch unternommen, ein attraktives Angebot unterhalb der Ebene der Berufsausbildung für Mädchen aus der öffentlichen Erziehung zu schaffen.

4. Das Schiff als Sozialisationsinstanz

Wie bereits oben angedeutet, sind in die Planung des Modellversuchs jahrelange Erfahrungen mit heilpädagogischen Schiffsprojekten eingegangen, wenngleich ein Berufsausbildungskonzept sich doch grundlegend - insbesondere im Hinblick auf die zeitliche Perspektive - von der überwiegend kurzzeitigen Arbeit - meist auf einem Segelschiff - unterscheidet.

Gemeinsam ist beiden natürlich die Voraussetzung, daß Arbeit, Regeneration und Freizeit ohne große Möglichkeiten der Trennung an einem Ort und im gleichen sozialen Kontext stattfinden. Erving Goffman (1972) hat daher Schiffe - vor allem große Tanker - in seine Analyse totaler Institutionen eingeschlossen. Die Grundzüge der totalen Institution - soziale Kontrolle, eingeschränkte Möglichkeiten der Identitätspolitik des einzelnen, zeitweilige Isolation von der Außenwelt, Entbehrungen und Unterbrechungen der gewohnten Alltagskommunikation - bilden sozusagen den einen Pol möglicher Interpretation des Kommunikations- und Interaktionszusammenhangs auf dem Schiff. Diese Momente können umso schwerer wiegen bei Personen, deren Grundproblematik bereits durch sehr frühe Beziehungsstörungen bestimmt ist.

Auf der anderen Seite hat ein Küstenmotorschiff als Ort der Ausbildung, der Arbeit und des alltäglichen Zusammenlebens auch positive Dimensionen, die sich vor allem im Hinblick auf die typischen Problemlagen der Jugendlichen als hilfreich erweisen: Es bietet einen klaren Rahmen mit eindeutiger Beziehungsstruktur und einer regelmäßigen, sachbezogenen Strukturierung des alltäglichen Lebenszusammenhangs. Auf dem Schiff haben die Jugendlichen vielfältige Möglichkeiten, ihre Körperlichkeit positiv zu erfahren und damit sich selbst in einem Bereich, den sie häufig nur in negativer Form - bei aggressiven Gewaltausbrüchen z.B. oder bei nach innen gewandter Aggressivität im Drogenkonsum - erlebt haben.

In dem Maße, wie die Auszubildenden auch mit komplexen Funktionszusammenhängen des Schiffsbetriebes vertraut werden, kann die Erfahrung der Beherrschung von Technik und Natur wesentlich zur Balance von Selbstbewußtsein und Selbstwertgefühl beitragen. Zudem kommen sie bei der Arbeit als Rudergänger nicht umhin, die Verantwortung für das Schiff, die Besatzung und die Ladung zu erfahren. Damit haben sie die Möglichkeit, aus einer zu starken Selbstbezogenheit und ständigen - aber nicht produktiven - Orientierung auf eigene Bedürfnisse herauszukommen und Empfindungen sozialer Verpflichtung zu entwickeln. Gleichzeitig lernen bzw. erleben sie auf überschaubarem Raum ein Modell von gesellschaftlicher Arbeitsteilung und innerhalb dieser die Bedeutung ihres eigenen Beitrages. Wie die Übersicht der Entwicklungsverläufe einzelner Jugendlicher im Modellversuch zeigt (s.u.), wirken sich die positiven und die eher problematischen

V. Zur Bedeutung der Berufsausbildung in der Jugendsozialarbeit

Die sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung mit benachteiligten Jugendlichen auf dem ersten Arbeitsmarkt

Die folgende Untersuchung verfolgt zwei Absichten: Zum einen soll die Bedeutung der Berufsausbildung - speziell der Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt - für die Entwicklung sozial benachteiligter Jugendlicher [7] analysiert und der Frage nachgegangen werden, unter welchen Bedingungen eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung für sozial schwer benachteiligte Jugendliche sinnvoll sein kann.

Die dabei entwickelten Kriterien sollen dann auf das Projekt "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." angewandt werden, und dessen Modellhaftigkeit für eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt soll untersucht werden.

Die Fragestellung wird aufgefächert in drei Themenschwerpunkte:

1. Die Bedeutung der Arbeit für die Identitätsbildung;
2. die Bedeutung der konkreten Arbeitsbedingungen für die Sozialisation;
3. die Bedingungen am Arbeitsplatz für die Entwicklung spezifischer Fähigkeiten.

Wie in den obigen Ausführungen ausführlich dargestellt (vgl. v.a. Kapitel II), ist der Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." das Ergebnis von Überlegungen einer Gruppe von Pädagoginnen, die im Seeschiffahrtsbereich berufliche Erfahrungen gemacht haben und die aufgrund dieser Erfahrungen eine *Berufsausbildung* mit benachteiligten Jugendlichen für sinnvoll hielten. Neben pädagogischen Erwägungen war auch die Erfahrung, daß es im Bereich der *arbeitsweltbezogenen Sozialarbeit mit benachteiligten Jugendlichen* wenig Ausbildungsprojekte gibt, ein Anstoß für die konkrete Planung des Projektes "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V.".

Die Bedeutung der Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt wird deutlich, wenn man das Angebot an Maßnahmen für die Gruppe der benachteiligten Jugendlichen analysiert. Dabei zeigt sich, daß es eine Vielzahl von Maßnahmen gibt, die perspektivisch der Eingliederung in das Arbeitsleben dienen sollen:

- das Berufsvorbereitende Jahr (BVJ);

---

[7] Was unter der Bezeichnung "benachteiligte Jugendliche" zu verstehen ist, wird im folgenden noch näher erläutert.

- berufsvorbereitende bzw. -qualifizierende Maßnahmen z.B. im Rahmen von speziellen Arbeitsamtmaßnahmen (vgl. BMBW 1989, S.113ff.) oder im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM) oder dem Bundessozialhilfegesetz (BSHG §19);
- Maßnahmen, die nachträglich die schulische Qualifikation verbessern sollen (z.B. durch Erwerb des Hauptschulabschlusses) mit dem Ziel, die Chancen auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern usw.[8]

Sieht man einmal vom *Benachteiligtenprogramm* der Bundesregierung [9] ab, sind Maßnahmen, die eine qualifizierende Berufsausbildung mit benachteiligten Jugendlichen anstreben, die Ausnahme[10]. So finden sich unter den Modellprojekten des Bundesjugendplans (BJP) kaum Ausbildungsprojekte. Diese wiederum bilden (meist) nicht unter den Bedingungen des ersten Arbeitsmarktes aus, sondern in eigens dafür konzipierten Ausbildungswerkstätten (vgl. Hanke 1991). Gleiches gilt für das Benachteiligtenprogramm[11]. Daß die Maßnahmen für benachteiligte Jugendliche meist unterhalb der Ausbil-

---

8 In einer von der Landesarbeitsgemeinschaft für Jugendsozialarbeit in Nordrhein-Westfalen in Auftrag gegebenen Untersuchung über "Hilfen zur Verhinderung oder zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit und Ausbildungsstellennot jüngerer Jahrgänge" konnten allein 80 unterschiedliche Programme, Maßnahmen und Modelle ausgemacht werden, wobei die nur für andere Bundesländer geltenden länderspezifischen Programme noch gar nicht erfaßt wurden (vgl. Braun 1986, S.26).

9 Das ehemalige Benachteiligtenprogramm der Bundesregierung ist inzwischen in das Arbeitsförderungsgesetz (§ 40c) integriert worden. Das bedeutet zweierlei: Erstens ist damit anerkannt worden, daß die Berufsausbildung von benachteiligten Jugendlichen unabhängig von den konjunkturellen Entwicklungen des Arbeits- und Ausbildungsmarktes eine Daueraufgabe ist (dazu ausführlichere Anmerkungen später), und zweitens, daß die Integration in ein Arbeitsförderungsgesetz die Ausbildung von benachteiligten Jugendlichen primär über den Arbeitsmarkt definiert. Die Gefahr, daß die individuelle Entwicklung dabei vernachlässigt wird, ist tendentiell vorhanden. Der Zusammenhang von persönlicher Entwicklung und Ausbildung wird ein zentrales Thema folgender Überlegungen sein.

Auch wenn am Begriff "Benachteiligtenprogramm" vielfältig Kritik geübt worden ist (z.B. daß er zur Stigmatisierung beiträgt etc.), so hat er sich im Bereich der Berufsförderung von benachteiligten Jugendlichen jedoch etabliert. Er wird deshalb im folgenden verwendet.

10 Das zeigt auch eine Untersuchung für die Region Südniedersachsen. Hier wurden für den Erhebungszeitraum von September 1988 bis April 1989 46 Projekte ausgemacht, die ausschließlich oder überwiegend für arbeitslose oder von Arbeitslosigkeit bedrohte Jugendliche und junge Erwachsene konzipiert waren. Davon waren nur 4 Berufsausbildungsprojekte bzw. Ausbildungen mit ausbildungsbegleitenden Hilfen (abH). Allein 15 Projekte waren Arbeitsprojekte auf ABM- bzw. Arbeit und Lernen-Basis (vgl. Ströhlein/Schulte 1991, S.107).

11 Einzige Ausnahme im Rahmen des BJP-Modellprogramms "Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit" ist lt. Hanke der Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V.".

Im Rahmen des Benachteiligtenprogramms trifft dies nicht für den Bereich der ausbildungsbegleitenden Hilfen (abH) zu. Eine genauere Betrachtung der beiden Ausbildungsgruppen, die im Rahmen des AFG § 40c gefördert werden, zeigt jedoch, daß es sich bei der Gruppe der benachteiligten Jugendlichen nicht um eine homogene Gruppe handelt. Die im Rahmen der abH beschäftigten Jugendlichen hatten zum größten Teil einen Hauptschulabschluß (bezogen auf die Ausbildungsmaßnahmen des Jahres 1985/86 62%), die im Rahmen der außerbetrieblichen Ausbildung beschäftigten

dungsebene bleiben, hat seinen Grund u.a. darin, daß den Jugendlichen der Zielgruppe die Ausbildungsfähigkeit v.a. unter den Bedingungen des ersten Arbeitsmarktes aufgrund ihrer Biographie prinzipiell abgesprochen wird (vgl. Brock 1987, S.212). Letztlich wird hier eine ganze Gruppe stigmatisiert und von der Möglichkeit, eine qualifizierte Ausbildung zu durchlaufen, ausgegrenzt[12].

Folgendes beschäftigt sich mit der Frage, unter welchen Bedingungen eine auf dem ersten Arbeitsmarkt angesiedelte sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung eine persönlichkeitsförderliche Maßnahme für benachteiligte Jugendliche sein kann. Dazu werden zunächst einige Ausführungen über den Charakter der Benachteiligungen der hier behandelten Zielgruppe sowie über deren Chancen auf dem Arbeitsmarkt und bei Aufnahme einer Ausbildung gemacht.

Aus diesen Überlegungen heraus soll dann in Kapitel 1.3. ein Vergleich *verschiedener Maßnahmeformen* unter Berücksichtigung des Arbeitsmarktes und unter besonderer Berücksichtigung der Situation *benachteiligter Jugendlicher* erfolgen.

Zur Konkretisierung der Bedeutung der Berufsausbildung für benachteiligte Jugendliche wird dann im 2. Kapitel der *Zusammenhang von Arbeitsorganisation und persönlicher Entwicklung* dargestellt. Den Schwerpunkt wird dabei die Diskussion der Frage bilden, unter welchen Bedingungen eine unter sozialpädagogischen Gesichtspunkten strukturierte Ausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt den Problemlagen der Jugendlichen, die sich unter Berücksichtigung biographischer Gesichtspunkte genauer beschreiben lassen, entspricht. Ausgehend von einer ausführlichen Darstellung der beruflichen Sozialisationsforschung werden deren Ergebnisse auf die Situation von benachteiligten Jugendlichen bezogen, um so die spezifischen Erfahrungen beim Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." zu reflektieren.

Auf der Basis dieser Überlegungen soll dann diskutiert werden, unter welchen Bedingungen eine Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt mit der beschriebenen Zielgruppe sinnvoll ist, um so aus den Erfahrungen eines Modellversuches und unter Berücksich-

---

Jugendlichen nicht (ebenfalls auf die Ausbildungsmanßnahmen des Jahres 1985/86 bezogen hatten 19% einen Hauptschulabschluß) (vgl. BMBW 1987, S.109f.).

Beim „Ausbildungsprojekt Liekedeeler e.V." hat ca. ein Viertel der Jugendlichen einen Hauptschulabschluß. Bezogen ausschließlich auf das Kriterium Schulabschluß würden sich diese Jugendlichen im Rahmen des Benachteiligtenprogramms also eher in einer außerbetrieblichen Ausbildung wiederfinden.

[12] Wir werden uns im Zusammenhang mit der Ausbildungspraxis beim Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." noch ausführlicher damit beschäftigen, inwieweit man bei der Gruppe der benachteiligten Jugendlichen überhaupt von einer homogenen Gruppe sprechen kann. Desweiteren vgl. die Kapitel VIIf. in diesem Band.

tigung der entsprechenden Literatur verallgemeinerungsfähige Hinweise für die arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit zu gewinnen. Das Modellhafte des Projektes "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." soll dabei näher bestimmt werden.

1. Zur Diskussion um Benachteiligungen

Sturzebecher/Klein (1987) definieren "einen bestimmten Kreis von Jugendlichen bei der Bewältigung der Entwicklungsaufgabe *'Aufbau von beruflicher Handlungsfähigkeit während der Erstausbildung'* als eindeutig benachteiligt (...). Und zwar handelt es sich um die Jugendlichen,

- deren Bewältigungskompetenzen aufgrund einer als defizitär einzustufenden Vorläufersozialisation in bezug auf die Entwicklungsaufgabe unzureichend sind und/oder
- bei denen die Eltern bzw. die Familie als unterstützende Ressourcen bei der Bewältigung der Entwicklungsaufgabe ausfallen, versagen oder sich als ungenügend erweisen"[13] (S. 31f., Hervorhebung P.B.).

Der Aufbau von beruflicher Handlungsfähigkeit im Rahmen der Erstausbildung wird dabei als eine Entwicklungsaufgabe während des Jugendalters beschrieben. Unterteilt man die berufliche Sozialisation nun in die Phasen der vorberuflichen Sozialisation und der Sozialisation während der Ausbildung bzw. der Berufsausübung, so wird deutlich, daß der Erfolg des Aufbaus beruflicher Handlungsfähigkeit ganz entscheidend von der vorberuflichen Sozialisation, also der Sozialisation für den Beruf bzw. allgemeiner für die Arbeit abhängt. Im Hinblick auf die Erfordernisse des Arbeitslebens wird im folgenden vorrangig

---

[13] Die Benachteiligung auf dem Arbeitsmarkt z.B. aufgrund eines fehlenden oder schlechten Hauptschulabschlusses, der nicht selten das Ergebnis eines bestimmten familiären Umfeldes und damit einer bestimmten Biographie ist, wird mit dieser Definition noch gar nicht erfaßt.

Am Beispiel der "Konkurslehrlinge" in der ehemaligen DDR läßt sich zeigen, daß die Benachteiligung durch gesellschaftliche Prozesse sich auch auf Personengruppen ausdehnen kann, die vorher nicht als benachteiligt definiert wurden. Von den von Oktober 1990 bis Ende Juni 1991 gemeldeten Ausbildungsstellen in der ehemaligen DDR waren 24% Ausbildungsplätze in außerbetrieblichen Einrichtungen gemäß § 40c AFG (vgl. ANBA 1991, S.1388).

Die folgenden Ausführungen stützen sich vor allem auf Sturzebecher/Klein 1987, S.22ff.

der Aspekt der Ausbildung von *kognitiven, motorischen, sozialen und motivationalen Fähigkeiten* [14] ausgeführt.

1.1 Familiale und schulische Bedingungen von Benachteiligungen

Es ist offensichtlich, daß im Zusammenhang mit der vorberuflichen Sozialisation primär die Sozialisationsinstanzen Familie und Schule angesprochen sind. Folgende psychologisch-sozialpsychologische Aspekte der familialen Umwelt scheinen dabei mit der *kognitiven* und *motivationalen Entwicklung* des Kindes und mit entsprechendem Schulerfolg bzw. -mißerfolg besonders hoch zu korrelieren:

"- Elterliche Leistungserwartungen, relativ frühe Anforderungen an die Leistung des Kindes;
- Vorsorge für die intellektuellen Bedürfnisse i.S. der Schaffung von Lerngelegenheiten und der Verfügbarkeit von Lernhilfen für das Kind;
- Bereitschaft, dem Kind Zeit zu schenken, mit ihm zu sprechen, zu spielen, ihm Aufmerksamkeit zu widmen; Ausmaß und Qualität der Hilfen bei der Schularbeit so wie Anerkennung und Kontrolle von Schulerfolg;
- Annahme oder Ablehnung kindlichen Verhaltens;
- Anforderungen an die Selbständigkeit des Kindes; Freiheit und Ermunterung zum Erkunden der Umwelt" (Sturzebecher/Klein 1987, S.34).

Neben diesen psychologisch-sozialpsychologischen Aspekten nennen Sturzebecher/Klein folgende Merkmale der familiären Interaktion sowie des familialen Erziehungshintergrundes, die einen korrelativen Zusammenhang mit sozialen Verhaltensauffälligkeiten des Kindes bis hin zur Delinquenz zeigen:

"- gestörte elterliche Beziehungen; emotionale Spannungen und disharmonische Beziehungen zwischen den Ehepartnern; aggressiv gefärbte Reaktionen der Eltern untereinander und gegenüber den Kindern; fehlende Verständigung zwischen Eltern und Kind;
- Nichtbefriedigung persönlicher Bedürfnisse des Kindes; Ablehnung und übermäßige körperliche Züchtigung als "Erziehungsmittel";

---

[14] Welche Fähigkeiten diese Begriffe konkret umfassen und in welcher Form sie in bezug auf die Ausbildung bzw. die Berufsausübung relevant werden, wird im Zusammenhang mit der konkreten Ausbildungssituation beim Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." noch genauer erläutert.

- Divergenzen zwischen beiden Elternteilen bzgl. der erzieherischen Vorsorge; widersprüchlicher Erziehungsstil der Eltern sowie inkonsistente Erziehungshaltung;
- besonders geringe Mutter - Unterstützung bei alltäglichen Schwierigkeiten; im Wechsel mit einer aggressiv getönten Haltung verwöhnende, nachgiebige Einstellung der Mutter zum Kind; emotionale Vernachlässigung;
- keine bejahende Grundhaltung des Vaters gegenüber dem Kind; übermäßig strenge, aber unregelmäßige Erziehung durch den Vater;
- unzureichende Kontrolle des Kindes durch die Familie; Rollenversagen der Eltern und fehlende Identifikationsmöglichkeiten"[15] (S.34f.).

Eine pauschale Kriterienzuschreibung aufgrund dieser Auflistung wird den individuellen Schwierigkeiten der benachteiligten Jugendlichen und damit auch den Auszubildenden beim Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." sicher nicht gerecht. Bei genauerer Betrachtung der Biographien der Jugendlichen und unter Berücksichtigung ihres familiären Sozialisationsumfeldes [16] liegt jedoch der Schluß nahe, daß ein Großteil der hier aufgelisteten Merkmale und Aspekte die sozialisatorischen Voraussetzungen der Jugendlichen durchaus korrekt beschreiben und die korrelativen Zusammenhänge mit dem Schulversagen und den daraus resultierenden Schulängsten bzw. -aversionen offensichtlich sind[17]. Die Biographien der Jugendlichen zeigen deutlich, daß die Schwierigkeiten benachteiligter Jugendlicher sich nicht selten schon in der Grundschule andeuten bzw. dort massiv auftreten.

Zu den Defiziten und der Bedeutung der familiären Sozialisation bei den Jugendlichen der Zielgruppe und zum Zusammenhang von primärer Sozialisation und der Ausbildung extrafunktionaler Qualifikationen bzw. der Internalisierung normativer Strukturen vgl. ausführlicher die Kapitel VIIf. in diesem Band.

15 Auf die in diesem Zitat durchscheinende klassische Rollenteilung kann an dieser Stelle leider nicht näher eingegangen werden.

16 Gestützt auf die Akten der Jugendlichen und auf Aussagen der Mitarbeiter des Projektes. Vgl. dazu auch die Auswertung der Biographien der Jugendlichen in diesem Band.

Daß die Biographien der Jugendlichen oft von wechselnden Maßnahmen gekennzeichnet sind, ist sicherlich zum großen Teil eine Folge der hier angedeuteten defizitären primären Sozialisation.

17 Ein weiterer Hinweis darauf, daß sich die unterschiedlichen Lebenslagen in den Sozialisationsprozessen auf die nächste Generation "vererben", ist die Tatsache, daß sich trotz aller Bildungsexpansion die schichtenspezifische Auslese innerhalb des dreigliedrigen Schulsystems nur geringfügig verändert hat. So besuchten 1985 ca. 51% der Beamtenkinder und 41% der Angestelltenkinder das Gymnasium (7.Klasse), aber nur 11% der Arbeiterkinder. Diese fanden sich dagegen zu 59% in der Hauptschule wieder. Gleichzeitig besuchten nur 18% aller Beamtenkinder diese Schulform. Wissenschaftliche Hochschulen besuchten nur 4% der Arbeiterkinder (vgl. Tillmann 1989, S.173).

Wie die Schulforschung gezeigt hat, ist die *Schule* meist nicht in der Lage, eine defizitäre primäre Sozialisation zu kompensieren, sondern verstärkt aufgrund ihrer Mittelschichtorientierung deren Auswirkungen eher noch. Gleichzeitig zeigen verschiedene Untersuchungen, daß kein Schüler von der Leistungsthematik derart unberührt bleibt, daß er diese nicht bei einem Bild von sich selbst berücksichtigt. Es bestehen also "gewisse regelhafte Zusammenhänge zwischen der *objektiven* Lage, in der ein Schüler sich befindet, und seinem *subjektiven* Identitätsentwurf" (Tillmann 1989, S.144). Vor allem die Jugendlichen, deren Schulbiographie als Mißerfolgskarriere bezeichnet werden kann, erleben die Schule als Zwangsinstitution, der sie eine kämpferische Haltung entgegensetzen. Das dabei eingebrachte Kampfmittel ist i.d.R. eine Kombination von Leistungsverweigerung und Unterrichtsstörung, mit der sie ihre Unabhängigkeit, Selbständigkeit und ihre eigene Identität darstellen wollen. Diese Mischung aus Rebellion und Verweigerung wird von den Lehrern und Mitschülern wiederum als eine Bestätigung der von ihnen vorgenommenen Etikettierung bewertet (vgl. ebd., S.149).

In unserem Zusammenhang ist dabei von besonderem Interesse, daß die *Verarbeitung der schulischen Leistungsanforderungen* bei den Jugendlichen stark davon abhängt, ob sie sich eher an den subkulturellen Werten der Peer-groups oder den familiären Werten orientieren. Bei der erstgenannten Orientierung bilden die Jugendlichen in der Regel eine nicht mehr an den schulischen Anforderungen orientierte Selbstdefinition aus, sondern eine antischulische. Es findet eine Verweigerung der Rollenübernahme und nicht die distanzierte Rolleninterpretation mit der entsprechenden Frustrationstoleranz statt (vgl. ebd., S.146f.). Aufgrund des angedeuteten familiären Sozialisationsumfeldes kann davon ausgegangen werden, daß dies bei nicht wenigen benachteiligten Jugendlichen der Fall ist.

Diese an der interaktionistischen Theorie orientierte kurze Beschreibung des Verhältnisses von Schulleistung und Selbstbild macht deutlich, daß der schulische Selektionsprozeß auch "beschädigte Identitäten" (ebd., S.150) zum Ergebnis haben kann, v.a. dann, wenn er sich an eine *defizitäre primäre Sozialisation* anschließt und wenn das Sozialisationsumfeld die schulischen Probleme verursacht hat bzw. diese verstärkt und nicht als Hilfe betrachtet werden kann. Der Umgang mit der Leistungsproblematik spielt dabei im weiteren Lebensverlauf eine entscheidende Rolle. Hier sind sowohl die betrieblichen als auch die schulischen Anforderungen im Rahmen einer Ausbildung und des Arbeitsprozesses zu nennen. Geht man davon aus, daß aufgrund des meist schwierigen familiären Hintergrundes der benachteiligten Jugendlichen deren Situation hier im großen und ganzen korrekt beschrieben ist, so kann man sagen, daß diese Jugendlichen bereits beim Beginn einer Ausbildung benachteiligt sind und daher größere Probleme beim Aufbau einer

beruflichen Handlungsfähigkeit haben. Hinzu kommt, daß das Ergebnis der hier beschriebenen Schulkarriere oft ein fehlender oder schlechter (Haupt-) Schulabschluß ist[18].

1.2 Benachteiligungen bestimmter Personengruppen auf dem Arbeitsmarkt

Im folgenden soll vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Problematik von benachteiligten Jugendlichen zum einen auf die Frage eingegangen werden, inwiefern die verbesserte Lehrstellensituation in den letzten Jahren [19] auch für die Jugendlichen ohne Hauptschulabschluß bzw. mit einem schlechten Hauptschulabschuß eine Verbesserung ihrer Chancen auf dem Lehrstellenmarkt bedeutete. Zum anderen soll die *Bedeutung der Ausbildung für den Arbeitsmarkt* untersucht werden.

Bei Betrachtung des Aspektes *Schulabschluß* ist dabei besonders auffallend, daß der Anteil der Auszubildenden ohne Hauptschulabschluß an allen Auszubildenden 1989 nur 1,6% betrug (vgl. BMBW 1990, S.116), der Anteil der Hauptschüler ohne Abschluß an allen Schülern aber 6,4% [20] (vgl. ebd., S.18f. und eigene Berechnungen). Schon diese Zahlen deuten darauf hin, daß es Hauptschülern ohne Abschluß besonders schwerfällt, eine Lehrstelle zu finden. Eine genauere Betrachtung des Lehrstellenmarktes zeigt, daß die Schulabgänger je nach Abschluß von der Entspannung auf diesem unterschiedlich profitieren.

---

[18] Vgl. Anm.11.

[19] Vgl. dazu die regelmäßigen Publikationen der Bundesanstalt für Arbeit (z.B. die Amtlichen Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit) oder des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft (z.B. die Berufsbildungsberichte).

Es ist an dieser Stelle unmöglich, auf den gespaltenen Arbeitsmarkt in Ost- und Westdeutschland einzugehen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf Westdeutschland.

[20] Dieser Anteil hat dabei von 18% (1970) über 7,1% (1984) bis auf 6% (1987) abgenommen (vgl. BMBW 1990, S.18f. und eigene Berechnungen). Die Stagnation in den letzten Jahren läßt aber die Interpretation naheliegend erscheinen, daß es einen harten Kern gibt, der den Hauptschulabschluß ohne zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen nicht schafft.

Bei den Schiffsmechanikern wurden 1991 303 Ausbildungsverträge neu abgeschlossen. Davon hatten 47 Auszubildende einen Hauptschulabschluß, 256 einen mittleren Bildungsabschluß und 52 hatten eine Hoch- oder Fachhochschulreife. Ein Auszubildender hatte vorher das BGJ Metalltechnik besucht und 4 hatten die Hauptschule besucht, ohne einen Abschluß zu machen. Ähnliche Relationen zeigen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 1989 (vgl. Statistisches Bundesamt 1991, S.92). Man kann also sagen, daß es im Rahmen der Schiffsmechanikerausbildung fast keine Auszubildenden ohne Hauptschulabschluß gibt. Das macht die Leistung der Jugendlichen beim Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V.", die nur zu ca. 25% einen Hauptschulabschluß haben, besonders deutlich.

Der hohe Anteil der Auszubildenden mit höherer Schulbildung erklärt sich dadurch, daß die Ausbildung auch Ausgangspunkt für weitere Qualifizierung bis hin zum Kapitän ist.

So hat es bei den bei den Arbeitsämtern gemeldeten Bewerbern für eine Berufsausbildungsstelle ohne Hauptschulabschluß von 1987/88 auf 1988/89 und 1989/90 sogar wieder eine Zunahme gegeben (vgl. BfA 1991, S.91). Auch von dem Rückgang bei den noch nicht vermittelten Bewerbern für eine Berufsausbildungsstelle sind die Hauptschüler ohne Abschluß unterdurchschnittlich betroffen: Von allen Ausbildungsplatzsuchenden, die sich seit Oktober 1990 an die Berufsberatung gewandt hatten, waren Ende Juni des darauffolgenden Jahres 23% noch nicht vermittelt. Vor fünf Jahren waren dies noch 39%. Bei den Hauptschülern ohne Abschluß lag der Anteil aber bei 38,4% (vor fünf Jahren bei 50,8%) [21] (vgl. ANBA 1991, S.1385). Sogar im Benachteiligtenprogramm der Bundesregierung spiegelt sich dieser Sachverhalt wider: 27% der Jugendlichen mit einem Hauptschulabschluß konnten aus dem Benachteiligtenprogramm heraus in eine betriebliche Ausbildung einmünden, aber nur 16% der Sonderschüler [22] (vgl. Zielke/Lemke/Popp 1989, S.71).

Die Ergebnisse der im Jahre 1977 beginnenden Längsschnittuntersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) zum Thema "Jugendliche beim Übergang vom Bildungs- in das Beschäftigungssystem" weisen in die gleiche Richtung. 12% des untersuchten Altersjahrganges hatten keine abgeschlossene Berufsausbildung. Bei den Schulabgängern aus der Sonderschule für Lernbehinderte und bei den Hauptschülern ohne Abschluß lag der Anteil mit 54% bzw. 31% überproportional hoch. Diese sind also in besonderem Maße von Ausbildungslosigkeit betroffen.

Eine *fehlende Berufsausbildung* wiederum ist nicht selten gleichbedeutend mit Arbeitslosigkeit. Bei den Jugendlichen ohne abgeschlossene Berufsausbildung lag der Anteil der Erwerbslosen [23] mit 24% wesentlich höher als bei denen mit Berufsausbildung (8%) (vgl. Stegmann/Kraft 1987, S.142f.).

Auch die Analyse der *Qualifikationsstruktur der Erwerbstätigen* zeigt, daß die Ausbildung im Berufsleben in den letzten 25 Jahren ein immer größeres Gewicht bekommen hat.

---

[21] Dabei ist zu bedenken, daß es sich bei denen, die sich beim Arbeitsamt um eine Ausbildungsstelle bemühen, sowieso schon um diejenigen handelt, die auf dem freien Arbeitsmarkt Schwierigkeiten haben, einen Ausbildungsplatz zu bekommen.

[22] Diese Zahlen beziehen sich auf eine Untersuchung, die 1982 durchgeführt wurde und bei der 534 Teilnehmern erfaßt wurden. Zu bedenken ist, daß hier nur ein Teil der Realität beschrieben wird, weil nur das Kriterium des Schulabschlusses berücksichtigt wurde. Leistungen während der überbetrieblichen Ausbildung im Rahmen des Benachteiligtenprogramms und Persönlichkeitsentwicklung bleiben so unberücksichtigt. So gesehen spiegeln die Zahlen die besonderen Schwierigkeiten bei der Förderung bestimmter Personengruppen im Rahmen der Maßnahmestruktur wider, nicht jedoch die Unmöglichkeit, diese zu fördern.

[23] In der Untersuchung wird von Erwerbslosen gesprochen, weil sich in diesen Zahlen auch die wiederfinden, die bei der Untersuchung angaben, arbeitslos zu sein, gleichzeitig aber nicht beim Arbeitsamt arbeitslos gemeldet waren.

1976 machte die Gruppe der Erwerbstätigen ohne Ausbildungsabschluß noch 37,5% aller Erwerbstätigen aus, 1987 nur noch 28%. Eine Lehre abgeschlossenen oder eine Berufsfachschule besucht hatten 1976 49,2% aller Erwerbstätigen, 1987 aber schon 54,4% [24] (vgl. IAB 1990, S.166). Durch den Strukturwandel in der Arbeitswelt und durch den damit verbundenen Rückgang von Einfachstarbeitsplätzen wird es für die Gruppe der Arbeitsplatznachfrager ohne Berufsausbildung immer schwerer, einen Arbeitsplatz zu finden. Der Anteil der Arbeitslosen ohne Berufsausbildung an den Arbeitslosen insgesamt liegt mit 47,2% (1989) (vgl. BMBW 1990, S.290) weit über dem Anteil der Nichtausgebildeten am jeweiligen Jahrgang[25].

Die *qualifikationsspezifische Arbeitslosenquote* zeigt ebenfalls eine negative Entwicklung für die Nichtausgebildeten. Die Arbeitslosenquote bei den Nichtausgebildeten stieg von 7,5% (1975) über 17,5% (1985) auf 18,4% (1987). Die vergleichbaren Zahlen für die Ausgebildeten : 3,2% (Gesamtarbeitslosenquote:4,8%), 6,7% (Gesamt:8,5%) und 6,4% (Gesamt:8,4%) (vgl. IAB 1990, S.169). Bei der Dauer der Insgesamt-Erwerbslosigkeit, bei der Mehrfach-Erwerbslosigkeit (vgl. Stegmann/Kraft 1988, S.5) und beim Abbruch der Ausbildung (vgl. Stegmann/Kraft 1987, S.147) zeigen sich ebenso *deutliche Unterschiede nach schulischer Vorbildung und Ausbildung*[26]. Auch an den Teilnehmerzahlen der beruflichen Weiterbildung und deren Entwicklung in krisenhaften Phasen ist deutlich

---

[24] Bei einer Differenzierung nach Alter zeigt sich ein umgekehrter Trend bei den 15-25-jährigen. Das ist ein Hinweis auf die Verschiebung der Ausbildung in der Lebensbiographie nach hinten und auf das längere Verweilen im Bildungssystem, nicht aber auf die abnehmende Bedeutung der Ausbildung.

[25] Neben den schon erwähnten 12% des IAB spricht der Berufsbildungsbericht 1990 von rund 9% bzw. 75.000 Jugendlichen, die jährlich ohne Berufsausbildung bleiben. Die vom BMBW in Auftrag gegebene EMNID-Untersuchung "Daten und Fakten über Jugendliche ohne abgeschlossene Berufsausbildung" spricht von 14,1% (vgl. BMBW 1991, S.2).

[26] Projekte wie das "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." werden i.d.R. daran gemessen, wieviele Jugendliche ihre Ausbildung erfolgreich beenden. Läßt man sich auf diesen offensichtlich für Erfolg stehenden Parameter ein, so ist ein Vergleich eines Projektes wie "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." mit dem gesamten Ausbildungsstellenmarkt aufgrund der Zielgruppe des Projekts nicht aussagekräftig. Aussagekräftiger ist z.B. ein Vergleich mit den Austritten aus Maßnahmen zur beruflichen Förderung der BfA nach Schulbildung. Hier haben 1989 41,8% der Teilnehmer ohne Hauptschulabschluß das Schulungsziel nicht erreicht. Da jedoch nur 8.8% der Teilnehmer ohne Hauptschulabschluß eine Maßnahme in einem anerkannten Ausbildungsberuf besuchten, sich der größte Teil also Anforderungen ausgesetzt sah, die unterhalb einer Ausbildung anzusiedeln sind, ist auch diese doch recht große Zahl nur bedingt als möglicher Vergleich heranzuziehen (vgl. BMBW 1990, S.255 und eigene Berechnungen).

Für den Modellversuch "Ausbildungsschiff Liedededeeler e.V." wurde aufgrund der relativ geringen Zahl der Auszubildenden, der bisherigen Laufzeit des Projektes und der Tatsache, daß aufgrund der Zielgruppe Jugendliche des öfteren schon nach sehr kurzer Zeit nicht nur wegen der inhaltlichen Anforderungen die Ausbildung abbrechen, keine "Erfolgsquote" ermittelt (vgl. dazu Kapitel VIII in diesem Band). Daß der Erfolg eines sozialpädagogisch arbeitenden Ausbildungsprojektes sich auch oder vielleicht sogar primär an anderen Aspekten bemißt, wird in Kapitel 2.2. und 2.3. erläutert werden.

IX. Bewertung des Modellversuchs

In einer abschließenden Einschätzung soll der Modellversuch unter drei Fragestellungen gewürdigt werden, und zwar im Hinblick auf

1. die Bedeutung der sozialpädagogisch begleiteten Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt;
2. die Frage der Generalisierbarkeit von Ergebnissen, die unter den spezifischen Bedingungen eines Schiffsprojekts gewonnen worden sind und
3. den Aspekt der Förderung durch öffentliche Mittel.

zu 1: Der Modellversuch erbringt den Nachweis, daß eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt wie kaum eine andere Maßnahme sozial schwer benachteiligten Jugendlichen die Chance der Wiedereingliederung in die Gesellschaft bietet. Sowohl der Arbeitszusammenhang als auch die intensive sozialpädagogische Begleitung von Arbeit und Berufsschule fördern die Stabilisierung beschädigter Biographien, so daß die Jugendlichen, die wegen ihrer krisenhaften Entwicklung immer wieder in Kontakt mit den Instanzen sozialer Kontrolle gekommen sind, auch ohne den angestrebten Ausbildungsabschluß weitgehend befähigt werden, ein Leben in eigener Verantwortung zu führen.

Die positiven Folgen der Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt für die Stabilisierung der Persönlichkeit (vgl. auch S.114ff.) lassen sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Der Ernstfallcharakter der Arbeit verleiht den Jugendlichen einen sozialen Status und das Gefühl von Bedeutsamkeit, das sie - wie die Kurzdarstellung jugendlicher Biographien eindruckvoll belegt - in ihrem früheren Leben und in ihrer bisherigen Karriere von Jugendhilfemaßnahmen selten erfahren haben.
- Die erfolgreiche Bewährung in einer Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt erleichtert die spätere Integration in die Arbeitswelt, auch wenn die Ausbildung nicht erfolgreich abgeschlossen worden ist.
- Die Tatsache, daß gegenüber gefährdeten Jugendlichen über einen längeren Zeitraum im Wissen um ihre Probleme am Arbeitsplatz wie in der Schule mit der Unterstellung von Erwachsenheit - bei gleichzeitiger sozialpädagogischer Unterstützung - operiert wird, trägt dazu bei, daß die Jugendlichen schließlich diese Erwartungen - wenigstens partiell - einlösen können.

- Die hohe Identifikation mit dem Arbeitsplatz ermöglicht Jugendlichen, deren bisherige Biographie i.d.R durch zahlreiche Brüche bestimmt war, Kontinuität in ihrem Lebenszusammenhang.

Die besondere sozialisatorische Bedeutung der Berufsausbildung besteht einerseits darin, daß sie Zeit- und Lebensperspektiven begründet, die für die Identitätsbildung von Jugendlichen wesentlich sind. Zum anderen nutzt die sozialpädagogische Begleitung die nichtpädagogischen Dimensionen von Arbeit und Schule für pädagogische Ziele. Dazu ist zwar ein extrem hoher Vermittlungsaufwand von seiten der Sozialpädagoginnen erforderlich; sie können aber so das Handlungspotential von Seeleuten und Lehrern und die strukturellen Bedingungen von Schule und Arbeitsplatz für die langfristige psychische Entwicklung der Jugendlichen nutzen. Gerade die Notwendigkeit der Vermittlung und Durchsetzung langfristiger Erziehungs- und Entwicklungsstrategien von seiten der betreuenden Einrichtung gegenüber schulischen Vertretern und den unterschiedlichen Instanzen der Arbeitswelt (Ausbildern, Betriebsangehörigen, Kammern etc.), die alle das Realitätsprinzip des Ausbildungszusammenhangs vertreten, unterscheidet die Ausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt von den Formen überbetrieblicher Qualifikation.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt eine außerordentlich sinnvolle Möglichkeit der Rekonstruktion abweichender jugendlicher Biographien darstellt, und daß diese Form der sozialen Integration prinzipiell förderungswürdig ist.

zu 2: Angesichts der Singularität des Modellversuchs als Berufsausbildungs- *und* Schiffsprojekt stellt sich abschließend die Frage der Übertragbarkeit auf andere Bereiche gesellschaftlicher Praxis.

Der Lebens- und Arbeitsraum Schiff bietet spezifische Bedingungen, die zugleich Chancen und Gefährdungen darstellen können. Diese Bedingungen sind sicherlich nicht in direkter Weise übertragbar, aber sie lassen sich *analog* auch in anderen Ausbildungsbetrieben finden. Folgende Rahmenbedingungen erweisen sich als besonders günstig für die Stabilisierung jugendlicher Lebenszusammenhänge:

- Die Möglichkeit, die Ausbildung über einen längeren Zeitraum in einem Arbeitszusammenhang zu organisieren, der deutlich entfernt ist von jenen Orten, die die Jugendlichen zu einer Rückkehr in alte und gewohnte Strukturen und subkulturelle Milieus verführen könnten. Ähnlich wie der Arbeitsplatz Schiff eignen sich all diejenigen Orte in besonderer Weise, die den Zugang zu bestimmten subkulturellen Szenen, in denen

sich das abweichende Verhalten der Jugendlichen immer wieder stabilisiert hat, nicht allzu sehr erleichtern. Potentielle Ausbildungsstätten wären daraufhin zu überprüfen.

- Es erweist sich als besonders günstig, mit eigenen Ausbildern und den Sozialpädagoginnen der Jugendhilfeeinrichtung mit einem Ausbildungsbetrieb zusammenzuarbeiten, der bereit ist, sich auf die Problemlage der Jugendlichen einzustellen und gleichwohl in der Grundtendenz von der Normalitätsunterstellung ausgeht. In dieser Konstruktion vertritt der Betrieb ausschließlich das Realitätsprinzip, der Ausbilder die sachlichen und sozialen Anforderungen im Wissen um die besonderen Probleme der Jugendlichen, und die auch im Betrieb anwesenden Sozialpädagoginnen repräsentieren die schützende und zugleich vermittelnde Funktion der Jugendhilfeeinrichtung. Insbesondere von den letzteren wird eine hohe Ambiguitätstoleranz gefordert, da sie fast ständig die Spannung zwischen den betrieblichen Anforderungen an die Jugendlichen und deren begrenzten psychischen Möglichkeiten produktiv aushalten müssen.
- Modellhaft - und verallgemeinerungsfähig - ist das Projekt "Liekedeeler e.V." vor allem im Hinblick auf die besonderen Möglichkeiten, bereits in einem frühen Stadium der Ausbildung ein hohes Maß an Verantwortung zu übernehmen wie z. B. bei der Schiffsführung - in Häfen, bei hoher See und/oder im Umgang mit der Ladung. Es wären also Ausbildungsbereiche zu wählen, in denen in ähnlicher Weise jugendliche Auszubildende das Gefühl vermittelt bekommen können, *wesentlich* zu sein und gebraucht zu werden. Das sind Erfahrungen, die gerade Jugendliche mit schweren sozialen Benachteiligungen in der Regel kaum gemacht haben und die zur Stabilisierung ihrer Persönlichkeit von besonderer Bedeutung sind.
- Nicht zuletzt stellt auch der Charakter des Wagnisses und des Abenteuers sich als wesentlich heraus für die Entwicklung von Selbstwertgefühl und Stabilität der Jugendlichen. Indem die Jugendlichen sich den offenen Situationen der Seefahrt und den regelmäßig wiederkehrenden Herausforderungen dieses Berufes stellen, stehen sie nicht mehr unter dem Zwang, zur Bewährung in der Peer-group oder vor sich selbst Formen der Selbstbestätigung zu wählen, die sie in Konflikt bringen können mit den Instanzen sozialer Kontrolle. Es wird nicht leicht sein, Berufsfelder zu finden, in denen ähnliche Möglichkeiten - vor allem männlicher - Selbstverwirklichung gegeben sind. Insbesondere technische Berufe mit spannungsreicher und fordernder Praxis bieten sich hier an.

zu 3: Nach den Erfahrungen des Modellversuchs „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." erscheint eine öffentliche Projektförderung sinnvoll, die es den Projekten ermöglicht, nach Beendigung der Förderphase als selbständige Einrichtungen weiterzubestehen. Berufsausbildungsprojekte mit dieser Perspektive sollten solchen vorgezogen werden, deren Bestand mit dem Ende der öffentlichen Förderung ausläuft, da erstere aus der Modellver-

suchsphase wichtige Qualifikationen in die weitere Praxis einbringen können. Erfahrungsgemäß sind Projekte, auch wenn sie als Modellversuche definiert sind, in den Fällen, wo auch die zukünftige Existenz von öffentlicher Förderung abhängig ist, spätestens in der zweiten Hälfte ihrer Laufzeit mit der eigenen zukünftigen Absicherung beschäftigt und müssen einen relevanten Teil ihrer Arbeitskapazität in diese Bemühungen leiten.

Im vorliegenden Fall hat sich gezeigt, daß die fünfeinhalbjährige Förderungsdauer die Voraussetzung war für die definitive Etablierung des Modellversuchs als Jugendhilfeeinrichtung, die nunmehr unabhängig von staatlicher Förderung weiterbesteht. Es hat sich ebenfalls als sehr sinnvoll erwiesen, in der Modellversuchsphase die wissenschaftliche Begleitung als Handlungsforschung im Projekt zu verankern, weil so - gerade auch in den schwierigen Anfangsphasen des Modellversuchs - das Reflexions- und Beratungspotential von zwei Wissenschaftlern aus den Bereichen der Sozialarbeit und der Soziologie in das Projekt eingehen konnte.

Wenn wir abschließend - unter Berücksichtigung aller uns aus der Zeit des Modellversuchs zur Verfügung stehenden Informationen und auf der Basis regelmäßiger Teilnahme am Projektgeschehen - die inhaltliche Arbeit und die organisatorische Entwicklung des Berufsausbildungsprojekts „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." betrachten, so kommen wir ohne Einschränkung zu einer positiven Einschätzung des Modellversuchs. Er liefert den Beweis, daß eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt gerade für sozial schwer benachteiligte Jugendliche eine sehr sinnvolle Möglichkeit der Stabilisierung ihrer gefährdeten Biographie und ihrer Reintegration in die Gesellschaft darstellt. Der Modellversuch macht aber auch deutlich, daß die Organisation solcher Prozesse ein hohes Engagement aller Mitarbeiter einer Jugendhilfeeinrichtung und die Phantasie zu auch nicht konventionellen Lösungen schwieriger Problemkonstellationen erfordert. Ohne dieses Engagement der Mitarbeiter - von der mühsamen und an Rückschlägen reichen Planungsphase bis zur professionellen und routinierten Praxis im Laufe der Projektentwicklung - hätte der Modellversuch des Vereins „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." nicht so erfolgreich arbeiten und sich zu einer inzwischen bundesweit anerkannten und unabhängig von öffentlichen Förderprogrammen fortbestehenden Jugendhilfeeinrichtung entwickeln können. Den im folgenden aufgeführten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern soll daher an dieser Stelle die Anerkennung für die geleistete Arbeit ausgesprochen werden.

X. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Modellversuchs „Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V."

Pädagogische Leitung

Karen Pfeffer

Seemännische Leitung

Thomas Reincke

Geschäftsführung

Bruno Eenhuis

Pädagogische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Bathelt, Willi

Bauer, Annette

Berghout, Dorothea

Brüggemann, Manfred

Bunjes, Christine

Busse, Resi

Castrian, Else

Diekhoff, Richard

Hagemann, Rita

Kröger, Christel

Striethorst, Werner

von Holst, Matthias

Ausbilder und Kapitäne

Lorenz, Werner

Möller, Burkhard

Peters, Reinhard

Schwarzenberg, Joachim

Steinjan, Berthold

Wand, Christoph

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung

Janssen, Tomke

Koehn, Birgit

Mößner, Erika

Parte, Detlev

Literaturverzeichnis

Alheit, Peter. Beschädigtes Leben. Soziale Biographie arbeitsloser Jugendlicher, Frankfurt/Main 1986

ANBA 9/91. Die Situation auf dem Ausbildungsstellenmarkt Ende Juni 1991 - Eine Zwischenbilanz -, in: Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit Nr.9/-1991, S.1383-1391

Baethge, Martin. Individualisierung als Hoffnung und als Verhängnis, in: Soziale Welt, Heft 3/1986, S.299-312

Baethge, Martin, u.a.. Jugend: Arbeit und Identität, Opladen 1988

Beck, Ulrich. Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt/Main 1986

Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. Bremen. Berufsbildungsstatistik für die Seeschiffahrt 1991, Bremen 1992

Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. Bremen. Jahresbericht 1993 der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V., Bremen 1994

Braun, Frank. Maßnahmen in der Jugendhilfe für Jugendliche ohne Ausbildungsplatz, in: Recht der Jugend und des Bildungswesens, Heft 1/1986, S.24-36

ders.. Die Modellprojekte im Bundesjugendplan - Modellprogramm „Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit" als qualifizierungs- und arbeitsmarktpolitische Akteure. - Verbundaktivitäten und Arbeitsmarktbezug von Maßnahmen - (Werkstattbericht), München 1992

Brock, Martin. Recycling - Projekt Schwandorf, in: Jugend Beruf Gesellschaft, Heft 4/1987, S.212-220

Bundesanstalt für Arbeit (Hg.). Berufsberatung 1989/90. Ergebnisse der Berufsberatungsstatistik. Sonderheft „Berufsberatung" der „Amtlichen Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit" (ANBA) - Beilage zu Nr.9/1991 (zit. BFA 1991)

dies. (Hg.). Förderung der beruflichen Weiterbildung. Bericht über die Teilnahme an beruflicher Fortbildung, Umschulung und Einarbeitung im Jahr 1990, Nürnberg 1991 (zit. BFA 1991a)

Bundesarbeitsgemeinschaft Jugendaufbauwerk (Hg.). Beschäftigungsprojekte und arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit, Bonn 1988 (zit. BAG JAW)

Bundesminister für Bildung und Wissenschaft (Hg.). Berufsbildungsbericht 1987, Bonn 1987 (zit.BMBW 1987)

ders. (Hg.). Berufsbildungsbericht 1989, Bonn 1989 (zit. BMBW1989)

ders. (Hg.). Grund- und Strukturdaten 1990/91, Bad Honnef 1990 (zit. BMBW 1990)

ders. (Hg.). Daten und Fakten über Jugendliche ohne abgeschlossene Berufsausbildung, Bonn 1991 (zit. BMBW 1991)

ders. (Hg.). Berufsbildungsbericht 1992, Bonn 1992 (zit. BMBW 1992)

ders. (Hg.). Berufsbildungsbericht 1994, Bonn 1994 (zit. BMBW 1994)

Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit. Mitmachen - Dabeisein. Der Bundesjugendplan, Bonn 1990 (zit. BMJFG)

Bundesminister für Jugend, Frauen, Familie und Gesundheit. Achter Jugendbericht. Bericht über die Bestrebungen und Leistungen der Jugendhilfe, Bonn 1990 (zit. BMJFFG)

Burger, Angelika/Seidenspinner, Gerlinde. Berufliche Ausbildung als Sozialisationsprozeß, München 1979

Christe, Gerhard. Neuere Untersuchungen über den Nutzen von Maßnahmen zur Bekämpfung von Jugendarbeitslosigkeit, in: Sozialwissenschaftliche Literatur-Rundschau, H.17/1988, S.43-46

de Boer, Berndt/Wagner, Klaus. Lernförderung als zentrale Aufgabe der Jugendberufshilfe, in: Theorie und Praxis der sozialen Arbeit, Heft 4/1992, S.145-155

Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband. Alternative Ausbildungs- und Arbeitsprojekte für junge Arbeitslose, Frankfurt 1985 (zit. DPWV)

Döbert, Rainer/Nunner-Winkler, Gertrud. Adoleszenzkrise und Identitätsbildung. Psychische und soziale Aspekte des Jugendalters in modernen Gesellschaften, Frankfurt/Main 1975

Eicker, Friedhelm. Zur Diskussion über das Handlungslernen in der Berufsausbildung, in: Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftpädagogik, Heft 8/1984, S.694-704

Franke, Guido. Arbeit als Faktor für die Vermittlung und Gewinnung funktionaler Kompetenz, in: Niehues, Manfred,u.a., a.a.O., S.68-90

Gofman, Erving. Asyle. Über die soziale Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen, Frankfurt/Maim 1972

Gravalas, Brigitte/Krieger, Dorothea/Spree, Brigitte. Jetzt fühle ich mich richtig als Arbeiter - jetzt fühle ich mich erwachsen. Ergebnisse aus dem Projekt "Betriebliche Sozialisation von Auszubildenden", Berlin 1989

Grieger, Dorothea. Soziales Lernen in der betrieblichen Berufsausbildung, in: Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftspädagogik, Heft 1/1985, S.6-13

Groskurth, Peter (Hg.). Arbeit und Persönlichkeit. Berufliche Sozialisation in der arbeitsteiligen Gesellschaft, Reinbek 1979

ders.. Berufliche Sozialisation als die entscheidende Grundlage der Persönlichkeitsentwicklung, in: ders. (Hg.), a.a.O., S.7-19

Habermas, Jürgen. Zur Rekonstruktion des Historischen Materialismus, Frankfurt/Main 1982

ders.. Moralentwicklung und Ich - Identität, in: ders., a.a.O., S.63-91

Hanesch, Walter u.a.. Armut in Deutschland. Der Armutsbericht des DGB und des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes, Reinbek bei Hamburg 1994

Hanke, Heidemarie. Die Modellprojekte im Bundesjugendplan-Modellprogramm „Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit" - Arbeitsschwerpunkte und Zielgruppen der Projektarbeit, München 1991

Heinrich, Alfons. Berufliche Bildung in Heimen der Jugendhilfe, in: Caritas. Jahrbuch des Deutschen Caritasverbandes '85, S.368-374

Heinz, Walter. Berufliche Sozialisation, in: Hurrelmann, Klaus/Ulich, Dieter (Hg.), a.a.O., S.499-519

Herget, Hermann, u.a.. Berufsausbildung abgeschlossen - Was dann? Ergebnisse einer Längsschnittuntersuchung zum Übergang von Jugendlichen nach Abschluß einer betrieblichen Berufsausbildung in das Beschäftigungssystem, Berlin 1987

Hurrelmann, Klaus/Ulich, Dieter (Hg.). Handbuch der Sozialisationsforschung, Weinheim/Basel 1982

Inglehart, Roland. The silent Revolution. Changing Values and Political Styles in Western Publics, Princeton N.Y. 1977

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Hg.). Zahlenfibel. Ergebnisse der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung in Tabellen. Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung 101. Ausgabe 1989/90, Nürnberg 1990 (zit.IAB)

Kärtner, Georg/Otto, Eva/Wahler, Peter. Berufliche Sozialisation im Zeitverlauf. Analyse von Entwicklungsprozessen gesellschaftlich - politischer Handlungskompetenz, in: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungsoziologie, Heft 2/1984, S.211-229

Kärtner, Georg. Die Entwicklung gesellschaftlich - politischer Handlungsfähigkeit in der Berufsausbildung. Zur Bedeutung betrieblicher Sozialisationsmilieus, in: Zeitschrift für Berufs und Wirtschaftspädagogik, Heft 1/1985, S.24-36

Klaghofer, Richard/Oser, Fritz/Schläfli, Andre. Eine Querschnittserhebung zur Sozial- und Moralkompetenz von Lehrlingen, in: Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftspädagogik, Heft 1/1985, S.14-24

Kloas, Peter-Werner/Peukert, Reinhard. Nach der Lehre im Abseits? Die zweite Übergangsschwelle als besonderes Problem der außerbetrieblichen Ausbildung, in: Jugend Beruf Gesellschaft, Heft 3/1986, S.153-165

Kloas, Peter-Werner/Schmidt, Rolf. Berufsausbildung - und was dann? Außerbetriebliche Ausbildung und Berufseinmündung. Erfahrungsberichte von Absolventen des Benachteiligtenprogramms, Berlin 1987

Kloas, Peter-Werner. Lernen nach der Lehre: die ersten Berufsjahre als Qualifizierungsphase, Berlin 1988

Kohlberg, Lawrence. Moralische Entwicklung und demokratische Erziehung, in: Lind, Georg/Raschert, Jürgen (Hg.), a.a.O., S.25-43

Laur-Ernst, Ute. Entwicklung beruflicher Handlungsfähigkeit, Frankfurt/Main 1981

Lempert, Wolfgang. Moralische Sozialisation durch den „heimlichen Lehrplan" des Betriebs, in: Zeitschrift für Pädagogik, Heft 5/1981, S.723-738

ders.. Wirklichkeit und Notwendigkeit, Möglichkeiten und Grenzen der Förderung sozialen Lernens in Betrieb und Berufsschule. Zusätzliche Untersuchungsresultate, Diskussionsergebnisse, in: Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftspädagogik, Heft 1/1985, S.46-55

ders.. Moralische Sozialisation im Beruf, in: Zeitschrift für Berufs- und Wirtschaftspädagogik, Heft 1/1990, S.3-22

Lind, Georg. Entwicklung des Moralischen-Urteilens - Leistungen und Problemzonen der Theorie von Piaget und Kohlberg, in: ders./Hartmann, Hans A./Wakenhut, Roland (Hg.), a.a.O., S.25-42

Lind, Georg/Hartmann, Hans A./Wakenhut, Roland (Hg.). Moralisches Urteilen und soziale Umwelt. Theoretische, methodologische und empirische Untersuchungen, Weinheim und Basel 1983

Lind, Georg/Raschert, Jürgen (Hg.) Moralische Urteilsfähigkeit. Eine Auseinandersetzung mit Lawrence Kohlberg über Moral, Erziehung und Demokratie, Weinheim und Basel 1987

Lüscher, Kurt. Der Prozeß der berufliche Sozialisation, Stuttgart 1968

Mansel, Jürgen/Hurrelmann, Klaus. Belastungen Jugendlicher bei Statusübergängen. Eine Längsschnittstudie zu psychosomatischen Folgen beruflicher Veränderungen, in: Zeitschrift für Soziologie, Heft 5/1992, S.366-384

Morgenroth, Christine. Zwischen Selbsorganisation und Selbstzerstörung. Identitätsprobleme jugendlicher Arbeitsloser, Frankfurt/ New York 1985

dies.. Sprachloser Widerstand. Zur Sozialpathologie der Lebenswelt von Arbeitslosen, Frankfurt/Main 1990

Niederfeichtner, Friedrich. Arbeitsgestaltung und Arbeitsorientierung, Bern 1982

Niehues, Manfred, u.a.. Berufliche Sozialisation in der Auseinandersetzung mit verschiedenen Lernorten, Krefeld 1983

Noelle-Naumann, Elisabeth. Werden wir alle Proletarier ? Wertwandel in unserer Gesellschaft, Zürich 1978

Nunner-Winkler, Gertrud. Berufsfindung und Sinnstiftung, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Heft 1/1981, S.94-114

Peusquens, Dieter. Der Übergang der Absolventen aus Sonderausbildungsgruppen in die Erwerbstätigkeit, Köln 1989

Rost-Schaude, Edith/Kunstek, Rolf/Klatt, Günther. Einführung neuer Arbeitsstrukturen im Betrieb - Die Gestaltung von bildungsförderlichen Arbeitsbedingungen, in: Groskurth, Peter (Hg.), a.a.O., S.113-145

Statistisches Bundesamt (Hg.). Bildung und Kultur. Fachserie 11. Reihe 3. 1989, Wiesbaden 1991

Stegmann, Heinz/Kraft, Hermine. Ausbildungs- und Berufswege von 23-24jährigen. Methode und ausgewählte Ergebnisse der Wiederholungserhebung Ende 1985,

in: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 2/1987, S.142-163

dies. Erwerbslosigkeit in den ersten Berufsjahren, in: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 1/1988, S.1-15

Steinmetz, Bernd. Aspekte der Evaluation des kommunalen Verbundsystems Trier, in: Vonderach, Gerd (Hg.), a.a.O., S.169-192

Ströhlein, Gerhard/Schulte, Rainer. Projekte für junge Arbeitslose und Projektmitarbeiter - erfolgreich, aber ohne Zukunft?, in: Vonderach, Gerd (Hg.), a.a.O., S.105-128

Sturzebecher, Klaus/Klein, Wichard. Berufsausbildung im Erziehungsheim, Weinheim 1983

dies.. Sozialarbeit als Ausbildungsförderung. Differentialpsychologische Wirkungsanalysen sozialpädagogischer Hilfsmaßnahmen bei der beruflichen Erstausbildung benachteiligter Jugendlicher, München 1987

Tessing, Manfred. Langfristige Tendenzen des Arbeitskräftebedarfs nach Tätigkeiten und Qualifikationen in den alten Bundesländern bis zum Jahre 2010. Eine erste Aktualisierung der IAB/Prognos-Projektionen 1989/91, in: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung Nr.1/1994, S.5-19

Tillmann, Klaus -Jürgen. Sozialisationstheorien. Eine Einführung in den Zusammenhang von Gesellschaft, Institution und Subjektwerdung, Reinbek 1989

Tippelt, Rudolf. Qualifikation und berufliche Sozialisation erwerbstätiger Jugendlicher, Frankfurt/Main 1981

Volmerg, Ute. Identität und Arbeitserfahrung, Frankfurt/Main 1978

Vonderach, Gerd (Hg.). Jugendarbeitslosigkeit - Biographische Bewältigung und sozialpolitische Programme, Bamberg 1991

Westhoff, Gisela. Ausbildungs- und Berufswege von Jugendlichen nach der Berufsvorbereitung. Ergebnisse einer Panel-Erhebung bei Absolventen der Berufsvorbereitung 1980 und 1981, Berlin 1983

Zielke, Dietmar. Berufsausbildung verhaltensnormaler Jugendlicher in einem Erziehungsheim. Verlauf und Ergebnisse einer Integrationsvariante, in: Forum Jugendhilfe, Heft 1/1984, S.5-7

Zielke, Dietmar/Lemke, Ilse G./Popp, Josefine. Außerbetriebliche Berufsausbildung benachteiligter Jugendlicher. Anspruch und Realität. Berichte zur beruflichen Bildung des Bundesinstituts für Berufsbildung (Hg.), Heft 94, Berlin/Bonn 1989

Schriftenreihe

SCHRIFTEN - STUDIEN - DOKUMENTE
ZUR
ERLEBNISPÄDAGOGIK

Herausgeber:
Univ.-Prof. Dr.phil. Jörg Ziegenspeck
(Universität Lüneburg)

Band 1: *Ziegenspeck, Jörg (Hrsg.):*
OUTWARD BOUND - GESCHÜTZTES WARENZEICHEN
ODER OFFENER PÄDAGOGISCHER BEGRIFF?
Stellungnahmen und Dokumente zu einem Streitfall.
Lüneburg 1986, 220 S., DM 19,80 (ISBN 3-929058-39-1)

Band 2: *Ziegenspeck, Jörg (Hrsg.):*
KURT HAHN.
ERINNERUNGEN - GEDANKEN - AUFFORDERUNGEN.
Beiträge zum 100. Geburtstag des Reformpädagogen.
Lüneburg 1987, 152 S., DM 22,50 (ISBN 3-929058-33-2)

Band 3: *Ziegenspeck, Jörg (Hrsg.):*
SEGELN AUF DEM DREIMAST-TOPPSEGELSCHONER
´THOR HEYERDAHL´.
Outward Bound für Jugendliche und junge Erwachsene.
Erlebnispädagogische Grundsätze und praktische Erfahrungen (1983 - 1994).
Lüneburg 1994, 304 S., 39,50 (ISBN 3-929058-34-0)

Band 4: *Klaus Jacobsen:*
WOHIN DER WIND UNS TREIBT.
Mit Problemjungen in Lappland.
Lüneburg 1988, 139 S., DM 22,50 (ISBN 3-929058-35-9)

Band 5: *Matthias Weinholz:*
FREILUFTLEBEN.
Eine erlebnispädagogische Lebensphilosophie und ihre Chancen
bei der Entwicklung junger Menschen.
Lüneburg 1989, 174 S., DM 25,-- (ISBN 3-929058-36-7)

Band 6: *Hans G. Bauer / Werner Nickolai (Hrsg.):*
ERLEBNISPÄDAGOGIK IN DER SOZIALEN ARBEIT.
Lüneburg 1989, 168 S., DM 22,50 (ISBN 3-929058-37-56)

Band 7: *Waltraut Neubert:*
DAS ERLEBNIS IN DER PÄDAGOGIK.
Mit einem Vorwort von Karl Sauer und einem Nachtrag von Jörg Ziegenspeck.
Lüneburg 1990, 100 S., DM 20,-- (ISBN 3-929058-38-3)

Band 8: *Torsten Fischer:*
SCHULE ALS SOZIALER KÖRPER - SCHULE EIN SOZIALER ERFAHRUNGSRAUM.
Analyse und Kritik des pädagogischen Konzeptes der Kurt-Hahn-Schulen unter Berücksichtigung ihres Beitrages zur Theorie und Praxis einer Schule mit erhöhter Erziehungsfunktion.
Lüneburg 1992, 296 S., DM 35,-- (ISBN 3-929058-80-4)

Band 9: *Hans G. Bauer / Werner Nickolai (Hrsg.):*
ERLEBNISPÄDAGOGIK MIT SOZIAL BENACHTEILIGTEN.
Lüneburg 1993, 150 S., DM 22,50 (ISBN 3-929058-87-1)

Band 10: *Dirk Nasser:*
ERLEBNISPÄDAGOGIK IN NORDAMERIKA -
EINE DARSTELLUNG AM BEISPIEL "PROJECT ADVENTURE".
Das reformpädagogisches Modell und seine grundlegende Bedeutung.
Lüneburg 1993, 340 S., DM 35,-- (ISBN 3-929058-88-X)

Band 11: *Torsten Fischer (Bearbeiter):*
BIBLIOGRAPHIE ZUR ERLEBNISPÄDAGOGIK.
Eine umfassende Sammlung themenrelevanter Quellen unter besonderer Berücksichtigung schulpädagogischer Beiträge.
Lüneburg 1994, 184 S., DM 25,-- (ISBN 3-929058-96-0)

Band 12: *Heinz-Lothar Worm:*
REPARATURWERKSTATT SCHULE.
Plädoyer für einen Verbund von Kompensations- und Erlebnispädagogik.
Ein Konzept zur Innovation der Schule für Lernhilfe (Förderschule, Sonderschule für Lernbehinderte).
Lüneburg 1995, 105 S., DM 20,-- (ISBN 3-89569-006-6)

Band 13: *Larry K. Brendtro / Martin Brokenleg / Steve Van Bockern:*
KINDHEIT UND JUGEN ZWISCHEN ENTMUTIGUNG UND ZUVERSICHT.
Ein indianischer Weg.
Perspektiven für eine bessere Zukunft.
Lüneburg 1995, 116 S., DM 25,-- (ISBN 3-89569-010-4)

Band 14: *Jörg Ziegenspeck (Hrsg.):*
DIE ERLEBNISPÄDAGOGIK IM SPIEGEL VON 158 PRÜFUNGSARBEITEN.
Annotierte Bibliographie.
Lüneburg 1996, 72 S., Querformat DIN A-4, DM 25,--
(ISBN 3-89569-018-X)

Band 15: *Peter Bremer / Rainer Fabian / Klaus Meyer-Dettum:*
DER ERNSTFALL ALS CHANCE -
JUGENDHILFE AUF DEM ERSTEN ARBEITSMARKT.
Der Modellversuch "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V.".
Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung des vomBundesministerium für Jugend, Familie und Gesundheit geförderten Modellversuchs zum Bundesjugendplan-Programm "Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit".
Lüneburg 1996, 216 S., DM 26,-- (ISBN 3-89569-019-8)

Alle Schriften sind direkt beim Verlag zu bestellen:

edition erlebnispädagogik

Barckhausen Straße 8

D - 21335 Lüneburg

Telefon: 04131 - 40 61 47 - Telefax: 04131 - 40 61 48

Das Projekt "**Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V.**" stellt einen in der Bundesrepublik wie in vergleichbaren Industrieländern seltenen Versuch dar, sozial schwer benachteiligten Jugendlichen, die öffentliche Erziehungshilfe erhalten, durch eine **sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt** die Chance zur **Persönlichkeitsstabilisierung** und damit zu einer **selbständigen Lebensführung** zu geben.

Diesen Jugendlichen wird die Möglichkeit einer dreijährigen Berufsausbildung zum **Schiffsmechaniker** geboten, was sowohl die praktische Ausbildung auf dem Schiff als auch die pädagogische Betreuung während der Berufsschulzeiten an Land umfaßt. Dabei geht es vor allem auch darum, die Möglichkeiten der Berufsausbildung für die **Kompensation schwerwiegender Sozialisationsdefizite** und die **Verankerung in einem tragfähigen sozialen Lebenszusammenhang** zu nutzen.

Als **Erfolgskriterium** im Rahmen des Projekts kann folglich nicht ausschließlich der **Ausbildungsabschluß** gewertet werden. Vielmehr muß die **gesamte Persönlichkeitsentwicklung** betrachtet werden, die die Jugendlichen während der Zeit machen, in der sie an der Ausbildung teilnehmen. Dabei ist auch nicht unerheblich, daß die **durchschnittliche Verweildauer** der Jugendlichen im Projekt wesentlich höher ist als in früheren Maßnahmen der Jugendhilfe.

Wenn etwa Jugendliche nach zwei Jahren Ausbildung so stabilisiert sind, daß sie weitgehend selbständig - d.h. ohne professionelle Unterstützung - ihr Leben gestalten können und eventuell sogar einen Zugang zum Arbeitsmarkt gefunden haben, so kann das durchaus als ein Ergebnis des Gesamtzusammenhangs "Berufsausbildung" gewertet werden, auch wenn diese nicht erfolgreich beendet ist. **Die Berufsausbildung bietet Perspektiven und soziale Zusammenhänge, die andere Maßnahmen nur begrenzt herstellen können.**

Die Frage nach dem **Modellcharakter** des Projekts kann sich also nicht primär auf die besonderen Elemente des Modellversuchs (auf das Schiff und die Ausbildung zum Schiffsmechaniker) beziehen, wenngleich diese für die Gesamtwürdigung nicht unerheblich sind. Es geht vielmehr immer auch darum, was eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung für die **Eingliederung von Jugendlichen in die Gesellschaft** leistet, die bisher in dem **Teufelskreis von abweichendem Verhalten und Stigmatisierung** verfangen waren und ohne unterstützende Maßnahmen der Jugendhilfe auch in Phasen eines entspannten Arbeits- und Ausbildungsmarktes keine Möglichkeit eines geordneten Berufseinstiegs finden würden. Zu der Frage, unter welchen **organisatorischen und konzeptionellen Bedingungen** eine sozialpädagogisch begleitete Berufsausbildung eine wesentliche Stabilisierung der Persönlichkeit ermöglicht, kann die Auswertung des fünfjährigen Modellversuchs wichtige Hinweise geben.

Der vorliegende Abschlußbericht des **Modellversuchs** "Ausbildungsschiff Liekedeeler e.V." umfaßt Bemerkungen zur wissenschaftlichen Begleitung,

- die **Darstellung der Entwicklung des Projekts** von Beginn der Vorlaufförderung im Juli 1987 bis zum Ende der Förderung durch das BMfJF im Dezember 1992 einschließlich einer Kurzdarstellung der Projektvorgeschichte,
- die **Reflexion besonderer Problemfelder** der Projektarbeit,
- einen systematischen Teil zur **Bedeutung der sozialpädagogisch begleiteten Berufsausbildung auf dem ersten Arbeitsmarkt für die Entwicklung benachteiligter Jugendlicher**,
- Überlegungen zur **sozialpädagogischen Dimension der Projektarbeit**,
- die **Auswertung des Werdegangs** aller an der Ausbildung beteiligten Jugendlichen und
- die **Einschätzung** der Modellhaftigkeit des Projekts und der **Übertragbarkeit** auf andere Bereiche.

Die **wissenschaftliche Begleitung** des Modellversuchs wurde über die eigentliche Modellphase (Ende 1992) hinaus bis zum Frühjahr 1994 fortgesetzt, so daß die **Auswertung der Ausbildungsverläufe** der beteiligten Jugendlichen diesen Zeitraum miteinbezieht.

ISBN 3 - 89569 - 019 - 8