

keine Lehrstelle findet, soll künftig weiter zur Schule gehen – ein 10. Jahr in einer allgemeinbildenden oder beruflichen Vollzeitschule, gegebenenfalls auch noch ein 11. Jahr in einer berufsbildenden Schule anhängen.

Großes Programm, für das der Hamburger Senat 2,7 Millionen Mark ausgeben will, ist vornehmlich für jene gedacht, die bisher einmal in der Woche in sogenannten JoA-Klassen (Jugendliche ohne Ausbildungsplatz) unterrichtet werden und anschließend dennoch ohne Job dastehen. Es sind Jugendliche, die meist lustlos und auch nur sporadisch zum Berufsschulunterricht kommen, die nach drei Jahren ohne besondere berufliche Fertigkeiten entlassen werden, mit einer Zukunftsperspektive, die sie von vornherein zu Außenseitern macht.

Grolle hofft auf einen massiven Motivationsschub bei den „Durchhängern“, weil sie die um zwei Jahre verlängerte Schulpflicht sinnvoll nutzen können. Ausgebildet wird „werkstatt- und praxisorientiert“ in modern ausgestatteten Gewerbeschulen, mehr Betrieb als Schule. Eine zusätzliche Attraktivität versprechen sich die Hamburger von der Ausbildungsvergütung, die sie an lehrstellenlose Schüler zahlen wollen, monatlich rund 200 Mark.

„Ohne Kohle“, hat der Senatsbevollmächtigte für den Ausbildungsmarkt, Ex-Senator Günter Apel, von Jugendlichen immer wieder gehört, sei eben „nichts los“. Die Schüler meiden die Programme der beruflichen Schulen, weil sie schulmüde sind und keinen Pfennig Geld bekommen. „Drei, vier Jugendliche müssen wir anschreiben“, klagt Horst Backes, kommissarischer Leiter der Hamburger Berufsberatung, „damit wenigstens einer kommt.“



Hamburger Schulsenator Grolle Programm für „Durchhänger“



„JoA“-Klasse in Hamburg: „Ohne Kohle nichts los“

Das soll nun anders werden. Die Jugendlichen ohne Ausbildungsplatz erhalten einen Ausbildungsvertrag, eine Ausbildungsvergütung und nach weiterem zweijährigen Besuch der „Fachstufe“ genannten überbetrieblichen Werkstätten, einen Gehilfen- oder Gesellenbrief, sofern sie sich erfolgreich den Prüfungskommissionen der Handels- oder Handwerkskammer gestellt haben. Rund tausend Schüler, schätzt Grolle, könnten pro Jahr untergebracht werden. „Wir verhindern damit“, hofft der Senator, „daß sie als lebenslange Arbeitslose herumlaufen.“

Dauerarbeitsplätze werden allerdings auch künftig schwer zu finden sein. Mit der Rationalisierungswelle in Büros, auf dem Bau oder im Hafenebetrieb sind die Jobs für Jungarbeiter rar geworden. Wurden vor zehn Jahren ungelernete Kräfte noch vom Bosphorus herangekarrt, nimmt derzeit besonders die Arbeitslosigkeit der Hilfsarbeiter überproportional zu. „Die Arbeitslosen“, so Backes, „kommen in der Regel aus ungelerten und angelehrten Berufen.“

Zwar werben die Hamburger mit dem staatlich garantierten Ausbildungsplatz und einem von den Kammern anerkannten Abschluß. Aber eine Garantie auf Festanstellung nach der Berufsausbildung liefert der Senat nicht, trotz Gesellenbrief und Arbeitstugenden wie Disziplin, Fleiß und Durchhaltevermögen. „Die vernünftigste Alternative“, darin sind sich Arbeitsamt, Schulbehörde und der Senatsbeauftragte einig, „ist und bleibt die betriebliche Ausbildung“ (Apel) – da gibt es nach wie vor die größte Chance auf Übernahme in ein festes Arbeitsverhältnis nach der Lehre.

Allein im Vorjahr blieben in Hamburg rund 2500 Jugendliche ohne Ausbildungsplatz, in diesem Jahr werden es kaum weniger sein. Auch deshalb plant Hamburgs Regierungschef Klaus von

Dohnanyi, „die JoA-Klassen in den nächsten Jahren so zu reduzieren, daß ab 1987 kein Jugendlicher mehr in eine JoA-Klasse eintreten muß“ – der geht dafür ins neue Pflichtschuljahr.

Mit Skepsis sehen freilich die Handels- und Handwerkskammern die Senatsaktivitäten. Sie fürchten um das „duale System von Lehrlingsausbildung in Betrieb und Schule“. Doch Grolle beruhigt: „Ich bin ein dezidierter Anhänger des dualen Ausbildungssystems.“ Wenn die Notsituation mit den geburtenstarken Jahrgängen durchgestanden sei, soll das Bildungsprogramm wieder gestoppt werden. „Der Staat soll nicht Dinge machen, die die Wirtschaft besser kann.“

Für eine andere bedrängte Gruppe, in der die Zahl der Beschäftigungslosen steigt, gibt es ohnehin keine Hoffnung. Zusätzliche Lehrer werden für die verlängerte Schulpflichtzeit nicht eingestellt.

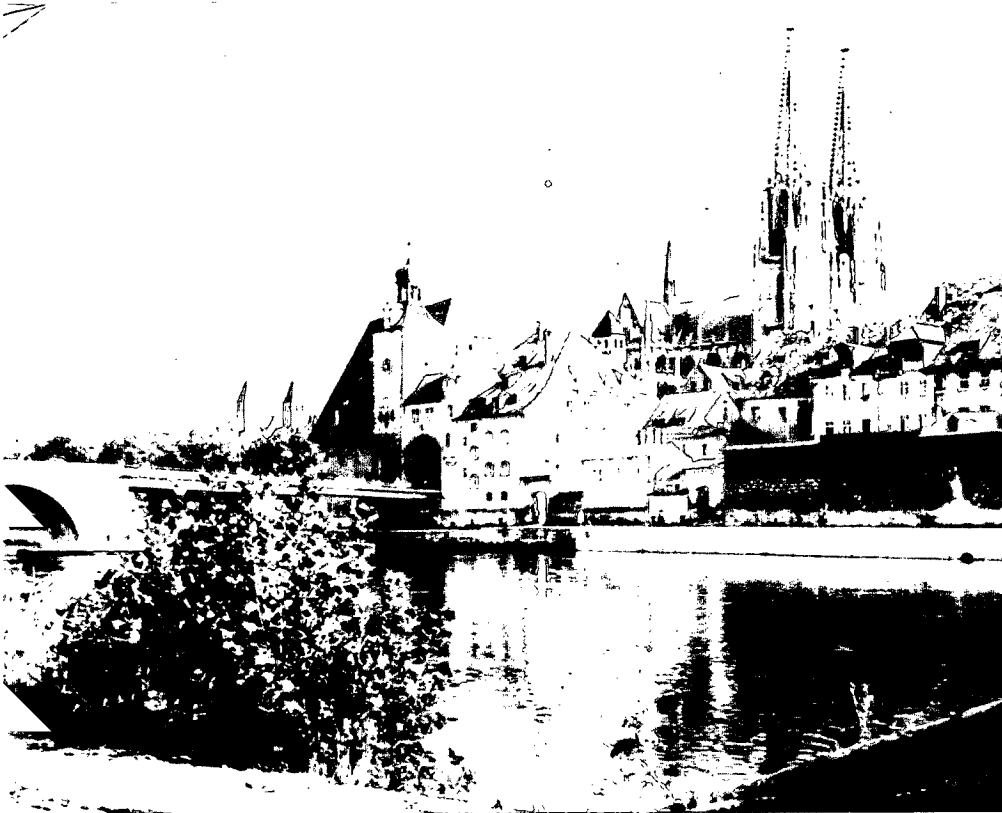
VERKEHR

Für alle Welt

Das mittelalterliche Regensburg will ein neuartiges öffentliches Nahverkehrsmittel einführen – den U-Bus.

Fünf Jahre lang durchstöberten Verkehrsexperten aus Hamburg, Köln und München die 114 Hektar große Altstadt rund um den Regensburger Dom. Sie gelangten zu dem Ergebnis, die „mittelalterliche Straßen- und Gasenstruktur“ sei „für die Benutzung mit Handkarren und Fuhrwerken sicher völlig ausreichend“.

Die zweieinhalb Meter breiten und bis zu 18 Meter langen Gelenk-Omnibusse der städtischen Verkehrsbetriebe jedoch wirkten dort „so ähnlich wie ein Kolben in einem Zylinder“ – die Fußgänger



Regensburger Altstadt: Wie Kolben im Zylinder

würden praktisch an die Wand gedrückt und hätten „kaum eine Mindestbewegungsfreiheit“.

Bei der Suche nach Lösungen gerieten die vom Bundesforschungs- und dem bayrischen Wirtschaftsministerium geförderten Experten zunächst selber in die Klemme. Denn in Regensburg, seit 1975 zum „denkmalpflegerischen Großensemble“ erklärt, darf keines der 1200 einzelnen Baudenkmäler abgerissen werden.

Ein Ausweichen in den Untergrund schien problematisch, weil die 130 000 Einwohner der Donaustadt weder das Geld noch die nötige Zahl an Passagieren für eine richtige U-Bahn aufbringen könnten. Die 81 Omnibusse der Regensburger Verkehrsbetriebe transportieren auf ihrem 118 Kilometer langen Liniennetz an einem Werktag rund 50 000 Fahrgäste – viel zu wenig für eine leistungsfähige U-Bahn.

Angesichts dieses Dilemmas haben die Regensburger Verkehrsplaner eine Art Miniatur-Metro erfunden: Sie wollen die Busse in einen 1520 Meter langen Tunnel mit vier Haltestellen unter die verwinkelte Altstadt schicken. Um Geld zu sparen, planen die Techniker einen kleineren Röhren-Radius (3,90 Meter) als üblich (4,40 Meter): Dadurch verringern sich die Baukosten um 20 Prozent, die Busse werden automatisch durch den Untergrund gelenkt – der Fahrer hat nur noch zu bremsen und Gas zu geben.

Das von Daimler-Benz entwickelte System, bei dem der Bus von Gummirollen, die quer zu den Rädern stehen, an einem Betonrandstein entlang geführt wird, hat sich auf Versuchsstrecken in Adelaide (Australien) und Essen bereits bewährt – allerdings nur im oberirdi-

schen Betrieb. Die Regensburger betrachten deshalb ihren U-Bus als Pilotprojekt „für alle Verkehrsräume in der Welt“ (Oberbürgermeister Friedrich Viehbach).

Neben mittelalterlichen Städten wie Trier und Erlangen, in denen Abgase den historischen Gebäuden stark zusetzen, interessiert sich auch die US-Stadt Seattle für das alternative Verkehrskonzept. „Diese zukunftsorientierte Lösung“, freut sich Kurt Ratzka, Geschäftsführer der Regensburger Verkehrsbetriebe, „wertet das Image der Stadt auf.“

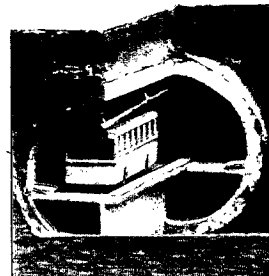
Die Vorteile einer unterirdischen Trassenführung sind offenkundig: Der Verkehr wird flüssiger und damit pünktlicher. Und statt teurer U-Bahn-Züge genügen preisgünstige Serienmodelle von Omnibussen.

Billiger als ein normaler Bus-Verkehr wird das U-Bus-System, das in fünf Jahren betriebsbereit sein soll, allerdings nicht. Von 81 städtischen Bussen können bestenfalls drei eingespart werden, von derzeit 174 Fahrern werden auch künftig 167 gebraucht. Hingegen kosten neue, quergelenkte Lösch- und Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr zusätzlich Geld. Auch Reinigung, Wartung und die Energie für Abgas-Ventilatoren werden mit jährlich 500 000 Mark veranschlagt.

Die Finanzierung des 100 Millionen Mark teuren Projekts scheint gesichert: 60 Prozent der Kosten übernimmt Bonn, 20 Prozent das Land Bayern und fünf Prozent kommen aus Bereichen wie dem Denkmalschutz. Den Rest zahlt die Stadt.

Mit dieser weitgehenden Fremdfinanzierung bahnt der U-Bus für mittlere und kleinere Städte einen Weg, wie an die U-Bahn-Millionen zu kommen ist, die sonst Großstädten wie München und Nürnberg vorbehalten sind. Doch bevor die Regensburger die ersten Millionen abrufen können, müssen sie sich zunächst einmal über die rechtliche Einordnung ihres Vehikels klarwerden. Ist ein Bus auch unter der Erde ein Bus, dann ist ein kompliziertes Raumordnungsverfahren vonnöten. Wandelt er sich zur Straßenbahn, dann genügt ein einfaches Planfeststellungsverfahren.

„Letzte Zweifel an der Einordnung“, so die 100seitige Projektstudie, sind vorerst „nicht völlig auszuschließen“.



Planungsstudie zum Einsatz von quergeführten Bussen in Tunnel R V B.

„Tunnelrampe Maximilianstr.“

Regensburger U-Bus-Projekt (Modell): Aufwertung für das Stadt-Image?