



Übergänge leichter gestalten

Bildung Mit „Ausbildungsvorbereitung dual“ soll Jugendlichen der Übergang von Schule zur Ausbildung erleichtert werden.

Kreis. Der Übergang von der Schule in den Beruf wird im Landkreis Esslingen neu gestaltet um mehr Schulabgängerinnen und Schulabgängern einen direkten Einstieg in eine Ausbildung zu ermöglichen und schwächere Jugendliche bei diesem Übergang bestmöglich zu unterstützen. Dazu wird ein Regionales Übergangsmanagement (RÜM) beim Kreisjugendreferat im Esslinger Landratsamt eingesetzt und der neue Bildungsgang „Ausbildungsvorbereitung dual“ (AV dual) an beruflichen Schulen eingeführt. Der einjährige Bildungsgang AVdual geht an der Max-Eyth-Schule Kirchheim, der Philipp-Matthäus-Hahn-Schule Nürtingen und der Käthe-Kollwitz-Schule Esslingen an den Start. Weitere berufliche Schulen im Kreis werden folgen.

Jugendliche, die im Anschluss an den Besuch der allgemeinbildenden Schule Unterstützung bei der Berufswege- oder Lernwegplanung brauchen, können ab dem neuen Schuljahr über „AV dual“ zu einer Ausbildung geführt werden. Der Bildungsgang sieht eine verstärkte Einbindung von Betriebspraktika gekoppelt an eine individuelle Begleitung der Jugendlichen vor. Der Erwerb eines dem Hauptschulabschluss gleichwertigen Bildungsstands ist möglich.

„AV dual“ wird generell einjährige als Ganztagsklasse organisiert, um das Zeitmuster der Arbeitswelt abzubilden. Durch das Einbinden mehrerer Betriebspraktika sollen die Lernenden von Anfang an die betriebliche Realität kennenlernen. Die Projektleiterin RÜM beim Landratsamt Esslingen, Deborah Merk, sagt: „Betriebspraktika sind häufig die Eintrittskarte in den Betrieb. Jugendliche und Betriebe können sich besser kennenlernen, der Übergang in eine Ausbildung wird so ermöglicht.“

Bei dem neuen Bildungsgang stehen den Jugendlichen Begleiter zur Seite. Sie unterstützen die Jugendlichen bei der Suche nach einem Praktikumsplatz genauso wie bei der anschließenden Vermittlung einer Ausbildungsstelle. Die Chancen, die ein Praktikum beinhaltet, sollen voll ausgeschöpft werden.

Das Regionale Übergangsmanagement informiert zu „AV dual“ und unterstützt den Austausch zwischen Schulen und Betrieben. Um die Berufsausbildung zu stärken und dem Fachkräftemangel entgegen zu wirken, intensiviert das RÜM die berufliche Orientierung an allen allgemeinbildenden Schulen im Kreis und arbeitet eng mit der Kreiswirtschaftsförderung, der IHK, der Kreishandwerkerschaft, der Bundesagentur für Arbeit, dem Jobcenter und dem staatlichen Schulamt Nürtingen zusammen. RÜM und AV dual-Begleitungen werden durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus gefördert. pm



Viele Menschen haben von Juli bis August das Neun-Euro-Ticket für Fahrten zu beliebten Ausflugszielen genutzt.

Fotos: Markus Brändli

„Das Ticket ist nur ein nettes Bonbon“

Verkehr Für das Kirchheimer Netzwerk „Anders Mobil“ hat Verkehrsexperte Winfried Wolf zur Zukunft der Bahn nach dem 9-Euro-Ticket referiert. Von Thomas Zapp

de. Und dafür sei, so seine dritte These, elementar: Ein engmaschiger, durchgehender Fahrplan, der alle Strecken berücksichtigt. „Ein Hochgeschwindigkeitszug von Hannover nach Berlin führt momentan dazu, dass Magdeburg und Potsdam abgehängt werden“, sagt der gebürtige Schwabe aus Horb, der heute in Potsdam lebt.

Die Abschaffung des Interregio im Jahr 2001 bedauert er dagegen sehr, dessen Netzabdeckung sei sehr gut gewesen.

Eine andere zentrale These Wolfs lautet: Das Ticketing muss transparenter werden und die Zugbindung gehört abgeschafft. „Ticket kaufen, losfahren, egal mit welchem Zug“ – das müsse mög-

lich sein. In der Schweiz sei das möglich, und früher habe es das in Deutschland auch gegeben – heute koste es einen Aufpreis.

Der erfahrene Verkehrsexperte betet aber keinesfalls alle Formeln vieler Verkehrswendepolitiker nach: Alle Güter auf die Schiene zu bringen hält er zum Beispiel für ausgeschlossen. Von 800 Milliarden Tonnenkilometer in Deutschland, die jährlich für die Beförderung von Gütern auf der Straße anfallen, entfallen derzeit nur 120 Milliarden auf die Schiene. Schon mit dem Doppelten wäre die Bahn überfordert. Der ehemalige PDS-Politiker sieht den Fehler im System: „Die regionalen Kreisläufe sind zerstört worden, manches Produkt reist heute vier Mal um die Welt, bevor es im Regal steht. Da müssten die realen Transportkosten eingepreist werden, dann ginge der Güterverkehr zurück.“

Am Ende kommt Winfried Wolf wieder auf die Ausgangsfrage: Was soll nach dem 9-Euro-Ticket kommen? Ein Bahnticket müsse nicht spottbillig sein, ist seine Schlussfolgerung, wenn die vorherigen Punkte berücksichtigt werden. Ein Klimaticket wie in Österreich für drei Euro am Tag, mit dem alle Fern- und Nahverkehre – die Stadtverkehre eingeschlossen – abgedeckt sind, hält der Bahncard-100-Besitzer für zielführend. Oder das 365-Euro-Ticket in Wien. „Dort ist der Autoverkehr in der Stadt zurückgegangen.“

Wo Deutsche Bahn draufsteht, müsse auch Deutsche Bahn drin sein, schließt er: Er selbst konnte am Potsdamer Hauptbahnhof keine Bahncard 100 erwerben. Die Mitarbeiterin am Schalter hatte keinen Zugriff auf den Bahncomputer, denn die DB ist dort nicht mehr am Bahnhof präsent. Und nicht nur das: Mit 4144 Euro ist sie 25 Prozent teurer als das vergleichbare „General-Abo“ in der Schweiz. „Das haben dort 400 000 Leute, die Bahncard 100 lediglich 38000“, sagt Wolf. Der Markt sei zweifellos da, wenn das Angebot stimme, ist er überzeugt. Doch die Politik verhindere das.

Die gute Nachricht zuerst: Bei rund 50 Millionen verkauften 9-Euro-Tickets kann man von 19 Millionen Menschen ausgehen, die erstmals am ÖPNV teilgenommen haben. Dennoch hat Winfried Wolf eine klare Meinung: „Ein nettes Bonbon, aber es machte ökologisch wenig Sinn.“ Denn die übervollen Züge hätten zu einer hohen Belastung der Belegschaft geführt, Pendler wurden vergrault und vor allem habe es „kaum Verlagerung“ des Verkehrs gegeben, sondern 45 Prozent „zusätzliche Verkehre“.

Es brauche ein anderes Gesamtmodell, sagt Wolf, der von 1994 bis 2002 für die PDS im Bundestag saß und dort unter anderem verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion war. Der 73-Jährige ist heute

„Wir haben damit nur eine Erwartungshaltung geschaffen.“

Winfried Wolf
ist gegen Dumpingpreise für Tickets

Sprecher der Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ sowie Sprecher des Bündnisses Bahn für Alle. Dazu hat er zwölf Thesen zu seinem Vortrag unter dem Motto „Anders Mobil“ zum Auftakt der „Mobilitätstage 2022“ in die Linde nach Kirchheim gebracht. Es wird schnell deutlich: Wolf hält nichts von großen Projekten à la Stuttgart 21 sondern fordert, bestehende Infrastrukturen zu nutzen und auszubauen. Bislang sei genau das Gegenteil passiert: So seien aus 44000 Bahnkilometern im Jahr 1994 bis heute 34000 Kilometer geworden und die Zahl der Weichen habe ich halbiert, dadurch könne das Bahnnetz weniger effektiv genutzt werden.

Auch die fehlende Elektrifizierung in vielen Teilen führt er an. Häufig fällt das Wort „Klimabahn“ als wichtiger Teil einer klimafreundlichen Verkehrswen-



Der ehemalige Bundestagsabgeordnete Dr. Winfried Wolf hat in der Linde mit Fachwissen und teils provokanten Thesen überrascht. Der Vortrag hätte mehr Zuhörerinnen und Zuhörer verdient gehabt.