

1. Ausgangssituation

Der Wassertor- Kiez in Berlin ist ein grobes Quadrat von knapp 2 mal 2 Kilometern Größe. In diesem Quadrat leben 8000 Menschen aus über 60 Nationen. Betritt man ihn zum ersten Mal, kommen unweigerlich die Worte „langweilig“, „arm“ und „grau“ in den Sinn. Wer hier lebt schlägt sich durch. Man kommt zwar über die Runden aber kaum auf einen grünen Zweig.

Von der Altersstruktur her, ist der Kiez sehr jung. Ein Viertel seiner Einwohner sind unter 18 Jahre alt und es ist nicht ungewöhnlich, um 21 Uhr auf volle Spielplätze zu treffen.

Das Umfeld ist weder anregend noch motivierend. So verwundert es nicht, dass man nur selten anregende und motivierte Menschen trifft. Nur eine Hand voll Leute in diesem Kiez weiß, was man aus seinem Leben machen kann und was dazu nötig ist. Eher erhält man zur Antwort: „Ich habe ja kein Ziel, deshalb weiß ich auch nicht, was ich werden will. Hätte ich ein Ziel, dann würde ich dafür arbeiten – aber ich habe ja keins. Also mache ich mir keine Gedanken über die Zukunft. Ich warte einfach ab, was kommt.“¹

Als nächstes fallen die Haufen von Sperrmüll auf. Er wird hier auf dem kürzesten Weg entsorgt. Also entweder direkt durchs Fenster oder vor die Wohnungstür. Wie durch ein Wunder, ist er irgendwann verschwunden. Dass das Verschwinden des Sperrmülls in direktem Zusammenhang mit den steigenden Mietzahlungen steht, ist den Verursachern nicht bewusst.

Es ist auch nicht ungewöhnlich, Hausflure und Treppenhäuser als Aborte zu benutzen. Direkt auf dieses Verhalten angesprochen, erhält man zur Antwort: „Mama hat gesagt, auf die Straße machen sollen wir nicht.“

Die Einwohner verlassen die Grenzen ihres Kiezes nur selten. Ein Großteil ihres Lebens spielt sich hier ab. Er ist das Maß der Dinge und die hier gemachten Erfahrungen halten sie für allgemein gültig. Dem ist jedoch nicht so. Verlassen sie einmal seine Grenzen, geraten sie in Konflikt mit den außerhalb des Kiezes gültigen Werte- System. Das sorgt für schlechte Erfahrungen und verringert die Bereitschaft zum Überschreiten der Grenzen um so mehr. Die sich selbst verstärkende Isolierung hat Folgen:

Nur eine Minderheit der Menschen in diesem Kiez, hat das Wesen eines modernen Staates begriffen. Dass seine Regeln ein Zusammenleben erleichtern sollen, ist der Mehrheit nicht bewusst. Statt dessen werden Intellekt und Kreativität darauf verwandt, diese Regeln zu umgehen.

Nur eine Minderheit der Menschen in diesem Kiez weiß, wie unser Staat funktioniert. Dass er auf Eigenverantwortung, Leistung und persönlichem Engagement der Bürger aufgebaut ist, hat die Mehrheit von ihnen noch nicht verstanden. So können sie den Sinn und Zweck von Sozialleistungen, die als Hilfe zur Selbsthilfe gedacht sind, nicht einordnen.

¹ Vergl. Jasın Kalyoncu in „Protection 05“, ein Dokumentarfilm von Marc und Nives Konak

Nur eine Minderheit der Menschen in diesem Kiez, ist mit unserer Kultur vertraut und kann mit ihr umgehen. Hierfür sind Sprachschranken und Separierung der einzelnen Kulturgruppen untereinander verantwortlich. Im Gegenzug sind wir mit ihren Kulturen nicht vertraut und können mit ihnen auch nicht umgehen. Missverständnisse sind vorprogrammiert.

Wir sehen die Mehrheit der Einwohner des Kiezes immer noch als „Ausländer“ an, obwohl es viele Familien gibt, die bereits in der 3. Generation in Berlin leben. Niemand spricht von: „Deutschen mit Vorfahren“, obwohl viele Familien seit 3. Generationen einen deutschen Pass besitzen.

Unsere Ignoranz sorgt dafür, dass viele Einwohner sich nicht als Bürger dieses Staates sehen, obwohl sie Bürger dieses Staates sind. Demzufolge sehen sie keinen Grund, loyale Staatsbürger zu sein.

Solange wir nicht in der Lage sind, offensiv für unsere Gesellschaftsordnung einzutreten und sie als attraktiv darzustellen, sind wir nicht glaubwürdig. Ohne Glaubwürdigkeit werden wir die Menschen im Kiez von unserer Gesellschaftsordnung nicht überzeugen.

2. Idee und Konzept

Die Idee des Projekts bestand darin, neue Vorbilder im Kiez zu schaffen. Im Anschluss sollten sie als Multiplikatoren dienen.

Die Frage war nun, wie ziellose Jugendliche, die keine Träume und eine sehr abgeklärte Sicht der Dinge haben, überhaupt aus der Reserve zu locken sind.

Die Antwort musste ein Projekt sein, dass für Jugendliche so außergewöhnlich und attraktiv ist, dass es bei ihnen Interesse weckt. So entstand die Idee, mit ihnen ein ultraleichtes Segelflugzeug zu bauen und es fliegen zu lernen.

Für die Teilnehmer sollten Bau und Flugschulung nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden sein. Statt dessen sollten sie sich durch den Bau des Flugzeuges und die dabei investierte Zeit ihr Anrecht auf eine Flugausbildung verdienen.



Fliegen für ein Taschengeld – Der ULF 1

Inoffiziell wurde noch ein weiteres Ziel verfolgt. Durch das Projekt ergab sich zwangsläufig die Gelegenheit zu Gesprächen und Kontakten mit Personen, mit denen die Jugendlichen in ihrem Kiez sonst nicht in Berührung kommen. Es mussten Personen sein, die in Leben und Beruf erfolgreich waren und den Teilnehmern durch ihr eigenes Beispiel eine Idee geben konnten, was ein Mensch in diesem Land aus sich machen und erreichen kann.

3. Teilnehmer

Vor Projektantrag war es wichtig, dass potentielle Interesse der Jugendlichen im Kiez auszuloten. Bei mehreren Rundgängen, wurden altersmäßig (ab 14 Jahre) in Frage kommende Jugendliche und junge Erwachsene direkt angesprochen und ihnen die Projektidee präsentiert. Je älter die Befragten waren, desto ungläubiger reagierten sie zunächst auf das Angebot.

Original der Einladung

Im Endeffekt belief sich die Zahl der Interessenten auf 40. Jeder von ihnen erhielt eine Einladung zur Info- Veranstaltung im Mehrgenerationen- Haus. Zuerst wurden die Projektinhalte in Form eines extra angefertigten Kurzfilmes² vermittelt und im Anschluss die Anforderungen an die zukünftigen Teilnehmer formuliert. Die genannten Anforderungen hatten zur Folge, dass die Hälfte der Anwesenden sich gegen eine Teilnahme am Projekt entschied. Speziell die Forderung nach: „einem klaren Kopf“ sorgte dafür. Trotz Interesse am Projekt war man nicht gewillt, diesbezügliche Gewohnheiten aufzugeben.

Das Alter der letztendlichen Teilnehmer des Projekts lag zwischen 14 bis 25 Jahren. Abgesehen von einer sich entwickelnden Kerngruppe, wies die Zahl der Teilnehmer eine hohe Fluktuation auf. Insgesamt durchliefen 18 Personen das Projekt.

Die Fluktuation hatte mehrere Ursachen. Kurz nach Beginn mussten zwei Teilnehmer, auf Grund eines versuchten Einbruchs in der Werkstatt, das Projekt verlassen. Ein anberaumtes Gespräch darüber nahmen sie unter Druck zwar wahr, konnten die ihnen gebotene Chance zur Rückkehr jedoch nicht erkennen. So blieb nur der Ausschluss übrig. In seiner Folge verließen zwei weitere Teilnehmer das

²Nochmals Dank an Roland Pohl, Film befindet sich im Projektordner

Projekt, da sie mit den vorher Genannten familiär oder freundschaftlich verbunden waren.



Diese und spätere Verluste konnten jedoch immer schnell durch neue Teilnehmer ausgeglichen werden und in der Folge pendelte sich die Gruppengröße auf 10 Personen ein. Je lernwilliger die Teilnehmer waren, desto länger verblieben sie im Projekt und desto größer war ihre Einsatzbereitschaft. Fehlte beides, war die Verweildauer recht kurz. Entweder gingen diese Teilnehmer von selbst oder wurden nach einem gewissen Zeitraum darum gebeten, da sie versuchten, die engagierten Teilnehmer von der Arbeit abzulenken oder abzuhalten. Ein Nebeneffekt dieser Maßnahme war, dass die aktiven Teilnehmer sich bald als etwas Besonderes begriffen.



Bünjamin, Burak - Bau unseres Transportrades



Maik – Vorrichtungsbau



Bünjamin, Samet – Materialkunde



Tomek - Schablonenbau

6 Teilnehmer wiesen so gute Leistungen auf, dass ihnen das Anrecht auf eine fliegerische Ausbildung zugesprochen werden konnte, die im September 2007 begann. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besitzen 3 Teilnehmer bereits die Alleinflugberechtigung. Ein Teilnehmer musste, trotz hohem Einsatz und fliegerischem Talent, die Ausbildung abbrechen, da ihm aus gesundheitlichen Gründen, die fliegerärztliche Tauglichkeit verweigert wurde. Zwei Teilnehmer benötigen noch zusätzliches Training bis zur Alleinflugreife.



Flugplatz Kammermark – September 2007



7.30 Uhr - Aufstehen



8.30 Uhr – Transport der Flugzeuge zum Startplatz



Sinan - Auslegen des Startseils mittels Schleppwagen



Maik - Vorflugcheck



Samet - Windenstart



....





Rückholmannschaft



20.00 Uhr – Letzter Flug des Tages



Kamingespräch mit Doktoranden und Ingenieuren



Bünjamin, Samet – Praktische Physik mit Modellhubschraubern



Traditionelle Feier einer Alleinflugberechtigung



Mit Dank an die Akademische Fliegergruppe Berlin
und das Haus der Luftsportjugend Laucha

Nach Bekanntgabe der Ausbildungsberechtigten, sahen die restlichen Teilnehmer keinen Sinn mehr in einer weiteren Mitarbeit und stiegen aus. Ein Teilnehmer aus dieser Gruppe nimmt jedoch erneut am Projekt teil, um so seine Chancen auf eine Lehrstelle zu erhöhen.

Ein Grund für die Überschreitung der Projektlaufzeit ist im Grad der Allgemeinbildung der Teilnehmer und ihren handwerklichen Fähigkeiten begründet. Erwies sich ihr Improvisationstalent in der Aufbauphase der Werkstatt als sehr nützlich, fiel ihnen der Sprung zur Präzision des Flugzeugbaus sehr schwer. Während der Kalkulation als selbstverständlich angenommenes Wissen und angenommene Fähigkeiten mussten zu Beginn erst mühsam vermittelt und erlernt werden. So war ihnen zum Beispiel am Anfang nicht bekannt, wie man eine Zollstock abliest oder was ein Zehntel Millimeter ist. Dies kostete nicht nur wertvolle Zeit sondern auch viel Material und im Endeffekt werden die Teilnehmer ihr Flugzeug zweimal gebaut haben, da viele Bauteile mehrfach angefertigt werden mussten, bis sie der Qualität des Flugzeugbaus entsprachen.

4. Praktische Umsetzung

Bevor mit dem eigentlichen Bau des Flugzeuges begonnen werden konnte, war eine Werkstatt zu finden und einzurichten. Dank der GEWOBA wurden uns die Räume einer ehemaligen Waschküche im Haus Prinzenstrasse 97 zur Verfügung gestellt.



Werkstatt - Hochhaus

Die Waschküche war 20 Jahre unbenutzt und wies einen dementsprechenden Zustand auf. Innerhalb von zwei Wochen wurden 2000kg Schrott, 180kg Sondermüll und die Hinterlassenschaften mehrerer Ratten- Generationen entsorgt. Im Anschluss waren die Räume zu desinfizieren und zu reinigen.

In den nun leeren Räumen verlegten wir dann Licht und Strom. Werkbänke, Lagermöglichkeiten und Schalldämmung bauten wir uns entweder selbst oder besorgten sie uns auf dem Sperrmüll.

Diese Vorbereitungsphase war sehr nützlich, da sich hier schon abzeichnete, welche Teilnehmer über Einsatzbereitschaft verfügten. Es war auch eine gute Gelegenheit, sich besser kennen zu lernen. Dazu kam noch, dass die aktiven Teilnehmer die Werkstatt als ihre Werkstatt begriffen und ein Interesse an ihrem Zustand entwickelten. So hatten sie keine Probleme, später Hinzugekommene nötigenfalls zurecht zuweisen. Während der Einrichtungsphase konnte gleich das Thema Arbeitsplanung am praktischen Beispiel durchgespielt werden.



Maik – Werkstatteinrichtung



Werkstatt - Hauptraum

Als nächstes begann die sehr schwierige Aufgabe, die Teilnehmer an das handwerkliche Niveau des Flugzeugbaus heranzuführen. Materialverluste und Schäden an Werkzeugen und Maschinen waren erst einmal zu akzeptieren, da Lernfortschritte sich hauptsächlich aus Fehlern ergaben. Diese Aufgabe ist immer noch nicht abgeschlossen. Durch die Faktoren „Zeit“ und „Materialkosten“ und die langsamen Lernfortschritte musste zu Beginn 2008 ein Kompromiss eingegangen werden. Komplexere oder kostenintensive Bauteile werden durch den Projektleiter angefertigt, um den Abschluss des Projekts zu beschleunigen. Eine angenehme Überraschung war die problemlose Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen durch die Teilnehmer.



Was ist Präzision?



Bau von Flügelrippen in Schablonen



Der Bau des Rumpfwerks erfolgt auf einer Helling



Sinan – Einpassen von Verstärungsklötzen



Richard - Trockenprobe



Höhenleitwerk im Rohbau



Seitenleitwerk fertig zur Abnahme durch den Bauprüfer



Alle Teile des Flugzeuges werden nur nach Plänen gebaut

Eine wichtige Aufgabe für den Projektleiter bestand darin, sich das Vertrauen der Teilnehmer zu erwerben. Am Anfang vermuteten sie nämlich, dass sie nur als Vorwand dienen sollten, um dem Projektleiter ein Einkommen zu sichern. Das Vertrauen ließ sich nur erlangen, indem man bei ihren Familien und in ihren Schulen für sie eintrat und sich ehrlich um sie bemühte.



Herr Wabersky, Dipl. Kommunikationswirt, zu Besuch

Praktisch wurden dazu interessante und erfolgreiche Persönlichkeiten in die Werkstatt eingeladen und standen für Fragen zur Verfügung. Zu diesen Persönlichkeiten zählten auch unsere Schirmherren, ohne deren Hilfe, manches nicht machbar gewesen wäre.

Als Schirmherren fungierten Herr Müller von der Fachzeitschrift „Aerokurier“, Prof. Dr. Dr. Steinle vom Deutschen Technikmuseum Berlin, Herr Stenzel vom Mieterzentrum und Prof. Dr. Ing. Thorbeck von der Technischen Universität Berlin.

Wichtig waren auch gemeinsame Unternehmungen, die aus der Kiez- Blase hinaus führten. So besuchten wir unseren Bauprüfer in Potsdam, die Technische Universität in Charlottenburg, das Deutsche Technikmuseum Berlin, verschiedene Flugplätze in/ bei Berlin und, ausbildungsbedingt, die Prignitz und das Saale- Unstrut Tal.



Flugplatz Reinsdorf – Einladung zum Motorflug



Prignitz – Nachtwanderung durch einen alten NVA - Bunker

Als noch wichtiger erwiesen sich die Werkstattgespräche nach Feierabend. Hier wurde ungezwungen über „Gott und die Welt“ gesprochen und die jeweiligen Ansichten zu einem Thema dargelegt. Dass diese Ansichten teils sehr von einander abweichen, war die wesentliche Erkenntnis bei allen Beteiligten. Als besonderer Erfolg muss erwähnt werden, dass die Teilnehmer in diesen Werkstattgesprächen lernten, sich argumentativ und nicht körperlich auseinander zu setzen.



Samet, Kürschat – nach Feierabend

Eine Erfahrung für die Projektleitung bestand darin, dass man von den Teilnehmern „ausgetestet“ wird. Speziell zu Beginn versuchten sie herauszufinden, wie weit sie im Umgang mit ihr gehen können. Existieren in diesem Moment keine vorher festgelegten Regeln, ist man verloren. Grenzen müssen klar benannt und auf ihre Einhaltung muss bestanden werden. Erfolgt auf einen Verstoß keine Sanktion, verliert man die im Projekt notwendige Autorität.

Im zwischenmenschlichen Umgang bestand die Erfahrung darin, dass man am Anfang mit Vernunftdenken und Reden nicht weiter kommt. Im Werte- System der Teilnehmer gilt wer nur redet als schwach und verdient keine Autorität. Autorität wird mit dem Einsatz körperlicher Gewalt verbunden. Diese Variante war seitens der Projektleitung aber ausgeschlossen. Durch die Praxis fand sich eine funktionierende Lösung. Konnten die Teilnehmer in normalem Ton nicht von der Ernsthaftigkeit einer Situation überzeugt werden, wurden sie angebrüllt. In Maßen eingesetzt, zeigte diese Methode schöne Erfolge. Inzwischen wird sie nicht mehr gebraucht, da die Teilnehmer innerhalb des Projekts ein größeres Maß an Vernunftdenken aufweisen.

Eine weitere, wichtige Rolle spielte ein zeitweiliger Gast unserer Werkstatt. Es handelte sich um einen Vogel, den wir schwer verletzt auf der Straße fanden. Da der Tierarzt uns keine große Hoffnung bezüglich seines Überlebens machte, bestand die erste Idee der Teilnehmer darin, ihn auf eine möglichst kreative Art ins Jenseits zu befördern. Seitens der Projektleitung wurde aber klar gemacht, dass jegliche Misshandlung des Vogels, proportional am Verursacher exekutiert wird. Stattdessen mussten sie Verantwortung für die Pflege und Fütterung des Tiers übernehmen, wofür jeweils zwei Teilnehmer verantwortlich waren.



Monty – Noch in kritischem Zustand



Monty – Inzwischen vollwertige Supermieze

So konnte „Monty“ innerhalb kürzester Zeit in unser Team integriert werden und verlieh dem Projekt noch das „besondere Etwas“. Er sollte sich auch in der Schulung als nützlich erweisen. Da es nicht anders ging, nahmen wir ihn einfach mit auf den Flugplatz, wo er als ein perfekter „Türöffner“ diente und Vorbehalte gegen uns abbaut. Seitens der anwesenden Studenten, Ingenieure, Doktoranden und Professoren bestanden solche zunächst.



Monty – Nach seinem Jungfernflug mit Fluglehrer Kugel

Als wesentliche Erkenntnis aus „Monty´s“ Anwesenheit nahmen die Teilnehmer die Erfahrung mit, dass mit Verantwortung und Einsatzbereitschaft Dinge verändert werden können. „Monty“ ist inzwischen in die Freiheit entlassen.

5. Erfolge

Alle Teilnehmer sind stolz auf ihr Projekt und würden es gerne nach Fertigstellung des Segelflugzeuges weiterführen. Eine Möglichkeit dazu besteht. Seitens Herrn Birk Meiers, von Beruf Flugzeugkonstrukteur und Fluglehrer, erhielten wir das Angebot von ihm kostenlos den Bauplan seines Flugzeuges zu erhalten. Der Wert dieses Bauplans beläuft sich auf 600 Euro. Nach Fertigstellung dieser Maschine würde er uns auf ihr kostenlos bis zum Motorflugschein schulen. Diese Schulung stellt einen Wert von mindestens 3500 Euro pro Person dar.

Ein Teilnehmer ist inzwischen auf dem 1. Arbeitsmarkt tätig und konnte seinen vorherigen Hartz IV – Status verlassen.

Ein Teilnehmer erhielt durch die im Projekt gezeigten Ergebnisse eine Lehrstelle.

Ein Teilnehmer erhielt, auf Grund seiner im Schülerpraktikum gezeigten Leistungen, dass Angebot auf eine Lehrstelle.

Das zunächst sehr gespannte Verhältnis zu den Bewohnern des Hauses Prinzenstr. 97 konnte komplett ins Gegenteil verkehrt werden. Es ist inzwischen so gut, dass wir sogar von unserem größten Opponenten im Haus eine umfangreiche Werkzeugspende erhielten. Zusätzlich sammelten die Bewohner Unterschriften im Haus, um bei der GEWOBA eine Verlängerung des Nutzungsvertrages für unsere Werkstatträume zu erreichen.

Zusammen mit den im „Waschhaus“ tätigen, japanischen Künstlern, realisierten wir eine Ausstellung. Unsere fertigen Bauteile wurde zur Kunst erklärt und mit den Bildern von Hirofumi Matsuzaki präsentiert.



Ausstellungsaufbau



Durch die Flugausbildung konnten wir einen Kontakt zum bildungsbürgerlichen Milieu herstellen. Diese Teilnehmer der Flugausbildung besuchen uns heute noch regelmäßig in der Werkstatt.

Speziell die jüngeren Teilnehmer haben sich schulisch und beruflich orientiert, da ihnen die Wichtigkeit ihrer Schülerpraktika vermittelt werden konnte. Einer von ihnen strebt nun die Lehre mit anschließendem Fachabitur an. Zwei weitere wollen das Abitur an ihrer Gesamtschule schaffen. Ein Zeichen dafür, dass sie den Wert von Bildung erfasst haben.

Durch die gemischte Gruppe musste man sich zwangsläufig mit den anderen Teilnehmern und ihren Ansichten auseinander setzen. Die Gräben verlaufen hierbei entlang der Linien: Sunniten versus Aleviten, Türken versus Kurden, Araber versus Türken, Islamisten versus Laizisten, Rechtsgerichtete versus Demokraten, Deutsche versus Türken. In der bisherigen Projektlaufzeit gelang es durch diese Auseinandersetzungen, den Teilnehmern eine etwas differenzierte Denkweise zu vermitteln. Bei der Notwendigkeit zu weltoffenem Denken, wurde mit der Internationalität der Fliegerei argumentiert, in der kein Platz für kleinkarierte Ansichten ist.

Die Überlegungen zur Arbeitszeitregelung erwiesen sich als praxistauglich. Statt den Teilnehmern feste Tage vorzuschreiben, wurde nur eine zu erreichende Mindeststundenzahl pro Woche festgelegt. So konnten sich die Teilnehmer ihre Arbeit eigenverantwortlich einteilen und den persönlichen Umständen anpassen. Für die Projektleitung erwies sich diese Regelung als Nerven schonend. Die Öffnung der Werkstatt nicht vor 14 Uhr, machte das Schule schwänzen von vornherein unattraktiv. Erschien ein Teilnehmer vor diesem Zeitpunkt, wurde ihm der Zutritt zur Werkstatt verwehrt.

Mit unserem Projekt erregten wir das Interesse der Medien und konnten dort für einen guten Eindruck unseres Kiezes sorgen. Zweimal widmete man uns Artikel in der Tagespresse. Ein bereits fest eingeplanter Fernsehbeitrag des RBB, musste leider wegen schlechten Wetters ausfallen³.

³Siehe Anhang

6. Misserfolge

In Abschnitt 3. wurde bereits erwähnt, dass zwei Teilnehmer das Projekt verlassen mussten. Der Grund war ihr versuchter Einbruch in die Werkstatt Räume. Neben dem Vertrauensverlust, war diese Maßnahme besonders bitter, da beiden Teilnehmer zu den aufgewecktesten Jungen im Projekt gehörten. Sie nutzten ihre intellektuellen Fähigkeiten leider für einen kriminellen Zweck. In der extra anberaumten Aussprache konnte ihnen nicht vermittelt werden, dass sie mit dieser Aktion versucht haben, sich selbst zu bestehlen. So blieb nur der Ausschluss übrig.

Ein Teilnehmer hatte, durch die im Projekt gezeigten Ergebnisse, nach sieben Jahren der Arbeitslosigkeit eine Lehrstelle erhalten. Dazu gehörte er zu den Leistungsträgern im Projekt und konnte sich den Anspruch auf eine der Flugausbildungen erarbeiten. In der Ausbildung wurde ihm fliegerisches Talent seitens der Lehrer bescheinigt und er war als Erster von uns für die Alleinflugprüfung vorgesehen. Bei der vorher zu absolvierenden, flugmedizinischen Untersuchung, stellte sich jedoch ein medizinischer Ausschlussgrund heraus und er konnte die Ausbildung nicht weiterführen. Seitens der Projektleitung wurde sich sofort um eine Lösung des Problems bemüht. Mit dem Gegengutachten eines anderen Arztes, sollte die fliegerärztliche Tauglichkeit doch noch erreicht oder eine Ausnahmeregelung erkämpft werden. Der Teilnehmer konnte den Rückschlag aber nicht überwinden und gab in der Folge zunächst die Mitarbeit im Projekt und anschließend seine Lehrstelle auf. Inzwischen ist er wieder in seine alten Verhaltensmuster zurück gefallen.

Durch einen glücklichen Umstand konnten wir Herrn Hassan Djazairi für unser Projekt gewinnen. Er ist Bewohner der Prinzenstr. 97 und war früher einmal als hauptberuflicher Segelfluglehrer tätig. Herr Djazairi erklärte sich bereit, vor Beginn der Flugschulung, die Teilnehmern theoretisch vorzubereiten. An Unterrichtsmitteln standen Tafel, Laptop und Modelle zur Verfügung. Für die Mehrheit der Teilnehmer geriet der Theorieunterricht aber unter Schulverdacht und wurde von ihnen systematisch sabotiert. So blieb nur die Einstellung des Unterrichts übrig. Erst mit Beginn der praktischen Flugausbildung begriffen sie seinen Zweck.

7. Schlussfolgerungen

Nur mit langfristigen Projekten können die im Kiez vorherrschenden Denkweisen und Verhaltensmuster aufgebrochen werden. Veränderung wird nur durch stetiges Wiederholen über lange Zeiträume erreicht.

Vertrauen braucht Zeit und muss erarbeitet werden.

Je wohlüberlegter die Konzepte sind, desto einfacher ist ihre Umsetzung. Bei ihrer Planung muss sich an den Verhältnissen im Kiez orientiert werden.

Je jünger und je früher desto sinnvoller.

Im Rahmen des Projekts möglichst oft den Kiez verlassen!

Die Zahl der Betreuer ist umgekehrt proportional zum Bildungsstand der Teilnehmer.

Materialverluste und Schäden an Werkzeugen müssen von Anbeginn an einkalkuliert werden. Je nach Grad der Vorbildung, den handwerklichen Fähigkeiten und der Komplexität des Projekts sind dafür 30 bis 50% Mehrbedarf der eigentlich erforderlichen Mengen einzukalkulieren.

Bei Unternehmungen außerhalb des Kiezes dürfen die Verpflegungskosten nicht unterschätzt werden. Adoleszenten ist es ein Leichtes, die hierfür eingeplanten Budgets zu sprengen.

Die im Wettbewerb abgegebene Kalkulation für das Projekt Supermieze war unter den vorherrschenden Rahmenbedingungen zu gering. Gleiches gilt für die kalkulierte Projektlaufzeit. Bei den vorherrschenden Rahmenbedingungen wird das Doppelte an Zeit benötigt.

Erfolg im Kiez setzt Leidenschaft voraus. Dienst nach Vorschrift reicht hier nicht aus. Für im Kiez Tätige sollte das Rotationsprinzip gelten, um ihren Burn-out zu vermeiden. Nach spätestens zwei Jahren müssen sie für einige Zeit aus dem Kiez abgezogen werden.

Im Kiez Tätige, sollten von außen kommen, denn durch sie werden die außerhalb des Kiezes gültigen Denkweisen und Verhaltensmuster in ihn hineingetragen.

Regeln müssen klar definiert und eingehalten werden. Bei Missachtung muss es abgestufte Konsequenzen geben, vom Gespräch bis zum Ausschluss.

Regelmäßige Visiten durch Quartiersrat und Quartiersmanagement sind wichtig und erwünscht. Sie geben Bestätigung und ermöglichen Kontrollen.

Seitens der Wohnungsbaugesellschaft sollten weniger Wohnungen an die Empfänger von Transfer- Leistungen vermietet werden. Diese Maßnahme erhöht am Anfang zwar die Möglichkeit von Mietausfällen, würde aber langfristig zu einer breiteren Bewohnerstruktur im Kiez führen.