



Kompetenzagenturen in ländlichen Regionen

Eindrücke aus der Begleitung junger Menschen in ländlichen Regionen

von Juliane Hecht-Pautzke, Kompetenzagentur Nordvorpommern West, und Kathrin Jahnke, VSP Coaching in MV

Rund 40 % aller Kompetenzagenturen befinden sich in ländlichen Regionen. Ihre Arbeit ist gekennzeichnet durch Rahmenbedingungen, die die Perspektiven der besonders benachteiligten Jugendlichen einengen und ihre soziale und berufliche Integration hemmen.



Warten... (© GDE Preprint- und Mediaservice GmbH)

Demografische Bedingungen

Zunehmende Alterung und Abwanderung führen besonders in ländlichen Regionen zu einer abnehmenden Bevölkerungsdichte. Dass eher die flexiblen, moti-

vierten jungen Menschen, insbesondere Frauen, die Dörfer verlassen, beeinflusst wesentlich die Bevölkerungsstruktur. In manchen Regionen kommt es zu einer Konzentration von sozial schwachen Familien verbunden mit einer Häufung sozialer Probleme. Fehlende Vorbilder für eine gelungene soziale und berufliche Integration hemmen die Mobilität junger Menschen in diesen Regionen.

Die geringere Bevölkerungsdichte in den ländlichen Regionen – Mecklenburg-Vorpommern hat mit 73 Einwohnern je Quadratkilometer die geringste Einwohnerdichte aller Bundesländer – geht einher mit teils enormen Problemen in der öffentlichen Daseinsvorsorge, der Infrastruktur und dem Vorhandensein von Arbeitsplätzen.

Räumliche Mobilität

Die Förderung räumlicher Mobilität ist eine Voraussetzung für die soziale und berufliche Integration der Jugendlichen. Ein hoher Prozentsatz der von den Kompetenzagenturen begleiteten Jugendlichen lebt jedoch in Regionen, in denen es weder eine Bus- noch eine Zugverbindung in den nächsten Ort gibt, oder sich diese Verbindungen auf eine am Morgen und eine am Abend reduzieren. Der Schulbusverkehr richtet sich nach

den für die Arbeitswelt ungeeigneten Schulzeiten und findet in den Ferien gar nicht statt. Eine Fahrt in die nächste Stadt, zum Praktikums- oder Arbeitsplatz kann, wenn überhaupt mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich, mehrere Stunden dauern. Den benachteiligten Jugendlichen fehlen ein eigenes Fahrzeug und der Führerschein, sie verfügen auch nicht über die Mittel, aufwändige Fahrten zu finanzieren.

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser, liebe Kolleginnen und Kollegen in den Kompetenzagenturen,

mehr als ein Drittel aller Kompetenzagenturen sind in ländlichen Regionen angesiedelt. Die Case Managerinnen und Case Manager sind in diesen Regionen in der Begleitung der Jugendlichen mit zusätzlichen Problemen konfrontiert, wie z. B. mangelnden Ausbildungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten oder einer unzureichenden Verkehrsanbindung, die die Mobilität der jungen Menschen einschränkt. Diese Problemlagen, aber vor allem mögliche Ansätze zur Lösung der Probleme, standen im Fokus eines Workshops am 28. und 29. Mai 2008 in Göttingen, zu dem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der „ländlichen Kompetenzagenturen“ und Experten aus Projekten der Mobilitätsförderung eingeladen waren. Aus diesem Workshop hervorgegangen sind die Praxishilfen Nr. 6: Juliane Hecht-Pautzke und Kathrin Jahnke vermitteln einen Einblick in die multiplen Problemlagen der ländlichen Regionen und der dort lebenden jungen Menschen. Dr. Jürgen Lewerenz und Robert Malecha fassen in ihrem Beitrag einige zentrale Ergebnisse und Projekterfahrungen zur Förderung von Mobilität zusammen. Anschließend werden Beispiele innovativer Lösungsansätze vorgestellt, die in den Kompetenzagenturen entstanden sind. Hinweise auf weiterführende Arbeitshilfen und Informationen runden diese Praxishilfen ab.

Wir wünschen Ihnen eine informative und interessante Lektüre.

Problemlagen in ländlichen Regionen

Ländliche Regionen sind besonders von folgenden Entwicklungen betroffen:

- Die Bevölkerung nimmt in den westlichen Bundesländern überwiegend zu, im Osten nimmt sie eher ab. Die Zunahmen im Osten konzentrieren sich auf die engeren suburbanen Räume der größeren Städte.
- Eine abnehmende Bevölkerungsdichte hat weitreichende Konsequenzen: In dünn besiedelten Regionen häufen sich Finanzierungsprobleme in der Infrastruktur. Zunehmende Versorgungsdefizite verstärken Abwanderungen und damit langfristig den weiteren Abbau der Infrastruktur. Eine Bevölkerungskonzentration führt hingegen zur Konzentration von Arbeitsplätzen und zu einer guten Infrastruktur.

- In den dünn besiedelten Regionen hat sich eine hohe Arbeitslosigkeit manifestiert. Es wird von einem starken Ost-West-Gefälle und einem schwachen Nord-Süd-Gefälle gesprochen.
- Ausschlaggebend für die Lebenszufriedenheit ist in hohem Maße die ökonomische Situation in der jeweiligen Region, vor allem festzumachen an der Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen. Ein Mangel an Arbeitsplätzen verstärkt die Abwanderungstendenzen insbesondere der jüngeren und höher qualifizierten Menschen.
- Ein Ergebnis der Internetumfrage „Perspektive Deutschland“ bestätigt, dass die Lebensqualität in strukturschwachen Regionen am schlechtesten beurteilt wird.

Quelle: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Raumordnungsbericht 2005, Berichte Bd. 21.



Fortsetzung von Seite 1

Persönliche Mobilität

Den benachteiligten Jugendlichen mangelt es gerade in den ländlichen Regionen häufig an persönlicher Mobilität und Flexibilität. Die Kompetenzagenturen beraten Jugendliche, die in ihrer persönlichen Lebensgeschichte bisher nur wenig Mobilität erlebt haben. Für sie beginnt die „Ferne“ bereits hinter den Landkreisgrenzen. Kombiniert mit einer hohen Unselbstständigkeit führt dies dazu, Berufsträume wegen fehlender Mobilität aufzugeben. Die Jugendlichen weichen auf alternative Berufe aus, die nicht ihren Interessen und Neigungen entsprechen. Das führt häufig zu Abbrüchen der Ausbildung oder Qualifizierung. Den Jugendlichen, die als bildungsfern oder bildungsaversiv charakterisiert werden können, fehlt es an Bildungsmotivation und persönlicher Mobilität. Jede un-

gelernte Tätigkeit liegt ihnen eher als eine Qualifizierungsmaßnahme, selbst wenn sie auf signalisierte Bedarfe der Jugendlichen reagiert.

Mobilitätsförderung

Mobilitätsförderung sollte auch die Eltern und andere wichtige Bezugspersonen der Jugendlichen mit einbeziehen. Hoffnungslosigkeit und Resignation finden ihren Platz im Weltbild der Kinder, das oft gar keine gelungene berufliche Integration mehr vorsieht. Häufig werden die Jugendlichen auf den Dörfern noch dringend gebraucht, um die Kleinstlandwirtschaft zu bewältigen, mit deren Hilfe das Familieneinkommen erhöht wird. Diese Art von sozialer und zeitlicher Einbindung in das dörfliche Leben kann eher hinderlich sein auf dem Weg zur Selbstständigkeit und dauerhaften Existenzsicherung. ■

Nach Hause kommen sie alle, aber von zu Hause weg???

Mobilitätsförderung benachteiligter Jugendlicher in strukturschwachen Regionen

Dr. Jürgen Lewerenz, Schweriner Bildungswerkstatt e. V., und Robert Malecha, Berufliches Bildungs- und Rehabilitationszentrum e.V., Aschersleben

Mit der Förderung von Mobilität kann ein wesentlicher Beitrag zur Erweiterung der Perspektiven benachteiligter Jugendlicher in ländlichen Regionen geleistet werden. Erfahrungen aus Projekten zur Mobilitätsförderung können für diese Zielgruppe genutzt werden.

Warum ist Mobilität bedeutsam?

Die Europäische Union hat in ihrer Lissabon-Erklärung im Jahr 2000 angekündigt, die „... wettbewerbsfähigste und dynamischste wissensbasierte Region der Welt ...“ zu werden und dazu auch „... den europäischen Bildungs- und Beschäftigungsraum“ zu verwirklichen“ (siehe www.europa.eu). Damit haben alle bisherigen Vorstellungen und Überlegungen zu beruflicher, persönlicher und geografischer Flexibilität und Mobilität eine erheblich breitere Basis bekommen.

Seit der Erweiterung der EU vollziehen sich

diese Entwicklungen auch in Deutschland immer dynamischer. Eine Untersuchung des Berliner Instituts für Bevölkerung und Demografie stellt sie unter die Überschrift: „Die Ökonomie in Deutschland bestimmt weitgehend die Demografie. Die Menschen zieht es primär dorthin, wo es Arbeit gibt.“ (Kröhnert, S. u. a.: Die demografische Lage der Nation. München 2006, S. 26).

Aus ökonomischer Perspektive wird deutlich, dass auch im nationalen und regionalen Rahmen Mobilität immer bedeutsamer wird. Wirtschaftliche Entwicklungspotenziale konzentrieren sich auf Ballungsgebiete

Die Praxis unterstützende Materialien

Aus den von Dr. Jürgen Lewerenz und Robert Malecha entwickelten Arbeitsansätzen entstanden zahlreiche, die Praxis unterstützende Materialien, Diagnose-, Förder- und Erhebungsinstrumente sowie Analysen und Curricula zur Umsetzung, zum Beispiel:

- Fragebogen zur mobilitätsfördernden Berufsfrühorientierung
Der Fragebogen unterstützt den mobilitätsorientierten Berufswahlprozess. Er ist Ausgangspunkt der persönlichen Auseinandersetzung mit Motivationen, Hemmnissen und dem Beherrschungsgrad von mobilitätsfördernden Fertigkeiten.
- Leitfaden für ein persönliches Interview zu Fragen der überregionalen Mobilität
Dieser Leitfaden dient der Vorbereitung und Durchführung persönlicher Interviews mit den Jugendlichen. Er dient als Basis für den Beratungsablauf bis hin zu einer Vermittlung in Ausbildung und Beruf.
- Trainingskonzept: „Sich zurechtfinden in der Fremde“
Ziel dieses Konzepts ist es, die Mobilitätsbereitschaft der Jugendlichen in einem Training zu aktivieren.
- Trainingskonzept: „Bewältigung persönlicher Probleme aufgrund von Trennung“
Das Training zielt darauf, erkannte Mobilitätshemmnisse und Probleme in der Lebensführungskompetenz aufzugreifen und im Training Bewältigung, Vermeidung und Verminderung zu üben sowie Strategien, Alternativen und Selbsthilfemöglichkeiten zu erarbeiten.
- Leitfaden: „Woran ist im Rahmen sozialpädagogischer Unterstützung bei überregionaler Ausbildung zu denken?“
Der Leitfaden enthält Informationen und Checklisten, die die präventive und begleitende Unterstützung der Jugendlichen befördern.

Diese Materialien finden Sie auf www.kompetenzagenturen.de/de/378.php und unter der Dokumentation der Projekt-Homepage www.sbw-mab.de/dateien/index.html.

und Metropolregionen. Strukturschwache Regionen und regionale Benachteiligungen zeigen sich in vielen Teilen Deutschlands. Chancen auf betriebliche Ausbildungsplätze und Arbeit sind in strukturstarken Regionen deutlich höher – allerdings sind es vor allem die gut ausgebildeten, leistungsstarken und psychosozial stabilen jungen Menschen, die aus diesem Grund in diese Regionen abwandern.





Fortsetzung von Seite 2

Mobilität darf aber nicht nur ein Thema für die „Bessergestellten“ – die besser Verdienenden oder die besser an das Verkehrsnetz angebotenen Menschen – sein. Mobilität ist eine Zielgröße für alle Menschen und sie muss als Schlüsselkompetenz zur Persönlichkeitsentwicklung beitragen. Mobilität muss schon auf der Ebene, die im europäischen Kontext als lokale Ebene (Arbeitsamtsbezirk oder Regierungsbezirk) definiert wird, beginnen.

Was heißt Mobilität?

Für Mobilität gibt es viele unterschiedliche Definitionen (z. B. Tilly, C.: Erziehung zur Mobilität. Frankfurt/Main 1999). Mit Blick auf die Praxisrelevanz halten wir die Ausführungen von Sören Kristensen (siehe Kristensen, S.: Mobilität als Lernprozess. In: CEDEFOP – Berufsbildung Nr. 16, Europäische Zeitschrift, S. 27ff.) zur Mobilitätskompetenz für die praktikabelsten Erklärungen. Mobilitätskompetenz setzt sich nach Kristensen (neben der Motivation) zusammen aus

- Fremdsprachenkenntnissen (im Sinne von Regionen dann wohl auch Dialekten),
- interkulturellen Kompetenzen (sicher auch regionalen Kulturtraditionen),
- Schlüsselkompetenzen bzw. -qualifikationen (Fähigkeiten und Fertigkeiten).

Mobilitätsbereitschaft, physische Fähigkeiten und mobilitätsfördernde Fertigkeiten, wie z. B. die Fertigkeit allein zu reisen, sich allein zu versorgen, der Umgang mit Behörden oder die kommunikativen Fertigkeiten sind in diesem Sinne wichtige Determinanten der Mobilitätskompetenz.

Damit wird deutlich, dass Mobilitätskompetenz etwas „Individuelles“ ist. Verschiedene Untersuchungen (siehe Eberhard, V. u. a. (Hrsg.): Mangelware Lehrstelle. Zur aktuellen Lage der Ausbildungsplatzbewerber in Deutschland. Bielefeld 2006) zeigen, dass Mobilität mit geringeren Lern- und Leistungspotenzialen grundsätzlich sinkt. Nachweislich sind es insbesondere Jugendliche, die einen Bildungsabschluss unterhalb des Realschulabschlusses haben, für die es hier einen besonderen Förderbedarf gibt, um soziale und standortbezogene Benachteiligungen präventiv zu verhindern bzw. abzubauen (siehe Krewerth, A. u. a.: Berufliche Mobilität der Ausbildungsstellenbewerber. Möglichkeiten ihrer empirischen Erfassung und Vergleich mit der regionalen Mobilität. In: Eberhard, V. u. a. 2006, S. 121–132). Jugendliche mit besonderem Förderbedarf verfügen (nach Untersuchungen von Jürgen Lewerenz, siehe <http://schweriner-bildungswerkstatt.de/>) nicht über diese Mobilitätskompetenz.

Wie kann Mobilität gefördert werden?

Ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Förderung der Mobilität dieser jungen Menschen ist es, zunächst die individuelle Motivationslage, mögliche Hemmnisse und den Ausprägungsgrad mobilitätsfördernder Fertigkeiten zu erfassen, um konkrete Ansatzpunkte für die Mobilitätsförderung zu erkennen. Dafür gibt es einen von Lewerenz entwickelten Fragebogen (siehe <http://www.schweriner-bildungswerkstatt.de/mab/dateien/index.html> unter „Dokumentation“), der diese individuelle Ausgangslage erfasst. Gerade in der subjektiven Darstellung der Ausgangslage durch den Befragten liegen dann viele Ansatzpunkte zur Auseinandersetzung mit der eigenen Einschätzung zur Mobilität.

Untersuchungen und Erfahrungen aus den Projekten „Mobilität in Ausbildung und Beschäftigung. Mobilitätsfördernde Berufsfrühorientierung“ der Schweriner Bildungswerkstatt e. V. und „Berufliche Integration durch überregionale Kooperation“ des Beruflichen Bildungs- und Rehabilitationszentrum e. V. aus Aschersleben mit benachteiligten Jugendlichen (gefördert im Rahmen des BMBF-Programms „Kompetenzen fördern. Berufliche Qualifizierung für Zielgruppen mit besonderem Förderbedarf (BQF-Programm)“; siehe www.bmbf.de/pub/band_11a_bqf_programm.pdf) haben in der Praxis gezeigt, dass die Auseinandersetzung mit der eigenen Mobilität, der Abbau von Mobilitätshemmnissen und die Schaffung von Sicherheit in Form des Trainings von Fertigkeiten zur selbstständigen Lebensbewältigung in „fremder Umgebung“ die Mobilität deutlich verbessern.

Das deckt sich mit Schlussfolgerungen von J. G. Ulrich und B. Ehrenthal aus Untersuchungen des BIBB zu Mobilität, wo sie folgern: „Ob aktive Mobilitätsbereitschaft erfolgreich realisiert werden kann ... hängt auch von der erfolgreichen Realisierung eines finanziellen, sozialen und strukturellen Unterstützungssystems ab. Gesichert werden müssen u. a. die Bewältigung der Wegstrecken zwischen Heimatort und Ausbildungsbetrieb, die externe Unterkunft und die psychosoziale Betreuung bzw. Stabilität des Jugendlichen. Bei den meisten Aspekten dürfte es sich ... um mittel- und langfristig angelegte Hilfen handeln.“ (Ulrich, J. G.; Ehrenthal, B. u. a.: Regionale Mobilitätsbereitschaft und Mobilität der Ausbildungsstellenbewerber. In Eberhard, V. u. a. 2006, S. 102).

Dieser deutliche Hinweis auf eine präventive und frühzeitige Förderung der Mobilität, auch als Hilfe über das „System Schule“ zur frühzeitigen Vermeidung von Benachteiligungen, ist ganz wichtig, denn die Hürde der Motivation zur berufsbezo-



Von Julia Lorenz, Auszubildende, Berufliche Schule Angermünde

genen Mobilität müssen die jugendlichen Kunden der Kompetenzagenturen über die Auseinandersetzung mit der eigenen Mobilität erst noch nehmen.

Auch deshalb formulierte eine Kollegin auf dem Workshop „Kompetenzagenturen in ländlichen Regionen“ in Göttingen: „Nach Hause kommen sie alle wieder, da haben sie Überlebensstrategien, aber wie kriege ich sie von Zuhause weg?“

Arbeitshilfe: Kompetenzagenturen in ländlichen Regionen

Welche spezifischen, die Arbeit der Kompetenzagenturen beeinflussenden Rahmenbedingungen lassen sich für die ländlichen Regionen aufzeigen? Wie wirken sich diese fördernd oder hemmend aus? Welche Ansätze zur Förderung von Mobilität können genutzt werden? Welche Problembereiche lassen sich neben der mangelnden Mobilität der jungen Menschen in ländlichen Regionen aufzeigen? Welche Instrumentarien zur Lösung dieser Problembereiche können zusammengeführt werden?

Diesen Fragen gingen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der „ländlichen Kompetenzagenturen“ und Experten aus Projekten der Mobilitätsförderung bei einem Workshop in Göttingen vom 28. bis 29. Mai 2008 zum Thema „Kompetenzagenturen in ländlichen Regionen – Problemlagen und Lösungsansätze“ nach. Als Ergebnis wird neben den *Praxishilfen Nr. 6* in Kürze eine Arbeitshilfe erscheinen. Neben Beschreibungen und Informationen zu den ländlichen Regionen enthält diese eine Definition bzw. Umschreibung des Ziels „Mobilität“ und eine Anleitung zur Erfassung der Bereitschaft zur Mobilität seitens der jungen Menschen. Es werden außerdem Möglichkeiten und Instrumentarien zur Mobilitätsförderung aufgezeigt. Literaturangaben und weiterführende Informationen runden die Arbeitshilfe ab.

Die Arbeitshilfe erhalten Interessierte in Kürze unter www.kompetenzagenturen.de



Lösungsansätze und Beispiele

Die Kompetenzagenturen, die in ländlichen Regionen angesiedelt sind, haben unterschiedliche Ansätze entwickelt, um mit den problematischen Rahmenbedingungen umzugehen. In all diesen Ansätzen wird Mobilität direkt oder indirekt gefördert, entweder die der Jugendlichen oder die der Case Managerinnen und Case Manager. Die folgenden Beispiele sind ein Ausschnitt der Ansätze, die in der demnächst vorliegenden „Arbeitshilfe: Kompetenzagenturen in ländlichen Regionen“ zusammengetragen sind.



Jugendliche im Kompetenz-Van (Foto: Katrin Heinen)

Beispiel 1:

Der Kompetenz-Van – das mobile Büro der Kompetenzagentur

von Katrin Heinen,
Kompetenzagentur Mayen-Koblenz

Der Kompetenz-Van ist ein umgebauter und umlackierter ehemaliger Polizeibus, der von den Case Managerinnen und Case Managern als mobiles Büro im Landkreis Mayen-Koblenz genutzt wird. Er ermöglicht, Beratungsgespräche sowie konkrete und direkte Hilfsangebote vor Ort durchzuführen. Voraussetzung dafür ist, dass die Case Managerin bzw. der Case Manager im Kompetenz-Van telefonisch erreichbar ist und über einen Laptop sowie Drucker verfügt.

Der Kompetenz-Van bietet die Möglichkeit, auf die Jugendlichen zuzugehen und sie dort aufzusuchen, wo sie sich befinden – sei es zu Hause, an Treffpunkten der Jugendszene etc. Durch ein flexibles und schnelles Anknüpfen an vorhandene Netzwerkstrukturen (Jugendscout, Jugendbetreuer) wird recht zügig der Kontakt zu den Zielgruppen hergestellt.

Der Kompetenz-Van hat in der Regel nicht nur eine initiiierende Funktion, sondern ist auch „federführend“, wenn Veranstaltungen mit unterschiedlichen Kooperationspartnern durchgeführt werden: in offenen Treffs, bei Sport- und Freizeitveranstaltungen, in Bildungsseminaren und beruflichen Schnupperkursen, bei Begegnungsveranstaltungen (z. B. Lehrstellenbörsen), in außerschulischen Hilfen, in themen- und geschlechtsspezifischen Gruppen (z. B. Mutter-Kind-Treffs oder multikulturelle Gruppen) und bei erlebnispädagogischen Veranstaltungen.

Beispiel 2:

Mobilitätsprojekt des TÜV Nord Bandelin/Greifswald – Bereitstellung eines Fahrdienstes

von Rolf Wittwer,
Kompetenzagentur Ostvorpommern

Im ländlichen Einzugsbereich der Sozialagentur Ostvorpommern hängen erfolgreiche Erwerbstätigkeit und Integration zuallererst von Mobilität ab. In einem zur Förderung der Mobilität eingerichteten Projekt wurden vom TÜV Nord Kleinbusse angeschafft, instand gesetzt, technisch überprüft und zertifiziert sowie Fahrerinnen und Fahrer in einem Sicherheitstraining geschult. Junge Menschen, die im Kontext des SGB II an Maßnahmen teilnehmen, können diese Fahrzeuge auf Anforderung als Fahrdienst nutzen. Für die Organisation und Logistik ist eine neu aufgebaute Mitfahr-Vermittlungsagentur zwischengeschaltet.

Durch dieses Projekt werden die Beförderer mobil für Arbeit und Ausbildung, Berufsschule, Qualifizierung, Behördengänge und anderes mehr. Dafür bezahlen sie, wenn sie im Bezug von ALG II sind, eine Leistung in Anlehnung an die Tarife des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Finanzierung erfolgt durch die Sozialagentur Ostvorpommern als Träger der Grundversicherung nach dem SGB II.

Beispiel 3:

Dezentrales Case Management – externe Räumlichkeiten nutzen

von Hans-Rudolf Osbahr,
Kompetenzagentur Plön-Ostholstein-Nord

Im ländlichen Raum ist es für die Case Managerinnen und Case Manager ein Problem, interessierte Jugendliche und junge Erwachsene zu einem Termin ins eigene Büro einzuladen. Die öffentlichen Verkehrsmittel orientieren sich am Schulbetrieb morgens, mittags und eventuell noch einmal abends. Termine finden aber ganztätig statt.

Um dieses Problem zu lösen, können Räumlichkeiten bei kooperierenden Trägern angefragt werden, die in der Nähe des Elternhauses oder des Wohnorts der



Öffentlicher Nahverkehr auf dem Lande (Foto: Andrea Thode)

Jugendlichen liegen. Unter Umständen können feste Sprechzeiten eingerichtet werden, die Jugendliche in Anspruch nehmen können. Durch die Nähe zu den Wohnorten der jungen Erwachsenen kann deren Fahrweg verkürzt werden. Feste Sprechzeiten können auch in den Job- und Leistungszentren der ARGEN abgesprochen und installiert werden.

Fragen?

Projektträger im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (PT im DLR)

Integration benachteiligter Jugendlicher
Heinrich-Konen-Str. 1, 53227 Bonn
Tel.: 0228/38 21-6 00
E-Mail: kompetenzagenturen@dlr.de
www.kompetenzagenturen.de

INBAS GmbH

Prozessberatung Kompetenzagenturen

Hardy Adamczyk, Uwe Kirchbach,
Susanne Schindler
Herrnstraße 53, 63065 Offenbach/Main
Tel.: 069/2 72 24-60, E-Mail: inbas@inbas.com
www.inbas.com
www.kompetenzagenturen.inbas.com

Impressum

Herausgeber:

Projektträger im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (PT im DLR),
Dr. Astrid Fischer

Redaktion und Gestaltung:

Astrid Fischer, Regina Grebe,
Schreiberei Andrea Thode

Fotos und Grafiken:

GDE GmbH, A. Dingeldein, J. Lorenz,
K. Heinen, A. Thode