

# EUROPEAN POLICYBRIEF

Die Forschungstätigkeiten, auf denen die vorliegenden Ergebnisse basieren, wurden vom Forschungs- und Innovationsprogramm „Horizon 2020“ der Europäischen Union unter der Zuschussvereinbarung Nr. 649263 gefördert.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren. Diese Studie gibt nicht die Meinung der Europäische Kommission wieder und die Kommission ist auch nicht verantwortlich für die Nutzung der darin enthaltenen Daten

## MOVE



### ABBILDUNG VON MOBILITÄT – PFADE, INSTITUTIONEN UND STRUKTURELLE EFFEKTE DER MOBILITÄT VON JUGENDLICHEN

Der zweite Policy Brief im Rahmen des MOVE-Projekts enthält Empfehlungen, die auf den Gesamtergebnissen des Projekts basieren. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den Analysen aus den quantitativen und qualitativen Untersuchungen, mit denen Verbesserungsmöglichkeiten für die sechs Mobilitätstypen aufgezeigt werden sollen

April 2018

## EINFÜHRUNG

In Policy Brief II werden Forschungsergebnisse dargelegt, die auf einem integrativen mehrstufigen Ansatz basieren. Die Studien sollen Muster der Mobilität von Jugendlichen auf unterschiedlichen Stufen und aus unterschiedlichen Perspektiven ermitteln. Das allgemeine Ziel des MOVE-Projekts ist, einen forschungsbasierten Beitrag zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen für junge Menschen in Europa zu leisten und die negativen Auswirkungen der Mobilität zu reduzieren, indem neue Wege für gute Praktiken aufgezeigt und damit eine nachhaltige Entwicklung und Zufriedenheit erzielt werden.

Im MOVE-Projekt wurden sechs Typen der Mobilität von Jugendlichen detailliert untersucht: Schüleraustausch, Mobilität für Freiwilligentätigkeiten, Mobilität von Beschäftigten, Mobilität von Studierenden, Mobilität im Rahmen der Berufsausbildung sowie Mobilität von Unternehmern. Die Studien wurden in sechs Ländern durchgeführt: Deutschland, Ungarn, Luxemburg, Norwegen, Rumänien und Spanien.

Dieser Policy Brief basiert auf den Hauptergebnissen der qualitativen und quantitativen Untersuchungen, die im Rahmen des Projekts miteinander verknüpft wurden. Dabei lag der Schwerpunkt auf den Hintergründen und Erfahrungen von Einzelpersonen, deren Interaktion mit der Umwelt, deren finanzieller Situation und den Zusammenhängen mit Folgemobilitätsereignissen. Darüber hinaus wurden insbesondere die Dimensionen, die Mobilität verhindern oder fördern, sowie die positiven und negativen Einflussfaktoren auf Mobilität hervorgehoben. Folgende Dimensionen wurden dabei herausgearbeitet:

1. Soziale Bindungen
2. Lernen
3. Individuelle Entwicklung
4. Mitgliedschaft in Organisationen
5. Sozio-ökonomische und Opportunitätsstruktur
6. Doppelleben
7. Überlappende Mobilität

Im Folgenden werden diese Punkte als zentraler Ausgangspunkt für die Formulierung von Empfehlungen für eine bessere Qualität der Mobilität von Jugendlichen in der EU diskutiert.

## AUSGANGSLAGE UND ANALYSE

Im qualitativen Arbeitspaket (WP3) wurden problemorientierte Interviews mit 206 jungen mobilen Menschen geführt. Ziel dabei war es, die Erfahrungen aus der Perspektive der jungen Menschen während der Mobilität oder im Nachblick zu erfassen. Die Interviews wurden von 36 Interviewern mit Erfahrung im Bereich der Mobilität von Jugendlichen durchgeführt. Aufgrund der Analyse der Gespräche konnten folgende Mobilitätsmuster identifiziert werden:

- Peers als Vorbilder für Mobilität
- Lernerfahrung durch Mobilität
- Institutionalisierte Arbeits- und Bildungsmaßnahmen als nationale Unterstützungsmuster
- Mitgliedschaft in Organisationen als Kernpunkt von Mobilität
- Jugendliche mit ihren ambivalenten Praktiken
- Das Drehtür-Dilemma

Nach der Analyse der Ergebnisse aus den beiden vorhergehenden Arbeitspaketen folgt die quantitative Umfrage (WP4). Mit dieser quantitativen Untersuchung sollten positive und negative Einflussfaktoren, Motivationen, Erfahrungen und Barrieren, auf die sowohl die Reisenden als auch die Nicht-Reisenden im Hinblick auf die Mobilität gestoßen sind, das jeweilige Eingebundensein in das soziale Umfeld und der soziale Hintergrund betrachtet werden. Die Umfrageergebnisse basieren auf einem zusammengeführten Datensatz von 8.706 Befragten: 5.499 Teilnehmer in der Panel-Umfrage und 3.207 Teilnehmer in der Schnellball-Umfrage. Damit sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Mobilitätstypen sowie zwischen mobilen und nicht mobilen Menschen erreicht werden. Die Umfrage ermöglicht die Analyse zentraler Aspekte von Mobilität, wie z. B.:

- wichtigste Motivationen für Mobilität, die zwischen Mobilität in der Ausbildung und Mobilität von Beschäftigten sowie je nach Makrodeterminanten variieren.
- Informationsquellen für die Mobilität
- Vermittlungsfunktion und Verhalten der Jugendlichen im Hinblick auf die Mobilität
- die Rolle der persönlichen finanziellen Situation und sozialer Netzwerke für die Mobilität von Jugendlichen

- Erwartungen im Hinblick auf Mobilität und Karriereabsichten
- transnationale Aktivitäten und Identität von Jugendlichen

In Arbeitspaket 5 wurden die Ergebnisse der vorherigen Arbeitspakete zusammengefasst, sodass ein vollständiges Bild der Mobilitätsmuster von Jugendlichen entstand. Die Arbeiten in den Paketen umfassten die Triangulation der Analysen im Hinblick auf Mobilitätsmuster, Strategien beim Erwerb von Vermittlungskompetenzen, positive und negative Einflussfaktoren auf Mobilität sowie positive und negative Effekte von Mobilität. Darüber hinaus wurden durch die Formulierung von Policy-Empfehlungen und die Vorlage eines abschließenden Projektberichts zahlreiche Unterschiede erklärt, anhand derer die Ergebnisse in den aktuellen Organisations- und Rechtsrahmen eingebettet wurden.

Im folgenden Abschnitt liegt der Fokus auf der Interpretation der Projektergebnisse, die insbesondere für die Formulierung von Policy-Empfehlungen zur Verbesserung der Qualität der Mobilität von Jugendlichen relevant sind. Die im Folgenden aufgeführten Daten und Analysen basieren auf dem Schnittpunkt der Perspektiven aus den unterschiedlichen Arbeitspaketen und der jeweils angewendeten Methodologie.

## **Wichtige Projektergebnisse**

### **1. Dimension „Soziale Bindung“**

Peers als Vorbilder für Mobilität wurden in der qualitativen Analyse als eines der zentralen Mobilitätsmuster identifiziert. Sie zeigen, dass tägliche soziale Bindungen und Organisationen Mobilität von Jugendlichen fördern können. Peer-Beziehungen erweisen sich dabei als der wichtigste Kontext, in dem Mobilität von Jugendlichen unterstützt, eingeleitet oder verhindert werden. Freunde spielen bei der Mobilität von jungen Menschen eine wichtige Rolle. Außerdem zeigte sich in den Umfrageergebnissen, dass Freunde sogar eine etwas wichtigere Rolle bei der Mobilität in der Ausbildung (35,3 %) spielen, aber bei der Mobilität von Beschäftigten etwas weniger Einfluss nehmen (30 %). Peer-Netzwerke werden zudem als hilfreiche Quelle für Informationen zur Mobilität gesehen. Eine große Zahl junger Menschen vertraut auf Informationen zur Mobilität, die sie von Freunden (35,7 %) sowie aus den sozialen Medien erhalten, die mit 25,7 % ebenfalls zu beliebten Kanälen zum Auffinden von Informationen gehören.

Folglich wird der Stein des Anstoßes für Mobilität nicht spontan in einem Vakuum ausgelöst, sondern hat seinen Ursprung eher in sozialen Netzwerken bzw. ist dort eingebettet. Für mobile junge Menschen sind Peers insbesondere Freunde mit Mobilitätserfahrung, aber auch andere Menschen (z. B. Verwandte, Geschwister, Bekannte), die über vorherige oder aktuelle Mobilitätserfahrung verfügen. Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen der quantitativen Studie, wo besonders mobile junge Menschen mit Mobilitätserfahrung mit weit entfernten Zielen angaben, dass sie Freunde haben, die einen Studienaustausch absolviert haben (63,2 %), Freunde haben, die im Ausland studiert haben (42,4 %), oder Freund haben, die ihnen empfohlen haben, im Ausland zu studieren (51,4 %). Peers haben außerdem einen Einfluss auf den Entscheidungsprozess: Sie haben nicht nur bei der Erstellung von Mobilitätsplänen eine zentrale Bedeutung, sondern sorgen auch maßgeblich für den Zugang zu einer begleitenden Gemeinschaft und für eine neue Form von Zugehörigkeitsgefühl. Damit gelten Peers als die zentrale Ressource im tatsächlichen Mobilitätsprozess, da sie junge Menschen nicht nur im Umgang mit der Mobilität unterstützen, sondern auch vorhandene Formen von sozialer Bindung aufrechterhalten, neue soziale Bindungen aufbauen und den Dialog mit anderen Peers aufbauen.

### **2. Dimension „Lernen“**

Lernprozesse junger Menschen sind eng mit Mobilität verwoben. Bereits die Vorbereitungsphase wird als Lernprozess interpretiert. Mobilität gilt für junge Menschen unter anderem als „riesige Chance“ zur Verbesserung des Bildungsniveaus. Dabei steht das Erlernen einer Fremdsprache ganz oben auf der Liste. Junge Menschen integrieren den Fremdspracherwerb in die Mobilität; sie werden mobil mit der Motivation, vorhandene Sprachkenntnisse zu verbessern oder eine neue

Sprache zu lernen. Der Fremdsprachenerwerb wird als eine der wichtigsten Motivationen angesehen, die Mobilität bei mehr als der Hälfte der Befragten beeinflusst. Darüber hinaus ist das Erlernen und Verbessern der englischen Sprachkenntnisse für alle Mobilitätstypen von besonderer Bedeutung. Die jungen Menschen verbinden gute Englischkenntnisse mit zukünftigen Studien- und Beschäftigungschancen. Verfolgt man dieses Ziel über verschiedene Mobilitäten hinweg, so reisen junge Menschen in englischsprachige Länder und lernen Englisch als *lingua franca* in internationalen, globalisierten Zielländern.

Gleichzeitig sind die Sprachkenntnisse jedoch auch das größte Hindernis für alle Mobilitätstypen: Über ein Drittel der Umfrageteilnehmer (32,4 %) betonen, dass mangelnde Fremdsprachenkenntnisse ein Hindernis für ihre Mobilität darstellen. Ein Aspekt, der auch bei den nicht mobilen Jugendlichen die größte Hürde darstellte (42,7 %).

### **3. Dimension „Persönliche Entwicklung“**

Da junge Menschen angeben, viele Dinge gelernt zu haben, wird Mobilität als Kontext gesehen, in dem viele Arten von Lernen auf unterschiedliche Art und Weise stattfinden. Dies betrifft nicht nur den Fremdsprachenerwerb, sondern auch neue Grundhaltungen, Unabhängigkeit und die Anpassung an Organisationen. Damit verbinden junge Menschen ihre Mobilität mit dem Wunsch, unabhängig zu werden und „in die Welt zu gehen“. Diese Ambitionen können auch als spezifische Menge an Praktiken Jugendlicher beschrieben werden. Mobilität wird als Ablösungsprozess angesehen, als Chance zu lernen, sich selbst zu helfen und den eigenen Weg außerhalb des Schutzraums der Familie zu gehen. Typischerweise wird diese Sicht in den Kontext der eigenen Lerngeschichte als junger Mensch gestellt. Der Lerneffekt wird besonders im Hinblick auf die jungen Menschen selbst sowie ihre Errungenschaften und Einsichten deutlich. Die Daten zeigen, dass die Praktiken von den meisten jungen Menschen als relevant für ihre Altersgruppe eingeschätzt werden. Die qualitative Analyse zeigt Beispiele für individuelle Bewältigungsstrategien und Überwindung von bürokratischen Hürden, die typisch für Jugendliche sind. Die Mobilität ermöglicht den jungen Menschen auch, Aspekte ihrer eigenen Persönlichkeit zu entdecken und damit einen starken Impuls sowohl für ihre berufliche als auch ihre persönliche Entwicklung zu setzen. Die qualitativen Daten bestätigen, dass Mobilität als Prozess verstanden wird, mit dem sich neue Perspektiven entdecken und neue Formen sozialer Bindungen, neue Grundhaltungen und Unabhängigkeitsbestrebungen schaffen lassen, die alle nicht in den Bereich der familiären Unterstützung fallen. Die jungen Menschen betonen zudem, dass sie durch Mobilität neue Wege finden, sich selbst an den neuen Orten in neuen sozialen Bindungen zu positionieren. Insgesamt wird Mobilität als Kontext verstanden, in dem Lernprozesse nicht nur möglich, sondern recht nötig sind. Die jungen Menschen verhalten sich gemäß der impliziten sozialen Erwartungen an sie als Jugendliche: Sie lernen. Dieser Lernprozess und die Möglichkeit, „etwas anderes zu tun“ (z. B. anstelle des Lernens in formalen, institutionellen Kontexten wie Schulen und Universitäten), gelten als Legitimation für Mobilität. Mobilität allein reicht nicht für die Beschreibung von Mobilität von Jugendlichen aus. Sie muss um zusätzliche Aktivitäten und Prozesse – Lernprozesse – erweitert werden, um der Mobilität von Jugendlichen gerecht zu werden.

Vor diesem Hintergrund ist Lernen durch Mobilität für alle Mobilitätstypen inklusive der Mobilität von Beschäftigten (d. h. Mobilität von Beschäftigten und Unternehmern) gleichermaßen wichtig. Für Letztere kann Mobilität die Arbeitsbedingungen verbessern (31,2 %) oder die Chancen für die persönliche und berufliche Entwicklung verbessern (28,7 %).

### **4. Dimension „Mitgliedschaft in Organisationen“**

Die Vorbereitung und Organisation von Mobilität werden gleichermaßen als Herausforderungen für junge Menschen angesehen. Die Hypothese ist, dass Menschen leichter mobil werden, wenn sie Mitglied in einer Organisation sind. Junge Menschen müssen Mitglied einer Organisation sein, um mobil zu werden. Damit muss nicht unbedingt eine Organisation im eigentlichen Sinne gemeint sein, aber in dem Sinn, dass sie einer bestimmten Mitgliedsrolle zugeordnet sein müssen, die mehr oder weniger formal akzeptiert ist, um sich selbst zu beweisen. Die grundlegendste Mitgliedschaft ist hier z. B. die in einer Kategorie, die auf das Mobilitätsprogramm abzielt: So besteht die Rolle eines jungen Menschen z. B. bei einem Schüleraustausch darin, als Schüler

mobil zu sein, bei der Mobilität von Beschäftigten ist die Rolle die des Beschäftigten usw. Junge Menschen sind also immer als Mitglieder einer Organisation und nicht als Einzelpersonen mobil. Sobald damit ein Jugendlicher zu einer bestimmten Organisation passt, wenn er also eine bestimmte Mitgliedschaft/Rolle in der Organisation übernommen hat, die ihn zu Mobilität berechtigt, kann er mobil werden.

Häufig gelangen die jungen Menschen durch die Mobilität zum eigenständigen Handeln. So erfolgt selbst die Vorbereitung der Mobilität aufgrund eigener Ressourcen. Laut der Umfrage bevorzugen junge Menschen eigene, eher informelle Informationsquellen und nutzen eigene Quelle wie Suchmaschinen im Internet (48,5 %), Freunde (35,7 %) und Empfehlungen von Lehrern (31,1, %) anstatt sich auf die Unterstützung von Organisationen zu verlassen. Auch Online-Communitys/soziale Netzwerke und Websites von Universitäten sind beliebte Quellen für Informationen zur Mobilität (über 25 %). Doch die Auswahl der unterschiedlichen Quellen und die Kontaktaufnahme zu Mobilitätsorganisation variiert in den Mobilitätstypen. Während junge Menschen bei der Mobilität in der Ausbildung weniger auf formale als viel mehr auf informelle Quellen vertrauen, z. B. Lehrer, Beratungs- und Suchmaschinen, setzen die jungen mobilen Beschäftigten gar nicht auf formale Quellen: sehr wenige (weniger als 1 %) nannten EURES, gefolgt von speziellen Portalen, Arbeitsagenturen und Regierungswebseiten.

### **5. Dimension „Sozio-ökonomische und Opportunitätsstruktur“**

Die Bedeutung der Beziehungen zu Peer-Gruppen und der Familie zeigen, wie stark Jugendliche von persönlichen Gemeinschaften abhängen, und damit auch, wie diese Gemeinschaften als Form sozialer Hintergrundversicherung sowie sozialen, kulturellen und ökonomischen Kapitals in die Mobilität von Jugendlichen integriert sind. Diese Muster werden als persönlich motivierende Kontexte für Mobilitäten vorausgesetzt. Eltern haben einen wesentlichen Einfluss auf den Entscheidungsprozess junger Menschen: Mehr als ein Drittel der Jugendlichen (38,2 %) gibt an, die Meinung und die Unterstützung der Eltern zu berücksichtigen. Die Ergebnisse zeigen, dass die Unterstützung durch die Familie die Hauptquelle für die Finanzierung der Mobilität ist (46,1 %). Daneben stehen private Anlagen und Ersparnisse (32,0 %). Individuelle sozio-ökonomische Faktoren bestimmen die Muster von Mobilität und Immobilität: Das Bildungsniveau junger Menschen und das Bildungsniveau der Eltern (stellvertretend für den sozio-ökonomischen Status) haben einen positiven Einfluss auf Mobilität. Der familiäre Hintergrund (Eltern und Großeltern) hinsichtlich Mobilität (wenn sie in ihrem Leben im Ausland gelebt haben) hat ebenfalls und genauso wie das Alter der Befragten positive Auswirkungen.

Sozio-ökonomische Ungleichheit bremst den Prozess, mit dem junge Menschen mobil werden, und gilt als eine der Hauptbarrieren für Mobilität. Nicht alle jungen Menschen haben gleich gute finanzielle Bedingungen, um mobil zu werden; sie kommen nicht aus gleichen sozialen Klassen. Vor allem ließen sich im Hauptteil der Analyse deutliche Unterschiede zwischen den Ländern ermitteln, was auf ein neues Nord-Süd-Gefälle in Europa hinweisen könnte (Landesmann und Leitner, 2015). Der Mangel an finanziellen Ressourcen (21,8 %) ist daher die größte Hürde für die Mobilität von jungen Menschen. Und mangelnde Finanzierung für die Mobilität ist für nicht mobile Menschen sogar ein noch größeres Hindernis (35,6 %) und sollte gemeinsam mit unzureichenden Sprachkenntnissen als ein zentrales Hindernis für Mobilität gesehen werden.

### **6. Dimension „Doppelleben“**

In den qualitativen Ergebnissen zeigt sich, wie Jugendliche ihre Mobilität und das Verlassen des Elternhauses mit ihrem Wunsch „auszubrechen“ in Zusammenhang bringen. Das Konzept des Ausbrechens ist eng mit der Jugend verknüpft. Im klassischen Sinne wollen die Jugendlichen aus den engen familiären Kontexten und den ähnlich engen Schulkontexten ausbrechen. Mobilität von Jugendlichen beinhaltet jedoch eine doppelte Konnotation von „Ausbrechen“. Auf der einen Seite ist die Phase der Jugend durch die Trennung und die Loslösung von und das Verlassen der oben genannten Kontexte durch die Jugendlichen geprägt. Die jungen Menschen wollen in die Welt herausgehen und Platz für sich selbst gewinnen, um ihren eigenen Weg zu verfolgen, der sich von den Wegen unterscheidet, die andere zuvor genommen haben. Dieser eigene Weg ist in der Regel nicht festgelegt. Es ist das allgemeine Ziel der Jugend: Alle jungen Menschen sollen ihren eigenen

Platz finden, um sich eigenständig zu entwickeln. Auf der anderen Seite ist Mobilität in dieser Hinsicht eine geografische Form der Flucht. Ist ein junger Mensch mobil, lässt er etwas zurück, sucht neue Wege und erreicht ein Ziel. Dennoch ist dies eher ein Prozess des „Einziehens“ als des „Ausziehens“ aus dem gewohnten Umfeld: Ein junger Mensch, der mobil wird, erfährt Situationen, in denen er sich mit bürokratischen Strukturen und Verfahren auseinandersetzen muss, mit neuen Praktiken des täglichen Lebens, mit Normen und Verfahren einer funktionierenden Gesellschaft usw. Mobilität von Jugendlichen kann daher nicht als Ausbruchsmöglichkeit gesehen werden, sondern sollte als Initiierung, als Eintritt in die gesellschaftlichen Kontexte (d. h. Ausbildung, Arbeit und Familie) in einem Land gewertet werden. Das Dilemma zwischen „Ausbruch“ und „Einzug“ bzw. „Auszug“ erklärt sich in einem der aufgrund der qualitativen Daten entwickelten Mobilitätsmuster und umfasst die Schwierigkeit eines adäquaten Umgangs mit der Distanz. Dank der sozialen Medien und Telekommunikationsmittel befinden sich junge Menschen ständig an anderen Orten, können aber so keinen dieser Orte verlassen. Der Wunsch nach einer Loslösung von Bekanntem und der selbstständigen Entdeckung des Unbekannten kann aufgrund kontextueller Einschränkungen und Hindernisse damit nur teilweise erfüllt werden.

Darüber hinaus wird die Dualität des „Einziehens“ und „Ausziehens“ noch durch transnationale soziale Praktiken verstärkt, in die die jungen Menschen im Zielland eingebunden sind. Sowohl die qualitativen als auch die quantitativen Daten bestätigen, dass junge Menschen auch nach einer Mobilität tendenziell mehr Kontakt zu ihren Bekannten im Ursprungsland pflegen als zu den Bekannten im Aufenthaltsland. Die Umfrageergebnisse zeigen, dass weniger als die Hälfte der Befragten wöchentlich Kontakt zu Freunden aus dem Zielland haben. Auch weitere an den qualitativen Daten durchgeführte Analysen zu Transnationalismus im Zielland zeigen: Die gesamte Mobilitätsgruppe – z. B. im Kontext der Mobilität von Studierenden – scheint eine eigene Welt zu sein. Damit hat sich eine eingegrenzte Gruppe bildet, zu der junge Menschen gehören oder nicht gehören. Junge Menschen stellen fest, dass solche Gruppen nicht nur in ihrem Privatleben entstehen und vorhanden sind, sondern auch bei der Arbeit, wo Einheimische und andere Staatsangehörige in getrennten Zirkeln interagieren. Dies heißt letztendlich nicht, dass Mobilität von Jugendlichen in Europa vollständig im Kontext der Peer-Beziehungen stattfindet und dass junge Menschen die Gruppe ihrer Peers und die Institution nie verlassen. Die Gruppe hat zentrale Bedeutung, ist aber auch durchlässig. Wenn junge Menschen mobil sind, werden auch ihre Beziehungen transnationaler.

Obwohl eine solche Transnationalität planbar ist, entwickelt sie sich doch im Rahmen eines Prozesses. Und im Mobilitätsprozess ist Weggehen und Zurückkommen nicht nur ein einzelner Schritt. Es ist vielmehr eine Reihe von miteinander verknüpften Ereignissen (z. B. ein Kontakt an einer Stelle führt zu einem Kontakt an anderer Stelle), wie sich anhand der Beziehungen deutlich erkennen lässt.

## **7. Überlappende Mobilität**

Die erste Mobilität im Leben ist immer eine besondere Herausforderung und sorgt für langfristige Erinnerungen. Damit formt sie auch die Zukunft der jungen Teilnehmer. Gleichzeitig sind die jungen Menschen nach der ersten Erfahrung neugierig auf weitere Mobilität. Und auch ihre Erwartungen an die Zukunft verändern sich: Über die Hälfte (54,5 %) der jungen Menschen, die aktuell mobil sind, können sich vorstellen, auch in Zukunft mobil zu sein. Dies ist auch bei jungen Menschen, die bereits über eine Mobilitätserfahrung verfügen, der Fall (40 %).

Auch finanzielle, organisatorische und logistische Faktoren formen überlappende Mobilitäten: Die qualitativen Analysen zeigen, dass Mobilitäten miteinander kombiniert werden. In einigen Fällen reisen junge Menschen von einem Ort zum anderen und beginnen einen neuen Mobilitätstypen, sobald sie den ersten beendet haben. Dabei werden häufig bis zu fünf Mobilitäten an einen Zielort miteinander verknüpft. Beispiele überlappender Mobilität weisen Strategien auf, mit denen die jungen Menschen sich selbst entgegen allen bürokratischen, rechtlichen und finanziellen Einschränkungen in den Vorgaben für einige Mobilitätstypen im Rahmen von EU-Mobilitätsprogrammen mobil halten (ein Beispiel für eine Verkettung von Mobilitäten: Eine Person absolvierte ihr Masterstudium im Ausland, führte dann parallel zum Studium ein Praktikum durch und begann dann eine Freiwilligentätigkeit, nach der sie Unternehmerin wurde). In anderen Fällen

wiederholen junge Menschen den gleichen Mobilitätstyp sogar mehrere Male, was z. B. bei Freiwilligentätigkeiten durchaus üblich ist.

## POLITISCHE UMSETZUNG UND EMPFEHLUNGEN

### Verbesserung der Qualität der Mobilität von Jugendlichen in Europa

Die im Folgenden aufgeführten Empfehlungen wurden speziell für Policy Brief II formuliert und konzentrieren sich auf die Verbesserung der Qualität der sechs Mobilitätstypen.

#### 1. Empfehlungen für Mobilität im Hochschulbereich

Da die Mobilität von Studierenden in Europa eher von kurzfristigen Aufenthalten geprägt ist (d. h., Studierende halten sich nur ein oder zwei Semester an einer Institution im Ausland auf), ist eine gut entwickelte Struktur für Unterstützung durch die Institutionen wichtig. So muss z. B. sowohl an den Sender- als auch an den Empfängerinstitutionen ausreichend kompetentes Personal zur Verfügung stehen, das in angemessener Zeit die nötigen Informationen bereitstellt. Vorab festgelegte und transparente Vorgehensweisen erleichtern die Umsetzung der Mobilität sowohl für die Studierenden als auch für die Institutionen.

- **Das Interesse an einer Mobilität im Hochschulbereich kann bereits während eines Schüleraustausches geweckt werden.** Mobilität produziert Mobilität – daher sollte das Bewusstsein für andere Mobilitätsmöglichkeiten (z. B. Mobilität im Hochschulbereich) bereits in jungen Jahren geweckt werden. Aus diesem Grund sollten Angebote zum **Erwerb und zur Pflege mehrerer Fremdsprachen** umfassend und kostenlos verfügbar sein, also z. B. in der Schulbildung und auch in der tertiären Bildung umfassend integriert sein. Auch die Qualität der Sprachausbildung sollte verbessert werden. Vorhandene **Mehrsprachigkeit** von Jugendlichen sollte von der Gesellschaft als Ressource angesehen und politisch als solche anerkannt sowie öffentlich gefördert werden. In den Schulen sollte der Fremdspracherwerb so früh wie möglich gefördert werden.
- In einem möglichen Auswahlprozess müssen Ungleichheiten berücksichtigt werden. Es sollten **Programme für benachteiligte Schüler eingerichtet werden, die maßgeschneidert** und für ihre Anforderungen definiert sind. Solche Programme sollten zudem durch virtuelle Mobilitätsprogramme und andere Maßnahmen unterstützt werden, die den Schülern eine einfache und positive Mobilitätserfahrung ermöglichen. Häufig ziehen benachteiligte Schüler die Teilnahme an einem Programm nicht einmal in Betracht (da sie mit Kosten verbunden ist). Daher sollten die relevanten Institutionen von sich aus reagieren und nicht auf die Eigeninitiative der Schüler warten.
- **Finanzierungsprobleme:** Mangelnde Finanzierung ist häufig ein Hindernis für Mobilität – insbesondere in den Peripherieländern. Stipendien **decken die Kosten nicht**, weshalb eine Finanzierung für benachteiligte Schüler eingeführt werden sollte, damit Ungleichheiten durch Mobilität vermindert und nicht verstetigt werden. Die wirtschaftliche Struktur des Erasmus+-Programms sollte flexibler gestaltet werden, sodass bezahlte Arbeit während der Mobilität möglich wird und andere Mobilitätstypen ausgeweitet werden können (kurzfristige Mobilität für Personen, die aufgrund eingeschränkter Mittel keinen längeren Auslandsaufenthalt durchführen können).
- **Informationsquellen:** Die Koordinations- und Unterstützungsstrukturen bei den entsendenden und aufnehmenden Hochschuleinrichtungen sollten verbessert

**werden.** Häufig stehen die unterschiedlichen Abteilungen nicht im Kontakt mit internationalen Einrichtungen. Damit können Schwierigkeiten bei der Entsendung der Studierenden in bestimmte Länder entstehen. Außerdem können internationale Studierende an den Hochschuleinrichtungen im Gastland häufig nicht an allen Kursen teilnehmen (oder das Bewerbungsverfahren ist nicht für alle Parteien in den entsendenden Einrichtungen und den Gasteinrichtungen eindeutig).

- **Der Peer-to-Peer-Wissenstransfer** ist zwar eine sehr effiziente Möglichkeit für die Verbreitung von Informationen, ist aber nicht so gängig, da hierfür kein konkretes System vorhanden ist. Wenn Studierende von einer Mobilität zurückkehren, sollte es ein System geben, über das sie ihre Kenntnisse weitergeben können. Ein solches System könnte z. B. eine Mischung aus einem Peer-to-Peer-Wissenstransfer und einer Koordination auf Ebene der Hochschuleinrichtung sein.
- **Reduktion der übermäßigen institutionellen Anforderungen.** Das Verfahren, mit dem sich Studierende zu einem Austauschprogramm anmelden, sollte vereinfacht werden: Derzeit ist dieser Prozess noch sehr bürokratisch, fordert sehr viel Verwaltungsaufwand zwischen den Institutionen und die Arbeit zwischen den Institutionen ist nicht ausreichend koordiniert. In Programmen wie Austauschprogrammen mit oder mit weniger Verwaltungsaufwand muss ein einfacherer Bewerbungsprozess priorisiert werden.

## 2. Empfehlungen zur Mobilität für Freiwilligentätigkeiten

Freiwilligentätigkeit hat eine hohe soziale Relevanz für die Schaffung sozialen Kapitals und die Förderung von Werten wie aktive Bürgerschaft und soziale Verantwortung. Gleichzeitig regt sie die persönliche und berufliche Entwicklung an. Dennoch stehen junge Menschen vor und während einer Mobilität für Freiwilligentätigkeiten vor zahlreichen Hürden.

- Das Haupthindernis für eine mögliche Mobilität der jungen Menschen sind finanzielle Probleme. Aus diesem Grund sind **ausgereifere finanzielle Fördersysteme** erforderlich, um dieses Problem zu mindern: Hierbei müssen sowohl breitere finanzielle Förderungen als auch ein ausgereiftes System zur Unterstützung junger Menschen mit geringeren finanziellen Ressourcen eingerichtet werden.
- Der Mangel an Informationen unter den Personen, die nicht die Hauptzielgruppe von Mobilitätsprogrammen für Jugendliche sind, sowie die allgemeine Fehlinformation können wie folgt behoben werden: Damit Jugendliche gleichberechtigt über ihre Möglichkeiten informiert werden, sollten „neue“ **digitale Web 2.0-Medien** wie Twitter, Facebook, Instagram usw. umfassender genutzt werden. Hier können Fragen interaktiv beantwortet werden (Filterblasenphänomen, extreme Filter und Verstärkungseffekt), weshalb **interaktive Sphären der Information eröffnet werden müssen**, die offen, anpassbar und jugendgerecht sind.
- Freiwilligentätigkeiten wirken sich sowohl auf sozialer Ebene (durch die Entwicklung einer guten Arbeitsbeziehung zu internationalen Peers) als auch auf persönlicher Ebene (durch den Vorzug, sich selbst besser kennenzulernen) aus. Mobilitätserfahrungen tragen zur Selbstreflexion bei und sorgen dafür, dass die eigene Wahrnehmung der Umwelt, wie z. B. auch die Beziehungen zu Peers, erneut überdacht wird. Damit **wird die Entwicklung neuer Peer-Beziehungen gefördert**, die wiederum an Bedeutung zunehmen und als Inspiration für weitere Mobilitätserfahrungen dienen. Die Empfehlung hierbei lautet, den Jugendlichen die **Möglichkeit zu geben, ihre Erfahrungen weiterzugeben**. Dazu müsste ein **Raum geschaffen werden**, in dem die eigenen Erfahrungen reflektiert und **Peer-to-Peer-Ratschläge** weitergegeben werden können: Wenn es Organisationen gelingt, die jungen Menschen auf sehr „persönlicher“ Ebene zu unterstützen (vor allem in Bezug auf die Bürokratie, z. B. wenn eine Person ein Formular nicht versteht), wenn spezielle Strukturen für Hilfsangebote durch Mentoren, Personen mit Erfahrungen in der Freiwilligentätigkeit usw. vorhanden sind, können Peers zwischen den Organisationen und den jungen Menschen vermitteln.



- Für folgende Voraussetzungen müssen Organisationen sorgen, die **Erkenntnisse aus der Mobilität von Jugendlichen ziehen**, die sie fördern:
  - **Flexible Unterstützungskontexte:** In den Organisationen werden partizipative Elemente benötigt („Durchsickern“), damit die Erfahrungen und Kenntnisse der jungen Menschen zu den Anforderungen, strukturellen Hindernissen, Prozessen sowie organisatorischen Möglichkeiten und Herausforderungen mit den institutionellen Kenntnissen zusammengeführt werden. Diese „Durchsicker“-Prozesse können gemeinsam organisiert werden und neue Möglichkeiten eröffnen, in denen Peers und andere ihre Erfahrungen gleichzeitig verarbeiten können.
  - Im Allgemeinen ist **Transparenz** auf alle Ebenen dringend erforderlich, damit das Bewerbungsverfahren und die Auswahlkriterien für alle Beteiligten offengelegt werden. Die Gastorganisationen sollten ihre Erwartungen klar formulieren, damit die jungen mobilen Menschen wissen, was von ihnen im Rahmen der Freiwilligentätigkeit erwartet wird. Und schließlich muss die entsendende Organisation im Voraus eindeutig festlegen, in welchem Maße sie die jungen mobilen Menschen während der Mobilität unterstützen können oder nicht unterstützen können.

### 3. Empfehlungen zur Mobilität von Beschäftigten

Mobilität von Beschäftigten stellt einen Übergang von der Jugend ins Erwachsenenalter, von der Ausbildung in den Beruf oder von der Arbeitslosigkeit in die Beschäftigung dar. Doch dieser Übergang erfolgt nicht immer auf direktem Weg. Sobald ein junger Mensch mobil wird, hat er nur vage Vorstellungen über seine Rückkehr. Mobilität von Beschäftigten ist **nicht so strukturiert wie andere Mobilitätstypen**. In den Zielländern ist der Eintritt in den Arbeitsmarkt für die Jugendlichen manchmal problematisch.

- Den jungen Menschen stehen zwar **Informationen** zur Verfügung, doch die unterschiedlichen Quellen hierfür sind nur schwer zu filtern. Aus diesem Grund ist es wichtig, Jugendzentren und Programme einzurichten, über die Informationen zur Mobilität von jugendlichen Beschäftigten inklusive der **Beschäftigungsmöglichkeiten** verbreitet werden.
- Formale Informationen stehen zur Verfügung, wenn sie denn auffindbar sind. Doch junge Menschen vertrauen bei der Suche nach Jobs im Ausland eher auf informelle Kanäle. **Informelle Informationsquellen** wie eine Kontaktperson, eine eng vertraute Person, Peer-to-Peer-Kommunikation und aktive Jugendorganisationen sollten in die Verbreitung von Informationen zur Mobilität von jugendlichen Beschäftigten eingebunden werden.
- Mobilität von Beschäftigten ist ein unstrukturierter Mobilitätstyp. Darüber hinaus sollten **gewinnorientierte Organisationen und Privatunternehmen** als Mittler zwischen den Jugendlichen und den Beschäftigungsmöglichkeiten im Zielland tätig werden, um die Mobilität von Jugendlichen zu fördern und die jungen Menschen bei der entsprechenden Organisation zu unterstützen.
- **In jugendliche Beschäftigte und Jugendorganisationen muss investiert werden**, damit die sehr jungen Menschen vor einer Mobilitätserfahrung gelenkt werden oder bereits in jungen Jahren die Idee entwickeln können, „mobil zu werden“.
- Viele junge Menschen bleiben im Zielland in einem niedrigeren Segment des Arbeitsmarktes stecken und erhalten keine Unterstützung, um auf der Karriereleiter höher zu steigen. Viele kennen nicht einmal ihre Rechte und Möglichkeiten in den Zielländern. Sie benötigen **Berufsberatung für junge Angestellte** z. B. in entsprechenden Zentren im Zielland.

- Das neue Beschäftigungsprogramm EURES ist hierbei ein erster Schritt; doch wie viele der vorhandenen Mobilitätsprogramme erreicht auch dieses Programm junge Menschen nur sehr schwer. Daher muss EURES sich auf die **Qualität** und nicht auf die Quantität der Veröffentlichung des Programms konzentrieren. **Die Jugendlichen müssen in Jobs untergebracht und nicht nur angeworben werden.**
- **Forschungsergebnisse** zur Beschäftigung von Jugendlichen sollten **auch in der Praxis genutzt werden.** Die Forschungsergebnisse sollten von allen Elementen, die im Jugendbereich tätig sind (Europäische Kommission, nationale Organisationen, lokale Behörden, öffentliche nationale Dienstleister, Arbeitsagenturen, Unternehmen, Universitäten usw.), gemeinsam genutzt werden, damit diese einen einheitlichen Weg für die Arbeit im Bereich der Jugendmobilität auf der Grundlage evidenzbasierter Forschungsergebnisse entwickeln können.

#### 4. Empfehlungen zur Mobilität in der Berufsausbildung

Mobilität in der Berufsausbildung wurde in Deutschland und Spanien untersucht. Da die Ausbildungssysteme und institutionellen Rahmen zwar die gleichen Ziele verfolgen, aber in den Systementwicklungen und -ergebnissen voneinander abweichen, können wir daher unterschiedliche Empfehlungen aussprechen. Im Vergleich mit anderen Mobilitätstypen, aber auch im Vergleich zu europäischen Mobilitätspraktiken in der Berufsausbildung sticht die Mobilität in der Berufsausbildung in Deutschland hervor. Dieses Phänomen ist größtenteils auf die stark institutionalisierten und standardisierten Umsetzungen des Erasmus+-Programms zurückzuführen. Mobilität in der Berufsausbildung in Deutschland unterliegt den strengen Vorschriften der dualen oder schulbasierten Berufsausbildung. In Spanien dauert eine Mobilität in der Berufsausbildung in der Regel etwa drei Monate. Ein Großteil der teilnehmenden Auszubildenden erhält die finanzielle Unterstützung erst bei ihrer Rückkehr.

- Vielen jungen Menschen ist die Mobilität in der Berufsausbildung als Mobilitätsmöglichkeit gar nicht bekannt. Aus diesem Grund müssen **mehr Aufklärungskampagnen** für junge Menschen und Unternehmen entwickelt werden, damit dieser Mobilitätstyp, die Arbeit und die Vorteile für die jungen Menschen und die Unternehmen bekannter werden.
- So wäre gemäß dem Modell anderer Mobilitätstypen (EVS) **eine Datenbank mit europäischen Unternehmen** und Arbeitgebern, die bereit sind, mobile Auszubildende aufzunehmen, hilfreich, damit junge Menschen ihre die geringen Berufserfahrungen während einer Ausbildung erweitern können.
- Außerdem ist eine **flexiblere Finanzierung** im Bereich der Mobilität in der Ausbildung und Weiterbildung erforderlich. Dieses Ziel könnte z. B. dadurch erreicht werden, dass die **nationalen Behörden mehr Autonomie** bei der Verwaltung der Fördermittel erhalten.
- **Verbesserung des Fremdsprachenerwerbs** in den Ausbildungsplänen. Der Zugriff auf Online-Sprachunterstützung für alle Erasmus-Teilnehmer sollte verbessert werden.
- **Erweiterung der Human Resources an den Ausbildungseinrichtungen.** Damit kann in unterschiedlichen Netzwerkebenen die Position eines „Mobilitätsberaters“ geschaffen werden, der Studierende und Lehrende beim Thema Mobilität unterstützt.
- **Förderung der Mobilität von Lehrenden** Die Vorteile des Entsendens und der Aufnahme von Lehrenden sorgt für die Entwicklung eines Netzwerks, das die zukünftige Mobilität von Auszubildenden unterstützt und Mobilität bei den Auszubildenden bekannter macht.
- **Verbesserung der Finanzierungsstruktur.** Damit wird sichergestellt, dass der Auszubildende das Geld vor seiner Abreise erhält. So lassen sich die finanziellen Hindernisse überwinden und das **Überwachungssystem verbessern**, mit dem die Qualität

der Ausbildung (Ausgleich von Studien und Arbeit) und der Arbeitsbedingungen gewährleistet werden.

- Da junge Menschen in einer dualen Ausbildung von Anfang an in Unternehmen arbeiten, können möglicherweise **Austauschprogramme im Rahmen der Ausbildung in multinationalen Unternehmen gefördert werden**. Dazu kann ein „Internationalisierungs- und Mentorenprogramm“ mit eingeschränktem Verwaltungsaufwand eingerichtet werden.

## 5. Empfehlungen zur Mobilität im Schüleraustausch

Der Schüleraustausch ist für die meisten jungen Menschen die erste Mobilitätserfahrung. Sie kann sie zu weiterer Mobilität wie z. B. Mobilität im Hochschulbereich, Mobilität in der Ausbildung, Mobilität für Freiwilligentätigkeiten usw. motivieren und inspirieren. Aus diesem Grund ist nicht nur der Schüleraustausch als Grundlage für weitere Mobilität von unterschiedlichen Aspekten geprägt.

- Bis heute wurden die Informationen zur Mobilität im Schüleraustausch in den EU-Ländern noch nicht harmonisiert. **Die Verantwortlichen in der EU sollten eine systematische und bereichsübergreifende Datenbank erstellen**. In einer solchen Datenbank könnten zudem die Erfahrungen und Praktiken im Bereich der Mobilität im Schüleraustausch zusammengefasst werden, sodass Doppeltätigkeiten verschiedener Verantwortlicher vermieden werden.
- **Forschungsprojekte** zu gleichen Themen in der EU sollen **verbunden und in Zusammenarbeit durchgeführt werden**. Diese Zusammenarbeit könnte durch die EU-Organisationen koordiniert werden. EU-übergreifende Initiativen wie z. B. die Europäische Plattform für zur Förderung der Mobilität zu Lernzwecken könnten Veranstaltungen für Forscher und Praktiker organisieren, in denen die Erweiterung des Wissenstands zur Mobilität im Schüleraustausch gefördert wird.
- Auch mit Blick auf die Finanzierung sollte die **Verbindung/Zusammenarbeit** besser umgesetzt werden. Dazu sollten gemeinsame Programme/Förderprogramme sowie individuelle/gemeinschaftliche Interaktionen durchgeführt werden.
- Hinsichtlich der Verbesserung der Mobilität im Schüleraustausch können wir viel aus **bereits bewährten Praktiken** im Bereich der außerschulischen Bildung und der Nutzung **außerschulischer Lernpraktiken** lernen, die außerhalb des formalen Bildungssystems organisiert werden. Beispiele:
  - **Fortbildung/Mobilität von Lehrenden**, interkulturelle Lernerfahrungen und -kompetenzen (Lehrende mit interkultureller und Mobilitätserfahrung und entsprechender Kompetenz, die in multikulturellen Klassen unterrichten und in multikulturellen Freizeitaktivitäten beim Schüleraustausch tätig sind, sind von großer Bedeutung).
  - **Einfluss der Gemeinschaft** (Vorteile und Herausforderungen für Gemeinschaften, die Austauschschüler aufnehmen: mobile Jugendliche interagieren mit Peers, Lehrenden und Gastfamilien und können interkulturelles Verständnis und Miteinander im Alltag – auch bei nicht mobilen Menschen – unterstützen). Die Jugendlichen können während ihres Aufenthalts hingegen auch auf Fremdenfeindlichkeit, negative Stereotype und mangelndes Engagement stoßen. Um diese negativen Folgen zu verhindern, müssen die Gemeinschaften eigene Strategien und Kompetenzen für die Teilnahme an internationalem Schüleraustausch entwickeln.
  - **Werkzeuge/Ressourcen** (außerschulische Lernangebote stellen online Ressourcen bereit, die für alle Mobilitätstypen und auch für die Mobilität im Schüleraustausch verwendet werden können)
  - **Individuelles/Gruppenlernen** (Organisation von Workshops, Seminaren und Kursen zu unterschiedlichen Themen zur Förderung interkulturellen Lernens)

- **Förderung und Vereinfachung außerschulischer Möglichkeiten** zu interkulturellen Austauschfahrten
- Reduktion der Vorteile für Gruppenkontakte/**Förderung der Vorteile für individuelle Interaktionen** in Zweiergruppen.
- **Institutionen und Programme müssen flexible und inklusivere Formate für den Schüleraustausch gewährleisten, um Mobilität im Schüleraustausch zu vereinfachen.** Dazu sollten den Schülern unterschiedliche Auswahlmöglichkeiten geboten werden, die alle Anforderungen junger Menschen erfüllen, die sich von Gruppenkontakten wegbewegen und individuelle Kontakte (Interaktion in Zweiergruppen) ausweiten.
- Die **interkulturelle Kompetenz** junger Menschen muss erweitert werden. Das Interesse an einer Mobilität im Schüleraustausch muss von Lehrenden und den Familien unterstützt werden, die **eine Willkommenskultur mit entsprechenden Strategien einführen können** (z. B. Gastfamilien).
- **In nationalen Schulcurricula sollte die Anerkennung von Auslandsstudien verankert werden**, damit die Schüler nicht ein Schuljahr wiederholen müssen. Dazu gehören die Koordination von Benotungen/Bewertungen und die Internationalisierung des Akkreditierungsprozesses. Diese Strategien sollten auch von der EU unterstützt und koordiniert werden.
- Einrichtung von **Mentor-Mentee-Beziehungen/Peer-Netzwerken**.

## 6. Empfehlungen zur Mobilität von Unternehmern

Mobilität von Unternehmern ist ein besonderer Prozess: Die jungen Menschen betonen, dass man „als Unternehmer leben muss“. Mobilität von Unternehmern ist fragil und empfindlich für sozio-ökonomische Veränderungen sowohl in den Sender- als auch in den Empfängerländern. Aus diesem Grund sollten mehr Schulungsangebote zur Geschäftsgründung offeriert werden, um so das Interesse für eine Mobilität von Unternehmern zu steigern.

- Nationale Stakeholder sollten **Schulungen und Austauschmöglichkeiten zur Geschäftsgründung im Ausland** anbieten.
- Darüber hinaus müssen **Finanzierungsmöglichkeiten** erweitert und diversifiziert werden, um die Mobilität von jungen Unternehmern zu unterstützen. Gleichzeitig muss die Transparenz der Informationen über den Zugang zu Fördermitteln und Finanzierungsverfahren verbessert werden.
- Im Allgemeinen sollte Mobilität von Unternehmern auch im Ursprungsland gleichermaßen beworben werden. Aus diesem Grund müssen **gleiche Chancen** für Menschen aus unterschiedlichen Regionen eines Landes geschaffen werden.
- Einrichtung von **Mentor-Mentee-Beziehungen/Peer-Netzwerken**. Die Unterstützung durch Peer-Systeme ist sehr wichtig, vor allem da sie den Zugang zu Informationen über vorhandene Fördermöglichkeiten und -verfahren sowie das Kennenlernen der Verwaltungssysteme im Gastland vereinfachen.
- Verantwortliche in den Institutionen können einen Erfolg verzeichnen, wenn die Jugendlichen zurückkehren. Daher sollten die Verantwortlichen **ihre Kompetenzen in der Unterstützung der Rückkehr der jungen Menschen verbessern**.
- Für diesen Erfolg gibt es zwischen den jungen Menschen und den Institutionen unterschiedliche Narrative. Für einige junge Menschen heißt „Erfolg“, dass sie transnationale Unternehmer werden. Andere sehen den Erfolg darin, dass sie im eigenen Land wettbewerbsfähig und innovative Unternehmer sind. Aus diesem Grund sollten die

Institutionen die Programme so gestalten, dass **die Narrative der jungen Menschen berücksichtigt werden.**

- Auch **Förderprogramme** sollten **gemäß den Anforderungen der jungen Menschen** gestaltet sein und nicht gemäß den Anforderungen der Institutionen.
- Erweiterung des **sozialen Schutzes durch Leistungen für Erasmus+-Unternehmer** (z. B. Zuschuss für Jobsuchende), damit ihnen rechtzeitig ausreichend Ressourcen zur Verfügung stehen, sodass sie keinen Job annehmen müssen, um ihren Lebensunterhalt zu bestreiten, und sich voll auf ihr Geschäft konzentrieren können.
- **Bessere Koordination** zwischen den Verantwortlichen und Ebenen in den Institutionen. Dazu stehen eine Vielzahl an Programmen auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen sowie private Programme zur Verfügung. Darüber hinaus müssen die Kommunikation sowie die Qualität und Verbreitung der relevanten Informationen über Mobilität von Unternehmern unbedingt verbessert werden.
- **Harmonisierung der Rechtsvorschriften für Unternehmertum in den EU-Ländern**, um die Aktivitäten junger Unternehmer und die entsprechende internationale Mobilität zu fördern.
- Mobilität von Unternehmern wird gelegentlich durch bürokratische Verfahren z. B. zur Erlangung der erforderlichen Dokumente für eine Geschäftsgründung behindert. Der Prozess wird meist aufgrund der Sprachschwierigkeiten in den Zielländern noch komplexer. **Online-Verfahren und -Informationen** zu Steuer-, Versicherungsvorschriften usw. **sollten in mehreren Sprachen** in den sozialen Medien bereitgestellt werden.
- Bei der Mobilität von Unternehmern ist häufig ein geschlechtsspezifisches Hindernis zu beobachten. Aus diesem Grund sollten **Unternehmerinnen durch Beratung, Strukturen und Programme vor allem für Unternehmerinnen mit Familie stärker unterstützt werden.**

**Literatur:**

Landesmann, M. & Leitner, S. M. (2015). *Intra-EU Mobility and Push and Pull Factors in EU Labour Markets: Estimating a Panel VAR Model*. [Working Paper 120.] Wien: Vienna Institute for International Economic Studies.

## FORSCHUNGSPARAMETER

Das allgemeine Ziel des MOVE-Projekts ist, einen forschungsbasierten Beitrag zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen für junge Menschen in Europa zu leisten und die negativen Auswirkungen der Mobilität zu reduzieren, indem neue Wege für gute Praktiken aufgezeigt und damit eine nachhaltige Entwicklung und Zufriedenheit erzielt werden.

Die **wichtigsten Forschungsfragen** lauten wie folgt: Wie kann sich Mobilität für Jugendliche sowohl auf die sozio-ökonomische als auch auf die persönliche Entwicklung positiv auswirken und welche Faktoren fördern/behindern diese nutzbringende Mobilität?

Anhand interdisziplinärer und mehrstufiger Forschung sollen im Rahmen von MOVE folgende Ziele erreicht werden:

1. Durchführung einer umfassenden Analyse des Phänomens der Mobilität von Jugendlichen in der EU
2. Erzeugung systematischer Daten über Mobilitätsmuster von Jugendlichen in Europa basierend auf Fallstudien, einer Umfrage zur Mobilität und sekundärer Datenanalyse
3. Bereitstellen einer integrierten quantitativen Datenbasis zur Mobilität von Jugendlichen in Europa
4. Vorlage eines forschungsbasierten theoretischen Rahmens zur Abbildung von Mobilität, der als Grundlage für wissenschaftliche und politische Diskussionen verwendet werden kann
5. Untersuchung der Faktoren, die die guten Praktiken fördern bzw. verhindern, unter Zuhilfenahme eines integrativen Ansatzes mit qualitativer und quantitativer Evidenz
6. Bereitstellen evidenzbasierter Informationen und Empfehlungen für politische Entscheidungsträger über die Entwicklung von Modellen für gute Praktiken mit folgenden Zielen:
  - a. Bereitstellen forschungsbasierter Empfehlungen für Interventionen, die den institutionellen, gesetzlichen und programmatischen Rahmen für Mobilität in ihren verschiedenen Formen und Typen sowie die Bedingungen/Voraussetzungen für die Mobilität von Jugendlichen in Europa erleichtern und verbessern
  - b. Bereitstellen von Beratungsdiensten und Erfahrungsaustausch für Länder, in denen die geografische Mobilität junger Beschäftigter eine große Herausforderung darstellt

### **Allgemeiner Ansatz und Methodologie**

MOVE basiert auf einem mehrstufigen und transdisziplinären Forschungsdesign. Auf Mikroebene stehen die jungen Menschen und die grenzüberschreitenden Bewegungen sowie die positiven und negativen Einflussfaktoren im Mittelpunkt der Betrachtung. Auf Mesoebene wird der Organisationsbereich für die jeweiligen Mobilitätstypen unter den nationalen und internationalen Rechtsvorschriften berücksichtigt. Auf Makroebene werden schließlich die sozialen und ökonomischen Daten auf nationaler und regionaler Ebene zusammengeführt und mit Blick auf die Mobilitätssituation für junge Menschen analysiert.

Das Forschungsprojekt MOVE umfasst die folgenden sechs Pakete: Verwaltungspaket (WP 1), sekundäre Datenanalyse (WP 2), sechs Fallstudien zu unterschiedlichen Formen der Mobilität (WP 3), eine Umfrage zu den verorteten Praktiken, Erfahrungen und Einflussfaktoren von Mobilität basierend auf einem zweistufigen Stichprobenverfahren mit einem Panel (n=5.499) und einer Schneeballauswahl (n=3.207) unter mobilen und nicht mobilen Jugendlichen (WP 4), die Triangulierung der qualitativen und quantitativen Analyse (WB 5) und ein Arbeitspaket (WP 6) zu Kommunikations-, Verteilungs- und Nutzungszwecken.

Die Fallstudien wurden, wie bereits weiter oben in diesem Policy Brief beschrieben, für sechs Mobilitätstypen von Jugendlichen in Europa durchgeführt:

1. Mobilität von Studierenden im Hochschulwesen
2. Grenzüberschreitende Freiwilligentätigkeiten
3. Mobilität von Beschäftigten
4. Mobilität in der Berufsausbildung
5. Mobilität im Schüleraustausch
6. Mobilität von Unternehmern.
- 7.

Mithilfe des Fokus auf diese sechs Mobilitätstypen können wir die unterschiedlichen Facetten von Mobilität jenseits der Strukturen bestimmter Programme für Mobilität von Jugendlichen untersuchen.

## PROJEKTbeschreibung

<b>NAME DES PROJEKTS</b>	Mapping mobility – pathways, institutions and structural effects of youth mobility in Europe (MOVE)(Abbildung von Mobilität – Pfade, Institutionen und strukturelle Effekte der Mobilität von Jugendlichen)
<b>KOORDINATOR</b>	Assoc. Prof. Dr. Birte Nienaber, UNIVERSITE DU LUXEMBOURG, Luxemburg, <a href="mailto:birte.nienaber@uni.lu">birte.nienaber@uni.lu</a>
<b>KONSORTIUM</b>	ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE DIN BUCURESTI – ASE Bucuresti – Bukarest, Rumänien  AGENCE EUROPEENNE POUR L'INFORMATION ET LE CONSEIL DES JEUNES ASBL – ERYICA – Luxemburg, Luxemburg  DEUTSCHES JUGENDINSTITUT EV – DJI – München, Deutschland  EURICE EUROPEAN RESEARCH AND PROJECT OFFICE GMBH – Eurice – Saarbrücken, Deutschland  WESTERN NORWAY UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES, – HVL – Sogndal, Norwegen  ILUSTRE COLEGIO NACIONAL DE DOCTORES Y LICENCIADOS EN CIENCIAS POLITICAS Y SOCIOLOGIA – ICN – Madrid, Spanien  MISKOLCI EGYETEM – UNI MISKOLC – Miskolc, Ungarn  STIFTUNG UNIVERSITAT HILDESHEIM – UH – Hildesheim, Deutschland
<b>FINANZIERUNG</b>	Horizon 2020 Framework Programme for Research and Innovation (2014-2020) , Societal Challenge 6 – Europe in a changing world: inclusive, innovative and reflective societies", Aufruf YOUNG-2-2014, Thema „Youth mobility: opportunities, impacts, policies“
<b>PROJEKTDAUER</b>	Mai 2015 – April 2018 (36 Monate)
<b>BUDGET</b>	Beitrag der EU: 2.499.912,00 €
<b>WEBSITE</b>	<a href="http://move-project.eu/">http://move-project.eu/</a>
<b>WEITERE INFORMATIONEN</b>	Kontakt: Michaela Scheid, <a href="mailto:m.scheid@eurice.eu">m.scheid@eurice.eu</a>

*Diese Sprachfassung ist eine Übersetzung des englischen Originals und dient reinen Informationszwecken. Im Falle von Abweichungen gilt die englische Originalfassung*