

Darstellung von Mobilitätshindernissen

für junge Menschen (in Deutschland)

und

Gestaltungsempfehlungen/

Lösungsempfehlungen

Auszug aus der Textsynopse: Mobilitätshindernisse im Jugendbereich

Autoren: Ulrich Ballhausen/ Dr. Hendrik Otten

1.	Individuelle und lebenskontextbezogene Mobilitätshindernisse	S. 3
1.1.	Voraussetzungen und Zugänge	S. 3
2.	Anbieterbezogene Aspekte	S. 5
2.1.	Information und Beratung	S. 5
2.2.	Motivation und Mehrwert	S. 7
2.3.	Kooperation und Abstimmung	S. 7
2.4.	Transparenz, Qualität der Maßnahmen und Fachkräftequalifizierung	S. 8
2.5.	Vorbereitung, Nachbereitung und Begleitung	S. 10
2.6.	Fehlende Wertschätzung und Anerkennung grenzüberschreitender Mobilität	S. 10
3.	Gesellschaftliche Rahmenbedingungen	S. 11
3.1.	Zugänge und Orientierungen (insbesondere für Benachteiligte)	S. 11
3.2.	Mobilitätshindernisse für benachteiligte Jugendliche	S. 11
3.3.	Dokumentation und Anerkennungssysteme	S. 15
3.4.	Schule, Studium und Berufsausbildung	S. 16
3.5.	Fehlende Zusammenarbeit und Vernetzung	S. 17
3.6.	Wissen und Forschung	S. 18
4.	Strukturelle Aspekte	S. 18
4.1.	Verwaltungstechnische Rahmenbedingungen	S. 19
4.2.	Stipendien und Darlehen	S. 19
4.3.	Institutionelle Rahmenbedingungen	S. 20
4.4.	Rechtliche Rahmenbedingungen	S. 20
4.5.	Finanzielle Rahmenbedingungen	S. 21
5.	Politisch –Gesellschaftliche Aspekte	S. 22
	Anmerkungen zu den Texten	S. 24
	Darstellung der Ergebnisse	S. 24

1. Individuelle und lebenskontextbezogenen Mobilitätshindernisse

	<p>1.1. Voraussetzungen und Zugänge (8)</p> <p>1.1.1. Sprachkenntnisse</p> <p>In der Literatur werden das Fehlen von sprachlichen, fremdsprachlichen und kommunikativen Kompetenzen sowie das mangelnde Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten als Mobilitätshindernis beschrieben. Diese Hindernisse werden vor allem im Bereich der Haupt- und Berufsschüler(inne)n beobachtet.</p>
<p><u>Pädagogische Praxis:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Schule/ Sprachschulen• Jugendhilfe a) Jugendsozialarbeit <p><u>Politik:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• KMK• BMFSFJ	<p><i>Empfehlungen:</i> Es wird empfohlen,</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>vorhandene Konzepte und Praxisbeispiele zur Vermittlung sprachlicher und kommunikativer Kompetenzen insbesondere für Jugendliche mit erschwerten Zugängen aus dem Bereich der formalen und nichtformalen Bildung zu sichten und sie als Good-Practice-Sammlungen zu dokumentieren;</i>• <i>differenzierte Konzepte zur Sprachvermittlung und zur Entwicklung kommunikativer Fähigkeiten für unterschiedliche Zielgruppen im Bereich der nichtformalen Bildung zu entwickeln;</i>• <i>die Angebotsstruktur von Sprachvermittlungsangeboten für spezifische Zielgruppen in Zusammenarbeit mit Partnern aus der Jugendhilfe und der Schule auszuweiten;</i>• <i>die internationalen Schulpartnerschaften weiter zu entwickeln sowie Sprachangebote vor, während und nach der Mobilitätsphase anzubieten.</i>
	<p>1.1.2. Lebenslagen und Lebensmuster</p> <p>Auch wenn persönliche Lebenslagen und Lebensmuster nicht eindimensional individuell und lebenskontextbezogen beschrieben werden können, sind einzelne Aspekte aus der Literatur an dieser Stelle dokumentiert. Sie lassen sich differenzieren nach:</p> <p>a) Prekäre Lebenssituation</p> <p>Prekäre Lebenssituationen stellen – gemischt mit weiteren Faktoren und differenziert nach Mobilitätsformaten</p>

	<p>- grundsätzlich ein Hindernis für die Teilnahme an grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten dar. Es mangelt u.a. auch an den finanziellen Voraussetzungen einer Teilnahme.</p> <p>b) Fehlende Lebensplanungsmuster Die Fähigkeit zur Entwicklung von persönlichen Zukunftsperspektiven ist bei benachteiligten Jugendlichen und den sie umgebenden sozialen Bezugssystemen (oft) unterentwickelt. Als Mobilitätshindernis werden vor allem auch für Benachteiligte fehlende Lebensplanungsmuster zur Orientierung für die Jugendlichen selbst und ihre unmittelbaren Bezugssysteme – hier vor allem der Herkunftsfamilien – genannt.</p> <p>c) Mangel an Selbstvertrauen und fehlende positive Verstärkung durch das soziale Umfeld Mobilitätsmaßnahmen setzen vor allem auch für sozial, kulturell und finanziell benachteiligte Jugendliche <i>Grenzüberschreitungen</i> voraus. Ein Mangel an Selbstvertrauen („Kann/schaffe ich das?“) sowie ein damit oft korrespondierendes mangelndes Vertrauen unmittelbarer Bezugspersonen aus Familie, Ausbildung, Freundeskreis etc. in die Fähigkeiten der Jugendlichen („Du kannst/schaffst das nicht!“) behindert durch Demotivation den Prozess der Teilnahmeentscheidung.</p> <p>d) Individuelle Vorbehalte und Sorgen In der Literatur werden zahlreiche Detailspekte genannt, die subjektive Mobilitätshindernisse darstellen. Dabei handelt es sich vor allem bei Langzeitmaßnahmen um <u>Trennungsängste</u> (in Bezug auf Partner und Familie; vor allem bei Studierenden, Fachkräften, Arbeitnehmer(innen)), um <u>befürchtete Verzögerungen</u> in der Berufsbiografie (Studierende, Auszubildende) sowie um <u>allgemeine Vorbehalte</u>, die sich aus der Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Teilnahme ergeben.</p>
<p><u>Pädagogische Praxis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schule • Jugendhilfe: <ul style="list-style-type: none"> a) Jugendsozialarbeit b) Jugendberufshilfe c) Internationale Jugendarbeit 	<p><i>Empfehlungen:</i> <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>zu überprüfen, welche finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten für benachteiligte Jugendliche für Mobilitätsmaßnahmen genutzt oder zusätzlich entwickelt werden können;</i> • <i>Konzepte zu entwickeln, zu sondieren und verstärkt umzusetzen, die sich an das familiäre und soziale Umfeld sowie an zentrale Schlüsselpersonen (z.B. Lehrer(innen), Ausbilder(innen)) richten;</i> • <i>verstärkt Konzepte und Angebote zu entwickeln, die eine Brückenfunktion zwischen lokalen Aktivitäten und Mobilitätsprogrammen einnehmen;</i> • <i>Konzepte zur intensiven Begleitung und Unterstützung von benachteiligten Jugendlichen durch geeignete Fachkräfte zu entwickeln;</i>

<p>Politik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • BMBF, BiBB • KMK • BMFSFJ 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>die – vor allem im Bereich der berufs- und ausbildungsorientierten Mobilitätsprogramme - vorhandenen wissenschaftlichen Begleitstudien über die besonderen Lern- und Qualifizierungserfolge benachteiligter Jugendlicher verstärkt zu kommunizieren und einen Wissens- und Erfahrungstransfer in andere Bereiche vorzunehmen;</i> • <i>Mobilitätsaspekte in Konzepte des Empowerments verstärkt zu integrieren (Mobilitätskompetenz).</i>
--	---

	<p>1.1.3. Wertorientierungen und Einstellungen</p> <p>Wie in anderen Bereichen auch, spielen Wert und Kultur orientierte bzw. ethisch - religiöse Einstellungen und Haltungen von Jugendlichen und von Personen aus ihrem sozial-kulturellen Umfeld (Familie, Milieu) eine wichtige Rolle bei der Entscheidung zur Teilnahme an einem grenzüberschreitenden Mobilitätsangebot (<i>religiös-soziale Hemmnisse in der Familienkultur</i>). Dort wo entsprechende Einstellungen, Haltungen und Orientierungen zwischen Angebot/Anbieter und potentiellern/r Nutzer/-in nicht ausreichend kompatibel sind, stellt dies ein deutliches Mobilitätshindernis dar.</p>
<p><u>Pädagogische Praxis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schule • Jugendhilfe: <ul style="list-style-type: none"> a) Internationale Jugendarbeit • Integrationsarbeit • Migrantenselbstorganisationen <p>Politik:</p> <ul style="list-style-type: none"> • KMK • BMFSFJ 	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>die Erfahrungen und Ansätze des Modellprojekts JiVE und Qualifizierung von Migrantenorganisationen als Träger von Jugendfreiwilligendiensten systematisch weiter zu verfolgen und zu verbreitern;</i> • <i>die Kooperation zwischen Trägern aus unterschiedlichen sozial-kulturellen Milieus zu verstärken und dafür Anreizsysteme zu entwickeln;</i> • <i>verstärkt MigrantInnenselbstorganisationen - bzw. Organisationen, die unterschiedliche sozial-kulturelle Milieus repräsentieren – für eine vernetzte Arbeit im Feld grenzüberschreitender Mobilitätsangebote zu gewinnen;</i> • <i>optimale Rahmenbedingungen zur quantitativen Weiterentwicklung der Vielfalt der Anbieter- und Trägerstruktur zu entwickeln.</i>

<p><u>Pädagogische Praxis:</u></p>	<p>1.1.4. Mangelnde intrinsische Motivation und mangelnde Eigeninitiative</p>
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Schule • Jugendhilfe • Integrationsarbeit • Migrantenselbstorganisationen 	<p>Die Teilnahme an grenzüberschreitenden Angeboten setzt Motivation und Eigeninitiative voraus. Dort, wo diese nicht vorhanden oder entwickelbar sind, können entsprechende Angebote langfristig nicht ihre Wirkung zeigen. Mangelnde Motivation sowie mangelnde Eigeninitiative von Jugendlichen werden in der Literatur - in allgemeiner Form, vor allem aber in Bezug auf Benachteiligte – als Mobilitätshindernis angeführt.</p>
--	--

2. Anbieterbezogene Aspekte¹

	<p>2.1. Information und Beratung (1)</p> <p>2.1.1. Informations- und Beratungsdefizite unterschiedlicher Zielgruppen</p> <p>In zahlreichen Dokumenten werden Informations- und Beratungsdefizite als Hindernisse erwähnt und entsprechende Forderungen nach Optimierung und Qualitätsverbesserung abgeleitet. Vor allem in Bezug auf spezifische Zielgruppen (genannt werden vor allem benachteiligte Jugendliche, Auszubildende, Personen in der Weiterbildung und Schüler(inne)n) sowie im Bereich der Freiwilligendienste entsprechen Form, Art und Ort der Ansprache nicht den Bedürfnissen und Zugängen (mangelnde Passgenauigkeit).</p> <p>Im Schulbereich erfolgt keine ausreichende Werbung für entsprechende Maßnahmen, und im Hochschulbereich verfügen Studierende über zu geringe Informationen über Fördermöglichkeiten (z.B. ERASMUS), die zudem zu spät im Rahmen des Studienverlaufs erfolgt. In Bezug auf benachteiligte Jugendliche in den Freiwilligendiensten konzentrieren sich die Aufnahmeorganisationen zu selten auf Benachteiligte und pflegen vereinzelt eine mobilitätsbehindernde Schutzkultur für diese Zielgruppe. Als Mobilitätshindernis in Bezug auf die bisher zu wenig erreichten Zielgruppen erweisen sich zudem die selbstreferenziellen und selbstreproduzierenden Kommunikationskanäle der Teilnehmendengruppen (Gymnasiast(inn)en berichten/ informieren Gymnasiast(inn)en).</p> <p>Die Erkenntnis darüber, dass auch Auszubildende an grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten zu Ausbildungszwecken teilnehmen können, wird (vereinzelt) auch durch das duale Ausbildungssystem erschwert; und dies, obwohl die dafür notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen in der Erstausbildung vorliegen.</p>
--	---

¹ Anbieter von Mobilitätsmaßnahmen, Mobilitätsstrukturen und Mobilitätsförderungen

<p><u>Pädagogische Praxis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schule • Hochschule • Berufliche Bildung • Jugendhilfe <p><u>Politik:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • KMK (auch: Kultusministerien der Länder) • BMFSFJ • BMBF/ BiBB 	<p><i>Empfehlungen:</i> <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>in ressortübergreifender Abstimmung und im Rahmen einer Bund-Länder-Kooperation sowie in Zusammenarbeit mit strategischen Partnern die Umsetzung einer Informationskampagne zu prüfen;</i> • <i>vorhandene Erfahrungen (z.B. im BFD) zur Passgenauigkeit und zur Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Freiwilligendienste verstärkt zu berücksichtigen (Modellprogramm Freiwilligendienste machen Kompetent);</i> • <i>die Beratungs- und Informationsangebote fortgesetzt zu dezentralisieren, Vor- Ort -Zugänge zu ermöglichen, aktive und personale Informations- und Beratungsstrategien zu entwickeln sowie optimierte Informationszeitfenster (vor Studienbeginn, vor Schulbeginn etc.) zu definieren;</i> • <i>neue Beratungs- und Informationsstrategien sowie Konzepte für spezifische Zielgruppen zu entwickeln und dabei verstärkt zentrale Schlüsselpersonen (vor allem auch Erziehungsberechtigte, Ausbilder, Beratungsdienste etc.) in den Blick zu nehmen;</i> • <i>(weiterhin und verstärkt) die Kooperation mit Partnern zu intensivieren, die einen Zugang zu spezifischen Zielgruppen und ihren Kommunikationswegen haben;</i> • <i>in Abstimmung mit den zuständigen Kultusministerien und ausgewählten Partnern aus dem Bereich grenzüberschreitender Angebote ein Gesamtkonzept zum Thema Mobilität für den Bereich Schule zu entwickeln;</i> • <i>ein Konzept für „Mobilitätsberater(innen) in Institutionen“ zu entwickeln.</i>
--	---

	<p>2.1.2. Übersichtlichkeit der Angebotsstrukturen und fehlende Koordination</p> <p>Im Bereich der Angebotsstrukturen werden</p> <ul style="list-style-type: none"> • die unübersichtliche Vielfalt der Informations- und Beratungsangebote aus der Perspektive potentieller Nutzer(innen), • die mangelnden und unbekanntenen Angebote auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene, • die mangelnde Abstimmung der Instrumente zwischen EU- und nationaler Ebene sowie • die mangelnde europäische Vernetzung von nationalen Angeboten <p>als Mobilitätshindernisse beschrieben.</p>
--	---

<p><u>Pädagogische Praxis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schule • Hochschule • berufliche Bildung • Jugendhilfe <p><u>Politik:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • GD Bildung und Kultur • BMFSFJ • BMBF/ BiBB 	<p>Empfehlungen: Es wird empfohlen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Strukturen der Informations- und Beratungsangebote aus der Perspektive spezifischer Zielgruppen zu überarbeiten (Barrierefreiheit); • Transfer- bzw. Koordinierungsressourcen zur Verfügung zu stellen.
---	---

	<p>2.1.3. Kenntnisdefizite der Anbieter und fehlende Kapazitäten</p> <p>Die zielgerichtete Weitergabe von Informationen und eine entsprechende Beratung setzen auf Seiten potentieller Anbieter entsprechende Kenntnisse aber auch Ressourcen voraus. Vorhandene Kenntnisdefizite über Strukturen, Angebote, Förderinstrumente sowie über die Potentiale grenzüberschreitender Maßnahmen und die mangelnden personellen und zeitlichen Kapazitäten werden als Mobilitätshindernis genannt.</p>
	<p>Empfehlungen: Für den Bereich der Kenntnisdefizite wird empfohlen, eine</p> <ul style="list-style-type: none"> • systematische Beschreibung vorzunehmen, welche Schlüsselpersonen und Schlüsselinstitutionen für die Weitergabe an Informationen für Jugendliche relevant sind (Klassensprecher(in), Trainer(in), Jugendberatungseinrichtungen, Jugendmedien, Jugendamt etc.), eine daraus abgeleitete • exemplarische Analyse der dort vorhandenen Beratungsqualität in Bezug auf Mobilitätsangebote durchzuführen, um daraus • ein angemessenes Handlungskonzept zu entwickeln.
	<p>Empfehlungen: Für den Bereich des Ressourcenmangels (Kapazitäten, Zeit etc.) wird empfohlen, die Finanzierungsmöglichkeiten von Beratungs- und Informationsaktivitäten für Maßnahmeträger zu erhöhen und strukturell zu verankern.</p>

--	--

	<p>2.2. Motivation und Mehrwert (2)</p> <p>2.2.1. Mangelnde Bedeutung von grenzüberschreitender Mobilität</p> <p>Mobilitätshindernisse im Bereich Motivation/ Mehrwert stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit zahlreichen Gliederungspunkten dieser Übersicht und den dort beschriebenen Aspekten. Motivation und Mehrwert bezieht sich an dieser Stelle (Anbieterbezogene Aspekte) auf die Ebene der Personen im sozialen, beruflichen und kommunikativen Umfeld von Jugendlichen (Katalysatoren) sowie auf die Ebene der Fachkräfte und ihrem beruflich-strukturellen Selbstverständnis.</p> <p>Als Mobilitätshindernis wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mangelnde Berücksichtigung der Elterneinbindung und Elternarbeit bei benachteiligten Jugendlichen, • die nicht ausreichend entwickelte Vorbildfunktion (bzw. ein Bewusstsein darüber) bei Bezugspersonen in Familie, Beruf, Jugendarbeit etc. • die negative Etikettierung (Kommentierung) der Teilnahme an internationalen Fachkräfteangeboten durch Arbeitgeber und Vorgesetzte sowie • ein verbreitetes Ressortdenken auch im Bereich der Jugendhilfe und bei den Trägern der Jugendhilfe genannt.
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, ein Kommunikationskonzept zu entwickeln,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>das grenzüberschreitende Mobilität als Querschnittsaufgabe für alle Bereiche der Kinder- und Jugendhilfe umfasst;</i> • <i>das sich auf relevante Zielgruppen im Umfeld von Jugendlichen konzentriert.</i>

	<p>2.3. Kooperation und Abstimmung (9)</p> <p>2.3.1. Fehlende Kontakt- und Kooperationsstrukturen</p> <p>Grenzüberschreitende Mobilitätsangebote setzen neben Kompetenz und Erfahrung vorhandene Netzwerkstruktu-</p>
--	---

	<p>ren auf nationaler Ebene, vor allem aber auf internationaler Ebene voraus; dies gilt insbesondere für Langzeitmaßnahmen und Freiwilligendienste. Als Hindernis zur Entwicklung entsprechender Angebote sowie als mögliches Qualitätsdefizit bei der Umsetzung von Maßnahmen werden die zum Teil fehlenden Kontakt- und Kooperationsstrukturen von Trägern in Bezug auf mögliche internationale und nationale Partner genannt; zudem sind vorhandene Strukturen oft „eindimensional“ entwickelt und behindern so die Ansprache von spezifischen Zielgruppen. Im Bereich der Freiwilligendienste bestehen in Teilbereichen weiterhin Kooperations- und Kommunikationsdefizite zwischen Aufnahme- und Entsendeorganisation.</p>
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>besondere Anreizsysteme zur feldübergreifenden Kooperation zu schaffen;</i> • <i>in allen Arbeitsfeldern der Kinder- und Jugendhilfe internationale Kooperationen systematisch zu entwickeln und zu fördern und hierfür geeignete Instrumente (contact-making-Veranstaltungen) einzusetzen;</i> • <i>Träger dabei zu unterstützen, ihr Profil internationaler auszurichten,</i> • <i>die bereits entwickelten Instrumente im Bereich Kooperation/Kommunikation zwischen Entsende- und Aufnahmeorganisationen weiter auszubauen.</i>

	<p>2.4. Transparenz, Qualität der Maßnahmen und Fachkräftequalifizierung (6/10) Das Feld grenzüberschreitender Mobilitätsangebote ist einerseits durch eine hohe Professionalität der Anbieter, Fachkräfte und Angebote charakterisiert. Um das jugendpolitische Ziel der Teilnahme aller Jugendlichen an entsprechenden Maßnahmen umzusetzen, bedarf es jedoch einer umfassenden Verbreiterung und damit verbundenen Qualifizierung auf unterschiedlichen Ebenen und in unterschiedlichen Bereichen.</p> <p>2.4.1. Mobilitätshindernisse durch Fachkräfteentwicklungen</p> <p>Im Bereich der Fachkräfteentwicklung werden als Mobilitätshindernisse genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Mangel an Fachkräften (Personal- und Mitarbeiterstellen) für grenzüberschreitende Mobilitätsangebote und ein sich daraus ergebender Mehrbedarf; • die nicht ausreichende Qualifizierung der Fachkräfte der Kinder- und Jugendhilfe im Themenfeld Mobilität; • die nicht ausreichende Qualifizierung von Personen der formalen Bildung (vor allem Lehrer(innen) für Mobilitätsmaßnahmen; • das weiterhin nicht ausreichend vorhandene qualifizierte Fachpersonal im Bereich der Jugendsozialarbeit für
--	--

	<p>Maßnahmen (insbesondere) im Bereich des Europäischen Freiwilligendienstes sowie die mangelnde internationale/europäische Ausrichtung entsprechender Träger.</p>
	<p>2.4.2. Mobilitätshindernisse durch Angebotsentwicklungen</p> <p>Qualitätssicherung und Qualitätsentwicklung der Angebote ist ein kontinuierlicher Prozess, der vor allem auch durch gesellschaftliche Differenzierungen, gesellschaftliche Entwicklungen und sensiblere gesellschaftliche Wahrnehmungsmuster vorangetrieben wird. Diese Herausforderungen treffen auf eine Trägerstruktur, die ebenfalls kontinuierlichen Veränderungsprozessen unterliegt.</p> <p>Als Mobilitätshindernisse im Bereich der Angebotsentwicklung werden in der Literatur genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nicht ausreichend vorhandene zielgruppenspezifisch abgestufte Programmangebote sowie eingeschränkte Mobilitätsformen; • ein Mangel an inklusiven Maßnahmeangeboten, insbesondere für junge Menschen mit körperlichen und geistigen Behinderungen; • fehlende gemeinsame Qualitätsstandards der Anbieter; • nicht ausreichende Beachtung der vorhandenen Qualitätssicherungsinstrumente durch die Träger; • begrenzte Ressourcen für Qualitätsentwicklung und Qualitätssicherung bei Anbietern; • nicht ausreichende Berücksichtigung von Beteiligungsmöglichkeiten junger Menschen (vor allem von Benachteiligten) an den Maßnahmen (Planung, Umsetzung etc.). <p>In Bezug auf die Freiwilligendienste werden zudem folgende Aspekte als Mobilitätshindernis beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nicht ausreichend vorhandenes Angebot an Begleitseminaren (EVS); • Optimierungsbedarf im Mentor(inn)ensystem (vor allem für benachteiligte Jugendliche); • mangelnder Einsatz von Lernvereinbarungen (Beschreibung, Vereinbarung und Dokumentation von Lernzielen/-prozessen); • die nicht ausreichend entwickelten Qualitätsstandards und Qualitätssicherungssysteme (<i>weltwärts</i>); • nicht ausreichende Angebotsstruktur in Bezug auf zielgruppenspezifische Formate (Dauer, Betreuung; Lernsettings etc.) sowie • mangelnde Qualität in Bezug auf die (fachliche, strukturelle, kommunikative) „Eingliederung“ in die Aufnahmeorganisation und/bzw. die fachliche Qualität (<i>weltwärts</i>).
	<p>Empfehlungen: Es wird</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • für den Bereich der Kinder- und Jugendhilfe (unter Berücksichtigung der Ergebnisse zur Fachkräfteinitiative des BMFSFJ), • für den Bereich der formalen Bildung in Schule, Hochschule und Berufsausbildung, • für den Bereich der frühkindlichen Bildung und Erziehung <p>empfohlen, eine Qualifizierungs- und Unterstützungsoffensive zu planen und umzusetzen, die die Integration von grenzüberschreitenden Mobilitätsaspekten als festen Bestandteil der gesamten Fortbildungs-, Qualifizierungs- und Ausbildungsprogramme vorsieht. Dem Fachkräftemangel ist zudem durch die Förderung von Personalstellen zu begegnen.</p> <p>Für den Bereich der Angebotsentwicklung wird – auf der Basis der Analyse vorhandener Konzepte und Erfahrungen – empfohlen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Entwicklung, Förderung und Umsetzung von inklusiven Maßnahmen verstärkt zu unterstützen; • die Zusammenarbeit der Anbieter von Mobilitätsangeboten mit Partnern aus der Jugendhilfe, der Jugendsozialarbeit, der Jugendberufshilfe etc. (weiter) zu verstärken und diese durch die zur Verfügung Stellung von Ressourcen abzusichern; • einen Verständigungsprozess unter den Anbietern über die Entwicklung und Beschreibung von feldspezifischen Qualitätsstandards zu initiieren bzw. vorhandene Standards zu kommunizieren. <p>Für den Bereich der Freiwilligendienste wird empfohlen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Angebotsstruktur und die Formate zielgruppenadäquater weiter zu entwickeln; vor allem für benachteiligte Jugendliche und bisher kaum erreichte Zielgruppen sollten niederschwellige und zeitlich angepasste Vorbereitungen auf einen Langzeitaufenthalt entwickelt werden; • die spezifischen Schwerpunkte der unterschiedlichen Freiwilligendienste zu schärfen sowie eine Abstimmung und Abgrenzung der Dienste herzustellen; • das vorhandene Angebot an Begleitseminaren zu sichern und zu erhöhen (EVS); • die Rückkehrarbeit und die Nachhaltigkeit zu optimieren; <p>vorhandene Disproportionen (Geschlecht, Alter etc.) zu analysieren und zu beheben.</p>
--	--

	<p>2.5. Vorbereitung, Nachbereitung und Begleitung (3)</p>
--	---

	<p>2.5.1. Fehlende Ressourcen bei der operativen Umsetzung</p> <p>Auf Grund unterschiedlicher Rahmenbedingungen (Förderinstrumente, Arbeitssituation des Trägers, Kommunikationsmöglichkeiten mit den Teilnehmenden etc.) konzentrieren sich grenzüberschreitende Mobilitätsangebote in erster Linie auf die Maßnahmedurchführung; diese wiederum ist – wenn auch unterschiedlich bei Langzeit- und Kurzzeitmaßnahmen akzentuiert - durch besondere Belastungsformen und Belastungsverdichtungen definiert. Als ein Mobilitätshindernis werden in der Literatur die mangelnden Zeit- und Personalressourcen für die Vorbereitung, Begleitung und Nachbereitung von Mobilitätsmaßnahmen genannt; dies gilt insbesondere für die Arbeit mit benachteiligten Zielgruppen, mit Auszubildenden sowie für den Freiwilligendienst.</p>
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>zu überprüfen, inwieweit die vorhandenen Förderinstrumente in Bezug auf die Ausweitung von Begleitungs- und Beratungsangeboten genutzt werden bzw. welche spezifischen Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten entwickelt oder optimiert werden können,</i> • <i>zu analysieren, inwieweit die vorhandenen erhöhten Fördermöglichkeiten für benachteiligte Jugendliche im Rahmen der Freiwilligendienste den aktuellen Problemlagen von Trägern gerecht wird.</i>
	<p>2.6. Fehlende Wertschätzung und Anerkennung grenzüberschreitender Mobilität</p> <p>Die Umsetzung von grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten ist auch auf die Anerkennung und Wertschätzung im Rahmen eines institutionellen oder trägerspezifischen Profils und durch Vorgesetzte angewiesen. Vor allem für den Bereich der Schule wird als Mobilitätshindernis für Jugendliche die mangelnde Unterstützung, Wertschätzung und Anerkennung des Engagements von Lehrer(innen) durch Schulleitungen (Leitungspersonal) genannt.</p>
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird für den Bereich der formalen und nichtformalen Bildungsinstitutionen empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>einen Prozess zu initiieren, der Mobilität in die Leitbilder, die Leitbildentwicklung und die Organisationsentwicklung integriert, um hierüber eine Erhöhung der Anerkennungskultur zu erreichen;</i> • <i>Strategien, Instrumente und Motivationen zu entwickeln bzw. zu fördern, die grenzüberschreitende Mobilitätsangebote als Bestandteil des jeweiligen Aufgabenkanons der Institutionen und Organisationen entwickeln.</i>

	<p><i>Es wird empfohlen zu sondieren, inwieweit Mobilitätsausweise (im Rahmen von Langzeitmaßnahmen, besonders den Freiwilligendiensten) Anerkennung durch Dokumentation und die Erhöhung von Zugangsberechtigungen ermöglichen können. Hierbei sind die Erfahrungen im BuFD, FSJ und FÖJ zu berücksichtigen.</i></p>
--	---

3. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

	<p>3.1. Zugänge und Orientierungen (insbesondere für Benachteiligte) (8)</p> <p>3.1.1. Chancengerechtigkeit</p> <p>Neben eher individuell zu verortenden Mobilitätshindernissen und Hindernissen, die sich aus allgemeinen Rahmenbedingungen von Mobilitätsangeboten ergeben, werden in der Literatur Aspekte benannt, die primär dem Bereich der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zuzuordnen sind. Dabei handelt es sich, zusätzlich zu den bereits an anderer Stelle erwähnten Faktoren, im Bereich Zugänge/ Orientierungen um Hindernisse, die sich</p> <ul style="list-style-type: none"> • aus dem sozio-ökonomischen Status (Lebenslage als Mobilitätshindernis); • aus dem Bildungsstatus (Bildungsbenachteiligung als Mobilitätshindernis); • aus dem sozialräumlichen Status (räumliche Distanz, mangelnde kulturelle Teilhabemöglichkeit als Mobilitätshindernis); • aus der persönlichen kulturellen oder sexuellen Orientierung (Mobilitätshindernis durch befürchtete bzw. tatsächliche Ausgrenzung bei Auslandsmaßnahmen) sowie • aus einer möglichen negativen Etikettierung durch Sonderprogramme (z. B. Maßnahmen für Menschen mit Migrationshintergrund) ergeben.
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, die Zugänge zu entsprechenden Angeboten grundsätzlich zu vereinfachen sowie eine Ansprache-, Kommunikations-, Vernetzungs- und Umsetzungsstrategie zu entwickeln, die sich besonders</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>auf Jugendliche im ländlichen Raum sowie</i> • <i>auf Jugendliche an Haupt-, Regel-, Real- und Berufsschulen konzentriert.</i>

3.2. Mobilitätshindernisse für benachteiligte Jugendliche

Benachteiligten sowie bisher kaum erreichten Jugendlichen **Zugang zu grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten zu ermöglichen**, ist ein wesentliches jugendpolitisches Ziel auf nationaler und europäischer Ebene. Aus diesem Grund und auf Grund der Beschreibungsdichte in der Literatur wird dieser Aspekt an dieser Stelle zusammenfassend – damit in einigen Aspekten auch wiederholend - dargestellt.

3.2.1. Zielgruppenorientierung und Maßnahmequalität

Auf der Ebene der Prozessqualität werden als Mobilitätshindernis für benachteiligte Jugendliche genannt:

- die mangelnde Berücksichtigung der konkreten Lebens-, Lern- und Arbeitsbedingungen benachteiligter Jugendlicher (bei der Planung, Ansprache, Bewerbung, Konzeption und Durchführung von Mobilitätsangeboten) und die damit verbundene Entwicklung von *passgenauen Angeboten*;
- die nicht ausreichend ausgeprägte Kompetenz der jeweiligen zentralen Akteure (Fachkräfte der Jugendsozialarbeit verfügen über nicht ausreichende Erfahrungen/ Kompetenzen im Feld grenzüberschreitender Mobilitätsangebote während Fachkräfte im Bereich grenzüberschreitender Mobilitätsmaßnahmen über nicht ausreichende Erfahrungen/ Kompetenzen im Feld der Jugendsozialarbeit verfügen);
- die mangelnden Ressourcen vor allem kleiner Träger für eine entsprechende Antragstellung und Projektumsetzung;
- die mangelnde Entwicklung von Angeboten in gemischten Gruppen;
- die zu hohen Sprach- und Kommunikationsanforderungen an die Zielgruppe;
- die mangelnde bzw. fehlende Ansprache der Zielgruppe *vor Ort* sowie durch geeignete zielgruppenadäquate Instrumente und Zugänge (Problemaspekte: Informationsüberfluss; komplexe Anforderungen der Förderprogramme und der Maßnahmen; Nutzung ungeeigneter Kommunikationsformen etc.);
- die mangelnde Berücksichtigung der Bedeutung von sekundären Einflussfaktoren auf die Mobilitätsentscheidungen; etwa Motivation und Selbsteinschätzung der Jugendlichen, Bedingungen im Elternhaus und dem sozialen Umfeld etc.;
- die nicht ausreichend entwickelten und vorgehaltenen Vorbereitungs- und Betreuungsangebote im Umfeld von Maßnahmen, aber auch
- die bisher nicht bzw. kaum entwickelten (Mobilitäts-)Konzepte für Jugendliche, die nicht an Mobilitätsmaßnahmen teilnehmen („Daheim-Geblienen-Konzepte“).

	<p>3.2.2. Zielgruppenorientierung und <i>Verlässlichkeit</i></p> <p>Für die Ansprache und Erreichbarkeit von benachteiligten Jugendlichen sind strukturelle Rahmenbedingungen von besonderer Bedeutung. Als Mobilitätshindernisse werden in diesem Zusammenhang genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vorhandene Diskontinuitäten in relevanten Bereichen der Planung und Umsetzung von Mobilitätsangeboten; dies umfasst sowohl die Ebene der <i>Verlässlichkeit der Fördermittel und Förderinstrumente</i> wie auch die Ebene der <i>Verlässlichkeit der Träger</i>; • die mangelnde Berücksichtigung zielgruppenadäquater Zeitvorstellungen und Verfahrensabläufe; dies meint die mögliche Diskrepanz zwischen individuellen Vorstellungen und Bedarfen und den Entscheidungsprozessen auf struktureller Ebene (Dauer zwischen persönlicher Entscheidung und Maßnahmebeginn); • die nicht immer ausreichenden personellen und finanziellen Kapazitäten und Ressourcen bei den Trägern; vor allem in Bezug zum hohen organisatorischen und administrativen Aufwand bei der Planung und Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen; • die nur eingeschränkt vorhandenen Kompetenzen zur Umsetzung von Mobilitätsangeboten im Bereich der Jugendsozialarbeit und der Jugendberufshilfe; • ein nicht immer ausreichend entwickeltes Bewusstsein bei Betreuungspersonen über die Potentiale (<i>Sinn</i>) der Teilnahme an grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten. <p>In der Literatur wird zudem auf das Phänomen <i>des Misstrauens von Jugendlichen</i> (in Bezug auf strukturelle Verlässlichkeit) sowie auf eine <i>Stigmatisierung durch Begriffe</i> in den Förderinstrumenten als Mobilitätshindernis hingewiesen.</p>
	<p>3.2.3. Benachteiligte Jugendliche und Freiwilligendienste</p> <p>Grundsätzlich ist der Freiwilligendienst ein geeignetes Format, um auch benachteiligte Jugendliche anzusprechen. Dieses (jugendpolitische) Ziel wird in der Praxis jedoch nur eingeschränkt erreicht. Neben der grundsätzlichen, in der Zielgruppe der Benachteiligten besonders häufig auftauchenden Frage, welchen Sinn ein freiwilliges, unentgeltliches gesellschaftliches Engagement hat, werden als mögliche Mobilitätshindernisse in Bezug auf die Freiwilligendienste genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die nicht immer gegebene Kultur/ Struktur von Freiwilligendiensten in einigen Aufnahmeländern; • die Defizite und Entwicklungsbedarfe bei der Kooperationsqualität zwischen Entsende- und Aufnahmeorgani-

	<p>sation bei der (persönlichen) Betreuung der Teilnehmenden;</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Mangel an passgenauen Angebotsformaten (Dauer des Freiwilligendienstes, Einsatzmöglichkeiten etc.); • die nicht immer ausreichende Berücksichtigung der spezifischen Anliegen der Freiwilligendienste – z. B. entwicklungspolitische Schwerpunkte bei <i>weltwärts</i> - durch die Entsende- und Aufnahmeorganisationen sowie • ein Mangel an qualifizierten Aufnahmeeinrichtungen.
	<p>3.2.4. Benachteiligte Jugendliche und Sozialleistungen</p> <p>Von besonderer Bedeutung und Brisanz für die Zielgruppe der Benachteiligten ist ein ggf. drohender Verlust von Sozialleistungen durch die Teilnahmen an Langzeitmaßnahmen, insbesondere den Freiwilligendiensten. Dies betrifft:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mögliche Kürzung/ Streichung des Arbeitslosengeldes bei arbeitslosen Jugendlichen; • die mögliche Kürzung/ Streichung des Wohngeldes; • die durch einen Langzeitaufenthalt veränderten Bedarfsrahmenbedingungen in leistungsberechtigten Familien.
	<p>3.2.5. Jugendliche mit erschweren Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt und Mobilität</p> <p>In der Literatur werden, vertiefend und ergänzend zu den bereits beschriebenen allgemeinen Mobilitätshindernissen, für die Gruppe der auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt benachteiligten Jugendlichen folgende Mobilitätshindernisse genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • das durch die Maßnahmen der Arbeitsverwaltung erzeugte <i>Preisdumping bei den Anbietern</i> und den daraus resultierenden Qualitätsverlusten in der Umsetzung von Maßnahmen bei den entsprechenden Anbietern; • die <i>Kultur der Aneinanderreihung von Einzelmaßnahmen</i> der Arbeitsverwaltung (statt der Entwicklung von <i>differenzierten Förderketten</i>); • die nicht immer gegebene Kompatibilität der Förderstrukturen sowie die mangelnde Synchronität der zeitlichen Abläufe zwischen der Internationalen Jugendarbeit und den Regelangeboten aus SGB II/ III; • die Differenz zwischen der Dauer des Antrags- und Bewilligungsverfahrens und der eher kurzfristigen Verfügbarkeit der Teilnehmenden bzw. den (typischen) Verlusten bei der Anzahl der Teilnehmenden in Maßnahmen der Arbeitsverwaltung; • die nicht vorhandene Möglichkeit für arbeitslose Jugendliche, ein Praktikum im Ausland zu absolvieren.

	<p>3.2.6. Jugendliche im ländlichen Raum und Mobilität</p> <p>Differenziert nach geografischen Regionen und abhängig von den lokalen Strukturen und Kulturen vor Ort, kann der ländliche Raum ein Hindernis zur Teilnahme an grenzüberschreitenden Mobilitätsmaßnahmen darstellen. Als konkrete Mobilitätshindernisse werden in diesem Zusammenhang genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mangelhafte verkehrstechnische Anbindung; • die eingeschränkten kulturellen Angebote vor Ort sowie • die nicht ausreichend ausgeprägte Mobilitätskompetenz der Jugendlichen (im Sinne von Kommunikation-/ Sprachkompetenz, interkulturelle Kompetenz, Mobilitätsbereitschaft, physische Fähigkeiten, mobilitätsfördernde Fertigkeiten)
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>im Bereich der Aus- und Fortbildung verstärkt Informationen über die Lebenslagen von benachteiligten Jugendlichen zu vermitteln und eine Sensibilisierung für die unterschiedlichen Teilgruppen zu erreichen;</i> • <i>vorhandene Konzepte und Erfahrungen verstärkt zu kommunizieren;</i> • <i>die Kooperationsstrukturen und die Kooperationsqualität zu optimieren;</i> • <i>eine Strategie zu Entwicklung passgenauer Angebote in Bezug auf die Formate, die Ablaufsynchronität, die Kompatibilität etc. zu entwickeln;</i> • <i>Pilotprojekte zu entwickeln und umzusetzen, die bereits in der Planungsphase die anschließende Implementierung in die Regelarbeit berücksichtigen;</i> • <i>eine Optimierung der Ressourcenausstattung (Personal, Finanzierung etc.) für entsprechende Angebote, Beratung und Begleitung bei den Trägern zu ermöglichen;</i> • <i>einfache, nachvollziehbare und flexible Lösungen für die Sicherung von Sozialleistungen während der Teilnahme an Mobilitätsangeboten zu entwickeln;</i> • <i>die Nachbetreuung von Jugendlichen in Langzeitmaßnahmen zu optimieren;</i> • <i>Instrumente und Maßnahmen zur (strukturellen) Stärkung von Trägern zu entwickeln und umzusetzen, die verstärkt Maßnahmen für benachteiligte Zielgruppen anbieten.</i>
	<p>3.3. Dokumentation und Anerkennungssysteme (7)</p>

	<p>Die Anerkennung und Dokumentation von Lernergebnissen im Bereich der nichtformalen Bildung und die Entwicklung entsprechender Systeme ist ein Schwerpunkt im Bereich der nationalen Umsetzung der EU-Jugendstrategie. Folglich sind damit verbundene Mobilitätshindernisse von besonderer Bedeutung; in der Literatur wird diesbezüglich auf folgende Mobilitätshindernisse hingewiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • auf die mangelnde Anerkennung der erworbenen Erfahrungen und Kompetenzen sowie der grundsätzlichen Potentiale von Mobilitätsmaßnahmen in der Gesellschaft, in gesellschaftlichen (Teil-)Gruppen und der Politik; • auf ein mangelndes Wissen über die (pädagogischen) Wirkungen und Erfolge von Mobilitätsmaßnahmen bei Eltern, Lehrern, Ausbildern etc. und eine damit verbundene Sichtbarkeit des individuellen <i>Mehrwerts (Biografie-Vorteil)</i> • auf weiterhin bestehende oder grundsätzlich vorhandene mangelnde Anerkennungs- und Anrechnungsmöglichkeiten von Mobilitätserfahrungen und dokumentierten Kompetenzentwicklungen im Kontext formaler Bildungsabschlüsse (Schule, Studium, Beruf); dies betrifft nicht nur die Teilnahme, sondern auch die Arbeits- bzw. Leitungstätigkeiten von (ehrenamtlichen, nebenberuflichen) Akteuren; • auf die Unübersichtlichkeit (und Uneinheitlichkeit) der nationalen und europäischen Anerkennungsformen in Bezug auf die Anerkennungsverfahren und –systeme und auf ein Fehlen von Qualitätsstandards; • auf die Unkenntnis der bereits vorhandenen Anerkennungssysteme Europass und Youthpass bei Arbeitgebern, aber auch • auf nicht ausreichend weit verbreitete Fähigkeiten in der Fachszene im Bereich <i>Kompetenzfeststellung/ Kompetenzbeschreibung</i>. <p>Im Rahmen der Beschreibung von Mobilitätshindernissen wird auch auf die <i>Funktionalisierung von Mobilitätserfahrungen</i> in Bezug auf die Erhöhung der Beschäftigungsfähigkeit sowie auf eine mögliche Einbindung in den DQR/ EQR hingewiesen, die ggf. zu angebots- und zielgruppenrelevanten Hindernissen in Bezug auf Programmintention und Trägerintention führen kann.</p>
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>die Wirkungsforschung über nichtformale Lernprozesse sowie über die Wirkungen von Lern- und Kompetenzdokumentationen deutlich zu intensivieren und die Ergebnisse offensiver zu kommunizieren;</i> • <i>ein Konzept und eine Strategie zu entwickeln die dazu beiträgt, die besonderen Lern- und Bildungspotentiale der nichtformalen Bildung zu verdeutlichen (und hierbei auch die berufs- und arbeitsmarktqualifizierenden Aspekte berücksichtigt);</i>

	<ul style="list-style-type: none"> • einen Prozess zu initiieren, der zu mehr Transparenz im Bereich der Anerkennungssysteme beiträgt; • im Bereich der Qualifizierung der Fachkräfte den Aspekt der Kompetenzanalyse und Kompetenzbeschreibung verstärkt zu berücksichtigen im Bereich der Qualifizierung der Fachkräfte den Aspekt der Kompetenzanalyse und Kompetenzbeschreibung verstärkt zu berücksichtigen und hierfür die vorliegenden Erfahrungen im Rahmen nationaler Freiwilligendienste zu nutzen (vgl. etwa Modellprogramm Freiwilligendienste machen kompetent); • eine Anerkennungsoffensive in Kooperation mit zentralen Akteuren und (Medien-) Partnern umzusetzen.
--	--

	<p>3.4. Schule, Studium und Berufsausbildung</p> <p>3.4.1. Mobilität und Bildungsinstitutionen</p> <p>Grundsätzlich stellt die zunehmende zeitliche Belastung und Verdichtung in Schule, Berufsausbildung oder Studium ein Mobilitätshindernis für ein (ehrenamtliches) Engagement in diesem Bereich sowie für eine mögliche Teilnahme an entsprechenden Angeboten dar. Diese <i>schrumpfenden Zeitfenster</i> gehen einher mit einer nicht ausreichenden Berücksichtigung <i>curricular verankerter Mobilitätsfenster</i> in den Bildungsinstitutionen und ihren Lehrplänen. Zudem wird die mangelnde Integration von grenzüberschreitenden Maßnahmen in die Ausbildung von Fachpersonal (z.B. Lehramtsausbildung) und eine entsprechende Anerkennung kritisiert.</p>
	<p>3.4.2. Schule und Mobilität</p> <p>Für den Bereich der Institution Schule werden als grundsätzliche Mobilitätshindernisse genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mangelnde internationale Ausrichtung der Institution; • das Fehlen von unterstützenden politischen Rahmenstrategien für Mobilität; • die mangelnde Repräsentanz von Schüler(innen) aus Förderschulen, Haupt- und Realschulen sowie von verbundenen Schulformen in Mobilitätsmaßnahmen; • die mangelnde Sichtbarkeit und das mangelnde Fördervolumen schulbezogener Mobilitätsprogramme (COMENIUS).
	<p>3.4.3. Berufsausbildung und Mobilität</p>

	<p>Für den Bereich der Berufsausbildung werden als grundsätzliches Mobilitätshindernis genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die mangelnde internationale/ europäische Ausrichtung in die berufliche Erstausbildung oder berufsbegleitende Fortbildung; • das Fehlen von unterstützenden politischen Rahmenstrategien für Mobilität; • ein geringes Wissen bei Ausbildern (und Unternehmen) über die besonderen Effekte von Auslandspraktika auf Auszubildende und junge Arbeitnehmer(innen); • eine mangelnde Anerkennung der erworbenen Erfahrungen, Kompetenzen und Potentiale von Mobilitätsmaßnahmen in der Wirtschaft; • eine nicht in allen Bereichen ausgeprägte Mobilitätskultur in Unternehmen und bei Entscheidungsträgern.
	<p>3.4.4. Klein- und mittelständische Unternehmen und Mobilität</p> <p>Vor allem im Bereich der klein- und mittelständischen Unternehmen verdichten sich spezifische Mobilitätshindernisse. In diesem Zusammenhang werden genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fehlende Auslandskontakte; • ein zu hoher Organisations- und Arbeitsaufwand für Mobilitätsangebote; • ein nicht klar erkennbarer Mehrwert entsprechender Angebote; • unklare Kostenfragen; • Probleme durch Arbeitsausfall; • die fehlende Bereitschaft und fehlende fachliche Voraussetzungen bei den Auszubildenden; • die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Berufsschulen sowie • ein fehlendes Wissen über Möglichkeiten und Potentiale.
	<p>3.4.5. Studium und Mobilität</p> <p>Obwohl durch den Bologna-Prozess die Mobilität von Studierenden deutlich entwickelt wurde und im Vergleich zu anderen Bereichen auf einem hohen aber mittlerweile stagnierenden Niveau stattfindet, gibt es auch im Bereich der Institution Hochschule weiterhin bestehende Mobilitätshindernisse. Genannt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die weiterhin ausstehende Realisierung eines europäischen Hochschulraumes (durch unflexible nationale Regelungen);

	<ul style="list-style-type: none"> • die weiterhin in der Praxis bestehenden Anerkennungsprobleme; • der weiterhin nicht ausreichend sichtbare Nutzeneffekt; • die mangelnde Teilnahme spezifischer Studierendengruppen; vor allem ältere Studierende, Studierende mit Kindern, Studierende, die Versorgungsleistungen erbringen müssen, Studierende aus nichtakademischen Elternhäusern, Teilzeitstudierende, Studierende in berufsbegleitenden Studiengängen.
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, eine Strategie zu entwickeln,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>wie Zeitfenster für Mobilität und curricular verankerte Mobilitätsfenster in die Institutionen integriert werden können;</i> • <i>wie die internationale und interkulturelle Öffnung der Bildungsinstitutionen vorangetrieben werden können und eine Sensibilisierung und Qualifizierung des jeweiligen Leitungs- und Fachpersonals stattfinden kann, damit Mobilität zum Regelfall wird;</i> • <i>wie die Teilnahme an Mobilitätsangeboten zum festen Bestandteil der Fort- und Weiterbildung der jeweiligen Fachkräfte werden kann;</i> • <i>wie die außerhalb der eigenen Ausbildungsinstitution gemachten Teilnahmeerfahrungen und Kompetenzgewinne in der formalen Ausbildung Anerkennung finden können;</i> • <i>wie der Aufwand zur Organisation von grenzüberschreitenden Mobilitätsmaßnahmen reduziert werden und der Arbeitsausfall vor Ort kompensiert werden kann.</i>
	<p>3.5. Fehlende Zusammenarbeit und Vernetzung (9)</p> <p>In Bezug auf grundlegende Fragen der Zusammenarbeit und Vernetzung wird auf die</p> <ul style="list-style-type: none"> • mangelnde Vernetzung der lokalen, regionalen und nationalen Ebenen, • mangelnde Abstimmung zwischen nationalen und europäischen Förderprogrammen, • mangelnde Politikfeld/ Sektor übergreifende Zusammenarbeit, • unterentwickelte Kooperation zwischen nationalen und grenzüberschreitenden Freiwilligendiensten verwiesen.
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, ein Gesamtkonzept zur Mobilität junger Menschen in Abstimmung mit relevan-</i></p>

	<p>ten Partnern zu entwickeln bzw. vorhandene Abstimmungsprozesse (zwischen BMFSFJ, AA, BMZ, BMAS, BMBF u.a.) und Abstimmungsergebnisse deutlicher zu kommunizieren.</p>
--	--

	<p>3.6. Wissen und Forschung Als mögliche Mobilitätshindernisse werden in der Literatur auch Defizite im Bereich von Wissen und Forschung genannt. Hindernisse ergeben sich aus den Konsequenzen</p> <ul style="list-style-type: none"> • einer insgesamt nicht ausreichend entwickelten Forschung im Bereich der nichtformalen Bildung und grenzüberschreitender Mobilitätsprogramme; • fehlender bzw. nicht ausreichend vorhandener Studien zu den Wirkungen von nichtformalen Bildungsprozessen sowie • einem nicht ausreichend entwickelten Forschung-Praxis-Transfer, insbesondere im Bereich Benachteiligte und im Bereich der Freiwilligendienste.
	<p>Empfehlungen: Es wird empfohlen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Höhe der Forschungsmittel sowie die Mittel für den Forschung-Praxis-Transfer deutlich zu erhöhen (z.B. Ausstattung des Forscher-Praktiker Dialoges internationale Jugendarbeit); • die Forschungen im Bereich der formalen Bildung mit den Forschungen der nichtformalen deutlich miteinander zu verzahnen; dies gilt insbesondere für Schnittmengen, die sich aus der Kooperation zwischen beiden Bereichen ergeben; • den Bereich der internationalen und europäischen Forschungszusammenarbeit deutlich zu intensivieren; • die Mittel für entsprechendes Personal an Universitäten, Hochschulen und bei zentralen Bildungsträgern deutlich zu erhöhen; • vorhandene Forschungsergebnisse (v. a. auch aus dem Bereich der nationalen Freiwilligendienste) offensiver zu kommunizieren.

4. Strukturelle Aspekte

	<p>4.1. Verwaltungstechnische Rahmenbedingungen (4)</p> <p>4.1.1. Programme und Programmbedingungen</p> <p>Auf struktureller Ebene bestehen Mobilitätshindernisse durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine nicht durchgehend vorhandene Öffnung lokaler, regionaler und nationaler Förderprogramme bzw. von Modellprojekten (z.B. Jugend Stärken) für Mobilitätsangebote und die damit verbundenen Förderausschlüsse; • fehlende Sektor übergreifende Programme; • eine unflexible Förderpraxis in Bezug auf die Angebotsformen; • einen zu hohen (bürokratischen) Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätsprogrammen, insbesondere für ehrenamtliche Strukturen sowie für Maßnahmen mit Drittländern im EVS-Bereich (Vereinfachung der Förderung und ausreichende Förderung); • verspätete Maßnahmebewilligungen; • eine Engfassung in Bezug auf die Altersgrenzen (nach unten und oben). <p>Mobilitätshindernisse werden zudem in Bezug auf spezifische Mobilitätsformate bzw. Mobilitätsprogramme beschrieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • im Bereich des Europäischen Freiwilligendienstes können antrags- und verwaltungstechnische Voraussetzungen dazu führen, dass Antragsgenehmigung und Projektbeginn zu dicht beieinander liegen. Zudem findet durch die Ausweitung der Altersgruppe nach oben ein Verdrängungswettbewerb zu Gunsten der hochqualifizierten Jugendlichen gegenüber benachteiligten Jugendlichen statt; dieser Prozess wird ggf. durch unterschiedliche nationale Entscheidungsprioritäten in Bezug auf benachteiligte Jugendliche verschärft; • im Bereich der Au-pair-Angebote liegen in einigen europäischen Ländern unterschiedliche Gesamteinschätzungen vor (Arbeitsverhältnis vs. Kulturaustausch/ Jugendbildungsmaßnahme); • in verschiedenen Förderprogrammen und ihren jeweiligen Förderschwerpunkten behindern die allgemeinen Programmbedingungen die Teilnahme von Jugendlichen durch die Begrenzung der Teilnehmendenzahl oder durch Länderbegrenzungen (z. B. bei Tandem).
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, die vorhandenen Förderprogramme</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor übergreifend in Bezug auf die beschriebenen Aspekte zu sichten und anzupassen; • insgesamt für grenzüberschreitende Mobilität zu öffnen und eine Komplementarität herzustellen; • zu vereinfachen und den Bedarfen der unterschiedlichen Zielgruppen anzupassen; • insbesondere durch ihre unterstützende Funktion und Wirkung bei Jugendlichen in schwierigen Statuspassagen zu nutzen; • in Bezug auf ihre Altersbegrenzungen zu überprüfen.
--	---

	<p>4.2. Stipendien und Darlehen (5) Die in der Literatur beschriebenen Mobilitätshindernisse in Bezug auf die Stichwörter Stipendien/Darlehen sind vorwiegend allgemeiner Art (<i>Die Übertragbarkeit von Stipendien/ Darlehen ist erschwert</i>).</p> <p>Als mobilitätsbehindernd werden erwähnt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vorhandene Informationsdefizite (über Stipendien/ Darlehen und ihre verwaltungstechnischen Rahmenbedingungen); • vorhandene administrative und verwaltungstechnische Hürden; • Unübersichtlichkeit für Studierende aus dem Ausland
	<p>Empfehlungen: Es wird empfohlen</p> <ul style="list-style-type: none"> • zu überprüfen, in welchen Segmenten eine tatsächliche Portabilität gegeben ist; • das Informationssystem über Stipendien/ Darlehen in Europa zu verbessern; • zu sondieren, inwieweit eine zentrale europäische Institution einen Beitrag zur Verbesserung der Stipendien- und Darlehensmöglichkeiten in Europa leisten kann.

	<p>4.3. Institutionelle Rahmenbedingungen</p> <p>Grenzüberschreitende Mobilitätsangebote erfordern eine institutionelle Gesamtstruktur, die gute Motivations- und Gelingensbedingungen für die Umsetzung entsprechender Angebote vorhält. Als grundsätzliches Mobilitätshindernis werden in diesem Zusammenhang die zunehmend fragilen Strukturen (mangelnde personelle, finanzielle o-</p>
--	---

	<p>der/und zeitliche Ressourcen) beschrieben. Darüber hinaus bzw. damit zusammenhängend wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die zu starke sektorale Ausrichtung im Bildungsbereich sowie die Trennung zwischen formaler und nichtformaler Bildung (<i>Grenzziehungen statt Grenzüberschreitungen</i>); • die mangelnde strukturelle Integration von Mobilität, Mobilitätskonzepten und Mobilitätsmaßnahmen in die Entwicklung von Organisationen; • die mangelnde strukturelle Integration von Mobilitätskonzepten und Mobilitätsmaßnahmen in die kommunale Jugendhilfeplanung (Engagement Einzelner) sowie die Vernachlässigung der Anregungs- und Beratungsfunktion der Kinder- und Jugendhilfe im Bereich Mobilitätsangebote; • die mangelnde interkulturelle Öffnung von Institutionen (Schulen), Organisationen und Unternehmen sowie eine entsprechende Qualifizierung/Ausbildung des (Leistungs- bzw. Fach-) Personals; • die fehlenden internationalen Lernziele bzw. Mobilitätscurricula (vor allem in Schulen); • die mangelnde integrative Rolle der Schule in Bezug auf Benachteiligte (Migranten) genannt.
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>in Sektor übergreifender Zusammenarbeit und Abstimmung Investitionen in Strukturen und nicht nur Maßnahmen vorzunehmen;</i> • <i>die sektorale Trennung im Bildungsbereich und die Trennung zwischen formaler und nichtformaler Bildung im Rahmen konkreter gemeinsamer Vorhaben und Zielstellungen zu überwinden, ohne die spezifischen Aufgaben und Zugänge zu vernachlässigen;</i> • <i>Mobilität als Prinzip in das gesamte Aufgabenfeld der Kinder- und Jugendhilfe zu übertragen;</i> • <i>verstärkte Anstrengungen durch sektorale Zusammenarbeit zu unternehmen, um strukturelle Ausgrenzungsprozesse von Kindern und Jugendlichen zu beseitigen;</i> • <i>Mobilitätsaspekte verstärkt in den Bereich der frühkindlichen Erziehung/Bildung sowie in den Bereich der Primarschule zu integrieren;</i> • <i>die interkulturelle Öffnung von Institutionen, Organisationen, Verwaltungen etc. zu entwickeln (z. B. Anerkennung von Vielfalt und Differenz, interkulturelle Personalentwicklung, interkulturelle Kommunikationsstrategien etc.).</i>
	<p>4.4. Rechtliche Rahmenbedingungen</p>

	<p>Bei den Mobilitätshindernissen im Bereich der rechtlichen Rahmenbedingungen verweist die Literatur auf die Visa-problematik sowie auf Probleme, die sich aus dem Status von Jugendlichen und unterschiedlichen nationalstaatli-chen Rechtslagen ergeben.</p> <p>4.4.1. Visaproblematik</p> <p>Im Bereich der Visaproblematik werden als Mobilitätshindernis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visaprobleme bei in Deutschland lebenden Jugendlichen ohne deutschen Pass sowie • die zum Teil komplizierte, langwierige und bürokratische Visabeantragung bzw. die Erteilung von Aufenthalts-genehmigungen (Maßnahmen mit/ in Partnerländern der EU-Programme, Europäischer Freiwilligendienst) be-schrieben.
	<p>4.4.2. Status von Jugendlichen und (nationalstaatliche) Rechtslagen</p> <p>Auf Grund unterschiedlicher nationalstaatlicher Rechtslagen sowie unterschiedlicher rechtlicher Einordnungen von Statussituationen ergeben sich bei Auslandsmaßnahmen und bei Maßnahmen mit Hin- und Rückbegegnung Mobili-tätshindernisse. Im Detail werden genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unklarheiten in Bezug auf den rechtlichen Status von Jugendlichen in Statuspassagen (z.B. Schulabgänger - Ausbildungsbeginn), die ein Auslandspraktikum durchführen wollen; • Unklarheiten in Bezug auf den Status durch unterschiedliche nationale Zuordnungen (z.B. Doktorand/ For-scher: Student, Angestellter, Stipendiat); • Unklarheiten in Bezug auf den Rechts- und Versicherungsstatus bei Praktika (Praktikanten und Institutionen müssen oft vertragliche Einzelfalllösung finden); • mögliche Folgen für die Fortzahlung von Sozialleistungen (z.B. Kindergeld, Waisenrente); • mangelnde Förderfähigkeit eines Praktikum; • vorhandene rechtliche und versicherungsrechtliche Hürden bei Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen der beruf-lichen Ausbildung (Sozialversicherung, Dauer und Vergütung der Ausbildung); • zum Teil fehlender rechtlich vergleichbarer Status von Teilnehmenden an Freiwilligendiensten (EVS) in den Aufnahmeländern sowie Spannungsverhältnis zwischen Freiwilligkeit/ Engagement und Praktikum/ Ausbil-dung; • vereinzelt Schwierigkeiten mit minderjährigen Schüler(inne)n aus dem Ausland auf Grund nationaler Rechts-vorschriften (z.B. in Frankreich) im Rahmen von Hin- und Rückbegegnungen. <p>Da rechtliche Rahmenbedingungen sich besonders negativ auf benachteiligte Jugendliche auswirken (können), wird an dieser Stelle auf die genannten Mobilitätshindernisse im <i>Exkurs Mobilitätshindernisse für benachteiligte Jugend-</i></p>

	liche verwiesen.
	<p>Empfehlungen: Es wird empfohlen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Visagebühren für Teilnehmende an Mobilitätsmaßnahmen abzuschaffen und dafür verlässliche Regelungen zu schaffen; • die offenen Statusfragen im Interesse der Teilnehmenden zu klären und zu beseitigen; • eine verbesserte Aufklärung über Rechtsansprüche im Bereich soziale Sicherheit/ Gesundheit (und weiterer Rechtsansprüche) zu betreiben; • Verwaltungsmitarbeitende in mobilitätsrelevanten Arbeitsfeldern (Ausländerbehörde etc.) für rechtliche Fragen zum Thema grenzüberschreitende Mobilität zu qualifizieren; • eine Rechtsgleichheit herzustellen mit Bürgern des Aufnahmelandes (z.B. auf der Basis von Mobilitätsausweisen).

	<p>4.5. Finanzielle Rahmenbedingungen Voraussetzung für die Teilnahme an grenzüberschreitenden Mobilitätsangeboten zu Lernzwecken ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Programme sowie eine vorhandene Finanzierungsmöglichkeit durch die Teilnehmenden.</p>
	<p>4.5.1. Mobilität und Budgets Als Mobilitätshindernis werden genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die nicht ausreichend vorhandenen Förderbudgets (Antragsquantität/ Nachfrage größer als Finanzierungsmöglichkeiten) in nationalen und internationalen Förderprogrammen und die darin begründeten Antragsablehnungen); • die mangelnde finanzielle Ausstattung nationalstaatlicher und kommunaler Haushalte zur Entwicklung/ Gestaltung von Mobilitätsangeboten; • die hohen Kosten bei Projekten und Maßnahmen mit EU-Partnerländern, insbesondere in Kombination mit Rückbegegnungen; • die mangelnde Finanzausstattung der Programme für vorbereitende und begleitende Unterstützungsangebote, vor allem für benachteiligte Zielgruppen; • die nicht ausreichende finanzielle Unterstützung für Berufstätige durch Stipendien, Förderungen etc.

	<p>4.5.2. Mobilität und Finanzierungsmöglichkeiten Als Mobilitätshindernis werden genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • grundsätzliche Finanzierungsprobleme für spezifische Teilnehmendengruppen (hier vor allem Auszubildende, Studierende, Migranten, Benachteiligte, sozial Schwache etc.); diese Finanzierungsprobleme erhöhen sich noch bei Fernbegegnungen; • der in bestimmten Fällen bestehende Wegfall bzw. die Aussetzung von Sozialtransferleistungen; • die für den Einzelfall nicht vorhandene Passgenauigkeit von (rigiden) Finanzierungsregelungen und den individuellen Bedürfnissen vor allem benachteiligter Jugendlicher (fehlende flexible Subventionsprogramme).
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, darauf hin zu wirken,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>die europäischen und nationalen Förderbudgets zu erhöhen;</i> • <i>eine Sektor übergreifende Finanzierung zu ermöglichen;</i> • <i>die Teilnahmekosten vor allem für benachteiligte Jugendliche zu verringern;</i> • <i>die drohenden Verluste von Sozialleistungen bei der Teilnahme an Mobilitätsmaßnahmen auszuschließen;</i> • <i>die strukturellen Rahmenbedingungen von Trägern/ Anbietern grenzüberschreitender Mobilitätsangebote zu verbessern;</i> • <i>Finanzierungsmodelle zu entwickeln, die differenzierte Unterstützungen für spezifische Zielgruppen (Benachteiligte) ermöglichen.</i>

5. Politisch-gesellschaftliche Aspekte

	<p>Ergänzend oder bekräftigend zu den bisher angeführten Mobilitätshindernissen lassen sich aus der Literatur einige Aspekte herausfiltern, die eine besondere Schnittmenge zur politischen Gestaltung der Gesellschaft haben. In diesem Kontext werden als Mobilitätshindernis genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die nicht ausreichend entwickelte Kultur der Anerkennung von Vielfalt, Differenz und grenzüberschreitender Mobilität in der Gesellschaft (<i>Willkommenskultur</i>) • die mangelnde Präsenz der Potentiale grenzüberschreitender Mobilität in der nationalen Bildungsdebatte;
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> • die Behinderung einer Sektor übergreifenden politischen Strategie durch zu stark verbreitetes politisches Ressortdenken; • die fehlenden (politischen) Entwicklungspläne, vor allem im kommunalen und regionalen Bereich; • die vorhandene Differenz zwischen (politischer/ gesellschaftlicher) Integrationsforderung für spezifische Gruppen in Mobilitätsangebote und den tatsächlich bestehenden Fördermöglichkeiten; • die mangelnde Unterstützung – eher Behinderung - der Mobilität von Migrant(inn)en von nationalstaatlicher Seite (Integration und Mobilität werden primär als Gegensatz verstanden); • die Kulturalisierung von sozialen Problemlagen (vor allem in Bezug auf Migrant(inn)en); • die (politischen) Zusagen im Bereich <i>Anerkennung von grenzüberschreitenden Mobilitätsmaßnahmen zu Lernzwecken</i> und die tatsächliche Anerkennungsrealität; • das mangelnde Engagement der Mitgliedsstaaten und der Wirtschaft.
	<p>Empfehlungen: <i>Es wird empfohlen, eine Sektor übergreifende Strategie zu entwickeln,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>die zur interkulturellen und internationalen Öffnung und zur Entwicklung einer Willkommenskultur beiträgt;</i> • <i>die vorwiegend national geführten Bildungsdebatten internationalisiert und europäisiert;</i> • <i>um lokale, regionale, landes- und bundesweite Entwicklungspläne für mehr Mobilität zu entwickeln;</i> • <i>um strukturelle Ausgrenzungsprozesse, die zu einer mangelnden Teilnahme an Mobilitätsangeboten führen, zu beseitigen.</i> <p><i>Es wird empfohlen, die bereits vorhandenen europäischen Strategien verstärkt im nationalen Kontext umzusetzen.</i></p>

Anmerkungen zu den Texten

Die Textsynopse erhebt nicht den Anspruch, alle Texte erfasst zu haben, die sich mit Mobilitätshindernissen junger Menschen auseinandersetzen. Aus Sicht der Autoren liefern weitere Texte jedoch keinen zusätzlichen substanziellen Erkenntnisgewinn.

Für die Erstellung dieser Synopse wurden ca. 230 Textfundstellen verarbeitet; dies waren vor allem Analysen, Berichte, Stellungnahmen und wissenschaftliche Untersuchungen der letzten 6 Jahren, die sich mit grenzüberschreitender Mobilität junger Menschen auseinandergesetzt haben. Berücksichtigt wurden vereinzelt auch Texte, die sich mit nationalen Freiwilligendiensten beschäftigen, wenn diese Hinweise und Empfehlungen für grenzüberschreitende Freiwilligendienste enthielten. Trotz unterschiedlichen Erscheinungsdatums beschreiben die verwendeten Texte nach Ansicht der Autoren die weiterhin bestehenden Mobilitätshindernisse; dies trifft auch dann zu, wenn vereinzelt und/ oder modellhaft Maßnahmen ergriffen worden sind, bestehende Hindernisse zu beseitigen.

Einige Mobilitätshindernisse bzw. Hindernisbereiche werden – aus ganz unterschiedlichen Gründen – in fast allen zentralen Texten erwähnt; andere wiederum sind lediglich in einem einzigen Dokument genannt. Aus der Häufigkeit der Nennung spezifischer Mobilitätshindernisse kann aus Sicht der Autoren nicht unmittelbar die Bedeutung/ Gewichtung dieses Hindernisses abgeleitet werden.

Darstellung der Ergebnisse

- a) Zahlreiche Texte beschreiben die Mobilitätshindernisse an Hand der Gliederung des Textes *Empfehlungen des Rates: Jugend in Bewegung – die Mobilität junger Menschen zu Lernzwecken fördern* (2011; 11-Punkte-Plan). Die folgende Textsynopse orientiert sich an einer mit dem BMFSFJ abgestimmten Gliederungsstruktur auf Basis des 11-Punkte-Plans der Ratsempfehlung. Der 11-Punkte-Plan bildet sich in den Gliederungspunkten der Übersicht über die Mobilitätshindernisse ab und wird grafisch angezeigt durch kursiv gesetzte Ziffern hinter den Überschriften.
- b) Die Zuordnungsmöglichkeit von beschriebenen Mobilitätshindernissen zu verschiedenen Bereichen/ Aspekten macht deutlich, dass einzelne Hindernisse in sich mehrdimensional sind und sich einer eindeutigen und monokausalen Zuordnung entziehen (mangelnde Fremdsprachkompetenz ist sowohl ein individuell wie auch strukturell begründbares Hindernis).
- c) Einige Beschreibungen listen Mobilitätshindernisse in zusammenfassender Form (Aufzählung) auf; dort wo es angemessen erschien, wurden diese Aufzählungen auf die vorgegebene Gliederung der Synopse verteilt. Für die Zielgruppe *Benachteiligte*² wurde auf Grund der Bedeutung und der Auseinandersetzungshäufigkeit ein Textschwerpunkt in die Übersicht integriert. Dort, wo Hindernisse in Bezug auf Freiwilligendienste formuliert worden sind, wurde – falls erkennbar – der jeweilige Freiwilligendienst genannt.

² Eine Definition des Begriffes Benachteiligte wird in dieser Übersicht nicht vorgenommen, da die Quelltexte hierüber entweder keine Auskunft geben oder/ und verschiedene Definitionen diesen Texten zu Grunde liegen.