

DEUTSCH-FRANZÖSISCH-  
SCHWEIZERISCHE  
OBERRHEINKONFERENZ



CONFERENCE  
FRANCO-GERMANO-SUISSE  
DU RHIN SUPERIEUR

**Stellungnahme des Oberrheins zum  
Grünbuch der Europäischen Kommission  
„Die Mobilität junger Menschen zu Lernzwecken fördern“**

{ KOM (2009) 329 }

**10.12.2009**

## **A. Vorbemerkungen**

Die vorliegende Stellungnahme gibt die Erfahrungen, Diskussionen und Anregungen eines der wichtigsten grenzüberschreitenden Gebiete in Europa wieder, das 21.000 qm Fläche umfasst, in dem knapp 6 Millionen Menschen leben, dessen BIP ( 165 Mrd. Euro) und Erwerbsbevölkerung (über 3 Mio.) einem kleinen Mitgliedstaat entsprechen und in dem die Mitgliedstaaten Deutschland und Frankreich an den Drittstaat Schweiz angrenzen.

Dieses grenzüberschreitende Gebiet verfügt über eine mehr als 50-jährige Geschichte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. In dieser Zeit sind viele wichtige Maßnahmen zum Aufbau einer gemeinsamen Region durchgeführt worden und die Region Oberrhein befindet sich aktuell auf dem Weg zur ersten europäischen grenzüberschreitenden trinationalen Metropolregion. Trotz aller Errungenschaften bleiben auch am Oberrhein viele Handlungsfelder offen, an denen die Grenzen der bisherigen europäischen Praktiken deutlich werden.

So bedeutet geographische Nähe nicht automatisch die Möglichkeit zu räumlicher Mobilität, da dafür die personellen und infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden müssen.

Um beispielsweise das europäische Recht auf Personenfreizügigkeit in Grenzregionen aktiv umzusetzen, werden sprachlich und interkulturell qualifizierte Personen benötigt. Gleichfalls bedarf es eines engmaschigen Transportnetzes im ÖPNV, um die Mobilität über die Grenzen hinweg zu ermöglichen.

Diese Faktoren sind wichtige Voraussetzungen um die Mobilität zu Lernzwecken insbesondere junger Menschen zu ermöglichen. Zum Beispiel verfügen Jugendliche im Alter von 16-35 Jahren aufgrund ihres Alters und ihrer finanziellen Lage ohne eigenes Einkommen in der Regel über keine individuellen Transportmöglichkeiten, so dass sie auf ein funktionierendes grenzüberschreitendes ÖPNV-Transportnetz angewiesen sind.

Die gemeinsame Stellungnahme verfolgt ein doppeltes Ziel: sie möchte einerseits die langjährige Kooperationserfahrung der Region Oberrhein weitergeben, andererseits aber auch auf die Hindernisse und Bedürfnisse aufmerksam machen, mit denen die Region aktuell konfrontiert ist. Ohne Unterstützung in den Problemfeldern wird das gemeinsame Fortkommen zukünftig nur mühsam unter hohem Zeit- und Personalaufwand in Einzelbereichen möglich sein.

Das vorliegende Dokument ist das Ergebnis eines trilateralen Arbeitsprozesses, an dem eine Vielzahl von Akteuren aus unterschiedlichen Bildungsebenen und -bereichen der trinationalen Oberrheinregion beteiligt waren.

Gerade die Bildungslandschaft am Oberrhein zeichnet sich durch eine extrem große Vielfalt der Systeme und Akteure aus. Nicht nur treffen drei Nationalstaaten mit ihren insgesamt acht schulischen Bildungssystemen zusammen, sondern die Region verfügt auf dem Weg zur Wissensregion über ein weit verzweigtes Netz an außerschulischen Bildungsakteuren.

Im Bemühen um die Darstellung der Kontinuität in der Ausbildung eines Jugendlichen - kein Abschluss ohne Anschluss - reicht die Bandbreite der Beiträge von der schulischen Bildung bis zu beruflicher Aus- und Weiterbildung und Hochschulbildung. Die Anregungen, Vorschläge und Erfahrungshintergründe der Beteiligten sind in diesem Arbeitsprozess daher bewusst auf einer sehr breiten Basis gehalten.

Um der Interessenslage möglichst vieler Akteure in dieser Stellungnahme Ausdruck zu verleihen, wurde bei der Beantwortung der Fragen des Grünbuches wenn möglich eine Synthese erstellt. Stellenweise werden jedoch die unterschiedlichen Beiträge nebeneinander wiedergegeben, da die Bedingungen und Bedürfnisse der Partner zu unterschiedlich sind. Daher lassen sich Wiederholungen oder Gegensätze in der Stellungnahme nicht vermeiden. Generell wurde auf die

Darstellung von pointierten Einzelproblemen zugunsten von allgemeingültigeren Problembereichen mit Beispielen verzichtet. Gerne sind die Verfasser aber bereit, in einem weiteren Schritt ihre Erfahrungen detaillierter darzulegen.

Beteiligt haben sich an der Erstellung dieser Stellungnahme:

- der grenzüberschreitende Universitätsverbund der Universitäten des Oberrheines EUCOR
- Institutionen der Weiterbildung
- verschiedene Partner der beruflichen Erstausbildung
- die Schulverwaltungen aus der Arbeitsgruppe Erziehung und Bildung der Oberrheinkonferenz

Insofern können die Inhalte dieser Stellungnahme als repräsentativ für die wichtigsten grenzüberschreitenden Bildungsakteure aus Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura sowie der Region Alsace gelten.

Die deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz hat diesen intraregionalen Reflexionsprozess initiiert, ihn von Anfang an aktiv unterstützt und sich dabei als zentrale grenzüberschreitende Plattform des Oberrheins erwiesen.

Mit der Unterschrift verbinden wir den Wunsch, dass die in der vorliegenden Stellungnahme dokumentierten Inhalte die weiteren Arbeiten auf der Europäischen Ebene im positiven Sinne fördern mögen. Zugleich unterstreichen alle Akteure ihren Willen und ihre Bereitschaft, den Europäischen Institutionen als aktiver Partner bei der Verwirklichung der europäischen Einheit zur Verfügung zu stehen und ihre Erfahrungen und Anregungen konstruktiv in diesen Prozess einzubringen.

## **B. Antworten zu den Fragen des Grünbuchs**

### **1. VORBEREITUNG AUF EINE PHASE DER MOBILITÄT ZU LERNZWECKEN**

#### **1.1. Information und Beratung**

*Wie kann die Verfügbarkeit von Informationen und Beratung zum Thema Mobilität verbessert werden? Teilen Sie uns bitte Beispiele bewährter Verfahren sowie entsprechende Werkzeuge und Möglichkeiten zur Verbreitung solcher Information mit.*

Die verschiedenen Partner und Akteure, die sich innerhalb des Oberrheins mit Fragen und Aspekten der Mobilitätsförderung befassen, stellen zunächst fest, dass die Antworten zur Verfügbarkeit von Informationen und Beratungsangeboten zum Thema abhängig von den betroffenen Zielgruppen unterschiedlich ausfallen müssen.

So besteht zum einen Übereinstimmung mit der Einschätzung der Kommission darüber, dass für die Zielgruppe der Studierenden durchaus ein reichhaltiges Angebot und eine vergleichsmäßig gute Beratung existieren.

Dagegen stellt sich auf der anderen Seite die Situation für die weiteren Zielgruppen – insbesondere Schüler und Auszubildende – grundsätzlich anders dar. So sehen die Akteure aus der schulischen Allgemeinbildung sowie aus der beruflichen Aus- und Weiterbildung ein unzureichendes Informations- und Beratungsangebot, vor allem was die vor Ort-Beratung betrifft.

Angesichts der Bestrebungen, gerade die Mobilität junger Menschen in der schulischen und in der nicht akademischen beruflichen Ausbildung zu fördern und vor dem Hintergrund der mangelnden Kenntnisse zu bestehenden Möglichkeiten, ergibt sich für diese Zielgruppen großer Beratungsbedarf.

Dabei sollte berücksichtigt werden, dass bei diesen Zielgruppen, insbesondere bei Schülern, nicht dieselbe Selbständigkeit bei der Informationsbeschaffung zu erwarten ist wie z.B. bei Studierenden. Beratung sollte hier planvoll und proaktiv betrieben werden, über eine direkte Ansprache der Betroffenen stattfinden und eine gezielt individualisierte Informationsdarbietung ermöglichen.

Dies setzt flächendeckend die Anwesenheit kompetenter Ansprechpartner vor Ort voraus, die mit den jeweils spezifischen Bedürfnissen vertraut und in der Lage sind, maßgeschneiderte Mobilitätsangebote zu machen, die der jeweiligen Lebens- und Ausbildungssituation angepasst sind. Gerade in der entscheidenden Phase der Berufsorientierung innerhalb der schulischen Ausbildung sollten Beratungslehrer das Thema Mobilität systematisch mit einbeziehen, bestehende Ängste und Unwissen abbauen und somit dazu beitragen, dass eine Phase der Mobilität als selbstverständlicher Bestandteil des Ausbildungswegdegangs angenommen wird. Zusätzlich ist aber in der Beratung auch die stärkere Berücksichtigung der praktischen Bezüge hinsichtlich einer Mobilitätsphase erforderlich. Gerade hier besteht großer Informationsbedarf zu konkreten Fragen, um psychologische Barrieren abzubauen und zur Mobilität zu motivieren (s. 1.2.).

Damit verbunden ist ein erheblicher Mehraufwand für die mit entsprechendem Beratungsauftrag versehenen Personen, der bei Maßnahmen zur Sensibilisierung und durch Qualifizierung und Mittelausstattung berücksichtigt werden muss (s. 3.1).

Generell sind sich die Akteure und Partner entlang des Oberrheines einig, dass bedingt durch die Vielzahl der Programme eine große Unübersichtlichkeit herrscht, welche die Zugänglichkeit einschränkt und im Einzelfall die Auswahl des passenden Programms erschwert.

Mit dem durch das Grünbuch eingeleiteten Prozess besteht die Chance, ein Referenzwerk zu erstellen, das die Gesamtheit der eingerichteten Maßnahmen aufnimmt und in einem Überblick darstellt, möglichst auch unter Einbeziehung von Mobilitätsinitiativen in Grenzräumen. Darüber hinaus sollten die bestehenden Informationen zentral in einer Internet-Plattform zusammengefasst werden, die als „Mobilitäts-Datenbank“ den Zugang zu Programmen den Zielgruppen und Lebenssituationen entsprechend erleichtern sollte. Informationen über zielgruppenspezifische Finanzierungsmöglichkeiten sollten dabei ein wichtiger Bestandteil sein.

#### Bewährte Verfahren:

Die Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz bildet den institutionellen Rahmen der grenzüberschreitenden regionalen Zusammenarbeit im Oberrheingebiet. Sie setzt sich mit ihren 13 Arbeitsgruppen dafür ein, das Zusammenleben der Bürger aus der Südpfalz, aus Baden, dem Elsass und der Nordwestschweiz weiter zu erleichtern und zu bereichern – und zugleich den Oberrheinraum zu einem grenzüberschreitenden Modell für Europa weiterzuentwickeln. Rund 700 Experten aus den deutschen, französischen und schweizerischen Fachverwaltungen arbeiten kontinuierlich an diesem gemeinsamen Projekt zusammen. Sie treten für das gegenseitige Verständnis für Kultur und Mentalität der Nachbarn ein, stehen in ständigem Informationsaustausch und entwickeln konkrete Projekte. Damit hat sich die Oberrheinkonferenz zentrale grenzüberschreitende Informations- und Koordinationsgremium am Oberrhein festigen und zu einem echten Ideen- und Projektpool entwickeln können.

In der Arbeitsgruppe „Erziehung und Bildung“ kommen die Vertreter der Ausbildungseinrichtungen der drei Länder zusammen. Gegenwärtig arbeiten über 50 Fachleute im Rahmen der Oberrheinkonferenz daran, den gegenseitigen Austausch im Bereich Erziehung und Bildung zu erleichtern. Die AG unterstützt die Annäherung und Zusammenarbeit bei den Erziehungssystemen und den Lehrgängen der Berufsbildung. Zur Förderung der Mehrsprachigkeit in der Oberrheinregion konzipiert und begleitet die Arbeitsgruppe verschiedene Austauschprogramme zwischen Schülern, Lehrern und Schulen, ist für den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Regionen am Oberrhein zuständig und entwickelt gemeinsame bildungspolitische Initiativen auf regionaler Ebene.

Innerhalb der AG werden von dem Expertenausschuss „Echanges“ die Strukturen und praktischen Vorgehensweisen festgelegt, mit denen der Schüleraustausch, Klassenaustausch sowie der Austausch einzelner Schüler und Lehrer erleichtert und intensiviert werden soll.

Die Arbeitsgruppe „Wirtschaftspolitik“ der Oberrheinkonferenz setzt sich dafür ein, das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Teilregionen am Oberrhein zu beschleunigen und Unternehmen wie Bürgern den Alltag zu erleichtern. Innerhalb dieser AG arbeitet der Expertenausschuss „Berufsbildung“ als Netzwerk in der beruflichen Bildung und koordiniert die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der für Berufsbildung zuständigen Stellen am Oberrhein. Das strategische Ziel des Expertenausschusses ist es, die trinationale Zusammenarbeit in der beruflichen Bildung am Oberrhein zu stabilisieren, weiterzuentwickeln- und ggfs. zu fördern. Ein Schwerpunkt dabei ist die Entwicklung und Förderung der beruflichen Mobilität am Oberrhein. Diese Zielsetzung wird insbesondere mit dem Projekt Euregio-Zertifikat verfolgt, das im Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz zur Verbesserung der beruflichen Mobilität bereits während der Ausbildung beiträgt, um so möglichst viele Auszubildende am Oberrhein grenzübergreifend berufliche Erfahrungen sammeln zu lassen.

<http://www.oberrheinkonferenz.org/>

Die Universitäten am Oberrhein (Straßburg, Mulhouse, Basel, Freiburg und Karlsruhe) haben sich im Jahre 1989 zu einem trinationalen grenzüberschreitenden Zweckverband unter dem Namen Europäische Konföderation der Oberrheinischen Universitäten (Eucor) zusammengeschlossen, mit dem Ziel die grenzüberschreitende Studierendenmobilität zu fördern. Studierende einer Eucor-Universität sind potentiell Studierende aller Universitäten des Verbundes. Sie genießen an den anderen oberrheinischen Universitäten die gleichen Benützungrechte und Vergünstigungen wie an ihrer Heimatuniversität.

Der gemeinsame Wunsch der Partneruniversitäten war von Anfang an, grenzüberschreitend in Lehre und Forschung zusammenzuarbeiten, um Kompetenzen und Wissen auszutauschen und damit das Angebot für Studierende, Lehrende und Forscher zu bereichern.

Die Zusammenarbeit reicht vom einfachen Studierenden-, Lehrenden- oder Forscheraustausch bis zur Anerkennung der Studienleistungen oder Einrichtung von integrierten Studiengängen und gemeinsamen Forschungsprojekten.

Seit der Gründung von Eucor wurden eine große Anzahl grenzüberschreitender wissenschaftlicher, pädagogischer, administrativer und/oder technischer Projekte zwischen den Mitgliedsuniversitäten mit Unterstützung der europäischen Union und nationaler regionaler und/oder lokaler Instanzen durchgeführt.

Insbesondere im Rahmen des Projekts Eucor Virtuale, kofinanziert durch das Programm INTERREG IIIA, wurden weitreichende Maßnahmen umgesetzt, um den Bekanntheitsgrad und die Attraktivität von Eucor zu steigern - Erstellung von Kommunikationsdokumenten, Durchführung von Werbemaßnahmen, Einrichtung gemeinsamer und abgestimmter Verfahren für die Einschreibung der Studierenden usw. – um die Mobilität der Studierenden im Oberrheingebiet zu fördern.

<http://www.eucor-uni.org/>

Die Regionalbüros für berufliche Fortbildung in Baden-Württemberg sind regionale Zusammenschlüsse von Bildungsträgern und werden aus Mitteln des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg und des Europäischen Sozialfonds finanziert. Ziel ist es, die Transparenz des Weiterbildungsmarktes im regionalen Umfeld zu erhöhen und ein weiterbildungsfreundliches Klima zu schaffen. Zu den Aufgaben gehören Information der Öffentlichkeit und Beratungen für Bildungsinteressierte, Marketing und öffentlichkeitswirksame Aktionen, Erhebung von Qualifizierungsbedarf und Trendstudien.

Das Programm „Boussole“ der Region Elsass unterstützt die an einer elsässischen Universität eingeschriebenen Studenten finanziell und organisatorisch bei der Durchführung eines Studienaufenthalts oder eines Praktikums im Ausland. Seit 1992 wurden insgesamt 19 Mio. € an Mitteln aufgewandt und mehr als 16000 Studenten gefördert. Die Programm-Internetseite verfügt über eine Datenbank, die die Suche nach dem geeigneten Zielort entsprechend der gewünschten Disziplin erleichtert. Ein Wettbewerb prämiert den besten Praktikumsbericht.

<http://boussole.region-alsace.eu/>

## 1.2. Anreize und Motivation

*Wie können jungen Menschen bessere Anreize geboten werden und wie können sie besser dazu motiviert werden, eine Mobilitätsphase zu absolvieren?*

*Welche Vorgehensweise sollte für eine größtmögliche Wirkung gewählt werden?*

*Geben Sie bitte konkrete Beispiele bewährter Verfahren in diesem Bereich an.*

*Worin bestehen Ihrer Ansicht nach für junge Menschen die wichtigsten Hindernisse, die sie davon abhalten, eine Auslandsaufgabe zu machen?*

Maßnahmen zur Steigerung der Anreize und Motivation eine Mobilitätsphase durchzuführen, müssen sich ebenfalls an nach Alters- und Zielgruppen verschieden ausgeprägten Situationen und Bedürfnissen ausrichten.

Im Rahmen der schulischen Ausbildung besteht zum einen die Chance, durch eine möglichst frühzeitige Sensibilisierung, spätestens aber zum Zeitpunkt der berufsorientierenden Beratung, Unwissen und mentale Hürden abzubauen. Andererseits stellt sich gerade hier das Problem, den direkten Nutzen einer Mobilitätsphase anschaulich zu vermitteln, insofern er für die Betroffenen abstrakt bleibt und in die fernere Zukunft verlegt wird.

Vor diesem Hintergrund sollte schon in der Schule Mobilität erfahrbar sein, z.B. im Rahmen von Partnerschaften, Klassenfahrten, Austauschaktivitäten usw. Im direkten Umfeld der Schüler haben die Lehrer, vor allem aber auch die Eltern, die besondere Aufgabe und Verantwortung, mit kompetenter Unterstützung von außenstehenden Einrichtungen, Mobilität als normalen und bereichernden Bestandteil des Ausbildungswegs vermitteln.

Verschiedene weitere Aspekte sollten hier ebenfalls zum Tragen kommen. Zum einen sollte der zeitliche Mehraufwand einer Mobilitätsphase stärkere Berücksichtigung erfahren angesichts der Signale von Bildungsinstitutionen und Arbeitswelt, die Ausbildung möglichst zügig abzuschließen. Darüber hinaus müssen Arbeitgeber ihr Interesse an international qualifiziertem Personal deutlicher machen. Zum anderen ist es notwendig, systematisch aufzuzeigen, wie sich Mobilität auf den Ausbildungsweg und die Erwerbsbiographie auswirkt, z.B. durch Einbeziehung der Erfahrung von durch Mobilitätsmaßnahmen Begünstigten und – wissenschaftlich fundiert – durch Biographiestudien. Schließlich können innovative Kommunikationskonzepte dazu beitragen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, z.B. indem sie an Erfolge der Popkultur anknüpfen oder über Visiokonferenzen, virtuelle Lernplattformen usw. die spielerische Auseinandersetzung mit Mobilität ermöglichen,

Spätestens in der Phase der Berufsorientierung sollte damit begonnen werden, eine zukünftige Mobilitätsphase konkret einzuplanen und vorzubereiten auf der Grundlage einer angepassten und bedarfsgerechten individuellen Beratung vor Ort, so dass sich die Beteiligten frühzeitig mit der Organisation befassen können (s. 1.1.).

Über die im Vorfeld bestehenden Ängste und psychologischen Barrieren hinaus, bestehen im weiteren Verlauf vor allem für Auszubildende, Praktikanten, Studierende eine Reihe praktischer Hindernisse bei der Umsetzung einer Mobilitätsphase, die sich je nach Zielgruppe unterschiedlich ausprägen.

- Der mit einer Mobilitätsphase verbundene Kostenaufwand stellt ein entscheidendes Hindernis dar, insbesondere für sozial und wirtschaftlich schlechter Gestellte. Verbunden mit dem Problem des nicht erkennbaren und unmittelbaren Nutzens von Mobilität, wird diese dann zum verzichtbaren Luxus für viele. Insofern stellt sich die Frage, ob das Zuschuss-Modell für bestimmte Personengruppen ausreichend ist. In diesem Zusammenhang wäre auch die Einführung eines „Mobilitätsgutscheines“ nach Vorbild des Bildungsgutscheines zu bedenken.

Darüber hinaus besteht ein weiteres Problem in z.T. sehr rigiden Regelungen der existierenden Finanzierungsmöglichkeiten, die Einzelfällen und individuellen Bedürfnissen oftmals nicht gerecht werden können, v.a. für die Zielgruppen der nicht Studierenden. Einen Hinderungsgrund stellen ebenfalls die oftmals komplizierten Antragswege zu finanziellen Unterstützungen dar. Vor allem junge Menschen aus bildungsfernen Schichten sind hier auf Hilfe Dritter angewiesen. Hier sind hinsichtlich Antragsverfahren, Dauer und Fristen flexible Subventionsprogramme vorzusehen, die den jeweiligen Umständen und Vorhaben angepasst werden können (s. 3.1.).

- Speziell im Hinblick auf die nicht akademische berufliche Ausbildung sowohl bei Auszubildenden wie auch in den Betrieben die Bedeutung und der Mehrwert von Mobilität stärker verankert werden. Insbesondere in der dualen Ausbildung müssen von Schule und Betrieben Mobilitätsfenster vorgesehen werden. Darüber hinaus müssen angesichts der weiterhin bestehenden rechtlichen bzw. versicherungsrechtlichen Hürden besondere Anstrengungen zugunsten von Auszubildenden unternommen werden. Die Erfahrung der Akteure im Oberrhein aus den in diesem Bereich getroffenen Initiativen hat gezeigt, dass hier Mobilitätsmaßnahmen gegenwärtig nur schwer durchzuführen sind (s. 1.4).

- Für alle Zielgruppen zutreffend muss zum einen gewährleistet sein, dass die im Rahmen der Orientierung und Vorbereitung gemachten Ankündigungen und Zusagen hinsichtlich Anerkennung von erbrachten Leistungen, Kompetenzgewinn, Verwertbarkeit usw. auf abgesicherten Erkenntnissen beruhen und verbindlich sind, um Enttäuschungen zu vermeiden. Dies ist insbesondere bei Maßnahmen der Qualitätssicherung zu berücksichtigen (s. 1.7.). Zum anderen sollte überdacht werden, inwiefern die Anerkennung einer Mobilitätsphase über die bestehenden Mechanismen hinaus verbessert werden kann, z.B. im Sinne eines Bonus bei der Notengebung, einer stärkeren Aufwertung bei Bewerbungsverfahren (obligatorischer Einbezug des Europäischen Sprachenportfolios) sowie auch durch eine stärkere ideelle bzw. offizielle Anerkennung (s.a. 2.2).

- Schließlich sind generell die administrativen und alltagsbezüglichen Hürden als nicht zu gering einzuschätzen (Verwaltungskontakte, Wohnungssuche, Eröffnung eines Bankkontos usw.), so dass die Notwendigkeit kompetenter Beratung über die Vorbereitung hinaus auch während der Durchführung eine Mobilitätsphase besteht.

#### Bewährte Verfahren:

Das INTERREG III A -Projekt TRISCHOLA fördert grenzüberschreitende Schüler- und Lehrerbegegnungen zwischen Frankreich und Deutschland. Mit den im Rahmen von TRISCHOLA subventionierten Austauschprogrammen soll nicht nur das Erlernen der Sprache des Nachbarn erleichtert, sondern eine echte Interkulturalität der Schüler und der Lehrpersonen gefördert werden. Mehrjährige Austauschprogramme und Begegnungen, wie auch die gemeinsame Behandlung von Lehrplaninhalten und Projekten durch die beteiligten Schulklassen sind für die Schüler vorgesehen. Für die Lehrkräfte werden Lehrerbegegnungen, Hospitationen und Austausch von Lehrkräften und gemeinsame Fortbildungen, auch zum bilingualen Unterricht, angeboten.

<http://www.oberrheinkonferenz.org/de/themen-und-projekte/erziehung-und-bildung/projekte/trischola/>

Das von der AG Erziehung und Bildung der Oberrheinkonferenz geleitete deutsch-französisch-schweizerische Projekt „Trinationale Professionelle Kommunikation“ – kurz TriProCom genannt



– fördert berufsorientierte Kurz-Mobilitäten von Schülern und Jugendlichen in der beruflichen Erstausbildung in die Nachbarländer sowie Weiterbildungsmaßnahmen für Lehrer und die Erstellung von methodisch-didaktischen Materialien zu den Themen Fremdsprachenunterricht und Interkulturalität. Das Projekt wird im Rahmen des INTERREG IVA-Programms Oberrhein kofinanziert.

TriProCom bietet logistische finanzielle Unterstützung, so dass kurzfristig und ohne Aufwand Einzel- und gemeinsame Projekte durchgeführt werden können: Kurzzeitpraktika für Schüler/innen und Auszubildende, Klassenbegegnungen, Betriebsbesichtigungen, Fortbildungsveranstaltungen für Lehrer usw.

Das Internetportal bietet Jugendlichen der 5. bis 10. Schulklasse sowie in der beruflichen Erstausbildung die Möglichkeit, Praktikumsplätze oberrheinweit online zu recherchieren, um einen passenden Betrieb im Nachbarland zu finden.

<http://www.triprocom.org/>

Die Initiative „Grenzüberschreitende Qualifizierung am Oberrhein – Euregio-Zertifikat für Auszubildende und Ausbilder“ bietet allen Auszubildenden und Berufsschülern aus der Oberrheinregion die Chance, während der Ausbildung ein mindestens vierwöchiges berufliches Auslandspraktikum zu absolvieren. Ausbilder werden durch trinationale Weiterbildungsseminare und Kurzpraktika bei der Betreuung der „Euregio-Praktikanten“ bzw. von grenzübergreifenden Praktika unterstützt. Das Projekt wurde durch den Expertenausschuss „Berufsbildung“ der Oberrheinkonferenz initiiert und im Rahmen des Programms INTERREG IIIA kofinanziert.

Die teilnehmenden Jugendlichen werden bei der Suche nach Praktikumsplatz und Unterkunft unterstützt und können neben zu ihrer Ausbildungsvergütung für das Auslandspraktikum eine zusätzliche Förderung erhalten. Sie erhalten nach Abschluss der Ausbildung als Bestätigung das Euregio-Zertifikat und einen Eintrag in den Europass Mobilität (D, F) bzw. in den Bildungspass (CH). Die beteiligten Unternehmen erhalten die Euregio-Betriebsurkunde.

<http://www.euregio-zertifikat.de/>

### 1.3. Sprachen und Kulturen

*Wie können die sprachlichen und kulturellen Hindernisse, die der Mobilität entgegenstehen, am besten beseitigt werden?*

*Geben Sie bitte konkrete Beispiele bewährter Verfahren an.*

Mangelnde Sprachkenntnisse sind ein Haupthindernis für die Mobilität. Die Problemlage und die Suche nach Lösungen müssen abhängig von Alter und Bildungsniveau der verschiedenen Zielgruppen eingeschätzt werden.

Wie auch zum Thema Mobilität allgemein, stellt sich im Rahmen der schulischen Allgemeinbildung den Betroffenen die Frage nach dem unmittelbaren Nutzen des Spracherwerbs. Insofern Übereinstimmung besteht, Fremdsprachenunterricht so früh wie möglich einzuführen (Primarstufe), gilt es zunächst dessen Sinn über parallel stattfindende Mobilitätsmaßnahmen erfahrbar zu machen (s. 1.2.).

Im Zusammenhang mit der beruflichen Orientierung und der entsprechenden Beratung ist es im Anschluss notwendig, das Erlernen von Sprachen möglichst früh schon mit Fragen der Mobilität und Berufschancen in Verbindung zu bringen. Ziel ist die Motivation zum Erlernen der Fremdsprache über die Erkenntnis des persönlichen Mehrwertes für den beruflichen Werdegang

am Oberrhein. Schüler müssen in der Sekundarstufe I motiviert werden den Fremdsprachenunterricht in der Nachbarsprache weiterzubelegen, da sie ohne diese Qualifikation für die grenzüberschreitenden Ausbildungs- und Studiengänge nicht über genügend Sprachkenntnisse verfügen.

Daher sollte der funktionale Fremdsprachenunterricht in der Nachbarsprache als fester Bestandteil der schulischen Ausbildung in die Bildungspläne der Grenzregionen aufgenommen werden, insbesondere in der dualen Ausbildung.

Die Frage nach der Gestaltung des Fremdsprachenunterrichts stellt sich besonders für junge Menschen in der nicht akademischen Aus- und Weiterbildung. Hier muss einerseits mittels angepasster didaktischer Methoden den spezifischen Voraussetzungen und Bedürfnissen der betroffenen Zielgruppen Rechnung getragen werden. Insbesondere aber bedarf es eines immanenten Anwendungsbezugs gemäß der jeweiligen beruflichen Ausrichtung.

Gerade in Grenzregionen ergeben sich besondere Chancen und Bedarfe hinsichtlich der Fremdsprachenfertigkeiten und interkulturellen Kompetenzen der Einwohner und vor allem der Arbeitstätigen. Die Akteure der Oberrheinregion sind sich einig, dass Möglichkeiten zum Fremdspracherwerb über die Grundbildung hinaus in der beruflichen Ausbildung kontinuierlich angeboten werden müssen, damit die Ausbildung international qualifizierter Arbeitnehmer mit berufsspezifischem Wortschatz gewährleistet ist.

#### Bewährte Verfahren:

Mit dem Projekt TriProCom sollen interkulturelle Kompetenz und die grenzüberschreitende Mobilität von zukünftigen Arbeitnehmern nachhaltig verbessert werden. Kerngedanke des Projekts ist die Verbindung von Fremdspracherwerb und Berufsorientierung mit dem Ziel der extrinsischen Motivationsförderung.

Erst durch das Erkennen des individuellen Nutzens im Fremdsprachenlernen, wird der Erwerb nachhaltig und auch im Angesicht von Hindernissen fortgeführt. Die Verbindung zum Beruf stellt hier eine wesentliche Motivation dar.

Um auch in nicht akademischen Berufsfeldern das Erlernen der Fremdsprache möglichst passend zum Berufswunsch oder zum grenzüberschreitenden Praktikum zu ermöglichen, bietet TriProCom eine spezielle Didaktik an.

In einigen Berufsfeldern ist beispielsweise die Lese- und Schreibkompetenz wenig benötigt, so dass zur mündlichen Kommunikation die Vermittlung der Lautung der Fremdsprache ausreicht. Bewährt hat sich in diesen Fällen im Deutsch-Französischen Kontext die Methode, den Schüler/innen und Auszubildenden die Fremdsprache mittels der Lautung aus der Muttersprache beizubringen (Methode „ProDialog“).

Beispiel für Französisch: Est-ce-que tu es là? -> äß kö tü e la?

Die Lernenden haben über diesen neuen Ansatz schnell erste Erfolge und sind in der oft frustgeprägten Anfangslernphase motiviert. Insgesamt hat die Erfahrung gezeigt, dass mit ProDialog langfristig deutlich mehr Schüler/innen die Fremdsprache weiter erlernen und bessere Lernergebnisse erzielt werden.

Das Land Baden-Württemberg und die Académie Straßburg haben seit 2004 für den Oberrhein eine Vereinbarung u.a. zum grenznahen Austausch von Lehrkräften geschlossen. Somit kann der Sprachunterricht in der Grenzregion in Schulen beider Länder von Muttersprachlern profitieren.

#### 1.4. Rechtliche Fragen

*Auf welche wesentlichen Mobilitätshindernisse sind Sie gestoßen?*

*Bitte liefern Sie konkrete Beispiele.*

*Können Sie Beispiele bewährter Verfahren zur Überwindung von rechtlichen Hindernissen für die Mobilität vorweisen?*

Die durch die verschiedenen Akteure des Oberrheins festgestellten Mobilitätshindernisse in Bezug auf rechtliche Fragen betreffen zum einen junge Menschen in der schulischen Grundausbildung, insofern sie minderjährig sind, zum anderen die Ableistung von Praktika unter bestimmten Umständen. Vor allem aber ist es unter den gegenwärtigen Voraussetzungen nur schwer möglich, Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen der nicht akademischen beruflichen Ausbildung durchzuführen.

Für französische Schüler stellen sich besondere Probleme. Die Ausreise von Minderjährigen aus Frankreich muss bei der Präfektur beantragt bzw. dort genehmigt werden und aus versicherungstechnischen Gründen ergeben sich häufig Probleme bezüglich Transportmitteln und Aufenthaltsorten im Ausland. Auch wenn Mobilitätsmaßnahmen i.d.R. stattfinden können, könnten hier Fortschritte hinsichtlich des Gültigkeitsbereichs von Versicherungen Erleichterungen bringen.

Die Frage des Versicherungsschutzes stellt sich ebenfalls für diejenigen, die in Frankreich individuell ein Praktikum absolvieren möchten. Im Regelfall sind Praktika im Rahmen einer Hochschulausbildung vorgesehen, so dass für andere Fälle der Praktikant eine individuelle Versicherung und eine gesonderte Übereinkunft mit dem betroffenen Betrieb abschließen muss. Für die Schweiz stellt sich das Problem, dass ausländische Praktikanten in der Schweiz oder umgekehrt den Status von bewilligungspflichtigen Arbeitnehmern haben, der für flexible Mobilitätsmaßnahmen unbrauchbar ist. Hier sollten Überlegungen zur Einrichtung eines europäischen Praktikantenstatus stattfinden.

Im Hinblick auf die Förderung der Mobilität junger Menschen in der nicht akademischen beruflichen Ausbildung, insbesondere der dualen Ausbildung, stellen die verschiedenen Partner und Akteure der Oberrheinregion eine Reihe von Problemen fest, die sich aus den Erfahrungen zu den Initiativen ergeben haben, die in diesem Bereich gegenwärtig durchgeführt werden.

So ist seit dem 8. September 2008 eine Vereinbarung zur Durchführung einer Pilotphase für grenzüberschreitende Berufsausbildungen im Eurodistrikt Straßburg-Ortenau in Kraft. Sie ist das Ergebnis der engen Zusammenarbeit zwischen den Partnern des Eurodistrikts, dem französischen Staat, dem Land Baden-Württemberg, der Region Elsass, der Industrie- und Handels- sowie der Handwerkskammern beider Länder sowie der Agentur für Arbeit Offenburg. Hauptziel dieser Vereinbarung ist es zu ermöglichen, dass deutsche und französische Auszubildende den praktischen Teil ihrer Berufsausbildung im Nachbarland und die Theorie weiterhin in ihrem Heimatland absolvieren können. Die Maßnahme richtet sich an Unternehmen im Eurodistrikt, also in der Stadtgemeinschaft Straßburg und dem Ortenaukreis, und betrifft bereits rund 20 Berufsbilder. Die Abschlüsse werden in Deutschland und in Frankreich anerkannt.

Im Rahmen dieser Übereinkunft wollen die beteiligten Partner die Chance ergreifen und auf die Nachfrage und Bedürfnisse vor Ort antworten, die sich insbesondere in Grenzregionen ergeben,

innerhalb der dualen Ausbildungen über punktuelle Mobilitäten hinaus integrierte Ausbildungsgänge zu schaffen.

Die festgestellten Schwierigkeiten betreffen zum einen Fragestellungen in Bezug auf die arbeitsrechtliche Gesetzgebung, d.h. im vorliegenden Fall das Ausbildungsrecht, wo nationale Besonderheiten berücksichtigt werden müssen, so hinsichtlich der Ausbildungsdauer, des Status des Auszubildenden, der Ausbildungsnachweise oder des Lohns. Die Unterschiede und die dadurch verursachten Schwierigkeiten verschärfen sich noch wenn es sich um höhere Fach- und Berufsausbildungen handelt. Dabei sind gerade für diese Kategorie die Entwicklungsmöglichkeiten am realistischsten und entsprechen den Erwartungen der Auszubildenden und der Unternehmen.

Zum anderen sind hinsichtlich der grundlegenden Frage der sozialen Absicherung der Auszubildenden weit schwerwiegendere Probleme aufgetreten. Die Partner scheinen gegenwärtig nicht imstande, Bestimmungen in die Wege zu leiten, die den Auszubildenden aus dem Nachbarland im Rahmen der grenzüberschreitenden Ausbildung einen entsprechenden Sozialversicherungsschutz ermöglichen würden. Die Partner der Übereinkunft bemühen sich infolgedessen gegenwärtig bei den jeweils zuständigen Behörden in beiden Ländern um eine Lösung.

Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Konzepts der nicht-akademischen beruflichen Ausbildung auf internationaler Ebene, zumindest aber grenzübergreifend, erweist es sich als notwendig, vorausschauend Probleme wahrzunehmen und eine weitreichenden Studie unter Einbeziehung aller Parameter durchzuführen, um auf der Grundlage bereits bestehender Pilotprojekte einen tragfähigen und gesicherten Gesamtrahmen zu erarbeiten.

### **1.5. Übertragbarkeit von Stipendien und Darlehen**

*Welche Hindernisse haben Sie bei der Übertragbarkeit von Stipendien und Darlehen und dem Zugang zu Sozialleistungen festgestellt? Bitte liefern Sie konkrete Beispiele.*

Hier ergeben sich am Oberrhein keine spezifischen Probleme. Auf die entsprechenden Stellungnahmen der Anrainerstaaten kann insoweit verwiesen werden.

### **1.6. Mobilität in die und aus der Europäischen Union**

*Welche weiteren Maßnahmen sollten ergriffen werden, um die Mobilität in und aus der Europäischen Union heraus zu fördern? Wie kann dies erreicht werden?  
Geben Sie bitte konkrete Beispiele bewährter Verfahren an.*

Die Übertragung der Möglichkeit zur grenzüberschreitenden Berufsausbildung mit Besuch der Berufsschule in einen und Zugehörigkeit zur Firma im anderen Land, ist aufgrund des bisher in der Schweiz nicht ratifizierten Entsendegesetzes juristisch nur schwer umsetzbar. Es fehlt die Kooperationsgrundlage, die den Status des Auszubildenden als Arbeitnehmer (Schweiz) oder Schüler regeln würde. Auch stehen hier noch stärker als im deutsch-französischen Kontext versicherungsrechtliche Fragen offen, die geklärt werden müssen. Der Bedarf einer derartigen

grenzüberschreitenden Ausbildung entlang der deutsch-schweizerischen Grenze ist hoch, zu Zeit befinden sich 63 Auszubildende aus Baden in der Schweiz.

#### Bewährte Verfahren:

Ein bewährtes Verfahren für die Mobilität zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz stellt das Projekt EUREGIO-Zertifikat des Expertenausschusses Berufsbildung der Oberrheinkonferenz dar, das Lernaufenthalte für Auszubildende während der Ausbildung ermöglicht und dokumentiert. Der Lernaufenthalt kann in den Europass eingetragen werden.

### **1.7. Vorbereitung der Mobilitätsphase und Fragen der Qualitätssicherung**

*Welche Maßnahmen können ergriffen werden, damit die Mobilitätsphase von hoher Qualität ist? Geben Sie bitte konkrete Beispiele bewährter Verfahren an.*

Fragen zur Qualitätssicherung der Mobilität hinsichtlich Vorbereitung und Durchführung stellen sich abhängig von den betroffenen Zielgruppen unterschiedlich.

Für Studierende gibt es mittlerweile ein reichhaltiges Angebot und eine vergleichsmäßig gute Ausstattung. Um eine weitere Verbesserung zu erreichen, sollte die Praxis eines Lernvertrags mit den von einer Mobilitätsmaßnahme Begünstigten verallgemeinert werden. Die Teilnehmer würden verpflichtet, im Rahmen der Maßnahme ein Produkt zu erstellen (Text, Film usw.), das ihre Erfahrungen und Lernfortschritte widerspiegelt. Damit soll der Anreiz bestehen, möglichst konsequent und nachhaltig aus einer Mobilitätsphase Nutzen zu ziehen.

Fortschritte hinsichtlich der Einbeziehung von Mobilität als verpflichtendem Bestandteil der Ausbildung sowie die Einrichtung von Doppel-Diplomstudiengängen oder gemeinsamen Professuren, sind ebenfalls Teil einer Strategie der Qualitätssicherung, insofern sich die Umsetzung verpflichtend für die verantwortlichen Akteure auswirkt.

Auf die Qualität der Mobilitätsphase wirkt sich ebenfalls aus, inwiefern Beratung vor Ort auch zu alltagsbezüglichen Fragen und Problemen stattfinden kann. Dies setzt allerdings eine entsprechende Mittelausstattung und Sensibilisierung der für die Mobilitätsmaßnahmen zuständigen Personen voraus, Voraussetzungen, die oftmals aufgrund unzureichender Kapazitäten nicht vorhanden sind.

Für andere Zielgruppen - junge Menschen in Schulen, in der Berufsaus- und -weiterbildung, in Freiwilligentätigkeiten - sind die zur Verfügung stehenden zeitlichen, personellen und sonstigen Ressourcen oftmals noch beschränkter, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Qualität. Mit Blick auf die Zielsetzung gerade diese Zielgruppen zu größerer Mobilität zu bewegen, müssen hier v.a. zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

### **1.8. Einbeziehung benachteiligter Personengruppen**

*Worin bestehen die größten Schwierigkeiten, auf die Sie im Hinblick auf Mobilität zu Lernzwecken von benachteiligten Gruppen gestoßen sind?*

*Nennen Sie uns bitte Beispiele bewährter Verfahren, wie solche Schwierigkeiten überwunden werden können.*

In Bezug auf wirtschaftlich und sozial benachteiligte Gruppen, stellt sich die Frage, inwiefern die vollständige Kostenübernahme von Mobilitätsmaßnahmen möglich ist. Für Hochschulen existieren entsprechende Angebote mit erhöhten Fördersätzen, für Jugendliche in Aus- und Weiterbildung nicht.

Hier könnte auch ein „Mobilitätsgutschein“ nach dem Beispiel der Bildungsgutscheine besondere Wirkung zeigen.

## 2. AUSLANDSAUFENTHALT UND FOLLOW-UP

### 2.1. Mentoring und Integration

*Können Sie konkrete Beispiele bewährter Verfahren in diesem Bereich liefern?*

In Anbetracht der Tatsache, dass nach der Vorbereitungsphase einer Mobilitätsmaßnahme auch in der Durchführungsphase zahlreiche Hindernisse administrativer oder alltagsbezoglicher Art existieren, könnte auch hier der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Ansprechpartnern auf regionaler Ebene von besonderem Nutzen sein. Die Einrichtung eines Netzwerks von Ansprechpartnern auf regionaler Ebene verpflichtet die beteiligten Partner in entsprechendem Sinne. Dies gilt in besonderem Maße für Teilnehmer außerhalb des bestehenden Hochschulnetzwerkes.

### 2.2. Anerkennung und Anrechnung

*Stellen Ihrer Erfahrung nach die Anrechnung und Anerkennung des formal und nicht formal Gelernten immer noch ein signifikantes Hindernis für die Mobilität dar?*

*Führen Sie bitte konkrete Beispiele auf und teilen Sie uns mit, wie Ihrer Ansicht nach die Situation verbessert werden kann.*

Mit dem ECTS und, wenn auch in geringerem Maße, dem Europass, existieren geeignete Instrumente zur Anrechnung und Anerkennung, die allerdings noch nicht ausreichend bekannt und nachgefragt sind. Hinzu kommt, dass zwar im Rahmen einer Mobilitätsphase erbrachte Leistungen global angerechnet werden, die Frage nach der Übertragbarkeit von Noten aber bleibt.

Über die formelle Anrechnung erbrachter Leistungen hinaus sollten allerdings auch Fortschritte bei der ideellen Anerkennung erzielt werden, z.B. im Rahmen offizieller Ereignisse oder bei Bewerbungsprozessen. Das gilt insbesondere auch für die nicht-formal erworbenen Kompetenzen, wo z.B. interkulturelle Aspekte und Lernprozesse kaum angemessen berücksichtigt werden in Bewertungen und Evaluationen. Als konkrete Maßnahme wäre auch denkbar, die Mobilitätsphase an sich mit einem Bonus zu versehen, der die Note verbessert.

Über die direkt von Mobilitätsmaßnahmen Begünstigten hinaus, stellt sich die Frage der Anerkennung auch im Hinblick auf die Verantwortlichen in Verwaltung, Lehre und Forschung. Deren Engagement, das oftmals auf persönlicher Motivation beruht und zusätzlich zu bestehenden Aufgaben hinzukommt, findet nicht genug Wertschätzung und Unterstützung bzw. führt sogar zu Nachteilen in der Karriere (s. 3.4.).

### 3. EINE NEUE PARTNERSCHAFT FÜR MOBILITÄT

#### 3.1. Mobilisierung von Akteuren und Ressourcen

*Wie können alle Akteure und Ressourcen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu Gunsten der Mobilität junger Menschen stärker mobilisiert werden?  
Können Sie Beispiele erfolgreicher territorialer Partnerschaften liefern?  
Können Sie zur Finanzierung der Mobilität junger Menschen gute Beispiele oder innovative Ideen nennen?*

Eine bessere Versorgung hinsichtlich Informationsangebot und Beratungsleistung erfordert einerseits Maßnahmen, um das Engagement und die Ausstattung der Akteure in Verwaltung, Betrieben und Ausbildungseinrichtungen zu verbessern, die sich mit dem Thema Mobilität auseinandersetzen oder es sollten (s. 3.4.). Hier fehlt es oftmals an Kenntnissen, Kapazitäten und Zeit.

Andererseits sollte, ein kompetentes Informations- und Beratungsangebot sowie auch die direkte Ansprache flächendeckend ermöglicht werden. Bestehende Strukturen und Einrichtungen müssen lokal ausgerichtet bzw. neue eingerichtet werden, um Bürgernähe herzustellen, aber auch um Besonderheiten vor Ort besser Rechnung zu tragen. Diese Besonderheiten sollten auch Berücksichtigung erfahren in Form eines mittel- bis langfristig ausgerichteten Konzepts für eine Region.

Allerdings ist für den Erfahrungsaustausch auch die Einbindung in internationale Netzwerke wichtig. Hier wäre z.B. eine Rolle für das EU-Netzwerk Europe Direct oder die im Land Baden-Württemberg eingerichteten LEONARDO- und Comenius-Moderatoren, die speziell die Schulen bei der Antragstellung von EU-Projekten unterstützen sollen, vorzusehen.

Darüber hinaus wäre denkbar, Konzepte zu Maßnahmen in ausgesuchten Branchen oder Thematiken zu vernetzen. So besteht z.B. ein Kooperationsvertrag zwischen der Oberrheinkonferenz als Initiator des Projekts EUREGIO-Zertifikat und dem von der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) und der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer (ARGE ALP) getragenen Lehrlingsaustauschprogramm X-Change.

Angesichts der Äußerungen zur erwünschten Umstrukturierung der europäischen Finanzierungsmaßnahmen und der Neuausrichtung der vorhandenen Instrumente, sollte insbesondere auch bedacht werden, dass ein Problem oftmals die kurzen Laufzeiten der Förderprogramme und deren rigide Regelungen sind. Einzelfälle können nicht berücksichtigt werden, eingeführte Maßnahmen werden nicht nachhaltig unterstützt, und die ständige Suche nach innovativen Projekten trägt der speziellen Situation in der Bildung nicht Rechnung.

#### Bewährte Verfahren:

Der Jugendprojektfonds der Oberrheinkonferenz ermöglicht die schnelle und unkomplizierte Finanzierung grenzüberschreitender Jugendprojekte (bis zu einer Höhe von € 4000.-) sowie zur Übernahme von Reise- und Aufenthaltskosten von Jugendlichen, die sich im Rahmen der trinationalen Zusammenarbeit in Gremien der ORK, in Jugendprojekten und in Einrichtungen der grenzüberschreitenden Jugendbeteiligung engagieren. Der Expertenausschuss Projektförderung gewährleistet die vereinbarungsgemäße Vergabe der Mittel und stellt einen



hohen Bekanntheitsgrad dieser Finanzierungsmöglichkeit bei potentiellen Interessenten sicher, so dass seit seiner Einführung mit relativ bescheidenen Mitteln schon viel erreicht werden konnte.

Innerhalb der Arbeitsgruppe „Erziehung und Bildung“ der Oberrheinkonferenz verständigen sich Experten grenzüberschreitend zu Bildungs- und Mobilitätsfragen. Wichtigste Aufgabe ist die Initiierung und Begleitung von Mobilitätsprojekten am Oberrhein. Die Arbeitsgruppe ist in Expertenausschüsse untergliedert, in denen weitere Personen zu speziellen Bildungsgebieten tätig sind.

Europäische Konföderation der Oberrheinischen Universitäten (Eucor, s.o.)

### 3.2. Aktivere Beteiligung der Unternehmen

*Wie können Unternehmen motiviert werden, sich verstärkt für die Mobilität junger Menschen zu engagieren? Geben Sie bitte konkrete Beispiele bewährter Verfahren an.*

Hinsichtlich des Ansatzes, Unternehmen in Fragen der Mobilität stärker einzubeziehen, muss zunächst einmal der sehr unterschiedlichen Situation der Unternehmen Rechnung getragen werden, was sich auf vorhandene Kapazitäten und Ressourcen auswirkt. Mittel- und Interessenlage sind sehr unterschiedlich für international tätige Großunternehmen und kleine Handwerksbetriebe.

Es ist erforderlich, mit den Unternehmen in einen stärkeren Dialog einzutreten, um einerseits die Vorteile von Mobilität deutlicher zu machen, andererseits die Bedarfe und Erwartungen der Unternehmen auch gegenüber potentiellen Teilnehmern von Mobilitätsmaßnahmen besser zu formulieren. Dabei könnten die Verbände eine wichtige Rolle spielen. Die Berücksichtigung konkreter branchenspezifischer, betrieblicher, regionaler Bedarfe ist dabei ebenso wichtig für die Motivation der Unternehmen wie die Anerkennung des geleisteten Engagements.

#### Bewährte Verfahren:

Im Rahmen des Projekts „TriProCom“ wird auch die Einrichtung eines trinationalen Netzwerks Schule und Wirtschaft betrieben durch die Kooperation der Schulverwaltungen mit der regionalen Wirtschaft. Durch die trinationale Vernetzung soll für den Oberrhein der Bedarf an interkulturell und sprachlich qualifizierten Arbeitnehmern für Schüler/innen und Auszubildende transparent gemacht werden.

Unternehmen stellen für Jugendliche des Oberrheines Praktikumsplätze und Firmenbesichtigungen zur Verfügung. Zentrale Informationsplattform ist die Homepage, auf der alle Informationen und Angebote eingestellt sind.

Im Rahmen der Aktivitäten des Expertenausschusses „Berufsbildung“ der Oberrheinkonferenz und deren Mitglieder aus Wirtschaft und Schule, insbesondere des Projekts Euregio-Zertifikat, ist ein nennenswertes trinationales Netzwerk von Berufsbildungsstellen und Betrieben entstanden, die Lernaufenthalte ermöglichen.

### 3.3. Virtuelle Vernetzung und eTwinning

*Wie können die IKT am besten für nutzbringende Möglichkeiten der virtuellen Mobilität eingesetzt werden, um die physische Mobilität zu bereichern?*

*Kann das eTwinning-Konzept auch in anderen Bildungsbereichen, wie z. B. im Freiwilligendienst oder in der Berufsbildung, eingesetzt werden?*

Junge Menschen erfahren Mobilität „virtuell“ im Alltag, z.B. in Form von Netzwerk-Computerspielen, in denen sie Teilnehmern aus aller Welt begegnen. Innovative Kommunikationskonzepte sollten an diese selbstverständliche Mobilität anknüpfen und als Motivation für eine tatsächliche Mobilität im Rahmen der Berufsausbildung verwerten.

Gedacht werden könnte beispielsweise an eine europaweite Lernkultur auf Basis des „Second Life“ Modells.

### **3.4. Mobilisierung der „Multiplikatoren“**

*Sollten Multiplikatoren (Lehrkräfte, Ausbilder, Jugendbetreuer usw.) in den europäischen Programmen zusätzliche Unterstützung erhalten und sollte ihnen eine größere Bedeutung beigemessen werden?*

*Welche zentralen Hindernisse stehen einem stärkeren Engagement von Lehrkräften und Ausbildern für eine Förderung der Mobilität entgegen?*

Die Aufwertung der Tätigkeiten und die zusätzliche Unterstützung der Multiplikatoren ist zentral für den Erfolg des angestrebten Ziels der verbesserten Mobilität junger Menschen. Einerseits ist die verbesserte Anerkennung, Qualifizierung und Unterstützung der bestehenden Aktivitäten der mit Mobilität Beschäftigten notwendig, z.B. indem diese Aktivitäten in Stellenbeschreibungen aufgenommen werden sowie durch Fortbildungen. Andererseits sollten Strukturen ausgebaut und personell verstärkt werden, damit ein flächendeckendes Netzwerk eingerichtet werden kann, um den Informations- und Beratungsbedarf vor Ort abzudecken. Schließlich sollte auch die Vernetzung bestehender Tätigkeiten gefördert werden, um den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit zu unterstützen.

Eine wichtige Funktion kommt auch den ehemaligen von Mobilitätsmaßnahmen Begünstigten zu. Für diese wäre ein Engagement in Information und Beratung (berufsbegleitend, punktuell oder für eine begrenzte Zeit hauptamtlich, in jedem Fall aber bezahlt, in Kooperation mit professionellen Beratern und per anerkanntem und in der Arbeitswelt nutzbringenden Zertifikat honoriert) eine direkte Möglichkeit, ihre Mobilitätserfahrung als Währung für sich und andere gewinnbringend ein- und umzusetzen und sich selbst mit ihrer neu gewonnenen Expertise intra- wie interpersonell auseinanderzusetzen.

#### Bewährte Verfahren:

In Baden-Württemberg werden Lehrern in Fortbildungsveranstaltungen durch die Schulverwaltungen Informationen zum Thema „Mobilität“ vermittelt. Durch die Informationen der Lehrer soll der Mehrwert der Mobilität an die Schüler weitergegeben werden.

Das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg hat, finanziert u.a. mit ESF-Mitteln, eine sog. „Mobilitätszentrale“ *go for Europe* eingerichtet, eine Servicestelle mit Beratung, Information, Unterstützung für Auszubildende und Unternehmen hinsichtlich Lernaufenthalte von Auszubildenden im Ausland. Sie macht Werbung für Auslandspraktika bei Betrieben und Auszubildenden, leistet Hilfestellungen bei der Antragstellung für EU-Förderprogramme, und

akquiriert Fördermittel der EU. Daneben baut sie eine Internet-Wissensplattform „Azubis ins Ausland“ auf und unterstützt bei der Auslandsvermittlung.

<http://www.goforeurope.de/>

Das Projekt Euregio-Zertifikat, bietet Auszubildenden, die Praktikanten im Rahmen des Euregio-Zertifikats begleiten, die Möglichkeit, ihr Wissen über den Nachbarn und seine Arbeitswelt an Weiterbildungstagen und durch zwei- bis dreitägige Betriebspraktika im Nachbarland zu vertiefen. Die Ausbilder erhalten ebenso wie die Auszubildenden nach Abschluss ihrer Praktika das Euregio-Zertifikat.

<http://www.euregio-zertifikat.de/>

### 3.5. Mobilitätsziele

*Sind Sie der Ansicht, dass Ziele bei der Definition einer Mobilitätsstrategie helfen können, und wenn ja auf welcher Ebene (europäisch, national, institutionell, bereichsspezifisch usw.)?*

*Geben Sie bitte konkrete Beispiele bewährter Verfahren an.*

Die Bestimmung und Fixierung von Mobilitätszielen, insbesondere auf regionaler Ebene, würde maßgeblich der Zielmessung und Evaluation als Voraussetzung für weiterführende Maßnahmen dienen.