

## Kapitel 5

# Anbindung an die Zukunft: Die Rolle der räumlichen Mobilität in den fiktiven Biografien junger Menschen

---

*Simona Isabella und Giuliana Mandich*

### **EINLEITUNG**

Arjun Appadurai definiert die Fähigkeit, nach Höherem zu streben, als „die Fähigkeit, eine Reisekarte in die Zukunft lesen zu können“ (2004: 76). Mobilität ist für die heutige Jugend das Schlüsselement für die Planung einer solchen Reise, sowohl im öffentlichen Diskurs (als Ziel, das es z. B. im Bereich der europäischen Jugendpolitik zu erreichen gilt) als auch als Element für das Eröffnen neuer Bereiche für Möglichkeiten und Veränderungen im Leben und den beruflichen Karrierewegen des Einzelnen.

Laut „Fähigkeiten-Ansatz“ (Sen 1980) und der Weiterentwicklung dieses Ansatzes durch Appadurai (2004) argumentieren wir, dass es unerlässlich ist, die Mobilität nicht nur als tatsächliches Verhalten zu betrachten, sondern auch als einhergehend mit einer ganzen Reihe kultureller Aspekte, die die Mobilität im Leben von Menschen ermöglicht. In der von Sen gemachten Unterscheidung zwischen Fähigkeit und Arbeitsweise, deutet letzteres auf eine Leistung oder ein Ergebnis hin, während ersteres die Fähigkeit ist, diese Arbeitsweise zu erlangen. Eine Fähigkeit kann als Möglichkeit oder Freiheit definiert werden, gemäß eigener Entscheidungen zu handeln. Aus diesem Grund sollte Wohlergehen nicht so sehr durch das beurteilt werden, was Menschen sind oder was Menschen tun, sondern was sie frei sind, zu sein oder zu tun; z. B. gesund zu sein, lesen und schreiben zu können, zu wissen, wie man am Leben der Gemeinde teilnimmt, sowie erkennen zu können, wie die Mobilität ihre Zukunft bestimmen kann. Um die Mobilitätswünsche junger Menschen in diese Perspektive zu setzen, beziehen wir uns auf den Begriff der „Motilität“ (Kaufmann 2002, Kaufmann, Viry und Widmer 2010).

In diesem Artikel befassen wir uns mit der Rolle der Mobilität in der imaginären Zukunft der heutigen Jugend, um die Nützlichkeit dieser Perspektive darzustellen. Unsere Studie (Teil eines längeren Forschungsprojekts über Jugend)<sup>16</sup> bezieht sich auf die Auswertung von 340 Aufsätzen, die von 18-19-jährigen Schülern aus der größten Stadt Sardinien verfasst wurden.<sup>17</sup> Sie wurden aufgefordert, sich selbst im Alter von 90 Jahren vorzustellen und ihre Lebensgeschichte zu erzählen. Wie wir sehen werden, zeigen ihre fiktiven Biografien, dass Mobilität ein signifikanter Faktor in den Lebensträumen junger Menschen ist. Dessen ungeachtet erzählt uns ihre Sicht der zukünftigen Mobilität eine weitaus ambivalenter Geschichte über Mobilität an sich, als konkrete Möglichkeit im Leben junger Menschen.

Wir glauben, dass eine maßvolle Interpretation dieser Ambivalenz weit über den Einzel- und begrenzten Fall hinausreicht, den wir hier behandeln, und sie sollte als bedeutsames Beispiel dienen, die kulturellen Hürden (im Hinblick auf sozial konstruierte Kenntnisse, Fähigkeiten und Werteeinstellungen) zu identifizieren, die heute die Mobilität junger Menschen behindern. Kurz gefasst, bezieht es sich unmittelbar auf eines der Hauptziele der europäischen Jugendpolitik.

## **MOBILITÄT IN DER JUGENDPOLITIK: EINE KURZE DARSTELLUNG**

Seit Ende der 1980er Jahre, als die Europäische Union die Förderung des Jugendaustauschs über besondere Finanzierungsprogramme, wie z. B. „Erasmus“ und „Jugend für Europa“,<sup>18</sup> begann, ist die Jugendmobilität zu einer Dauereinrichtung auf der Agenda der Europäischen Union geworden. In den 1990er Jahren befasste sich eine Reihe von Entschliefungen, die vom Europarat angenommen wurden, mit der Förderung der geografischen Mobilität junger Menschen (Europäische Jugendkartenvereinigung). In dieser Phase wurde die Jugendmobilität immer stärker als Wert der europäischen Jugendpolitik betrachtet, mit einem Höhepunkt 2001 im Weißbuch der Europäischen Kommission „Neuer Schwung für die Jugend Europas“. Der Hauptzweck dieses Weißbuchs war der Vorschlag eines neuen Kooperationsrahmens für die verschiedenen Personen aus dem Bereich der Jugendpolitik, um junge Menschen effektiver in Entscheidungen einzubeziehen, die sie betreffen. Es war auch eine Reaktion auf die massive politische Unzufriedenheit junger Menschen mit den traditionellen Formen der Partizipation am öffentlichen Leben, und das Weißbuch schlug einen neuen Kooperationsrahmen für die EU-Staaten vor, um die europäischen Staaten

---

16. Für weitere Informationen über das Forschungsprojekt siehe: <http://people.unica.it/ifuture/>.

17. Sardinien ist eine Region Italiens, die traditionell im Hinblick auf wirtschaftliche Chancen und Bildungschancen rückständig ist: Die Jugendarbeitslosigkeit lag 2012 bei 47,3% (im Vergleich zu 35,3% in ganz Italien, und weit über dem EU-Durchschnitt von 22,8%). Die Benachteiligung der Jugend besteht auch im Hinblick auf die Bildungsabschlüsse. So lagen für Sardinien die universitären Bildungsabschlüsse bei der Altersgruppe 30-34 Jahren bei 17,6%, in Italien bei 21,7% und in der EU durchschnittlich bei 35,8%.

18. Für einen vollständigen Bericht über die Geschichte der europäischen Jugendpolitik vgl. Elisa Briga, „Youth Mobility“. In: Youth knowledge, Nr. 15, EKYP insights, Boetzelen, P. (Hrsg.), Europarat und Europäische Kommission, 2012.

beim Ergreifen von Maßnahmen zur Unterstützung junger Menschen in Europa zu unterstützen. 2006 wurde die Europäische Qualitätscharta für die Mobilität als Qualitätsreferenzdokument für Schul- und Ausbildungsaufenthalte im Ausland angenommen: Sie richtete sich an alle Mitgliedstaaten und hatte zum Ziel, einen Leitfaden für Mobilitätsvereinbarungen für das Lernen und für andere Zwecke bereitzustellen, wie z. B. die berufliche Fortbildung, sowohl für Jugendliche als auch Erwachsene. Demzufolge hat das Programm Jugend in Aktion (2007-2013) die Bedeutung unterstrichen, junge Menschen als aktive Bürger in die Gesellschaft einzubeziehen, um ihr Zugehörigkeitsgefühl zu Europa zu stärken. 2008 unterstrichen die „Schlussfolgerungen des Rates“ über Jugendmobilität die Tatsache, dass die Mobilität junger Menschen unverzichtbar sei, um ein Zugehörigkeitsgefühl zu Europa zu fördern, die soziale und beschäftigungsbezogene Integration auszubauen und eine wettbewerbsfähige europäische Wirtschaft zu gewährleisten. Sowohl die Europäische Union als auch der Europarat sind sich hinsichtlich der Tatsache einig, dass die Jugendmobilität eine Priorität im Bereich Jugendpolitik ist, und arbeiten gemeinsam daran, diese auszubauen. Tatsächlich ist eine der Hauptinitiativen der Agenda/Europa 2020 das Projekt „Jugend in Bewegung“ der Kommission, dessen Prioritäten die geografische Mobilität junger Menschen in ganz Europa einschließen.

Gemäß den europäischen Programmen und Dokumenten zur Jugendpolitik ist Mobilität eine Fähigkeit, die junge Menschen erlernen müssen, wenn sie ihre allgemeinen Lebensbedingungen verbessern möchten und eine bessere Zukunft für sich und für Europa als Ganzes anstreben. Mobilität wird in der Tat als ein „Schlüsselinstrument betrachtet, das junge Menschen auf ein Leben in einer zukünftigen Gesellschaft vorbereitet, offen für neue Ideen zu sein und mit Unbekanntem umzugehen, und sie soll Gelegenheiten für das Erlernen von Mobilität für alle jungen Menschen in Europa bis 2020 erweitern, indem Ressourcen mobilisiert und Hürden für Weiterbildungen im Ausland abgebaut werden“ (Briga 2012: 77).

Die europäische Politik im Bereich Jugendmobilität betont die Bedeutung junger Menschen als wichtige Akteure, „denen die Verantwortung übertragen wird, die Zukunft unserer Gesellschaften zu bestimmen“ (Eriksson 2012: 22). Ein Vergleich der Daten über Mobilität mit den Zielen der EU-Politik ergibt jedoch ein etwas anderes Bild. Langzeittrends zeigen, dass junge Menschen in Europa dahingehend immer mobiler geworden sind, dass sie heute häufiger nationale Grenzen überschreiten, um zu studieren, einer bezahlten oder freiwilligen Beschäftigung nachzugehen oder um zu reisen. Nach 2008 hat aber die aktuelle Wirtschaftskrise zu einer Stagnation oder sogar zu einer Abnahme der Jugendmobilität in vielen Staaten geführt. Laut EU-Jugendbericht 2012 zeigen die statistischen Daten über Mobilität heute, dass nur eine begrenzte Zahl junger Menschen einen Aufenthalt im Ausland erlebt hat (länger als einen Monat), um zu arbeiten.<sup>19</sup> Generell erklärte die überwiegende Mehrzahl junger Menschen, sie seien noch nie für Bildungs- oder Ausbildungszwecke im Ausland gewesen. Tatsächlich haben nur 13,5% von ihnen jemals in einem anderen Land studiert.

---

19. Vgl. EU-Jugendbericht 2012, S. 35. Die hier gezeigten Daten sind die Ergebnisse/Erkenntnisse der Eurobarometer-Erhebung „Jugend in Bewegung“ 2011. Anbindung an die Zukunft: die Rolle der räumlichen Mobilität.

Auch wenn eines der Hauptziele, die in der EU-Politik genannt werden, lautet, Hürden der Jugendmobilität abzubauen, sind die Ergebnisse nicht so vielversprechend wie man erwarten könnte. Darüber hinaus wurde auch das Ziel, benachteiligte Kategorien einzubeziehen, überhaupt nicht erreicht. Der Widerstand scheint insbesondere bei jungen Italienern hoch zu sein, zumindest laut offiziellen EU-Daten.

Wenn man sich die Daten zur Mobilität im EU-Jugendbericht 2012 anschaut, sagten lediglich 12% der jungen italienischen Erwachsenen, sie hätten für Bildungs- und Ausbildungszwecke Zeit im Ausland verbracht – oder befänden sich zum Zeitpunkt der Erhebung im Ausland. Im Gegensatz zu den Durchschnittszahlen für die EU (etwas höher für Auslandsaufenthalte für Bildungszwecke) war die Zahl für Aufenthalte im Ausland für mindestens einen Monat aus anderen Gründen als für Bildungs-/Ausbildungszwecke oder Urlaub/Tourismus merklich niedriger (mit durchschnittlich 12% liegt Italien auf dem zweitletzten Platz unter europäischen Staaten).

Darüber hinaus ist der Auslandsaufenthalt im Allgemeinen kurz, in Anbetracht der Tatsache, dass der Anteil junger italienischer Erwachsener mit einem höheren Bildungsabschluss, die mindestens drei Monate für Bildungs-/Ausbildungszwecke im Ausland verbracht haben, einer der niedrigsten in Europa ist. Italien ist damit eines der Länder, in dem es weniger wahrscheinlich ist, dass europäische Studenten dort im Rahmen EU-finanzierter Mobilitätsprogramme studieren werden. Wie nicht anders zu erwarten, erklärte die Mehrzahl junger Erwachsener in Italien (55%), sie sei nicht bereit – oder hätte nur einen geringen Wunsch – in einem anderen europäischen Land zu arbeiten (Italien liegt als „unwilliger“ Staat in Europa auf dem zweiten Platz).

Jede tiefreichende Analyse des Falls Italiens erfordert eine umfassende Untersuchung. Einerseits scheint das Fehlen einer Jugendpolitik auf nationaler Ebene die Wirksamkeit der europäischen Jugendpolitik zu schwächen; andererseits scheinen junge Menschen nicht in der Lage zu sein, die Chancen zu nutzen, die ihnen im Rahmen der EU-Programme zur Verfügung stehen. Obwohl die Gründe, die diesem Widerstand zugrunde liegen, noch nicht vollständig verstanden werden, lohnt es sich anzumerken, dass laut Eurobarometer-Erhebung 2011 fehlende finanzielle Mittel oder die hohen Kosten für einen Aufenthalt nicht die vorrangigen Gründe sind, warum die Befragten nicht ins Ausland gingen (20%); der Hauptgrund war mangelndes Interesse (28%).

## **MOBILITÄTEN UND MOTILITÄTEN**

Wie wir bereits gesehen haben, ist Mobilität eine wichtige Komponente der EU-Politik, aber sie ist auch ein vielfältiges Konzept, dessen Analyse lohnenswert ist, damit man es besser versteht. Wir sollten nicht nur die unterschiedlichen Formen der Mobilität (Urlaub, Lernen, Arbeit und Freiwilligenarbeit, kurz- und langfristige, physische und virtuelle Mobilität) untersuchen, sondern auch die vielfältigen Bedeutungen von Mobilität erkunden und wie diese sich im öffentlichen Diskurs und in persönlichen Erzählungen widerspiegeln. So deckt z. B. eine gründliche Untersuchung der Kerninhalte des EU-Diskurses über Jugend und Mobilität auf, dass es mindestens drei separate Bedeutungen für diesen Begriff gibt.

Zum einen wird Mobilität als Freizügigkeit verstanden. In diesem Sinne ist Mobilität ein Recht, wie auch im Grünbuch zur Lernmobilität junger Menschen dargelegt: „Das

Recht, über die nationalen Grenzen hinaus mobil zu sein, ist eine der Grundfreiheiten, die die EU ihren Bürgern verleiht.“ (Europäische Kommission 2008a)

Darüber hinaus, wie im Weißbuch „Europäische Transportpolitik für 2010“ dargelegt, wird die „persönliche Mobilität, die von 17 km pro Tag im Jahr 1970 auf 35 km im Jahr 1998 gestiegen ist, heute mehr oder weniger als ein erworbenes Recht betrachtet“ (Europäische Kommission 2001: 11).

Die Verknüpfung zwischen Mobilität, Freiheit und Rechten wird schon seit langem anerkannt und ist heute allgemein etabliert (Sager 2006: 467). In dieser Bedeutung drückt Mobilität die Idee aus, die die Grundlage der Schaffung eines europäischen wirtschaftlichen, politischen und sozialen Raumes bildet; man sollte bedenken, dass der Kern der Wirtschafts- und Sozialpolitik der EU in dem Gedanken der „fünf Freiheiten“ zusammengefasst werden kann, i.e. freier Verkehr von Waren, Kapital, Dienstleistungen, Menschen und Wissen.

Gleichzeitig ist Mobilität in den politischen Erzählungen als Erfahrung präsent, die notwendig ist, um sowohl die Chancen als auch die Aussichten von EU-Bürgern zu verbessern. Die Erfahrung von Mobilität wird als Schlüsselaspekt für den Aufbau einer europäischen Bürgerschaft betrachtet.

Die Lernmobilität, i.e. die transnationale Mobilität zum Zwecke des Erwerbs neuer Fähigkeiten, ist eine der wichtigsten Wege, wie Personen, insbesondere junge Menschen, ihre zukünftige Vermittelbarkeit auf dem Arbeitsmarkt sowie ihre persönliche Entwicklung stärken können. Studien bestätigen, dass die Lernmobilität ein Gewinn für das Humankapital ist, da Studenten neues Wissen erwerben und ihre Fremdsprachenkenntnisse und interkulturellen Kompetenzen entwickeln.

(Grünbuch der Kommission über die Lernmobilität junger Menschen 2008: 2)

Die Nutzung der Chancen, die durch Mobilität eröffnet werden, wird als wesentlicher Beitrag vieler politischer Ziele der EU betrachtet, und es gibt eine umfangreiche Fachliteratur, die die Auswirkungen von Mobilität auf die persönliche Entwicklung (Ausbau der Fähigkeiten und Vermittelbarkeit von Menschen) sowie auf das Gefühl einer EU-Bürgerschaft diskutiert und bewertet und dazu beiträgt, aus jungen Menschen zukünftige Führungspersönlichkeiten und Bürger zu formen, die einen größeren Respekt für Vielfalt besitzen (King und Raghuram 2013, Kuhn 2012, Sigalas 2010).

Eine dritte Dimension, die besonders für den Bereich Jugendpolitik von Relevanz ist, ist die Mobilität als Fähigkeit an sich. Laut Olsson et al. (2011) ist Mobilität als Fähigkeit für die Festlegung der privilegierten Stellungen junger Menschen im europäischen Projekt ausschlaggebend. „Mobilität wird daher als die Fähigkeit benannt, sich selbst über provinzielle und lokale Kontexte zu erheben“ (Olsson et al. 2011). Mobil zu sein, ist eines der Merkmale, das die „ideale“ europäische Bürgerschaft charakterisiert, und „in diesen Zielen bezeichnet der Signifikant, Jugend‘ einen aktiven Grenzgänger, der partizipatorisch, voller Eigeninitiative, Unternehmergeist, kreativ, solidarisch empfindend und unbegrenzt ausgestattet ist mit einem Verständnis für kulturelle Vielfalt und den gemeinsamen Werten des bestehenden Europas“ (Olsson et al. 2011).

Die Betrachtung der komplexen Bedeutungen von Mobilität lässt uns betonen, dass Mobilität nicht als ein identifizierbares und klar umrissenes Verhalten betrachtet werden kann (mobil zu sein oder nicht). Aus kultureller Sicht muss Mobilität als Form von verkörpertem kulturellem Kapital (Holdsworth 2006) betrachtet werden, das Werte, Wünsche und Lebensziele umfasst und praktische und kognitive Ressourcen erfordert.

Seit Kurzem wird im Bereich der Mobilitätsstudien der Begriff der Mobilität weiterentwickelt und befasst sich nun präzise mit dieser Dimension der Mobilität (Mobilität als potenzielle Bewegung).<sup>20</sup>

Motilität kann man definieren als „wie ein Mensch oder eine Gruppe Besitz ergreift von den Möglichkeiten für Mobilität und auf diesen aufbaut, um persönliche Projekte zu entwickeln“ (Flamm und Kaufmann 2006: 168). Drei interdependente Faktoren bestimmen die Motilität eines Menschen und definieren das, was als „Motilitätskapital“ bezeichnet wird: Zugang, Kompetenz und Fähigkeiten und kognitive Aneignung. Zugang bezieht sich auf die Leichtigkeit, mit der Personen Mobilität nutzen können (im Einklang mit der vermehrten Nutzung des Begriffes „Zugang“, der seine ursprüngliche räumliche Konnotation ausweitet und nun auch den öffentlichen Zugang zu Ressourcen und Chancen meint); Kompetenz bezieht sich auf die erforderlichen Mobilitätsfähigkeiten und -fertigkeiten (körperliche Fähigkeit), erworbenen Fähigkeiten (z. B. Führerschein) und Organisationsfähigkeiten (z. B. Abstimmen von Aktivitäten und Planung); und die kognitive Aneignung bezieht sich auf die Weise, wie Mobilitätsagenten Mobilitätsoptionen bewerten und befasst sich mit Strategien, Werten, Darstellungen und Gewohnheiten. Das Konzept der Motilität unterscheidet sich von Mobilitätspraktiken, da diese letzten das Erreichen der Fähigkeit darstellen, Mobilität zu wählen. In diesem Sinne wird Mobilität als Gelegenheit verstanden.

Anhand einer Neubewertung des Engagements der EU für eine gesteigerte Mobilität können wir feststellen, dass man, wenn es notwendig ist, Hürden für eine Mobilität als Verhalten abzubauen (Zugänglichkeit), vielleicht mehr Aufmerksamkeit auf die komplexeren kulturellen Aspekte legen sollte, die jungen Menschen in der EU gestatten, Mobilität als eine Möglichkeit zu betrachten. In dieser Hinsicht müssen konkretere Fragen behandelt werden, u.a.: Welche Art von Wissen und Organisationsfähigkeit ist erforderlich? Welche Strategien der Mobilität werden eingesetzt? Welche Werte, Darstellungen und Gewohnheiten wirken sich auf die Mobilität aus?

## **AUS EINEM FALLBEISPIEL GEWONNENE ERKENNTNISSE: DIE ERZÄHLUNGEN JUNGER MENSCHEN ÜBER FIKTIVE MOBILITÄTEN**

Um diese Fragen behandeln zu können, werden wir nun die Erkenntnisse der Forschung<sup>21</sup> über junge Menschen und die Zukunft diskutieren. Wenn man sich die Art und Weise anschaut, wie Mobilität in fiktiven Biografien vorgestellt wird,

20. Die Ausweitung der biologischen Vorstellung von Motilität auf die potenzielle Mobilität von Menschen wurde von Kaufmann vorgeschlagen (2002). Für eine neue Bearbeitung des Begriffes siehe Kellerman (2012). Anbindung an die Zukunft: die Rolle der räumlichen Mobilität.

21. Für weitere Informationen siehe: <http://people.unica.it/ifuture/>.

können wir die Motilität untersuchen und die kulturellen Aspekte, die diese formen. Laut eines Teils der Fachliteratur, die die Zeitlichkeiten junger Menschen und die Art und Weise untersucht, wie sie ihre Zukunft im Kontext steigender Unsicherheit planen/betrachten (Leccardi 2009; Melucci 1996), liegt der Schwerpunkt auf der Untersuchung des Schnittpunkts/der Vernetzung zwischen der eigentlichen Fähigkeit zu planen und den Ideen über die Zukunft. Die Beziehung zwischen der Planung der Zukunft und ihren Darstellungen ist häufig kritisch und kann vielfältige Resultate erzielen: Eines ist der Prozess der „Vergegenwärtigung“, der sich auf die Tendenz für eine Fähigkeit bezieht, ein Zukunftsprojekt aufzubauen, das durch eine konstante Anpassung an die Gegenwart ersetzt wird, um umgehend Chancen in Gelegenheiten zu verwandeln. Mit Schwerpunkt auf dem Konzept der „Fähigkeit nach Höherem zu streben“ von Appadurai (2004) haben wir in unserem Forschungsprojekt versucht, die Bestrebungen junger Menschen beim Vorstellen ihrer Zukunft im Hinblick auf ihre Fähigkeit zu konzeptualisieren, ihre aktuellen Gelegenheiten „realistisch“ zu projizieren, und gleichzeitig in der Lage zu sein, sozial relevante Erzählungen anzuwenden, die diese einrahmen.

Aus methodologischer Sicht stützt sich das Forschungsprojekt auf ein bereits etabliertes Forschungsverfahren (Elliott 2010; Lyon und Crow 2012; Lyon, Morgan und Crow 2012) und konzentriert sich auf die Analyse – sowohl qualitativ als auch quantitativ – von schätzungsweise 250 Aufsätzen, die von 18- und 19-jährigen Schülern aus der größten Stadt Sardinien (Cagliari) verfasst wurden. Die Schüler wurden aufgefordert, sich selbst als 90-Jährige vorzustellen und ihre Lebensgeschichte zu erzählen. Die Aufsätze wurden im Herbst 2012 in der vierten Jahrgangsstufe an fünf Sekundarschulen in Cagliari gesammelt.<sup>22</sup> Die Auswahl der beteiligten Schulen wurde so getroffen, dass eine heterogene, repräsentative Auswahl an Schülern aus unterschiedlichen sozialen Schichten erzielt wurde, die sowohl in städtischen als auch Randgebieten lebten.

Aus soziologischer Sicht ist der Einsatz biografischer Erzählungen eine nützliche Methode, um die Erfahrungen von Menschen zu untersuchen und zu verstehen und wie viel Bedeutung sie den Ereignissen in ihrem Leben zuschreiben (Demazière und Dubar 2000; Jedlowski 2000; Maines, Pierce und Laslett 2008). Im Fall der Aufsätze dieser Schüler über ihre fiktiven Biografien ergab sich die höhere oder geringere Fähigkeit, sich eine „mögliche Zukunft“ vorzustellen und auszudenken.

Laut Michael Bamberg geben „Erzähler, wenn sie eine Geschichte erzählen, der Erfahrung eine ‚narrative Form‘. Sie platzieren Charaktere in Raum und Zeit und sie geben den Geschehnissen – oder den von ihnen ausgedachten Ereignissen – eine Ordnung und einen Sinn.“<sup>23</sup> Auf gleiche Weise reorganisieren Schüler, die am Forschungsprojekt „iFuture“ teilnehmen, ihre Lebenserfahrungen, um eine fiktive Zukunft zu erzählen: Während sie sich vorstellen, bereits 90 Jahre alt zu sein, und ihre Lebensgeschichte erzählen, sammeln sie alle „Bilder“ und Kenntnisse über die Welt, die sie kennen, um ihren fiktiven Biografien einen Sinn zu verleihen. Die Analyse

---

22. In Italien dauert die Sekundarstufe fünf Jahre, vom Alter von 14/15 Jahren bis zum Alter von 18/19 Jahren. Die ersten zwei Jahre unterliegen der Schulpflicht.

23. Bamberg, M. (2012), „Narrative Analysis“. In: Cooper, H. (Leitender Redakteur), *APA handbook of research methods in psychology* (3 Bände), APA Press, Washington DC, S. 77.

der Aufsätze brachte den bemerkenswerten Aspekt zutage, dass die geografische Mobilität in den fiktiven Biografien der jungen Menschen eine wichtige Rolle spielt. Für nahezu 60% der Schüler war Mobilität Teil ihres zukünftigen Lebens.

Die drei wichtigsten Motive für Schüler, ins Ausland zu gehen, waren Urlaub, Studium und die Suche nach einem Arbeitsplatz. Wir werden uns kurz mit den ersten beiden Arten der Mobilität befassen, aber der Schwerpunkt liegt auf der Beschäftigung, da diese besser die Fähigkeit der Schüler zeigt, sich ein Projekt in der Zukunft vorzustellen und dieses zu organisieren.

Das Thema Urlaub ist nahezu in allen Aufsätzen für verschiedene Zeitpunkte im Leben vorhanden. Ein gemeinsames Merkmal dieser Art der Mobilität ist, dass sie stets als eine Traumreise beschrieben wird, die häufig gemeinsam mit Freunden, Freund/Freundin oder Familie erlebt wird:

*Ich beschloss, auf eine lange Reise zu gehen, um die wunderbaren europäischen Städte zu bewundern!*

(Schülerin)

*Ich gönne mir einen wunderschönen Urlaub in Paris mit meinem Freund.*

(Schülerin)

Ein weiterer, häufig wiederholter Gedanke der Schüler ist die Tatsache, dass sie ihre Englischkenntnisse verbessern müssen, um einen Arbeitsplatz zu finden, entweder in Italien oder im Ausland. Doch trotz perfekter rationaler Darstellungen des Wunsches, „ins Ausland zu gehen, um mein Englisch zu verbessern“, gibt es nur wenige Beispiele für konkrete Projekte, um die Mobilität zu verbessern. Im Gegenteil, ihre Auslandsaufenthalte werden als isolierte Episoden beschrieben, als etwas, das häufig nichts mit dem Rest ihrer Lebenserfahrungen zu tun hat:

*Dieser Sommer war einer der besten meines Lebens: Ich beschloss, mit meiner jungen und unternehmungslustigen Tante Asja nach London zu gehen. Ich war mehr an der Verbesserung meiner Englischkenntnisse interessiert, sie an ihrer Leidenschaft für Großbritannien [...] Nach unserem Aufenthalt in London beschlossen wir, zurück nach Cagliari (in Sardinien) zu gehen. Im Oktober reiste ich mit meinen Freunden nach Genua, um die Aufnahmeprüfung für die Marineakademie abzulegen.*

(Schülerin)

Neben diesem Schnappschuss von Mobilität, der die fiktiven Biografien der Schüler kennzeichnete,<sup>24</sup> wurde Mobilität als Teil der Lebenserfahrung verstanden, der eine Entscheidung zur Migration einschloss, die hoffentlich zur Erfüllung beruflicher und persönlicher Wünsche führen würde. Obwohl die Schüler zu wissen scheinen, dass die geografische Mobilität eine Voraussetzung für die Suche nach einem Arbeitsplatz

---

24. Ein allen Schüleraufsätzen gemeinsames Merkmal war mit der Erzählstruktur verbunden: Nahezu alle 250 Aufsätze zeigen eine fragmentierte Erzählung, die auf einen Schreibstil schließen lässt, der typisch ist für soziale Medien, z. B. Twitter oder Facebook. Die Schüler sind es gewohnt, kurze Informationen zu schreiben und zu lesen, die sich auf den Moment beziehen, in dem sie verfasst werden. In dieser Hinsicht scheinen sie das Gefühl für die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft als ein historisches Kontinuum verloren zu haben.



ist, nimmt ihr Denken, auf welche Weise die Mobilität nützlich für ihre berufliche Karriere sein könnte, wenig Raum ein.

Interessanterweise ergaben sich aus den Aufsätzen zwei Kategorien von Mobilität. Die erste Kategorie ist eine realistischere Darstellung von Mobilität, größtenteils basierend auf Migrationserfahrungen der Familien der Schüler; ihre Geschichten scheinen die Geschichte der italienischen Migration als unausweichliche Bestimmung zu verfolgen. Sie beschreiben ihre Mobilitätsmuster als Kontinuum der Geschichte ihrer Familien, bei der Mobilität als gutes und zu befolgendes Vorbild angeführt wird, als bereits durchgeführtes Experiment oder Modell, das wiederholt werden kann:

*Ich erinnere mich, dass ich in diesem Sommer meine Schwester in London besuchte. Aus Jux ging sie mit zu einem Bewerbungsgespräch in einem alten bedeutenden Hotel und ich bekam die Stelle. [...] Meine Familie hatte mich ermutigt, ins Ausland zu gehen, da alle meine Cousins außerhalb von Italien Familien und eine erfolgreiche berufliche Karriere hatten. [...] Mit dem Geld, das ich im Hotel verdient hatte, verließ ich meine Mutter und ging nach Deutschland. Dort wohnte ich bei einer Cousine, bis ich einen Job gefunden hatte ...*

(Schülerin)

Das zweite Muster fiktiver Mobilität zeichnet sich durch eine extensive Nutzung von Verweisen auf die Medienwelt aus: Die Schüler sind von Bildern inspiriert und nehmen häufig Bezug auf Darsteller von Fernsehserien, Filmen, Videospielen und Büchern, um gewählte Zielorte und Migrationsmuster zu beschreiben. In diesen Erzählungen der medienbeeinflussten Mobilität stellen sich die jungen Menschen mögliche Lebensereignisse in fiktiven Situationen vor, die sie den Medien entnommen haben:

*Ich beschloss, eine Pause einzulegen und zusammen mit einem Freund Italien zu verlassen. Wir reisten in die USA nach Las Vegas, eine Stadt, die mich immer wegen ihrer Eleganz und Brillanz beeindruckt hatte. Ich begann in einem der wunderschönen Casinos zu spielen, dem Palms,<sup>25</sup> wo ich eine Menge Geld gewann. Dessen ungeachtet verließ ich das Casino, weil ich noch die schöne Landschaft Nevadas besuchen wollte. [...] Ich musste als Seemann auf der Grimaldi Lines Grand Gabon anheuern. [...] Ich flog nach London in Großbritannien. Nach der Landung rief ich meine Eltern an, dann bestieg ich das Flugzeug nach New York. [...] In New York bestieg ich meinen Flieger nach Baltimore in Maryland, wo jemand von der Reederei mich erwartete. Sie fuhren mich zu einem Hotel in Jacksonville.<sup>26</sup> Es war Nacht und diese Stadt der USA war mit seinen hell erleuchteten Hochhäusern wunderschön und ich war glücklich.*

(Schüler)

Betrachtet man sich diese Erzählungen, was ist die Rolle der Mobilität in den fiktiven Biografien der Schüler?

Die Mobilität ist in der heutigen Gesellschaft ein dominantes Narrativ. Der Gedanke, dass Menschen, Waren und Ideen stärker in Bewegung sind als jemals zuvor, während Infrastrukturen Verbindungen zwischen unterschiedlichen Orten und zwischen

25. Das Palm Casino ist ein Verweis auf die Reality Show „The Jersey Shore“.

26. Jacksonville ist der Name der Stadt, in der Teile der Twilight-Serie stattfanden.

Menschen und Orten ermöglichen, hat zu einer so genannten Mobilitätswende geführt. Diese wird definiert als „eine andere Denkweise durch die Beschaffenheit wirtschaftlicher, sozialer und politischer Beziehungen. Eine solche Wende verbreitet sich in und durch die Sozialwissenschaften und zeitigt Analysen, die in der Vergangenheit statisch, fixiert waren und sich vorwiegend mit nicht-räumlichen ‚sozialen Strukturen‘ befassen“ (Urry 2007: 6). Und Mobilität bildet, wie wir bereits vorstehend erörtert haben, den Kern der EU-Politik.

Auf den ersten Blick scheinen die Schüler mit dieser neuen mobilen Gesellschaft vertraut und in diese integriert zu sein, angesichts der Tatsache, dass ihre fiktiven Biografien „mobile Biografien“ sind. Die meiste Zeit wird Mobilität als ein positives Merkmal ihrer fiktiven Lebensläufe dargestellt und als ein Schlüsselement betrachtet, das die Erweiterbarkeit (der Umfang, in dem zukünftige Möglichkeiten als sich erweiternd oder schrumpfend betrachtet werden) der fiktiven Zukunft junger Menschen herbeiführt (Mishes 2009). Für viele Schüler ist die Vorstellung einer Zukunft, die sich ausweitet und öffnet (der Beginn einer neuen Karriere, eine Liebesgeschichte), eng mit Mobilität verbunden. Andererseits hat die Rückkehr nach Hause negative Assoziationen als Moment der Beendigung und des Abstiegs (bedürftige Familie, Krankheit, Scheidung oder wirtschaftlich schwere Zeiten).

Gleichzeitig nimmt die fiktive Mobilität selten die Form eines konkreten Mobilitätsprojekts an, etwas, das sorgfältig geplant wird, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Sie bleibt eine Art Wunderwaffe, die dem Leben junger Menschen eine Wende geben kann. Mobilität ist einfach eine Methode, sich von einer aktuellen Erfahrung und einer Situation zu lösen, die allgemein als schwer zu bewältigen gilt, anstatt als informierter und reflektierter Versuch, sich mit einer anderen Realität zu verbinden.

*Als Geschenk bezahlten meine Eltern eine Reise nach Paris. Ab da begann mein Leben. Es war meine Absicht, dort nur kurz zu bleiben, aber sobald ich dort war, ging ich in ein Café und fand eine interessante Stellenanzeige am Schwarzen Brett des Cafés.*

(Schülerin)

Mobilität als Wunderwaffe scheint ein Ausweg zu sein und die einzige Möglichkeit, Unsicherheit zu überwinden; es ist ein allgemeines Merkmal in den Biografien junger Menschen, das auf unbestimmte Weise konkrete biografische Zukunftsprojekte in den Erzählungen junger Menschen zu ersetzen scheint.

Eine eingehendere Analyse der Rolle der geografischen Mobilität, wie sie in den Aufsätzen junger Menschen verstanden wird, offenbart eine Wahrnehmung der fiktiven Mobilität als raumlose, leichte und schwerelose Erfahrung. Sei es die Erörterung der Aussicht, das Land zu verlassen, um einen Arbeitsplatz zu finden, oder eines Urlaubs mit Freunden, alles vereint sich zu einer unproblematischen „selbstverständlichen“ Erfahrung. Der Raum, in dem Mobilität stattfindet, ähnelt dem Internet, einem globalen und virtuellen Raum, in dem es keine Verweise auf territoriale Grenzen oder die Besonderheiten von Orten gibt. In dieser abstrakten Vorstellung von Raum gibt es keine geografischen Entfernungen: In den Erzählungen der Schüler ist die Reise nach New York das gleiche wie eine Reise nach London.

## ERMÄCHTIGUNG DER JUGEND: FIKTIVE MOBILITÄT UND DAS STREBEN NACH HÖHEREM

Obwohl das Lesen von Erzählungen junger Menschen über eine fiktive Zukunft nicht vorhersagen kann, was sie tatsächlich in der Zukunft machen werden, kann es uns vermitteln, welche Bilder/Vorstellungen von Mobilität sie haben, welche Kenntnisse sie zeigen, was heutzutage Mobilität bedeutet (über Zielorte, Hürden und was sie erwarten können) und über welche Strategien sie nachdenken und welche Quellen ihre Wünsche von Mobilität nähren.

Obwohl die Jugendlichen in unserer Forschung den Gedanken aufgegriffen haben, dass Mobilität die Zukunft ist, bleibt sie eine fiktive Mobilität, die selten die Form eines Mobilitätsprojekts annimmt. Sie scheint größtenteils ein Traum zu sein, das einzige Mittel, um im Leben der jungen Menschen neue Chancen zu eröffnen.

Obwohl es stimmen mag, dass das Träumen über Mobilität ein positiver Faktor sein kann, der jungen Menschen Hoffnung und Inspiration verleiht, kann es bei Fehlen konkreterer Fähigkeiten und dem Wissen, Mobilitätsträume in ein Projekt umzusetzen, sehr leicht in Passivität und Niederlage umschlagen. Mobil zu sein und Mobilität zu leben implizieren das Vorhandensein von Gelegenheiten (z. B. Erasmus), aber auch die Fähigkeit, Mobilität als eine „realistische“ Möglichkeit zu sehen und dieser Möglichkeit in einem realen Projekt eine greifbare Bedeutung zu geben.

In Anbetracht dieses Szenarios würden wir gern einige Schlussbemerkungen anfügen.

Erstens, trotz der Tatsache, dass das, was wir die Rhetorik der Mobilität nennen könnten, eine positive Manifestation der Vorstellung von Mobilität ist, ermächtigt sie nicht notwendigerweise junge Menschen, besonders wenn sie zu einer Art Messlatte wird, die den Wert persönlicher Projekte bewertet und in überwältigender Weise vom Diskurs in den Medien beeinflusst wird. Laut Appadurai setzt sich die „Fähigkeit, nach Höherem zu streben (und damit auch das Streben nach Mobilität), die als Navigationsfähigkeit verstanden wird, die von der Möglichkeit realer Annahmen und Gegenargumente gespeist wird, aus der Einhaltung vieler subalternen Populationen und den kulturellen Gegebenheiten zusammen, die sie umgeben“ (2004: 251). Mit anderen Worten, ein abstraktes und universelles Modell der Mobilität läuft Gefahr, das Ziel der realen Ermöglichung und nicht nur der Förderung von Mobilität in Europa zu verfehlen.

Zweitens, die Ermöglichung von Mobilität muss berücksichtigen, wie Kulturen tatsächlich Mobilität umsetzen und muss somit dem Streben nach Mobilität einen neuen Rahmen als kulturelle Kategorie geben (verwurzelt in den verschiedenen sozialen und kulturellen Kontexten) anstatt sie als individuelles Merkmal zu behandeln. So variieren z. B. Diskurs und Praktiken der Mobilität in verschiedenen Ländern erheblich.<sup>27</sup> Es scheint unumstößlich, dass die politischen Entscheidungsträger sich aller kulturellen Unterschiede in der Herangehensweise zur Schaffung einer Kultur der Mobilität durch Kapazitätsaufbau bewusst sind.

Drittens, wenn wir uns die Beschreibungen der Zukunft und der imaginierten Mobilität junger Menschen anschauen, gibt es nahezu keine Anzeichen für

27. Vgl. Holdsworth, C. (2006).

eine Unterstützung durch Bildungseinrichtungen im Hinblick auf das Aufklären über Mobilitätsgelegenheiten oder die Ermächtigungsvorteile von Mobilitäten. Selbst im Fall von Schülern, die berufliche Karrieren in mobilen Berufen anstreben (z.B. Tourismus oder Marine), hängt es einerseits vom Hintergrund der Migrationserfahrungen ihrer Familien oder andererseits von medialen Narrativen ab, die andere Formen der Sozialisierung überlagern. Dies kann ein besonderes Merkmal des italienischen Fallbeispiels sein, bei dem die Wirksamkeit des Bildungssystems, junge Menschen bei der Planung ihrer Zukunft zu unterstützen, tatsächlich sehr gering zu sein scheint. Tatsächlich beschrieb, laut Eurobarometer-Erhebung „Jugend in Bewegung“, nur eine begrenzte Zahl junger Menschen in Italien die Anleitung und Beratung, die sie in der Schule über weitere Bildungs- und Ausbildungsoptionen (20%) oder über zukünftige Beschäftigungschancen (16%) erhalten hatten, als „gut“ oder „sehr gut“. In beiden Fällen weist Italien die zweitniedrigste Zustimmungsrage auf.

Schließlich sind der Einfluss der medialen Narrativen und dessen, was Prominenzkultur genannt wird, Faktoren, die im Hinblick auf die Formung der Mobilitätswünsche von Jugendlichen berücksichtigt werden müssen. Wenn diese Faktoren in ganz Europa ein mächtiges Substrat in der Fantasie der Jugend sind, ist eine naive Nutzung dieser Faktoren wahrscheinlich dort dominanter, wo die Möglichkeit des Experimentierens mit realistischeren Gelegenheiten begrenzter ist.

Hier liegt die Notwendigkeit für die Integration praktischer Fähigkeiten und eines kognitiven Bewusstseins. Beide sind notwendig, um die Träume von Mobilität in realistische Projekte umzusetzen.

## **BIBLIOGRAFIE**

Appadurai, R. (2004), „The Capacity to aspire. Culture and the Terms of Recognition“. In: Rao, V., Walton, M. (Hrsg.), *Cultural and Public Action*, Stanford University Press, Stanford.

Bamberg, M. (2012), „Narrative Analysis“. In: Cooper, H. (Leitender Redakteur), *APA handbook of research methods in psychology* (3 Bände), APA Press, Washington DC, S. 77.

Briga, E. (2012), „Youth Mobility“. In: Boetzelen, P. (Hrsg.), *Youth knowledge No. 15, EKCYIP insights*, Europarat und Europäische Kommission.

Demazière, D., Dubar, C. (1997), *Analyses des entretiens biographiques: L'exemple de récits d'insertion*, Nathan, Paris.

Elliott, J. (2010), „Imagining a Gendered Future“. In: *Sociology*, 44(6).

Elliott, A., Urry, J. (2010), *Mobile Lives*, Routledge, London.

Eriksson, M. (2012), „Political Participation among Youth in the Edgeriders Project“, Magisterarbeit, Universität Straßburg, Europarat, Straßburg.

Europäische Kommission (2001), Weißbuch „European Transport Policy for 2010: Time to Decide“, Europäische Kommission, Brüssel.

Europäische Kommission (2008), Grünbuch „Promoting the learning mobility of young people“, Europäische Kommission, Brüssel.

Europäische Kommission (2008), Report of The High Level Expert Forum on Mobility: „Making learning mobility an opportunity for all“, Europäische Kommission, Brüssel.

Flamm, M., Kaufmann, V. (2006), „Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study“. In: *Mobilities*, 1(2), S. 167-189.

Holdsworth, C. (2006), „Don't you think you're missing out, living at home? Student experiences and residential transitions“. In: *The Sociological Review*, 54(3).

Jedlowski, P. (2000), *Storie Comuni*, Mondadori, Mailand.

Kaufmann, V. (2002), *Rethinking Mobility*, Avebury, Ashgate.

Kaufmann, V., Viry, G., Widmer, E. (2010), „Motility“. In: Schneider, N. et al. (Hrsg.), *Mobile Living across Europe II*, Barbara Budrich Publishers, Opladen, S. 95-112.

Kellerman, A. (2012), „Potential Mobilities“. In: *Mobilities*, 7(1), S. 171-183.

King, R., Raghuram, P. (2013), „International Student Migration: Mapping the Field and New Research Agendas“. In: *Population, Space and Place*, 19, S. 127-137.

Kuhn, T. (2012), „Why Educational Exchange programmes Miss Their Mark: Cross-Border Mobility, Education and European Identity“. In: *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 50(6), S. 994-1010.

Leccardi, C. (2005), „Facing uncertainty: temporality and biographies in the new century“. In: *Young*, 13(123).

Lyon, D., Crow, G. (2012), „The challenges and opportunities of re-studying community on Sheppey: young people's imagined futures“. In: *Sociological Review*, 60, S. 498-517.

Lyon, D., Morgan B., Crow, G. (2012), „Working with material from the Sheppey archive“. In: *International Journal of Social Research Methodology*, 15(4), S. 301-309.

Maines, M. J., Pierce, J. L., Laslett, B. (2008), *Telling stories. The use of personal narratives in the Social Sciences and History*, Cornell University Press, Ithaca.

Misches, A. (2009), „Projects and Possibilities: Researching Futures in Action“. In: *Sociological Forum*, 24(3), S. 694-704.

Olsson, U., Petersson, K., Krejsler, J. B. (2011), „Youth Making Us Fit: on Europe as operator of political technologies“. In: *European Educational Research Journal*, 10(1), S. 1-10.

Sen, A. (1980), „Equality of what?“. In: McMurring, S. M. (Hrsg.), *Tanner Lectures on Human Values*, Bd. I, Cambridge University Press, Cambridge.

Sigalas, E. (2010), „Cross-border mobility and European identity: The effectiveness of intergroup contact during the ERASMUS year abroad“. In: *European Union Politics*, 11(2), S. 241-265.

Urry, J. (2007), *Mobilities*, Polity Press, Malden, USA.