



## Arbeitspapier des BQN Emscher-Lippe Nr. 4

Hans Uske / Türkan Yilmaz

# Wie mobil sind jugendliche Migrantinnen und Migranten aus Gelsenkirchen?

Mai 2005

## 1. Die Ausgangslage

Betrachtet man die aktuellen Arbeitsmarktzahlen aus Gelsenkirchen, so wird deutlich: Jugendliche in Gelsenkirchen haben deutlich schlechtere Berufschancen als im Umland oder gar als im Rest der Republik. Jugendliche Migrantinnen und Migranten tragen dabei ein nochmals höheres Risiko. Nach der Zusammenlegung von Arbeitslosenhilfe und Sozialhilfe im Zuge der Hartz-Gesetzgebung hat sich dieser Befund, wie die Zahlen des Arbeitsmarktreports Gelsenkirchen vom Februar 2005 zeigen noch einmal dramatisch erhärtet (Agentur für Arbeit Gelsenkirchen 2005):

- Die Arbeitslosenquote lag in Gelsenkirchen bei 29,6%
- Die Arbeitslosenquote bei den Jugendlichen unter 20 Jahren lag bei 33,4%
- Die Arbeitslosenquote bei den Ausländern lag bei 59,1%

Das sind Spitzenwerte in Deutschland. Nimmt man dazu noch die Zahlen aus der Berufsbildungsstatistik, so rundet sich das Bild ab. Die Ausbildungs-Nachfrage-Relation, also das Verhältnis von Ausbildungsstellen zur Nachfrage nach Ausbildungsstellen sinkt in Gelsenkirchen seit Jahren. Der aktuelle Berufsbildungsbericht (BMBF 2004) weist Gelsenkirchen mit einem Wert von 86,5 als den Agenturbezirk mit der drittschlechtesten Relation in ganz Deutschland aus. Nur in Eberswalde und in Neuruppin ist es düsterer.

Wenn Jugendliche Migrantinnen und Migranten auf dem Gelsenkirchener Arbeitsmarkt geringe Chancen haben, wäre es für sie sinnvoll, sich in anderen Regionen zu bewerben. Aber: sind sie dafür mobil genug?

Im Laufe der BQN-Vorphase sind wir bei der Frage der Mobilität jugendlicher Migrantinnen und Migranten auf widersprüchliche Befunde gestoßen. In vielen Fällen wurde von ExpertInnen vermutet, dass mangelnde Mobilität einer der Gründe sei, warum jugendliche Migrantinnen und Migranten Probleme haben, einen Ausbildungsplatz zu finden. MigrantInnenvertreter hatten uns dies aber nicht bestätigt. Stimmt die These mangelnder Mobilität? Oder ist sie nur die Reproduktion allgemeiner diskursiver Vorstellungen darüber, wie sich Jugendliche verhalten? Was sagen die Jugendlichen und ihre Eltern selber? Lassen sich mobilitätseinschränkende Bedingungen identifizieren?

Die folgende Untersuchung geht dieser Frage nach. Während wir in der BQN-Vorphase zumeist deutsche ExpertInnen befragt haben, erfasst diese Studie das ExpertInnenwissen von Personen mit Migrationshintergrund. Wir haben befragt:

- 6 ExpertInnen in der Region (aus Schulen, Institutionen im Migrationsbereich und aus Migrantenselbstorganisationen)<sup>1</sup>
- 22 Jugendliche<sup>2</sup>
- 13 Eltern.

---

<sup>1</sup> 5 dieser ExpertInnen hatten einen Migrationshintergrund.

<sup>2</sup> Insgesamt wurden 12 Mädchen und 10 Jungen befragt, 9. Schuljahr (3 Mädchen, 2 Jungen), 10. Schuljahr (5 Mädchen, 5 Jungen), 13. Schuljahr (4 Mädchen, 3 Jungen).

## 2. Was ist „Mobilität“ und wie mobil sind Jugendliche?

Bevor wir auf die Ergebnisse im Einzelnen eingehen, müssen wir zunächst definieren, wonach wir fragen. Aussagen zur Mobilität sind häufig politisch motiviert und werden in Kontexten diskutiert, bei denen es um die Frage von „echter“ und „unechter“ Arbeitslosigkeit geht. Der Vorwurf der mangelnden Mobilität von Arbeitslosen zieht sich durch den Massenarbeitslosigkeitdiskurs der 70er, 80er und 90er Jahre. (Uske 1995) Er wird in diesem Kontext auch an Schulabgänger gerichtet, und dient dann nicht selten dem Nachweis von Politikern, bildungspolitisch alles richtig gemacht zu haben, es fehle aber nun mal an der subjektiven Bereitschaft der Zielgruppe. In solchen Argumentationsmustern wird der Wille zur Mobilität an der Opferbereitschaft gemessen.

Dies war bereits 1988 der Fall, als der damalige Bundeswirtschaftsminister Möllemann Lehrstellensuchende zu Umzug und Partnerwechsel aufforderte: „Bei Lehrstellensuche nicht an die Freundin klammern“ (Überschrift in der WAZ vom 16.4.1988), denn „auch die Mütter in Baden-Württemberg haben hübsche Töchter“ (Jürgen Möllemann, Bundestagsrede, 15.4.1988).

In solchen öffentlichen Debatten über „Mobilität“ werden Neigungen, persönliche Planungen, Familie, Freundschaften, Beziehungen häufig zu Ansprüchen, die in Gegensatz zu den Anforderungen des Arbeits- und Lehrstellenmarktes geraten. Der „mobile“ Jugendliche wäre dann der Jugendliche, der auf alle diese Ansprüche verzichtet. Umgekehrt erscheint der „Immobilie“ selber Schuld an seiner Lage zu sein. Er hätte ja verzichten können.

Wenn im Folgenden von Mobilität die Rede ist, dann geht es nicht um ideologisch motivierte Schuldzuweisungen und Idealbilder. Es geht darum, die Bedingungen zu analysieren, die Mobilität ermöglichen, nicht sie zu jedem Preis einzufordern.

Tatsächlich ist die Mobilität Jugendlicher höher als allgemein vermutet. In einer bundesweiten empirischen Studie des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) aus dem Jahre 2002 wurden 31.400 Auszubildende und junge Fachkräfte nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die wichtigsten Ergebnisse sind im Berufsbildungsbericht 2003 dokumentiert (BMBF 2003) Gemessen wurde in dieser Untersuchung allerdings nicht die Mobilitätsbereitschaft, sondern die realisierte Mobilität:

- 10,6% der Jugendlichen hatten anlässlich der Ausbildung ihren Wohnort gewechselt.
- Weibliche Auszubildende zogen dabei doppelt so häufig um wie ihre männlichen Kollegen.
- Je höher der Schulabschluss desto häufiger der Ortswechsel.
- Der überwiegende Teil der Auszubildenden hält den Kontakt zum Herkunftsort aufrecht. 44% pendeln wöchentlich, weitere 19% alle zwei Wochen.

Einige dieser Befunde haben wir auch bei unseren Interviews gefunden. Auch Gelsenkirchener Jugendliche mit Migrationshintergrund sind umso mobiler, je höher ihr Schulabschluss ist. Und die Möglichkeit zu pendeln ist auch für diese Jugendliche einer der wichtigen Faktoren für Mobilität. Ob weibliche Auszubildende mobiler sind als die männlichen ist bei unserer Untersuchungsgruppe unklar. Einerseits haben Mädchen in der Regel bessere Schulabschlüsse als die Jungen (was die Mobilität fördert), andererseits sind sie besonderen familiären Beschränkungen ausgesetzt. Wie hoch schließlich die realisierte Mobilität bei Jugendlichen in Gelsenkirchen ist, konnten wir mit unseren Mitteln nicht ermitteln.

Im folgenden werden wir die Ergebnisse unserer Interviews im einzelnen darstellen und zwar getrennt nach Interviewgruppen: Wie sind die Sichtweisen der ExpertInnen, der Eltern und der SchülerInnen?

### 3. Informationsdefizite sind das größte Problem – Die Sichtweisen der befragten ExpertInnen

Lässt man einmal die objektiven Bedingungen, also das Fehlen von Lehrstellen und Arbeitsplätzen beiseite, dann besteht die größte Hürde bei der beruflichen Integration Jugendlicher in mangelnder Information. Diese Informationsdefizite sind sowohl bei vielen Eltern als auch bei den SchülerInnen festzustellen. Es ist ihnen vielfach nicht bekannt, welche Berufe und welche Ausbildungsmöglichkeiten es gibt. Bei den Eltern besteht daher eine große Unsicherheit darüber, welche Berufe für ihre Kinder in Frage kommen.

Den Schulen gelingt es meist nicht, diese Informationsdefizite zu verringern oder gar zu beseitigen. Die Eltern haben wenig Kontakt zu den LehrerInnen, nicht weil sie desinteressiert sind, sondern weil sie es nicht wagen, die Schule oder die LehrerInnen anzurufen oder einen Termin zu vereinbaren.

Nach Ansicht der ExpertInnen besteht in den weiterführenden Schulen außerhalb der Stadtteile mit besonders hohen MigrantInnenanteilen sowieso schon eine hohe Selektionspraxis, d.h. sie sind sehr vorsichtig bei der Annahme von SchülerInnen mit Migrationshintergrund. Besondere Veranstaltungen, etwa spezielle Informationsabende für Eltern von SchülerInnen mit Migrationshintergrund gelten zudem als „Extrawurst“ oder „Extrawünsche“. Wollten sich die Schulen wirklich um die Belange der Eltern kümmern, so bedeutet dies tatsächlich zusätzliche Arbeit, zusätzliche oder zeitaufwendige Sprechstunden, extra Elternabende etc.

Mobilität setzt Kenntnisse voraus. Wenn Eltern und SchülerInnen aber häufig schon nicht wissen, woher sie Hilfe bekommen könnten z.B. bei der Berufswahl, der Ausbildungsplatzsuche vor Ort oder bei Bewerbungsschreiben, dann ist zu vermuten, dass diese Informationsdefizite auch Fragen der räumlichen Mobilität betreffen. Wer die Möglichkeiten und Bedingungen bei der Lehrstellensuche im Nahbereich nicht ausreichend kennt, wird erst recht keine Suche im näheren oder ferneren Umkreis bewältigen können. Bisweilen wird diese mangelnde Kenntnis durch Praktiken deutscher Institutionen noch direkt unterstützt, Praktiken, die die Jugendlichen dann als Diskriminierung erfahren. Etwa wenn die Arbeitsagentur deutsche Jugendliche in andere Bundesländer vermitteln will und Informationsfahrten anbietet. Die Jugendlichen werden dabei mit Bussen dorthin gefahren, können dort übernachten und sich vor Ort informieren. All das wird von der Arbeitsagentur bezahlt. Nach Auskunft unserer ExpertInnen wird ausländischen Jugendlichen dieser Service nicht geboten. Sie werden nicht einmal über die Möglichkeiten informiert. Ein anderes Beispiel betrifft die Schulen. Mehrfach wurde uns in den Interviews von einem Fall berichtet, bei dem ein auf berufliche Qualifikation bezogener Austausch zwischen deutschen und englischen Schülern stattfand. Jugendliche mit Migrationshintergrund blieben außen vor.

Mangelnde Information ist aber nach Ansicht der ExpertInnen nicht das einzige Hindernis bei der Mobilität. Dies sind die weiteren Punkte, die genannt wurden:

- Die familiären Bindungen bei ausländischen Familien sind sehr stark, eine Trennung fällt schwer, andererseits erleben einige Jugendliche die Möglichkeit, wegen einer Ausbildung wegzuziehen auch als Wegfall sozialer Kontrolle.
- Mobilität kostet Geld. Die finanzielle Situation der Eltern ist aber häufig prekär und gekennzeichnet durch niedrige Einkommen, Arbeitslosigkeit, Frühverrentung mit entsprechenden Einkommenseinbußen, Schulden.
- Obwohl die Jugendlichen ja aus Familienzusammenhängen kommen, die alle über eine ausgeprägte Mobilitätsgeschichte verfügen – Migration ist ja eine besonders weitreichende Form der Mobilität - haben die Jugendlichen in der Regel keine einschlägigen Vorbilder in der

Familie, Verwandtschaft oder in ihrem Bekannten- oder Freundeskreis, die auf ihre konkrete Lebenssituation passen.

- Mädchen haben es besonders schwer. Die Eltern und besonders älterer Brüder erlauben es den Mädchen häufig nicht, in anderen Städten eine Ausbildung zu beginnen. In diesem Falle würden sie die Kontrolle über die Mädchen verlieren.

#### 4. Hohe Mobilitätsbereitschaft im Nahbereich - Die Sichtweisen der Eltern

Ganz gleich, welches Bildungsniveau die befragten Eltern haben, wünschen sie alle für ihre Kinder eine gute Berufsausbildung. Dafür würden sie in der Regel auch in Kauf nehmen, dass ihre Kinder in einer anderen Stadt eine Ausbildung machen. Eltern, die selber arbeitslos sind oder schlechte Arbeitsbedingungen haben, zeigten sich sogar bereit, dafür zusammen mit ihren Kindern umzuziehen. Eltern, die dies nicht können, zeigten sich bereit, ihre Kinder aktiv zu unterstützen, z.B. indem sie sich vorstellen könnten, sie zur Arbeit zu fahren oder ihnen ein Auto zur Verfügung zu stellen. Eine weitere Möglichkeit sehen sie im pendeln mit Hilfe öffentlicher Verkehrsmittel.

Schwieriger wird die Frage der Mobilität, wenn Pendeln nicht möglich ist. Die Möglichkeit, bei Verwandten zu leben, wird nicht befürwortet. Dann schon eher eine eigene Wohnung für die Söhne. Bei den Töchtern ist das aber eher keine Alternative. Bei den Eltern, deren Kinder das Abitur machen spielen die Geschlechtsunterschiede keine Rolle.

#### 5. Die Sichtweisen der SchülerInnen

Grundsätzlich zeigt sich bei fast allen befragten Jugendlichen eine hohe Mobilitätsbereitschaft. Bei den Interviews zeigten sich aber auch Unterschiede.

Jugendliche, die einen Ausbildungsplatz suchen, schätzen ihre Chancen in Gelsenkirchen durchaus negativ, also realistisch ein, sie sehen aber auch nicht unbedingt, dass es für sie woanders besser wird. Viele haben sowieso nicht vor, in Gelsenkirchen zu bleiben. Grundsätzlich wäre Pendeln eine Alternative, mit dem Auto oder mit ÖPNV, auch Übernachtungsmöglichkeiten bei Verwandten werden in Betracht gezogen.

Große Bedenken haben die Jugendlichen wegen der Finanzierung, sie wissen nicht, ob und wie das Arbeiten in einer anderen Stadt bezahlbar wäre. Wären die Eltern einverstanden? Die Jungen sind sich sicher, die Mädchen sind sich in der Regel sicher, dass die Eltern es nicht erlauben werden.

Anders sieht die Situation bei den Jugendlichen aus, die Abitur haben werden. Hier gibt es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede. Sie wollen alle studieren, die meisten in Städten wie Frankfurt, München, Bielefeld oder Berlin, einige auch in Essen oder Bochum. In diesen Fällen überlegen sie zu pendeln.

#### 6. Bedingungen und Grenzen der Mobilität Jugendlicher mit Migrationshintergrund in Gelsenkirchen – ein Fazit

Zunächst: Die Vorstellung von einer immobilen türkischen Community in den Armutsquartieren von Gelsenkirchen, so wie sie uns in der BQN-Vorstudie zum Teil begegnet ist, deckt sich nicht mit der Innensicht der Betroffenen. Angesichts der Migrationsgeschichte, die die Eltern oder Großeltern dieser Jugendlichen bewältigt haben, wäre ein anderes Ergebnis auch sehr verwunderlich.

Allerdings gibt es eindeutig mobilitätshemmende Faktoren:

### **1. Mangelnde Information**

Dies gilt insgesamt für den Bereich der beruflichen Integration von Jugendlichen mit Migrationshintergrund und speziell auch für die Möglichkeiten, außerhalb Gelsenkirchens eine Lehrstelle oder Arbeitsstelle zu bekommen. Vorhandene Informationen für Eltern und Schüler sind nicht genügend zielgruppenspezifisch ausgerichtet.

Wenn Jugendliche mit Migrationshintergrund eine Lehrstelle oder Arbeitsstelle bekommen, dann spielen familiäre Netzwerke bei der Suche eine oft entscheidende Rolle. Dies gilt sowohl für den Nahbereich, als auch für den Fernbereich.

### **2. Probleme mit den Finanzen**

Mobilität kann teuer sein. Einer der Ängste der SchülerInnen besteht darin, die damit verbundenen Kosten nicht bezahlen zu können. Viele der Familien haben nicht viel Geld und können ihre Kinder nicht ausreichend unterstützen. Die finanzielle Situation der Eltern ist prekär und gekennzeichnet durch niedrige Einkommen, Arbeitslosigkeit, Frühverrentung mit entsprechenden Einkommenseinbußen, Schulden.

### **3. Pendelmöglichkeiten**

Die bevorzugte Form der Mobilität ist das Pendeln. Und gerade das kostet Geld. Ein eigenes Auto ist teuer. Etwas weniger kostet das Pendeln mit dem ÖPNV, was aber, schaut man sich das ÖPNV-Netz im nördlichen Ruhrgebiet an, den Aktionsradius fürs Pendeln gleich wieder einschränkt.

### **4. Geschlechtsspezifische Unterschiede**

Mädchen haben es schwerer als Jungen. Besonders die Eltern der Mädchen, die noch im neunten und zehnten Schuljahr waren, waren sehr besorgt und fragten sich, ob ihre Tochter ganz allein leben könnte, selbst wenn sie als Eltern die Finanzierungsmöglichkeiten dazu hätten. Alle Eltern waren aber damit einverstanden, dass ihre Töchter täglich in Nachbarstädte pendeln. Je älter die Mädchen waren, desto größeres Vertrauen wurde ihnen von ihren Eltern entgeggebracht.

### **5. Bildungsspezifische Unterschiede**

Mit dem Anstieg des Bildungsniveaus der Eltern steigen auch die Bildungschancen der Kinder und es nivelliert sich auch der unterschiedliche Umgang mit Mädchen und Jungen. Bei den Schülerinnen, die ihr Abitur machen wollen fallen die mobilitätshemmenden Faktoren kaum ins Gewicht.

## Zitierte Literatur:

*Agentur für Arbeit Gelsenkirchen (2005):*

Arbeitsmarktreport Gelsenkirchen, Berichtsmonat Februar 2005

*BMBF 2004:*

Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.): Berufsbildungsbericht 2004, Bonn

*BMBF 2003:*

Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.): Berufsbildungsbericht 2003, Berlin

*Uske, Hans (1995):*

Das Fest der Faulenzer. Die öffentliche Entsorgung der Arbeit



**Dr. Hans Uske** ist Projektleiter im Rhein-Ruhr-Institut für Sozialforschung und Politikberatung (RISP) an der Universität Duisburg-Essen, Projektgruppe Logistik und Dienstleistung (PROLOG)

*Email: [hans.uske@uni-duisburg.de](mailto:hans.uske@uni-duisburg.de)*

**Türkan Yilmaz** ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Rhein-Ruhr-Institut für Sozialforschung und Politikberatung (RISP) an der Universität Duisburg-Essen, Projektgruppe Logistik und Dienstleistung (PROLOG)

*Email: [t.yilmaz@uni-duisburg.de](mailto:t.yilmaz@uni-duisburg.de)*