Ein Interview mit Traude Castor-Cursiefen zur Europäischen Mobilitätsförderung

Kannst Du einen kurzen historischen Rückblick zur europäischen Mobilitätsförderung in der BA geben? Worin liegen die größten Veränderungen?

Was die Umsetzung der Projekte in der BA anbelangt, ist eine wesentliche Veränderung in 2018 angestoßen worden durch die Entscheidung für größer dimensionierte Projekte, die durch ein eigenes Team umgesetzt werden. Die programmatischen Richtlinien und Vorgaben der EU-Kommission passen sich immer wieder den Rahmenbedingungen am EU-Arbeitsmarkt, den Schwerpunkten der Arbeit der EU im Arbeitsbereich der DG EMPL an. Zuletzt haben die Erkenntnisse aus dem „European Year of Skills“ die Ausschreibung der Projekt-Förderrunde 2024 stark geprägt. Hieran muss sich die BA als antragstellender Lead-Applicant soweit es eben geht orientieren. Allerdings können die Projektnehmer auch Gesichtspunkte aus der Praxis einbringen und so bisweilen die Rahmenbedingungen verändern. Eine wesentliche Veränderung von Seiten der BA war die Entscheidung kontinuierlich Förderprojekte zu beantragen. Die Projekte überlappen sich seither, so dass bislang eigentlich immer Mittel zur Förderung mobilitätswilliger und geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorhanden waren.

Wann und wie war Dein erster Kontakt zur europäischen Mobilitätsförderung?

Ich bin seit 2019 - nach vielen Jahren bei der ZAV-Künstlervermittlung – Teamleiterin und Koordinatorin und bin mit großer Begeisterung ins kalte Wasser gesprungen. Allerdings hatte ich von Anfang an ein wunderbares – zunächst kleines und im Laufe der Zeit gewachsenes Team.

Von wann bis wann hast Du in welcher Funktion gearbeitet und wie hießen damals / heute die Programme, die Du mitgestaltet hast?

Seit 2019 bin ich Koordinatorin und Teamleiterin zunächst im TMS-Team innerhalb des EURES NCO und dann als Teil der Corporate Functions der ZAV im Team EU-Mobilitätsförderprogramme. Die beiden Projekte, die 2019 gestartet sind, wurden schon 2018 - unter den Programmtiteln „Your First EURES Job“ für 18-35-jährige und „Reactivate“ für über 35-jährige - beantragt. Für die darauffolgende Ausschreibung der EU-Kommission gab es keine Unterscheidung in Altersgruppen und daher sollte der Name „Your First EURES Job“ auch nicht mehr genutzt werden. Um möglichst nah an dem gut eingeführten Projektnamen zu bleiben, haben wir als Arbeitstitel für die deutschen Projekte den Namen „Your EURES Job“ gewählt. Dieses Jahr haben wir den Antrag für „Your EURES Job 5“ eingereicht.

Ein Interview mit Traude Castor-Cursiefen zur Europäischen Mobilitätsförderung

Was war / ist die größte Herausforderung in der Arbeit mit EURES-Mobilitätsförderung?

Die größte Herausforderung im Umgang mit Förderprogrammen und Fördermitteln liegt darin, ein Verständnis für die Grenzen zu kommunizieren, für die Begrenztheit der Mittel insgesamt und für die Grenzen, die durch die Regeln des Programms gesetzt werden. Wenn Grenzen erreicht sind, dann heißt das immer für irgendwen „Nein“ und irgendwer muss eben auch nein sagen. Das ist nicht angenehm. Deshalb investieren wir viel in das Erwartungsmanagement. In der Zusammenarbeit mit Kolleginnen und Kollegen in den operativen Teams und unseren Partnern im Konsortium, die beraten und die ersten Anfragen entgegennehmen, gelingt das von Jahr zu Jahr immer besser! Es gibt natürlich immer auch Akteure, die Grenzen auf die eine oder andere Weise nicht respektieren. Auch das ist immer wieder eine Herausforderung.

Wie sah / sieht Dein Arbeitsalltag aus?

Zwei sehr unterschiedliche Arbeitsbereiche zu verbinden - die möglichst in standardisierten Prozessen gestaltete Antragsbearbeitung einerseits und die Projektumsetzung andererseits - ist das, was den Workflow im TMS-Team charakterisiert. Man muss gleichzeitig viele sehr unterschiedliche Bälle in der Luft halten, aber das ist ja auch in anderen Bereichen der Fall!

Was macht Dir / hat Dir am meisten Spaß gemacht in der Arbeit mit der EURES-Mobilitätsförderung?

Die gemeinsame auch diplomatische Arbeit in Netzwerken und in einem sich ständig wandelnden Markt ist für mich eine wesentliche Grundlage für Erfolg und für eine Dynamik, die ich in der Arbeit sehr schätze. Die Projektarbeit bedeutet permanentes Lernen, Entwickeln von Verständnis und Anpassung an neue Erkenntnisse und veränderte Bedingungen. Ein Projekt gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen so zu steuern, dass am Ende auf den Punkt die Mittel ausgegeben sind, sehr viele Menschen bei der Verwirklichung ihres Mobilitätsprojekts Unterstützung erhalten haben, das ist sehr befriedigend.

Hast Du persönlich eine kuriose / ulkige Erinnerung an die Arbeit?

Es gibt einige kuriose Erfahrungen. Im internationalen Kontext bringt schon der Einsatz von Übersetzungsprogrammen Anlass zum Lachen.

Wie würdest Du die Antragsstellung für einen neuen Programmzyklus einem / r Außenstehenden beschreiben?

Innerhalb von maximal zwei Monaten müssen die Anforderungen der Ausschreibung analysiert und an die Möglichkeiten in der eigenen Organisation angepasst werden. Aktuellste Analysen des europäischen Arbeitsmarkts sind die Grundlage für eine vertiefte Arbeitsmarktanalyse. Die Bedarfe

Ein Interview mit Traude Castor-Cursiefen zur Europäischen Mobilitätsförderung

und das Dienstleistungsangebot innerhalb der ZAV und der BA wie bei den potentiellen Konsortialpartnern müssen angefordert werden. Auf dieser Basis wird dann ein Konzept entwickelt, das neben der Arbeitsmarktanalyse und den detaillierten Planungen eine ausgereifte Finanzplanung, eine Zeitplanung der jeweiligen Umsetzungsschritte, das Risikomanagement, die Kommunikationsplanung etc. enthält. Gute interne Abstimmungen sind natürlich die Basis. Die Antragstellung ist nur arbeitsteilig zu bewältigen. In den vorangehenden Projekten haben wir zu dritt die Antragstellung erarbeitet. In diesem Jahr waren wir sechs Kolleginnen und Kollegen. Der Antrag ist mit 70 Seiten schon sehr umfangreich.

Mit welchen Stakeholdern arbeitest / hast Du zusammengearbeitet?

Die wichtigsten Stakeholder für die Möglichkeit diese Förderprojekte umzusetzen sind natürlich die Bundesagentur für Arbeit und die EU-Kommission. Hier werden die Mittel und die Kapazitäten bereitgestellt und beide Institutionen haben uns sehr kontinuierlich zugetraut TMS-Projekte vernünftig umzusetzen. Wir arbeiten in den Projekten immer in einem Konsortium und haben treue Partner, zum Beispiel ist EURES Spanien immer mit dabei, als Co-Applicants arbeiten wir in mehreren Projekten schon sehr erfolgreich mit den Weiterbildungsträgern und EURES-Partnern TIBOR Gesellschaft für Bildung, Beratung und Vermittlung mbH und BBZ, Berufsbildungszentrum Augsburg der Lehmbaugruppe gGmbH zusammen. Als roter Faden zieht sich seit 2020 in unseren Projekten die Vernetzung mit verschiedenen Akteuren, die sich für die Mobilität am Arbeitsmarkt für Menschen mit Behinderung einsetzen. So haben wir mit den Spanischen Organisationen für Menschen mit Behinderung ONCE und dem Committee of Representatives of Persons with Disabilities (CERMI) zusammengearbeitet. Seit 2023 arbeiten wir in einem gemeinsamen Pilotprojekt mit der französischen Dachorganisation Cheops, dem Conseil national Handicap & Emploi des Organismes de placement spécialisés zusammen und hoffen, dass in der Zusammenarbeit die TMS-Förderinstrumente helfen, das Leben und Arbeiten in einem anderen EU-Land für Menschen mit Behinderung zugänglicher zu machen.

Was sind Deiner Meinung nach die Vor- und die Nachteile der Mobilitätsförderung?

Mir sind keine Nachteile bekannt!

Wie wird die EURES-Mobilitätsförderung der Zukunft aussehen – Deine Vision!

Es wäre eine Idee die Förderung auf EU-Ebene anzusiedeln, aber das würde dazu führen, dass es nicht mehr die Vielfalt der Ansätze für die Konzeption und Umsetzung solcher Projekte gibt. Starke EURES-Akteure stemmen die Projekte ja auch für die ganze EURES-Gemeinschaft mit. Das ist m. E. ein guter Ansatz!

Ein Interview mit Traude Castor-Cursiefen zur Europäischen Mobilitätsförderung

Wo siehst Du Verbesserungsbedarf für die Zukunft?

Für die Projektträger und ihre Konsortialpartner bringt die Umsetzung von Projekten in vielerlei Hinsicht große Vorteile. Als großer aufnahmefähiger Arbeitsmarkt profitiert der deutsche Arbeitsmarkt vor allen anderen in der EU. Der Fachkräftemangel zeigt jedoch, dass bei Rekrutierungen innerhalb der EU zunehmend der Blick auf Gruppen erforderlich ist, die bislang nicht so im Zentrum von Rekrutierungen standen. Hier sehe ich besonderes Potential und zugleich einen besonderen Unterstützungsbedarf. Die Umsetzung von EURES-TMS-Projekten ist auch ein großer Aufwand. Aufgrund des Projektstatus ist bislang ein hoher Anteil der Mitarbeitenden befristet beschäftigt. Ich hoffe, dass sich dies verändern lässt, um den Aufwand besser stemmen zu können. Eine größere Kontinuität bei den Ausschreibungsparametern wäre wünschenswert, aber natürlich müssen sich die Projekte den sich immer ändernden Arbeitsmärkten anpassen. Eine noch engere Kooperation zwischen den TMS-Projektträgern in Europa halte ich für erstrebenswert und arbeite mit meinen Möglichkeiten darauf hin.

Welche Informationen sollte das EURES-Netzwerk und Mitarbeitende der BA über die EURES-Mobilitätsförderung haben und wie können Sie sich am besten informieren?

Wir haben richtig gute Informationen auf unserer Website und ein unterhaltsames Erklärvideo. Das kann man sich gut mal anschauen und ist zumindest grundlegend orientiert Wir beteiligen uns auch an Informationsreihen wie z. B. „Aus der Praxis für die Praxis“. Der Rest ergibt sich in der Zusammenarbeit.