

# **Der Begriff der Mobilität in der Soziologie**

## **1.) Einleitung**

## **2.) Mobilität**

- 2.1) Räumliche Mobilität**
- 2.2) Soziale Mobilität**

## **3.) Unterschiedliche Mobilitätsbegriffe**

- 3.1) Mobilität nach Pitirimi A.Sorokin**
  - 3.1.1) horizontale Mobilität**
  - 3.1.2) vertikale Mobilität**
- 3.2) Mobilität nach Max Weber**
  - 3.2.1) Generationenmobilität**
  - 3.2.2) Karrieremobilität**
- 3.3) Mobilität nach Theodor Geiger**
  - 3.3.1) Individuelle Mobilität**
  - 3.3.2) Kollektive Mobilität**

## **4.) Praxisbezogenes Beispiel**

## **5.) Schlussbetrachtung**

## **1.) Einleitung**

Der Begriff der Mobilität kann in den Sozialwissenschaften und in der heutigen Gesellschaft durch sein häufiges Auftreten fast schon als ein Schlüsselbegriff verstanden werden. Bei interdisziplinärer Zusammenarbeit kommt es jedoch bei der genauen Definition des Mobilitätsbegriffs oft zu Unstimmigkeiten. In einigen Untersuchungen wie z.B. der Erörterung von beruflichen Positions- und Aufstiegschancen unter dem Aspekt des Erziehungseinfluss des Elternhauses und der Schule, die in der Soziologie zusammen mit der Erziehungswissenschaft erörtert wurden, ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit gelungen.(vgl. HARTFIL 1981, Seite 39).

Für die Menschen spielt Mobilität in den verschiedensten Lebensbereichen ihres Alltags eine Rolle. In der Berufswelt, der Wohnumgebung, der Konfession, der Zugehörigkeit zu einer politischen Partei und einer Reihe anderer Lebensumstände, sowohl räumlicher als auch in sozialer Form, finden Mobilitätsprozesse statt. Demzufolge ist der Begriff nicht nur interdisziplinär, sondern auch in den verschiedenen Teilbereichen der Soziologie, wie z.B. der Politischen- und der Familiensoziologie, zu finden. (vgl. KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 205 / HILLMANN 1994, Seite 565).

Zum besseren Verständnis sollen erst die für diese Hausarbeit relevanten Begriffe der sozialen- und räumlichen Mobilität definiert werden. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit soll dann der Aspekt der sozialen Mobilität betrachtet werden.

Auf dieser Basis werden die verschiedenen Mobilitätsbegriffe von Pitirim Sorokin, Max Weber und Theodor Geiger erläutert. Die Wahl dieser Darstellung erscheint sinnvoll, da es sich hier um Grundlagen der Mobilitätsforschung in der Soziologie handelt, die immer wieder Verwendung finden.

Der Fokus, unter dem diese Formen der sozialen Mobilität betrachtet werden, soll auf die Bewegungen im Beruf und zwischen den Schichten gerichtet sein. Diese Betrachtungsweise von Mobilität wird in der

Mobilitätsforschung häufig verwendete. (vgl. GEIßLER 1998, Seite 230).

Außerdem sollen einige Faktoren aufgezeigt werden, durch die sich in einer dynamischen Gesellschaft Mobilität verändern kann. Auch Geiger bezeichnet soziale Mobilität als einen Prozeß. (vgl. GEIGER 1962, Seite 100)

Um der doch eher theoretischen Darstellung der Grundlagen einen praktischen Bezug zu geben, soll anhand eines frei gewählten Beispiels die unterschiedlichen Mobilitätsformen aufgezeigt werden.

Daran schließt sich dann die Schlussbetrachtung an.

## **2.) Mobilität**

Die Soziologie versteht allgemein unter Mobilität die „Beweglichkeit, Bewegungsvorgänge von Einzelpersonen, Gruppen und Kollektiven innerhalb einer Gesellschaft in sozialer und regionaler Hinsicht“. (HILLMANN 1994, Seite 565).

Diese Bewegungen auf sozialer oder auf räumlicher Ebene soll in diesem Kapitel erläutert werden.

Der Begriff der Mobilität wird in der Soziologie in verschiedenen Zusammenhängen verwendet, wobei häufiger die später noch definierte „soziale Mobilität“ als die „räumliche Mobilität“ betrachtet wird.

So stellt z.B. Geißler (1998) Mobilität als ein Aspekt der in einer Gesellschaft existierenden Sozialstruktur dar. Wobei Geißler unter Sozialstruktur die „Wirkungszusammenhänge in einer mehrdimensionalen Gliederung der Gesamtgesellschaft in unterschiedliche Gruppen nach wichtigen sozialrelevanten Merkmalen sowie in dem relativ dauerhaften Beziehungen dieser untereinander“ (GEIßLER 1998, Seite 21) versteht.

„Mobilität wird beobachtet und statistisch gemessen um den Grad der Offenheit oder der Geschlossenheit, d.h. der für den einzelnen bestehenden sozialen Entwicklungschancen oder soziale Bindungen, in einer Gesellschaft zu erforschen.“ (HILLMANN 1994, Seite 565).

Wobei die Offenheit einer Gesellschaft als ein Zeichen für eine moderne, demokratisch-pluralistische Herrschaftsstruktur zu sehen ist. Eine geschlossene Gesellschaft wird dagegen meist als traditional oder totalitär gesehen. (vgl. BENDIX, LIPSET 1959 in SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596)

Die Erfassung von Mobilität erfolgt zumeist in Form von Mobilitätsraten oder Indices. Sie geben den Grad der Demokratisierung und die damit verbundene soziale Chancengleichheit oder die noch existierenden sozialen Barrieren wieder. (vgl. HILLMANN 1994, Seite 565).

In dieser Arbeit sollen die von Pitirim A. Sorokin, Max Weber und Theodor Geiger differenzierten Mobilitätsbegriffe erläutert werden. Die Unterscheidung dieser Mobilitätsbegriffe haben sich in der Soziologie als praktikabel erwiesen hat. (vgl. HILLMANN 1994, Seite 565). Die Notwendigkeit der Begriffsdifferenzierung liegt in der Vielschichtigkeit der Mobilitätsprozesse. (vgl. GEIBLER 1996, Seite 230).

## **2.1) Räumliche Mobilität**

Diese Form der Mobilität kann auch als geographische oder regionale Mobilität bezeichnet werden. (vgl. HARTFIEL 1981, Seite 38)

Man versteht darunter „ Wechsel eines oder mehrerer Individuen zwischen (vorab) festgelegten Einheiten eines räumlichen Systems“. (SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 529).

Die Soziologie verwendet diese Art der Mobilität häufig für die Beschreibung von Völkerwanderungen, (vgl. GEIBLER 1998, Seite 346), aber auch ein Wohnortwechsel (vgl. HARTFIEL 1981, Seite 38) kann unter dem Aspekt der räumlichen Mobilität betrachtet werden. Diese Bewegungsformen, die der Völkerwanderung und des Wohnungswechsels, werden auch als residentielle Mobilität bezeichnet, was bedeutet, dass die räumliche Bewegung immer auch eine Verlagerung des Wohnsitzes beinhaltet. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 529).

Im Falle einer Bewegung zwischen dem Wohnraum, der jedoch nicht endgültig aufgegeben wird, und einem anderen Ort z.B. dem Büro

spricht die Soziologie von der zirkulären Mobilität. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 529).

## **2.2) Soziale Mobilität**

Der Begriff der Sozialen Mobilität bezeichnet die „Bewegung von Personen, aus einer sozialen Position (Lage) in eine andere“. (HARTFIEL 1981, Seite 36 und vgl. KORTE , SCHÄFER 2000, Seite 205).

Soziale Mobilität hat viele Aspekte, welche sich teilweise gegenseitig Bedingen oder miteinander Zusammenhängen. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 230). Der vorherrschende Anwendungsaspekt in der Soziologie ist meist die Betrachtung des Wechsels von Berufsgruppen und Schichten.(vgl. GEIBLER 1989, Seite 230). Auf dieses Betrachtungsspektrum soll sich auch diese Arbeit beziehen. Welche Art der Bewegungen jedoch letztlich festgestellt werden soll, hängt ab von „den Merkmalen der sozialen Position, die gerade wissenschaftlich relevant sind.“ (vgl. HARTFIEL 1981, Seite 36).

Wie Hartfiel (1981) erläutert, kann die Form der räumlichen Mobilitätsbewegung ein Produkt der sozialen Mobilität sein wenn eine Person z.B. durch einen Berufswechsel auch zu einem Wohnortwechsel gezwungen ist. (vgl. HARTFIEL 1981, Seite 38).

In der nun folgenden Differenzierung der Mobilitätsformen, handelt es sich um Unterscheidungen der sozialen Mobilität.

## **3.) Unterschiedliche Mobilitätsbegriffe**

Hier sollen nun die in der Soziologie häufig verwendeten unterschiedlichen Mobilitätsbegriffe dargestellt werden. Außerdem soll an Beispielen aufgezeigt werden, dass es Faktoren gibt, die Mobilität verändern.

Die einzelnen Mobilitätsformen beinhalten sich zum Teil gegenseitig was auch zur Folge hat, dass ein Einflussfaktor mehrere Mobilitätsformen verändern kann und auch die jeweiligen

Begrifflichkeiten sich überschneiden. Ebenso kann eine Mobilitätsform durch mehrere, verschiedenen, Einflussfaktoren verändert werden.

### **3.1) Mobilität nach Pitirimi A. Sorokin**

Die Betrachtung Sorokins geschieht unter dem Aspekt, dass „social mobility- that is, the phenomenon of the shifting of individuals within social space(...). In the first place, social space is something quite different from geometrical space“ (SOROKIN 1998, Seite 3) ist. Unter dem Begriff des “social space”, fasst Sorokin vier Merkmale zusammen. „(1) social space is the universe of the human population; (2) man’s social positions is the totality of his relations toward all groups of a population and, within each of them, toward its members; (3) location of a man’s position in this social universe is obtained by ascertaining these relations; (4) the totality of such groups and the totality of the positions within each of them compose a system of social coordinates which permits us to define the social position of any man.” (SOROKIN 1998, Seite 6). Nach dieser Definition von „social space“ nimmt Sorokin, die Unterscheidung in die horizontale und die vertikale Dimension der sozialen Mobilität vor. (vgl. SOROKIN 1998, Seite 7).

#### **3.1.1) Horizontale Mobilität**

Die „Bewegung zwischen gleich oder ähnlich ausgestatteten bzw. bewerteten Positionen oder Positionsänderungen innerhalb von Klassen und Schichten“ (SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596) werden als horizontale Mobilität bezeichnet. Die Bewegungen verlaufen hier auf einer Ebene. (vgl. GEIBLER 1998, seit 230).

Sorokin geht davon aus, dass Personen auf dem selben horizontalen Standpunkt stehen können sich jedoch in ihrem vertikalen Standpunkt komplett unterscheiden.(vgl. SOROKIN 1998, Seite 7).

Für diese Form der Mobilität können verschiedene individuelle wie auch Struktur bedingte Faktoren verantwortlich sein.

In einer dynamischen Gesellschaft ist die Bewegung auf einer Ebene als normal anzusehen. Z.B. in Form von einem „Arbeitsplatzwechsel eines Arbeitnehmers, bei gleichbleibender Berufs – und Arbeitsbedingung,

von einer Fabrik zu einer anderen. Auch Konfessions -, Partei – oder Familienstandsmobilität dürften, wenn sie nicht als Basis für sozialen Aufstieg fungieren, zu den Arten horizontaler Mobilität zu zählen sein“. (HARTFIEL 1981, Seite 36)

### **3.1.2) Vertikale Mobilität**

Vertikale Mobilität bedeutet „Bewegungen zwischen ungleich ausgestatteten Positionen, also Statusveränderungen“ (KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 205). Als Ungleichheit wird hier die Bewertung im Sinne von „besser“ oder „schlechter“, „rangniedriger“ oder „-höher“, oder in der Ausstattung von Ressourcen verstanden. (SCHÄER, ZAPF 2001, Seite 596). Dahrendorf bezeichnet die „oberen Positionen“ als solche, welche die beste Belohnung bringen, die größte Bedeutung für die Gesellschaft haben, die höchste Ausbildung oder das größte Talent erfordern. (vgl. DAHRENDORF 1968, Seite 29).

Sorokin verbindet in „Social Mobility“ die folgenden Aussagen mit dem Begriff der vertikalen Mobilität. „he is a social climber“, „he goes socially down“, „the upper and the lower class“, „he is at the top of a social pyramid“, „the bottom of a society““. (SOROKIN 1998, Seite 8). An diesen Aussagen ist zu erkennen, dass die Bewegung der vertikalen Mobilität sowohl von unten nach oben als auch von oben nach unten verlaufen kann. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596).

Beeinflussbar ist diese Form der Mobilität durch verschiedene Faktoren. So kann ein Auf- und Abstieg beispielsweise strukturell „erzungen“ werden oder durch das Verhalten eines Individuums zustande kommen. Strukturelle Gründe sind z.B. am Lebensweg vieler Bauern zu sehen, die zur Aufgabe ihrer Höfe gezwungen wurden und dann meist in den Status angelernter Fabrikarbeiter hineindrückten.(vgl. KORTE, SCHÄFER 2002, Seite 206 und GEIBLER 1998, Seite 234). Diese strukturellen Wandlungen werden in der Mobilitätsforschung als push-Faktor und pull-Faktor bezeichnet (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 597). Geiger nennt diese Faktoren den Abstoßeffekt und den Sogeffekt. (GEIGER 1962, in GEIBLER 1998, Seite 230 und GEIGER 1962, Seite 104). Genauer soll auf diese Art der Beeinflussung in der Erläuterung der Generationenmobilität eingegangen werden.

Zu dem individuellen Verhalten, die einen Auf- bzw. Abstieg, besonders beruflicher Art, verursachen können zählt in hohem Maß der individuelle Grad an Bildung. (vgl. KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 206 und GEIBLER 1998, Seite 234).

Der Weg der Bildung zur Mobilitätszunahme wurde in Deutschland besonders von Frauen im Zuge der Emanzipation zu nutzen versucht, um einen höheren Status zu erlangen. Da der „Bildungsbereich derjenige gesellschaftliche Sektor ist, in dem sich geschlechtsspezifische Unterschiede am schnellsten und am besten abbauen lassen“. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 276)

Es ist jedoch bei einer Gegenüberstellung der Mobilitätschancen durch Bildung immer noch eine Benachteiligung der Frau zu erkennen. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 239).

Die im nächsten Abschnitt erläuterten Mobilitätsformen sind eng mit der vertikalen und horizontalen verknüpft und nicht von diesen trennbar.

### **3.2) Mobilität nach Max Weber**

Die Basis der von Max Weber vorgenommenen Differenzierung des Begriffs der Mobilität liegt in seiner Definition der „sozialen Klasse“. Weber bezeichnet als soziale Klassen „all diejenigen ökonomischen Klassen, zwischen denen ein Wechsel leicht möglich und typisch stattzufinden pflegt.“ (WEBER 1964, Seite 223 in HERZ 1983, Seite 156-157).

Unter den für die Mobilitätsforschung relevanten Phänomenen der Offenheit bzw. Geschlossenheit einer sozialen Beziehung, versteht Weber: „soll nach außen offen heißen, wenn und insoweit die Teilnahme an dem an ihrem Sinngehalt orientierten gegenseitigen sozialen Handeln, welches sie konstituiert, nach ihren geltenden Ordnungen niemand verwehrt wird, der dazu tatsächlich in der Lage und geneigt ist. Dagegen nach außen geschlossen dann, insoweit und in dem Grade, als ihr Sinngehalt oder ihre geltenden Ordnungen die Teilnahme ausschließen oder beschränken oder an Bedingungen knüpfen.“ (WEBER 1976, Seite 58). Wobei Weber als soziale

Beziehung gleichwohl die Vergemeinschaftung oder Vergesellschaftung meint. (vgl. WEBER 1976, Seite 58).

Die von Max Weber vorgenommene Unterscheidung in die Generationen und die Karrieremobilität kann als eine Differenzierung der oben erläuterten vertikalen – und horizontalen Mobilität gesehen werden. Sowohl in der Generationen als auch in der Karrieremobilität kann es zu einer sozialen Positionsveränderung in der Art eines Aufstiegs oder einem Wechsel auf gleicher Ebene kommen. (vgl. HILLMANN 1998, Seite 385).

### **3.2.1) Generationenmobilität**

Die Generationenmobilität kann man auch als Intergenerationenmobilität bezeichnen. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 230 und vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596).

Es handelt sich hier um eine „soziale Positionsveränderung in der Generationenfolge, also über zwei oder mehr Generationen“. (HILLMANN 1994, Seite 385).

Es wird „die Mobilität im Vergleich zum erreichten Status der Eltern“. (KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 205) betrachtet.

Ein auch für die Intergenerationenmobilität wichtiger Begriff sind die „Abstromquoten“. „Sie dienen als ein Maß für die Wahrscheinlichkeit der sozialen Vererbung von Positionszugehörigkeiten oder der sozialen Reproduktion bzw. für ungleiche Chancen des Zugangs zu bestimmten Positionen“. Mobilitätsbarrieren verhindern die gleichen Chancen des Zugangs zu bestimmten Positionen. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596).

Solche Mobilitätsbarrieren mussten die Frauen in den 70 er Jahren im Zugang zur Arbeitswelt erfahren. So war es vielen nur möglich sich ihre Generationenmobilität mit Hilfe einer Heirat zu ermöglichen. „Der Heiratsmarkt bot ihnen für die schlechte berufliche Mobilitätschancen einen gewissen Ausgleich“. (GEIBLER 1998, Seite 239). Man nennt diese Form der Mobilität auch die Heiratsmobilität. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 595).

Mobilitätsbarrieren entstehen aber auch durch das „Schrumpfen von Berufsgruppen oder sozialen Lagen, so dass für eine Statusvererbung an nachrückende Generationen nicht genügend „freie“ Positionen zur Verfügung stehen. Dies wird in der Mobilitätsforschung als push-Faktor bezeichnet“. (SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 597). Diejenigen Berufsgruppen und soziale Lagen, die eine Vergrößerung ihrer „freien“ Positionen verzeichnen, erleben einen pull-Faktor. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 597).

Aus den hier aufgeführten Begriffe der Abstromquote und der Mobilitätsbarrieren werden Faktoren die diese Art der Mobilität beeinflussen können schon ersichtlich. So z.B. die Heiratsmobilität, Berufe mit pull- und push- Faktor, (SCHÄFER, ZAPF 2001 Seite 595) aber auch der Aspekt der Bildung muss hier erwähnt werde. Das Maß der Bildung ist auch in Bezug auf die Mobilität zwischen den Generationen ein Einflussfaktor. (vgl. KROTE, SCHÄFER 2000, Seite 206).

### **3.2.2) Karrieremobilität**

Die Karrieremobilität kann man auch als Intragenerationenmobilität bezeichnet werden. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 230).

Man versteht hierunter, „Die soziale Positionsveränderung (Aufstieg, Abstieg, gleiche Ebene) während des Lebensverlaufes eines Individuums oder zahlreicher Personen, also im Rahmen einer Generation, z.B. Facharbeiter wird Ingenieur, Abteilungsleiter wird Werkdirektor.“ (HILLMANN 1994, Seite 391).

Die Erfassung erfolgt hier über den „Vergleich zum eigenen Start, d.h. im Verlauf des eigenen Fortkommens“. (KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 206).

Diese Mobilitätsform ist durch individuelle Faktoren beeinflussbar. „Intelligenz, Motivation und Schulbildung sind individuelle Leistungen, die sich auf die Höhe des erreichten Status auswirken.“ (HERZ 1983, Seite 155).

Des Weiteren können auch die in der Generationenmobilität aufgeführten Aspekte des strukturellen Wandels in Form von push- und pull- Faktoren auf die Karrieremobilität Einfluss nehmen. So kann auch hier wieder das Beispiel der Bauern, das bereits in der vertikalen Mobilität ausgeführt wurde, Einfluss auf diese Art der Mobilität nehmen. Durch die strukturell bedingte Auflösung vieler Bauernhöfe, mussten die Landwirte ihre bestehende Position, beruflich und auch bezüglich ihrer Schicht, verändern. (vgl. KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 206). „Der Strukturwandel zwingt Menschen, ihre Position zu wechseln.“ (GEIßLER 1998, Seite 230).

Wie zu sehen ist, ist sowohl die Bewegung der Generationen als auch der Karrieremobilität ein Auf – und Abstieg, also eine Form der oben erläuterten vertikalen Mobilität oder eine Bewegung auf gleicher Ebene, also eine Form der horizontalen Mobilität. Daher kann die Unterscheidung in die Generationen – und Karrieremobilität als eine Differenzierung der vertikalen – und horizontalen Mobilität verstanden werden. (vgl. KORTE, SCHÄFER 2000, Seite 205).

Im folgenden sollen die in der Mobilitätsforschung verwendeten Begriffe betreffs der Unterscheidung der Anzahl der sich bewegenden Individuen erläutert werden.

### **3.3) Mobilität nach Theodor Geiger**

Wie in der Einleitung bei der begrifflichen Definition von Mobilität zu sehen ist, handelt es sich um „Bewegungsvorgänge von Einzelpersonen, Gruppen und Kollektiven.“ (HILLMANN 1994, Seite 565).

Hier setzt Geiger in der Mobilitätsforschung an und unterscheidet individuelle Mobilität und kollektive Mobilität.

Für die gesamtgesellschaftliche Analyse ist diese Differenzierung zwischen individueller- und kollektiver Mobilität sehr wichtig, da sich die soziologische Forschung für soziale Mobilitätsvorgänge einzelner Personen und Gruppen interessiert. Die Einschätzbarkeit bestimmter

Vorgänge ist von der Unterscheidung in Einzelpersonen oder Gruppen abhängig. (vgl. HARTFIEL 1981, Seite 37).

Außerdem stellte Geiger in seiner Arbeit dar, dass in der Mobilitätsforschung immer die doppelte Dynamik der Mobilitätsvorgänge zu betrachten ist. „Während Individuen sich zwischen Schichten bewegen, verändern sich die Schichten selbst- in Größe, Charakter und meistens in beidem.“ (GEIGER 1926, Seite 102). Er meinte damit einmal, dass die „Individuen sich ständig zwischen den Positionen und Schichten bewegen“ diese Bewegung nannte er Fluktuation und „auch das Positionsgefüge selbst, das Berufs – oder Schichtgefüge“ ist in ständiger Bewegung , diese Bewegung nannte er „Umschichtung“. (vgl. GEIGER 1962, in GEIBLER 1998, Seite 230). Durch diesen Strukturwandel kommt der im Vorangegangenen erläuterte Begriff des Zufluss und Abfluss (push- und pull- Faktor) zustande. (vgl. GEIGER 1962, Seite 104).

Diese Differenzierung diente Yasurda später bei seiner Erläuterung der Strukturmobilität, worunter er den durch den Strukturwandel erzwungene Mobilität verstand und der Zirkulationsmobilität womit er die überschüssige Mobilität meinte. (vgl. SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 597 und GEIBLER 1998, Seite 230).

Geiger betrachtet die Erforschung sozialer Mobilität, „ als Bewegung von Individuen zwischen sich wandelnden Schichten in einer Gesellschaft von einer sich wandelnden Struktur. Soziale Mobilität von Individuen wird im Zusammenhang gesehen mit sozialer Gestaltung, welche selbst mobil sind.“ (GEIGER 1926, Seite 113).

### **3.3.1) Individuelle Mobilität**

Die Individuelle Mobilität ist als „Bewegung einzelner Personen von einer Position oder sozialen Lage in eine andere“ (SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596) zu verstehen.

Wenn beispielsweise im Falle eines gesellschaftlichen Lehrermangels viele Arbeitnehmer aus der Industrie auf dem zweiten Bildungsweg ihr Abitur machen um daraufhin Pädagogik zu studieren und um Lehrer zu werden liegt individuelle Mobilität unter der Betrachtung vertikaler Berufsmobilität vor. Viele einzelne Individuen setzten sich hier in

Bewegung, sie werden mobil. Diese Mobilität findet aus persönlichen Entscheidungen der Betroffenen statt. Jeder einzelne trifft seine eigene Entscheidung.

An diesem Beispiel wird auch die Verflechtung, die diese Art der Mobilität mit den anderen Mobilitätsformen hat klar. Die individuelle Mobilität kann in der vertikal oder horizontal verlaufen. (vgl. HARTFIEL 1981, Seite 37).

### **3.3.2) Kollektive Mobilität**

Unter kollektiver Mobilität wird der „Auf- oder Abstieg einer ganzen Gruppe, Schicht oder Klasse“ ( SCHÄFER, ZAPF 2001, Seite 596) verstanden.

Das oben in der individuellen Mobilität erläuterte Beispiel kann auch unter der Perspektive der kollektiven Mobilität erfolgen. Würde beispielsweise der Beruf des Lehrers im Ansehen in der Gesellschaft, in der Höhe des Verdienst und sonstiger Arbeitsprivilegien ansteigen, so würde eine kollektive Erhöhung des Berufsstandes der Lehrer erfolgen. In diesem Fall „erfahren alle Lehrer infolge einer allgemeinen Höherbewertung bzw. sozial-ökonomischen Verbesserung ihrer Berufsposition einen kollektiven sozialen Aufstieg.“ (HARTFIEL 1981, Seite 37).

Diese Kollektive Mobilität kann durch Strukturwandel beeinflusst werden.

## **4.) Praxisbezogenes Beispiel**

Um der vorangegangenen theoretischen Darstellung des Mobilitätsbegriffs einen praxisnahen Bezug zu geben, sollen die erörterten Mobilitätsformen anhand eines freigewählten Beispiels aufgezeigt werden. Als Form der Darstellung sollen die jeweiligen Mobilitätsformen in Klammern im fortlaufenden aufgeführt werden.

Als Beispiel soll der 35 Jahre alte Simon B. dienen. Seine Eltern waren Pächter eine Lokals in Stuttgart. Er selber beendete die Schule mit dem

Abitur und machte dann eine Lehre in einer Bank, die ihn auch im Anschluss als Sachbearbeiter übernahm. ( → **Vertikale – Generationenmobilität**, nach oben). Nach einiger Zeit wechselte er die Filiale in der er den Sachbearbeiterposten ausübt. ( → **Horizontale – Karrieremobilität**). In seiner neuen Filiale erarbeitet sich Simon sehr schnell einen guten Ruf, so schlug sein Chef ihm eine Fortbildung in Frankfurt vor. Diese Herausforderung nahm er gerne an und verlegte seinen Wohnort nach Frankfurt (→ **residentielle räumliche Mobilität**). Dort lernte er seine Frau Karin kennen, welche die Tochter eines Krankenwagenfahrers und einer Kassiererin war. ( → **vertikale – Generationen – Heiratsmobilität**, nach oben). Nach Abschluss seiner Fortbildung sah er seine Chance in dem Makeln von Aktien, als Broker. ( → **individuelle – vertikale – Karrieremobilität**, nach oben). Kurz nachdem er seine neue Position inne hatte, erlebte die gesamte Brokerszene eine höhere Wertschätzung durch die Gesellschaft was mit einer besseren finanziellen Entlohnung seiner Arbeit einher ging. (→ **kollektive – vertikale – Karrieremobilität**, nach oben). Simon sorgte in der gesamten Zeit seiner Berufslaufbahn für eine gesicherte Altersabsicherung für sich und seine Frau, damit er auch im Alter keinen finanziellen Abstieg (→ **vertikale – Karrieremobilität**, nach unten) erleben muss.

Anhand dieses Beispiel ist klar zu sehen, wie die einzelnen Mobilitätsformen sich überschneiden. Es ist schlecht möglich beispielsweise den Weg einer Generationenmobilität ohne den Aspekt der vertikalen - horizontalen Mobilität zu berücksichtigen.

### **5.) Schlussbetrachtung**

Bei der Auseinandersetzung mit dem Begriff der Mobilität in der Soziologie wird deutlich, dass dies ein sehr komplexer Begriff ist.

Somit erhebt diese Arbeit nicht den Anspruch, alle möglichen Perspektiven der Mobilitätsforschung betrachten zu können. Es soll einzig eine Erörterung der grundlegenden Theorien und einige Aspekte dieser Forschung dargestellt werden. Auch diese grundlegenden Theorien haben in den letzten Jahren eine Weiterentwicklung erfahren. So

unternahm z.B. Giddens 1973 den Versuch die von Max Weber aufgestellte Theorie der Generationen bzw. Karrieremobilität weiter zu entwickeln. (GIDDENS 1973 in HERZ 1983 Seite 157).

Die aufgeführten Beispiele der Beeinflussungsfaktoren dienen der Verdeutlichung, dass es sich bei dem Begriff der Mobilität nicht um eine feststehendes, sondern um ein dynamisches Phänomen einer Gesellschaft handelt.

Was ebenso zu erkennen ist, dass die einzelnen Mobilitätsformen nicht strikt voneinander zu trennen sind. So sind beispielsweise die für die Generationenmobilität geltenden Abstromquoten oder Mobilitätsbarrieren auch bei den anderen Mobilitäten möglich. Auch die Faktoren welche die Mobilitäten verändern können übergreifend sein.

Die Entwicklung der Mobilität selber verlief, beispielsweise in Deutschland, in den 60 er und 70 er Jahren eher Aufwärts, als Abwärts. Auch die Anzahl der überwundenen Schichten nach oben (Langstreckenmobilität) ist seit den 70 er Jahren eher möglich, als der Abfall um mehrere Schichten nach unten. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 233 bis 234). „Die Umschichtung nach oben, erzwingt Aufstiegsmobilität und behindert massenhaften sozialen Abstieg.“ (GEIBLER 1998, Seite 2364). Bedingt wurde diese „Umschichtung nach oben“ durch den Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft. (vgl. GEIBLER 1998, Seite 234).

Generell lässt sich in der Mobilitätsforschung erkennen, „dass mit dem Prozess der Industrialisierung die gesellschaftliche Mobilitätsraten erheblich zugenommen haben“. (HARTFIEL 1981, Seite 39). Industriegesellschaften werden auch als meist sehr mobile Gesellschaften gesehen. Auch Herz sieht eine Abhängigkeit der Mobilitätsrate zum Industrialisierungsniveau. (HERZ 1983, Seite 160).

Der Begriff der Mobilität und damit die Mobilitätsforschung ist in der Lage eine große Anzahl von Aussagen über Gesellschaften und Gesellschaftsstrukturen zu treffen. Viele Phänomene lassen sich anhand dieser Forschung erläutern und erklären. So untersucht z.B. die Industriesoziologie im Zusammenhang mit Leistungs – und Aufstiegs motivation die Fluktuation und technisch verursachten Mobilitätsprozesse. Oder aber die Politische Soziologie, welche bei der Führungsauslese und Elitenbildung in politischen Organisationen und

staatlichen Bürokratien Mobilitätsprozesse in ihre Betrachtung mit einbezieht. (vgl. HILLMANN 1998, Seite 565).

„Für die soziologische Theorie sind Schicht und Mobilität zentral, weil Probleme der Ungleichheit, der Machtverteilung, der Lebenschancen etc. in jedem Teilgebiet der Soziologie relevant werden. Diese Beziehung, die sich für alle speziellen Soziologien aufweisen lässt, ist hinsichtlich der Schichtungs – und Mobilitätsforschung besonders eng.“ (HERZ 1983, Seite 10).

Auch Geißler führt den Begriff der Mobilität in seiner Betrachtung der Sozialstruktur Deutschlands in Verbindung mit der ehemals herrschenden sozialen Ungleichheit zwischen der ehemaligen DDR und der Bundesrepublik ein. Er vergleicht die verschiedenen Mobilitätsmuster der Bundesrepublik mit der sozialen Mobilität der ehemaligen DDR um anhand dessen den Unterschied der Zugänglichkeit der Schichten und die damit verbundene Ungleichheit darzustellen.(vgl. GEIßLER 1998 Seite 235 – 247).

Es handelt sich bei der Mobilitätsforschung um ein sehr komplexes und spannendes Forschungsfeld der Soziologie, welches hilft viele soziale Phänomene, wie z.B. die soziale Ungleichheit, zugänglicher zu machen. Es ist zu vermuten dass diese Forschungsrichtung auch zukünftig eine bedeutende Rolle in der Soziologie spielen wird, da gerade Entwicklungen in Gesellschaftsstrukturen und die damit verbundenen Auswirkungen auf die in einer Gesellschaft lebenden Personen immer weiter in den Fokus der Diskussionen gerät.

## LITERATURLISTE:

Abels, Heinz. „Individuum und Gesellschaft“. FernUniversität Hagen 2001.

Berger, P.S. „Soziale Mobilität“. Schäfer, W. /Zapf, W. (Hg): „Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands“. Opladen., 2001.

Dahrendorf, Ralf. „Theorien der sozialen Schichtung. Eine kritische Diskussion“ R.Piper & CO Verlag München, 1968.

Geiger, Theodor. „Arbeiten zur Soziologie“ . Hrsg. Von P.Trappe. Neuwied/Berlin, 1962.

Geißler, R. „Die Sozialstruktur Deutschlands“. FernUniversität Hagen, 1998.

Hartfiel, G. „Soziale Schichtung“. FernUniversität Hagen, 1981

Herz, T.A. „Klassen, Schichten, Mobilität“. Stuttgart, 1983.

Hillmann, Karl-Heinz. „Wörterbuch der Soziologie“. Körner-Verlag Stuttgart, 1994.

Korte H. und Schäfer B. „Einführung in Hauptbegriffe der Soziologie“. Opladen, 2000.

Schmidt, Gert. „Soziologiegeschichte. Die Zeit der Riesen: Simmel, Durkheim, Weber. Kurseinheit 3 Max Weber“. FernUniversität Hagen, 1987.

Sorkin, Pitrim. „Social mobility“. New York, 1927.

Weber, Max. “Soziologische Grundbegriffe”. , 1976

Wiehn, E.R und Mayer, Ku.U. „Soziale Schichtung und Mobilität“.  
München 1975.