

Prof. Dr. Peter A. Berger
Institut für Soziologie und Demographie,
Universität Rostock

Ein „verrücktes Karussell“? Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

Interdisziplinäre Ringvorlesung
„Mobilität im Wandel“
Universität Rostock, 17. Juni 2014

Ein „verrücktes Karussell“? Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

- **Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung**
- **Mobilität und Individualisierung: Von den Klassikern bis heute**
- **Soziale Mobilität: Begriffe und Maße**
- **Soziale Mobilität und Lebenslaufmuster in Deutschland**
- **Vom Eisenbahn- zum Automodell: Das „postindustrielle Lebenslaufregime“**
- **Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt**

Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

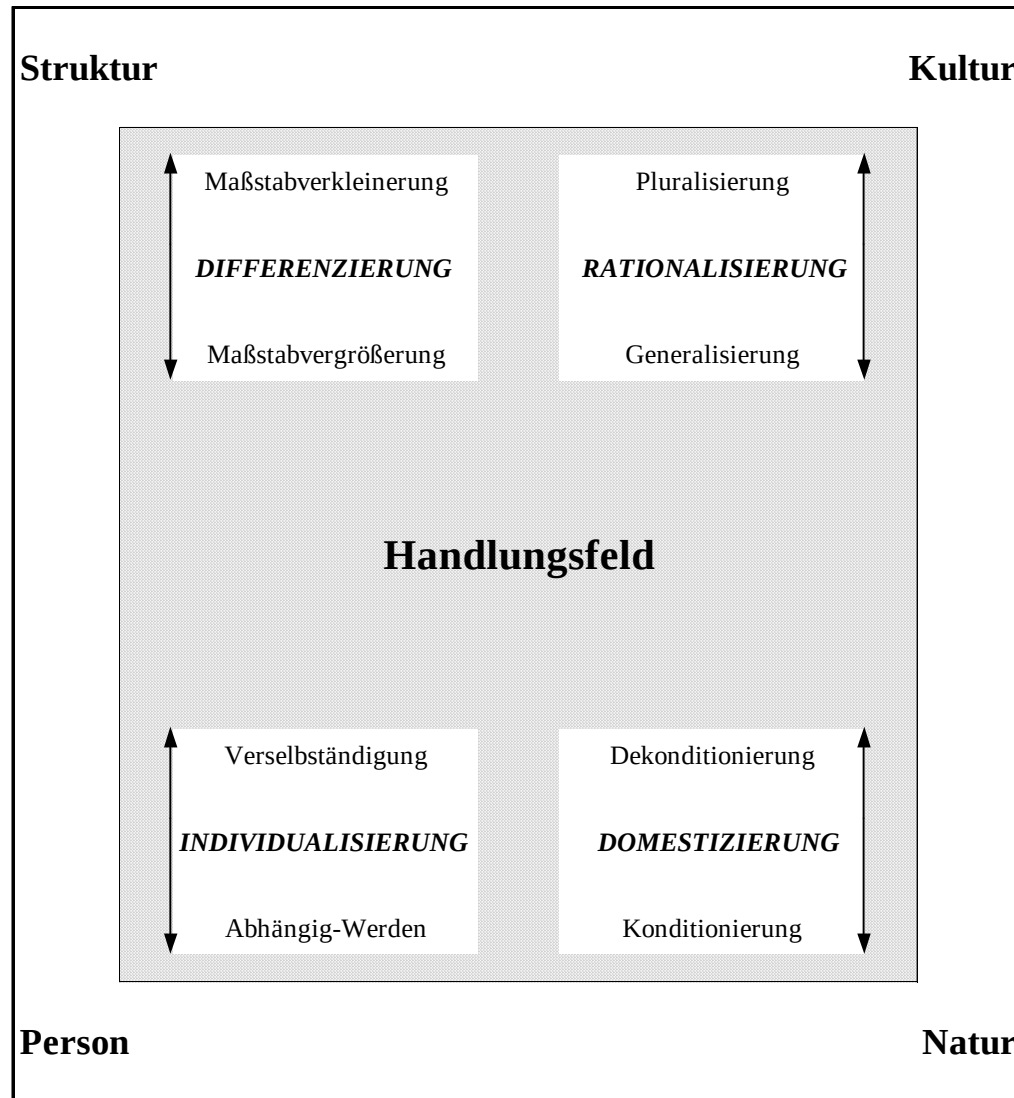
Ein „verrücktes Karussell“?

Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

- **Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung**
- Mobilität und Individualisierung: Von den Klassikern bis heute
- Soziale Mobilität: Begriffe und Maße
- Soziale Mobilität und Lebenslaufmuster in Deutschland
- Vom Eisenbahn- zum Automodell: Das „postindustrielle Lebenslaufregime“
- Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

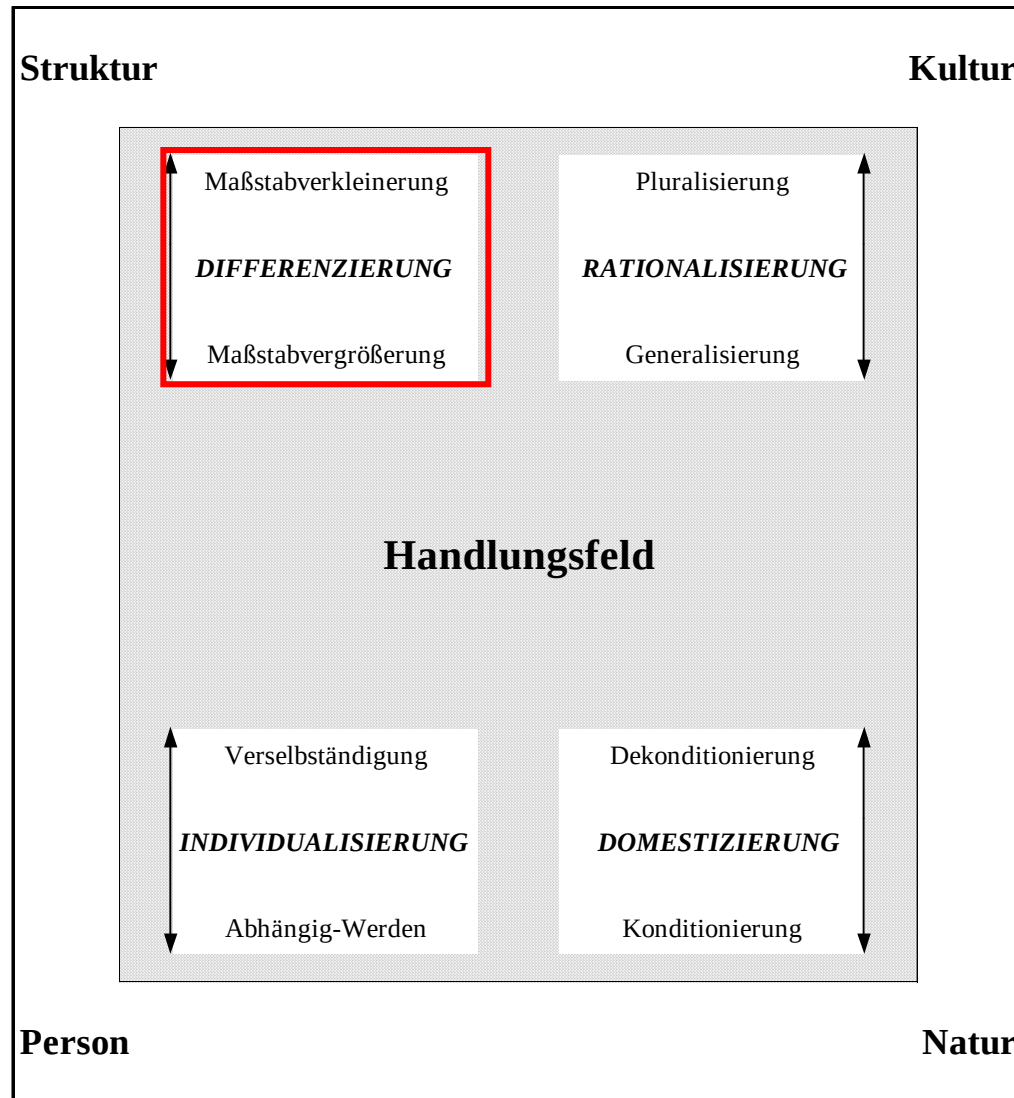
Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung



Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung

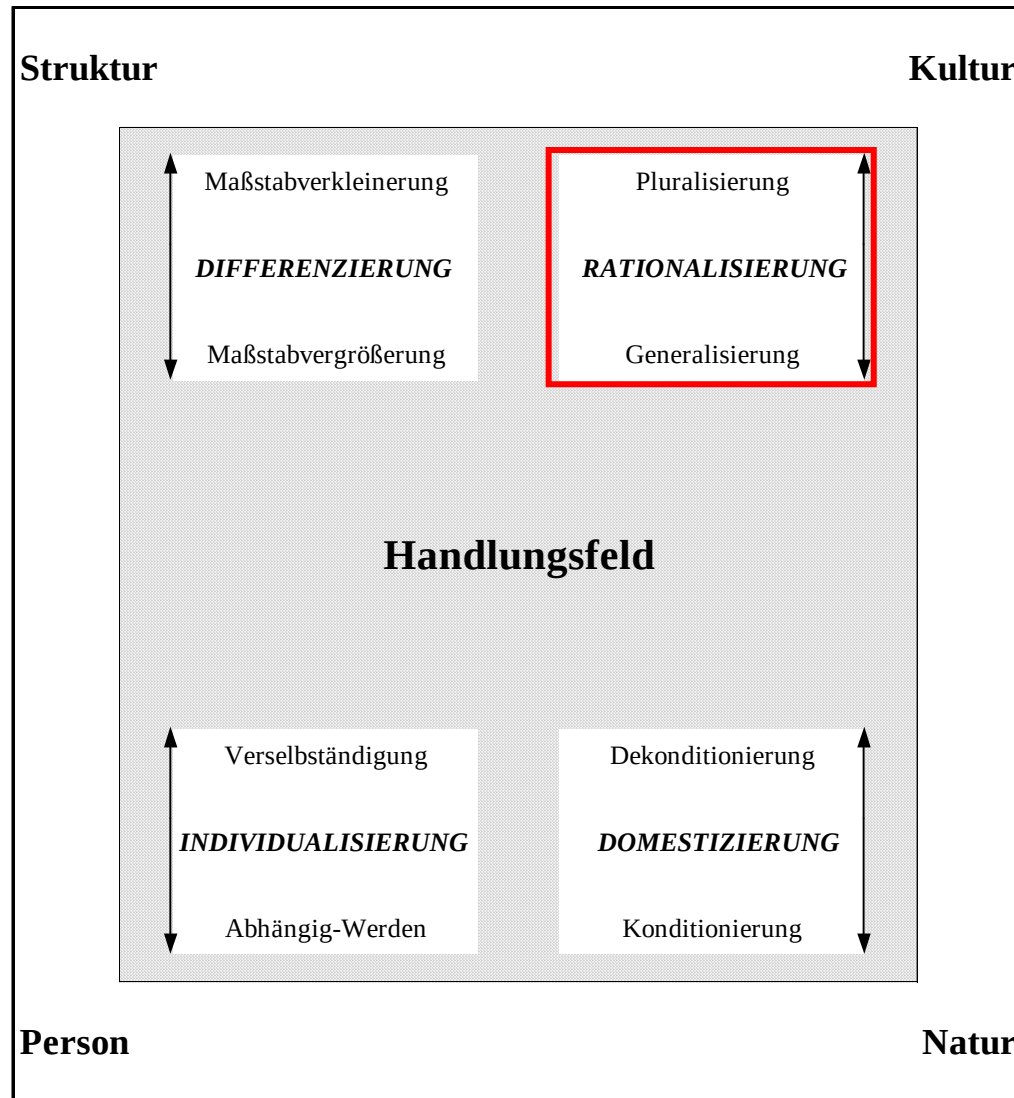


Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Differenzierung

- **Differenzierung** („*Struktur*“) bedeutet eine Zergliederung von Gesellschaften in „Teile“ („*Maßstabsverkleinerung*“) und geht einher mit einer erweiterten **Autonomie** gesellschaftlicher Teilbereiche oder Subsysteme, die dadurch – gewissermaßen „ohne Rücksicht auf Verluste“ – ihre jeweilige Leistungsfähigkeit zum Teil immens steigern können.
- Freilich nimmt damit der **Koordinierungsbedarf** zu, Abstimmungsbemühungen und Austauschbeziehungen erstrecken sich auf längere Zeiten und über größere Räume („*Maßstabsvergrößerung*“), und sind daher mühsamer herzustellen und aufrechtzuerhalten.

Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung

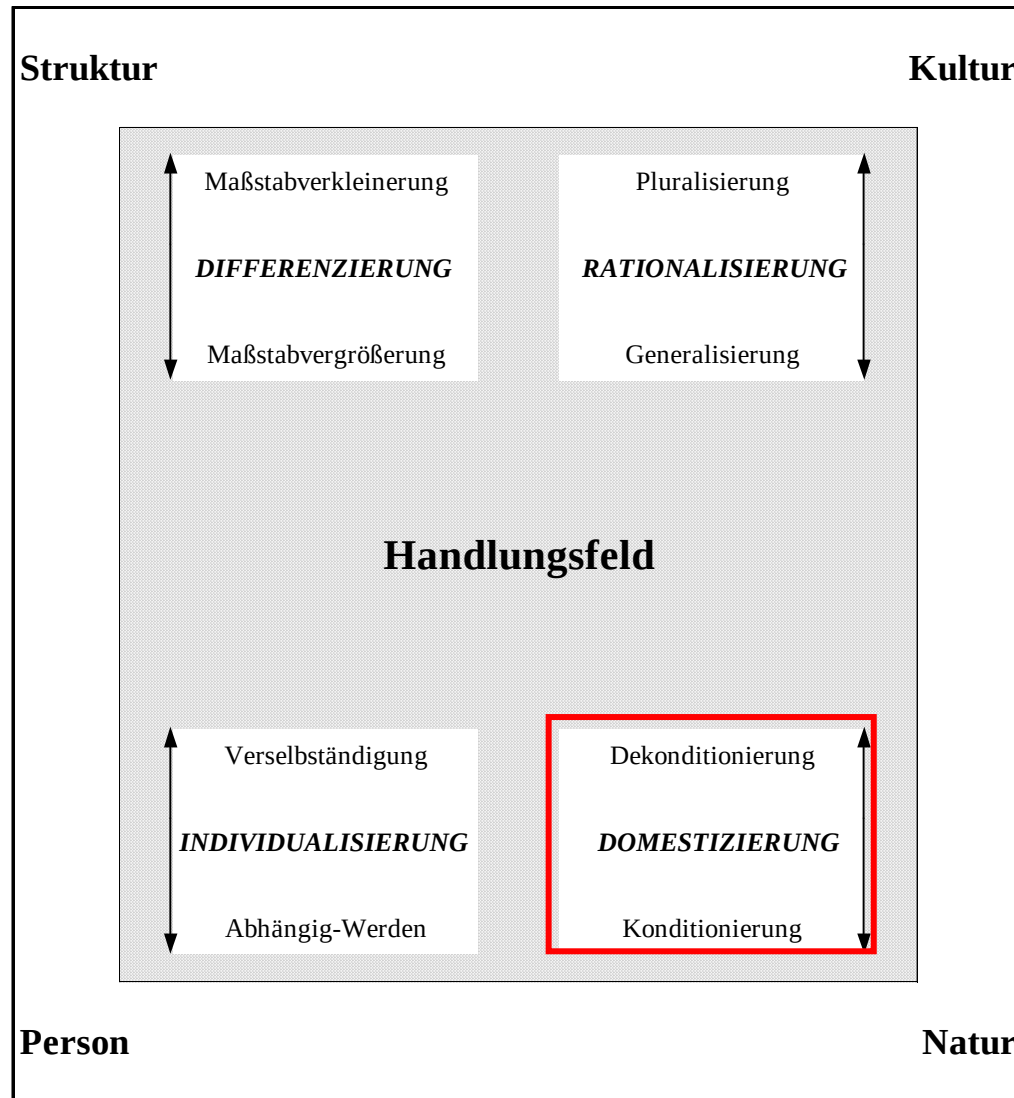


Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Rationalisierung

- Dies beschleunigt **Rationalisierungsbestrebungen** („Kultur“) im kulturellen Bereich, so dass Ideen, Symbole und Zeichen, aber auch Normen und Werte einer zunehmenden Verallgemeinerung und Vereinheitlichung unterliegen („**Generalisierung**“).
- Dadurch verbreitert sich zwar ihr Anwendungsbereich, sie werden jedoch zugleich anfälliger für neue **Missverständnisse** und **abweichende Interpretationen** und so in ihrer Verbindlichkeit beeinträchtigt („**Pluralisierung**“).

Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung

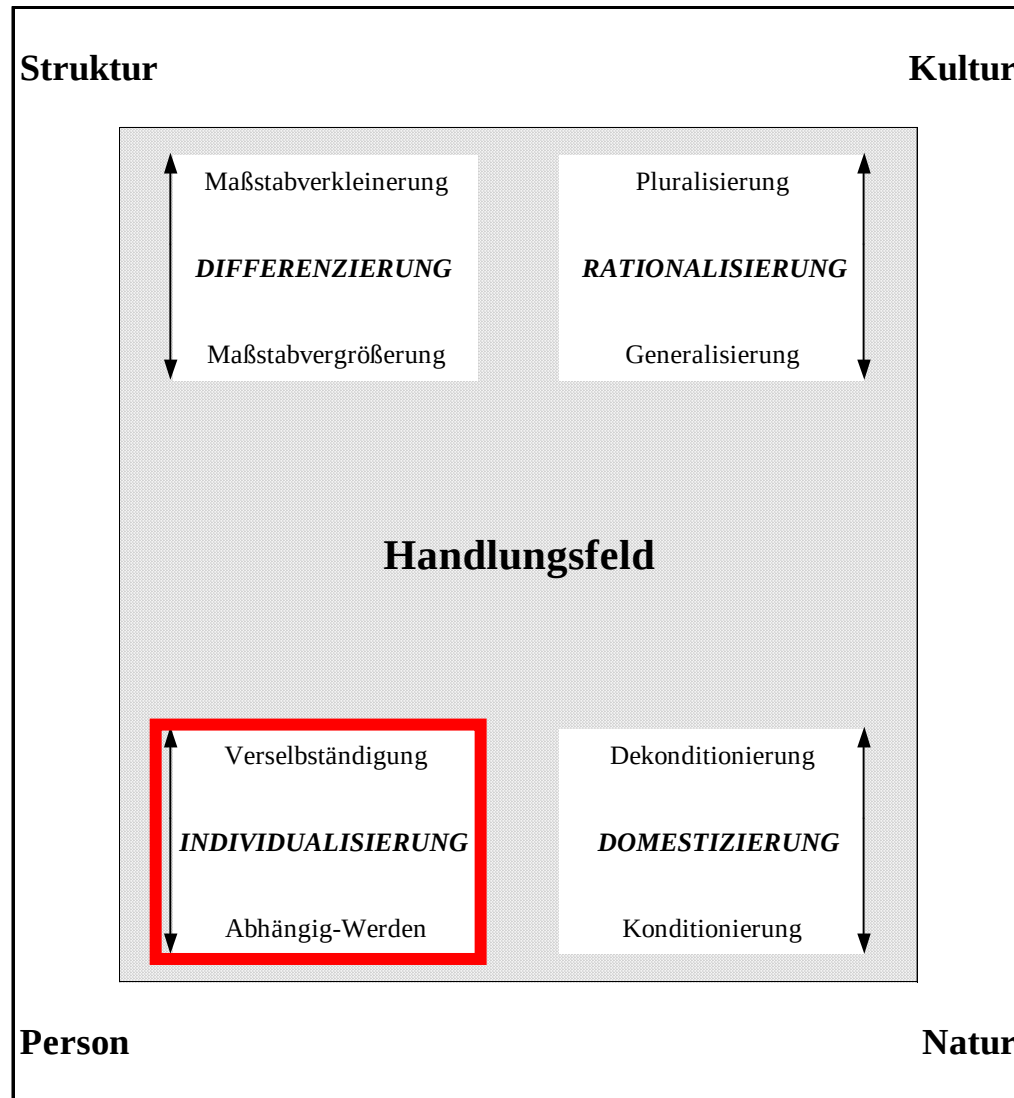


Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Domestizierung

- Die **Domestizierung der Natur** („Natur“) löst uns zwar aus unmittelbaren Abhängigkeiten heraus (**„Dekonditionierung“**), führt uns jedoch in **neue, technisch vermittelte Zwänge** hinein (**„Konditionierung“**).
- Zugleich erhöht die technische „Zähmung“ der Natur die Anforderungen an unsere **Selbstdisziplin** – wie z.B. beim Autofahren oder auch dann, wenn wir die „ungewollten“, ökologischen Nebenfolgen der industriegesellschaftlichen Produktionsweise unter Kontrolle bringen wollen.

Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung



Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Individualisierung

- Die **Vervielfältigung von Rollenanforderungen** („Person“), die vor allem mit strukturellen Differenzierungen und Rationalisierungsprozessen in Zusammenhang steht, führt schließlich nicht nur zu einer Pluralisierung im Bereich der Lebensführungsformen und Lebensstile, sondern treibt **Individualisierungsprozesse** voran („**Verselbständigung**“).
- Dabei können sich jedoch nicht nur neue Kontakte und „Einbindungen“ herausbilden. Vielmehr können auch **neue Abhängigkeiten**, etwa von Organisationen, Institutionen und von „**anonymen**“ **Märkten**, entstehen („**Abhängig-Werden**“).

Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung

- In der soziologischen Geschichte des **Nachdenkens über moderne Gesellschaften** spielten **Mobilität und Individualisierung** von den Klassikern bis heute eine wichtige Rolle
- Dabei finden sich eine durchgängige Spannungen zwischen eher pessimistischen und eher optimistischen Deutungen der (Konsequenzen von) Individualisierung und sozialer Mobilität

Ein „verrücktes Karussell“? Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

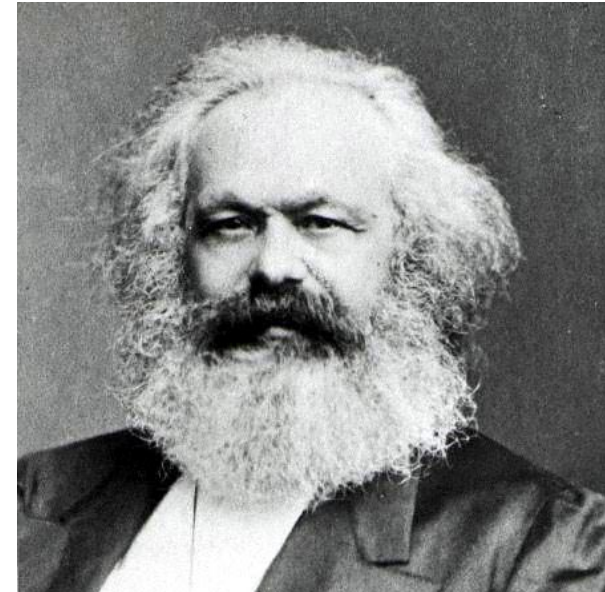
- **Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung**
- **Mobilität und Individualisierung:
Von den Klassikern bis heute**
- Soziale Mobilität: Begriffe und Maße
- Soziale Mobilität und Lebenslaufmuster in Deutschland
- Vom Eisenbahn- zum Automodell:
Das „postindustrielle Lebenslaufregime“
- Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Karl Marx (1818-1883)

Karl Marx „feierte“ im Kommunistischen Manifest den heraufziehenden Kapitalismus, weil jetzt alles *„Stehende und Ständische verdampft“* – eine eher optimistische Interpretation.

Zugleich nahm er an, dass in den *„Vereinigten Staaten, wo zwar schon Klassen bestehen, aber sich noch nicht fixiert haben, sondern in beständigem Flusse fortwährend ihre Bestandteile wechseln und aneinander abtreten“*, der Übergang zu einer **„Klasse-für-sich“**, also zu einem politisch handlungsfähigen „kollektiven Akteur“, wohl schwieriger sein werde.



Marx, K. (1982 [1852]): Der 18te Brumaire des Louis Napoleon. In: MEW, Bd. 4, 1982, Berlin (DDR), S. 111ff.

Georg Simmel (1858-1918)

Eine optimistische Interpretation findet sich bei dem deutschen Soziologen **Georg Simmel**: Die **fortschreitende Arbeitsteilung** führe zu einer ausgeprägten „*Individualität*“ im Denken und Verhalten und im Modus der „**Kreuzung sozialer Kreise**“ zu einer **steigenden Vielfalt von Bezugs- oder Orientierungspunkten**, an denen wir unser Handeln ausrichten können.

Ursprüngliche Bindungen werden dabei „*lockerer*“.

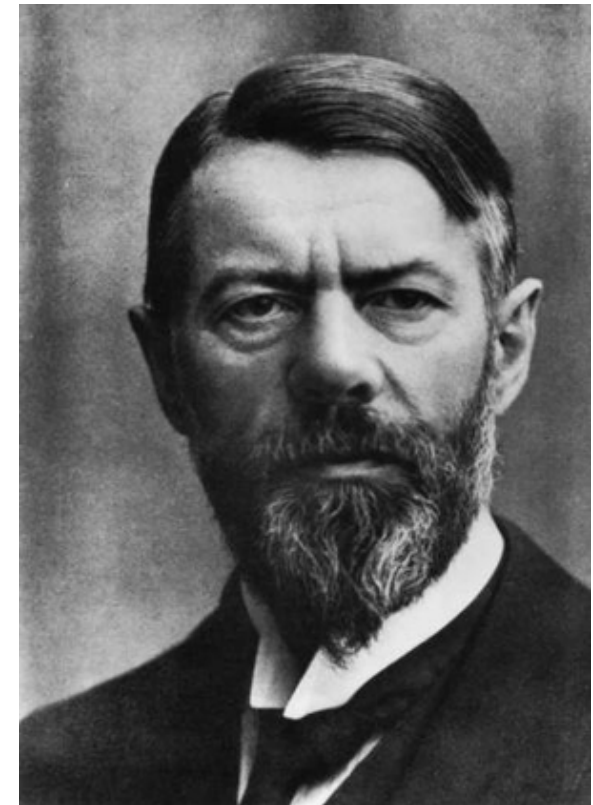
Simmel, G. (1992 [1908]): Soziologie. Untersuchung über die Formen der Vergesellschaftung, Frankfurt.



Max Weber (1864-1920)

Max Weber, ein weiterer Gründervater der deutschen Soziologie, definierte „**soziale Klassen**“ durch **Mobilitätsvorgänge**, indem er sie verstand als die „*Gesamtheit jener Klassenlagen..., zwischen denen ein Wechsel a. persönlich, b. in der Generationenfolge leicht möglich ist und typisch stattzufinden pflegt*“.

Diese weder optimistische, noch pessimistische Interpretation wurde zum Ursprung der Beschäftigung mit Prozessen der Klassenbildung.



Weber, M. (1976 [1922]): Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie. 5. Aufl., besorgt von Johannes Winckelmann. Tübingen

Joseph A. Schumpeter (1864-1920)

Der Ökonom **Joseph A. Schumpeter** verglich dann 1927 die **Klassen** mit „*einem Hotel oder einem Omnibus, die zwar besetzt sind, aber von immer anderen Leuten*“.

Auch hier steht ein eher neutrales Verständnis von Mobilität im Vordergrund, bei dem es u.a. um so etwas wie die „**demographische Identität**“ sozialer Kategorien (Klassen) geht.

Schumpeter, J. A. (1927): Die sozialen Klassen im ethnisch homogenen Milieu, Archiv fuer Soziologie und Sozialpolitik 57, S. 1-67.

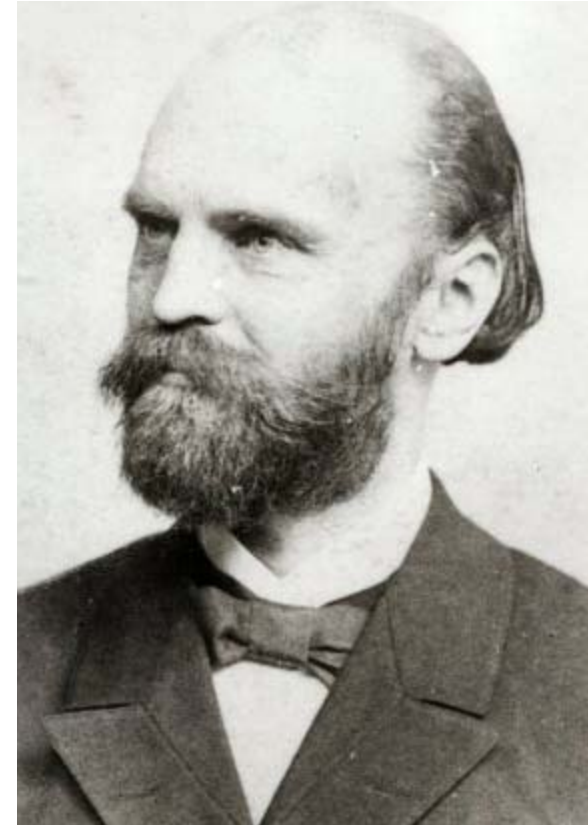


Ferdinand Tönnies (1855-1936)

Bei dem deutschen Soziologen **Ferdinand Tönnies** erscheint „Individualisierung“ als zunehmendes **„Herauslösen“** der Individuen aus ursprünglich einheitlichen, „*gemeinschaftlichen Sozialgebilden*“.

In dieser eher skeptischen Interpretation also als eine Art **„Entwurzelung“** im **Übergang von Gemeinschaft zu Gesellschaft**.

Tönnies, F. (1972 [1887]): Gemeinschaft und Gesellschaft, Darmstadt.

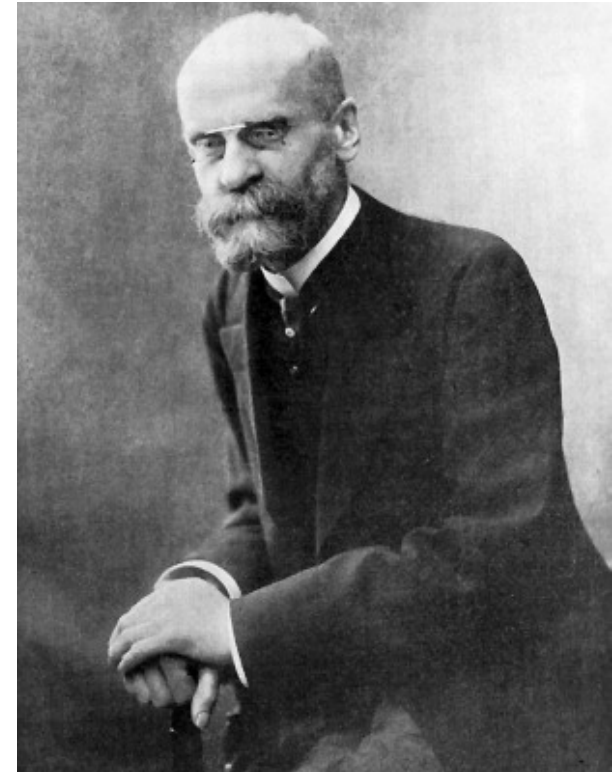


Emile Durkheim (1864-1920)

Noch skeptischer beurteilte der französische Soziologie **Emile Durkheim** Prozesse der Individualisierung und ihre denkbaren Folgen.

Er ging davon aus, dass die zunehmende Arbeits- und Funktionsteilung in modernen Gesellschaften zu **mehr „Individualität“** führe. Zu-gleich befürchtete er jedoch, dass dadurch das gemeinsame **„Kollektibewusstsein“**, also die „*moralische*“ oder wertmäßige Grundlage einer Gesellschaft, geschwächt werden könnte.

Durkheim, E. (1977 [1893]): Über die Teilung der sozialen Arbeit, Frankfurt.



Robert E. Park (1864-1944)

Aus einer eher skeptischen Perspektive „entdeckte“ **Robert E. Park**, der Begründer der Chicago School der Soziologie, den sog. „**marginal man**“, der bedingt durch Migration und Mobilität **desorientiert** zwischen verschiedenen Kulturen stünde.

In seinem Bewusstsein treffen und mischen sich **konfligierende Normen und Erwartungen**, so dass ein „*unstable character*“ entstehe.

Park, R.E. (1928): Human migration and marginal man. American Journal of Sociology, Vol. 33, 1928, S. 881-893.

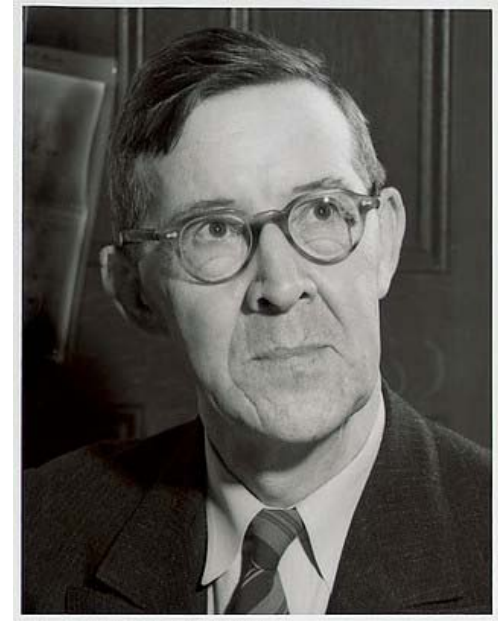


Pitirim A. Sorokin (1864-1944)

Eine eher ambivalente Sicht findet sich bei dem aus Russland in die USA emigrierten Soziologen **Pitirim A. Sorokin**, wenn dieser moderne Gesellschaften mit einem „**mad ,merry-go-round‘**“, mit einem „**verrückten Karussell**“ vergleicht.

Er spricht dabei von „**Atomisierung**“ und „**Individualisierung**“ („individualization“). In mobilen Gesellschaften gehören Individuen verschiedenen sozialen Kategorien („boxes“) zugleich an bzw. können sich leichter zwischen ihnen bewegen. Daher könne auch nicht mehr aus den **Eigenschaften der „boxes“** auf die **Eigenschaften von Personen** geschlossen werden

Sorokin, P. A. (1959 [1927]): Social mobility, New York.



Harvard University, Harvard University Archives, W22507_1

Karl W. Deutsch (1912-1992)

In den 1960er Jahre benannte der **Karl W. Deutsch** mit „**soziale Mobilisierung**“ aus einer mehr optimistischen Perspektive die Wandlungen „auf dem Wege von traditionellen zu modernen Lebensformen“. Dazu gehören u.a. „Wohnsitzwechsel, Berufswechsel, Änderung der sozialen Umgebung und der Sphäre des Nachbarlichen, von Institutionen, Rollen und Handlungsweisen“. Er unterscheidet dabei „1. die Stufe des **Herausgerissenwerdens** aus alten Umgebungen, Gewohnheiten und Bindungen; und 2. das **Hineinführen** mobilisierter Bevölkerungsteile in relativ stabile neue Formen der Gruppierung, Organisation und Verpflichtung“.

Deutsch, K.W. (1979 [1961]): Soziale Mobilisierung und politische Entwicklung. In: Zapf, W. (Hg.): Theorien des sozialen Wandels, Königstein, S. 329-350.



Peter L. Berger (geb. 1929) Thomas Luckmann (geb. 1927)

Wieder skeptischer, vermuteten in den 1960er Jahren die Soziologen **Peter L. Berger** und **Thomas Luckmann**, dass es in Situationen (beschleunigter) sozialer Mobilität zu einer „**Unter-Bestimmung**“ von Identität komme. Durch die rapide Milieuveränderung träte eine „*Spaltung zwischen vergangener und gegenwärtiger Identität*“ ein.

Berger, P. L./Luckmann, T. (1980 [1964]): Soziale Mobilität und persönliche Identität. In: Luckmann, T.: Lebenswelt und Gesellschaft, Paderborn, S. 142-160.



Richard Sennett (geb. 1943)

Ganz in dieser skeptischen Tradition stehen schließlich auch Arbeiten von **Richard Sennett**, der im **flexiblen Kapitalismus** einen ebenso „flexiblen“ wie letztlich aber auch eher „**charakterschwachen**“ Menschen entstehen sieht.



Sennett, R. (1998): Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus, Berlin.

Ulrich Beck (geb. 1944)

Der derzeit zumindest in Deutschland wohl bekannteste Vertreter der These eine **voranschreitenden Individualisierung** ist der Soziologie **Ulrich Beck**, der diese These schon 1983 vertreten, dann aber vor allem in seiner Gesellschaftsdiagnose **„Risikogesellschaft“** und in zahlreichen weiteren Schriften weiterentwickelt hat. **Beck** vertritt dabei letztlich eine optimistische Sicht auf Individualisierung, die als „Befreiung“ von traditionellen Zwängen erscheint.



Beck, U. (1983): Jenseits von Klasse und Stand? In: Kreckel, R. (Hg.): Soziale Ungleichheiten. Göttingen, S. 35-74.

Beck, U. (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt.

Dimensionen der Individualisierung (nach Ulrich Beck)

„Freisetzungsdimension“	<u>Herauslösung</u> aus historisch vorgegebenen Sozialformen und -bindungen im Sinne traditionaler Herrschafts- und Versorgungszusammenhänge
„Entzauberungsdimension“	<u>Verlust von traditionellen Sicherheiten</u> im Hinblick auf Handlungswissen, Glauben und leitende Normen
„Kontroll- bzw. Reintegrationsdimension“	<u>Neue Art(en) der sozialen Einbindung</u>

Nach: Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt/Main: Suhrkamp, S. 206

Individualisierung und Mobilität

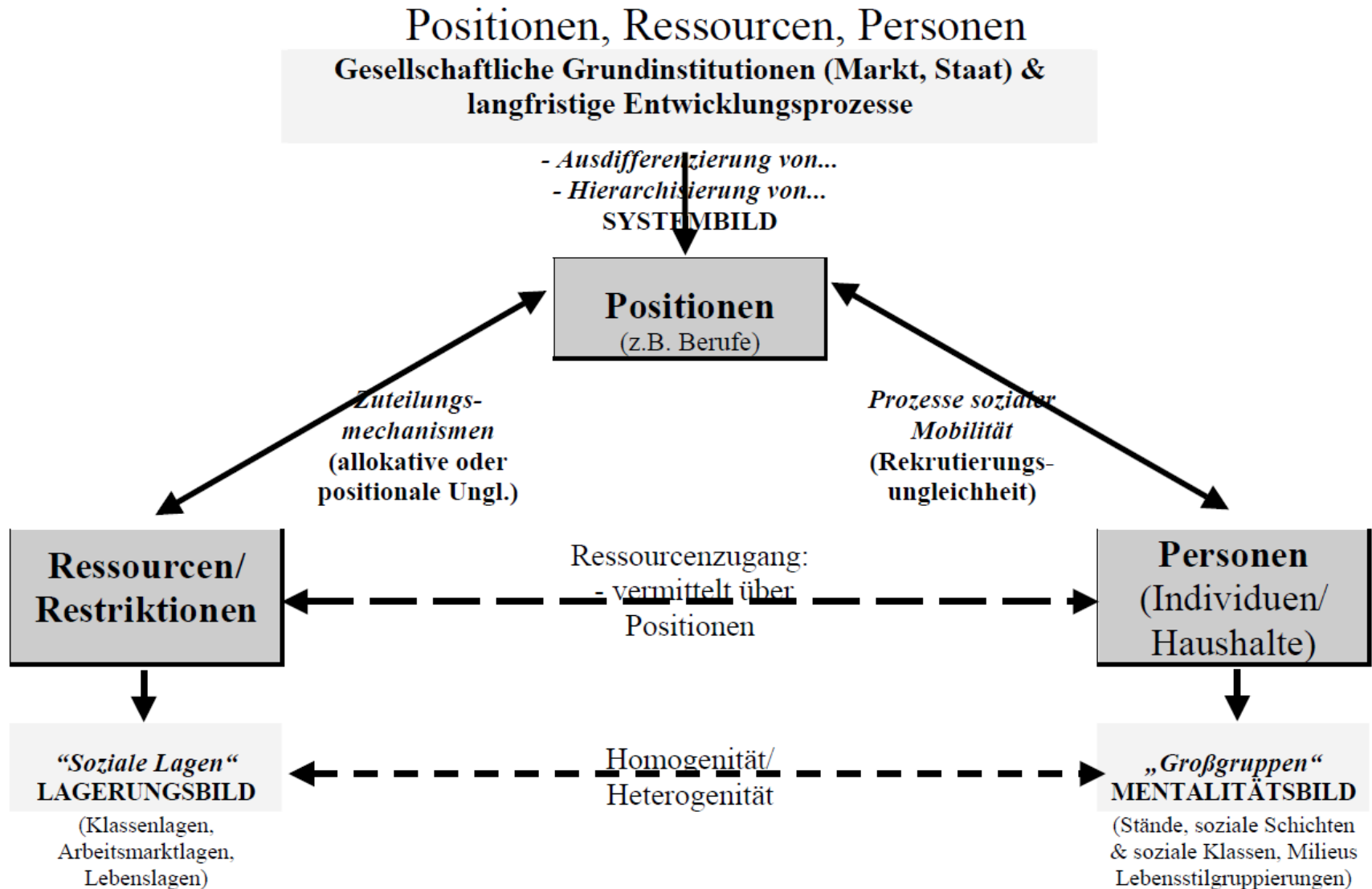
- Vor dem Hintergrund von „**Individualisierung**“ als einem zentralen Moment von Modernisierung interessieren insbesondere auch die **Arten und der Umfang sozialer Mobilität in zeitgenössischen Gesellschaften**.
- Dazu hat die **soziologische Mobilitätsforschung** eine Reihe von Begriffen, theoretischen Perspektiven und empirischen Methoden entwickelt...

Ein „verrücktes Karussell“? Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

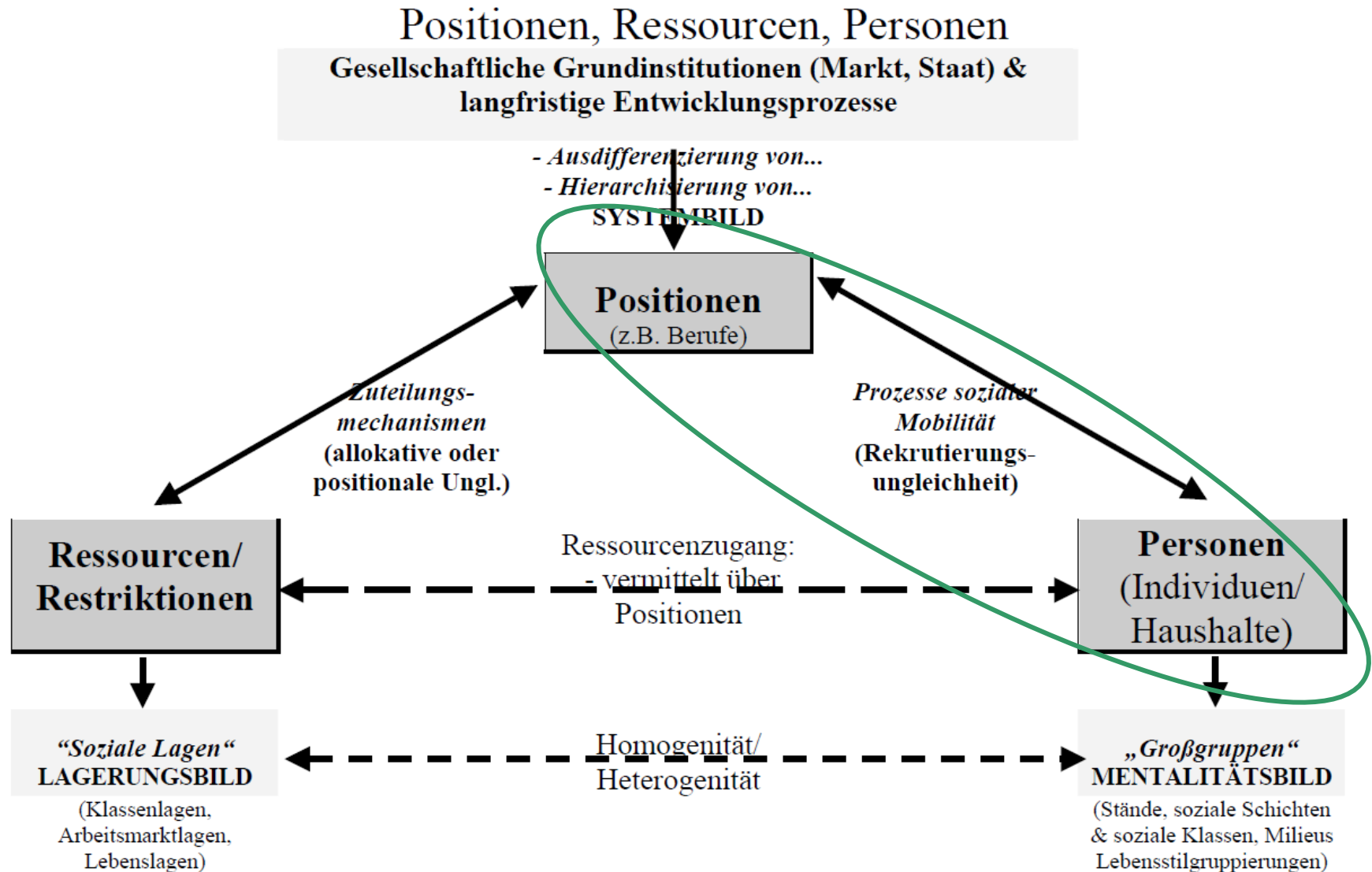
- Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung
- Mobilität und Individualisierung: Von den Klassikern bis heute
- **Soziale Mobilität: Begriffe und Maße**
- Soziale Mobilität und Lebenslaufmuster in Deutschland
- Vom Eisenbahn- zum Automodell: Das „postindustrielle Lebenslaufregime“
- Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Sozialstruktur: Positionen, Ressourcen, Personen



Sozialstruktur: Positionen, Ressourcen, Personen



Soziale Mobilität: Begriffe und Maße

Mobilität: Veränderungen der Positionen oder Lagen von Personen oder Gruppen im sozialen Raum

Räumliche oder regionale Mobilität: Migration, Fern- und Nahwanderungen, Pendeln

Soziale Mobilität i.e.S.:

Wechsel zwischen beruflichen Positionen und Berufsgruppen (berufliche Mobilität)

Wechsel zwischen sozialen Lagen, Schichten und Klassen (Schichten- oder Klassenmobilität)

Soziale Mobilität: Begriffe und Maße

Intergenerationelle Mobilität

(Generationenmobilität):

Veränderungen des sozialen Status zwischen den Eltern- und Kindergenerationen

Intragationelle Mobilität

(Karrieremobilität):

Positionswechsel im individuellen Lebenslauf

Individuelle Mobilität

Mobilität einzelner Personen

Kollektive Mobilität

Mobilität von Gruppen, Klassen oder Schichten

Soziale Mobilität: Begriffe und Maße

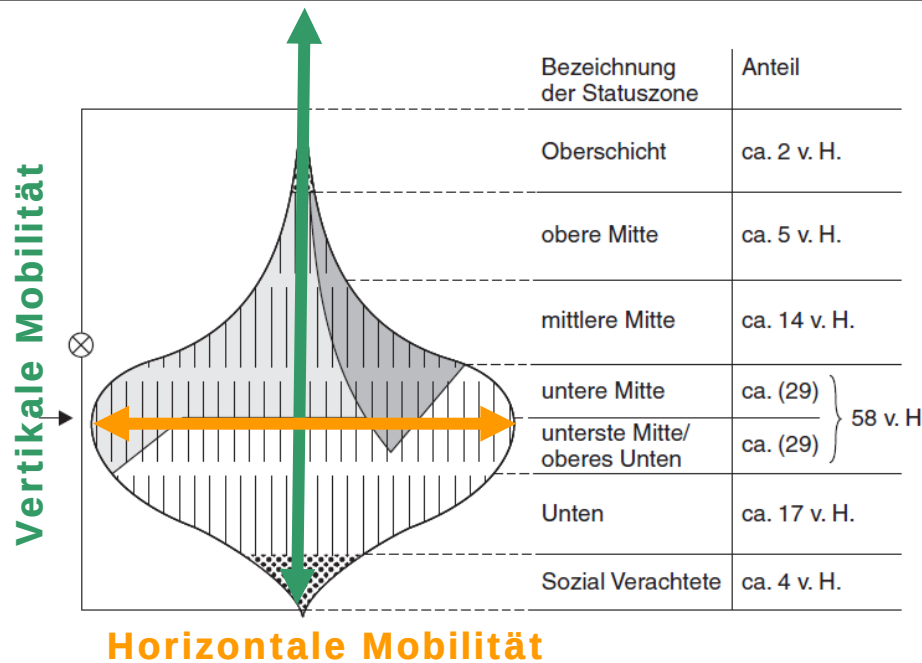
Vertikale Mobilität

Bewegungen zwischen **ungleich ausgestatteten und/oder bewerteten** beruflichen Positionen, soziale Lagen, Klassen oder Schichten

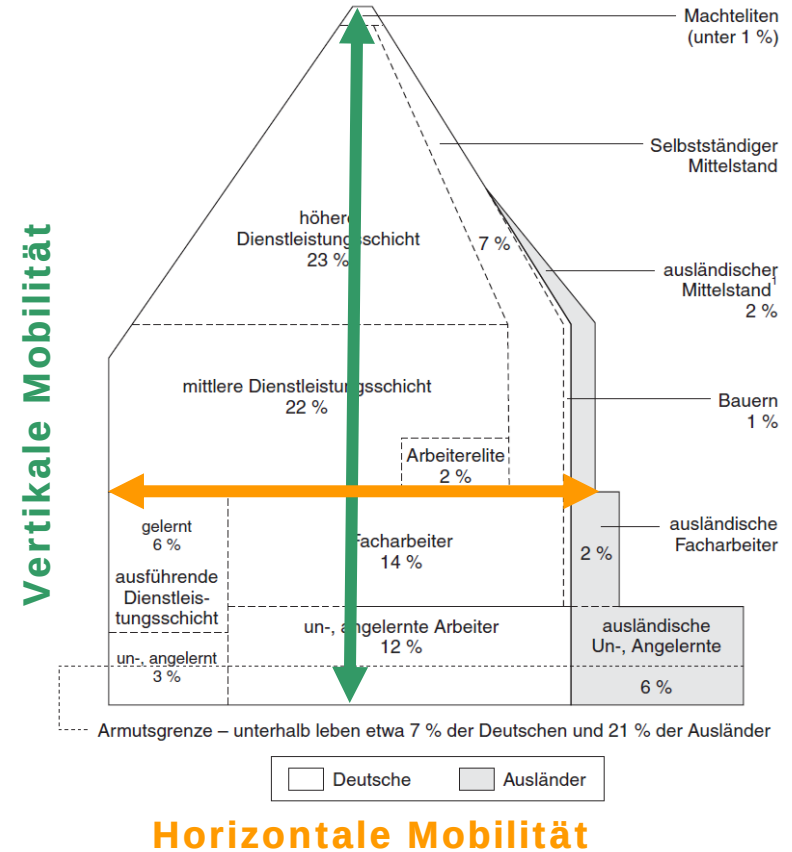
Horizontale Mobilität

Bewegungen zwischen **ähnlich oder gleich ausgestatteten und/oder bewerteten** beruflichen Positionen, soziale Lagen, Klassen oder Schichten

Soziale Mobilität: Begriffe und Maße

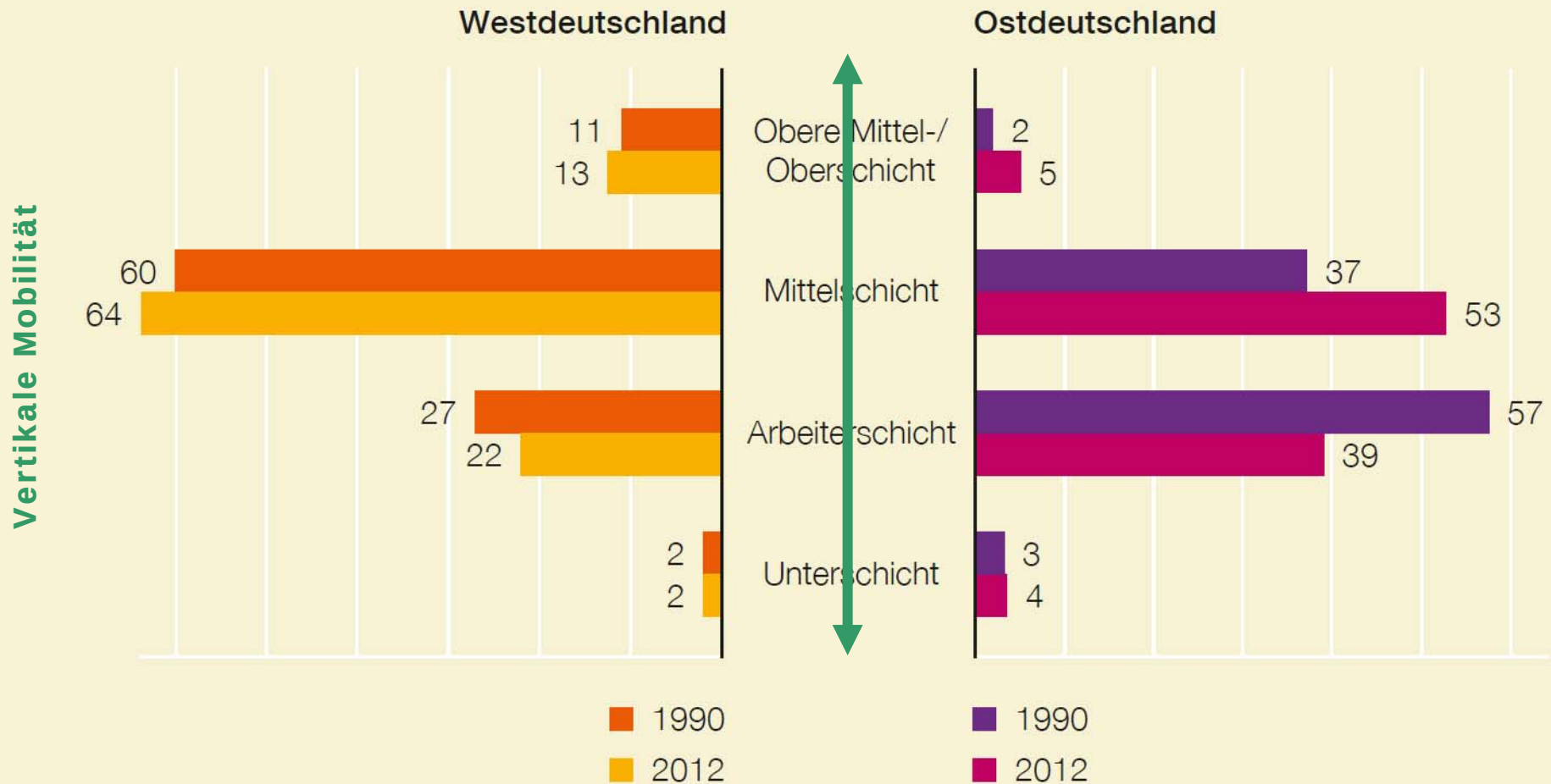


Schichtung der westdeutschen Bevölkerung
nach Karl-Martin Bolte 1967 („Bolte-Zwiebel“)



Schichtung der westdeutschen Bevölkerung nach Rainer Geißler 2011

Soziale Mobilität: Begriffe und Maße



Datenbasis: ALLBUS 1990, 2012.

Schichtung (subjektive Selbsteinstufung) der deutschen Bevölkerung in West- und Ostdeutschland

Quelle: Destatis/WZB 2013: 186

Soziale Mobilität: Begriffe und Maße

Abstromquoten („inflows“)

Ausgangspunkt: **Start- oder Herkunftskategorien**;
geben z.B. bei intergenerationeller Mobilität Auskunft darüber, wie groß der Anteil derjenigen Kinder ist, die sich zu einem späteren Zeitpunkt in derselben Kategorie befinden wie ihre Eltern bzw. in eine andere gewechselt sind;

„**Maß**“ für **Chancen(un)gleicheiten**

Zustromquoten („outflows“)

Ausgangspunkt: **Ziel- oder Ankunfts-kategorien**;
geben z.B. bei intergenerationeller Mobilität Auskunft über die Zusammensetzung von Zielkategorien nach der Herkunft der aktuellen Mitglieder;

„**Maß**“ für die **Heterogenität oder Homogenität** einer Berufsgruppe, Schicht oder sozialen Klasse

Intergenerationelle Mobilität nach beruflicher Stellung 2002, (West-)Deutschland

Elterngeneration	Kindergeneration					Insgesamt
	Landwirte	Selbständige	Beamte	Angestellte	Arbeiter	
Landwirte	3	7	8	23	14	55
Abstrom	5,5	12,7	14,5	41,8	25,5	100,0
Zustrom	60,0	4,9	8,9	3,7	4,4	4,7
Selbständige	1	27	7	62	14	111
Abstrom	0,9	24,3	6,3	55,9	12,6	100,0
Zustrom	20,0	18,8	7,8	9,9	4,4	9,4
Beamte	0	13	17	57	14	101
Abstrom	0,0	12,9	16,8	56,4	13,9	100,0
Zustrom	0,0	9,0	18,9	9,1	4,4	8,6
Angestellte	0	53	29	223	46	353
Abstrom	0,0	15,0	8,2	63,2	13,6	100,0
Zustrom	0,0	36,8	32,2	35,7	15,1	29,9
Arbeiter	1	44	29	260	227	561
Abstrom	0,2	7,8	5,2	46,3	40,5	100,0
Zustrom	20,0	30,6	32,2	41,6	71,6	47,5
Insgesamt	5	144	90	625	317	1181
Abstrom	0,4	12,2	7,6	52,9	26,8	100,0
Zustrom	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Hohe Verbleibschance

Hohe Heterogenität

Anmerkungen: Gesamtmobilitätsquote: 57,9 Prozent (684 mobile Personen); Immobilitätsquote: 42,1 Prozent (497 immobile Personen).

Quelle: Eigene Darstellung nach Groß (2008: 122); ALLBUS 2002.

Quelle: Berger 2012: 732

Soziale Mobilität: Begriffe und Maße

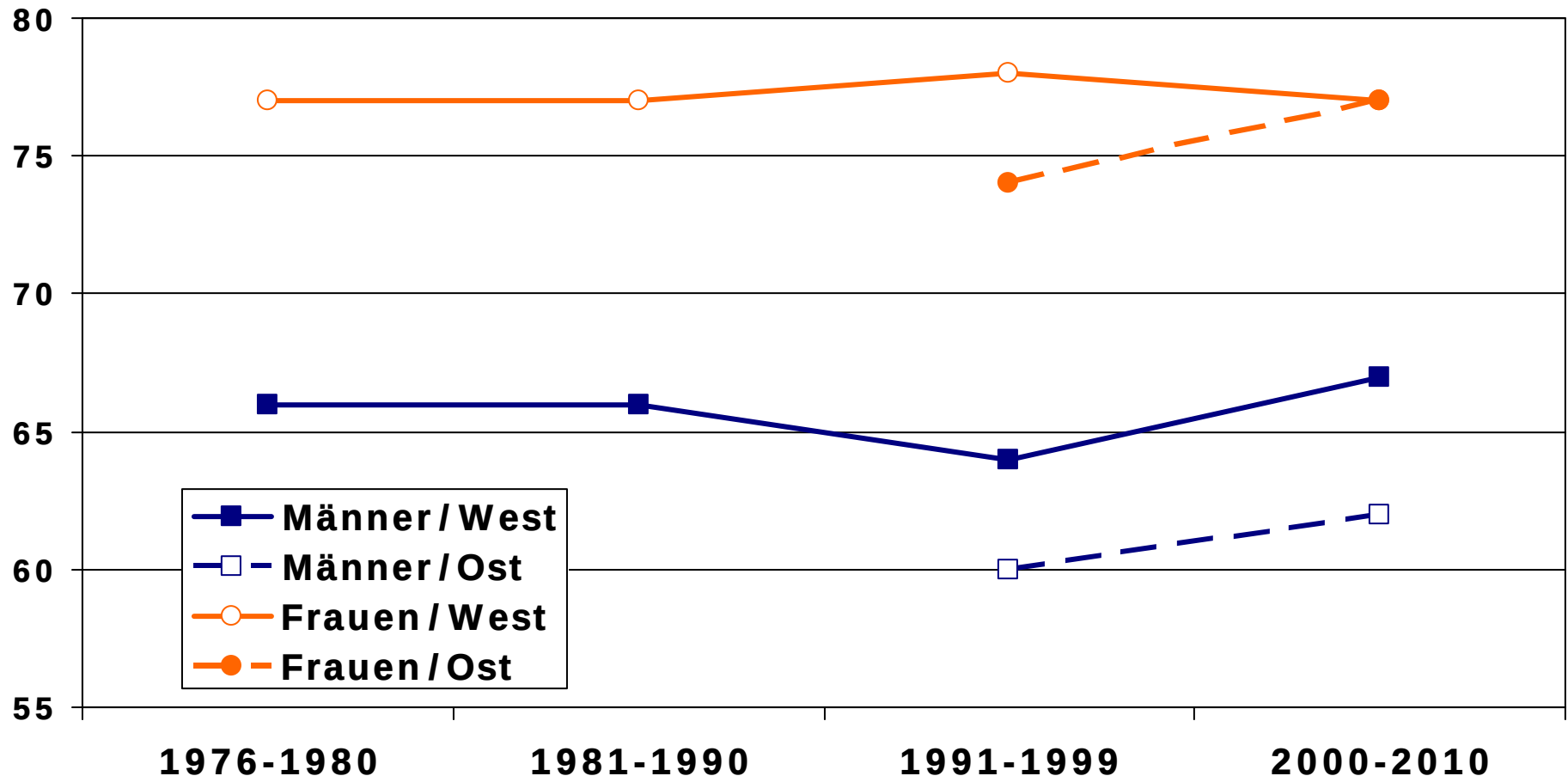
Absolute Mobilität(sraten)

Alle Statusveränderungen, bezogen auf die jeweils betrachtete Kategorie (z.B. Anteile Mobiler/Immobiler; Anteile von Auf- oder Absteigern)

Relative Mobilität(sraten)

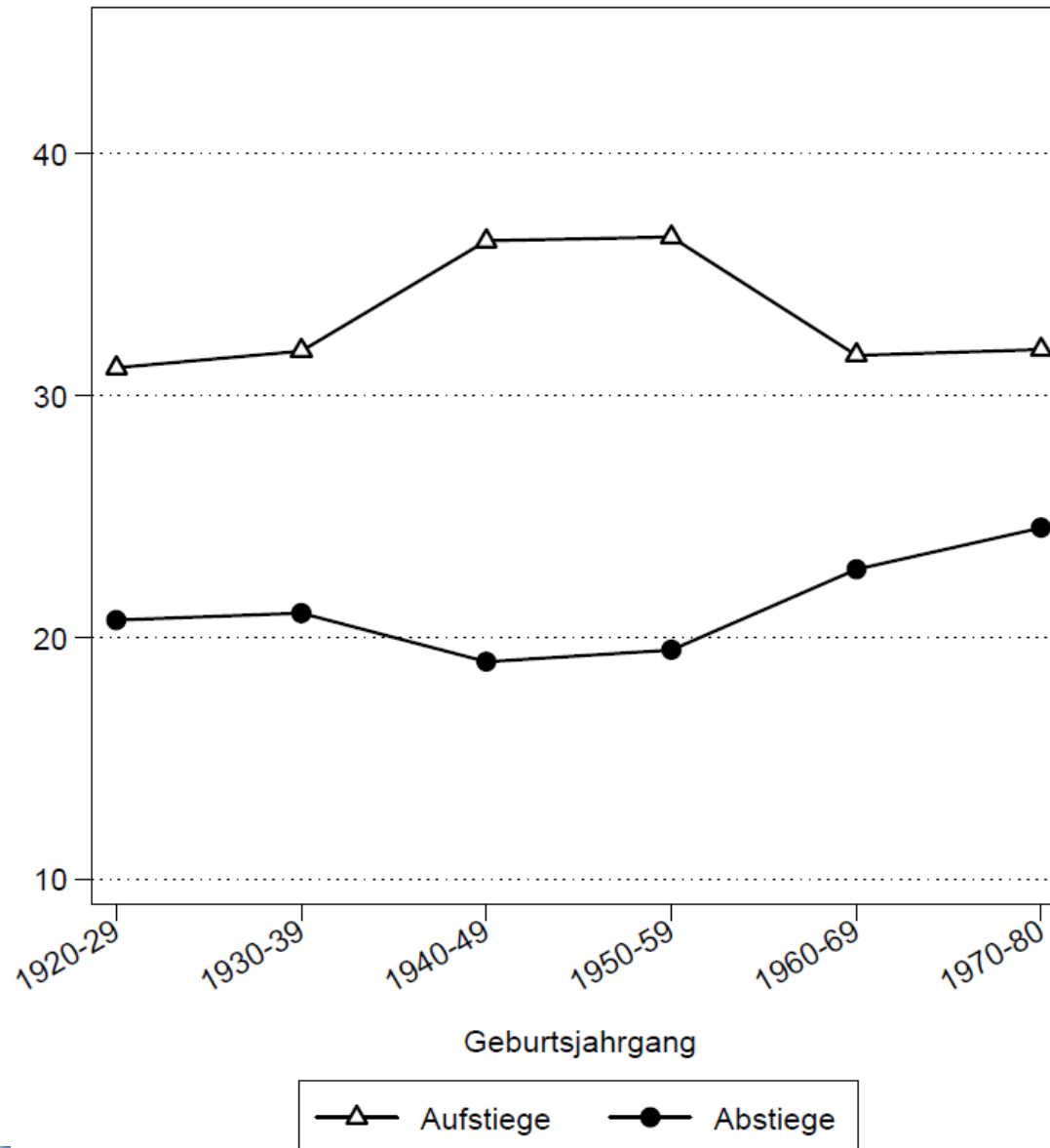
Veränderungen von Ausgangs- und Zielkategorien (z.B. Wachstum oder Schrumpfen von Berufsgruppen) werden **statistisch berücksichtigt** („bedingte Wahrscheinlichkeiten“ oder „odds ratios“)

Gesamtmobilität in West- und Ostdeutschland, Männer und Frauen, 1976–2010



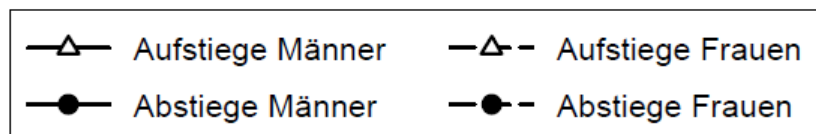
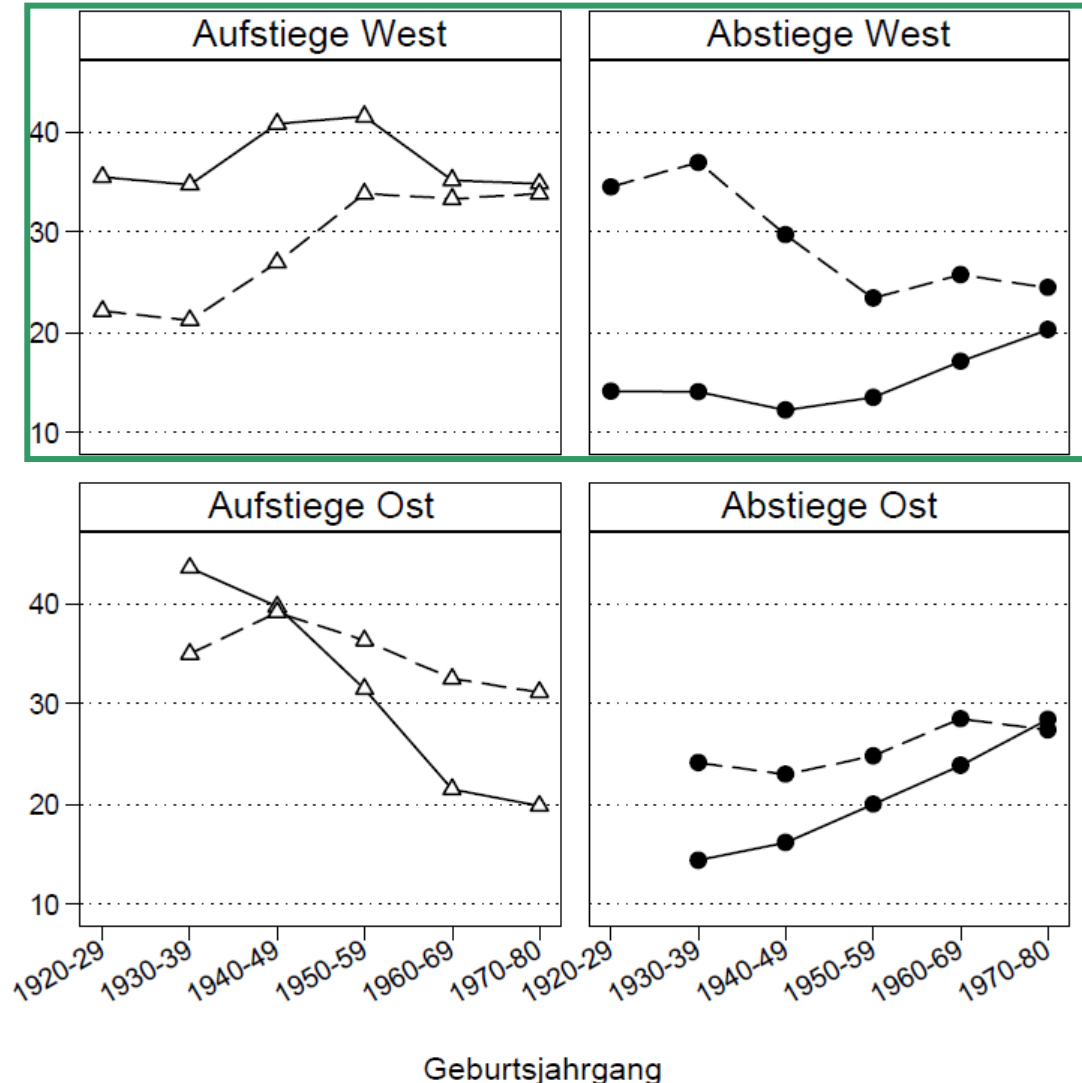
Quelle: Nach Destatis/WZB 2013: 194

Häufigkeit von sozialen Auf- und Abstiegen in der Gesamtbevölkerung, nach Geburtsjahrgängen für Ost und West und Männer und Frauen



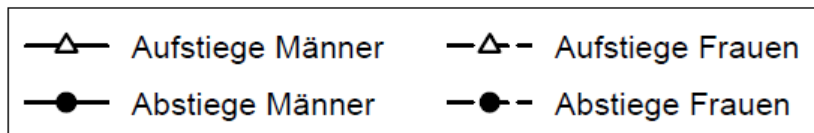
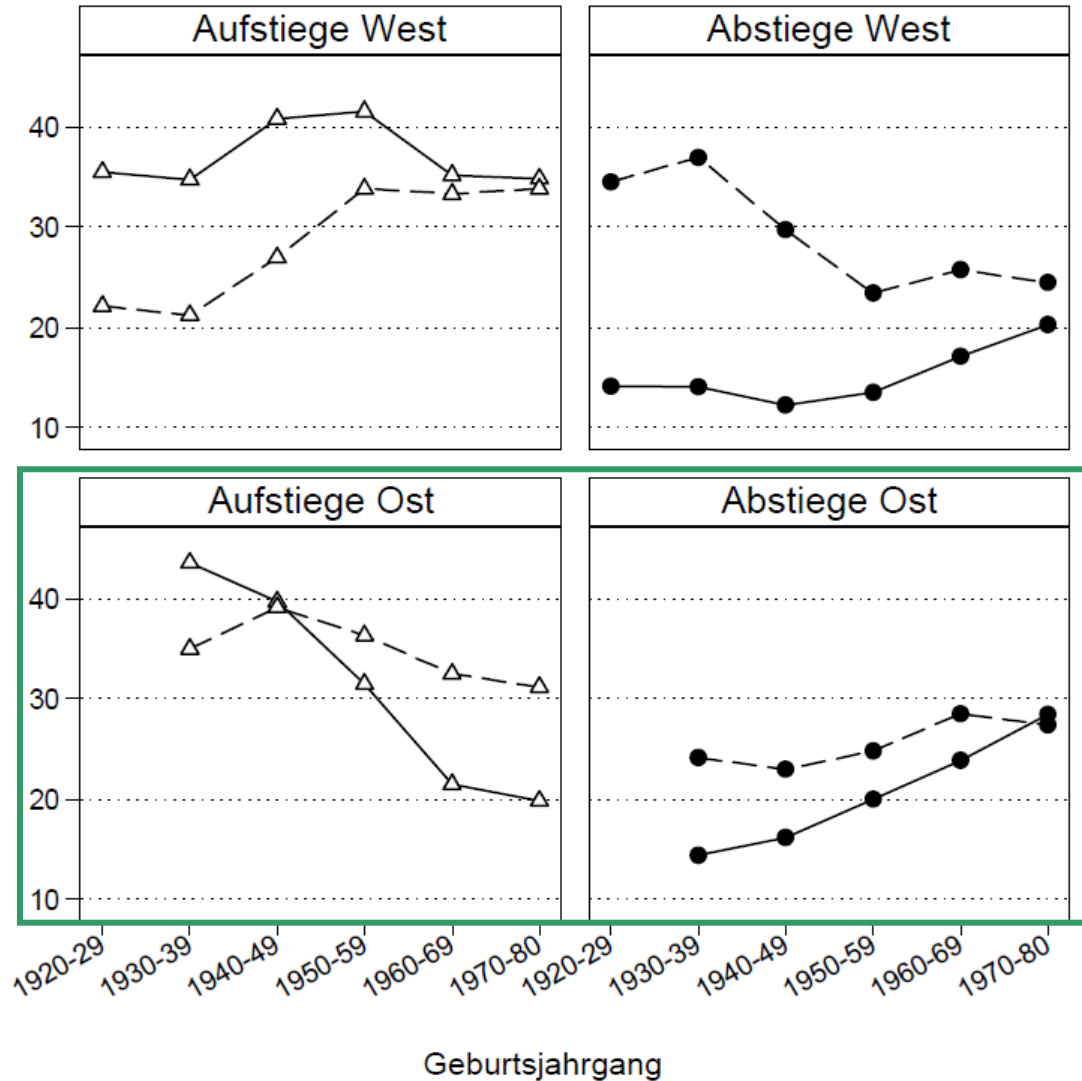
Quelle: WZB/IAB 2011: 230

Auf- und Abstiege in West- und Ostdeutschland nach Geburtsjahren



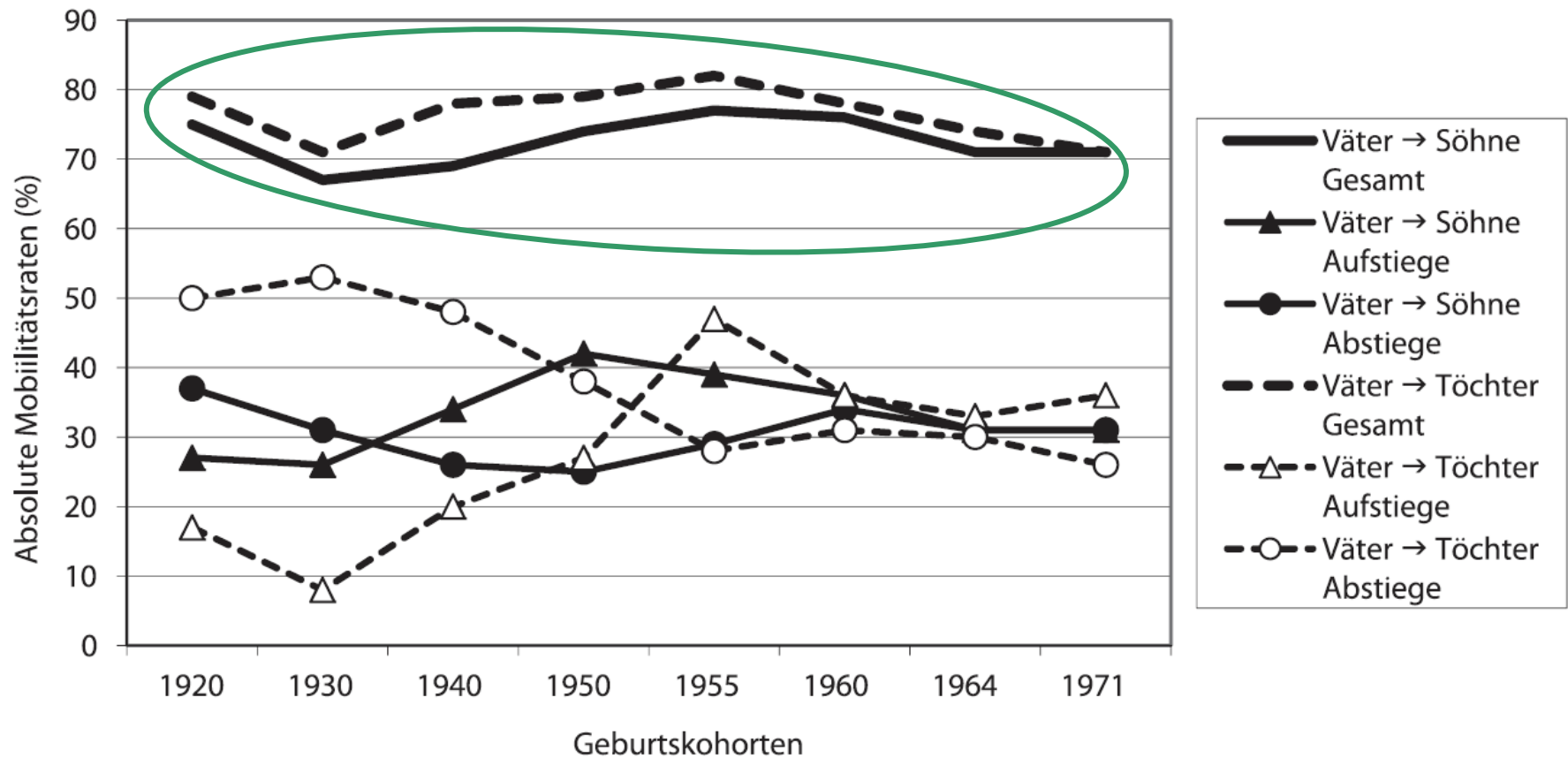
Quelle: WZB/IAB 2011: 231

Auf- und Abstiege in West- und Ostdeutschland nach Geburtsjahrgängen



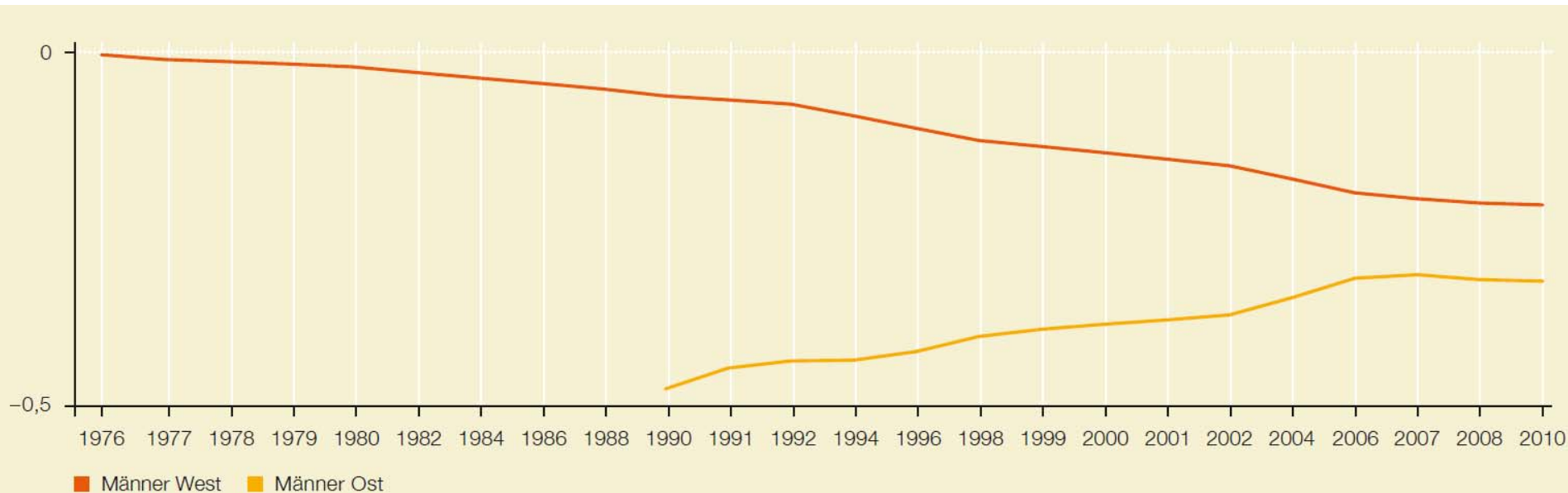
Quelle: WZB/IAB 2011: 231

INTERgenerationelle Mobilität (bis zum Alter 27) nach Geburtskohorten 1920-1971, (West-)Deutschland



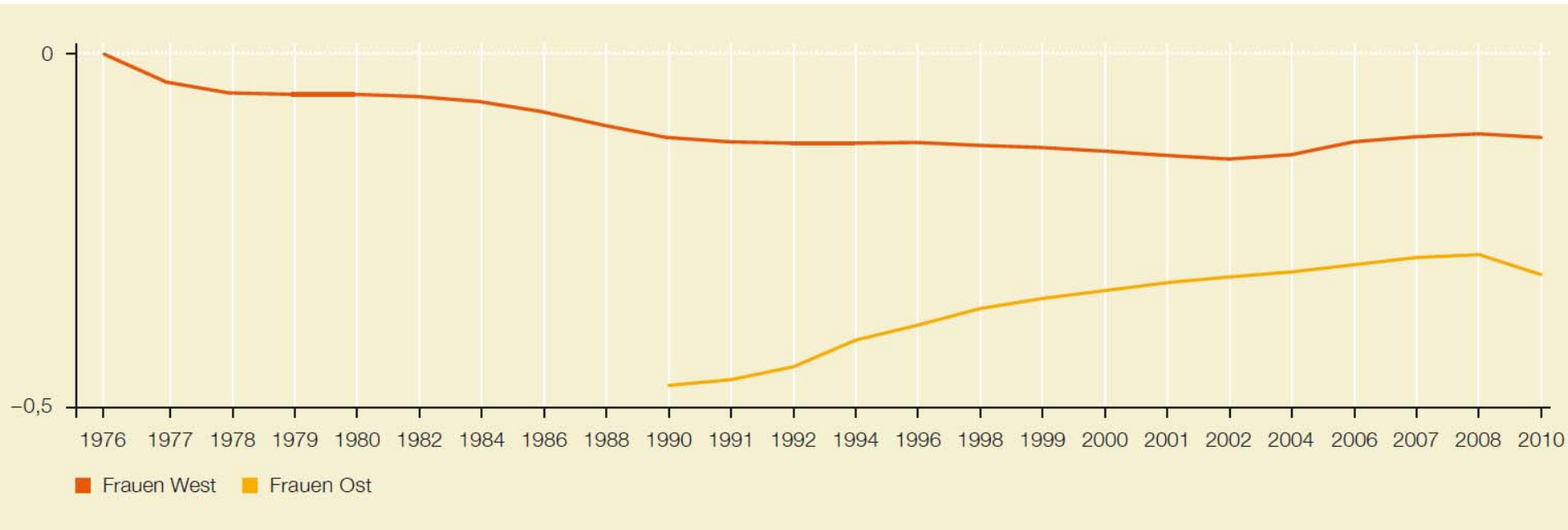
Quelle: Berger 2012: 736 (nach Mayer/Aisenbrey 2007: 134).

Relative Veränderungen des Zusammenhangs zwischen sozialer Herkunft und eigener Position für Männer in West- und Ostdeutschland 1976–2010



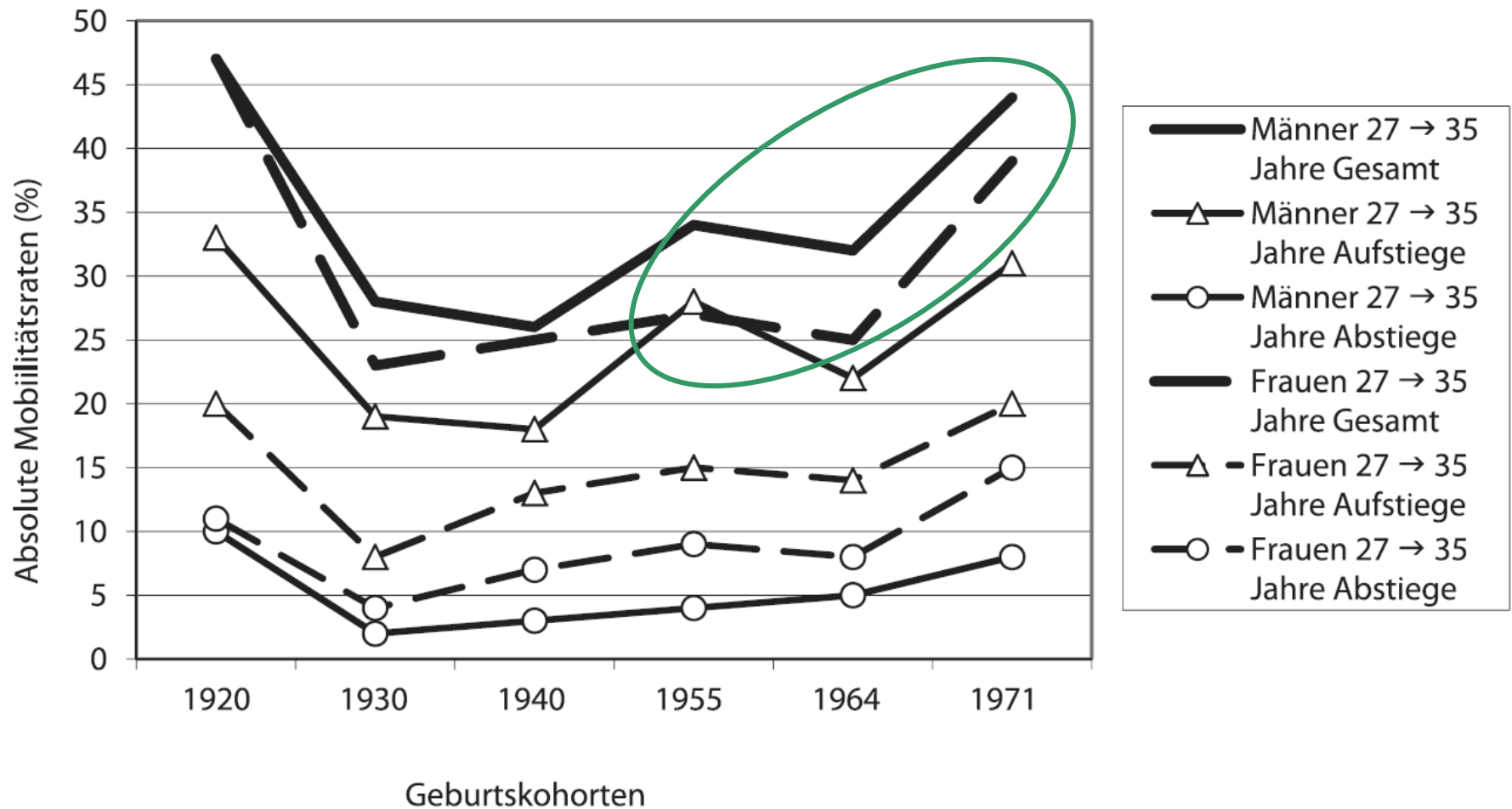
Quelle: Destatis/WZB 2013: 196

Relative Veränderungen des Zusammenhangs zwischen sozialer Herkunft und eigener Position für Frauen in West- und Ostdeutschland 1976–2010



Quelle: Destatis/WZB 2013: 196

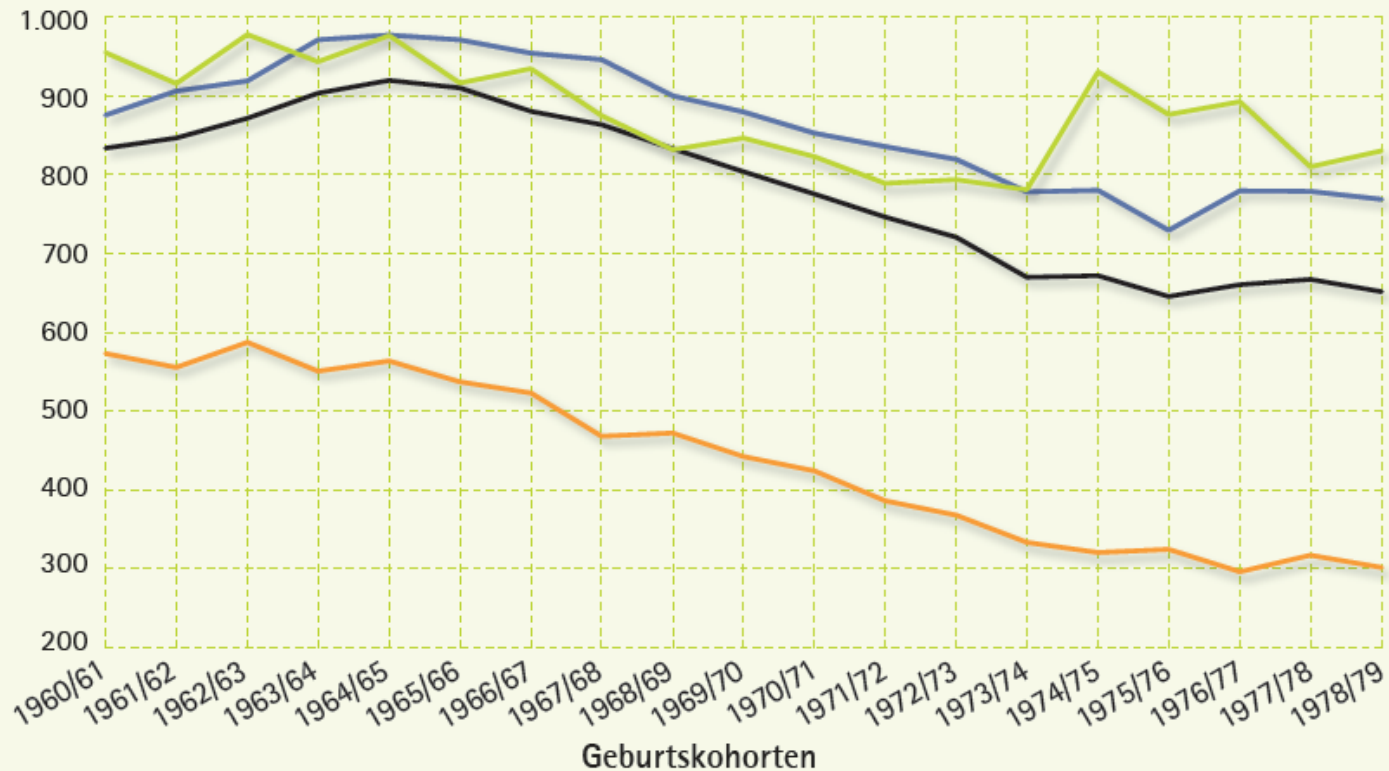
INTRAgenerationelle Mobilität (27 bis 35 Jahre) nach Geburtskohorten 1920-1971, (West-)Deutschland



Quelle: Berger 2012: 739 (nach Mayer/Aisenbrey 2007: 134).

Durchschnittliche Beschäftigungsdauer (in einem Betrieb) von westdeutschen Personen bis zum 30. Lebensjahr – nach Qualifikation

Dauer in Tagen



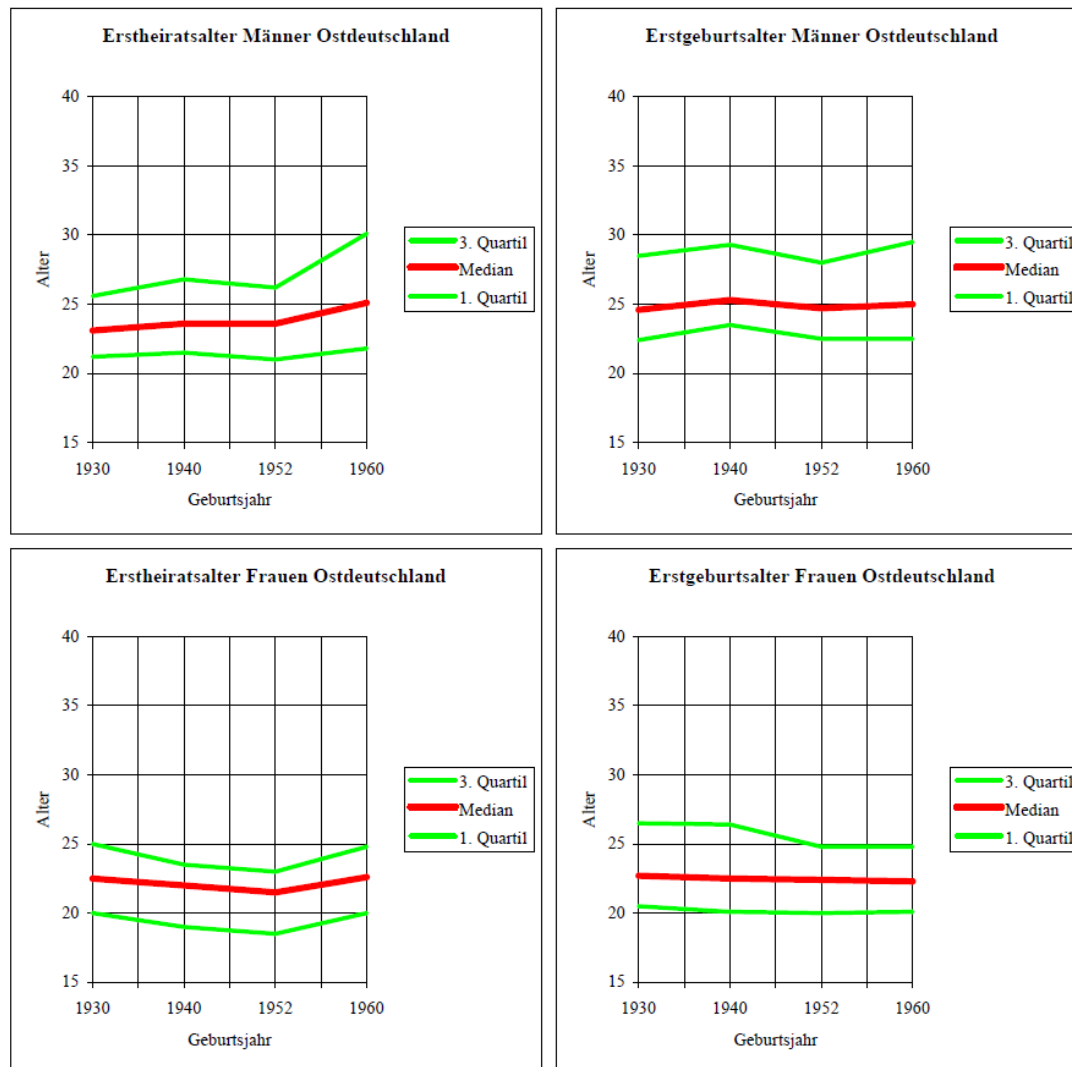
— mit Fach-/Hochschulabschluss — alle Personen der jeweiligen Kohorte
— mit abgeschlossener Berufsausbildung — ohne abgeschlossene Berufsausbildung

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage der Stichprobe der Integrierten Arbeitsmarktbiografien (SIAB), Westdeutschland.

© IAB

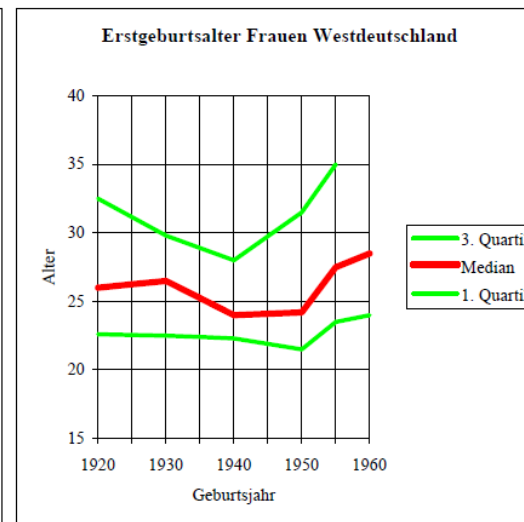
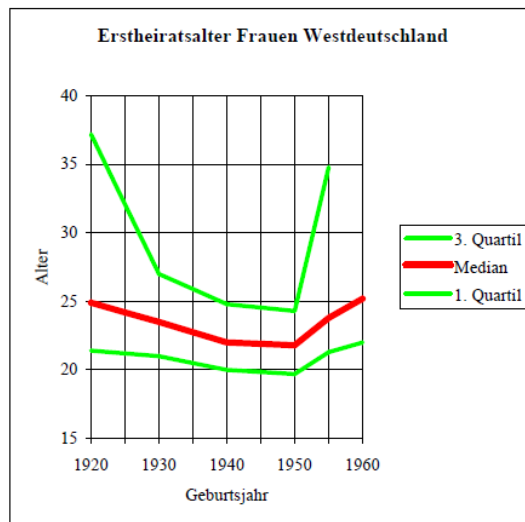
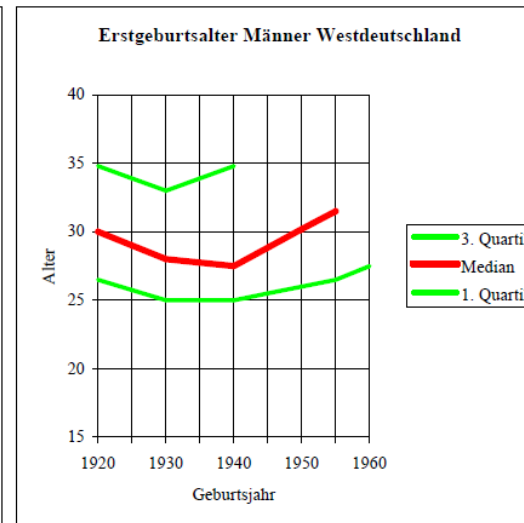
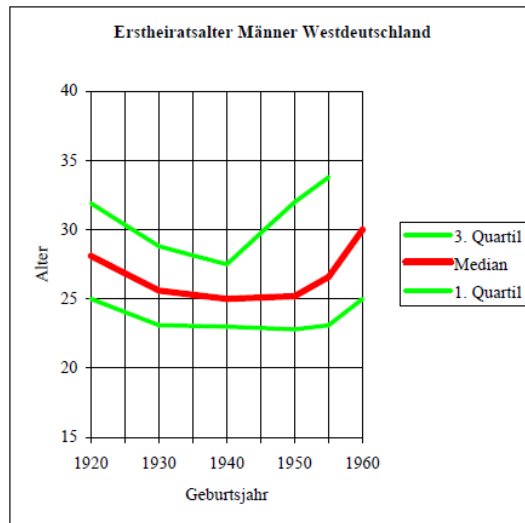
Quelle: Rhein/Stüber 2014

Erstheirats- und Erstgeburtsalter von Männern und Frauen in Ostdeutschland



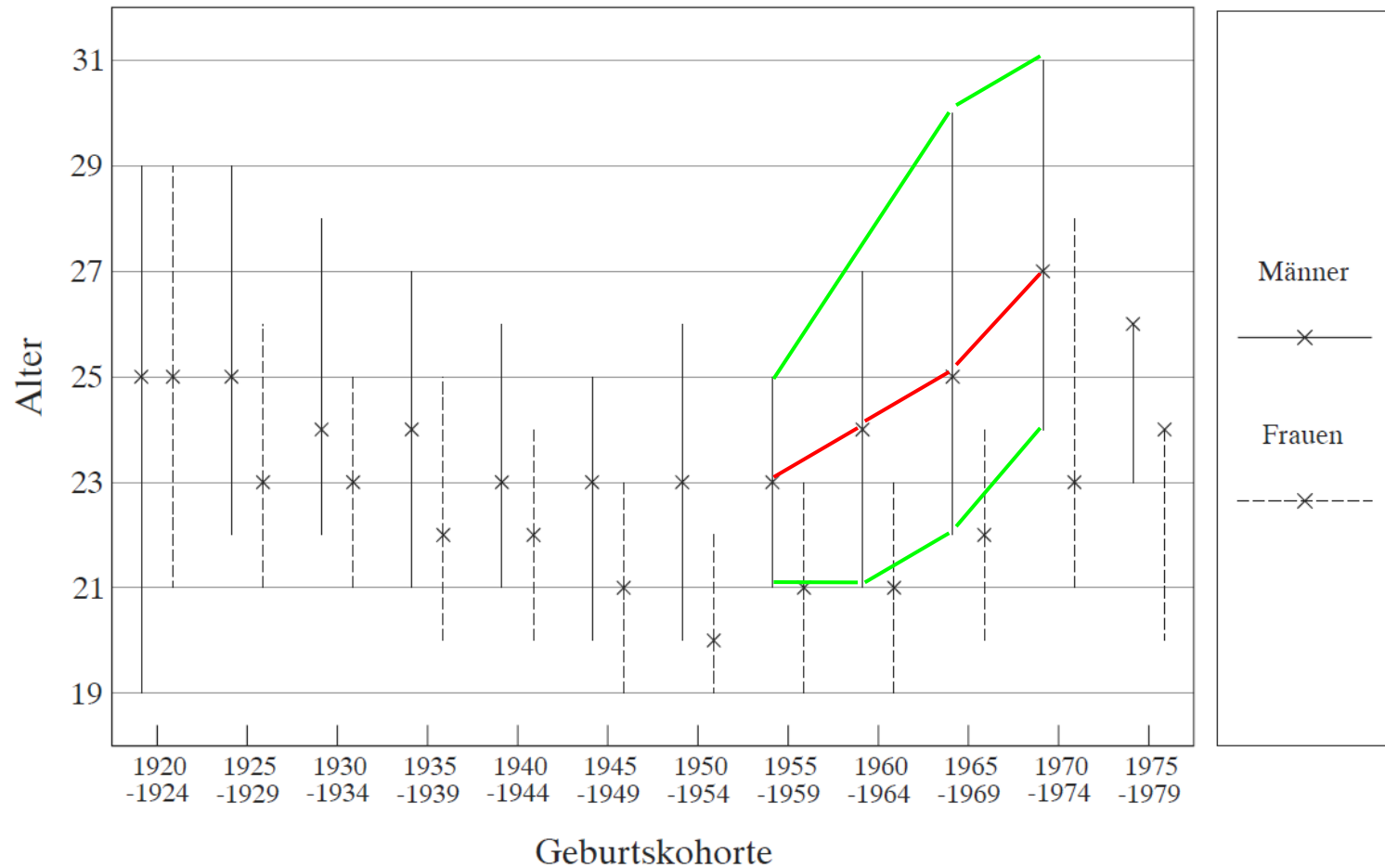
Quelle: Mayer, K. U. 1995

Erstheirats- und Erstgeburtsalter von Männern und Frauen in Westdeutschland



Quelle: Mayer, K. U. 1995

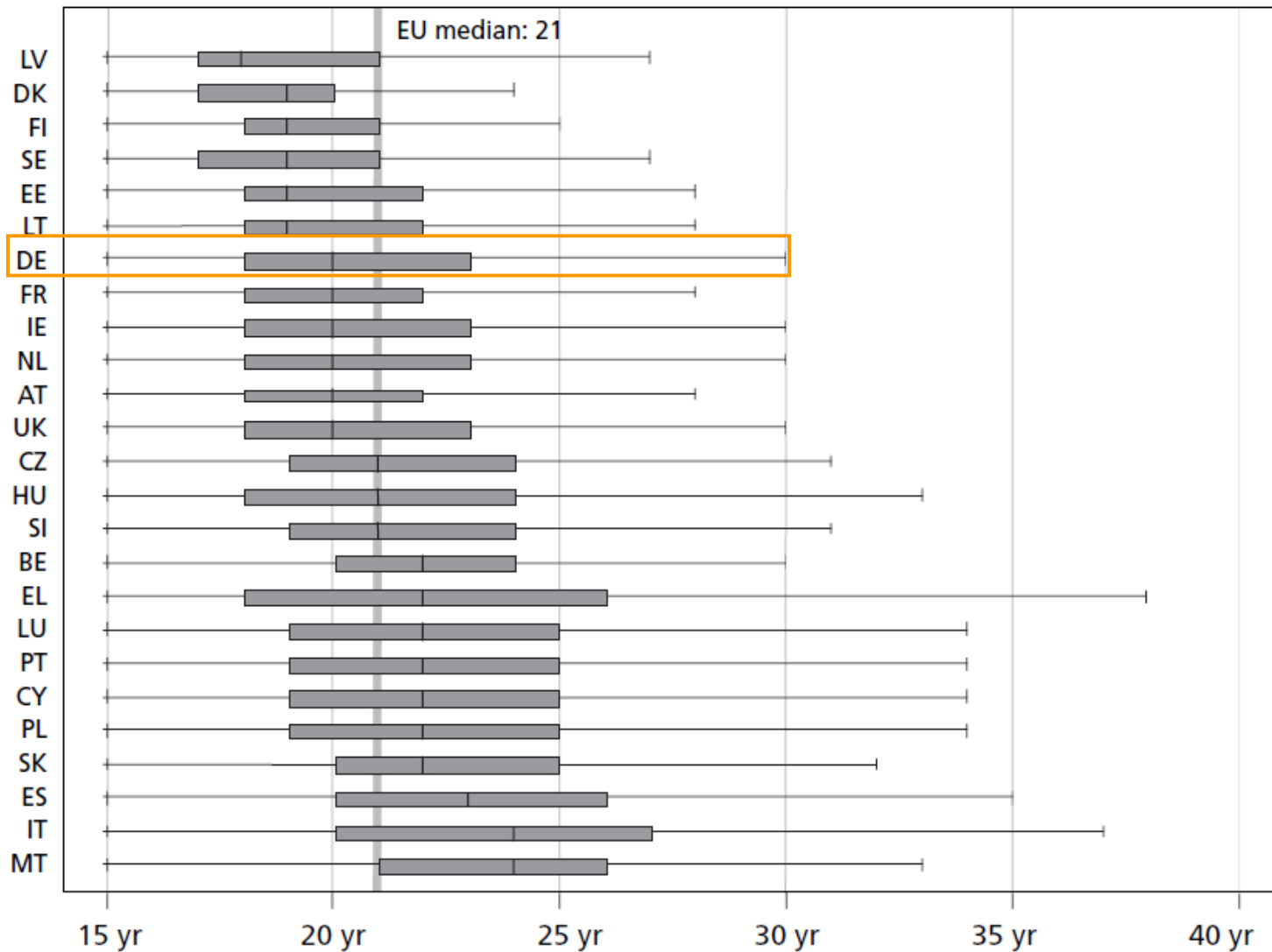
Alter beim Auszug aus dem Elternhaus, Westdeutschland



Datenbasis: SOEP 1984 bis 2004, n= 7.527 (6.916 Ereignisse).

Quelle: Scherger 2008: 198 (farbige Linien ergänzt)

Alter beim Auszug aus dem Elternhaus, Europa



Quelle: Mobility in Europe 2006: 9

Ein „verrücktes Karussell“? Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

- Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung
- Mobilität und Individualisierung: Von den Klassikern bis heute
- Soziale Mobilität: Begriffe und Maße
- Soziale Mobilität und Lebenslaufmuster in Deutschland
- **Vom Eisenbahn- zum Automodell:
Das „postindustrielle Lebenslaufregime“**
- Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Kein „verrücktes Karussell“!

Es lassen sich zwar langfristig **Veränderungen in den Mobilitäts- und Lebenslaufmustern** finden, die in der Regel auf **„Auflockerungen“** hinweisen.

Allerdings ist die Zunahme von Mobilität und Flexibilität **nicht** so groß, dass man von einem **„verrückten Karussell“** (Sorokin) sprechen kann.

Bessere Interpretation:

Allmählicher Übergang zwischen Lebenslaufregimen



Vom Eisenbahn- zum Automodell

In kurzfristiger, auf die je eigenen (beruflichen) Laufbahnen und Lebenswege bezogener Perspektive scheint sich dabei ein Übergang von einem

standardisierten, industriegesellschaftlichen

zu einem stärker

flexibilisierten, „postindustriellen“

Lebenslaufregime anzudeuten.

Metaphorisch ausgedrückt, kann dies als Umstieg von einem

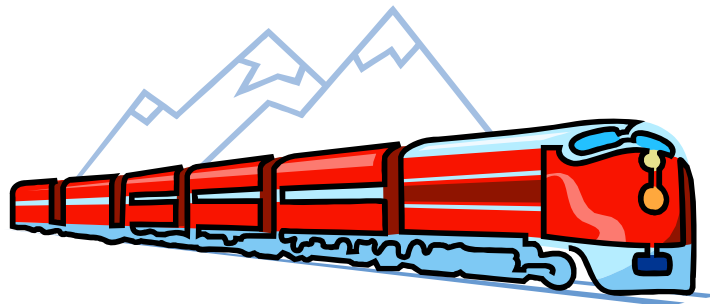
„Eisenbahnmodell“

individueller und kollektiver Lebensverläufe zu einem

„Automodell“

beschrieben werden.

Vom Eisenbahn- zum Automodell



Eisenbahnmodell

Gleise und Weichen bestimmen die (Lebens-)Wege der Züge bzw. der Reisenden in den Kurswagen und Abteilen

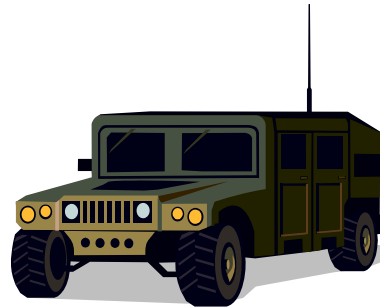
Kombinations- und Wahlmöglichkeiten zwar vorhanden, aber durch Streckenführungen und Fahrpläne begrenzt

„Kollektivistisches“ Lebenslaufregime, das keine Kursänderungen und nur wenige Umsteigemöglichkeiten vorsieht

Statussicherheit & begrenzte Reiseerfahrungen

„bequeme“ Fremdsteuerung ...

Vom Eisenbahn- zum Automodell



Automodell

größere Vielfalt denkbarer Wege, wählbarer Geschwindigkeiten,
von Abfahrtszeitpunkten und Reiserouten

„individualistischere“ Lebensläufe

im Übergang ins 21. Jahrhundert

bis hin zu „off-road“-Fahrern und -Fahrerinnen und einem
erhöhten biographischen (Unfall-)Risiko

Statusunsicherheit & vielfältige Reiseerfahrungen

„anstrengende“ Selbststeuerung...

Ein „verrücktes Karussell“? Mobilität und Individualisierung in modernen Gesellschaften

- Ambivalenzen & Paradoxien der Modernisierung
- Mobilität und Individualisierung: Von den Klassikern bis heute
- Soziale Mobilität: Begriffe und Maße
- Soziale Mobilität und Lebenslaufmuster in Deutschland
- Vom Eisenbahn- zum Automodell: Das „postindustrielle Lebenslaufregime“
- **Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt**

Nach: van der Loo, H./van Reijen, W. (1996): Modernisierung. Projekt und Paradox, München: dtv

Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

Auf **individueller** Ebene erscheint Individualisierung nun einerseits als

„**Risiko**“ (**Statusunsicherheit**),

andererseits als

„**Chance**“ (**Erfahrungsvielfalt**)

Auf **kollektiver** Ebene kann Individualisierung schließlich sowohl mit „**Desintegration**“ wie auch mit „**Integration**“ von Gesellschaften

		Individualisierung als...	
		<i>Chance</i>	<i>Risiko</i>
Ebene der Konsequenzen	<i>Individuell</i>	Erfahrungsvielfalt, Lern- und Selbstverwirklichungsmöglichkeiten	Orientierungsverlust, Verunsicherungen und Identitätskrisen
	<i>Kollektiv</i>	Integration und Flexibilität der Gesamtgesellschaft	Vereinzelung, Desintegration und Anomie

Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

Auf **individueller** Ebene erscheint Individualisierung nun einerseits als

„**Risiko**“ (**Statusunsicherheit**),

andererseits als

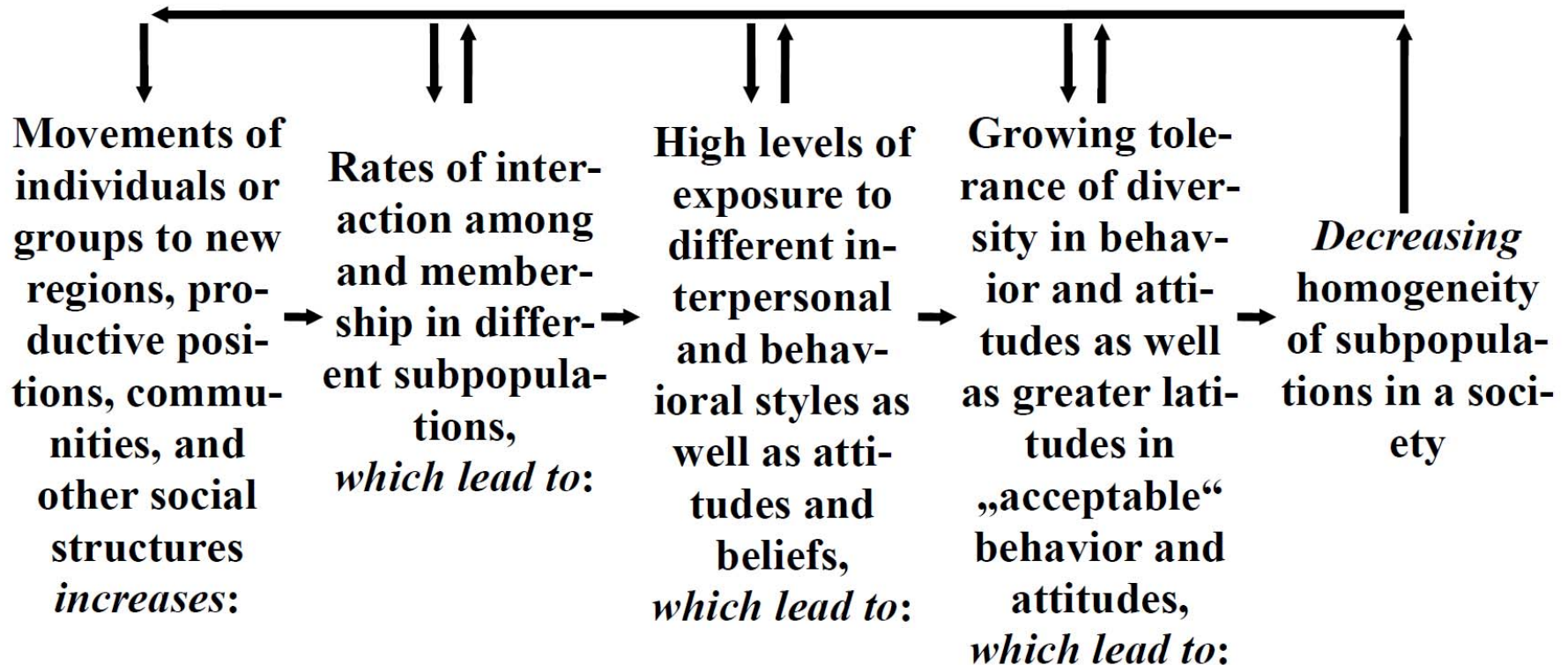
„**Chance**“ (**Erfahrungsvielfalt**)

Auf **kollektiver** Ebene kann Individualisierung schließlich sowohl mit „**Desintegration**“ wie auch mit „**Integration**“ von Gesellschaften

		Individualisierung als...	
		<i>Chance</i>	<i>Risiko</i>
Ebene der Konsequenzen	<i>Individuell</i>	Erfahrungsvielfalt, Lern- und Selbstverwirklichungsmöglichkeiten	Orientierungsverlust, Verunsicherungen und Identitätskrisen
	<i>Kollektiv</i>	Integration und Flexibilität der Gesamtgesellschaft	Vereinzelung, Desintegration und Anomie

Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt

Mobilität, Heterogenität und Toleranz



Nach: Turner 1984: 153

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Peter A. Berger

Institut für Soziologie und Demographie

Universität Rostock

email: peter.berger@uni-rostock.de

web: <http://www.wiwi.uni-rostock.de/soziologie/makrosoziologie/berger>

- Berger, P.A. (1996): Individualisierung, Statusunsicherheit und Erfahrungsvielfalt, Wiesbaden.
- Berger, P. A. (2012): Soziale Mobilität, in: Mau, Steffen/Schöneck, Nadine M. (Hrsg.): Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands, 3. Auflage, Wiesbaden: Springer VS, S. 730-744.
- Betzelt, S. (2008): Zur begrenzten Nachhaltigkeit flexibler Erwerbsmuster - Das Beispiel hoch qualifizierter Alleinselbständiger, in: Szydlík, M. (Hrsg.): Flexibilisierung. Folgen für Arbeit und Familie, Wiesbaden, S. 93-122
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2006): Familie zwischen Flexibilität und Verlässlichkeit. Perspektiven für eine lebenslaufbezogene Familienpolitik. Siebter Familienbericht
- Ducki, A. (2010): Arbeitsbedingte Mobilität und Gesundheit –Überall dabei – Nirgendwo daheim, S. 61-80
- Deutsch, K.W. (1979 [1961]): Soziale Mobilisierung und politische Entwicklung. In: Zapf, W. (Hg.): Theorien des sozialen Wandels, Königstein, S. 329-350.
- Lück, D. (2010): Walking the tightrope. Combining family life, career and job mobility, Zeitschrift für Familienforschung, 22. Jahrg., 2010, Heft 2, S. 216-241
- Mayer, K. U. (1995): Gesellschaftlicher Wandel, Kohortenungleichheit und Lebensverläufe, in: Berger, P.A./ Sopp, P. (Hg.): Sozialstruktur und Lebenslauf, Opladen, S. 27-48
- Mayer, Karl Ulrich/Aisenbrey, Silke (2007): Variations on a theme: trends in social mobility in (west) Germany for cohorts born between 1917 and 1971. In: Scherer, Stefanie/Pollack, Reinhard/Otte, Gunnar/Gangl, Markus (eds.) (2008): From Origin to Destination. Trends and Mechanisms in Social Stratification Research. Frankfurt/Main, S. 125-144
- Meil, G (2010): Geographic job mobility and parenthood decisions, , Zeitschrift für Familienforschung, 22. Jahrg., 2010, Heft 2, S. 171-195
- Pollak, Reinhard (2010): Kaum Bewegung, viel Ungleichheit. Eine Studie zu sozialem Auf- und Abstieg. Im Auftrag und herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung. Berlin
- Rhein, T./Stüber, H. (2014): Bei Jüngeren ist die Stabilität der Beschäftigung gesunken. IAB-Kurz-bericht 3/2014
- Rüger, H./Becker, K. (2011): Berufsmobilität, Geschlecht und Lebensform. Berufsbedingte räumliche Mobilität und die Folgen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und partnerschaftliche Arbeitsteilung, in: U. Klammer, M. Motz (Hrsg.), Neue Wege – Gleiche Chancen, Wiesbaden, S. 362-369.
- Scherger, S. (2008): Flexibilisierte Lebensläufe? Die Dynamik von Auszug und erster Heirat: Szydlík, M. (Hrsg.): Flexibilisierung. Folgen für Arbeit und Familie, Wiesbaden, S. 193-212
- Statistisches Bundesamt (Destatis)/Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) (Hrsg.) (2013): Zentrales DatenmanagementDatenreport 2013. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland, Bonn.
- Turner, Jonathan H. (1984): Societal stratification. A theoretical analysis, New York
- Vandenbrande, T. (ed.) (2006): Mobility in Europe. Analysis of the 2005 Eurobarometer survey on geographical and labour market mobility, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)/Institut für Arbeitsmarkt und Berufsforschung (IAB) (2011): Soziale Mobilität, Ursachen für Auf- und Abstiege. Studie für den 4. Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung im Auftrag des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (http://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/PDF-Publikationen/a415-3-soziale-mobilitaet-pdf.pdf?__blob=publicationFile)

Ergänzende Folien

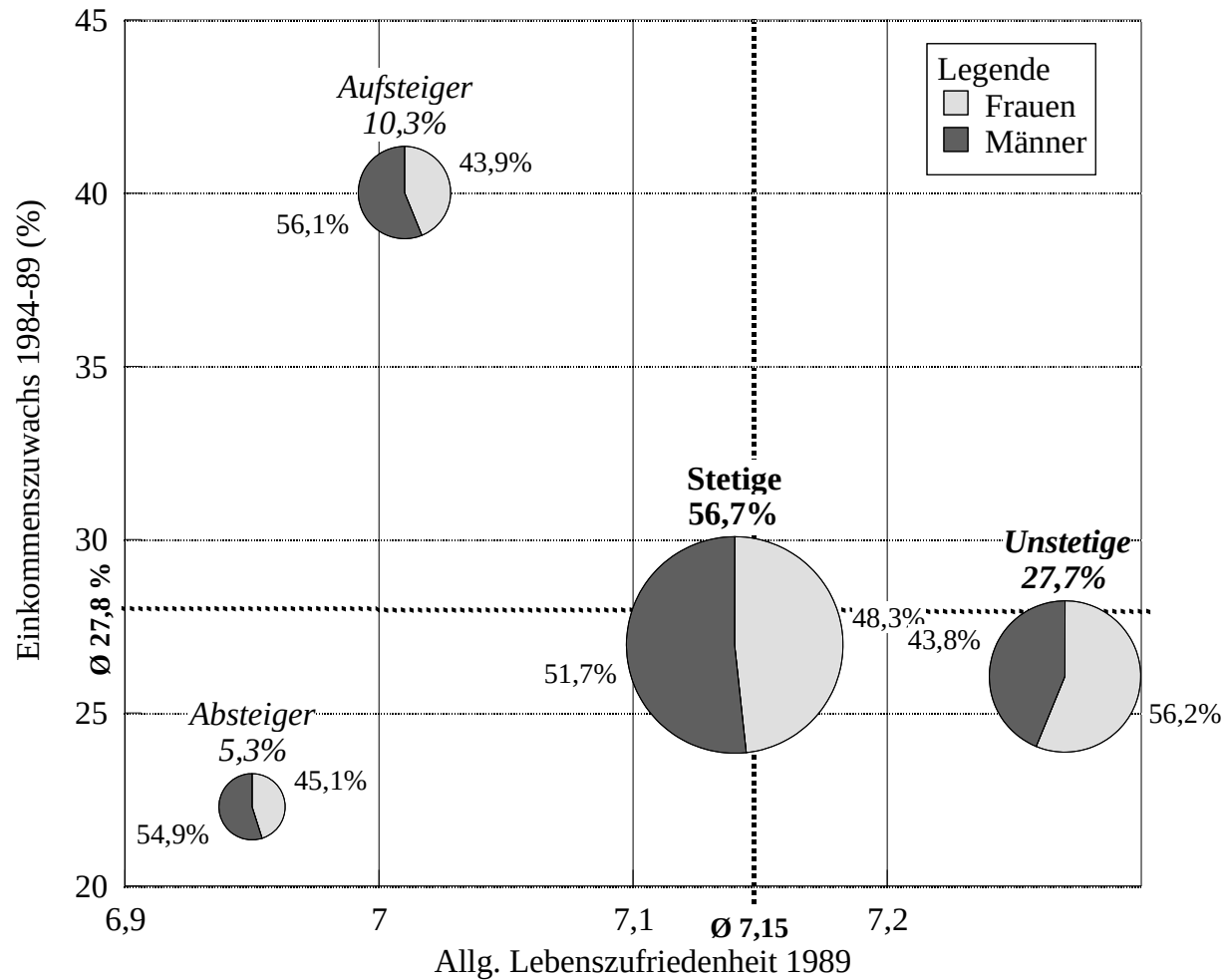
Gesamtmobilität, vertikale und horizontale Mobilität, Auf- und Abstiegswahrscheinlichkeiten 1976–2010

	Westdeutschland				Ostdeutschland	
	1976–1980	1981–1990	1991–1999	2000–2010	1991–1999	2000–2010
Männer						
Gesamtmobilität	66	66	64	67	60	62
Gesamtmobilität umfasst						
Vertikale Mobilität	51	50	51	54	51	50
Horizontale Mobilität	15	16	13	13	10	12
Verhältnis vertikale/horizontale Mobilität	3,3	3,1	4,0	4,1	5,2	4,1
Vertikale Mobilität umfasst						
Aufwärtsmobilität	36	35	35	37	31	25
Abwärtsmobilität	15	15	16	17	20	24
Verhältnis Aufstiege/Abstiege	2,4	2,4	2,2	2,1	1,5	1,1
Frauen						
Gesamtmobilität	77	77	78	77	74	77
Gesamtmobilität umfasst						
Vertikale Mobilität	59	55	58	59	63	60
Horizontale Mobilität	18	22	19	18	11	17
Verhältnis vertikale/horizontale Mobilität	3,3	2,5	3,0	3,2	5,8	3,5
Vertikale Mobilität umfasst						
Aufwärtsmobilität	26	26	31	31	36	31
Abwärtsmobilität	33	28	27	27	28	29
Verhältnis Aufstiege/Abstiege	0,8	0,9	1,2	1,1	1,3	1,1

Datenbasis: ALLBUS, SOEP, ZUMA-Standarddemografie, ISJP, 1976–2010.

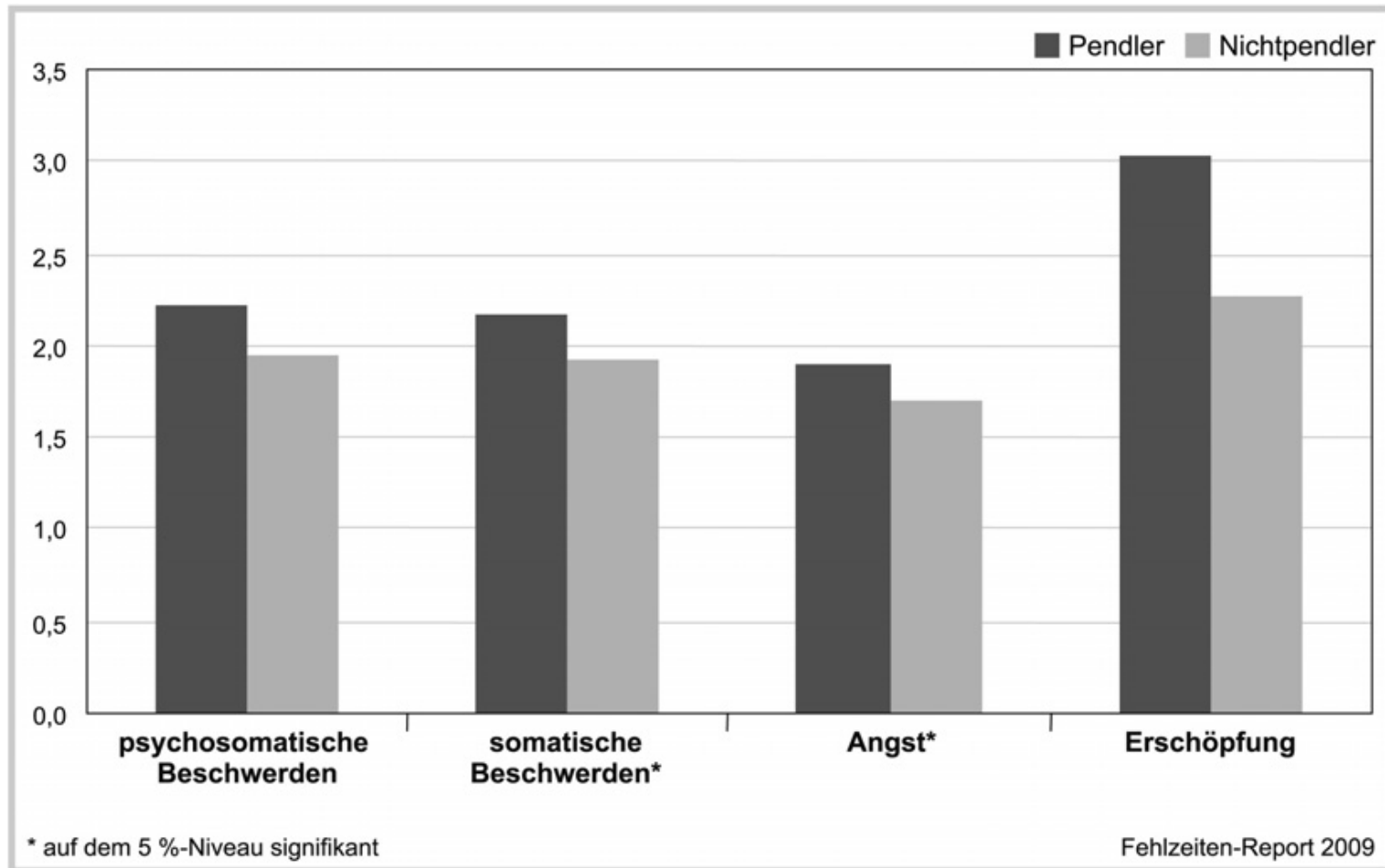
Quelle: Destatis/WZB 2013: 194

Einkommenszuwachs, Lebenszufriedenheit und „Bewegungstypen“ im Raum beruflicher Stellungen



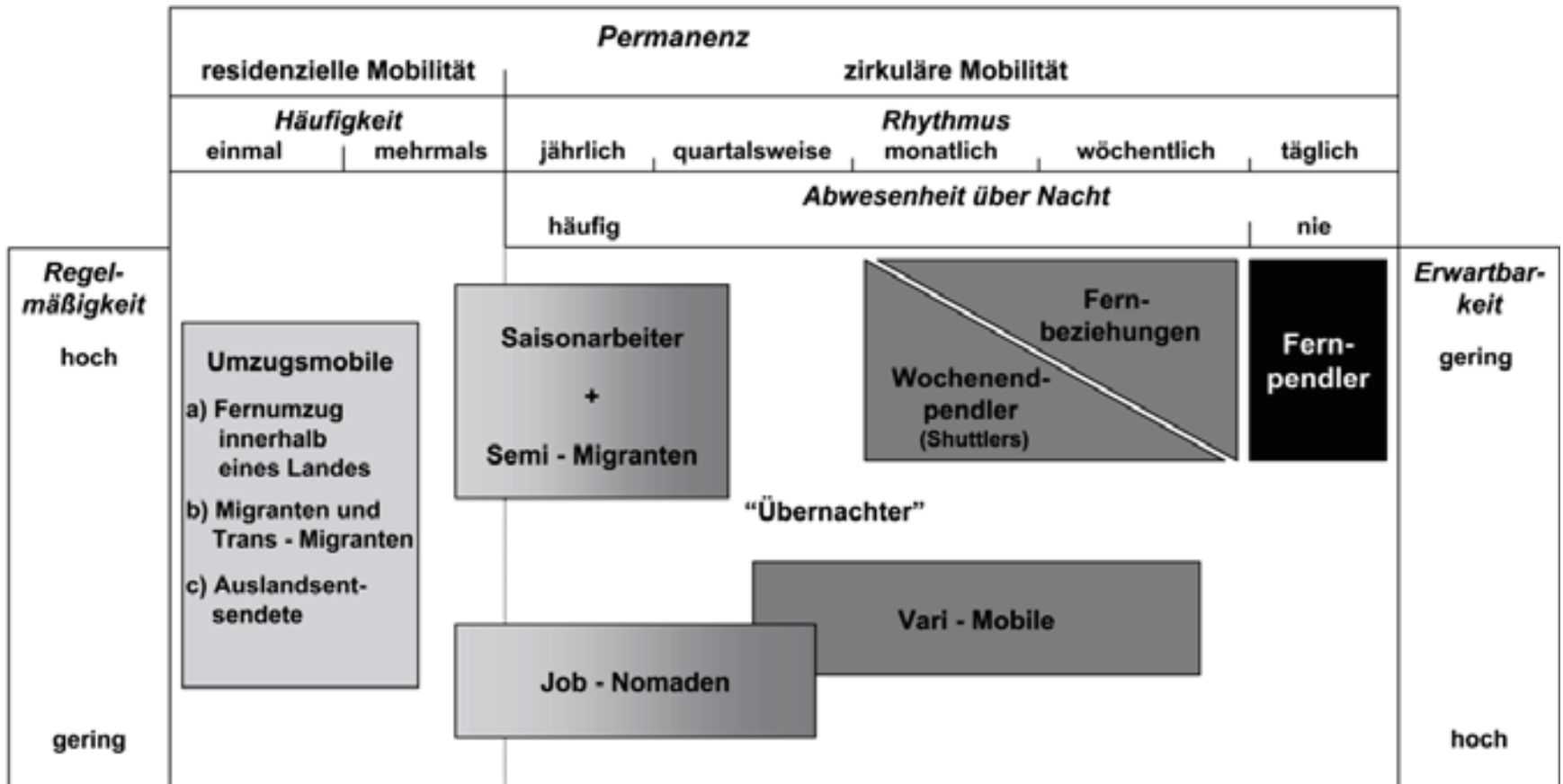
Quelle: Berger 1996: 233

Gesundheitsunterschiede zwischen Pendlern und Nichtpendlern



Quelle: Ducki 201: 66

Eine Typologie mobilen Lebens



Quelle: Rüger/Bäcker 2011: 3576

Gegenwärtige und frühere Mobilitätserfahrungen von Erwerbstätigen, nach Ländern (in %)

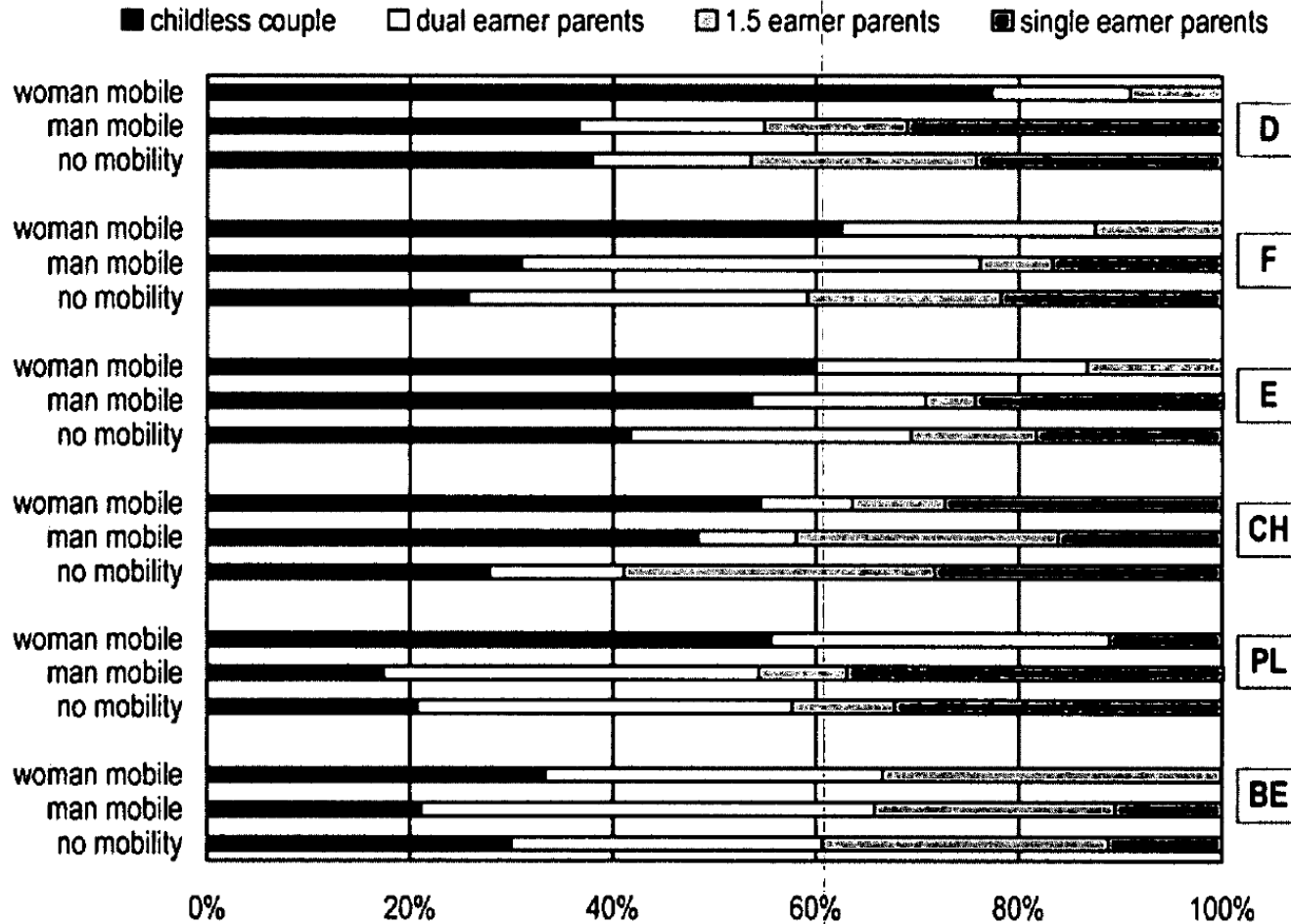
	Frankreich	Deutschland	Spanien	Polen	Schweiz	Belgien	EU-6
Gegenwärtig mobil	15	19	14	15	13	17	16
Ehemals mobil	36	30	38	21	38	25	32
Niemals mobil	49	51	48	63	49	58	52
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; eigene Berechnungen

Anmerkungen: N (ungewichtet): Frankreich=1.053, Deutschland=1.400, Spanien=939, Polen=853, Schweiz=887, Belgien=951; EU-6: Nach Bevölkerungsanteilen gewichteter Durchschnitt; Daten gewichtet

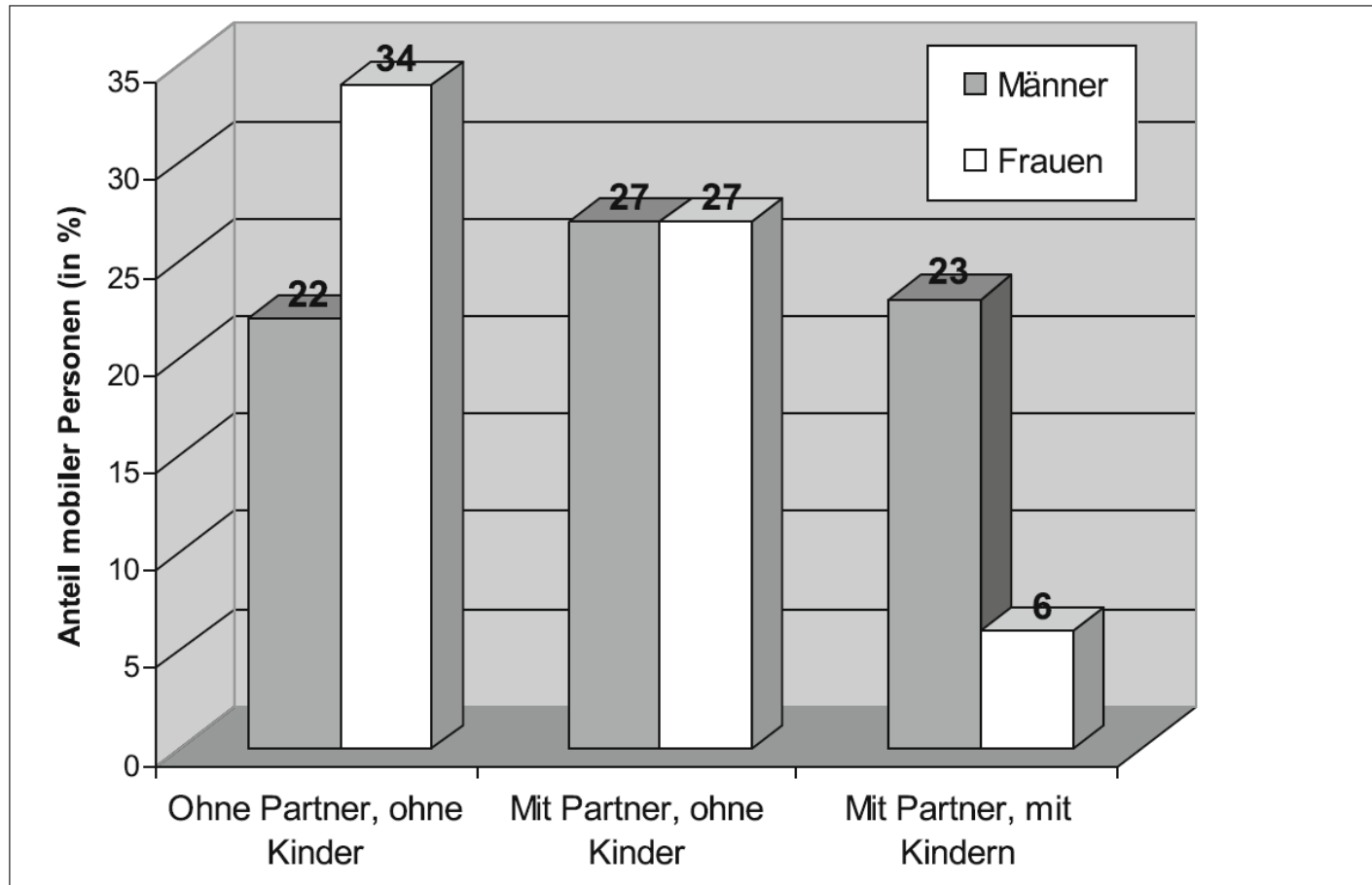
Quelle: Rüger/Bäcker 2011: 369

Kinderlosigkeit und Jobmobilität in 6 europäischen Ländern



Quelle: Lück 2010: 225

Anteil mobiler Personen unter Erwerbstätigen in Deutschland, nach Lebensform und Geschlecht (in %)

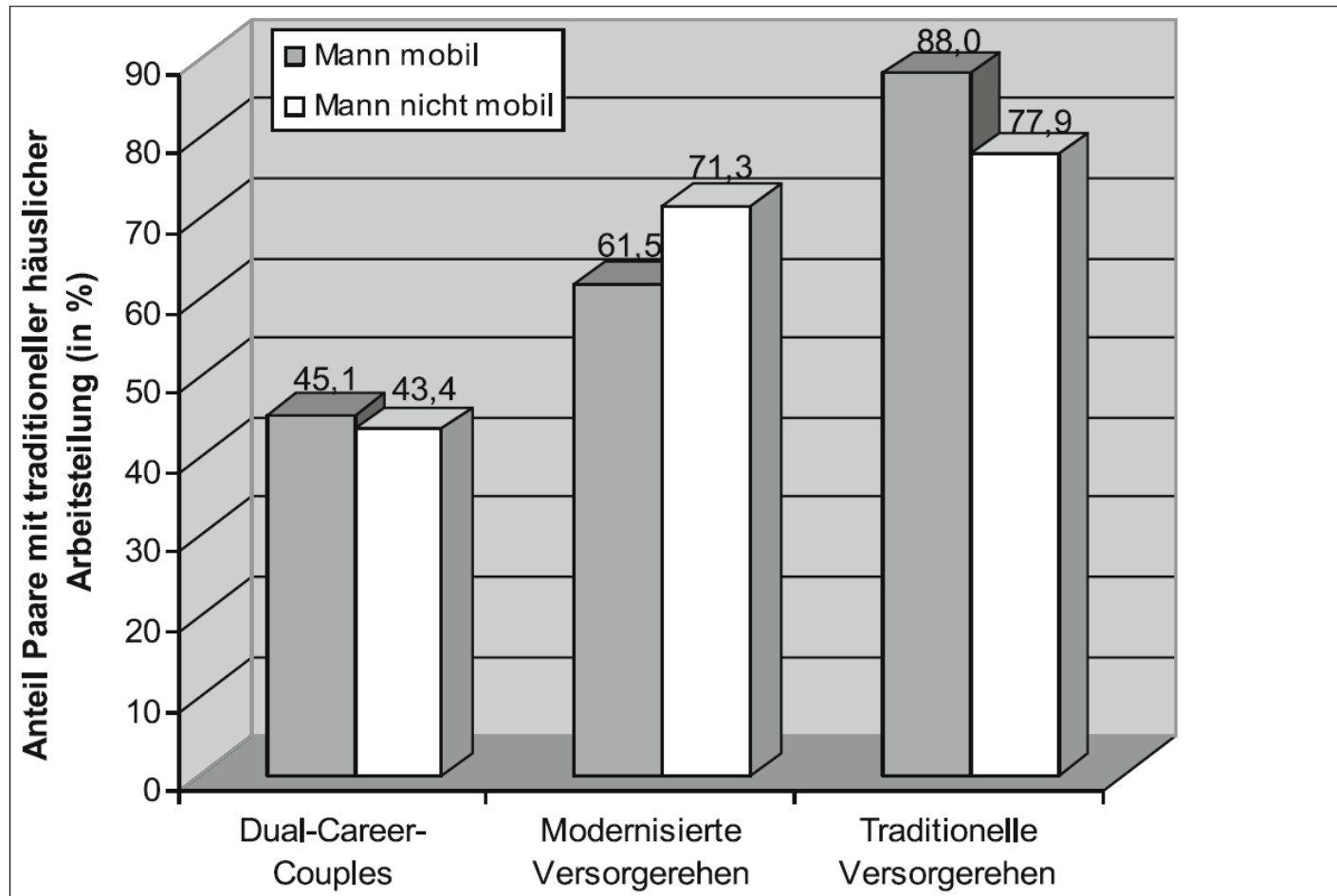


Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; eigene Berechnungen

Anmerkungen: N (ungewichtet) Männer/Frauen: Ohne Partner, ohne Kinder=121/91; mit Partner, ohne Kinder=147/169; mit Partner, mit Kindern=326/408; gewichtete Daten

Quelle: Rüger/Bäcker 2011: 374

Anteil Partnerschaften mit traditioneller Aufteilung der Hausarbeit (in %)

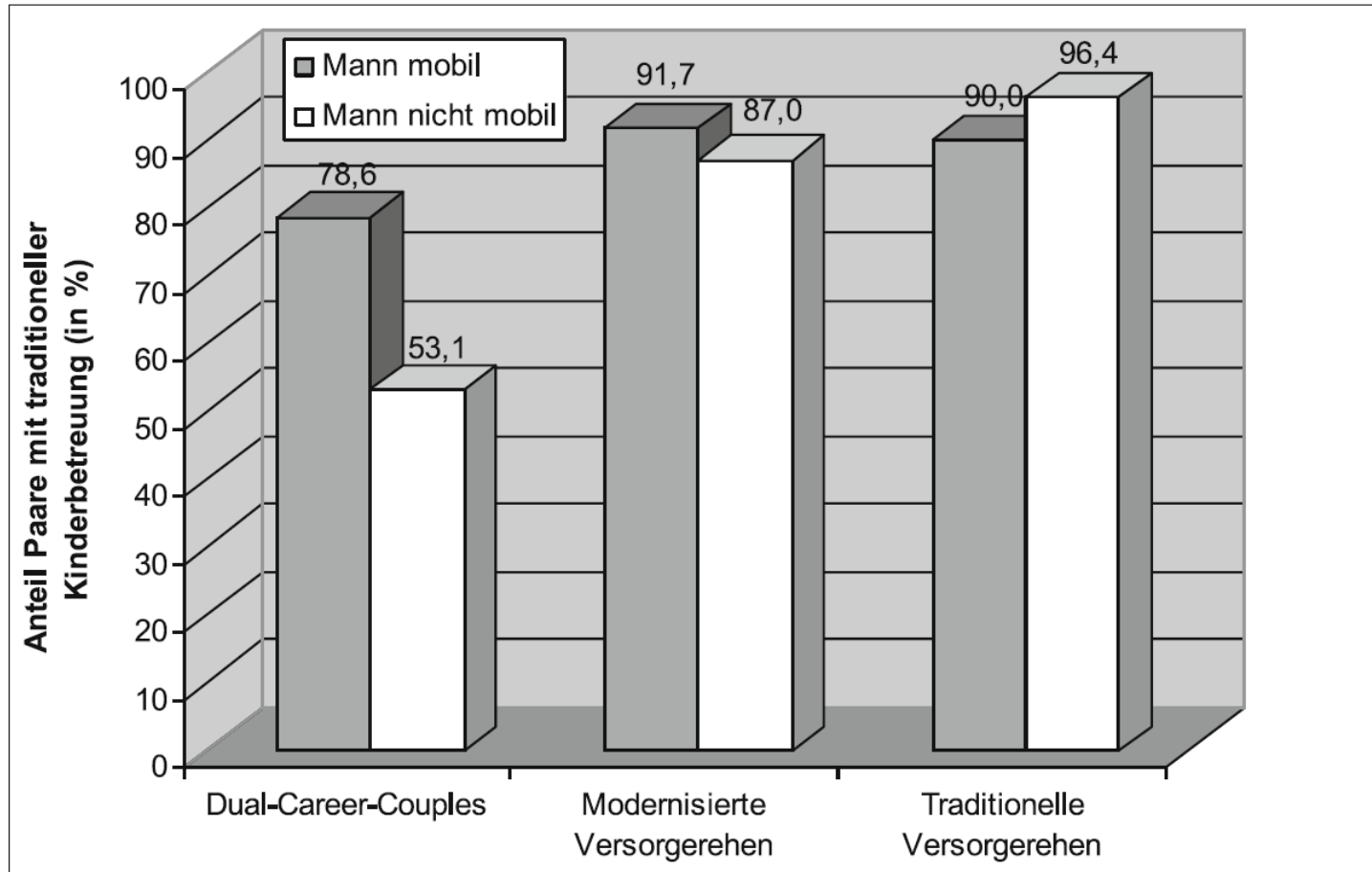


Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; eigene Berechnungen

Anmerkungen: Paare mit gemeinsamem Haushalt; für Dual-Career-Couples: N=162, für modernisierte Versorgerehen N=282, für traditionelle Versorgerehen N=231; Daten ungewichtet

Quelle: Rüger/Bäcker 2011: 384

Anteil Partnerschaften mit traditioneller Aufteilung der Kinderbetreuung (in %)



Quelle: Job Mobilities and Family Lives 2007; eigene Berechnungen

Anmerkungen: Paare mit gemeinsamem Haushalt und mit Kindern (13 Jahre und jünger) im gemeinsamen Haushalt; für Dual-Career-Couples N=62, für modernisierte Versorgung N=146, für traditionelle Versorgung N=141; Daten ungewichtet

Quelle: Rüger/Bäcker 2011: 386

Haushaltstypen nach Erwerbsstatus und Berufsfeld

		Allein ohne Kinder	PartnerIn ohne Kinder	PartnerIn mit Kindern	Allein mit Kindern
Frauen	Solo-Selbst. Kulturberufe*	22	47	22	6
	Solo-Selbständige insg.**	22	39	33	6
	Abhängig Beschäftigte**	19	42	34	5
Männer	Solo-Selbst. Kulturberufe*	15	50	33	1
	Solo-Selbständige insg.**	22	42	35	1
	Abhängig Beschäftigte**	18	41	40	1

Quelle: * Eigene Befragung (2003) von JournalistInnen, DesignerInnen, ÜbersetzerInnen, LektorInnen (n=306, davon 187 Frauen, 119 Männer). Summe der Zeilenprozente unter 100 Prozent wegen fehlender Antworten (n=7). Nur Kinder unter 18 Jahre berücksichtigt.

** Mikrozensus 1997, Daten aus Leicht/Lauxen-Ulbrich 2002: 22. Solo-Selbständige insgesamt ohne ExistenzgründerInnen. Nur Kinder unter 18 Jahre berücksichtigt.

Quelle: Betzelt 208: 99