

## Aufwachsen in mobilen und kommunikativen Welten: absehbare Muster sozialer Ausdifferenzierung und Risiken der Ausgrenzung

Tully, Claus

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Tully, C. (2006). Aufwachsen in mobilen und kommunikativen Welten: absehbare Muster sozialer Ausdifferenzierung und Risiken der Ausgrenzung. In K.-S. Rehberg (Hrsg.), *Soziale Ungleichheit, kulturelle Unterschiede: Verhandlungen des 32. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in München. Teilbd. 1 und 2* (S. 4147-4160). Frankfurt am Main: Campus Verl. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-142255>

### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

# Aufwachsen in mobilen und kommunikativen Welten – absehbare Muster sozialer Ausdifferenzierung und Risiken der Ausgrenzung

*Claus J. Tully*

## 1. Einführung

Nachfolgende geht es um absehbare Entwicklungen zur Mobilität und Kommunikation.<sup>1</sup> Meine Ausführungen wollen zeigen, wie räumliche Bezüge den Jugendalltag kulturell und sozial formen. Mobilität ist Folge, wie Bedingung sozialer Entfaltung, sie steht für Distanz wie für Nähe und erweist sich als in hohem Maße ambivalent. Kommunikations- und Mobilitätstechnik sind Jugendlichen unverzichtbar um sich mal da, mal dort, einklinken zu können. Die hochgradig differenzierten Lebensverhältnisse können Jugendliche nur unter Einschluss moderner Technik bewältigen. Dazu will ich drei Ausgangsüberlegungen formulieren.

Meine erste Überlegung: Kommunikation und Mobilität ist das Produkt gesellschaftlicher Differenzierung und Modernisierung. In der reflexiven Moderne ist Mobilität als Aufforderung an Alle verallgemeinert. Die Weiträumigkeit der Lebenszusammenhänge ist Produkt der Modernisierung, diese gesellschaftliche Wirklichkeit geht dem Aufwachsen in der modernen Gesellschaft voraus. Wie geht die Dynamisierung mit der Ausdifferenzierung gesellschaftlicher Verhältnisse einher, wie werden damit Mobilitätsanforderungen erfüllt? Welche Rückkopplungseffekte von der Kommunikationstechnik auf Mobilitätsstile, welche neuen Mobilitätstypen sind erwartbar?

Der Jugendalltag – so meine zweite Überlegung – ist wahrnehmbar mobil und kommunikativ. Die *Ablösung* von den primären Sozialisationsbezügen und *der Aufbau neuer Beziehungen* setzt, ebenso wie die Einbettung in neuen Konstellationen, *Kommunikation und Mobilität voraus*. Bewegung soll Nähe ermöglichen, wozu es den gelungenen Umgang mit Distanzen braucht. Es gälte mindestens drei Konstellationen, sprich: Alterseffekte, Zeitgeisteffekte sowie Generationeneffekte zu unterscheiden. Regelmäßig haben wir eine Kombination gesellschaftlicher und biographischer Entwicklungen vor uns. Der Zeitgeist ist Thema bei neuesten Trends der

---

<sup>1</sup> Im »Lexikon zur Soziologie« von Fuchs u.a. (1995) sind, woran Bonß/Kesselring (1999) erinnern, insgesamt 16 Komposita zur Mobilität notiert, wobei räumliche, soziale, kulturelle und generationelle Bewegungsprozesse im Zentrum stehen.

Kommunikationstechnik. Mit ihrer Nutzung werden technische Möglichkeiten und individuellen Präferenzen im Dienste der eigenen Persönlichkeit gespiegelt. In der Tat greifen Jugendliche gesellschaftliche Offerten eigenwillig auf, egal ob es um Kommunikationstechnik oder Vehikel geht. Sie kontextualisieren Fahrzeuge in einer Weise, um mit ihnen der eigenen Selbstinszenierung dienen zu können, sie statten sie mit entsprechenden Musikanlagen aus, tunen sie usw. SMS-Dienste, die zur Überbrückung von Funklöchern entwickelt wurden, wurden jugendkulturellen Bedürfnissen gemäß umgebaut. Egal mit welchen Artefakten sie hantieren, sie werden im Hinblick auf Spielräume für die eigene Inszenierung und Stilisierung begutachtet.

Meine dritte Überlegung: Die Nutzung moderner Kommunikationstechnologie verändert beobachtbar Mobilitätsbedürfnisse und -formen. Soziales Handeln ist bezogenes Handeln, das durch Nutzung von Kommunikations- und Mobilitätstechnik geformt wird. Mit ihrer Nutzung verändern sich die Wahrnehmung und das Agieren in Räumen, es verändern sich die kommunikativen Reichweiten. Der beiläufigen Mobilitäts- und Kommunikationssozialisation sollte mehr Aufmerksamkeit zukommen. Da Jugendliche Pioniere sind, wenn es um die Nutzung von Kommunikations- und Mobilitätsoptionen geht, lassen sich Überlegungen über künftige Entwicklungen anstellen. Den Kommunikationstechniken folgen neue Mobilitätsformen und umgekehrt, denken Sie nur ans »Event-Hopping«.

## 2. Gesellschaftliche Formung von Mobilität

Bis ins 18. Jahrhundert galt Unterwegssein, Reisen und Ortswechsel als schädlich und gefährlich (vgl. Schneider u.a. 2002: 17). George Sand (1804 bis 1876), die Lebensgefährtin von Frédéric Chopin, notiert in »*Un invierno en Mallorca*« das Buch sei eine Antwort auf die Frage »Por que viajar, si uno no está obligado a ello« (1998: 16), was soviel heißt wie: »Warum reisen, wenn man nicht dazu genötigt ist.« Das Verständnis von Reisen hat sich ab Mitte des 18. Jahrhunderts langsam gewandelt. Auch, wenn seit Goethe und Humboldt Unterwegssein die Qualität von Bildung und Wissen erhielt, dauerte es lange bis Reisen als angenehm und als Zugewinn von Lebensgenuss gelten durfte<sup>2</sup>.

Unübersichtbar verändern sich mit der aufkommenden Industrialisierung die Voraussetzungen und Anforderungen an Mobilität. »Mobil sein« blieb für lange Zeit

---

<sup>2</sup> Ganz so, wie bei den fahrenden Gesellen des zünftigen Handwerks, die unterwegs waren, um Erfahrungen zu sammeln. Sie kopierten neue Arbeitsstile und erweiterten fahrend ihre eigenen Fertigkeiten.

an soziale Voraussetzungen geknüpft, die nur eine Minderheit erfüllte. Erst ab dem 18. Jahrhundert wird Mobilität »als eigenständige Dimension erfahren und positiv besetzt« (Bonß/Kesselring 1999: 41), Mobilität wird zum Inbegriff von Freiheit und Selbstbestimmtheit. Für die Industrialisierung ist Mobilität ebenso unabdingbar wie die Kontraktfähigkeit, der freien Bürger im Kapitalismus<sup>3</sup>. In der ersten Moderne wird die soziale und lokale Einheit vom Platz in der Gesellschaft aufgelöst. Geschwister des erstgeborenen Bauernsohnes wurden Knecht und Magd am eigenen Hof. Mit der Industrialisierung werden soziale Verhältnisse dynamisiert. Sichtbar wird dies an der Verstädterung und der Trennung von Wohnen und Arbeiten.

Die Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz ist folgenreich. Die Herausbildung und das Wachstum von Städten im Zuge der Industrialisierung spiegeln diesen Sachverhalt. Bekanntlich verdanken viele Städte ihre Existenz ohnehin exklusiv industriellen Ansiedlungen. Denken Sie nur an Dearborn, am Rande von Detroit – die Stadt Henry Fords und seiner *Tin Lizzy* –, oder an Essen, die Stadt der Krupps.

Ich fasse zusammen: Mobilitätsbedürfnisse spiegeln gesellschaftliche Modernisierung als Prozess sozialer Differenzierung. Differenzierte soziale Verhältnisse begründen entsprechende Bedürfnisse nach kommunikativer wie auch mobilitätsgestützter Rekombination.

Individualisierung als parallele Teilhabe in einem Konglomerat von Bezügen unterstellt die Befreiung der Subjekte aus traditionellen und vorgegebenen Verhältnissen. Die eigeninitiierte Herstellung und Pflege von Beziehungen wird wie Anthony Giddens (1995) sagt, zur Kernaufgabe der Subjekte in der Moderne. »Flexibel sein« ist unabdingbar geworden. Der deutsche Soziologe Peter Gross beschreibt eine »Multioptionengesellschaft« (Gross 1994), in der Mobilitäts- und Flexibilitätschancen mit Mobilitäts- und Flexibilitätszwängen koexistieren.

Dies bedeutet anders gesagt: Mobilität ist zu einem allgemeinen Imperativ geworden. Alle müssen sich selbst darum bemühen Verlässlichkeit herzustellen (Bonß/Kesselring 1999: 59). Kommunikation und Bewegung werden unabdingbar, um die eigene Einbindung zu realisieren. Die Subjekte sind für ihre soziale Inkludierung eigenverantwortlich und betreiben diese abhängig von Alter, Geschlecht, sozialer Schichten in unterscheidbarer Weise. Der zeitgemäße Imperativ »sei mobil« spiegelt stumm und hintergründig den allseits präsenten »Zwang zu Mobilität« wider. Jugendliche erleben diese Auf- und Anforderung in ganz eigener Weise.

---

<sup>3</sup> Unter feudalen Verhältnissen gehörten die Bauern nicht nur den Lehnsherren. Sie waren nicht frei, konnten sich nicht anderweitig verdingen und nicht wegziehen. Nur mobil ließen sich neue Lebenschancen der aufkommenden Industrielwelt wahrnehmen, nur so vorgegebene Abhängigkeiten überwinden. Sie wissen ja, Auswanderung und Landflucht in die neu entstehenden industriellen Zentren standen für diese Hoffnungen und dem Versuch Schranken zu überwinden. Heute tritt an die Stelle existenzieller Zwänge vielfach freie Disposition.

### 3. Aufwachsen in der mobilen Gesellschaft

Aufwachsen ist ein biographischer Entwicklungsprozess und der Bezugnahme auf die Gesellschaft, der, ganz im Sinne des Generationsbegriffs, Vorgaben für gemeinsames Erleben betont. Denkt man an die Möblierung mit Fertigmöbeln, die Home Computer, das Handy etc., gibt es unterscheidbare Offerten der Gesellschaft, auf die sich das Aufwachsen bezieht (vgl. Tully 2003). Moderne Mobilitäts- und Kommunikationstechnik erweitert die Reichweiten in denen agiert wird.

1. Da Aufwachsen bedeutet, mit Mobilitätsoptionen umzugehen und das soziokulturelle Raum-Zeit-Gefüge zu gestalten, sind die Mobilitätsbedürfnisse Heranwachsender von denen Erwachsener zu unterscheiden.
2. Mobilitätsbedürfnisse sind den jeweiligen Gesellschaften gemäß ausdifferenziert und zudem alters-, geschlechts- und schichtabhängig. Die konkreten Lebensumstände (Stadt/Land), die Freizeit- und Bildungsaktivitäten sind bedeutsam.

#### 3.1 Juvenile Mobilitätsbedürfnisse

Aufwachsen, die Entwicklung vom Kind zum Erwachsenen, kann als sukzessiver Ablösungsprozess von räumlichen Vorgaben gesehen werden. Die Aktionsräume sind fortschreitend von größeren Radien »räumlicher Durchdringung und räumlicher Bewegung« gekennzeichnet (wie Böhnisch/Münchmeier in ihrem Buch »*Pädagogik des Jugendraum*« (1993: 22) sagen). Raumbeherrschung ist eine zentrale Bedingung für eigenständige Lebensführung. Zwei Grundmodelle der Rauman eignung werden in der Pädagogik erörtert.

Das eine betont die Verinselung (Zeiber/Zeiher 1993), das andere die sukzessive Erweiterung der Lebensräume. Zeiber und Zeiber gehen davon aus, dass Kinder ihre unmittelbare Lebensumwelt nicht mehr hinreichend wahrnehmen, da sie von Ereignis zu Ereignis transportiert würden, weshalb sie keine zusammenhängenden Raumerfahrungen machen. (Dieter Baacke geht mit Marta Muchow (aus den 30er Jahren) davon aus, dass eine sukzessive Ausweitung von Streifräumen zu verzeichnen wäre.<sup>4</sup>

Wenn es um die Erschließung von Räumen geht, ist die Differenzierung in Bezug auf Merkmale wie das Alter, Geschlecht, Stadt/Land usw. unabdingbar. Aus raumsoziologischer Perspektive unterscheidet Klaus Schmals die Raumbezüge für

---

<sup>4</sup> Die Schwäche der Verinselungsthese liegt vermutlich in einem methodisierenden Vergleich, wie kindliche Raumwahrnehmung optimal gestaltet sein könnte, begründet.

drei Gruppen: für die 8-12-Jährigen, die 13-18-Jährigen und für junge Erwachsene (also für die über 18-Jährigen).

- Kindern vom 8. bis 12. Lebensjahr erscheint Raum als »weitgehend geschlechtsneutral (androgyn), gruppenübereifend (sozial), naturbezogen (ökologisch) und experimentell (veränderbar)«.
- Für die Gruppe der Jugendlichen zwischen 13 und 18 bilden sich schrittweise »geschlechtsrollenspezifische« Gestaltungsinteressen heraus. Zu bemerken ist eine »Konkurrenz der Geschlechter, Rollenspiele durch Warenbesitz und zweckrationales Verhalten durch den schrittweisen Eintritt in das ... Ausbildungsleben(...) Die Symbolwelten aus Musik, Mode, Sport, Technik begleiten, respektive prägen den Weg in eine ... , Hochgeschwindigkeitskultur« (Schmals 1999: 74). Alles was Dynamik spiegelt, wird attraktiv: Musik-Videos mit raschen Schnitten etwa, Fahrzeuge, Technik. Einen empirischen Befund zur Hochgeschwindigkeitskultur liefern unsere beiden Typen die den Gebrauch von Fahrzeugen thematisieren. Wir haben Sie »to use« und »to control« genannt. Für den Control-Typ ist das Auto mehr als nur fahren.
- Die dritte Gruppe, die der jungen Erwachsenen, antizipiert die unübersichtlich »werdende Welt der Erwachsenen« im Raum und deren »Rückzug ins Private«. In dieser Altersphase werden vorgegebene Raumbedingungen adaptiert. Schmals (1999) spricht von einem »lokal und subjektiv erlebbaren Raum«, der im Zuge des Prozesses des Erwachsenwerdens in einen »modern strukturierten, funktionalistischen Bewegungsraum« transformiert wird.

### 3.2 Schneidung von Biographie und gesellschaftlichen Offerten: Generationentypisches

Die Weiträumigkeit der Lebenszusammenhänge einer Gesellschaft lässt sich gut an Hand von Arbeitswegen nachvollziehen<sup>5</sup>. Der englische Historiker Colin Pooley, hat für das letzte Jahrhundert die Transportmittelwahl in Städten Großbritanniens untersucht. Sein Befund vor 50 Jahren (1890 bis 1899) konnten rund 60 Prozent

---

<sup>5</sup> Der Vergleich von Mobilitätsquoten (1980 bis 1995) spricht für einen Zuwachs an Jobwechsel. Für die Geburtskohorte der um 1950 Geborenen wurde ermittelt, »dass diese Menschen im Laufe ihres Berufslebens 4,6 Jobs hatten« (Allmendinger und Hinz 1997: 271).

Nur in Ausnahmefällen führten neue Jobs auch in andere Regionen. Berufliche Mobilität, die mit einem Regionenwechsel verbunden ist, bleibt eine Ausnahme. In ihren angestammten Lebensverhältnissen verbleibt annähernd »die Hälfte (48 Prozent) der 40-54-jährigen«, das heißt sie lebt im gleichen Ort wie ihre Eltern und nur »17 Prozent wohnen weiter als zwei Stunden entfernt« (Daten aus dem Deutschen Alters-Survey; Koli u.a., 2000: 186).

ihren Weg zur Arbeit zu Fuß bewältigten konnten. Heute sind es gerade noch 8 Prozent. Die benutzten Transportmittel werden schneller, zugleich werden die Wege aufwändiger. Die Zeitersparnis wird durch zunehmende Wegelänge kompensiert<sup>6</sup> (vgl. Pooley 1999). Wenn in Deutschland von der Kohorte der um 1950 Geborenen lediglich die Hälfte noch am Wohnort der Eltern lebt<sup>7</sup>, spricht dies für ähnlich flexible und dynamische Lebensformen.

Absehbar gehen Bildung, Arbeit, Partnerschaft und Familie einer klaren Verortung verlustig. Bislang gingen wir davon aus, Bildung wäre eine Sache der Bildungseinrichtung Schule, Technik korrespondiere der Arbeit, zu Briefen und Telefon gehörten Anschriften. So wenig, wie unter dem Eindruck einer wachsenden Zahl an LAPs (living apart together) Partnerschaft mit Haushaltsgemeinschaft zusammengeht, stimmen die anderen oben formulierten Vermutungen. Damit gehen uns soziostrukturelle Zuordnungen verloren, oder verlieren zumindest an Verlässlichkeit. Richard Sennett (2000) führt vor, was »flexible Menschen« sind, sie leben in einer Gesellschaft, in der Waren und Personen mobil und Sozialstrukturen verflüssigt sind. Die Menschen wandern mit ihren Aufgaben herum, wissend, dass soziale Einbettung nicht per E-Mail erfolgen kaum.

Und Heranwachsende müssen lernen in parallelen Welten zu leben. Die Jugendstudie »null zoff & voll busy« (aus NRW<sup>8</sup>) berichtet, dass bereits für Kinder mit 10 bis 12 Jahren den expliziten Wunsch nach eigenständiger Mobilität, sie möchten zuallererst »umsonst Bus und Bahn« nutzen zu können. Sie wissen also schon recht früh, dass sie in einer hochmobilen Gesellschaft zurechtkommen müssen. Wie sehen die Wege der Heranwachsenden heute aus? Generell: Jugendliche legen mehr Wege zurück als Erwachsene. Was die Gruppe der Jugendlichen betrifft, so wissen wir: Die Wege Jugendlicher unter 10 Minuten bleiben in etwa konstant, während die zeitintensiveren, also die, für die 10 bis 30 bzw. 30 bis 60 Minuten zu veranschlagen sind, deutlich zunehmen (Verkehr in Zahlen 2002/3).

Schulwege und was daraus folgt: Auffällig werden die Wege zu Schule und Ausbildungsplatz länger. Vorgängige Reformen des Bildungswesens, unter anderem Schwerpunktschulen in den Landkreisen, verlängern die Schulwege. Aus jugendsoziologischen Forschungen wissen wir, Freundschaften und Peerkontakte<sup>9</sup> werden über die besuchte Schule etabliert, längere Schulwege begründen so auch ausge dehntere Peer- und Freizeitkontakte (Tully 2002). Schulen mit großem Einzugsra-

6 Wohnen im Grünen basiert, wie sie wissen, auf der effektiven Wegebewältigung, die längere Anfahrtswege ebenso möglich macht wie die Beibehaltung eines Wohnsitzes bei Jobwechsel.

7 Wenn sie nur ca. 35 km wegziehen.

8 Die Untersuchung »null zoff & voll busy – Die erste Jugendgeneration des neuen Jahrhunderts« wurde von Zinnecker u.a. 2002 (mit N= 8000) im Herbst 2001 durchgeführt; Methodenmix: offene und standardisierte Befragung, freie Aufsätze.

9 Zur Bedeutung der Peergroups Jugendlicher in Bezug auf Mobilität, siehe auch Schulz 2003.

dius, im ländlichen Raum zum Beispiel 15 bis 30 km, ziehen entsprechende Freizeitwege nach sich.

### 3.3 Ausbildungswege im Rahmen der Berufsausbildung

Rund 1,5 Millionen Auszubildende müssen, im Unterschied zu Schülern, ihre Wege zu Ausbildungsbetrieben eigenverantwortlich organisieren. Sie sind damit zunächst häufig überfordert, wie Studien (Lappe/Tully/Wahler 2000) herausgefunden haben. Zu diversen einschneidenden Veränderungen (Verlust der Freunde, Länge des Arbeitstages, Übernahme von Verantwortung) kommt die Bewältigung komplizierter Arbeitswege hinzu. Dies betrifft vor allem Jugendliche aus dem ländlichen Raum (Tully 2000).

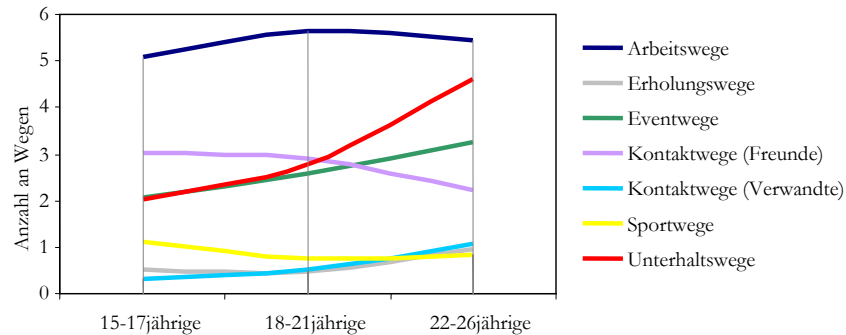
Bereitschaft zum Umzug: Für Jugendliche hat die 13. Shell-Jugendstudie (Jugendwerk 2000: 52) festgestellt, sie würden nur bedingt für Ausbildung und Beruf einen Ortwechsel in Kauf nehmen. Die Shell-Daten besagen, dass nur knapp 20 Prozent bereit wären, innerhalb Deutschlands umzuziehen. Um ihr soziales Umfeld zu erhalten, präferieren sie längere tägliche Pendelwege. Statt Umzug sind sie mobil.

### 3.4 Grundmuster juveniler Mobilität

Die Wege zu den Bildungs- und Ausbildungsstätten werden aufwändiger, für die Freizeitwege gilt dies auch. Jugendliche Mobilitätsstile sind offen angelegt und nicht immer an konkreten Zielen orientiert. »Cruising« ist zum Beispiel vom Wunsch »herum zu fahren« bestimmt. Jungendliches Unterwegssein kann also nicht am Maßstab rationeller Wegebewältigung bemessen werden. Ein Großteil jugendlicher Wege entfällt auf gemeinsame Aktivitäten mit Freunden. Erst bei jungen Erwachsenen wächst der Anteil der Pflicht- und Versorgungswege. Ihre Mobilitätsbedürfnisse müssen also jugendsoziologisch beurteilt werden. Zunächst ist alles wichtig was mit Flexibilität, mit Bewegung, mit Dynamik adressiert ist. Jargon: locker bleiben, keep moving, Party machen, dabei sein.



Anzahl an wöchentlichen Wegen nach Wegziel



(Quelle: eigene Berechnung (Daten U. Move), Basis: N = 4500, © Tully/DJI)

#### 4. Absehbare Entwicklungen zur Kommunikation und Mobilität von Jugendlichen

Zur Bedeutung von Mobilität im Jugendalltag haben wir rd. 4500 Jugendlichen befragt. Von daher wissen wir: Die Mobilitätsstile Heranwachsender sind variantenreich, sie sind abhängig vom Alter, Geschlecht, Bildungsgang, von Peergroup-Beziehungen und auch davon, ob in der Stadt oder am Land gelebt wird. Die Verfügung über Fahrzeuge und deren symbolisierende Deutung spielen eine wichtige Rolle. Weiter oben habe ich bereits die von uns erhobene Technikaffinität und die auf dieser Grundlage unterschiedenen zwei Grundtypen »to use« und »to control« erwähnt.

*Wer Technikverständnis hat, mag Autos*

		Stimmt sehr	Stimmt wenig
Das Auto ist Gebrauchs- gegenstand	Stimmt sehr	<b>Interessierte</b> (N = 397)	<b>Instrumentelle Nutzer</b> (N = 2680)
	Stimmt wenig	<b>Kontrollierende Nutzer</b> (N = 891)	<b>Desinteressierte</b> (N = 406)

(Quelle: eigene Berechnung (Daten aus U.Move), © Tully/DJI)

In einer weiteren, ebenfalls am Deutschen Jugendinstitut realisierten empirischen Untersuchung wurden 2100 Jugendliche im Alter von 15 bis 18 befragt, es ging um deren außerschulische Aktivitäten. Von daher wissen wir 90 Prozent dieser Altersgruppe besitzt ein Handy (Tully 2004), 50 Prozent haben Netzzugang. Vor allem wenden diese Jugendlichen in wachsendem Maße Geld für Kommunikation auf. Das gab es vor 10 Jahren nicht. 15-jährige wenden gut die Hälfte ihres Taschengeldes für mobiles Kommunizieren auf (Gespräche, SMS, Klingeltöne und Logos).

Aus der zuerst genannten Untersuchung wissen wir, in der Lebensphase ab 15 nehmen die Bedeutung und die Aufwendungen für Fahren und Reisen deutlich zu. Ob nun mit der Kommunikation oder der eigenen Beweglichkeit den weak oder den strong ties im Sinne von Granovettors (1973) Rechnung getragen wird, ist nur bedingt abzuklären. Aus den Interviews wissen wir, wer mobil nicht erreichbar ist, riskiert Ausschluss. Die Zahl an SMS ist ein Indikator für Anerkennung. Da fortschreitend Treffs und Events per SMS vorbereitet werden, beklagen die ohne Handy »wenn auch ohne Absicht« »vergessen zu werden«, also Relevantes nicht mitzubekommen.

Mobil zu sein ist also unabdingbar, mobil zu kommunizieren aber auch. Es gilt sich in den für sie relevanten Netzen bewegen. Das ist nicht neu. Neu sind allein die in der Gesellschaft verfügbaren und für Jugendliche sehr kostenintensiven Optionen: Handy, SMS, Internet. Der sich gerade entwickelnde Markt des gebührenpflichtigen Downloads von Filmen und Musik dürfte den Anteil kommunikationstechnischer Taschengeld-Abschöpfung weiter vergrößern.

Handelten Jugendliche wie Erwachsene, dann könnten sie auch in der Distanz Nähe erleben und könnten telefonieren und chatten, statt sich zu treffen. Die

Kommunikation scheint jedoch eher die Face-to-face-Treffen vorzubereiten. Im Jugendalltag substituiert die Tele-Kommunikation Face-to-face-Kontakte nicht. Gerade der Gebrauch von Kommunikationstechnik und Fahrzeugen durch Heranwachsende bestätigt kommunikationstechnische Neuerungen und Mobilitätsoptionen schaukeln sich wechselseitig auf.

Entwickeln sich Kommunikations- und Verkehrsnetze gleichförmig expansiv? Eine expansive Entwicklung lässt sich in den Arbeiten des französischen Historikers Flichy (1995) für die erste Moderne ausmachen. Der Telegraph entwickelt sich mit der Eisenbahn, er unterstützt zugleich das sich neu ausdifferenzierende börsenbasierte Wirtschaftssystem. Der Ausbau des Telefonnetzes geht mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der städtischen Differenzierung einher. Zur Expansion von Rundfunk und Fernsehen gehören die des Automobils und der Luftfahrt. Auffällig wird Kommunikationstechnik selbst mobilisiert. Ihre Veralltäglichsung geht mit »portabelität« einher. Das war in den 60er Jahren beim (Koffer-)Radio so und beim (Auto-)Plattenspieler, in den 70ern beim Walk- und Discman, Fernseher, später beim Notebook, bei portablen Telefonen und Handhelds mit Netzanschluss UMTS usw. Der Nutzung der Kommunikationstechniken, also von Internet, Handy & Co liegen keine Gegenentwürfe zugrunde, um Bewegung zu substituieren. Anders als die Untersuchung von Bonß und Kesselring (2004) zeigt, kann bei Jugendlichen nicht von »Beweglichkeit ohne Bewegung« gesprochen werden. Per Handy und Internet werden Fahrzeiten und Fahrtrouten ermittelt, Treffs abgestimmt. Spätestens »Eventhopping«, steht für eine Akzeleration von Bewegung, die der Nutzung von Kommunikationstechnik folgt. Auch wenn generell, also in der Welt von Geschäft und in der der Erwachsenen, physische Nähe an Bedeutsamkeit verliert, für die Gestaltung der »small worlds« Jugendlicher gilt das nicht (vgl. On the run 2004). Um dies zu erläutern erinnere ich an die Notwendigkeiten physischer Nähe die John Urry formuliert hat. Bei den »social obligations« zum Beispiel handelt es sich um Aktivitäten, für die »Face-to-face«-Beziehungen unabdingbar sind (vgl. Urry 2002: 20). Dazu gehören, so meine ich, die Identitätsarbeit, Peererlebnisse, gemeinsame Unternehmungen, der Aufbau von Vertrauen, all dies ist, wie der Diskurs über Lebensentwürfe im Kreis von Altersgleichen unverzichtbar. Jugendliche brauchen neben den virtuellen Räumen unverzichtbar konkrete Erfahrungsräume und physische Nähe, um die eigene Wirkung auf andere zu erleben. Im Chat, in dem, wie die amerikanische Psychologin Sherry Turkle (1995) vermutet, auch mit »geliehenen Identitäten« agiert wird, kann dies nur bedingt gelingen.

## 5. Ausblick

In den 60er und 70er Jahren waren die Autos junger Fahrer (seltener gab es Fahrerinnen) in der Regel sehr alt. Rad fahren war nichts für die 68er, alte Autos schon. Heute fahren Heranwachsende nicht notwendig alte Fahrzeuge. Das Auto als Objekt im Jugendalltag hat an Selbstverständlichkeit gewonnen. Kommunikativ *oder* mobil ist dabei nicht die Frage, Jugendlichen sind die ihnen zugänglichen Netze (Kommunikation und Bewegung) wichtig, Ausdifferenzierung in Szenen, Stilisierung, Event bedeutet nicht entweder oder, sondern Parallelisierung. Einzig das Budget setzt Grenzen und eine erwartbare Ausdifferenzierung basiert auf Exit-Optionen. Wer in der Stadt lebt, kann auf ein funktionierendes öffentliches Angebot zurückgreifen. Und Schwarzfahren wird zur Option um das eigene Budget für das zweite Netz zu entlasten. Für Jugendliche vom Land sieht es anders aus.

Wenn wir in städtischen Umgebungen ein Nebeneinander von Auto- und Radfahrern erleben, dann ist dies vermutlich eine Nebenfolge im Sinne der reflexiven Modernen. In städtischen Räumen ist das öffentliche Rad, neben Mietwagen, Taxi, ÖVN, Skating usw. erwartbar. Zugleich ist Radfahren jetzt nicht mehr, zumindest nicht mehr vorrangig ökologisch motiviert, dies war ein Motiv zu Zeiten der Umweltbewegung und des Bewusstwerdens ökologischer Risiken die mit dem Autogebrauch einhergehen. Moderne Kommunikationstechnik wird mit einer größeren Zahl an Mobilitätsoptionen kombiniert.

Sich zu finden und zu kommunizieren wird nicht einfacher, eher aufwändiger. Die Orte schwinden nicht. Ortes. Die Mühen kommunikativer Abstimmungen nehmen zu; die Wege auch. Je größer die Möglichkeiten zur Kommunikation und je mobiler wir leben, desto zwingender wird es damit auch, umfassend und häufig zu kommunizieren. Da gilt es aufzupassen, um sich nicht in der Vielfalt der Mobilitäts- und Kommunikationsmöglichkeiten zu verlieren.

Und wie sieht jugendtypische Kommunikation und Mobilität absehbar aus? Vermutlich ist der erstmalig in der KONTIV 2002 ermittelte Rückgang bei der Automobilität ein Hinweis auf neue Mobilitätsmuster (vgl. Bundesministerium für Verkehr 2002). Multimodalität wird modern. Die stärkere Stadt-Land-Differenzierung aber auch. Da Jugendliche weder aufs mobile Gespräch noch auf die eigene Mobilität verzichten können, die Kosten für Kommunikation und Mobilität aber steigen, werden sie künftig noch häufiger jobben, neben Schule und Studium arbeiten.

Mobilität, so konnte in diesem Beitrag gezeigt werden, folgt im Jugendalltag eigenen Prinzipien. Mobilität hat häufiger mit Identitätsstiftung und wesentlich seltener mit einfacher Wegebewältigung von ‚A nach B‘ zu tun. Da Jugendliche heute in einer Gesellschaft aufwachsen, die zu Recht als mobil und kommunikativ zu bezeichnen ist, ist die Nutzung von Kommunikations- und Mobilitätsoptionen durch Jugendliche selbstverständlich. Die Mobilisierung von Kommunikation und die

kommunikative Mobilität im Jugendalltag werfen neue Fragen auf. Einerseits be- greift sich die Gesellschaft dank moderner Technik als hochgradig kommunikativ und mobil. Zugleich sind jedoch kaum Sensibilitäten dafür ausgebildet, wie sich damit der gesellschaftliche Alltag und die Rahmenbedingungen des Aufwachsens verändern. Zeitgemäße Sozial- und Jugendforschung muss intensiver den veränderten Vorgaben nachzuspüren. Schließlich wird die Entwicklung intellektueller und sozialer Kompetenzen im Jugendalltag, durch die Ausschöpfung von Kommunikati- ons- und Mobilitätsoptionen ebenso mitgeformt wie die Bezüge zu den Peers, die Entwicklung von Handlungsmustern in der Freizeit u. a. m. Die umfassende Kom- merzialisierung jugendalltäglichen Austausches spielt beispielsweise eine wichtige Rolle, da ein großer Teil des monatlichen Budgets für Kommunikation und Mobili- tät veranschlagt werden muss um zentrale Entwicklungsbedürfnisse Jugendlicher (sich treffen, im Spiel bleiben, sich austauschen) abzusichern. Kommunikation findet zwar nach wie vor face-to-face statt, aber eben auch und immer mehr vor dem Hintergrund und unter Einbezug der parallelen Netze in denen Jugendliche agieren. Diesem Umstand gilt es in der Forschung Rechnung zu tragen und es gilt aufzuarbeiten wie die gesellschaftliche Verfügbarkeit von Mobilitäts- und Kommu- nikationstechnik den Jugendalltag selbst nachhaltig verändert hat (zur ausführlicheren Debatte aus jugendsoziologischer Perspektive vgl. Tully 2005).

## Literatur

- Allmendinger, Jutta/Hinz, Thomas (1997), »Mobilität und Lebensverlauf Deutschland, Großbri- tannien und Schweden im Vergleich«, in: Hradil, Stefan/Immerfall, Stefan (Hg.), *Die westdeut- schen Gesellschaften im Vergleich*, Opladen, S. 247–285.
- Baacke, Dieter (1980), »Der sozialökonomische Ansatz zur Beschreibung und Erklärung des Verhaltens Jugendlicher«, *Deutsche Jugend*, Jg. 28, S. 493–505.
- Böhnisch, Lothar/Münchmeier, Richard (1993), *Pädagogik des Jugendraums. Zur Begründung und Praxis einer sozialräumlichen Jugendpädagogik*, Weinheim/München.
- Bonß, Wolfgang /Kesselring, Sven (1999), »Mobilität und Moderne. Zur gesellschaftstheoretischen Verortung des Mobilitätsbegriffs«, in: Tully, Claus J. (Hg.), *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*, Frankfurt a.M., S. 39–66.
- Bonß, Wolfgang/Kesselring, Sven/Weiss, Anja (2004), »Society on the move. Mobilitätspioniere in der Zweiten Moderne«, in: Beck, Ulrich/Lau, Christoph (Hg.), *Entgrenzung und Entscheidung*, Frankfurt a.M.
- Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2002), *Mobilität in Deutschland (MiD). Ergebnistelegamm*, (abrufbar unter: [http://www.kontiv2002.de/pdf/ergebnistelegamm\\_ mobiltaet\\_in\\_deutschland\\_2002.pdf](http://www.kontiv2002.de/pdf/ergebnistelegamm_mobiltaet_in_deutschland_2002.pdf)).
- Flichy, Patrice (1995), *Dynamics of modern communication. The shaping and impact of new communication technologies*, London.

- Fuchs-Heinritz, Werner/Lautmann, Rüdiger/Rammstedt, Otthein (1995), *Lexikon zur Soziologie*, Opladen.
- Giddens, Anthony (1995), *Konsequenzen der Moderne*, Frankfurt a.M.
- Granovetter, Mark S. (1973), The strength of weak ties, *American Journal of Sociology*, Jg. 78, H. 6, S. 1360–1380.
- Gross, Peter (1994), *Die Multioptionsgesellschaft*, Frankfurt a.M.
- Jugendwerk der Deutschen Shell (Hg.) (2000), *Jugend 2000, 13. Shell Jugendstudie*, Opladen.
- Kohli, Martin u.a. (2000): »Generationenbeziehungen«, in: Kohli, Martin/Künemund, Harald (Hg.): *Die zweite Lebenshälfte. Gesellschaftliche Lage und Partizipation im Spiegel des Alters – Survey*, Opladen, S. 176–211.
- Lappe, Lothar/Tully, Claus J./Wahler, Peter (2000), *Das Umweltbewusstsein von Jugendlichen. Eine qualitative Befragung Auszubildender*, München.
- Muchow, Martha/Muchow, Hans Heinrich (1980), *Der Lebensraum des Großstadtkindes*, Bensheim.
- »On the run? Growing up in modern mobile societies«, John Urry interviewt von Claus J. Tully, *DISKURS*, H. 2, S. 56–64.
- Pooley, Colin/Turnbull, Jane (1999), »The Journey to work. A century of change«, *Area*, Jg. 31, S. 282–292.
- Sand, George (1998), *Un invierno en Mallorca*, Meudt.
- Schneider, Norbert F./Limmer, Ruth/Ruckdeschel, Kerstin (2002), *Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanfordernisse in Zeiten von Globalisierung noch mit Familie vereinbar?*, (Schriftenreihe des Bundesfamilienministeriums, Band 208), Stuttgart.
- Schmals, Klaus Maria (1999), »Jugend in der Raumsociologie«, in: Tully, Claus J. (Hg.), *Erziehung zur Mobilität. Aufwachsen in der automobilen Gesellschaft*. Frankfurt a.M., S. 67–83.
- Schulz, Ulrike (2003), *Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag*, Dissertation, Dortmund.
- Sennett, Richard (2000), *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*, München.
- Turkle, Sherry (1995), *Life on screen*, New York u.a.
- Tully, Claus J. (2000), »Konsequenz inkonsistent – Umwelthandeln, Mobilitätspraxis und Mobilitätsstile Jugendlicher«, in: Lange, Hellmuth (Hg.): *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag*, Opladen, S. 163–182.
- Tully, Claus J. (2002), »Bewegte Jugend – kommunikativ und mobil«, in: Hunecke, Marcel/Tully, Claus J./Bäumer, Doris (Hg.), *Mobilität von Jugendlichen*, Opladen, S. 13–37.
- Tully, Claus J. (2003), *Mensch – Maschine – Megabyte. Technik in der Alltagskultur. Eine sozialwissenschaftliche Hinführung*, Opladen.
- Tully, Claus J. (2004), »Alltaglernen in technisierten Welten: Kompetenzerwerb durch Computer, Internet, Handy«, in: Wahler, Peter/Tully, Claus J./Preiß, Christine (Hg.), *Jugendliche in neuen Lernwelten. Selbstorganisierte Bildung jenseits institutioneller Qualifizierung*, Wiesbaden.
- Tully, Claus J. (2005), »Mobilität und Kommunikation. Essentials der Identitätsfindung im Jugendalltag«, in: Merckens, Hans/Zinnecker, Jürgen (Hg.), *Handbuch der Jugendforschung 2005*, Wiesbaden (im Druck).
- Tully, Claus J./Zerle, Claudia (2005), »Handy und jugendliche Alltagswelt«, *Medien und Erziehung*, Jg. 49, H. 3, S. 11–17.
- Urry, John (2002), *Small worlds and large distances*, Paper Lancaster University.
- Verkehr in Zahlen 2002/2003*, hg. v. Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen, Hamburg.

- Zeher, Hartmut H./Zeher, Helga (1993), »Organisation von Raum und Zeit im Kinderalltag«, in: Marefka, Manfred/Nauck, Bernhard (Hg.), *Handbuch der Kindheitsforschung*, Neuwied/Kriftel/Berlin, S. 389–401.
- Zinnecker, Jürgen/Behnken, Imbke/Maschke, Sabine/Stecher, Ludwig (2002), *Null Zoff & Voll Busy. Die erste Jugendgeneration des neuen Jahrhunderts*, Opladen.