

Soziale Mobilität

Kleining, Gerhard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kleining, G. (1989). Soziale Mobilität. In C. Wulf (Hrsg.), *Wörterbuch der Erziehung* (S. 529-534). München: Piper.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-30943>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Berlin. 1 (1971) ff. Die Sonderschule. Berlin. 1 (1956) ff. Zeitschrift für Heilpädagogik. Hannover. 1 (1949/50) ff.

Dokumente: Kultusministerkonferenz: Empfehlung zur Ordnung des Sonderschulwesens. Nienburg: Schulze 1972. *Deutscher Bildungsrat (Hrsg.): Zur pädagogischen Förderung behinderter und von Behinderung bedrohter Kinder und Jugendlicher.* Bonn: Bundesdr. 1973. = Empfehlungen der Bildungskommission.

Soziale Mobilität

I. Begriff

Mobilität im allgemeinen Sinn bezeichnet die Veränderung von Positionen, die Personen oder Gruppen von Menschen innerhalb eines sozioökonomischen Systems einnehmen. Man spricht von *regionaler Mobilität*, wenn Personen ihren Wohnort durch Wanderung (Übersiedlung, Auswanderung) verändern. Das *Pendeln* vom Wohn- zum entfernter liegendem Arbeitsplatz ist ein Sonderfall regionaler Mobilität. *Berufliche Mobilität* ist das Überwechseln von einem Beruf in einen anderen. *Arbeitsplatz-Mobilität* ist das Einnehmen und Aufgeben von Arbeitsplätzen länger- oder kürzerfristig (Fluktuation).

Der Begriff *soziale Mobilität* ist seit Sorokin (1927) im Gebrauch. Er versteht unter sozialer Mobilität »die Veränderungen von Individuen im sozialen Raum«. »Sozialer Raum« wird dabei in Analogie zum geometrischen Raum gebraucht: er hat eine horizontale und eine vertikale Dimension, es gibt soziale Distanzen zwischen den Positionen und Veränderungen zwischen ihnen. Großteils auf Sorokins Begriffe zurückgehend, bezeichnet man heute mit *vertikaler Mobilität* die Auf- bzw. Abstiegsbewegungen von Personen oder sozialen Gruppen im sozioökonomischen Bereich, die gewissermaßen entlang einer vorgestellten vertikalen Achse von den »höchsten« bis zu den »tiefsten« Positionen in einer Gesellschaft verläuft (üblicherweise durch Berufs-Prestige ausgedrückt) und verbunden ist mit Veränderungen im Belohnungs- bzw. Privilegien-System. *Horizontale soziale Mobilität* ist dementsprechend das Überwechseln von Personen zwischen Positionen in verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen, die etwa gleiches soziales Prestige besitzen, beispielsweise der Übergang vom Hilfsarbeiter auf dem Land zum Hilfsarbeiter in der Stadt, vom kleinen Selbständigen zum kleinen Angestellten usw. Die Mobilität von Personen im Vergleich zur Vorgeneration nennt man *Inter-Generations-Mobilität*; sie ist üblicherweise gefaßt als Veränderung der Berufsposition zwischen Vater und Sohn. Mobilitätsveränderungen innerhalb des Lebenszyklus' einer Person nennt man *Intra-Generations-Mobilität* oder *Karriere-Mobilität*. *Individuelle Mobilität* ist abzusetzen von *kollektiver Mobilität*, der Veränderung der sozialen Position von Klassen, Schichten oder Gruppen.

II. Relevanz

Zur Beantwortung der Frage, warum eine Beschäftigung mit Veränderungen der sozialen Position innerhalb einer Gesellschaft sinnvoll ist, sollte man sich vergegenwärtigen, daß soziale »Zugehörigkeit« zu einer Gruppe, soziales »Oben« oder »Unten« nicht nur – im Sinne von Sorokin – Positionen in einem sozialen Koordinatensystem bezeichnen, sondern stets mit Privilegierung oder Diskriminierung materieller und

sozialer Art verbunden ist. Soziale Mobilität ist in einer Gesellschaft, die durch Ungleichheit der Verteilung des gesellschaftlichen Reichtums gekennzeichnet ist, eine Veränderung der Chancen, an den materiellen und sozialen Privilegien teilzuhaben, die in einer Gesellschaft erreichbar sind.

Im einzelnen konzentrieren sich gesellschaftsrelevante Fragen in diesem Zusammenhang auf wenige Probleme: Wovon hängt die Chance des einzelnen ab, durch Positionsveränderung einen mehr oder weniger großen Anteil am gesellschaftlichen Reichtum zu erhalten? Welche Grenzen setzen die Normen der Gesellschaft, wie »offen« oder »geschlossen« ist sie? Welche Chancen bestehen für Gruppen, Schichten oder Klassen, soziale und ökonomische Privilegien zu erreichen oder sie sich zu sichern? Sind Gesellschaften in bestimmten technologischen oder ökonomischen Stadien ihrer Entwicklung, sind kapitalistische oder sozialistische Gesellschaften »offener« für soziale Mobilität, besonders vertikale, und wie ist die Tendenz? Welche Möglichkeiten gibt es, soziale Mobilität zu beeinflussen im Sinne einer Egalisierung der Mobilitäts-Chancen?

Hier ist darauf hinzuweisen, daß soziale Mobilität auf dem Hintergrund des Ideals der sozialen »Gleichheit« für alle Mitglieder einer Gesellschaft bzw. der »Gleichheit der Chancen« keinesfalls direkt als Indikator für eben diese Gleichheit gewonnen werden kann. Im Einzelfall ist zu prüfen, was niedrige oder hohe Mobilität bedeutet, ob Aufstieg, Abstieg oder »horizontale« Zirkulations-Mobilität vorliegt, wer betroffen ist und in welchem Sinn, ob Positionsveränderungen in einer Gesellschaft relativer Gleichheit oder Ungleichheit stattfinden usw. Soziale Stabilität in privilegierten Positionen ist für die Betroffenen nützlicher als sozialer Aufstieg der Unterprivilegierten um eine oder zwei Stufen.

III. Art der Daten

Wie bei anderen makrosoziologischen Problemen ist der Forscher auf empirische Daten angewiesen. Sie sind von dreierlei Art: (a) Historische Quellen und Dokumente, besonders Kirchenbücher oder Heiratsregister mit Angabe von Berufen. Sie ermöglichen historische Studien, sind aber oft nur begrenzt aussagefähig. (b) Volks- und Berufszählungen mit Totalerhebung der Bevölkerung (Deutsches Reich erste umfassende Berufszählung 1882, Entwicklungsländer meist erst seit der Mitte des Jahrhunderts, ein 10jähriger Rhythmus wird angestrebt, Daten in den UNO-Jahrbüchern veröffentlicht). (c) Befragung repräsentativer Auswahlen der Bevölkerung durch Umfrage-Institute und den Mikrozensus als Querschnitt-Untersuchung oder auf kleiner Basis als Längsschnitt-Untersuchung, dann meist von Kohorten (Jahrgängen).

Sorokin hat 1927 das fast völlige Fehlen verlässlicher Daten registriert. Bis in die 50er Jahre waren Analysen auf Volkszählungen angewiesen, die bis in jüngste Zeit jedoch soziologisch wenig aussagekräftige Berufsklassifizierungen verwenden (Geiger 1932). Erst mit der Entwicklung der Umfrageforschung mit repräsentativen Stichproben kam die Mobilitäts-Forschung in Gang (Glass 1954). Die früheren Untersuchungen sind in den Arbeiten von Lipset/Zetterberg (1956), Lipset/Bendix (1959) und Miller (1960) zusammengefaßt; die Daten sind jedoch vielfach umfragetechnisch dubios. Ein Mikrozensus wurde erstmalig in den USA für Mobilitäts-Forschung verwandt (Blau/Duncan 1967).

Die Daten aus der BRD umfassen einerseits lokale Erhebungen (Mayntz 1958; Bolte 1959; Daheim 1964; Mayer/Müller 1970), andererseits Umfragen, die sich auf die

Gesamtbevölkerung beziehen (Janowitz 1958; Daheim 1964; Kleining 1971 a). Eine Übersicht über den Stand der Mobilitäts-Forschung gibt Kreckel (1972).

IV. Methodische Probleme

Die Methodik beeinflusst die Ergebnisse der Mobilitäts-Forschung in starkem Maße. So ist die Art der Gliederung der Gesellschaft, die der Untersuchung zugrunde gelegt wird, von erheblicher Bedeutung für die Ergebnisse, etwa ob man mit einem Klassen- oder Schichtenmodell arbeitet, mit welchem, wie gegliedert etc. Die frühere amerikanische Mobilitäts-Forschung benutzte die Dreiteilung *manual/non-manual/farm*, was zu hohen Mobilitäts-Raten bei Verstädterung und Bürokratisierung führte, ohne daß dadurch über tatsächliche soziale Mobilität etwas ausgesagt wäre. Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen, *Prestige-Mobilität* als Ausdruck der Veränderung von Positionen mit unterschiedlichem sozialen Prestige, das als Anspruch auch auf materielle Belohnungen gedeutet und verstanden werden kann, von *Struktur-Mobilität* zu unterscheiden, wodurch die Veränderung im sozio-ökonomischen Macht-System (Klassen) zu verstehen ist (Kleining 1971 a). Diese Mobilitätsarten können auch als *Status-* bzw. *Schicht-* und *Klassen-Mobilität* gefaßt werden.

Feinere Gliederung der Gesellschaft »erzeugt« ebenfalls Mobilität, etwa wenn mit einem 6-Schichten-Modell gegenüber einer 3-Klassen-Einteilung gearbeitet wird. Zu berücksichtigen sind auch die durch Mobilität zurückgelegten sozialen Distanzen, die in verschiedenen Gesellschaften unterschiedlich sein können (Kleining 1971). Alle diese Fragen, wie natürlich auch die der Sampleziehung und der Aufbereitung der Daten in Form von Generationen oder Alterskohorten, sind für die vergleichende Bewertung der Ergebnisse aus verschiedenen Untersuchungen wichtig.

V. Ergebnisse der Mobilitäts-Forschung

In der relativ kurzen Zeit, in der Forschung über soziale Mobilität durchgeführt wird, und durch das Fehlen von Daten für viele Nationen können noch keine gesicherten Antworten auf eine Reihe von wesentlichen Fragen erarbeitet werden, die sich mit sozialer Mobilität verbinden. Bei gebotener Vorsicht kann jedoch auf folgende vorläufige Ergebnisse hingewiesen werden.

1. *Soziale Mobilität in vorindustriellen Gesellschaften*: Historische Untersuchungen über frühere, vorindustrielle Gesellschaften oder Entwicklungsländer liegen kaum vor. Keinesfalls darf man jedoch annehmen, daß in diesen Gesellschaften stets geringe soziale Mobilität geherrscht hat oder herrscht. Starke Mobilitäts-Schübe sind in der Folge demographischer Veränderungen zu erwarten, etwa hervorgerufen durch differentielle Fruchtbarkeit, durch Wanderungen (Zwangsverschleppung bei Versklavung, Aus- und Einwanderung, Vertreibungen) und durch differentielle Mortalität (Kriege, Seuchen, Katastrophen). Änderungen der ökonomischen Situation, der vorherrschenden Wirtschaftsform, der Produktionsmittel und der Produktivkräfte mit den damit verbundenen Änderungen in der Verteilung gesellschaftlichen Reichtums können soziale Mobilität erzeugen (Übergang zur Agrarwirtschaft, beginnende Industrialisierung, Wirtschaftskrisen, Verelendung). Mobilität entsteht durch das Verschwinden und die Bildung neuer Arbeitsplätze (Urbanisierung, Bürokratisierung) wie auch das Fehlen von Arbeitsplätzen (Arbeitslosigkeit, städtische Slums, akademisches Proletariat in Entwicklungsländern). Alphabetisierung erhöht im allgemeinen die soziale Mobilität, Revolutionen verändern die Eliten und können die Positionen von Klassen verändern.

Es ist wichtig, soziale Mobilität in Entwicklungsländern im Zusammenhang mit starken demographischen und ökonomischen Veränderungen und Krisen zu sehen, die Anstöße zu Mobilitäts-Schüben geben, wobei allerdings Krisen vielfach ohnehin Unterprivilegierte betreffen und ihre Lage verschlechtern, ohne ihre Position im Gesellschaftssystem zu verändern (s. a. Lenski 1966).

2. *Soziale Mobilität in kapitalistischen Industriegesellschaften:* Wesentlich verschieden von sozialer Mobilität in Entwicklungsländern ist Mobilität in Industriegesellschaften mit starker Arbeitsteilung. Hier findet man kontinuierlich hohe Berufskreis- oder Arbeitsbereich-Mobilität (Rückgang des Kleinbürgertums und der Kleinbauern, Wachsen der Industriearbeiterschaft und der Angestellten mit hohen Umbesetzungs-raten). Die Mobilitäts-Bewegungen erweisen sich jedoch zum Teil als »horizontal« und dürfen nicht einfach, wie früher geschehen, als verbesserte vertikale Mobilitäts-Chancen interpretiert werden. Die vertikale Mobilitäts-Rate scheint in der BRD in den letzten Jahrzehnten praktisch nicht mehr angewachsen zu sein (Kleining 1971 b; Kreckel 1972).

Früher schon war wahrscheinlich geworden, daß sich die Mobilitäts-Raten in den USA und anderen Industriegesellschaften nicht wesentlich unterscheiden (Lipset/Bendix 1969). Die Stagnation der Mobilitäts-Chancen in kapitalistischen Industriegesellschaften bei hoher horizontaler Umbesetzungs-Mobilität scheint aus der Stabilität des Herrschaftssystems zu folgen.

3. *Soziale Mobilität in sozialistischen Gesellschaften:* Soweit sie Entwicklungsländer sind, ist hohe soziale Mobilität zu erwarten bei Industrialisierung, Steigerung des Qualifikationsniveaus, Bürokratisierung und Urbanisierung. Welcher Anteil auf »vertikale« und »horizontale« Mobilität entfällt, ist aus den vorliegenden Arbeiten nicht abzulesen, die vornehmlich nach Arbeitsbereichen gliedern (etwa Andorka 1972). Die größere Offenheit der Bildungsinstitutionen müßte jedoch auf höhere vertikale Mobilität deuten als in vergleichbaren kapitalistischen Gesellschaften.

4. *Familie:* Es gibt keine vollständig »offene« Gesellschaft, in der die sozialen Positionen von Menschen unabhängig von denen ihrer Eltern sind (meist hohe »Selbstrekrutierung«). Die – theoretischen – Mobilitäts-Chancen werden eingeschränkt, da Kinder in bestimmte Familien hineingeboren werden und hier während der primären Sozialisation mit den Werten, Symbolen, Motivationen, dem Autoritäts- und Realitäts-Verständnis einer bestimmten Klasse oder Schicht vertraut gemacht werden und bestimmte Sprach- und Verhaltensformen erlernen. Diese werden von der Gesellschaft wiederum als typisch für eine Klasse oder Schicht erkannt, wodurch die Zuordnung des auf diese Weise »Sozialisierten« zur Schicht oder Klasse der Eltern erleichtert wird. Vererbung von Besitz stabilisiert weiter. Es kann hier auf die umfangreiche amerikanische Literatur über Wertssysteme und Lebensstil verschiedener Klassen verwiesen werden (Tumin 1968).

5. *Bildungs-Institutionen:* Nach der Familienherkunft bestimmt formale Bildung am stärksten die zukünftige Position im hierarchischen System der Gesellschaft (Blau/Duncan 1967). Trotz starker restriktiver Wirkungen (»Mittelklassen-Institution«) ist die Schule für den größten Teil der sozialen Umverteilung verantwortlich.

Mobilitätshindernde und fördernde Aspekte sind zu unterscheiden. Zu den restriktiven gehört der Umstand, daß die Bereitschaft und Möglichkeit, Kindern eine längere, weiterführende Bildung zu ermöglichen, in höheren sozialen Schichten ungleich stärker gegeben ist als bei Arbeitern, außerdem, daß für Unterschichtskinder Sprachbarrieren

bestehen (Sozio-Linguistik, Bernstein 1959; Oevermann 1972) und daß der Schulerfolg offen oder latent nach Bewertungsmaßstäben der Mittelschicht bestimmt wird, der die Lehrerschaft überwiegend auch angehört. Dies bedingt, daß nur ein geringer Prozentsatz der Studierenden in Hochschulen aus Arbeiterfamilien stammen (Bühl 1968), während ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung knapp die Hälfte beträgt. Das Schulsystem kann demnach als Abbild der Klassengesellschaft interpretiert werden (Baethge 1970).

Zu den mobilitätsfördernden Aspekten muß man rechnen, daß in den entwickelten Ländern im Gegensatz zu frühen Gesellschaften Bildung aus der Familie, aus religiösen Institutionen und zum Teil aus den Arbeits-Organisationen ausgegliedert ist, daß allgemeine Schulpflicht besteht und die »Lese- und Schreibbarriere« des klassenstabilisierenden Analphabetentums weitgehend verschwunden ist.

6. *Karriere-Mobilität*: Für die Masse der Bevölkerung ist mit dem Eintritt in das Berufsleben nur noch wenig Möglichkeit zur vertikalen sozialen Mobilität gegeben. Veränderungen umfassen meist nur den Auf- oder Abstieg um eine Schicht und treten in Verbindung mit beruflichen Veränderungen eher in früheren Jahren ein.

VI. Theorie

Eine umfassende Theorie der sozialen Mobilität, die empirische Befunde verarbeitet oder für Gesellschaften in verschiedenen Entwicklungsstadien prognostiziert, liegt noch nicht vor. Fast alle Auffassungen über soziale Gliederung von Gesellschaften beinhalten jedoch auch Ideen über soziale Mobilität. Die wichtigsten sind die folgenden:

1. *Theorie der Zirkulation von Eliten*: Sie geht auf Pareto zurück und besagt, daß der Aufstieg besonders talentierter und motivierter Personen aus der unterdrückten in die herrschende Klasse den Fortbestand der Herrschaft gewährleistet. Sorokin (1927) vertritt die Idee, daß revolutionärer Druck durch Absperrung der Aufwärts-Mobilität entsteht.

2. *Strukturell-funktionale Theorie*: Sie befaßt sich mit der Frage, wie die Positionen in der Gesellschaft, die für ihre Mitglieder unterschiedlich attraktiv sind, besetzt werden, und erklärt die Besetzung durch den Anreiz differentieller Belohnungen materieller und sozialer Art, wobei die Höhe der Belohnung abhängig ist von der funktionalen Wichtigkeit der Position in der Gesellschaft und umgekehrt abhängig von der Menge des jeweils zur Verfügung stehenden Talentes (Davis/Moore 1945).

3. *Marxistische Theorie des Klassenkampfes*: Die durch Marx und Engels (1848) formulierten und Lenin (1917) erweiterten Auffassungen der historisch-materialistischen Gesellschaftsentwicklung und des Imperialismus schließen eine Theorie über die Veränderung der Herrschafts-Positionen von sozialen Klassen ein, was unter kollektive Mobilität gefaßt werden kann. Die Entwicklungsgesetze des Kapitalismus verschärfen den Klassen-Antagonismus zwischen Groß-Bourgeoisie und Lohnarbeitern und erzeugen Wirtschaftskrisen, in deren Verlauf die Masse der Klein-Bourgeoisie proletarisiert wird und sozial absteigt. Die gewaltsame Beseitigung des bürgerlichen Staates führt zur Diktatur des Proletariats und damit zu einer Umstrukturierung der Klassenpositionen im Herrschafts- und sozialen System.

GERHARD KLEINING

→ Chancengleichheit, Gesellschaft, Klasse – Schicht, Qualifikation – Qualifikationsstruktur, Sozialisation.

LITERATUR

- Andorka, R.*: Mobilité sociale, développement économique et transformations socio-professionnelles de la population active en Hongrie. Vue d'ensemble (1930-1970). In: *Revue Française de Sociologie*. 13 (1972), S. 607-629. *Baethge, M.*: Ausbildung und Herrschaft. Frankfurt/M.: Europ. Verl. Anst. 1970. *Bernstein, B.*: Sozio-kulturelle Determinanten des Lernens. In: *Soziologie der Schule*. Köln: Westdt. Verl. 1959, S. 52 bis 79. = *Kölner Zeitschr. f. Soziologie u. Sozialpsychologie*. Sonderheft 4. *Beyme, K. v.*: Die politische Elite in der Bundesrepublik Deutschland. München: Piper 1971. *Blau, P. M., O. D. Duncan*: The American occupational structure. New York (usw.): Wiley 1967. *Bolte, K. M.*: Sozialer Aufstieg und Abstieg. Stuttgart: Enke 1959. *Bühl, W. L.*: Schule und gesellschaftlicher Wandel. Stuttgart: Klett 1968. *Davis, K., W. E. Moore*: Some principles of stratification. In: *Am. Soc. Rev.* 10/2, 1945. Deutsch in: Hartmann, H. (Hrsg.): *Moderne amerikanische Soziologie*. Stuttgart: Enke 1967, S. 347-361. *Daheim, H.*: Berufliche Integrationen-Mobilität in der komplexen Gesellschaft. In: *Kölner Zeitschrift f. Soziologie u. Sozialpsychologie*. 16 (1964) 1, S. 92-124. *Geiger, Th.*: Die soziale Schichtung des deutschen Volkes. Stuttgart: Enke 1932. *Glass, D. V.* (Hrsg.): *Social mobility in Britain*. London: Routledge & Paul 1954. *Jaeggi, U.*: Die gesellschaftliche Elite. 2. Aufl. Stuttgart: Haupt 1967. *Janowitz, M.*: Soziale Schichtung und Mobilität in Westdeutschland. In: *Kölner Zeitschrift f. Soziologie u. Sozialpsychologie*. 10 (1958) 1, S. 1-38. *Kleining, G.*: Struktur- und Prestigemobilität in der Bundesrepublik Deutschland. In: *Kölner Zeitschrift f. Soziologie u. Sozialpsychologie*. 23 (1971) 1, S. 1-33 a. *Kleining, G.*: Die Veränderungen der Mobilitätschancen in der Bundesrepublik Deutschland. In: *Kölner Zeitschrift f. Soziologie u. Sozialpsychologie*. 23 (1971) 4, S. 789-807 b. *Kleining, G.*: Vertikale soziale Distanzen in sieben Ländern. In: *Zeitschrift f. Experimentelle und Angewandte Psychologie*. 18 (1971) 4, S. 574 bis 602 c. *Kreckel, R.* (u. a.): Vertikale Mobilität und Immobilität in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn-Bad Godesberg: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde u. Raumordnung 1972. = *Mitteilungen aus dem Institut für Raumordnung*. H. 75. *Lenin, W. I.*: Staat und Revolution (1917). Berlin: Dietz 1970. = *Lenin: Ausgewählte Werke*. Bd 2. *Lenski, G.*: Power and privilege. New York (usw.): Wiley 1966. *Lipset, S. M., R. Bendix*: Social mobility in industrial society. Berkeley: Univ. of Calif. Pr. 1960. *Lipset, S. M., H. L. Zetterberg*: A theory of social mobility. Transactions of the third World Congress of Sociology. London 1956. Deutsch in: Hartmann, H. (Hrsg.): *Moderne amerikanische Soziologie*. Stuttgart: Enke 1967, S. 361-384. *Marx, K., F. Engels*: Manifest der Kommunistischen Partei (1848). Berlin: Dietz 1969. = *Marx u. Engels: Werke*. Bd 4. *Mayer, K. U., W. Müller*: Roles, status and careers. Working paper for the VIIth World Congress of Sociology. Varna 1970. (Unveröffentlicht). *Mayntz, R.*: Soziale Schichtung und sozialer Wandel in einer Industriegemeinde. Stuttgart: Enke 1958. *Miller, S. M.*: Comparative social mobility. In: *Current Sociology*. 9 (1960) 1, S. 1-61. *Oevermann, U.*: Sprache und soziale Herkunft. Frankfurt: Suhrkamp 1972. = *edition suhrkamp* 519. *Tumin, M.*: Schichtung und Mobilität. München: Juventa Verl. 1968. *Zapf, W.*: Wandlungen der deutschen Elite. München: Piper 1965.

Sozialer Wandel

1. Begriff

Sozialer Wandel ist einer der soziologischen Grundbegriffe. Er bezeichnet die *Veränderungen sozialer Strukturen* in einer Zeiteinheit, besonders (a) im *sozioökonomischen* Bereich (Produktion und Arbeit, Distribution von Gütern, Belohnungen und Privilegien), (b) im Bereich von *Macht und Herrschaft* (der Herrschaftsverhältnisse,