

### Einführung - Mobilität und Familie: wie Globalisierung die Menschen bewegt

Schneider, Norbert F.

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Verlag Barbara Budrich

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schneider, N. F. (2005). Einführung - Mobilität und Familie: wie Globalisierung die Menschen bewegt. *Zeitschrift für Familienforschung*, 17(2), 90-95. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-325028>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-SA Lizenz (Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-SA Licence (Attribution-ShareAlike). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0>

Norbert F. Schneider

## Einführung: Mobilität und Familie

Wie Globalisierung die Menschen bewegt

Introduction to thematic block III: Mobility and family. How globalisation affects people

Die zunehmende wirtschaftliche und politische Verflechtung von Staaten, Regionen und Kontinenten, das was heute gemeinhin unter dem Etikett Globalisierung zusammengefasst wird, führt zur Mobilisierung einer größer werdenden Zahl von Menschen. Mit dem Begriff *Mobilisierung* sind vier verwandte, dennoch sehr verschiedenartige Prozesse angesprochen:

- Mobilisierung meint zunächst die steigende *räumliche* Mobilität von Menschen. Räumliche Mobilität kann als residenzielle Mobilität punktuell in Form von Umzug oder Migration erfolgen oder als zirkuläre Mobilität regelmäßig wiederkehrend, z.B. als tägliches oder wöchentliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort.
- Eine Mobilisierung der Menschen ist daneben auch im Sinne einer wachsenden *sozialen* Mobilität zu beobachten, also Auf- und Abstiege im sozialen Positionsgefüge einer Gesellschaft, wobei beruflich veranlasste räumliche Mobilität ein wichtiges Vehikel für sozialen Aufstieg sein kann.
- Menschen werden mobilisiert, indem sie durch die neuen technischen Kommunikationsmöglichkeiten ohne räumliche Mobilität in die Lage versetzt werden, fast jederzeit und überall Kontakt zu haben, Informationen zu erhalten oder zu verbreiten und auf diese Weise sich virtuell im Raum zu bewegen.
- Eine Mobilisierung der Menschen kann schließlich auch im Hinblick auf ihre *persönlichen* Eigenschaften, Dispositionen und Fähigkeiten stattfinden. Viele Menschen werden damit konfrontiert, mobiler im Sinne einer wachsenden *geistigen* Beweglichkeit und steigenden Anpassungsfähigkeit zu werden, indem sie auf die erhöhte Nachfrage nach diesen Eigenschaften reagieren.

Beschleunigt durch technologischen Fortschritt, insbesondere in der Verkehrs- und in der Informationstechnologie, hat die Globalisierung zu einem tief greifenden sozialen Wandel geführt, zu dessen markanten Merkmalen Dynamik, Tempo, Bewegung und „Enträumlichung“ von Menschen und ihrer sozialen Beziehungen gehören. Im Gefolge der Globalisierung kommt es zu einer „Verflüssigung“ sozialer Strukturen. An die Stelle stabiler Gebilde treten fluide Formen von Organisation und Integration, von Zugehörigkeit und Identität. Der Wechsel wird Programm. Die Zukunftsunsicherheit gerinnt zur Normalität. Getragen und getrieben werden diese Prozesse von „mobilen Persönlichkeiten“, global tätigen Menschen, die überall zu Hause sind – und nirgends.

Diese Entwicklungen haben strukturell und individuell nachhaltige Folgen. Gesellschaften und Organisationen müssen auf das Zusammenwachsen von Märkten und auf die Entfaltung von „global governance“ mit gesteigerter Innovations- und Reformbereitschaft und mit erhöhter Anpassungsfähigkeit reagieren. Einst erfolgreiche Strategien und Strukturen können sich schnell als unpassend oder hinderlich erweisen. Wo der richtige Zeitpunkt zur Umgestaltung und Neuorientierung verpasst wird, drohen Stillstand und Misserfolg.

Für die Menschen bedeuten diese Entwicklungen, dass sie die wachsenden Anforderungen an Mobilität und Flexibilität in ihr Alltags- und in ihr Familienleben integrieren müssen. Die Harmonisierung beruflicher Mobilitätsanforderungen und familiärer Belange ist eine schwierig zu bewältigende Gestaltungsaufgabe, die aus strukturellen Gründen nicht immer problemlos gelingt und gelingen kann: Der Rhythmus des Berufslebens ist durch Beweglichkeit, Kurzfristigkeit und Konkurrenz bestimmt, die Familie dagegen durch Beständigkeit und Solidarität.

Die sich ausbreitenden neuen Formen der Arbeitsorganisation beeinflussen das Verhältnis von Arbeit und Privatleben in einer ambivalenten und vielfach unbestimmten Form. So ist die Flexibilisierung von Arbeitszeiten einerseits ein wichtiger Mechanismus zur besseren Vereinbarung von Familie und Beruf, sie kann andererseits aber auch dazu führen, dass Dauer, Lage und Rhythmus individueller Arbeitszeiten unter den Familienmitgliedern kaum noch zu harmonisieren sind und dadurch das Familienleben beeinträchtigen.

Mehr noch als die entstandardisierte Zeitgestaltung tangiert die zunehmende Ablösung der Arbeit von einem dauerhaften konkreten Arbeitsort die alltägliche Lebensgestaltung und die Entwicklung von Familie und Partnerschaft. Die früher verbreitete Konstellation, dass die Arbeit ein ganzes Arbeitsleben lang an einem Arbeitsort oder in einer Region geleistet wurde, löst sich aus vielfältigen Gründen auf. Eine Ursache ist in der „Auflösung der Normalarbeitsverhältnisse“ zu sehen, was in diesem Zusammenhang bedeutet, dass sich derzeit viele Arbeitnehmer in zeitlich befristeten und instabilen Arbeitsverhältnissen befinden und im Laufe ihres Erwerbslebens mehrfach ihren Arbeitgeber und damit häufig verbunden auch ihren Arbeitsort wechseln (müssen).

Eine andere Ursache für die erhöhte Mobilität resultiert aus dem sektoralen Strukturwandel der Arbeit, in dessen Folge in vielen Regionen die Nachfrage nach Arbeitskraft zurückgegangen ist. Räumliche Mobilität in Form von Umzug oder in Form von zirkulärer Mobilität ist hier ein bedeutender Mechanismus zur Reduzierung regionaler Differenzen bei Nachfrage und Angebot auf dem Arbeitsmarkt. Demgemäß wird in der gezielten Förderung der Mobilität von Erwerbsspersonen verbreitet ein wichtiges Instrument zur Verringerung der Arbeitslosigkeit und zur Vorbeugung gegen einen drohenden Arbeitskräftemangel in manchen Branchen und Regionen gesehen. Belege für die besondere Bedeutung, die einer erhöhten Mobilitätsdynamik zugemessen wird, sind auf europäischer Ebene das im Jahr 2002 gestartete Aktionsprogramm „Qualifikation und Mobilität“ sowie, auf nationaler Ebene, die deutlich ausgebauten so genannten *Mobilitätshilfen* der Arbeitsämter.

Die Mobilitätshilfen sollen Anreize schaffen, um die insgesamt weiterhin eher geringe Mobilitätsbereitschaft gerade der Arbeitslosen in Deutschland zu erhöhen.

Ein Beleg für die wenig ausgeprägte Mobilitätsbereitschaft sind die Ergebnisse einer Studie des IAB aus dem Jahr 2000. Danach würden 63 Prozent der befragten Arbeitslosen einen Wechsel des Wohnortes, um einen neuen Job zu bekommen, „auf keinen Fall in Kauf nehmen“ (Brixy/Christensen 2002).

Die Vereinbarkeit von Berufsarbeit und Familie wird aber nicht nur durch die gestiegenen Mobilitätsanforderungen weiter verkompliziert. Zu diesem Prozess tragen auch die jüngsten Tendenzen in Beruf und Erziehung bei. Auf dem Arbeitsmarkt steigen die Anforderungen an die Beschäftigten. Viele Jobs stellen so hohe Anforderungen hinsichtlich Verfügbarkeit, Belastbarkeit und Flexibilität, dass sie einem betrieblichen Totalzugriff auf die Person gleichkommen (Voß 1994: 276; Voß/Pongratz 1998). Derart strapazierte Erwerbstätige haben im Wesentlichen zwei Optionen. Sie benötigen im Hintergrund eine Person, die sich um alle familialen Belange kümmert, das ist die hauptsächlich von Männern gewählte Variante, oder sie gehen keine familialen Bindungen ein, häufig die einzige Alternative, die karriereorientierten Frauen zur Verfügung steht.

Aber auch in der Familie steigen die Anforderungen im Rahmen der Partnerschaft und mehr noch im Zusammenhang mit Elternschaft. Gelingende Erziehung, verantwortete Elternschaft und die erhöhten Elternpflichten zum Wohl des Kindes sind Manifestationen dieser neuen Erwartungen, die, wenn man die Analogie herstellen möchte, den familialen Totalzugriff auf die Person, konkreter auf die Frau und Mutter, bedeuten.

Die zirkulären Mobilitätsformen entstehen vielfach aufgrund einer tiefen Ambivalenz im Hinblick auf Mobilität und Immobilität, Bewegung und Beweglichkeit (vgl. Kesselring 2003) und sie sind häufig ein Ersatz für Umzugsmobilität. Zu beobachten sind fast paradox anmutende Konfigurationen, zum Beispiel die hochmobilen Immobilen, etwa in Form von Fernpendlern, die in ihrem Arbeitsleben gewaltige räumliche Entfernungen überwinden, gerade weil sie von ihrer Disposition her immobil und intensiv an ihren Wohnort gebunden sind. Ein anderes Beispiel sind die immobilen Mobilen, etwa in Form von Wochenendpendlern, die keine besondere soziale und emotionale Ortsgebundenheit und eine hohe Mobilitätsbereitschaft aufweisen, aber z.B. über die Berufstätigkeit des Partners räumlich gebunden sind (vgl. Schneider/Limmer/Ruckdeschel 2002).

Im 20. Jahrhundert galt Mobilität weithin als Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit. In der Euphorie des Aufbruchs der Menschen im 20. Jahrhundert ging es um die Möglichkeit, jederzeit überall sein zu können. Mobilität stand für ein Mehr an Optionen. In Zeiten der Globalisierung beginnt diese Symbolhaftigkeit zu verblassen. In Zeiten rasch wachsender beruflicher Mobilitätsanforderungen bei nur langsam steigender Mobilitätsbereitschaft steht Mobilität zunehmend für den Zwang jederzeit und überall verfügbar sein zu müssen. Mobil sein heißt in der Moderne eben nicht nur sich bewegen, es bedeutet auch bewegt zu werden. Mobilität hat damit einen ambivalenten Charakter entfaltet: Sie erweitert die individuellen Handlungsräume und Bewegungsmöglichkeiten, während gleichzeitig die sozialen Erwartungen zunehmen, diese Möglichkeiten auch tatsächlich zu nutzen.

Die Mobilitätsbereitschaft wird in dieser Situation zu einem wichtigen Personenmerkmal und zu einer sozialen Fähigkeit. Für jene, die aus individuellen, fami-

liären oder anderen Gründen nicht im erwarteten Ausmaß mobil werden können oder wollen, erhöht sich das Risiko sozialer Benachteiligungen.

In der Vergangenheit war die Welt hauptsächlich um Sesshaftigkeit geordnet, in Zeiten der Globalisierung ist sie mehr um Mobilität organisiert. Gerade zirkuläre Mobilitätsformen verweisen jedoch darauf, dass sich auch und gerade in Zeiten erhöhter Mobilität die Bedeutung eines Ortsbezugs für große Teile der Bevölkerung nicht auflöst. Mobilität und Sesshaftigkeit gehen neue Verbindungen ein, die der technologische Fortschritt in Verkehr und Kommunikation erst ermöglicht. Auch intensive residenzielle Mobilität, etwa in Form langer Umzugsbiografien, wie man sie bei Berufssoldaten oder Angehörigen des Diplomatischen Dienstes verbreitet antrifft, ist nicht zwangsläufig ohne eine Art von Ortsbezug. Dieser besteht häufig in Form der mitziehenden Familie, die sich, um ein Bild von Ulrich Beck zu zitieren, wie ein Schiff im Meer bewegt (Beck 2004). Die Umgebung ändert sich, die angelaufenen Häfen ebenfalls, aber das Leben an Bord ist relativ stabil und verleiht ein ausreichendes Maß an Orientierung und Integration.

Richard Sennett (2000) kommt in seinen Studien über die Konsequenzen erhöhter Mobilität zu dem Schluss, dass mobile Menschen nur kurzfristig zu den Gewinnern gehören. Er beschreibt die Umstände hoch mobiler Menschen als "drift", als zielloses Herumtreiben mit zahlreichen nachteiligen Folgen in sozialer, kultureller, psychischer und physischer Hinsicht. Die Organisation des Lebens kann dem Tempo des Wechsels häufig nicht mehr folgen. Steigende Intensität und beschleunigter Rhythmus des Berufslebens belasten das mobile Subjekt, seinen Partner und die Kinder.

Für eine wachsende Zahl von Männern und Frauen ist es eine schwer zu lösende Gestaltungsaufgabe, berufliche Mobilität mit individuellen Bedürfnissen nach Stabilität, Nähe und Intimität zu verbinden. Viele mobile Paare leiden unter dem Problem, einen gemeinsamen Lebensmittelpunkt zu schaffen. Dieser Mittelpunkt war in der Vergangenheit ganz selbstverständlich die Familie. Die räumliche und zeitliche Gemeinsamkeit waren für die Familie konstitutiv. Heute ist Familie vielfach durch das Auseinanderbrechen der Lebenssphären ihrer Mitglieder gekennzeichnet. Zu schaffen, was einst normal war, ist heute eine oftmals kaum zu lösende Aufgabe. Um gemeinsam Zeit zu verbringen sind aufwändige Arrangements erforderlich, in denen das Privatleben an die beruflichen Belange angepasst werden muss. Wo dies nicht gelingt, bleibt nur die ungewollte Alternative Beruf oder Familie.

Menschen streben nach einem ausgewogenen Verhältnis von Wandel und Verlässlichkeit. Wo Immobilität verordnet ist, wie einst in der DDR, wirkt sie lähmend. Wo aber Mobilität obligatorisch ist und die Möglichkeiten fehlen, Beständigkeit herzustellen, entsteht Desorientierung. Als Grundfigur der Moderne wird sich der am Arbeitsmarkt frei verfügbare Single nicht durchsetzen. Die weitaus meisten Menschen wollen in partnerschaftlichen Lebensformen leben und nicht allein. Eine funktionierende Partnerschaft und ein erfülltes Familienleben sind die wichtigsten Grundlagen für ein glückliches Leben. Die Lebenszufriedenheit, das zeigen alle einschlägigen sozialwissenschaftlichen Studien, wird primär durch die Zufriedenheit in und mit Partnerschaft und Familie bestimmt und nicht durch Berufserfolg.

Ob es sich, wie der Zukunftsforscher Matthias Horx (1999) vermutet, bei den erhöhten Mobilitätsanforderungen nur um eine „kulturhistorische Zwischenphase“ handelt und die zukünftige Entwicklung in Richtung einer authentischen und ausbalancierten Integration von Leben und Arbeiten geht, ist noch nicht abzusehen. Gegenwärtig ist die Forderung der Wirtschaft nach mobilen, komplett verfügbaren Menschen hoch und die hohe Mobilitätsdynamik bleibt nicht ohne soziale Folgen für die Beschäftigten und für ihre Familien. Es entstehen neue Gestaltungsmodi der Regelung von Nähe und Distanz, von An- und Abwesenheit. Das betrifft die beruflichen Kontakte ebenso wie Partnerschaft, Familie und Elternschaft.

Für die nahe Zukunft stellt sich gerade für die Unternehmen die Aufgabe, wieder zu einer ganzheitlichen Betrachtung des Menschen zurückzukehren. Die Zukunft der Arbeit liegt nicht darin, den Menschen immer mehr zuzumuten und sie mit ihren familiären Belangen allein zu lassen, sie wird vielmehr darin liegen, den Einzelnen nicht nur als Funktionsträger im Betrieb, sondern als Person mit Verantwortung für eine Familie und die eigene seelische Gesundheit zu respektieren. Eine in dieser Richtung betriebene Personalpolitik der Unternehmen wäre ein wichtiger Beitrag zu einer aktiven Bevölkerungspolitik, die in Zeiten schrumpfender Bevölkerung und leerer Sozialkassen von vielen Seiten so dringend eingefordert wird.

## Literatur

- Beck, U. (2004): Vortrag im Rahmen des Workshops Mobility and the Cosmopolitan Perspective, SFB Reflexive Moderne, Cosmopolitanities Network Meeting, München 29.-30.1.2004.
- Bonß, W./Kesselring, S. (2001): Mobilität am Übergang von der Ersten zur Zweiten Moderne. In: Ulrich Beck & Wolfgang Bonß (Hrsg.): Die Modernisierung der Moderne. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 177-190.
- Brixy, U./Christensen, B. (2002): Wie viel würden Arbeitslose für einen Arbeitsplatz in Kauf nehmen? IAB Kurzbericht Nr. 25 vom 6.12.2002.
- Horx, M. (1999): Die acht Sphären der Zukunft. Signum Verlag: Wien.
- Kesselring, S. (2003): Eine Frage der Logistik. Karrieren im Spannungsfeld von Mobilität und Flexibilität. In: Ronald Hitzler & Michaela Pfadenhauer (Hrsg.): Karrierepolitik. Opladen: Leske+Budrich, S. 327-342.
- Sennett, R. (2000): Der flexible Mensch. Frankfurt am Main: Büchergilde Gutenberg.
- Schneider, Norbert F./Limmer, R./Ruckdeschel, K. (2002): Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft. Frankfurt am Main: Campus.
- Voß, G. G. (1994): Das Ende der „Teilung von Arbeit und Leben?“ In: Niels Beckenbach & Werner van Treeck (Hrsg.): Umbrüche gesellschaftlicher Arbeit. Sonderheft 9 der Sozialen Welt. Göttingen, S. 269-294.
- Voß, G. G./Pongratz, H. J. (1998): Der Arbeitskraftunternehmer. Eine neue Grundform der Ware Arbeitskraft? In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Jg. 50, Heft 1, 1998, S. 131-158.

Eingereicht am: 25.01.2005

Akzeptiert am: 09.09.2005

**Anschrift des Autors:**

Norbert F. Schneider  
Institut für Soziologie  
Johannes Gutenberg-Universität  
D- 55099 Mainz

Email: [norbert.schneider@uni-mainz.de](mailto:norbert.schneider@uni-mainz.de)