

Jana Frank

**Mobilität plus eins. Eine
sekundärforschende Betrachtung
arbeitsbedingten Reisens unter der
Prämisse virtueller Mobilität**

Diplomarbeit

BEI GRIN MACHT SICH IHR WISSEN BEZAHLT



- Wir veröffentlichen Ihre Hausarbeit, Bachelor- und Masterarbeit
- Ihr eigenes eBook und Buch - weltweit in allen wichtigen Shops
- Verdienen Sie an jedem Verkauf

Jetzt bei www.GRIN.com hochladen
und kostenlos publizieren



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlanges. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Impressum:

Copyright © 2014 GRIN Verlag
ISBN: 9783656678946

Dieses Buch bei GRIN:

<https://www.grin.com/document/275595>

Jana Frank

Mobilität plus eins. Eine sekundärforschende Betrachtung arbeitsbedingten Reisens unter der Prämisse virtueller Mobilität

GRIN - Your knowledge has value

Der GRIN Verlag publiziert seit 1998 wissenschaftliche Arbeiten von Studenten, Hochschullehrern und anderen Akademikern als eBook und gedrucktes Buch. Die Verlagswebsite www.grin.com ist die ideale Plattform zur Veröffentlichung von Hausarbeiten, Abschlussarbeiten, wissenschaftlichen Aufsätzen, Dissertationen und Fachbüchern.

Besuchen Sie uns im Internet:

<http://www.grin.com/>

<http://www.facebook.com/grincom>

http://www.twitter.com/grin_com

TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Fakultät VI – Institut für Soziologie

Diplomstudiengang Soziologie technikwissenschaftlicher Richtung



DIPLOMARBEIT

„Mobilität plus eins“

Eine sekundärforschende Betrachtung arbeitsbedingten Reisens unter der
Prämisse virtueller Mobilität

Wissenschaftliche Abschlussarbeit zur Erlangung des akademischen Grades

„Diplom-Soziologin technikwissenschaftlicher Richtung“

Autorin: Jana Frank

Datum: Berlin, 14. Februar 2014

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1. Formen der Mobilität als neue Stressoren moderner Gesellschaften	3
1.1.1. Belastungen durch Pendeln.....	3
1.1.2. Belastungen durch ständige Erreichbarkeit	4
1.2. Erkenntnisinteresse und Aufgabenstellung der Arbeit	5
1.3. Aufbau der Arbeit	6
2. Grundbegriffe und theoretische Grundlage	7
2.1. Arbeitsbedingtes Reisen	7
2.2. Pendler	8
2.3. Mobilität	8
2.3.1. Soziale Mobilität	9
2.3.2. Räumliche Mobilität	9
2.3.3. Informationelle Mobilität	10
2.4. Informations- und Kommunikationstechnik	11
3. Entwicklungslinien und Forschungsstand	11
3.1. Mobilität und Moderne – eine mannigfaltige Wahlverwandtschaft	11
3.1.1. Moderne – eine Verortung.....	12
3.1.2. Die integrative Bedeutung physischer Beweglichkeit	18
3.1.3. Moderne und virtuelle Mobilität – Relevanz soziotechnischer Systeme	20
3.1.4. Im Wechselspiel von Differenzierung und Integration.....	23
3.2. Informations- und Kommunikationstechnik	25
3.2.1. Technikgenese als Triade.....	26
3.2.2. Technik als Ausdruck gesellschaftlicher Verhältnisse	27
3.3. Fallbeispiel Deutschland (Kennzahlen).....	33
3.3.1. Berufsbedingte Mobilität in Deutschland	34
3.3.2. Einsatz und Verbreitung von Informations- und Kommunikationstechnik.....	37
4. Konstruktion der Analyseebenen zur Betrachtung der Wirkung virtueller Mobilität	40
4.1. Vom Transitraum zum Raum der Optionsvielfalt.....	42
4.1.1. Aneignung mittels Technik - Das mobile Büro	45
4.1.2. Öffentlichkeit und Privatheit	47
4.2. Wandel der Arbeit: Informatisierung - Subjektivierung - Entgrenzung	50
4.2.1. Entgrenzung durch Technik.....	51

4.2.2. Subjektivierung.....	53
4.3. Zeit unter dem Aspekt der Fragmentierung durch Möglichkeiten - Beschleunigung	55
4.3.1. Zeitmuster unter dem Raster der Handlungsvielfalt.....	58
4.3.2. Technik als Vernichter von Zeit	59
5. Reflexion der Studienergebnisse unter Verwendung der Analyseebenen	60
5.1. Vom Transitraum zum Raum der Optionsvielfalt.....	62
5.1.1. Das mobile Büro – Arbeitsraum und Arbeitsatmosphäre	63
5.1.2. Öffentlichkeit und Privatheit	64
5.2. Wandel der Arbeit: Informatisierung - Entgrenzung – Subjektivierung.....	68
5.2.1. Entgrenzung und Begrenzung	69
5.2.2. Der Arbeitskraftunternehmer	71
5.3. Zeit unter dem Aspekt der Fragmentierung durch Möglichkeiten - Beschleunigung	75
5.3.1. Individualisierte Zeit	75
5.3.2. Beschleunigung der Zeit	77
6. Schlussfolgerungen und sich ableitende Hypothesen.....	79
6.1. Zusammenfassung und Rekursion auf die Forschungshypothese	79
6.2. Ausblick für zukünftige Forschungsfragen	80
Abbildungsverzeichnis.....	82
Literaturverzeichnis.....	83

1. Einleitung

Das Thema Mobilität hat in den letzten Jahren große Aufmerksamkeit erfahren. Autoren wie Zygmunt Baumann (2003) oder John Urry (2000) verweisen auf den stetigen Bedeutungszuwachs, die dem Phänomen der räumlichen Mobilität in heutigen Gesellschaften zukommt. Dabei ist räumliche Mobilität ihrerseits eine Thematik, die erst mit einsetzender Industrialisierung an Signifikanz für die gesellschaftliche Entwicklung gewinnt. Bereits Klassiker der Soziologie wie Marx, Weber und Durkheim verweisen, wenn auch nicht ausdrücklich, auf grundlegende Prozesse der Modernisierung wie Differenzierung, Rationalisierung und Individualisierung, die erst durch Mobilisierung ermöglicht werden. Vor allem Georg Simmel zeichnet in seinen Überlegungen zur Moderne die Gesellschaft unter Einfluss geografischer Beweglichkeit neu. In dieser ist das moderne Individuum geprägt durch Loslösung von ständischen Restriktionen und erweiterte Bewegungsspielräume in sich überschneidenden, sozialen Kreisen. Durch die Wechselwirkungen mit Anderen und darüber mittels wechselseitiger Prozesse mit Gruppen, die ihrerseits aufeinander referenzieren, gestaltet und formt sich Gesellschaft. Was Simmel hierbei als Individualisierung auffasst, verweist bereits damals schon auf die kollektive Bedeutung der räumlichen Mobilität im Rahmen der Vergesellschaftung. Schon zu dieser Epoche stellen sich genannte Autoren die Frage, wie Integration von Individuen in einer sich immer weiter ausdifferenzierenden Gesellschaft möglich ist und versuchen, durch unterschiedliche Herangehensweisen sowie Blickwinkel mögliche Antworten zu finden. Dieser Diskurs wird in den letzten Jahren wieder verstärkt im Angesicht der Globalisierungsdebatte geführt. Räumliche Mobilität als neuer integrativer Moment gewährleistet die Anschlussfähigkeit an das soziale Gefüge, das im Zuge sich ausweitender geografischer Bezugspunkte soziale Inklusion und Verwertung von individuellen Chancen der Selbstentfaltung bedeutet. Hierin erfährt räumliche Mobilität zugleich einen signifikanten Umwertungsprozess, der sich, gegenüber dem vormodernen Ideal einer residenziellen Verortung, in dem überaus positiven Leitbild von Mobilität als Freiheit, Erweiterung des Erfahrungshorizonts und Partizipation vermittelt. Das Wechselspiel von Mobilität und Differenzierung, das Stefan Rammler (2001) beschreibt, erschließt sich im Kontext der Erwerbswelt als Ausweitung beruflicher Arbeitsformen, die in der heutigen Gesellschaft vor allem durch eine ausgedehnte räumliche Verteilung gekennzeichnet sind. Dabei entstehen Berufsformen, die über ihren geografischen Bezug beschrieben werden können. So gelten Pendler (dabei Fern- und Wochenendpendler), Vari-Mobile (Geschäftsreisende, Beschäftigte mit häufig wechselnden Arbeitsorten), Saisonarbeiter oder mobile Berufe, die sich durch hohen mobilen Aufwand (Fernfahrer oder Wartungstechniker) auszeichnen, als Klassifikationen, die anhand räumlicher Distanzen verortet werden (vgl. Paridon 2012, S. 80). Auch wenn durch Verbesserung von Infrastruktur und Weiterentwicklung von Transportmitteln Distanzen in immer kürzeren Zeitspannen überwunden werden können und infolgedessen räumliche Mobilität

zum gesellschaftlichen Alltag gehört, so hat diese geografische Ausweitung dennoch ihre klaren Beschränkungen in der Dimension der Zeit, aber auch unter Berücksichtigung der Folgeschäden wie Schadstoffbelastung, Ressourcenverknappung und Umweltverschmutzung, die durch Verkehr als aggregierte Form der Mobilität entstehen. In dieser Hinsicht verstehen beispielsweise Kesselring und Bonß (2001) die Emergenz und Diffusion neuer Informations- und Kommunikationstechnik als ein Anzeichen für alternative Anschlussmöglichkeiten sozialen Austauschs und hierüber als einen Motor der Vergesellschaftung, derer es keinerlei körperlicher Bewegung bedarf. Dies spiegelt sich als Bruch mit der Moderne im Kontext der Überlegungen von Giddens, Lash und Beck wieder, die die Modernisierung der Moderne anrufen, da altbewährte moderne Konzepte wie Technisierung und Verwissenschaftlichung keine Lösungen mehr für die selbstinduzierten aber zugleich unintendierten Folgen mehr bieten. Informations- und Kommunikationstechnologien auf Grundlage von elektronischen Netzwerken sind in der gegenwärtigen Zeit bereits im Alltag angekommen. Tragbare technische Artefakte wie Smartphones, Laptops, Netbooks, Tablet-PCs, PDAs sind heutzutage in unterschiedlicher zahlenmäßiger Ausprägung ständige Begleiter und beeinflussen Kommunikationsprozesse nachhaltig. Ihre Diffusion in alle gesellschaftlichen Bereiche, wie Castells es bereits Anfang des 21. Jahrhunderts vorzeichnet, schlägt sich auch und vor allem in der Berufswelt nieder. So geben fast 80% der Befragten innerhalb einer Studie des Bundesverbandes Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e.V. (BITKOM, 2013) an, bei ihrer Arbeit auf Computer oder Mobiltelefone angewiesen zu sein. Sie ermöglichen zeitlich simultanen und entlokalisierten Austausch von Wissen auf globaler Ebene und transportieren hiernach den Bedarf an Kommunikation, der durch räumliche Mobilität in diesem Umfang nicht mehr gewährleistet werden kann. Im Zuge dieser Entwicklung emergiert eine neue Form der Mobilität, die als virtuell oder informationell beschrieben wird (Zierer und Zierer 2010). Aber auch wenn heutzutage Mobilität in der jeweiligen Ausprägung als neue Mechanismen der sozialen Integration begriffen wird, so zeigen sich in den letzten Jahren Ambivalenzen auf, die vor allem im Zusammenhang mit der Arbeitswelt immer deutlicher in den gesellschaftlichen Vordergrund treten. So werden Belastungsphänomene öffentlich thematisiert, die in der Beschleunigung des sozialen Lebens einerseits durch unmittelbare, technologisch vermittelte Kommunikation und die Forderung ständiger virtueller Präsenz, andererseits durch extensive räumliche Bewegung begründet liegen. Dies ist die Ausgangslage für die vorliegende Arbeit, die nach verändertem Reiseverhalten von Pendlern unter Berücksichtigung von Informations- und Kommunikationstechnik fragt. Bevor das hiesige Anliegen der Betrachtung eine nähere Erläuterung erfährt, wird den negativen Zuschreibungen räumlicher und virtueller Mobilität nachgegangen. Im Anschluss daran wird die Forschungsfrage spezifiziert und ein Überblick über die Arbeit verschafft.