



MOBILITÄT?!

Text: Gunnar Geyer und Thomas Straubhaar

Im letzten Jahrzehnt hat die räumliche Mobilität stark zugenommen. Gleichzeitig ist auch berufliche Mobilität immer stärker gefordert. Technologischer und gesellschaftlicher Fortschritt haben beide Formen der Mobilität verändert. Wie hängen die verschiedenen Ausprägungen von Mobilität zusammen und welche Veränderungen sind zu erwarten?

VON DER SCHOLLE INS AUSLAND, VOM ANGESTELLTEN ZUM UNTERNEHMER

Mobilität – kaum ein anderes Thema hat die Lebenswirklichkeit in den letzten Dekaden stärker verändert. War die Masse der Menschheit über Jahrhunderte an die Scholle gebunden und hatte weder Zeit noch Geld, um weite Distanzen zu überwinden, gehören heute Fernreisen zum Alltag – beruflich und privat. Häufiger als früher ziehen Familien auch mit Sack und Pack von einem Ort zum nächsten, zunehmend auch über Landesgrenzen hinweg und manchmal sogar von Kontinent zu Kontinent. Billige Transportmittel erlauben es immer mehr Menschen aus immer fernerer Welten, nach Europa und damit auch nach Deutschland zu kommen. Sie erleichtern es zudem, Deutschland zu verlassen, für kürzere oder längere Zeit, aber eben auch für immer.

Aber nicht nur die räumliche Mobilität hat dramatisch zugenommen. Auch berufliche und soziale Mobilität sind stärker geworden. Der rasche Strukturwandel verlangt nach einer stetigen Anpassung. Arbeitsort, Arbeitsplatz und als Folge davon auch Wohnort oder Lebensmittelpunkt müssen im Laufe der Zeit mehrfach verlegt, gewechselt, gesucht und gefunden werden. „Bereitschaft zum Wandel“, „Flexibilität und Mobilität“, „Offenheit Neuem und Neuen gegenüber“, „Risikofreude und -bereitschaft“ sind Schlüsselfaktoren zum Erfolg. Sie sind Voraussetzung, um in der Arbeits- und Berufswelt des 21. Jahrhunderts bestehen zu können. Sie sind aber auch erforderlich, um den gesellschaftlichen Wandel zu bewältigen.

STAU UND STATUS – DIE DIMENSIONEN DER MOBILITÄT

Je nach Forschungsdisziplin weckt(e) der Begriff „Mobilität“ unterschiedliche Assoziationen. So fokussieren Verkehrswissenschaftler(innen), Volks- und Betriebswirte sowie Volks- und Betriebswirtinnen, Stadtplaner(innen), aber auch Ingenieure und Ingenieurinnen ihre Analysen auf die **räumliche Mobilität** im Sinne von Verkehr und Transport, seinen Voraussetzungen und Auswirkungen. Dabei müssen Nachhaltigkeitsaspekte wie die Konsequenzen für Klima und Umwelt genauso bedacht werden wie die Inputseite: Welche Energieträger werden in den nächsten Jahrzehnten mobil machen – Strom, Wasserstoff, Erd- oder Biogas oder auf Erdöl basierende Antriebsstoffe? Wird angesichts moderner Informations- und Kommunikationstechnologien die räumliche Mobilität überhaupt noch so bedeutsam sein wie heute? Lassen moderne Datenerfassung und neue Kommunikationstechnologien Mobilität effizienter oder gar überflüssig werden? Metro-

polen und ihre Infrastruktur bis hin zu den Gewerbe- und Wohnimmobilien müssen in der Planung den Trends der Mobilität Rechnung tragen. Regionalökonomische Entscheidungen, wie Standort-, Struktur- und Verkehrspolitik, beziehen Analysen über das Pendlerverhalten und die Erreichbarkeit von Regionen ein.

MIGRATION: EINE SELBSTVERSTÄNDLICHKEIT FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE

Forscher(innen) aus verschiedensten Disziplinen – auch der Wirtschaftswissenschaften – untersuchen räumliche Mobilität im Sinne von Migration: Zum einen die ökonomisch motivierte Migration, die nicht mehr nur die (temporäre) Wanderung von geringer qualifizierten Arbeitskräften aus weniger in höher entwickelte Volkswirtschaften einschließt. Viel spannender, weil in der Wertschöpfung mit weit größeren Auswirkungen verbunden, ist die berufliche räumliche Mobilität der High Potentials: Egal ob jung nach der Ausbildung oder in fortgeschrittenem Alter als gestandene Führungskraft beziehungsweise Wissenschaftler(in). Migration erfolgt nicht mehr nur aus den Entwicklungs- und Schwellenländern in die Industriestaaten mit entsprechendem Brain drain. Auch zwischen entwickelten Regionen ziehen hoch qualifizierte Arbeitskräfte von einem Land zum anderen, oder sie wandern zurück in die Gegenden, in denen ihre familiären Wurzeln liegen. Auch der Wechsel von Josep Guardiola von Barcelona nach München ist Migration. Zum anderen darf die humanitäre räumliche Mobilität als Untersuchungsgegenstand nicht ausgeklammert werden. Der „Ansturm“ auf die Außengrenzen der Europäischen Union zeigt dies in dramatischer Weise beinahe täglich. ►

KREATIV, MOBIL, BEFRISTET: ARBEITSWELTEN IM 21. JAHRHUNDERT

In den Sozialwissenschaften steht die **soziale Mobilität** im Vordergrund der Analyse. Im Zusammenhang mit gesellschaftlicher und sozialer Mobilität werden die folgenden Fragen untersucht: Wie wirken die Rahmenbedingungen des Arbeitsmarktes, der Bildungs- und Familienpolitik sowie der Sozialpolitik auf die Möglichkeiten der Menschen, einen bestimmten beruflichen und – damit meist verbunden – gesellschaftlichen Status zu erreichen? Welche Pfadabhängigkeiten ergeben sich aus dem familiären Umfeld und können diese durchbrochen werden? Zunehmend wichtig werden in der Forschung zur sozialen Mobilität die Veränderungen in der Berufs- und Arbeitswelt. Der Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungs-, Wissens- und Kreativgesellschaft, von der unbefristeten Anstellung bei einem Arbeitgeber zu befristeten Arbeitsverträgen in unterschiedlichen Unternehmen und Branchen und an verschiedenen Orten oder zur Tätigkeit als Freiberufler und Selbständiger: Dies alles erfordert und kreiert gleichzeitig eine neue berufliche soziale Mobilität – verbunden mit der Notwendigkeit lebenslangen Lernens, begleitet durch das Aufbrechen klassischer Rollen auf dem Arbeitsmarkt („Tarifparteien“?) und in der Familie („Moderne Väter“) sowie neuen Anforderungen an moderne Arbeitgeber.

FACEBOOK® MACHT MOBIL, BEI ARBEIT, SPORT UND SPIEL

Die verschiedenen Dimensionen der Mobilität beeinflussen sich untereinander. Die Zunahme der physischen Mobilität durch effizientere und schnellere Verkehrsträger (zum Beispiel Billigflieger, Containerschiffe) erleichtert das berufliche und private Reisen. Der technologische Fortschritt beschleunigt und verbilligt die globalen Warenströme mit entsprechenden Auswirkungen auf die internationale Arbeitsteilung. Die Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien (zum Beispiel Internet, Social Media, Big Data inkl. Data-Mining, E-Learning) macht die Welt zum „Global Village“ mit nahezu unbeschränkten Möglichkeiten zur interaktiven Kommunikation. In vielen Fällen bedeuten die neuen

Kommunikationstechnologien überhaupt erst den Zugang zu Informationen und damit eine Verbesserung der sozialen Mobilität. Mit anderen Worten: Die Transaktionskosten für räumliche, berufliche und soziale Mobilität sind enorm gesunken, während der wirtschaftlich mögliche Mehrwert, sowohl auf der individuellen Mikroebene als auch auf der volkswirtschaftlichen Makroebene, gestiegen ist.

„MODERNE MOBILITÄT“ – KURZFRISTIGER HYPE ODER NACHHALTIGER TREND?

Der Begriff „**Moderne Mobilität**“ verbindet soziale Netzwerke und (klassische) Mobilität in allen Ausprägungen und die dahinterstehenden Technologien – wie zuvor beschrieben. Aber kritische Fragen seien gestattet: Wie sind die noch vieler Analysen harrenden Trends beim Thema „Moderne Mobilität“ zu bewerten? Handelt es sich um einen kurzfristigen Hype, der ebenso schnell geht, wie er gekommen ist? Nur Modeerscheinung statt nachhaltiger gesellschaftlicher Trend? Stecken reale Wachstumspotenziale mit entsprechend positiven Effekten auf den Wohlstand von Menschen und Volkswirtschaften dahinter? Inwieweit werden die Qualität des Humankapitals und die Effizienz des Wirtschaftens durch den forcierten und erleichterten Zugang von Menschen zu Informationen und durch gesunkene Transportkosten erhöht? Sind nur positive Aspekte zu vermelden? Oder reduzieren Folgewirkungen „Moderner Mobilität“, wie Big Data statt Datenschutz oder virtuelle statt reale Bindungen, die Chancen der „Modernen Mobilität“ wieder?

Es wird in vielen Bereichen neue Entwicklungen, Erkenntnisse und Wandlungsprozesse geben, die ein Umdenken erfordern und neue Trends setzen. Denken wir nur an das Auto – einst Symbol für Status und individuelle Freiheit wird es heute von vielen Stadtbewohnern als freiheitseinschränkende Belastung wahrgenommen. Nicht der Besitz eines Autos, sondern (kollektives!) Carsharing ist für viele zum Ausdruck individueller Freiheit geworden.

„BOWLING ALONE“¹ ODER BOWLING ONLINE?

Im Hinblick auf die klassischen Bedeutungen von Mobilität (räumlich, sozial, beruflich) von Personen und den weltweiten Austausch und Transport von Waren sind wir optimistisch, dass einerseits technologische Entwicklungen im Bereich Verkehr, Logistik, Antriebe, Energie, Infrastruktur und Umwelttechnologien etc. weiter dazu beitragen werden, dass Mobilität möglich und erschwinglich bleibt. Selbst wenn beispielsweise höhere Energiepreise zu steigenden Transportkosten und einer Rückverlagerung von Produktion in die Nähe des Verkaufsortes führen sollten, würde dieser Strukturwandel zur Folge haben, dass die reale Kaufkraft durch neu entstehende Einkommen gehalten werden kann.

Andererseits dürfte es der Gesellschaft gelingen, die Herausforderungen räumlicher, sozialer und beruflicher Mobilität zu bewältigen. Die Integration von ausländischen Fachkräften wird weniger problematisch, weil globale Mobilität der Normalfall werden wird. E-Learning und lebenslanges Lernen werden zum Aufbrechen der Pfadabhängigkeiten im Bereich Bildung beitragen. Arbeitnehmer, insbesondere jene mit Familien, werden sich gegenüber ihren Arbeitgebern – oder Kunden! – trotz Homeoffice und reduzierter Präsenz behaupten können, da zumindest in den westlichen Gesellschaften der demografische Wandel sie begehrt machen wird.

„SOZIALE“ NETZWERKE KILLEN SOZIALKAPITAL

Wenn auch alle oben genannten Aspekte dafür sprechen, dass „Moderne Mobilität“ Wachstumspotenziale in sich birgt, sind wir dennoch skeptisch, dass sich alles in allem ein gesamtwirtschaftlicher Gewinn ergeben wird, wenn wir im Hinblick auf unser weiter gefasstes Verständnis von Mobilität das (hoch qualifizierte) Humankapital in die Betrachtung mit einbeziehen.

Wir haben bereits 2005, also vor dem Durchstarten sozialer Netzwerke, darauf hingewiesen, dass die globalisierungsbedingte Mobilität die Bildung von Sozialkapital verhindern und Wachstum beschränken kann. Als notwendige Gegenmaßnahme haben wir die Förderung gesellschaftlich loyalen Verhaltens in Form von Investitionen in das Sozialkapital angeregt.²

Sozialkapital ist jedoch definitionsgemäß standortgebunden.³ Können also mit den neuen Technologien und Kommunikationswegen wie Facebook und Co. überhaupt gesellschaftlich loyales Verhalten gefördert und neues Sozialkapital geschaffen werden? Wie viel wert sind 500 „Freunde“ in aller Welt? Oder führen die mit sozialen Netzwerken und modernen Kommunikationsformen einhergehenden Chancen der Informationsbeschaffung und der daraus folgenden Risiken eines Missbrauchs persönlicher Daten eher zu gesteigertem Misstrauen und damit zu noch weniger Sozialkapital?

Diese Frage des Sozialkapitals können wir derzeit genauso wenig beantworten wie die Frage, ob die „Moderne Mobilität“ in der Summe Wachstumspotenziale in sich birgt oder ob es sich bei ihr um ein Nullsummenspiel handelt. Festzuhalten bleibt, dass die Analyse von „Mobilität“ viele neue und spannende Einsichten in die Welt bietet, in der wir morgen leben (wollen?).

1) Vgl. Putnam, Robert D. (2000): *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. New York, NY: Simon & Schuster.

2) Vgl. Geyer, Gunnar; Straubhaar, Thomas (2005): *Welten des Kapitalismus II: Globalisierung und Loyalität: Wer sind „Wir“?* Hamburg (HWWI Update 04). Online verfügbar unter http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI_Update_04_Beilage.pdf, zuletzt geprüft am 23.03.2014.

3) Vgl. Geyer, Gunnar; Straubhaar, Thomas (2005): *Globalisierung und Loyalität. Wer sind „Wir“?* In: Max Miller (Hrsg.): *Welten des Kapitalismus: Institutionelle Alternativen in der globalisierten Ökonomie*. Frankfurt/Main [u.a.]: Campus Verlag, S. 323-355.