

4 Mobilität erfassen: Auswertung der Umfrage 2011

4 Capturing mobility: results from the 2011 survey

Janka Linke

Abstract

Part 4 presents results of the 2011 survey conducted among the subprojects of the Collaborative Research Centre. The responses were originally supposed to deliver crucial input for the working group's further approach towards 'mobility'. However, admitting the limited significance of the survey results, the working group started to draw on the ultimate strength of the entire Research Centre: the great number of individual case studies on mobile (nomadic) communities. Hence, part 4.1 deals with a historical case study on the temporal migration of the actually sedentary Germanic tribes (375-568) during their encroachment into the Roman Empire. The author Thomas Brüggemann points to the multiple causes of Germanic mobility and describes how the Germanic peoples adapted to the mobile way of life by employing specific nomadic techniques and practices. In contrast, the empirical case study (4.2) on the caterpillar fungus economy in eastern Tibetan areas (Qinghai Province, China) by Janka Linke seeks to combine the concepts of 'social' and 'spatial' mobility by linking specific notions of markets and resources. The contrasting case studies allow insights into the different methodological and conceptual approaches of empirical and historical research respectively.

Keywords

Mobilitätsformen – Mobilitätswandel – Mobilitätsdefinition – empirische Datenerhebung – Umfrage

Der Begriff Mobilität, so zeigte die Erfahrung der interdisziplinären AG-Gruppe, ist schwer zu fassen. Wie löst man sich von der Vorstellung, dass es sich bei Mobilität lediglich um eine räumliche Bewegung von Punkt A nach Punkt B handelt (vgl. Adey 2010)? Trotz einer großen Zahl von wissenschaftlichen Arbeiten aus verschiedenen Disziplinen zu dem Thema „(...) the conceptual insights on mobility remain vague, as the term is predominantly used descriptively, and is restricted largely to spatial mobility“ (Gertel und Breuer (Hrsg.) 2007: 14). Ausgehend von den bis zum Zeitpunkt der Antragstellung für die letzte SFB-Phase (2008-2012) als eher oberflächlichen bis marginal existenten empfindenen konzeptionellen Einsichten in Mobilitätsphänomene, hatte sich die AG – auf Basis des SFB-Antragstextes – das Ziel gestellt, 1.) Vorstellungen räumlich/ nomadischer und sozialer Mobilität konzeptionell zu verbinden sowie 2.) eine möglichst allgemein-gültige Definition des Gegenstandes zu generieren.

Um dabei im Rahmen des SFB verallgemeinernde Aussagen treffen zu können, wurde recht früh im Arbeitsverlauf der AG beschlossen, mithilfe einer Umfrage Datenmaterial aus den einzelnen SFB-Teilprojekten zu akquirieren. Hierzu wurde erstmals 2009 ein Fragebogen mit fünf offenen Fragekomplexen entworfen, der SFB-intern per E-Mail zirkuliert wurde. Die Fragebögen wurden von neun der insgesamt 16 SFB-Projekte beantwortet und zurückgesandt. Diese Art des methodischen Vorgehens erwies sich mit Blick auf das Arbeitspensum und der

fluktuativen Anwesenheit der SFB-Mitarbeiter (aufgrund von Feldaufenthalten beispielsweise) am pragmatischsten.

Zusammenfassend zur Umfrage von 2009 ist jedoch zu konstatieren, dass die Bemühungen der AG zum damaligen Zeitpunkt, konzeptionelle und definitorische Fortschritte zu erzielen, sich in den Antworten widerspiegelten: Sie blieben auf weitgehend abstraktem Niveau, boten kaum Überschneidungspunkte oder gemeinsame Ansätze und lieferten der AG demzufolge nicht den entscheidenden Durchbruch. Erwartungen an die Ergebnisse der Umfrage wurden insofern erfüllt, als dass sich die AG-Mitglieder einen Überblick darüber verschaffen konnten, inwieweit Mobilität in den kooperierenden Projekten konzeptionell eine Rolle spielte: Sieben Bearbeiter hatten eine bestimmte theoretische Sichtweise auf Mobilität und konnten entsprechende Referenzen angeben. Auch wurde der Gedanke aufgenommen, die Prozesshaftigkeit von Mobilität als festen Bestandteil in die Betrachtung einzubeziehen: „Unterschiedliche Formen von Mobilität unterliegen ständiger Veränderung in Abhängigkeit von diversen Faktoren und differenzieren sich zunehmend aus. Dabei bieten sich einerseits immer wieder neue Möglichkeiten, andererseits werden Mobilitäten eingeschränkt und verhindert.“ (Umfrage 2009: Antwort Teilprojekt A4) Ebenso zeichnete sich hier ab, dass die Vielfalt der Mobilitätsformen und Betrachtungsweisen es verlangen würde, Analysen von Mobilitätsphänomenen in einen entsprechenden empirischen Rahmen zu betten.

Entscheidender Schritt in der AG-Arbeit war im Folgenden die Herausarbeitung einer AG-internen Definition von Mobilität als Kompromiss und Basis für die weitere interdisziplinäre Zusammenarbeit:

„Mobilität‘ ist ein Mittel [sic!] um Ressourcen zu sichern, die zur Erfüllung von menschlichen Bedürfnissen notwendig sind. Im Unterschied zu anderen Strategien muss physisch Raum überwunden werden. Die Bewegung von Gütern und Information wird hier als unterstützende Strategie gesehen, die manchmal parallel oder auch als Ersatz von menschlicher Mobilität auftritt.“ (07.12.2010)

Die Zerlegung des Gegenstandes „Mobilität“ in analytische Kategorien/ Variablen bildete die Grundlage für den Entwurf eines zweiten Fragebogens im Jahr 2011, der auf bestimmte Aspekte von Mobilität bei stärkerer Verknüpfung mit den jeweiligen Fallbeispielen abzielte. Der Fokus lag hier auf der bereits erwähnten angenommenen Wandelbarkeit von Mobilität. Ursachen und Faktoren für solche Wandlungsprozesse sollten ebenso ermittelt werden wie alternative Strategien, die anstelle von Mobilität bei der Ressourcensicherung zur Anwendung kommen können. Klar war von Beginn an, dass die Antworten keine allgemein-gültigen Rückschlüsse zulassen würden, da die Zielgruppe bis auf eine Ausnahme nicht über im SFB beteiligte Forscher hinausging. Jedoch erhoffte man sich die Offenbarung gewisser Trends bei der strategischen Anwendung von Mobilität im nomadischen Kontext. Allgemein ist zu beobachten, dass die konkretere Fragestellung des Fragebogens auch detailliertere Antworten der Befragten zur Folge hatte, die uns eine komplexere Analyse ermöglichten.

Der Fragebogen gliederte sich in drei offene Fragekomplexe, was den Vorteil hatte, dass die Antworten der Teilnehmenden keineswegs vorgegeben waren. Vielmehr konnte beispielsweise anhand der ersten Frage eine reiche Bandbreite an mobilen Personen und Ressourcen sowie die verschiedenen Formen von Mobilität erfasst werden. Im zweiten Teil wurde abgefragt, welche Veränderungen in der Anwendung von Mobilität die Befragten in ihren Teilprojekten beobachten konnten. Zudem sollten Ursachen für Transformationsprozesse benannt werden. Im dritten Bereich wurde der Fokus auf alternative Strategien in solchen Fällen gelegt, in denen (nomadische) Mobilität nur noch in geringem Maße oder gar nicht mehr anzutreffen ist. Der vierte Punkt verlangte die Verordnung des jeweiligen Fallbeispiels in einem eigens entwickelten Schaubild (vgl. Abb. 4), das das Spannungsfeld von Ressourcensicherung und Veränderungen von Mobilitätsformen graphisch sichtbar machen sollte.

Vor Beginn der Erhebung wurden die Wissenschaftler als Zielgruppe in den entsprechenden SFB-Plenarsitzungen vorbereitet und in die Inhalte der Fragen sowie die Funktionsweise des Schaubildes eingewiesen. Anschließend wurden die Rückläufe per Email gesammelt und in den folgenden AG-Sitzungen ausgewertet. Dabei wurden die Fragenkomplexe zum einen auf die unterschiedlichen Antwortkategorien verkürzt, um sie in solcher Form in eine Excel-

Tabelle überführen zu können. Aus dieser kondensierten Form ließ sich nach Beendigung der Umfrage im Mai/Juni 2011 folgende Bestandsaufnahme festhalten:

1. Drei der insgesamt zwölf Rückläufe befassen sich mit historischen Fallbeispielen, neun analysieren gegenwärtige Veränderungen in der nomadischen Wirtschaftsweise. In die Vielfalt der mobilen Personen und Dinge, die theoretisch bei einer reflexiven Betrachtung von nomadischer Mobilität einbezogen werden können, führt David Kreuer (Teilprojekt A4 des SFB, Fallstudie Marokko) ein: Lohnhirten, die täglich mobil sind, Haushalte, die einmal pro Woche zum Markt fahren, Kinder, die den täglichen Schulweg antreten, saisonale Arbeitsmigranten, Experten aus Ministerien und Entwicklungsorganisationen, Amtsinhaber/ Würdenträger, Tierärzte, Schafe, Ziegen, Wasser, Tierfutter, Konsumgüter, Geld, Informationen, Ideen, Wolken, Energie (im Sinne von Elektrizität), „vom Winde verwehte(r)“ Müll usw. „Die Liste ließe sich beliebig ausweiten...“, schreibt er bei der Beantwortung seines Fragebogens (vgl. Umfrage 2011: Antwort David Kreuer). Insgesamt lässt sich hier eine überwiegende Übereinstimmung bei den betreffenden Kategorien in allen Antwortfragebögen feststellen. Neben nomadischer Mobilität, die bei allen Befragten schon aufgrund der Fragestellung des SFBs eine zentrale Rolle spielt, werden in den bearbeiteten Projekten auch andere Mobilitätsformen beobachtet: In neun Fällen beispielsweise nimmt Arbeitsmigration einen wichtigen Platz bei der Erschließung von Einnahmequellen ein. Andere Formen von Mobilität, die in den teilnehmenden Projekten in den jeweils spezifischen Bearbeitungskontexten beobachtet wurden, waren Migration (mit Ursachen Auswanderung, Vertreibung und Flucht), Handel, Deportation und Tourismus.
2. Die Schlüsselfrage danach, ob Änderungen in Mobilitätsmustern und -formen vorliegen, wird von allen Projekten einhellig bejaht. Immerhin acht Befragte konstatieren hierbei eine Abnahme nomadischer Mobilität im jeweiligen Beobachtungszeitraum. Auffällig ist, dass ausnahmslos alle Teilnehmenden als Gründe hierfür ein Bündel aus soziokulturellen, technischen, politischen und ökonomischen Faktoren angeben. Der Wandel von Mobilität lässt sich also, zumindest innerhalb der beteiligten Projekte, keineswegs auf eine oder wenige Ursachen reduzieren. Zudem scheint sich hier – zumindest den SFB betreffend – die These zu bestätigen, dass nomadische Existenzsicherung in ihrer traditionellen Form, d.h. in der Form, dass ganze Haushalte entsprechend der Verfügbarkeit von nutzbaren Weiden und Wasserquellen saisonal mobil waren, gravierenden Veränderungen unterliegt. Für die fast zum Erliegen gekommene nomadische Mobilität bei Mitgliedern der Stammeskonföderation der Anezeh in Syrien und Saudi-Arabien (Teilprojekt A3) nennt Johann Büssow folgende Gründe, die als stellvertretend für viele der gegenwartsbezogenen Fallbeispiele des SFBs (wie sicherlich auch darüber hinaus) betrachtet werden können: „wirtschaftlicher Strukturwandel (...), staatliche Maßnahmen zur Sesshaftmachung, Sperrung von Weideflächen im Rahmen von Naturschutzprogrammen, erschwerter Zugang zu Weideflächen durch Landschaftsfragmentierung durch Staatsgrenzen, Urbanisierung und Schnellstraßen.“ (Umfrage 2011: Antwort Johann Büssow)
3. Die Resonanz auf die Frage nach alternativen Strategien zu Mobilität als Mittel zur Existenzsicherung ist von einer großen Vielfalt charakterisiert: Die Antworten reichen hier von einer Erweiterung des Ressourcenportfolios in Form von Handel oder Arbeitsmigration bis hin zu (teilweise erzwungener) Sesshaftwerdung und Assimilation an die sesshafte Lebensweise. Ein starker Einfluss scheint dabei von staatlichen Akteuren auszugehen. Immerhin bei sieben der ausgefüllten Fragebögen gibt es Hinweise darauf, dass staatliche Institutionen in entscheidendem Maße auf die Erhaltung oder Abschwächung von mobiler nomadischer Wirtschaftsweise einwirken. Andreas Gruschke hebt z.B. Umsiedlung und Sesshaftmachung in Osttibet im Rahmen staatlicher Programme als einen Faktor für den Rückgang nomadischer Mobilität hervor. Und in der Bezugnahme auf Veränderungen im nomadischen Lebensstil bei arabischen Stämmen im Gebiet des heutigen Syriens/ Irak/ Saudi-Arabiens heißt es sogar: „Mentale Mobilität ist die einzige Überlebenschance nomadischer Gesellschaften sich gegen den Wahnsinn staatlich gelenkter Einschränkungen als Gruppe zu erhalten.“ (Umfrage 2009: Teilprojekt A3, Hervorhebung im Original) Dabei ist die Einflussnahme Staat → nomadische Gruppen jedoch keinesfalls monokausal oder unumkehrbar zu denken. Im Gegenteil offenbaren sich bei der Frage nach der Beziehung zwischen Nomaden und Staat komplexe Gefüge,

in denen sich mobile Hirten durchaus gewisse Handlungsspielräume bewahren. So schreibt beispielsweise Stefan Dudeck (MPI Halle, als einziger Teilnehmer der Umfrage nicht mit dem SFB assoziiert) ausgehend von seinem Fallbeispiel sibirischer Rentierzüchter: „(...) besonders bemerkenswert ist das Scheitern der Politik der Selbsthaftmachung durch die Sowjetunion, das komplexe Ursachen hatte, wovon lokaler Widerstand nur eine ist.“ (Umfrage 2011: Antwort Stefan Dudeck) Marco Stockhusen zeigt durch seine Analyse neuassyrischer und neubabylonischer Quellen, wie nomadische Stammesverbände (Araber, Aramäer und Chaldäer) ganz unterschiedlich auf die Politik von Deportation und erzwungener Arbeitsmigration reagieren (s. 6.1). Staatliche Akteure bestimmen also in entscheidendem Maße die Realisierbarkeit von nomadischer Mobilität beruhenden Wirtschaftsstrategien. Diese Feststellung sollte jedoch nicht den Blick dafür verschleiern, dass jeweils Bündel von Faktoren für die Ausrichtung von Mobilitätsmustern in bestimmten vorgegebenen Rahmen verantwortlich sind.¹

Zusammenfassend betrachtet, wurde die Zielstellung, einen Überblick über die Vielfalt an vertretenen Mobilitätsformen im SFB zu erlangen, erfüllt. Die Schwierigkeit bei der Arbeit mit Kategorien der Mobilität offenbarte sich auch in den Antworten der Teilnehmer an der Umfrage. Enrico Ille (Teilprojekt D9) lehnt eine eindeutige Positionierung in Bezug auf die in seinem Teilprojekt vertretenen Fallstudien mit folgender Begründung ab:

„Die Komplexität der Mobilitätsformen in D9 erlaubt auch nicht, sich einem oder einigen der [durch die Mitglieder der AG im Fragebogen vorgegebenen, Anm. JL] Bereiche zuzuordnen (...). Es gibt kleine Händler, welche häufig in einem kleinen geographischen Raum agieren, Großhändler, welche selten selbst reisen, aber mit ihren Netzwerken große geographische Räume abdecken, Mittelsmänner dazwischen. Die ‚nomadischen‘ Gruppen in der Projektregion sind ebenfalls nicht zuzuschneiden, da innerhalb einer Familie Arbeitsmigranten und Pastoralisten leben, von denen die Letzteren auch Handel z.B. mit Milch betreiben, dabei aber Konfliktzonen mit Bauern ausweichen müssen (...).“ (Umfrage 2011: Antwort Enrico Ille)

An die Herausforderung, komplexe Phänomene auf abgrenzbare Kategorien zu reduzieren, richtet sich auch folgende Bemerkung von Stefan Dudeck:

„Bei den meisten Mobilitätsformen ist ein Ressourcenmix im Spiel, der ökonomische, soziale und symbolische Ressourcen umfasst. Die Entscheidungsmacht über die einzelnen Formen der Mobilität und der Freiheitsgrad ihrer Wahl sind dabei sehr unterschiedlich verteilt. Externe Faktoren, die Mobilität erzwingen, aber auch die Wahl zwischen verschiedenen Formen der Mobilität ermöglichen sind vielfältig.“ (Umfrage 2011: Antwort Stefan Dudeck)

Hervorzuheben ist die begrenzte Aussagekraft der Umfrageergebnisse, die auf einer recht begrenzten Datenlage beruhen und lediglich Rückschlüsse auf die im SFB bearbeiteten Projekte zulassen. Aus diesem Umstand heraus und der generellen Problematik, Generalisierungen im Hinblick auf Mobilitätsformen und deren Veränderung durchzuführen, erfolgte die Forderung nach einer qualitativen Auseinandersetzung mit dem im SFB vorhandenen Datenpool zum Thema Mobilität. Deshalb sollen im Folgenden exemplarisch zwei Fallbeispiele, je ein historisches und eins mit Gegenwartsbezug, ausführlich unter dem Blickwinkel der Mobilität dargestellt werden. Einerseits wird hiermit ein Beitrag zu der Frage geleistet, wie Mobilitätsforschung konkret aussehen kann. Andererseits werden Ursachen und Folgen von Mobilitätswandel im nomadischen Kontext anhand methodisch unterschiedlicher Vorgehensweisen aufgearbeitet und geben einen Einblick in die Vielfalt der im SFB vertretenen Forschungsarbeiten.

¹ Wie beispielsweise nomadische Gruppen in Nordostsudan vor dem Hintergrund fast vollständiger staatlicher Absenz ihr Überleben durch verschiedene Formen der Kooperation sichern, untersucht die wissenschaftliche Mitarbeiterin im SFB 586 Sandra Calkins in ihrer Dissertation (s. auch Calkins, Sandra (2009): „Transformed Livelihoods in the Lower Atbara Area: Pastoral Rashayda. Responses to Crisis“, in: *Nomadic Peoples. Special Issue. Pastoralists under Pressure in Present-Day Sudan* 13 (1), 45 – 68).