

### **3 Die interdisziplinäre Herausforderung. Konsens und Kompromisse in der Entwicklung eines gemeinsamen Mobilitätsbegriffs**

### **3 The interdisciplinary challenge – consensus and compromises in the development of a common notion of mobility**

**Romina Martin/ Maria Hahnekamp**

#### **Abstract**

After four years of work, the results of the working group mobility are presented as ethnological case study for interdisciplinary cooperation. Important steps are described chronologically by referring to protocols, summaries of plenary sessions and discussions about literature. By doing so, one can follow how this group analysed notions of mobility and the current state of research on mobility. Using the concepts of social world, arenas, boundary objects, and conventions supported the critical review of this negotiation process. Conclusively, characteristics of the interdisciplinary group such as personal background, expectations and goals shaped how mobility was commonly understood at the end.

#### **Keywords**

Mobilität – Spezifizierung – interdisziplinär – chronologisch – Synthese

„Während die Projektbereiche dazu dienen, die in den Teilprojekten verfolgten Ansätze zu ordnen und zu bündeln, vollzieht sich in den Arbeitsgruppen nun der Schwerpunkt der gemeinsamen inhaltlichen Arbeit.“

„Mobilität wird [...] nicht (mehr) nur auf Personen und Tiere bezogen sondern es wird davon ausgegangen, dass auch die raumübergreifende Zirkulation von Waren und Gütern, von Ideen und Konzepten bzw. von Kapital maßgebliche Schnittstellen darstellen, die Interaktionen zwischen Nomaden und Sesshaften nachhaltig strukturieren.“

(aus: Differenz und Integration, Antrag für die dritte Bewilligungsperiode 2008-2012)

#### **Einleitung**

Diese beiden Zitate sind dem Abschlussförderungsantrag für den Sonderforschungsbereich 586 entnommen. Sie verdeutlichen die institutionelle und thematische Einbindung der Arbeitsgruppe Mobilität in den Sonderforschungsbereich. Zudem wird ein erweiterter Mobilitätsbegriff eingeführt, der als Ausgangspunkt für die interdisziplinäre Arbeit dienen soll. Während das erste Zitat die Arbeitsgruppen paradigmatisch und quer zu den Teilprojekten verortet, verweist das zweite auf die weiten disziplinären Sphären, die berücksichtigt und eingebunden werden sollen. Es geht nicht nur um Bewegungen von Menschen und Tieren im Raum, sondern um einen Mobilitätsbegriff der darüber hinaus reicht: Komplexe Interdependenzen und fließende Übergänge zwischen unterschiedlichsten physischen und nicht-physischen Bewegungen in Raum und Zeit und nicht deren analytische Trennung sollten in den Fokus gerückt werden. Die AG Mobilität sollte sich dieses hochkomplexen Mobilitätsbe-

griffs annehmen, der weniger in Archäologie und Ökologie, als in neueren sozialwissenschaftlichen Ansätzen vertreten wird. Damit wird die konkrete Herausforderung benannt:

„Ziel der AG [„Mobilität“] ist es] zu grundlegenden Erkenntnissen zu gesellschaftsformativen Funktionen zu gelangen und damit die Kernbefunde des Sonderforschungsbereichs zur Bedeutung von Nomadismus theoriebildend an die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung – die weitestgehend unhistorisch ist und bisher ohne Bezug zur Nomadismusforschung bleibt – anzukoppeln.“<sup>1</sup>

Dieses Kapitel dringt nun zu der Frage vor, wie unterschiedliche empirisch beschreibbare oder abstrakte Mobilitätsformen und -begriffe in der interdisziplinären Arbeitsgruppe „Mobilität“ (im Folgenden AG) verhandelt und diskutiert wurden. Mit Hilfe eines qualitativen empirischen Ansatzes wird nachgezeichnet, wie an einem gemeinsamen Begriff gearbeitet wurde, der den Ansprüchen empirischer, historischer, ethnologischer, soziologischer, ökologischer und sozialgeographischer Forschung gleichermaßen genügen sollte. Die zentrale Frage ist, wie jeweilige disziplinäre Wissensbestände in die Arbeitsgruppe eingebracht wurden und wie sie sich in der gemeinsamen Arbeit entwickelt und verändert haben.

Dieses Kapitel rekonstruiert die AG-Arbeit anhand verschriftlichter Arbeitsergebnisse. Als Quellen werden Dokumente, wie Literaturlisten aus unterschiedlichen Disziplinen, Modelle, Fragebögen, Umfragen und Sitzungsprotokolle herangezogen. Durch diese Dokumente und ihre unterschiedliche Autorenschaft wurden vielfältige und unterschiedlich nachhaltige Formen der Erinnerung und Einschreibung etabliert. Doch es gab nicht nur diese internen Arbeitsformen. Die Arbeit der AG wurde außerdem auch in den Mitgliedervollversammlungen (Plenen) des SFBs präsentiert. Diese Präsentationen fanden im September 2009, im Juni 2010 und im Mai 2011 statt. Die erste Präsentation „Mobilität in der Gegenwart. Globalisierung, Individualisierung, Reflexivität“ war theoretisch ausgerichtet, die zweite „Trade and Mobility in Sudan“ befasste sich mit empirischen Beispielen und den Abschluss machte eine Veranstaltung mit dem Titel „Ressourcensicherung: Formen, Auslöser/Ursachen von Mobilität“. Diese letzte Veranstaltung war der erste Schritt zur Reflektion der gemeinsamen Arbeit, die hier systematisch nachgezeichnet werden soll. Angelehnt an Susann Leigh Stars Aufsatz *Scientific Work and Uncertainty* (1985) und mit Anleihen aus der pragmatischen Soziologie (vgl. Dodier, Thévenot) wird dargestellt, wie methodische und theoretische Unsicherheiten verhandelt wurden, um zu gesicherten Erkenntnissen zu führen. Die interne AG-Arbeit verlief demzufolge immer vor dem Hintergrund der Frage: Wie sollen Ergebnisse oder zumindest konsensstiftende Aussagen hervorgebracht werden?

Nun zum Aufbau dieses Kapitels: Der interdisziplinäre Auftrag der Arbeitsgruppe, „die Kernbefunde des Sonderforschungsbereichs zur Bedeutung von Nomadismus theoriebildend an die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung [...] anzukoppeln“, soll als die Stunde null der AG Arbeit betrachtet werden. Hier stellte sich die erste gemeinsame Deutungsaufgabe, die in der Gestaltung eines thematisch weit gefächerten Plenums mündete. Diese Ausgangslage wird in eine chronologische Ordnung eingebettet, die dem Leser als Orientierung dienen soll. Anschließend gilt es, folgende Fragen zu beantworten: 1) Wie wurde der Förderantrag des SFB gelesen und interpretiert, welche Aufgaben wurden von den AG-Mitgliedern formuliert? 2) Wie wurde der Stand der AG-Arbeit in Zwischenergebnissen festgehalten? Welche theoretischen, methodischen oder empirischen Ansätze wurden weiterverfolgt, welche wurden wieder verworfen? 3) Im Format der SFB-Plenen sollte der Stand der Arbeit einem weiteren Publikum zugänglich gemacht werden. Wie aber wurden dabei die jeweiligen theoretischen oder empirischen Fokusse in eine kohärente Präsentation übersetzt? Wie wurden diese wiederum diskutiert? Zur Beantwortung dieser Fragen werden die Plenen und die anschließenden Entscheidungen zusammengefasst, um dann zuletzt 4) zu fragen, wie trugen die unterschiedlichen Verfahren zum Ziel, also der Theoriebildung, bei? Wie wurden die Ziele zum Ende des SFBs umgedeutet?

---

1 Förderantrag für die dritte Bewilligungsperiode des SFB 586 (2008-2012), S. 69.

## Szenario und Aufgabenstellung

Der folgende Abschnitt ist deskriptiv angelegt. Er handelt in erster Linie von strukturellen Zusammenhängen wie Arbeitsformate oder Zusammensetzung der Gruppe. Außerdem werden die Anfänge der gemeinsamen Arbeit und die erste Präsentation im Plenum dargestellt. Dies soll als Einführung in die mannigfaltigen theoretischen Ausrichtungen und die Frage ‚Wie arbeitet die Gruppe?‘ dienen. Zunächst geht es weniger um konkrete Diskussionen als vielmehr um bestimmte Verfahrensweisen und den Umgang mit Literatur und den Quellen, welche die gemeinsame Arbeit in bestimmte theoretische oder empirische Richtungen gelenkt hat. Vor diesem Hintergrund gibt die Abbildung 1 eine schematische Übersicht. Diese soll als Orientierung für die darauffolgenden Abschnitte dienen.

Im Förderantrag wurde als Ziel festgehalten, die Kernbefunde des Sonderforschungsbereichs zur Bedeutung von Nomadismus theoriebildend an die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung anzuknüpfen. Dies sollte grundlegende Erkenntnisse zu gesellschaftsformativen Funktionen ermöglichen. Eine Verknüpfung erschien als sinnvoll, da die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung als unhistorisch und bisher ohne Bezug zur Nomadismusforschung betrachtet wurde. Jenseits theoretischer Ansprüche benannten die Mitglieder der AG – im Jahr 2008 waren dies überwiegend Historiker – folgende Kernaspekte der formal interdisziplinären Arbeit:

„[Es geht] darum, in historischer Tiefe kontextspezifische wie übergreifende Bedeutungen räumlicher Mobilität bei der Herausbildung gesellschaftlicher Strukturen zu verstehen. Exemplarisch werden hierfür verschiedene Kontexte der Interaktion zwischen Nomaden und Sesshaften in den Blick genommen.“<sup>2</sup>

Der Fokus wurde auf die historische Tiefe zur Betrachtung von räumlicher Mobilität gelegt. Auch ohne ein eingehendes Studium sozialwissenschaftlicher Literatur gesellte sich ein zweiter populärer Terminus, der Mobilität explizit benennt, hinzu: die soziale Mobilität. Als Ziel sollte daher eine Synthese formuliert werden, die soziale und räumliche Mobilität verbindet. Eine Herausforderung an eine Gruppe, deren „...regelmäßig teilnehmende Kolleginnen und Kollegen nahezu ausschließlich historischen Disziplinen entstammen und [die] deswegen nicht zuletzt oftmals [...] terminologisches Neuland betreten...“<sup>3</sup> So stellte sich nach erster Lektüre heraus, dass „...soziale Mobilität‘ in der soziologischen Mobilitätsforschung teilweise metaphorisch verstanden wird und [...] daher nicht eins-zu-eins mit ‚SFB-Mob.‘ in Einklang zu bringen [ist].“<sup>4</sup> Dies stellte die AG vor das Problem des Raumes, denn der Mobilitätsbegriff des SFBs, soweit er denn explizit verwendet wurde, weist soziale, immaterielle und ökonomische Implikationen auf, die über Räumlichkeit hinausgehen. Nichtsdestotrotz sollte der Raum zu einem „Bezugspunkt/Referenzgröße“ der AG-Definition werden:

„[Raum ist die Referenzgröße] in der die zu definierende Mobilität sich vollzieht,[...] (soziale Räume sind weitgehend zugunsten von tatsächlichen auszuschließen); bezogen auf den/in dem Referenzraum sind sodann ‚Auslöser‘ ebenso wie ‚Wirkungen‘ von Mobilitätsprozessen zu ermitteln, die Rückschlüsse auf die zugrundeliegende Form einer spezifischen [Mobilität in den empirischen Projekten des Sonderforschungsbereichs] erlauben.“<sup>5</sup>

Doch bevor dies geschehen konnte, war eine „...terminologische Klärung bzw. ‚Gegenüberstellung‘ beider Bereiche [der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung und der empirischen und historischen Forschungen des SFBs] erforderlich“,<sup>6</sup> denn der Sammelbegriff ‚sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung‘ erwies sich immer wieder als unscharf. Sich dieser praktischen Herausforderung stellend, generierten die Mitglieder der AG Literaturlisten, in die unterschiedliche Abhandlungen aufgenommen wurden.

Die vier vorgelegten Literaturlisten sollten Literatur aus den jeweiligen Teilprojekten auflisten, auch wenn es nicht immer unmittelbar möglich war. Mehrfach wurde z.B. festgestellt,

2 Ebd. S. 64.

3 Thomas Brüggemann, Protokoll vom 23.02.2009 zur 5. Sitzung der AG.

4 Thomas Brüggemann, Protokoll vom 08.11.2010 zur 17. Sitzung der AG.

5 Ebd.

6 Thomas Brüggemann, Protokoll vom 23.02.2009 zur 5. Sitzung der AG.

dass „... [d]as Thema ‚Mobilität‘ in Arbeiten über ‚Nomaden‘ und ‚Deportationen‘ [nur] implizit behandelt [wird].“<sup>7</sup> Andere Kriterien der Auswahl waren zudem beispielsweise Kenntnis von oder Zugänglichkeit zur Literatur: „This short list includes primarily works that I know of, or articles that I have found online and are therefore easily accessible.“<sup>8</sup> Diese unterschiedlichen Rekrutierungszusammenhänge führten zu einer vielfältigen Literaturliste, die nicht nur spezielle Ansätze aus der Alten Geschichte und der Altorientalistik enthielt. Es fanden sich auch sozialwissenschaftliche Ansätze wie Ulrich Beck's „Risikogesellschaft“ (1986), die in der Auflistung von „Theorien, Formen und Entwicklung räumlicher Mobilität und Migration“ unterschieden wurden.<sup>9</sup> Außerdem wurden schematische sozialwissenschaftliche Ansätze (z.B. „Lebensstile im Kontext von Mobilitätsprozessen: Entwicklung eines Modells zur Analyse von Effekten sozialer Mobilität und Anwendung in der Lebensstilforschung“ (Stein 2006))<sup>10</sup> genauso vorgeschlagen wie naturwissenschaftliche Analyseverfahren (z.B. „Die Strontiumisotopenanalyse: Eine naturwissenschaftliche Methode zur Erfassung von Mobilität in der Ur- und Frühgeschichte“ (Knipper 2004)). Die Literatur beschränkte sich auch nicht auf Vergangenheit und Gegenwart, sondern hatte oft prognostischen Charakter, wie z.B. das Buch „Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050“ (Oeltze und Bracher 2007).

So kann also festgehalten werden, dass sich die AG mit einer komplexen Aufgabe konfrontiert sah. Diese Aufgabe sollte in einem monatlichen Treffen, jenseits des fachspezifischen Renommees und oft in theoretischem Neuland gemeistert werden. Es stellte sich hier das Problem der praktischen Machbarkeit: Aus mehreren tausend Seiten vorgeschlagener divergenter Literatur musste selektiert werden. Dies konnte von oft fachfremder Leserschaft, die als Gruppe lediglich einmal im Monat zusammenkam, kaum geleistet werden.

Daher bedurfte es einer pragmatischen Lösung. Es wurde beschlossen eine studentische Hilfskraft einzusetzen, die eine Sozialwissenschaft studiert. „Die SHK dient ausschließlich dazu, Recherchearbeiten in Gestalt einer Datenbank zu erledigen, die im Rahmen der ‚normalen‘ AG-Veranstaltungen von den Mitgliedern nicht zu leisten wären. [...]“ Die erste Aufgabe war es „...zentrale Verwendungszusammenhänge des soziologischen Mobilitätsbegriffes (Urbanistik, Verkehrsplanung, Migration), [und die] sich daraus ergebenden Forschungsschwerpunkte sowie deren Hauptvertreter überblicksartig zusammenzustellen.“<sup>11</sup> Dies wurde durch Fallbeispiele ergänzt. Im Jahr 2009 sollte über eine Umfrage empirisches Material zu einer Bestandsaufnahme dienen. Diese Umfrage wandte sich an die Teilprojekte und fragte nach den untersuchten Mobilitätsphänomenen. „[Über die Befragung sollte herausgefunden werden], ob bei den jeweils projektspezifischen Formen pastoraler Mobilität Prozesse einer Wandlung von Mobilität im hier angesprochenen Sinne vorliegen und wie diese ausgelöst werden.“<sup>12</sup> Im Ergebnis stellte sich heraus, dass Mobilität nur bei wenigen Projekten eine explizite Rolle spielte. Zumeist wurde sie als ein Grundmoment nomadischen Lebens verstanden.

In diesem theoretisch und empirisch weiten Feld ist das erste Plenum zu verstehen, das im September 2009 von der AG vorbereitet wurde. Ziel war es, durch eine breite thematische Aufstellung den vielfältigen Ansprüchen innerhalb des SFBs gerecht zu werden.

### Vignette 1: Plenum September 2009

In seinem Titel „Mobilität in der Gegenwart – Globalisierung, Individualisierung, Reflexivität“ spiegeln sich die Kernanliegen des Plenums wider: „Das sind neben der Beschreibung aktueller Veränderungen von Mobilitäten (Globalisierung) sowie deren Ursachen auch daraus resultierende soziale Wandlungsprozesse (Individualisierung). Endlich soll die Vorstellung konkreter Fallbeispiele dazu beitragen, in einer Synthese ‚neue‘ Mobilitätsformen/-

7 Literatur zum Thema Mobilität, Ariel M. Bagg (B7).

8 Literatur zum Thema Mobilität, David Tucker (D7).

9 Literatur zum Thema Mobilität, Stefan Putzier (B4).

10 Literatur zum Thema Mobilität, Thomas Brüggemann (A8).

11 Thomas Brüggemann, Protokoll vom 23.02.2009 zur 5. Sitzung der AG.

12 Ebd.

definitionen zu abstrahieren (Reflexivität).<sup>13</sup> Vorab wurde in der AG-Sitzung vom März 2009 beschlossen, dass sich das Plenum nicht nur mit konkreten ‚Wandlungsprozessen von Mobilitätsformen‘ sowie deren Ursachen im nomadischen und sesshaften Kontext befassen, sondern auch neue (Erscheinungs-)Formen von Mobilität benennen sollte.

Das komplexe Vorhaben, aus gesellschaftsformativen Wandlungsprozessen Definitionen zu synthetisieren, sollte durch theoretisch-analytische Eingaben und empirische Beispiele geleistet werden. Ziel je zweier Vorträge und Fallbeispiele war es, „Veränderungen von Mobilitätsgewohnheiten ganzer Gesellschaften auf Grund gleicher Ursachen“ zu beleuchten. Der Ökonom Oded Stark beantwortete in seinem Vortrag „*Inducing Nomads to Settle: The Substitution of Reference Groups as an Incentive Device*“ zwei Fragen: Zum einen wollte er die Beständigkeit von Migration klären, zum anderen fragte er, was Nomaden veranlasst, sesshaft zu werden. Anhand eines ökonomischen Modells, das sich an Einkommen, (Ansiedlungs-)Kosten und Bezugsgruppen orientierte, erklärte er die Anreize für die Sesshaftwerdung. Dabei bezog er auch staatliche Steuerungsmechanismen mit ein. Anders Javier Caletrio in seinem Vortrag „*Mediterranean Cosmopolitanisms and the Mobilities Paradigm*“: Er machte sich hierin auf, die Suche nach guten Metaphern, globale Entwicklungen und ihre lokalen Folgen im Mittelmeerraum zu beschreiben. Dabei mahnte er an, dass Metaphern meist ahistorisch benutzt werden und schlug vor die Systematik und Dynamik von Globalisierung (als einem System, welches diversifiziert, historisch, zerklüftet und unsicher ist) mithilfe der Historie (z.B. von Handels- und Wasserwegen) zu erforschen. Im Anschluss an diese beiden Vorträge wurden zwei Beispiele aus der empirischen Arbeit des SFB vorgestellt. Karin Frank entwarf in ihrem Vortrag „*Mobility – Resources – Livelihood. Drivers and Impacts in a Changing World*“ eine systemisch-dynamische Perspektive auf die Frage, wie sich Mobilität in einer sich verändernden Welt zeigt. David Kreuer stellte in seinem Vortrag „*Shifts in Eastern Moroccan Mobilities*“ qualitative Dimensionen seiner empirischen Arbeit vor, die sich mit dem Wandel des Nomadentums in Marokko in den letzten zwei bis drei Dekaden befasst.

In den begleitenden Diskussionen ließen sich dann lediglich Tendenzen ausmachen. Im Besonderen wandte sich die Kritik gegen das ökonomische Modell von Oded Stark, in welchem die Reproduktion von Stereotypen gesehen wurde. So schließt denn auch das Protokoll des Plenums mit der allgemein geäußerten „Kritik am Ethnozentrismus ...wir denken Nomaden sind egalitär, verhalten sich gleich, ihre Ökonomie sei stabil...alles historisch nicht wahr...einzig was historische Stabilität aufweist, ist diese klischeehafte Erzählung des Nomadentums.“ Doch dies war nicht der einzige Schluss. In einer kritischen Nachlese stellten die Mitglieder der AG nicht nur fest, dass eine allgemeine zeitlich begrenzte Diskussion im Plenum kaum Ergebnisse produziert, sie erkannten auch, dass die „Gegenüberstellung von ‚nomadischer‘ Mobilität und ‚sesshafter‘ Mobilität [...] gemeinsame verbindliche Parameter für sesshafte wie nomadische Mobilitäten [benötigt], um einen Mobilitätsbegriff zu entwickeln, der beide Phänomene gleichwertig abbilden kann.“<sup>14</sup>

So sahen also die Anfänge aus, aus denen heraus sich eine Arbeitsdynamik entwickelte. Die Ansätze waren methodisch, theoretisch und empirisch sehr breit aufgestellt. Mit pragmatischen Verfahren sollte versucht werden, der Masse an Daten und theoretischen Ansätzen Herr zu werden. Doch besonders das Plenum und die vielfältige Kritik an dem ökonomischen Modell von Oded Stark zeigten, dass es wohl einen Konsens über die Notwendigkeit und Bedeutung empirischer Arbeit und deren Relevanz gab. Wie diese gemeinsamen Ansprüche aber auf einer abstrakteren Ebene dargestellt werden können, diese Frage blieb unbeantwortet und schien marginal. Da sich bereits in diesem Abschnitt zeigt, wie komplex die Diskussionen und Verhandlungen waren, soll vor der detaillierten Darstellung der folgenden zwei Jahre 2010 und 2011 eine chronologische Zusammenfassung gegeben werden. In dieser Zusammenfassung finden sich grundsätzliche Wegmarken und Entscheidungen, die dem Leser eine Orientierung für den weiteren Text bieten sollen.

---

13 Thomas Brüggemann, Konzept des AG-Plenums am 25.09.2009 vom 02.05.2009.

14 Zu diesem und zum vorangegangenen Absatz Thomas Brüggemann / Felix Paetzel, Protokoll vom 10.11.2009 zum Plenum „Mobility in the Present – Globalisation, Individuation, Reflexivity. Nomads and Topical Mobility Research in Discourse“ der AG am 25.09.2009.

## Chronologischer Abriss der AG-Arbeit

	<p><b>2008 - Aufgabenstellung laut Antrag</b></p> <p>„Ziel [sind] grundlegende Erkenntnisse zu gesellschaftsformativen Funktionen [...] und damit die Kernbefunde des Sonderforschungsbereichs zur Bedeutung von Nomadismus theoriebildend an die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung [...] anzukoppeln.“</p> <p><b>2009 Januar-Sitzung - Deutung des Auftrags durch die AG</b></p> <p>„[Es geht] darum, in historischer Tiefe kontextspezifische wie übergreifende Bedeutungen räumlicher Mobilität bei der Herausbildung gesellschaftlicher Strukturen zu verstehen. Exemplarisch werden hierfür Interaktion[-en] zwischen Nomaden und Sesshaften in den Blick genommen.“</p> <p><b>2009 März - Umfrage in den Projekten des SFB 586</b></p> <p>„Was ist in ihrem Projekt ‚mobil‘? [...] Verwenden Sie zur Beschreibung von ‚Mobilität‘ eine projektspezifische Definition bzw. Terminologie oder bedienen Sie sich allgemeiner abstrakter Ansätze?“</p> <p><b>2009 April-Sitzung - Anspruch des Plenums</b></p> <p>„... soll sich nicht nur mit konkreten ‚Wandlungsprozessen von Mobilitätsformen‘ sowie deren Ursachen im nomadischen und sesshaften Kontext befassen, sondern daraus resultierende neue (Erscheinungs-)Formen von Mobilität benennen.“</p>
<p><b>Plenum 2009</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>Vignette 1: Mobilität in der Gegenwart - Globalisierung, Individualisierung, Reflexivität</b></p> <p><b>2010 Januar - Kritische Nachlese des Plenums</b></p> <p>„[Fortsetzung der Auseinandersetzung mit der] Gegenüberstellung von ‚nomadischer‘ Mobilität und ‚sesshafter‘ Mobilität [...] gemeinsame verbindliche Parameter für sesshafte wie nomadische Mobilitäten zu finden, um einen Mobilitätsbegriff zu entwickeln, der beide Phänomene gleichwertig abbilden kann.“</p> <p><b>2010 März - Vorüberlegungen zu einer integrativen Definition von ‚Mobilität‘</b></p> <p>Wesen jeder Mobilität ist Prozeßhaftigkeit [...] korrespondierendes Zusammenwirken von Variablen [wie Art (z.B. horizontal, vertikal), Beteiligte (z.B. Gruppe, Individuum), Ressourcen (z.B. Tiere, Erwerbstätigkeit) oder Rahmenbedingungen (z.B. Klima, politisches System)] determiniert [die] Formen von Mobilität [...] auf der Makro-, Meso- und Mikroebene.</p> <p><b>2010 April-Sitzung - Konzept Plenum</b></p> <p>„Das Beispiel des Sudan (Teilprojekt D9) [präsentiert] Fallstudien, die die Wechselwirkungen zwischen Handel und Mobilität, ausgehend von fahrenden Händlern, die sich bei ihrer Tätigkeit zwischen Sesshaftigkeit und Nomadismus bewegen [darstellen].“</p>
<p><b>Plenum 2010</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>Vignette 2: Trade and Mobility in Sudan</b></p> <p><b>2010 Oktober-Sitzung - Nachlese des Plenums</b></p> <p>„... das Plenum [führt] zu der Erkenntnis, daß nur eine klare Abgrenzung gegenüber einer Mischung verschiedenster Mobilitätsphänomene und ihrer Träger, wie sie auf Märkten zwangsläufig anzutreffen ist, zum Ziel der ‚AG-Definition‘ führen kann. Nur ein klarer/eindeutiger Raumbegriff [...] ermöglicht eine [...] nicht beliebige Definition von Mobilität. [...] In dieser Richtung soll eine modifizierte Zielformulierung [...] ermittelt werden.“</p> <p><b>2011 - Neue Umfrage in den Projekten des SFB 586</b></p> <p>„... eine erneute SFB-weite Umfrage zu Phänomenen räumlicher Mobilität und deren Wandlungsprozessen (Auslöser und Wirkungen) [soll] durchgeführt werden. [...] Dazu sollen zunächst subjektive Thesen zur Mobilität [...] formuliert werden [...] Wie nah oder wie fern (relativ) werden die jeweils konkret beobachteten Phänomene räumlicher Mobilität gegenüber den Thesen verortet?“</p>
<p><b>Plenum 2011</b></p> 	<p style="text-align: center;"><b>Vignette 3: Ressourcensicherung: Formen und Auslöser/Ursachen von Mobilität</b></p> <p><b>2011 Juli/Oktober - Nachlesen Plenum</b></p> <p>„die Aufgabe der AG [besteht] nicht in einer Definition von Mobilität, sondern in einer Bestandsaufnahme, die es erlaubt Wandel festzustellen. ... der Vorschlag [...] die AG2-Arbeit abschließend in einer wissenschaftssoziologischen Publikation zu präsentieren.“</p>

Abbildung 2.

### Perspektiven. Auf der Suche nach einem Konsens

Bis hierher wurde die Chronologie der AG-Arbeit anhand unterschiedlicher Dokumente skizziert. In den verschiedenen Arbeitsschritten der AG wurde dabei nicht nur angestrebt, mög-

lichst viele Projekte des SFBs zu erfassen. Es sollte außerdem eine Definition gefunden werden, die sich eher an analytischen Kategorien, als an einem theoretischen Unterbau orientiert. Darauf aufbauend geht es im folgenden Abschnitt darum, verschiedene zentrale Arbeitsschritte der AG-Arbeit nachzuzeichnen und diese terminologisch zu rahmen. Die in der AG vertretenden Disziplinen nehmen dabei unterschiedliche Positionen ein. Die Fragen, die sich hier stellen sind: Von welchen Prämissen gehen sie aus? Wie deuten sie das Problem einer Definition von Mobilität? Dazu bietet die bereits eingeführte Vignette 1, das breit aufgestellte theoretisch-empirische Plenum, die Grundlage, doch in welche Richtung trieben die auftretenden Probleme die Diskussion? Wie stellt sich dies aus unterschiedlichen wissenschaftlichen Perspektiven dar? Welche neuen Wege wurden eingeschlagen, um Ergebnisse zu produzieren und diese einheitlich zu präsentieren? Dieser Versuch einer neuerlichen kohärenten Präsentation mündete in der Darstellung des zweiten empirisch ausgerichteten Plenums (Vignette 2).

### **Einige methodische Anmerkungen**

Der empirische Gegenstand dieses Textes sind Prozesse der Wissensgenerierung. Wie werden Wissensbestände generiert? Wie werden sie erinnert? Diese Prozesse lassen sich mit unterschiedlichen Abstraktionsgraden beschreiben. Nichtsdestotrotz scheint es im Bezug auf die empirische Ausgangslage – eine Gruppe von Historikern, zu der sich im Laufe von vier Jahren Sozialgeographen, Ethnologen und ökologische Modellierer gesellen – und die anschließende Dynamik – man trifft sich in wechselnder Zusammensetzung über vier Jahre monatlich und feilt an einer gemeinsamen Perspektive auf Mobilität – angemessen sich auf einen pragmatischen Ansatz zu berufen. Dieser beschreibt keine Ziele, sondern Prozesse und stellt dabei folgende Fragen: Wie wurde der Begriff der Mobilität in einem interdisziplinären Kontext verhandelt? Wie wurden Kompromisse ausgehandelt? Wie veränderten sich geteilte Wissensbestände und wie wurden sie ‚gespeichert‘? Weiterhin: Wie wurden sie neu geprägt, wenn sich strukturelle Momente (bspw. die Zusammensetzung der Gruppe) änderten? Bevor diese Fragen aber beantwortet werden können, stellt sich die Frage, wie sich diese Prozesse interdisziplinärer Kooperation reflexiv beschreiben lassen.

Der Ausgangspunkt ist eine Zielsetzung, die unterschiedliche Deutungen durch eine AG mit wechselnder disziplinärer Zusammensetzung zuließ. Damit verschoben sich nicht nur die Lesarten und Lektüren, sondern auch die Schlüsse, die für die weitere Arbeit gezogen wurden. Diesen Prozessen könnte man sich nun rein deskriptiv annähern. Doch damit würden relevante Teile subjektiver Reflexion zu blinden Flecken. Um dies zu verhindern, bedient sich die Darstellung an dieser Stelle ausgewählter Konzepte aus dem Symbolischen Interaktionismus und einer soziologischen Pragmatik. Die grundsätzliche Perspektive bewegt sich zwischen einem „wissenskulturalistischen“ Ansatz - es wird davon ausgegangen, dass die unterschiedlichen Disziplinen verschiedene und nur innerdisziplinär geteilte Modelle hervorbringen – und einem pragmatischen Ansatz. Dieser Ansatz fügt eine Dimension hinzu, er betont „...die pragmatischen Erfordernisse und Möglichkeiten der Realisierung augenblicksbezogener, kontingenten Umständen unterliegender Einigungen.“ (Dodier 2001: 2) Konventionen steuern beständig stattfindende Abstimmungsprozesse zwischen den Akteuren in konkreten Handlungen und Debatten über sie:

„Die pragmatische Richtung [sucht] den Zugang zu den verschiedenen Modalitäten, mit denen die Personen zum jeweiligen Zeitpunkt eine Verbindung zwischen ihrer persönlichen Erfahrung, den vom Umfeld gelieferten Spuren der Vergangenheit und ihren Erwartungshorizonten herstellen.“ (Dodier 2010: 5)

In einer leichten Abwandlung zu einem pragmatischen Ansatz, der situative Kontingenzen betrachtet, soll davon ausgegangen werden, dass alle Beteiligten (in diesem Fall die jeweils beteiligten AG-Mitglieder) ihr Verständnis der Themen und Gegenstände einfließen lassen. Ebenso wie bestimmte Formen und Denkstile wissenschaftlicher ‚Sozialisation‘, die in die jeweiligen Situationen (hier repräsentiert von Protokollen) mit eingehen.

Mit Susan Leigh Star und James Griesemer, die ihren Fokus nicht auf Sequenzen, sondern das längerfristige Stiften von Konsens legen, lässt sich die Ausgangslage als „the problem of common representation in diverse intersecting social worlds“ (1989:388) beschreiben. Mit

*social worlds* können unterschiedliche (disziplinäre) Welten bezeichnet werden, also: „Social worlds are defined as 'universes of discourse', shared discursive spaces that are profoundly relational.“ (Clarke & Star 2008: 113) Der Ort, an dem verschiedene soziale Welten aufeinandertreffen, wird dann als *arena*, also als „...composed of multiple worlds organized ecologically around issues of mutual concern and commitment to action“ bezeichnet (ebd.). Im Zusammenhang mit wissenschaftlichem Arbeiten macht der symbolische Interaktionismus in dieser Form zwei Mechanismen aus, die zum Konsens über Erfolg wissenschaftlicher Kooperation beitragen. Ein Mechanismus ist die Standardisierung von Methoden, der andere ist die Einführung von konsensstiftenden Elementen, sogenannten *Boundary Objects*. Diese sind „...objects which are both plastic enough to adapt to local needs and the constraints of the several parties employing them, yet robust enough to maintain a common identity across sites.“ (Griesemer und Star 1989: 393)

Zusammenfassend: Über Begriffe wie *social worlds*, *arenas*, *boundary object* und Konventionen, soll ein Beschreibungsmodus eingeführt werden, der Kompromisse und ihre jeweilige Tragfähigkeit lose rahmt und damit darstellbar macht. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass er sich auf ein kleinteiliges ethnographisches Setting beschränkt. Der Kontext ist zunächst die AG in ihrer wechselnden Zusammensetzung. Doch gleichzeitig ragen andere weitere Aspekte aus Nebenschauplätzen in die Szenerie. Über die einzelnen Teilnehmer können dann vielfältige Themen, wie die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung oder eine systemwissenschaftliche Perspektive mitgedacht werden. Als wissenschaftliche Konventionen reichen die jeweiligen disziplinären Wissensbestände dabei in die interdisziplinäre Diskussion. Es werden so kritische Momente sichtbar, an denen die interdisziplinäre Kooperation an ihre Grenzen stößt. So also ist diese Darstellung in einer Form angelegt, die sich an den Methoden der Sozialwissenschaften orientiert, wobei diese Orientierung als nicht festgelegt zu verstehen ist. Es geht weder um die Einführung eines theoretisch-analytisch geschlossenen Programms, noch darum Stärken oder Schwächen jeweiliger Disziplinen herauszustrichen. Ziel ist es den Verlauf einer Debatte in einem gegebenen strukturellen Rahmen nachzuzeichnen. Dieser Rahmen war maßgeblich durch die als grundsätzlich verstandene Unterscheidung zwischen positiver und normativer Wissenschaft geprägt. Die unterschiedlichen Perspektiven und Positionen auf Mobilität sollen nun exemplarisch anhand einzelner diskutierter Themen eingeführt werden.

### **Aus verschiedenen Welten**

Die Sozialwissenschaften und die Naturwissenschaften werden gemeinhin als normativer und positivistischer Pol von wissenschaftlichen Erkenntnissen betrachtet. Doch weder die Sozialwissenschaften noch die Naturwissenschaften verfügen dabei über ein homogenes Programm. Daher werden an dieser Stelle eine sozialwissenschaftliche und eine systemwissenschaftliche Position dargestellt, um die disziplinären Grundannahmen und Herangehensweisen an die AG-Arbeit zu veranschaulichen. In den Diskussionen traten unterschiedliche Positionen und Perspektiven zu Tage, die mehr oder weniger nachhaltig weiterverfolgt wurden. In den Plenen jedoch ging es um grundlegende Orientierungen und einen relativ schlüssig gestalteten Kontext, in dem mal theoretische Themen, mal empirische Beispiele zur Diskussion gestellt wurden. Um diese Formate und ihre Inhalte leserfreundlich zu gestalten, werden die Plenen jeweils als Vignetten eingeführt, in denen die thematische Ausrichtung und die anschließenden Entscheidungen für die weitere AG-Arbeit zusammengefasst werden.

### *Aus der Welt der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*

Im Förderantrag diente der Begriff ‚Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung‘ als Sammelbegriff für neuere theoretisch-empirische Ansätze, in denen Konzeptionen von Mobilität zunehmend zu einem zentralen Element werden. Diese Ansätze wurden insofern als ahistorisch verstanden, als dass sie sich nahezu ausschließlich auf Gegenwartsphänomene bezogen. Im Kern geht es um die Diagnose des Wandels, die sich wesentlich an dem Verhältnis von Raum, Zeit und Bewegung orientiert. Die traditionellen Sicherheiten und Stabilitäten der ersten Moderne werden durch Unsicherheiten und Risiken der zweiten Moderne abgelöst (Beck 1986). Durch Globalisierung, die Reorganisation von Souveränität (jenseits von Staa-

ten) und neue technologische Möglichkeiten, finden ehemals aufeinander folgende Transaktionen nun gleichzeitig statt. Außerdem ist ihr Ort oft nicht mehr der physische, sondern zunehmend der virtuelle Raum. Die Knotenpunkte der (Post-)Moderne werden so oft nicht mehr über geographische, sondern über virtuelle Zusammenhänge beschrieben. Soweit zu einer postmodernen Position in der sich der Begriff ‚Mobilität‘ oft ins Metaphorische verschiebt. Diese Perspektive stellte die AG vor eine Herausforderung, wobei das grundsätzliche Problem nicht nur eine Einigung auf Begriffe, sondern auch deren Relevanz für den eigenen Forschungsgegenstand war. Wie sich dies in den Diskussionen darstellte, lässt sich anhand von Auszügen des Sitzungsprotokolls von 28.04.2010 nachvollziehen.

In dieser Sitzung ging es um eine Definition von Mobilität, die insofern statisch sein sollte, als dass sie einen Rahmen für unterschiedliche Parameter bieten sollte, über die „...Mobilität im nomadischen sowie im sesshaften Kontext modellhaft [beschrieben werden kann].“<sup>15</sup> Grundsätzlich wurde davon ausgegangen, dass sich sesshafte und nomadische Formen der Mobilität voneinander abgrenzen lassen. Dabei wurden die Übergänge als fließend erachtet und der Vorteil des Modells sollte sein, dass auch ‚der Gang zum Supermarkt‘ in dem Modell zu verorten liegt, wenn auch nicht im Fokus steht: „[D]ie grundlegende Bedingung ist, dass räumliches Verhalten von allen Personen enthalten sein soll.“ Es wurde eingeworfen, dass die Ergebnisse der ersten Umfrage 2009 lediglich regelmäßige, nicht aber alltägliche Mobilitätsprozesse aufzeigten: „Wir haben kein Material zu regelhafter Mobilität neben den nomadischen Verhaltensweisen, und somit keine Analysemöglichkeit vom Wandel der Mobilität.“ Um die exklusive Zuordnung bestimmter Mobilitäten zu nomadischer oder sesshafter Lebensweise zu vermeiden, sollte Mobilität über Skalen erfasst werden. Dieses Modell schien eine Lösung, um sich zunächst auf einen Gegenstand zu einigen und die gemeinsamen Erkenntnisse und Ergebnisse zu bündeln. Doch hinter dieser Einigung standen durchaus unterschiedliche disziplinäre Vorstellungen, wie folgende Auszüge zeigen:

A: Historisch ist es schwer Prozesse [alltäglicher Mobilität] zu fassen, daher eignet sich nur die 100-Jahresebene, um den Wandel von Mobilitätsprozessen zu analysieren.

B: Mobilität ist eine Strategie, um Bedürfnisse [...] zu erfüllen, und unterscheidet sich von anderen Strategien dadurch, dass räumliche Distanzen überwunden werden müssen.

A: Man muss „Strategie“ genauer definieren. Mobile Werte und Handel spielen eher eine marginale Rolle, da wir uns auf den geographischen Raum konzentrieren.

C: Der Raum kann von Soziologen auch anders als der geographische definiert werden, z.B. als Handlungsraum begrenzt durch institutionelle Rahmenbedingungen. Interessant sind Grenzüberschreitungen, wenn der Raum in unterschiedlichen Dimensionen definiert wird.

In diesen Positionen scheinen nicht nur disziplinäre Fokussierungen durch, sondern auch unterschiedliche Zielvorstellungen. Diese lassen sich folgendermaßen fassen: Für A als Alt-historiker spielen Alltagsmobilitäten kaum eine Rolle, sondern es geht eher um sehr große Zeiträume, für die Wandel angegeben werden kann. Des Weiteren vollziehen sich diese Bewegungen in einem physisch benennbaren Raum. Der Fokus liegt für A also auf großen Zeiträumen und Bewegungen in einem geographischen Raum. Um definitorische Klarheit zu bekommen, soll der Fokus zunächst nur auf den Wanderungen im Raum liegen. Waren, mobile Werte oder auch Ideen sind dabei zweitrangig. Anders für B, einen Ethnologen, der mit Ansätzen aus der *cultural ecology* arbeitet. Für ihn ist das Spezifische an Mobilität, dass Menschen bei dieser strategischen Umweltanpassung räumliche Distanzen überwinden. Jedoch beschränken sich diese Strategien nicht nur auf Menschen, die sich in einem geographischen Raum bewegen. Dies wird von C, einem Politologen, der sich intensiv in die neuere sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung eingearbeitet hat, noch weiter geöffnet. Er schlägt vor, nicht nur geographische Räume zu betrachten, sondern auch z.B. institutionell begrenzte Handlungsräume. In dieser Skizze der Situation zeigt sich, dass die Mitglieder unterschiedliche Vorstellungen und Abstraktionsniveaus an die Debatte herantragen. Am Ende dieser Sitzung einigten sich die Teilnehmer zunächst auf die praktisch vorstellbare räumliche, no-

---

<sup>15</sup> Soweit nicht anders gekennzeichnet sind die nachfolgenden Zitate Romina Martins Protokoll der 14. AG-Sitzung der vom 10.05.2010 entnommen.

madische Mobilität. Wenn diese im Rahmen des Schemas definiert wird, könnte dies als Einstieg genutzt werden, um eine abstraktere, statische Definition zu entwickeln. Um in einem nächsten Schritt entsprechend vielfältiges Material aus dem SFB entsprechend einzuordnen, sollte die Umfrage vom Jahr 2009 nochmals wiederholt werden, diesmal unter Hinzufügung des Schemas:

„Zweck des deskriptiven Schemas ist, Projektbearbeiter durch die Aufforderung einer Einordnung ihrer Forschungsarbeit [...] zu einer konkreten und allgemeinen Stellungnahme zu bringen. Selbst umfassender, aber detailliert begründeter Widerspruch würde dabei die Funktion des Schemas als Werkzeug der systematischen Beobachtung unterstützen.“<sup>16</sup>

Obwohl am Schluss dieser Sitzung also eine Einigung über das weitere Vorgehen stand, legten sich die Teilnehmer theoretisch-analytisch nicht fest. Sowohl im Umgang mit Begrifflichkeiten als auch im Verständnis von Mobilität taten sich neue Bruchstellen auf. Zentral sind dabei unterschiedliche Vorstellungen von Räumen, in denen Mobilität stattfindet. Diese Vorstellungen variieren zwischen geographischem Raum, sozialen Räumen und Kulturräumen.

### *Aus der Welt der systemwissenschaftlichen Forschung*

Während die sozialwissenschaftliche Perspektive unterschiedlichste Ausgangspunkte und Verschiebungen hervorbrachte und aufgrund ihres hohen Abstraktionsgrads weitestgehend verworfen wurde, war die systemwissenschaftliche Perspektive stärker fokussiert. Als eine Position, die strukturelle Ordnungen und vereinfachende Modelle nicht nur zuließ, sondern auch ermöglichte, bot sie einen hilfreichen gemeinsamen Ausgangspunkt. Ausgehend von der Annahme, dass Mobilität im Wesen prozesshaft ist, nahm sie sich der Einzelbestandteile und zusammenwirkender Faktoren – also der angesprochenen Parameter – an, welche die AG seit April 2010 gesammelt hatte, um die Art und Weise von Mobilitätsphänomenen zu bestimmen. Diese Faktoren, welche zum Teil als Ergebnis aus der ersten Umfrage hervorgegangen waren, sind – ohne Hierarchie und in willkürlicher Reihenfolge – folgende:

1. Dimension: räumlich; zeitlich; personal,
2. Art: horizontal; vertikal,
3. Gründe; Ursachen; Motivation,
4. Beteiligte: Gruppe; Individuum,
5. Ressourcen: Tiere; Umweltfaktoren; Erwerb/Arbeit,
6. Rahmenbedingungen: Klima; Ökonomie; pol. System; Globalisierung,
7. Lebens- und Wirtschaftsweise: gleichbleibend; verändert,
8. Prozess: reversibel; irreversibel; alternierend,
9. Ausgangspunkt: Ortsfestigkeit; Nicht-Ortsfestigkeit,
10. Konsequenzen; Auswirkungen.

Indem Faktoren wie soziale Mobilität, die Auf- und Abstiege von Individuen innerhalb einer Gesellschaft berücksichtigt, einbezogen wurden, sollte eine erste Annäherung an soziologische Mobilitätsformen geschaffen werden. Diese sollte dann in systematische Ordnung überführt werden. Eine erste Ordnung ermöglichte dabei die Differenzierung der Einflussfaktoren nach der räumlich-sozialen Ebene, auf der Mobilität stattfindet (Haug 2000, Kaufmann 2004)**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..** So legen die Rahmenbedingungen auf der Makroebene die Bedingungen und Optionen fest, unter der Mobilität ermöglicht wird. Beispielsweise motiviert ein Einkommensgradient zwischen verschiedenen Ländern eine transnationale Migration (Haug 2000). Einschränkungen von Handelswegen durch neuerlich ausbrechende Kriege verhindern traditionell etablierte Märkte von mobilen Gruppen. Die Beispiele zeigen, dass auf der Makroebene auch immer die Konsequenzen, also die möglichen Rückkopplungen von lokal stattfindender Mobilität, mitgedacht werden müssen.

Auf der Mikroebene wird demgegenüber der lokale und tatsächliche mobile Prozess analysiert. Der Ausgangspunkt kann hier ortsfest (im Sinne von Sesshaftigkeit) oder nicht-ortsfest, also bereits räumlich mobil sein. Weiterhin wird angenommen, dass jeder Mobilität eine bestimmte Motivation zugrunde liegt. Diese kann dazu führen, dass die Lebensweise einmalig

---

<sup>16</sup> Enrico Ille, Protokoll der 19. AG-Sitzung vom 21.02.2011.

aber dauerhaft verändert wird oder dass die Mobilität selbst in die Wirtschaftsweise integriert und somit gleichbleibend beibehalten wird. Individuen oder Gruppen sind selbst mobil oder organisieren die räumliche Bewegung von bestimmten Ressourcen, wie Tieren, deren Futter oder allgemein von Waren. In der sozialen Dimension kann hier auch der Zugang zu anderen Formen der Erwerbsarbeit durch vertikale Mobilität gemeint sein. Diese Prozesse auf der Mikroebene können allgemein reversibel, also umkehrbar, oder irreversibel sein. Eine dritte Option wäre hier der stetige Wechsel zwischen zwei Prozessen, also eine alternierende Form wie beispielsweise ein Farmer, der nur saisonal sesshaft Ackerbau betreibt, um in den anderen Saisons Viehwirtschaft zu betreiben. Die Konsequenzen von Mobilität auf der Mikroebene können sich zeitlich und räumlich auf die Aktivitäten weiterer Akteure auf dieser sowie auf der Makroebene auswirken.

Zwischen Mikro- und Makroebene wird mit der Mesoebene die Organisation der Wechselwirkungen beschrieben, also wie sich Prozesse auf Mikro- und Makroebene gegenseitig beeinflussen. So wurde nach Wechselwirkungen unterschieden, die sich auf die Mobilität im Raum, über die Zeit oder im sozialen Kontext beziehen. Das ist eng verknüpft mit der Art und Weise der Mobilität, die horizontal oder vertikal im Sinne sozialer Mobilität ist. Nicht zuletzt wurden hier auch die Konsequenzen entsprechend ihrer (Nicht-)Umkehrbarkeit und der Gestaltung der Lebens- und Wirtschaftsweise der Beteiligten differenziert.

Bei dieser systemwissenschaftlichen Inventarisierung von Mobilitätsphänomenen fehlte allerdings immer noch ein Fixpunkt, an dem die Ursachen von Mobilität und deren Wandel analytisch festgemacht werden konnten. So stand weiterhin die Frage im Raum, an welcher Stelle es Berührungspunkte unserer Forschung im SFB zu soziologischen Mobilitätsformen gibt? Eine mögliche Antwort bot folgendes Zitat aus der gemeinsamen Lektüre von Michael Casimirs und Aparna Raos „Mobility and Territoriality. Social and Spatial Boundaries among Foragers, Fishers, Pastoralists and Peripatetics“:

„Human territorial behaviour is a cognitive and behaviourally flexible system which aims at optimising the individual's and hence often also a group's access to temporarily or permanently localised resources, which satisfy either basic and universal or culture-specific needs and wants, or both, while simultaneously minimising the probability of conflicts over them.“ (Casimir 1992: 20)

Statt Mobilität als Begriff direkt zu definieren, wird hier das Motiv unterschiedlichster Mobilitätsphänomene auf einen Nenner gebracht. Dazu wird der Zugang zu Ressourcen, die essenziell zur Erfüllung von menschlichen Bedürfnissen sind, ins Zentrum gerückt. Damit wird Mobilität als ein Mittel zur Existenzsicherung verstanden. Dieses Motiv ermöglichte es uns nun, die Ursachen für verschiedene auftretende Mobilitätsformen und auch deren Wandel zu identifizieren.

Mit dem Ziel Mobilität im Kontext von nomadischem Leben in Abgrenzung zum sesshaften Leben sowie in Abgrenzung zur sozialwissenschaftlichen und metaphorischen Verwendung des Begriffs Mobilität zu definieren, betrachteten die AG-Mitglieder im Folgenden Mobilität als Strategie zur Ressourcensicherung, bei der im Unterschied zu anderen Strategien physischer Raum überwunden werden muss. Die Bewegung von Gütern und Information wird hier als unterstützende Strategie gesehen, die manchmal parallel oder auch als Ersatz von menschlicher Mobilität auftritt.

Durch welche Form von Mobilität sichern sich Menschen bestimmte Ressourcen? Das war die Leitfrage zu einer grafischen Darstellung, die Mobilitätsformen im Zusammenhang mit ihren Hauptfaktoren zeigt (Abbildung 2). In dieser „Landkarte der Mobilitätsformen“ haben wir auf der horizontalen Achse Kategorien aufgetragen, die zur Existenzsicherung notwendig sind. Dagegen ist auf der vertikalen Achse die Häufigkeit von mobilen Aktivitäten verzeichnet, die mit der Verfügbarkeit bzw. Unsicherheit der Ressource korreliert. So können hier die zeitlich-räumliche Heterogenität von natürlichen Ressourcen, institutionelle Unsicherheit sowie heterogene Lohnarbeitsmöglichkeiten als Ursache für Mobilität verstanden werden. Diesen Zusammenhängen liegen folgende Hypothesen zugrunde:

1. Formen der Mobilität sind durch die Idealtypen gekennzeichnet, d.h. sie lassen sich hinreichend durch Oberbegriffe benennen und charakterisieren.
2. Ursache von Mobilität kann ein beschränkter Zugang sowie die unsichere Verfügbarkeit der notwendigen Ressourcen sein.
3. Menschen sind nicht freiwillig langfristig mobil (über mehrere Jahre), wenn es eine effizientere Variante gibt die Existenz zu sichern. So kann das Symptom der Mobilität als Hinweis auf die darunter liegende, verursachende Ressourcenlage verstanden werden.

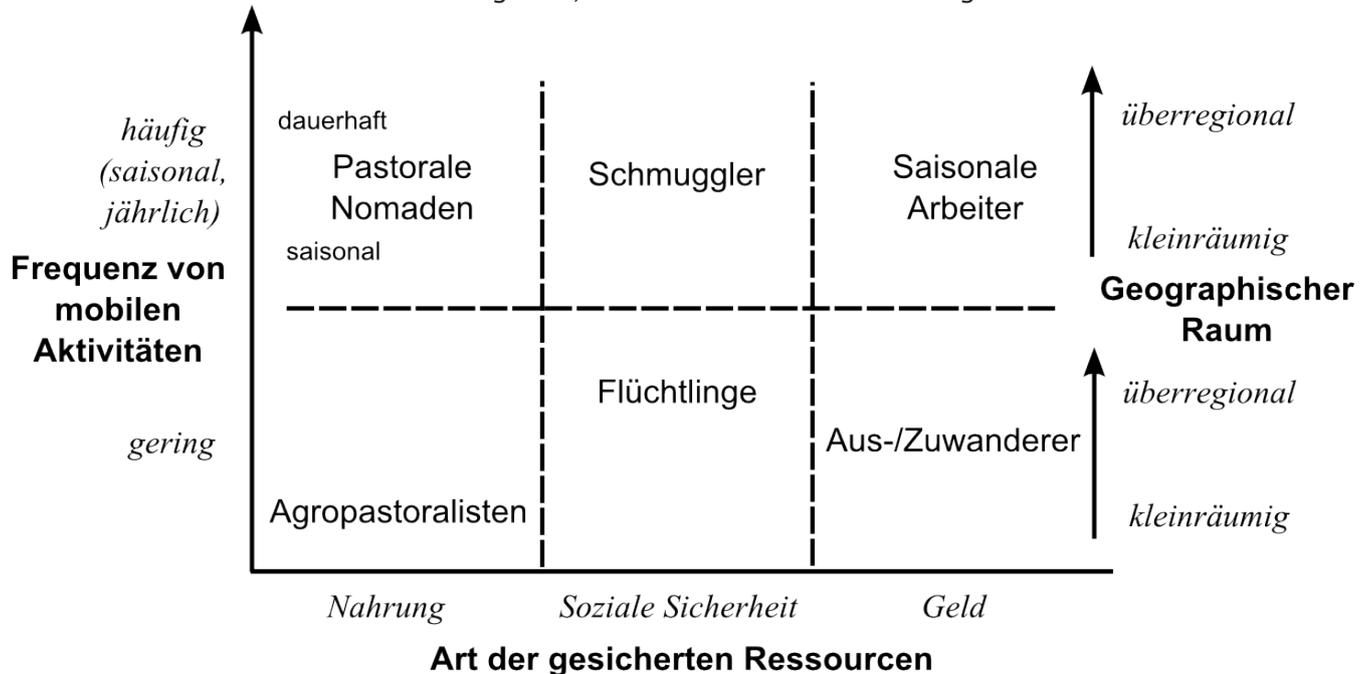


Abbildung 2: Grafische Einordnung der Mobilitätsformen anhand der zu sichernden Ressource, der Frequenz sowie des geographischen Raumes. (Entwurf AG Mobilität, Februar 2010)

In unserer zweiten Umfrage wollten wir von den SFB-Teilprojekten wissen, welchen Idealtypen sie die untersuchten Gruppen am ehesten zuteilen würden. Dies konnte auch in Abstufungen mit angegebener Priorität geschehen, wenn es nicht eindeutig zuzuordnen war. Ziel im Anschluss der Umfrage war es, ein projektweites Bild der von uns untersuchten Mobilitätstypen zu zeichnen, sowie ihre Abgrenzung zu rein sozialwissenschaftlich (metaphorisch) verstandenen Mobilitätsphänomenen. Außerdem sollten mit Hilfe des Schemas langfristige Trends zum Wandel von Mobilität nachgezeichnet werden. Darüber hinaus soll das Schema ermöglichen, Mobilitätsstrategien als einen möglichen Indikator für die Verfügbarkeit von Ressourcen zu verstehen. Der Wandel von Strategien hat hier immer auch eine vorübergehende Änderung der Ressourcenverfügbarkeit als Ursache. Mobilität ist nur eine Anpassungsstrategie von vielen (in der modernen Welt ersetzen mobile Produkte, also Handel und mobile Informationen, diese personale Mobilität), um die variable Verfügbarkeit von Ressourcen abzufedern. Alternativ sind beispielsweise verschiedene Herrschaftsformen denkbar.

Mit der offen gestalteten Diskussion zu dem Gebrauch unseres Schemas haben wir weitere Aspekte mit aufgenommen, so sind beispielsweise Verwandtschaftsbeziehungen und Religion oft eine bedeutsame soziale Ressource, die Mobilität ermöglichen oder auch verhindern kann. Außerdem werden Hilfsmittel wie zum Beispiel LKW eingesetzt, um die heterogene Futtermittelverfügbarkeit in einem räumlich größeren und zeitlich kürzeren Rahmen zu nutzen. Ein Fazit zu der Frage nach der Veränderung der Mobilität ist u.a., dass Ursachen für die Veränderung der Ressourcenlage sehr vielfältig sind und durch Fallstudien des SFB exemplarisch belegt werden.

## Versuche zu einer Synthese

Ausgehend von dem breit aufgestellten theoretisch-empirischen Plenum wurden bis hierher zwei unterschiedliche Perspektiven auf die Arbeit der AG geworfen. Während sich in einer normativen Perspektive Inkohärenzen und Bruchstellen zeigen, klammert die systemwissenschaftliche Perspektive diese Inkohärenzen in ihrem Vokabular aus. Dieser Abschnitt fragt nun nach den Ansätzen, mit denen die AG zu einer Definition gelangen wollte, die die unterschiedlichen Positionen eint. Welche theoretischen Herangehensweisen und Prämissen wurden berücksichtigt, welche wurden explizit ausgeklammert? Wie wurde über die Methodendiskussion die Entscheidung zu einer zweiten Umfrage getroffen, die den Wandel und die Veränderungen der Mobilitätsphänomene der Projekte im Untersuchungszeitraum identifizieren sollte?<sup>17</sup> Wie kam es dazu, dass die Ergebnisse dann im systemwissenschaftlichen Sinne in dem bereits dargestellten Schema geordnet wurden?

Die Einblicke in die unterschiedlichen Perspektiven haben bereits erste Antworten geliefert: Die sozialwissenschaftlichen Perspektiven warfen in erster Linie Fragen auf, die es zu klären galt. Die Bemühungen der AG, die weitestgehend „[...] terminologisches Neuland betreten [sollte], macht die methodische und perspektivische Öffnung zu Ansätzen der Sozial- und Politikwissenschaften nicht einfach.“<sup>18</sup> Zentral für diese Bemühungen um Ergebnisse war die Entwicklung einer ersten Definition, die sich aus Überlegungen der AG-Mitglieder ergab und am Konzept der *Motility* orientierte. Der Schlüsseltext zu dieser Definition war der Artikel „*Motility: Mobility as Capital*“ von Vincent Kaufmann, Manfred Bergman und Dominique Joye, der 2004 im *International Journal of Urban and Regional Research* veröffentlicht wurde.

Dieser Ansatz verbindet räumliche und soziale Mobilität in einer dialektischen Betrachtung zwischen Theorie und empirischer Forschung. Er schien sich besonders anzubieten, weil er die Diskussion der ‚metaphorischen sozialwissenschaftlichen‘ Positionen voranstellt und sich dazu positioniert. Hierzu stellen die Autoren den Begriff der *Motility* vor. Dieses theoretische Konstrukt wird definiert als Kapazität von Entitäten (Güter, Informationen, Personen...) mobil im sozialen wie im geographischen Raum zu sein, im Besonderen soll es die Grenzen der existierenden Konzepte von räumlicher und sozialer Mobilität kenntlich machen. *Motility* umfasst dabei drei interdependente Elemente, über die eine empirische Untersuchung von Mobilitätsphänomenen auf der Mikro-, Meso- und Makroebene ermöglicht werden soll. Es geht 1) um die Möglichkeiten und den entsprechenden Zugang zur Mobilität, 2) die *competence*, womit sowohl die grundsätzlichen physischen Fähigkeiten, als auch die erworbenen und organisatorischen Fähigkeiten zusammengefasst werden und 3) die Aneignung, bei der gefragt wird, wie Akteure, Gruppen, Institutionen, Netzwerke u.a. die angestrebten oder realen Zugänge und Fähigkeiten interpretieren und ihr Handeln daran ausrichten.

Diesem Ansatz fügte die AG einige Überlegungen und Nuancierungen hinzu, auf deren Grundlage am 19.03.2010 eine erste Definition entworfen wurde. Diese Definition fußte auf folgenden Grundannahmen: „1) [Das] Wesen jeder Mobilität ist Prozeßhaftigkeit, Mobilität [ist] zusammengesetzt aus verschiedenen Variablen, 2) Summe und korrespondierendes Zusammenwirken der Variablen/„Stellschrauben“ determiniert Form/Gestalt von Mobilität, 3) [Die] Einzelfaktoren/Variablen von Mobilität sind allgemeingültig.“<sup>19</sup> Auf den verschiedenen Ebenen wurden dann prägende Aspekte ausgemacht. Jedoch konnte sich die Gruppe nicht bei allen Punkten einigen und so blieben – wie die Auflistung zeigt – eben dort einige Fragezeichen stehen, wo es noch Diskussionsbedarf gab:

- A) Makroebene
  - Rahmenbedingungen: pol. System; Klima; Ökonomie; Globalisierung
  - Konsequenzen; Auswirkungen
  
- B) Mesoebene

---

17 Vgl. zur Genese einer erneuten Umfrage und der Planung des AG-Plenums vom 27.05.2011 die Protokolle der 19. (Enrico Ille, 21.02.2011) und der 20. (Felix Paetzel, 01.04.2011) AG-Sitzung.

18 Thomas Brüggemann, Protokoll vom 23.02.2009 zur 5. Sitzung der AG.

19 Diese „Vorüberlegungen zu einer integrativen Definition von ‚Mobilität‘ II.“ wurden auf der 13. AG-Sitzung am 19.03.2010 diskutiert (dazu Tischvorlage v. Th. Brüggemann vom 09.03.2010).

- Dimension: räumlich; zeitlich; personal
- Lebens- und Wirtschaftsweise: verändert; gleichbleibend (???)
- Art: horizontal; vertikal (???)
- Prozess: reversibel; irreversibel; alternierend (???)
- Konsequenzen; Auswirkungen

#### C) Mikroebene

- Ausgangspunkt: Ortsfestigkeit; Nicht-Ortsfestigkeit
- Gründe; Ursachen; Motivation
- Lebens- und Wirtschaftsweise: verändert; gleichbleibend (???)
- Art: horizontal; vertikal
- 1. Beteiligte: Gruppe; Individuum
- Ressourcen: Tiere; Umweltfaktoren; Erwerb/Arbeit
- Prozess: reversibel; irreversibel; alternierend
- Konsequenzen; Auswirkungen

Wie bereits mehrfach angedeutet, brachte die sozialwissenschaftliche Debatte immer wieder Unruhe in die Ordnungsbemühungen, welche durch das Schema systematisiert werden sollten. Es war von vorneherein klar, dass ein zweidimensionales Schema bestimmte Aspekte, wie beispielsweise soziale Mobilität oder veränderte Formen der Beschleunigung der Gegenwart, z.B. durch Technologien, nicht abbilden konnte. Daher wurde in einer Überarbeitung eine Engführung der Definition beschlossen, die ‚schemakompatibler‘ sein sollte. Die Änderungen gingen in die Richtung des bereits zitierten Ansatzes von Michael Casimir. Als Ergänzungen auf der Makroebene wurden Jahre als Zeiteinheiten und Bevölkerungswachstum als Indikator für den Erfolg der Lebensweise eingeführt. Auf der Mesoebene wurden Monate als Zeiteinheiten bestimmt, in diesem Kontext sollte dann auch soziale Mobilität berücksichtigt werden. Schlussendlich bezog die Mikroebene dann auch Wochen und Tage mit ein. Mit diesen Schärfungen bemühte sich die AG um eine geteilte definitorische Klarheit und Einigung.

In die Zeit dieser definitorischen Bemühungen fiel die Aufgabe ein zweites Plenum zu veranstalten. Da sich das erste Plenum eher mit theoretischen Ansätzen und weit gestreuten empirischen Beispielen befasst hatte, sollte das zweite eher ähnlich gelagerte empirische Beispiele behandeln. Der gegenwärtige Erkenntnisstand der AG sollte den Rahmen bilden.

#### Vignette 2: Plenum Juni 2010

„Ging es im letzten AG-Plenum noch um Mobilität allgemein, ist die AG2 in ihrer Arbeit gegenwärtig beim Markt und Handel als konkret fassbare Kristallisationspunkte von Mobilität angekommen.“<sup>20</sup> Unter dem Titel „Trade and Mobility in Sudan“ sollten so verschiedenen Fallbeispiele präsentiert werden. „Das Beispiel des Sudan (Teilprojekt D9) [präsentiert] Fallstudien, die die Wechselwirkungen zwischen Handel und Mobilität, ausgehend von fahrenden Händlern, die sich bei ihrer Tätigkeit zwischen Sesshaftigkeit und Nomadismus bewegen [darstellen].“<sup>21</sup>

Der Vortrag von Guma Kunda Komey befasste sich mit ‚Market institutions in South Kordofan‘ und war als ein Überblick über das Teilprojekt D9 „Marktinstitutionen im Verhältnis von Nomaden und Sesshaften in Südkordofan/Nuba Mountains, Sudan“ angelegt. In diesem Zusammenhang führte Abd al-Rahman Bello die Fallstudie eines Marktes in Südkordofan ein ‚The case of Abu Jibayha‘. Dieser lokale Bezug wurde anschließend von Enrico Ille auf nationale Handelszusammenhänge erweitert: ‚Mango and sugar trade from and to South Kordofan‘. Abschließend wurde der Handel mit landwirtschaftlichen Produkten von Maria Hahnekamp in globale Marktzusammenhänge gestellt, es ging um ‚Hibiscus trade between North Kordofan and Germany‘. In der Nachlese des Plenums wurde zusammengefasst, dass die Gemeinsamkeit aller Vorträge, in denen der Markt „als ein Ort stand, an dem Sesshafte und Nomaden in einen regelmäßigen und regelhaften Kontakt/Austausch kommen. Hier werden nicht nur Waren, sondern auch immaterielle Güter (Informationen, Wissen, Ideen etc.) ausgetauscht und ‚gehandelt‘, der Marktort ist eine ‚Kontaktzone‘/ein ‚Interaktionsort‘, der nur auf den ersten Blick ausschließlich dem Wa-

20 Ronn Müller, Protokoll vom 26.05.2010 zur 15. Sitzung der AG.

21 Ebd.

renhandel vorbehalten scheint. [Jedoch führte] das Plenum zu der Erkenntnis, daß nur eine klare Abgrenzung gegenüber einer Mischung verschiedenster Mobilitätsphänomene und ihrer Träger, wie sie auf Märkten zwangsläufig anzutreffen ist, zum Ziel der ‚AG-Definition‘ führen kann. Nur ein klarer/eindeutiger Raumbegriff [...] ermöglicht eine [...] nicht beliebige Definition von Mobilität. [...] In dieser Richtung soll eine modifizierte Zielformulierung [...] ermittelt werden.“<sup>22</sup>

So ergab also das Plenum, dass zumindest ein eindeutiger und für alle nachvollziehbarer Raumbegriff zugrunde gelegt werden sollte: „[Daher] haben wir uns entschieden, die angestrebte Definition von (räumlicher) Mobilität zweiteilig anzulegen. Der erste Teil wird den Raumbegriff definieren, der den Referenzrahmen der in ihm ablaufenden Mobilität darstellt.“<sup>23</sup> Wo genau diese Definition liegen sollte, um die Verständlichkeit für alle Teilnehmer zu gewährleisten, kristallisierte sich nach und nach heraus. So heißt es beispielsweise in der Einladung des AG-Leiters, eines Althistorikers, zur 18. Sitzung: „Zur Erinnerung möchte ich – wie besprochen – erneut darauf hinweisen, daß ich persönlich einen strikt ‚physikalischen Raumbegriff‘ (Container) als Ausgangspunkt für unsere weitere Arbeit bevorzuge.“<sup>24</sup> Diese Beschränkung von nomadischer Mobilität auf räumliche Mobilität erschien notwendig, um eine Synthese zu leisten. Auf der anderen Seite schien durch, dass diese Beschränkung nach den Erkenntnissen aus dem Plenum kaum aufrechterhalten werden konnte. Dieser unsicheren Lage wurde auf zweierlei Weise begegnet und entgegengesteuert. Es sollte

„eine erneute SFB-weite Umfrage zu Phänomenen räumlicher Mobilität und deren Wandlungsprozessen (Auslöser und Wirkungen) durchgeführt werden [...]. Dazu sollen zunächst subjektive Thesen zur Mobilität von der AG2 formuliert werden, die den TP [Teilprojekten, Anmerkung des Verfassers] als Referenzgrößen dienen sollen. Diese Thesen sollen von den TP zustimmend oder ablehnend kommentiert werden. Außerdem sollen die Mobilitätserscheinungen der TP zu den Thesen in Bezug gesetzt werden: Wie nah oder wie fern (relativ) werden die jeweils konkret beobachteten Phänomene räumlicher Mobilität gegenüber den Thesen verortet, wie brauchbar sind die Thesen, um tatsächliche Mobilität(sprozesse) abzubilden.“<sup>25</sup>

So sollte also einerseits eine erneute Umfrage durchgeführt werden, die Raum für Diskussionen und Positionierungen bot, zum anderen wurde dazu an einem Begriff festgehalten, der sich an räumlicher Mobilität orientierte. Genau diese Erkenntnis – dass pointierte Positionierungen und kritische Stellungnahmen aus unterschiedlichen Projekten zu einem Thema bereits ein Gewinn sind, der aber womöglich einer Konstante, wie der der räumlichen Mobilität bedarf – wurde zum Motor in der letzten Phase der gemeinsamen Arbeit.

### **Vom Konsens zum Kompromiss**

Nachdem nun also festgehalten wurde, „...daß ‚soziale Räume‘ und ‚soziale Tenen‘ NICHT Gegenstand der Definition/Theorie von Mobilität, wie sie die AG2 anstrebt, sein werden [und] daß der ‚Mensch‘ im Zentrum stehen wird, der immer Subjekt der zu definierenden Mobilität bleibt“<sup>26</sup>, also eine Begrenzung auf räumliche Mobilität festgehalten wurde und eine erneute Umfrage stattfinden sollte, ging es anschließend darum, die Arbeit der AG zu einem Ende zu bringen und die Ergebnisse entsprechend darzustellen. Anhand dieses Beispiels – der abschließenden Bündelung und Darstellung der Ergebnisse – soll nun herausgestellt werden, wie die AG den Anspruch theoriebildend zu arbeiten umgedeutet hat. Es ging nicht mehr um einen Konsens, der alle wissenschaftlichen Positionen unter einem Dach vereint, sondern um einen Kompromiss, der auf der Frage fußt, welche Erkenntnisse aus den jeweiligen Disziplinen in einer gemeinsamen kohärenten Darstellung zusammengefügt werden können. Anhand des letzten Plenums und den Entwürfen für eine abschließende Publikation soll nun die Verschiebung zu einem Kompromiss dargestellt werden. Die Deutung der

---

22 Vgl. Romina Martin, Protokoll vom 31.08.2010 des AG-Plenums vom 27.05.2010 und Felix Paetzel, Protokoll zur 16. AG-Sitzung vom 14.08.2010.

23 Thomas Brüggemann, Protokoll zur 17. AG-Sitzung vom 08.11.2010.

24 Thomas Brüggemann, Rundmail an die AG-Mitglieder vom 02.12.2010.

25 Thomas Brüggemann, Protokoll zur 17. AG-Sitzung vom 08.11.2010.

26 Ebd.

zweiten Umfrage im Kontext der gemeinsamen AG-Arbeit findet im folgenden vierten Teil statt, während der sechste Teil disziplinären Perspektiven vorbehalten ist.

Eine Publikation bot sich als die adäquate Form an, mit der die Ergebnisse der AG einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Doch die Diskussionen und Standpunkte in der AG waren so breit gefächert, dass sich kaum ein gemeinsames Thema für alle empirischen Projekte finden ließ. Daher sollte das Vorhaben mit dem sehr allgemein gehaltenen Arbeitstitel „Mobilität im Wandel – Genese, Wesen, Wirkung“ (o. ä.) im Plenum vorgestellt werden.

„Die ‚Mobilitätsfrage‘ [sollte] leitmotivisch sein. Diese soll aus der Perspektive spezifischer Mobilitätsformen und -wahrnehmungen in den jeweiligen SFB-TP in den Beiträgen vorgebracht werden. [...] Sollte hierbei die ‚Ausbeute‘ für einen eigenständigen Band zu gering ausfallen, werden die Mitglieder der AG2 einen gemeinsamen Beitrag in einer einschlägigen Fachzeitschrift anstreben.“<sup>27</sup>

Im Frühjahr 2010 stand also noch ein gemeinsamer analytischer Bezugspunkt im Vordergrund. Vielleicht lag es an dem sehr allgemein formulierten Anliegen, vielleicht war es die Tatsache, dass wenig konkrete Aussagen zu einem Publikationsformat gemacht werden konnten, das Plenum erregte kaum Interesse. Die Idee rückte daher zunächst in den Hintergrund und tauchte erst wieder auf, als sich der Fokus der Auseinandersetzung mit Mobilität verschoben hatte. Während sich die AG zunächst mit dem theoretischen Anliegen der Anknüpfung befasste<sup>28</sup>, welches in verschiedene Sackgassen führte, wurde der Anspruch schlussendlich umgedeutet. Es wurde mit der zweiten Umfrage ein rein deskriptives Format entwickelt, welches Raum für die jeweiligen disziplinären Deutungen ließ. Diese deskriptiv angelegte Umfrage wurde aber nicht in den leeren Raum gestellt, sondern stand am vorläufigen Ende der hier dargestellten interdisziplinären Reflexion. Der Vollständigkeit halber, und da Interdisziplinarität ein kaum hinterfragtes Grundmerkmal der AG war, wurden diese Prozesse im letzten AG-Plenum dargestellt. Es sollte verdeutlicht werden, dass es zweierlei Ergebnisse und Erkenntnisse gibt. Auf der einen Seite wurden so im Plenum empirische Beispiele beleuchtet, die anhand des Schemas kritisch betrachtet werden konnten, auf der anderen Seite ging es um eine erste Reflexion der interdisziplinären Arbeitsprozesse.

### Vignette 3: Plenum Mai 2011

Das dritte Plenum trug den Titel „Ressourcensicherung: Formen und Auslöser/Ursachen von Mobilität“. Es hatte dreierlei Anliegen. 1) Spezifischere Informationen über konkrete Mobilitätsphänomene in den Teilprojekten zu erhalten: Dazu wurde das Schema mit der Einladung zu kritischen Kommentaren vorgestellt. 2) Externe empirische Beispiele aus historischen und ethnographischen Zusammenhängen dienten dazu, das Schema auf seine Anwendbarkeit zu prüfen, 3) die Arbeit der AG wurde in einer schematischen Zusammenfassung als Diskussion zwischen den sozial- und naturwissenschaftlichen Positionen dargestellt.

Es wurden zwei empirische Beispiele vorgestellt, zum einen ein ethnographischer Vortrag von Anja Fischer mit dem Titel ‚Mobilität in der Zentralsahara: Tuareg-Nomaden in der Algerischen Wüste‘ und ein archäologischer Vortrag von Mohammed Ababneh mit dem Titel ‚Mobilität safaitischer Nomaden. Während der erste Vortrag sich mit der kritischen Gegenwart der Tuaregnomaden befasste und sehr viele Beispiele für Alltagsmobilitäten hatte, beschäftigte sich der zweite mit Inschriften und konnte – ähnlich der historischen Beispiele aus der AG – keine Alltagsbeispiele liefern. Die anschließende Diskussion ging daher auch unmittelbar von dem Schema selbst aus, wobei die Teilnehmer des Plenums sich zumeist an ihren eigenen empirischen Beispielen orientierten. So wurde beispielsweise als Kritik angeführt, dass die Kategorie der Immobilität fehle und als explizite Form mit einbezogen werden sollte, dass „das Mittel der Mobilität (Bsp. LKW) unklar bleibt“, dass nicht nachgezeichnet werden könne, was und warum sich eine Mobilitätsform verändert, genauso wie der Begriff der Nahrung unklar bleibe: Bezieht er sich auf Menschen oder Tiere? Insgesamt beschränkte sich die Kritik weitestgehend auf das Schema als konkreten Aus-

27 Ebd.

28 Es sei an das Anliegen der AG erinnert, „zu grundlegenden Erkenntnissen zu gesellschaftsformativen Funktionen zu gelangen und damit die Kernbefunde des Sonderforschungsbereichs zur Bedeutung von Nomadismus theoriebildend an die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung – die weitestgehend unhistorisch ist und bisher ohne Bezug zur Nomadismusforschung bleibt – anzukoppeln“ (wie Anm. 1).

gangspunkt, die Darstellung des Interdisziplinären Dialogs (vgl. Abb. 3) wurde kaum berücksichtigt. Gleichwohl hob der Sprecher des SFBs hervor, dass der Vortrag als Reflexion über die Begriffsbildung in der Arbeitsgruppe verstanden werden sollte, der hervorhebt, dass Wissen nicht konstant ist. „Eine weitere Herausforderung sind die verschiedenen Analysekatgorien aus den Disziplinen, die nicht explizit gemacht werden. [Desweiteren die] Anspruchsformulierung (aus den Disziplinen): Erarbeitung einer Topologie mit Zugängen und Nicht-Zugängen → was sind genau die Annahmen und Analysewerkzeuge?“ In eben diesem Sinne schloss dann auch die AG in der Nachlese des Plenums: „...die Aufgabe der AG [besteht] nicht in einer Definition von Mobilität, sondern in einer Bestandsaufnahme, die es erlaubt Wandel festzustellen. [Desweiteren wird vorgeschlagen] die AG2-Arbeit abschließend in einer wissenschaftssoziologischen Publikation zu präsentieren.“<sup>29</sup>

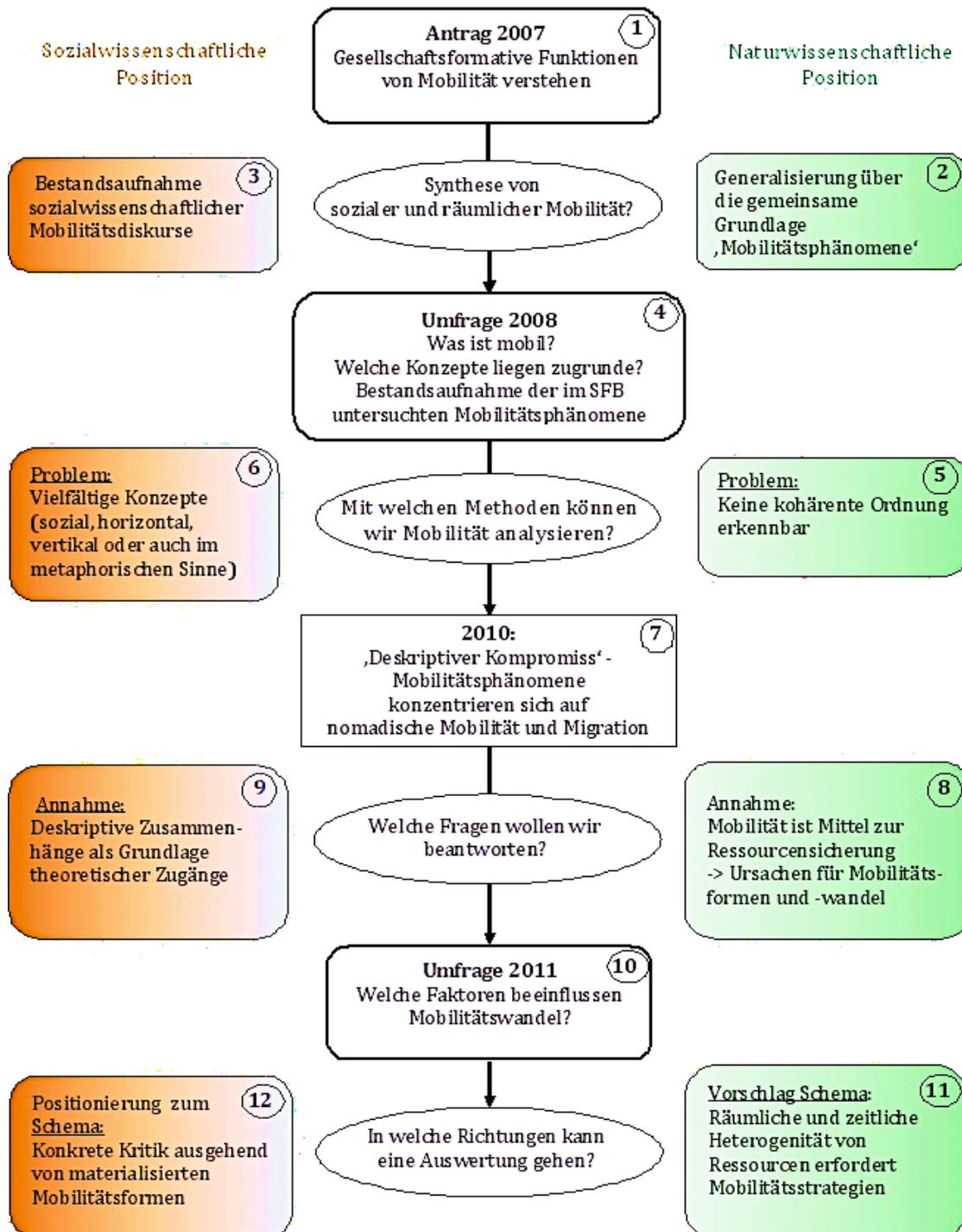


Abbildung 3: Skizze zum interdisziplinären Dialog um Mobilität, AG 2, Mai 2011.

Genau dieser Vorschlag wurde aufgegriffen, worauf es im ersten Publikationsentwurf vom 12.10.2011 heißt: „Ziel dieser Aufsatzsammlung ist die systematische Dokumentation der Arbeiten der AG Mobilität.“<sup>30</sup> Die zentralen Fragen sollten die Ziele der AG betreffen: Wie wurde mit dem Spagat zwischen Auftragsforschung, also einer Definition oder Synthese von Mobilitätsphänomenen, und der eigenen Arbeitsdynamik umgegangen? Genau diese Fragen wurden dann in unterschiedliche Richtungen weitergetrieben, so dass am Ende die hier vorliegende Publikation entstand. In ihr spiegelt sich das Bestreben nach einer Einigung, ohne die eigene Disziplinarität aufzugeben. Die eigenen empirischen Fallbeispiele und ihre theoretische Analyse sollten dabei mit den konzeptuellen Entwürfen kompatibel sein. Im Rückblick auf den chronologischen Abriss kann festgehalten werden, dass im Laufe der Zusammenarbeit ein Kompromiss entstanden ist. Dieser fußt auf Priorisieren, Ausklammern, Kategorisieren und Verhandeln, nicht aber auf der Einigung auf einen gemeinsamen wissenschaftlichen Gegenstand. Im Sinne einer pragmatischen Soziologie suchte dieser kleine Text nach den verschiedenen Formen der Einigung, die im Hinblick auf die erwarteten gemeinsamen Forschungsergebnissen gestellt wurde. Wie versuchten die Teilnehmer der Diskussionen ihr Wissen in die thematischen Justierungen einfließen zu lassen?

Dies taten sie zunächst in der Einigung auf einen Begriff der räumlichen Mobilität. Dieser sollte als Konstante dienen, die jedoch nur für einige Teilnehmer mit ihren wissenschaftlichen Arbeiten vereinbar war. Für andere erschloss er sich lediglich aus einem Alltagsverständnis, welches mit den theoretischen Ansätzen der eigenen Forschungen nicht vereinbar war. Mit Susan Leigh Star und James Griesemer lässt sich dieses Problem als das der ‚common representation in diverse intersecting social worlds‘ beschreiben. Die AG war somit die Arena, in der verschiedene soziale Welten (hier Disziplinen) aufeinandertreffen. Der Erfolg dieser wissenschaftlichen Kooperation konnte nicht durch die Standardisierung von Methoden – diese wurden von vorneherein ausgeklammert – sichergestellt werden. Auch konnte räumliche Mobilität nicht konsensstiftenden Elementen, also als *Boundary Objects* dienen, denn sie war nicht „...both plastic enough to adapt to local needs and the constraints of the several parties employing them, yet robust enough to maintain a common identity across sites.“ (Griesemer und Star 1989: 393) Insgesamt schien in dem ganzen Unterfangen die Unterstellung durch, dass interdisziplinäre Arbeit einen Mehrwert schafft, folgt doch der Ruf nach Interdisziplinarität folgender Logik: Schwächen in einem Bereich können durch Kapazitäten aus einem anderen Bereich ausgeglichen werden. Dabei geben z.B. die Geschichtswissenschaftler den gegenwartsbezogenen Analysen der Ethnologen oder Sozialgeographen eine historische Tiefe. Wenn es aber weder standardisierte Methoden noch boundary objects, flankiert von konsistentem oder zumindest anschlussfähigem Vokabular gibt, so bleibt die Halbwertszeit von interdisziplinären Arbeitsergebnissen verhältnismäßig gering. Dabei ist das Problem sicherlich auch struktureller/institutioneller Natur: Das Einarbeiten in fremde Wissensbestände braucht Zeit und eine gewisse Unvoreingenommenheit. Dies war insofern schwierig, als dass die meisten Teilnehmer mit fortgeschrittenen eigenen empirischen Forschungsprojekten in der AG arbeiteten und nachvollziehbarer Weise ihren Ansatz vertraten. Jedoch konnten die eigenen Arbeiten im Zuge der gemeinsamen Arbeit nicht mehr nur in den Theorien und Modellen der eigenen Disziplin, sondern auch in den weiten Wissenschaftslandschaften und entsprechend in Bezug zu anderen Argumentationsweisen verortet werden.

Insgesamt kann man diesen Teil des Forschungsberichts nun als zweierlei sehen: eine kleine Taschenspielererei, die nur funktioniert, weil sie sich eines sozialwissenschaftlich kritischen Vokabulars bedient. Man kann sie aber auch – und dies ist sicherlich vorzuziehen – als eine Deutung betrachten, die zum einen bestimmte Problemzonen und blinde Flecken interdisziplinärer Arbeit hervorhebt, zum anderen aber auch den Entstehungsprozess und die Hintergründe der Ergebnisse erläutert, die nun im Folgenden dargestellt werden. Der nächste Teil ist hier als eine klar begrenzte Darstellung der Ergebnisse zu verstehen. Er dient im Wesentlichen der Einbettung der zweiten Umfrage aus dem Jahr 2010 und der Interpretation ihrer

---

30 Entwurf/Konzept von Maria Hahnekamp und Romina Martin.

Ergebnisse. Hier werden die strukturellen Zusammenhänge in einen Kontext gestellt und – soweit dies möglich ist – gedeutet.

*Das dritte Kapitel beschrieb die zeitliche Entwicklung der praktischen Arbeitsgruppenarbeit und deutete so die Prozesshaftigkeit der interdisziplinären Arbeit, die immer wieder auch – neben dem eigentlichen Gegenstand, nämlich „Mobilität“ – an den Zielvorstellungen, wissenschaftlichen Hintergründen und der individuellen Motivation der AG-Mitglieder ausgerichtet werden musste. Fassbare Ergebnisse für eine gemeinsame Basis zur Arbeit am Mobilitätsbegriff sollten dagegen die Umfragen liefern, die recht früh einen zentralen Tätigkeitsbereich in der AG einnahmen. Lag der Anspruch der Datenerhebungen anfangs auf dem Zusammentragen von wegweisendem Material, das die inhaltliche Arbeit der AG vorantreiben würde, verdeutlichte die verallgemeinernde Datenauswertung schlussendlich eine der wesentlichen Stärken, die aus der interdisziplinären Zusammensetzung resultierte: die Dichte der Fallbeispiele zu Nomaden über unterschiedliche geographische Räume und historische Zeitepochen hinweg.*

*Nach der Auswertung der Umfragen unter 4., sollen die Abschnitte 4.1 und 4.2 die Wertschätzung dieser empirischen Wissensquellen widerspiegeln, indem sie sich jeweils individuellen Fallstudien widmen. Thomas Brüggemann gewährt anhand der Auswertung historischer Quellen in 4.1 Einblick in die temporären Wanderungen (375-568) der eigentlich sesshaften Germanen während ihrem Vordringen in das römische Reich. Dabei verweist er auf die Vielschichtigkeit der Auslöser für die germanische Mobilität ebenso wie er nachzeichnet, wie sich die Germanen an die mobile Lebensweise anpassten, indem sie nomadische Gewohnheiten adaptierten. Das historische Fallbeispiel dient dabei als Kontrast zu dem nachfolgenden empirischen in 4.2. Durch die Gegenüberstellung werden die unterschiedlichen Methoden und Begriffswelten im besonderen Maße veranschaulicht. Janka Linke verknüpft in ihrer empirischen Fallstudie zum Raupenpilzmarkt in osttibetischen Gebieten (VR China) das Konzept der „sozialen Mobilität“ mit dem der räumlichen. Hierdurch gelingt es die Analysekatoren (soziale/räumliche) Mobilität, Nomaden und Markt sinnvoll zueinander in Beziehung zu stellen. Gleichzeitig erfolgt damit eine Momentaufnahme des Wandels, den die tibetische nomadische Gesellschaft in Osttibet derzeit durchläuft.*