

# 1 Einleitung

## 1 Introduction

**Maria Hahnekamp mit Thomas Brüggemann, Janka Linke und Romina Martin**

### Abstract

This report reflects on mobility as current and historical phenomenon in human societies. The paper is based on four years of research in a working group on mobility within the Collaborative Research Centre (Sonderforschungsbereich) which focused on interdependencies between nomadic and sedentary people. The authors provide various perspectives on the specification of mobility phenomena and the constitution of knowledge systems based on the diverse disciplines involved, such as archeology, ancient history, ethnography, social geography and ecological-system science. The challenge was to find a common ground discussing mobility where social and natural scientists exchanged and built upon their empirical and theoretical knowledge. The rich data base of case studies provided a starting point for a constructive dialogue. The report allows insights into the recent state of the art and questions of mobility research. On a wider level it illustrates how interdisciplinary projects can work effectively on such an intersecting topic. The report finalizes with disciplinary outlooks on synergies gained from this work.

### Keywords

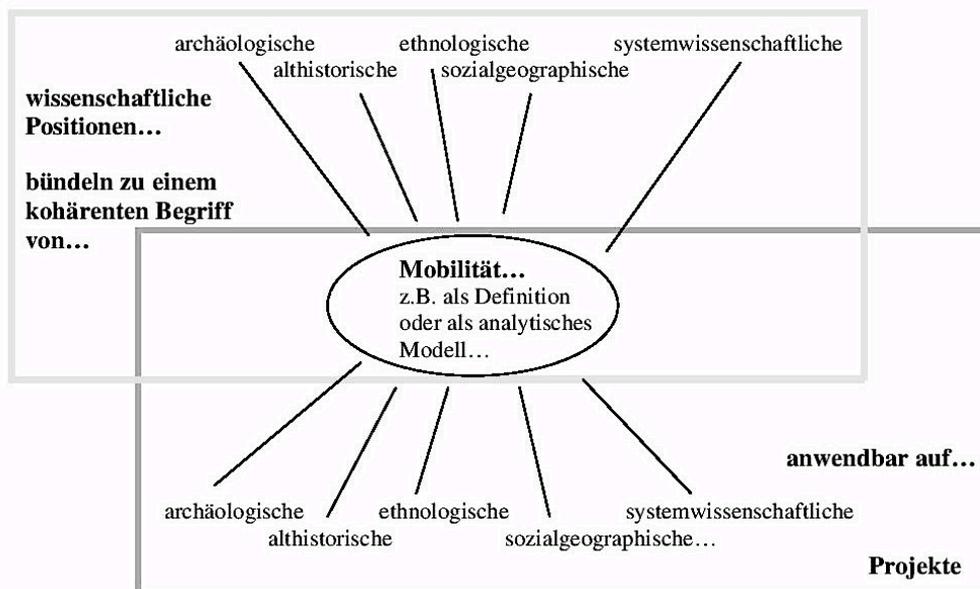
Großforschungsprojekt – Mobilitätsforschung – Nomaden – Seßhafte – praktische Interdisziplinarität – Wissensproduktion – Sonderforschungsbereich

Dieser Forschungsbericht wurde von den Mitgliedern der interdisziplinären Arbeitsgruppe „Mobilität“ des Sonderforschungsbereichs (SFB) „Differenz und Integration. Wechselwirkungen zwischen nomadischen und sesshaften Lebensformen in Zivilisationen der Alten Welt“ verfasst. Im Kern handelt er von zwei Aspekten, die unterschiedlich gelagert sind: Zunächst ist er ergebnisorientiert und befasst sich mit der Entwicklung eines Mobilitätsbegriffs, der möglichst in den vielfältigen historischen, ethnographischen, sozialgeographischen, systemwissenschaftlichen und archäologisch-empirischen Projekten des SFBs Verwendung finden kann. Das zweite zentrale Anliegen ist die Darstellung davon, wie sich disziplinäre Wissensbestände in einem interdisziplinären Kontext neu konstituierten. Vor dem Hintergrund, dass die Arbeitsgruppe im Rahmen des Sonderforschungsbereichs den ausdrücklichen Auftrag bekam, sich mit „Mobilität“ zu befassen, barg dieser Begriff sehr wohl einen theoretisch-analytischen Zündstoff. Zur Diskussion steht der Begriff der Mobilität besonders in den neuen Sozialwissenschaften, die durch globale politische, ökonomische, soziale und technologische Veränderungen vor neue Herausforderungen gestellt werden. Mimi Sheller und John Urry skizzieren in diesem Zusammenhang ein *New Mobilities Paradigm* (2006). Sie argumentieren:

„New mobilities are bringing into being new surprising combinations of presence and absence as the new century chaotically unfolds. Methods and theories will need to be ever on the move to keep up with these new forms of mobilities, new systems of scheduling and monitoring, and new pervasive modes of mobilised social inclusion/exclusion“ (Sheller und Urry 2006: 222).

Sheller und Urry verweisen auf die zunehmende Konvergenz von Transport- und Kommunikationstechnologien und personalisierten Techniken, sie streichen die Notwendigkeit heraus diesen Veränderungen methodisch und theoretisch gerecht zu werden. Doch wurden diese theoretischen Ansätze von den Mitgliedern der interdisziplinären Arbeitsgruppe „Mobilität“ unterschiedlich wahrgenommen und nicht gleichermaßen rezipiert. Dem Sozialwissenschaftler beispielsweise, der den Wandel von Kommunikationstechnologien in nomadischen Gruppen in Sibirien untersuchte, stachen bestimmte Aspekte ins Auge, die z.B. für die archäologische Arbeit peripher sind und dort lediglich aus den Augenwinkeln wahrgenommen werden. So bildet die Frage „Wie erschließt sich eine interdisziplinäre Gruppe das Thema Mobilität methodisch, theoretisch und empirisch und wie sollen geteilte Wissensbestände erarbeitet werden?“ in diesem Forschungsbericht den Rahmen für die Frage „Zu welchen Ergebnissen gelangt die Arbeitsgruppe?“ Im Hinblick auf die Arbeitsprozesse lässt sich das Verhältnis dieser beiden Fragen folgendermaßen skizzieren:

Frage 1: Wie können sich unterschiedliche wissenschaftliche Positionen einen gemeinsamen Mobilitätsbegriff einigen?



Frage 2: Welcher Mobilitätsbegriff kann auf die unterschiedlichen empirischen und historischen Projekte des Sonderforschungsbereichs angewandt werden?

Abbildung 1: Skizze zu den betrachteten Fragekomplexen.

In der Skizze wird deutlich, dass diese beiden Fragen für sich genommen den jeweils anderen Fragenkomplex ausblenden. Durch die zusammenhängende Betrachtung beider Fragen sollen eben diese blinden Flecken sichtbar gemacht werden. Darüber hinaus geht es im Folgenden nicht nur um das Ergebnis der Systematisierungsbemühungen (ein auf empirische und historische Projekte anwendbarer Mobilitätsbegriff), sondern auch um den Dialog zwischen jeweiligen individuellen theoretisch-analytischen Ausrichtungen. Nicht mehr nur die Frage, wie wissenschaftliche Positionen durch die Linse eines gemeinsamen Mobilitätsbegriffs gebündelt werden, steht im Vordergrund. Es geht auch darum, wie sich Vertreter einer Forschungsrichtung die jeweils anderen Disziplinen erschließen. In einem qualitativen Ansatz soll nicht nur der individuellen Wahrnehmung, sondern auch den Dialogen und Debatten der AG-Mitglieder Rechnung getragen werden. In der Darstellung oszilliert dieser Forschungsbericht zwischen individuellen Perspektiven und wissenschaftlichen Disziplinen/Positionen, die in der Arbeitsgruppe versammelt waren. Die individuellen Positionen der jeweiligen VerfasserInnen zeigen sich in vielfältiger Weise: in theoretischen Ansätzen, in Bezügen zu empirischem Material, in der Auswahl der Literatur, im verwendeten Vokabular oder auch ganz einfach im jeweiligen Schreibstil.

Doch bevor diese unterschiedlichen Positionen entfaltet werden, soll der gemeinsame Gegenstand der vielfältigen empirischen und historischen Projekte, die im institutionellen Rahmen des Sonderforschungsbereichs versammelt waren, skizziert werden. Kern des Sonderforschungsbereichs „Differenz und Integration“ (SFB 586) im Zeitraum von 2001-2012 war die Untersuchung des Zusammenwirkens von nomadischen und sesshaften Lebensformen. Den räumlichen Schwerpunkt, in dem die meisten der 16 empirischen und historischen Teilprojekte angesiedelt waren, bildet der altweltliche Trockengürtel, der Teile Afrikas und Eurasiens verbindet. Jenseits des räumlichen Bezugspunktes waren diese 16 Teilprojekte je einem der vier Projektbereiche „Grenzen und Übergänge“, „Konflikt und Kontrolle“, „Integration und Anbindung“ sowie „Reflexionen und Konzepte“ zugeordnet. Diese vier Bereiche behandelten „ähnliche Aspekte des Gesamtkomplexes zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Räumen“.

Die zweite Gliederungsebene waren vier Arbeitsgruppen, in denen inhaltliche Forschungsarbeit zwischen den SFB-Teilprojekten stattfand. Die Arbeitsgruppen befassten sich mit wechselnden Zentrum-Peripheriebeziehungen zwischen Nomaden und Sesshaften und der gesellschaftlichen Verfasstheit von Raum und Territorien (AG Herrschaft), Repräsentationen von Nomaden im Spannungsfeld der Interaktionen mit Sesshaften (AG Repräsentation) und (Natur)-Katastrophen und zeitgeschichtlichen Erschütterungen als zentrale Momente nomadischer Gesellschaftsformation (AG Großereignisse). Eine weitere Arbeitsgruppe, die ihre Arbeitsergebnisse in diesem Bericht darlegt, beschäftigte sich mit dem Thema Mobilität.

„Mobilität stellt, so die Ausgangsüberlegung dieser Arbeitsgruppe, ein Phänomen dar, welches jenseits nomadischer Weidewirtschaft immer auch aus nomadischen Gesellschaften heraus in sesshafte Kontexte hineinreicht – etwa in Form von Arbeitsmigration – und das gegenwärtig von führenden Soziologen als bestimmendes Charakteristikum der späten Moderne verstanden wird.“

Diese Ausgangsüberlegungen wurden in empirischen und historischen Projekten weitergeführt, die Fallbeispiele von der Antike, über das römische Reich bis in das 21. Jahrhundert bearbeiteten. Methodisch umfassten die an der AG beteiligten Projekte auf materieller Funderschließung basierende Untersuchungen (Archäologie), auf Quellentexten basierende Analysen (Geschichtswissenschaft), mit Befragungen und Beobachtungen arbeitende empirische Sozialforschung (Ethnologie, Geographie), sowie systemwissenschaftlich ausgerichtete Analysen (ökonomisch-ökologische Modellierung). Inhaltlich sollten in der AG-Arbeit zwei Ziele verfolgt werden:

1. Die Bedeutung räumlicher Mobilität zur Herausbildung gesellschaftlicher Strukturen sollte in historischer Tiefe verstanden werden. Dazu galt es, unmittelbare Rückwirkungen von Mobilität auf pastorale Produktions- und Reproduktionssysteme zu diskutieren.
2. Darauf aufbauend war es Ziel, grundlegende Erkenntnisse zu gewinnen, um die Befunde des SFBs theoretisch an die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung anschließen zu können.<sup>1</sup>

Jedoch bestanden – besonders aufgrund der breiten methodischen und empirischen Aufstellung – unterschiedliche Vorstellungen, wie diese Ziele erreicht werden sollten. In der folgenden Aufsatzreihe werden die Schritte zur interdisziplinären Bearbeitung dieser Ziele und die unterschiedlichen Fragen, die in den Arbeitsprozessen aufgeworfen wurden, vorgestellt und aus unterschiedlichen Perspektiven kritisch diskutiert. Strukturell und chronologisch orientieren sich die Beiträge am Verlauf der durchaus nicht immer gradlinigen interdisziplinären Auseinandersetzungen der AG. Gerade diese vielschichtigen Debatten und selektiven Darstellungen innerhalb des beschriebenen Projektkontexts waren es, die zu besonderen inhaltlichen und methodischen Einsichten führten. Vor der schrittweisen Darstellung der AG-Erkenntnisse wird jedoch in aller Kürze der Stand der Forschung aufgezeigt.

---

<sup>1</sup> Vgl. Förderantrag des Sonderforschungsbereichs 586, besonders 25-75.

## Bisherige Forschungsansätze

In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität gingen die Mitglieder der AG zunächst von ihren eigenen empirischen und historischen Projekten und Methoden aus. Jedoch waren diese Projekte vorwiegend monodisziplinär verankert und daher auch von den jeweiligen theoretisch-analytischen Hintergründen und zentralen Debatten geprägt. Eine tragende Rolle nimmt das Thema Mobilität in neueren Ansätzen der Soziologie und Sozialanthropologie ein. Im Kern begründet sich diese exponierte Stellung durch einen globalen gesellschaftlichen Wandel, der Unsicherheiten und Ambivalenzen neuer Qualität hervorgerufen hat. Jedoch wird Mobilität nicht nur in neueren sozialwissenschaftlichen Ansätzen verhandelt: Das Phänomen der Migration beispielsweise wird in sehr unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen und aus verschiedenen Blickwinkeln heraus untersucht. Entsprechend einer Minimaldefinition, die Migration als „Wechsel des Hauptwohnsitzes einer Person“ (Wagner zit. n. Haug 2000: 1) bestimmt, gehört Migration auch zu den von den Autoren dieses Berichts betrachteten Mobilitätsphänomenen.

Zur Einordnung von Migrationstheorien unterscheidet Sonja Haug (2000) klassische und neue Migrationstheorien. Klassische – wie makroökonomische oder systemtheoretische – Ansätze sind dabei auf der Makroebene angesiedelt, d.h. sie befassen sich mit Strukturen und deren Wandel auf nationaler Ebene. In diesem Zusammenhang analysiert beispielsweise die Weltsystemtheorie das Aufeinandertreffen kapitalistischer Industriestaaten mit weniger industrialisierten Ländern und erklärt Arbeitsmigration im Kontext von Waren- und Kapitalströmen. Menschen aus der Peripherie folgen dem globalen Markt in die industriellen Zentren (vgl. z.B. Sassen 1991), während sich makroökonomische Ansätze an ökonomischen Faktoren, „...wie dem Wirtschaftswachstum, und dabei vor allem [den] räumlichen Ungleichheiten zwischen Produktionsorten und damit einhergehenden Ungleichheiten zwischen Arbeitsmärkten [orientieren]“ (Haug 2000: 8). Neben den klassischen Makroansätzen stehen Mikroansätze wie die neue Migrationsökonomie oder die Entscheidungstheorie. Diese Ansätze befassen sich mit individuellen Migrationsentscheidungen, zumeist nach ökonomischen Gesichtspunkten. Oded Stark, als ein Vertreter der neuen Migrationsökonomie, analysiert Strategien, mit denen Haushaltseinkommen durch Migration maximiert werden (1991). Diesen Ansatz nutzte er auch 2009 in seinem Vortrag „*Inducing Nomads to Settle: The Substitution of Reference Groups as an Incentive Device*“ im Plenum des SFB, um die Beständigkeit von „nomadischer Migration“ und Anreize zur Sesshaftwerdung zu erklären. Im Zusammenhang mit Migration ist das Push-and-Pull-Paradigma sowohl in makroökonomischen Ansätzen, als auch in der Entscheidungstheorie anwendbar. Es bildet somit ein verbindendes Element zwischen klassischen Mikro- und Makroansätzen. Abstoßende (Push)-Faktoren können beispielsweise eine hohe Arbeitslosenquote oder intervenierende Hindernisse; anziehende Pull-Faktoren hingegen könnten hohe Lohnniveaus oder auch bestimmte persönliche Gründe sein (vgl. Haug 2000).

Diesen klassischen Ansätzen, deren empirischer Gegenstand zumeist ökonomisch motivierte Migration ist, und die dazu Arbeitsmarktstrukturen, Wirtschaftswachstum oder die Strukturen globaler Märkte betrachten, stehen neuere Ansätze gegenüber, in denen die vielfältigen Beziehungen von Individuen zu ihrer sozialen Umwelt über die Zeit zunehmend in den Fokus gerückt werden. Während die Makroebene sich mit Strukturen befasst und die Mikroebene auf Individuen fokussiert, rückt die Mesoebene die Relationen in den Fokus. Gegenstand empirischer Untersuchungen sind hier beispielsweise soziale Netzwerke, Organisationen, Familien, der Arbeitsplatz oder die Religion. Entsprechend werden starke und schwache soziale Bindungen (z.B. in Familien oder Netzwerken) oder symbolische Bindungen analysiert (Haug 2000: 23). Ein Beispiel für diesen Ansatz ist die Transnationalismusforschung. Diese untersucht transnationale Migrationssysteme, die nicht mehr unidirektional sind, sondern simultan. Dies bedeutet, dass im Herkunftsland, ebenso wie in der Einreisegesellschaft vielfältige Bindungen auf unterschiedlichen sozialen Ebenen bestehen (Glick-Schiller und Levitt 2004).

Auffällig an diesen Theorien ist, dass sie sich zumeist mit Migration als Gegenwartsphänomen im Rahmen oder im Verhältnis zu moderner Staatlichkeit und bürokratisch formaler Verfasstheit befassen. Den spezifischen Veränderungen im nomadischen Leben der Gegenwart hingegen widmen sich beispielsweise die Sozialgeographen Jörg Gertel und Ingo Breuer

(2007). Sie betrachten Mobilität ausgehend von gravierenden Veränderungen in der nomadischen Lebensweise. Die sozialen, ökonomischen, politischen und technologischen Umwälzungen bedeuten oft, dass nomadische Akteure extremen Unsicherheiten und Marginalisierung bei der Bestreitung ihres Lebensunterhalts (*livelihoods*) ausgesetzt sind. Vor diesem Hintergrund, so die Argumentation der beiden Autoren, entfalten sich neue Formen von Mobilität, die auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen mobile Weidewirtschaft ermöglichen. Gleichwohl gibt es bei dieser Art der Differenzierung Gewinner und Verlierer. Zur Evaluation der Handlungsoptionen bestimmter Akteursgruppen greift Gertel auf sein Ressourcenkonzept zurück, das von Giddens Begriff der „Regel-Ressourcen-Komplexe“ (vgl. Giddens 1988) und Bourdieus Kapitalbegriff (vgl. Bourdieu 1983) gleichermaßen inspiriert ist. Inwieweit Akteure in der Lage sind, erfolgreiche Mobilitätsstrategien anzuwenden, hängt davon ab, in welchem Maße sie es schaffen, die unterschiedlichen Ressourcentypen zu kombinieren. „Strategie“, „Ressourcen“ und „Existenzsicherung“, die Gertel und Breuer in ihren Überlegungen verknüpfen, wurden zu zentralen Kategorien in den Auseinandersetzungen der AG. In diesem Ansatz zeigt sich, dass die entscheidenden Schlüsselbegriffe eher in neueren sozialwissenschaftlichen Ansätzen zu finden sind.

Doch neuere Auseinandersetzungen mit den Mobilitätsphänomenen der Gegenwart finden zunächst im sehr spezifischen Kontext des 21. Jahrhunderts statt. Zudem befassen sie sich mit Phänomenen, die als global angenommen werden. Beispielhaft dafür stehen vielfältige empirische Forschungen, die sich etwa mit neuzeitlichem (Massen-)Tourismus, Sicherheitstechnologien oder Transportsystemen beschäftigen. So fragt beispielsweise Javier Caletrío nach Praktiken und Diskursen, durch welche (Freizeit-)Mobilität von Menschen neue Zusammengehörigkeiten an touristischen Orten jenseits von Nationalität oder sozialer Gruppe hervorgebracht werden (Caletrío 2009). Dean Wilson befasst sich mit der Verbreitung biometrischer Technologien in Pass- und Visaverfahren und deren Bedeutung für die Aufrechterhaltung von Grenzen – also global mobile Technologien, die Mobilität von Menschen ermöglichen oder verhindern (Wilson 2006). Leif Hansen betrachtet Logistik und Transportsysteme in Dänemark in einem analytischen Rahmen, der von zunehmender Geschwindigkeit, größeren Entfernungen und zunehmender Häufigkeit von Firmentransporten ausgeht (Hansen 2005).

Aus diesem Zusammenhang heraus entwickelten Vincent Kaufmann, Manfred Bergman und Dominique Joye das Konzept der Motility, welches auf das Verhältnis von räumlicher und sozialer Mobilität fokussiert: „Motility can be defined as the capacity of entities (e.g. goods, information or persons) to be mobile in social and geographic space, or as the way in which entities access and appropriate the capacity for socio-spatial mobility according to their circumstances“ (Kaufmann et.al. 2004: 750). Sie heben dabei die Frage hervor, wie sich Individuen die gesellschaftlich gegebenen Möglichkeiten zur Mobilität aneignen und sie nutzen (vgl. Kaufmann 2002: 37). Sie verweisen außerdem ausdrücklich darauf, dass die zunehmende Geschwindigkeit von Transportsystemen (s. Hansen 2005) nicht mit einem Bedeutungszuwachs von Mobilität gleichgesetzt werden kann (vgl. auch Urry 2007: 38).

Über den Begriff der Motility, der sich ausdrücklich mit räumlicher Mobilität befasst, verspricht dieses Konzept auch einen Erkenntnisgewinn für das systemwissenschaftliche Interesse an Mobilität. Im Zusammenhang mit nomadischer Mobilität stehen dort mehrere Fragen bezüglich der Regulierbarkeit von Bewegungen innerhalb größerer Gesellschaftsverbände im Raum. Es geht darum, Erkenntnisse aus (Mobilitäts-)Forschungen ganz oder in Teilen auf andere Mobilitätsphänomene zu übertragen. Des Weiteren interessieren sich Forscher aus dieser Perspektive besonders für die gegenwärtigen Veränderungen nomadischer Gesellschaften. Diese Veränderungen haben Konsequenzen für die Mobilität und den damit verbundenen Austausch mit sesshaften Gesellschaften. Ein systematisches Verständnis von Mobilität, so die grundsätzliche Annahme, kann dazu beitragen den Wandel der mobilen Gesellschaften wissenschaftlich weitsichtig zu begleiten und durch frühzeitige Ursachenerkenntnis und Folgenabschätzung alternative Handlungsoptionen offen zu legen.

Vor dem Hintergrund der nomadischen Mobilität – also der Bewegung von Menschen mit Tieren und dem gesamten Hausstand im geographischen Raum – prägten diese weiten theoretischen Felder und unterschiedlichen Erkenntnisinteressen die Fragestellungen der AG. Dabei wurden Ansätze, die als konsensfähig erschienen, wie etwa das Konzept der Motility,

vertieft, andere hingegen verworfen. Einigungen und Entwicklungsschritte hingen in einem hohen Maße von den subjektiven Positionen der einzelnen Mitglieder ab. Um genau diesen Prozess der Wissenskonstruktion und die (nach wie vor bestehenden) Kontroversen und Unvereinbarkeiten transparent zu machen, wird den jeweiligen Ansichten und Einschätzungen der Verfasser in den Teilabschnitten Raum gegeben. Widersprüche und Asymmetrien werden bewusst beibehalten und gegebenenfalls kommentiert.

### **Übersicht der Aufsätze in dieser Sammlung**

Die folgenden Aufsätze wurden von WissenschaftlerInnen unterschiedlicher Disziplinen verfasst. Auf der einen Seite gehen sie auf die inhaltlichen Fortschritte der gemeinsamen Arbeit ein: Einige der Aufsätze betrachten das Thema Mobilität anhand von Fallbeispielen aus dem nomadischen Kontext, andere wiederum befassen sich mit Arbeitsprozessen, -ergebnissen oder dem Format der AG aus der Perspektive ihrer Disziplin. Alle Aufsätze drehen sich um die Fragen, wie sich interdisziplinäre Wissensbestände um das Thema Mobilität entwickeln und wie sie aus unterschiedlichen Perspektiven beschrieben werden können.

Den Anfang in dieser Auseinandersetzung macht der Politologe Felix Paetzel. Er befasst sich im zweiten Teil des Gesamtberichts mit dem institutionellen Rahmen, den formalen Erwartungsstrukturen und der Bedeutung interdisziplinärer Arbeiten. Zum einen geht es dabei um die deutsche Förderlandschaft und die Ziele der Deutschen Forschungsgemeinschaft als Förderer des Forschungszusammenhangs, zum anderen um die gesellschaftlichen Ansprüche an die Forschung. Dazu wird herausgearbeitet, in welchem komplexem Feld von Herausforderungen und Hindernissen sich Initiativen praktischer interdisziplinärer Arbeit, wie in der AG Mobilität geschehen, bewegen müssen.

Wie sich die interdisziplinäre Arbeit zu dem Begriff Mobilität in der AG realisierte, beschreibt die Ethnologin Maria Hahnekamp im dritten Teil. Mit Methoden der qualitativen Sozialforschung rekonstruiert sie die Arbeit der AG in den vergangenen Jahren. Auf diese Art und Weise werden blinde Flecken und Unvereinbarkeiten in der interdisziplinären Konstellation genauso aufgezeigt wie die Bestrebungen Kompromisse zu erarbeiten, um den an die AG gestellten Auftrag zu erfüllen. Mithilfe von theoretischen Überlegungen wird die Interdisziplinarität auf eine reflexive Ebene gehoben, von der aus eine kritische Bewertung der Arbeitsergebnisse erfolgt. Gleichzeitig erlaubt diese Art der Betrachtung spannende Einblicke in die Wissenskonstruktion unter interdisziplinären institutionalisierten Rahmenbedingungen.

Im vierten Teil fasst die Sozialgeografin Janka Linke die wichtigsten Ergebnisse von zwei Umfragen in den Teilprojekten des SFBs 586 zum Thema Mobilität zusammen. Zentrale Schlussfolgerung nach Auswertung der Umfragen wurde, dass Mobilitätsformen und -wandel im Einzelnen durch komplexe Ursachen und Rahmenbedingungen hervorgerufen werden, so dass letztendlich bei der Beantwortung offener Fragen immer auf die einzelnen Fallbeispiele zurückgegriffen werden muss. Wie unterschiedlich diese empirischen und historischen Fallbeispiele sind, zeigt sich in der kontrastierenden Gegenüberstellung eines Fallbeispiels aus der Alten Geschichte, welches sich mit den Wanderungen germanischer Stämme auf dem Gebiet des Römischen Reiches um 400 n. Chr. befasst (Thomas Brüggemann), und eines gegenwartsbezogenen empirischen Fallbeispiels, das Marktintegration und Mobilität im Osten des tibetischen Hochplateaus analysiert (Janka Linke).

Im fünften Teil arbeitet der Ethnologe Enrico Ille das AG-Plenum des Jahres 2010 „Trade and Mobility in Sudan“ auf. Er tut dies anhand der Unterscheidung zwischen idiographischen Ereigniswissenschaften, welche das jeweils Einmalige untersuchen, und nomothetischen Gesetzeswissenschaften, die sich auf das Gleiche, Allgemeine beziehen. Mithilfe dieser Differenzierung betrachtet er unterschiedliche Fallbeispiele aus dem Projekt D9 „Marktinstitutionen im Verhältnis von Nomaden und Sesshaften in Südkordofan/Nuba Mountains, Sudan“: Zum einen zeigt er aus nomothetischer Perspektive auf, wie Mobilität der Sicherung von Ressourcen dient. Aus idiographischer Sicht wird andererseits ausgehend von Handel der Frage nachgegangen, inwieweit Mobilität eine Rolle bei Marktaktivitäten spielt.

Im abschließenden sechsten Teil erfolgt die Auseinandersetzung mit nomadischer Mobilitätsforschung aus drei unterschiedlichen Kontexten heraus: Aus jeweils einer archäologi-

schen (Marco Stockhusen), systemwissenschaftlichen (Romina Drees/ Kirill Istomin) und sozialwissenschaftlichen (Maria Hahnekamp) Perspektive werden disziplinäre Forschungsaussichten präsentiert. Dabei wird deutlich, dass durch unterschiedliche Methoden und Grundannahmen unterschiedliche Ergebnisse zustande kommen. Die Kontextualisierungen am Beispiel von Nomaden und Mobilität bieten somit Einblicke, wie Wissen konstruiert wird. Außerdem zeigt sich, wie schwierig eine Einigung auf interdisziplinär verständliche Begriffe ist. Wenn diese Basis der Kommunikation jedoch erarbeitet worden ist, kann das vorhandene Wissen über das gemeinsame Forschungsobjekt durch die unterschiedlichen Herangehensweisen komplementär erweitert werden.