

## Call for Papers:

# Mobilisierte Subjekte. Zur Soziologie transnationaler Vergesellschaftung

**Ad hoc Session auf dem 35. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Soziologie vom 11.-15. Oktober 2010 in Frankfurt am Main**

Die Forschung zu räumlicher Mobilität wird bislang vor allem von den Verkehrs-, den Wirtschaftswissenschaften und der Geographie dominiert. Doch angesichts der fortgesetzten Vergesellschaftung über die räumlichen und politischen Grenzen von Regionen und Nationalstaaten hinweg, hat sich vor allem die angelsächsische Soziologie diese Domäne sukzessive erschlossen. Vor dem Hintergrund der umfassenden Globalisierung und Kosmopolitisierung sozialer Kontexte kann die räumliche Mobilität von Individuen, Informationen und Institutionen auch in der deutschsprachigen Soziologie kein peripheres Thema sein, denn zunehmend komplexere und leistungsfähigere Transport-, Informations- und Kommunikationssysteme strukturieren die Möglichkeitsräume gegenwärtiger Gesellschaften in wachsendem Maße. Die Steigerung individueller und kollektiver Mobilitäten und die Überwindung sozialer und räumlicher Grenzen gelten als ein nach wie vor gültiges Versprechen der Moderne. Die damit in Verbindung gebrachte Freiheit und Autonomie der Individuen erweist sich jedoch als ambivalent, neue soziale Disparitäten drohen:

- Aus dem Versprechen, Mobilität zu ermöglichen, wird mehr und mehr die Forderung an die Subjekte, nicht nur sozial sondern ebenso auch räumlich mobil zu sein. Die gesellschaftliche Erwartung steigt, dass Menschen bereit sind, sich aus ihren gewohnten sozialen und räumlichen Kontexten zu lösen, um wirtschaftliche Gelegenheiten an anderen Orten wahrzunehmen. Diese Mobilisierung der Subjekte ist mit vielfältigen Unsicherheiten verbunden, die zum fundamentalen Bestandteil mobiler flexibler Lebensentwürfe werden. Damit einher gehen neue Formen der Subjektivierungen und Selbstorganisationsstrategien. Als Kehrseite dieses Mobilitätsimperativs droht gerade in Bezug auf den Arbeitsmarkt den 'nicht-flexiblen Menschen' (Sennett) der Entzug staatlicher Transferleistungen und gesellschaftlicher Anerkennung.
- Gleichzeitig wird die staatliche flächendeckende Bereitstellung von Mobilitätsinfrastrukturen – seien es Hochgeschwindigkeitszüge, öffentlicher Verkehr allgemein, Autobahnen, Flughäfen, Kommunikationsnetzwerke und Informationstechnologien – zurückgefahren bzw. privatisiert

und in der Folge auf 'leistungsfähige' Kollektive und Zentren konzentriert. Dies führt zu neuen räumlichen und gesellschaftlichen Ungleichheiten, Verwerfungen und Ungleichzeitigkeiten: Vernetzten und autonom mobilen Kollektiven stehen immobile, gezwungen bewegte, peripherisierte und verinselte Gruppen gegenüber, möglicherweise in unmittelbarer geographischer Nähe.

- Die Endlichkeit fossiler Ressourcen sowie die Gefährdungen durch den ungebremsten Klimawandels stellen schließlich das dominante System der Automobilität grundsätzlich in Frage. „After the car“ (Dennis, Urry 2009) ist nicht nur eine technische, sondern gerade auch eine Frage an die Soziologie der Lebensstile, der sozialen Netzwerke und der Wissensproduktion. Das automobilen (Gesellschafts-)System besteht als Formation von materiell-infrastrukturellen Elementen, kulturellen Wertvorstellungen und Orientierungsmustern, politischen und ökonomischen Regulationen und Produktionsweisen und als Voraussetzung für vielfältige soziale Vergemeinschaftungs- und Vergesellschaftungszusammenhänge. Dies macht alternative Vernetzungsmöglichkeiten über geographische Distanzen hinweg zur gesellschaftlichen Problemstellung, bzw. wirft dies die grundsätzliche Frage nach möglichen Zukünften für transnationale Vergesellschaftungsformen auf.

Im Rahmen der Session werden die skizzierten Themen und Fragen aus der Perspektive der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung diskutiert. Erwünscht sind Beiträge zu Konzepten, Methoden und Untersuchungen aus modernisierungs-, raum-, kultur- und politikwissenschaftlicher Perspektive, die Mobilität als ein Basisprinzip gegenwärtiger Vergesellschaftungen begreifen und erörtern.

Aussagekräftige Abstracts (max. 300 Wörter) bitte bis **12. Mai 2010** per Email an

Dr. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, [canzler@wzb.eu](mailto:canzler@wzb.eu)

Dr. Sven Kesselring, Institut für Verkehrswesen, TU München, [sven.kesselring@mobil-tum.de](mailto:sven.kesselring@mobil-tum.de)

Dr. Katharina Manderscheid, Soziologisches Seminar, Universität Luzern,

[katharina.manderscheid@unilu.ch](mailto:katharina.manderscheid@unilu.ch)