

Karl Ulrich Mayer · Ungleichheit und Mobilität im sozialen Bewußtsein

---

Studien zur Sozialwissenschaft

Band 24

---

Westdeutscher Verlag

Karl Ulrich Mayer

# Ungleichheit und Mobilität im sozialen Bewußtsein

*Untersuchungen zur Definition der Mobilitätssituation*

Westdeutscher Verlag

© 1975 Westdeutscher Verlag GmbH, Opladen  
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1975  
Umschlaggestaltung: studio für visuelle kommunikation, Düsseldorf  
Satz: Margit Seifert, Erkrath

Alle Rechte vorbehalten. Auch die fotomechanische Vervielfältigung des Werkes (Fotokopie, Mikrokopie) oder von Teilen daraus bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages.

ISBN 978-3-531-11277-0      ISBN 978-3-322-88725-2 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-322-88725-2

# Inhalt

<i>Vorwort</i> . . . . .	7
<i>1. Einleitung</i> . . . . .	9
<i>2. Die Definition der Mobilitätssituation</i> . . . . .	12
2.1. Annahmen quantitativer Mobilitätsanalysen . . . . .	12
2.2. Aspekte der Definition der Mobilitätssituation . . . . .	17
<i>3. Theorien der Mobilitätsperspektive</i> . . . . .	24
3.1. Kulturelle Werte und Normen (Merton). . . . .	24
3.2. Kulturelle Werte und universale Ego-Bedürfnisse (Lipset, Bendix, Zetterberg) . . . . .	30
3.3. Kulturelle Differenzierung und der Grad der Diskontinuität der Sozialbeziehungen (Turner) . . . . .	39
3.4. Soziallage und Gesellschaftsbild (Goldthorpe, Lockwood u. a.) . . . . .	46
3.5. Relationen zwischen Aspekten der Definition der Mobilitätssituation: Bezugsgruppentheorie (Merton, Runciman, Kemper) . . . . .	57
3.6. Relationen zwischen Aspekten der Definition der Mobilitätssituation: Das Atkinson-Modell . . . . .	61
3.7. Der Geltungsbereich der Theorien und alternative Hypothesen . . . . .	65
<i>4. Die Wahrnehmung gesellschaftlicher Ungleichheit</i> . . . . .	76
4.1. Problemstellung . . . . .	76
4.2. Gegenstand und Formulierung der Interviewfragen, Antwortverweigerer . . . . .	77
4.3. Formale Struktur der Antworten: Zahl der Einteilungen, Differenzierungsgrad, Rangaspekt . . . . .	79
4.4. Dichotomie und Hierarchie . . . . .	82
4.5. Dimensionen sozialer Differenzierung . . . . .	85
4.6. Schemata der Bevölkerungsstruktur . . . . .	87
4.7. Uneinheitliche Vielfalt und ‚Statuskosmetik‘ . . . . .	90
4.8. Die Wahrnehmung gesellschaftlicher Ungleichheit als Aspekt der Definition der Mobilitätssituation. . . . .	95

5.	<i>Definitionen des Erfolgs</i> . . . . .	96
5.1.	Problemstellung und Hypothesen . . . . .	96
5.2.	Interviewfrage und empirische Befunde . . . . .	97
5.3.	Allgemeiner Erfolgskult und universales Mobilitätsethos? . . . . .	102
6.	<i>Die Ideologie der Leistungsgesellschaft</i> . . . . .	105
6.1.	Die Wahrnehmung und Bewertung von Mobilitätsursachen . . . . .	105
6.2.	Die Wahrnehmung von Erfolgsfaktoren . . . . .	107
6.3.	Die Bewertung von Erfolgsfaktoren . . . . .	110
6.4.	Wahrnehmungen und Bewertungen von Erfolgsfaktoren im Vergleich . . . . .	111
6.5.	Die Ideologie des Leistungsprinzips . . . . .	113
7.	<i>Die Interpretation und Bewertung vergangener Mobilitätserfahrungen</i> . . . . .	118
7.1.	Die Interpretation vergangener Mobilitätserfahrungen . . . . .	118
7.2.	Die Wahrnehmung von Veränderungen . . . . .	118
7.3.	Der Zugang zum ersten Beruf: Eingeschränkte Mobilitätschancen . . . . .	125
7.4.	Die Bewertung sozialer Mobilität . . . . .	130
8.	<i>Erwartungen und Hoffnungen</i> . . . . .	149
8.1.	Mobilitätserwartungen . . . . .	149
8.2.	Mobilitätsaspirationen . . . . .	166
8.3.	Mobilitätsorientierungen . . . . .	176
8.4.	Dimensionen der Mobilitätsperspektive: Konsensus, Divergenz oder Differenzierung? . . . . .	194
9.	<i>Mobilitätsbegriff und Mobilitätserfahrung</i> . . . . .	206
9.1.	Zur Kritik des soziologischen Mobilitätsbegriffs . . . . .	206
9.2.	Theorien der Mobilitätsperspektive . . . . .	210
	<i>Anmerkungen</i> . . . . .	217
	<i>Literaturverzeichnis</i> . . . . .	223
	<i>Anhang A: Die Konstanzer Untersuchung</i> . . . . .	229
1.	Untersuchungsort . . . . .	229
2.	Untersuchungspopulation und Auswahlverfahren . . . . .	230
3.	Merkmale des Konstanzer Samples . . . . .	231
4.	Stichprobentheoretische Grundlagen und Bewertung von Hypothesen . . . . .	239
	<i>Autorenregister</i> . . . . .	241
	<i>Sachregister</i> . . . . .	243

# Vorwort

“. . . the end of all our exploring  
Will be to arrive where we started  
And know the place for the first time.“

*(T. S. Eliot "Little Gidding: Four Quartets")*

Die vorliegende Arbeit über die subjektive Definition der Mobilitätssituation ist im Rahmen des Konstanzer Mobilitätsprojekts entstanden, das 1968 von Ralf Dahrendorf angeregt und in den Jahren 1968–1972 von Walter Müller und mir durchgeführt wurde. Dieses Forschungsprojekt war in zweierlei Weise Produkt der Reformbestrebungen an der Universität Konstanz: Es wurde aus Mitteln der Universität finanziert und konnte dort von nicht promovierten Mitarbeitern in autonomer Weise unternommen werden.

Walter Müller hatte entscheidenden Anteil an der Konzeption, Vorbereitung und Durchführung der empirischen Erhebung, er schrieb die Computerprogramme für die Datenanalyse und unterstützte meine Arbeit durch ständige Kritik und Ermunterung. Wolfgang Zapf danke ich für die Chance, auch von Frankfurt aus an dem Projekt teilnehmen zu können und für die Toleranz einiger produktiver Umwege.

Peter Flora, Karl Ferdinand Schumann und Avraham Zloczower haben durch ihre Diskussionsbereitschaft, Jens Alber und viele Studenten durch ihre technische Hilfe zum Fortgang und Abschluß der Studie beigetragen.

Eine erweiterte Fassung des Textes wurde im Dezember 1973 von der Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Konstanz als Dissertation angenommen.

Im Januar 1975

K. U. M.

**Meiner Mutter,  
die die Lasten der Mobilität  
ihrer Kinder zu tragen hatte.**