

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology**

Band (Jahr): **33 (2007)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Schweizerische Zeitschrift für Soziologie

Vol. 33, Heft 1, 2007

Inhalt

5 Mobilität, Raum und Ungleichheit

[E] | Vincent Kaufmann, Sven Kesselring, Katharina Manderscheid, Fritz Sager

7 Nachruf für Jean Widmer [F]

9 Von der sozialen Ungleichheit zum Netzwerkkapital [F] | John Urry

Diese Form der Ungleichheit ihren Ursprung in den sehr unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten, welche die Menschen für sich und im Vergleich mit anderen haben. Um die Möglichkeiten zu untersuchen, wird im Beitrag zuerst die Beziehung zwischen der sozialen Ungleichheit und der Staatsangehörigkeit besprochen. Danach wird eine Definition von Staatsangehörigkeit überprüft, die in Grossbritannien in den Debatten über das Konzept «Zugang» diskutiert worden ist. Der Hauptteil des Artikels behandelt das neue Konzept des «Netzwerkkapitals», wobei auch auf mögliche Anwendungen eingegangen wird. In den Schlussfolgerungen werden Ansätze zum Netzwerkkapital mit Fragen zur Macht und zu den Möglichkeiten des «Ausstiegs» in der heutigen Zeit verknüpft.

Schlüsselwörter: Netzwerkkapital, Zugang, Mobilität, Staatsangehörigkeit, Macht, Ungleichheit

27 Mobilität, Motilität und Freiheit: Die strukturelle Geschichte als analytisches Werkzeug für Interaktionen [E] | Malene Freudendal-Pedersen

Der Artikel stellt das Konzept der «strukturellen Geschichten» vor. Eine strukturelle Geschichte ist eine bestimmte Form der automatischen Erklärung bestimmter gesellschaftlicher Standards. Beispiele dafür sind: «Wenn man Kinder hat, braucht man ein Auto» oder «man kann sich nicht auf den öffentlichen Verkehr verlassen, weil er ständig Verspätung hat». Strukturelle Geschichten gehen aus den Bedingungen hervor, unter denen spät-moderne Gesellschaften ihre Grundlagen und Kontrollmechanismen formen, die gleichzeitig die Gültigkeit der strukturellen Geschichten aufrechterhalten. In unseren Bemühungen um ein «gutes Leben» sind die Mobilität und die Möglichkeiten der Mobilität (z. B. die Motilität) zu nicht mehr wegzudenkenden Bestandteilen des spät-modernen Alltagslebens geworden. Die Motilität ist Ausdruck einer Utopie von Freiheit und von Glück, die zu einer treibenden Kraft bei der Schaffung eines guten Lebens geworden ist, in dem Mobilität eine wichtige Rolle spielt.

Schlüsselwörter: strukturelle Geschichte, alltägliches Leben, Mobilität, Freiheit

45 **Entschlüsselung verborgener Ungleichheiten in der Stadt
Alltagsmobilität in Santiago de Chile [E] | Paola Jiron M.**

Die Studien über urbane Ungleichheit in Lateinamerika sind während der letzten Jahrzehnte ebenso gut dokumentiert worden wie die Polarisierung und Fragmentierung der lateinamerikanischen Städte. Bei den Untersuchungen zur räumlichen Ungleichheit tauchen aber drei Hauptprobleme auf: Erstens wird die Ungleichheit mit Wohnsegregation gleichgesetzt; zweitens wird sie fast ausschliesslich quantitativ untersucht und ihre Auswirkungen im Alltag werden vernachlässigt; drittens werden die Städte als statisch angesehen und die zunehmende Mobilität der Bewohner nicht berücksichtigt. Mittels eines ethnographischen Zugangs wird im Artikel aufgezeigt, wie die urbane Ungleichheit zu differenzierten Erfahrungen der alltäglichen Mobilität in Santiago de Chile führt.

Schlüsselwörter: städtische Ungleichheit, tägliche Mobilität, alltägliche Handlungen, Santiago de Chile

69 **Regionale Bindung, räumliche Mobilität und Arbeitsmarkt –
Analysen für die Schweiz und Deutschland [D] | Martin Abraham und Natascha Nisic**

In modernen westlichen Gesellschaften lässt sich ein erheblicher Wandel der Muster regionaler Mobilität feststellen. Die gesamthaft zunehmende Bedeutung individueller Mobilität führt nicht zu einer Zunahme an Haushaltsumzügen, sondern macht sich in ständig grösser werdenden Pendlerströmen bemerkbar. Vor diesem Hintergrund werden im Beitrag die Determinanten für die Dauer des täglichen Arbeitswegs in der Schweiz analysiert. Dabei interessiert insbesondere, inwiefern die regionale Bindung von Arbeitnehmern zu Nachteilen bei der Arbeitsmarktplatzierung führt. So ist einerseits gut belegt, dass regionale Mobilität zu höheren Einkommen führt. Andererseits könnte vermutet werden, dass das mit einer regionalen Immobilität einhergehende soziale Kapital genutzt werden kann, um ihre Nachteile zu kompensieren. Anhand des Schweizer Arbeitsmarktsurveys von 1998 sowie den Daten des Sozioökonomischen Panels für Deutschland wird die Rolle regionaler Bindung für die Pendelmobilität einerseits und die Arbeitsmarktplatzierung andererseits untersucht. Es zeigt sich, dass eine regionale Bindung, die die Mobilität der Arbeitnehmer herabsetzt, zu Ungleichheiten auf dem Arbeitsmarkt führt.

Schlüsselwörter: regionale Mobilität, Pendelverkehr, Arbeitsmarkt, Lohn, regionale Bindung

89 **Ungleichheit und Mobilität: von der Feststellung zur politischen Massnahme
[F] | Marie-Hélène Bacqué et Sylvie Fol**

Die Zunahme der Mobilität in den heutigen urbanen Gesellschaften verstärkt die sozialen Ungleichheiten. Diese Feststellung wurde in den letzten Jahren in politischen Debatten aufgegriffen, die den Zugang zur Mobilität allgemein fördern wollen. In Nordamerika und in einigen europäischen Ländern, wo die Forderungen umgesetzt wurden, stützt man sich auf das Postulat, dass Segregation mit einem ungleichen Zugang zur Mobilität einhergeht und für die Betroffenen einen Prozess der räumlichen und sozialen Abschottung bedeutet. Sie haben Schwierigkeiten Zugang zu Arbeitsplätzen zu finden und sich in soziale Netzwerke einzugliedern. Im Artikel wird das Postulat anhand einer Analyse von wissenschaftlicher Literatur und von Strategien in den Bereichen der Wohnmobilität und des Pendelverkehrs diskutiert.

Schlüsselwörter: Mobilitätungerechtigkeiten, Nachbarschaftseffekte, «Spatial Mismatch», Pendel-Strategien, Strategien der residenziellen Mobilität

105 **Sozialräumliche Konstitutionsbedingungen der neokonservativen Denkweise der Schweizerischen Volkspartei. Eine wissens- und gemeindesoziologische Untersuchung in einer suburbanisierten Agglomerationsgemeinde des Kantons Zürich [D] | Lukas Zollinger**

Zentrales Erkenntnisinteresse des Artikels ist die politische Denkweise der Schweizerischen Volkspartei (SVP) unter Berücksichtigung ihrer sozialräumlichen Konstitutionsbedingungen. Der Artikel stellt die zentralen Deutungskategorien dieser Denkweise vor und weist hin auf die Wechselwirkung zwischen sozialräumlichen und sozialstrukturellen Konstitutionsbedingungen sowie der konkreten Ausgestaltung einer Denkweise. Die siedlungsspezifischen Strukturbedingungen der suburbanisierten Untersuchungsgemeinde im Metropolitanraum Zürichs führen einerseits zu einem hohen Ausländeranteil, andererseits zu einem fehlenden Zentrum einer lokal sesshaften Gemeinschaft und einer qualifizierten Öffentlichkeit. Schliesslich zeugt die diffuse und nicht direkt auf lokalräumlich vorliegende Handlungsprobleme bezogene Denkkategorie der «Eigenverantwortung» von einer gelungenen Gefolgschaftsbindung im Rahmen eines «charismatischen Herrschaftsverbands» (Max Weber).

Schlüsselwörter: Politische Soziologie, Sozialraum, Gemeindestudie, Wissenssoziologie, Qualitative Sozialforschung, Neokonservatismus

135 **Die Verschränkung zweier Dynamiken
Jugendliche Mobilität in der Moderne [D] | Claus J. Tully und Dirk Baier**

Gegenstand des Artikels ist die Analyse und die auf empirischen Daten gründende Rekonstruktion des mobilen Alltags Jugendlicher. Die Mobilität Jugendlicher unterscheidet sich in verschiedener Hinsicht von derjenigen der Erwachsenen: Die Jugendlichen sind mehr und anders unterwegs, ihre Mobilitätsanlässe sind weniger zweckbestimmt, sondern häufiger spontaner und spielerischer Art. Zudem sind spezifische biographische Ausformungen des Mobilitätsverhaltens im Jugendalter nachweisbar. Die Thesen, die im Artikel ausgearbeitet werden, sind folgende: 1. Gesellschaften sind mobile Gesellschaften, wobei verschiedene Entwicklungsstufen zu unterscheiden sind. Gegenwartsgesellschaften (Mobilitätsgesellschaft II) zeichnen sich durch eine Zunahme des mobilen Verhaltens der Bevölkerung aus (erste Dynamik). 2. Jugendliche beziehen sich auf die von ihnen vorgefundenen gesellschaftlichen Mobilitätsanforderungen und -anforderungen; sie nutzen diese und differenzieren sie in jugendspezifischer Weise aus (zweite Dynamik). 3. Jugendliche Mobilität ist vielschichtig. Ihre Absetzung gegenüber den Mobilitätsstilen anderer Bevölkerungsgruppen gilt es entlang einer differenzierten empirischen Analyse herauszuarbeiten. Hierzu wird im zweiten Teil des Beitrags auf 4.417 quantitative Interviews sowie 80 qualitative Interviews mit Jugendlichen und Heranwachsenden im Alter von 15 bis 26 Jahren zurückgegriffen. Dabei wird insbesondere den Ursachen der Autonutzung nachgegangen, da in den Gegenwartsgesellschaften das Auto im Jugendalltag einen festen Platz hat. Aufgrund der Befunde wird abschliessend auf das Konzept der Mobilitätssozialisation eingegangen.

Schlüsselwörter: Mobilität, Technik, Jugend, Moderne

161 **Buchbesprechungen**

Revue suisse de sociologie

Vol. 33, cahier 1, 2007

Sommaire

5 Mobilité, espace et inégalités

[A] | Vincent Kaufmann, Sven Kesselring, Katharina Manderscheid, Fritz Sager

7 Hommage à Jean Widmer [F]

9 Des inégalités sociales au capital en réseau [F] | John Urry

Cet article examine une nouvelle forme majeure d'inégalité sociale qui a été grandement négligée par les sciences sociales contemporaines. Cette forme d'inégalité trouve son origine dans les opportunités très variées de mobilité qu'ont les gens pour eux-mêmes et par rapport aux autres. Afin d'examiner cette mobilité, ce papier présente d'abord la relation entre inégalité sociale et nationalité. Il considère ensuite une formulation particulière de la nationalité, celle qui a émergé des débats britanniques concernant le concept et la mesure de « l'accès ». La partie principale de cet article traite du nouveau concept de « capital de réseau » et considère certains usages auxquels cette nouvelle notion peut se prêter. La conclusion établit le lien entre la notion de capital de réseau et les questions de pouvoir et de « possibilité de fuite » de l'époque actuelle.

Mots-clés : Capital de réseau, accès, mobilité, nationalité, pouvoir, inégalité

27 Mobilité, motilité, liberté : l'histoire structurelle, outil d'analyse des interactions [E] | Malene Freudendal-Pedersen

L'article présente le concept d'« histoire structurelle ». Une histoire structurelle est une sorte d'explication automatique, qui exprime des idées standards dans la société. Une exemple : « On a besoin d'une voiture quand on a des enfants » ou bien « on ne peut pas se fier aux moyens de transports publics, ils ont toujours du retard ». Ces histoires structurelles existent en raison des conditions dans lesquelles les sociétés post-modernes constituent leurs fondements, suite aux mécanismes de contrôle qui maintiennent la validité généralement acceptée des histoires structurelles. Dans la course à une « bonne vie » (good life), la mobilité est devenue un élément indispensable de la vie quotidienne actuelle, ainsi que les possibilités de mobilité, soit la motilité, également importantes. La motilité est l'expression d'une utopie de liberté et de bonheur, deux éléments-moteurs d'une bonne vie où la mobilité joue un rôle de plus en plus important.

Mots-clés : histoires structurelles, vie quotidienne, mobilité, liberté

45 Le décryptage des inégalités urbaines au travers de l'analyse des pratiques quotidiennes de mobilité : le cas de la ville de Santiago du Chili [E] | P.A. Jiron

L'étude des inégalités en milieu urbain a été bien documentée au cours des dernières décennies, de même que l'émergence de nouveaux phénomènes de polarisation et de fragmentation dans les villes. Trois principaux problèmes se posent cependant au niveau de la façon dont l'inégalité spatiale a été conceptualisée: elle a été assimilée à la ségrégation résidentielle; les nombreuses analyses de nature exclusivement quantitative ont conduit à ignorer les conséquences de l'inégalité ; finalement, les présupposés des chercheurs quant au caractère essentiellement statique du vécu urbain les ont menés à négliger la tendance à une mobilité croissante des citoyens. Cet article, partant d'une approche ethnographique, vise à expliquer comment l'inégalité urbaine donne lieu à des expériences différenciées de la mobilité urbaine au quotidien dans la ville de Santiago du Chili.

Mots-clés : inégalité urbaines, mobilité quotidienne, actions quotidiennes, Santiago de Chile

69 Attachement régional, mobilité géographique et marché du travail. Analyses pour la Suisse et l'Allemagne [D] | Martin Abraham et Natascha Nisic

Au cours des dernières décennies, les modèles de mobilité se sont considérablement transformés dans les sociétés occidentales. L'importance croissante de la mobilité individuelle n'a cependant pas conduit à une augmentation des changements de lieux de domicile, mais bien plus à une croissance constante du nombre de pendulaires. Dans ce cadre, cet article analyse les déterminants de la durée du trajet journalier en Suisse et en Allemagne, et plus particulièrement dans quelle mesure l'attachement des travailleurs à leur région est source de désavantages dans leur positionnement sur le marché du travail. Il a déjà été montré que la mobilité régionale est facteur de revenus plus élevés. D'un autre côté, on peut supposer que le capital social découlant d'une immobilité régionale peut aider à compenser ces désavantages. A l'aide des données de l'Enquête Suisse sur le Marché du Travail (SAMS) de 1998 et du Panel Socioéconomique (SOEP) pour l'Allemagne, cet article examine le rôle de l'attachement régional sur la mobilité pendulaire et sur le positionnement sur le marché du travail. L'analyse démontre que l'attachement régional, associé à une moindre mobilité, conduit à des inégalités sur le marché du travail.

Mots-clés : mobilité régionale, mobilité pendulaire, marché du travail, revenus, attachement régional

89 L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction

[F] | Marie-Hélène Bacqué et Sylvie Fol

La mobilité, valeur montante des sociétés urbaines contemporaines, est en même temps un facteur de renforcement des inégalités sociales. C'est ce constat qui a donné naissance, ces dernières années, à des politiques publiques tendant à favoriser l'accès à la mobilité urbaine, qu'elle soit résidentielle ou liée aux déplacements. Mises en place en Amérique du Nord et dans plusieurs pays européens, ces politiques s'appuient sur un même postulat : la ségrégation va de pair avec un accès inégal à la mobilité qui engendre, pour les individus qui en sont victimes, des processus d'enfermement spatial et social liés à la fois aux difficultés d'accès à l'emploi et à une inscription faible dans des réseaux sociaux « efficaces » en termes d'insertion sociale. Le présent article discute ce postulat à partir d'une analyse de la littérature académique et des politiques menées dans le domaine de la mobilité résidentielle et des déplacements urbains.

Mots-clés : inégalités de mobilité, effets de quartier, « spatial mismatch », politiques de mobilité, politiques de déségrégation

- 105 **Conditions socio-spatiales du mode de pensée néo-conservateur de l'Union Démocratique du Centre. Une étude, fondée sur la sociologie de la connaissance, portant sur une commune suburbaine d'une agglomération du canton de Zurich [A] | Lukas Zollinger**

Le centre d'intérêt principal de l'article est le mode de pensée politique de l'Union Démocratique du Centre (UDC), compte tenu de ses conditions de constitution socio-spatiales. L'article présente les principales catégories d'interprétation de ce mode de pensée et met en relief l'interaction entre les conditions de constitution socio-spatiales et socio-structurelles ainsi que la constitution concrète de ce mode de pensée. Les conditions structurelles urbanistiques de la commune suburbaine en question, située dans l'espace métropolitain autour de Zurich conduisent, d'une part à un taux élevé d'étrangers et, d'autre part, à l'absence d'un centre qui fonctionnerait comme point de convergence d'une communauté localement enracinée ainsi que d'un espace public qualifié. Enfin, la notion vague de « responsabilité individuelle » qui n'est pas rattachée à des problèmes locaux existants témoigne de l'existence de partisans fidèles dans le contexte d'une communauté fondée sur un « pouvoir charismatique » (Max Weber).

Mots-clés: Sociologie politique, espace social, études de la communauté, sociologie de la connaissance, analyse qualitative, néo-conservatisme

- 135 **Action conjointe de deux dynamiques: la mobilité des jeunes des temps modernes [A] | Claus J. Tully et Dirk Baier**

L'objet de l'article est l'analyse et la reconstruction, basée sur des données empiriques, du quotidien mobile des adolescents. La mobilité des adolescents se distingue de plusieurs façons de celle des adultes: ils se déplacent plus et autrement, les causes de mobilité sont moins ciblées mais souvent plus spontanées et plus ludiques. De surcroît, des caractères spécifiques et biographiques des comportements de mobilité peuvent être attestés dans la phase du quotidien des adolescents. Les thèses élaborées dans l'article sont les suivantes: 1. Les sociétés sont des sociétés mobiles mais plusieurs niveaux de développement sont à distinguer. Les sociétés contemporaines (société de mobilité II) sont marquées par un accroissement du comportement mobile de la population (première dynamique). 2. Les adolescents se réfèrent aux offres et exigences de mobilité existantes dans la société; ils les utilisent et les différencient selon un mode spécifique à la jeunesse (deuxième dynamique). 3. La mobilité des adolescents comprend plusieurs niveaux. Il s'agira de faire ressortir leurs divergences par rapport à des modes de mobilité d'autres groupes de population en suivant une analyse empirique et nuancée. Sur ce point, nous aurons recours, dans la deuxième partie, à 4417 interviews quantitatifs ainsi qu'à 80 interviews qualitatifs sur un échantillon d'adolescents et de jeunes gens âgés de 15 à 26 ans.

De plus, nous nous attacherons en particulier aux causes de l'utilisation de la voiture, car il est également notoire, que la voiture tient une place solide dans le quotidien des jeunes dans les sociétés contemporaines. Sur la base des résultats obtenus sera finalement abordé le concept de socialisation de la mobilité.

Mots-clés: Mobilité, techniques, jeunes, temps modernes

- 161 **Recensions critique**