

Die wissenschaftliche Kolumne

Mobilität und Konflikt – Fakten und ein Verdacht

Mobilität, die Fähigkeit, uns von einem Ort zum anderen zu bewegen, ist eines der großen Themen unserer Gesellschaft. Der Beitrag stellt die Auswirkungen auf unsere Lebensgewohnheiten, Wohnverhältnisse und den Arbeitsmarkt dar und wagt eine These, welchen Einfluss die erhöhte Mobilität auf unser Konfliktverhalten hat.

Klaus Harnack

Wo kämen wir hin, wenn alle sagten, wo kämen wir hin, und niemand ginge, um einmal zu schauen, wohin man käme, wenn man ginge?
(Kurt Marti)

Diesmal widme ich mich der Beweglichkeit: nicht der geistigen, zu der uns der Anfang des Jahres 2017 verstorbene Schweizer Theologe Kurt Marti mahnt, sondern der physischen Beweglichkeit, unserer Mobilität. Kommt man leicht von A nach B, ist man mobil und damit nicht mehr an einen bestimmten Ort gebunden. Zweifellos ist unsere Gesellschaft so mobil wie nie zuvor, doch welche Art von Mobilität ist hiermit gemeint? Bezieht man sich auf die individuelle Mobilität („Wie oft fahren wir wohin?“), ist es in den letzten Jahren nicht zu einer Erhöhung der Frequenz, sondern eher zu einer Vergrößerung des Aktionsradius gekommen. Wir machen folglich nicht häufiger einen Wochenendausflug, sondern wir fahren, wenn wir fahren, eher auf einen Kurztrip nach Belgrad als zur Großmutter im Nachbarort. Eine weitere wichtige Art der Mobilität ist die Wohnmobilität, die zum Spekulationsobjekt dieser Kolumne wird.

Wer zieht wie oft um?

Die Wohnmobilitätsrate (residential mobility rate) misst den Prozentsatz der Haushalte, die in den letzten zwei Jahren umgezogen sind. Diese Kennzahl wächst weltweit kontinuierlich, ist

aber in den Ländern sehr unterschiedlich ausgeprägt. Ein im Jahr 2011 erschienener OECD-Bericht (Sánchez/Andrews) gibt hier erste Anhaltspunkte. Traditionell sind die USA eine sehr mobile Nation: In einem Zeitraum von fünf Jahren zieht hier mehr als jeder zweite Haushalt mindestens einmal um (Schmitt 2001). In Europa ist die Wohnmobilität abhängig von der jeweiligen Nation, und es bilden sich ein Nord-Süd- und ein Ost-West-Gefälle. Während die Isländer mit einer Wohnmobilitätsrate von fast 30 Prozent europäischer Spitzenreiter sind, kommen südeuropäische Länder wie Griechenland oder Spanien gerade einmal auf 7 bis 8 Prozent. Ein ähnliches Muster zeigt sich im Ost-West-Vergleich: Die tschechische Republik hat mit knapp 4 Prozent eine sehr geringe Wohnmobilität verglichen mit 17 Prozent in Frankreich. Deutschland liegt mit 11 Prozent im unteren Mittelfeld.

Die psychologischen Auswirkungen der Mobilität

In der Psychologie ist das Thema Wohnmobilität ein noch junger Forschungsbereich, der bislang relativ wenig Aufmerksamkeit auf sich ziehen konnte. Allerdings können bereits die ersten Aussagen getroffen werden (Oishi 2010). Eine wichtige Erkenntnis ist, dass die Mobilität unser Verständnis des Selbst und unserer sozialen Beziehungen sowie das Wohlbefinden beeinflusst.

Hohe Mobilität korreliert mit einer Vorrangstellung des individualisierten Selbst über das kollektive Selbst. Sie ist außerdem durch unverbindliche und individuelle Freundschaften und nur lose Gruppenmitgliedschaften gekennzeichnet. Die individuelle Losgelöstheit tritt an die Stelle von kollektiven Verbindlichkeiten. Man geht nicht mehr zur gemeinschaftlich orientierten Freiwilligen Feuerwehr, sondern ins individualisierte Fitnessstudio.

Generell geht hohe Mobilität mit geringerem Wohlbefinden einher. Es kommt aber auf die Spielart des Wohlbefindens an: Geht es um die Verifikation des persönlichen Selbst, kommt





uns die Mobilität zugute, wohingegen zwischenmenschliche Formen des subjektiven Wohlbefindens, basierend auf sozialer Unterstützung und Verifikation des kollektiven Selbst, unter erhöhter Mobilität eher leiden. Eine weitere interessante Erkenntnis ist, dass mit steigender Wohnmobilität die Motivation wächst, unser soziales Netzwerk zu vergrößern (Oishi 2013). Die Angst vor Einsamkeit treibt uns dazu, unseren Bekanntenkreis ständig vergrößern zu wollen.

Mobilität und Konflikt

Zum Thema Wohnmobilität und Konflikt gibt es nach meinem Kenntnisstand noch keine Forschung, daher ein paar Vermutungen zum Umgang mit Konflikten in einer vermehrt mobilen Welt. These: Anstatt uns zu streiten, wird der Konflikt mit Hinblick auf die begrenzte gemeinsame Zukunft nicht ausgetragen. Kommt es zu einem Konflikt zwischen zwei Personen, die in absehbarer Zeit keine Interaktion mehr haben werden, wird dieser Konflikt eher verdeckt und ausgesessen. Ein flüchtiger Bekannter, mit dem wir in Streit geraten, wird nicht mehr getroffen, sein Profil geblockt, dem Problem wird sich nicht gestellt, der Konflikt tendenziell auf eine andere Ebene verschoben.

Die Mobilität gebiert so eine Kultur der Konfliktflüchter, und allen Konfliktflüchtern ist gemein, dass sie ihren eigenen Interessen und denen ihrer Gegenüber wenig Wert beimessen. Aus dem Blickwinkel der zukunftsorientierten Mediation bedarf es deswegen möglicherweise eines Umdenkens, wenn der Aspekt einer gemeinschaftlichen Zukunft immer weniger zum Tragen kommt.

Implikation für das betriebliche Konfliktmanagement

Wechselt man die Perspektive von der persönlichen Ebene zur organisationalen, kommt es unter Anwendung der oben formulierten These zu einer wichtigen Implikation für das betriebliche Konfliktmanagement: In vielen Betrieben gibt es eine Reihe von Stellen, die in der Regel nur kurz oder mittelfris-

Schon gewusst?

Soziale Mobilität in Deutschland nimmt weiter ab

Die Einkommensverteilung in Deutschland wird immer undurchlässiger, so das Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut (WSI) der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung. Während arme Menschen zunehmend dauerhaft arm bleiben, können sich reiche Menschen relativ sicher sein, finanziell weiterhin gut dazustehen. Schafften es zwischen 1991 und 1995 noch 58 Prozent der Armen, in eine höhere Einkommensgruppe aufzusteigen, waren es zwischen 2009 und 2013 nur noch 50 Prozent. Die Zahl der Reichen, die ihre Einkommensklasse halten konnten, stieg hingegen von 50 (1991–1995) auf 60 Prozent (2009–2013) an. Auch ein neuer Höchststand bei der Ungleichheit der Einkommen wurde in der Studie festgestellt. Um dieser Entwicklung entgegenzutreten, fordert WSI-Direktorin Anke Hassel eine gezielte frühkindliche Förderung von Kindern aus sozial benachteiligten Familien sowie Initiativen gegen Arbeitslosigkeit und geringfügige Beschäftigung.

Quelle: WSI (2016): WSI-Verteilungsbericht 2016: Soziale Mobilität nimmt weiter ab. Online abrufbar unter: https://www.boeckler.de/wsi_67151.htm.

tig besetzt werden, das heißt, dass der jeweilige Stelleninhaber keine eigene Zukunftsperspektive bezüglich dieser Stelle hat und deswegen die ressourcenaufwendige Auseinandersetzung mit möglichen Konflikten nicht annehmen und das Problem aussitzen wird. Durch diese Haltung könnten über mehrere Stelleninhaber hinweg mögliche Probleme und strukturelle Konflikte für längere Zeit verdeckt bleiben. Im Hinblick auf eine Vermehrung dieser Art von Stellen sollte das betriebliche Konfliktmanagement deswegen hierauf ein besonderes Augenmerk legen. Zur Lösung bieten sich Anreizsysteme zur Konfliktbearbeitung und eine offene und positive betriebliche Konfliktkultur an.

In Summe: Auch bei hoher Mobilität gilt: Konflikte nicht verschleppen!

Literatur

- Caldera Sánchez, Aida/Andrews, Dan (2011): To Move or not to Move: What Drives Residential Mobility Rates in the OECD? Online abrufbar unter: http://www.oecd-ilibrary.org/economics/to-move-or-not-to-move-what-drives-residential-mobility-rates-in-the-oecd_5kghtc7kzx21-en.
- Oishi, Shigehiro (2010): The Psychology of Residential Mobility: Implications for the Self, Social Relationships, and Well-Being. *Perspectives on Psychological Science* 5, S. 5–21.
- Oishi, Shigehiro et al. (2013): Residential Mobility Increases Motivation to Expand Social Network: But why? *Journal of Experimental Social Psychology* 49, S. 217–223.
- Schmitt, Eric (2001): Census Data Show a Sharp Increase in Living Standard. *New York Times* vom 6. August, S. A1.