

Inhaltsübersicht

Inhalt	6
Vorwort	11
1 Einleitung	13
2 Fragestellung	23
3 Der deutsche Personenluftverkehr als Beschäftigungsfeld von Piloten	29
4 Mobilität, Entgrenzung, Alltägliche Lebensführung und Beruf	47
5 Selbst-Zuschreibungen – Wie Piloten sich in Schubladen stecken	125
6 Empirie und Typenbildung – Zur Methode	135
7 Konstitutive Entgrenzung: Die Lebensführung von Piloten	151
8 Transformierende Entgrenzung: Aktuelle Entgrenzungstendenzen in der Arbeit von Piloten	247
9 „Entgrenzung hoch zwei“: Die Transformation konstitutiver Entgrenzung und ihre Anforderungen an die Lebensführung von Piloten	345
10 Zwischenfazit	369
11 Schlussfolgerungen und Diskussion	391
.	
Literatur	471
Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	488

Inhalt

Inhaltsübersicht	5
Vorwort	11
1 Einleitung	13
2 Fragestellung	23
3 Der deutsche Personenluftverkehr als Beschäftigungsfeld von Piloten	29
3.1 Warum Piloten als Untersuchungsgruppe?	29
3.2 Relevanz des Feldes Luftverkehr	32
3.2.1 Gesellschaftliche Bedeutung	32
3.2.2 Daten zum Luftverkehr	36
3.3 Wandel des Luftverkehrs und der Arbeit von Piloten	38
3.3.1 Liberalisierung und Ökonomisierung	39
3.3.2 Vom Flieger über den Systemüberwacher zum Systemmanager	44
4 Mobilität, Entgrenzung, Alltägliche Lebensführung und Beruf	47
4.1 Mobilität	48
4.1.1 Mobilität als Gesellschaftsbeschreibung	49
4.1.2 Mobilität als Gegenstand aktueller Soziologie	52
4.1.3 Mobilität als Kompetenz und Kapital des mobilen Subjekts (Motilität)	55
4.1.4 Mobilität als Freiheit und Zwang	57
4.1.5 Mobilität und Lokalität – Mobilität als Anforderung an Mobile und Residente	60
4.2 Arbeitsbedingte Mobilität von Piloten	63
4.2.1 Piloten als Mobilitätseliten, Touristen oder Berufsnomaden?	64
4.2.2 Piloten als arbeitsbedingt Mobile, mobil Arbeitende und Mobilitätsdienstleister	65
4.2.3 Raum-zeitliche Mobilität und Multilokalität von Piloten	67
4.2.4 Der Mobilitätszugang der vorliegenden Studie	76
4.3 Entgrenzung und Entgrenzung von Arbeit	78
4.3.1 Entgrenzung	79

<i>Inhalt</i>		7
4.3.2	Entgrenzung von Arbeit	80
4.3.3	Entgrenzung von Arbeit und Leben	82
4.3.4	Entgrenzung und Begrenzung	84
4.3.5	Multiple Entgrenzung von Arbeit	85
4.4	Entgrenzte (arbeitsbedingte) Mobilität und Subjektivierung von Arbeit	88
4.5	Alltägliche Lebensführung	92
4.5.1	Das Konzept der Alltäglichen Lebensführung	93
4.5.2	Die Idealtypen Alltäglicher Lebensführung	97
4.5.3	Die familiäre Lebensführung – Kompetenz und Ressource	100
4.5.4	Alltägliche Lebensführung als empirisches Konzept	102
4.5.5	Alltägliche Lebensführung – Entgrenzung und Begrenzung	105
4.5.6	Alltägliche Lebensführung und Mobilität	107
4.5.7	Alltägliche Lebensführung unter Bedingungen der Offenheit – Eine Studie von Luise Behringer	109
4.6	Mobilität, Entgrenzung, Lebensführung – ein integratives Konzept?	114
4.7	<i>Exkurs:</i> Pilot und Beruf	115
4.7.1	Professionstypische Merkmale	116
4.7.2	Unsicherheitszonen und Technologiedefizit	121
5	Selbst-Zuschreibungen – Wie Piloten sich in Schubladen stecken	125
5.1	Das Line-Schwein und der Managementpilot	126
5.2	Der Status- bzw. Image-Pilot	128
5.3	Der Luftfahrtbegeisterte	129
5.4	Der Fluggeile	130
5.5	Der Technikfreak	131
5.6	Der Aerosexuelle	132
5.7	Der bescheidene Pflichterfüller, der engagierte Nörgler, der professionelle Pilot	132
6	Empirie und Typenbildung – Zur Methode	135
6.1	Forschungsfeld – Der deutsche Personenluftverkehr	135
6.2	Sample – 72 Pilot/inn/en, 43 Flugbegleiter/innen	136
6.3	Erhebungsmethoden	138

6.3.1	Teilnarrative Tiefeninterviews mit dem Flugpersonal	139
6.3.2	Weitere Erhebungsmethoden	140
6.3.3	Transkription	141
6.4	Vertiefende Zweitauswertung – 40 Piloteninterviews	141
6.4.1	Sample – 38 Pilot/inn/en (Zweitauswertung)	143
6.4.2	Codierung (MAXQDA)	144
6.4.3	Fallbeschreibungen und Notizen	145
6.4.4	Typenbildung	146
6.4.5	Einordnung der Interviews in das Typenkonzept	146
6.5	Darstellung der Ergebnisse	148
7	Konstitutive Entgrenzung: Die Lebensführung von Piloten	151
7.1	Typische Arrangements im Umgang mit Entgrenzung in Arbeit, Privatleben und Arbeit & Leben	151
7.1.1	Handlungsfeld I: Arbeit	152
7.1.2	Handlungsfeld II: Privatleben	172
7.1.3	Handlungsfeld III: Arbeit & Leben	198
7.2	Persistenz der Typen?	216
7.2.1	Strukturabhängigkeit der Entgrenzungsarrangements	217
7.2.2	Zeitliche Variabilität der Entgrenzungsarrangements (vor allem Alter)	219
7.3	Konsistenz der Typen?	224
7.4	Gesamtarrangements in Entgrenzung: Berufsstatus, Familie, Karriere und Spaß	226
7.4.1	Typ A: Berufsstatus	230
7.4.2	Typ B: Familie	232
7.4.3	Typ C: Karriere	233
7.4.4	Typ D: Spaß	235
7.5	Vier Grundmuster der Alltäglichen Lebensführung: traditional, gemeinschaftlich, strategisch und situativ	237
7.5.1	Typ A – traditional	238
7.5.2	Typ B – gemeinschaftlich	239
7.5.3	Typ C – strategisch	240
7.5.4	Typ D – situativ	240
7.6	Zwischenresümee und Ausblick	244

8	Transformierende Entgrenzung: Aktuelle Entgrenzungstendenzen in der Arbeit von Piloten	247
8.1	Automatisierung – technische Entgrenzung	248
8.2	Ökonomisierung und Rationalisierung	260
8.2.1	Entwicklungen im Luftverkehr	262
8.2.2	Wandel der Organisationsstrukturen und Unternehmensstrategien	264
8.2.3	Veränderte Arbeitsbedingungen – Rationalisierung	272
8.2.4	Folgen	310
8.3	Fazit: Automatisierung und Ökonomisierung – Szenarien transformierender Entgrenzung	343
9	„Entgrenzung hoch zwei“: Die Transformation konstitutiver Entgrenzung und ihre Anforderungen an die Lebensführung von Piloten	345
9.1	Typ A – Berufsstatus – traditionale Lebensführung	350
9.1.1	Umgang mit transformierender Entgrenzung in der Arbeit	350
9.1.2	Folgen für die traditionale mobile Lebensführung des Typs A	354
9.2	Typ B – Familie – gemeinschaftliche Lebensführung	355
9.2.1	Umgang mit transformierender Entgrenzung in der Arbeit	355
9.2.2	Folgen für die gemeinschaftliche mobile Lebensführung des Typs B	358
9.3	Typ C – Karriere – strategische Lebensführung	360
9.3.1	Umgang mit transformierender Entgrenzung in der Arbeit	361
9.3.2	Folgen für die strategische mobile Lebensführung des Typs C	363
9.4	Typ D – Spaß – situative Lebensführung	364
9.4.1	Umgang mit transformierender Entgrenzung in der Arbeit	364
9.4.2	Folgen für die situative mobile Lebensführung des Typs D	366
10	Zwischenfazit	369
10.1	Die vier Entgrenzungstypen: Umgang mit entgrenzter Entgrenzung	370
10.2	Der klassische Pilot – Captaincy und Airmanship: Verfall eines Leitbilds	373
10.3	Betriebliche Mobilitätsregime: Anforderungen an die Lebensführung	377
10.4	Ambivalenz: Spielball und eierlegende Wollmilchsau	380
10.5	Lebensführungsmuster im Wandel	384

11	Schlussfolgerungen und Diskussion	391
11.1	Schlussfolgerungen für die soziologische Theorie	392
11.1.1	(Arbeitsbedingte) Mobilität	392
11.1.2	Entgrenzung	415
11.1.3	Alltägliche Lebensführung	424
11.2	Schlussfolgerungen für die Praxis	439
11.2.1	... für Piloten	439
11.2.2	... für die Airlines, den Luftverkehr und die Passagiere	451
11.2.3	... für die Interessenpolitik	456
11.2.4	... für andere (mobile) Berufe bzw. (mobile) Arbeit	462
11.2.5	... für die flexible/mobile Gesellschaft	465
11.3	Ausblick: Ein Entwicklungsszenarium arbeitsbedingter Mobilität (im Personenluftverkehr)	469
	Literatur	471
	Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	488