

  
SOCIALCAP.AT

SOCIAL CAPITAL: THE FOUNDATION OF ALL TYPES OF CAPITAL

---



Ernst Gehmacher

# SOZIALKAPITAL UND ÖFFENTLICHER VERKEHR

## SOZIALKAPITAL UND ÖFFENTLICHER VERKEHR

In der Diskussion um den bedrohlichen Verlust von Gemeinschaftsbindung (Sozialkapital) infolge der Modernisierung gibt es eine sehr einfache große Argumentationslinie: Mobilität zerstört Gemeinschaft - und je verfügbarer und billiger Mobilität wird, umso stärker greift die Auflösung der Gesellschaft um sich. Der Öffentliche Verkehr erscheint dann als das kleinere Übel, weil er das Mobilitätswachstum eher bremst und egalitärer ist, also die Vorteile- und Nachteile - der Mobilität gleichmäßiger verteilt.

Solche Simplifizierung erscheint jedoch - wenn überhaupt - nur für eine bestimmte Epoche und für gewisse Regionen zulässig. Ein für die Verkehrsplanung brauchbares Modell der sozialen Wirkung von Mobilität und Modal Split (zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr) muss theoretisch fundiert und so flexibel sein, dass es, mit spezifischen lokalen Parametern gefüttert, halbwegs verlässliche Wenn-Dann-Prognosen erlaubt. Es bleibt dann immer noch viel Spielraum und Notwendigkeit zum experimentellem Wagnis in Verkehrspolitik und Verkehrs-Management.

Der Ansatz zu einem solchen Modell sei hier geboten, auf der Basis der modernen Sozialkapital-Theorie, die aus der Sorge um den modernen Gemeinschaftsverlust gewachsen ist.

\* \* \*

Es sei unterschieden zwischen Fahrten zur *Arbeit* (Beruf, Schule), zu *Besorgungen* (Einkauf, Amtswege, Gesundheitspflege), zu *Besuchen*, zur *Freizeit-Aktivitäten* (Ausgehen, Kultur, Sport) und zum *Ortswechsel* (Urlaub, Ausflug, Reise, Wochenendfahrten). Die Summe der Zeit, die für diese fünf Auswärts-Bereiche außerhalb des unmittelbaren Nachbarschaftsbereichs (Wohnung und „Grätzl“) aufgewendet wird, bildet die *Auswärtszeit*. Dazu kommt die *Wegzeit* für alle zurückgelegten Strecken. Übrig bleibt die *Heimzeit*.

Nun bieten für jeden Menschen Heimzeit, Auswärtszeit und Wegzeit ein Ausmaß an Sozialkontakten von bedeutsamen Wert, positiv als Zusammensein mit Nahestehenden (Verwandten, Freunden und Bekannten), negativ als Angst und Ärger in unangenehmen Personenkontakten oder Stress-Situationen. Dieses Ausmaß an positivem und negativem Sozialkapital ist für die einzelnen Auswärtsbereiche, aber auch für die Heimzeit individuell sehr verschieden. Und das gilt auch - und oft eher noch mehr - für die Wegzeit.

Die Qualität von Fahrten und Reisen wird aber nicht nur vom sozialen Erlebnis bestimmt, sondern auch vom Komfort der Fahrt und der Eigenaktivität (Ausruhen, „Zeitvertreib“, „erfüllte Zeit“, Lesen, Lernen, Beobachten). Die Fahrtdauer wird erst dann kritisch, wenn die *Fahrtqualität* weit unter der *Erlebnisqualität* in den anderen Zeitverwendungen liegt: wenn die Fahrt befriedigender ist als die Arbeit und das Zuhause - was bei Job-Stress und lustlosem Heim für viele Autolenker zutreffen kann -, dann kann das Pendeln in Autokolonnen ruhig lang dauern.

Die Gesamtheit der individuellen Erlebnisqualität - die wiederum ein wesentlicher Teil der gesamten Lebensqualität ist - setzt sich zusammen aus den Erlebnisqualitäten in Heimzeit, Auswärtszeit (mit ihren Bereichen) und Wegzeit (nach Bereichen und Verkehrsmitteln) zusammen. Einen Teil der Erlebnisqualität bildet das jeweils zugehörige *soziale Erlebnis*. Alle Menschen sind von Natur aus bemüht, ihr Leben zu optimieren. Dazu folgen sie ihren inneren Werten und Zielen, den Forderungen der Gesellschaft - doch immer unter dem Einfluss ihrer Erlebnisqualitäten.

Auch die Entscheidungen des einzelnen Menschen über seine Verkehrsmittelwahl unterliegen dem Einfluss seiner gesamten Erlebnisqualität. Man bewegt sich fort, weil das Gute - was immer es ist - entfernt ist. Man fährt weg, weil nicht zufrieden ist mit dem, was man zu Hause gewinnen, erreichen und erleben kann. Man fährt aber auch, wenn das

Fahren und Reisen an sich reich an positivem Erleben ist. Mobilität ist das Produkt der versuchten Optimierung von Erlebnisqualität.

Diese Optimierung beruht auf der Einschätzung von drei „Glücks-Dimensionen“:

- \* *Leidvermeidung* - Vermeidung von Stress, Gedränge, Stau, Verspätung, Gefährdung;
- \* *Lustgewinn* - Musik-hören, Lesen, Schauen, Dösen, Fahrzeuglenken, Essen und Trinken, Genussmittelkonsum, Fernsehen und Radiohören;
- \* *soziale Entfaltung*: - Bekannte treffen, Plaudern, Gespräche, Flirten, Bekanntschaften anbahnen.

Die augenblickliche Erlebnisqualität ist fühlbar. Doch eine Bilanz darüber zu ziehen und daraus Schlüsse zu ziehen für Verhalten und Lebensplanung - etwa für den Kauf eines Fahrzeugs oder einer Jahreskarte -, fällt schwerer.

Die Erlebnisqualität lässt sich in standardisierten Tests erfragen. Und es gibt für einzelne Bereiche wie Arbeitszufriedenheit, Betriebsklima, Wohnzufriedenheit, Fernsehen und Fernreisen, Gastronomie und auch Fahrgastzufriedenheit eine Menge von Studien und Messungen. Doch fehlt es, unseres Wissens, an Analysen der Gesamtbilanz. Und noch viel weniger stehen dem einzelnen Bürger, Konsumenten und Fahrgast entsprechende Instrumente zur Evaluierung seiner persönlichen Erlebnisqualitäten zur Verfügung. Er ist vielmehr einer Überflutung von Argumentation und Werbung ausgesetzt, die jeweils einzelne „Glückstechniken“ anbieten.

Hier könnte eine objektive technische Hilfe den Interessierten die Chance bieten, über ihre eigenen Erlebnisqualitäten abwägend nachzudenken. Ein kleines Computerspiel, mit dem man sich die eigenen Erlebnisqualitäten bewusst macht und gegeneinander verrechnet, könnte Aufgewecktere anregen, Lebens- und Wegentscheidungen zu überdenken. Das diese Glückskalküle dann auch zur stärkeren Nutzung des Öffentlichen Verkehrs führen, hinge allein vom Angebot ab. Die Erlebnisqualität des eigenen PKW im Stadt- und Massenverkehr wäre dabei wohl zu überbieten, zumindest für den Einzelfahrer, der im Auto wenig Kontaktfreude erleben und Sozialkapital produzieren kann (Fahrten in angenehmer Begleitung und Transportfahrten würden dabei eher, aber auch nicht unbedingt, den PKW begünstigen).

Auch in den Schulen könnte man die Verkehrserziehung mit solchen Hilfen zur Selbstreflexion der Erlebnisqualität erweitern.

\* \* \*

Doch ist das nur die eine Seite von Sozialkapital.

Gemeinschaft ist mehr als Erlebnis und Gefühl im Sozialkontakt. Geborgenheit in Gemeinschaften stärkt die Persönlichkeit und festigt die Widerstandskraft. Einsamkeit und Ausschlossensein kränken und schwächen das Immunsystem, machen schließlich krank. Soziale Eingebundenheit und soziale Beziehungen erhöhen die Lebens-Chancen. Der individuelle Wert von positivem Sozialkapital geht weit über die augenblickliche Erlebnisqualität von Sozialkontakten hinaus - wenn dieses Sozialkapital noch dazu „gut angelegt“ ist.

Auch diese Nutzenkomponente der sozialen Kontaktpflege und Kontaktstiftung in den Wegzeiten wäre zu kalkulieren, um den Nutzen des Öffentlichen Verkehrs zu bemessen - wiederum im Gesamtkontext des persönlichen Sozialkapitals.

Ernst Gehamcher  
Sos60805

## SOCIALCAP.AT

Nordmannngasse 25/1/1A  
1210 Wien

Tel: 0664 / 52 44 031  
Fax: 01 / 255 87 19

e-Mail: [team@socialcap.at](mailto:team@socialcap.at)

Prof. Dipl. Ing. Ernst Gehmacher  
Wissenschaftliche Leitung  
e-Mail: [ernst.gehmacher@socialcap.at](mailto:ernst.gehmacher@socialcap.at)

Atticus Josef Grabenweger  
Projektmanagement und -koordination  
e-Mail: [josef.grabenweger@socialcap.at](mailto:josef.grabenweger@socialcap.at)

Gabi Richter  
Assistenz, Sekretariat  
e-mail: [gabi.richter@socialcap.at](mailto:gabi.richter@socialcap.at)

[www.socialcap.at](http://www.socialcap.at)