

Fassung 29.3.99

Freizeitverkehr

Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld

Dokumentation eines interdisziplinären Workshops
des Bundesministeriums für Bildung und Forschung
am 10. und 11. Dezember 1998 im Hotel Bristol in Bonn

herausgegeben von:

Kay Axhausen, Ulrich Brannolte, Hans-Liudger Dienel, Andreas Rade:

Moderation: Prof. Dr.-Ing. Ulrich Brannolte

Textdokumentation: Dipl.-Pol. Andreas Rade

Vorwort:

Im Rahmen der Mobilitätsforschungsinitiative der Bundesregierung erfolgte im Juni 1997 eine Ausschreibung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zum Thema „Mobilität und Verkehr besser verstehen“, in deren Folge sechs der 69 eingereichten Forschungskonzepte durch ein Begleitgremium des BMBF zur Förderung ausgewählt wurden.

Bei dieser Auswahl wurde bewußt das Mobilitätssegment „Freizeitverkehr“ mit der Perspektive einer gesonderten Ausschreibung durch das BMBF ausgeschlossen. Das BMBF folgte damit der einschlägigen Erkenntnis von Wissenschaft und Verkehrsplanern, daß es für den weitgehend unerforschten Bereich Freizeitverkehr wegen seiner hochgradigen Dynamik in zeitlicher und räumlicher Sicht einer gesonderten differenzierten Analyse mittels einer forschungspolitischen Schwerpunktsetzung bedarf.

Zu diesem Zweck wurden seitens des BMBF zunächst mehrere sondierende Gespräche mit einschlägigen Vertretern aus Wissenschaft, Forschung, Transport- und Tourismusdienstleistung sowie Freizeit- und Tourismusverbänden geführt. Wegen der Komplexität des Themenbereichs Freizeitverkehr wurde zudem eine Expertise erstellt, die eine Konkretisierung der wissenschaftlichen Vorgehensweise und die Eingrenzung möglicher Themenkorridore zum Inhalt hatte.

Auf der Basis dieser Vorbereitungsarbeiten fand der interdisziplinäre Workshop „Freizeitverkehr“ des BMBF am 10. und 11.12.1998 in Bonn statt, dessen Dokumentation hiermit vorgelegt wird.

Ziel dieses Workshops war eine umfassende und vertiefte Diskussion dringender Fragen zum Freizeitverkehr als Grundlage für eine geplante öffentliche Ausschreibung des BMBF.

Hierbei ging es zum einen um eine disziplinübergreifende Auseinandersetzung aktueller Probleme des Verkehrs und der Verkehrsforschung und die Formulierung möglicher thematischer Schwerpunkte im Freizeitverkehr wie u.a. Bestandsaufnahme und Analyse aus Sicht der verschiedenen Disziplinen, Identifikation von Forschungslücken und die Formulierung eines interdisziplinären Forschungsbedarfs.

Zudem ging es aber auch um Hinweise zur Formulierung möglicher Konzepte für eine problemorientierte Umsetzung vor Ort mittels geeigneter Experimente und Demonstrationen.

Zur Erreichung dieser übergeordneten Ziele der geplanten Ausschreibung des BMBF ist es - so die übereinstimmende Feststellung aller Workshopteilnehmer - angesichts der Komplexität der Thematik notwendig, interdisziplinäre Projektnetzwerke zu bilden, um so Erfahrungen und Erkenntnisse aus Praxis und Wissenschaft sowie der Disziplinen untereinander zusammenzuführen und für neue Lösungen zu nutzen.

Dr. Gerster

BMBF

Ref 621

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	5
2	Zielsetzungen des Workshops und Aufbau der Dokumentation	6
2	Dimensionen und Veränderungen des Freizeitverkehrs	9
5	Sechs disziplinäre Perspektiven zum Freizeitverkehr	12
5.1	<i>Kay Axhausen: Freizeitverkehrsforschung aus klassischer verkehrswissenschaftlicher Sicht. Ein Blick zurück und nach vorn.</i>	12
5.2	<i>Hans-Liudger Dienel und Andreas Knie: Kontrasträume im Freizeit- und Urlaubsverkehr . Raumpartnerschaften und räumliche Aktionsmuster von Reisenden.</i>	21
5.3	<i>Peter Kiegeland: Die physische Bewegung im Raum</i>	31
5.4	<i>Antje Flade: Wahrnehmung räumlicher Umwelten</i>	49
5.5	<i>Thomas Bachmann, Bertram Gawronski und Wolfgang Scholl: Werthaltungen und Freizeitmobilität</i>	65
5.5	<i>Wilfried Echterhoff: Motive der Freizeitmobilität</i>	77
6	Zusammenfassung und Diskussion der sechs Referate	86
6.1	<i>Freizeitverkehrsforschung aus klassischer Sicht</i>	86
6.2	<i>Kontrasträume</i>	88
6.3	<i>Physische Bewegung im Raum</i>	92
6.4	<i>Raumwahrnehmung</i>	93
6.5	<i>Werthaltungen</i>	95
6.6	<i>Motive</i>	97
7	Konsequenzen für die Forschung zum Freizeitverkehr	98
7.1	<i>Verkehrspolitische Einbindung: Zielsetzungen im Freizeitverkehr</i>	99
7.2	<i>Datenerhebungsprobleme: Wie läßt sich Freizeitverkehr erfassen?</i>	100
7.3	<i>Forschungsleitende Fragestellungen</i>	100
7.4	<i>Themenfelder für mögliche Innovationen</i>	102
7.5	<i>Konsequenzen für die Forschung</i>	104
8	Fazit	105
9	Anhang	107
9.1	<i>Programm des Workshops</i>	107
9.2	<i>Bekanntmachung eines Forschungsschwerpunktes „Freizeitverkehr“</i>	108
9.3	<i>Teilnehmerliste am Workshop</i>	121

1 Zusammenfassung

Am 10. und 11. Dezember 1998 fand in Bonn ein interdisziplinärer Workshop zum Thema „Freizeitverkehr“ statt. Initiator war das Bundesministerium für Bildung und Forschung, welches im Rahmen des Forschungsschwerpunkts „Mobilität und Verkehr besser verstehen“ den Freizeitverkehr durch innovative Konzepte besser abwickeln möchte und zum anderen ihn durch neue Forschungsansätze besser verstehen möchte.

Die Ausgangsposition des Workshops war durch zwei grundsätzliche Voraussetzungen geprägt: Zunächst mußte konstatiert werden, daß die verkehrswissenschaftliche Forschung in der Analyse und Deutung der Motive des Freizeitverkehrs einer fachlichen Ergänzung bedarf. Diese Defizite sind von wichtigen Vertretern des Fachs in den letzten Jahren auch mit zunehmender Deutlichkeit formuliert worden. Durch die große und zunehmende quantitative Bedeutung des Freizeitverkehrs, der zusammen mit dem Urlaubsverkehr über 50% des gesamten Personenverkehrs ausmacht, ist die Überwindung dieser Defizite dringend.

Der Workshop vertrat die These, daß nur ein multidisziplinärer Ansatz geeignet erscheine, die Probleme im Freizeitverkehr und mögliche Lösungen zu erarbeiten. Dies widerspiegelte sich auch in der Auswahl der Referenten.

Es sollte geprüft werden, ob die Kulturwissenschaften in einer gemeinsamen Anstrengung mit der Verkehrswissenschaft das Potential haben könnten, neue Zugänge zu Erklärungsphänomenen des Freizeitverkehrs zu erschließen und daraus neue, innovative Konzepte für die nachhaltige Sicherung der Freizeitverkehrsmobilität zu entwickeln und den Freizeitverkehr zugleich ökologisch und sozial verträglich zu gestalten.

Aus diesem Grund führte der von dem Verkehrswissenschaftler Professor Ulrich Brannolte moderierte Workshop Experten zum Freizeitverkehr aus unterschiedlichen fachlichen Disziplinen zusammen. Während der Einleitungsvortrag von Prof. Kay Axhausen den derzeitigen Stand, den Stand der verkehrswissenschaftlichen Forschung beschrieb und eine Übersicht über aktuelle Ansätze gab, trugen die anschließenden Beiträge neuartige Analysen und anschlussfähige Lösungskonzepte vor. Im Vordergrund standen dabei Analysen von Werten und Motiven und der Reiz von Erlebnissen, insbesondere der Wahrnehmung von Geschwindigkeit und Bewegung, von Kontrasten und neuen Reizen.

Die mitunter kontroversen, dadurch aber konstruktiven Vorträge und Diskussionen auf dem Workshop konnten eindrücklich zeigen, daß diese neuen, multiperspektivischen Analysen den Freizeitverkehr nicht nur auf eine neue Weise erklären können sondern auch einen Ausgangspunkt für innovative Freizeitverkehrskonzepte bilden könnten.

2 Zielsetzungen des Workshops und Aufbau der Dokumentation

Die hier dokumentierte Workshop diente der inhaltlichen Aufbereitung des Themenfelds im Hinblick auf die geplante und im März 1999 erfolgte Ausschreibung zum Förderschwerpunkt "Freizeitverkehr". Es galt, das nach einschlägiger Auffassung weitgehend unerforschte Phänomen des Freizeitverkehrs frei von präjudizierenden inhaltlichen Vorgaben aus unterschiedlichen disziplinären Perspektiven zu beschreiben. die Defizite im Forschungsfeld zu analysieren, wissenschaftliche Zugänge zum Phänomen des Freizeitverkehrs vergleichend gegenüberzustellen und sodann wichtige neue Forschungsfragen und -bereiche zu identifizieren. Von den Referenten und Diskutanten waren Thesen mit begründeten Annahmen gefragt, sowie Hinweise auf methodische Schwierigkeiten und Fortentwicklungsmöglichkeiten.

Die Teilnehmer waren konsequenterweise aus ganz verschiedenen akademischen Disziplinen geladen; - neben der Verkehrswissenschaft die Soziologie, Psychologie, Arbeitswissenschaft, Kulturwissenschaften und die Tourismuswissenschaft. Die Veranstalter versprachen sich von der Mischung einerseits eine breite inhaltliche Perspektive und darüber hinaus die Möglichkeit von Querverbindungen und neuen Formen der Zusammenarbeit zwischen den Disziplinen. Die Teilnehmer konnten auf diese Weise Einblick in die jeweils andere Disziplin und dem spezifischen Umgang mit dem Problemfeld Freizeitverkehr gewinnen, das aus Sicht der Veranstalter nur in einer multidisziplinären Weise lösungsorientiert aufgegriffen werden konnte.

Als eine vorgegebene Eingrenzung der Thematik diente allein der Hinweis, jenen Freizeitverkehr ins Zentrum zu stellen, der sich über einen Zeitraum von ein bis vier Tagen erstreckt. Allerdings zeigte sich im Verlauf der Debatte, daß auch eine solche Maßgabe schwer einzuhalten ist.

Für einen sinnvollen strukturellen Aufbau der Veranstaltung sorgte die Orientierung an einer Themenmatrix, die im Vorfeld zum Workshop anhand von Expertengesprächen diskursiv entwickelt worden war. Diese unterschied zunächst die Rolle der Raumwahrnehmung, der Motive, der physischen Bewegung, der Freizeitstile, der Wertetypen sowie der Kontrasträume in

ihrer jeweiligen Beziehung zum Freizeitverkehr. In einem zweiten Schritt wurden mögliche Experimentierfelder aufgelistet, die wiederum mit diesen Erklärungen von Freizeitverkehr in Beziehung zu setzen sind. Im Verlauf der Veranstaltung gab es sowohl einzelne Veränderungswünsche wie auch generelle Vorbehalte gegen eine derartige Themenmatrix, die weiter unten ausgeführt werden.

Themenmatrix für den Workshop "Freizeitverkehr"

Die Rolle der ...

	Raumwahrnehmung	Motive	physischen Bewegung	Freizeitstile Wertetypen	Kontrasträume
Natur					
Outdoor-Sportarten					
künstliche Welten					
Events					
Städte Wohnumfeld					

Die inhaltlichen Ziele des Workshops unterteilten sich in zwei Bereiche:

Erstens war die disziplinübergreifende Auseinandersetzung über aktuelle Probleme des Verkehrs und der Verkehrsforschung sowie Formulierung möglicher thematischer Schwerpunkte bezweckt. Im einzelnen heißt dies:

- Bestandsaufnahme derzeitiger Erkenntnisse aus Sicht verschiedener Disziplinen

- das disparate Phänomen Freizeitverkehr analytisch differenzieren
- Identifikation empirischer, methodischer und theoretischer Lücken
- Formulierung des daraus folgenden Forschungsbedarfs für eine disziplinübergreifende Arbeitsweise
- Einschätzungen zu möglichen Entwicklungstendenzen im Freizeitverkehr

Zweitens ging es um die Formulierung und experimentelle Umsetzung möglicher Konzepte auf der Basis einer erweiterten Erkenntnislage. Dazu gehört:

- Entwicklung innovativer Problemlösungskonzepte mit verifizierbaren Substitutionsansätzen
- Identifizierung klar abgrenzbarer, realer Experimentierfelder
- Implementierung innovativer Problemlösungsansätze in diesen Feldern auf Basis der jeweils problemorientierten Hypothesen
- Zeitnahe Evaluation dieser Ansätze

Die durch Herrn Prof. Dr. Brannolte, Bauhaus-Universität Weimar, moderierte Veranstaltung umfaßte zwei Tage. Am ersten Tag wurden fünf unterschiedliche disziplinäre Perspektiven auf den Freizeitverkehr in Referaten präsentiert, am zweiten Tag diese Perspektiven im Hinblick auf Forschungsdefizite diskutiert. Diese Teilung wurde auch in der vorliegenden Dokumentation zum Prinzip der Darstellung gemacht und die Referate und die Diskussion in zwei Kapiteln getrennt präsentiert. Zusammen mit einer Einführung in die Zielsetzungen des Workshops, einer Darstellung der Konsequenzen und Perspektiven und einem Anhang gliedert sich die Dokumentation also in folgende Bereiche:

- Zielsetzungen des Workshops
- Dokumentation der Referate
- Zusammenfassung und Diskussion der Referate
- Konsequenzen für die Forschung bzw. Ausschreibung
- Dokumentation der Teilnehmerliste und des Workhoppogramms

Einleitend wird die Ausgangslage - die Dimension, Veränderung und Erforschung des Freizeitverkehrs - skizziert.

2 Dimensionen und Veränderungen des Freizeitverkehrs

Seit Jahrzehnten wächst der Freizeit- und Urlaubsverkehr schneller als alle andere Bereiche des Personenverkehrs. Für viele wirtschaftliche Branchen, insbesondere die Verkehrsunternehmen, die Reiseveranstalter und das touristische Gewerbe vor Ort spielt der Freizeit- und Urlaubsverkehr inzwischen eine entscheidende, z.T. dominante Rolle, die Bedeutung für den Arbeitsmarkt ist enorm. Auf der anderen Seite ist davon auszugehen, daß die Umweltbelastungen und Schäden aus Flora und Fauna sowie der Verlust an Lebensqualität durch vom Freizeitverkehr passiv Betroffene erheblich und größer sein dürften, als die des Berufs- und Güterverkehrs.

Die Verkehrswissenschaft hat den Freizeitverkehr aber erst relativ spät und bis heute viel zu wenig in den Blick genommen; auch die Verkehrs- und Wirtschafts- und Forschungspolitik hat sich dem Freizeitverkehr als spezifisches Phänomen und den entsprechenden Gewerben kaum zugewandt. Die Ursachen dafür sind vielfältig: Verkehrswissenschaftler und -planer verstanden ihre Aufgabe lange vorwiegend als Bereitstellung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur für einen wachsenden Verkehrsbedarf. Die Anforderungen an die Infrastruktur orientierte sich an der Spitzenlast, und diese trat und tritt im Berufsverkehr auf. Der Freizeit- und Urlaubsverkehr erzeugte lange weniger hohe Verkehrsspitzen, und wo dies doch der Fall war, etwa im Urlaubsreiseverkehr zu Beginn und Ende der großen Ferien, wurde dies aus den Bedarfsberechnungen für die Infrastruktur herausgenommen. Der Freizeitverkehr galt zudem als wenig wichtiger Verkehr, auf den verzichtet werden könne. Drittens waren die ursächlichen Motive und die Formen des Freizeitverkehrs mit den klassischen verkehrsplanerischen Instrumentarium nur schwer zu greifen. Zukünftig aber wird der Freizeit- und Urlaubsverkehr von den Verkehrswissenschaften immer stärker beachtet werden müssen, denn er ist der einzige Bereich des Personenverkehrs mit erheblichen Wachstumsraten.

Innovationen im Freizeitverkehr und Anregungen für eine einflußnehmende mittel- und langfristige Strategie, die die ökologischen Folgeschäden des Freizeitverkehrs minimieren und gleichzeitig die wirtschaftlichen Potentiale, die im Freizeitverkehr stecken, optimal nutzen, erfordern einen neuen, multidisziplinären Ansatz, der die bisherigen verkehrsplanerischen Modelle mit Erkenntnissen aus der Freizeit- und Tourismusforschung sowie der Kultur- und Sozialwissenschaften verbindet. Wie können diese multidisziplinärer Kooperationen zwischen

der Verkehrswissenschaft auf der einen und den verhaltensbezogenen Wissenschaften - insbesondere der Psychologie, Soziologie und den Kulturwissenschaften - auf der anderen Seite aussehen und in Gang gebracht werden? Die Suche nach pragmatischen, konkreten Antworten auf vorliegende Probleme war das Ziel des Workshops und ist die Aufgabe der entsprechenden weiterführenden Aktivitäten im BMBF.

Versuchen wir einleitend eine genauere Definition des Begriffs Freizeitverkehr: Verkehrswissenschaftler kategorisieren nach Fahrtzwecken, bspw. nach Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Geschäftsreiseverkehr, Einkaufsverkehr, Urlaubsverkehr und Freizeitverkehr. Der Freizeitverkehr ist eine Residualkategorie unter der alle Fahrten zusammengefaßt werden, "die nicht den anderen definierten Fahrt- bzw. Wegezwecken zuzuordnen sind, also z.B. Wochenenderholungsfahrten, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Besuch kultureller Veranstaltungen, Fahrten oder Wege in Ausübung eines Hobbys."

Freizeitverkehr ist damit zu einem gewissen Anteil nicht von den Individuen frei bestimmbar. Der Einkaufsverkehr wiederum diene zu einem erheblichen und wachsenden Anteil nicht der Versorgung des Haushaltes mit dem Lebensnotwendigen, sondern dem Kauf von Freizeitgütern: Pflanzen für den Ziergarten, Sportgeräten oder Schallplatten. Zudem induzierte Freizeitverkehr weiteren Berufs- und Güterverkehr etwa im Dienstleistungsbereich. Aber auch der Verkehr zum Bau von Eigenheimen im Grünen war und ist freizeitinduziert. Freizeitverkehr erzeugt Wegeketten und ist gleichzeitig selbst in Wegeketten einbezogen. Statistisch ist der Freizeitverkehr sehr schwer zu erfassen und zu kategorisieren, so daß die Aussagen über seinen Anteil am Gesamtpersonenverkehr deshalb auch weit auseinandergehen. Abgrenzungskriterium für den Freizeitverkehr ist die Reisemotivation. Beim Freizeitverkehr ist der Grund für die Reise persönliches Vergnügen, wobei die Trennlinie zu anderen Verkehrsarten notwendigerweise unscharf blieb.

Wegen der schwierig und häufig nicht ökonomisch begründbaren Motivation, hatte die Verkehrswirtschaft mit dem Freizeitverkehr methodische Probleme; demgegenüber ist die Frage nach Mentalitäten, Attitüden und Motiven, etwa Reisemotiven, für die Kulturwissenschaften eine gewohnte und wichtige Fragestellung.

Die Hälfte aller in Deutschland zurückgelegten Personenkilometer ergeben sich aus den Wegen, die während der Freizeit bzw. auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten verrichtet werden. 77 Prozent

der hier zurückgelegten Wegstrecken entfallen auf den motorisierten Individualverkehr, während nur 15 Prozent auf die Bus- und Bahnangebote zurückgehen sowie zwei Prozent auf den Flugverkehr. Für den nichtmotorisierten Verkehr verbleiben in diesem Zusammenhang nur noch sechs Prozent. Rund 40 Prozent der Freizeitaktivitäten aber werden mit dem Rad oder zu Fuß abgewickelt.

Wird der Verkehr als Problembereich definiert, wie es die Bundesregierung z.B. im Rahmen ihrer in internationale Abkommen eingebetteten Klimapolitik getan hat, gehört der Freizeitverkehr damit mit ins Zentrum politischer Leitvorstellungen und Konzepte.

So wäre etwa der *europäische Integrationsprozeß* undenkbar und allenfalls nur auf wirtschaftliche Beziehungen beschränkt, wenn die Menschen ihn nicht (besonders während ihrer Freizeit) ausfüllen würden. Wo Völker zusammenkommen sollen, wird sich dies auch in einer Zunahme der zurückgelegten Wege und der Wegelängen ausdrücken.

Andere gesellschaftliche Prozesse, die tendenziell das Wachstum des Freizeitverkehrs befördern, werden mit den Begriffen *Individualisierung* und *Auflösung der Normalarbeits(zeit)verhältnisse* markiert. Beides läßt das tendenzielle individuelle Freizeitbudget wachsen, womit die Nachfrage im Freizeitverkehrssektor voraussichtlich weiter zunehmen wird. Das relative und weiter *steigende Wohlstandsniveau* ist ein anderer bedeutsamer Faktor, zumal beim Freizeitverkehr erstaunliche Preiselastizitäten zu verzeichnen sind.

Freizeit und deren selbstbestimmte Ausgestaltung ist ein hohes gesellschaftliches Gut. Daraus leitet sich einerseits eine in der auftretenden Masse problematische Affinität zum Automobil ab, das weitgehend unabhängig von räumlichen und zeitlichen Vorstrukturierungen genutzt wird. Andererseits gehört der Freizeitverkehr zur unmittelbaren Privatssphäre, die sich generell schwer beeinflussen läßt und auch aus übergeordneten politischen Überlegungen heraus besonderen Schutz genießt.

Die öffentlichen Reaktionen, die sofort aufflammen, sobald über lenkende Maßnahmen im Freizeitverkehr diskutiert wird, sind ein Beleg für die große Bedeutung, die der individuellen Freizeitgestaltung zugemessen wird. Freizeit und individuelle Freiheit bzw. Selbstbestimmung über diese Zeit werden in der Regel zusammengedacht, woran auch der organisierte Massentourismus nichts ändert. Entscheidend ist dabei die subjektive Wahrnehmung. Immer noch prägt die normative Auseinandersetzung in der Linie der Tourismuskritik die öffentliche

Debatte und verstellt dadurch teilweise den wissenschaftlichen Zugang zur Problematik der Freizeitmobilität als ein gesellschaftlich konstituierendes Merkmal.

Freizeitverkehr wird in der Diskussion oftmals als Synonym für Auslandsreisen verwendet. Dies ergibt ein falsches Bild. Freizeit umfaßt vielmehr auch solche Aktivitäten, die teilweise täglich verrichtet werden, vom Besuch bei Freunden über den Stadtbummel bis zum Besuch abendlicher kultureller Veranstaltungen. Der automatische Blick über die Grenzen verstellt zugleich die Erkenntnis, daß der Freizeitverkehr ein großer nationaler Wirtschaftsfaktor ist, dem auch aus diesem Grund besondere Aufmerksamkeit entgegengebracht werden sollte.

Wechselt man gedanklich in die Perspektive des Freizeitanbieters, zeigt sich, daß ganze Regionen in Deutschland davon abhängig sind, daß die Besucher möglichst ohne größerem Aufwand zu ihnen gelangen können. Womit ein weiterer potentieller Zielkonflikt beschrieben ist: Maßnahmen, die die verkehrliche Erreichbarkeit betreffen, werden u.U. nicht nur die Konkurrenzfähigkeit eines Anbieters - bspw. einer Region - beeinflussen, sondern können schnell zur generellen Standortfrage werden.

Die dargestellte Problematik dokumentiert eindrücklich die multiplen Gründe, den Freizeitverkehr ins Zentrum der wissenschaftlichen Forschung zu rücken, wie es das BMBF mit der geplanten Ausschreibung beabsichtigt.

5 Sechs disziplinäre Perspektiven zum Freizeitverkehr

Die sechs Impulsreferate von Kay Axhausen, Peter Kiegeland, Antja Flade, Hans-Liudger Dienel und Andreas Knie und Wilfried Echterhoff kamen entsprechend der Konzeption des Workshops aus unterschiedlichen fachlichen Richtungen. Axhausen begann mit einer verkehrswissenschaftlichen Perspektive.

5.1 Kay Axhausen:

***Freizeitverkehrsforschung aus klassischer verkehrswissenschaftlicher Sicht.
Ein Blick zurück und nach vorn.***

1 Einführung

Der folgenden Beitrag macht den Versuch, in geraffter Form darzustellen, was die klassische Verkehrsforschung unternommen hat und unternimmt, um den wachsenden Freizeitverkehr zu erfassen, zu verstehen und zu modellieren. Zu diesem Bereich zählen wir die Verkehrswissenschaften in ihrer verkehrsökonomischen, -planerischen und technischen Ausprägung.

2 Die Ausgangslage der klassischen Verkehrsforschung

Die Verkehrsforschung und -planung hat zunächst das Problem, daß sich die Orientierung an den traditionellen Verkehrsspitzen des Berufsverkehrs sich mehr und mehr als unzulänglich erweist. Natürlich hat die Spitzenproblematik gerade im öffentlichen Verkehr sowohl morgens als auch im Nachmittag immer noch ihre Gültigkeit. Gleichzeitig sind wir jedoch zunehmend mit einer Erweiterung der Verkehrsspitzen in den Nachmittag und in den Abend hinein konfrontiert. Die Herausforderung besteht mithin erstens darin, die diffuser auftretenden Verkehrsmengen zu erfassen und zweitens planerische Lösungsvorschläge zu entwickeln.

Die Verkehrsplanung trifft als Ingenieurdisziplin mit stark überformten ökonomischen Zielsetzungen bestimmte klassische Annahme, auf die sie aufbaut und die sie auch zur Benutzung und Bewertung ihrer Maßnahmen heranzieht. Im Mittelpunkt steht die Minimierung der gesellschaftlichen Kosten unter den gegebenen Randbedingungen, um das Wohlfahrtsziel allen staatlichen Handelns umzusetzen. Im Rahmen dieser Vorgaben bemüht sich die Verkehrsplanung, frei von moralisierenden Zielsetzungen zu agieren. So kann nicht davon ausgegangen werden, daß es unnötigen Verkehr gibt, sondern allenfalls reklamiert werden, daß es subventionierten oder zu billigen Verkehr gibt.

Natürlich akzeptiert die Verkehrsplanung, daß politische Entscheidungen getroffen werden, mit denen Obergrenzen oder Untergrenzen der Verkehrsnachfrage formuliert werden. Sie akzeptiert ferner, daß kurzfristig die Raumstrukturen und Angebotsstrukturen fix sind. Selbstverständlich gibt es Rückkopplungen, aber ihre Methodik versucht im wesentlichen, diese Rückkopplungen zu ignorieren. Gegenteilige Ansätze sind zwar vorhanden, aber die Ergebnisse waren bisher nicht vollständig überzeugend und kaum in die praktischen Anwendung zu übertragen. Ein zweiter Grundsatz der klassischen Verkehrsplanung besteht in der Gleichgewichtsorientierung.

Werkzeuge zur Umsetzung gesellschaftlicher Zielsetzungen

Aufgrund dieser Ansätze ergeben sich eine Reihe von Werkzeugen, mit denen man die oben angesprochenen gesellschaftlichen Ziele umsetzen könnte. Die wesentlichen Ansatzpunkte liegen in der

- Veränderung der Kostenstruktur,
- der Zeitstrukturen (respektive der Verlässlichkeiten),
- Veränderungen im Komfort und in der
- Veränderung der Normen (z.B. Zeitbudgets der Gesellschaft).

Die gesamte Diskussion um flexible Arbeitszeiten und Öffnungszeiten ist damit ein verkehrsplanerisches Zielfeld. Information ist als Werkzeug in den letzten Jahren hinzugekommen, aber letztendlich ist Information nicht an sich ein Werkzeug, sondern ein Mittel zum Zweck, um den Verkehrsteilnehmern auf Kosten, Zeiten und Komfort von Alternativen hinzuweisen. Ferner wird im gewissen Rahmen auch die Arbeit mit den sozialen Normen in den Mittelpunkt gerückt, wobei sich dies manchmal mit der erwähnten Annahme des Fehlens moralischer Urteile in Konflikt gerät.

Vorläufer, Entwicklungen und (methodische) Ziele der klassischen Verkehrsplanung

Die Verfahren, mit denen wir heute arbeiten, haben ihre Geschichte. Sie sind nicht neu, sondern sie reflektieren die Ziele und Zwecke, für die sie ursprünglich entwickelt worden sind:

- Die 50er Jahre waren dominiert von der Planung für die autogerechte Stadt. Alle Werkzeuge, die dafür entwickelt worden sind, sind auf dieses Ziel hin konstruiert worden und lassen sich auf heute noch dafür anwenden.
- Die 70er Jahre wurden dominiert vom Management des Niedergangs des öffentlichen Verkehrs. Die Frage war, wie bekommen wir mehr Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrs?
- Die 90er Jahre haben es nicht geschafft, ein wirklich einheitliches Modellsystem zu entwickeln. Die Frage, die im Mittelpunkt stand, war das Management der Gesamtnachfrage. Hier muß man einfach zugeben, daß es noch keine wirklich geschlossenen Ansätze gibt, die befriedigend sind.

Ein Erbe der 50er Jahre, mit dem wir immer noch arbeiten, ist die Definition des Weges. Der Weg ist relativ grob definiert als die Bewegung zwischen zwei Zwecken , wobei die Anzahl der Zwecke selbst relativ klein ist. Natürlich ist dieser Rahmen zu undifferenziert , doch auch die alternativen Ansätze werfen ihre eigenen Schwierigkeiten auf, die wir wirklich noch nicht befriedigend gelöst haben.

So könne man etwa sagen: ein Weg ist eine Bewegung zwischen zwei Aktivitäten, und eine Aktivität selber ist eine zielgerichtete Beschäftigung in einem gleichbleibenden räumlichen und sozialen Rahmen. Doch dann taucht die Frage auf, was ist ein räumlicher Rahmen, was ist ein sozialer Rahmen, wie häufig ändern sich dann Aktivitäten, und welche Definitionen von Fahrten und Wegen bekommen wir? Dann taucht das Problem der Hauptaktivität auf. Jeder, der sich mit der Zeitbudgetforschung beschäftigt hat, kennt das Problem der Bewegung als eigene Aktivität und die Frage des Detaillierungsgrades im Rahmen dieser beiden Definitionen.

Aufgrund dieser relativ groben Definition hat sich eine Tradition von verschiedenen Erhebungsinstrumenten entwickelt. Das Wichtigste ist die klassische Befragung zur alltäglichen Mobilität mit der Zielsetzung, alle Wege und Aktivitäten (i.d.R. außer Haus) innerhalb des Planungsraumes zu erfassen.

Tourismusbefragungen machen sehr häufig relativ weitgehende Einschränkungen. So wird z.B. nur nach den Urlaubsreisen oder nach einer Mindestanzahl von Übernachtungen gefragt (eine, vier je nach dem). Darüber hinaus gibt es noch eine dritte Art von Befragungen, die für unsere Fragestellungen relevant sind: Das sind Befragungen zum Fernverkehr. Hier werden alle Wege von und zu Zielen im Untersuchungsraum jenseits einer Mindestentfernung von zu Hause erhoben, z.B. 75 oder 100 km.

2 Wie geht die klassische Verkehrsforschung heute vor?

Bei der Beschreibung des gegenwärtigen Stands der klassischen Verkehrsforschung sind drei Ebenen zu unterscheiden, die gegenwärtig benutzten Modelle zur Simulierung des Freizeitverkehrs, die bereits neu entwickelten aber noch nicht in der Anwendung befindlichen Modelle und drittens die Perspektiven der Forschung. Wir fragen also:

1. Was ist Stand der Anwendung, was wird tatsächlich gemacht?

2. Stand der Technik: Was sollte gemacht werden?

3. Stand der Kunst: Was könnte man tun, wenn man wollte?

Diese drei Ebenen sollen im folgenden beispielhaft erläutert werden.

Stand der Anwendung: Daten zur Verkehrserzeugung

Stand der Technik ist es, zu fragen, wieviele Fahrten und Wege unternommen werden und diese in relativ großer Differenzierung - entweder person- oder zielorientiert - aufzuschlüsseln. Insbesondere unsere amerikanischen Kollegen sammeln emsig solche zielorientierten Daten, z.B. zum Zielverkehr zu Golfplätzen. Doch auch in europäischen Freizeitverkehrsregionen, etwa in Tirol, laufen entsprechende Untersuchungen.

Abb.1:

Quelle: ITE (1995) Trip Generation, ITE, Washington, D.C.

Stand der Anwendung: Daten zur Verkehrsmittelwahl

Die zweite quantitative Frage zum Reiseverkehr und der Anzahl der Reisenden lautet: Mit welchem Verkehrsmittel kommen die Urlaubs- oder Freizeitreisenden an? Der methodische Stand der Technik sind hier sequentiell geschätzte und sequentiell angewandte Entscheidungsmodelle. Es sind meistens nutzenmaximierende Modelle des Logit-Typs. Die Vollständigkeit der Nutzenfunktion, also die Beschreibung einer möglich differenzierten Kostenidee hängt davon ab, was für Daten vorhanden sind.

Stand der Technik: Modelle zur Ziel- und Verkehrsmittelwahl

Aufbauend auf den oben genannten Daten haben Verkehrswissenschaftler Modelle zur Ziel- und Verkehrsmittelwahl entwickelt, die von der Vorherrschenden abweichen, indem sie andere Fragen betonen. Hier werden die Nutzenfunktionen funktional getestet, es wird also nicht einfach eine lineare Nutzenfunktion vorgegeben. Man macht sich Gedanken über Individuen, man kümmert sich um räumliche Korrelationen und Konkurrenz.

Ein Beispiel, das jetzt auch als anwendungsbereites Modell zur Verfügung steht, ist ein Modell, das von einer Arbeitsgruppe um Prof. Rothengatter und Prof. Gaudry entwickelt wurde. Es ist eine Schätzung der Ziel und Verkehrsmittelwahl in Nordwesteuropa auf NUTS-2-Ebene. Es wurde im Rahmen des europäischen Forschungsprogramms STEP entwickelt. Natürlich ist ein solcher Ansatz auch auf den Freizeitverkehr anwendbar. Dies könnten wir heute bereits tun.

Stand der Kunst: Simultane Modellierung mehrerer Entscheidungen

Nun wollen wir fragen, was man tun könnte, wenn man wollte? Möglich sind komplexe Entscheidungsmodelle, des *nested logit*-Typs zur simultanen Modellierung aller relevanten Entscheidungen. Das heißt, es werden nicht einzelne Entscheidungen getrennt modelliert, sondern alle Entscheidungen gemeinsam.

- Das vielleicht eindrucksvollste Beispiel eines eingesetzten Modellsystems wird gerade für Portland Oregon eingesetzt. Hier wird in einem Guß modelliertDie Wahl der Aktivitätenkette (welche Ausgänge macht die Person),
- die Art des Ausgangs (Arbeit/nicht Arbeit, Freizeit/nicht Freizeit, Einkaufen/nicht Einkaufen),

- Die Zielwahl (wo finden die Aktivitäten dann tatsächlich statt),
- und die Verkehrsmittelwahl.

Natürlich können solche Modelle auch analog auf großräumige und langfristige Entscheidungen ausgedehnt werden, wie den Fernreise- oder auch Ausflugsverkehr.

Stand der Kunst: Perspektiven

In welche Richtung wird nun weiter gedacht? Die genannten Modelle drehen sich um die Gleichgewichtsidee. Das heißt, wir können eine Aussage darüber machen, wie die Welt aussieht nachdem viel Zeit vergangen ist. In dem gleichen Umfang, in dem die Verkehrswirtschaft dereguliert und liberalisiert wird, interessiert es aber vielfach nicht mehr, wie die Welt in 20 oder mehr Jahren aussieht.

Ablauf der Planung einer Reise, Fahrt, Tages:

Vielmehr rücken andere Fragen in den Vordergrund: ,Wie laufen die Entscheidungen ab ? Was ist der zeitliche Verlauf der Änderung des Verhaltens? Welche Prozesse laufen dabei ab? Ein wesentliches Beispiel gerade im Bereich des Fernverkehrs ist die Frage, wie schnell und detailliert trifft eine Person ihre Entscheidungen über eine Reise. Das heißt, wann werden Ziel, Verkehrsmittel, Übernachtungsort, Abfahrtszeiten, Rückflugzeit, Route usw.. tatsächlich festgelegt.

Eine Untersuchung, die zum ersten Mal - zumindest in der verkehrsplanerischen Diskussion – ein Licht auf diese entscheidungsorientierte Perspektive warf, war die Doktorarbeit von Lindh von der Technischen Universität Stockholm. Lindh hat anhand eines Panels untersucht, wie schnell sich schwedische Reisende für all diese Elemente entschieden haben.¹ Wie früh wurde z.B. die Urlaubsreise tatsächlich geplant? Ist das alles last-minute, oder gibt es Planungen schon ein Jahr vorher? Weitere, vergleichbare experimentelle Untersuchungen stammen von unserem holländischen Kollegen Ettema von der TU Eindhoven, der in seiner Doktorarbeit ein Modell entwickelt hat, um zu verfolgen, wie Entscheidungen über die Tagesabläufe konstruiert werden.² Dieser Ansatz könnte verallgemeinert werden: Wie wird ein Urlaub geplant und dann tatsächlich durchgeführt?

¹ Quelle

Zeitplanung:

Eine Verallgemeinerung dieser Idee des Entscheidens als Prozeß ist die Betonung der Zeitplanung. Folglich gehen wir nicht mehr davon aus, daß alle Entscheidungen zu einem Zeitpunkt getroffen werden, sondern wir sagen, daß Entscheidungen über den Lauf eines Zeithorizonts, eines Tages, einer Woche oder eines Monats, langsam entstehen. Natürlich bedeutet dies gleichzeitig, daß man nicht mehr mit den traditionellen Gleichgewichts- und nutzenmaximierenden Ansätzen arbeiten kann..

Dazu kommt die Erkenntnis, daß Aktivitäten nicht alle gleiche Zeithorizonte haben, sondern daß alle Aktivitäten in Projekte mit unterschiedlicher Länge eingebunden sind. Vieles mischt sich im täglichen Leben und produziert für die Modellierung große Probleme. Wir können nicht à priori sagen, zu welchem Projekt eine Aktivität gehört und wann sie durchgeführt werden soll.

Die Entwicklungsphasen sind genauso wichtig wie das Gleichgewicht. Die Aktivitäten haben Rhythmen, und natürlich gibt es bestimmte Austauschprozesse. Als Beispiel dafür wiederum die Daten einer Doktorarbeit.³

Abb. 2:

² Quelle

Quelle: S. Doherty (1998) The Household Activity-Travel Scheduling Process: Computerized Survey Data Collection and the Development of a Unified Modelling Framework, Department of Civil Engineering, University of Toronto, Toronto.

Doherty hat untersucht, wann eine Aktivität geplant wird. Auf x- Achse ist der Tag, an dem die Aktivität durchgeführt wurde, und auf y-Achse ist der Tag, an dem diese Aktivität zum erstenmal geplant wurde. Viele Aktivitäten sind vorgeplant, aber sehr viele werden auch erst kurzfristig geplant. Die Menschen agieren in einem großen Umfang spontan.

Aufgrund dieser Orientierung auf den Planungsprozeß und auf die Zeitplanung taucht natürlich auch die Frage auf, was ist eine Aktivität, und wie beschreiben wir sie? In der Literatur finden sich dazu relativ grobe Aussagen. Bisher haben wir uns mit dem „Was“ der Aktivität beschieden. In Zukunft muß differenzierter gefragt werden:

- Was wird getan ? (Was können wir von außen sehen ?),
- Was ist das Projekt zu dem die Aktivität gehört ?
- Was ist der Zweck ? (Warum wird es getan ?)
- Was ist die Bedeutung der Aktivität ? (Was will die Person uns damit über sich sagen?)

Fazit

Die klassische Verkehrsplanung hat ein komplexes Instrumentarium an Methoden und Ansätzen zur Verfügung, um den Freizeit- und Urlaubsverkehr zu erfassen, zu verstehen und zu modellieren. Neben instrumentellen und ökonomisch orientierten Ansätzen, die schon heute in der Lage sind die Menge der Nachfrage und die Art ihrer Realisierung (Ziel, Verkehrsmittel (inkl. Fahrscheinart im öffentlichen Verkehr), Reiseweg und Abfahrtszeit) zu modellieren, öffnet sie sich im Moment dynamischen und psychologischen Fragestellungen, um die Motive der Handelnden besser zu verstehen. Diese neuen Ansätze sind noch nicht in Planungs- und Bewertungsmodelle umgesetzt worden, so daß wir zur Beurteilung von Maßnahmen noch auf die

³ Quelle

bestehenden Ansätze zurückgreifen müssen, die in vielen, den meisten Fällen auch vollständig ausreichen, um die vorhandenen Fragen zu beantworten.

5.2 Hans-Liudger Dienel und Andreas Knie: *Kontrasträume im Freizeit- und Urlaubsverkehr. Raumpartnerschaften und räumliche Aktionsmuster von Reisenden.*

1. Einführung

Die Nutzung des Raumes wird intensiver. Gleichzeitig entfernen sich die Orte sozialer Bezüge voneinander. Die damit verbundenen Folgen - wie CO₂-Ausstoß, Emissionsbelastungen und Zersiedelungstendenzen - stellen große Probleme für die Realisierung einer nachhaltigen Lebensweise dar.

Der folgende Beitrag von sozial- und kulturwissenschaftlicher Seite präsentiert einen analytischen Ansatz zur Interpretation der stark gewachsenen Freizeitmobilität als Suche nach Kontrasträumen und entwickelt sodann aus diesem Ansatz konkrete Vorschläge für Raumpartnerschaften zwischen Agglomerationen und Erholungsräumen.

Dem Beitrag liegt die These zugrunde, daß die Zunahme der Freizeitreisen unter anderem auf ein "komplementäres Raumverständnis" zurückzuführen ist. Gemeint ist damit der Umstand, daß Menschen nicht mehr nur an einem Ort leben, sondern gleichzeitig an mehreren Orten zu Hause sind.

Dies hat Konsequenzen für die Forschung und die Entwicklung von neuen Formen der Freizeitmobilität. Gestaltungsansätze, die unter dem Stichwort „Stadt der kurzen Wege“ den Nahraum attraktiver gestalten wollen, um die Verkehrsleistungen abzusenken, wären demnach allein keine erfolgsversprechende Lösungsstrategie. Vielmehr gilt es, die erkennbaren komplementären Aktionsmuster zu respektieren und im Rahmen einer „Raumpartnerschaft“ einzubinden, und zwar insbesondere von Agglomerationen als Heimaträumen einerseits und Nah- und Fernerholungsräumen andererseits. Vorgeschlagen wird im folgendem Beitrag die Erstellung von Gestaltungsregeln für modellhafte Raumpartnerschaften unter der Maßgabe einer möglichst

effizienten und akzeptablen Verkehrsorganisation privater Konsumformen. Als Beispiel im Text dienen die Agglomeration Berlin und die Erholungsräume Usedom und Mallorca.

2. Der Befund: Die Zunahme der Freizeitwohnsitze

Im Frühjahr des Jahres 1997 entfachte der Berliner Staatssekretär Hans Stimmann eine Debatte, die weit über die Hauptstadt hinausreicht und die am Grundverständnis moderner Stadtgestaltung rüttelt. In einem von Stimmann maßgeblich beeinflussten "Masterplan" sollte die Stadt neu inszeniert werden. Es war der Versuch, den Planungsidealen der Charta von Athen mit einer kompakten Neuordnung zu begegnen, um Berlins historische Mitte zu reurbanisieren. Bei diesem Entwurf einer "Stadt der kurzen Wege" wurde dementsprechend ein hoher Verdichtungsgrad bei der Blockrandbebauung angestrebt, dem auch bisher existierende Grünstreifen und Parkanlagen weichen sollen. Denn - so Stimmann - man könne ja davon ausgehen, daß die Bedürfnisse nach Natur durch moderne Freizeitformen befriedigt werden: "Die Lebensstile haben sich geändert. Jeder von uns fliegt doch nach Mallorca oder Hawaii oder fährt zumindest ins Umland. Jeder geht ins Fitnesscenter. Wer braucht da noch wohnungsnaher Grünflächen?" (Die Tageszeitung, 29.1.1997, S.27)

Aus dieser Argumentationsfigur läßt sich ein implizites Raumverständnis herauslesen, wonach offenkundig urbane Lebensformen - so unsere Ausgangshypothese - nur als komplementäres Erlebnis verständlich und begreifbar sind. Städtische Lebensweisen, die typischerweise in baulich und kulturell hoch verdichteten, widersprüchlich angelegten Räumen organisiert werden, benötigen augenscheinlich die kompensierende Landpartie, sei es in der Form eines Apartments auf Mallorca, einer Datsche in der Umgebung oder eines sonstwie regelmäßig oder unregelmäßig angesteuerten Kontrastraumes.

Daß zum städtischen Leben auch ein weit ausdifferenzierter Freizeitverkehr gehört, ist vielfach beschrieben und oft als Bedürfnis nach Fluchtverkehr gedeutet worden. Das Bedürfnis nach Urlaub und nach Konsträräumen, Kontrastzeiten und Kontrastaktivitäten ist in Deutschland besonders groß und über viele Jahre beständig gewachsen. Bislang wurde aber immer von einem ungleichen Verhältnis dieser Bedürfnisse, das heißt von einer "hauptsächlichen" und einer "neben-sächlichen" Lebensform ausgegangen. In dem vorliegenden Beitrag wird jedoch angenommen, daß Stadtbewohner bei der Planung und Realisierung urbaner Lebensformen den

Aufenthalt in Kontrasträumen implizit mitdenken. Sie haben offenbar ein komplementäres Raumverständnis. Der Freizeitwohnsitz und die Freizeitaktivität ist komplementärer Bestandteil der städtischen Lebensform. Hieraus lassen sich wesentliche Begründungen für hohe Verkehrsleistungen ableiten, die bislang die Realisierung nachhaltiger Gestaltungsansätze verhindert haben.

Wenn bei der Wahl der Residenz, der Arbeitsstätte sowie bei der festen Bindung an Verkehrsmittel (insbesondere beim Besitz eines Pkw) vielfach implizit die ergänzende Landpartie mitgedacht und daher zur Akzeptanz des städtischen Lebensraumes ländlicher Kontrastraum mit eingeplant wird, hat dies erhebliche Folgen nicht nur für die Verkehrspolitik, sondern für alle Versuche, nachhaltige Konsummuster zu etablieren. Von besonderem Interesse ist, inwieweit dieses komplementäre Verständnis von Raum auch an eine komplementäre Verkehrsmittelwahl gekoppelt ist. Bislang galt es in Kreisen kritischer Verkehrs- und Stadtplaner als ausgemacht, daß durch eine Attraktivitätssteigerung (mehr wohnnahe Angebote für Versorgung, Freizeit, Freiflächen; (mehr Wohnraum pro Fläche) des städtischen Nahbereichs die Motivation für die in überwiegendem Maße im Automobil abgewickelten Fluchtverkehr abgebaut werden könnte. Bei der Verdichtung innerstädtischer Quartiere sind grundsätzlich größere Bündelungen der Verkehrsströme möglich, die zur Attraktivitätssteigerung öffentlicher Verkehrssysteme genutzt werden können.

Entwickeln sich aber affektive Bezüge zu Lokalitäten nicht länger als exklusive, sondern eben nur als ergänzende, zusätzliche Bindungen, weil sich die Stadtbewohner eben gleichzeitig auch im Erholungsraum einrichten, laufen die bisherigen Politikkonzepte einer nachhaltigen Stadt- und Regionalplanung Gefahr, zumindest teilweise kontraproduktiv zu wirken. Eine Konzentration der politischen Maßnahmen auf den lokalen Bereich als zentralem Hebel für eine veränderte Verkehrsmittelwahl kann allein, jedenfalls in dieser Perspektive, nicht die gewünschte Steuerungswirkung entfalten. Im Gegenteil: Es besteht die Gefahr, daß sich die Empfehlungen der Verkehrsforschung an die Stadt- und Regionalplanung zur Realisierung von verdichteten und möglicherweise hinsichtlich ihrer Urbanität attraktiveren Stadtquartieren als regelrechte Gestaltungsfalle herausstellen. Wenn die hier zugrundeliegenden Annahmen stimmen, entfalten urban aufgewertete Räume sogar eine verkehrserzeugende Dynamik. Denn gerade in solchen Quartieren sind die sozialen Schichten - die sogenannten „Urbaniten“ - überrepräsentiert, die für ein komplementäres Raumverständnis besonders prädestiniert erscheinen.

3. Methodische Ansätze

Das Ziel des Beitrags ist es, eine Untersuchung der komplexen und teilweise widersprüchlichen Motivlagen zu empfehlen, um politisch verwertbare Aussagen bis hin zu Handlungsempfehlungen für die Bildung von Raumpartnerschaften zu entwickeln. Auf der Basis der Untersuchungsergebnisse sollen zusammen mit Praxispartnern aus Agglomerationen sowie korrespondierenden Erholungsräumen konkrete Umsetzungsschritte zur Realisierung einer solchen Raumpartnerschaft erarbeitet werden. Die Handlungsempfehlungen gehen davon aus, daß die auf der Basis komplementärer Raumverständnisse entwickelten Angebote zum Erreichen und in der Nutzung des Erholungsraums tatsächlich als Stellschrauben für eine lokal wirksame nachhaltige Raumplanung und -nutzung funktionieren können.

Hinzu kommt eine zweite Aufgabe von Raumpartnerschaften. Im Erholungsraum können nicht nur Kontraste erlebt, sondern auch neue Identitäten erprobt werden. Die Bereitschaft zum Experiment ist im Erholungsraum in der Regel größer als im Heimatraum. Dieser Befund kann für innovative Verkehrsangebote im Erholungsraum genutzt werden, etwa das Angebot schneller Elektroautos. Gelingt die Implementation innovativer Mobilitätsformen im Kontrastraum, stellt sich als Folgeaufgabe im zweiten Schritt die Übertragung dieser neu erlernten Verhaltensmuster in den Heimatraum. Dies könnte ebenfalls Aufgabe und Geschäftsfeld von Raumpartnerschaften sein.

Als nachhaltig im Sinne der Ziele der Mobilitätsforschungsinitiative der Bundesregierung kann Raumgestaltung nur dann gelten, wenn sie Anreiz und Gelegenheiten schafft, den Ressourcenverbrauch der im betrachteten Raum lebenden Menschen in allen Bereichen zu minimieren. Entscheidend ist, daß eine Entwicklungstendenz zu einem effizienteren Einsatz natürlicher Ressourcen deutlich wird. In dem vorliegenden Beitrag geht es dabei um die verkehrliche Dimension, die in einem engen Verhältnis zur Raumentwicklung steht. Nachhaltige Raumentwicklung bedeutet eine Verbesserung der ökologischen Gesamtbilanz gegenüber dem Status quo ante - unter Berücksichtigung der sozialen Akzeptanz der Nachfrager und Anbieter von Leistungen im betrachteten Raum. Technisch induzierte Effizienzsteigerungen müssen mit sozialen Innovationen, die sich in veränderten räumlichen Konsummustern niederschlagen, Hand in Hand gehen. Es bedarf der Entkopplung von Leistungserbringung und Ressourcenverbrauch,

wie sie ansatzweise seit Ende der 70er Jahre im Verhältnis von Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch zu beobachten ist. Nachhaltige Konsummuster und Wege dorthin müssen am Status quo und an den realen Bedürfnislagen ansetzen, abstrakte Nachhaltigkeitsforderungen und Verzichtsappelle verhallen folgenlos.

Es ist in entwickelten Industriegesellschaften wie der bundesdeutschen von dem weitverbreiteten Bedürfnis nach vielfältigen Aktivitätsräumen auszugehen. Der potentielle Zugang aller Bürgerinnen und Bürger zu sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Handlungsoptionen ist zudem ein zentrales gesellschaftspolitisches Ziel in der Bundesrepublik und in allen westlichen Industrieländern. Räumliche Orientierungen und die damit eng verbundene Verkehrsentwicklung sind für nachhaltige Zukunftsperspektiven insgesamt von entscheidender Bedeutung, weil damit auch der Flächenverbrauch und die Gefahren der Versiegelung und Durchschneidung, die Ver- und Entsorgung sowie der Energieverbrauch insgesamt beeinflußt werden.

Das Ziel der nachhaltigen Raumgestaltung, wie sie durch die Analyse und modellhafte Realisierung von Raumpartnerschaften angestrebt wird, besitzt mehrere Elemente: Zum einen muß sich für eine bestimmte Raumkonstellation eine effizientere und bewußtere Nutzung natürlicher Ressourcen durchsetzen, als deren Ergebnisse robuste nachhaltige Aktivitätsmuster nachweisbar sind. Zum anderen ist eine nachhaltige Raumgestaltung mit der Stärkung regionaler wirtschaftlicher Strukturen und sozialer Kohäsion verbunden, nicht zuletzt deshalb, weil ökonomische Unsicherheit und soziale Spaltung die Bereitschaft und Fähigkeit der Menschen erheblich mindern können, auf die Natur und auf die Interessen der Erholungsräume Rücksicht zu nehmen. Zum dritten kann eine Raumpartnerschaft nur dann nachhaltig sein, wenn sie nicht singular und exklusiv realisiert wird, sondern eine Attraktivität als exemplarisches Modell entfaltet.

Wie können Raumpartnerschaften aussehen und was sind Kriterien für nachhaltige räumliche Aktivitätsmuster? Raumpartnerschaften können entstehen, wenn es bereits historisch gewachsene Reise-, Pendler- und sonstige Austauschbeziehungen zwischen Räumen gibt. Raumpartnerschaften sind also sowohl mit Nah- als auch mit Fernerholungsräumen möglich, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen. Für die Agglomeration Berlin etwa bietet sich die Baleareninsel Mallorca als Experimentierfeld für neue Mobilitäts- und Lebensformen an, während die Ostseeregion als Kontrastraum in der Nähe sich als Substitut für den Fernerholungsraum positionieren kann. Dazu müßten diese Räume aber ähnliche Bedürfnisse erfüllen können. Dazu

gehören nicht nur Sonne und Meer, sondern auch die Unereichbarkeit, fremde Sprachen und Kulturen und die Natur als Kontrastraum. Erfolgreiche Raumpartnerschaften mit Naherholungsräumen müßten nicht nur den Bau von Freizeitwohnsitzen fördern sondern auch neue, kontrastreiche Freizeitaktivitäten anbieten.

Bleiben wir exemplarisch noch einen Moment bei Berlin, Mallorca und Usedom. Letztere sind zwei bevorzugte Berliner Reiseziele, gleichwohl stehen sie beispielhaft zum einen für einen offenbar hoch attraktiven Fernzielort, zum anderen für einen ebenfalls begehrten Naherholungsort im weiteren Sinne. In beide klassischen Urlaubsorte fließen regelmäßig und in der Tendenz steigende Gästeströme. Dabei handelt es sich nicht nur um Urlauber, die ihre schönsten Wochen im Jahr dort verbringen möchten, sondern zunehmend auch um Apartamenteigentümer, Winterpensionäre, Telearbeiter oder gar um Wochenendpendler. Die Profile und Motive der Besucher Mallorcas und Usedoms sind vielfältig, entsprechend differenzieren sich die Besuchszeiten, die Wahl der Unterkünfte, teilweise sogar die Wahl der Verkehrsmittel etc. aus. Partnerschaften zwischen verschiedenen Orten bedeutet daher, diesen schon bestehenden Verbindungen Rechnung zu tragen und bereits vorhandene kulturelle Bindungen auszubauen. Denn nur wenn diese Orte im Rahmen vorherrschender komplementärer Raumverständnisse an Attraktivität gewinnen, lassen sich statt einer diffusen Verbreitung ressourcenschonende Bündelungseffekte erzielen. Zentraler Ansatz ist die Gestaltung der "Erreichbarkeit". Diese hängt weniger von geographischen Bedingungen als vielmehr von der Organisation der Verkehrsmittel ab. Die Angebote müssen so gestaltet werden, daß der Gebrauch vollständig in Routinen einzulagern ist und ein "Nutzen ohne nachzudenken" ermöglicht wird. Dies bezieht sich gleichermaßen auf den Transfer zwischen den Orten wie auch auf die verkehrliche Organisation in den Orten. Neue Produkte und Dienstleistungen können dabei zum Zuge kommen, angefangen von abgasfreien und lärmarmen Elektrofahrzeugen sowie neuen Nutzungsformen von Individualfahrzeugen wie CarSharing bis hin zu „Paketangeboten“ für die Rundumversorgung der Nachfrager. Den Kunden wird dabei die Möglichkeit geboten, die nachhaltigen Raumnutzungs- und Mobilitätsmuster als Gesamtpaket vom Veranstalter (z.B. einem Touristikunternehmen oder -verband) ins Haus geliefert zu bekommen, so daß der Kunde sich um den Transport nicht mehr kümmern muß - aber auch keine Einzelentscheidung mehr treffen muß. Die Erwartung ist die, daß innovative und ressourceneffiziente Angebote in einem räumlich geschützten Markt eher Erfolgchancen erhalten und sogar zu einem positiven

Imagefaktor avancieren können. Weiterhin gehören zu einer Raumpartnerschaft die Vereinbarung von Umweltstandards in allen Sphären von Konsum, Versorgung, Distribution und Entsorgung.

4. Untersuchungsmethoden

Wie läßt sich die Arbeitshypothese von einem vorherrschenden komplementären Raum-Verständnis empirisch prüfen? Aktivitäten können nicht einfach "vermessen" oder auf der Basis von Wegetagebüchern ausgezählt werden. Gefragt ist vielmehr ein "listiges" Untersuchungskonzept, mit dem auch hinter offizielle Begründungsfassaden geblickt werden kann. Um die vielfältigen und auch mehrdeutigen Einflußfaktoren berücksichtigen zu können, wird vorgeschlagen, mit der heuristischen Konstruktion von "Möglichkeitsräumen" als zentralem methodischen Ansatz zu experimentieren. Dieser bildet sich als Topographie von „vertikaler“ (sozialer) und „horizontaler“ (räumlicher) Mobilität auf der Zeitachse ab und modelliert das potentielle Feld der gesellschaftlichen Teilhabe. Mit der Rekonstruktion von individuell verschiedenen Topographien lassen sich die unterschiedlichen Raumverständnisse beschreiben und ihre verkehrlichen Implikationen ermitteln. So kann beispielsweise mit einer steilen, kompakt angelegten Topographie des Möglichkeitsraumes eine hohe soziale Beweglichkeit, die mit einer nur geringen geographischen Landnahme verbunden ist, gekennzeichnet werden. Flache und ausgedehnte Topographien zeigen dagegen eine eher geringe soziale Beweglichkeit an, die sich aber in einer sehr weitläufigen Geographie organisiert.

Diese Topographien lassen sich aus einer Kombination von unterschiedlichen Datensätzen erstellen und empirisch darstellen. Zur Erfassung der vertikalen Mobilität steht ein umfangreicher, fein ausdifferenzierter Satz an Indikatoren aus der Sozialstrukturanalyse zur Verfügung, mit dessen Hilfe bislang vor allen Dingen berufliche Karrieremuster rekonstruiert wurden. Für die Ausmessung der horizontalen Mobilität ist ein solcher Datensatz natürlich nicht verfügbar. Hier muß die Bedeutung sowie die quantitative Bestimmung der Fernräume im Rahmen von Interviews biographisch rekonstruiert werden. Als Erhebungsinstrument werden außerdem neu entwickelte "Mobilitätswerkstätten" genutzt, um mit gezielten Vorhaltungen und Vorgaben spezifisch moderierte gruppenspezifische Diskussionsprozesse zu motivieren, abzubilden und auszuwerten. Ziel ist es, für einen definierten Zeitabschnitt den äußeren Rand eines individuellen Aktivitätsraumes geographisch zu bestimmen. Hierbei kommt es nicht auf die

exakte Berechnung der Personenkilometer, sondern auf die Erfassung potentiell verfügbarer Räume an. Welche Einflüsse auf die Modellierung der Topographie von Möglichkeitsräumen haben Geschlecht und soziale Schichtung? Welcher Zusammenhang besteht schließlich zwischen Haushaltsform und Raumorganisation?

Das Konzept des "Möglichkeitsraumes" verspricht jedenfalls, eine Fülle von Einflußfaktoren auf individuelle Aktivitätsmuster in eine neue Beziehung zu stellen, die Frage nach der Bedeutung von Nah- und Fernräumen sehr differenziert nach sozialen Merkmalen zu beantworten und im Kontext modernisierungstheoretischer Debatten interpretierbar zu machen. Damit könnte das bisher dominierende bipolare durch ein differenziertes und realistischeres Verständnis abgelöst werden. Schließlich können nach der so vorgenommenen Ermittlung der individuellen Möglichkeitsräume durch entsprechende Faktoren- und Clusteranalysen Typologien gebildet werden, die Gruppen ähnlicher Muster beschreiben und die Möglichkeit eröffnen, alternative Handlungsstrategien zielgruppengerichtet zu entwickeln und umzusetzen.

Das Konzept des Möglichkeitsraumes kann aber nur bei einem entsprechenden Feldzugang tatsächlich funktionieren. Die erforderlichen Interviewdaten sind gewöhnlich nur sehr schwer abfragbar, da sie den Probanden kaum präsent sind. Die Verlagerung von Unternehmensteilen, von Behörden und nicht zuletzt von Bundesregierung und Bundestag von und nach Berlin bietet die Chance, ein Befragungssample von Personen zu bilden, die eine grundlegende Residenzentscheidung treffen müssen bzw. diese gerade getroffen haben. Damit eröffnen sich Zugänge zu Entscheidungssituationen, die gewöhnlich in Routinen eingelagert nur bruchstückhaft bewußt, äußerem Druck ausgesetzt sind und damit entweder bestätigt oder neu getroffen, in jedem Fall aber neu abgewogen werden müssen. Die Befragung von Personen in akuten Entscheidungsphasen für die zukünftige Residenz und der damit verbundenen individuellen Verkehrsorganisation soll sowohl generell Aussagen zur Topographie von Möglichkeitsräumen als auch spezifische Erkenntnisse für die Chancen und Barrieren sowie gegebenenfalls für die konkrete Ausgestaltung von Raumpartnerschaften erbringen.

Hierzu könnten in einer ersten Analysephase aktuell zu treffende Residenzentscheidungen von und nach Berlin verlagerten organisatorischen Einheiten von Unternehmen, Behörden und des Bundes danach analysiert werden, in welcher Weise der vorhandene Bedarf nach Kontrasträumen in einer verkehrlich und räumlich kompakt angelegten Form zu befriedigen ist. In einer zweiten Phase kann ein „Lasten- und Pflichtenheft“ für eine nachhaltige Raumgestaltung erarbeitet und in

einer dritten Phase in enger Kooperation mit den Praxispartnern Angebote entwickelt werden, die eine ressourcenschonende und dauerhafte Ortsbindung moderner Lebens- und Konsumformen ermöglichen.

5. Gegenwärtiger Wissensstand

Mobilität und Verkehr sind Teil gesellschaftlicher Praxis - kompliziert, widersprüchlich und dynamisch organisiert. Die Motivation zur Ortsveränderung überhaupt und die dabei vorgenommene Verkehrsmittelwahl sind Ausdruck und Voraussetzung sozialer Entwicklungen gleichermaßen, ebenso wie sie durch räumliche Allokationen bestimmt werden und diese wiederum auch bestimmen. Die Verkehrsforschung hat sich traditionell - im Sinne einer angebotsorientierten Politik der optimalen verkehrsinfrastrukturellen Bereitstellung - überwiegend mit den ökonomischen und technischen Dimensionen des Verkehrs beschäftigt. Während die Erfassung und Dokumentation von Strukturdaten recht gut gelungen ist, ist die Ermittlung und Interpretation von Daten über die Beweggründe und Bestimmungsgrößen hinter dem Verkehrsverhalten noch wenig entwickelt. Die bisher etablierten Methoden scheinen kaum geeignet, die individuellen und kollektiven Motive und Bewegungsformen im öffentlichen Raum angemessen zu beschreiben, zumal die Konzentration auf die Analyse der Verkehrsmittelwahl den Blick auf die dahinter verborgenen, langfristig angelegten Entscheidungsstrukturen eher verstellt.

Die bisherigen Meßmethoden mußten sich quasi zwangsläufig auf bestimmte Ausschnitte oder einzelne Aspekte des Verkehrsverhaltens konzentrieren. Komplexe Motivlagen oder Bedürfnisstrukturen konnten konzeptionell nicht ermittelt werden, da überwiegend codierfähige Massendaten verarbeitet wurden. Das angewandte KONTIV-Design erfaßt beispielsweise daher auch nur bestimmte Personengruppen in ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten. Fernreisen, Geschäfts- oder Urlaubsverkehre sind hier systematisch nicht erhoben worden, sondern mußten in getrennten Erhebungen ermittelt und ausgewertet werden. Das dominierende bipolare Verständnis von Nah- und Fernraum in der Verkehrsforschung, das beide Räume eher voneinander getrennt betrachtet, ist somit auch ein Ergebnis von Untersuchungsmethoden. Untersuchungsansätze, die alle Bestimmungsgründe (einschließlich der u.a. aus Lebenslage und

Lebensstil resultierenden Einstellungen) sämtlicher individueller Verkehrsarten und -formen integriert betrachten, sind daher noch selten.

Insbesondere die Bedeutung der Identifizierung mit dem Nahraum und der mögliche Verlust von lokalen Bindungen unter den Bedingungen eines technisch und sozial erweiterten Möglichkeitsraumes sind bisher nur unzureichend untersucht worden. Von wesentlicher Relevanz sind in diesem Kontext die Auswirkungen der Informatisierung und Mediatisierung sowohl des Berufslebens als auch des Alltags und der Freizeit. Mit der Informatisierung sind sowohl substituierende als auch aktivitätsstimulierende Effekte verbunden, deren verkehrsbezogene Bedeutung noch unklar ist.

Darüber hinaus ist das Verkehrsverhalten wie auch andere Aktivitäten des täglichen Lebens in Routinen eingelagert. Dinge zu tun und sich dabei stillschweigend an einem Bestand von Regeln zu orientieren, ist eine elementare Voraussetzung zur Bewältigung des Alltagslebens. Das Problem für die empirische Forschung liegt darin, daß die routinemäßig ausgeführten Handlungen eben nicht reflektiert werden und daher auch nicht einfach abgefragt werden können. Für die hier gewählte Fragestellung läßt sich an Traditionen der Raum-Zeit-Geographie, an Ansätze der Biographie-Forschung sowie der Sozialstrukturanalyse anknüpfen. Die Ergebnisse dieser Forschungslinien dienen dem Projekt Netzwerk als konzeptionelle Ausgangspunkte.

6. Literatur

Canzler, Weert und Andreas Knie: Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien/Köln/Weimar 1998.

Dienel, Hans-Liudger und Helmuth Trischler (Hg.): Geschichte der Zukunft des Verkehrs. Verkehrskonzepte von der Frühen Neuzeit bis zum 21. Jahrhundert. Frankfurt 1997.

Dienel, Hans-Liudger und Peter Lyth (Hg.): Flying the Flag. European Commercial Air Transport since 1945. London/New York 1998.

Dienel, Hans-Liudger: Ins Grüne und ins Blaue: Freizeitverkehr im West-Ost-Vergleich, BRD und DDR 1949-1990. In: Hans-Liudger Dienel und Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Stuttgart 1997, 221-251.

Heinze, G. Wolfgang und Heinrich H. Kill: Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover 1997.

- Heinze, G. Wolfgang und Winfried Schreckenber: Verkehrsplanung für eine erholungsfreundliche Umwelt. Ein Handbuch verkehrsberuhigender Maßnahmen für Kleinstädte und Landgemeinden. Hannover 1984.
- Institut für Tourismus der FU Berlin (Hg.): Das Reise- und Freizeitverhalten der Berliner 1986. Berlin 1987.
- Kaspar, Claude: Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität. Bergisch Gladbach 1997 (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. B192).
- Knie, Andreas und Lutz Marz: Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne. Berlin 1997 (WZB-Schriftenreihe des Schwerpunkts TAU 97-108).
- Mergen, Bernhard: Recreational vehicles and travel. A resource guide. Westport/Conn. 1985.
- Schuck-Wersig, Petra und Gernot Wersig: Flexibilisierung des Handelns als Hintergrund der prognose der Mobilitätsentwicklung. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hg.): Faktoren des Verkehrshandelns. Berichte aus den Teilprojekten. Band III/1, Berlin 1994, 145-350, insbs. 228-243.
- Topp, Hartmut H. (Hg.): Verkehr aktuell: Freizeitmobilität. Kaiserslautern 1997.

5.3 Peter Kiegeland:

Die physische Bewegung im Raum

1 Einführung

Physische Bewegung im Raum hat für die Menschen in den Industrienationen offensichtlich eine außerordentlich große Bedeutung. Wie sonst ist es zu erklären, daß Menschen nicht nur einen großen Teil ihrer Freizeit aktiv mit 'physischer Bewegung im Raum' verbringen, sondern auch einen erheblichen Teil ihrer Arbeitszeit dafür tätig sind, das Bewegungserlebnis bzw. die Möglichkeit hierzu zu finanzieren.

Erklärbar wird der Drang zur Mobilität, zur 'physischen Bewegung im Raum', wenn die Evolution des Lebewesens 'Mensch' betrachtet wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand war die Bereitschaft zu großräumiger Mobilität, zu Jagd, Flucht und Kampf eine wesentliche Eigenschaft, die ein Überleben der Spezies Mensch bis heute gesichert hat.

Das Grundbedürfnis nach Mobilität hat sich bis heute erhalten. Die Rahmenbedingungen der Industriegesellschaft schaffen aber veränderte Voraussetzungen für die 'physische Bewegung im Raum'. Bewegung ist inzwischen - im Gegensatz zu früher - weitgehend unabhängig von

physischer und psychischer Leistungsfähigkeit möglich. Die Nutzung von externen, nicht aus dem Organismus des Individuums stammenden Ressourcen ermöglichen eine fast uneingeschränkte Mobilität.

Die Folgen der 'physischen Bewegung im Raum' sind weder eindeutig positiv noch negativ zu sehen. Auf die negative Seite fällt sicher die weltweite Belastung des Ökosystems. Wirtschaftliche und soziale Folgen der hohen Mobilität indes sind von Region zu Region unterschiedlich und erfordern eine differenzierte Betrachtung. Verständnis für andere Lebensstile und eine Bereicherung des Wissens- und Erlebnishorizontes sowie das in den Industrienationen inzwischen selbstverständliche, weltweite Warenangebot sind zweifellos positive Auswirkungen der Mobilität.

Im folgenden werden das Bedürfnis nach Bewegung und sodann das Bewegungserlebnis selbst charakterisiert. Das geht es um Bewegung im Alltag, bei der Arbeit, in der Freizeit und im Urlaub. Abschließend sollen die Ergebnisse resümiert und weiterführende Fragestellungen entwickelt werden.

2 Das Bedürfnis nach Bewegung

Lebewesen sind vielfältigen Gefahren ausgesetzt. Entsprechend zahlreich sind die Strategien zum Überleben (vgl. z.B. Dröscher, 1981). Wichtige Strategien sind u.a. das Tarnen, Verhüllen, Verstecken, Panzern, die Langsamkeit und Schnelligkeit, das soziale Verhalten und die soziale, emotionale Intelligenz.

Oft werden mehrere Strategien kombiniert: Plattfische etwa verstecken sich im Sand, bei Entdeckung durch den Feind erfolgt eine schnelle Fluchtreaktion. Kombinierte Strategien bieten einen wesentlich besseren Schutz für das Individuum⁴.

Als besonders wichtige Eigenschaft für das Überleben kann jedoch die Geschwindigkeit angesehen werden, mit der sich ein Individuum im Raum bewegen kann (Reichold, 1992). Wenn

⁴ Die Betrachtungsweise an dieser Stelle ist sicherlich eingeschränkt, denn Lebewesen müssen sich außer im Kampf um Fressen und gefressen werden noch mit weiteren Umwelteinflüssen auseinandersetzen (umfassend hierzu Dröscher, 1981).

andere Strategien versagen, hilft dem Opfer nur noch Flucht bzw. ein Angriff auf den potentiellen Feind. In beiden Fällen bietet Schnelligkeit große Vorteile.

Die Fähigkeit zu schneller physischer Bewegung im Raum verschafft aber nicht nur potentieller Beute Vorteile. Von besonderen Jagdtechniken wie Auflauern oder dem Verteilen von Gift abgesehen, steigert eine ausreichende Bewegungsfähigkeit und Schnelligkeit die Chance, einer Beute habhaft zu werden. So ist für Raubtiere die Möglichkeit zu schneller Bewegung überlebensnotwendig.

Nach derzeitigem Kenntnisstand haben sich Menschen in ihrer gegenwärtigen Form vor ca. 20 000 - 30 000 Jahren entwickelt, wobei die Frage, ob der Neandertaler ein direkter Vorfahre des heutigen Menschen ist oder nicht, aktuell wieder kontrovers diskutiert wird (Eberl, 1998; Schrenk, 1997; Tattersall, 1997).

Der frühe Mensch wird nach dem gegenwärtigen Stand der Anthropologie als Steppenbewohner gesehen. Insofern war es für sein Überleben notwendig, unterwegs zu sein und aktiv nach Nahrung zu suchen. Unversehens konnten dabei Sammler und Jäger selbst zu Gejagten werden. Geschwindigkeit war in solchen Gefahrensituationen neben sozialem Zusammenhalt in der Gruppe wichtig für das eigene Überleben.

Über die Notwendigkeit hinaus, auf akute, kurzfristig bedeutsame Situationen mit Angriff oder Flucht, auf jeden Fall aber mit Bewegung zu reagieren, bestand für frühe Menschen der Zwang zu großräumiger Orientierung und Bewegung. Physische Bewegung im Raum sicherte die Existenz auch dann, wenn die Lebenssituation schwieriger wurde: Etwa wenn die potentielle Jagdbeute selbst den Ort wechselte, wenn klimatische Einflüsse das Überleben in einer Region erschwerten oder wichtige Ressourcen des bisher bewohnten Gebiets erschöpft waren.

Die frühen Jäger und Sammler durchstreiften aus diesen Gründen große Gebiete. Bis heute pflegen verschiedene Völker einen nomadischen Lebensstil, trotzdem diese Lebensweise unter dem Einfluß von Zivilisation und wachsender Bevölkerung immer schwieriger aufrechtzuerhalten ist (Chatwin, 1993).

Angesichts des Raumbedarfs, den das Leben als Steppenbewohner oder eine nomadische Lebensweise erfordert, konnten Streitigkeiten und Auseinandersetzungen um Lebensraum und überlebensnotwendige Ressourcen nicht ausbleiben. Hier war neben der physischen Bewegung im Raum eine weitere Qualität der Bewegung notwendig: die Bereitschaft zu schnellen,

zielgerichteten Bewegungen zwecks Verteidigung und/oder Angriff gegen die Artgenossen, wenn eine Einigung andere Weise nicht zustande kam.

Es war aber auch möglich, durch großräumige Bewegung in ein unbesiedeltes Land zu gelangen und auf diese Weise Konflikten aus dem Weg zu gehen. Das neue Land bot dann einen nahezu unbegrenzten Zugriff auf vorhandene Ressourcen. Dieses Verhalten war sicher nur selten realisierbar, stellt aber wohl die attraktivste Verhaltensalternative dar.

Reste der Sehnsucht nach neuem, unbesiedeltem Land sind bis heute bei vielen Menschen erhalten geblieben. Es erscheint den meisten Menschen noch immer erstrebenswert, ein bisher weitgehend unberührtes Terrain zu besiedeln und in Besitz zu nehmen - vielleicht zeigt sich hier die Sehnsucht nach dem Paradies.

In der Werbung wird dieses Bedürfnis gern und oft ausgenutzt, z.B. in Anzeigen für Urlaubsziele: ein fast menschenleerer Strand im Prospekt oder im Werbevideo über den Urlaubsort (aber nicht ganz leer, denn dies wird in diesem Zusammenhang leicht als bedrohlich empfunden), die 'Wohnmobil-Idylle' am einsamen See.

In der Werbung für Automobile und andere Konsumgüter wird die Sehnsucht des Menschen nach dem unbesiedelten Raum ebenfalls ausgenutzt. Nur zwei Beispiele seien an dieser Stelle erwähnt: Die Werbung des schwedischen Automobilherstellers Saab: "Auf langen Strecken zu Hause". Gezeigt wird eine absolut verkehrsfreie Straße. Auch Abb. 1 entstammt dem Werbeprospekt eines renommierten Automobilherstellers (DaimlerChrysler).

Abb. 1: Eine Einladung in ein freies Land?

In dieser Art von Werbung lassen sich keine Andeutungen oder Formulierungen zum alltäglichen Verkehrschaos auf den Straßen finden. Dabei ist die Möglichkeit, im Auto einen Verkehrsstau komfortabel zu bewältigen, inzwischen in Deutschland mindestens genauso bedeutsam ist wie diverse technische Leistungsdaten.

Doch zurück zum frühen Menschen. Dieser lebte - wie zahlreiche Primaten - in kleineren Gruppen. In bestimmten Situationen war es für das Überleben der Gruppe erforderlich, daß von den Einzelnen spezifische Aufgaben übernommen wurden (Allmann, 1996). Es ist davon auszugehen, daß so Rangbildungen innerhalb der Gruppe vorgenommen wurden. Die geschickteren Krieger und Jäger verschafften sich bessere Chancen auf eine bevorzugte Position und damit bei der Wahl eines Partners. Es bestanden höhere Chancen zur Fortpflanzung und - im Erziehungsprozeß - zur Weitergabe von eigenen Einstellungen und Verhaltensweisen. Neben Intelligenz und geschicktem Sozialverhalten waren Schnelligkeit, Geschicklichkeit und Ausdauer wichtige Voraussetzungen für eine bevorzugte Position in der Gruppe.

Es erwies sich für den Menschen im Verlauf seiner Entwicklungsgeschichte nahezu immer als Vorteil, beweglich zu sein, sich physisch im Raum bewegen zu können. Dies gilt sowohl für großräumige Wanderungen und Ortsveränderungen wie auch für extremere Ereignisse wie Jagd, Kampf und Flucht.⁵

3 Das Erlebnis der Bewegung

Angesichts der im Abschnitt 1 überblicksartig dargestellten Entwicklungsgeschichte des Menschen ist es nachvollziehbar, daß physische Bewegung im Raum bei vielen Menschen positive Empfindungen hervorruft. Es scheint sogar ein ausgesprochenes Bedürfnis nach Bewegung im Raum zu bestehen. So konnten von Abele, Brehm und Gall (1991) positive Einflüsse sportlicher Aktivitäten auf das psychische, physische und soziale Wohlbefinden nachgewiesen werden. Neuere Arbeiten (Weisensel & Schütz 1998) bestätigen diese Befunde weitgehend. Die Autoren weisen allerdings darauf hin, daß die Befunde nicht unabhängig vom

⁵ Dies schließt nicht aus, daß auch immer wieder Phasen der Ruhe, der Besinnung, der Restitution gesucht und eingelegt wurden. Kein Lebewesen kann ununterbrochen aktiv sein, es scheint im Gegenteil vielfältige Rhythmen zu geben, welche die Aktivität eines Individuums beeinflussen, Vertraut erscheint uns etwa der Tages- und der Wochenrhythmus. Auch die Abfolge der Jahreszeiten hat einen Einfluß auf die Leistungsfähigkeit.

Ausgangszustand (sportlich - unsportlich) und vom Trainingsumfeld sind. Letztlich überwog aber bei der überwiegenden Zahl der Probandinnen der positive Effekt.

Die Bedeutung der physischen Bewegung im Raum zeigt sich noch in einem ganz anderen Bereich: In zahlreichen Kulturen ist der Entzug von Mobilität ein übliches Mittel des Strafvollzugs.

Im Alltag

In den Industrienationen steht dem ausgeprägten Bedürfnis nach Bewegung allerdings die gegenwärtige Entwicklung im Alltag der Menschen entgegen: Der Tendenz geht zu bewegungsärmeren Lebensformen. Denn gleichzeitig mit dem positiven Erlebnis der Bewegung, wie die Urmenschen sie wohl empfunden haben mögen, war noch ein weiterer Faktor für das Überleben von entscheidender Bedeutung: Der ökonomische Umgang mit Energieressourcen. Nahrung war im weitaus größten Teil der Menschheitsgeschichte nicht so selbstverständlich verfügbar, wie wir es in der heutigen Industriegesellschaft erleben. Immer wieder kam es zu Engpässen und Perioden des Hungers. Es war wichtig, vorhandene Nahrungsmittel effektiv auszunutzen und im Fall des Mangels unnötige Anstrengungen zu vermeiden. Das Bedürfnis nach Bewegung und der positive Aspekt der physischen Bewegung im Raum kollidierte daher ständig mit der Notwendigkeit, den Prozeß der physischen Bewegung im Raum 'energieökonomisch' zu gestalten. Auf Dauer hatten die Menschen bessere Überlebenschancen, die eine Bereitschaft zur Fortbewegung aufweisen und zugleich geschickt mit ihren Mitteln umgehen konnten.

Das Verhalten des heutigen Menschen wird noch immer in hohem Maße durch diesen Sachverhalt bestimmt. Dafür lassen sich im Alltag zahlreiche Beispiele beobachten: Menschen gehen eher den kurzen Weg über den Rasen, anstatt dem vom Architekten vorgegebenen, in rechten Winkeln verlaufenden längeren Plattenweg zu folgen. Eine Straße wird bevorzugt direkt und oft mehr oder weniger schräg überquert, anstatt den Umweg über dem vom Verkehrsplaner vorgegebenen Zebrastreifen in Kauf zu nehmen. Es wird dadurch versucht, Ziele mit einem geringstmöglichen Energieaufwand anzusteuern.

Das Bestreben, ökonomisch mit körperlich zu erzeugender Energie umzugehen, führte schon früh zu Versuchen, ein hohes Maß an Mobilität bei geringem Körpereinsatz zu erzielen. Es kam zur Entwicklung von vielfältigen Transportmitteln, die zur Befriedigung des Bewegungsbedürfnisses

erfunden und benutzt wurden: das Tragen angesehener Mitglieder der Sozialgemeinschaft (Abb. 2), Reittiere, von Menschen oder Tieren gezogene Wagen, Boote und Schiffe, Kraftfahrzeuge, Flugzeuge etc. Inzwischen ist es in Industrienationen möglich, den Tag mit einem niedrigen Energieeinsatz zu bewältigen und sich trotzdem großräumig zu bewegen.

Abb. 2: Tragen eines angesehenen Mitglieds der Gesellschaft. Die Karikatur funktioniert nur, weil die Bedeutung der Handlung sofort intuitiv erfaßt wird.

Wir haben also in den Industrienationen die paradoxe Situation, uns immer umfangreicher im Raum zu bewegen, obwohl die Lebensweise - physiologisch gesehen - dabei immer bewegungsärmer wird.

Betrachten wir einmal den möglichen Tagesablauf eines 'Bewegungsmuffels':

1. Aufstehen. Für die Wege in der Wohnung gibt es noch keine effektiven Hilfsmittel, sie müssen also noch aus eigener Kraft zurückgelegt werden. Schon bei der Morgentoilette kann jedoch auf Hilfsmittel zurückgegriffen werden, z.B. elektrische Zahnbürste, Elektrorasierer etc.
2. Mit dem Fahrstuhl zum Auto in die Tiefgarage

3. Mit dem Auto (Servolenkung, Automatikgetriebe, elektrische Fensterheber) zur Arbeit, dort ebenfalls in die Tiefgarage. Nach mehrfachem Kreisen wird ein Parkplatz in der Nähe des Aufzugs erobert.
4. Weg zum Aufzug, Fahrt in die Etage zum Arbeitsplatz.
5. ca. 8-stündiger Arbeitstag im Büro. Die größte physische Anstrengung ist hier der Weg mittags in die Kantine in einem anderen Stockwerk (nachgewiesen durch physiologische Langzeitaufzeichnungen (Derisavi-Fard, 1989)). Für den Rückweg zur Arbeitsetage kann zum Glück der Aufzug benutzt werden.
6. Von der Arbeit nach Hause: siehe oben, in inverser Reihenfolge.
7. Nach kurzer Ruhephase (in horizontaler Lage) Bearbeitung der Post, Beantwortung und anschließender Transport der Briefe zum 300 m entfernten Briefkasten (entgegen aller Vorurteile diesmal nicht mit dem Pkw), auf dem Rückweg Nachbarn getroffen und 2 Bier à 0,5l zur Pflege guter Nachbarschaft getrunken.
8. Nach Verzehr des Abendbrotes Fernsehen (Fußball, Krimi und Erdnüsse zu einem weiteren Bier)
9. Zu Bett gehen (Ende der Aufzeichnung).

Anhand des Beispiels wird deutlich, wie dem Bedürfnis (und der Notwendigkeit) zur physischen im Bewegung im Raum entsprochen wurde unter Ausnutzung vielfältiger Möglichkeiten zur Einsparung körperlich aufzubringender Energie. Daß die insgesamt aufgewendete Primärenergie (Stromerzeugung, Förderung, Transport und Verarbeitung von Mineralöl, Erzeugung von Nahrungsmitteln, Herstellung von Getränken und deren Transport) in einem deutlichen Mißverhältnis zur körperlich eingesparten Energie steht, wird individuell nicht unmittelbar wahrgenommen und ist daher nicht verhaltensbestimmend. Dem Bewußtsein zugänglich wird dieser Sachverhalt erst durch eine intellektuelle Verarbeitung, in deren Folge eine Veränderung des Verhaltens erfolgen kann (Hacker, 1986). Auch der Entschluß, Sport als Ausgleich zur Bewegungsarmut zu treiben, ist ein bewußter Prozeß, umgangssprachlich oft als "Kampf gegen den inneren Schweinehund" umschrieben.

Wie aber sieht es mit der subjektiven Seite, den offenen und verdeckten Wahrnehmungen und Empfindungen unseres 'Bewegungsmuffels' aus.

Tatsächlich verarbeitet das menschliche System zur Wahrnehmung und Informationsverarbeitung den Vorgang anders. Es unterscheidet nicht oder nur in geringem Maße, ob eine Bewegung aus eigener Kraft oder durch Aufwendung von Fremdenergie zustande gekommen ist. Das Gegenteil trifft eher zu: Wenn verschiedene Möglichkeiten zur physischen Bewegung im Raum existieren, wird die Variante bevorzugt, die aus physiologischer Sicht am energieökonomischsten ist.⁶ Mit anderen Worten: Es erscheint dem Menschen sinnvoller, selbst für kurze Wege die 100 oder mehr PS seines Fahrzeugs in Gang zu setzen, als den Weg aus eigener Kraft zurückzulegen. Und vom Standpunkt des ökonomischen Umgangs mit physiologisch zu erzeugender Energie ist dieses Verhalten nachvollziehbar. Es hat sich über die gesamte Zeit der menschlichen Evolution als sinnvoll erwiesen. Erst seit Erfindung der Eisenbahn durch R. Trevithick 1803/1804, die erstmals Transporte über lange Strecken im großen Stil unter Einsatz von fossilen Brennstoffen ermöglichte, kommt es zunehmend zu negativen Auswirkungen dieser Verhaltensdisposition.⁷

⁶ Dies gilt nicht für das bewußte Ausüben von Bewegungen, z.B. beim Sport. Hier liegt ein bewußtseinspflichtiger Informationsverarbeitungsprozeß vor. Es wird aber wohl kaum Sport oder eine vergleichbare Betätigung in Zeiten akuten Nahrungsmangels ausgeübt werden.

⁷ Natürlich wurde schon lange vor Erfindung der Eisenbahn großräumiger Handel und Warenaustausch betrieben, aber bei weitem nicht im heute üblichen Umfang (Binsteiner, 1995).

Abb. 3: Historische Eisenbahn in Schottland. Das Bewegungserlebnis ist sicher ein anderes als im modernen Hochgeschwindigkeitszug

Weitgehend unabhängig vom physiologisch betriebenen Energieaufwand kann das Wahrnehmungssystem dem Menschen eigene Aktivität und Bewegung vortäuschen, wo gar keine körperliche Bewegung stattfindet. Fernsehen etwa kann einen Bewegungseindruck erzeugen, obwohl objektiv so gut wie keine physische Bewegung beim Betrachter stattfindet. Je überzeugender die Darstellung und je größer die Identifikation des Zuschauers mit dem Filmgeschehen, z.B. bei einer Verfolgungsjagd mit dem darin verwickelten Hauptdarsteller, desto intensiver ist das damit verbundene (subjektive) Bewegungserlebnis.

Die sich abzeichnende Multimedia-Welt beinhaltet erweiterte Möglichkeiten zur Erzeugung eines virtuellen Bewegungseindrucks. Es wird vom 'Surfen' im Internet und von 'Datenreisen' gesprochen, das 'Navigieren' in Computersystemen wird möglich. Und das mittels Computer erzeugte Cyberspace schließlich erzeugt realistisch wie kein anderes Medium den Eindruck, mitten im virtuellen Geschehen zu sein - alles mit einem Minimum an körperlich aufzubringender Energie.

Fahrten im Auto erzeugen ebenfalls einen Bewegungseindruck in diesem Sinne, mit vielfältigen Folgen für das Verhalten der Menschen. Der 'Bärenhunger', den manch ein Fahrzeuglenker nach einer langen Fahrt empfindet, mag auf dieses Phänomen zurückgehen. Zur Illustration stelle sich der Leser vor, vier Stunden bewegungslos wie auf einem Autositz bei einer Langstreckenfahrt zu verharren. --

Obwohl die ganze Fahrt nahezu im Zustand völliger Bewegungslosigkeit zurückgelegt wurde, vermittelt das Wahrnehmungssystem dem Menschen ein hohes Maß an Eigenaktivität. In der Folge ist es bestrebt, den damit verbundenen vermeintlichen Energieaufwand durch entsprechendes Hungergefühl und - daraus resultierend - das Bedürfnis nach Nahrungsaufnahme zu kompensieren⁸. Die Leibesfülle zahlreicher Fernfahrer mag als bestätigender Mosaikstein dieser Sichtweise angesehen werden.

⁸ Hunger ist sicher ein komplexes Phänomen und wird nicht monokausal verursacht. Der hier beschriebene Zusammenhang ist aber ein wichtiger Faktor (unter einer Reihe weiterer)

Bei der Arbeit

Bei der Arbeitsplatzgestaltung ist der Trend zu immer bewegungsärmeren Arbeitsplätzen ebenfalls zu beobachten. Obwohl gesundheitliche Gefahren von Bewegungsarmut oder einseitigen Bewegungsabläufen weitgehend bekannt sind (u.a. Zapf, 1991; Schmidtke, 1993), gibt es erst in wenigen Betrieben Ansätze, die negativen Folgen zu kompensieren - oder besser - durch eine veränderte Gestaltung von Arbeitsbedingungen gar nicht erst aufkommen zu lassen (Kähler, 1985). In dem Maße, in dem das Bedürfnis nach Bewegung in der Arbeitswelt nicht mehr befriedigt werden kann, verlagert es sich vermehrt in den Freizeitbereich.

Die besondere Bedeutung der physischen Bewegung im Raum für den Menschen wird andererseits bei einer Reihe von Berufen deutlich, die sich mit dem Transport von Menschen, Waren und Gütern befassen. Beispielhaft seien die Berufe des Seemanns, Piloten, aber auch des Kraftfahrers (Truckers, Fernfahrers) genannt. Diese Berufe werden mit einer Aura von Abenteuer, Freiheit und Unabhängigkeit, aber auch der Einsamkeit umgeben. Daß der Alltag dieser Berufe heute dem Image kaum noch entspricht, verändert nichts an der überwiegend positiven Einschätzung der Attribute.

Interessanterweise scheint die Intensität der Empfindung von der Entfernung abzuhängen, die bei der Ausübung der jeweiligen Berufe zurückgelegt wird. So umgibt die erwähnte Aura zwar den Hochseeschiffer, den Piloten auf Langstreckenflügen und den Fernfahrer, in weit geringerem Maße aber dem Binnenschiffer, den Piloten auf Inlandflügen oder den Taxifahrer. In dem Maße, in dem sich also jemand bei der Ausübung seines Berufs von seinem Standort entfernt, ins 'Unbekannte' vordringt und 'neue Welten' kennenlernt, wächst die Faszination, mit der Inhaber dieses Berufs von ihren Mitmenschen betrachtet werden.

In der Freizeit

Nur ein geringer Teil der Menschen kann in einem Beruf tätig sein, in dem Distanzen für den Transport von Personen oder Gütern überwunden werden. Für die restliche Personengruppe bleibt in der Industriegesellschaft der Freizeitbereich, um das vorhandene Bedürfnis nach physischer Bewegung im Raum und körperlicher Betätigung zu erfüllen. Eine Unterscheidung zwischen eher kurzfristigen (körperlichen) Aktivitäten, eben der Freizeitgestaltung am Wohnort, und längerfristigen Ortsveränderungen wie z.B. dem Urlaub erscheint sinnvoll.

Schon bei kurzfristigen Freizeitaktivitäten wird deutlich, daß viele Menschen über einen enormen Bewegungsdrang verfügen. Diverse Sportarten geben Gelegenheit zur Befriedigung dieses Bedürfnisses. Neben bewegungsintensiven (Spiel-)Sportarten wie Fußball, Handball, Tennis etc. existieren zahlreiche weitere Sportarten, bei denen eine Bewegung über weite Distanzen erfolgt, z.B. Lauf-, Rad-, Winter-, Motor- und Wassersportarten. Zudem werden immer wieder neue Sportarten erfunden, die das Bewegungserleben in mannigfacher Weise ermöglichen. Skat- und Snowboardfahren sowie Inlineskating und Bungee-Springen sind nur einige der in den letzten Jahren neu kreierten (Trend-)Sportarten.

Die Suche nach Bewegung, das Bedürfnis nach physischer Bewegung im Raum zeigt sich aber nicht nur im sportlichen Bereich. Selbst für 'Bewegungsmuffel' bestehen in der Industriegesellschaft durch die Nutzung von Verkehrsmitteln vielfältige Möglichkeiten, sich den angestrebten Bewegungseindruck zu verschaffen. Ebenso beruhen Fahrgeschäfte auf Jahrmärkten und in Vergnügungsparks überwiegend auf dem Prinzip, Fahrgästen ein neuartiges und/oder extremes Bewegungserlebnis zu vermitteln (Etspüler, 1995). Das dabei empfundene Spannungsverhältnis zwischen Angst vor dem (vermeintlichem) Risiko und dem Spaß an der eigenen Bewegung wird von einigen Fahrgästen durchaus als lustvoll empfunden. In der Verkehrspsychologie hat sich für Empfindungen dieser Art der Ausdruck 'Thrill' eingebürgert (Schulte, 1997). Zu den 'Thrill-Sportarten' gehören, Fallschirmspringen, Bungee-Springen, Abfahrtslauf, Skispringen etc.

Abb. 4: S-Bahn-Surfen als Thrill-Sport? (Bild entnommen aus Gleich, 1998)

Der Thrill-Effekt kann jedoch nicht nur durch sportliche Aktivitäten oder auf Jahrmärkten erreicht werden. Die Möglichkeit hierzu bietet bei entsprechender Fahrweise schon der ganz normale Straßenverkehr. Bestimmte Personengruppen (z.B. der jugendliche Underdog, der typische Loser) mögen hierfür besonders anfällig sein. Mißerfolge oder nicht vorhandene Erfolge im realen Leben werden durch den Fahrstil und z.T. durch eine entsprechende Ausstattung des Fahrzeugs, kompensiert (Hilgers, 1992, Kiegeland, 1997b). Jedes überholte Fahrzeug wird vom Thrill-Fahrer als besiegter Gegner empfunden, die Leistung des Fahrzeugs stellt die eigenen Macht und Potenz dar. Es kann 'Egoshoooting' im wirklichen Leben und nicht nur am Computer betrieben werden. Privater Frust wird auf der Straße abgebaut, durch physische Bewegung im Raum, die schneller und intensiver als bei den anderen Autofahrern, den 'Gegnern', erfolgt.

Daß es beim Fahren eines Fahrzeugs um mehr als nur um Transport oder Überwindung einer Distanz geht, zeigt die heftige Reaktion vieler Fahrzeugführer, wenn sie unerwartet aufgehalten werden oder andere Fahrzeugführer bei vermeintlichem Fehlverhalten ertappen (Abb. 5). Dieses in anderen Lebensbereichen nahezu undenkbares Verhalten mag einer ganzen Reihe von Ursachen entspringen (Kiegeland, 1997b), es unterstreicht jedoch die hohe Bedeutung, die der Mensch seiner eigenen Bewegung bzw. der Möglichkeit hierzu beimißt.

Abb. 5: schimpfende Fahrer

Im Urlaub

Obwohl der Übergang von der alltäglichen Freizeitgestaltung zum Tourismus fließend ist (Wochenendurlaub und 'verlängerte Wochenenden') erscheint es sinnvoll, Urlaubsverhalten von der oben bereits erwähnten 'Freizeitgestaltung' getrennt zu betrachten. Die Frage nach der Motivation von Urlaubsreisen beantwortet Krippendorf (1984) mit folgender Aufzählung:

- Abschütteln sozialer Abhängigkeiten
- Abschalten
- Auftanken
- Unabhängigkeit
- Selbstbestimmung
- Kontakte knüpfen
- Zur Ruhe kommen

Die Liste kann sicher nicht als vollständig betrachtet werden. Der Wunsch, Neues zu entdecken, der Monotonie des Alltags zu entfliehen und - nicht zuletzt - den mit Fernreisen verbundenen Prestigegewinn auszuschöpfen, mögen weitere Motive für Tourismus sein.

Reisen in andere Länder, wie sie heute für viele Menschen in den Industrienationen selbstverständlich sind, waren früher ausgesprochener Luxus. Nur eine wohlhabende, aristokratische Klasse konnte sich derartige Reisen überhaupt leisten. Zahlreiche Landesgrenzen,

witterungsbedingte Unwägbarkeiten und nicht zuletzt Räuber und Wegelagerer machten Reisen darüber hinaus in vielen Epochen zu einem kaum kalkulierbaren Risiko. Mit zunehmendem Wohlstand und verbesserten Verkehrsmitteln wurden Reisen jedoch für immer breitere Schichten erschwinglich, der Massentourismus mit seinen Vor- und Nachteilen entwickelte sich.

Ferienreisen erfüllen die zu Anfang dieses Abschnitts genannten Bedürfnisse zumindest vordergründig. Die stetige Verbesserung von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur ermöglichen inzwischen Reisen über weitere Entfernungen bei vergleichbarem Zeitaufwand. Allerdings tritt das Reisen im klassischen Sinn gegenüber dem (fremd-)organisierten Urlaub immer mehr zurück. Ob die an solche Urlaubsreisen geknüpften Erwartungen unter diesen Bedingungen noch erreicht werden, erscheint in zahlreichen Fällen fraglich (hierzu ausführlich Krippendorf 1984).

Trotzdem ist eine Urlaubsreise, welche die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt, offenbar kein Anlaß, eine andere Form des Reisens zu wählen oder ganz darauf zu verzichten. Vielmehr wird beim nächsten Mal eine noch aufwendigere Reise zu einem entfernten, exotischeren Ziel gebucht, von dem sich der Tourist dann eine Befriedigung seiner Bedürfnisse verspricht.

Es erscheint an dieser Stelle legitim, darüber nachzudenken, ob die mit dem Reisen verbundenen Ziele (Kennenlernen von neuen Ländern und Leuten, Abenteuer, zeitweiser Ausstieg aus dem eigenen Lebensumfeld) vom Pauschaltouristen wirklich erreicht werden können. Organisationsform und Abwicklung dieser Reisen steht dem eher entgegen. Die oft praktizierte Isolation von der einheimischen Bevölkerung (manchmal durchaus zum beiderseitigen Nutzen), perfekt organisierte An- und Abreise, Ausflüge, Ernährung nach Standards, welche für die einheimische Bevölkerung unerreichbar sind (mit Anspruch auf Rückvergütung, wenn etwas schief geht und nicht den Vorstellungen entspricht -- mit anderen Worten: wenn der Kontakt zur Realität allzu heftig wird --), tragen nicht gerade zum Kontakt, zum Kennenlernen und zum 'Einfühlen' in Lebensart von Land und Leuten des Gastlandes bei.

Über Möglichkeiten und Wege, die erkennbaren negativen Auswirkungen des Massentourismus zu vermeiden, wird in einem von Krippendorf (1984) verfaßten Buch ausführlich diskutiert. Aufgrund des Themenumfanges sei an dieser Stelle darauf verwiesen.

4 Resümee und Fragestellungen

Menschen verfügen offensichtlich über ein hohes Maß an Bereitschaft zur physischen Bewegung im Raum, was in vielen Bereichen des täglichen Lebens, nicht zuletzt durch das weiter steigende Verkehrsaufkommen, deutlich wird.

In den Industriestaaten treten neben dem Nutzen zunehmend auch die negativen Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens in Erscheinung. Neben einer notwendigen politischen Diskussion, ob z.B. Transportvorgänge im derzeitigen Umfang aufrecht erhalten werden sollen⁹ (Diskussion hierzu u.a. Schmidt, Kopfmüller, Knörr, Heiss, 1991; Kiegeland, 1997a) erscheint es unbedingt notwendig, Verkehrsmittel zu fördern, von denen eine möglichst geringe Belastung der Umwelt ausgeht.

Da es sich bei der physischen Bewegung im Raum jedoch um ein wichtiges Bedürfnis der Menschen handelt, läßt sich dieses Ziel beim Transport von Gütern leichter erreichen als im Personenverkehr. Im letzteren Fall kommen zum Reiseanlaß bzw. -zweck weitere Motive hinzu. Die Befriedigung dieser zusätzlichen Motive kann bei Entscheidungen zur Verkehrsplanung und Verkehrsbeeinflussung nicht außer acht gelassen werden, wenn die erforderlichen Maßnahmen von der Mehrheit der Bevölkerung mitgetragen werden sollen.

Unterschiedliche Fortbewegungsweisen vermitteln vielfältige Bewegungserlebnisse. Beim Autofahren hängen sie zum großen Teil von Bauart und Ausstattung des Fahrzeugs ab. Wieder andere Eindrücke ergeben sich beim Benutzen eines Zuges, Fahrrades oder bei der Fortbewegung auf eigenen Beinen. Moderne Verkehrsmittel vermindern das Bewegungserlebnis in hohem Maße, ermöglichen andererseits aber gerade dadurch ein komfortables Reisen.

Je nach Intention des Nutzers ist dies mehr oder weniger erwünscht. Fernreisen etwa wären in der heutigen Form nicht möglich, wenn nicht das Verkehrsmittel Flugzeug den Bewegungseindruck wesentlich verringern bzw. ausschalten würde. Andererseits sucht der Thrill-Fahrer genauso wie zahlreiche sportlich orientierte Menschen das intensive Bewegungserlebnis. Komfortableres Reisen, sei es durch verbesserte Kfz-Technik oder ausgebaute Straßen, führen aus Sicht des Thrill-Fahrers eher zu unerwünschten Effekten. Zum Erreichen des Thrill-Effekts erscheint es unter den veränderten Ausgangsbedingungen jetzt notwendig, noch risikoreicher zu fahren (vgl. auch die Diskussion um die Risikohomöostase-Theorie; u.a. Wilde 1978, Wilde und Kunkel 1984,

⁹ Nach aktuellen Prognosen ist zu erwarten, daß das Verkehrsaufkommen in Zukunft weiter steigen wird (IHK, 1998).

Hoyos 1984). Aber auch für Nutzer, die nicht auf den Thrill-Effekt aus sind, verringert sich das Bewegungserlebnis in dem Maße, indem bewegungsbedingte Umwelteinflüsse vom Passagier des Transportmittels ferngehalten werden.

Obwohl davon auszugehen ist, daß der vom Verkehrsträger vermittelte Bewegungseindruck - abhängig von der Intention des Passagiers - eine wichtige Einflußgröße bei der Wahl des Verkehrsmittels darstellt, liegen zu diesem Bereich bisher nahezu keine wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse vor.

Erkenntnisse dieser Art sind jedoch entscheidend, wenn das Ausmaß des Freizeitverkehrs vermindert oder auf andere, umweltverträglichere Verkehrsmittel umgelenkt werden soll. Nur wenn die Bedürfnisse der Nutzer bekannt sind und berücksichtigt werden, können Versuche zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl langfristig erfolgreich sein. Hierbei sind nicht nur die offen geäußerten, meist sehr rational formulierten Bedürfnisse von Bedeutung. Vielmehr scheinen verdeckte, weitgehend im Unterbewußtsein angesiedelte Strukturen eine sehr wichtige Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels zu spielen (Kiegele, 1997b, Marsh & Colett, 1986).

Die Beantwortung dieser Fragen erfordert Untersuchungen hinsichtlich der Qualität und Quantität von Bewegungserlebnissen, deren psychischer Auswirkungen sowie der Motivationslage der Menschen. Ausgangspunkt der Arbeiten müssen die Bedürfnisse der betroffenen Menschen sein, wenn für die erarbeiteten Lösungen eine Akzeptanz erzielt werden soll.

Die Psychologie stellt ein breites Spektrum an Methoden zur Verfügung, mit denen diese Fragen näher untersucht werden können. Neben den aus Marketinguntersuchungen bekannten Techniken (Tiefeninterview, Gruppendiskussionen, projektive Verfahren) bieten sich insbesondere Methoden der Wahrnehmungs- und/oder der kognitiven Psychologie in Verbindung mit Theorien zur Handlungsregulation an. Es erscheint unabdingbar, das bisher von der Wissenschaft in diesem Kontext wenig beachtete objektive und subjektive Bewegungserlebnis in die Untersuchungen miteinzubeziehen.

5 Literatur

Abele, A. und W. Brehm und T. Gall: Sportliche Aktivität und Wohlbefinden. In: Abele, A. (Hg.): Wohlbefinden (Theorie - Empirie - Diagnostik), Weinheim 1991, 279-296.

- Allmann, W.F.: The stone age present. New York 1994.
- Allmann, W.F.: Mammutjäger in der Metro (Wie das Erbe der Evolution unser Denken und Verhalten prägt). Heidelberg 1994 (Orig. engl. 1994).
- Binstener, A.: Ötzis Handelspartner. In: Bild der Wissenschaft (1995), H7, 70-73.
- Chatwin, B.: Traumpfade. Frankfurt /Main 1995.
- Dröscher, V.B.: Überlebensformel. Wie Tiere Umweltgefahren meistern. München 1981.
- Eberl, U.: Provokation aus dem Labor. Gen-Forscher werfen den Neandertaler aus unserem Stammbaum. In: Bild der Wissenschaft (1998), H3, 52-55.
- Etspüler, M.: Fürs Kribbeln im Bauch ist heute eine Menge Technik nötig. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26.09.1995, Beilage Motor und Technik, S. T5.
- Fischer, M.: Umwelt und Wohlbefinden. In: Abele, A. (Hg.): Wohlbefinden (Theorie - Empirie - Diagnostik), Weinheim 1991, 245-266.
- Gleich, M.: Mobilität. Warum sich alle Welt bewegt. Hamburg 1998.
- Hacker, W.: Arbeitspsychologie. Psychische Regulation von Arbeitstätigkeiten. Bern 1998.
- Hahn, A.: Gib Zeichen, wir weichen. Beleidigungen im Straßenverkehr. In: Zeitschrift für Semiotik 17(1995), 129-131.
- Hilgers, M.: Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens. Freiburg 1992.
- Hoyos, C. Graf: Stellungnahme zu einer Diskussion über die Theorie der Risikokompensation. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2(1984), 61-62
- IHK Nordhessen (Hg.): Freie Fahrt nach Europa. In: Wirtschaft Nordhessen (1998), H12, 24.
- IHK Nordhessen (Hg.): Die Spedition - der logistische Dienstleister. In: Wirtschaft Nordhessen, (1998), H12, 22-23.
- IHK Nordhessen (Hg.): Vom Transporteur zum Dienstleister. In: Wirtschaft Nordhessen (1998), H12, 20-21.
- Kähler, R.: Gestaltung von neuen Freizeitsportangeboten in Großbetrieben (Teil I). In: Binnenwies, H. & Thieme, B. (Hg.): Freizeitsport und Breitensport. Ahrensburg: 1985, 212-231.
- Kiegeland, P.: Arbeitsplatz Lkw: Ermüdung und Lenkverhalten, ökologische Aspekte, Perspektiven. Bonn 1997. (1997a)
- Kiegeland, P.: Das Auto als Haustier. Zur Psychologie der Nutzung des Pkw als Individualverkehrsmittel. In: Prisma (1997) H54, 31-33. (1997b)
- Krippendorf, J.: Die Ferienmenschen. Für ein neues Verständnis von Freizeit und Raum. Zürich 1984.
- Marsh, P.: und P. Colett: Driving Passion. The Psychology of the car. London 1986.
- Reichold, J.: Erfolgsprinzip Fortbewegung. München 1992.
- Schmidt, M. und J. Kopfmüller und W.H. Knörr und W.H. Katharina: Umweltauswirkungen des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Heidelberg 1991.

Schmidtke, H. Ergonomie. München 1993.

Schrenk, F.: Die Frühzeit des Menschen. Der Weg zum Homo Sapiens. München 1997.

Schulte, K. Jung sein und erwachsen werden. Konsequenzen für die jugendspezifische Verhaltensbeeinflussung und deren Möglichkeiten. In: Schlag, B. (Hg.): Junge Fahrzeugführer, Dresden 1997, 60-64.

Tattersall, I.: Puzzle Menschwerdung. Heidelberg 1997.

Weisnesel, M. und A. Schütz: Fitnesstraining und Selbstkonzept. Eine Feldstudie. Report Psychologie, 7(1998), 534-545.

Wilde, G.J.S.: Theorie der Risikokompensation der Unfallverursachung und praktische Folgerungen für die Unfallverhütung. In: Hefte zur Unfallheilkunde 130(1978), 134-156.

Wilde, G.J.S. und E. Kunkel: Die begriffliche und empirische Problematik der Risikokompensation. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2(1984), 52-61.

Zapf, D.: Arbeit und Wohlbefinden. In: Abele, A. & Becker, P. (Hg.): Wohlbefinden .Theorie - Empirie – Diagnostik. Weinheim 1991, 227-244.

5.4 Antje Flade:
Wahrnehmung räumlicher Umwelten

1 Einleitung

Nach dem Motto "Nichts ist praktischer als eine gute Theorie", beginne ich mit einem konzeptionellen Rahmen bzw. Modell der Mensch-Umwelt-Beziehung.

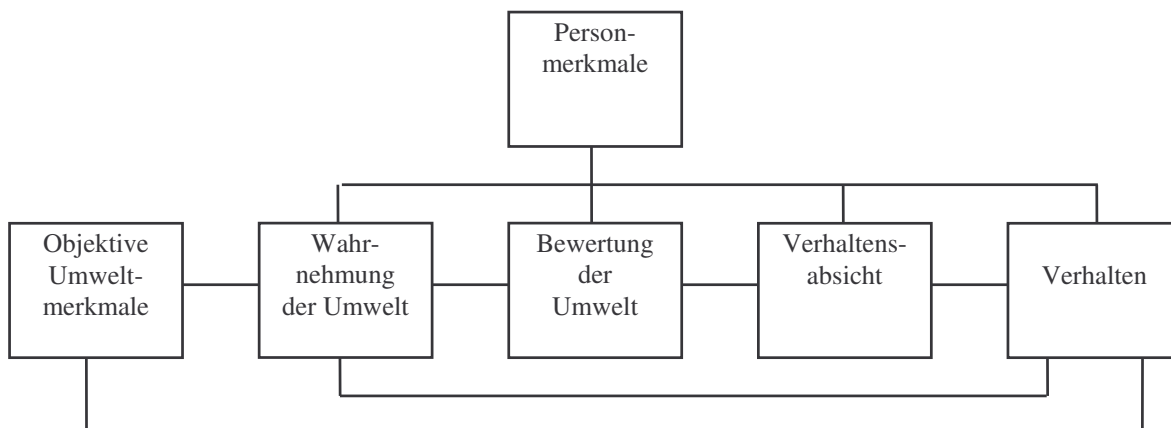


Abb. 1: Konzeptueller Rahmen

Quelle: in Anlehnung an Weidemann & Anderson 1985, S. 160

Es enthält folgende grundlegende Aussagen:

1. Objektive Umweltmerkmale beeinflussen das Verhalten nicht direkt; wie sich eine Person verhält, hängt davon ab, wie sie die Umwelt wahrnimmt.
2. Wahrnehmungsprozesse sind individuell unterschiedlich. Ein im Zusammenhang mit Mobilitätsfragen wichtiges Personmerkmal ist z. B. die Verfügbarkeit über Verkehrsmittel.
3. Verhaltensabsichten und realisiertes Verhalten hängen von Einstellungen ab sowie von emotionalen Bewertungen der Umwelt.

Die Schlüsselposition der Wahrnehmung für die Erklärung und Beeinflussung von Verhalten liegt damit auf der Hand. Wie eine Person handelt, ob sie z. B. weiter entfernt gelegene Freizeitorte aufsucht und ob sie z. B. mit dem Fahrrad dorthin fährt, hängt entscheidend von Wahrnehmungsprozessen ab. Diese sind die Grundlage unserer Erkenntnis. Wahrnehmungen sind die primäre Quelle unserer auf die Zukunft gerichteten Gedanken und Vorhaben (Bell et al. 1996, S. 78). Zu ihrer Erforschung sind verschiedene methodische Zugänge erforderlich:

- subjektive Berichte über persönliche Erfahrungen: Befragungen, Interviews, das Zeichnen kognitiver Karten usw.
- Feldforschung: systematische Beobachtungen von Handlungen und Reaktionen in der alltäglichen Umwelt
- experimentelle Methoden.

Die Wahrnehmungsforschung belegt, daß objektive Welt und subjektiver Eindruck nur zum Teil übereinstimmen. Beispiele zur Demonstration dieser Diskrepanz sind optische Täuschungen, z.

B. die Müller-Lyer'sche Täuschung: gleich lange Teilstrecken werden je nach Kontext als unterschiedlich lang wahrgenommen (u. a. Flade 1988). Weitere Beispiele für typische Abweichungen von der geographischen Realität sind subjektive Begradigungen, Parallelisierungen und Verwandlungen nicht-rechtwinkliger Wege- Kreuzungen in rechtwinklige (Appleyard 1970, Lynch 1968).

Nicht immer richtig eingeschätzt werden auch benötigte Reisezeiten. Brüderl und Preisendörfer (1995) haben 2 Gruppen von Erwerbstätigen nach der Zeit gefragt, die sie von ihrer Wohnung zur Arbeitsstelle benötigen. Die eine Gruppe waren Autofahrer, die anderen Nutzer des Münchner Verkehrsverbunds (MVV). Ermittelt wurde sowohl die benötigte Zeit als auch die geschätzte Zeit, die man brauchen würde, wenn man statt des Autos den MVV bzw. statt des MVV das Auto nutzen würde.

Tab. 1: Wegezeiten von der Wohnung zur Arbeitsstelle von Autofahrern und ÖPNV-Nutzern in München (arithmetisches Mittel)

Entfernungen	Autofahrer		MVV-Nutzer	
	tatsächlich	geschätzte Zeit	tatsächlich	geschätzte Zeit
	benötigte Zeit	mit dem MVV	benötigte Zeit	mit dem Auto
Im Durchschnitt	21,5	47,0	32,5	24,9
Entfernungen unter 6 km	12,3	31,5	24,0	17,6
6 bis unter 12 km	18,7	41,8	27,9	23,1
12 km und mehr	29,1	60,0	42,7	31,4

Quelle: Brüderl und Preisendörfer 1995

Autofahrer schätzen die Zeit, die sie mit dem MVV bräuchten, als viel zu lang ein. Angesichts dieser Wahrnehmung sowie der Bedeutung des Zeitfaktors für die Verkehrsmittelwahl gibt es für sie unter diesen Umständen keinen Anlaß, auf den MVV überzuwechseln.

Wahrnehmung ist ein Produkt aus Umweltreizen und Gedächtnisprozessen. Wann immer wir wahrnehmen, greifen wir auf im Langzeitgedächtnis gespeicherte Erfahrungen zurück.

Frühere Erfahrungen bestimmen deshalb mit, wie Objekte, Personen, Situationen und Umwelten wahrgenommen werden.

2 Charakteristische Merkmale der Umweltwahrnehmung

Ittelson ist ein Pionier bei der Erforschung der Umweltwahrnehmung gewesen (Ittelson 1976, Ittelson 1978 usw.). Zuvor hatte das Interesse der Wahrnehmungsforschung weniger der Umwelt - vor allem nicht der "real-world" - gegolten, sondern einfachen Stimuli wie Formen, Farben, Tönen usw. Ittelson charakterisierte die Umweltwahrnehmung folgendermaßen:

- Umwelten sind zeitlich und räumlich unbegrenzt.
- Umwelten liefern über alle Sinne Informationen.
- Sie enthalten periphere und zentrale Informationen.
- Sie liefern weitaus mehr Informationen, als der Mensch verarbeiten kann.
- Sie werden durch Handeln definiert und durch Handlungen erfahren.
- Sie besitzen Bedeutungen für den Betrachter.
- Im Unterschied zur Wahrnehmung eines Lichtpunktes im Labor ist die Umweltwahrnehmung das Ergebnis einer aktiven Auseinandersetzung des Menschen mit seiner Umwelt.

In seiner alltäglichen Welt ist der Mensch weder ein passiver Beobachter von Stimuli, noch ist er unbeweglich. Da die Umwelt ihn von allen Seiten umgibt, muß er, wenn er diese erkunden bzw. wahrnehmen will, die Standorte wechseln. Dazu ist Mobilität erforderlich. D. h. Umwelten können im allgemeinen nicht auf einen Blick bzw. nicht von nur einem Ort aus wahrgenommen werden. Eine Person muß sich fortbewegen, um sie umgebende Räume aus verschiedenen Blickwinkeln wahrnehmen zu können. Ittelson stellte pragmatisch fest: Man kann die Umwelt nicht beobachten, man muß sie erkunden. Dieser Erkundungsprozeß erstreckt sich notwendigerweise über einen mehr oder weniger langen Zeitraum. Informationen müssen gespeichert und integriert werden, was Gedächtnisprozesse erfordert.

Mit der **Umweltermkundung** stößt man auf ein zentrales "Extra-Motiv" von Mobilität: Der Mensch bewegt sich fort, um seine Umgebung zu erkunden. Diese nicht an Transportzwecke gebundene Mobilität dürfte vor allem in der Freizeit eine Rolle spielen. Bei der Fortbewegung aus Transportgründen geht es im Unterschied dazu in erster Linie um **Raumüberwindung**.

Der seine Umwelt erkundende Mensch ist kein passiver Beobachter, sondern eine aktiv handelnde Person. Die Aktivität bezieht sich auf

- Erkundungen, um sich zu orientieren
- das Ausfindigmachen von Strategien, um die Umwelt im Sinne eigener Bedürfnisse und Ziele zu nutzen
- die Entwicklung räumlicher Kompetenz (vgl. Bell et al. 1996, Kap. 3).

3 Kognitive Karten

Wir legen in unserem Alltag viele Wege zurück, steuern Zielorte an, gehen einkaufen, arbeiten usw.. Wir können uns auch rein gedanklich in unserer räumlichen Umwelt bewegen und zurechtfinden: Wir rufen uns Orte in Erinnerung, wir planen Ausflüge in die nähere Umgebung oder Reisen in ferne Länder. Das alles erscheint uns selbstverständlich, doch es setzt voraus, daß wir ein internes Bild unserer Umwelt besitzen. Dieses innere Bild wurde als "cognitive map" bezeichnet. Der Begriff wurde bereits 1948 von Tolman geprägt (vgl. Hofstätter 1972). Er hat experimentell im Labor demonstriert, daß das räumliche Verhalten auch bei Ratten auf internen Repräsentationen der Umwelt beruht. Diese ermöglichen eine räumliche Orientierung, darunter auch, sich von verschiedenen Standorten aus zu orientieren.

Eine allgemeine Definition ist: "A cognitive map is a mental construct which we use to understand and know the environment" (Kitchin 1994, S. 2). In anderen Definitionen werden die Gedächtniskomponente und die Individualität hervorgehoben, z. B. "A cognitive map is environmental information stored in memory" oder "A cognitive map is an individual's model of the world" (Golledge 1987, S. 144).

Eine kognitive Karte ist ein mentales Konstrukt, das wir benutzen, um die Umwelt zu verstehen und zu erkennen. Sie ist das intern gespeicherte Produkt kognitiven Kartierens, d. h. der

Aufnahme, Kodierung und Speicherung von Informationen über die räumliche Umwelt. Sie ist grundsätzlich kein fotografisch genaues und kein vollständiges Abbild der Außenwelt.

Die Komponenten kognitiver Karten sind (Gärling et al. 1984):

- "places"
- die räumlichen Beziehungen zwischen places,
- Routenpläne (travel plans).

"Places" sind räumliche Einheiten unterschiedlicher Größenordnung¹⁰ und Form, z. B. Straßen, Teile von Straßen, öffentliche Plätze, Gebäude, Parks, Spielplätze usw., denen ein Name, eine Funktion, affektive Qualitäten, ein Standort und ein "travel plan" zugeordnet sind.

Die Komponente "travel plan" kann gröber oder feiner sein. Der Routenplan kann aus einer einfachen Reihenfolge bestehen, in der verschiedene Orte besucht werden, während ein detaillierterer Plan z. B. auch die Art der Verkehrsmittel enthält.

Mit der Zunahme von Eigenaktivität - vom passiven Transport über das Selbstfahren eines Autos bis zum Radfahren und Zufußgehen - nimmt die Differenziertheit der kognitiven Karten zu. Aktives Verhalten in der Umwelt trägt demzufolge zu einem detaillierteren, vertieften Umweltwissen bei (Moore 1979, S. 53).

Welche Merkmale der Umwelt erleichtern den Erwerb kognitiver Karten?

Die Antwort auf diese Frage führt direkt zu den Elementen von Lynch (1968), der sich als Stadtplaner für diejenigen Merkmale in der Umwelt interessiert hat, die es Menschen ermöglichen oder erleichtern, ein internes Bild ihrer räumlichen Umwelt aufzubauen.

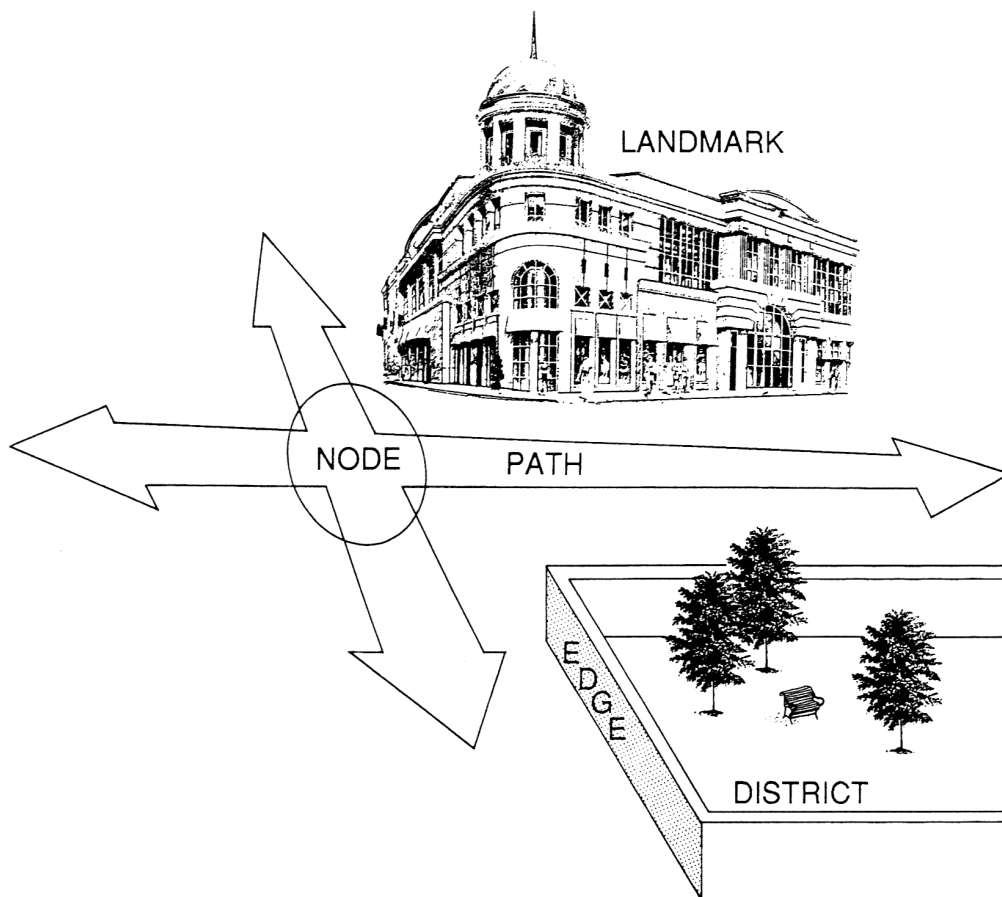
Die fünf Elemente, die Lynch herausfand, sind:

- (bauliche) Merkzeichen (landmarks)
- Wege (paths)
- zentrale Plätze und Knotenpunkte (nodes)

¹⁰ Gärling et al. unterscheiden zwischen medium- und large-scale environments. Medium-scale ist z. B. ein Gebäude.

- abgegrenzte Gebiete (districts)
- Begrenzungen (edges).

Abb. 2: Die Lynch'schen Elemente



Quelle: Bell et al. 1996, S. 82

Das Komponenten-Modell von Lynch fand vielfache Bestätigung (vgl. Gärling et al. 1984). Hierzu eine Anmerkung: Die Lynch'schen Elemente sind objektive Umweltmerkmale, die nicht in jedem Fall auch so wahrgenommen werden. Beispielsweise werden Straßen von Autofahrern sicherlich in die Kategorie "paths" eingeordnet, Kinder erleben diese häufig als Begrenzungslinien oder geradezu als Barrieren, d. h. als "edges". Lamure (1991) spricht z. B. von

"cutting-off effects", die um so stärker sind, je höher die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit und das tägliche Verkehrsaufkommen auf einer Straße ist (Lamure 1991, S. 56).

Lynch (1968) hat Boston, Los Angeles und New Jersey untersucht und festgestellt, daß das vergleichsweise am klarsten und markantesten strukturierte Boston kognitiv am differenziertesten repräsentiert war. Daß die Lesbarkeit einer Stadt auch durch die Auffälligkeit ihrer Bauten gefördert wird, wurde am Beispiel Rom nachgewiesen (Francescato & Mebane 1973). Lynch sprach von der "Lesbarkeit" der Stadt und meinte damit die Leichtigkeit, mit der einzelne Orte und zu einer zusammenhängenden kognitiven Karte verbunden werden.

Nach Ansicht von Siegel & White (1975) werden zunächst örtliche Elemente bzw. Merkzeichen, dann die Routen dazwischen gelernt. Auf der nächsten Stufe werden die Orte und die Routen zu Netzteilen zusammengefaßt. Das höchste Organisationsniveau ist erreicht, wenn die einzelnen Teile zu einem Netz koordiniert worden sind. Das Modell von Siegel & White wurde in verschiedenen Untersuchungen bestätigt (vgl. Darvizeh & Spencer 1984). Merkzeichen haben eine Schlüsselrolle beim Aufbau kognitiver Karten. Ein erheblicher Teil des Umweltlernens ist "landmark based".

Wege-Wissen (route knowledge) wäre danach eine frühere Stufe im Aufbau einer kognitiven Karte. Die höchste Stufe wäre das Wissen, wie die räumliche Struktur beschaffen ist (survey knowledge). Inwiefern räumliche Strukturen und nicht nur einzelne Wege intern repräsentiert sind, läßt sich mit folgender Versuchsanordnung überprüfen.

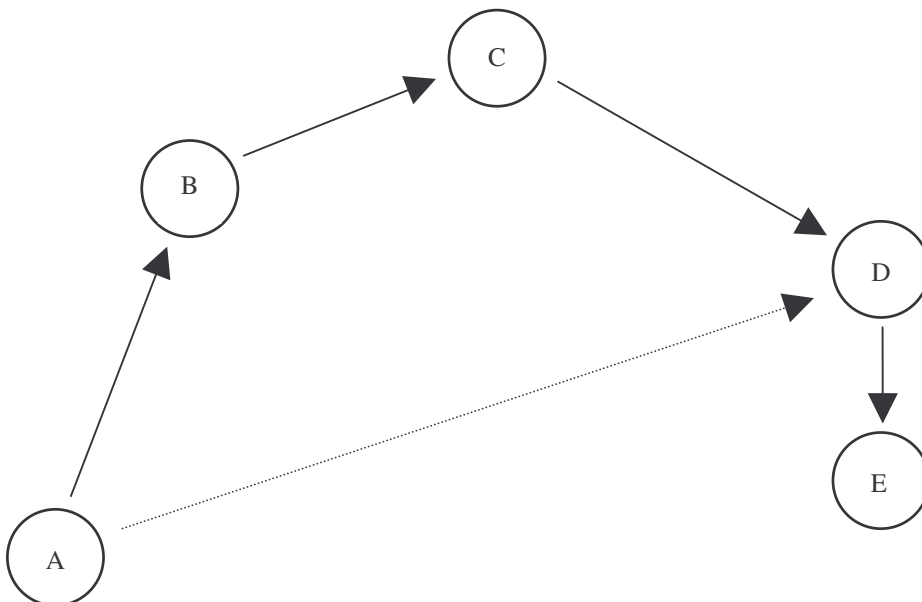


Abb. 3: Wege-Wissen und Struktur-Wissen

Quelle: Bell et al. 1996, S. 93

Die Versuchsperson lernt zunächst die Streckenabschnitte A - B - C - D - E kennen. Dann wird sie vor die Aufgabe gestellt, direkt von A nach D zu gehen. Wenn sie dazu in der Lage ist, also nicht den Umweg über B und C gehen muß, ist das ein Zeichen, daß sie die räumliche Struktur gelernt hat.

Eine interessante Frage ist, inwieweit verfügbare Stadtpläne oder Stadtteil-Pläne die kognitive Kartierung fördern. Die Antwort ist: Pläne, die die geographische Wirklichkeit direkt vor Augen führen, erleichtern den Erwerb von Strukturwissen. Räumliches Lernen anhand objektiver Karten wurde als sekundäres räumliches Lernen bezeichnet. Die direkte Erfahrung durch Fortbewegung in der betreffenden Umwelt ist primäres räumliches Lernen (vgl. Bell et al. 1996, S. 95).

Die kognitive Karte enthält nicht nur räumliche Information, sondern auch persönliche Bedeutungen, die unsere Einstellungen und demzufolge auch unsere Verhaltensabsichten sowie das aktuelle Verhalten beeinflussen.

4 Umweltästhetik

Kognitive Karten sind nicht nur ein Mittel, um sich zu orientieren, sondern sie enthalten auch persönliche Bedeutungen und Valenzen. Dieser Aspekt soll im folgenden noch etwas näher betrachtet werden.

Bestimmte Umwelten werden nicht nur deshalb bevorzugt, weil sie nützlich sind, sondern schlichtweg auch, weil sie gefallen (vgl. Gifford 1996, S. 58 ff.). So werden z. B. Räume mit Fenstern werden gegenüber fensterlosen Räumen bevorzugt¹¹ und zwar ganz unabhängig von dem Nutzenaspekt. Ob etwas gefällt, ist höchst subjektiv (vgl. Ritterfeld 1996). Dennoch gibt es einige allgemeine Regeln bzw. Prinzipien.

Die relevanten Modelle im Bereich der Umweltästhetik stammen von Berlyne und Kaplan & Kaplan (vgl. Bell et al. 1996). Berlyne fragte sich, woher überhaupt unsere Motivation rührt, die Umwelt zu erkunden. Was kennzeichnet Umwelten, die zum Explorieren herausfordern bzw. welche Reizqualitäten motivieren dazu, sich näher mit der Umwelt zu befassen? Es sind die sog. kollativen Variablen

- Komplexität
- Neuartigkeit
- Überraschung
- Ambiguität.

"Kollativ" meint dabei internale Vergleichsreaktionen. Wenn eine Umwelt kongruent mit dem bisher Bekannten ist, entwickelt sich kein Drang, sie zu erkunden. Die Erkundungs-Motivation entsteht bei inkongruentem Vergleichsergebnis, d. h. bei komplexen, neuartigen, überraschenden und mehrdeutigen Eindrücken. Der dadurch hervorgerufene kognitive Konflikt wird durch intensiveres Explorieren zu reduzieren versucht.

Bevorzugt werden im allgemeinen Umwelten mittlerer Komplexität, wobei Komplexität vor allem im Sinne von "Vielfalt" gemeint ist, d. h. Zahl der Details und Gestaltungselemente. Dies trifft vor allem für gebaute Umwelten zu. In natürlichen Umwelten ist der Komplexitätsgrad insgesamt geringer, so daß diese Aussage relativiert werden muß (vgl. Bell et al. 1996, S. 50 f.).

¹¹ Leather et al. (1998) haben festgestellt, daß der Wunsch nach Fenstern am Arbeitsplatz ein grundsätzliches Bedürfnis im Hinblick auf das emotionale und psychische Wohlbefinden ist. Wesentliche Einflußfaktoren des Wohlbefindens sind Sonnenlicht und der Ausblick auf natürliche Elemente wie Bäume, Pflanzen usw.

Insgesamt gilt in Natur-Umwelten: Je größer die Neuigkeit, der Überraschungsgehalt, die Komplexität und Kohärenz, um so positiver wird die Umwelt eingeschätzt.

Berlyne hat sich nicht mit wirklichen Umwelten auseinandergesetzt, sondern hat experimentell mit künstlichen und sinnfreiem Material gearbeitet. Demgegenüber haben sich Kaplan & Kaplan (1982, 1989 usw.) vor allem mit der Wahrnehmung und Bewertung natürlicher Umwelten befaßt. Sie fanden heraus, daß das Vorhandensein natürlicher Elemente, wie z. B. Bäumen, die Präferenz für eine Umwelt verstärkt.

Dem theoretischen Ansatz von Kaplan & Kaplan liegt der Evolutionsgedanke zugrunde: Die Bevorzugung bestimmter Umwelten hängt mit der Stammesgeschichte des Menschen zusammen. Diejenigen Umwelten werden präferiert, die für das Überleben günstig sind (vgl. Kaplan 1987).

Menschen bevorzugen nach Kaplan & Kaplan *verstehbare* Umwelten. Sie haben, so wird postuliert, ein Bedürfnis nach Sinn. Kognitive Karten sind in dem Zusammenhang ein wirkungsvolles Mittel, um die Umwelt zu verstehen. Menschen streben aber nicht nur danach, etwas zu verstehen, sondern sie bevorzugen andererseits auch Umwelten, die neugierig machen und die "mystery", d. h. Ungewißheit, enthalten.

Das Modell der Umweltpräferenz von Kaplan & Kaplan enthält 4 Komponenten (vgl. Bell et al. 1996, S. 54 f).

Tab. 2: Das Umweltpräferenz-Modell von Kaplan & Kaplan

Verfügbarkeit von Information	Verstehen (making sense)	Exploration (involvement)
Sofort erschlossen, antizipiert	Kohärenz Lesbarkeit	Komplexität Ungewißheit (mystery)

Quelle: Bell et al. 1996, S. 56; Gifford 1996, S. 61

Bedürfnis nach Sinn (making sense):

1. Kohärenz = das Ausmaß der inneren Organisation einer Szenerie. Je größer die Kohärenz, um so ausgeprägter ist die Präferenz.

2. Lesbarkeit = das Ausmaß der Abgehobenheit und Unterscheidbarkeit der einzelnen Teile einer Szene. Je größer die Lesbarkeit, um so stärker ist die Präferenz.

Bedürfnis nach Erkundung (involvement)

1. Komplexität = die Zahl und Vielfalt der Elemente in einer Szene. Je größer die Komplexität, um so größer die Präferenz (dies gilt insbesondere für natürliche Umwelten).
2. "Mystery" = das Ausmaß, in dem eine Szene versteckte Information enthält (z. B. ein Weg, der abbiegt), so daß man hineingezogen wird, um diese Information zu finden. Je mehr Ungewißheit, um so größer die Präferenz.

Kaplan & Kaplan meinen, daß Menschen diejenigen Umwelten bevorzugen, die sowohl verstanden werden (weil sie kohärent und lesbar sind) als auch dazu anregen, sich damit auseinanderzusetzen (weil sie komplex und "mysteriös" sind).

Zu erwähnen ist hier noch die prospect-refuge-Theorie (Gifford 1996, S. 60), die ebenfalls auf die Evolution zurückgeführt wird: Menschen bevorzugen Umwelten am Schnittpunkt von offenen Landschaften und geschlossenen Gebieten, wo sie rechtzeitig die Gefahr sehen und wo sie sich verbergen können, indem ihnen z. B. der dichte Wald (= geschlossenes Gebiet) Versteckmöglichkeiten bietet. Die bevorzugten Umwelten sicherten - so die Annahme - das Überleben der Menschen.

5 Anwendungsaspekte

Die Ergebnisse wahrnehmungspsychologischer Forschung haben eine besondere Praxisrelevanz, denn die Wahrnehmung hat einen entscheidenden Einfluß auf das Erleben und Verhalten von Menschen. Fragen sind z. B.: Wie sollten Gebäude, Schulen oder Universitäten usw. gestaltet werden, damit die Nutzer und Nutzerinnen sie lesbarer finden und sich wohler darin fühlen? Welche Gebiete werden als attraktiv und angenehm wahrgenommen? Wie kann die Orientierung und der Aufbau kognitiver Karten erleichtert werden?

Die Anwendungsaspekte der cognitive map-Forschung wurden u. a. von Kitchin (1994), Gärling et al. (1984) und Golledge & Timmermans (1990) herausgestellt. Die Erforschung kognitiver Karten ist für die Planung räumlicher Umwelten von Nutzen. Sie kann dazu beitragen, daß besser

lesbare Umwelten geplant werden, so daß Desorientierung, Umwege und Zeitverluste vermieden werden. Ein weiterer Anwendungsbereich ist die Umwelterziehung. Kognitive Karten können als diagnostisches Mittel eingesetzt werden, um Lücken oder häufige falsche Repräsentationen ausfindig zu machen und darauf aufbauend ein Lernprogramm oder auch z. B. besser lesbares Kartenmaterial zu entwickeln.

Kognitive Karten liefern Informationen, die räumlichen Entscheidungen und damit auch dem Verhalten im Raum zugrundegelegt werden (Kitchin 1994). Sie spielen eine Rolle bei 4 Arten von Entscheidungen:

- ob man bleiben will oder ob man weg will
- wohin man will
- welche Route gewählt wird
- welches Verkehrsmittel genutzt wird.

Kognitive Karten sind nicht nur eine - wenn auch höchst subjektive und individuelle - Abbildung der realen Welt, sondern die darin enthaltenen Orte und Routen besitzen auch Bedeutungen und Valenzen. Sie dienen nicht nur der Orientierung, sondern zusätzlich sind sie eine bedeutungsbezogene Repräsentation der Umwelt. Bestimmte "places" werden hochgeschätzt, andere nicht; bestimmte Wege gefallen mehr als andere. Dieser emotional-bewertende Aspekt kommt in der Freizeit ganz besonders zum Tragen, denn: "Freiräume sind solche Orte, Plätze, Gebiete, die primär dem Wohlergehen, der Unterhaltung und Erholung dienen. Im Vergleich zu anderen stärker aufgaben- und leistungsorientierten Umweltbereichen bieten sie dem Nutzer überdurchschnittlich große Dispositions- und Ausführungsspielräume für ein stark ichbezogenes, hedonistisches Verhalten" (Winter 1990, S. 560).

Umfang und Art des Freizeitverkehrs hängen von der Art der Freizeitaktivität ab. Zu unterscheiden sind insbesondere soziale Aktivitäten wie Besuche machen, Besuchwerden, sportliche Betätigungen, Mediennutzung, Kultur-Konsum wie Ausstellungen und Theaterbesuche usw., Spaziergänge und Ausflüge sowie kürzere oder längere Reisen. Die Natur ist Freizeitort vor allem für die letztgenannten Aktivitäten (Spaziergehen, Ausflüge).

Kaplan & Kaplan gingen der Frage nach, welche natürlichen Umwelten gefallen und warum das der Fall ist. Natürliche Umwelten werden im allgemeinen gegenüber bebauten bevorzugt. Das

Vorhandensein von Grün wird hoch geschätzt. Sie stellten fest, daß Komplexität und Ungewißheit eine zentrale Rolle für das Explorationsverhalten spielen. Lozano (1974) sprach von dem menschlichen Bedürfnis nach komplexen visuellen Inputs. Er nahm an, daß mangelnde Komplexität in Gestalt monotoner Umwelten Desorientierung zur Folge hat.

Für das Thema "Freizeitverkehr" sind diese Ergebnisse relevant. Eine Hypothese ist, daß natürliche Umwelten als "pull-Faktoren" wirken, und zwar um so mehr, je mehr sie dem gewünschten Ausmaß an Komplexität und Ungewißheit entsprechen.

Eine weitere Hypothese ist, daß anregungsarme Wohnumwelten, wie z. B. monostrukturierte Großsiedlungen, als "push-Faktoren" wirken. Nahumwelten mit geringer Wohnqualität fördern demnach mobiles Verhalten in der Freizeit (u. a. Kaiser et al. 1994, Holz-Rau & Kutter, 1995).

Umwelten, die besser verstehbar sind, gefallen im allgemeinen mehr. Sie sind ästhetisch ansprechender. Ein praktisches Ziel ist, Wohnumwelten sowohl besser verstehbar als auch explorationsanregend zu gestalten. Anzunehmen ist, daß die Entscheidung: zuhause bzw. im eigenen Wohnumfeld zu bleiben oder aber weiter entfernte Zielorte aufzusuchen, häufiger zugunsten der erstgenannten Alternative getroffen wird, wenn Wohnumwelten diese Qualitäten aufweisen.

In welcher Weise die Umwelt wahrgenommen oder auch erinnert wird, hängt nicht zuletzt auch von der Art der Fortbewegung bzw. dem gewählten Verkehrsmittel ab (vgl. u. a. Rapoport 1977). Passive Fortbewegung (Mitfahren im Pkw, im ÖPNV) behindert den Aufbau kognitiver Karten. Am besten lassen sich kognitive Karten durch Zufußgehen und Fahrradfahren aufbauen. Wer überwiegend nur öffentliche Verkehrsmittel nutzt, erwirbt kaum eine interne orientierungsbezogene Repräsentation seiner Umwelt. So hat Appleyard (1970) festgestellt, daß 80 % der Personen, die in erster Linie den ÖPNV nutzen, keine kohärente Karte ihrer Stadt zeichnen konnten, während dies den Autofahrern nicht schwer fiel. Daran anknüpfend ist die dritte Hypothese, daß vermehrtes Zufußgehen und eine verstärkte Fahrradnutzung das kognitive Kartieren fördern, was dem Bedürfnis, die Umwelt zu verstehen, entgegenkommt.

Ein Ansatz für Maßnahmen ist die Förderung langsamerer Fortbewegungsarten durch Schaffung attraktiver Wege und anregungsreicher Strecken für Fußgänger und Radfahrer durch Anbringen von landmarks an den Stellen, an denen sie fehlen.

Dies gilt speziell für bestimmte Personengruppen, die Schwierigkeiten haben sich zu orientieren und die deshalb auf Hilfe angewiesen sind. Bei Gollegde & Timmermans (1990) heißt es z. B., daß "borderline mentally retarded individuals could develop accurate images of routes through their local environment, locating and appropriately sequencing cues found along specific routes between home and work, grocery stores and recreational facilities" (S. 76). Wenn Umwelten den Fähigkeiten geistig behinderter Personen entsprechend durch einfache Wegeföhrung, verkehrssichere Fußwege und durch Anreicherung mit landmarks gestaltet werden, eröffnen sich dieser Personengruppe Möglichkeiten, eigenständig verschiedene Zielorte, darunter z. B. auch Freizeitparks, aufzusuchen.

6 Literatur

- Appleyard, D.: Styles and methods of structuring a city. In: *Environment and Behavior* 2(1970) 100-117.
- Bell, P. A. et al.: *Environmental psychology*. Fort Worth 4. Aufl. 1996.
- Brüderl, J. und P. Preisendörfer: Der Weg zum Arbeitsplatz: Eine empirische Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl. In: A. Diekmann und A. Franzen (Hrsg.). *Kooperatives Umweltverhalten*. Zürich 1995.
- Darvizeh, Z. und Ch. Spencer: How do young children learn novel routes? The importance of landmarks in the child's retracing of routes through the large-scale environment. In: *Environmental Education and Information*, 3(1984), 97-105.
- Flade, A.: *Wahrnehmung*. In: R. Asanger und G. Wenninger (Hrsg.). *Handwörterbuch Psychologie*. Weinheim 4. Aufl. 1988.
- Francescato, D. und W. Mebane: How citizens view two great cities: Milan and Rome. In: R. M. Downs und D. Stea (Hg.): *Image and environment. Cognitive mapping and spatial behavior*. Chicago 1973.
- Gärling, T. et al.: Cognitive mapping of large-scale environments: The interrelationships between action plans, acquisition, and orientation. In: *Environment and Behavior* 16(1984), 3-34.
- Gifford, R.: *Environmental Psychology*. Boston 2. Aufl. 1976.
- Golledge, R.G.: *Environmental cognition*. In: D. Stokols und I. Altman (Hg.): *Handbook of environmental psychology*. Bd. 1, New York 1978.
- Golledge, R. G. und H. Timmermans: Applications of behavioral research on spatial problems. In: *Cognition. Progress in Human Geography* 14(1990), 57-99.
- Hofstätter, P. R.: *Psychologie*. Frankfurt 1972.
- Holz-Rau, Ch. und E. Kutter: *Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte*. Bonn 1995 (Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Materialien zur Raumentwicklung, H 73).
- Ittelson, W. H.: *Environmental perception and temporary perceptual theory*. In: H.M. Proshansky et al. (Hg.): *Environmental psychology*. New York 2. Aufl. 1976.
- Ittelson, W.H.: *Environmental perception and urban experience*. In: *Environment and Behavior* 10(1978), 193-213.
- Kaiser, F.G. und E. Schreiber und U. Fuhrer: *Mobilität und emotionale Bedeutung des Autos*. In: A. Flade (Hg.). *Mobilitätsverhalten*. Weinheim 1994.
- Kaplan, S. und R. Kaplan, R.: *Cognition and environment. Functioning in an uncertain world*. New York 1982.
- Kaplan, S. *Aesthetics, affect, and cognition. Environmental preference from an evolutionary perspective*. In: *Environment and Behavior* 19(1987), 3-32.
- Kaplan, R. und S. Kaplan: *The experience of nature: A psychological perspective*. New York 1989.

Kitchin, R.: Cognitive maps: What are they and why study them? In: Journal of Environmental Psychology 14(1994), 1-19.

Lamure, C. A.: Cities, transport, and health. In: T. Deelstra (Hg.). Proceedings of European workshop on cities and the global environment. Luxembourg 1991 (Office for official publications of the European Communities).

Leather, P. et al.: Windows in the workplace. Sunlight, view, and occupational stress. In: Environment and Behavior 30(1998), 739-762.

Lozano, E.E.: Visual needs in the urban environment. In: Town Planning Review 45(1974), 351-374.

Lynch, K.: Das Bild der Stadt. Gütersloh 1968 (orig. engl. 1960).

Moore, G.T.: Knowing about environmental knowing. The current state of theory and research on environmental cognition. In: Environment and Behavior 11(1979), 33-70.

Rapoport, A.: Human aspects of urban form. Oxford 1977.

Ritterfeld, U.: Psychologie der Wohnästhetik: Wie es uns gefällt. Weinheim 1996.

Schneider, G.: Image. Bedeutungsbezogene Umweltrepräsentation. In L. Kruse et al. (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim 1990.

Schneider, G.: Kognitive Karte und Kartierung: Orientierungsbezogene Umweltrepräsentation. In: L. Kruse et al. (Hg.): Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim 1990.

Siegel, A.W. und S.H. White: The development of spatial representation of large-scale environments. In: Advances in Child Development and Behavior 10(1975), 10-55.

Weidemann, S. und J.R. Anderson: A conceptual framework for residential satisfaction. In: I. Altman & C.M. Werner (Hg.). Home environments. New York 1985.

Winter, G.: Freiraum - Freizeit - Tourismus. In: L. Kruse et al. (Hg.). Ökologische Psychologie. Ein Handbuch in Schlüsselbegriffen. Weinheim 1990.

5.5 Thomas Bachmann, Bertram Gawronski und Wolfgang Scholl: Werthaltungen und Freizeitmobilität

1 Einführung

Mobilität, die in und durch Freizeit entsteht, macht gegenwärtig etwa 50% des Gesamtverkehrsaufkommens in Deutschland aus, während etwa 20% auf den Berufsverkehr und ca. 30% auf den Güterverkehr entfallen (vgl. Tully, 1997). Verkehrsmittel der Wahl ist dabei nach wie vor das Auto (ca. 70% aller Reisen in Deutschland). So entstehen vor allem in Ballungsräumen erhebliche Verkehrsprobleme. Deren nachhaltige Lösung kann nur erreicht

werden, wenn man versteht, welche Ursachen dem gegenwärtigen Mobilitätsverhalten zugrunde liegen:

Wer fährt zu welchem Zweck womit und wie lange in seiner Freizeit wohin?

Bis auf das "Wer" werden die anderen Fragepunkte im Rahmen der klassischen Freizeit- und Mobilitätsforschung untersucht. Wie aber können die Personen beschrieben werden, die letztendlich hinter dem konkreten Mobilitätsgeschehen stehen? Eine Beschreibung durch die üblichen soziodemografischen Daten erweist sich an dieser Stelle als unzureichend, um kausal fundierte Aussagen über das Freizeitverhalten zu machen. Darüber hinaus verlieren soziodemografische Daten immer mehr an Prädiktionsgüte und werden daher zunehmend durch personennahe Merkmalsdimensionen angereichert. Als Beispiel sei hier auf den Sinus-Ansatz verwiesen, in dem der sozioökonomische Status (SES) zusammen mit einer Wertedimension „Traditionell - Materialistisch - Hedonistisch - Postmaterialistisch - Postmodern“ verwendet wird. Aus der Unzulänglichkeit soziodemografischer Merkmale ergibt sich auch das Problem unzureichender personenbezogener Beschreibungsmöglichkeiten zur Ableitung zielgruppenspezifischer Interventionsstrategien.

Versucht man eine Auflistung verhaltensrelevanter psychologischer Konstrukte (Abb. 1), sieht man sich unvermittelt einer Fülle von möglichen Prädiktorvariablen gegenübergestellt. Diese Prädiktoren können auf unterschiedlichen Dimensionen beschrieben werden. Zunächst lassen sie sich danach beurteilen, inwieweit „Nähe“ zu Verhaltensdaten besteht, weiterhin danach, wie gut sie sich bei Personen oder Personengruppen erfassen lassen und schließlich wie stabil diese Konstrukte im Verlauf der Zeit bei konkreten Personen sind, um längerfristige Prädiktionen zu ermöglichen. Persönlichkeitseigenschaften (im Sinne von Traits) zum Beispiel gelten als sehr stabil, eignen sich in diesem Fall jedoch weniger, konkretes Verhalten (hier: Freizeitmobilitätsverhalten) zu erfassen. Andere Variablen, wie etwa Gewohnheiten, sind begrifflich so dicht am Verhalten gelegen, daß damit keine Aussagen mehr über die entsprechenden Personen getroffen werden können. Konstrukte wie Motive oder Trends bestimmter sozialer Gruppen dagegen sind nur schwer meßbar und unterliegen zudem schwer berechenbaren Schwankungen in ihrem Auftreten und Verlauf.

Aus diesen hier kurz skizzierten Gründen bietet sich die Erfassung, d.h. die reliable psychologische Messung individueller Werthaltungen für die Verhaltensprädiktion an, da Werte

1. lebensbereichsspezifisch differenzierbar,
2. in ihrer subjektiven Bedeutsamkeit meßbar,
3. verhaltensrelevant und
4. zeitlich relativ stabil sind.

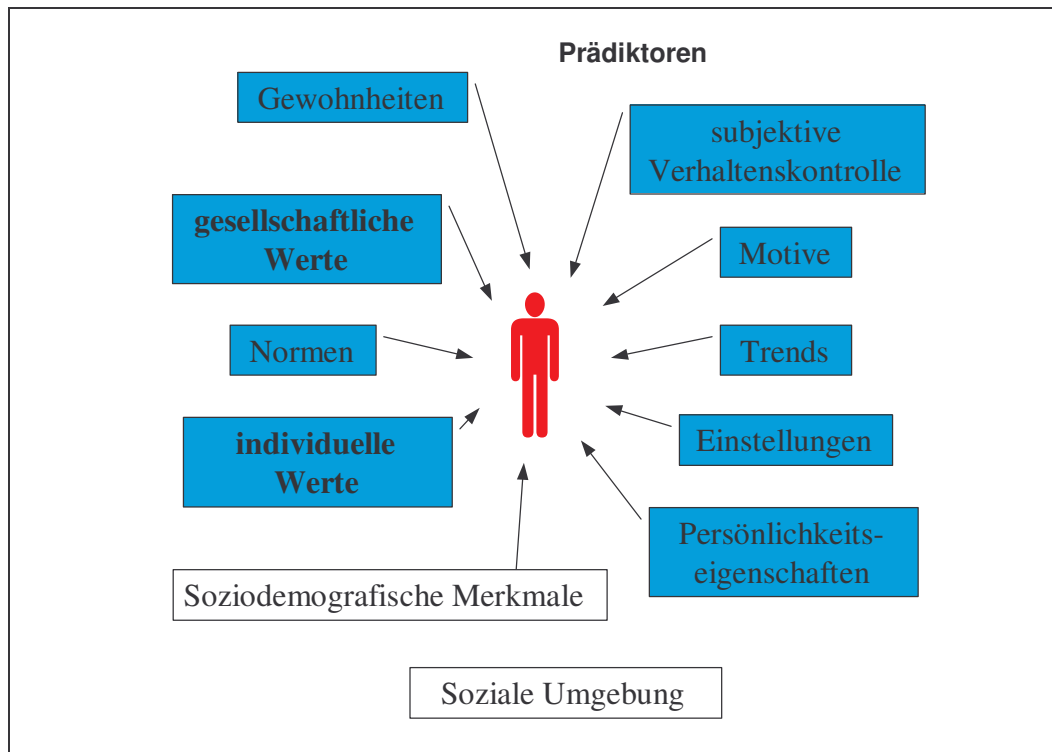


Abb. 1 Psychologische Konstrukte und soziodemografische Daten zur Prädiktion individuellen Verhaltens

Werte dienen als Orientierungsgrundlagen in den unterschiedlichsten Bereichen des Lebens, wie etwa Karriere und Beruf, Familie, Freizeit etc. Stehen in einer konkreten Situation mehrere Alternativen zur Auswahl, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen, und sind diese Alternativen hinsichtlich Aufwand und Nutzen nicht zu unähnlich, wird die Entscheidung für die eine oder die andere Alternative maßgeblich durch die individuellen Werthaltungen beeinflusst. Werthaltungen sind dabei als ein Bündel von einzelnen Werten zu interpretieren, die zusammengefaßt ein lebensbereichsspezifisches individuelles Profil erzeugen (Dickmeis, 1997).

Besonders im Bereich der Freizeitmobilität sollten Werthaltungen ein hohe Prädiktionsgüte besitzen. Im Freizeitverhalten verleihen Menschen ihren individuellen Werten Ausdruck; sie tun in der Freizeit das, was ihnen im Leben wichtig ist und was sich im sonstigen (Mobilitäts-) Alltag

nicht immer oder kaum verwirklichen läßt. Dies sollte jedoch gerade im Bereich der Freizeitmobilität der Fall sein: Routen- und Zeitplanung, Verkehrsmittelwahl, Entfernung und Art des Reiseziels sowie das Mobilitätsverhalten am Reiseziel können als Ausdruck individueller Werthaltungen verstanden werden und sollten sich somit durch individuelle Werte prädikieren lassen.

2 Werthaltungsgruppen

Im folgenden möchten wir anhand laufender Untersuchungen zeigen, wie die individuelle Bedeutsamkeit verschiedener Werte Unterschiede im Freizeit- und Mobilitätsverhalten erklärt. Die dazu vorgestellten Daten stammen aus dem Längsschnittsprojekt amie – „Auto, Mobilität und individuelle Entwicklung“, welches das artop-Institut an der Humboldt-Universität zu Berlin in Kooperation mit der DaimlerChrysler AG seit 1995 durchführt. In diesem Projekt werden bei jungen Erwachsenen und Erwachsenen mittleren Alters u.a. individuelle Werthaltungen erfaßt. Aus einem mehrdimensionalen Werteinventar wurden dabei zwei längsschnittlich und kohortenübergreifend stabile Wertedimensionen höherer Ordnung extrahiert (Tab. 1). Die Korrelation zwischen beiden Dimensionen beträgt $r = 0,05$. Damit können sie als voneinander unabhängig angesehen und in Form eines orthogonalen Koordinatensystems dargestellt werden.

Dimension	Traditionelle Werte:	Humanistische Werte
Faktoren 1.Ordnung	<ul style="list-style-type: none"> • Pflicht/Akzeptanz (Klages et al., 1987) • Statusstreben (Klages et al., 1987) • Leistung im Beruf (Dickmeis, 1997) • Starker Staat (Dickmeis, 1997) 	<ul style="list-style-type: none"> • Selbstentfaltung (Klages et al., 1987) • Humanistisches Menschenbild (Dickmeis, 1997) • Prosoziale Werte (Dickmeis, 1997)
Reliabilitätskoeffizienten	$\alpha (S_1) = ,72$ $\alpha (S_2) = ,73$	$\alpha (S_1) = ,71$ $\alpha (S_2) = ,66$

Tab. 1 Zusammensetzung der Wertedimensionen „Traditionelle Werte“ und „Humanistische Werte“ aus Faktoren 1. Ordnung. Die Faktoren und Reliabilitätskoeffizienten wurden anhand zweier Stichproben ermittelt (S₁: Junge Erwachsene im Alter von 19 bis 20 Jahren, N=354 und S₂: Erwachsene im Alter von 27 bis 42 Jahren, N=169)

In dem mit Hilfe der beiden Variablen konstruierbaren Werteraum lassen sich nun im weiteren die folgenden fünf grundlegenden Werthaltungsgruppen identifizieren: bürgerliche Humanisten, alternative Idealisten, Nihilisten, konservative Materialisten und - im Zentrum beider Dimensionen (1 σ -Bereich) - die Konventionalisten (Abb. 2).

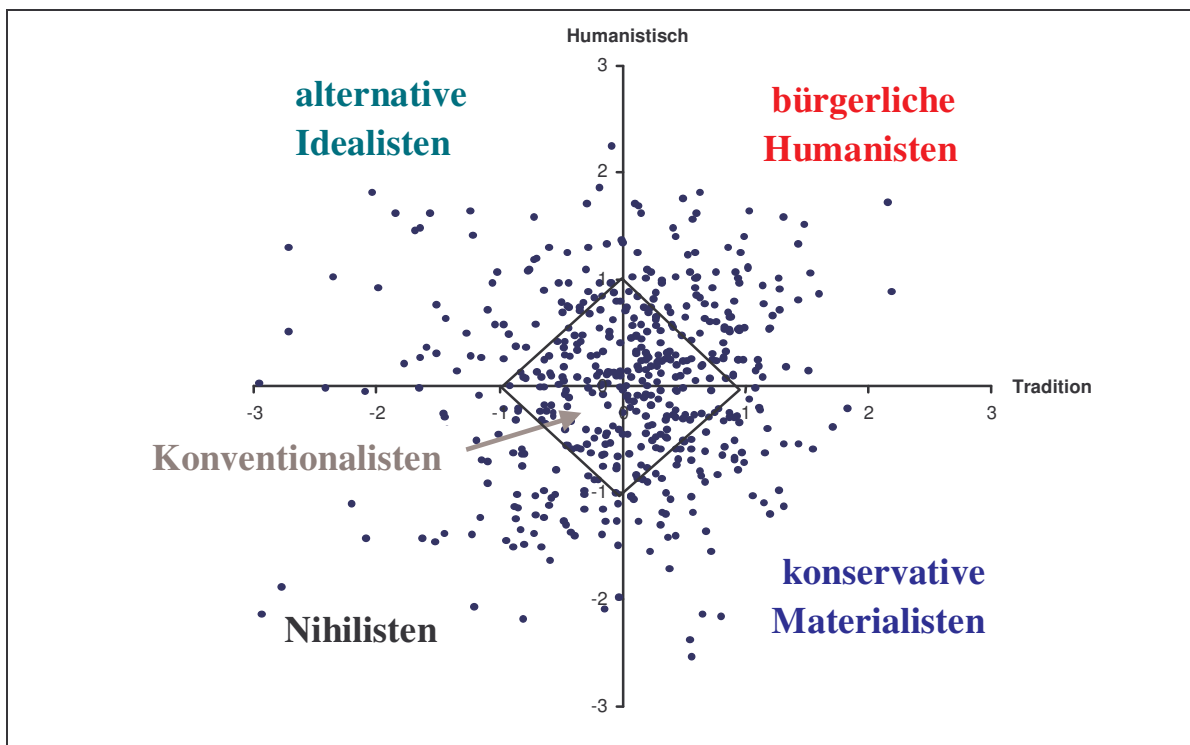


Abb. 2 Werthaltungsgruppen im Werteraum

In Tab. 2 sind die Gruppen noch einmal hinsichtlich ihrer Wertorientierung und der Gruppengrößen im amie-Projekt beschrieben. Hinsichtlich der längsschnittlichen Einflüsse sei an dieser Stelle noch kurz erwähnt, daß für die vergangenen vier Jahre bei den alternativen Idealisten, den bürgerlichen Humanisten, den Nihilisten und den konservativen Materialisten kaum längsschnittliche Veränderungen, d.h. Wanderungsbewegungen zu verzeichnen sind. Lediglich bei der Gruppe der Konventionalisten fanden Wanderungen statt. Dies spricht für die recht hohe Stabilität individueller Werthaltungen.

Werthaltungs- gruppe	<i>Wertorientierung</i>	Gruppengrößen	
		Junge Erwachsene 19-20 Jahre	Erwachsene 27-42 Jahre
Alternative Idealisten	<i>starke humanistische Orientierung, Ablehnung traditioneller Werte</i>	59 (17%)	25 (15%)
Bürgerliche Humanisten	stark traditionelle und stark humanistische Orientierung	51 (14%)	33 (20%)
Konservative Materialisten	stark traditionelle Orientierung, Ablehnung humanistischer Werte	58 (16%)	31 (18%)
Nihilisten	vollständige Ablehnung humanistischer und traditioneller Werte	106 (30%)	26 (15%)
Konventio- nalisten	mittlere Ausprägung sowohl bei traditioneller als auch bei humanistischer Orientierung, indifferent	80 (22%)	54 (32%)

Tab. 2 Beschreibung der Werthaltungsgruppen 1998 des amie-Projekts

Ein erster Analyseschritt zur Kontrolle eventueller Unterschiede in der Zusammensetzung der Gruppen war die Suche nach statistisch bedeutsamen Unterschieden hinsichtlich der soziodemografischen Daten. Dabei konnten keine Unterschiede zwischen den Gruppen hinsichtlich Geschlecht, Schulbildung, Wohnort oder Einkommen gefunden werden. Die Werthaltungsgruppen erweisen sich damit als ein schichtenübergreifendes System individueller Werthaltungen.

3 Werthaltungsgruppen und Freizeitverhalten

Welche Zusammenhänge können zum Freizeitverhalten aufgezeigt werden? Im amie-Projekt wurden für die beiden o.g. Stichproben übergreifende Freizeitdimensionen (Tab. 3) erfaßt. Abb. 3 zeigt die Mittelwertunterschiede zwischen den Werthaltungsgruppen hinsichtlich der erfaßten Freizeitdimensionen.

Dimension	Items	α
Aktivität	<ul style="list-style-type: none"> • aktiv sein • trödeln (-) • rumhängen (-) 	0,62
Risikosuche	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzen austesten • auch mal was Verbotenes tun • Dinge tun, die sich andere nicht trauen 	0,80
Alleinsein	<ul style="list-style-type: none"> • allein sein • ungestört sein 	0,80
Spaß haben	<ul style="list-style-type: none"> • Partys, Discos, Clubs besuchen • flirten, tanzen 	0,63
Politisch-kulturell aktiv	<ul style="list-style-type: none"> • Museen, Ausstellungen besuchen • Pol.-kult. Sendungen anschauen • Bücher lesen • Instrument spielen 	0,66

Tab. 3 Beschreibung der Freizeitdimensionen im amie-Projekt mit den dazugehörigen Reliabilitäten (α)

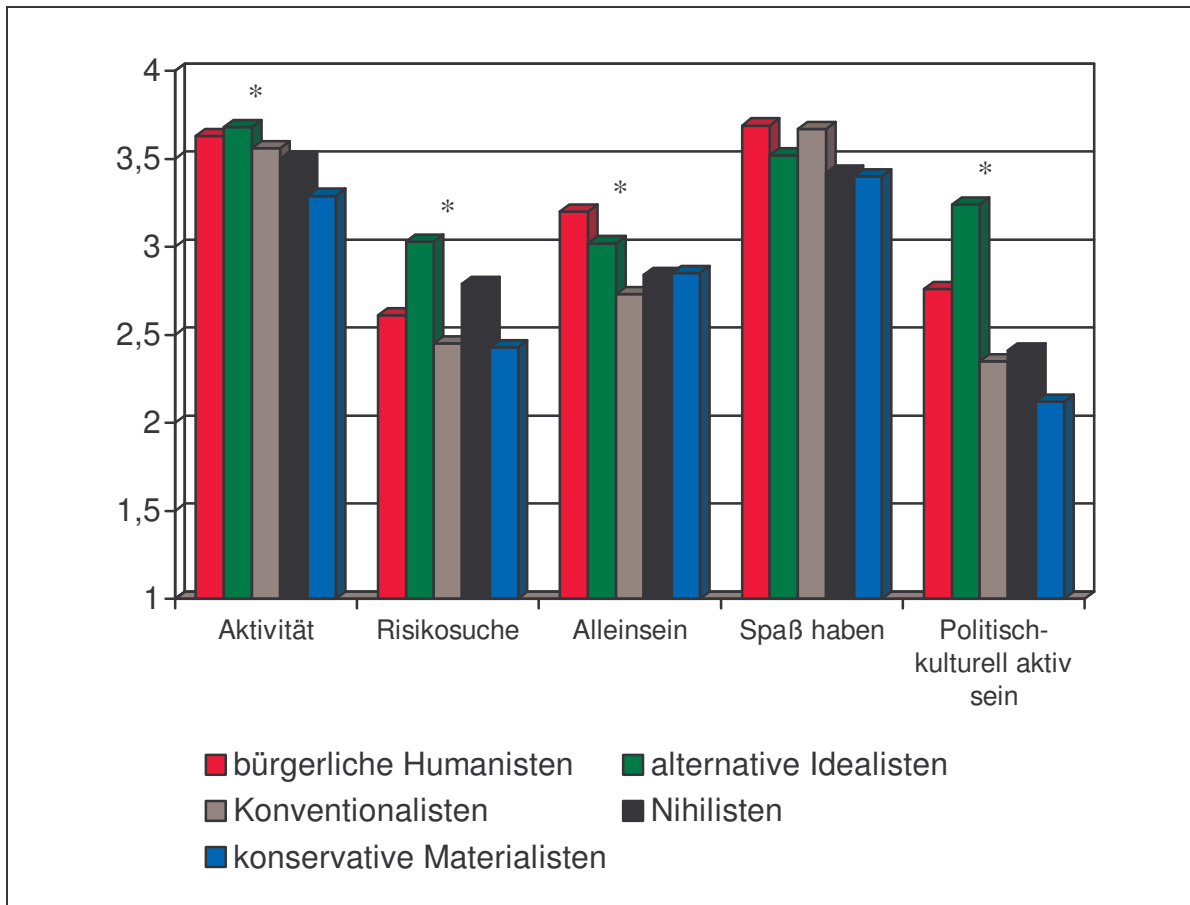


Abb.3 Mittelwertsunterschiede zwischen den Werthaltungsgruppen hinsichtlich der Freizeitdimensionen (*p<0,05)

Wir wollen an dieser Stelle nur auf einige interessante Unterschiede eingehen. Betrachten wir die Freizeitdimension „Risikosuche“, so haben auf dieser Dimension die alternativen Idealisten und die Nihilisten die höchsten Werte. Die gemeinsame Vorliebe für Risiko in der Freizeit bei beiden Gruppen rührt somit von ihrer Gemeinsamkeit auf der Wertedimension „Tradition“ her. Auf dieser Dimension haben beide Gruppe niedrige Werte. Betrachten wir die Freizeitdimension „Politisch-kulturell aktiv sein“, so unterscheiden sich hier beide Gruppen deutlich voneinander. Dieser Unterschied zwischen beiden Gruppen wird durch die differenzierende Wertedimension „Humanistisch“ hervorgerufen.

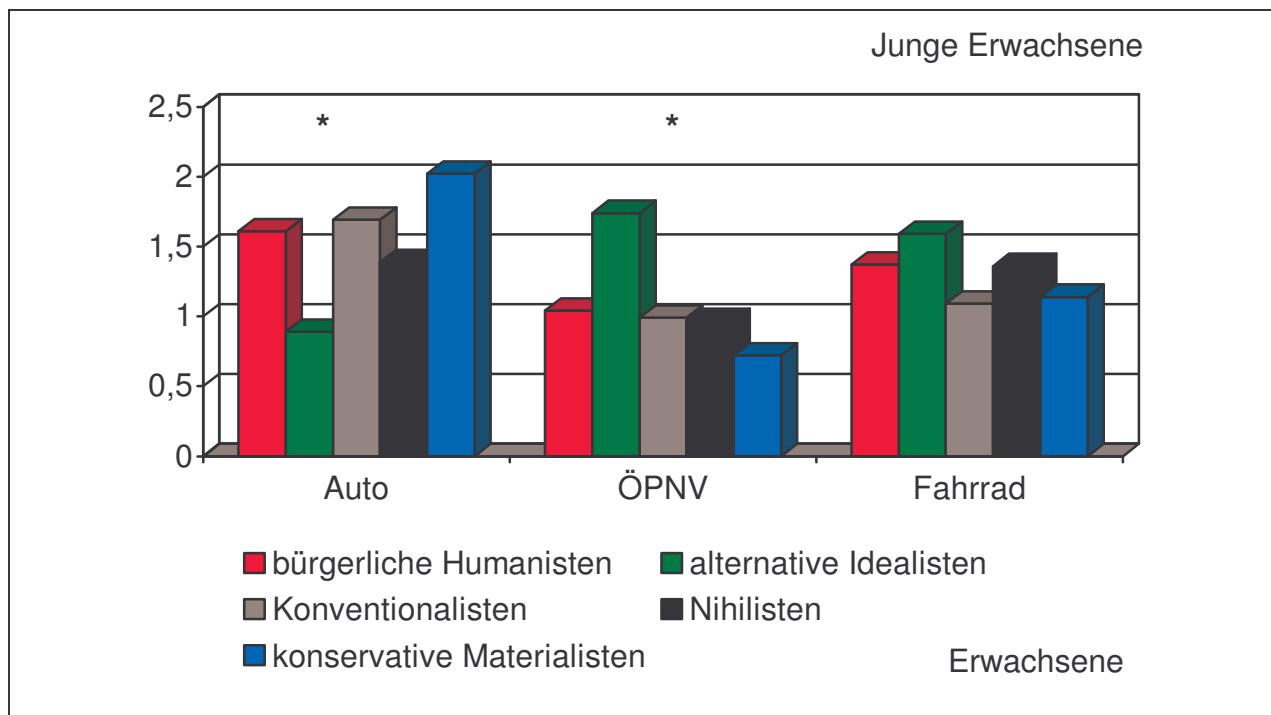
Was bedeutet dies für das Verständnis des Phänomens „Risikosuche“ in der Freizeit? Zunächst können wir zeigen, welche Werthaltungsgruppen nach Risiko in der Freizeit suchen: Es sind vor allem Personen, welche die eher traditionellen Werte „Leistung im Beruf“, „Statusstreben“,

„Pflicht/Akzeptanz“ und „Starker Staat“ ablehnen. Beide beschriebenen Gruppen jedoch suchen auf unterschiedliche Art und Weise Risiko und lassen sich damit in ihrem Freizeitverhalten auch auf unterschiedliche Art und Weise beeinflussen. Dies wird durch die differenzierende Wertedimension möglich, auf der sich die alternativen Idealisten von den Nihilisten durch „Prosoziale Werte“, ein „Humanistisches Menschenbild“ und dem Bedürfnis nach „Selbstentfaltung“ unterscheiden.

4 Freizeitmobilität

Betrachten wir nun, welche Verkehrsmittel zum Erreichen bestimmter Freizeitziele genutzt werden, und ob sich auch in diesem Bereich Unterschiede zwischen den Werthaltungsgruppen finden lassen. Dazu haben wir gefragt, mit welchen Verkehrsmitteln die folgenden Wege hauptsächlich zurückgelegt werden: 1. Freunde und Verwandte besuchen, 2. zur Disco oder zu Partys gehen, 3. zum Hobby oder Sport gehen und 4. kulturelle Veranstaltungen besuchen.

Abb. 4 zeigt hierzu die Unterschiede zwischen den Werthaltungsgruppen.



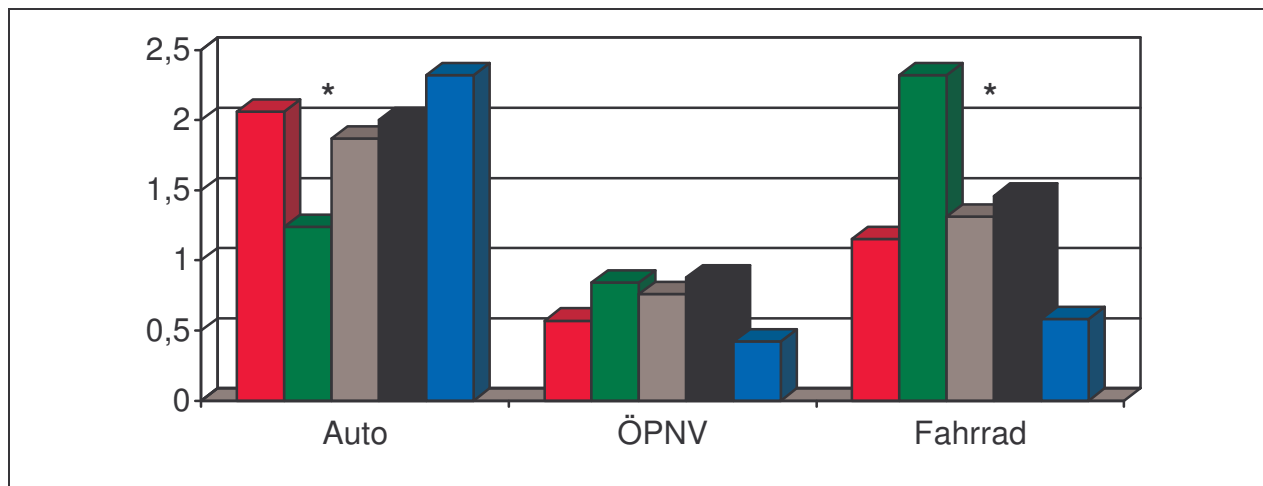


Abb. 4 Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen den Werthaltungsgruppen (* $p < 0,05$)

Bei den jungen Erwachsenen zeigen sich Unterschiede zwischen den Gruppen bei der Nutzung des Autos und des ÖPNV in der Freizeit. Konservative Materialisten und bürgerliche Humanisten fahren häufiger mit dem Auto als zum Beispiel die alternativen Idealisten, die am meisten die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Das Fahrrad hat für diese Stichprobe der 19- bis 20-Jährigen über alle Gruppen hinweg eine gleichbleibend hohe Bedeutung. Später jedoch, bei der Stichprobe der 27- bis 42-Jährigen spielt das Fahrrad nur noch für die alternativen Idealisten eine Rolle. Interessanter Weise zeigen sich jetzt keine Unterschiede mehr zwischen den Werthaltungsgruppen bei der Nutzung des ÖPNV.

Über diese Ergebnisse hinaus wurden aus den Wegenutzungshäufigkeiten Typen gebildet, die sich durch die Nutzung bestimmter Verkehrsmittelkombinationen beschreiben lassen. Diese wurden in unseren zweidimensionalen Werteraum eingeordnet. Abb. 5 zeigt, wie bestimmte Wertorientierungen mit der Nutzung von Verkehrsmitteln bei der Erwachsenenstichprobe korrespondieren.

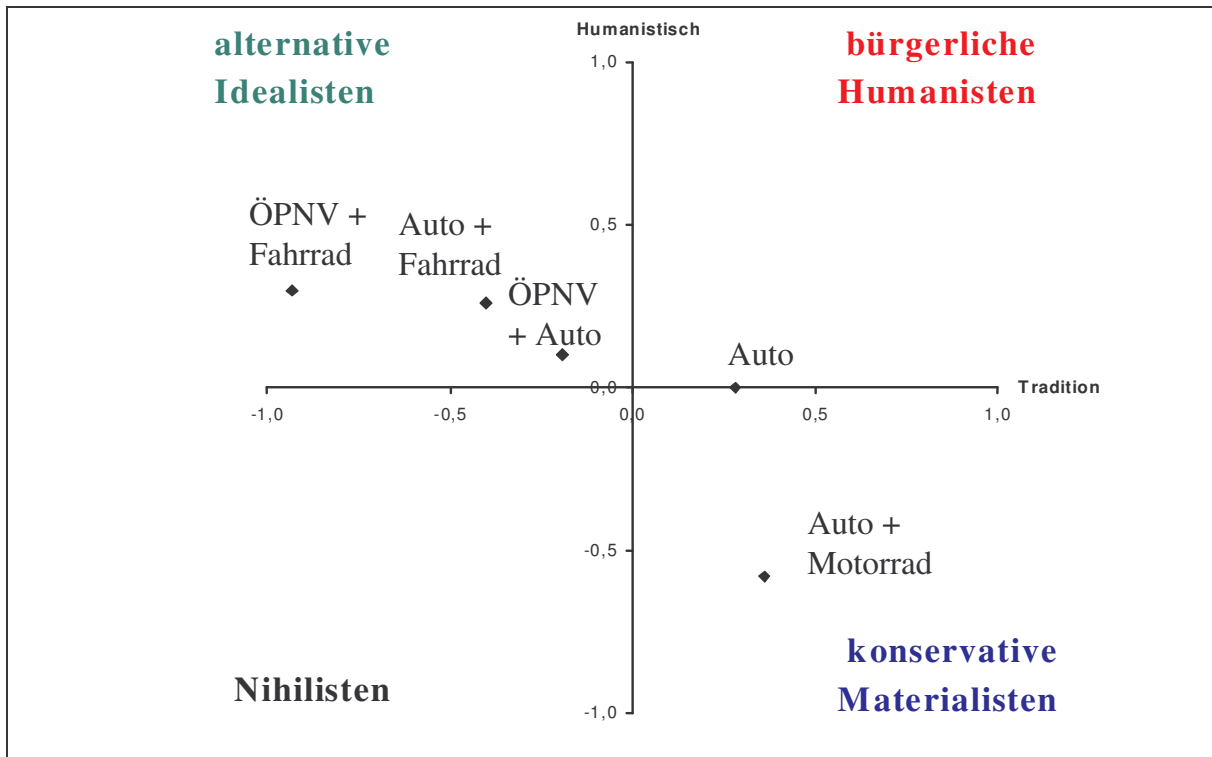


Abb. 5 Verkehrsmittelnutzungstypen im Werteraum

Von links nach rechts nimmt die Nutzung „alternativer“ Verkehrsmittel zu Gunsten des Autos ab. Das Auto als Hauptverkehrsmittel liegt, wie deutlicher kaum zu zeigen, ziemlich genau in der Mitte des Koordinatensystems und beschreibt damit die herrschenden Konventionen. Die Nutzungstypen bilden dabei eine Gerade im Werteraum, welche diese diagonal zerteilt. Daraus läßt sich ableiten, daß nur *beide* Wertedimensionen zusammen die Verkehrsmittelwahl angemessen beschreiben.

5 Interventionsansatz

Im letzten Abschnitt wollen wir ein Modell vorstellen, das erlaubt, Verhalten von Personengruppen mit Hilfe von Werthaltungen oder auch anderer personennaher Merkmale zu prädikieren und damit Möglichkeiten der gruppenspezifischen Intervention eröffnet (Abb. 6).

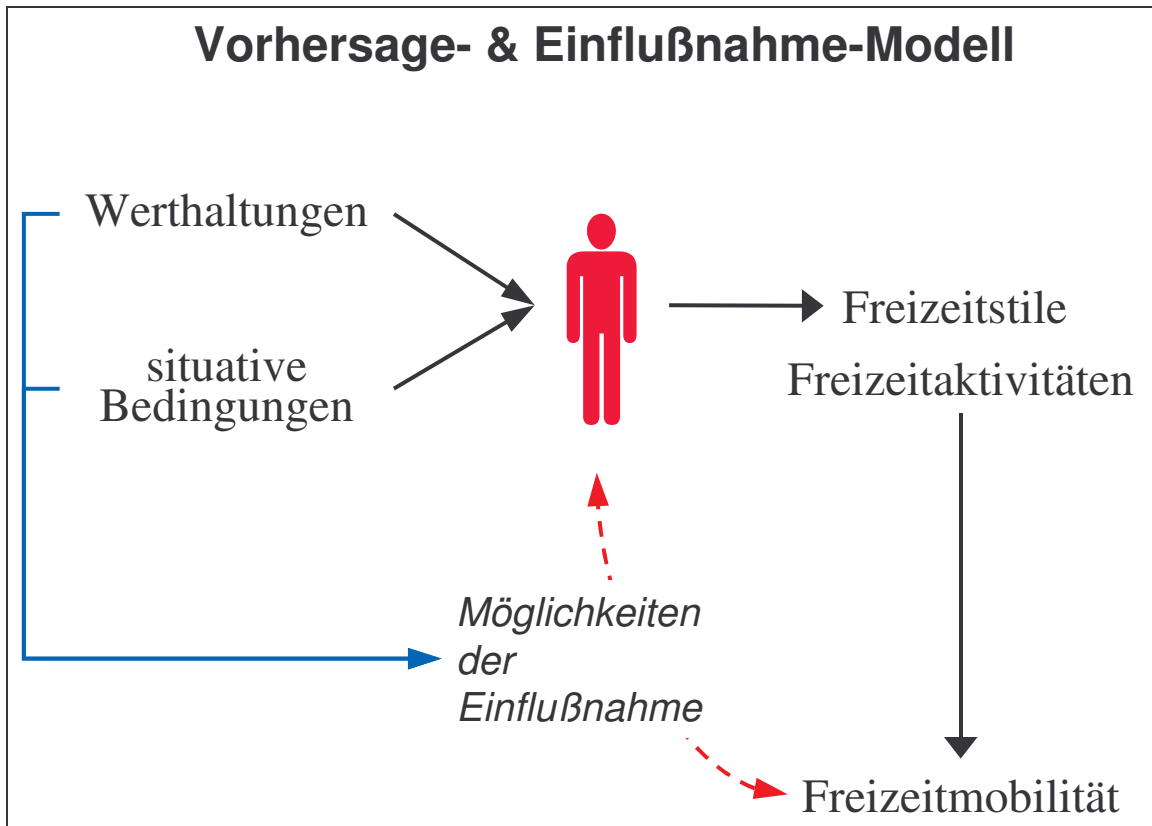


Abb.6 Vorhersage- und Einflußnahmemodell

Folgende Grundidee ist in diesem Modell veranschaulicht: Durch die Kenntnis der individuellen Werthaltungen und der konkreten situativen Bedingungen ist für verschiedene Gruppen von Personen die Prädiktion der Freizeitstile möglich. Diese Freizeitstile werden in konkrete Freizeitaktivitäten umgesetzt, die wiederum ein bestimmtes Freizeitmobilitätsverhalten mit sich bringen (In einigen Fällen wird das Mobilitätsverhalten selbst schon die Freizeitaktivität sein). Aus der Kenntnis der Werthaltungen und mit Hilfe zielgruppenspezifisch angelegter gezielter Veränderungen der situativen Bedingungen können dann Interventionen erfolgen mit dem Ziel, das Freizeitmobilitätsverhalten zu beeinflussen.

6 Literatur

Dickmeis, C.: Die Entstehung von individuellen Werthaltungen im Jugendalter. Münster 1997.

Klages, H. und G. Franz und W. Herbert: Sozialpsychologie der Wohlfahrtsgesellschaft. Frankfurt/Main 1987.

Tully, C. J.: Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. München 1998.

5.5 Wilfried Echterhoff: Motive der Freizeitmobilität

1 Ausgangslage: Praxis und Forschungsstand

Die praktischen Kenntnisse zum Freizeitverkehr beruhen oftmals auf Marktforschungs- und Marketingstudien, die zur Entwicklung einzelner Gebiete oder einzelner Tourismusbranchen in Auftrag gegeben wurden. Diese Studien sind hauptsächlich deskriptiv angelegt, beschreiben Mengengerüste und prognostizieren quantitative Wirtschaftsentwicklungen. Umweltorientierte Studien ergänzen die Bewertungslage und weisen generelle Trends sowie einzelne Problemlagen auf. Korrelative oder kausale Analysen zum Zusammenhang von aktionalen Ursprüngen und Realisierungen von Freizeitverkehr fallen hinter diesen Arbeiten deutlich zurück. Es fehlt eine konzeptionell betriebene Verhaltensforschung, die motiv- und einstellungsorientierte Erkenntnisse über Zusammenhänge zum Handeln und über Ansatzpunkte zur Verhaltensbeeinflussung ermöglicht. Eine genaue Kenntnis der Inhalte und Funktionen von Freizeitmotiven könnte helfen, Freizeitverkehr verstehbar und in den Ursprüngen beeinflussbar zu machen.

Der Eindruck, den die Fülle von Literatur zur psychologisch orientierten Freizeitforschung als Ergebnis einer Literaturrecherche vermittelt, täuscht eine Erkenntnisvielfalt und -tiefe vor, die in dem erhofften Umfang nicht gegeben ist.

2 Erforderliches Vorgehen aus der Sicht der Mobilitätspsychologie

Die Herausarbeitung von Freizeitmotiven ist - wie sonst auch in der psychologischen Forschung - im Kontext der empirisch vorzufindenden Lebensabläufe zu sehen.

Motive sind nach vorherrschender Ansicht in der Psychologie der richtungsgebende, leitende Hintergrund von handlungsrelevanten Entscheidungen und der antreibende Bestimmungsgrund des Handelns. Jede Handlung setzt ein kausal und final orientiertes Motivbündel voraus, welches affektiv-emotional und intellektuell eingebettet ist. Teile des Motivbündels können untereinander konkurrierend wirken. Die Handlung richtet sich meistens nach den stärkeren Anteilen innerhalb

des Motivbündels. Starke Motive sind grundlegende Bedürfnisse, Gewöhnungen, fixierte Einstellungen und Werthaltungen.

Die Ziele von Freizeitgestaltung können zum Beispiel darin bestehen, daß das Bedürfnis nach sozialen Kontakten (das sogenannte Anschlußmotiv) im Zusammenhang mit dem Bedürfnis nach Wertschätzung befriedigt werden soll. Das Bedürfnis nach Wertschätzung wird unterstützt durch die Absicht, körperlich fit zu bleiben.

Als daraus resultierende Handlungen können Freizeitaktivitäten wie Tennisspielen, Golfspielen oder Fußballspielen erwachsen. Die zur Realisierung erforderliche Ortsveränderung ist ebenfalls im Zusammenhang mit anderen Motiven zu sehen. Die damit verbundene Wahl eines Verkehrsmittels liegt selbst wieder ein eigenes Motivbündel zugrunde.

Dieses Beispiel verdeutlicht, daß Freizeitverkehr als sequentielle Verknüpfung von Motivbündeln zu verstehen ist: Bedürfnisse nach sozialem Anschluß, nach Wertschätzung und Selbstachtung können ein Motivbündel bilden, das zusammen mit dem Motivbündel von Kenntnissen, Erfahrungen, Gewohnheiten und Werthaltungen auf die die Art und den Umfang von Freizeitverkehr innerhalb der externen Rahmenbedingungen einwirkt (s. Abbildung 1).

Freizeitmotive lassen sich thematisch nach Gründen und Zielen gruppieren. Eine inhaltliche Ordnung, wie es das Beispiel der Abbildung 2 zeigt, erlaubt eine systematische Prüfung der zu beachtenden Motive, sofern man den Freizeitverkehr über die motivationalen Ursprünge beeinflussen will.

Motive sind internale, überdauernde Verhaltensbereitschaften, können allerdings durch externale Einflüsse wie Rahmenbedingungen und situative Bedingungen aktiviert, gestärkt oder geschwächt und auch entwickelt werden. Motive können – in umgekehrter Weise – auf externale Bedingungen einwirken und diese verändern oder erzeugen. Ein solcher interaktionaler Ansatz zeigt, wo Ansatzpunkte für Möglichkeiten der Beeinflussung von Freizeitmotiven liegen (s. Abbildung 3).

Der Zusammenhang zwischen Motivationen und Aktionen ist – wie sonst auch - im Freizeitbereich multikausal verknüpft. Defizit- und Wachstumsmotive (z.B. in Anlehnung an Maslow) wie etwa das Bedürfnis nach körperlicher Aktivität, nach Sicherheit, nach Zugehörigkeit, Wertschätzung oder Selbstverwirklichung sind ebenso zu berücksichtigen wie das Bedürfnis nach Einmaligkeit oder nach Transzendenz.

Wir unterscheiden zwei Grundarten von Freizeitmotiven

- Freizeitmotive als Motive zum Ausgleich von Mangel, z.B. Mangel an Befriedigung physiologischer Bedürfnisse oder Mangel an Befriedigung von Sicherheit und Geborgenheit (Defizitansatz) und
- Freizeitmotive als Motive zur Erweiterung des Erlebens und Handelns, z.B. Bedürfnis nach Verbesserung sozialer Bindungen oder das Streben nach Handlungskontrolle, der Wunsch nach Steigerung der Selbstverwirklichung, dem Bedürfnis nach schöpferischer Aktivität und dem Wunsch nach Gestaltung und Erkenntnis (Hedonistischer Ansatz).

Abb. 3: Interaktionen von Bedingungen des Freizeitverkehrs
des Themas Freizeitverkehr ist ein **interaktionaler Ansatz**, der von der Einflussung der internen und externen Bedingungen ausgeht: Personenmerkmalen (habituelle und aktuelle Merkmale), situative Gegebenheiten (z.B. aktuelle Anlässe und unterstützende Auslöser) und Rahmenbedingungen (z.B. von Verfügbarkeit von Wahlmöglichkeiten) wirken gegenseitig aufeinander ein.

Wegen dieser gegenseitigen Abhängigkeit sind **Motivänderungen** möglich durch Änderung der Personenmerkmale, durch Änderung situativer Gegebenheiten und durch Änderung von Rahmenbedingungen.

Auch eine Änderung situativer Gegebenheiten und eine Änderung von externalen Rahmenbedingungen kann zu einer funktionellen Autonomie von neu zu praktizierenden Verhaltensweisen, d.h. zu neuen, stabilen Motiven führen; z.B. kann eine wegen schlechter Planung von Freunden kurzfristige Änderung der Freizeitgestaltung zu neuen angenehmen Erfahrungen führen, die auch kognitiv durch Argumente abgesichert werden (zur Verringerung der kognitiven Dissonanz). Was sich zunächst als eine Kompromißbildung oder eine Enttäuschung darstellt, kann durch „Um-Interpretation“ als Erfolg wahrgenommen werden.

Der Bereich Freizeit ermöglicht eine Projektion von Wunschvorstellungen vor dem Hintergrund der alltäglich erfahrbaren emotionalen Defizite. Die praktische Ausgestaltung der Freizeit stellt jedoch im Vergleich zu den ursprünglichen Bedürfnissen so gut wie immer eine Kompromißbildung dar, da Hemmnisse und Widerstände in der Praxis (z.B. das Finanzbudget, die verfügbare Zeit, das vorhandene Angebot) bestehen. Gängige Klassifizierungen aus der Freizeitforschung wie Medienzeit, Konsumzeit, Aktivzeit, Kulturzeit, Eigenzeit oder Sozialzeit

(z.B. nach Opaschowski) erhalten mit einem psychologischen Herangehen dieser Art eine andere Bedeutung. Konsumzeit oder Sozialzeit zum Beispiel bieten psychologisch gesehen Möglichkeiten, Bedürfnisse nach Zugehörigkeit oder Wertschätzung zu befriedigen. Führt man das Handeln auf Motive dieser Art zurück, lassen sich praktische Realisierungen finden, die nach verkehrlicher Art und räumlichem Ziel sehr unterschiedlich sein können. Das Vorgehen der Mobilitätspsychologie wird dadurch bestimmt, daß Verhaltensursprünge herausgearbeitet werden, die noch vor den notwendigen Kompromißbildungen einer aktionalen Realisierung durch die Person liegen, die ihre Freizeit praktisch ausgestaltet.

3 Entwicklung von Forschungsthemen zu Motiven der Freizeitverkehr

Anforderungen an Forschungsthemen

Wichtige Anforderungen an Forschungsthemen sind wie folgt zu sehen:

- In Forschungsprozessen sollte nicht nach einzelnen Motiven, sondern nach multikausalen Motivbündeln gesucht werden.
- Die Motivbündel sollen thematisch orientiert sein, also über Inhalte von Freizeitmotiven Auskunft geben; eine Orientierung an formalen Motivkonzepten (z.B. generalisierten Erwartung-mal-Wert-Konzepten) reicht nicht aus.
- Die Forschungsarbeiten sollen im Kontext mit anderen Disziplinen stattfinden, d.h. die mobilitätspsychologischen Forschungsthemen sind in einen interdisziplinären Themenverbund eingeordnet.
- Die ausgewählten Forschungsthemen sollten zielgerichtet bearbeitbar sein, d.h. nicht zu grundlagenorientierten Fragestellungen führen.
- Die zu erwartenden Ergebnisse sollen anwendungsorientiert sein, d.h. sie sollen Freizeitverhalten erklären können und Ansatzpunkte für Verhaltensänderungen bieten. Eine Erarbeitung rein deskriptiver Konstrukte von Motiven reicht nicht aus.

Es wird im Kontext dieser Überlegungen folgendes vorgeschlagen:

- a Es sollen bereits existierende **thematisch angelegte Motivsystematiken** (etwa die Bedürfnistaxonomie nach Maslow, mit Weiterentwicklungen für das Thema Mobilität) übernommen und verwendet werden, z.B. mit der Frage, welche thematischen Motivgruppen bevorzugt auftreten. Hierbei sind die gängigen Klassifizierungen der Statistik zum Freizeitverkehr auf ihre Brauchbarkeit hin zu überprüfen.
- b Maßnahmen zur intentionalen Verhaltens- und Motivbeeinflussung sollten gängige bzw. bewährte **Systematiken aus dem pädagogisch-psychologischen Bereich** übernehmen bzw. adaptieren (etwa die grundlegenden Taxonomien aus dem Arbeitskreis von Bloom zu kognitiven und affektiven Lehrzielen, mit Anpassung an das Thema Mobilität).

Anpassungen der oben in Punkt b erwähnten Taxonomie von kognitiven Lehrzielen liegen als Entwurf des Autors vor (s. Abbildung 4). Das Kompetenzziel im Mobilitätsbereich „Zusammenhang von Freizeitverkehr und anderem Verkehr erkennen können“ (Kompetenzstufe 2) setzt die Kompetenz der Stufe 1 voraus. Jede Stufe verlangt die Kompetenz der darunterliegenden. Eine solche Systematik erlaubt die Planung, Entwicklung und Prüfung von Zielen zur Beeinflussung von Freizeitmotiven. Über eine Definition von Kompetenzen (hier kognitiv) kann eine Systematisierung von Zielen erreicht werden.

Eine auf Mobilität angepaßte Taxonomie aus dem Bereich der affektiv-emotionalen Kompetenzziele befindet sich derzeit in der Entwicklung.

Interdisziplinäre Kooperation der Forschung

Der hier dargestellte Motivansatz paßt gut zu den Arbeiten anderer Disziplinen, die sich mit Zwecken der Verkehrsteilnahme befassen. Die Konzepte von Motiven und Zwecken können durchaus eine Einheit bilden. Ebenso ermöglicht das mit dem Motivansatz verbundene Konzept der Handlungsprozesse bzw. Handlungsregulation enge Verknüpfungen zu dem Konzept der Verkehrsabläufe und Mobilitätsprozessen anderer Disziplinen.

Ein motivorientierter Ansatz erlaubt somit eine interdisziplinäre Kooperation vor allem in diesen zwei wichtigen Bereichen:

- Die Beschreibung und Erklärung der Zwecke von Freizeitverkehr und
- die Beschreibung und Erklärung von Mobilitätsprozessen in der Freizeit.

Motivationsorientierte Systematik von mobilitätsbezogener Handlungskompetenz
(intellektueller Bereich)

Kompetenzziele		Mobilitätsbereich
Kompetenzstufen	Vorgänge, Zielsetzungen oder Eigenschaften von Mobilität und Verkehr	Freizeitaktivitäten (etwa Kultur, Sport, Ausgehen, rituelle Aktivitäten etc.)
6 Evaluation (z.B. Gemeinschaftsanliegen, Ressourcen bewerten können)	... erzeugen können oder beseitigen können	Wichtigkeit eigener Bedürfnisse prüfen (z.B. bei weiten Reisen)
5 Synthese (z.B. Effizienz prüfen können)	... verändern können oder bewältigen können	Wahl des Zielorts bei gleichem Zweck prüfen
4 Analyse (z.B. Vernetzung von Kategorien herstellen können)	... aktivieren können oder mindern können	Verkehrsmittelwahl treffen / Prüfung von Alternativen
3 Anwenden (z.B. etwas erkunden)	... anwenden können oder vermeiden können	Einzelne Alternativen ausprobieren
2 Verstehen (z.B. Zusammenhänge herstellen können)	... erkennen können	Zusammenhang von Freizeitverkehr und anderem Verkehr erkennen können
1 Wissen (z.B. Fakten und Kategorien präsent haben)	... kennen	Angebotsbreite und (neue) Möglichkeiten kennen

Abb. 4: Taxonomie zur intentionalen Beeinflussung von Freizeitmotiven
(Grundsystematik aus dem Arbeitskreis von Bloom in der Weiterentwicklung von Echterhoff)

Von dem dargestellten Konzept der Motivbündel und der Interaktion internaler und externaler Bedingungen sind Querbezüge zu den technisch und raumorientierten verkehrswissenschaftlichen Arbeitsgebieten möglich, z.B. Verkehrstechnik und Infrastrukturplanung.

Gemeinsam mit anderen Disziplinen wird es möglich sein, Mobilitätsprozesse kausal, deskriptiv und intentional zu erfassen, so daß auf diese Weise über die Zustandsbeschreibungen hinaus Beeinflussungsmöglichkeiten eröffnet werden. Wertpotentiale, Wahrnehmungspotentiale, Mobilitätspotentiale sowie Zeit- und Raumpotentiale können dadurch vor dem Hintergrund von Systematiken von gesellschaftlich wünschenswerten Freizeitzielen zu neuen, individuell nutzbaren Interaktionseinheiten zusammengefügt werden. Freizeitverkehr wird in kooperativer Bearbeitung unter anderem in Abhängigkeit von Raumtypen (diese können z.B. Kontrasträume sein) und sogenannten Temporalen Mustern neu systematisiert und besser als bisher erklärt werden können.

In den neuen Interaktionseinheiten können von Bedeutung sein: Das Wohnumfeld und der sozioökonomische Status, die Möglichkeiten des sogenannten Umweltverbunds, die Orientierungs- und die Leithilfen im Verkehrsraum.

Beispiele für Forschungsthemen vor diesem Hintergrund können unter anderem sein:

- I. Realisierung von kontrastierendem Verhalten in der Freizeit – thematisches, soziales und räumliches Neuland finden und erleben;
- II. Realisierungsmöglichkeiten von kongruentem Verhalten in der Freizeit: Verwirklichung überdauernder Motive;
- III. Kompromißbildungen für die Freizeit und in der Freizeit: Versuche und Fluktuaktionen;
- IV. Mobilitätsübergänge zwischen Alltag und Freizeit: Mobilität als Selbstzweck und unerwünschte Mobilitätswiderstände;
- V. Probleme der thematischen und räumlichen Zielfindungen für Freizeit: Unklarheiten über sich selbst und ihre Bewältigung

Motive von Freizeitverkehr sind in Forschungsthemen eng verbunden mit Raumwahrnehmung, Freizeitstilen, Wertetypen und den verfügbaren Angeboten.

4 Leitgedanken

Die Formulierung und die Auswahl von Forschungsthemen sollte sich von folgenden Überlegungen leiten lassen:

Leitgedanke 1: Welche relevanten förderlichen bzw. hinderlichen Merkmale bezüglich Freizeitverkehr können in den vorhandenen Motivbündeln aufgefunden werden?

Leitgedanke 2: Welche relevanten motivationsförderlichen bzw. motivationshinderlichen Merkmale sind in Informationen über Freizeitverkehr enthalten? (...oder: sollten enthalten sein?)

Leitgedanke 3: Welche relevanten motivationsförderlichen bzw. motivationshinderlichen Merkmale finden sich in den externen Rahmenbedingungen und in Mobilitätsangeboten zur Freizeitgestaltung?

Mit Hilfe dieser Leitgedanken können wichtige praktische Bezüge zwischen Freizeiträumen, Freizeitaktivitäten sowie Freizeitveranstaltungen und den überdauernden sowie aktuellen Motiven einschließlich der individuellen Varianten hergestellt werden. Gemeinsam und disziplinübergreifend ist zu klären, welche Inhalte und Ziele als förderlich bzw. als hemmend im Sinne der Gesamtzielsetzung zu verstehen sind.

6 Zusammenfassung und Diskussion der sechs Referate

Der folgende Abschnitt faßt die Diskussion der Referate zusammen. Zu diesem Zweck sind die zentralen Thesen der Impulsreferate, auf die sich die Diskussion bezieht, einleitend nochmals zusammengefaßt. Die Diskussion ist nicht wörtlich wiedergegeben, sondern es wurde versucht, die Kerngedanken der Anregungen, Hinweise und Bedenken aufzuführen.

6.1 *Freizeitverkehrsforschung aus klassischer Sicht*

Zu Beginn des Workshops befaßte sich Prof. Dr. Axhausen, Institut für Straßenbau und Verkehrsplanung der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck (inzwischen ETH Zürich), mit dem Freizeitverkehr aus Sicht der klassischen Verkehrsforschung. Der Beitrag Axhausens machte das gewaltige Pensum deutlich, das sich im Zuge der Auseinandersetzung mit dem Freizeitverkehr automatisch auch für seine Disziplin einstellt. Aus den Freizeitaktivitäten resultiere heute in vielen Fällen die dominierende Verkehrsmenge und, anders als der klassische Werktagsverkehr mit der Morgenspitze, liege dort das höchste Aufkommen am Nachmittag mit Ausstrahlung in den Abend hinein.

Die klassische Verkehrsforschung bzw. -planung müsse sich daher dieser neuen Erscheinungsform stellen. Bislang habe der herkömmliche Werktagsverkehr im Fokus gestanden. Allerdings dürften dabei die zwei Kernelemente der Disziplin nicht preisgegeben werden:

Erstens müsse weiterhin von der grundsätzlichen Zielsetzung ausgegangen werden, die gesellschaftlichen Kosten unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglichst gering zu halten und zweitens, daß diese Randbedingungen durch die politischen Entscheidungsträger definiert werden, z.B. hinsichtlich der akzeptablen Gesamtmengen des Verkehrs.

Verkehrsplanung könne nicht vor dem Hintergrund moralisierender Annahmen über unnötige Verkehre erfolgen, wenngleich festzustellen ist, daß einige Verkehre zu billig bzw. andere zu teuer sind. Konsequenterweise schilderte Axhausen den Kostenfaktor als wichtiges Instrument, wenn Einfluß auf die Verkehrsmengen genommen werden soll. Ferner könnten Veränderungen der Zeitstrukturen, des Komforts, aber auch der gesellschaftlichen Normen (z.B. Arbeitszeiten) als Werkzeuge genutzt werden. Die klassische Verkehrsforschung bzw. -planung arbeitet zwar

mit diesen Instrumenten, gehe aber zunächst davon aus, daß Raum- und Angebotsstrukturen gegebene Größen sind, die allerdings auch nicht frei von politischen Zielvorgaben betrachtet werden dürfen.

Wie kann der planerisch-methodische Umgang mit dem Problemfeld Freizeitverkehr gelingen? Axhausen differenzierte hier zwischen drei Kategorien:

- Stand der Anwendung (was getan wird)
- Stand der Technik (was getan werden sollte)
- Stand der Kunst (was man tun könnte, wenn man wollte)

Während die ersten beiden Punkte mit einer relativ einfachen Vorgehensweise Aussagen über Fahrtenhäufigkeiten (personenorientiert) und Fahrteninduzierungen (zielorientiert) zulassen, so Axhausen, kann mit der dritten Variante eine erweiterte Betrachtung gelingen. Bei gleichzeitig effektiverer Nutzung der konventionellen Methoden, wäre eine sehr viel komplexere Herangehensweise möglich, die Wegeketten betrachtet, Zeithorizonte darlegt und den gesamten Entscheidungsprozeß (auch kurzfristige Aktivitätsentscheidungen) inklusive Rahmenbedingungen einbezieht.

Axhausen betonte, daß die Verkehrsplanung mit einem solchen Ansatz durchaus in der Lage sei, die individuelle Wochen- und auch ansatzweise die Jahresplanung in den Griff zu bekommen (wobei hier geklärt werden müsse, was dies eigentlich heißt). Doch ließ er auch einen möglichen Unterschied zu einigen nachfolgenden Referenten durchblicken. Die Entscheidungsvariablen, die in die Planung einfließen, sollten sich nur auf jene beschränken, die realistisch zu erfassen sind.

In der Diskussion wurde zunächst darauf hingewiesen, daß die klassische Verkehrsforschung Werktagsforschung und in der empirischen Erfassung nicht auf den Freizeitverkehr ausgerichtet sei. Was die klassische Verkehrsforschung könne, sei Wegeketten an einem Stichtag zu erfassen, um daraus gemeinsam mit den personenbezogenen bzw. zielbezogenen Datenmaterial Prognosen über künftige Entwicklungen zu erstellen.

Der Charakter des Freizeitverkehrs mache es schwer, ihn räumlich klar zuzuordnen. Zudem ließen sich die Zwecke (Einkauf, soziale Kontakte usw.) nicht klar voneinander trennen. Schließlich könne der reale Bedarf nur schwer erfaßt werden, weil am Zielort allein die Personen gezählt werden, die tatsächlich gekommen sind bzw. die noch Platz gefunden haben. Gerade mit

Blick auf die Nutzung von Telematik seien hier sowohl für die Nachfrage- als auch für die Angebotsseite interessante Entwicklungen möglich. Für beide seien bessere Koordinierungsbedingungen denkbar, womit auch die Verkehrsströme sinnvoller gelenkt werden könnten.

Bezüglich der weiteren Aufschlüsselung dessen, was bislang verallgemeinernd unter die Kategorie Freizeitverkehr subsumiert wurde, meldete ein Teilnehmer Bedenken an. Dem Vorhaben, die diffusen Entscheidungsprozesse und Zwecke, die sich im Freizeitverkehr beobachten lassen, in handhabbare Modelle zu integrieren, sei wahrscheinlich kaum machbar, womit ein Bogen zu den weiteren Vorträgen geschlagen wurde.

Wie in den folgenden Zusammenfassungen deutlich wird, lieferten die Referenten eine Reihe von Überlegungen, die beanspruchen, Felder zu erschließen, die die klassische Verkehrsforschung bislang außen vor gelassen hat. Die Einschätzungen, ob die Mittel der klassischen Verkehrsforschung überhaupt noch geeignet sind, das Problem adäquat zu beschreiben und zu lösen, war in diesem Zusammenhang umstritten, wie z.B. im Rahmen der Diskussion zum komplementären Raumverständnis sichtbar wurde.

6.2 Kontrasträume

Mit Thesen zur wachsenden Bedeutung von Kontrasträumen brachte sich die Sozial- und Kulturwissenschaften in den Workshop ein. Dem gemeinsamen Vortrag von Dr. Hans-Liudger Dienel, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin (ZTG), und Priv.-Doz. Dr. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin (WZB), lag die Diagnose von der abnehmenden Bedeutung des Hauptwohnsitzes als zentralem räumlichen Bezugspunkt zugrunde.

Heute müsse davon ausgegangen werden, daß immer mehr Menschen geteilte bzw. doppelte räumliche Identitäten aufbauen, zwischen denen sie hin und her reisen. Sich gegenseitig verstärkend nähme sowohl der Wunsch nach Kontrasträumen, in denen man sich bewegen könne, zu als auch die Möglichkeit schnell und preiswert Kontrasträume zu erreichen. Die beiden Berliner Forscher plädierten deshalb dafür, insbesondere bei den Bewohnern von Agglomerationen von einem "komplementären Raumverständnis" auszugehen und bei der Entwicklung von Lösungen für den Freizeitverkehr auf diese mehrfachen räumlichen Identitäten Rücksicht nehmen. Die Konzentration auf codierfähige Datensammlungen in der

Verkehrswissenschaft schaffe dagegen falsche Forschungsgrundlagen, weil die Zusammenhänge etwa von der Wohnortwahl mit dem Komplementärraum im Kopf auseinanderdividiert würden, aber analytisch nur als Ganzes verstanden werden könnten und letztlich nur auf diese Weise politisch (nachhaltig) beeinflussbar seien.

Die Konsequenzen dieser Analyse seien weitreichend und würden unter anderem auch den Planungsansatz der Stadt der kurzen Wege als verkehrsminimierende Konzeption in Frage stellen. Die verdichtete Stadt, so Dienels und Knies Annahme, fordere vielmehr zur "kompensierenden Landpartie" heraus.

Auf diesem Ansatz aufbauend, entwickelten Dienel und Knie mehrere Vorschläge für innovative Forschungsansätze zur Freizeitverkehrsgestaltung. Der erste Beitrag konzentrierte sich auf neue Raumpartnerschaften, welche entsprechend den existenten formalisierten Städtepartnerschaften nun aber zwischen Agglomerationen und Erholungsräumen entwickelt werden sollten, um die heute diffus verlaufenden Freizeitaktivitäten räumlich bündeln und logistisch optimieren zu können, um sie schließlich in ökologisch und sozial verträgliche(ere) Routinen zu überführen.

Bei solchen Raumpartnerschaften zwischen Städten und nahe gelegenen Erholungsräumen sei allerdings zu beachten, daß nähergelegene Angebote, die Fernreisen ersetzen sollen, ähnliche Bedürfnisse befriedigen müssen. Freizeitaktivitäten, die nicht als kontrastreich empfunden werden, so der Hinweis, könnten keine ernsthaften Substituierungseffekte erzielen. Dienel/Knie führten hier u.a. den Berliner Bezirk Kreuzberg an, der angesichts seiner großen türkischen Gemeinde z.B. geeignet sei, das Eintauchen in fremde Kulturen zu ermöglichen. Als konkrete Experimentierfelder, die bereits gewachsene Austauschbeziehungen vorweisen können, schlugen die Referenten für den Ballungsraum Berlin die Ostseeinsel Usedom, den ostbrandenburgischen Erholungsraum vor.

Anschließend entwickelten die Referenten aus dem Ansatz der Raumpartnerschaften weiteres freizeitverkehrspolitisches Innovationspotential. Aus dem Befund, daß im Erholungsraum die Bereitschaft zum Ausprobieren und experimentellen Lebensstil generell größer als im Heimatraum sei, führte zum Vorschlag, neue Mobilitätsmuster im Erholungsraum auszuprobieren und anschließend in den Heimatraum zu transferieren. Dieser Ansatz sei auch im Fernerholungsraum, etwa in der spanischen Mittelmeerinsel Mallorca, möglich. Mit dieser Idee könne einerseits die Lust nach Abwechslung bedient werden und andererseits die Möglichkeit

erwachsen, positive Erfahrungen und Verhaltensmuster (z.B. den Gebrauch von Elektrofahrzeugen) an den Wohnsitz zu übertragen.

Als einmalige Chance zur vertiefenden Untersuchung und Verifizierbarkeit der These vom komplementären Raumverständnis beschrieben Dienel/Knie den Umzug der Bundesregierung von Bonn nach Berlin. An der Residenzwahl der Verwaltungsmitarbeiter ließe sich erforschen, mit welchen (kontrast-) räumlichen Dimensionen diese erfolgen werde.

In der Perspektive zeigten sich interessante Überschneidungen zu den neueren von Axhausen angedeuteten Arbeitsweisen der klassischen Verkehrsforschung. Zwar wiesen Dienel und Knie auf die Defizite der herkömmlichen verkehrsplanerischen Meßmethoden (beispielsweise der KONTIV) hin, unterstrichen aber die Gemeinsamkeit im Bemühen, der zunehmenden Komplexität von unterschiedlichen Lebensabläufen und individuellen Entscheidungsprozessen gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang verwiesen Dienel/Knie auch auf die methodische Bedeutung von europäischen Vergleichen. Neben dem Erkenntnisgewinn seien direkte Übertragungsinnovationen denkbar.

In der Diskussion wurde zunächst die quantitative Bedeutung der Reisen zwischen komplementären Heimat- und Erholungsräumen erörtert. Ein Beitrag warnte vor einer Überbewertung von Kurzfernenreisen z.B. in die Mittelmeerregion. Zwar hätten die Referenten in ihrer Beobachtung dramatisch ansteigenden Kurzreisen nach Mallorca recht, doch gleichzeitig hätte sich auch der Tagesfreizeitverkehr etwa in der Region Heidelberg vervielfacht. Angewachsen sei somit der Freizeitverkehr insgesamt und nicht speziell die Kurzfernenreisen. Die Referenten stimmten dem völlig zu und wiesen darauf hin, daß das Konzept der Raumpartnerschaften gerade auch auf Naherholungsräume angewandt werden könne und müsse. Ein weiterer Beitrag warf ein, daß auch der Tagesfreizeitverkehr in Naherholungsräume weniger bedeutend als andere Freizeitverkehre sei. Ein Drittel aller Reisen diene sozialen Kontakten, der zweite große Bereich sei der Besuch von Freizeiteinrichtungen. Eine Teilnehmerin schlug daraufhin vor, den Erklärungsansatz für den Freizeitverkehr auszudehnen - von der Suche nach Kontrasträumen auf die Suche nach Kontrastaktivitäten - und auf diese Weise auch Reisen zu Freizeiteinrichtungen o.ä. zu berücksichtigen.

Diese Anregung leitete in einer breite Diskussion über die Vorzüge, Schwächen und Erklärungskraft des Modells der Kontrasträume über. Ein erster Beitrag betonte den räumlichen

Bezug der Kontrasträume durch ein Beispiel aus dem Blickwinkel der „Anbieter“ von Kontrasträumen, also der Erholungsregionen. In der Schweiz seien durch den Tourismus Identitätskonflikte der einheimischen Bevölkerung feststellbar. Noch schlimmer seien bekanntlich die Auswirkungen in anderen Regionen der Welt. Dies zeige, daß sich Biographien bzw. Identitäten doch noch stark über den konkreten räumlichen Bezug vermitteln. Es sei daher wichtig, zu erforschen, welche Rückwirkung das Angebot von Kontrasträumen auf die ortsansäßige Bevölkerung habe. Demgegenüber vermutete ein weiterer Redner von der ökonomischen Seite, daß die Bedeutung von Kontrasträumen für die Auswahl von Reisezielen doch recht gering sei. Entscheidend sei vielmehr auch etwa bei Mallorca, daß der Ort komfortabel und preiswert zu erreichen sei. Weitere Diskutanten wiesen aber demgegenüber darauf hin, daß ein Problem deutscher Freizeitregionen als möglicher alternativer Kontrasträume zu den Balearen auch bei gleicher preisliche Gestaltung des Urlaubs in den fehlenden entsprechenden Images liege.

Eine weitere Nachfrage bezog sich auf die zunehmende Nivellierung von Kontrasträumen. In der Tendenz würden sich die Räume angleichen und die Menschen in unterschiedlichen Räumen durch die modernen Kommunikationsmittel überall erreichbar und damit nur noch in einem ubiquitären Raum leben. Die Referenten stimmten dem teilweise zu, wendeten aber ein, daß durch die Kommunikations- und Verkehrstechnologien die Welt nicht nur kleiner und gleichförmiger sondern für den Einzelnen auch größer und verschiedenartiger geworden sei. Zudem steige durch den allgemeinen Eindruck der Gleichförmigkeit der Wunsch nach Kontrasträumen. Letztendlich, so ihr Argument, könnten damit auch neue Geschäftsfelder entstehen, da mit der Einebnung von Kontrasträumen auf der einen Seite nicht der Wegfall entsprechender Bedürfnisse auf der anderen Seite verbunden ist. Sie warben dafür, zunächst den Forschungsbedarf anzuerkennen, um dann z.B. auch die Wirkungen von veränderten Rahmenbedingungen zu erkunden.

Wenn aber Kontrasträume (von wem und wie auch immer) konstruiert werden (können), ergibt sich eine interessante Verbindung zum Thema der Raumwahrnehmung. Bilden sich Kontrasträume nicht nur aus natürlichen Rahmenbedingungen (Sonne, Meer und Strand), müßte das Konzept auch anwendbar auf die Gestaltung der Wohnquartiere und der Wohnumfelder (Raumwahrnehmung) sein. Weitere Verbindungen ergaben sich ferner zum Themenbereich

Wertehaltungen (aber auch zum Gebiet der Motivforschung), die eventuell als Begründung für den jeweiligen Reiz bestimmter Konträräume dienen könnten.

6.3 *Physische Bewegung im Raum*

Ausgehend von einer eher sozio-historischen Sichtweise beschäftigte sich Priv.-Doz. Dr. Peter Kiegeland, Institut für Arbeitswissenschaft der Universität-Gesamthochschule Kassel, mit der Frage, ob es quasi natürliche Gründe für den physischen Bewegungsdrang des Menschen im Raum gäbe. Muß also davon ausgegangen werden, daß vom Wesen her Mobilität ein menschliches Grundbedürfnis ist, das sich im Kern bestimmten Einflußversuchen entzieht?

Die Antwort Kiegelands fiel eindeutig aus: In der menschlichen Evolutionsgeschichte sei klar erkennbar, daß der Drang zur Mobilität ein durchgängiges Element sei. Mehr noch, die Fähigkeit mobil zu sein, sichere bis heute die Überlebensfähigkeit des Menschen.

Die Mobilitätsformen, die sich in den modernen Industriegesellschaften finden lassen, drücken noch immer dieses Grundbedürfnis aus. Die Verkehrstechnologien habe die Möglichkeiten zur physischen Bewegung im Raum dramatisch erweitert und zwar nicht nur in räumlicher sondern auch in sozialer Hinsicht.

Bewegung werde in der Konsequenz zwangsläufig als positiv empfunden, was sich durch die Benutzung technischer Hilfsmittel noch potenzieren ließe. Jeder könne vergleichsweise unabhängig von den individuellen körperlichen Voraussetzungen fast jeden Ort erreichen. Oftmals ergäbe sich der extensive Gebrauch von Verkehrsmitteln erst durch die besonders am Arbeitsplatz umgreifende Ausweitung bewegungsarmer Lebensbereiche. Das abnehmende Bewegungserlebnis neuerer (leiserer usw.) technischer Fortbewegungsmittel werde tendenziell wiederum durch weitere Reisen oder extensivere Bewegungserfahrungen am Freizeitort kompensiert (bzw. auf dem Weg dahin, womit auch in dieser Beziehung das Auto einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Bahn, aber auch gegenüber Flugzeugen habe).

Dem Versuch, die heutigen Mobilitätsformen im Grundsatz als ein natürliches Verhalten des Menschen zu beschreiben, wurde in der Debatte zunächst mit einer Gegenfrage geantwortet. Sei es nicht auch so, daß der Stillstand und das zur Ruhe kommen ein elementares Anliegen des menschlichen Wesens sei?

Auch andere Teilnehmer wiesen darauf hin, daß zunehmend freie Zeit z.B. vor dem Fernsehen, also im Stillstand verbracht wird. Ferner müsse in Rechnung gestellt werden, daß die Zeit, die täglich auf die Mobilität des Menschen entfällt, nicht gestiegen sei.

Der Referent stellte jedoch klar, daß es auch um Bewegungserlebnisse gehe, die eine tatsächliche Bewegung gar nicht voraussetzen. So vermittele gerade das Fernsehgerät Aktivitätsgefühle, die nicht körperlich nachvollzogen werden müssen. Wobei dann allerdings zu klären wäre, ob diese Form der "Bewegung" tatsächlich einbezogen werden sollte.

In diesem Zusammenhang wurde eine Erweiterung der anthropologisch begründeten Thesen Kiegelands um die kulturwissenschaftliche Perspektive vorgeschlagen. Im Rahmen eines internationalen Vergleichs könnte dann mehr Klarheit darüber geschaffen werden, welche Einflüsse sich wie auswirken bzw. welche Wechselwirkungen sich ergeben können.

Auch bezüglich der Frage, ob die Vermittlung von Bewegungserlebnissen ein förderndes Element beim öffentlichen Verkehr sein könnte, ließe sich mit einem vergleichenden Ansatz wahrscheinlich weiterkommen.

Ähnliches dürfte für eine weitere Anregung aus dem Plenum gelten, dem oftmals verkehrspolitischen Strategien scheinbar zuwiderlaufende Ansinnen der Mobilität als Selbstzweck näher zu kommen. Wo bzw. wann steht dieser Sinn im Vordergrund und wo bzw. wann ist die Aktivität am Zielort bedeutsamer? Dabei werde auch zu klären sein, wie sich dies jeweils in der Verkehrsmittelwahl ausdrücke und wie sich der Begriff Erlebnisbedürfnis überhaupt definieren ließe.

6.4 Raumwahrnehmung

Mit der Wechselwirkung zwischen Raumwahrnehmung und Mobilitäts- bzw. Verkehrsverhalten setzte sich Dr. Antje Flade, Darmstädter Institut Wohnen und Umwelt, auseinander. Anders als zuvor Diemel/Knie zielte Flade auf Gestaltungsspielräume ab, die den Nahraum mit entsprechenden verkehrsverlagernden (erhöhte Nutzung des Fahrrads) und verkehrsminimierenden Effekten aufwerten könnten. Vom Konzept des komplementären Raumverständnisses abweichend, beschrieb sie ungenutzte verkehrspolitisch relevante Potentiale, die bislang (auch) im näheren Umfeld nur unzureichend positiv ausgenutzt werden.

Besonders für die klassische Verkehrsplanung dürfte Flades Hinweis weiterführend sein, daß es objektive Umwelten praktisch nicht gäbe. Das Verhalten einer Person hänge vielmehr von der subjektiven Raumwahrnehmung ab, die wiederum Ergebnis von soziodemographischen Merkmalen, Lebensstilen usw. sei.

Bezogen auf den Freizeitverkehr bedeutet dies: Ob eine Person ggf. mit dem Auto entferntere Orte aufsucht oder mit dem Fahrrad in die nähere Umgebung aufbricht, hängt auch von seiner subjektiven Wahrnehmung der jeweiligen Umgebung ab, die sich über bestimmte Reize ergibt.

Demnach erstellt jedes Individuum eine eigene subjektive kognitive Karte (cognitive map), die sich nicht mit jener deckt, die - am Planungstisch erstellt - ein scheinbar objektives Abbild gibt. Eine Absage an die Strategie der Aufwertung des näheren Wohnumfelds, erscheint daher nach der Flade'schen Argumentation als zu voreilig. Vielmehr biete die intelligente und phantasievolle Einflußnahme auf die Entwicklung der Wohnquartiere und das weitere Umfeld auch im Freizeitverkehr relevante Potentiale. Die subjektive Raumwahrnehmung wirkt sich auf die konkrete Verkehrsmittelwahl aus, weil, so Flade weiter, diese dafür verantwortlich sei,

- ob jemand einen bestimmten Ort erreichen möchte,
- warum er dies möchte, und
- wie er zu diesem Ort gelangt.

Die Darmstädter Forscherin nannte zwei mögliche Leitfragen, die aus den hier skizzierten Thesen resultieren würden:

Erstens müsse gefragt werden, wie der Aufbau kognitiver Karten inklusive einer damit einhergehenden räumlichen Kompetenz gestaltet werden kann, und zweitens müsse untersucht werden, wie die Explorationsmotivation im Nahraum unterstützt werden kann.

Auf inhaltliche Querverbindungen zum Themenkomplex Kontrasträume verwies der erste Diskussionsbeitrag zum Referat, da auch diese durch eine cognitive-mapping-Strategie der Werbeindustrie entwickelt würden. Die Gestaltung dieser Kontrasträume könne nicht einzelnen Werbestrategen überlassen werden. Die transportierten Bilder seien mit Wertekonflikten beladen, die nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Andererseits ergäbe sich aus dieser Einschätzung jedoch auch, daß durch eine komplexere Gestaltung der Nahräume, Kontraste nicht unbedingt in der Ferne gesucht werden müßten, wie in

einem anderen Diskussionsbeitrag eingeschätzt wurde, doch bedürfe es dazu tiefergehender Erklärungen, was konkret (unterschieden zwischen Weg und Ziel) attraktive Räumlichkeiten ausmache.

Daß sich auch die konkrete Verkehrsmittelwahl über den gezielten Umgang mit den Entwicklungsbedingungen kognitiver Karten einstellen kann, liegt damit auf der Hand. Eine Wortmeldung betonte dies mit Blick auf die ÖPNV-Nutzung: Diese Problematik habe im Freizeitbereich massiv damit zu kämpfen, daß der potentielle Fahrgast die Örtlichkeiten nicht kenne und daher vor der Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote zurückschreke. Hier sei in interdisziplinären Forschungsprojekten ein großes Betätigungsfeld.

Eine wichtige Voraussetzung dürfte hier jedoch sein, näher zu beschreiben, welche räumlichen Muster wie auf wen wirken. Antworten können in dem Beitrag von Bachmann vermutet werden, wenn man davon ausgeht, daß einzelne Gruppen bestimmte wertgebundene Vorstellungen von ihrer Umwelt haben.

6.5 Werthaltungen

Um das bessere Verstehen des gegenwärtigen, in seiner Masse problematischen Verkehrs- bzw. Mobilitätsverhaltens ging es auch Dr. Thomas Bachmann vom Institut für Psychologie der Berliner Humboldt Universität und dem artop e.V.. Seine Eingangsfrage lautete: Was für Menschen mit welchen Werthaltungen verbergen sich hinter dem durch andere Disziplinen gemessenen Verkehrsaufkommen im Freizeitbereich? Wenn es gelingt, die Verursacher von Freizeitverkehr mit ihren Wertehaltungen besser als bisher zu beschreiben sind, so die Ausgangsüberlegung Bachmanns, nachhaltige Lösungskonzepte erfolgsversprechend umzusetzen. Dieser anwendungsorientierte Optimismus Bachmanns gründet sich darauf, daß der Zusammenhang zwischen Werthaltungen und dadurch beeinflusstem Verhalten in der Lebensstilforschung zu verschiedenen Fragestellungen systematisch nachgewiesen werden konnte.

Die klassische Einteilung der Gesellschaft anhand soziodemographischer Daten hielt Bachmann allerdings für unzureichend, um fundierte kausale Aussagen über das Freizeitverhalten des Einzelnen zu machen. Auch sei es denkbar, daß soziodemographische und Lebensstildaten in der Beschreibung von Bevölkerungsgruppen zwar übereinstimmen, nicht aber das konkrete

Verhalten. Insofern könne mit einer Einteilung, die mit Werthaltungen arbeitet, sehr viel genauer Auskunft darüber gegeben werden, warum eine Person ihre Freizeitaktivitäten in einer bestimmten Form auswählt.

Entsprechend treffsicherer wären auch Prognosen der Werthaltungsforschung darüber, ob eine bestimmte Maßnahme die gewünschten Effekte erzielt oder ob sie zwangsläufig ihr Ziel verfehlen muß, weil sie weder von den individuellen Motiven ausgehe noch diese entsprechend bedienen könne. Wer Werthaltungen in seine Planungen einbezieht, prognostizierte Bachmann, könne recht gut eingrenzen, wie sich die jeweiligen Personenkreise unter bestimmten situativen Bedingungen verhalten werden.

Am Beispiel einer laufenden Forschungsarbeit legte Bachmann dar, wie durch die Herausarbeitung individueller (bzw. kollektiver) Werthaltungen ein Rückschluß auf das Freizeit- bzw. Mobilitätsverhalten möglich werde. Im Rahmen des vorgestellten Projekts hätte sich bestätigt, daß Werthaltungen nicht nur gut meßbar, sondern auch daß diese relativ dauerhafter Natur und vor allem sehr nah am praktischen Verhalten der Akteure seien.

Die von Bachmann beschriebenen Möglichkeiten, (u.a.) das Phänomen Freizeitverkehr mittels einer Gruppenbildung entlang verschiedener zu erstellenden Werthaltungsmuster zu erklären bzw. zu beeinflussen, löste im Plenum zum Teil große Bedenken aus. Die Kritik des Plenums an den Thesen Bachmanns war vergleichbar mit derjenigen an den Ausführungen Dienel/Knie. Auch sie arbeiteten mit empirisch schwer greifbaren Thesen.

Dementsprechend zielten die Anmerkungen (und Vorbehalte) darauf ab, die praktische Erklärungskraft zu hinterfragen. Schließlich seien Widersprüche innerhalb der Lebensstile zu erkennen, die Rückschlüsse zwischen Einstellung zu Verkehrsmitteln und deren konkreten Wahl nicht belastbar erscheinen ließen. Ferner bleibe unklar, welche Dynamiken innerhalb und zwischen den Wertetypen zum Tragen kommen sowie die Frage, ob die Zuordnungen zeitstabil seien.

Erschwerend dürfte sich hier auch auswirken, daß nicht ganz klar sei, welche Anteile einer Werthaltung im Mobilitätsverhalten relevant seien bzw. wie hoch der Einfluß von grundsätzlichen Werthaltungen (jenseits von Kostenfaktoren usw.) überhaupt sei.

Andere Teilnehmer zeigten hingegen ein vorbehaltloseres Interesse an der Werteforschung. Schließlich sei damit nicht die Streichung bisheriger Kategorien verbunden, sondern eine

zusätzliche Typologie, die quergelegt zum herkömmlichen Raster einen enormen Informationsgewinn liefern könne. Wenn Angebote gemacht werden sollen, müsse klar sein, mit wem man es zu tun habe. Die Anordnung um Wertemuster erlaube eine feinere Beschreibung der Zielgruppen, wohingegen soziodemographische Daten enorm an Erklärungskraft verloren hätten. Beide Aussagen wurden in der Diskussion durch Bachmann bekräftigt.

Doch blieb auch dies nicht unwidersprochen. Denn was den einen zu unklar war, galt anderen wiederum zu sehr auf nicht mehr vorhandene Eindeutigkeiten abzielen. Es gäbe nicht mehr die klaren Zuordnungen, womit auch Werthaltungen Produkt situativer Lebensumstände sind. Die Einteilung könne daher nicht zu soliden Annahmen führen. Eine andere damit zusammenhängende Frage, die aus dem Plenum kam, war, ob durch Angebote die Werthaltungen beeinflusst werden können.

6.6 Motive

Der Psychologe Prof. Dr. Wilfried Echterhoff von der Universität Wuppertal griff zum Ende der Vortragsrunde erneut die Frage nach den Motiven der Freizeitmobilität auf und verwies gleich zu Beginn auf die gewaltigen Wissenslücken, die es zu schließen gälte. Der Vortrag wurde von Frau Dipl.-Psych. A. Trautmann vorgetragen.

Da es an einer konzeptionellen Verhaltensforschung fehle, so die Argumentation, könne zwar auf eine Reihe deskriptiver Studien zurückgegriffen werden, nicht aber auf motiv- und einstellungsorientierte Erkenntnisse für den Freizeitbereich. Im Ergebnis würden damit zwangsläufig zentrale Ansatzpunkte zur Verhaltensbeeinflussung im Dunkeln bleiben.

Vor dem Hintergrund, daß im Freizeitverkehr komplexere Motive zum Tragen kämen, als nur der Wille von A nach B zu gelangen, ergäbe sich in verkehrlich-räumlicher Hinsicht mit diesem Ansatz ein großer Handlungsspielraum.

Die Mobilitätspsychologie beziehe sich auf die ursprünglichen Motive und könne damit Beweggründe aufdecken, die lange vor der eigentlichen - zumeist von Kompromißbildungen getriebenen Handlung - lägen. Dementsprechend näher am motivgeleiteten Ausgangspunkt einer Aktivität können Lösungsvorschläge ansetzen, die sich auf die Erkenntnisse dieser Forschungsrichtung stützen.

Ansatzpunkte können in vielerlei Bereichen gefunden werden, weil eine Interaktionen zwischen Motiven, Freizeitstilen, aktuellen Angeboten, Personen, Situationen und allgemeinen Rahmenbedingungen zu verzeichnen sei. Eingriffe an der einen Variablen würden somit auch zu Veränderungen an einer anderen Stelle führen.

An der generellen Relevanz der Motiverforschung gerade im Freizeitbereich bestand im Plenum kein Zweifel. Zwar war auch hier die Frage, woraus sich die Motive im einzelnen ableiten lassen, doch verwiesen auch Vertreter der klassischen Verkehrsforschung darauf, daß dieser Punkt einer sorgfältigen Auseinandersetzung bedürfe. Innerhalb der Diskussion trat deutlich die Unschärfe des in der Verkehrsforschung häufig benutzten Begriffs „Motiv“ und die damit verbundene Notwendigkeit einer für den Verkehrsbereich präzisierten Definition zutage.

Andere Teilnehmer empfanden es als hilfreich, die Motive hinter den einzelnen Mobilitätsformen (Erlebnismobilität, Sportmobilität usw.) näher aufzuschlüsseln. Ferner sollte die Bedeutung von Emotionen im Verkehrsverhalten näher untersucht werden.

Entsprechend des Querschnittscharakters der Motivforschung wurde auf eine Reihe von Anknüpfungspunkten zu den übrigen vorgetragenen Ansätzen verwiesen.

7 Konsequenzen für die Forschung zum Freizeitverkehr

Die Diskussion der Referate verlief, wie oben kurz skizziert, insgesamt sehr lebhaft und kontrovers. Gleichwohl erwiesen sich die im Saal versammelten wissenschaftlichen Disziplinen als sehr offen gegenüber anderen Sichtweisen und Methoden. Hilfreich war in diesem Zusammenhang auch die Moderation, die immer wieder Anknüpfungspunkte verdeutlichte, aber auch Klärungsbedarf bzw. Widerspruch offenlegte..

Für mögliche interdisziplinäre Forschungsprojekte, wie sie nach der Ausschreibung entstehen sollen, liegt hier bereits eine wichtige Erkenntnis: Was bei Untersuchungen einer Fachrichtung sinnvoll ist, ist bei der Beteiligung mehrerer Fachrichtungen zwingend erforderlich und erleichternd: ein gutes Projekt-Management mit Erfahrungen im Bereich der interdisziplinären Zusammenarbeit.

Die folgenden Ausführungen werden jene Eckpunkte des Diskussionsverlaufs widerspiegeln, die sich auf konkrete Vorschläge bezüglich der Ausschreibung beziehen. Allerdings geschieht dies nicht in chronologischer Form, sondern nach einer Gliederung, die sich aus unserer Sicht aus den verschiedenen Beiträgen im Nachhinein ergeben hat.

7.1 Verkehrspolitische Einbindung: Zielsetzungen im Freizeitverkehr

Während der gesamten Tagung bestand kein Zweifel daran, daß der bislang als "Restgröße" bezeichnete Freizeitverkehr dringend näher erforscht werden muß. Strittig war jedoch, mit welchen normativen Zielsetzungen dieses Thema forschungspolitisch erschlossen werden soll. Das Problem der inhaltlichen Randbedingungen ergab sich an verschiedenen Stellen der Debatte.

So wurde die Notwendigkeit konstatiert, im Vorfeld eines Projekts der Frage nachzugehen, welche gesellschaftspolitischen Leitvorstellungen der Ausgangspunkt sein sollen. Vor diesem Hintergrund könne dann mit verschiedenen Szenarien gearbeitet werden, die Handlungsspielräume aufzeigen. Wichtig sei u.a. zu erkennen, daß die natürliche Umwelt den gegenwärtigen Trends im Freizeitverkehr auf Dauer nicht standhalten kann. An dieser faktischen Rahmensetzung käme kein Forschungsprojekt vorbei.

Auch wurde es als wichtig erachtet, u.a. die Auswirkungen verschiedener Kostenbedingungen (z.B. Kerosinsteuer) in den Forschungsprozeß einzubeziehen. Es wurde zu bedenken gegeben, daß das traditionelle Planungsziel, die Reisekosten zu reduzieren, zu den heutigen Problemen geführt habe. Insofern müsse geklärt werden, ob diese Maxime auch für den Freizeitverkehr gelten solle, oder wie sonst mit diesem potentiellen Zielkonflikt umzugehen sei.

Eine andere Position vertrat die Ansicht, es müsse der Forschung zunächst darum gehen, herauszufinden, warum der Freizeitverkehr sich in dieser Form entwickelt habe. Erst dann könne man sich mit der Frage befassen, ob und ggf. welche Lenkungsmaßnahmen notwendig seien.

Die Frage, welche Lösungen zu favorisieren seien, so der Einwand, gehöre zur freien Gestaltung der möglichen Projekte. Es könne experimentiert und mit Szenarien gearbeitet werden. Inhaltliche Vorgaben seien nicht sinnvoll, womit z.B. auch das Wechselverhältnis von Automobil und Freizeitgestaltung keineswegs à priori mit negativen Vorzeichen zu versehen sei.

7.2 Datenerhebungsprobleme: Wie läßt sich Freizeitverkehr erfassen?

Einen breiten Raum der Diskussion beanspruchte immer wieder die Frage nach der Erfassung von Freizeitaktivitäten. Welche Rolle spielt der klassische Ansatz empirisches, möglichst statistisch abgesichertes Datenmaterial zu verwenden? Gehört sie unweigerlich zum Forschungsdesign, sofern es derartige Datenlücken gibt oder ist sie gar völlig überflüssig und führt sie gar zu verfälschten Ergebnissen?

Es wurde dafür geworben, sehr genau die Frage zu betrachten, welche Wissenstypen tatsächlich notwendig seien. Situative Daten bis hin zu ästhetischen Gesichtspunkten beim Bau von Verkehrsmitteln (Konfiguration) seien notwendiger als soziodemographische Daten.

Schon heute verliefen die individuellen Biographien gebrochen. Mithin seien allenfalls Daten zu erfassen, die Stichtage abbilden würden, aber nicht den gesamten Menschen in seiner Entwicklung, seinen Bedürfnissen und Planungen.

Demgegenüber wurde konstatiert, daß die Einbeziehung klar nachvollziehbarer empirischer Grundlagen nach wie vor von zentraler Bedeutung sei und im übrigen auch förderungswürdig sein müsse. Eine Ausschreibung nach dem Motto, "Daten sammelt man nicht, die hat man", würde nicht den realen Gegebenheiten und Notwendigkeiten entsprechen.

Die Erfassung korrekter soziodemographischer Daten sei unerlässlich zur Kategorisierung der Personengruppen, um überhaupt Prognosen erstellen zu können. Dies sei z.B. bei der Verwendung von Gruppeneinteilungen entlang von Wertehaltungen nicht möglich. Daran daß sich Merkmale wie Alter, Geschlecht, Erwerbstätigkeit, Autobesitz usw. unmittelbar im Mobilitätsverhalten niederschlagen, könne niemand vorbeisehen.

7.3 Forschungsleitende Fragestellungen

Beim Problem, wie sinnvolle Fragestellungen entwickelt werden können, die dem Problem Freizeitverkehr in seiner Komplexität gerecht werden können, gab es wiederum im Grundsatz zwei unterschiedliche Hauptlinien. Orientiert an der oben dargestellten strukturierenden Matrix setzte die eine (gemessen an den Wortmeldungen größere) Seite darauf, diese Matrix zur Grundlage zu nehmen, wenngleich mit einigen Änderungswünschen. Die andere Seite wendete sich jedoch tendenziell bzw. explizit gegen die Verwendung der Matrix.

Letztere Position begründete sich erneut mit dem Hinweis, daß vom Individuum her gedacht werden müsse. Zwar wurde der Matrix eine Funktion als Arbeitsgrundlage zugestanden, jedoch auch bemängelt, daß sich die menschlichen Bedürfnisse nicht in einzelne Kästchen pressen ließen.

Auch wurde Kritik dahingehend laut, daß die Zeilen und Spalten beliebig kombinierbar seien, so daß keine sinnvollen Trennungen machbar seien. Einzig die Beibehaltung der Spalten als Forschungsansätze sei schlüssig.

Konsens wurde über die Forschungsziele (z.B. Stadt der kurzen Wege usw.) erreicht, um die (Forschungs-) Frage in den Vordergrund zu rücken, wie so etwas funktionieren könne. Es müsse analysiert werden, auch mit neuen Methoden, warum der Trend zur räumlichen Ausbreitung virulent ist, um daraus Handlungsvorschläge zur Trendumkehr zu erreichen. Die Themen seien daher klar, ohne daß sie weiter in feste Schemen geordnet werden müßten.

Andere Teilnehmer hingegen verwiesen darauf, daß diese Matrix Produkt eines Diskussionsprozesses sei, der nun nicht nochmals aufgearbeitet werden sollte. Aufgrund der Interaktionen zwischen Motiven, Freizeitstilen, aktuellen Angeboten, Personen, Situationen und Rahmenbedingungen gäbe es zahlreiche Interventionsmöglichkeiten.

Die Beibehaltung der Matrix habe auch noch andere Vorteile: Sie trenne nur analytisch Dinge, die bei einer anschließenden Clusterung auch dem Wunsch gerecht werde, sich dem Thema mit einer ganzheitlichen Herangehensweise zu nähern. Insbesondere die in den einzelnen Zeilen abgetragenen Stichwörter könnten dazu dienen, konkrete Experimentierfelder zu definieren.

Zur besseren Handhabung der Matrix wurde vorgeschlagen, die in den Spalten eingetragenen Themen zwei Blöcken zuzuordnen. Der erste Bereich fokussiere sich offensichtlich auf die Rolle des Individuums (Wahrnehmung, Motive, Bewegung, Motive), während die andere Seite sich auf die Rolle der Umwelt (Kontrasträume und Angebotsanalyse als ein in der Diskussion neu eingebrachtes Thema) bezieht. Diese Einteilung in zwei Blöcke sei weiterführend, weil einigermaßen sinnvolle Trennungen erzielt werden können. Die Erweiterung um neue Experimentierfelder (Zeilen) sei dann unproblematisch.

Nochmals wurde die Wichtigkeit des räumlichen Bezugs der einzelnen Felder hervorgehoben. Schließlich seien es verschiedenen Raumtypen (Verdichtungsraum, Urlaubsgebiet usw.), in denen die Problemstellungen auf eine jeweils andere Art auftreten. Zugleich sei damit ein

Bezugspunkt für die verschiedenen Disziplinen vorhanden, die gemeinsam eine Situation analysieren und Lösungsvorschläge erarbeiten könnten. Mit einem weiteren Ordnungsfeld ließen sich ferner die Querschnittsbezüge und personenbezogenen Merkmale (Wertetypen, Lebenssituationen usw.) einbringen.

Ausgehend von diesen Raumtypen könne die Matrix verwendet werden, um sowohl die spezifischen Problemstellungen zu definieren als auch mögliche (interdisziplinäre) Kooperationsmöglichkeiten sichtbar werden zu lassen.

Klärungsbedürftig sei dann jedoch noch die personenbezogene Verbindungsebene sowie die Tendenz zur Internationalisierung des Freizeitverkehrs, die sich in enormen Flugbewegungen ausdrücke (mit verkehrlichen Schnittstellen, die ebenfalls einen Raum prägen können).

Unterstützung wurde diese Argumentation von der Forderung nach einer starken Umsetzungsorientierung der Forschung. Die Bildung räumlicher Typologien sei sehr geeignet, weil darüber relevante Akteure einbeziehbar wären, mit denen auch die Forschungsergebnisse fest verankert werden könnten. Denkbar sei in diesem Zusammenhang auch eine Typisierung anhand der funktionellen bzw. strukturellen Wirkungen von Großeinrichtungen in Ballungsräumen.

Der Orientierung an verschiedenen Raumtypologien wurde jedoch entgegengehalten, daß es sinnvoller sei, vom Menschen auszugehen, da seine Motive und Entscheidungen letztendlich für das Aufsuchen der verschiedenen Räume verantwortlich seien.

7.4 Themenfelder für mögliche Innovationen

Welche Gegenstandsbereiche des Freizeitverkehrs eignen sich besonders für die Forschung? Auf dem Workshop wurde intensiv über mögliche Felder, in denen durch Forschung Innovationen entwickelt werden können, diskutiert. Der Vorschlag, im Rahmen der bevorstehenden Forschungsprojekte konkrete Experimentierfelder vorzusehen, stieß dabei auf allgemeine Zustimmung.

Die Matrix führt solche Felder auf. Weitere Felder wurden ergänzt. Einzelne Redner gaben allerdings zu bedenken, daß die genannten Bereiche zum Teil wenig repräsentativ für den ganzen

Freizeitverkehr sein. In Reaktion darauf wurde hervorgehoben, daß die Fallstudien auch für die Theoriebildung genutzt werden sollen.

In diesem Zusammenhang sollten die direkten Erkenntnismöglichkeiten mittels Experimentierfelder beachtet werden. Die Komplexität des Problemgebiets Freizeitverkehr sei derartig groß, daß es unmöglich sei, alle Einzelfragen im ganzen zu klären. Insofern sei eine Unterteilung in einzelne Fragen (z.B. über die Motive oder Zwecke) durchaus sinnvoll, genau wie die experimentellen räumlich und zeitlich begrenzten Maßnahmen.

Andere Beiträge beschäftigten sich mit den Kriterien, nach denen die Experimentierfelder ausgesucht werden sollen. Es wurde dafür plädiert, mögliche Themenbereiche bzw. Experimentierfelder danach zu erschließen, wo konkrete Konflikte und Fragen zu erkennen seien. Also z.B. dort, wo die natürlichen Ressourcen massiv bedroht seien, Freizeitstile aufeinanderprallen oder auch die Konträräume des einen die angestammten Wohnräume des anderen zerstören. Hier könne auch die Reintegration von Lebensräumen ein Thema sein.

Außerdem erscheint eine Auswahl der Experimentierfelder orientiert an inhaltlichen Zielsetzungen sinnvoll. Wenn es allgemeiner Konsens sei, den Umweltverbund zu fördern, dann wäre es z.B. konsequent, in einer bestimmten Experimentierregion diesen zu fördern und modellhaft auszubauen, um die erzielbaren Effekte auch im Freizeitsektor herauszuarbeiten.

Daran schloß sich die Überlegung an, vorhandene sozial-räumliche Situationen zu Experimenten aufzubereiten.

Die Aspekte der Freizeitgestaltung, speziell der verkehrlich problematischen Aspekte des Sports wurden durch einen Vertreter des Deutschen Sportbundes als mögliches Innovationsfeld beschrieben. Hauptthemen sind in diesem Kontext die Erreichbarkeit von Sportstätten mit dem nicht-motorisierten und dem öffentlichen Verkehr. Dies vor allem unter Berücksichtigung der Zentralität von Sporteinrichtungen und Naherholungsgebieten im Sinne eines Sports der kurzen Wege.

Weitere mögliche Experimentierfelder lassen sich hier aus den oben zitierten Referaten entnehmen, wie z.B. der Punkt der räumlichen Orientierung oder räumlich konkret, die Inseln Usedom und Mallorca, die als Konträräume Berlins beschrieben.

7.5 Konsequenzen für die Forschung

Auf dem Workshop kamen nicht nur ganz unterschiedliche Disziplinen zusammen, die bisher nur selten zusammengearbeitet haben. Alle Beteiligten hoben hervor, daß keine Disziplin allein hinreichend für die Forschung im Freizeitverkehr qualifiziert ist. Gleichzeitig hoben mehrere Beiträge hervor, wie wichtig die disziplinäre Arbeit sei, um die jeweiligen Voraussetzungen für die fachübergreifende Arbeit erst noch zu schaffen.

Projektausschreibungen im Themenfeld sollten daher eine doppelte Maßgabe erfüllen: Sie sollten gleichzeitig die disziplinären Voraussetzungen und die multidisziplinäre Zusammenarbeit stärken. Inhaltlich ist das im Freizeitverkehr besonders schwer zu lösende Spannungsverhältnis zwischen der notwendigen inhaltlichen und methodischen Freiheit auf der einen und der Festlegung der konkreten Aufgaben und Kooperation auf der anderen Seite zu lösen. Zusätzliche Anforderungen sind der Wunsch, auch konkrete Erfahrungen einfließen zu lassen, wie sie etwa im Schwarzwald beim Versuch gemacht wurden, die Gäste zu einem veränderten Verkehrsverhalten (bei der Anreise und Vor-Ort) zu bewegen.

Daraufhin wurde für ein sequentielles Vorgehen plädiert. In einem ersten Schritt könne das Spektrum Freizeit abgegrenzt werden. Dazu gehören etwa die Fragen, was in den städtischen Räumen laufe (Kurzurlaube, Wochenendurlaub usw.). Zielorientierte Fragen, wie sie z.B. die Schwarzwaldregion betreffen, sollten dann in einem zweiten Schritt folgen.

Eine zentrale Fragestellung sei - auch für die klassische Verkehrsforschung - die bessere Kenntnis der Motive, die zum Freizeitverkehr führen. Ferner müsse die These der Angebotsgestaltung und ihrer Rückwirkung auf den Freizeitverkehr differenziert (mittels konkreten Experimentierfeldern) untersucht werden.

Als fehlend, auch in der Zusammenstellung der Impulsreferate, wurde die Frage herausgehoben, wohin sich das Freizeitverhalten langfristig entwickelt. Die möglichen Veränderungen der Rahmenbedingungen müßten daraufhin abgefragt werden, welche Auswirkungen sie auf den Freizeitverkehr haben.

Unstrittig blieb die Feststellung, daß je nach Aufgabenbereich disziplinäre Verbindungen gefunden werden müssen, wie z.B. zwischen der Kulturwissenschaft im weitesten Sinn und der Verkehrswissenschaft oder der Tourismuswirtschaft und der Verkehrstechnik.

Aufgrund der Erfahrungen der vorangegangenen Ausschreibung im Handlungsfeld 5, wurde der Wunsch nach einer schriftlich fixierten Stellungnahme für die Ausschreibung geäußert. Das Design müsse klar sein: Soll es eine Tandemsituation, also eine mit mehreren Disziplinen sein, muß es etwas methodisch Neues sein und, so der weitere Eingrenzungswunsch, muß der Anwendungsbezug nicht nur mitgedacht, sondern im Kreis der Antragsteller enthalten sein?

Die Themenwahl sei kein Problem, so wurde hervorgehoben, es müsse jedoch klar sein, unter welchen Bedingungen diese erfolgen soll. Das BMBF müsse klar definieren, ob stärker anwendungsorientiert gearbeitet werden soll oder ob Freiraum für die Entwicklung neuer Methoden und Konzepte vorhanden sei.

In diesem Zusammenhang wurde dafür plädiert, zwischen Projekten zu unterscheiden, die experimentgetrieben inklusive einer Begleitforschung und jenen, die methodische Werkzeuge weiterentwickeln wollen. Das BMBF sollte beide Ansätze unterstützen.

8 Fazit

An mangelnden Verbindungs- und produktiven Widerspruchsmöglichkeiten wird es bei der weiteren Erforschung des Problemfelds Freizeitverkehr nicht mangeln. In jedem der sechs Vorträge sind zahlreiche Schnittstellen aufgetaucht, die die vielfältigsten Ansatzpunkte bieten. Damit ist zugleich eine (und vielleicht die wichtigste) Zielsetzung des Workshops erreicht worden.

Wo auch immer Differenzen und andere Perspektiven zwischen den einzelnen Forschungsrichtungen gesehen werden, Interesse an der Zusammenarbeit haben alle Beteiligten bekundet. Der Trend zu interdisziplinären Forschungsprojekten ist keine Mode, sondern eine Reaktion auf die Komplexität der Herausforderungen.

Der Freizeitverkehr ist, unter den ohnehin schon schwer auf einen gemeinsamen Nenner zu bringenden verkehrspolitischen Fragestellungen, die wohl problematischste Erscheinung. Das Feld zu Beginn des Workshops aus Sicht der klassischen Verkehrsforschung abzustecken, hat

sich auch in dieser Beziehung als überaus sinnvoll erwiesen. Die entsprechenden Beiträge haben uneigennützig offengelegt, wo die Möglichkeiten, aber auch wo die Grenzen der Methoden der herkömmlichen Verkehrsplanung liegen, sofern es um den Freizeitverkehr geht.

Andere Disziplinen haben ebenfalls interessante Ansätze präsentiert, die einen vielversprechenden Forschungsprozeß erwarten lassen. Doch gehört es auch zu den Erkenntnissen des Workshops, daß gerade auch im Freizeitverkehr methodisch theoretische Grundlagen und Praxis zusammen gehören und sich wechselseitig befruchten. Die anwesenden Teilnehmer aus der Freizeit- und Tourismusbranche wurden immer wieder nach ihren Eindrücken und Problemen gefragt. In den Forschungsprojekten sollte sich dies fortsetzen, wie auch der enge Kontakt zu den betroffenen politischen Gremien und Verwaltungsebenen, um insgesamt die umsetzungspotentiale zu erhöhen.

Der insgesamt suchende Charakter des Workshops hat gezeigt, daß in weiten Teilen noch definitorische Präzisierungen zu leisten sind. Dies wird zugleich eine Voraussetzung für die erfolgreiche Arbeit interdisziplinärer Forschungsprojekte sein. Das Plenum unterstrich den möglichen Erkenntnisgewinn solcher Klärungsprozesse, obwohl damit Reibungsverluste und intensive Auseinandersetzung einkalkuliert werden müssen.

Gleiches gilt für den methodischen Bereich. Trotz aller erkennbaren Vorbehalte, bestand Einigkeit darüber, daß neue Methoden entwickelt, kombiniert und ausprobiert werden müssen.

Auffällig war schließlich das Einvernehmen darüber, daß der gesamte Entscheidungsprozeß, der zu einer Freizeitaktivität führt, ins Blickfeld gerückt werden muß. Dazu gehört auch die Analyse und Einordnung sozioökonomischer (regionaler, nationaler und internationaler) Entwicklungsprozesse.

Freizeitverkehr bringt Zielkonflikte mit sich. Das macht ihn zum Problem und damit auch zum Gegenstand von Forschungsaktivitäten. Die während des Workshops geäußerte Position, daß zunächst der Gegenstand erfaßt werden müsse, um Lösungsvorschläge zu erarbeiten, erscheint schlüssig. Gleichwohl wurde sichtbar, daß die Einschätzungen bezüglich der ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen des Freizeitverkehrs bzw. die Beurteilungen dieser Auswirkungen divergieren, was sich wahrscheinlich auch im Forschungsprozeß niederschlagen wird.

9 Anhang

9.1 Programm des Workshops

**Workshop „Freizeitverkehr“ am 10./11. Dezember 1998
im Hotel Bristol, 53113 Bonn, Prinz-Albert-Straße 2.**

Donnerstag, den 10.12.1998

14.00 Uhr	Beginn der Veranstaltung
14.00 Uhr	Begrüßung
	Vorstellung der Teilnehmer
	Forschungskonzept der Bundesregierung
	Zielvorstellung des Workshops
14.30 Uhr	Freizeitverkehrsforschung aus klassischer Sicht
	Prof. Dr. K.W. Axhausen, Universität Innsbruck
15.00 Uhr	Kontrasträume und Freizeitwohnsitze
	Dr. H.-L. Dienel, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin
	Dr. A. Knie, Wissenschaftszentrum Berlin
15.30 Uhr	Physische Bewegung im Raum
	Dr. P. Kiegeland, GSH Kassel
16.00 Uhr	Pause
16.30 Uhr	Verständnisdiskussion der Themen 1 - 3
17.00 Uhr	Raumwahrnehmung
	Dr. A. Flade, Institut Wohnen und Umwelt
17.30 Uhr	Werthaltungen und Freizeitmobilitätsstile
	Dr. T. Bachmann, Humboldt Universität Berlin

18.00 Uhr Motive
Prof. Dr. W. Echterhoff, Universität Wuppertal

18.30 Uhr Verständnisdiskussion der Themen 4 - 6

Freitag, 11.12.1998

9.30 Uhr **Uhr Beginn der Veranstaltung**
Moderierte, vertiefte Diskussion anhand der folgenden Themenblöcke:

9.30 Uhr

- Freizeitverkehrsforschung aus klassischer Sicht
- Kontrasträume / Freizeitwohnsitze

10.50 Uhr Pause

11.00 Uhr

- Physische Bewegung im Raum
- Raumwahrnehmung

12.20 Uhr Imbiß

13.00 Uhr

- Werthaltungen / Freizeitmobilitätsstile
- Motive

14.20 Uhr Pause

14.30 Uhr Abschließende Diskussion

15.30 Uhr Ende der Veranstaltung

9.2 Bekanntmachung eines Forschungsschwerpunktes „Freizeitverkehr“

I. Zuwendungs-/Förderzweck

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) beabsichtigt, den Aufbau interdisziplinärer Netzwerke mit Experten aus Praxis und Wissenschaft zur Stärkung einer systemintegrierenden Verkehrsforschung zu unterstützen. In diesem Rahmen sollen die wissenschaftlichen Grundlagen für eine wirtschaftlich und ökologisch effizientere Gewährleistung von individueller Freizeit-Mobilität verbessert und innovative Konzepte zur

Lösung konkreter Probleme des Freizeitverkehrs in ausgewählten Bereichen demonstriert werden.

II. Hintergrund

Die Verkehrsforschungspolitik der Bundesregierung hat zum Ziel, die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen und umweltverträglichen Verkehrssystems sowie die Stärkung einer wettbewerbsfähigen Verkehrswirtschaft, die ökologisch und ökonomisch effizient sozialverträgliche Mobilität ermöglichen.

Die Forschung soll somit beitragen zu Effizienzsteigerung und verkehrsreduzierenden Strukturen im gesamten Verkehrsnetz, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und qualitativer Aspekte der Mobilität, zur Reduzierung von Umwelt- und Gesundheitsbelastungen sowie zum Übergang in eine nachhaltige Wirtschaftsstruktur mit vermehrter Nutzung erneuerbarer Ressourcen.

Diese Zielbereiche bilden den Handlungsrahmen für die staatliche Förderung der wissenschaftlichen Forschung und der Entwicklung von Schlüsseltechnologien und -konzepten für eine optimierte Gestaltung des Verkehrs.

Die wirksame Umsetzung von Forschungsergebnissen und Technologien in die Praxis soll durch die frühzeitige Einbindung und Information potentieller Anwender und Nutzer, der rechtzeitigen Berücksichtigung politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen sowie durch neue Formen des Kooperations- und Projektmanagements erreicht werden. Grundlage hierfür ist ein intensiver Dialog zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, den betroffenen Ressorts und relevanten gesellschaftlichen Gruppen über ihre jeweilige Rolle bei der Problemlösung und Finanzierung.

Da der Freizeitverkehr wegen seiner hohen Zuwachsraten und seines hohen Anteils an der Personenverkehrsleistung eines der bedeutendsten Segmente im Personenverkehr darstellt, dieser zugleich aber noch weitgehend unerforscht ist, ergibt sich die Notwendigkeit einer differenzierten Analyse des Freizeitverkehrs verbunden mit Problemlösungsansätzen als ein wichtiges forschungspolitisches Ziel.

III. Themenfeld Freizeitverkehr: Problemlage und strategische Ziele

1. Problemlage

Der Freizeit- und Urlaubsverkehr weist in den letzten Jahrzehnten die stärksten Zuwachsraten aller Verkehrszwecke auf. Eine Umkehr dieses Trends ist auch in näherer Zukunft kaum zu erwarten.

Nach der derzeit verfügbaren deutschen Verkehrsstatistik finden etwa 40% aller Wege und 50% aller Personenkilometer im Freizeitverkehr (mit einer Dauer bis zu vier Tagen) und Urlaubsverkehr (ab fünf Tage) statt, wobei wegen noch offener Abgrenzungsprobleme in der Verkehrsstatistik systematische Fehlschätzungen wahrscheinlich sind. Der PKW ist heute mit rd. 80%-Anteil an den Personenkilometern das dominierende Verkehrsmittel im Bereich der Freizeitmobilität in Deutschland.

Die vielfältig bekannten ökologischen und sozialen Folgen von Umweltbelastungen und Staus infolge von Kapazitätsengpässen verbunden mit Zeit- und Komfortverlusten gefährden zunehmend das Ziel einer dauerhaften Mobilität und damit letztlich das Ziel eines nachhaltig wettbewerbsfähigen Standorts Deutschland.

Während der Berufs-, Geschäfts- und Ausbildungsverkehr hinsichtlich seines zeitlichen Auftretens und seines Ablaufes (Ziel, Verkehrsmittel und gewählte Route) einen hohen Grad an Regelmäßigkeit aufweist, sind sämtliche Merkmale des Freizeitverkehrs durch eine große Variabilität, Spontaneität und Zufälligkeit geprägt.

Wegen der hiermit verbundenen Komplexität bezüglich der Ursachen, Wirkungen und Einflußmöglichkeiten ergibt sich die Notwendigkeit einer forschungsgeleiteten, differenzierten Analyse sowie einer effizienten und ökologisch verträglichen Gestaltung des zukünftigen Freizeitverkehrs.

2. Strategische Ziele

Das BMBF verfolgt mit der Ausschreibung zwei grundlegende Ziele, die sich in ihrer jeweiligen Fokussierung bei der Lösung konkreter verkehrlicher Probleme zwingend ergänzen.

Es geht einerseits um vertiefte Erkenntnisse über die individuellen Bestimmungsgründe und die Einflußfaktoren des Mobilitätsverhaltens insbesondere in konkreten Problembereichen des Freizeitverkehrs sowie andererseits um die nachhaltige Bewältigung von Mobilitätsengpässen

und Problemen für einen umweltschonenden und sozialverträglichen Ablauf des Freizeitverkehrs u.a. durch die Erprobung neuer Formen und Möglichkeiten vor Ort.

Strategisches Ziel ist somit letztlich die Unterstützung von praxisnahen Entwicklungsansätzen für eine nutzerorientierte und zugleich ökologisch verträgliche Gestaltung des wachsenden Freizeitaufkommens. Dabei wird auch die Übertragbarkeit von erprobten Lösungen in regionalen Testfeldern auf andere Gebiete angestrebt.

Zur Erreichung der übergeordneten Ziele ist es angesichts der Komplexität der Thematik notwendig, interdisziplinäre Projektnetzwerke zu bilden, um so Erfahrungen und Erkenntnisse aus Praxis und Wissenschaft sowie der Disziplinen untereinander zusammenzuführen und für neue Lösungen zu nutzen.

Zu diesen Disziplinen gehören im beschriebenen Kontext insbesondere Verkehrs-, Sozial-, Wirtschafts- und Tourismuswissenschaft, Psychologie und Kulturwissenschaft. An diesen Netzwerken sollten - wie die o.g. Disziplinen in Abhängigkeit von der jeweiligen Aufgabenstellung - ebenso betroffene und interessierte Unternehmen beteiligt sein wie z.B. Transportdienstleister, das Tourismus- und Fremdenverkehrsgewerbe oder auch die Freizeitindustrie.

IV. Gegenstand der Förderung

1. Thematische Eingrenzung "Freizeitverkehr"

Wegen des sehr dispersen und heterogenen Phänomens "Freizeitverkehr" konzentriert sich die vorliegende Ausschreibung auf den täglichen Freizeitverkehr und auf Kurzreisen innerhalb Deutschlands im Zeitbereich von einem bis zu vier Tagen. Eingeschlossen sind damit neben den alltäglichen Freizeitverkehren auch der Wochenendfreizeitverkehr, der Tagesausflugs- und Kurzurlaubsverkehr sowie der Freizeitverkehr an den Zielorten.

Der tägliche Freizeitverkehr erscheint als das bisher am wenigsten erforschte Phänomen mit großen definitorischen Unsicherheiten. Wichtige Aspekte reichen u.a. von Wegekettten über die Vermischung von Fahrtzwecken bis zur verschwimmenden Grenze zwischen Arbeitszeit und

Freizeit. Der Forschungsbedarf leitet sich aus dem wachsenden Anteil der Freizeitaktivitäten an den generellen täglichen Verkehrsproblemen ab.

Die in den letzten Jahren zu verzeichnende Präferenz für mehrere Kurzreisen an Stelle eines längerfristig geplanten Jahresurlaubes schafft vielfältige verkehrliche Probleme sowohl bei der individuellen An- und Abreise als auch bei der ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Bewältigung der Verkehrsengpässe am Zielort. Es gilt, neue ökologisch und ökonomisch nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten im Freizeitverkehr zu analysieren, zu entwickeln und möglichst vor Ort zu demonstrieren.

Der Ferntourismus, der zum Urlaubsverkehr gezählt wird, wirft zweifellos auch vielfältige Zielkonflikte zwischen Ökonomie und Ökologie auf. Er ist jedoch wegen seiner komplexen internationalen Zusammenhänge nicht Gegenstand dieser Ausschreibung.

2. Forschungsleitende Informationen

Das im Vorfeld zu dieser Förderbekanntmachung zusammengetragene Expertenwissen erbrachte folgende Problem- und Erklärungszusammenhänge, die beispielhaft und ohne Anspruch auf Vollständigkeit das Wissensdefizit im Freizeitverkehr verdeutlichen. Die in einem Projekt Netzwerk zu realisierende interdisziplinäre Bearbeitung der genannten Themenfelder zum "Freizeitverkehr" könnte sich deshalb u.a. von folgenden Aspekten leiten lassen:

- Arten, Ziele und Umfänge von Freizeitverkehr sowie unterschiedliche gesellschaftlicher Zielgruppen im Hinblick auf Handlungsalternativen zu konkreten Problemfeldern.
- Determinanten bei der Entscheidung für bestimmte Mobilitätsformen im Freizeitverkehr, mögliche Alternativen, sowie der damit verbundenen Transportmittel- und Wegewahl (u.a. Soziodemographie, ökonomische Einflüsse, sozialräumliche Einflüsse, Lebenslagen, Freizeit- und Verkehrsangebote, momentane und zukünftige gesellschaftliche Trends, gesellschaftliche Symbole und Wertewandel, Individualisierungs- und Globalisierungstendenzen).
- Mobilitätsbestimmende Motive, individuelle Raumwahrnehmung und Mobilitätsstile, Bewegungserlebnisse, Routinen (habits) und Präferenzen im Freizeitverkehr.

- Wechselwirkungen des Freizeitverkehrs zum Arbeits- und Ausbildungsprozeß, zu Reproduktionsaufgaben (u.a. Versorgung, soziale Kontakte..) sowie zu Wohnumfeldern.
- Verkehrliche Auswirkungen in unterschiedlichen Zielgebieten des Freizeitverkehrs (Großeinrichtungen, Events, Naherholungsgebiete etc.).
- Variabilität und Dynamik des Freizeitverhaltens und des Freizeitverkehrs und deren mögliche Entwicklungstendenzen auf mittlere Sicht in Relation zu den sich im Lebenszyklus wandelnden Präferenzstrukturen von Verkehrsteilnehmern.
- Sicherheitsaspekte im Freizeitverkehr, z.B. im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden sowie gruppensdynamische Prozesse, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Strukturelle und organisatorische Lösungsansätze, die u.a. Aspekte des Sozialverhaltens und der sozialen Kontrolle beinhalten.

3. Methodische Implikationen und Randbedingungen

Das Thema Freizeitverkehr erfordert eine multidisziplinäre Vorgehensweise. Deskriptive, repräsentative und simulierende Betrachtungen der Verkehrswissenschaft sollen ergänzt werden durch qualitative, schließende und verstehende Verfahren der empirischen Sozialforschung. Auch die Entwicklung und der Einsatz neuer Erhebungsmethoden kann zielführend sein. Die gewählten Forschungsthemen sind anwendungsorientiert aus konkreten Problembezügen und forschungsleitenden Hypothesen zu begründen. Entwickelte innovative Problemlösungen sollen umsetzungsorientiert und verifizierbar sein u.a. auch durch exemplarische, pilothafte Implementierung in einem klar umrissenen Bereich.

V. Zielgruppen der Bekanntmachung

Die Bekanntmachung richtet sich in erster Linie an Forschungseinrichtungen der

- Verkehrs-, Wirtschaftswissenschaften und Logistik
- Sozial-, Kulturwissenschaften und Psychologie
- Tourismuswissenschaften

- Umweltforschung,
- sowie an Marktforschungsbereiche von Mobilitätsdienstleistern, Unternehmen und Verbände des Tourismusgewerbes und der Freizeitindustrie, Unternehmen, Einrichtungen und Institutionen der Infrastruktur-, Verkehrs- und Städteplanung, die bereit sind, zu o.g. Forschungsthemen in interdisziplinären Netzwerken zusammenzuarbeiten.

VI. Verfahren der Antragstellung

Das formale Verfahren der Antragstellung untergliedert sich in zwei Stufen. Antragsteller reichen Vorschläge für Projektnetzwerke zunächst in Form einer Ideenskizze bis zum 15.07.1999 ein. Aus den eingereichten Vorschlägen werden unter Einschaltung eines externen, unabhängigen Expertengremiums bis Ende September 1999 die prioritären Vorschläge ausgewählt, die anschließend von den Antragstellern zu förmlichen und umfassenden Projektanträgen zügig ausgearbeitet werden sollen.

Als Ideenskizze wird eine knappe Beschreibung (max. zehn Seiten) mit folgender inhaltlicher Gliederung erwartet:

- Welche Forschungsthemen im "Freizeitverkehr" sollen untersucht werden? (vgl. Pkt. IV.1)?
- Stand des derzeitigen Wissens in diesem Themenfeld (Problembeschreibung).
- Vorhabenbeschreibung; insbesondere Darstellung der Ziele, Arbeitshypothesen und der methodischen Vorgehensweise zur Untersuchung des angesprochenen Problembereichs
- Darstellung des adressaten- und damit zielgruppenspezifischen Untersuchungsansatzes (z.B. nutzerbezogene Untersuchungsmethodik) sowie ggfs. des Problemlösungsansatzes für eine exemplarische Implementierung in einem klar abgegrenzten Bereich/Feld und Angaben zu deren Evaluation.
- Kurzbeschreibung der beabsichtigten Netzwerkstruktur (Angabe der Kooperationspartner und der angestrebten Form der Zusammenarbeit bei der Projektdurchführung.
- Geschätzter Aufwand und Laufzeit des Vorhabens und eingebrachter finanzieller Eigenanteil der Kooperationspartner.

Der Förderung der Vorhaben liegen die geltenden Förderrichtlinien des BMBF zugrunde. Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Das BMBF geht davon aus, daß die am Projektnetzwerk beteiligten gewerblichen Partner einen angemessenen Anteil an den Projektkosten tragen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat mit der Abwicklung dieser Fördermaßnahme den

Projektträger Mobilität und Verkehr

TÜV Rheinland Sicherheit und Umweltschutz GmbH

Am Grauen Stein

51105 Köln

Tel.: 0221/806-2490/1660/3329

Fax: 0221/806-2712

Mail: pt-muv@de.tuv.com

Ansprechpartner im Projektträger

MA-Soz. Thomas Richter Tel. 0221-806-1660

Dipl.-Volksw. Nicole Ankelin Tel.

beauftragt. Ideenskizzen können ab sofort bis spätestens 15.07.1999 (Ausschlußfrist) dort eingereicht werden.

Bonn, den März 1999

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Im Auftrag

Dr. Matthes

9.3 Teilnehmerliste am Workshop