

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/260078596>

Freizeitmobilität: Hintergründe, Probleme, Perspektiven

Book · January 2002

CITATIONS

0

READS

65

2 authors:



[Andreas Kagermeier](#)

Universität Trier

170 PUBLICATIONS 221 CITATIONS

SEE PROFILE



[Matthias Gather](#)

Fachhochschule Erfurt

10 PUBLICATIONS 39 CITATIONS

SEE PROFILE

Studien zur Mobilitäts- und
Verkehrsforschung

Freizeitverkehr

Hintergründe, Probleme, Perspektiven

Matthias Gather &
Andreas Kagermeier (Hrsg.)



Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 1

Matthias Gather & Andreas Kagermeier
Freizeitverkehr – Hintergründe, Probleme, Perspektiven

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Herausgegeben von Matthias Gather, Andreas Kagermeier und Martin Lanzendorf

Band 1

Matthias Gather & Andreas Kagermeier (Hrsg.)

Freizeitverkehr Hintergründe, Probleme, Perspektiven

Mit 47 Abbildungen und 17 Tabellen

2002

Verlag MetaGIS Infosysteme, Mannheim

Umschlagfoto: Peter Blank

© 2002

Printed in Germany

Fotosatz: Angewandte Anthropogeographie und Geoinformatik, Universität Paderborn

Umschlaggestaltung und Layout: Peter Blank

Verlag: Verlag MetaGIS Infosysteme, Mannheim

Die Deutsche Bibliothek – CIP Einheitsaufnahme

Freizeitverkehr - Hintergründe, Probleme, Perspektiven /

Matthias Gather & Andreas Kagermeier (Hrsg.).

– Mannheim: Verlag MetaGIS Infosysteme, 2002

(Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung; Bd. 1)

ISBN 3-936438-00-5

NE: Matthias Gather (Hrsg.); Andreas Kagermeier (Hrsg.); GT

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Einführung in die Reihe

„Verkehr“ war lange Zeit fast ausschließlich eine Domäne von Ingenieuren. Bereitstellung und Weiterentwicklung von Verkehrsmitteln und -infrastruktur standen bis Anfang der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts im Vordergrund der wissenschaftlichen Auseinandersetzung in diesem Themenfeld. Als sich der Blickwinkel mehr und mehr auch auf Überlastungsphänomene und die Frage einer möglichen Beeinflussung der zunehmenden Verkehrsnachfrage richtete, kamen die ersten Reaktionen und Antwortversuche dementsprechend auch aus den ingenieurtechnischen Disziplinen, wobei technische Ansätze zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage bzw. konkrete Infrastrukturelemente zur Lenkung der Nachfrage auf einzelne Verkehrsmittel im Mittelpunkt des Forschungsinteresses standen.

In den 80er Jahren wurde deutlich, dass sich das Verkehrsgeschehen durch solche rein instrumentellen und mechanistischen Ansätze nur partiell steuern lässt, da sie die Relevanz von z.B. raumstrukturellen, politischen, ökonomischen oder juristischen Rahmenbedingungen ebenso wenig berücksichtigen wie die Entstehung von Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsentscheidungen bei den Akteuren bzw. Individuen. Folglich fanden in den letzten drei Jahrzehnten mehr und mehr sozial-, wirtschafts- und humanwissenschaftliche Ansätze Beachtung, so dass inzwischen von Verkehrswissenschaften im Plural gesprochen werden kann. Zudem ist seit den 90er Jahren vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen durch die Liberalisierung des Verkehrsmarkts und die Regionalisierung des Öffentlichen Verkehrs auch eine verstärkte Einbeziehung von juristischen und politischen sowie Marketing-Aspekten in den Verkehrswissenschaften zu beobachten.

Die intensivere Berücksichtigung von humanwissenschaftlichen Ansätzen in der Verkehrsforschung, die mehr und mehr auch das Vorfeld der Entstehung von Mobilitätsbedürfnissen einbezieht und versucht „Mobilität zu verstehen“, hat sich bislang erst rudimentär in entsprechenden Publikationsreihen niedergeschlagen. Nach wie vor dominieren klassische – primär verkehrstechnisch ausgerichtete – Reihen den Markt, auch wenn eine Vielzahl von dort publizierten Inhalten starke sozial-, wirtschafts- oder humanwissenschaftliche Bezüge aufweisen.

Innerhalb der Geographie hat in den letzten Jahren die Auseinandersetzung mit Fragen der Mobilitäts- und Verkehrsforschung einen spürbaren Aufschwung erfahren. Eines der Anzeichen hierfür ist die Gründung eines eigenen Arbeitskreises innerhalb der Deutschen Gesellschaft für Geographie (DGfG) am Geographentag 1997 in Bonn. Allerdings galt für die geographische Verkehrsforschung, dass ihre Ergebnisse disloziert in unterschiedlichsten Reihen veröffentlicht worden sind. Oftmals handelt es sich um klassische Institutsreihen, die lokal an den jeweiligen Standorten zu unterschiedlichen Themenfeldern der Geographie entstandene Arbeiten der Fachöffentlichkeit zugänglich machen.

Nun werden solche Institutsreihen im Wesentlichen innerhalb der gleichen Disziplin wahrgenommen. Jedoch handelt es sich bei der Mobilitäts- und Verkehrsforschung um ein von vielen Disziplinen geprägtes Forschungsfeld, deren Integration

in inter- oder transdisziplinären Kontexten auch nach entsprechenden Publikationsreihen verlangt. Vor diesem Hintergrund haben sich die Sprecher des Arbeitskreises Verkehr der DGfG entschlossen, den Versuch zu unternehmen, die Reihe „Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung“ mit den folgenden Zielen ins Leben zu rufen:

- Für deutschsprachige Arbeiten zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung soll eine gemeinsame Publikationsmöglichkeit geschaffen werden.
- Diese Bündelung von Publikationen zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung zielt dabei auf geographische Arbeiten, um diese sowohl disziplinintern als auch nach außen besser sichtbar zu machen.
- Zugleich ist mit der neuen Reihe auch die Intention und Hoffnung verbunden, dass es gelingt, disziplinübergreifend eine Plattform für humanwissenschaftlich orientierte Arbeiten aus dem Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsforschung zu etablieren.

Auch wenn zu Beginn die Reihe vom Arbeitskreis Verkehr der DGfG getragen wird, soll sie von Anfang an disziplinübergreifend AutorInnen und LeserInnen ansprechen, um dem Charakter einer inter- oder transdisziplinär verstandenen Verkehrs- und Mobilitätsforschung zu entsprechen. Das beabsichtigte Spektrum der Publikationen reicht dabei von stärker theoriegeleiteten Arbeiten bis hin zur Sammlung und Evaluation von Praxisbeispielen. Gleichzeitig sollen (wie mit den ersten beiden Bänden praktiziert) Ergebnisse wissenschaftlicher Tagungen in die Reihe ebenso Eingang finden wie Berichte aus Verbundforschungsprojekten oder Einzelstudien.

Die Schriftleitung, Herausgeberschaft und redaktionelle Verantwortung liegt derzeit bei den Sprechern des Arbeitskreises Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie. Jedoch wird mittelfristig eine Erweiterung des Kreises der Herausgeber gewünscht, um auch Studien aus anderen wissenschaftlichen Disziplinen stärker in die Reihe einzubinden.

Durch die Wahl des Verlages MetaGIS Infosysteme wurde ein Veröffentlichungsort gewählt, der gewährleistet, dass neben der analogen Publikation auch die Optionen für elektronische Formen der Veröffentlichung offen gehalten werden.

Mit dem hier vorgelegten ersten Band werden im Wesentlichen Beiträge dokumentiert, die in zwei Sitzungen am Geographentag im Herbst 2001 in Leipzig gehalten worden sind. Die Herausgeberschaft für diesen ersten Band wurde von den beiden Sprechern des AK Verkehr übernommen, die auch für die beiden Sitzungen verantwortlich zeichneten. Im zweiten Band sollen Beiträge, die auf der Jahrestagung des AK Verkehr im April 2002 in München gehalten wurden, einer breiteren Fachöffentlichkeit vorgestellt werden.

Wir hoffen, dass die Reihe dazu beiträgt, den transdisziplinären Diskurs in der Mobilitäts- und Verkehrsforschung zu verbessern.

Erfurt, Paderborn, Utrecht im April 2002

Matthias Gather

Andreas Kagermeier

Martin Lanzendorf

Inhaltsverzeichnis

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Einführung in die Reihe	5
Inhaltsverzeichnis	7
Verzeichnis der Autorinnen und Autoren	8
<i>Matthias Gather & Andreas Kagermeier</i>	
Freizeitverkehr als Gegenstand der Mobilitätsforschung	9
<i>Martin Lanzendorf</i>	
Freizeitmobilität verstehen? Eine sozial-ökologische Fallstudie in vier Kölner Stadtvierteln	13
<i>Julia Blinde & Robert Schlich</i>	
Freizeitmobilität und Wohnsituation. Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeit- mobilität junger Menschen	35
<i>Ramón Briegel</i>	
Entstehung und Dynamik der Verkehrsnachfrage im Freizeitbereich. Ein akteursbezogenes Modell mit Berücksichtigung unterschiedlicher Hand- lungstypen	53
<i>Joachim Scheiner</i>	
Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entschei- dungsstrukturen	63
<i>Holger Dalkmann</i>	
Freizeitmobilität – Handlungsfelder für eine umweltverträglichere Ge- staltung. Ergebnisse einer Befragung zur Freizeitmobilität in Leipzig	87
<i>Werner Gronau</i>	
Implikationen der Freizeitmobilitätsstilforschung für verkehrslenkende Maßnahmen im Freizeitverkehr	105
<i>Andreas Kagermeier</i>	
Folgen konsumorientierter Freizeitgroßeinrichtungen für Freizeitmobili- tät und Freizeitverhalten	119

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren

Dipl.-Ing. Julia Blinde:

Forschungszentrum Arbeit – Umwelt – Technik (artec), Universität Bremen Postfach
33 04 40, D-28334 Bremen
e-mail: blinde@artec.uni-bremen.de

Dipl.-Math. Ramón Briegel:

Universität Kassel, FB Wirtschaftswissenschaften
Nora-Platiel-Str. 4, D-34127 Kassel
e-mail: briegel@wirtschaft.uni-kassel.de

Dipl.-Geogr. Holger Dalkmann:

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH. Abteilung Verkehr
Doeppersberg 19, D-42103 Wuppertal
e-mail: Holger.Dalkmann@wupperinst.org

Dipl.-Geogr. Werner Gronau:

Angewandte Anthropogeographie und Geoinformatik, Universität Paderborn
Warburger Str. 100, D-33098 Paderborn
e-mail: Werner.Gronau@uni-paderborn.de

Prof. Dr. Andreas Kagermeier:

Angewandte Anthropogeographie und Geoinformatik, Universität Paderborn
Warburger Str. 100, D-33098 Paderborn
e-mail: Andreas.Kagermeier@uni-paderborn.de

Dr. Martin Lanzendorf:

Urban Research Centre Utrecht, Faculty of Geographical Sciences
P.O. Box 80.115, NL-3508TC Utrecht
e-mail: M.Lanzendorf@geog.uu.nl

Dipl.-Ing. Robert Schlich:

Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau
ETH Zürich (Höngersberg), HIL F. 51.2, CH-8093 Zürich
e-mail: schlich@ivt.baug.ethz.ch

Dr. Joachim Scheiner:

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Universität Dortmund
D-44221 Dortmund
e-mail: scheiner@rp.uni-dortmund.de

Freizeitverkehr als Gegenstand der Mobilitätsforschung

Matthias Gather & Andreas Kagermeier

Der vorliegende Tagungsband dokumentiert die Vorträge und berücksichtigt die Diskussionen, die im Zuge zweier Fach- bzw. Arbeitskreissitzungen auf dem Deutschen Geographentag 2001 in Leipzig gehalten wurden. Die große Zahl der eingegangenen Beiträge belegt, dass zur Zeit zahlreiche Forschungsaktivitäten aus den Human- und Raumwissenschaften im Bereich der Freizeitmobilität existieren. Diese Entwicklung verdeutlicht einen seit Jahren ungebrochenen Trend: Spielte bis in die 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts der Freizeitverkehr in der öffentlichen und wissenschaftlichen Diskussion so gut wie keine Rolle, hat sich spätestens seit dem Ende der 80er Jahre die Mobilitätsforschung verstärkt dem Phänomen des Freizeitverkehrs zugewandt. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand:

- 1) Der Freizeitsektor stellt einen stark wachsenden Konsumbereich in den westlichen Gesellschaften dar: Durch die kontinuierliche Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit bei einer gleichzeitig tendenziell gestiegenen Kaufkraft von großen Teilen der Gesellschaft zählt die Freizeitindustrie als klassisches superiores Gut zu den am stärksten wachsenden Segmenten im Konsumverhalten der Bevölkerung. Auch wenn die einschlägigen Verkehrsstatistiken dieses nicht eindeutig belegen, wird in vielen Untersuchungen davon ausgegangen, dass auch der Freizeitverkehr als abgeleitete Größe dieser Aktivitäten eine ähnliche Entwicklung aufweist.
- 2) Der Freizeitverkehr erfolgt überwiegend motorisiert: Alle Verkehrserhebungen der vergangenen Jahre belegen, dass der Freizeitverkehr eine hohe Auto-Affinität aufweist, die durch die meist dispersen Ziele sowie der Wunsch nach großer Flexibilität in der Freizeit erklärt wird. In Kombination mit einem Verkehrswachstum in diesem Segment resultieren hieraus Umweltprobleme, die ganz entscheidend die Erreichung umweltpolitischer Nachhaltigkeitsziele des Verkehrs in Frage stellen.
- 3) Lösungskonzepte sind nicht in Sicht: Zweck, Ziel und Verkehrsmittelwahl des Freizeitverkehrs sind im Detail weitgehend unbekannt. Dieses Unkenntnis sowie die räumlich und zeitlich dispersen Verkehrsbeziehungen führen dazu, dass in der Verkehrsplanung bislang keine erfolgreichen Konzepte für die Verlagerung des Freizeitverkehrs auf umweltverträglichere Verkehrsmittel vorliegen.

Trotz der intensiven Beschäftigung der letzten Jahre mit diesen Problemen stehen allerdings wesentliche Fragen der Freizeitmobilität auch heute noch in der wissenschaftlichen Diskussion.

Freizeitverkehr - Residualgröße der ansonsten klar definierten Verkehrszwecke ...

Ein entscheidendes Problem einer wissenschaftlichen Analyse des Freizeitverkehrs stellt die gewachsene Definition der Freizeit als Nicht-Arbeitszeit dar. Während einerseits also relativ klare Tätigkeiten des Berufs- und Arbeitslebens sowie von Einkauf und Versorgung ein eng umrissenes Bild menschlicher Aktivitäten definieren, handelt es sich bei der Freizeit als Negativdefinition ohne engere Eingrenzung allein um einen Sammelbegriff von Freizeit- und sonstigen Aktivitäten. Diese Klassifizierung führte dazu, dass alle Aktivitäten, die nicht klar dem Berufs- und Arbeitsleben zugeordnet werden konnten, zunächst im Bereich der Freizeit angesiedelt wurden. Auch der Verkehr als abgeleitete Größe der raum-zeitlichen Aktivitäten hing naturgemäß an dieser Klassifizierung mit der Folge, dass noch heute in den gängigen Übersichten über die Wegezwecke deutlich über 50 Prozent der Wege in einer weitgehend unbekanntem Black-Box des „Freizeitverkehrs“ auftauchen. Weder der Zweck noch Umfang oder Richtung dieser Verkehre wird bislang hinreichend statistisch erfasst, wodurch die Analyse des Freizeitverkehrs deutlich erschwert wird.

...oder selbst hinreichend eingrenzbar Verkehrszwecke?

In mehreren Untersuchungen, die meist als Fallstudien angelegt waren, wurde in den letzten Jahren daher damit begonnen, Licht in diese unbekanntem Größe zu bringen. Im Bereich des Freizeitverkehrs weitgehend anerkannt ist zunächst die grundsätzliche Unterscheidung in:

- Freizeitverkehr, d.h. Verkehre, die keinen Berufs- oder Einkaufsverkehr darstellen und deren Dauer bis zu 3 Übernachtungen beträgt, sowie
- Urlaubsverkehr, der sich durch eine Dauer von mehr als 3 Übernachtungen vom Freizeitverkehr unterscheidet.

Der Freizeitverkehr, der ausschließlich Gegenstand dieses Tagungsbandes ist, kann wiederum grob unterschieden werden in:

- Verwandten- und Bekanntenbesuche,
- Besuche von Kulturveranstaltungen und „Events“;
- Hobby einschließlich Sport sowie
- Wochenend- und Kurzzeiterholung.

Je nach Untersuchungsgegenstand und Untersuchungstiefe sind unterhalb dieser Zwecke zahlreiche weitere Aktivitäten eingrenzbar, die meist regionsspezifisch festgesetzt werden und mit deren Hilfe die Entstehung von Freizeitmobilität besser verstanden werden kann.

Eine solche Disaggregation der Freizeitmobilität ist für die Erklärung der Entstehung von Freizeitmobilität unerlässlich; auch bieten sich nur durch die Betrachtung einzelner Mobilitätsw Zwecke innerhalb des Freizeitverkehrs erste Ansatzpunkte für die Gestaltung von Verkehrssystemen, da die Bereitschaft zur Wahl bestimmter Verkehrsmittel ganz entscheidend durch den konkreten Verkehrszweck geprägt wird. Trotz dieser definitorischen Klarheit bleibt allerdings ein wesentliches Kennzeichen des Freizeitverkehrs unbeeinflussbar, dass er nämlich in der Zeit individueller Verfügbarkeit der Akteure liegt und – im Gegensatz zum Berufsverkehr – eine grundsätzliche Wahlfreiheit der Akteure besteht, die letztlich zu einer Substituierbarkeit der gerade unterschiedenen Freizeitaktivitäten untereinander führt. Viele Freizeit-

aktivitäten insbesondere am Wochenende können zudem von äußeren Umständen wie z.B. dem Wetter kurzfristig entscheidend beeinflusst werden, so dass Analyse und Prognostizierbarkeit deutlich erschwert werden. Wie also kann eine Rationalität in diesem Dickicht aus Individualentscheidungen, nahezu unbegrenzten möglichen Zielen und mehr oder weniger zufälligen äußeren Umständen hergestellt werden?

Jenseits dieser Imponderabilien sind in der Tat bestimmte kollektive Verhaltensmuster erkennbar, die in Kombination mit einer sorgfältigen Disaggregation der Verkehrszwecke den Freizeitverkehr für eine Erklärung zugänglich machen. Analog der Konsumforschung findet auch in zahlreichen der in diesem Tagungsband dokumentierten Beiträgen das Konzept der sozialen Milieus oder Lebensstile Anwendung, das davon ausgeht, dass Freizeitverhalten und Verkehrsmittelwahl ganz entscheidend durch grundsätzliche Werthaltungen, sozioökonomische Charakteristika oder die Stellung im Lebenszyklus bestimmt werden. Natürlich laufen diese Ansätze teilweise Gefahr, als Tautologien die Trennung von Ursache und Wirkung, zwischen Explikandum und Explikante nicht immer aufrecht zu halten. Insbesondere Lebensstile sind in hohem Maße durch ein bestimmtes Freizeitverhalten geprägt, so dass hier entsprechende Interdependenzen bestehen.

In Kombination mit einer sorgfältigen Sozialraumanalyse – wie in einigen hier dokumentierten Beiträgen – kann das Konzept der Lebensstile jedoch durchaus in der Lage sein, aktionsräumliche Muster abzubilden oder für Modellrechnungen, Simulationen und Prognosen eingesetzt zu werden. Wenn also der Erklärungswert dieser Konzepte auch kritisch hinterfragt werden darf, so kann die hohe Korrelation von Lebensstilen und Freizeitmobilität doch wichtige Ansatzpunkte liefern, um plausibel die Entstehung und Verteilung des Freizeitverkehrs nachzuzeichnen.

Die auf der Tagung referierten und hier dokumentierten Beiträge folgen dem hier gespannten inhaltlichen Bogen: Angefangen von Aufsätzen, die der Frage nach der Entstehung und Erklärung von Freizeitmobilität nachgehen, über Ansätze zur modellhaften Simulation bis zu praktischen Anwendungsfällen und Planungsempfehlungen wurden unterschiedliche Forschungsansätze präsentiert und diskutiert.

So geht *Martin Lanzendorf* in seinem einleitenden Beitrag „Freizeitmobilität verstehen“ der Frage nach, welche zentralen Dimensionen die konkrete Ausprägung des Freizeitverkehrsverhaltens bei den Individuen beeinflussen. Abgesehen davon, dass es ihm gelingt *en passant* bei der Aufarbeitung der Struktur des Freizeitverkehrs die – bislang oftmals vernachlässigte – große Dimension der Sozialkontakte als Teil des Freizeitverkehrs prägnant herauszuarbeiten, führt er systematisch interne Präferenzen und äußere Rahmenbedingungen zusammen. Dabei werden – in Anlehnung an die Lebensstilforschung – insbesondere die Bedeutung von Freizeitmobilitätsstilen herausgearbeitet, aber auch die Rolle von Routinen bei der Verkehrsmittelwahl berücksichtigt.

Julia Blinde und *Robert Schlich* nehmen den Aspekt der Lebensstile in Ihrer Analyse wieder auf und kombinieren ihn mit der Frage, inwieweit die Raumstruktur das Freizeitmobilitätsverhalten beeinflusst. Dieser Beitrag steht für den in den Verkehrswissenschaften kontrovers geführten Diskurs über die Bedeutung von physischen Rahmenbedingungen für aktionsräumliches Verhalten. Ohne die Diskussion zu Ende bringen zu können, gelingt es den Autoren doch klar aufzuzeigen, dass das Verhältnis zwischen räumlichen Parametern und dem menschlichen Verhalten nicht

als monokausales (quasi behavioristisches) Reiz-Reaktionsschema aufgefasst werden kann, sondern dass die Lebensbedingungen und Wertorientierungen eine wichtige, in dieser Diskussion zu berücksichtigende Größe darstellen.

Ramón Briegel geht aus modelltheoretisch-mathematischer Perspektive daran, menschliches Verhalten im Freizeitmobilitätsbereich besser prognostizieren zu können, indem er ein Konzept vorlegt, Entscheidungsabläufe genauer zu fassen.

Während die ersten Beiträge den Schwerpunkt auf die analytisch-theoretische Ebene legen, sind die letzten Beiträge stärker von Umsetzungsaspekten geprägt. Auf der Grenze zwischen beiden liegt der Beitrag von *Joachim Scheiner* mit seiner Behandlung eines speziellen Nachfragesegments – der älteren Menschen – im Freizeitverkehr. In seinem analytischen Teil kann er fast idealtypisch aufzeigen, dass die Rahmenbedingungen von (Freizeit-) Mobilität von einer Vielzahl unterschiedlichster Faktoren gebildet werden, die von der siedlungsstrukturellen Entwicklung bzw. der aktuellen Verteilung des Angebots an „Gelegenheiten“ zur Erfüllung aktionsräumlicher Bedürfnisse über endogene Mobilitätsparameter und Constraints bis hin zu individuellen Entscheidungsmustern reichen. Aufbauend auf diesem – den transdisziplinären Querschnittscharakter der Mobilitätsforschung spiegelnden – analytischen Ansatz werden konkrete planungspraktische Vorschläge entwickelt, die in ihrer Vielfalt ebenfalls für die Breite der Mobilität sichernden und Verkehr gestalten den Ansätze stehen.

Stärker dem gestalterischen Paradigma verpflichtet ist der Beitrag von *Holger Dalkmann*, der aufbauend auf Befunden in Leipzig für den Einsatz eines umfassenden Instrumentariums zur Steuerung des Freizeitverkehrsgeschehens plädiert.

In den beiden – aus dem gleichen Forschungskontext stammenden – Beiträgen von *Werner Gronau* und *Andreas Kagermeier* wird demgegenüber eine tendenziell eher skeptische Position zu einer Gestaltbarkeit des Freizeitverkehrs geäußert. Aufbauend auf einer – unter Verwendung des Mobilitätsstilkonzeptes von Lanzendorf – erstellten Analyse der Nachfrageseite werden Mobilitätsbedürfnisse herausgearbeitet, deren Umsetzung als konkreter Freizeitverkehr von den beiden Autoren als (hinsichtlich Zielwahl und Verkehrsmittelwahl) nur begrenzt als beeinflussbar angesehen werden.

Insgesamt wird mit den Beiträgen deutlich, dass Freizeitverkehrsverhalten als immer noch nicht abschließend gedeutet angesehen werden muss, auch wenn die Beiträge sicherlich wichtige Schritte in Richtung auf ein vertieftes Verständnis und eine Systematisierung der Ansätze darstellen. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass es keine einfachen Rezepte dafür gibt, Freizeitverkehr nachhaltiger zu gestalten.

Freizeitmobilität verstehen?

Eine sozial-ökologische Fallstudie in vier Kölner Stadtvierteln*

Martin Lanzendorf (Utrecht)

1 Einleitung

Freizeitmobilität wurde bis Anfang der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts selten von der Verkehrs- oder Mobilitätsforschung thematisiert – obwohl nach der amtlichen Statistik etwa die Hälfte der Wege und Entfernungen im Personenverkehr in Deutschland für Freizeit Zwecke zurückgelegt wurden (*Verkehr in Zahlen* 1998). Das Hauptinteresse der Verkehrspolitik und der an ihr orientierten Forschung lag beim Berufsverkehr und vorrangig bei Kapazitätsengpässen auf Strassen, die diesen behinderten. Negative Folgen des Verkehrs wurden dabei in erster Linie als lokales Problem wahrgenommen: Staus, Schadstoff- und Lärmimmissionen, Flächenverbrauch oder die Beeinträchtigung der Lebensqualität. Das strukturelle Phänomen Freizeitverkehr wurde dagegen nur selten als ein wesentlicher Problemverursacher berücksichtigt.

Spätestens seit Beginn der 90er Jahre setzt sich jedoch zunehmend die Wahrnehmung des Verkehrs als globales Klima- und Umweltproblem durch, das durch die Emission treibhausrelevanter Gase und den Verbrauch nicht-erneuerbarer Ressourcen verursacht wird. In Folge der veränderten Problemwahrnehmung und vor dem Hintergrund der global stets weiter ansteigenden Motorisierung und der immer weiter zurückgelegten motorisierten Distanzen rückt daher zunehmend die Frage nach den Ursachen der Verkehrsentstehung in den Mittelpunkt. Hieraus erklärt sich das zunehmende Interesse von Politik und Forschung an Freizeit- und Urlaubsreisen, die im Personenverkehr ein wesentlicher Faktor sind.

Zwar finden sich seit Mitte der 90er Jahre zunehmend Publikationen zum Freizeitverkehr. Gemeinsam ist diesen jedoch die Schwierigkeit, alle Reiseanlässe, die unter diesem Begriff subsumiert werden, zu erfassen. Freizeit ist ein vielschichtiges Phänomen und zeichnet sich gerade durch eine Vielzahl von Aktivitäten und Möglichkeiten aus, aus denen immer nur eine beschränkte Auswahl getroffen wird. Das Verkehrshandeln kann aber nur erklärt und verstanden werden, wenn die zugrunde liegenden Mobilitätsmuster analysiert werden, was bislang erst unzureichend geschehen ist.

*) Gefördert im Promotions-Stipendienprogramm der Deutschen Bundesstiftung Umwelt, Osnabrück, sowie vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal. Der vorliegende Text ist eine Zusammenfassung von wesentlichen Ergebnissen der Dissertation, erschienen als LANZENDORF, M. (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56)

Im Folgenden wird der zentralen Frage nachgegangen, wie die Entstehung von Freizeitverkehr besser verstanden werden kann. Hierfür konnte auf ein handlungstheoretisches Modell zurückgegriffen werden, in dem das Verkehrs-handeln von Einzelnen im Mittelpunkt steht. Angelehnt an die Postulate einer sozial-ökologischen Mobilitätsforschung (WEHLING und JAHN 1998) werden zudem Elemente der Aktionsraum- und Lebensstilforschung in das Modell zur Verkehrsentstehung integriert (vgl. LÜDTKE 1995). Entgegen vielen bekannten Modellen der Verkehrsforschung beschränkt sich die nachfolgende Analyse nicht nur auf die Erklärung der Verkehrsmittelnutzung, sondern stellt diese in den breiteren Zusammenhang von Aktivitäts- und Gelegenheitsentscheidungen.

Aufgrund fehlenden Datenmaterials zu den Zwecken von Freizeitwegen musste hierfür eine eigene Erhebung durchgeführt werden, die in vier Kölner Stadtvierteln mit 949 Personen stattfand. Als Erklärungsfaktoren wurden in der Befragung neben Personen- und Haushaltsmerkmalen die Verkehrsmittelverfügbarkeit und -gewohnheiten, räumliche Faktoren sowie Freizeitmobilitätstypen – definiert als Synthese von Freizeit- und Verkehrsmittelorientierungen – erhoben. Insbesondere erfolgte also eine kombinierte Betrachtung räumlicher Strukturen mit Stilisierungsmerkmalen.

Im Folgenden wird zunächst kurz und überblickshaft der Forschungsstand zur Freizeitmobilität referiert (Abschnitt 2). Danach werden die Datenerhebung, die Befragungsviertel sowie die Verwendung des Reisekonzepts zur Auswertung der Wegeprotokolle beschrieben (Abschnitt 3). Anschließend wird der Frage nach einer verständigeren Beschreibung der Mobilitätsmuster in der Freizeit nachgegangen. Mittel hierfür ist eine Unterteilung der Freizeitreisen in Subkategorien, die hinsichtlich der Mobilitätsmuster analytisch verständlicher sind als die Gesamtkategorie (Abschnitt 4). Aufbauend auf dieser Unterteilung der Freizeitreisen wird am Beispiel der Reisen für Natur und Fortbewegung untersucht, wie sich die Entstehung des individual-motorisierten Freizeitverkehrs in Abhängigkeit von persönlichen und Haushaltsmerkmalen, Verkehrsmittelverfügbarkeit, räumlicher Ausstattung sowie Freizeit- und Mobilitätsorientierungen erklären lässt (Abschnitt 5). Des Weiteren wird der Entscheidungsprozess für Freizeitreisen in einem qualitativen Teil untersucht. Hier wird vor allem in Blick genommen, welche Bedeutung Routinen für einzelne Teilentscheidungen auf Freizeitreisen haben (Abschnitt 6). Die Darstellung endet mit einigen zusammenfassenden Bemerkungen (Abschnitt 7).

2 Forschungsstand zur Freizeitmobilität

Wesentlich für die Entwicklung der bundesrepublikanischen Gesellschaft in den letzten Jahrzehnten sind sozial-strukturelle Modernisierungs- und Differenzierungsprozesse, die mit Schlagwörtern wie Individualisierung der Lebensführung oder Pluralisierung der Lebensstile bezeichnet werden und in denen auch der Bedeutungswandel von Freizeit eine wesentliche Rolle spielt (vgl. BERGER und HRADIL 1990, BECK 1986, SCHULZE 1995). Umstritten ist allerdings, ob dieser Wandel in Richtung auf eine „Freizeitgesellschaft“ oder auf eine „Gesellschaft ohne Zeit“ (RINDERSPACHER 1985) zuläuft. Auch ob außerhäusige Freizeit, welche

für Freizeitmobilität entscheidend ist, an Bedeutung gewinnt oder verliert, wird von Freizeitforschern unterschiedlich eingeschätzt. Ein Widerspruch, der sich allerdings nach BENTHAUS-APEL (1995, S. 189-190) mit unterschiedlichen sozialen Gruppen begründen lässt: Familien mit Kindern, ältere Menschen, schlechter Verdienende und Personen mit hohen Zeitbindungen sind demnach in erster Linie diejenigen, die ihre Freizeit zu Hause verbringen, weil sie aufgrund von Eigenarbeit und häuslichen Obligationen zeitlich gebunden sind. Dagegen verbringen besonders Besserverdienende, Jüngere und Ungebundene, die über genügend Zeitautonomie verfügen, ihre Freizeitaktivitäten außerhalb.

Freizeit wird im folgenden verstanden als *„diejenige Zeit, die den Individuen – jenseits ihrer obligatorischen Tätigkeiten und Verpflichtungen (Erwerbs- und Versorgungsarbeit, physisch notwendige Regeneration) – für ihre jeweiligen Bedürfnisse in Abhängigkeit von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zur Verfügung steht“* (HOLZAPFEL et al. 1996, S. 50). Neben der üblichen Abgrenzung gegenüber bezahlter Erwerbsarbeit erfolgt damit auch eine Abgrenzung gegenüber der unbezahlten Versorgungsarbeit, wie sie etwa im Rahmen der Kinderbetreuung und -betreuung oder zur Haushaltsführung notwendig ist (zur Diskussion der Freizeitdefinition und zur Abgrenzungsproblematik von Freizeitwegen vgl. ausführlich HOLZAPFEL et al. 1996 und LANZENDORF 1996). Für Freizeitmobilität werden nachfolgend nur außerhäusige Freizeitaktivitäten betrachtet.

Trotz obiger Abgrenzung bleibt Freizeitmobilität ein sehr heterogenes zeit-räumliches Phänomen, welches sowohl den abendlichen Spaziergang wie auch die mehrwöchige Urlaubsreise umfasst. Daher kann hier nur ein Teil der gesamten Freizeitmobilität in Blick genommen werden – die verkehrsaufwendige Freizeitmobilität am Wochenende. In Deutschland werden hier die meisten Freizeitwege zurückgelegt und die mittleren Reisedistanzen sind relativ groß (vgl. HAUZINGER et al. 1996, S. 19-21). In einem Stuttgarter Fallbeispiel lagen die erfassten MIV-Wochenenddistanzen im Freizeitverkehr in ähnlicher Größenordnung wie die des Berufsverkehrs während der gesamten Woche (HOLZ-RAU und KUTTER 1995, S. 41-42).

Das Forschungsinteresse an Freizeitmobilität ist in den vergangenen Jahren sprunghaft angestiegen. Nach ersten Veröffentlichungen zur Systematisierung und Eingrenzung von Freizeitmobilität (HAUZINGER 1994, SCHUCK-WERSIG und WERSIG 1994, HOLZAPFEL et al. 1996, LANZENDORF 1996, HEINZE und KILL 1997, TOPP 1997, DVWG 1997) folgten bald auch Ergebnisse von empirischen Projekten, die sich gezielt mit der Analyse von Freizeitmobilität beschäftigten (GÖTZ 1996, ZÄGLER 2000). Darüber hinaus hat das Umweltbundesamt in den vergangenen Jahren mehrere Projekte zur Freizeitmobilität in Auftrag gegeben sowie das Bundesforschungsministerium im Rahmen der Mobilitätsforschungsinitiative einen Förderschwerpunkt Freizeitverkehr vergeben (BRANNOLTE et al. 1999).

In der Schweiz erfolgte eine kritische Auseinandersetzung mit Freizeitmobilität bereits zu einem früheren Zeitpunkt, während neben allgemeinen Aspekten (HERZOG et al. 1994, LÜKING und MEYRAT-SCHLEE 1994, 1998, MEIER 2000) unter anderem der Einfluss des Wohnumfelds (FUHRER 1993, KAISER 1993, FUHRER et al. 1994) und des Sports (STETTLER 1997) auf die Freizeitmobilität diskutiert wurde.

In weiteren europäischen Ländern gibt es zwar vereinzelte Forschungen zur Freizeitmobilität (vgl. *ECMT 1998*), jedoch wird der Forschungsstand zutreffend von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz als „*Leisure trips – A poorly understood and underestimated phenomenon*“ (*ECMT 1998*) charakterisiert.

Empirisch wenig belegt scheint allerdings die in zahlreichen Publikationen verbreitete These, dass Freizeitmobilität stärker wächst als andere Verkehrszwecke (vgl. z.B. HEINZE und KILL 1997, BRANNOLTE et al. 1999, DIENEL 1997). Eine solche Aussage erscheint mit dem Verweis auf verringerte Arbeitszeiten oder durch eine Bedeutungsverschiebung von Arbeit zu Freizeit zunächst plausibel. Eine Analyse der einzigen verfügbaren Datenquelle mit Zeitreihen zum Freizeitverkehr (*Verkehr in Zahlen 1998*) liefert hierfür jedoch keine Grundlage: erstens sind demnach von 1976 bis 1996 in Deutschland je Person und Tag die zurückgelegten Entfernungen weder für Freizeitmobilität insgesamt noch für MIV-Freizeitverkehr alleine stärker angestiegen als für andere Verkehrszwecke. Zweitens ist auch die Zahl der Freizeitwege in diesem Zeitraum kaum angestiegen, nämlich von 114 Wegen je Person und Tag 1976 auf 121 im Jahr 1996 (eigene Berechnungen nach *Verkehr in Zahlen 1998*). Drittens geht eine regionale Studie zum Einzugsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr für den gleichen Zeitraum von einem leichten Rückgang des Anteils der Freizeitwege von 34 % 1976 auf 31 % aus (*Verkehrsverbund Rhein-Ruhr o.J., S. 7*). Dagegen steigt der Anteil der Versorgungswege bei insgesamt konstanter Wege- und Aktivitätanzahl eher an (*Socialdata 1993, S. 21*).

Neben dem Einfluss räumlicher Strukturen (HOLZ-RAU und KUTTER 1995, KARGERMEIER 1997) wurde auch der Einfluss von Verkehrsmittel- und anderen Orientierungen auf die Freizeitmobilität nachgewiesen (GÖTZ 1996). Unterschiedliche Befunde hinsichtlich des Freizeitverkehrs bei verschiedenen räumlichen Strukturen werden hier häufig unter Hinweis auf verschiedene Sozialstrukturen erklärt (z.B. HOLZ-RAU und KUTTER 1995). Und umgekehrt wird bei der Erklärung unter Verwendung von Mobilitätstypen implizit davon ausgegangen, dass diese Typen zugleich auch räumliche Strukturen repräsentieren. Der empirische Nachweis dieser Abhängigkeiten bzw. die Integration in einem integrierten Modell zum Verkehrshandeln fehlen allerdings bisher noch.

3 Methode

Zunächst werden nachfolgend kurz die wesentlichen Aspekte der Datengewinnung beschrieben: die Vorgehensweise bei der empirischen Erhebung, der Inhalt des Fragebogens, die räumliche Struktur der Befragungsviertel sowie die Auswertung der Wegeprotokolle.

Vom 28. April bis 11. Juli 1997 wurden in den vier Kölner Stadtvierteln **Belgisches Viertel**, **Zollstock**, **Longerich** und **Rath** 949 Personen zur Freizeitmobilität befragt (vgl. Abb. 1). Nach vorheriger schriftlicher Ankündigung wurde die Befragung mündlich – Face-to-Face – mit Personen durchgeführt, die repräsentativ für die deutsche Bevölkerung ab 18 Jahren in den jeweiligen Stadtvierteln sind und per Stichprobe aus der Kartei des Einwohnermeldeamtes der Stadt Köln gezogen wurden. Mit der schriftlichen Ankündigung der Befragung wur-

den zwei Formulare zur Protokollierung der am darauf folgenden Wochenende zurückgelegten Wege verschickt. Das Ausfüllen der Wegeprotokolle wurde im Anschreiben ausführlich erläutert sowie eine Telefonnummer für Rückfragen angegeben. Waren die Wegeprotokolle noch nicht ausgefüllt, wurde dies während des Interviews nachgeholt. Zusätzlich wurden während des Interviews die Eintragungen in den Wegeprotokollen auf Vollständigkeit und Korrektheit geprüft. Vom Statistischen Amt der Stadt Köln wurden zur Befragung 2.216 Adressen zur Verfügung gestellt, wovon 168 nicht aufgefunden wurden (stichprobenneutrale Ausfälle). Mit 949 in die Auswertung einbezogenen Interviews bleibt eine Ausschöpfungsquote der Stichprobe (vgl. SCHNELL et al. 1995) von 46 %, die je nach Befragungsviertel zwischen 41 % in Zollstock und 52 % in Longerich schwankt.

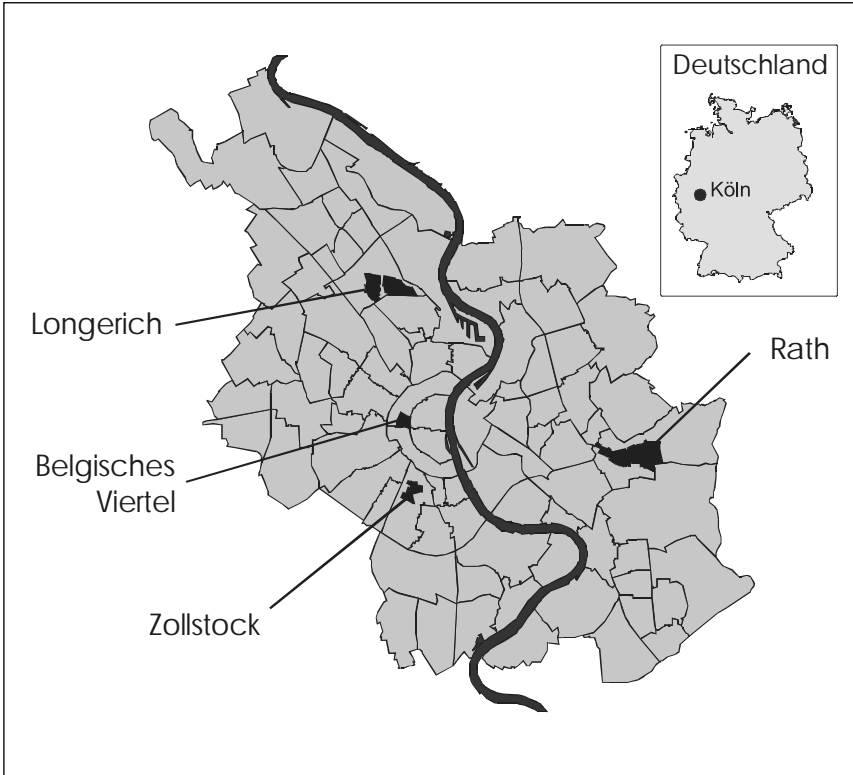
Der in der Befragung verwendete Fragebogen besteht aus drei Teilen:

- Erstens wurden mit einem standardisierten Fragenteil sozio-demographische und Haushaltsmerkmale, Angaben zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, zu räumlichen Strukturen sowie zu Freizeit- und Verkehrsmittellorientierungen erhoben.
- Zweitens wurden mit Wegeprotokollen die zurückgelegten Wege am vorhergehenden Wochenende sowie am letzten Werktag vor dem Interview erfasst. Als Werkstage wurden keine Freitage und keine Feiertage einbezogen, die als Spezialfälle zu sehr von der „normalen“ Werktagsmobilität abweichen. Ziel der Erfassung der Werktagsmobilität war nicht, repräsentative Angaben zum Werktagsverkehr im Wochenverlauf zu erhalten, sondern zum alltäglichen Verkehrshandeln, um dieses mit der Wochenendmobilität zu vergleichen. Mit Wegeprotokollen wird dabei das tatsächlich realisierte Verkehrshandeln erfasst. Aussagen zur Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende – nach Zwecken, Verkehrsmitteln, Zeiten und Distanzen – werden möglich.
- Drittens wurden mit etwa einem Drittel der Befragten leitfadengestützte Interviewteile geführt, welche der Analyse des individuellen Entscheidungsprozesses für Wochenendreisen dienen und in denen unter anderem nach der Bedeutung von Routinen für das Verkehrshandeln gefragt wurde (vgl. Abschnitt 6).

Die Auswahl der vier Befragungsviertel erfolgte aufgrund ihrer unterschiedlichen räumlichen und sozialen Strukturen. Gemeinsam ist allen Befragungsvierteln, dass sie mindestens mit einer Schienenverbindung an das Netz der Öffentlichen Verkehrsmittel angeschlossen sind und die Bewohner/innen somit eine Alternative zum privaten Pkw als Verkehrsmittel haben. Unterschiede sind bei der Bebauung, der Erreichbarkeit von Freizeit- und anderen Einrichtungen sowie bei der Entfernung zur Innenstadt offensichtlich. Die Befragungsviertel werden nachfolgend kurz vorgestellt, wobei sich die Reihenfolge nach zunehmender Entfernung von der Innenstadt bestimmt.

Das **Belgische Viertel** bietet als gentrifiziertes Innenstadtquartier eine attraktive Mischung aus Wohn-, Einkaufs- und Freizeitfunktionen. Nahräumig bleibt die Erreichbarkeit von Grünflächen auf wenige kleinere Parkanlagen beschränkt. Während das Angebot Öffentlicher Verkehrsmittel durch die relative

Abb. 1: Übersicht Lage der Befragungsviertel im Kölner Stadtgebiet



Quelle: Eigener Entwurf

Nähe zum Hauptbahnhof, die Anbindung an mehrere U-Bahnlinien sowie durch das Vorhandensein einer großen Car-Sharing-Station gut ist, sind Parkplätze nur beschränkt verfügbar.

Zollstock liegt ebenfalls in guter Erreichbarkeit der Innenstadt. Es dominiert der genossenschaftliche Wohnungsbau (1920-1960) in Blockrandbebauung. Im ehemaligen Arbeiterviertel deutet sich in den vergangenen Jahren durch neu hinzuziehende Dienstleistungsarbeitsplätze ein sozialer Wandel an, der unter anderem durch die Nähe zum Universitätsviertel sowie die Modernisierung des Wohnungsbestandes beeinflusst wird. Neben Freizeitgelegenheiten im Viertel (Schwimmbad, Sportplatz, Gaststätten) sind für die innenstadtnahe Lage vergleichsweise attraktive Grünanlagen schnell erreichbar. Die Anbindung an das ÖV-Netz erfolgt mit einer Straßenbahnlinie sowie mehreren Buslinien.

Longerich, das am drittweitesten von der Innenstadt entfernt gelegene Befragungsviertel, wurde zwischen 1949 und 1962 erbaut. Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise werden ergänzt durch freistehende Einfamilienhäuser und einige wenige Punkthochhäuser. Freizeiteinrichtungen gibt es in

Longerich nur wenige, allerdings existiert eine aktive Kirchengemeinde, welche vor allem für ältere Befragte attraktive Angebote macht. Auch die Möglichkeiten, die Freizeit im Grünen zu verbringen, sind in Longerich günstig, attraktive Naherholungsgebiete sind gut erreichbar. Mehrere Straßenbahn- und eine S-Bahn-Linie geben Longerich einen guten Anschluss an das ÖV-Netz in Köln.

Rath schließlich, liegt am östlichen Stadtrand Kölns und ist im Vergleich zu den anderen Befragungsvierteln am weitesten von der Innenstadt entfernt. Der westliche Teil, Alt-Rath, hat eine überformte dörfliche Struktur und ist überwiegend mit Ein- oder Zweifamilienhäusern bebaut. Der östliche Teil wird vor allem von freistehenden Einfamilienhäusern mit großen Grundstücken bestimmt. Höherwertige Freizeiteinrichtungen und vor allem der östlich anschließende Königsforst, ein weitläufiges Wald- und Naherholungsgebiet mit Tiergehege und Spielplätzen, prägen die Freizeitmöglichkeiten. Neben Bussen gibt es einen Straßenbahnanschluss direkt in die Kölner Innenstadt, wodurch ÖV-Verbindungen in die Innenstadt relativ schnell sind. Querverbindungen in andere Stadtteile sind jedoch oft nur mit erheblichen Umwegen erreichbar.

Die Auswertung der Wegeprotokolle erfolgte unter Verwendung eines Reisekonzepts, in dem Reisen und nicht die einzelnen Wege die kleinste Auswertungseinheit darstellen. „Wege“ bezeichnen in der Mobilitätsforschung die für eine bestimmte Aktivität zurückgelegte Strecke, also z.B. den Weg von zu Hause zum Sportplatz; für eine neue Aktivität werden somit neue Wege zurückgelegt. In einer „Reise“ werden alle Wege zusammengefasst, die zwischen dem Verlassen von und der Rückkehr zum Übernachtungsort zurückgelegt werden. Übernachtungsort ist in der Regel zu Hause, es kann jedoch auch die Wohnung von Freunden, ein Hotel oder ein Zweitwohnsitz sein. Im Spezialfall, wenn sich der Übernachtungsort ändert, besteht eine Reise aus der Aneinanderreihung der Wege vom ersten zum zweiten Übernachtungsort. Vorteil der Reisekonzeption ist unter anderem, dass der Kontext von vor- und nachgelagerten Aktivitäten in die Definition der Reisezwecke mit einbezogen werden kann.

4 Mobilitätsmuster Freizeitmobilität

Definition der Reisezwecke

Die Freizeitaktivitäten wurden in den Wegeprotokollen detailliert mit 20 Kategorien erfasst. Mit einer Kombination aus explorativer Datenanalyse und theoretischen Überlegungen – etwa zu den Handlungsmotiven (Erholung, Erlebnis, Kommunikation, Bewegung), den räumlichen Orientierungen (zentral, peripher, dispers) oder der Gebundenheit an gebaute Freizeiteinrichtungen – wurden aus allen auf Reisen auftretenden Kombinationen von Freizeitaktivitäten fünf Reisezwecke für Freizeit abgeleitet:

- 1) **Freizeit-Infrastruktur**, womit vorwiegend Aktivitäten in gebauten Freizeiteinrichtungen bezeichnet werden, also erlebnisorientiertes Einkaufen, Gastronomie/Tanz/Diskotheke, Museen/Ausstellungen, Kino, Theater/Konzert u.ä., Jahrmärkte/Strassen-/Vereinsfeste, Attraktionen wie Zoo/Freizeitparks, Besuch von Sportveranstaltungen sowie Indoor-Sport;

- 2) **Soziale Kontakte**, d.h. der Besuch oder das Treffen von Verwandten, Partner/innen, Freund/innen sowie Treffen in religiösen, sozialen oder anderen Gruppen gesellschaftlichen Engagements;
- 3) **Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte**, d.h. die Kombination der beiden vorangehenden Reisezwecke auf einer Reise;
- 4) **Fortbewegung**, wobei die Fortbewegung als Aktivität und Selbstzweck im Mittelpunkt steht, und es nicht in erster Linie darum geht, Zielorte zu erreichen, um dort Freizeitaktivitäten auszuführen;
- 5) **Natur**, worunter Wege ins Grüne, in die Natur, zum Friedhof, Schrebergärten oder Wochenendhaus verstanden werden, auch wenn diese mit Fortbewegung als Selbstzweck kombiniert werden.

41 % der erfassten Wochenendreisen wurden von der weiteren Analyse ausgeschlossen, weil sie nicht hauptsächlich oder nicht eindeutig Freizeit Zwecken dienen: 31 % der Wochenendreisen dienen alleine Nicht-Freizeit Zwecken, dies sind meist Einkäufe und Erledigungen, die im folgenden als Pflichtreisen zusammengefasst werden. Auf weiteren 7 % der Wochenendreisen werden Pflichtaktivitäten mindestens genauso häufig genannt wie Freizeitaktivitäten. Und auf 3 % der Wochenendreisen, im Folgenden mit dem Zweck **Transfer** bezeichnet, wird der Übernachtungsort gewechselt, wobei keine Aktivitäten genannt werden, aus denen der Zweck der Reise ersichtlich ist. Denkbar ist z.B. die Rückkehr von Geschäfts- oder Urlaubsreisen. Da keine Zuordnung dieser Reisen zu Freizeit Zwecken möglich ist, werden sie im folgenden bei der Betrachtung der Freizeitreisen nicht berücksichtigt. Allerdings sind insbesondere diese Transferreisen hinsichtlich der zurückgelegten Distanzen bedeutsam: auf nur 3 % der Reisen werden 29 % der Distanzen zurückgelegt (Tabelle 1).

Bei 7 % der Wochenendreisen werden neben den überwiegenden Freizeit- auch Pflichtaktivitäten genannt. Diese Pflichtaktivitäten werden wegen des Interesses an den Freizeitaktivitäten nicht weiter für die Zuordnung des Reisezwecke berücksichtigt. So betrachtet ist bei 85 % der Freizeitreisen, d.h. der Reisen mit überwiegender Bedeutung von Freizeitaktivitäten, eine eindeutige Zuordnung zu einem der fünf oben eingeführten Reisezwecke möglich. In den verbleibenden 15 % der Freizeitreisen mit der Nennung verschiedenartiger Freizeitaktivitäten erfolgte die Definition des Reisezwecks mit folgenden Regeln: Wurde eine Naturaktivität genannt, wurde Natur zum Reisezweck; war dies nicht der Fall, wurden auch Nennungen des Typs Fortbewegung nicht weiter berücksichtigt, so dass nur noch Aktivitäten der Typen Freizeit-Infrastruktur und/oder Soziale Kontakte betrachtet wurden. Je nach deren Auftreten erfolgte dann die Zuordnung mit einem der drei Reisezwecke Freizeit-Infrastruktur, Soziale Kontakte oder Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten.

Reisezwecke nach Häufigkeit, Distanz, Zeit und Verkehrsmittel

Im Wesentlichen sind alle fünf Zwecke bedeutsam hinsichtlich der Reishäufigkeiten, -distanzen und -zeiten (Tabelle 1). Lediglich für Fortbewegung wird im Vergleich zu den anderen Zwecken seltener gereist, und die Reisedistanzen sind für Natur und Fortbewegung kürzer. Dagegen sind die mittleren Reisezei-

Tab. 1: Reishäufigkeit, -aufwand und -zeit nach Zwecken am Wochenende in vier Kölner Befragungsvierteln 1997

	Reishäufigkeit		Reiseaufwand		Reisezeit	
	Samstag	Sonntag	Samstag	Sonntag	Samstag	Sonntag
Mittelwert (je Person und Tag)	1,76	1,20	63 km	50 km	99 min	86 min
davon (%):						
Freizeit-Infrastruktur	13 %	18 %	9 %	16 %	15 %	15 %
Freizeit-Infrastruktur & Soz. Kontakte	8 %	13 %	12 %	10 %	11 %	11 %
Soziale Kontakte	12 %	17 %	12 %	16 %	11 %	13 %
Natur	12 %	21 %	7 %	11 %	19 %	28 %
Fortbewegung	3 %	7 %	2 %	3 %	6 %	8 %
Pflicht & Freizeit	9 %	5 %	13 %	4 %	10 %	4 %
Pflicht	41 %	15 %	16 %	13 %	22 %	10 %
Transfer	2 %	5 %	31 %	28 %	5 %	11 %

Quelle: eigene Erhebung, N = 915

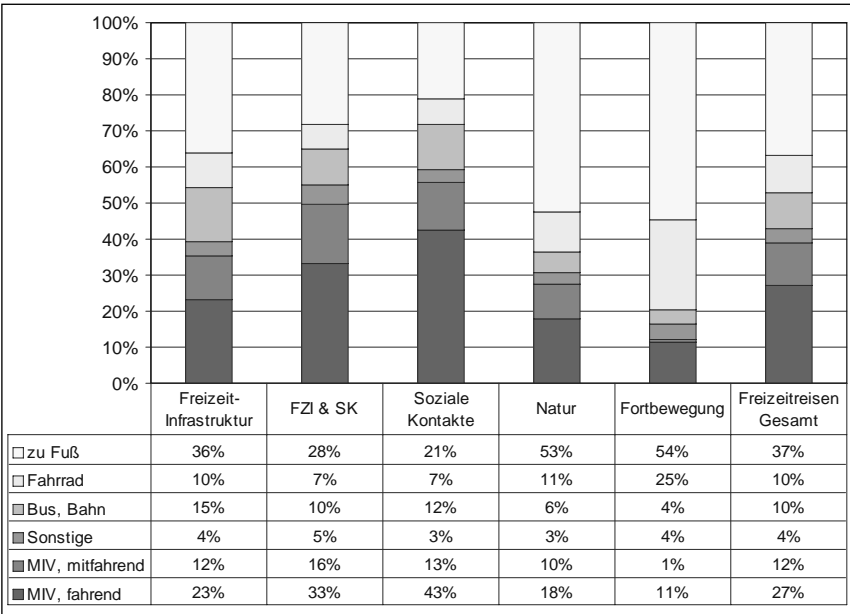
ten je Reise für Natur und Fortbewegung relativ hoch im Vergleich zu den anderen Zwecken.

39 % der Freizeitreisen werden am Wochenende mit dem MIV, 37 % zu Fuß, jeweils 10 % mit dem ÖV und dem Fahrrad sowie 4 % mit sonstigen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Abbildung 2). Beim Vergleich der Reisezwecke haben Natur- und Fortbewegungsreisen hohe Anteile nicht-motorisierten Verkehrs. Jeweils mehr als die Hälfte aller Reisen wird zu Fuß, bei Fortbewegung ein weiteres Viertel mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für viele dieser Reisen, die häufig im Zusammenhang mit Spaziergängen stehen, ist also keine Anreise mit motorisierten Verkehrsmitteln nötig. Sie finden häufig im weiteren Wohnumfeld statt (z.B. Parkanlagen, Waldgebiete, Seen) und nicht notwendigerweise in den entfernt gelegenen, peripheren Naturlandschaften. Motorisierte Verkehrsmittel werden relativ selten genutzt: der MIV-Anteil beträgt 28 % für Natur und 12 % für Fortbewegung, die ÖV-Anteile liegen bei 6 bzw. 4 %.

Für die Freizeit-Infrastruktur sind die Fahrrad- und Fußanteile durchschnittlich, während die MIV-Anteile niedrig (35 %) und die ÖV-Anteile hoch (15 %) sind. Die Lage der Freizeit-Infrastruktur kann diese Verkehrsmittelanteile weitgehend erklären: Es gibt hier eine Häufung von Einrichtungen in der Nähe von Wohnvierteln (z.B. Sportanlagen, Gaststätten) und in der Innenstadt, die häufig gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln und – wegen Parkplatzproblemen, -kosten sowie höheren Reisezeiten – relativ schlecht mit einem Pkw erreichbar sind.

Schließlich sind die MIV-Anteile bei sozialen Kontakten sowie bei der Kombination Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte mit 56 bzw. 49 % überdurchschnittlich hoch. Die Fuß- und Fahrradanteile sind zusammengenommen mit 28 bzw. 35 % relativ niedrig. Der ÖV-Anteil beträgt 10 bzw. 12 %. Für Soziale Kontakte ist die disperse Lage der Ziele im Raum charakteristisch, womit der

Abb. 2: Verkehrsmittel auf Freizeitreisen nach Zwecken



Quelle: eigene Erhebung, N = 915

relativ geringe Anteil von ÖV-Nutzenden erklärt werden kann. Zum Besuch von Verwandten oder Freund/innen, die nicht in der Nähe wohnen, ist das Angebot von öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund der dispersen Lage der Ziele, d.h. überwiegend der Wohnungen, nicht ausreichend. Es fehlen tangentielle oder flexible ÖV-Angebote, wodurch die Reisezeiten vergleichsweise lang werden.

Die Koppelung von Aktivitäten in Freizeiteinrichtungen mit Sozialen Kontakten bei einer Reise führt dazu, dass die Ansprüche an die genutzten Verkehrsmittel steigen. Dass die Gelegenheiten mit Freizeit-Infrastruktur prinzipiell gut mit dem ÖV erreichbar sind, genügt nicht, um auch noch die damit gekoppelten Besuche zu verwirklichen, da die Wohngebiete häufig nur relativ schlecht mit attraktiven Bus- oder Bahnverbindungen miteinander verbunden sind. Erst der Wunsch, Besuche und weitere Freizeitaktivitäten zu verbinden, führt dann zur MIV-Nutzung auf der gesamten Reise. Hieraus dürfte sich erklären, dass der Anteil von Bussen und Bahnen (10 %) niedriger liegt als bei den getrennten Reisezwecken (15 bzw. 12 %). Der hohe Anteil an Mitfahrenden im MIV deutet auf gemeinsame Unternehmungen hin, d.h. Besuche und Aktivitäten in Freizeit-Infrastruktur werden miteinander verbunden.

Die vorausgehenden Ausführungen haben gezeigt, dass sich die Verkehrsmittel auf Freizeitreisen am Wochenende je nach Zweck deutlich unterscheiden. Diese Vermutung war eine der Motivationen für die Unterteilung des Freizeitverkehrs in verschiedene Reisezwecke und wird durch die bislang gewonne-

nen Ergebnisse bestätigt. Darüber hinaus erklärt die unterschiedliche Lage der Aktivitätsorte einen Teil der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung.

Nach der vorangehenden Beschreibung der Mobilitätsmuster von Freizeitreisen am Wochenende wird im nächsten Abschnitt nach Einflussfaktoren gefragt, die zur Erklärung dieser Mobilitätsmuster beitragen können.

5 Erklärung zur Verkehrsentstehung

Die Erklärung der Freizeitmobilitätsmuster wurde nur für die MIV-Reisen durchgeführt, weil diese hinsichtlich der globalen Klima- und Umweltprobleme als besondere Problemverursacher erkannt wurden. Als Einflussfaktoren wurden sozio-demographische Personen- und Haushaltsmerkmale (Alter, Geschlecht, Bildung, Erwerbsstatus, berufliche Stellung, Haushaltsgröße, Kind unter 18 Jahren, Partner/in, Berufstätigkeit Partner/in, Haushaltseinkommen), räumliche Gegebenheiten (Wohnviertel, Gebäudetyp, Wohneigentum, Gartenbesitz, Schrebergarten, Zweitwohnung sowie als Indikatoren für subjektive Ortsbindung die Häufigkeit von Nachbarschaftskontakten, von Umzügen und die Wohnungszufriedenheit), Verkehrsmittelverfügbarkeit (Pkw im Haushalt, ÖV-Zeitkarte), Verkehrsmittelnutzung an Werktagen als Indikator für Verkehrsmittelgewohnheiten sowie Freizeit- und Verkehrsmittelorientierungen betrachtet. Nachfolgend wird zunächst auf die ausgewählten Faktoren Alter, Haushaltseinkommen, Pkw-Besitz, Wohnviertel und Freizeitmobilitätstyp bivariat eingegangen. Daran anschließend können dann die Zusammenhänge in einem multivariaten Modell betrachtet werden. Aufgrund der relativ niedrigen Fallzahlen werden die beiden Reisezwecke Natur und Fortbewegung bei der Angabe der MIV-Distanzen und in den multivariaten Modellen zu einem Reisezweck Natur/Fortbewegung zusammengefasst.

Bivariate Auswertung ausgewählter Einflussfaktoren

Das Alter hat auf die Reisehäufigkeiten signifikante Auswirkungen. Jüngere, worunter hier die 18- bis 29-Jährigen verstanden werden, sind häufiger auf Freizeitreisen unterwegs als die 30- bis 59-Jährigen und diese wiederum häufiger als Ältere (Tabelle 2). Besonders für Freizeit-Infrastruktur und soziale Kontakte sind Jüngere häufig unterwegs, für Natur mehr Personen ab 60 Jahren. Bei den MIV-Distanzen sind die Unterschiede nur für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten signifikant: Jüngere legen dafür weitere Distanzen zurück als andere.

In Abhängigkeit vom Haushaltseinkommen zeigen sich erwartungsgemäß Unterschiede bei den MIV-Distanzen, jedoch nicht bei den Reisehäufigkeiten (Tabelle 2). Die höchste Einkommensgruppe – hier mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen über 6500 DM – legt etwa dreimal so weite Freizeitdistanzen zurück wie jene mit einem Einkommen unter 2500 DM, und zwar besonders für Soziale Kontakte. Dem gegenüber unterscheiden sich die Distanzen für Freizeit-Infrastruktur bzw. für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten nur unwesentlich je nach Einkommensgruppen. Signifikant ist außerdem, dass die mittleren Einkommen zwischen 2500 und 6500 DM für

Natur/Fortbewegung deutlich größere Distanzen zurücklegen als Haushalte mit niedrigeren oder höheren Einkommen. Dies kann hier ohne nähere Kenntnis über deren Haushaltsstruktur jedoch nicht weiter erklärt werden.

Die Zahl der Pkw im Haushalt hat Einfluss auf die Häufigkeit der Naturreisen (Tabelle 2). Die Schwierigkeiten von Haushalten ohne eigenes Auto, das Umland – und damit die attraktivsten Zielgebiete für Naturreisen – zu erreichen, hat bereits einige Studien beschäftigt (BURWITZ et. al. 1992, REUTTER und REUTTER 1996, KLÖCKNER und FLIEGNER 2000). Fehlende ÖV-Angebote werden als eine der Hauptursachen hierfür identifiziert. Haushalte ohne eigenes Auto ersetzen demnach Aktivitäten in der Natur durch andere Freizeitaktivitäten. Erwartungsgemäß unterscheiden sich auch die MIV-Distanzen je nach Zahl der Pkw im Haushalt, allerdings nur für Reisen zu Sozialen Kontakten sowie Natur/Fortbewegung signifikant. Für andere Freizeitreisen sind die Unterschiede weniger bedeutsam, wie auch die Unterschiede zwischen einem und mehreren Pkw im Haushalt nicht so deutlich wie erwartet sind.

Mit dem Wohnviertel als Indikator werden verschiedene räumliche Ausstattungs- und Lagemerkmale zugleich betrachtet. Als räumliche Faktoren sind etwa die Erreichbarkeiten von verschiedenen Freizeitgelegenheiten, die Lage zu Wohngebieten von Freund/innen oder Verwandten sowie die Verfügbarkeit von nicht-motorisierter oder ÖV-Infrastruktur als Alternative zum privaten Pkw wichtig. Zudem verbergen sich hinter dem Wohnviertel soziale Strukturen, die in Wechselwirkung mit Ausstattungs- und Qualitätsmerkmalen stehen – z.B. mit dem Vorhandensein von Ein- oder Mehrfamilienhäusern, mit privaten Gärten, Naturnähe oder urbanen Qualitäten. Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen auf Freizeitreisen unterscheiden sich nur wenig in Abhängigkeit von dem Befragungsviertel (Tab. 2). In dem innerstädtischen Belgischen Viertel – das mit vielfältigen Freizeiteinrichtungen wie Cafés, Restaurants, Kneipen, Theatern, Kinos etc. ausgestattet ist – sind die Reisen für Freizeit-Infrastruktur besonders häufig im Vergleich zu den anderen Vierteln, was aus dem vorhandenen Angebot erklärbar ist, zugleich aber aus der Sozialstruktur der dort lebenden Bevölkerung. Des Weiteren sind die MIV-Distanzen für Natur/Fortbewegung in den innenstadtnahen Vierteln Zollstock und Belgisches Viertel höher als in den beiden eher peripher und näher an Naturgebieten gelegenen Longerich und Rath. Die oben beschriebenen Ausstattungsunterschiede mit Freizeit-Infrastruktur führen dagegen nicht zu Unterschieden bei den MIV-Distanzen je nach Wohnviertel.

Abschließend werden Freizeitmobilitätstypen mit den realisierten Freizeitreisen verglichen. Die Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen erfolgte in zwei Schritten. In einem ersten Schritt wurden mit zwei getrennten Faktorenanalysen aus Items zu Freizeitorientierungen (Häufigkeit von Freizeitaktivitäten, allgemeine Einstellungen zur Freizeitgestaltung) und Verkehrsmittellorientierungen (funktionale und emotionale Nutzungseigenschaften von Verkehrsmitteln auf Freizeitreisen, wie z.B. Preis, Zeit, Komfort, Spaß oder Erholung) insgesamt 18 Faktoren extrahiert. Im zweiten Schritt wurden aus diesen dann mit einer Clusteranalyse sieben Freizeitmobilitätstypen gebildet, so dass alle Befragten einem dieser Freizeitmobilitätstypen zugehören (zur Herleitung und Beschreibung der Freizeitmobilitätstypen vgl. LANZENDORF 2001).

Tab. 2: Einfluss ausgewählter Faktoren auf Häufigkeit und MIV-Distanz auf Freizeitreisen nach Reisezwecken

	N	Reisehäufigkeit (Reisen/Pers.)						MIV-Distanz				
		Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt
(km/Pers.)												
Gesamt	912	0,45	0,29	0,41	0,46	0,13	1,74	5	9	11	8	33
Alter												
18-29 Jahre	140	0,51	0,54	0,61	0,21	0,12	1,99	5	22	13	2	42
30-59 Jahre	524	0,48	0,26	0,43	0,44	0,15	1,75	6	9	12	9	35
ab 60 Jahre	248	0,33	0,23	0,28	0,63	0,12	1,59	4	4	8	9	25
Haushaltseinkommen												
< 2500 DM	158	0,41	0,34	0,45	0,29	0,13	1,63	6	8	4	2	17
2500-4499 DM	302	0,46	0,26	0,39	0,49	0,15	1,75	3	11	8	11	32
4500-6499 DM	170	0,50	0,26	0,42	0,51	0,15	1,84	7	6	11	12	36
>= 6500 DM	119	0,48	0,33	0,43	0,45	0,08	1,77	8	13	27	5	53
Pkw im Haushalt												
kein Pkw	240	0,38	0,35	0,43	0,34	0,15	1,65	3	5	4	2	14
ein Pkw	476	0,48	0,26	0,40	0,51	0,11	1,76	5	10	12	11	38
ab zwei Pkw	196	0,43	0,30	0,43	0,48	0,16	1,81	8	14	17	6	45
Wohnviertel												
Belgisches Viertel	190	0,67	0,36	0,37	0,39	0,13	1,92	4	9	11	10	35
Zollstock	206	0,40	0,31	0,42	0,44	0,10	1,67	6	11	7	13	37
Longerich	272	0,43	0,31	0,42	0,47	0,15	1,78	5	11	12	5	32
Rath	244	0,32	0,21	0,44	0,52	0,15	1,64	5	7	13	4	29
Freizeitmobilitätstyp												
Familienbewegte	209	0,38	0,29	0,45	0,63	0,18	1,93	5	10	18	8	41
Allseits Aktive	90	0,28	0,23	0,27	0,52	0,21	1,51	6	7	7	13	34
Auto-Kultur-Individualisten	98	0,52	0,31	0,51	0,29	0,04	1,66	5	9	11	8	34
Bummler	110	0,34	0,20	0,35	0,53	0,05	1,46	7	5	7	8	27
Schnelle Fitte	181	0,48	0,34	0,44	0,48	0,19	1,93	6	9	12	11	37
Häuslich Genügsame	81	0,26	0,19	0,33	0,42	0,04	1,23	1	11	2	1	15
Selbstzufriedene Individualisten	136	0,77	0,42	0,47	0,18	0,14	1,98	5	13	10	4	32

Quelle: eigene Erhebung, fett gedruckte Werte sind signifikant mit $p < 0,05$ (F-Test)

Der Vergleich der Reishäufigkeiten bestätigt die Ausgangsthese, dass sich die Befragten aufgrund verschiedener Freizeits- und Mobilitätsorientierungen auch hinsichtlich ihrer Freizeitreisen signifikant voneinander unterscheiden (Tabelle 2). So ist die Anzahl und die Zusammensetzung der Freizeitreisen je nach Mobilitätstyp sehr unterschiedlich. Drei Typen – Familienbewegte, Schnelle Fitte und Selbstzufriedene Individualisten – sind häufiger als andere auf Freizeitreisen unterwegs: die Familienbewegten vorwiegend für Natur, die Selbstzufriedenen Individualisten vorwiegend für Freizeit-Infrastruktur und die Schnellen Fitten etwa gleich häufig für Natur wie auch für Freizeit-Infrastruktur. Die Häuslich Genügsamen sind am seltensten unterwegs, für Natur aber häufiger als die individualistisch-urbanen Selbstzufriedenen und Auto-Kultur-Individualisten. Bemerkenswert ist, dass sich keine signifikanten Unterschiede bei der Häufigkeit von Reisen für Soziale Kontakte zeigen. Schließlich sind überraschenderweise auch die MIV-Distanzen je nach Mobilitätstyp nicht unterschiedlich, was hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsmittellorientierungen überrascht.

Multivariate Modelle für Natur/Fortbewegung

Um die bereits angedeuteten Wechselwirkungen zwischen den Einflussfaktoren auf die Freizeitmobilität zu kontrollieren, wurden multivariate Modelle erstellt. Im Folgenden geschieht das am Beispiel der Natur-/Fortbewegungsreisen. Zwei Fragen werden verfolgt: Was beeinflusst die Teilnahme an Reisen für Natur/Fortbewegung und welche Einflussfaktoren sind für größere MIV-Distanzen entscheidend?

Die erste Frage wird mit einem binomialen Logit-Modell für die Wahrscheinlichkeit der Teilnahme an Natur- oder Fortbewegungsreisen am Wochenende beantwortet. Abhängige Variable ist also zunächst, ob eine solche Reise von einer Person durchgeführt wurde oder nicht. Die bereits oben im bivariaten Vergleich dargestellte Bedeutung des Alters und des Freizeitmobilitätstyps zeigt sich auch im multivariaten Modell (Tabelle 3). Demnach sind Ältere deutlich wahrscheinlicher am Wochenende für solche Reisen unterwegs als Jüngere. Weiterhin sind Familienbewegte, besonders im Gegensatz zu den individualistisch orientierten Freizeitmobilitätstypen, häufig auf Freizeitreisen. Dritter wesentlicher Einflussfaktor ist der Schrebergartenbesitz, der die Freizeit- und Wochenendgestaltung eindeutig mitbestimmt. Zwei weitere Faktoren sind signifikant: mit dem Besitz einer ÖV-Zeitkarte und mit Kindern im Haushalt sinkt die Wahrscheinlichkeit einer Natur- oder Fortbewegungsreise. Beides scheint zunächst überraschend. Erklärbar wird es durch die Tatsache, dass Haushalte mit Kindern besonders starken Zeitverpflichtungen unterliegen und gerade am Wochenende noch stark mit Reproduktionsarbeiten beschäftigt sind, die aufgrund der Zeitbelastung von Werktagen aufs Wochenende verlagert werden mussten. Wie bereits oben dargestellt, sind die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung in der Natur mit Öffentlichen Verkehrsmitteln beschränkt, so dass sich hier wahrscheinlich wieder die schlechte Erreichbarkeit von Natur mit Öffentlichen Verkehrsmitteln widerspiegelt. Zusammenfassend zeigt sich also, dass sich Unterschiede bei der Teilnahme an Reisen für Natur/Fortbewegung in

Tab. 3: Multivariate Modelle für Freizeitreisen mit dem Zweck Natur/Fortbewegung

	Logit-Modell 1: Teilnahme (N=870)		Logit-Modell 2: MIV-Teilnahme (N=846)		Regressionsmodell: MIV-Distanzen (N=111)		
	B	t	B	t	B	t	b
Konstante	-1,79**	-2,38	-4,56***	-3,68	5,16***	10,3	
Soziodemographie							
Alter	0,03***	3,39	0,02	1,56			
Bildung	-0,01	-0,29	-0,07	-1,48			
Frau	-0,13	-0,77	-0,24	-0,95			
Erwerbstätigkeit	0,3	1,37	0,01	0,02			
Studierend/Ausbildung	0,36	0,88	0,18	0,26			
Arbeiter/in	-0,06	-0,23	-0,2	-0,5	-1,10***	-3,01	-0,26
Höhere Angestellte	0,21	1,12	0,13	0,49			
Kind	-0,37*	-1,78	-0,08	-0,27			
Doppelverdiener/in	-0,05	-0,26	-0,05	-0,2			
Verkehrsmittel							
Pkw im Haushalt	-0,09	-0,61	0,48**	2,12			
ÖV-Zeitkarte	-0,39**	-2,1	-0,11	-0,33			
Werktag MIV			1,27***	4,49			
Werktag ÖV			0,03	0,1	-0,45	-1,59	-0,14
Raumstruktur, Ortsbindung							
Umzüge selten	0,06	0,82	0,23*	1,85			
Wohnungszufriedenheit	-0,11	-1,24	-0,09	-0,71	-0,28**	-2,31	-0,22
Nachbarschaftskontakte	0,1	1,6	-0,05	-0,52			
Garten	0,05	0,23	-0,57*	-1,81	-0,46*	-1,76	-0,17
Schrebergarten	0,98***	3,52	0,74**	2,22	-1,42***	-5,28	-0,47
Zweitwohnsitz	0,11	0,41	0,26	0,69			
Belgisches Viertel	-0,12	-0,47	0,69*	1,69			
Zollstock	-0,09	-0,34	0,66*	1,76			
Longerich	0,03	0,14	0,57*	1,85			
Rath [Referenz]							
Freizeitmobilitätstypen							
Familienbewegte	0,80***	2,81	0,77	1,6			
Allseits Aktive	0,33	0,98	0,45	0,85	0,73**	2,29	0,2
Auto-Kultur-Individualisten	-0,64*	-1,81	0,56	1,08			
Bummler	0,1	0,3	0,38	0,7			
Schnelle Fitte	0,43	1,51	0,66	1,38	0,57**	2,22	0,2
Häuslich Genügsame	-0,66*	-1,65	-0,02	-0,03			
Selbstzufr. Individ.[Referenz]							
Qualitätsmaße	Pseudo R ² (McFadden) = 0,09		Pseudo R ² (McFadden) = 0,13		Korrigiertes R ² = 0,34		

Quelle: eigene Erhebung. Bei fehlenden Zahlenangaben ist die unabhängige Variable nicht in dem entsprechenden Modell enthalten. Signifikante Koeffizienten: * $p < 0,1$, ** $p < 0,05$, *** $p < 0,01$

erster Linie aus Unterschieden im Alter und in den Freizeitorientierungen (Freizeitmobilitätstyp) erklären lassen. Unterschiede in der räumlichen Ausstattung und in sonstigen Personen- und Haushaltsmerkmalen sind dagegen von untergeordneter Bedeutung. Die Bedeutung des Schrebergartenbesitzes kann insofern nicht nur als Unterschied in der Ausstattung mit räumlichen Faktoren, sondern stärker noch als ein Element einer spezifischen Freizeitorientierung verstanden werden, in der die Schrebergartenkultur als wesentlicher Bestandteil enthalten ist.

Zur zweiten Frage, welche Faktoren für größere MIV-Distanzen in der Freizeit entscheidend sind, wurde zunächst in einem vorbereitenden Schritt ein binomiales Logit-Modell zur MIV-Teilnahme an Natur-/Fortbewegungsreisen berechnet, d.h. ob an dem Stichtagswochenende eine Natur-/Fortbewegungsreise mit dem MIV durchgeführt wurde (Tabelle 3). Dieser Schritt war für die anschließende Berechnung des Regressionsmodells notwendig, in welches dann nur noch die Personen mit positiven MIV-Distanzen eingingen. Im Logit-Modell zur Beteiligung an MIV-Reisen zeigt sich, dass im Gegensatz zu den vorstehenden Ergebnissen zur Teilnahme an Natur-/Fortbewegungsreisen unabhängig vom Verkehrsmittel nur noch räumliche Faktoren sowie die Verkehrsmittelverfügbarkeiten bzw. -gewohnheiten entscheidend sind. Die zuvor als entscheidend erkannten Faktoren Alter und Freizeitmobilitätstyp sind für die MIV-Teilnahme nicht mehr wesentlich. Erwartungsgemäß ist der Pkw-Besitz im Haushalt ein wesentlicher Einflussfaktor, auch wenn dieser noch von der werktäglichen MIV-Nutzung als Faktor überlagert wird. Dieser Indikator für die Gewohnheit der MIV-Nutzung gibt an, ob an einem zufälligen Stichtag werktags die befragte Person den MIV genutzt hat. Es zeigt sich, dass der Zusammenhang zwischen werktäglicher Nutzung und MIV-Nutzung auf Natur-/Fortbewegungsreisen sehr stark ist. Alle weiteren signifikanten Einflussfaktoren beschreiben räumliche Ausstattungsmerkmale. Wie bereits für die Teilnahme an Natur-/Fortbewegungsreisen, ist auch für die MIV-Teilnahme der Schrebergartenbesitz ein wichtiger Einflussfaktor. Nicht zuletzt ist das Wohnviertel bedeutsam: erwartungsgemäß wird von den Befragten aus Rath – das in unmittelbarer Nähe eines attraktiven Naherholungsgebiets liegt – im Vergleich zu allen anderen Befragungsvierteln weniger selten an MIV-Natur-/Fortbewegungsreisen teilgenommen. Das gleiche gilt auch für die Gartenbesitzenden.

Im Regressionsmodell werden nur noch Personen betrachtet, die am Stichtag MIV-Natur-/Fortbewegungsreisen durchführten. Abhängige Variable ist die logarithmierte MIV-Distanz. Im Regressionsmodell, das an die Daten am besten angepasst ist, sind räumliche Faktoren, der Freizeitmobilitätstyp und der Berufsstatus von Bedeutung (Tabelle 3). Auch ist wiederum der Einfluss des Schrebergartenbesitzes signifikant: obwohl Schrebergartenbesitzende häufig an MIV-Reisen für Natur/Fortbewegung teilnehmen, sind ihre MIV-Distanzen relativ klein. Der Schrebergarten dominiert die Freizeitgestaltung, liegt im Durchschnitt allerdings lediglich in einer Entfernung von drei Kilometern von der Wohnung entfernt. Der MIV wird hier trotz der kurzen Entfernungen überwiegend genutzt, um flexibel Transporte durchführen zu können. Auch der Besitz eines eigenen Gartens sowie eine höhere Zufriedenheit mit der eigenen

Wohnung – als Indikator für die Ortsbindung – führen zu relativ niedrigeren MIV-Distanzen. Von den sozio-demographischen und Haushaltsmerkmalen ist nur der Erwerbsstatus signifikant. Demnach legen Arbeiter/innen geringere MIV-Distanzen zurück, was der Erwartung unterschiedlicher Möglichkeiten je nach ökonomischem, sozialem und kulturellem Kapital entspricht. Schließlich tragen die Freizeitmobilitätstypen zur Erklärung der MIV-Distanzen bei. Während sie zur Erklärung der MIV-Teilnahme und überraschenderweise auch bivariate bedeutungslos waren, haben die auf Schnelligkeit und Vielseitigkeit orientierten Schnellen Fitten und Allseits Aktiven größere MIV-Distanzen als andere Freizeitmobilitätstypen.

6 Bedeutung von Routinen auf Freizeitreisen

Wie im vorangehenden Abschnitt gezeigt wurde, besitzen Verkehrsmittelgewohnheiten eine große Bedeutung für die Erklärung des Verkehrshandelns (BAMBERG 1996), sowie allgemein Routinen auch für die Erklärung von Handeln von großer Bedeutung sind (ESSER 1991). Die Entscheidungen der Befragten zum Verkehrshandeln wurden mit einer qualitativen Methode vertiefend hinterfragt. 308 Befragte wurden in etwa 5-10-minütigen Zusatzinterviews, welche mit einem Leitfaden geführt und per Kassette mitgeschnitten wurden, nach dem Entscheidungsprozess für die Freizeitreisen des letzten Wochenendes befragt. Die Antworten auf den Kassetten wurden mit einem Kodierungsschema für eine quantitative Auswertung zugänglich gemacht. Insgesamt konnten so 430 Entscheidungen erfasst und analysiert werden.

Eine der zentralen Fragen in diesem Interviewteil war auf die Bedeutung von Routinen für die Teilentscheidungen zu Freizeitaktivität, -ort und -verkehrsmittel gerichtet. Um eine Routine handelt es sich immer dann, wenn über die Entscheidung in der Situation nicht nachgedacht wurde, weil in der betreffenden Situation immer so gehandelt wird. Drei Beispiele seien für eine solche Zuordnung genannt:

1) I.: *„Warum legst Du den Weg mit dem Auto zurück?“*

A.: *„Weil ich's Auto sowieso hab' – äh – weil er zeitlich am schnellsten ist.“* (1554)

2) I.: *„Und wieso hast Du dich gerade konkret jetzt für das Auto entschieden am Sonntag?“*

A.: *„Da hab' ich gar nicht so drüber nachgedacht, eigentlich, weil das Auto steht ja vor der Tür und eigentlich bei jeder weiteren Strecken, eigentlich, fahr ich damit.“* (3248)

3) I.: *„Aus welchem Grund [nutzen Sie das Auto, M.L.]?“*

A.: *„Aus welchem Grund? Hm, ..., eigentlich, weil es vor der Tür steht.“* (4512)

Es zeigt sich, dass mit dieser Definition 28 % der Aktivitäts-, 22 % der Orts- und 58 % der Verkehrsmittelentscheidungen routinisiert getroffen werden (vgl. Tabelle 4). Allerdings gibt es darüber hinaus in den Interviews Aussagen, dass immer oder fast immer bestimmte Aktivitäten, Orte oder Verkehrsmittel gewählt werden – ohne dass es weitere Belege für eine Handlungsroutine gibt. Dies war etwa der Fall, wenn der MIV immer für einen Weg genutzt wird, zugleich aber

differenziert begründet wurde, warum dies bei einem speziellen Weg nicht mit dem ÖV geschah.

Es macht daher Sinn, alle Handlungen, welche immer oder fast immer durchgeführt werden, in eine erweiterte Definition von Routinen zu integrieren. Als Routinehandlungen werden demnach solche Handlungen aufgefasst, welche eindeutig in den Interviews als Routine zu erkennen waren (bisherige Definition) sowie zusätzlich diejenigen Handlungen, welche immer oder fast immer durchgeführt werden. Unter diesen weiter gefassten Begriff von Routinehandlungen fallen zusätzlich 20 % der Verkehrsmittel-, 13 % der Orts- und 3 % der Aktivitätsentscheidungen (Tabelle 4).

Tab. 4: Relative Bedeutung von Routinen bei den Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel

	Entscheidungssituationen		
	Aktivität	Ort	Verkehrsmittel
	N=430	N=169	N=346
Routine (enge Definition) ⁽¹⁾	28 %	22 %	58 %
Routine (weite Definition) ⁽²⁾	31 %	35 %	78 %
keine Routine	67 %	41 %	16 %
k.A.	2 %	24 %	7 %
Gesamt	100 %	100 %	100 %

- 1) Die enge Definition von Routinen umfasst nur solche Entscheidungen bei denen die Verwendung von Routinen explizit genannt wurde.
- 2) Die weitere Definition von Routine umfasst zusätzlich zu den expliziten Nennungen auch solche Entscheidungen, welche (fast) immer durchgeführt werden.

Quelle: eigene Erhebung, N = 430 Entscheidungssituationen

Entscheidungen ohne Routine werden in zwei Dritteln der Aktivitäts-, in 41 % der Orts- und in 16 % der Verkehrsmittelentscheidungen getroffen. Während für Freizeitaktivitäten ein breites Spektrum an Aktivitäten zur Auswahl steht, gibt es bei den Verkehrsmitteln nur wenige Alternativen. In erster Linie sind das – einmal abgesehen von den selten im Alltag genutzten Verkehrsmitteln, wie z.B. Boote, Flugzeuge oder Inline-Skates – Verkehrsmittel der vier Kategorien zu Fuß, Fahrrad, ÖV und MIV. Zudem werden die Verkehrsmittel alltäglich genutzt, während die Freizeitaktivitäten im Allgemeinen weniger häufig durchgeführt werden. Dies kann eine Erklärung für die stärkere Routinisierung der Verkehrsmittelnutzung liefern.

In einem letzten Analyseschritt wurden drei ausgewählte Faktoren, die das Verkehrshandeln der Befragten beeinflussen – Lage der Wohnviertel, Zahl der Pkws im Haushalt und Freizeitmobilitätstypen – näher in ihrem Einfluss auf die Bedeutung von Routinen im Entscheidungsprozess untersucht. Erwartungsge-

mäßig sind weder das Wohnviertel noch die Zahl der Pkws von signifikantem Einfluss, wohl aber die Freizeitmobilitätstypen. Demnach unterscheiden sich die Bedeutungen von Aktivitäts- und Verkehrsmittelroutinen je nach Freizeitmobilitätstyp, nicht aber die Bedeutung von Ortsroutinen. So haben Aktivitäts- und Verkehrsmittelroutinen z.B. nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung für Auto-Kultur-Individualisten und Selbstzufriedene Individualisten (Tabelle 5).

Tab. 5: Einfluss der Freizeitmobilitätstypen auf den Entscheidungsprozess

	Familienbewegte	Allseits Aktive	Auto-Kultur-Individualisten	Bummler	Schnelle Fitte	Häuslich Genügsame	Selbstzufriedene Individualisten	Gesamt
	N=98	N=39	N=52	N=52	N=93	N=24	N=72	N=430
Aktivität ist Routine (Chi ² =17,6 p<0,01)	36 %	28 %	21 %	44 %	28 %	54 %	21 %	31 %
Ort ist Routine (Chi ² =0,6 n.s.)	37 %	33 %	35 %	32 %	38 %	33 %	32 %	35 %
Verkehrsmittel (Chi ² =10,8 p<0,1)	71 %	88 %	73 %	85 %	80 %	94 %	69 %	77 %

Quelle: eigene Erhebung, N = 430 Entscheidungssituationen

7 Zusammenfassende Schlussbemerkung

Freizeitmobilität ist ein immer noch wenig erforschtes Thema, auch wenn in jüngster Vergangenheit das Forschungsinteresse erwacht zu sein scheint. Dieses Interesse wird besonders mit dem hohen Anteil von Freizeit an Reisehäufigkeiten und -distanzen sowie dem hohen MIV-Anteil begründet. Hinweise auf ein im Vergleich zu anderen Reisezwecken größeres Wachstum der Freizeitreisen erscheinen derzeit aufgrund der vorliegenden statistischen Daten allerdings unbegründet. Nur für einzelne Teilbereiche machen solche Vermutungen möglicherweise Sinn, wie z.B. für die zurückgelegten Distanzen auf Urlaubs- oder Kurzurlaubsreisen.

Die Zusammenfassung von zeit-räumlich sehr unterschiedlichen Phänomenen in dem Wege- und Reisezweck Freizeit erschwert ein tiefergehendes Verstehen und Erklären der beobachtbaren Mobilitätsmuster. Aus diesem Grunde wurde eine Unterteilung von Freizeitmobilität in die fünf homogeneren Reisezwecke „Freizeit-Infrastruktur“, „Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte“, „Soziale Kontakte“, „Natur“ sowie „Fortbewegung“ vorgeschlagen. Sie sind im Blick auf Reisehäufigkeiten und -distanzen am Wochenende von Bedeutung und unterscheiden sich hinsichtlich der raum-zeitlichen Mobilitätsmuster, wie z.B. der Lage der Aktivitätsorte oder der genutzten Verkehrsmittel.

Durch diese Differenzierung der Reisezwecke wird vor allem die Bedeutung der Sozialen Kontakte deutlich, die von der Verkehrs- und Mobilitätsforschung in der Vergangenheit kaum beachtet wurden. Knapp die Hälfte der Distanzen auf Freizeitreisen am Wochenende werden für die Reisezwecke Soziale Kontakte sowie für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten zurückgelegt. Für den Verkehrsaufwand von Bedeutung sind am Wochenende vor allem auch die Transferreisen, d.h. vorwiegend die Rückreisen von Übernachtungen woanders. Nur 3 % der Wochenendreisen sind Transferreisen, auf denen aber 29 % der Wochenenddistanzen zurückgelegt werden.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Studien der Verkehrs- und Mobilitätsforschung wurde in der vorliegenden Arbeit versucht, sowohl interne Präferenzen (Freizeit- und Verkehrsmittellorientierungen) als auch äußere Rahmenbedingungen (Raumstruktur, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Soziodemographie) in einem handlungstheoretisch fundierten Modell des Verkehrshandelns zu integrieren und für die Beschreibung der Freizeitmobilität nutzbar zu machen. Insbesondere wurde hierbei das Konzept der Mobilitätsstile integriert, indem sieben Freizeitmobilitätstypen herauskristallisiert wurden, die als Einflussfaktoren in die Modelle zur Erklärung von Freizeitmobilität einfließen.

Als Beispiel wurden multivariate Erklärungsmodelle für die Teilnahme, die MIV-Teilnahme und die MIV-Distanzen auf Reisen für Natur/Fortbewegung erstellt. Das Alter der Befragten sowie Stilisierungsmerkmale – inklusive Freizeitmobilitätstyp und Schrebergartenbesitz – waren demnach die wesentlichen Faktoren für die Teilnahme an Reisen für Natur/Fortbewegung. Für die MIV-Teilnahme war die Verfügbarkeit und die Nutzungsgewohnheit von Verkehrsmitteln sowie der Einfluss von räumlichen Faktoren entscheidend.

Schließlich wurde gezeigt, dass Routinen für Entscheidungen zur Freizeitmobilität von größter Bedeutung sind. Der überwiegende Teil der Verkehrsmittelentscheidungen fällt routinisiert (78 %). Für Aktivitäts- und Ortsentscheidungen konnte das ebenfalls für jeweils ein Drittel der Situationen belegt werden. Dies ist eine Erkenntnis, die entsprechende weitere Forschungsarbeit nach sich ziehen sollte. So könnten etwa Möglichkeiten untersucht werden Nutzungsroutinen zu ändern – z.B. diejenige, den privaten Pkw auf Freizeitreisen zu nutzen. Das „Aufbrechen von Routinen“ ist demnach eine zentrale Aufgabe für alle Maßnahmen, die auf eine Veränderung des Verkehrshandelns setzen – gleichermaßen für Freizeit- wie auch für andere Reisezwecke.

Literatur

- BAMBERG, Sebastian (1996): Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstrukts „Habit“ in die Theorie des geplanten Verhaltens. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie 27, S. 295-310
- BECK, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt
- BENTHAUS-APEL, Friederike (1995): Zwischen Zeitbindung und Zeitautonomie. Eine empirische Analyse der Zeitverwendung und Zeitstruktur der Werktags- und Wochenendfreizeit. Wiesbaden
- BERGER, Peter A. und Stefan HRADIL (Hrsg.; 1990): Lebenslagen. Lebensläufe. Lebensstile. Göttingen (= Soziale Welt, Sonderband 7)
- BRANNOLTE, Ulrich et al. (Hrsg.; 1999): Freizeitverkehr. Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld. Dokumentation eines inter-

- disziplinären Workshops des BMBF am 10. und 11. Dezember 1998 im Hotel Bristol in Bonn. Berlin
- BURWITZ, Hiltrud, Henning KOCH und Thomas KRÄMER-BADONI (1992): *Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt*. Reinbek
- DIENEL, Hans-Liudger (1997): *Ins Grüne und ins Blaue: Freizeitverkehr im West-Ost-Vergleich. BRD und DDR 1949-1990*. In: DIENEL, Hans-Liudger & Barbara SCHMUCKI (Hrsg.): *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*. Beiträge der Tagung „Öffentlicher Nahverkehr“ in München, Dezember 1994. Stuttgart, S. 221-249
- DVWG (= *Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft*, Hrsg., 1997): *Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität*. Kurs VI/96 am 13.-14. Juni 1996 in Goslar. Bergisch Gladbach (= Schriftenreihe B der DVWG, 192)
- ECMT (= *European Conference of Ministers of Transport*, 1998): *Transport and Leisure. Conclusions of Round Table 111*, Paris, 15-16 October 1998. <http://www.oecd.org/cem/conclus/rt111e.pdf>
- ESSER, Hartmut (1991): *Alltagshandeln und Verstehen. Zum Verhältnis von erklärender und verstehender Soziologie am Beispiel von Alfred Schütz und »Rational Choice«*. Tübingen (= *Die Einheit der Gesellschaftswissenschaften*, 73)
- FUHRER, Urs (Hrsg.) (1993): *Wohnen mit dem Auto. Ursachen und Gestaltung automobiler Freizeit*. Zürich
- FUHRER, Urs et al. (1994): *Multilokales Wohnen. Freizeitmobilität als räumlich „verteiltes“ Wohnen*. Bericht 60 des NFP 25 „Stadt und Verkehr“. Zürich
- GÖTZ, Konrad (1996): *Freizeitmobilität und Natur*. In: *CITY:mobil* (Hrsg.): *Mobilität und Natur*. Stadtwege Nr. 2/96. Freiburg, S. 18-21.
- HAUTZINGER, Heinz (1994): *Entwicklungstendenzen der Freizeitmobilität*. In: *SPD-Bundestagsfraktion* (Hrsg.): *Freizeit und Mobilität*. Tourismuskonferenz der SPD-Bundestagsfraktion Bonn, 8. September 1994. Bonn
- HAUTZINGER, Heinz, Ralf HAMACHER und Brigitte TASSAUX-BECKER (1996): *Mobilität der westdeutschen Bevölkerung. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre*. Band 2. Bergisch Gladbach (= *Mensch und Sicherheit*, M 55)
- HEINZE, Wolfgang G. und Heinrich H. KILL (1997): *Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr*. Hannover
- HERZOG, Stephan et al. (1994): *Freizeit-Freizeitverkehr-Umwelt. Tendenzen und Beeinflussungsmöglichkeiten*. Bericht 58A des Nationalen Forschungsprogramms „Stadt und Verkehr“. Zürich
- HOLZAPFEL, Helmut et al. (1996): *Freizeitmobilität. Freizeit und Freizeitverkehr – Eine Bestandsaufnahme*. In: *Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“* (Hrsg.): *Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen*. Teilprojekt 5: *Arbeits- und Freizeitmobilität*. Wuppertal
- HOLZ-RAU, Christian und Eckhard KUTTER (1995): *Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte*. Bonn (= *Materialien zur Raumentwicklung*, 73)
- KAGERMEIER, Andreas (1997): *Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern*. Dortmund (= *Verkehr Spezial*, 3)
- KAISER, Florian G. (1993): *Mobilität als Wohnproblem. Ortsbindung im Licht der emotionalen Regulation*. Bern et al.
- KLÖCKNER, Dorothee und Steffen FLIEGNER (2000): *Autoreduzierte Mobilität in Halle*. Teilprojekt 10, Projektbereich D *Personenverkehr*, Forschungsverbund „Ökologisch Verträgliche Mobilität“. Wuppertal
- LANZENDORF, Martin (1996): *Quantitative Aspekte des Freizeitverkehrs*. Wuppertal (= *Arbeitspapier Nr. 6 des Forschungsverbunds „Ökologisch verträgliche Mobilität“*)
- LANZENDORF, Martin (2001): *Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung*. Trier (= *Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie*, 56)

- LÜDTKE, Hartmut (1995): Zeitverwendung und Lebensstile. Empirische Analysen zu Freizeitverhalten, expressiver Ungleichheit und Lebensqualität in Westdeutschland. Marburg (= Marburger Beiträge zur Sozialwissenschaftlichen Forschung, 5)
- LÜKING, Jost und Ellen MEYRAT-SCHLEE (1994): Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure. Baden, Zürich
- LÜKING, Jost und Ellen MEYRAT-SCHLEE (1998): Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 2: Strategien zur Problemlösung. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure. Baden, Zürich
- MEIER, Ruedi (2000): Freizeitverkehr. Analysen und Strategien. Bericht D5 des Schweizerischen Nationalen Forschungsprogramms 41 „Verkehr und Umwelt“. Bern
- REUTTER, Oscar und Ulrike REUTTER (1996): Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund (= Verkehr Spezial, 2)
- RINDERSPACHER, Jürgen P. (1985): Gesellschaft ohne Zeit. Individuelle Zeitverwendung und soziale Organisation der Arbeit. Frankfurt a. M., New York
- SCHNELL, Rainer, Paul B. HILL und Elke ESSER (1995): Methoden der empirischen Sozialforschung. 5. Auflage. München, Wien
- SCHUCK-WERSIG, Petra und Gernot WERSIG (1994): Flexibilisierung des Handelns als Hintergrund der Prognose der Mobilitätsentwicklung. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hrsg.): Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen. Bd. III/1. Faktoren des Verkehrshandelns. Berlin, S. 141-356.
- SCHULZE, Gerhard (1995): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. 5. Auflage. Frankfurt, New York
- Socialdata* (1993): Trendwende zum ÖPNV – Basisbroschüre. München
- STETTLER, Jürg (1997): Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Bern (= Berner Studien zu Freizeit und Tourismus, 36)
- TOPP, Hartmut H. (Hrsg.) (1997): Verkehr aktuell: Freizeitmobilität. Kaiserslautern (= Grüne Reihe des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität, 38)
- Verkehr in Zahlen* (1998): Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr. Bonn
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr* (Hrsg., o.J.): Mobilität beginnt im Kopf. Verhalten - Einschätzungen – Chancen für den ÖPNV. Broschüre erstellt von Socialdata. Gelsenkirchen
- WEHLING, Peter und Thomas JAHN (1998): Verkehrsgenese-forschung – ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Arbeitsbericht Subprojekt 4 des CITY:mobil Forschungsverbunds. Freiburg (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität, 5)
- ZÄNGLER, Thomas W. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin et al.

Freizeitmobilität und Wohnsituation.

Eine empirische Untersuchung zum Einfluss von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit auf die Freizeitmobilität junger Menschen

Julia Blinde (Bremen) und Robert Schlich (Zürich)

Kurzfassung

Die Wirkung von raumplanerischen Leitbildern wie das der Nutzungsmischung, der Dichte oder der Stadt der kurzen Wege auf die Entstehung von Freizeitverkehr ist umstritten: Während Befürworter in siedlungsstrukturellen Konzepten einen auf die Ursachen bezogenen Ansatz zur Reduzierung des Personen-Verkehrsaufwandes sehen, argumentieren Kritiker, dass die Zuordnung von Funktionen nicht eine verkehrssparende Nutzung garantiere, und dass abzusehen sei, dass die Bewohner gemischter Quartiere Ziele in ganz anderen Quartieren aufsuchen würden (*BfLR* 1997, S. 23). Es erscheint insbesondere fraglich, ob das Vorhandensein von Freizeitgelegenheiten die Quartiersbewohner auch tatsächlich zu deren Nutzung anregen.

Darüber hinaus werden in der Diskussion um raumplanerische Leitbilder Bedenken darüber geäußert, dass eine Mischung der Funktionen und besonders eine höhere Bebauungsdichte in Wohnbereichen zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität führe. Auch von Seiten der Wohnpsychologie wird eine wichtige Ursache für Freizeitmobilität in der individuellen Wohnsituation gesehen: Unbefriedigende Wohnbedingungen können demnach zu einem verstärkten Fluchtwunsch und zu Freizeitaktivitäten an anderen Orten führen (vgl. FUHRER 1993; FUHRER und KAISER 1994).

In dem Beitrag wird dargestellt, in welchen Fällen Menschen auf eine unbefriedigende Wohnsituation mit einem erhöhten Bedürfnis nach Freizeit an anderen Orten reagieren. Damit wird in erster Linie nach den Ursachen von Freizeitmobilität gefragt. Kern der Überlegung ist eine Rückführung des realisierten Freizeitverhaltens auf Bedürfnisse bzw. Interessen (wie z.B. Kommunikation, Erholung und Naturerleben, kreative Entfaltung) und Emotionen (wie z.B. Sicherheit, Erregung und Autonomie nach dem Emotionsmodell von BISCHOF 1989).

Grundlage bilden qualitative Untersuchungen im Rahmen einer Diplomarbeit zum Freizeit- und Mobilitätsverhalten von Angehörigen aus dem Selbstverwirklichungsmilieu (20-40-jährige Personen mit höherer Bildung) nach SCHULZE (1990 und 1992). Für diese Bevölkerungsgruppe, die einen ausgesprochen verkehrsintensiven Lebensstil aufweist, werden verschiedene Bedürfnisse als Determinanten der Freizeitmobilität aufgedeckt. Diese wirken in Abhängigkeit von der Lebenssituation und von unterschiedlichen emotionalen Ansprüchen

auf die Bewertung und Nutzung von Freizeitgelegenheiten im Wohnumfeld und damit auf die Entstehung von Freizeitmobilität. Angelehnt an diese Zusammenhänge wird aufgezeigt, wie und in welchem Umfang das Freizeitverhalten durch räumliche Planung beeinflusst werden kann.

1 Einleitung

Obwohl der Freizeitverkehr der Verkehrszweck mit den höchsten Wachstumsraten, insbesondere im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist – dessen negative Auswirkungen auf Mensch und Natur hinreichend bekannt sind – blieben die Ursachen seiner Entstehung bisher vergleichsweise unerforscht. Weder die Verkehrsplanung (vgl. z.B. LÜCKING und MEYRAT-SCHLEE 1994, S. 1) noch die Freizeitforschung konnten bis jetzt zweifelsfrei die Determinanten der Erklärung und Prognose von individuellem Freizeitverhalten aufdecken.

Angesichts der Bedeutung des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehrsgeschehen bestehen hier erhebliche Defizite. Mit einem Anteil von 48 % aller Personenkilometer und fast 40 % aller Wege (vgl. *BVBW* 1999, S. 217) und einer dominierenden Rolle des MIV (mit 81 % aller zurückgelegten Kilometer in der Freizeit) ist der Freizeitverkehr Hauptgrund für die durch Verkehr verursachte Umweltzerstörung. Angesichts des weiterhin steigenden CO₂-Ausstosses des Strassenverkehrs ist festzuhalten, dass ein besseres Verständnis für Freizeitverkehr Voraussetzung für einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz ist.

Hauptziel des vorliegenden Beitrags ist die Frage, welche Rolle räumliche Faktoren für die Entstehung der Freizeitmobilität spielen. Im Folgenden wird untersucht, ob Raum- und Siedlungsplanung auf Freizeitbedürfnisse wirken und somit einen Beitrag zu einer umweltfreundlicheren Freizeitgestaltung leisten können.

2 Freizeit und Raumstruktur

2.1 Worum geht es überhaupt? Freizeit als selbstbestimmte Zeit

Zu Beginn des Beitrages muss der vage Begriff „Freizeit“ näher bestimmt werden. In Anlehnung an OPASCHOWSKI (1990) und TOKARSKI und SCHMITZ-SCHERZER (1985) wird im Folgenden darunter die Zeit verstanden, die frei verfügbar, einteilbar und selbstbestimmt ist. Damit kann zum Beispiel auch Arbeit zur Freizeit gehören, wenn sie freiwillig und selbstbestimmt der Freizeit zugeordnet wird.

Für die Untersuchung erscheint eine Beschränkung auf alltägliche Freizeit sinnvoll, da Urlaube zwar der obigen Definition entsprechen, aufgrund ihrer herausragenden Stellung im Jahresverlauf aber noch mehr als alltägliche Freizeit mit dem Wunsch nach Abwechslung oder in dem konkreten Urlaubsziel begründet sind. Somit werden sie kaum durch räumliche Planung zu beeinflussen sein. Die Abgrenzung orientiert sich an dem Ansatz des Bundesverkehrsministeriums, welches Urlaubsreisen von Kurzreisen oder Ausflügen über die Reisedauer von vier Übernachtungen trennt (vgl. *BVBW* 1999, S. 207). Kurzausflüge sind demnach durchaus Gegenstand der Untersuchung.

2.2 Raumplanerische Leitbilder und Freizeitverhalten

Die Annahme, Raumplanung sei für Verkehrsverhalten von Relevanz, setzt zunächst ein verändertes Planungsverständnis voraus. Lange Zeit wurde das Verkehrswachstum, speziell in Bezug auf den MIV als gegeben hingenommen und mit einer Anpassungsplanung, d.h. der Erweiterung der Infrastruktur reagiert. Die Anpassungsplanung gekoppelt mit der Subventionierung des privaten Transportwesens führte zu deutlich sinkenden Raumwiderständen. Dies hatte die flächenhafte Ausdehnung unserer Städte und ihrer Pendlerströme zur Folge (vgl. *Enquete Kommission* 1994, S. 32). Zur Lösung der Umwelt- und Kapazitätsprobleme wurden und werden in erster Linie technische Ansätze wie verbrauchsarme Autos und Verkehrsleitsysteme propagiert.

Mittlerweile hat sich jedoch gezeigt, dass technische Ansätze nicht alleine ausreichen, sondern dass weitere Schritte zur Beeinflussung von Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmenge erfolgen müssen (vgl. *UBA* 1997, S. 85). Einen weitergehenden Ansatz stellt die integrierte Verkehrsplanung dar. Dabei geht es nicht nur um eine Erweiterung der traditionellen, sektoralen Verkehrsplanung, um neue organisatorische und verhaltensbezogene Massnahmen und Instrumente, sondern auch um die Entwicklung eines neuen Planungsverständnisses (vgl. *BfLR* 1997, S. 71). Sie stützt sich auf disziplinübergreifende Maßnahmenbündel. Jede städtebauliche und verkehrliche Massnahme soll bezüglich ihrer Wirkungen auf das Verkehrsaufkommen untersucht werden (*BfLR* 1997, S. 91f.). Langfristiges Ziel ist nicht mehr nur die Abwicklung des Verkehrs, sondern die Vermeidung von Verkehrswachstum.

Planungsleitbilder, wie das der Nutzungsmischung und der baulichen Dichte, werden im Zusammenhang mit der integrierten Verkehrsplanung intensiv diskutiert: Eine ausgewogene Nutzungsmischung hat zum Ziel, verkehrssparende Verhaltensweisen zu ermöglichen, indem in der Nähe des Wohnortes möglichst viele Gelegenheiten zur Ausübung der Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung) angeboten werden. Eine hohe Siedlungsdichte zielt darauf ab, Distanzen zwischen den Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsstätten zu verringern, und ist Voraussetzung für die Tragfähigkeit von dezentralen, wohnungsnahen Infrastruktureinrichtungen.

Die Wirksamkeit beider Planungsleitbilder auf den Freizeitverkehr ist jedoch umstritten: Während Befürworter in diesen siedlungsstrukturellen Konzepten einen auf die Ursachen bezogenen Ansatz zur Reduzierung des Personen-Verkehrsaufwandes sehen, argumentieren Kritiker, dass die Zuordnung von Funktionen nicht eine verkehrssparende Nutzung garantiere, und dass abzusehen sei, dass die Bewohner gemischter Quartiere Ziele in ganz anderen Quartieren aufsuchen würden (*BfLR* 1997, S. 23). Es erschiene insbesondere fraglich, ob das Vorhandensein von Freizeitgelegenheiten die Quartiersbewohner auch tatsächlich zu deren Nutzung anrege. Darüber hinaus werden in der Diskussion um städtebauliche Konzepte Bedenken geäußert, dass eine Mischung der Funktionen und besonders eine höhere Bebauungsdichte in Wohnbereichen zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität führe. Diese könne dann wiederum verkehrserzeugend wirken, wenn z.B. der Anteil von Frei- und Grünflächen in Siedlungen zugunsten einer hohen Bebauungsdichte reduziert werde. Beson-

ders von Seiten der Wohnpsychologie wird eine wichtige Ursache für Freizeitmobilität in der individuellen Wohnsituation gesehen. Unbefriedigende Wohnbedingungen können demnach zu einem verstärkten Fluchtwunsch und zu Freizeitaktivitäten an anderen Orten führen (vgl. FUHRER 1993, FUHRER und KAISER 1994, MEYRAT-SCHLEE 1993).

Beide Einwände – also die Kritik, dass eine hohe Dichte zu Fluchtmobilität führe und ein Vorhandensein von Freizeiteinrichtungen im Wohnumfeld nicht unbedingt ihre Nutzung zur Folge habe – fragen indirekt nach den Ursachen des Freizeitverhaltens. Bezogen auf den Planungsansatz der siedlungsstrukturellen Dichte ist damit die Frage verbunden, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen der Mensch auf eine unbefriedigende Wohnsituation mit einem erhöhten Bedürfnis nach Freizeit an anderen Orten reagiert. Bezogen auf den Planungsansatz der Funktionsmischung muss untersucht werden, inwiefern man durch ein bestimmtes Angebot an Gelegenheiten und Zielen für Freizeitaktivitäten am Wohnstandort das Bedürfnis nach bestimmten Freizeitaktivitäten befriedigen kann.

2.3 Einordnung des räumlichen Einflusses als Determinante

Um die Bedeutung des Einflusses der Wohnsituation auf das Freizeitverhalten abschätzen zu können, ist es zunächst nötig, diesen Einfluss in den Gesamtzusammenhang von Freizeit beeinflussenden Determinanten einzuordnen. Grundlage dieser Überlegungen sind die Arbeiten HÄGERSTRANDS (1970) und CHAPINS (1974), nach denen Verhalten sowohl durch individuelle Vorlieben und Werthaltungen als auch durch Sachzwänge bestimmt wird. Diese räumlichen oder zeitlichen Sachzwänge können wiederum durch soziodemographische Variablen (z.B. VAUGHAN, SPECKMANN und SUN 1999, JONES und CLARKE 1988, KITAMURA 1998, PAS und KOPPELMANN 1986, PAS 1984, HANSON und HANSON 1981) beschrieben werden.

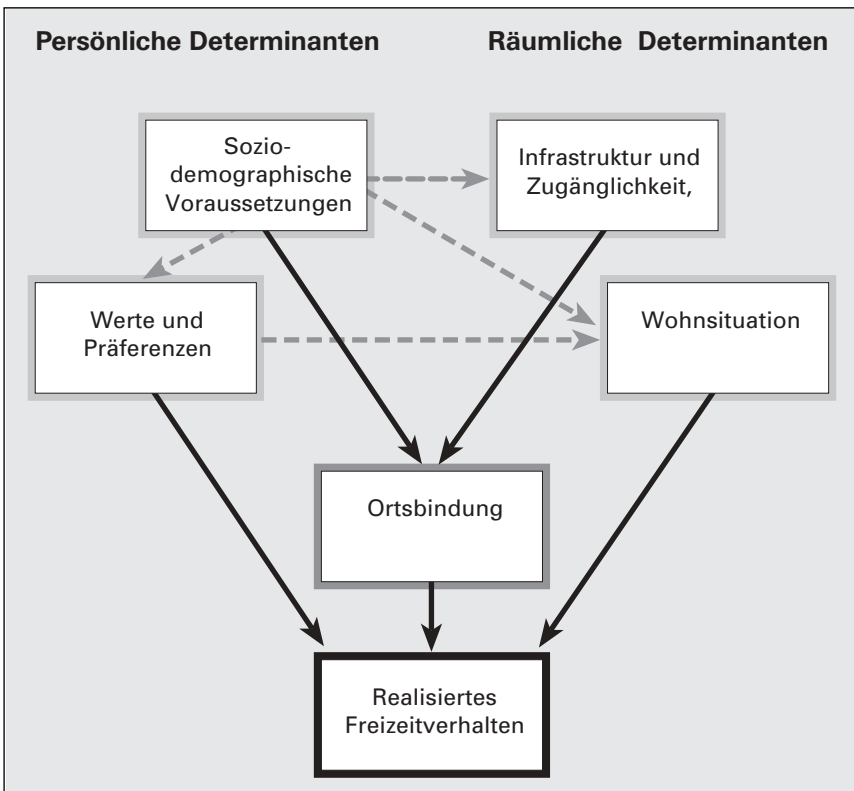
Als besonders zentrale Einflussgrösse wurde von PAS (1984, S. 578) das Alter und die eng damit verbundene Stellung im Lebenszyklus angesehen. Daneben betont er die Bedeutung der Variable Bildung für das Verhalten. Neben diesen beiden wurden in verschiedenen anderen Arbeiten weitere Faktoren wie z.B. Geschlecht, Einkommen oder Berufstätigkeit als verhaltensbestimmend ausgemacht (z.B. VAUGHAN, SPECKMANN und SUN 1999, JONES und CLARKE 1988, KITAMURA 1988). Auch diese Untersuchungen bestätigten die Bedeutung des Alters und der Bildung für das Verkehrsverhalten. Insbesondere für die Freizeitgestaltung weist LÜDTKE (1988, S. 37) nach, dass der Bildungsgrad stärker zur Beeinflussung des Freizeitverhaltens beiträgt als beispielsweise das Einkommen.

Einen wichtigen Einfluss auf die Ausgestaltung der Freizeit haben Werte und Präferenzen. Bei Personen mit ähnlichen soziodemographischen Merkmalen kann sich das individuelle Verhalten aufgrund unterschiedlicher Vorlieben, Normen und Interessen deutlich voneinander unterscheiden. Eine zweckmässige Einteilung der persönlichen Präferenzen nimmt SCHULZE vor, indem er alltagsästhetische Schemata unterscheidet. Er geht davon aus, dass im Alltagsleben zwar eine grosse Anzahl von Geschmackentscheidungen getroffen werden, die theoretisch eine völlig unüberschaubare Zahl von Geschmackskombina-

tionen möglich machen, dass Menschen jedoch praktisch dazu neigen, in ihrer Geschmacksentscheidung ähnliche Gruppenbildungen vorzunehmen, so dass einige wenige Grundmuster identifiziert werden können (SCHULZE 1992, S. 127f.).

Neben der Wohnsituation bilden auch die Gelegenheiten (Orte und Einrichtungen) wichtige räumliche Determinanten des Freizeitverhaltens. Die Nutzung von Gelegenheiten hängt jedoch von einer Vielzahl von Faktoren ab: Sie müssen erreichbar und zugänglich sein, wahrgenommen und positiv bewertet werden (vgl. HEINZE und KILL 1997, S. 8). Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass die Ortsbindung bzw. die Identifikation der Person mit dem Wohnort eine hohe Bedeutung für die Wahl der Freizeitziele zukommt. Eine starke Ortsbindung könnte zu einer besseren Bewertung von Gelegenheiten im Stadtteil und damit auch zu mehr Freizeitaktivitäten als eine geringe Ortsbindung führen (vgl. ZEHNER 1987 und MÜLLER 1995). Die folgende Abbildung 1 gibt einen Überblick über die wichtigen und in die Untersuchung einbezogenen Determinanten von Freizeitverhalten:

Abb. 1: Determinanten des Freizeitverhaltens



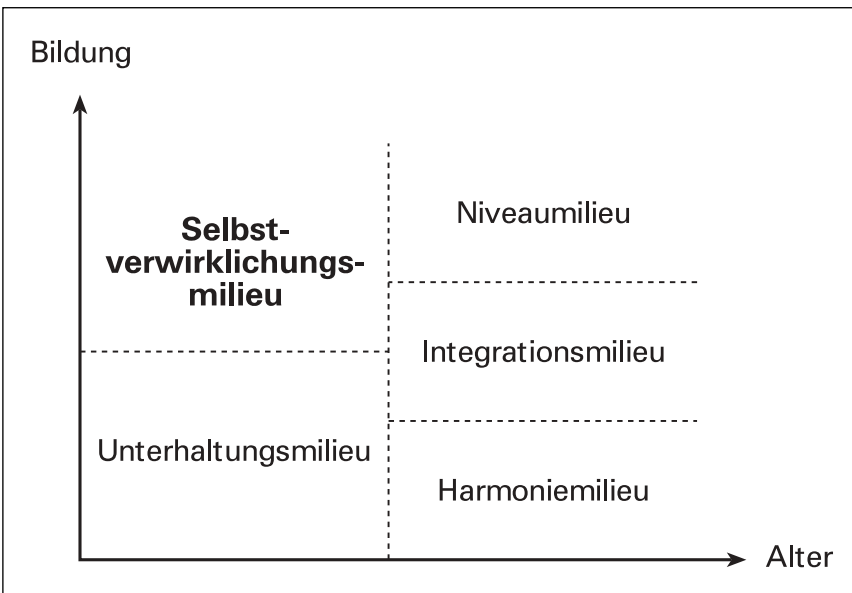
Quelle: eigener Entwurf

3 Untersuchungsdesign

Im Sommer 1998 wurden im Rahmen einer Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund problemzentrierte Interviews mit fünfzehn Probanden durchgeführt. Grundlage der Interviews bildete ein Leitfaden mit Fragen zu den bei der Literaturlaufarbeitung identifizierten Determinanten (soziodemographische Determinanten, Einstellungen und Werte, Freizeitgelegenheiten, Ortsbindung, Wohnsituation etc.) und zum Freizeit- und Mobilitätsverhalten. Ergänzt und überprüft wurden die Aussagen durch von den Probanden erstellte *mental maps* nach LYNCH (1965). Die Probanden wurden gebeten, eine Karte – ihren persönlichen Stadtplan – von ihrem Stadtteil mit allen wichtigen Orten und Freizeiteinrichtungen zu zeichnen. Methodische Grundlage der Auswertung der problemzentrierten Interviews bildet die qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING (1990) mit Paraphrasierung, Reduktion und Kategorisierung.

Der Durchführung der Interviews waren zwei wesentliche Eingrenzungen voraus gegangen: Eine Einschränkung der Untersuchungsgruppe sowie des Untersuchungsraums. Die Begrenzung auf eine Bevölkerungsgruppe erfolgte über die als besonders wichtig erkannten Determinanten „Alter“, „Bildung“ und „Werte“. SCHULZE (1990 und 1992) bildet unter Zuhilfenahme dieser Determinanten fünf Milieus. Er geht davon aus, dass aufgrund des wachsenden materiellen Wohlstandes und der zunehmenden Erlebnisorientierung eine Erlebnisgesellschaft entstanden ist, deren charakteristische soziale Gruppe die Milieus sind (vgl. Abbildung 2).

Abb. 2: Die Milieuabgrenzung nach SCHULZE



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an SCHULZE (1990, S. 419)

Der Begriff der Lebensstilgruppe wird im Folgenden entsprechend der Erläuterungen von SCHULZE (1990, S. 410) synonym mit dem Begriff Milieu verwendet und unterscheidet sich somit von der Begrifflichkeit anderer Autoren (z.B. HÖRNING und MICHAÏLOW 1990). Die Zugehörigkeit zu einem Milieu wird für Schulze durch Zeichen vermittelt, die einerseits leicht wahrnehmbar sind, und andererseits eine relative Zuverlässigkeit hinsichtlich der Zuordnung zu einer Lebensstilgruppe ermöglichen. Diese Funktion werde vom Alter, der Bildung und den alltagsästhetischen Schemata erfüllt, wobei insbesondere die ersten beiden Faktoren die signifikanten Unterscheidungsmerkmale der Milieus bilden und die Zuordnung einer Person zu den Milieus bereits ermöglichen (vgl. SCHULZE 1990, S. 419).

Die Wahl des zu untersuchenden Milieus ergab sich aus der Problemrelevanz: Da nach HOLZ-RAU und KUTTER (1995) sowie LANZENDORF (1998) nur ein kleiner Teil der Bevölkerung für den grössten Teil des Verkehrsaufwandes mit motorisierten Individualverkehrsmitteln verantwortlich ist, sollte die Untersuchungsgruppe besonders mobil sein. Hauptaugenmerk gilt darum dem Selbstverwirklichungsmilieu, d.h. der Gruppe von Personen im Alter zwischen 20 und 40 Jahren mit einem hohen Bildungsniveau (Minimum: Mittlere Reife und Ausbildung). SCHULZE (1990) identifiziert fünf Milieus: Unterhaltungs-, Harmonie-, Integrations-, Selbstverwirklichungs- und Niveaumilieu (vgl. Abbildung 2).

„Selbstverwirklicher“ messen der aktiven Freizeit einen besonders hohen Stellenwert bei, so dass zu vermuten ist, dass sich dies auch in einem hohen Verkehrsaufwand in der Freizeit niederschlägt. Sie werden als das „mobilste Milieu, mit der ausgeprägtesten Tendenz, die eigenen Wände zu verlassen und auszugehen“ beschrieben (SCHULZE 1992, S. 319). Gestützt werden diese Überlegungen durch LÜCKING und MEYRAT-SCHLEE, welche die jungen Erwachsenen den hochmobilen Gruppen zurechnen (1994, S. 85-87).

Durch die Befragung von Personen, die alle im gleichen Stadtteil wohnen, soll gesichert werden, dass die verschiedenen Untersuchungspersonen relativ gleiche Ausgangsbedingungen bezüglich des Zugangs zum infrastrukturellen Angebot an Freizeiteinrichtungen und Verkehrsmitteln haben. Um von der eigenen Ortskenntnis profitieren zu können, wurde die Stadt Dortmund als Untersuchungsraum und hier der Stadtteil Dorstfeld gewählt (vgl. Abbildung 3). Dorstfeld liegt 2 km östlich zur Innenstadt und hat ungefähr 17.000 Einwohner. Aufgrund der guten infrastrukturellen Ausstattung sowie der guten Anbindung an das Netz des öffentlichen Personenverkehrs erscheint gesichert, dass die untersuchten Personen über eine relative Wahlfreiheit im Freizeit- und Verkehrsverhalten verfügen und nicht aufgrund mangelnder Alternativen auf entfernt gelegene Freizeitziele oder auf den Pkw angewiesen sind. Eine heterogene Siedlungsstruktur (Zechen-, Hoch-, Mehrfamilien- und klassische Einfamilienhäuser) bietet zudem vielfältige Wohnformen und -qualitäten.

Eine detaillierte Übersicht der verwendeten Methodik sowie die Dokumentation von Paraphrasierung, Reduktion und Kategorisierung finden sich bei BLINDE und SCHLICH (1998).

Abb. 3: Lage von Dorstfeld innerhalb von Dortmund



Quelle: BLINDE und SCHLICH (1998)

4 Empirische Ergebnisse

4.1 Phasen des Freizeitverhaltens von Selbstverwirklichern

Die Analyse des Freizeitverhaltens verschiedener Selbstverwirklicher hat gezeigt, dass ihre Freizeitmobilität und die Wirkung raumstruktureller Gegebenheiten zum einen von den Bedürfnissen abhängt, die eine Person in ihrer Freizeit befriedigen möchte, zum anderen ist sie abhängig von der Stellung im Lebenszyklus. Trotz der Beschränkung auf ein Milieu, in die bereits lebenszyklische Bedingungen eingeflossen sind, konnten bestimmte Phasen identifiziert werden, die alle befragten Personen mehr oder weniger stark ausgeprägt durchlaufen haben oder wahrscheinlich noch durchlaufen werden. Je nach Phase unterscheidet sich das Verkehrsverhalten der Personen. Für jede Phase können charakteristische Wendepunkte identifiziert werden, die eine bestimmte neue Situation symbolisieren und ein anderes Freizeitverhalten auslösen. Diese Wendepunkte sind aber keine plötzlichen Einschnitte, die eine völlige Zäsur im Handeln bedeuten, sondern herausragende Ereignisse in einem kontinuierlichen Prozess (vgl. Abbildung 4).

Die erste Phase, welche die Personen unseres Milieus durchlaufen, ist geprägt durch einen Neubeginn und neue äussere Umstände oder Rahmenbedingungen. Bei den meisten befragten Personen handelt es sich bei dem Wendepunkt um den Beginn eines Studiums und den Umzug an einen fremden Studienort. Gleichzeitig werden die „alten“ sozialen Netze und Freundschaften weiterhin gepflegt. Durch die neue Umgebung und die geringe Wohndauer ist die Ortsbindung der befragten Personen zu diesem Zeitpunkt noch wenig ausgeprägt. Für das Verkehrsverhalten dieser Personen bedeutet dies einen sehr hohen Aufwand und eine grosse Anzahl an Aktivitäten mit sehr weit gestreuten sozialen Kontakten. Da diese Phase vielfach mit dem Erreichen der Volljährigkeit zusammenfällt, bedeutet sie für viele auch den Erwerb des Führerscheins. Dieser ermöglicht es, weiter entfernte Ziele aufzusuchen und beeinflusst das Verkehrsaufkommen in dieser Phase eindeutig.

Die zweite Phase ist dagegen gekennzeichnet durch eine erfolgreiche Integration der Personen in ihre aktuelle Lebenssituation. Die Anzahl der Freunde und der regelmässigen Tätigkeiten am Wohnort nimmt zu. Charakteristisch für diese Phase ist, dass sie als neu und abwechslungsreich empfunden und – tendenziell – positiv bewertet wird. Gleichzeitig verlieren die

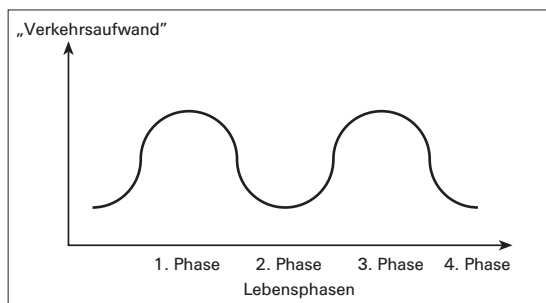
alten Kontakte und sozialen Netze an Bedeutung. Insgesamt ist die Bindung an Wohnung, Stadtteil und Gesamtstadt im Allgemeinen höher als in der ersten Phase. Der Verkehrsaufwand ist in dieser Phase gegenüber der ersten Phase deutlich geringer, erstens aufgrund der abnehmenden Anzahl paralleler und oft an unterschiedlichen Orten liegender sozialer Netze, Verpflichtungen oder Aufgaben, zweitens aufgrund der nach wie vor als abwechslungsreich erlebten Freizeitmöglichkeiten vor Ort.

Charakteristisch für die dritte Phase ist, dass der Lebensmittelpunkt mittlerweile ganz auf den aktuellen Wohnort oder auf die neue Situation hin ausgerichtet ist und die Bedeutung älterer paralleler Freundeskreise nur noch minimal erscheint. Der Freundeskreis vor Ort bietet aber nicht mehr den „Reiz des Neuen“. Stehen in der zweiten Phase die Beschäftigung mit „der Person“ der Freunde, also Unternehmungen zum gegenseitigen Kennenlernen im Vordergrund, ist es in dieser Phase die gemeinsame Aktivität. Die Wohnung verliert tendenziell als Ort der Freizeitgestaltung an Bedeutung, andere Freizeiteinrichtungen werden wichtiger. Das vorhandene Freizeitangebot ist gut bekannt, bietet aber wenig Abwechslung. Da der Freizeitstil in dieser Phase weniger auf den Wohnort und zunehmend auf Abwechslung und verschiedenartige Einrichtungen ausgerichtet ist, verursacht er deutliche Zuwächse im Verkehrsaufwand. Teilweise wird die Überwindung längerer Entfernungen explizit gesucht.

Die Schwankungen bei der Verkehrsleistung können zusammenfassend auf verschiedene Ansprüche an die Freizeit zurückgeführt werden. Vereinfacht ist der Anspruch auf Abwechslung umso höher, je alltäglicher die momentane Lebenssituation erfahren wird. Umgekehrt verringert die veränderte Lebenssituation den Wunsch nach Abwechslung in der Freizeit und ermöglicht eine grössere räumliche Orientierung.

FUHRER und KAISER (1994) übertragen das soziale Emotionsmodell von BISCHOF (1989) auf das Wohnen. BISCHOF hat ein theoretisches Grundmodell entwickelt, welches die Grundprozesse individuellen emotionalen Erlebens darstellt. Kern dieses Modells bilden Emotionen, die als Signale von Bedürfnissen verstanden werden, die auch beim Wohnen von Bedeutung sind (KAISER 1993, S. 82) und

Abb. 4: Schematische Darstellung des Verkehrsaufwands im Lebensverlauf



Quelle: eigener Entwurf

bei der Erklärung der beobachteten Zusammenhänge zwischen Freizeitmobilität und Raumstruktur hilfreich erscheinen. Von diesen Emotionen werden hier die Sicherheit, Erregung und Autonomie als erklärend herangezogen:

- Die **Sicherheit** hängt von der Vertrautheit, der Nähe und der Relevanz des Sozialpartners ab. Bei einer Übertragung von Emotionen auf die Wohnumwelt würde diese als Sozialpartner gesehen werden, der genau wie ein Mensch Emotionen hervorruft. Die Wohnung wird als Ort der Sicherheit und Zufluchtsort empfunden, den man kennt und gestaltet hat.
- Die Emotion **Erregung** wird durch Begegnung mit Fremdem und Unbekanntem ausgelöst. Obwohl die Wohnung wenig Unbekanntes bietet, gibt es doch Aspekte, wie das Fernsehen, Hobbys, Radio etc., die Fremdes in den vertrauten Bereich bringen. Der Erregungswert des Wohnumfeldes ist wesentlich höher als jener der Wohnung.
- **Autonomie** ist eine Emotion, deren Ausprägung abhängt von der erlebten Handlungskompetenz (FUHRER und KAISER 1994, S. 49). Sie spiegelt die soziale Stellung eines Menschen wider und ist Zeichen für seinen sozialen Erfolg und sein Streben nach Geltung. Machtdemonstration, Kontrollabsicht, Darstellung von Erfolg sind Ausprägungen von Autonomiebestrebungen. Das weitgehende Fehlen von Autonomie drückt der Wunsch nach Integration in die soziale Gemeinschaft aus (KAISER 1993, S. 96). Erfolg und Macht wird beispielsweise über die Wahl des Wohnungstyps, der Wohnlage und der Gestaltung des Umfelds ausgedrückt.

Nach BISCHOFF erfolgt die Regulation der Emotionen über den emotionalen Ist-Wert und den dazugehörigen Soll-Wert. Die Ist-Werte umfassen die „objektive“ Situation, die Soll-Werte die Wünsche. Der Mensch ist ständig bestrebt, die Ist-Werte seinen Soll-Werten anzugleichen. In Bezug auf die Wohnung kann dieses z.B. bedeuten, dass Mensch, der sich Zuhause unsicher fühlt, umzieht in eine als sicherer empfundene Wohnung. Eine Anpassung der Werte kann im Fall von nicht zu beeinflussender Ist-Situation auch durch die Angleichung der Soll-an die Ist-Werte erfolgen (= Reduzierung Kognitiver Dissonanz). So lässt sich auch erklären, warum objektiv unangenehme Wohnumstände subjektiv nicht zwangsläufig als negativ empfunden werden.

Die Freizeit kann, je nach Lebenssituation, zum Angleichen der Ist-Werte für Erregung oder Sicherheit mit den dazugehörigen Soll-Werten verwendet werden. So wird der Erregungsanspruch in der dritten Phase, wenn also der Freundeskreis am neuen Wohnort nicht mehr den „Reiz des Neuen“ bietet, nicht ausreichend befriedigt, so dass in der Freizeit vermehrt Zerstreuung und aufregende Situationen gesucht werden. In der vierten Phase ist der Anspruch an Erregung in vielen Fällen durch den Berufseinstieg gedeckt, während der Wunsch nach Erholung durch weniger aufregende Tätigkeiten in der bekannten Wohnumgebung steigt. Hier dürfte die Freizeit zur Angleichung von Ist- und Sollwerten bezüglich der Sicherheit verwendet werden.

4.2 Charakteristische Ausprägungen des Freizeitverhaltens für verschiedene Bedürfnistypen

Die Stärke, mit der die jeweilige Lebenssituation das Freizeitverhalten einer Person beeinflussen, ist sehr unterschiedlich und abhängig von den Bedürfnissen, die in der Freizeit gedeckt werden sollen. Damit decken sich die Ergebnisse weitestgehend mit dem Ansatz von SCHMITZ-SCHERZER und TOKARSKI, die vier verschiedene Grundbedürfnisse nennen, die Freizeithandlungen auslösen, nämlich

- *Entspannung und Erholung,*
- *Information,*
- *Kommunikation und*
- *Bewegung* (1985, S. 108).

Bei den untersuchten Personengruppe lassen sich drei Freizeitverhaltenstypen identifizieren: die **Kommunikativen**, die **Kreativen Produzenten** sowie die **Sportler und Naturfreunde**.

4.2.1 Die „Kommunikativen“

Kennzeichnend für diese Gruppe ist ihr sehr starkes Kommunikationsbedürfnis, d.h. ihr Bedürfnis nach Kontakt zu anderen Menschen. Wenngleich das Kommunikationsbedürfnis bei allen Gruppen ausgeprägt ist, unterscheidet sich dieser Typus dadurch, dass Kommunikation bei fast allen Tätigkeiten die entscheidende Triebfeder ist. Freizeit, die alleine verbracht wird, erscheint oftmals nicht vollwertig und uninteressant. Entsprechend wird eine breite Vielfalt an Freizeitaktivitäten vorwiegend im Freundeskreis durchgeführt. Typische Aussagen der Kommunikativen lauten z.B.: *„Da ist mir wichtig, dass ich Freunde treffe und sehe, und weiß wie es denen geht, was die machen [...] und dann ist eigentlich so das wichtigste, so die wiederzusehen, mit denen Zeit zu verbringen“*.

Die Bedürfnisse Bewegung und Erholung sind dagegen weit weniger ausgeprägt. Teilweise überwiegt selbst bei durchgeführten sportlichen oder erholsamen Tätigkeiten der kommunikative Aspekt der Aktivität: Sport wird in einem Fall geschätzt, weil das *„ganz schön [ist], weil es ein bisschen was anderes ist, und weil es auch einen neuen, ja wieder mal so ein neuer Bekanntenkreis ist“*.

Ebenso wenig spielt die Arbeit oder das Bedürfnis nach Information eine besondere Rolle. Keine der befragten Personen dieses Typs hatte besondere Hobbys, auf Gestaltung oder kreative Aktivitäten wird vergleichsweise wenig Wert gelegt. Arbeit wird als Mittel zum Zweck verstanden, die das Einkommen sichern soll. Abstriche bei den Freundschaften zugunsten von Studium oder Beruf werden abgelehnt: *„Ich könnte mir dann einfach nicht mehr vorstellen, dass ich dann froh wäre, mit dem Leben was ich dann hätte. Wenn man viel Geld hat, was man nicht ausgeben kann, weil man dazu keine Zeit hat und irgendwelche Kontakte zwangsläufig verloren gehen, mit Freunden, würde ich das nicht opfern wollen dafür“*.

Aus der Bedürfnisstruktur ergibt sich für den Verkehrsaufwand ein sehr unterschiedliches Bild. Entscheidend ist die räumliche Ausdehnung des Netzes an sozialen Kontakten, die eine Person unterhält. Der Verkehrsaufwand kann somit bei zwei Angehörigen der Gruppe sehr stark variieren. Ebenso kann es zu

großen Schwankungen bei einer einzigen Person in zwei verschiedenen Lebensphasen kommen.

Trotz der großen Schwankungen des Verkehrsaufwandes innerhalb der Gruppe, ist das Gesamtvolumen gegenüber den anderen Gruppen vergleichsweise hoch, da eine Vielzahl von Aktivitäten außer Haus durchgeführt wird und Beschäftigungen alleine zu Hause eher selten sind. Darüber hinaus ist es einfacher, Kontakte über eine größere Entfernung aufrecht zu erhalten als dies bei funktionalen Freizeitbeziehungen (Mitgliedschaft in einem Verein, o.ä.) der Fall ist, so dass man davon ausgehen kann, dass Angehörige dieser Gruppe solche Kontakte auch in Phasen der Umorientierung länger beibehalten.

4.2.2 Die „Kreativen Produzenten“

Die Gruppe der kreativen Produzenten weist ein hohes Bedürfnis nach Information auf, welches entweder als Wunsch nach Lernanregung und Weiterlernen auftritt oder als Bedürfnis nach kreativer Entfaltung, produktiver Betätigung und Teilnahme am kulturellen Leben.

Für Angehörige dieser Gruppe ist demnach die Bedeutung von Studium oder Beruf sehr hoch. Typisch sind Personen, die sich über den Arbeitsalltag hinaus mit den Inhalten von Studium oder Beruf beschäftigen. Die Grenzen zwischen frei verfügbarer und fremdbestimmter Zeit verlaufen fließend, Studium und Beruf werden weniger als Zwang, sondern vielmehr als Anregung verstanden. Eine typische Aussage lautet z.B.: *„Das ist immer ein Problem, wenn man Musik studiert, zu sagen, was Arbeit ist und was nicht. Auf der einen Seite verdiene ich mit Konzerten z. B. Geld und muss für die auch üben, andererseits mach ich sie auch freiwillig. Ich kann das nicht auseinanderhalten“*.

Ein weiteres Merkmal ist das Bedürfnis nach kreativer Gestaltung, produktiver Betätigung und Teilnahme am kulturellen Leben. Kreative Hobbys oder der Besuch kultureller Veranstaltungen finden sich hier häufiger als in anderen Gruppen.

Kommunikation ist den Mitgliedern dieser Gruppe zwar nicht unwichtig, im Vergleich zu den Kommunikativen haben sie jedoch nur einen sehr kleinen Freundeskreis. Gemeinsame Tätigkeiten außer Haus sind eher selten. Insgesamt ist der Anteil der Freizeit, der alleine zu Hause verbracht wird, recht groß – die für die Gruppe typischen Beschäftigungen lassen sich oft nur alleine durchführen. Neben der aktiven Freizeitgestaltung verbringen die kreativen Produzenten deutlich mehr Zeit zu Hause mit Fernsehen oder Faulenzen als die meisten anderen Personen – ihr Bedürfnis nach Entspannung scheint ausgeprägter zu sein.

Hinsichtlich des Bewegungsbedürfnisses lässt sich bei dieser Gruppe kein eindeutiger Trend ausmachen. Die Angehörigen dieser Gruppe sind zum Teil sehr sportlich, teilweise unternehmen sie gar keinen Sport. Auffälliger scheint zu sein, dass die durchgeführten Sportarten alles keine Breitensportarten, sondern sehr spezialisierte Sportarten wie Fechten, Steptanz oder Schach sind. Bei deren Ausübung scheint ganz diese Sportart im Mittelpunkt zu stehen, weniger der Kontakt zu anderen Sportlern.

Die dargestellten Bedürfnisse charakterisieren das Verkehrsverhalten dieses Freizeittyps als vergleichsweise wenig aufwendig. Neben der geringeren Anzahl von außerhäuslichen Aktivitäten liegt das auch daran, dass die zurückgelegten Wege zumeist eher kurz sind. Insbesondere die vergleichsweise geringe Anzahl sozialer Kontakte wirkt verkehrsreduzierend. Nach der ersten lebenszyklischen Phase, in der noch alte funktionale Beziehungen bestehen, dürfte das Verkehrsvolumen deutlich niedriger als das der Kommunikativen sein. Der Lebenszyklus spielt ansonsten für den Verkehrsaufwand keine sehr große Rolle: So hat z.B. die Wohndauer einen geringen Einfluss auf die Bedürfnisstruktur und damit die Zielwahl der kreativen Produzenten. Neben dem niedrigen Gesamtvolumen des Verkehrs fallen die geringeren Schwankungen zwischen verschiedenen Phasen auf.

4.2.3 Die „Sportler und Naturfreunde“

Bei dem dritten Freizeittypus, den Sportlern und Naturfreunden, handelt es sich um Personen, bei denen das Bedürfnis nach Bewegung außergewöhnlich stark ausgeprägt ist. Dieses äußert sich in erster Linie in besonders vielen sportlichen Aktivitäten, welche die Mehrzahl der Freizeittätigkeiten ausmachen. Trotz der in dem Untersuchungsmilieu verbreiteten Abneigung gegen Vereine, sind Vertreter dieser Gruppen häufig in Sportvereinen tätig. Neben der körperlichen Betätigung ist auch die Vorliebe für Tätigkeiten im Freien und das Erleben von Natur besonders auffällig.

Ruhe und Entspannung sind als Bedürfnis auch in dieser Gruppe anzutreffen. Die Anzahl der bewussten Entspannungsphasen liegt bei den Sportlern tendenziell höher als bei den Kommunikativen. Teilweise wird der Entspannungswunsch durch passive Tätigkeiten zu Hause befriedigt, teilweise spielt auch hier das körperliche Erleben wieder eine Rolle. Weniger wichtig scheint das Bedürfnis nach Information zu sein. Die Leidenschaft mit der Beruf oder Studium durchgeführt werden, ist sogar deutlich niedriger als bei den meisten anderen Befragten. Die Teilnahme am kulturellen Leben ist nicht auffällig. Kommunikation ist auch in dieser Gruppe von Bedeutung, hat aber einen geringeren Stellenwert als in den anderen Gruppen.

Der Verkehrsaufwand variiert mit der Art der individuell ausgeübten Sportarten, welche insbesondere bestimmt wird durch die zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen. Werden Sportarten mit speziellen Standortanforderungen ausgeübt, werden dafür auch teilweise sehr lange Wege in Kauf genommen. Sind dagegen die ausgeführten Sportarten mit geringen Standortanforderungen verbunden, ist das Freizeitverkehrsvolumen eher niedrig. Trotz der im Vergleich zu den Kommunikativen geringeren Anzahl außerhäuslicher Aktivitäten ergibt sich aufgrund der Vorliebe für Ausflüge in die Natur ein tendenziell verkehrsaufwendiger Freizeitstil. Lebenszyklische Einflüsse machen sich bei den Sportlern weniger stark bemerkbar.

5 Fazit

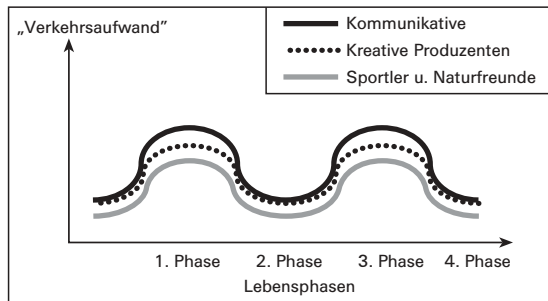
Ein schematischer Vergleich des Verkehrsaufwands der drei Freizeitypen und ihres Verkehrsaufwands in den verschiedenen Lebensphasen dürfte der Abbildung 5 ähneln. Der Verkehrsaufwand der Kommunikativen ist verglichen mit den Kreativen Produzenten und den Sportler und Naturfreunden hoch.

Es hat sich gezeigt, dass die verschiedenen, die Freizeitaktivitäten bestimmenden Ansprüche, die eine Person an ihre Freizeit stellt, am stärksten von den Bedürfnissen und der lebenszyklischen Entwicklung beeinflusst werden. Der Anspruch einer Person auf Abwechslung in ihrer Freizeit ist umso höher, je alltäglicher die momentane Lebenssituation empfunden wird.

Umgekehrt verringert eine veränderte Lebenssituation den Wunsch nach Abwechslung und Erregung in der Freizeit. Die Freizeit wird dann eher weniger aktiv gestaltet und dient häufiger der Erholung und Entspannung. Freizeit erfüllt somit für die jeweilige Person eine wichtige Funktion: Sie dient dazu, die Soll- und Ist-Werte des Erregungs- und Sicherheitsbedürfnisses einer Person anzugleichen. Wie der hohe Verkehrsaufwand in der Freizeit verdeutlicht, ist dies teilweise nicht in der unmittelbaren Umgebung der Wohnung möglich – und zwar nicht aufgrund fehlender Freizeitgelegenheiten, sondern auch weil der Drang nach neuen und erregenden Erfahrungen an anderen Orten, ein Wert an sich geworden ist. Dies erklärt auch, warum „speziell im Freizeitverkehr [...] ein Abrücken von bisherigen Handlungsweisen überwiegend als Verlust, Einengung und Beschränkung empfunden wird“ (HAUTZINGER 1997, S. 17). Die von ROMEISS-STRACKE (1998, S. 12) beklagte „stillschweigende Übereinkunft“ der Freizeitforschung, „...dass es für den Menschen richtig und wünschenswert sei, auf einem begrenzten Raum zu leben“ und eben auch seine Freizeit zu verbringen, verkennt das elementare Bedürfnis nach Abwechslung. Eine weitestgehende Beschränkung des Aktionsraumes auf das Wohnumfeld und den Stadtteil ist deshalb nicht möglich – wenn sie aus Sicht der Verkehrsvermeidung auch sinnvoll erscheinen mag.

Keineswegs bedeutet dieses aber, dass die Gestaltung von Wohnung, Wohnumfeld und Stadtteil keinen Einfluss auf das individuelle Freizeitverhalten hat. Sie wird zwar überstrahlt von anderen Determinanten und scheint einen vergleichsweise schwachen Einfluss zu haben, dennoch gibt es Freizeitypen und Phasen, in denen die räumliche Gestaltung der Umwelt verkehrsvermindernd wirken kann. Am stärksten ist der verkehrsreduzierende Einfluss von Wohnung, Wohnumfeld und Stadtteil in der zweiten und vierten Phase. Zu diesem Zeit-

Abb. 5: Schematische Darstellung des Verkehrsaufwands der Bedürfnisgruppen

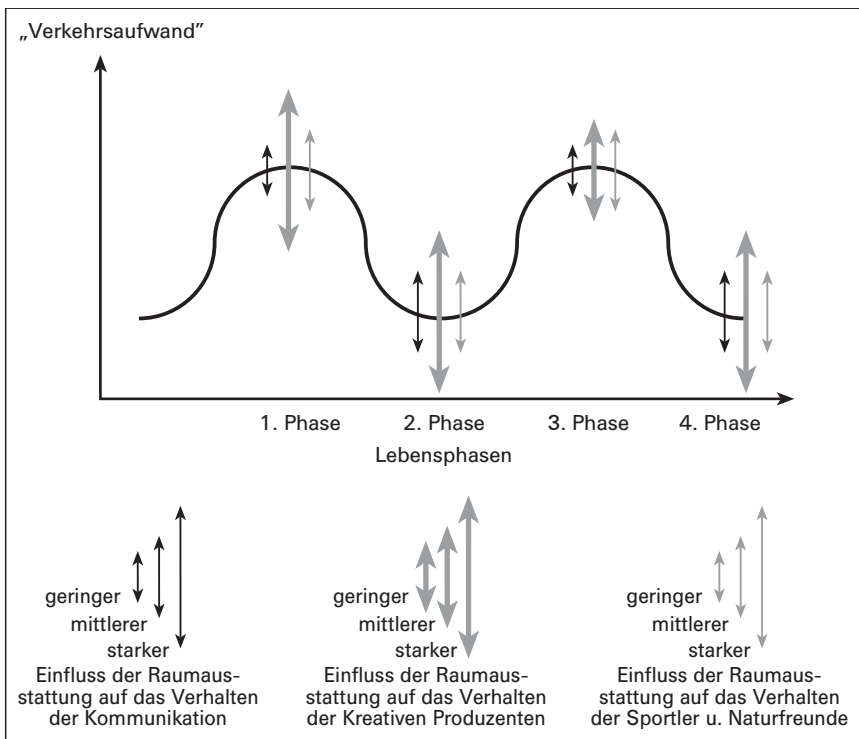


Quelle: eigener Entwurf

punkt sind die Ansprüche der Untersuchungsgruppe in ihrer Freizeit weniger auf Abwechslung und Erregung, sondern auf Entspannung ausgerichtet. Die Kommunikativen Personen beispielsweise wählen ihre Freizeitziele in dieser Phase nach gestaltbaren Kriterien wie Platz für gemeinsame Aktionen, Raum zur Unterhaltung aus. Die Lage des Ziels spielt kaum eine Rolle, Angebote im Stadtteil werden gerne genutzt. Gelegenheiten zur Erholung und Entspannung sowie zur Kommunikation in Wohnnähe sind somit Voraussetzung für ein weniger verkehrsintensives Freizeitverhalten, wenn sie auch keine Garantie dafür geben. Anders verhält es sich bei den Personen in der ersten und dritten Phase. Selbst eine hohe Wohnqualität und vielfältige Angebote im Stadtteil haben wenig Einfluss auf das realisierte Freizeitverhalten.

Die Unterteilung in die Bedürfnisgruppen Kommunikative, Kreative Produzenten sowie Sportler und Naturfreunde ergab, dass sich die Kreativen Produzenten am stärksten durch eine umfassende Gestaltung des Raumes beeinflussen lassen (vgl. Abbildung 6). Sie legen auf die Ausstattung ihrer Wohnung, des Umfeldes und des Stadtteils verstärkt Wert. Mit Abstrichen gilt dieses auch für die Sportler und Naturfreunde. Die Kommunikativen sind aufgrund ihrer

Abb. 6: Einfluss der Raumausstattung auf den Verkehrsaufwand der drei Freizeittypen in den Lebensphasen



Quelle: eigener Entwurf

Bedürfnisstruktur und sozialen Netze nur wenig durch die Raumgestaltung zu beeinflussen. Bei den Kommunikativen der ersten und dritten Phase könnte es sich um die von HOLZ-RAU und KUTTER (1995) und LANZENDORF (1998, S. 572) beschriebenen Bevölkerungsgruppen handeln, die eine wesentlichen Teil des Freizeitverkehrsaufwandes erzeugen. Somit erscheinen die Lenkungsmöglichkeiten im Freizeitverkehr durch Planungsziele wie die der Mischung und Dichte eher gering.

Ausblick

Die vorliegende Untersuchung bietet viele Anknüpfungspunkte für weitere Untersuchungen. So gelten die Ergebnisse einzig für die Personengruppe der Selbstverwirklicher – zu untersuchen wäre aber, ob auch in anderen Gruppen ähnliche Bedürfnisse eine ähnlich prägnante Rolle spielen. Interessant wäre auch zu untersuchen, ob sich Bedürfnisse anderer Personengruppen ebenfalls auf die Emotionen Sicherheit, Erregung und Autonomie des Modell BISCHOF (1989) zurückführen lassen und ob sich dies in anderen Gruppen in charakteristischen Wendepunkten niederschlägt.

Darüber hinaus wurde in der vorliegenden Untersuchung der Fernreiseverkehr ausgeschlossen. Die (zumindest im untersuchten Milieu) herausragende Bedeutung des Wunsches nach Abwechslung legt allerdings nahe, dass dieser gerade auch wegen seiner umweltbelastenden Relevanz in zukünftige Überlegungen miteinbezogen werden müsste, um Substitutionseffekte zu entdecken.

Literatur

- BfLR (= *Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung*; Hrsg.) (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Bonn (= Materialien zur Raumentwicklung, 84)
- BISCHOF, N. (1989) Das Rätsel Ödipus – Die biologischen Wurzeln des Urkonflikts von Intimität und Autonomie. München
- BLINDE, J. und R. SCHLICH (1998): Freizeitmobilität und Wohnsituation – eine empirische Untersuchung am Beispiel Dortmund-Dorstfeld. Dortmund (= *unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund*)
- BVBW (= *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen*) (1999): Verkehr in Zahlen. Hamburg
- CHAPIN, F.S. (1974): Human Activity Patterns in the City. New York
- Enquete Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des deutschen Bundestages (Hrsg.) (1994): Mobilität und Klima: Wege zu einer umweltverträglichen Verkehrspolitik. Bonn
- FUHRER, U. (1993): Wohnen mit dem Auto: Ursachen und Gestaltung automobilier Freizeit. Zürich
- FUHRER, U. und F. KAISER (1994): Multilokales Wohnen: Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität. Göttingen
- HÄGERSTRAND, T. (1970) What about people in regional science?, In: Papers of the Regional Science Association 24(1) S. 7-21
- HANSON, S. und P. HANSON (1981): The travel-activity patterns of urban residents: Dimensions and relationships to sociodemographic characteristics. In: Economic Geography 57(4), S. 332-347
- HAUTZINGER, H. (1997): Mobilität verstehen – neue Forschungen im Freizeitverkehr. In: TOPP, H. (Hrsg.): Verkehr aktuell: Freizeitmobilität. Kaiserslautern (= Schriftenreihe des Fachgebiet Verkehrswesen der Fakultät Raumplanung, 8)

- HEINZE, W. und H. KILL (1997): Freizeit und Mobilität – Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover
- HOLZ-RAU, C. und E. KUTTER (1995): Verkehrsvermeidung – Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Bonn (= Materialien zur Raumentwicklung, 73)
- HÖRNING, K. und M. MICHAÏLOW (1990): Lebensstil als Vergesellschaftungsform – zum Wandel von Sozialstruktur und sozialer Integration. In: BERGER, P. und S. HRADIL (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensstile, Lebensläufe. Göttingen, S. 501-522
- JONES P.M. und M.I. CLARK (1988): The significance and measurement of variability in travel behaviour. In: Transportation, 15(1) S. 65-87
- KAISER, F. (1993): Mobilität als Wohnproblem: Ortsbindung im Licht der emotionalen Regulation. Bern
- KITAMURA, R. (1988): An evaluation of activity based travel analysis. In: Transportation 15(1), S. 9-34
- LANZENDORF, M. (1998): Freizeitmobilität als Gegenstand angewandter Umweltforschung. In: Geographische Rundschau 50, S. 570-574
- LÜCKING, J. und E. MEYRAT-SCHLEE (1994): Perspektiven des Freizeitverkehrs, Determinanten und Entwicklungen. Teil 1. Bern
- LÜDTKE, H. (1988): Kapital Freizeit: Kompetenz, Ästhetik und Prestige in der Freizeit. Erkrath
- LYNCH, K. (1965): The image of the city. Cambridge
- MAYRING, P. (1990): Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken. Weinheim
- MEYRAT-SCHLEE, E. (1993): Mobil sind die anderen – Wohnqualität, Quartiersleben und Sesshaftigkeit. Zürich (= ORL-Bericht, 87)
- MÜLLER, G. (1995): Verkehrsvermeidung durch Nutzungsmischung? Theoretische Überlegungen und eine empirische Studie aus Bremen. Marburg (= *unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fakultät Geographie der Universität Marburg*)
- PAS, E.I. (1984): The effect of selected socio-demographic characteristics on daily travel activity behaviour. In: Environment and Planning. A 16(6), S. 571-581
- PAS, E.I. und F.S. KOPPELMANN (1986): An examination of the determinants of day-to-day variability in individuals urban travel behaviour. In: Transportation 13(2), S. 183-200
- SCHMITZ-SCHERZER, R. und W. TOKARSKI (1985): Freizeit. Stuttgart
- SCHULZE, G. (1990): Die Transformation sozialer Milieus in der Bundesrepublik Deutschland. In: BERGER, P. und S. HRADIL (Hrsg.): Lebenslagen, Lebensstile, Lebensläufe. Göttingen, S. 409-432
- SCHULZE, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft – Kultursoziologie der Gegenwart: Frankfurt UBA (= *Umweltbundesamt*) (1997) Nachhaltiges Deutschland – Wege zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung. Berlin
- VAUGHAN, K.M., P. SPECKMANN. und D. SUN (1999): Identifying relevant socio-demographics for distinguishing household activity-travel patterns: A multivariate regression tree approach. Oakland (= *unveröffentlichter Bericht für National Institute of Statistical Science*)
- ZEHNER, K. (1987): Stadtteile und Zentren in Köln: Eine sozialgeographische Untersuchung zu Raumstruktur und räumlichen Verhalten in der Grossstadt. Köln (= Kölner Geographische Arbeiten, 47)

Entstehung und Dynamik der Verkehrsnachfrage im Freizeitbereich.

Ein akteursbezogenes Modell mit Berücksichtigung unterschiedlicher Handlungstypen

Ramón Briegel (Kassel)

Zusammenfassung

In diesem Beitrag wird ein Modell beschrieben, das einen Beitrag zum Verständnis der Funktionsweise, Dynamik und Beeinflussbarkeit des Freizeitverkehrsmarktes von der Nachfrageseite her leisten soll. Aus der Perspektive der evolutorischen Ökonomik wird versucht, die Bildung endogener Präferenzen bezüglich Freizeitaktivitäten, -zielen und -verkehrsmitteln zu erklären. Dies soll die Möglichkeit eröffnen, politische und gesellschaftliche Handlungsoptionen hinsichtlich ihres ökologischen Wirkungspotentials zu evaluieren.

Um für das Freizeitmobilität-Phänomen die Wechselwirkung zwischen Mikro- und Makroebene erfassen zu können, wird der Ansatz eines Multi-Agenten-Systems gewählt. Die Architektur der Agenten basiert auf der Grundannahme beschränkter Rationalität; sie bildet interne kognitive Prozesse (Wahrnehmung, Informationsverarbeitung) ab und berücksichtigt dabei unterschiedliche Handlungstypen (Routinehandeln, deliberatives (Wahl-)Handeln, Innovation, Imitation), gemäß derer sich der Agent abhängig von der Situation und seinem inneren Zustand verhält.

1 Einleitung

Das freizeitbezogene Verkehrshandeln zeichnet sich gegenüber anderen Bereichen des Verkehrshandelns durch eine relativ große Wahlfreiheit in den alltäglichen Entscheidungen der Privathaushalte aus. Während etwa das berufs- und ausbildungsbezogene Verkehrshandeln stark durch langfristig wirksame Entscheidungen (Wahl des Arbeits- bzw. Ausbildungsorts und des Wohnorts) geprägt und bestimmt ist, die dann im Alltag oft als (vermeintliche) Sachzwänge wahrgenommen werden, können Menschen in ihrer Freizeit im Prinzip jedes Mal neu entscheiden, welche Aktivitäten sie unternehmen wollen und wo sie dies tun wollen.

Eine wesentliche Motivation zur Erforschung von Freizeitmobilität liegt in deren hoher ökologischer Relevanz begründet, die sich sowohl auf lokaler und regionaler als auch auf globaler Ebene (Klimawandel) manifestiert. Selbst in den technologisch am weitesten entwickelten Ländern ist eine rein technische

Effizienzstrategie zur Nachhaltigkeit im Verkehrsbereich bisher gescheitert, da alle Anstrengungen zur Senkung des streckenbezogenen Kraftstoffverbrauchs stets durch wachsende zurückgelegte Entfernungen kompensiert worden sind. Das Problem der Verkehrsmittelwahl ist von einigen Autoren aus ökonomischer und psychologischer Perspektive untersucht worden (KNAPP 1998, GORR 1997, KUNERT 1992). Schon der Begriff „**Verkehrsmittelwahl**“ impliziert allerdings, dass der Zweck und das Ziel einer Ortsveränderung nicht Gegenstand der Betrachtung sind, sondern als gegeben angesehen werden. Wie schon HELD (1982, S. 20) bemerkt, kann jedoch die Wahl eines Verkehrsmittels in vielen Fällen nicht von der Wahl einer Aktivität und der Wahl eines Ortes für eine Aktivitätsausübung getrennt werden; dies gilt in ganz besonderem Maße für den Bereich Freizeit, wo die Teilentscheidungen für eine Aktivität, einen Ort und ein Verkehrsmittel ganz oder teilweise miteinander verschmelzen können (LANZENDORF 2001, S. 196ff.).

Die meisten bisherigen Arbeiten aus den verschiedenen Fachdisziplinen wie Geographie, Umweltpsychologie oder empirischer Wirtschaftsforschung konzentrieren sich auf den Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr oder differenzieren überhaupt nicht nach Verkehrszwecken; der Freizeitverkehr wird bestenfalls als Restgröße behandelt (MOSLER 1997, ARTHO 1997, LÜDEMANN 1997, KNAPP 1998, GORR 1997). Von den wenigen Arbeiten, die sich davon positiv abheben, sei diejenige von LANZENDORF (2002) erwähnt, die wesentliche Grundlagen und Anstöße für das vorliegende Papier geliefert hat. Er geht von einer nach Reisezwecken differenzierten empirisch-sozialwissenschaftlichen Analyse des Freizeitverkehrsverhaltens aus, nimmt eine Typisierung der Akteure in verschiedene Mobilitätsstile vor und versucht, aus den erhobenen Daten Aussagen über die kognitiven Prozesse abzuleiten, die zu dem beobachteten Verkehrshandeln führen.

Im Rahmen der traditionellen Einzeldisziplinen wie Wirtschafts- oder Ingenieurwissenschaften scheint ein tieferes Verständnis des hinsichtlich seines Ursachen- und Wirkungsgefüges sehr komplexen Phänomens Freizeitmobilität nicht möglich zu sein (BECKMANN 1999). Ich knüpfe deshalb an die transdisziplinäre Herangehensweise der sozial-ökologischen Mobilitätsforschung (LANZENDORF 2001) bzw. der Verkehrsgeneseforschung (WEHLING 1998) sowie der Lebensstilforschung an.

Bei diesem Beitrag handelt es sich um einen Werkstattbericht aus einem laufenden Projekt. Ziel des Projektes ist es, mit Hilfe von Simulationen wesentliche Wirkmechanismen herauszuarbeiten. Wenn möglich, sollen in einem späteren Schritt auch quantitative Prognosen ökonomisch und ökologisch relevanter Größen auf der Makroebene abgeleitet werden. Die Methode der Computersimulation versucht dabei die Lücke zu schließen, die zwischen Theorie, empirischer Erhebung und realem Experiment klafft. Mit dem Beitrag werden die Grundprinzipien des Modells vorgestellt, die zu einem späteren Zeitpunkt in die konkrete Prognose münden sollen.

Mit dem Modellierungsansatz eines Multi-Agenten-Systems können zwei wesentliche Probleme bewältigt werden, die im Rahmen klassischer aggregierter Verkehrsnachfragemodelle nicht behandelbar sind:

- 1) das *Heterogenitätsproblem*, das darin begründet liegt, dass die Akteure individuell unterschiedliche Merkmalsausprägungen besitzen, und
- 2) das *Interdependenzproblem*, das sich aus der gegenseitigen (direkten oder indirekten) Beeinflussung der Handlungen der einzelnen Akteure ergibt.

Im Folgenden wird der Untersuchungsgegenstand konkreter definiert; sodann wird die Architektur eines aktors- und aktivitätsbezogenen Modells als Grundlage für dessen programmtechnische Implementation beschrieben.

2 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstands

Zunächst wird ein Grundmodell konstruiert, das die Freizeitaktivitäten einer Population in einer fiktiven Modellregion, die diesbezügliche Orts- und Verkehrsmittelwahl (Modal Split) sowie – als Indikator für die verkehrsbedingten ökologischen Belastungen – die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen abbildet.

Konkreter werden betrachtet:

- Freizeitaktivitäten, d.h. Aktivitäten, für die kein Sachzwang besteht, die in frei verfügbarer Zeit freiwillig unternommen werden, wie etwa der Besuch von Gaststätten, von kulturellen oder sportlichen Veranstaltungen, von Freunden oder Verwandten, Arbeit im Schrebergarten, erlebnisorientiertes (nicht der notwendigen alltäglichen Versorgung dienendes) Einkaufen, Naturerlebnis, Fortbewegung als Selbstzweck;
- Freizeitverkehr, d.h. mit Freizeitaktivitäten zusammenhängende Wegeketten, deren Anfangs- und Endpunkt die eigene Wohnung ist und die höchstens drei Übernachtungen umfassen.

Mit der zuletzt genannten Einschränkung der Dauer wird der reine Urlaubsverkehr ausgeschlossen, für den aufgrund der größeren Bedeutung und Dauer der geplanten Reise in der Regel eine wohldurchdachte, auf einem längeren Abwägungsprozess beruhende Entscheidung für Ziel und Verkehrsmittel getroffen wird. Dagegen beruht der Freizeitverkehr im obigen Sinne auf einer Vielzahl alltäglicher Entscheidungen und Handlungen, deren Zustandekommen und Auswirkungen hier beleuchtet werden sollen.

Die Freizeitverkehrsnachfrage soll hier nicht nur als abgeleitete Nachfrage betrachtet werden (Mobilität als Mittel zum Zweck: Der Weg führt zum Ziel), sondern auch als eigenständige Nachfrage (Mobilität als Selbstzweck: Der Weg – genauer: das Erleben des Weges – ist das Ziel).

3 Modellarchitektur

Grundstruktur

Die Grundstruktur des Modells beinhaltet folgende Komponenten:

- eine heterogene Population aus Individuen, die sich hinsichtlich der individuellen, ggf. zeitlich veränderlichen Ausprägung diverser Merkmale (Zustandsvariablen wie Mobilitäts-/Lebensstil, Aktivitätsrepertoire, Einkommen; s.u.) voneinander unterscheiden;
- eine zugrundeliegende räumliche Struktur aus Wohnorten, Orten für Freizeitaktivitäten, Verkehrsnetzen für die verschiedenen Verkehrsträger;
- eine zugrundeliegende Struktur sozialer Beziehungen aus Haushalten, freundschaftlichen oder freizeitaktivitätsbezogenen Beziehungen, Vorbildern oder Einflusspersonen;
- eine zugrundeliegende zeitlich-organisatorische Struktur aus zeitlichen Beschränkungen (z.B. Öffnungszeiten) für Freizeitaktivitäten, aktuelle individuelle Verfügung über einzelne Verkehrsmittel (incl. Haushaltskoordination), Qualität des ÖV-Angebotes;
- eine Nachbildung des individuellen Entscheidungsprozesses für eine Freizeitaktivität, einen Ort und ein Verkehrsmittel unter Einbeziehung diverser Einflussfaktoren (s.u.).

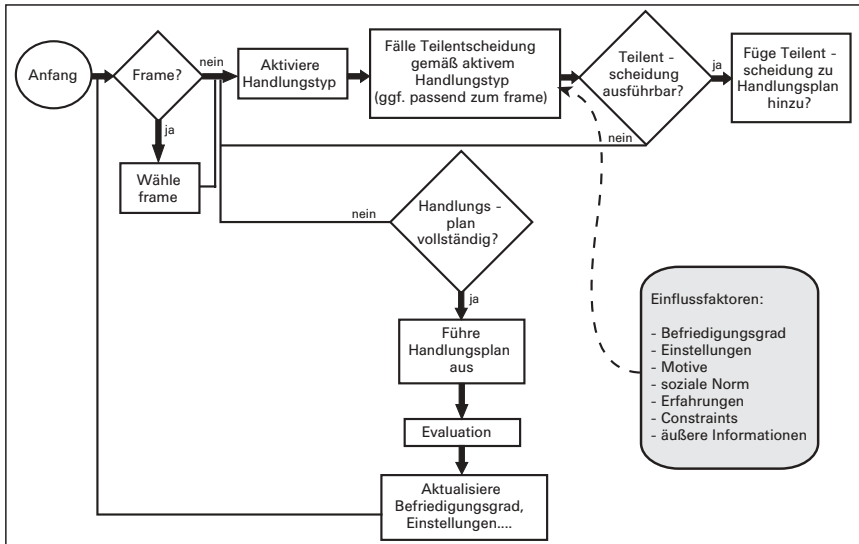
Im Einzelnen verfügt jeder Agent über folgende Zustandsvariablen:

- Repertoire an Aktivitäten, die der Agent ausüben kann;
- kognitive Karten über Aktivitätsorte und Verkehrsmittel;
- frame (übergeordnetes Handlungsziel, das den Raum der Handlungsalternativen, die der Agent überhaupt in Erwägung zieht, begrenzt);
- Repertoire an Routinen, auf die der Agent zurückgreifen kann; Erfahrungen (Gedächtnis); Bereitschaft zur Informationsaufnahme;
- Einstellungen, soziale Normen;
- Mobilitätstyp (langsame Variable);
- Handlungstyp (schnelle Variable);
- soziale Bezugspersonen;
- aktuelle Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel;
- finanzielle und zeitliche Ressourcen;
- Wohnort;
- Haushaltstyp;
- sonstige demografische Daten (Alter, Geschlecht, Bildungsstand).

Nach SCHMIDT (2000) gibt es vier Klassen von Zustandsvariablen, die zur Modellierung menschlichen Verhaltens notwendig sind: physische, emotionale, kognitive und soziale Zustandsvariablen. Die obige Aufzählung enthält emotionale, kognitive und soziale Variablen. Eine Berücksichtigung des physischen Zustands scheint in diesem Zusammenhang entbehrlich zu sein.

Bei der Abbildung der internen kognitiven Prozesse in jedem Agenten wird (im methodischen Rahmen der Evolutorischen Ökonomik) die Annahme beschränkter Rationalität zugrunde gelegt. Im Einzelnen bedeutet dies Beschränkungen der Agenten hinsichtlich Wissen (Verfügbarkeit von Informationen über Angebote an Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln sowie über das Verhalten

Abb. 1: Handlungs- und Entscheidungsmodell zum Freizeitverkehrshandeln



Quelle: eigener Entwurf

anderer Agenten) und Kapazität zur Verarbeitung von Informationen (BECKENBACH 2000). Ferner wird davon ausgegangen, dass die Präferenzen der Agenten sich in Abhängigkeit von Beschränkungen ihres Handlungsspielraums entwickeln (choice of constraints), und zwar hinsichtlich ihres finanziellen und zeitlichen Budgets sowie organisatorischer bzw. praktischer Restriktionen, wie etwa der Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel.

Gerade bei raumbezogenem Verhalten spielt die interne Repräsentation der Umwelt eines Akteurs eine wichtige Rolle; potenzielle Ziele seiner Mobilität, deren räumliche Lage relativ zueinander und zum Akteur selbst sowie Routenpläne, zu denen auch die Art des Verkehrsmittels gehört, sind Bestandteile seiner „kognitiven Karte“. „Kognitive Karten sind die Grundlage bei der Entscheidung, ob man überhaupt weg will, wohin man will und welches Verkehrsmittel und welche Route zum Zielort gewählt wird“ (FLADE 1999).

Im Rahmen eines Meta-Verhaltensmodells (JAGER 2000) erscheint es sinnvoll, mehrere handlungstheoretische Modelle nebeneinander zu verwenden, gemäß derer sich die einzelnen Agenten situationsabhängig verhalten. So können Ansätze aus verschiedenen ökonomischen und psychologischen Theorien integriert werden:

- modifizierte Rational-Choice-Ansätze,
- Theorie des geplanten Verhaltens,
- Theorie regelorientierten, häufigkeits- und erwartungsabhängigen Verhaltens,
- (soziale und individuelle) Lerntheorie,
- Constraint-Modelle,
- motivationale Theorie.

Wie oben erwähnt, ist der Handlungsraum im Freizeitbereich – im Gegensatz zu Arbeit und Ausbildung – fast unbegrenzt, auch wenn er durch ökonomische und sonstige praktische Restriktionen eingeschränkt wird. Die kognitiven Beschränkungen der Akteure erfordern jedoch eine viel weitergehende Vereinfachung des Handlungsraums. Eine solche Komplexitätsreduktion tritt häufig in Gestalt einer unbewussten Vorauswahl der Menge der möglichen Handlungsziele und der zielorientierten Handlungsalternativen auf. In den Sozialwissenschaften wird versucht, diese beiden Dimensionen der Vorauswahl durch die Konzepte von frames und Routinen zu erfassen (LANZENDORF 2001, ESSER 1991). Gerade weil der Handlungsraum im Bereich der Freizeitaktivitäten besonders vielfältig ist, spielt dort routiniertes Handeln eine besondere Rolle, da dieser Handlungstyp den ansonsten unüberschaubaren Handlungsspielraum handhabbar macht. Routinen verdienen nicht nur für die Erklärung des Freizeitverkehrsverhaltens, sondern auch für die Untersuchung seiner Veränderlichkeit besondere Beachtung. Demnach wird versucht, in dem Entscheidungs- und Handlungsmodell die Entstehung, Verfestigung, Existenz, Modifikation und mögliche Auflösung (das „Aufbrechen“) von Routinen (WEHLING 1998) nachzubilden. Dabei sollen Ansätze aus der Lebensstilforschung – speziell der Erklärungsansatz der Mobilitätsstile als identitätsstiftende, stark verfestigte komplexe Handlungsmuster mit hohem symbolisch-expressivem Bedeutungsgehalt – berücksichtigt werden.

Handlungs- und Entscheidungsmodell

Im Folgenden wird der Kern des hier zugrundegelegten Handlungs- und Entscheidungsmodells in detaillierterer, algorithmischer Form beschrieben (vgl. das Flussdiagramm in Abbildung 1):

Für jeden Agenten wird zu Beginn eines jeden Zeitschritts zufallsgesteuert festgelegt, ob es ein frame gibt, das sein Verhalten in diesem Zeitschritt beeinflusst, und welches frame dies ggf. konkret ist. Im Einzelnen können dies sein:

- soziale Kontakte,
- Erholung,
- Erlebnis,
- Bewegung,
- Gesundheit.

Der Mechanismus dieser zufallsgesteuerten „Auswahl“ eines frames ist ein gewichteter Würfel: Für jedes frame ist eine Wahrscheinlichkeit p_i gegeben, mit der dieses frame auftritt; diese Wahrscheinlichkeit ist eine Zustandsvariable des Agenten (eine formale Erklärung findet sich im Anhang). Ökonomisch gesprochen werden durch den Vektor $p = (p_1, \dots, p_n)$ hierarchische Präferenzen beschrieben.

Als nächstes wird der aktuelle Handlungstyp des Agenten aktiviert. Dies kann einer der folgenden vier Typen sein:

- deliberatives (Wahl-)Handeln,
- routiniertes (regelorientiertes) Handeln,
- Innovationshandeln,
- Imitationshandeln.

Welcher von diesen vier Typen aktiviert wird, hängt von der äußeren Situation und vom inneren Zustand des Agenten ab – genauer: von dem Niveau der Befriedigung verschiedener Bedürfnisse des Agenten (JAGER 2000), von den durch diese Bedürfnisse oder Emotionen hervorgerufenen Motiven (psychischen Kräften) (SCHMIDT 2000), von seinen Erfahrungen und Lernprozessen und von äußeren Einflussfaktoren. Wenn der Agent sich in einer häufig oder regelmäßig wiederkehrenden Situation befindet und seine Bedürfnisse so weit befriedigt sind, dass sein persönliches Anspruchsniveau erreicht (oder überschritten) ist, so wird er mit hoher Wahrscheinlichkeit auf eine Routinehandlung zurückgreifen und auf diese Weise seinen kognitiven Aufwand reduzieren. Umgekehrt wird eine Unterschreitung des Anspruchsniveaus bezüglich der Bedürfnisbefriedigung eher zu Innovations- oder Imitationshandeln führen (BECKENBACH 2001). Falls der Agent sich in einer nicht häufig auftretenden Situation befindet, wird er am ehesten zu einer bewussten Abwägung mehrerer Handlungsalternativen und einem anschließenden deliberativen Wahlakt neigen. Dies ist bekanntlich der Standardhandlungstyp, der in der neoklassischen Mikroökonomie ungeachtet der Situation vorausgesetzt wird.

Nun muß der Agent gemäß seinem aktuellen Handlungstyp mindestens eine der drei oben erwähnten Teilentscheidungen fällen: über die auszuübende Aktivität alleine oder in Verbindung mit einem Ort, an dem diese Aktivität ausgeübt werden kann und/oder einem Verkehrsmittel (vgl. die Klassifikation der Entscheidungstypen in LANZENDORF 2001, S. 196ff). Dabei können diverse Einflussfaktoren eine Rolle spielen, von denen die folgenden als Zustandsdaten des Agenten bzw. vom Agenten empfangene Botschaften modelliert werden sollen:

- Einstellungen,
- Motive,
- soziale Normen,
- Constraints,
- Absprachen mit sozialen Bezugspersonen über gemeinsame Unternehmungen,
- von außen ungezielt aufgenommene Informationen über Veranstaltungen.

Da es unmöglich ist, alle denkbaren Einflussfaktoren explizit zu modellieren, läuft auch diese Entscheidung im Modell teilweise zufallsgesteuert ab (ähnlich wie bei den frames weiter oben). Die nicht explizit im Modell erfassten Faktoren werden pauschal zu einem Zufallsrauschen zusammengefasst.

An dieser Stelle sei noch einmal betont, dass unter „Entscheidung“ hier nicht notwendig ein bewusster Wahlakt verstanden wird, sondern ein möglicherweise unbewusster Prozess, an dessen Ende – und dies ist der wesentliche Punkt – eine Verhaltensabsicht steht. Da jedoch ein Computer keine unbewussten Prozesse kennt, muss er solche Entscheidungen stattdessen zufallsgesteuert treffen.

Sodann muss der Agent prüfen, ob die gefällte (Teil-)Entscheidung praktisch durchführbar ist. Falls dies nicht der Fall ist, wird er aufs neue einen Handlungstyp aktivieren und eine neue Entscheidung treffen. Dieser Prozess wird solange wiederholt, bis ein vollständiger Handlungsplan vorliegt, der (mindestens) eine Aktivität, einen Ort und ein Verkehrsmittel enthält.

Schließlich evaluiert der Agent nach Ausführung seines Plans seine dabei gemachte Erfahrung:

- Inwieweit sind seine Bedürfnisse befriedigt worden?
- Hat er sein Anspruchsniveau erreicht?

Das Ergebnis wird verwendet, um die inneren Zustandsdaten (Niveau der Bedürfnisbefriedigung, Einstellungen, Erfahrungen) des Agenten zu aktualisieren.

Interaktion der Agenten

Die Agenten des Modells interagieren auf unterschiedliche, direkte oder indirekte Weise miteinander. So ist etwa das Bedürfnis nach sozialen Kontakten, also hier konkreter der Wunsch, Freizeitaktivitäten gemeinsam mit anderen Menschen auszuüben bzw. zu erleben, ein wichtiger Einflussfaktor in freizeitbezogenen Entscheidungsprozessen. Selbst wenn die beteiligten Personen einander nicht kennen, hängt der subjektive Erlebniswert mancher Freizeitaktivitäten davon ab, wie viele Menschen gleichzeitig am selben Ort dasselbe tun. Diese Abhängigkeit kann positiv oder negativ sein, etwa bei einem Kneipenbesuch bzw. beim Erleben der Natur. Die erwartete Erreichbarkeit eines Aktivitätsortes (Komfort in öffentlichen Verkehrsmitteln, Reisezeit und Parkplatzmangel am Zielort beim Auto) hängt ebenfalls von der Frequentierung ab.

Andere Beispiele für die Interaktion zwischen Agenten sind die Koordination zwischen Mitgliedern eines Haushalts bezüglich der Verfügung über ein Auto oder der unter Umständen über soziale Normen vermittelte gegenseitige Einfluss auf Einstellung und Verhalten.

4 Ausblick

In einem späteren Schritt soll das Modell erweitert werden, indem denkbare gesellschaftliche bzw. politische Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens in Richtung Nachhaltigkeit in das Modell integriert werden. Prinzipiell können Maßnahmen zur Reduzierung negativer Effekte von Personenverkehr im Rahmen einer Suffizienzstrategie¹⁾ auf zwei Zielebenen gerichtet sein:

- 1) auf diejenige der Verkehrsvermeidung, d.h. Reduzierung der Verkehrsleistung, hier durch Wahl näher gelegener Aktivitätsorte (und unter Umständen anderer Aktivitäten),
- 2) auf die Ebene der Verkehrsverlagerung, d.h. auf einen Wechsel zu einem ökologisch verträglicheren Verkehrsmittel.

Im Folgenden werden mögliche Ansatzpunkte für solche Maßnahmen aufgezählt; sie wirken teils auf der einen, teils auf der anderen, teils auf beiden Zielebenen:

- auf die spezielle Struktur der Freizeitverkehrsnachfrage zugeschnittene räumliche und zeitliche Verdichtung des öffentlichen Nahverkehrsangebots;

1) Das ist eine Strategie, gemäß derer Nachhaltigkeit durch Änderungen des individuellen Konsumverhaltens und durch deren Wertewandel („Gut leben statt viel haben“) erreicht werden soll. Elemente einer *Effizienzstrategie* zur Nachhaltigkeit (etwa technische Verbesserungen an Fahrzeugen zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs), die als Ergänzung zur Suffizienzstrategie zweifellos notwendig sind, sollen im Rahmen dieser Arbeit, deren Focus auf dem Nachfrageverhalten der Akteure liegt, nicht behandelt werden.

- zielgruppen- und verkehrsmittelspezifischer Freizeitangebote;
- Kombi-Angebote für Freizeiteinrichtungen und -veranstaltungen (Eintrittskarte ist gleichzeitig Fahrausweis für den Weg zu der Einrichtung und zurück);
- preisliche Maßnahmen wie spezielle Tarifangebote von ÖV-Unternehmen, Bewirtschaftung von Parkplätzen, Straßenbenutzungsgebühren (*road pricing*), Ökosteuern;
- restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr wie Reduzierung der Parkmöglichkeiten in besonders beengten oder sensiblen Gebieten (Innenstädte, Naturschutzgebiete).
- reine „*soft-policy*“-Maßnahmen wie Verbesserung des Informationsflusses zu ökologisch verträglicheren Freizeitaktivitäten und Verkehrsmitteln, etwa durch Aufbau und Förderung von Mobilitätszentralen (Beratungsstellen).

Die verschiedenen Maßnahmen sollen im Modell sowohl einzeln als auch kombiniert auf qualitative und quantitative Effekte getestet werden. Es ist die Parametersensitivität des Systems sowie seine Reaktion auf den vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechende qualitative bzw. strukturelle Veränderungen zu untersuchen. Schließlich sind die einzelnen Maßnahmen und ihre Kombinationen hinsichtlich ihrer ökologischen Auswirkungen zu bewerten.

Anhang

Funktionsweise eines sogenannten gewichteten Würfels:

Sei n die Anzahl aller möglichen Ergebnisse und p_i die gegebene Auftrittswahrscheinlichkeit für das i -te Ergebnis ($i = 1 \dots n$); die Summe all dieser Wahrscheinlichkeiten muss 1 sein. Sei

$$p_i = \sum_{j=1}^i p_j \cdot$$

Die Ziehung einer Zufallszahl $z \in [0; 1[$ legt dann genau ein Ergebnis fest durch die folgende Bedingung:

$$p_i \leq z < p_{i+1},$$

die für genau einen Index i erfüllt ist.

Man kann sich diesen Vorgang so vorstellen, dass ein „Würfel“ mit n Seiten geworfen wird, der so gebaut ist, dass die i -te Seite mit Wahrscheinlichkeit p_i fällt, oder dass ein Pfeil auf eine Scheibe geschossen wird, die in n Sektoren mit dem Winkeln $p_i \cdot 360^\circ$ ($i = 1 \dots n$) aufgeteilt ist.

Literatur

- BECKENBACH, Frank (2000): Ressourcengewinnung und Marktkoordination in einem Multi-Agenten-System. Berlin (= Beiträge zur Evolutorischen Ökonomik, 5)
- BECKENBACH, Frank (2001): Beschränkte Rationalität und Systemkomplexität. Ein Beitrag zur Ökologischen Ökonomik. Marburg
- BECKMANN, Klaus J. (1999): Interdisziplinäre Zusammenarbeit im Bereich der Modellentwicklung zur Verkehrsnachfrageberechnung – einige kursorische Anmerkungen. In: Stadt Region Land, 67. Aachen
- ESSER, Hartmut (1991): Alltagshandeln und Verstehen. Zum Verhältnis von erklärender und verstehender Soziologie am Beispiel von Alfred Schütz und „Rational Choice“. Tübingen
- FLADE, Antje (2000): Theorien und Modelle zur Verkehrsmittelwahl. Darmstadt
- GORR, Harald (1997): Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl. Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr. Gießen
- HELD, Martin (1982): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel. Berlin
- JAGER, Wander (2000): Modelling Consumer Behaviour. Groningen
- KNAPP, Frank D. (1998): Determinanten der Verkehrsmittelwahl. Berlin
- KUNERT, Uwe (1992): Individuelles Verkehrsverhalten im Wochenverlauf. Berlin
- LANZENDORF, Martin (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56)
- LÜDEMANN, Christian (1997): Rationalität und Umweltverhalten. Wiesbaden
- MOSLER, Hans-Joachim (1997): Die Simulation sozialpsychologischer Theorien zur Gewinnung von grundlagen- und anwendungsorientierten Erkenntnissen. Zürich
- WEHLING, Peter (1998): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und strategisches Mobilitätsmanagement. Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und Planung. Arbeitsbericht Subprojekt 4 des CITY: mobil Forschungsverbunds. Freiburg
- WEHLING, Peter und Thomas JAHN (1998): Verkehrsgeneseforschung – ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Arbeitsbericht Subprojekt 4 des CITY:mobil Forschungsverbunds. Freiburg

Freizeitmobilität älterer Menschen

– Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen

Joachim Scheiner (Dortmund)

1 Einleitung

Die Beschäftigung mit dem Thema „Freizeitmobilität älterer Menschen“ ist aus zweierlei Gründen von zunehmend hoher Bedeutung:

- Auf der einen Seite steht die zunehmende Alterung der bundesrepublikanischen Gesellschaft aufgrund des Geburtenrückgangs und der steigenden Lebenserwartung. So werden nach einer Prognose des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung im Jahr 2050 – je nach Stärke der Zuwanderung und Entwicklung der Lebenserwartung – etwa 38 bis 44 % der deutschen Bevölkerung über 60 Jahre alt sein. 1997 waren dies noch 22 % (SCHULZ 1999).
- Auf der anderen Seite besitzt der Freizeitverkehr zunehmenden Stellenwert in der Verkehrsforschung. Dieser ist teilweise auf das starke Wachstum des Verkehrsaufkommens und Verkehrsaufwands in der Freizeit zurückzuführen. So wuchsen die zurückgelegten Distanzen (Verkehrsaufwand) im Freizeitverkehr von 1976 bis 1997 bevölkerungsbereinigt (also unter Annahme einer konstanten Bevölkerungszahl) um 60 Mrd. Personenkilometer. Damit wies der Freizeitverkehr in absoluten Zahlen das stärkste Wachstum aller Verkehrszwecke auf (SCHEINER/STEINBERG 2002). Teilweise ist die zunehmende Bedeutung des Freizeitverkehrs in der Forschung allerdings auch der jahrzehntelangen Vernachlässigung dieses Feldes zugunsten des Berufsverkehrs geschuldet, der aufgrund seiner raum-zeitlichen Bündelung maßgeblich für die Spitzenbelastungen in den Verkehrsnetzen verantwortlich ist. Die verstärkte Zuwendung zum Freizeitverkehr sollte allerdings nun nicht ihrerseits zu einer Vernachlässigung der anderen Verkehrsarten führen, zumal Freizeitmobilität im Kontext der gesamten räumlichen Mobilität zu sehen ist.

Speziell die Freizeitverkehrsnachfrage älterer Menschen wird in Zukunft stark zunehmen und sich verändern. Hierfür sind mehrere Faktoren verantwortlich:

- 1) die längere Altersspanne ab dem Austritt aus dem Erwerbsleben und die mit der höheren Lebenserwartung einhergehende länger anhaltende Gesundheit;
- 2) der zunehmende Anteil älterer FührerscheinbesitzerInnen (v.a. unter den Frauen);
- 3) das vergleichsweise hohe Wohlstandsniveau, z.B. aufgrund des hohen Anteils an Wohneigentum, das häufig bereits abbezahlt ist, so dass ein relativ hohes Budget für Konsumausgaben zur Verfügung steht;

- 4) die zunehmende Ausdifferenzierung von Bedürfnissen und Handlungsmustern mit der „Alterung der Lebensstile“, die aufgrund kohortenspezifischer Elemente mit zunehmendem Alter nur bedingt verändert werden (WAHL 2001).

Diese Überlegungen führten zur Beantragung des Forschungsprojektes „*FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen*“, das durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert wird¹⁾. Die Rede von Freizeitmobilität verdeutlicht dabei, dass das Forschungsinteresse nicht nur auf den realisierten Formen des Verkehrsverhaltens liegt, denn diese könnte man auch durch Sonderauswertungen der KONTIV oder ähnlicher Erhebungen ermitteln. Ein Fokus liegt auch auf den Chancen Älterer zur Verkehrsteilnahme und damit zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben. Diese sind trotz der in der Lebensstil- und Marktforschung ermittelten (bzw. propagierten) „jungen Alten“ mit hochaktiven Lebensstilen teilweise eingeschränkt. Auf strategischer Ebene sind deshalb die „tragenden Säulen“ der an Nachhaltigkeit orientierten Verkehrsplanung (Verkehrsvermeidung, Verlagerung, verträgliche Abwicklung) um den Aspekt „Mobilitätserhalt“ zu ergänzen. Allerdings ist dabei zu unterscheiden zwischen hochmobilen, meist „jungen Alten“, für deren Verkehrshandeln grundsätzlich die gleichen Bewertungsmaßstäbe gelten wie für Jüngere, und mobilitätseingeschränkten (kranken, gebrechlichen und/oder einsamen, häufig hochaltrigen) Personen, bei denen die Sicherung oder Förderung einer angemessenen Mobilitätsteilnahme im Vordergrund stehen muss.

2 Räumliche Mobilität älterer Menschen

Die räumliche Mobilität älterer Menschen gilt im Vergleich zu anderen Altersgruppen (bisher) als eingeschränkt: Ältere Menschen verlassen seltener das Haus, legen geringere Distanzen zurück, besitzen seltener Führerschein und Pkw. Die Erklärungsversuche hierfür haben sich im Laufe einiger Jahrzehnte gerontologischer Forschung stark verändert. Während in den sechziger Jahren von einem mehr oder weniger freiwilligen Rückzug Älterer aus dem öffentlichen Raum ausgegangen wurde, nimmt man heute eher an, dass ältere Menschen ein hohes Aktivitätspotenzial aufweisen und Aktivitäts- sowie Mobilitätseinschränkungen restriktiv bestimmt sind.

In der These der eingeschränkten Mobilität sind zumindest zwei Phänomene zu unterscheiden: einerseits die vergleichsweise geringe Mobilitätsbeteiligung, andererseits die relativ starke Wohnviertelbezogenheit Älterer. Beides wird im Folgenden thematisiert.

2.1 Mobilitätsbeteiligung

Der Anteil an Personen, die an einem zufällig ausgewählten Tag das Haus verlassen, geht mit zunehmendem Alter stark zurück (Tabelle 1). Die Anzahl der

1) Laufzeit: Oktober 2000 bis September 2003. Projektpartner: Psychologisches Institut (Zentrum für Evaluation und Methoden) der Universität Bonn (Projektkoordination), Geographisches Institut (Stadt- und Regionalforschung) der Universität Bonn, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Universität Dortmund.

Tab. 1: Mobilitätskennziffern nach Altersgruppe

	Alter							
	< 18	18-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	>= 85
Außer-Haus-Anteil (%) am Stichtag	80	84	75	70	63	58	47	33
Zahl der Wege/Tag	2,6	3,4	2,8	2,5	2,2	1,9	1,4	0,9
Zahl der Wege/Tag (nur mobile Personen)	3,2	4,1	3,8	3,6	3,5	3,2	3,0	2,7
Zahl der Wege/Tag bis 1 km Distanz*	1,04	0,75	0,84	0,93	0,86	0,78	0,63	0,44
Zahl der Wege/Tag über 5 bis 100 km Distanz*	0,23	0,31	0,27	0,23	0,19	0,16	0,10	0,07

* Eigene Berechnung aus gerundeten Werten.

Quelle: BRÖG/ERL/GLORIUS (1998, S. 86 und 101)

Wege pro Tag geht damit im Mittel ebenfalls zurück, bleibt allerdings unter den Mobilien – d.h. unter denjenigen, die überhaupt das Haus verlassen – auf relativ hohem Niveau.

Dieser tendenzielle Rückzug in den privaten Raum ist zumindest teilweise eher unfreiwillig, also auf individuelle oder externe Restriktionen zurückzuführen (MOLLENKOPF/FLASCHENTRÄGER/WERNER 1998). Auf individueller Seite sind dies insbesondere gesundheitliche Einschränkungen, vor allem in der Seh- und Hörfähigkeit sowie der Motorik. Dazu gehören Faktoren wie nachlassendes Leistungstempo, schnellere Ermüdung und geringere Belastbarkeit (LIMBOURG 2001). Einen Eindruck von den gesundheitlichen Einschränkungen gibt die Schwerbehinderten-Statistik: Insgesamt sind 8 % der deutschen Bevölkerung als Schwerbehinderte anerkannt, davon ist über die Hälfte 65 Jahre oder älter (vgl. Tabelle 2). Allerdings ist nicht jede Behinderung

Tab. 2: Mobilitätskennziffern nach Altersgruppe

Alter	Anzahl je 1000 Personen		
	1999	1985	1999
unter 4	15.693	4	5
4 - 14	111.738	10	11
15 - 24	132.596	15	15
25 - 34	247.819	21	19
35 - 44	442.721	35	34
45 - 54	665.975	83	66
55 - 64	1.611.454	229	146
65 und mehr	3.405.470	252	261
Alle	6.633.466	88	81

Quelle: Statistisches Bundesamt (2000)

im Hinblick auf ihre Relevanz für Mobilität zweifelsfrei klassifizierbar. Nach einer pauschalen Zuordnung können ca. drei Viertel der Behinderungen als Mobilitätseinschränkungen betrachtet werden.

Als externe Restriktionen können einerseits soziale Probleme gelten, etwa mangelnde soziale Netzwerke, fehlende Begleitung, Armut etc. Obwohl

die Altersarmut in Deutschland insgesamt vergleichsweise gering ist, ist doch die Einkommensschere vor allem zwischen älteren Frauen in den alten Bundesländern relativ stark. So beträgt der Variationskoeffizient – ein Maß für die Streuung – der Altersrenten bei Frauen 0,72 (West) bzw. 0,32 (Ost), bei Männern 0,48 (West) bzw. 0,22 (Ost) (*BMFSFJ* 2001, S. 150).

Andererseits bestehen auch räumliche Probleme, d.h. Mängel in der Erreichbarkeit von Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie Mängel des Verkehrssystems. Diese reichen vom schlechten Zustand von Gehwegen über die zu große Entfernung zur Bushaltestelle bis zum fehlenden Winterdienst. Auch Details, die für jüngere Menschen (z.B. Verkehrsplaner!) kaum relevant sind, können im Alter entscheidende Bedeutung erlangen.

Zukünftig ist mit steigender Lebenserwartung und länger anhaltender Gesundheit im Alter auch mit einer höheren Mobilitätsbeteiligung Älterer zu rechnen. Allerdings darf ein späteres Einsetzen gesundheitlicher Einschränkungen und Gebrechen nicht zu dem Fehlschluss verleiten, es könne von generell höheren Mobilitätschancen zukünftiger SeniorInnen ausgegangen werden. So nahm nach einer Kohortenanalyse über einen Zeitraum von 15 Jahren (*BROG/ERL/GLORIUS* 1998, S. 58ff.) die Zahl der Wege zwischen 1982 und 1997 in allen Altersgruppen leicht zu, nicht jedoch in der ältesten Gruppe (ab 75 Jahre). Im Jahr 1982 nahm die Zahl der Wege im Alter von etwa 60 Jahren besonders stark ab, im Jahr 1997 im Alter von 65 Jahren. Demnach wird die Mobilität auch in Zukunft im höheren Alter deutlich zurückgehen.

2.2 Wohnviertelbezogenheit

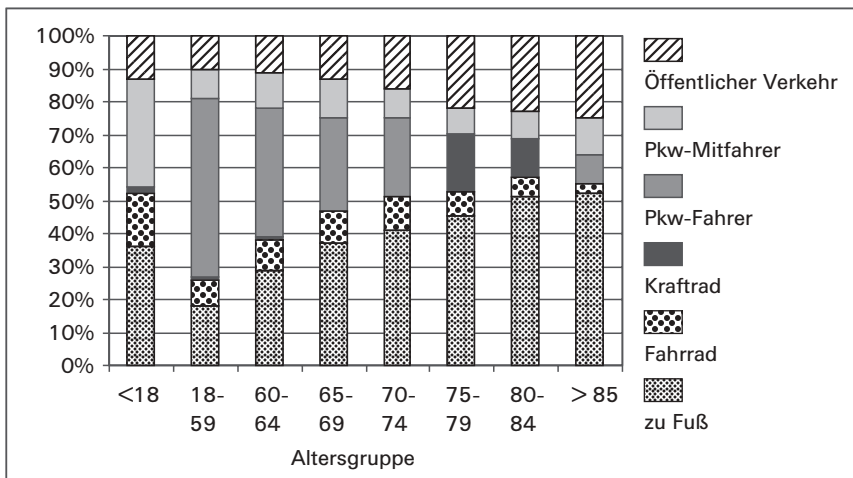
Die Aktionsräume älterer Menschen sind vergleichsweise stark auf das nähere Wohnumfeld bezogen. So sinkt die Anzahl kurzer Wege bis 1 km erst im hohen Alter auf etwa die Hälfte des Maximalwertes der Altersgruppen, während die Anzahl längerer Wege deutlich stärker zurück geht. Der Anteil kurzer Wege an allen Wegen nimmt dadurch mit dem Alter kontinuierlich zu (Abbildung 1). Korrespondierend steigt der Anteil der Fußwege am Modal Split von 18 % bei Personen im Erwerbsalter auf über 40 % im Alter von etwa 70 Jahren und auf über 50 % bei den über 80-Jährigen.

Dies hängt mit verschiedenen Faktoren zusammen, etwa dem Wegfall der Arbeitswege, der geringeren Verfügbarkeit von Führerscheinen und Pkws und gesundheitlichen Einschränkungen.

Vor allem ältere Frauen besitzen häufig keinen Führerschein. In der Altersklasse 61 bis 80 Jahre haben 36,6 % der Frauen einen Führerschein (Klasse 2 oder 3), gegenüber 81,8 % der Männer (*BMVBW* 2000). In der Altersklasse 41 bis 60 Jahre beträgt das Verhältnis 72,2 % (Frauen) zu 88,9 % (Männer). In naher Zukunft werden sich die Verhältnisse unter älteren Männern und Frauen stark angeglichen haben. Damit wird sich auch die Verkehrsmittelwahl stark ändern, denn wer einen Führerschein besitzt, hat in der Regel auch einen Pkw im Haushalt – auch im hohen Alter (*BROG/ERL/GLORIUS* 1998, S. 106).

Die geringeren zurückgelegten Entfernungen sind allerdings nicht nur auf den niedrigen Anteil nicht-motorisierter Haushalte zurückzuführen, denn auch ältere Pkw-BesitzerInnen legen deutlich niedrigere Entfernungen zurück als

Abb. 1: Modal split (Wege) nach Altersgruppen



Quelle: BRÖG/ERL/GLORIUS (1998, S. 92)

jüngere. Die mittlere Jahresfahrleistung beträgt bei 18- bis 45-Jährigen um 15.000 km und sinkt danach auf rund 9.400 km in der Altersklasse 65 bis 70 Jahre und auf 5.400 km bei den 75-Jährigen und Älteren (MÄDER 2001). Die weniger distanzaufwändige Lebensweise im Alter gilt also auch für Pkw-BesitzerInnen (Wegfall der Arbeitswege!).

Auch die im Mittel längere Wohndauer älterer Menschen kann eine Rolle für eine stärkere Quartiersbindung spielen (vgl. Tab. 3). So wohnen nach einer Befragung in vier innerstädtischen Altbaugebieten Berlins Ältere im Mittel über 30 Jahre in ihrer Wohnung, die unter 40-Jährigen dagegen nur 5 Jahre

Entscheidend für die zukünftige Entwicklung wird sein, dass zwar bereits in wenigen Jahren wesentlich mehr Ältere über einen Pkw verfügen werden, so dass die Bindung an das nähere Umfeld tendenziell abnehmen wird. Aber auch zukünftige Ältere werden einen Punkt im Leben erreichen – ggf. in höherem Alter als heute – an dem sich die Pkw-Orientierung aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr aufrecht erhalten lässt. Spätestens zu diesem Zeitpunkt ist umso mehr Selbständigkeit und Partizipation am gesellschaftlichen Leben möglich, je günstiger die nähere Wohnumgebung ausgestattet ist. Eine ausgewogene Nutzungsmischung wird deshalb auch in Zukunft ein wesentliches Qualitätsmerkmal von Wohnstandorten für Ältere bleiben.

Tab. 3: Mittlere Wohndauer in der gegenwärtigen Wohnung (Jahre)

Alter	mittlere Wohndauer
< 40	5,0
40 bis 64	17,4
Über 64	32,6
Insgesamt	13,9

Quelle: Eigene Erhebungen (Befragung in Berlin 1998)

3 Standortanforderungen älterer Menschen

Von eingeschränkter Mobilität kann nur dann die Rede sein, wenn einer Aktivität etwas im Wege steht. Dies ist dann der Fall, wenn bestimmte Gelegenheiten nicht erreichbar sind. Die Konzentration auf das Wohnumfeld ist also keine Mobilitätseinschränkung, wohl aber die mangelnde Erreichbarkeit von Einrichtungen.

Im Forschungsprojekt FRAME wurde zur Bewertung von ÖPNV-Angeboten im Hinblick auf die Bedürfnisse älterer Menschen ein Bewertungsraster entwickelt (vgl. Tab. 4). Dieses lässt sich auch auf Siedlungsstrukturen anwenden. Danach lassen sich vier Leitindikatoren unterscheiden, die im Einzelnen stark differenzierbar sind.

Danach sind die „Gebrauchsfähigkeit“ im physisch-technischen und sozialen Sinn sowie soziale Sicherheit und die Erreichbarkeit von Zielen für Ältere von grundlegender Bedeutung. Die beiden letzten Aspekte werden im Folgenden ausgeführt.

Tab. 4: Leitindikatoren seniorenfreundlicher Siedlungsstrukturen

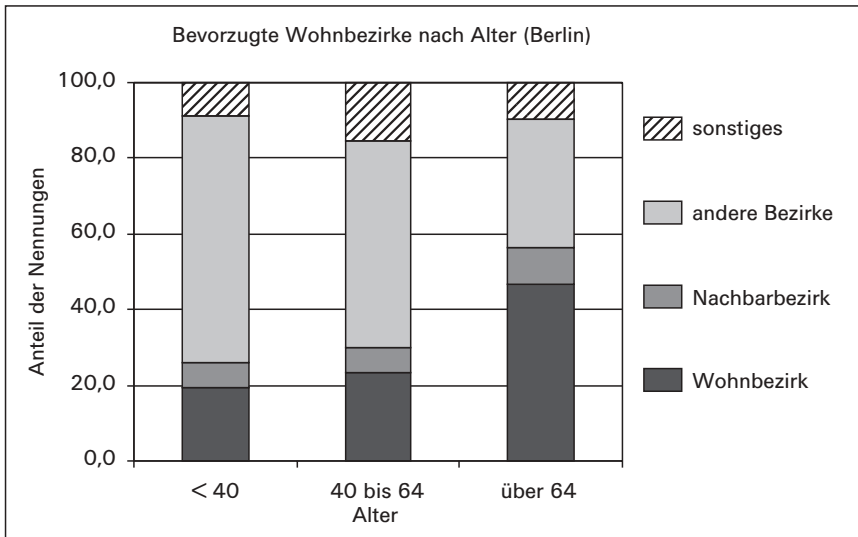
Leitindikator	Beispiel
<ul style="list-style-type: none"> Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von Zielen 	Kleinräumliche Erreichbarkeit von z.B. Ärzten, Apotheken, Einzelhandel, Grünflächen...; gute Erreichbarkeit des ÖPNV; Zustand der Wege
<ul style="list-style-type: none"> Soziale Sicherheit (Schutz vor Übergriffen; auch wo nur subjektive Gefahr besteht) 	Einsehbarkeit öffentlicher Räume, soziale Kontrolle durch vorderseitige Hauseingänge, keine fensterlosen Fronten
<ul style="list-style-type: none"> Soziale Gebrauchsfähigkeit 	Verständliche Handhabung von Versorgung, öffentlichen Angeboten etc. (hilfsbereites und freundliches Personal, Fahrplan-gestaltung, Service, Vermeidung anonymer Großstrukturen...)
<ul style="list-style-type: none"> Physisch-technische Sicherheit und Gebrauchsfähigkeit 	Verständliche, fehlerfreundliche, sichere technische Einrichtungen (Automaten, Ampelbedienung, Bestelldienste etc.)

Quelle: eigener Entwurf

3.1 Kleinräumliche Erreichbarkeit

Für Ältere wichtige Ziele umfassen den kurzfristigen Bedarf im Einzelhandel, die medizinische Versorgung (Ärzte, Apotheke), die Kirche (v.a. in den alten Ländern), Grünflächen ausreichender Quantität und Qualität sowie (potenzielle) Treffpunkte (vgl. dazu MOLLENKOPF/FLASCHENTRÄGER/WERNER 1998, S. 286 und 294). Unter letzteren sind nicht nur – nicht einmal primär – Freizeiteinrichtungen wie Cafés, Clubs oder Begegnungszentren zu verstehen; diese wären in Wohn-

Abb. 2: Bevorzugte Wohnbezirke nach Altersgruppen



Quelle: Eigene Erhebungen (Befragung in Berlin 1998)

gebieten geringer Dichte auch kaum wirtschaftlich zu betreiben. Von mindestens ebenso großer Bedeutung sind Gelegenheiten für informelle, beiläufige Treffen (Bänke, Briefkasten, Spielplatz, Quartiersplatz etc.). Auch der kleinräumig verteilte Einzelhandel ermöglicht soziale Kontakte auf Fußwegen und an den Zielorten und „ermuntert“ zum Aus-dem-Haus-gehen. Es geht also nicht nur um die funktionale, sondern auch um die soziale Qualität von Versorgungseinrichtungen (Wochenmärkte!). Eine gute ÖPNV-Anbindung ist von hoher Bedeutung, kann aber kein Ersatz für die kleinräumliche Qualität der Zielangebote sein.

Die Bedeutung der Nachbarschaft und der Vertrautheit mit dem Wohnumfeld wird aus Abbildung 2 deutlich. Nach dem bevorzugten Wohnstandort bei einem hypothetischen Umzug gefragt, nimmt der gegenwärtige Wohnbezirk unter den Älteren einen doppelt so hohen Anteil ein wie unter jüngeren Personen. Besonders zufrieden sind Ältere – entgegen anderen Bevölkerungsgruppen – nach Befunden aus Köln in Nutzungsgemischten Gebieten (HOLZ-RAU/SCHNEIDER 2002).

Unterstützt wird die Forderung nach einer hohen Ausstattungsqualität des Wohnviertels von empirischen Befunden, nach denen Ältere ihre Besorgungen besonders häufig im Rahmen kleinerer Einkäufe erledigen und dabei häufig zu Fuß unterwegs sind (ebd.). Die bessere Versorgungssituation in Nutzungsgemischten Quartieren stützt diese Tendenz.

Gegenüber einer kausalen Rückführung von Unterschieden zwischen Gebieten im Verkehrshandeln ihrer Bevölkerung (wie auch im Motorisierungsgrad, in der Wohnzufriedenheit, in den Freizeitaktivitäten usw.) auf Raumstrukturen ist allerdings erhebliche Vorsicht angebracht. Zum einen ist auch bei scheinbar

klaren Zusammenhängen häufig eine Kausalität nicht bestimmbar. So wird die Motorisierung nicht nur von Merkmalen der Wohnumgebung bestimmt, sondern Wohnstandortentscheidungen werden auch vor dem Hintergrund der persönlichen Verfügung über einen Pkw getroffen.

Zum anderen wird die Bestimmung klarer Zusammenhänge methodisch erheblich erschwert durch die Überlagerung sozialer und räumlicher Effekte. So sind auch bei sozial homogenisierten Stichproben (wie in der erwähnten Kölner Befragung) Unterschiede zwischen Gebietstypen nicht ohne weiteres der räumlichen Struktur der Gebiete zuzurechnen. Besonders deutlich wird dies bei der Freizeitmobilität. So sind in den beiden neueren Kölner Gebieten Rondorf und Weiden bestimmte Freizeitaktivitäten deutlich stärker verbreitet als in den älteren Gebieten Bickendorf und Vogelsang, nämlich Ausflüge, aktiver Sport, Kneipen-, Restaurant- und vor allem Theaterbesuche (Tabelle 5). Dies korrespondiert mit dem sozioökonomischen Status (Bildung, Einkommen) der Bevölkerungen, nicht mit den räumlichen Rahmenbedingungen. Bei den Spaziergängen verläuft die „Trennlinie“ dagegen zwischen den Nutzungsgemischten und den monofunktionalen Quartieren. Unter den RentnerInnen sind die Unterschiede zwischen den Gebieten besonders stark ausgeprägt. Neben sozioökonomischen Faktoren ist die Freizeitgestaltung auch stark vom sozialen Netzwerk abhängig. So verreisen allein stehende Ältere deutlich seltener als Ältere, die mit Partner(in) zusammenleben (SCHEINER 2001a).

Tab. 5: Anteil der jeweils freizeitaktiven Befragten

		Bickendorf alt, gemischt	Weiden neu, gemischt	Vogelsang alt, mono- strukturiert	Rondorf neu, mono- strukturiert
Ausflüge	Rentnerinnen	64%	75%	67%	83%
	übrige Befragte	90%	89%	92%	92%
Spaziergänge	Rentnerinnen	85%	89%	78%	67%
	übrige Befragte	79%	70%	82%	82%
aktiver Sport	Rentnerinnen	15%	43%	21%	33%
	übrige Befragte	61%	67%	46%	56%
Kneipenbesuch	Rentnerinnen	36%	39%	33%	39%
	übrige Befragte	81%	72%	79%	69%
Restaurantbesuch.	Rentnerinnen	70%	86%	76%	89%
	übrige Befragte	89%	95%	95%	90%
Kinobesuch	Rentnerinnen	9%	28%	18%	11%
	übrige Befragte	75%	83%	75%	77%
Theaterbesuch	Rentnerinnen	36%	78%	36%	81%
	übrige Befragte	77%	84%	74%	72%

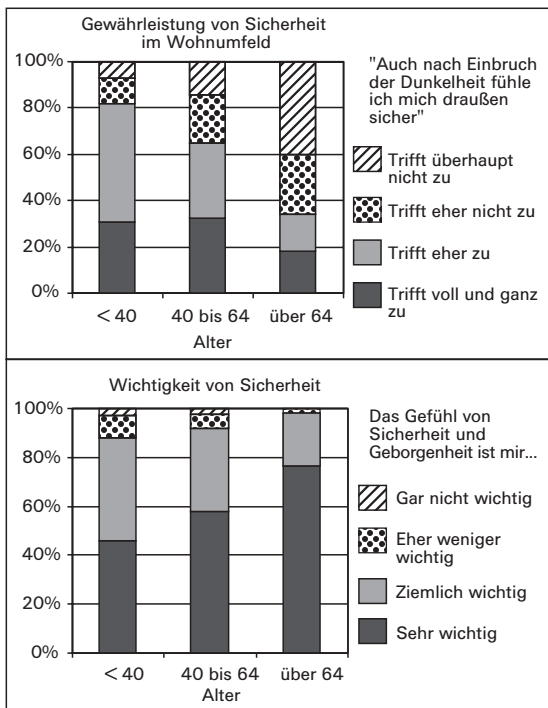
Quelle: HOLZ-RAU/SCHEINER (2002) (Befragung in Köln 1998)

3.2 Sicherheit

Neben der Verteilung von Flächennutzungen spielen Sicherheitsaspekte eine zentrale Rolle für die Benutzbarkeit des öffentlichen Raums. Obwohl diese gerade für Ältere von hoher Bedeutung sind, fühlen sie sich entsprechend ihrer höheren Verletzbarkeit wesentlich weniger sicher als Jüngere.

Unter dem Aspekt „Sicherheit“ verbergen sich mehrere Dimensionen. Zum einen ist die Angst vor Kriminalität anzusprechen (Angst in der Dunkelheit; vgl. Abb. 3). Zweitens ist Stabilität und Geborgenheit allgemein für ältere Menschen besonders wichtig (s.a. Tab. 6). Dies legt bei Planungsmaßnahmen einen

Abb. 3: Existenz und Wichtigkeit von Sicherheit nach Altersgruppen



behutsamen Umgang mit bestehenden Quartiersstrukturen nahe. Drittens sind ältere Menschen physisch verletzlicher als jüngere; damit spielt die Organisation des Straßenverkehrs eine große Rolle. Von herausragender Bedeutung sind die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sowie der Querschnitt (Flächenaufteilung) der Straße. Zur Benutzbarkeit des Straßenraums für Aufenthalt und Kommunikation könnten flächendeckende Tempo 30-Regelungen in geschlossenen Ortschaften einen Beitrag leisten. Dies empfiehlt sich aus Sicherheitsgründen auch aus der Perspektive älterer AutofahrerInnen, da diese häufig Schwierigkeiten mit hohen Geschwindigkeiten haben (LIMBOURG 2001).

4 Gegenläufige Tendenzen in der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

Entgegen der im vorangegangenen Kapitel formulierten normativen Linie nimmt die kleinräumige Erreichbarkeit von Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen stetig ab. Maßgebliche Faktoren dafür bilden zum einen die weiter anhaltende Konzentration von Einzelhandel und Dienstleistungen, zum anderen die „Alterung der Peripherie“.

Tab. 6: Bedeutung von Stabilität nach Altersgruppen: "Mein Leben verläuft in gleichmäßigen, geordneten Bahnen"

	Alter			
	< 40	40 bis 64	über 64	Alle
Trifft voll und ganz zu	13,9	31,2	62,0	27,7
Trifft eher zu	43,1	51,9	32,0	43,5
Trifft eher nicht zu	29,2	14,3	4,0	20,3
Trifft überhaupt nicht zu	13,9	2,6	2,0	8,5
Alle	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Eigene Erhebungen (Befragung in Berlin 1998)

4.1 Räumliche Konzentration von Versorgungseinrichtungen

Mit der Motorisierungswelle der sechziger Jahre und der dadurch induzierten Erreichbarkeit großräumig und dispers verteilter Einrichtungen begann ein massiver räumlicher (und betrieblicher) Konzentrationsprozess von Einzelhandel und haushaltsbezogenen Dienstleistungen (KULKE 1992). Trotz stadt- und regionalplanerischer Gegensteuerungsversuche hält dieser Prozess weiter an, unterstützt von einer preisbewussten, ein Höchstmaß an Auswahlmöglichkeiten fordernden Nachfrage. Die damit sich entwickelnden Verbraucher- und Fachmarktzentren – auf der grünen Wiese oder in integrierten Lagen – sind unmotorisiert kaum noch zu erreichen. Viele Siedlungen im ländlichen Raum besitzen inzwischen praktisch keinen Einzelhandel mehr. Besonders ungünstig ist die Situation in den neuen Ländern, wo seit 1990 durch anfänglich nicht funktionierende Planungsinstitutionen, gezielte Ansiedlungspolitik auch kleiner Gemeinden und ungeklärte Grundbesitzverhältnisse in den Städten ein regelrechter Wildwuchs nicht-integrierter Einkaufszentren entstand und der kleinräumig verteilte Handel (ehemalige HO-Läden, Konsumgenossenschaften) in kürzester Zeit die Existenzgrundlage verlor (HECKL 1995, BERGMANN 1997).

Verkehrlich war die Konzentration in den letzten Jahrzehnten mit stark zunehmenden Distanzen bei rückläufiger Anzahl der Wege sowie mit einer Verlagerung zu Ungunsten der Fußwege verknüpft (Tabelle 7).

Auch in der Freizeit stellt die Erreichbarkeit entsprechender Einrichtungen ein spürbares Problem dar²⁾. Dies betrifft insbesondere ländliche Gebiete. Aber auch innerhalb der Verdichtungsräume sind zwischen den zentralen Bereichen der Kernstädte und den eher peripheren Wohngebietszonen erhebliche Unterschiede der Angebotsqualität und -quantität festzustellen. Die Unterschiede betreffen sowohl Selbstorganisations- und Aktivitätsangebote als auch Mobilitätsmöglichkeiten. In ländlichen Gebieten ist die Verfügbarkeit von Taxis am Wochenende und abends häufig nicht gewährleistet. Auch spezialisierte Anbieter wie Veranstalter von Senioren-Individualreisen existieren nur als Einzelfälle.

2) Die Ausführungen beziehen sich auf erste Ergebnisse des Projekts FRAME, die vorwiegend mit Hilfe von Experteninterviews ermittelt wurden (JANSEN/LUBECKI/SCHNEIDER/SCHUTTEMAYER 2001).

Tab. 7: Wege und Distanzen im Einkaufsverkehr 1976 bis 1998 (bevölkerungsbereinigt)

	Anzahl der Wege 1998 (Mrd.)	Distanzen 1998 (Mrd. Pkm)	Entwicklung 1976 - 1998	
			Wege (Mrd.)	Distanzen (Mrd. Pkm)
zu Fuß	9,5	8,9	-3,4	- 1,7
Fahrrad	2,6	4,5	+ ,3	+ 0,7
ÖSPV*	2,1	13,6	0,0	0,0
Eisenbahn**	0,3	6,1	+0,1	+3,1
MIV	10,7	82,4	+1,9	+ 20,1
Insgesamt	25,1	115 ,5	-1,0	+ 22,2
* ÖSPV: Öffentlicher Straßenpersonenverkehr inkl. Stadtbahnen, U-Bahnen. ** Eisenbahn inkl. S-Bahn.				

Quelle: eigene Berechnungen nach BMVBW (2000)

4.2 Alterung der Peripherie

Die problematische Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen wird sich in den nächsten Jahren aufgrund der Alterung peripherer Gebiete noch verschärfen. So lebten im Jahr 1993 noch 28,3 % der Hochbetagten (80 Jahre und älter) in den Kernstädten der Verdichtungsräume (vgl. Tab. 8). Dieser Anteil wird bis 2010 auf 25,1 % fallen, während er in den hochverdichteten Umlandkreisen von 14,6 % auf 15,8 % steigen wird. Relativ am stärksten gewinnen jedoch ländliche Regionen abseits der Verdichtungsräume. Innerhalb der Raumkategorien dürften deutlich stärkere räumliche Verschiebungen auftreten, die in der Regel zugunsten eher peripherer Gebiete ausfallen, z.B. durch die Alterung der Großwohnsiedlungen (s.u.).

Bedingt sind diese Veränderungen u.a. durch die selektive Suburbanisierung junger Familien in den sechziger und siebziger Jahren, die nun als ältere Paare in „zwischenstädtischen“ (SIEVERTS 1997) Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen in ihren häufig zu groß gewordenen Häusern leben. Aber auch gegenwärtige Wanderungen älterer Menschen von verdichteten in ländliche Regionen sowie innerhalb der Verdichtungsräume von den Kernstädten in den ersten und zweiten Ring der Umlandkreise spielen eine Rolle (BUCHER/KOCKS/SIEDHOFF 1998, S. 21f.).

Die ungleiche Verteilung der Altersgruppen hat soziale Folgen. So zeigen empirische Studien über soziale Netzwerke, dass derzeit ältere Menschen in Großstädten wesentlich häufiger als im Umland bei Problemen keine Helfer zur Verfügung haben. Dies ist nicht der Anonymität der Großstadt geschuldet, sondern ein Kohorteneffekt: Im Moment wohnen im Umland eher „Junge Alte“, die meist noch einen Partner haben, während in den Kernstädten viele Verwitwete leben (BMFSFJ 1998, S. 196f.).

Tab. 8: Regionale Verteilung der Hochbetagten (ab 80 Jahre) 1993 und 2010

Raumkategorie	1993	2010
Regionen mit großen Verdichtungsräumen	54,8	53,0
darunter: Kernstädte	28,3	25,1
hochverdichtete Kreise	14,6	15,8
verdichtete Kreise	7,9	8,2
ländliche Kreise	3,9	4,0
Regionen mit Verdichtungsansätzen	29,1	30,0
darunter: Kernstädte	6,1	5,8
verdichtete Kreise	15,5	16,4
ländliche Kreise	7,5	7,9
Ländlich geprägte Regionen	16,1	17,0
darunter: verdichtete Kreise	7,9	8,4
ländliche Kreise	8,2	8,6
Alle	100,0	100,0

Quelle: eigene Berechnung nach BUCHER/KOCKS/SIEDHOFF (1998, S. 33). Die aktuelle Bevölkerungsprognose des BBR (BUCHER/KOCKS 1999) liegt nicht altersdifferenziert vor.

Der Mangel an individueller Hilfe wird in den kommenden 10 bis 15 Jahren auch die Umlandkreise verstärkt erreichen. Wie stellt sich dann die Problematik der Erreichbarkeit dar, wenn die Hochbetagten – die möglicherweise trotz dann höherer Führerscheinverfügbarkeit nicht alle zum Führen eines Pkw in der Lage sein werden – verstärkt in Gebieten geringer Dichte und schlechter Infrastrukturausstattung wohnen und auf Hilfe angewiesen sind, die dann nur unter relativ großem Wegeaufwand leistbar sein wird?

Problematisch ist in dieser Hinsicht auch die Alterung der Großwohnsiedlungen der sechziger und siebziger Jahre. So beträgt der Anteil der 55-Jährigen und Älteren in Berlin-Gropiusstadt 40 % gegenüber 29 % in Berlin insgesamt.

In einzelnen Bereichen werden noch höhere Werte erreicht (46 % in den Gebäuden der Wohnungsbaugesellschaft GEHAG)³⁾. Die Großwohnsiedlungen waren bei ihrer Errichtung infrastrukturell auf die damals einziehenden jungen Familien zugeschnitten; Senioreneinrichtungen fehlen häufig. Mit der Alterung der Bewohnerschaft – synchron zur Alterung der Bausubstanz – besteht hier erheblicher Handlungsbedarf (SCHUBERT 1998). Besonders stark gilt dies aufgrund der starken Abwanderung der jüngeren Bevölkerungsgruppen auch in den ländlichen, dünn besiedelten Regionen Ostdeutschlands, wo bereits erhebliche Versorgungsdefizite vorhanden sind (ebd.). Alles in allem lässt sich aufgrund der beschriebenen Tendenzen formulieren: Den zunehmenden Mobilitätsmöglichkeiten vieler Älterer auf der einen Seite steht eine immer ungünstigere Erreichbarkeit für die weniger Mobilien gegenüber.

3) Mein Dank gilt Herrn Mathias GEYER, Stadtteilbeauftragter der GEHAG, Berlin-Gropiusstadt, für die freundlicherweise zur Verfügung gestellten Informationen.

5 Projekt FRAME - Zielsetzung, Vorgehensweise, erste Ergebnisse

5.1 Projektziel und Projektaufbau

Vor dem Hintergrund der skizzierten Überlegungen versucht das Projekt FRAME, Formen und Bedingungen der Freizeitmobilität älterer Menschen zu untersuchen, aber auch die dem Mobilitätshandeln zugrunde liegenden Entscheidungsstrukturen einzubeziehen.

Ziel des Projekts ist die Erarbeitung von Grundlagenwissen mit Blick auf die Entwicklung umwelt- und sozialverträglicher sowie wirtschaftlich tragfähiger Mobilitätsangebote für Freizeitaktivitäten älterer Menschen. Das weiter unten skizzierte kontextuelle Verständnis von Mobilität soll nicht zuletzt Fehlsteuerungen vermeiden helfen, die durch eindimensionale und häufig (aus Sicht der Planung) „zweckoptimistische“ Annahmen über die strukturelle Determiniertheit und Steuerbarkeit der Verkehrsnachfrage entstehen.

Das Projekt gliedert sich grob in drei Teile, die in sich weiter differenziert werden können. Am Beginn steht die Analyse von Angebotsstrukturen im Freizeit- und Verkehrssektor. Diese erweisen sich allerdings – ebenso wie die Nachfrageseite – als relativ unspezifisch:

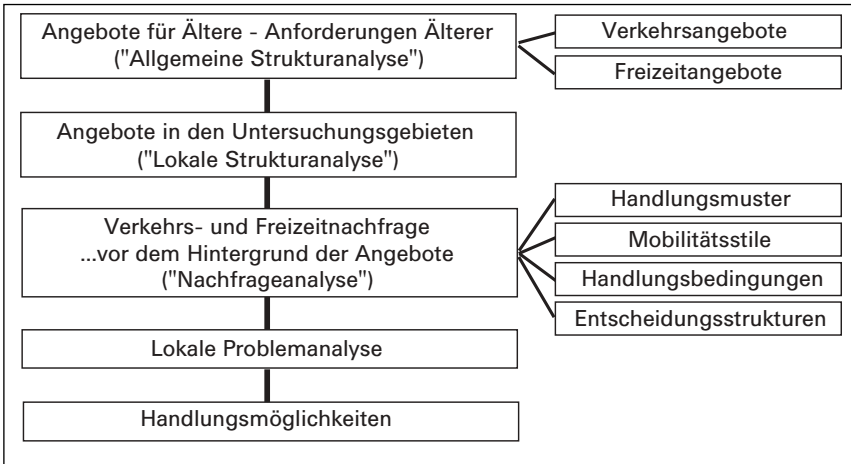
- Auf der Angebotsseite sind sowohl Verkehrs- als auch Freizeitangebote meist altersunabhängig.
- Auf der Nachfrageseite kann nur bei wenigen Freizeitaktivitäten von einer erkennbaren Altersspezifik ausgegangen werden; die meisten Freizeitaktivitäten werden von Älteren ähnlich häufig oder selten wie von Jüngeren durchgeführt (SCHEINER 2001b).

Damit ist bei näherem Hinsehen kaum noch entscheidbar, was als Angebot für ältere Menschen zu werten ist.

Vor der lokalen bzw. regionalen Analyse der Untersuchungsgebiete wurde deshalb in einem ersten Schritt in einer „allgemeinen Strukturanalyse“ danach gefragt, welche Anforderungen Ältere an Verkehrs- und Freizeitangebote stellen und welche Angebote mit welchen Eigenschaften diesen Anforderungen in der Realität gegenüber stehen. Erst danach wurden die Ergebnisse auf lokaler Ebene für die Untersuchungsgebiete konkretisiert. Als Konsequenz aus der angesprochenen Altersspezifik von Angebot und Nachfrage wurde die Angebotsanalyse eher breit angelegt und nicht auf (vermeintlich) alterstypische Angebote beschränkt.

Als nächster Schritt wird im Rahmen einer zum Zeitpunkt der Manuskriptformulierung (Januar 2002) laufenden Haushaltsbefragung die Verkehrs- und Freizeitnachfrage älterer Menschen in drei Untersuchungsräumen erhoben und vor dem Hintergrund der ermittelten räumlichen Strukturen sowie in Bezug auf die Fragestellungen des Projekts interpretiert. Als Untersuchungsräume dienen die Stadt Bonn sowie Teilgebiete ihres linksrheinischen suburbanen Raums und der Eifel. Mithin können drei räumliche Kategorien differenziert werden (Kernstadt, suburbaner Raum, ländlicher Raum); es kann aber aufgrund der Größe der Stichprobe (n= 4.500) sowie der inneren Differenzierung der Teilräume auch tiefer differenziert werden, beispielsweise zwischen zentralen Orten und

Abb. 4: Projektaufbau und Analyseschwerpunkte



Quelle: eigener Entwurf

dispersen Siedlungen im ländlichen Raum. Besonderer Wert wird dabei auf eine kleinräumliche Typisierung unterhalb der Gemeindeebene gelegt, weil innerhalb der Verbandsgemeinden erhebliche Unterschiede in der Qualität der Ausstattung auftreten. So variiert die Entfernung zum nächsten Bahnhof in einer Untersuchungsgemeinde je nach Ortsteil zwischen 4 und 27 km, die Reisegeschwindigkeit zum nächsten Mittelzentrum zwischen 17 und 95 km/h (mit Wartezeiten, ohne Zu- und Abgangszeiten). Die Art der Stichprobenziehung in der Stadt Bonn (flächendeckend mit räumlicher Klumpung) erlaubt es des Weiteren, Ergebnisse sowohl für die gesamtstädtische Ebene zu errechnen als auch lokal vertiefende Untersuchungen in einzelnen Teilräumen vorzunehmen.

Analyseschwerpunkte der Haushaltsbefragung umfassen die Formen, Bedingungen und Entscheidungsstrukturen der Freizeitmobilität. Die Formen umfassen durchgeführte Aktivitäten, Verkehrsmittel, Distanzen, Lokalisierung, Häufigkeit und Begleitung, wobei zur Differenzierung neben sozioökonomischen und demographischen Kriterien auch nach dem Stellenwert von Mobilitätsstilen gefragt wird. Im Vordergrund stehen dabei individuelle Mobilitätsmuster; demzufolge wird mit der *frequent activities*-Methode gearbeitet, nicht mit Wegeprotokollen auf Stichtagsbasis. Ungenauigkeiten der Erfassung müssen dabei in Kauf genommen werden (SCHLICH/SCHÖNFELDER 2001).

Hinter diesen Ausführungen steht im Grunde in modifizierter Form die klassische Frage der Aktionsraumforschung: „*Wer tut was, wo, wie lange und wie oft?*“ (SAS 1979, S. 11) Daneben spielt, wie erwähnt, die Frage „mit wem“ für die Freizeitgestaltung älterer Menschen eine entscheidende Rolle. Deshalb wird auch die Begleitung bei Wegen und Aktivitäten individuell erhoben.

Des Weiteren wird entgegen der klassischen Aktionsraumforschung und Verkehrsverhaltensforschung die Frage nach dem „warum“ von Aktivitäten nicht allein auf kausale Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge bezogen, also auf Be-

dingungen, die bestimmte Formen der Freizeitmobilität ermöglichen oder einschränken. Vielmehr werden auch Entscheidungsstrukturen untersucht, mit denen Bedingungen und individuelle Ziele in Handeln „übersetzt“ werden.

5.2 Handlungsbedingungen

Handlungen finden in Kontexten statt, die thematisch, sozial und physisch-materiell definiert sind. Die ausgeführte Handlung bezieht sich also stets sowohl auf die Intentionen des Handelnden als auch auf „externe“ Faktoren, die der Handelnde entweder bereits in früheren Situationen verinnerlicht hat (Sozialisation, Routinen, vertraute Handlungsschemata) oder die im Rahmen der aktuellen Situation erstmals auftreten und anhand früherer Erfahrungen interpretiert werden. Demzufolge werden Handlungsentwürfe im Rahmen gegebener Möglichkeiten entwickelt, die allerdings aufgrund der Selbststeuerungsfähigkeiten des Handelnden transzendiert werden: Wer kein Auto besitzt, ist eben nicht notwendigerweise auf den ÖPNV „angewiesen“, sondern kann sich unter bestimmten Bedingungen ein Auto kaufen. Dies ist Verkehrsteilnehmern durchaus bewusst (VERRON 1986, S. 137).

Der Kontext des Handelns, die Situation, entspricht also nicht lediglich einem äußeren Rahmen (z.B. Raumstruktur, soziale Lage etc.), sondern entspringt sowohl der Struktur der dem Handelnden „äußerlichen“ Welt⁴) als auch dem thematischen Bezug der Handlung und dem aktuell verfügbaren Wissensvorrat des Handelnden, den er aufgrund seiner Biographie besitzt und in Bezug auf das Handlungsthema einsetzen kann. Beim Wissensvorrat handelt es sich um subjektive Hypothesen, nicht um „gesichertes“ Wissen. „Sicher“ ist es nur, solange es – ähnlich einem Rezept – für bestimmte Situationstypen funktioniert (vgl. ausführlich SCHEINER 2000, S. 103ff.).

Für die empirische Praxis stellt sich die Frage, welche Elemente „äußerlicher“ und individueller Handlungsbedingungen als relevant erachtet werden sollen. Dabei können heuristische Gliederungen helfen, z.B.:

- individuelle - kollektive Bedingungen;
- subjektive - objektive Bedingungen (z.B. wahrgenommenes vs. objektives Alter);
- infrastrukturelle - soziale - ökonomische - psychologische - politische (...) Bedingungen.

Für die Interpretation von Bedingungen ist es wesentlich, dass alle Bedingungen gleichzeitig Ressourcen sind, deren Verfügbarkeit ermöglichenden Charakter hat. Unterscheidet man individuelle von kollektiven Bedingungen des Handelns, so sind die individuellen Bedingungen auf Personenebene zu erheben, d.h. zu erfragen. Kollektive Bedingungen dagegen können im Rahmen von Strukturanalysen erhoben werden (Tabelle 9). Sie schließen allerdings auch Rahmenbedingungen auf der Makroebene ein, die für alle Befragten gleichermaßen gelten und deshalb im Rahmen der durchzuführenden empirischen Untersuchungen invariant sind (z.B. Mineralölsteuer).

4) „Äußerlich“ ist diese zwar insoweit sie dem Individuum vorgegeben ist (z.B. die historische Situation, politische Lage usw.), aber sie wird nur durch Individuen und deren Handeln ständig reproduziert und - wenn auch meist minimal - transzendiert. „Äußerlich“ heißt also nicht „unabhängig“.

Tab. 9: Bedingungen / Ressourcen für Freizeitmobilität

individuell (zu erfragen)	kollektiv (in Strukturanalysen zu erheben)
Berufstätigkeit (Zeitbudget!)	Verkehrslage
Finanzielle Ressourcen	ÖPNV-Angebote
Bildung	Freizeiteinrichtungen
Alter	Freizeitrelevante Organisationen
Verkehrsmittel, Führerschein, Zeitkarte	Information über Angebote
Haushaltsstruktur und soziales Netz	Wohnumfeldmerkmale (z.B. Sicherheit)
Kommunikationsmittel	Weitere siedlungs- und infrastrukturelle Merkmale (z.B. Flächennutzung)
generalisierte Kompetenzerwartung	Seniorenpolitik
Wohnumfeldwahrnehmung	Mobilitätsrelevante Steuern
	Ökonomisch-soziales System
	...

Invariante
Rahmenbe-
dingungen
("Makro-
ebene")

Quelle: eigener Entwurf

Auf individueller Seite wird in FRAME neben den gängigen sozioökonomischen und demographischen Größen sowie der Verfügbarkeit über Verkehrsmittel (auch ÖPNV-Zeitkarten) auch der Gesundheit (u.a. motorische Fähigkeiten, Seh- und Hörfähigkeit) und der generalisierten Kompetenzerwartung hoher Wert beigemessen. Die generalisierte Kompetenzerwartung fragt nach der Selbsteinschätzung von Personen bezüglich ihrer Fähigkeiten zur Bewältigung von Alltagssituationen (SCHWARZER/JERUSALEM 1989). Dieses Konzept lässt sich auf verschiedene thematische Bereiche anwenden, so auch auf Mobilität.

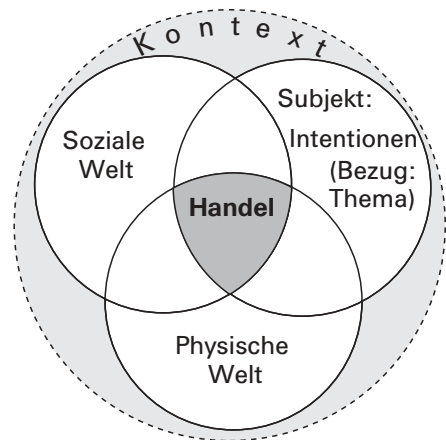
Als „Mobilitätsressourcen“ werden neben der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Führerschein auch Kommunikationsmittel untersucht. So kann gerade für Ältere die Erreichbarkeit in Notlagen unterwegs (Handy) oder der Zugang zu Informationen über Verkehrs- und Freizeitangebote (Computer, Internet) eine wichtige Rolle spielen. Der letzte Aspekt wurde im Rahmen der Strukturanalysen von Freizeitangeboten mehrfach von Interviewpartnern betont: Es fehle nicht an Freizeitangeboten, sondern an deren Vermittlung.

5.3 Entscheidungsstrukturen

Handlungsrestriktionen und Ressourcen werden nicht unvermittelt in Handeln umgesetzt, sondern auf der Basis subjektiver Wissensvorräte zueinander in Bezug gesetzt und „verrechnet“. Hinter realisierten Handlungen stehen also Entscheidungsprozesse.

Diese erfolgen vor dem Hintergrund subjektiver Intentionen. Mobilität wird also nicht nur durch strukturelle und individuelle Handlungsbedingungen geprägt, die sich aus physischen oder sozialen Elementen der entsprechenden Handlungssituation ergeben, sondern auch durch „Handlungsmaximen“ (SCHEINER 1998), die als Ziele, Wünsche, Motive oder Werte entsprechende Rationalisierungen und damit Entscheidungsstrukturen hervorbringen und schließlich in sichtbares Verhalten „übersetzt“ werden. Im Sinne einer angemessenen Erklärung von Mobilität ist also den individuellen Freiheitsgraden im Rahmen der vorhandenen Ressourcen und Restriktionen Rechnung zu tragen. Auf diese Weise können in der Erklärung von Mobilitätshandeln die Intentionen der Handelnden mit Kontextstrukturen in Verbindung gebracht werden (Abbildung 5).

Abb. 5: Handeln im Kontext



Quelle: eigener Entwurf

In der Mobilitätsforschung wird allerdings üblicherweise davon ausgegangen, dass eine bestimmte Handlungsweise nicht oder nur in geringem Maß durch eine aktuelle Entscheidung ausgelöst wird. Vielmehr wird bestimmten langfristigen Festlegungen eine große Rolle für die Entstehung der Verkehrsnachfrage zugestanden. Bereits CULLEN und GODSON (1975) betonten die Rolle von Routinen. Sie bezogen diese in ihrer empirischen Untersuchung auf die zeitliche Lage und die räumliche Lokalisierung von Aktivitäten. In der jüngeren Verkehrsforschung wird Routinisierung vorwiegend auf die Verkehrsmittelwahl bezogen (BAMBERG 1996), für die im Vergleich zu Entscheidungen für eine bestimmte Aktivität oder einen Aktivitätort ein vergleichsweise hoher Routinisierungsgrad angenommen werden kann (LANZENDORF 2001).

Neben Routinen gibt es weitere Formen langfristiger Festlegungen, die für das Verkehrshandeln eine große Rolle spielen. Zum Standardrepertoire der Verkehrsforschung gehört die Frage nach dem Verkehrsmittelbesitz, die - im Falle von Pkws - als Investition mit hohen Fixkosten die Nutzung des Pkw präjudiziert (GILBERT 2000). In jüngster Zeit liegt zunehmendes Augenmerk auf der Wohnstandortwahl als Vorentscheidung über die von dort ausgehenden alltäglichen Wege (GEIER/HOLZ-RAU/KRAFFT-NEUHÄUSER 2001, KREITZ/JÜRGENS 2001, SCHEINER 2002). Dieser Zusammenhang ist von erheblicher Komplexität geprägt. Zum einen ist die Wirkungsrichtung nicht eindeutig, denn die Wohnstandortwahl kann ihrerseits durch Routinen der Alltagsmobilität beeinflusst werden. Zum anderen entsteht die Dynamik dieses Zusammenhangs nicht nur durch Wanderungen bei teilweise gleichbleibenden Aktivitätorten (Arbeitsplatz, Freizeitorte etc.), sondern auch durch Veränderungen der Aktivitätorte

bei gleich bleibendem Wohnstandort oder durch (mehr oder weniger) simultane Veränderungen.

Die langfristige Dynamik der Mobilität lässt sich möglicherweise mittels „biographischer Muster“ besser verstehen, die noch aufzufächern und zu konkretisieren wären. Verstehen ließe sich darunter etwa die Lebensform (Haushaltsform und Form der Erwerbsteilnahme), die sozialen Netze (Stabilität der Kontakte, Anzahl, Art, Lokalisierung von Kontaktpartnern...) oder die Wohnform. Auch die Wohnbiographie (Standorte, Umzüge, bisherige Wohnformen) und die „Verkehrsmittelbiographie“ (z.B. Anlässe für die An- und Abschaffung von Pkws) könnten hier neue Einsichten eröffnen.

Die Untersuchung langfristiger Dynamiken in räumlichen Orientierungen erfordert allerdings enormen Untersuchungsaufwand. Im Projekt FRAME wird sie über den früheren Arbeitsplatz (auch des Partners bzw. der Partnerin) sowie ggf. den letzten vorherigen Wohnstandort operationalisiert. Dies schließt an die These an, dass räumliche Orientierungen an frühere Wohnorte und Arbeitsorte gekoppelt sein können (z.B. private Kontakte).

Stärkeres Augenmerk liegt in FRAME auf der Verkehrsmittelwahl. So werden u.a. folgende Aspekte thematisiert:

- kognitiver Aufwand bei Entscheidungen über Verkehrsmittel⁵⁾ (z.B. Ich wäge immer wieder neu ab – ich entscheide nach Stimmung – ich habe leider keine Alternativen etc.);
- wichtigste Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl;
- häufigstes Verkehrsmittel? Kommen daneben weitere Verkehrsmittel in Frage? Welche? Zeitpunkt der letzten Nutzung einzelner Verkehrsmittel; „Bedürfnisadäquanz“ von Verkehrsmitteln (anhand von Qualitätsattributen, z.B. Schnelligkeit, Stressfreiheit, Bequemlichkeit, Kosten...).

Im Hinblick auf Mobilitätsprobleme wird außerdem nach Freizeitaktivitäten gefragt, denen der oder die Befragte gern häufiger nachgehen würde, sowie nach den Gründen für die Einschränkung. Im Blickfeld steht damit die subjektive Relevanz von Handlungsrestriktionen auf individueller Ebene. Die Verkehrsmittelwahl wird im Hinblick auf „Widerstände“ durch Fragen nach verkehrsmittelbezogenen Emotionen untersucht (etwa Sicherheit, Ausgesetztsein, Entspannung).

5.4 Ausgewählte Ergebnisse der Strukturanalyse – mit Blick auf die Entwicklung von Konzepten

Das Projekt FRAME befindet sich derzeit in der Phase der Datenerhebung. Aus den Strukturanalysen auf lokaler und überlokaler Ebene lassen sich jedoch bereits einige Schlussfolgerungen im Hinblick auf die Entwicklung von Mobilitätskonzepten für ältere Menschen ziehen.

5) Verkehrsmittel werden in der Befragung stets als Fortbewegungsarten bezeichnet, da die eigenen Füße bekanntlich von Befragten häufig nicht als Verkehrsmittel wahrgenommen werden.

Antworten der Politik...

Auf politischer Seite beispielsweise geht aus dem vorliegenden zweiten und dritten Altenbericht (*BMFSFJ* 1998 und 2001) hervor, dass die Kernelemente der Mobilitätsentwicklung älterer Menschen klar erkannt sind:

- **Mobilitätssicherung:** Dem zunehmenden Führerscheinbesitz Älterer steht die schwindende ÖPNV-Nachfrage und abnehmende Erreichbarkeit für den nicht-motorisierten Verkehr gegenüber. Verschärft werden die Erreichbarkeitsprobleme, wenn die kleinräumigen sozialen Netzwerke relativ schwach sind, etwa aufgrund der durch Beruf oder Ausbildung bedingten Wohnstandortmobilität der Kinder.
- **Wohnumfeldqualität:** Die Konzentration von Versorgungseinrichtungen in zunehmend größeren Einheiten und die funktionale Entmischung führt zur Unwirtlichkeit von Wohnquartieren. Verschärft wird dieses Problem durch die Alterung ohnehin stärker monofunktional strukturierter peripherer Gebiete (suburbaner Raum, Großwohnsiedlungen, ländlicher Raum Ostdeutschlands).

...genügen nur partiell...

Eine Handlungsperspektive wird aus diesen Erkenntnissen in den Altenberichten jedoch nur bedingt entwickelt. So wird zwar das Leitbild „Nutzungsmischung“ formuliert, jedoch nicht in Form strategischer Perspektiven konkretisiert, so dass ihm eher der Charakter eines frommen Wunsches zukommt.

Der Besitz eines Pkw wird als wichtige „Ressource des Alters“ betont, dem kompensatorische Funktion zum Ausgleich altersbedingter Kompetenzverluste zukomme. Es werden US-amerikanische Studien zitiert, nach denen die Aufgabe des Autofahrens im Alter ein „kritisches Lebensereignis“ und gar ein „Risikofaktor für eine depressive Entwicklung“ sei (*BMFSFJ* 2001, S. 212).

Dieser Zusammenhang (den z.B. ROSENBLUM 1993 vertritt) lässt allerdings auch eine umgekehrt kausale Interpretation zu: Nicht die Aufgabe des Autofahrens führt zu gesundheitlichen Problemen, sondern gesundheitliche Probleme führen zur Aufgabe des Autofahrens. Vor Kausal-Interpretationen statistischer Zusammenhänge und ihren politischen Implikationen ist deshalb Vorsicht geboten. Auch in Zukunft wird es altersbedingte Einschränkungen von Fahrkompetenzen geben. Die Phase der Fahruntauglichkeit wird sich lediglich ins höhere Alter verschieben. Deshalb kann die zukünftig stärkere Ausstattung älterer Menschen mit Führerschein und Pkw kein Argument dafür sein, die Pkw-Verfügbarkeit zum Maßstab der Entwicklung von Siedlungsstrukturen zu machen.

Als möglicher Weg, mit der Ausdünnung der Versorgungsangebote umzugehen, wird im Altenbericht die Versorgung durch mobile Dienste angesprochen. Bestellservices, Liefer- und Bringdienste von öffentlichen und privaten Anbietern können eine wichtige Funktion in der Alltagsbewältigung erfüllen. Dennoch seien zwei Aspekte kritisch angemerkt.

Zum einen setzen solche Dienste zum Teil erhebliche Technik- und Planungskompetenz voraus, beispielsweise den Umgang mit Telefon- oder Online-Be-

stellsystemen sowie die Fähigkeit zur mehr oder weniger perfekten Bedarfsplanung. Zum anderen werden die „Sekundärfunktionen“ selbst zurückgelegter Wege durch Liefer- und Bringdienste nicht erfüllt. Weder persönliche Kontakte im öffentlichen Raum (auf dem Weg, im Geschäft) noch der Anlass zur körperlichen Betätigung sind gegeben, und auch der tägliche Beweis der eigenen Selbständigkeit stellt einen wichtigen Aspekt der selbständigen Versorgung dar. Die Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten für Ältere ist deshalb nicht ersetzbar durch die (umgekehrte) Erreichbarkeit der Älteren durch Versorgungs- und Lieferdienste. So wichtig diese Dienste sein mögen, sie können nicht die eigene Mobilität älterer Menschen ersetzen.

...Aber was dann?

Aus diesen Überlegungen lässt sich schließen, dass planungspraktisch nicht nur verkehrssystemimmanente Verbesserungen (Infrastruktur, Organisation des Straßenraums, ÖPNV-Betrieb, Fahrzeugtechnik...) im Blickpunkt stehen dürfen, sondern auch – und vor allem – Zielangebote. Darunter ist sowohl die Gestaltung der baulichen Siedlungsstruktur zu verstehen als auch die Nutzung derselben. Im Sinne eines Mobilitätserhalts für mobilitätseingeschränkte Personen kann der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur allein nicht zielführend sein. Priorität sollte die lokale Versorgung mit Aktivitätsmöglichkeiten haben. Die damit (auch) angesprochenen Freizeitangebote können und sollten sehr differenzierte Formen annehmen (Tabelle 10), wobei der Einbindung unterschiedlicher Akteure zentrale Bedeutung zukommt (öffentliche und private Organisationen, Einrichtungen, Veranstalter...). Bei einer Zuordnung relevanter Akteure zu einzelnen Freizeitaktivitäten stellt man sehr schnell fest, dass die Akteure weit über den Freizeitsektor hinausreichen. So ist beispielsweise der als Ort für Freizeit und soziale Kontakte beliebte eigene Garten gekoppelt an entsprechende Angebote von Wohnungsunternehmen.

Häufig wird von Älteren der Wunsch nach altersübergreifenden Angeboten ausgesprochen. Dem stehen allerdings zeitstrukturelle Konflikte entgegen, denn viele Ältere gehen ungern bei Dunkelheit aus dem Haus, während die werktägliche Freizeit der Jüngeren (Erwerbstätigen) meist an die Abendstunden gebunden ist. Auch sind nicht alle Angebote altersübergreifend geeignet, und dem Wunsch Älterer nach stärkerer Durchmischung der Generationen steht nicht immer ein entsprechender Wunsch bei Jüngeren gegenüber.

Mit der Frage nach dem Stellenwert zielgruppenspezifischer Angebote ist ein sensibles Problem angesprochen, das sich auch im Senientourismus zeigt, wo man die direkte Ansprache der Zielgruppe zu vermeiden gelernt hat und stattdessen indirekte Schlüsselwörter benutzt, denn „wer will schon alt sein?“ (NEUMANN/SCHWARTZ 2000).

Auch die mangelnde Abstimmung von Veranstaltungen auf ÖPNV-Zeiten kann außerhäuslichen Aktivitäten entgegen stehen. Die häufig geforderte Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Hinblick auf Veranstaltungszeiten ist gerade im ländlichen Raum kaum realistisch. Demgegenüber wäre es häufig leicht möglich, Beginn und Ende von Veranstaltungen auf den ÖPNV abzustimmen.

Tab. 10: Freizeitaktivitätsangebote für ältere Menschen und relevante Akteure

Freizeitaktivitätsangebote für Ältere umfassen...

- aktivitätsspezifische (z.B. Vereine, Sporteinrichtungen...)
- räumliche (z.B. Treffpunkte, Cafés, Ausflugsziele...)
- zeitliche (z.B. Senientag)
- finanzielle (z.B. Seniorenpass)
- organisatorische (Hilfe zur Selbstorganisation, Betreuung, Transfer...)

Angebote.

Dabei spielt eine Vielfalt von **Akteuren** eine Rolle, etwa...

- Seniorenverbände (z.B. Graue Panther)
- Gebietskörperschaften (Kommunen, Kreise, Länder, Bund)...
- ...und deren Fachvertreter (Seniorenbeauftragte, Mobilitätsbeauftragte)
- Verkehrsanbieter (Busunternehmen, kommunale Verkehrsbetriebe, CarSharing...)
- Aufgabenträger im ÖPNV (Kreise, Kommunen, Zweckverbände)
- Fahrzeughersteller (Automobilindustrie, Fahrradindustrie)
- öffentliche und private Freizeiteinrichtungen und -anbieter, darunter...
- ... seniorenspezifische (Altenakademien, Altenbegegnungsstätten...)
- ... und seniorenspezifische (Sportvereine, Betreiber von Stadtparks, Wandervereine, Reisebüros, Gastronomie, Kinounternehmer...)
- weitere nicht primär freizeitorientierte Einrichtungen (Wohnungsbauunternehmen, Kirchengemeinden, Stadtteilausschüsse...)

Quelle: eigene Erhebungen (vorwiegend Experteninterviews) im Rahmen des Projekts FRAME

Als schwer lösbares Problem stellt es sich dar, dass durch Angebote unterschiedlichster Art tendenziell die ohnehin Aktiven erreicht werden, weniger jedoch die „Passiven“, zurückgezogen Lebenden, Einsamen. Dies ist wohl nicht seniorenspezifisch, könnte allerdings aufgrund des hohen Anteils Alleinlebender (vorwiegend Frauen) unter Älteren in besonders starkem Maße auftreten. Dieses Problem wird auch in der Zukunft bei höherer Mobilität, höherem Wohlstand, einem höheren Maß an „Weltgewandtheit“ (z.B. durch die lebenslange Erfahrung des Reisens), länger anhaltender Gesundheit und einem möglicherweise generell höheren Aktivitätsniveau bestehen bleiben.

Auf planerischer Seite sollte dem Bedürfnis Älterer nach Sicherheit und Stabilität stets Rechnung getragen werden, indem Veränderungen im Wohngebiet behutsam und unter Beteiligung der Anwohner angegangen werden. So kann die Bevölkerung beispielsweise in „Zukunftswerkstätten“ (Workshops) frühzeitig an der Vorbereitung von Veränderungen beteiligt werden bzw. diese Veränderungen aus den von der Bevölkerung formulierten Bedürfnissen und Zielen abgeleitet werden (Bsp. Zukunftswerkstatt „Senioren in Rhede“ des Büros Plannersocietät, Dortmund, 2001).

Auch zwei weiteren Umständen kann mit einer frühzeitigen und intensiven Beteiligung von Organisationen (z.B. Seniorenverbänden) und nichtorganisierter Bevölkerung Rechnung getragen werden: Erstens sind bei der Bewertung planerischer Maßnahmen als „seniorengerecht“ häufig Details entscheidend, die von Jüngeren (Planern) kaum zu erkennen sind. Zweitens werden in der Bevölkerung vorhandene Bedürfnisse von Verkehrsplanern und -politikern oft falsch eingeschätzt (BRÖG 1997).

6 Ausblick

Die Sicherstellung der Mobilität Älterer zur Gewährleistung ihrer gesellschaftlichen Teilhabe wird in Zukunft ein zentrales Thema im Hinblick auf soziale Nachhaltigkeit sein. Gleichzeitig wird die Vermeidung der unerwünschten Folgen des Verkehrs, die durch die zunehmende Mobilität vor allem der jüngeren Alten entstehen, noch stärkere Bedeutung erlangen.

Da die Siedlungen der Zukunft heute bereits weitgehend gebaut sind, ist die Auseinandersetzung mit dem Bestand und die Kleinarbeit am Detail von primärer Bedeutung. Es geht also weniger darum, seniorenfreundliche Siedlungen zu bauen als den Alltag in bestehenden Siedlungen seniorenfreundlich zu organisieren.

Literatur

- BAMBERG, Sebastian (1996): Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstrukts „Habit“ in die Theorie des geplanten Verhaltens. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie 27, S. 295-310
- BERGMANN, Axel (1997): Die umweltbezogenen Verkehrsauswirkungen des Standortstrukturwandels im ostdeutschen Einzelhandel. In: Die Erde 128, S. 205-218
- BMFSFJ (= Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 1998): Zweiter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Wohnen im Alter. Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/9750 vom 28.1.98. Bonn
- BMFSFJ (= Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2001): Dritter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland: Alter und Gesellschaft. Berlin
- BMVBW (= Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Hrsg., 2000): Verkehr in Zahlen 2000. Hamburg
- BRÖG, Werner (1997): Verkehrsmittelwahl im Stimmungswandel. In: GIESE, Eckhard (Hrsg.): Verkehr ohne (W)Ende? Tübingen, S. 57-78
- BRÖG, Werner, Erhard ERL und Birgit GLORIUS (1998): Germany. In: European Conference of Ministers of Transport (Hrsg.): Transport and Ageing of the Population. Report of the 112th Round Table on Transport Economics. o.O. S. 45-141
- BUCHER, Hans-Jörg und Martina Kocks (1999): Die Bevölkerung in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Eine Prognose des BBR bis zum Jahr 2015. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11-12, S. 755-772
- BUCHER, Hans-Jörg, Martina Kocks und Mathias SIEDHOFF, (1998): Regionale Alterung, Haushalts- und Wohnungsmarktentwicklung. In: Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg.): Regionales Altern und Mobilitätsprozesse Älterer. Frankfurt/New York. S. 14-69
- CULLEN, Ian und Vida GODSON (1975): Urban Networks: The Structure of Activity Patterns. Oxford

- FLADE, Antje, Maria LIMBOURG und Bernhard SCHLAG (Hrsg., 2001): *Mobilität älterer Menschen*. Opladen
- GEIER, Stefan, Christian HOLZ-RAU und Heinz KRAFFT-NEUHÄUSER (2001): *Randwanderung und Verkehr*. In: *Internationales Verkehrswesen* 53, S. 22-26
- GILBERT, Richard (2000): *Sustainable Mobility in the City*. Presentation to URBAN 21, Global Conference on the Urban Future. Berlin, Germany, July 4-6, 2000, session „Mobility in the City“
- HECKL, Franz Xaver (1995): *Die Entwicklung des Einzelhandels in den neuen Bundesländern*. In: *Praxis Geographie*, Heft 12, S. 22-25
- HOLZ-RAU, Christian und Joachim SCHEINER (2002): *Seniorenfreundliche Siedlungsstrukturen*. In: *Tagungsband und „Mobilität gesellschaftliche Partizipation im Alter“ (10.-11.7.2001, Dresden, Dreikönigskirche)*. (*In Vorbereitung*)
- JANSEN, Elke, Ulrike LUBECKI, Joachim SCHEINER und Anke SCHÜTTEMEYER (2001): *Allgemeine Strukturanalyse von Freizeit- und Verkehrsangeboten für ältere Menschen*. Erster Meilensteinbericht des Forschungsprojekts FRAME (im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung). Bonn und Dortmund (= *unveröffentlichte Studie*)
- KREITZ, Marion und Claudia JURGENS (2001): *Modellierung von Wohnstandortwahl und Aktivitätennachfrage*. In: BECKMANN, Klaus J. (Hrsg.): *AMUS 2001 - Tagungsband zum 2. Aachener Kolloquium "Mobilität und Stadt"*. Aachen. S. 129-145 (= *Stadt Region Land*, 71)
- KULKE, Elmar (1992): *Veränderungen in der Standortstruktur des Einzelhandels. Untersuchung am Beispiel Niedersachsen. Münster und Hamburg*
- LANZENDORF, Martin (2001): *Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung*. Trier (= *Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie*, 56)
- LIMBOURG, Maria und Karl REITER (2001): *Das Verkehrsunfallgeschehen im höheren Lebensalter*. In: FLADE, Antje, Maria LIMBOURG und Bernhard SCHLAG (Hrsg.): *Mobilität älterer Menschen*. Opladen, S. 211-225
- MÄDER, Heike (2001): *Daten zur Mobilität älterer Menschen*. In: FLADE, Antje, Maria LIMBOURG und Bernhard SCHLAG (Hrsg.): *Mobilität älterer Menschen*. Opladen, S. 27-38
- MOLLENKOPF, Heidrun, Pia FLASCHENTRÄGER und Steffen WERNER (1998): *Wohnen und Mobilität Älterer*. In: *Deutsches Zentrum für Altersfragen* (Hrsg.): *Regionales Altern und Mobilitätsprozesse Älterer*. Expertisenband 2 zum Zweiten Altenbericht der Bundesregierung. Frankfurt/Main. S. 264-350
- NEUMANN, Sabine und Horst SCHWARTZ (2000): *„Seniorenreisen“ – Nur als Arbeitstitel akzeptiert*. Presse-Information der Internationalen Tourismus-Börse ITB. Berlin
- ROSENBLUM, Sandra (1993): *Women's Travel Patterns at Various Stages of Their Lives*. In: KATZ, Cindi und Janice MONK (Hrsg.): *Full Circles. Geographies of Women over the Life Course*. London/New York, S. 208-242
- SAS (= *Sozialwissenschaftliche Arbeitsgruppe Stadtforschung*, 1979): *Zeitbudget und Aktionsräume von Stadtbewohnern Hamburg*. (= *Beiträge zur Stadtforschung*, 4)
- SCHEINER, Joachim (1998): *Aktionsraumforschung auf phänomenologischer und handlungstheoretischer Grundlage*. In: *Geographische Zeitschrift*, 86, S. 50-66
- SCHEINER, Joachim (2000): *Eine Stadt - zwei Alltagswelten? Ein Beitrag zur Aktionsraumforschung und Wahrnehmungsgeographie im vereinten Berlin*. Berlin. (= *Abhandlungen Anthropogeographie*, 62)
- SCHEINER, Joachim (2001a): *Reisen älterer Menschen: Empirische Befunde und Handlungsstrategien*. In: FLADE, Antje, Maria LIMBOURG und Bernhard SCHLAG (Hrsg.): *Mobilität älterer Menschen*. Opladen, S. 183-198
- SCHEINER, Joachim (2001b): *Typische Freizeitaktivitäten älterer Menschen? Technical Note für das Projekt FRAME Dortmund* (= *unveröffentlichte Studie*)
- SCHEINER, Joachim (2002): *Lebensstile, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Räumliche Mobilität im Spiegel von Subkultur und Sozialstruktur*. (= *In Vorbereitung*)
- SCHEINER, Joachim und Gernot STEINBERG (2002): *Mit dem Flugzeug zum Wandern - Verkehrsinfrastruktur und Tourismus*. In: BORGHARDT, Jörg et al. (Hrsg.): *ReiseRäu-*

- me – Touristische Entwicklung und räumliche Planung. Dortmund (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 109, in Vorbereitung)
- SCHLICH, Robert und Stefan SCHÖNFELDER (2001): Zwei Sichten der Aktivitätenteilnahme. Tagebücher und Aktivitätenhäufigkeitsbögen. In: BECKMANN, Klaus J. (Hrsg.): AMUS 2001 – Tagungsband zum 2. Aachener Kolloquium „Mobilität und Stadt“. Aachen, S. 147-163 (= Stadt Region Land, 71)
- SCHUBERT, Herbert (1998): Regionale Unterschiede von Alterungsprozessen und strukturellen Rahmenbedingungen. In: Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg., 1998): Regionales Altern und Mobilitätsprozesse Älterer. Expertisenband 2 zum Zweiten Altenbericht der Bundesregierung. Frankfurt am Main, S. 70-182
- SCHULZ, Erika (1999): Zur langfristigen Bevölkerungsentwicklung in Deutschland – Modellrechnungen bis 2050. In: DIW-Wochenbericht 42/99. <http://www.diw.de/deutsch/publikationen/wochenberichte/jahrgang99/>
- SCHWARZER, Ralf und Matthias JERUSALEM (1989). Erfassung leistungsbezogener und allgemeiner Kontroll- und Kompetenzerwartungen In: KRAMPEN, Günter (Hrsg.): Diagnostik von Attributionen und Kontrollüberzeugungen. Göttingen, S. 127-133
- SIEVERTS, Thomas (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig
- Statistisches Bundesamt (2000): Statistik der Schwerbehinderten 1999. Wiesbaden
- WAHL, Anke (2001): Lebensstile im Kontext von Generationen-, Lebenslauf- und Zeitgeistinflüssen. TU Berlin, Fachbereich 7 Umwelt und Gesellschaft. Berlin (= *unveröffentlichte Dissertation*)

Freizeitmobilität – Handlungsfelder für eine umweltverträglichere Gestaltung.

Ergebnisse einer Befragung zur Freizeitmobilität in Leipzig

Holger Dalkmann

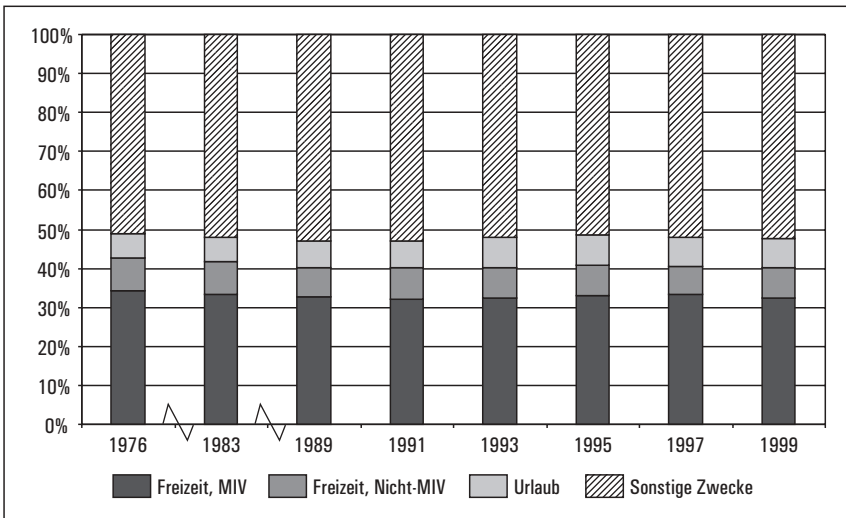
1 Freizeitmobilität – ein umweltrelevantes Problemfeld

Die umweltbeeinträchtigende Wirkung des Verkehrs im Allgemeinen und des motorisierten Individualverkehrs im Speziellen ist hinlänglich bekannt. Bekenntnisse zur Reduzierung, Verlagerung und Vermeidung sind eine von vielen Seiten erhobene Forderung. Als aktuelle Quellen seien der Verkehrsbericht der Bundesregierung (2000), das Klimaschutzkonzept NRW (*MWMEV-NRW 2001*) oder die Publikation der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (*ECMT 2000*) zum Freizeitverkehr angeführt. Ohne weitere Details von Flächenverbrauch über Lärmproblematik bis hin zum verkehrlichen Anteil am anthropogenen Treibhauseffekt zu erläutern, kann festgestellt werden, dass nicht zuletzt der energetische Aspekt des Verkehrs und damit der Ausstoß von Emissionen auch in Zukunft eine maßgebliche Rolle spielen wird (vgl. auch MEIER 2000 für die Schweiz). Demnach ist es wichtig, die verschiedenen Ursachen und Wirkungen des Verkehrs zu untersuchen und nach Lösungsansätzen für eine umweltverträglichere Gestaltung im Sinne der oben angeführten Ansätze zu forschen.

Bei der Betrachtung der verschiedenen Wegezwecke, wie sie alljährlich im Rahmen der Reihe „Verkehr in Zahlen“ vom Bundesverkehrsministerium publiziert werden, ist der hohe Anteil der Freizeitmobilität auffällig und daher eine detailliertere Betrachtung angemessen. Ohne die generell hohe Bedeutung des Freizeitverkehrs in Frage zu stellen, muss dennoch an dieser Stelle auf die Kritik an der allgemein verwendeten Modellrechnung hingewiesen werden: „Freizeit“ wird im Rahmen der Darstellung lediglich als Restgröße definiert, die genauer „Freizeit und Sonstiges“ bezeichnet werden müsste. Darüber hinaus bestehen weitreichende Kritiken, die u.a. die Zuordnung des Bereiches der Versorgungsarbeit ungeklärt sehen. So ist z.B. die Frage ungeklärt, ob der Spaziergang mit Kindern zum Freizeitverkehr zählt, obwohl zugleich die Aufgabe besteht, auf die Kinder aufzupassen (vgl. KLAMP 1993, S. 34).

Weiterhin sei betont, dass der Annahme, die Freizeitmobilität würde zu den am stärksten wachsenden Wegezwecken zählen (vgl. u.a. HEINZE/KILL 1997), zu widersprechen ist. Die nachfolgende Darstellung in Abbildung 1 verdeutlicht, dass der Freizeitverkehr nach der Definition aus „Verkehr in Zahlen“ (*BMV 1999*) lediglich proportional zu den weiteren Wegezwecken gewachsen ist. Damit nimmt dieser keine außergewöhnliche Stellung ein (LANZENDORF 2001).

Abb. 1: Anteile des Freizeitverkehrs mit MIV und ohne MIV am Verkehrsaufwand für Personen von 1976 bis 1999



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach Verkehr in Zahlen 2001/2002; Angaben ab 1991 incl. Neue Bundesländer

Nach der bereits erfolgten maximalen zeitlichen Definition wird im Folgenden Freizeit als „diejenige Zeit, die den Individuen jenseits ihrer obligatorischen Tätigkeiten und Verpflichtungen (Erwerbs- und Versorgungsarbeit, physisch notwendige Regeneration) – für ihre jeweiligen Bedürfnisse in Abhängigkeit von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zur Verfügung steht“ (HOLZAPFEL et al. 1996, S. 50) verstanden. Dabei werden der hier dargestellten Untersuchung alle Aktivitäten ausgeschlossen, die ausschließlich zu Hause ausgeübt werden. Diese stellen nach bisherigen Freizeitforschungsergebnissen (vgl. OPASCHOWSKI 1999) zwar die absolute Mehrheit der Aktivitäten dar, sind aber für verkehrswissenschaftliche Fragestellungen nur indirekt relevant.

Neben dem hohen Anteil am Verkehrsaufwand ist der Fahrtzweck Freizeit geprägt von einem MIV-affinen Verhalten (FASTENMEIER et al. 2001a, S. 22ff.; 2001b, S. 66), was in erster Linie den dispersen Freizeitangeboten und den durch ein reduziertes ÖV-Angebot geprägten Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende) zugesprochen wird. Laut HEINZE (2001, S. 250ff.) ist der traditionelle ÖPNV auf eine „Restgröße“ geschrumpft, so dass der Pkw „heute das perfekte Mittel regionaler Freizeitmobilität“ bildet.

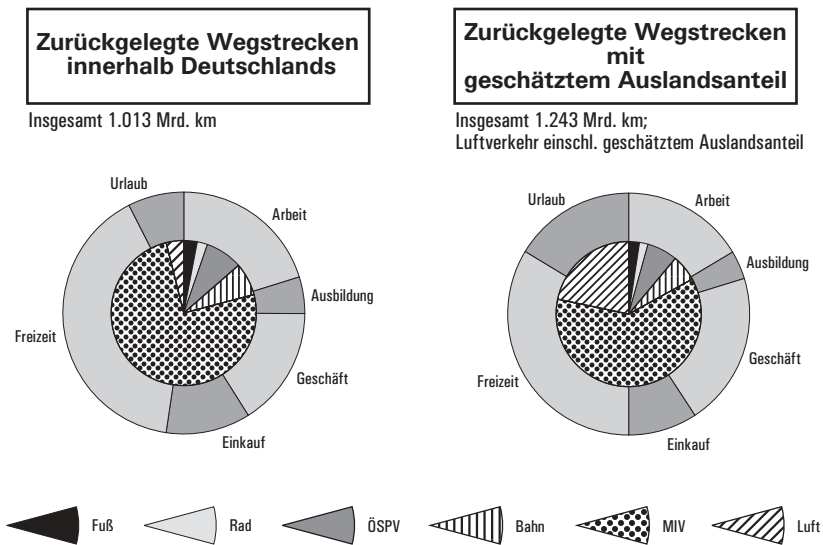
Diese verallgemeinerten Aussagen erklären aber die Ursachen nur zum Teil. Gerade in einem durch Heterogenität geprägten Bereich ist die Aufschlüsselung von Aktivitäten, aber auch die Berücksichtigung von räumlich-zeitlichen Merkmalen und letztendlich zielgruppenspezifischen Betrachtungen unumgänglich, will man sich Erklärungen annähern und adäquate Lösungen zu einer umweltverträglichen Gestaltung entwickeln (vgl. auch ZÄNGLER 2000).

Exkurs: Urlaubsverkehr

Gegenüber dem durchschnittlichen Anstieg des Zweckes Freizeit, besteht ein überproportionales Wachstum für den Wegezweck Urlaub, der sich durch die Länge (ab 4 Tagen) definitorisch von der Freizeitmobilität abgrenzt.

Eine deutliche Unterbewertung des Wegezweckes Urlaub durch die bestehenden Statistiken verdeutlicht ein Vergleich zwischen den nachfolgenden Grafiken.

Abb. 2: Verkehrsaufwand nach Zwecken und Verkehrsmitteln – Deutschland 1999



Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen 2001/2002

Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen 2001/2002; eigene Berechnungen

Die Berücksichtigung einer durchschnittlich angenommenen Gesamtlänge von Flugkilometern (ca. 2500 km) läßt die Anteile des Luftverkehrs und somit auch des Urlaubs als Verkehrszweck, deutlich ansteigen. In diesem Fall sind die definierten Grenzen der Erhebung Ursache von Fehlinterpretationen: In der zugrunde gelegten Statistik werden lediglich die Flugkilometer auf Basis nationaler Grenzen erhoben, so dass alle weiteren Kilometer, die erfahrungsgemäß für das Flugzeug im höheren Maße gelten, als für alle weiteren Verkehrsmittel, ausgeschlossen sind. In Zahlen ausgedrückt steht somit ein Anteil von 3,3 % unter Berücksichtigung der nationalen Grenzen, 20,1 % unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Entfernung gegenüber.

2 Hintergrund und Ergebnisse einer Haushaltsbefragung zur Freizeitmobilität in Leipzig

Die Aspekte einer quell- und zielorientierten Forschung in den Feldern des Einkaufs- und Freizeitverkehrs stehen im Mittelpunkt des vom Umweltbundesamt geförderten Verbundprojektes „Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr“ in der Region Halle/Leipzig. In dem Forschungsverbund werden neben grundlegenden Erkenntnissen auch umsetzungsrelevante Ansätze vorangebracht.

Die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse stammen aus einer repräsentativen Haushaltsbefragung in Leipzig zum Freizeitverkehr im Oktober 1999 (vgl. auch *Wuppertal Institut* 2000). Die Haushaltsbefragung diente dazu, erstmals einen Überblick sowohl zu den verschiedenen Freizeitaktivitäten als auch zu den eingesetzten Verkehrsmitteln der lokalen Bevölkerung zu gewinnen. Darüber hinaus galt es, Ergebnisse aus anderen Teilprojekten hinsichtlich ihrer Relevanz zu quantifizieren und zusätzliche Informationen zu gewinnen.

Auf der Basis dieser Untersuchung ist es möglich, konzeptionelle Hinweise zur Verbesserung des Modal-Split in Richtung eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs in der Stadt Leipzig im Speziellen sowie übertragbare Ansätze im Allgemeinen zu geben.

2.1 Durchführung und Methodik

Zwischen dem 3.10.1999 und dem 22.10.1999 wurde auf der Basis einer Zufallsstichprobe in den Leipziger Stadtbezirken West, Südwest und Alt-West eine telefonische Haushaltsbefragung von 150 Haushalten durchgeführt (Durchführungsquote 26,5 %). In den 150 untersuchten Haushalten wohnen 293 erwachsene Personen sowie 88 Kinder und Jugendliche im Alter von unter 18 Jahren. Beim Vergleich soziodemographischer Merkmale (Geschlecht, Alter, Haushaltsnettoeinkommen, Kinderzahl, Haushaltsgröße, Erwerbstätigkeit) mit den Zahlen der amtlichen Statistik wurde im Wesentlichen Übereinstimmung erzielt.

2.2 Verkehrsmittelwahl

Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern (80 %) und mindestens einem Auto (80 %) liegt äußerst hoch, während der Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Nahverkehr (20 %) und in noch geringerem Umfang die Ausstattung mit einer BahnCard (5 %) selten anzutreffen sind. Damit sind Grundvoraussetzungen geschaffen, die niedrigere bzw. höhere Hemmschwellen zur Wahl des Verkehrsmittels nahelegen.

Der Bekanntheits- bzw. der Nutzungsgrad ausgewählter spezieller Verkehrsangebote (Nachtbus, CarSharing, Hotline der LVB [= Leipziger Verkehrsbetriebe], Fahrradverleih, Mitfahrgemeinschaft) fällt äußerst gering aus. Lediglich das Nachtbusangebot ist 70 % der Befragten bekannt. Immerhin ein Viertel dieser Personen greift auf dieses Angebot zurück. Die Möglichkeit weiterer Information zum ÖPNV-Angebot über die Hotline der Leipziger Verkehrsbetriebe

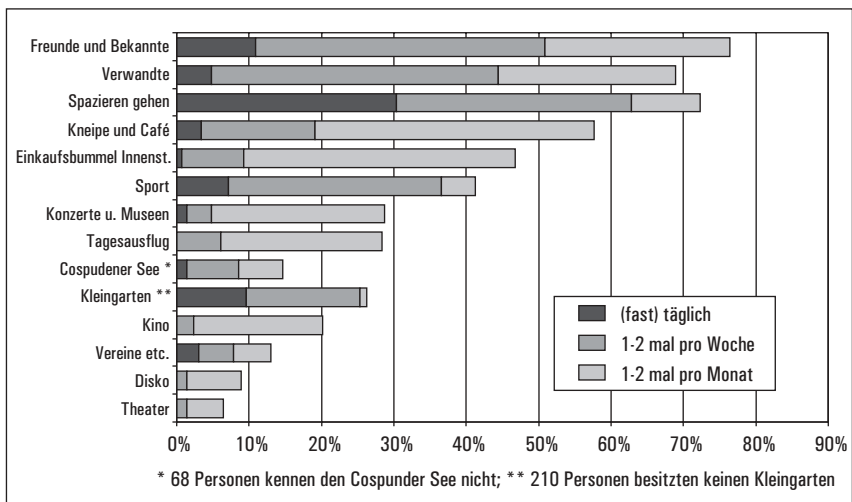
kennen lediglich 35 % der Personen und nutzen nur 11 % der Erwachsenen. Noch geringer fällt die Kenntnis des CarSharing-Angebotes mit einem Viertel aller Personen aus. Genutzt wird das sich im Aufbau befindliche Angebot nur von einer Gesprächspartner.

Demzufolge besteht einerseits ein erhebliches Informationsdefizit und ist andererseits das Kenntnis-Nutzungsverhältnis zu optimieren. Diese Ergebnisse werden in den abschließenden Leitlinien verstärkt berücksichtigt.

2.3 Freizeitaktivitäten

Mit 34 % ist der Freizeitverkehr nach einer Untersuchung von *Socialdata* aus dem Jahr 1995 in der Stadt Leipzig der Verkehrszweck mit dem höchsten Anteil (*Socialdata* 1995). In Abbildung 3 sind die Kategorien der untersuchten Freizeitaktivitäten nach ihrer Häufigkeit dargestellt.

Abb. 3: Freizeitaktivitäten der Erwachsenen (N=293)



Quelle: eigene Ergebnisse einer telefonischen Haushaltsbefragung im Oktober 1999 in den Stadtteilen West, Altwest und Südwest von Leipzig.

Zu den häufiger ausgeübten Freizeitaktivitäten (mind. ein- bis zweimal im Monat) zählen der Besuch von Freunden und Bekannten (76 %), der Verwandtenbesuch (73 %) und das Spazieren gehen (72 %). Diese Werte bestätigen auch die Ergebnisse einer von ZÄNGLER und KARG (2001) vorgestellten Untersuchung, bei der die Freizeitaktivität des Spazieren Gehens allerdings nicht explizit erhoben wurde.

Dabei unterscheiden sich diese wichtigsten Aktivitäten sowohl in der Frequenz als auch in der Ortswahl sowie in der Wahl des eingesetzten Verkehrsmittels. Annähernd die Hälfte aller SpaziergängerInnen ist täglich unterwegs, während nur jede zwölfte Person die Verwandten regelmäßig besucht. Immerhin 15 % der BesucherInnen von Freunden und Bekannten suchen diese täglich

auf. Spazieren gehen konzentriert sich auf den Nahbereich und wird dort in den meisten Fällen direkt zu Fuß begonnen. Die räumliche Verteilung von Verwandtenbesuchen weist Schwerpunkte im eigenen Stadtteil sowie bei weiter entfernten Zielen außerhalb von Leipzig auf. Dem gegenüber zeichnet sich der Besuch von Freunden und Bekannten – neben der räumlichen Konzentration auf den eigenen und andere Stadtteile in Leipzig – durch eine breitere Verteilung („ohne Vorzugsort“) der Ziele aus. Die Dominanz des MIV ist beim Verwandtenbesuch (50 %) noch ausgeprägter als im Falle des Besuches von Freunden und Bekannten (40 %).

Neben den drei mit Abstand am häufigsten genannten Aktivitäten sind es drei weitere die von etwa der Hälfte aller Erwachsenen mindestens ein- bis zweimal im Monat ausgeübt werden: Der Besuch von Kneipen oder Cafés (58 %), den Einkaufsbummel in der Innenstadt (47 %) und aktiv Sport treiben (41 %). Dabei unterscheiden sie sich bereits auf den ersten Blick in ihrer Häufigkeit. Während Kneipen und Cafés (39 %) sowie die Innenstadt zum Einkaufen (38 %) eher ein- bis zweimal im Monat aufgesucht werden, werden die Sportaktivitäten (29 %) zumeist wöchentlich betrieben. Sport ist als ausgesprochene Nahbereichsaktivität zu definieren, die in erster Linie im eigenen Stadtteil erfolgt, wo die meisten Personen zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Sportstätten erreichen. Die weiteren Zielorte, die überwiegend in den anderen Stadtteilen liegen, werden hingegen fast ausschließlich mit dem Auto erreicht. Der Besuch von Kneipen und Cafés findet, ebenso wie im Falle des Einkaufsbummels vorgegeben, im Wesentlichen in der Innenstadt statt. Dabei liegt der Anteil des ÖPNV (45 %) an den Verkehrsmitteln für beide Aktivitäten ausgesprochen hoch und dürfte in erster Linie mit der guten Erreichbarkeit der Innenstadt zu erklären sein.

Die Betrachtung der Aktivität „Tagesausflug“ (28 %) und das Freizeitziel „Cospudener See“ (19 %) zeigen deutlich die unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeit von Freizeitaktivitäten, die im Wesentlichen am Wochenende stattfinden. Hier stehen entfernungs- und verkehrintensiven Aktivitäten, die in erster Linie mit dem PKW erreicht werden, einer konkreten Nahbereichsaktivität gegenüber, die nahezu ausschließlich mit dem Umweltverbund erreicht wird. Der Cospudener See liegt an der südwestlichen Grenze des Stadtgebietes und wird derzeit einer verstärkten Freizeitnutzung zugeführt. Der hohe Frequentierungsgrad erstaunt umso mehr, als zum Zeitpunkt der Befragung der Besuch noch nicht erlaubt war. Aufgrund der Relevanz für die Nutzung von Freizeitgelegenheiten im Nahraum wurde das Freizeitziel Cospudener See im Rahmen der UBA-Projekte mit einem eigenen Teilprojekt analysiert.

Eine weitere Freizeitaktivität, die eher zu den Wochenendaktivitäten mit einem höheren Zeitaufwand zählt, ist der Besuch eines Kleingartens. Mit einem Anteil von 26 % an KleingartenbesitzerInnen, von denen fast jeder Zehnte täglich den Garten aufsucht, ist diese Aktivität äußerst relevant. Die Kleingärten liegen überwiegend im direkten Wohnumfeld der Personen und werden dementsprechend häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht. Daneben spielt jedoch auch der MIV eine Rolle.

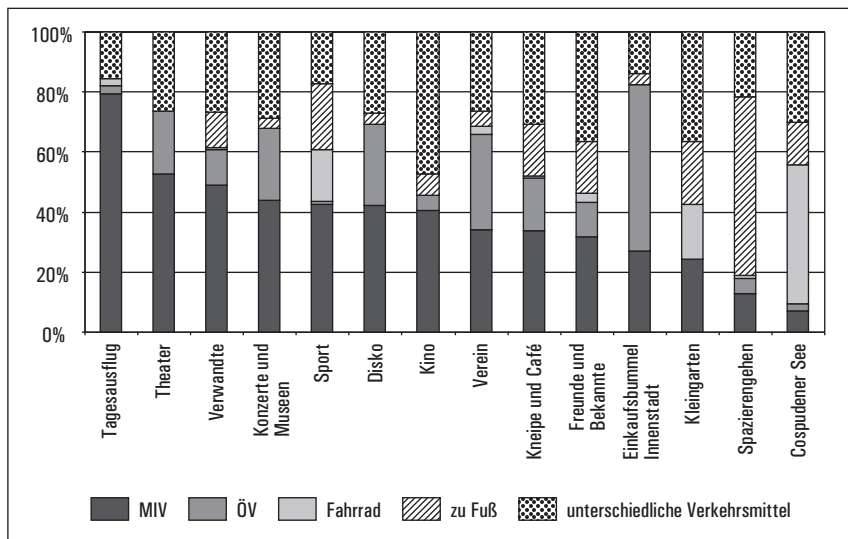
Kulturelle Freizeitaktivitäten (Konzerte und Ausstellungen, Kino, Theater) im weitesten Sinne werden in unterschiedlichem Umfang wahrgenommen. Wäh-

rend noch annähernd ein Drittel der Personen überwiegend monatlich Ausstellungen und Konzerte besucht, sind es nur ein Fünftel, die mindestens ein- bis zweimal im Monat ins Kino gehen und nur 6 %, die in dieser Häufigkeit einen Theaterbesuch unternehmen. Diese Aktivitäten konzentrieren sich auf die Innenstadt und weisen durchgängig einen hohen MIV-Anteil auf. Weiterhin sind es Bus und Bahn, die als Verkehrsmittel genutzt werden. Vereinstätigkeit (13 %) und Discobesuche (9 %) gehören neben dem Theaterbesuch zu den am seltensten ausgeübten in der Untersuchung betrachteten Freizeitbeschäftigungen.

2.4 Verkehrsmiteinsatz

Neben den Häufigkeiten der einzelnen Freizeitaktivitäten steht die Wahl des Verkehrsmittels, um zum Ort der jeweiligen Aktivität zu gelangen, im Vordergrund. An dieser Stelle sei unter Berücksichtigung der Wahl des eingesetzten Verkehrsmittels ein Überblick über die prozentualen Häufigkeiten der einzelnen Freizeitaktivitäten gegeben, die regelmäßig, d.h. mindestens ein- bis zweimal im Monat durchgeführt werden (vgl. Abb. 4). Bei dieser Darstellung werden die bereits oben beschriebenen Anteile der einzelnen Aktivitäten am Gesamtaufkommen des Leipziger Freizeitverkehrs nicht berücksichtigt.

Abb. 4: Modal Split für verschiedene Freizeitaktivitäten



Quelle: eigene Erhebung

MIV

Bei der Freizeitaktivität Tagesausflug ist mit einem Anteil von 80% die weitaus stärkste Nutzung des motorisierten Individualverkehrs messbar. Die Freizeitaktivitäten Theater- und Verwandtenbesuch weisen mit 53 bzw. 50 % gefolgt von Sport, Konzerte und Museen sowie Disco mit jeweils ca. 42 % ebenfalls hohe MIV-Anteile auf. Dagegen wird bei den Aktivitäten Spazieren gehen (14 % MIV-Anteil) und Aufsuchen des Cospudener Sees (8 %) nur in seltenen Fällen auf das Auto zurückgegriffen.

ÖV

Der Öffentliche Verkehr wird insbesondere für den Einkaufsbummel in der Innenstadt genutzt (Anteil 56 %). Den zweithöchsten ÖV-Anteil aller betrachteten Freizeitaktivitäten weist mit ca. 32 % die Aktivität des Vereinsbesuches auf. Geringe Anteile hat der ÖPNV dagegen beim Kinobesuch und beim Besuch des Cospudener Sees (Anteil von 4 bzw. 6 %). Bei den Freizeitaktivitäten Kleingarten, Sport sowie Tagesausflug spielt der öffentliche Verkehr keine bzw. nur eine marginale Rolle.

Fahrrad

Das Fahrrad wird nur für wenige Freizeitaktivitäten ausschließlich eingesetzt. Aufgrund seiner Systemnachteile (z.B. Wetterabhängigkeit) wird es häufiger als eine von mehreren Verkehrsmittelalternativen genutzt. Die ausschließliche Fahrradnutzung ist im Bereich des Sports (7 % Anteil), des Kleingartenbesuchs (18 %) und des Besuch des Cospudener Sees (46 %) relevant. Die letzte Aktivität zeigt, dass durch Infrastrukturvorhaltung, wie z.B. neue Fahrradwege, geeignete Freizeit- und Erholungsangebote im Nahbereich zu einer erhöhten Nutzung des Umweltverbundes im Freizeitverkehrs beitragen können.

Zu Fuß

Die Bedeutung des Zufußgehens weist – mit Ausnahme des Spazierganges (60 % Anteil) – nur leicht höhere Werte als der Fahrradverkehr auf. Insbesondere die Wege zu Sportstätten (22 % Anteil) und zu Kleingärten (18 %) sowie die Besuche von Freunden und Bekannten (17 %) und von Kneipen und Cafés (17 %) werden vergleichsweise häufig zu Fuß zurückgelegt, da sich die Ziele jeweils in kurzer Distanz von den Wohnungen der befragten Personen befinden.

Unterschiedliche Verkehrsmittel

Die Möglichkeit, mehr als ein Verkehrsmittel anzugeben (zusammengefasst dargestellt in der Kategorie „unterschiedliche Verkehrsmittel“), wurde für die einzelnen Freizeitaktivitäten unterschiedlich häufig genutzt. Am ausgeprägtesten ist hierbei die Aktivität des Kinobesuches, wo der Einsatz von verschiedenen Verkehrsmitteln einen Anteil von 49 % besitzt. Die Wahl des Verkehrsmittels ist für dieses Angebot u.a. von der Tageszeit abhängig. Weitere Aktivitäten, für die häufig verschiedene Verkehrsmittel gewählt werden, sind der Be-

such von Freunden und Bekannten (37 % Anteil) und das Aufsuchen von Kleingärten (ebenfalls 37 %). Die Verkehrsmittelwahl variiert hierbei in Abhängigkeit von den jeweiligen Entfernungen der Ziele. So wird bei entfernteren Besuchen von Freunden und Bekannten tendenziell der MIV bevorzugt.

Für die Aktivitäten Verwandtenbesuch, Kneipenbesuch sowie Spazieren gehen wurde nachgewiesen, dass auch innerhalb der Kategorie „unterschiedliche Verkehrsmittel“ wiederum die Verkehrsmittel dominieren, die bereits generell für die betreffende Freizeitaktivität eingesetzt werden. So liegt für den Spaziergang die Alternative „zu Fuß“ als eines von verschiedenen Verkehrsmitteln am höchsten. Bei Verwandten ist es der MIV, der hauptsächlich zusammen mit dem ÖV genannt wird, im Falle von Kneipen- und Cafésbesuchen sind es der ÖV und der MIV.

3 Ansätze eines umweltverträglicheren Freizeitverkehrs

3.1 Zusammenfassende Ergebnisse

Die Aufschlüsselung der Freizeitaktivitäten und des Freizeitmobilitätsverhaltens in der Stadt Leipzig bietet Möglichkeiten, zukünftige Aufgabenfelder für eine umweltverträglichere Gestaltung des Freizeitverkehrs in Stadt und Region zu definieren.

Für zukünftige Handlungsfelder ist zwischen

- entfernungsintensiven, autofixierten Freizeitaktivitäten (Tagesausflug),
- z.T. entfernungsintensiven autofixierten Aktivitäten (soziale Kontakte), Innenstadtaktivitäten mit hohem MIV-Anteil (Ausstellungen und Konzerte, Theater),
- Innenstadtaktivitäten mit mäßigem MIV-Anteil (Kneipe und Café, Einkaufsbummel)
- Nahbereichsaktivitäten mit hohem Umweltverbundanteil (Spazieren gehen, Kleingarten)

zu unterscheiden.

Für diese Handlungsfelder sind je nach Relevanz, aktivitäts-, ziel- und/oder verkehrsmittelspezifische Konzepte zu entwickeln.

Aufbauend auf der Betrachtung der einzelnen Freizeitaktivitäten und der für diese Aktivitäten eingesetzten Verkehrsmittel werden im Folgenden konzeptionelle Hinweise für eine umweltverträglichere Gestaltung der Freizeitmobilität entwickelt.

3.2 Konzeptionelle Leitlinien für eine umweltverträglichere Freizeitmobilität

Generell ist eine Entwicklung alternativer Angebote mittels einer Zusammenfassung einzelner, nach ihrem Raum- und Zeitprofil ähnlichen Freizeitaktivitäten sinnvoll. Dies wird im Folgenden in Form von konzeptionellen Leitlinien ausgeführt. Aufgrund der ähnlichen empirischen Ergebnisse der Untersuchung aus Halle, die ebenfalls innerhalb des Gesamtvorhabens durchgeführt wurde, sind die Empfehlungen als auf andere (ostdeutsche) Städte übertragbar anzusehen. Die folgenden Leitlinien konzentrieren sich im Wesentlichen auf die

direkten Effekte des Freizeitverkehrs; wegezweckübergreifende Ansätze, wie Energiesteuern (bspw. auch Kerosinsteuer für Flugbenzin) oder die Förderung von energieeffizienteren Fahrzeugen werden an dieser Stelle nicht betrachtet (vgl. hierzu auch MEIER 2000, S. 124).

Elf Leitlinien zur Gestaltung einer umweltverträglicheren Freizeitmobilität

- 1) Verkehrsvermeidung im Freizeitverkehr durch Stadtteilentwicklungsplanung
- 2) Fußwegekonzept im eigenen Stadtteil
- 3) Radverkehrskonzept für den Freizeitverkehr
- 4) Freizeitverkehr als Marktpotenzial für den ÖV
- 5) Erreichbarkeitskonzept Innenstadt – Tagesverkehr
- 6) Erreichbarkeitskonzept für die Innenstadt im Abendverkehr
- 7) (Abend-)Netz mit Quartierbus und Tangentialverbindungen
- 8) CarSharing als Alternative zum eigenen Auto für den Freizeitverkehr
- 9) Ausflüge in den Nahbereich oder umweltverträglicher in die Ferne
- 10) Flankierende restriktive kommunale MIV-Konzepte
- 11) Autofreies Wohnen im Bestand

Verkehrsvermeidung im Freizeitverkehr durch Stadtteilentwicklungsplanung

Durch eine Aufwertung der Nähe reduziert sich der Verkehrsaufwand, der in der Freizeit aufgebracht wird. Zu den Freizeitaktivitäten, die häufig im direkten Umfeld ausgeübt werden, zählen der Besuch von Kleingärten, Sportaktivitäten und der Besuch von Kneipen und Cafés. Eine Berücksichtigung dieser verkehrsvermeidenden Effekte sollte sich in Stadtteilkonzepten wiederfinden. Kleingartenanlagen sind zu erhalten bzw. auszubauen, die dezentralen Sportanlagen zu erhalten bzw. deren Errichtung zu fördern. Hierzu zählt ebenfalls ein verbessertes Angebot von Freizeitaktivitäten für Kinder und Jugendliche in Form von Spielplätzen und Jugendclubs.

Fußwegekonzept im eigenen Stadtteil

Insbesondere die am häufigsten genannten Aktivitäten „Spazieren gehen“, „Besuch von Freunden und Bekannten“ wie auch der „Verwandtenbesuch“ finden zu einem mengenmäßig bedeutsamen Anteil im eigenen Wohnstadtteil statt. Durch eine Attraktivitätssteigerung des unmittelbaren Wohnumfeldes (vgl. BEUTLER 2001) können nicht nur weitere SpaziergängerInnen dazu gewonnen werden, ihren Spaziergang direkt von ihrer Wohnungstür zu Fuß zu beginnen, sondern auch für den Besuch von Freunden wie Verwandten lädt ein sicherer und attraktiverer Fußweg dazu ein, zu Fuß zu gehen, anstatt diese Kurzstrecken mit dem Auto zu fahren. Dabei ist für die Wege zu den jeweiligen sozialen Kontakten auf den Punkt der Sicherheit von Fußwegen zu achten. Hierzu zählen u.a. die ausreichende Beleuchtung des Weges und die evtl. Ausstattung mit Notrufsäulen o.ä. Daneben sollten die bereits in der (Planungs-) Praxis bekannten Ansätze (Bevorrechtigung von FußgängerInnen an Ampeln, bar-

rierenfreie Wege, mehr separate FußgängerInnenwege, sichere Überquerungsmöglichkeiten, allgemeine Verkehrsberuhigung in den Stadtteilen etc.) umgesetzt werden.

Radverkehrskonzept für den Freizeitverkehr

Schließt man von dem Radverkehrsanteil an Wegen zu verschiedenen Freizeitzielen, insbesondere den innerstädtischen Angeboten, auf die Attraktivität des Radverkehrs, so scheint diese bislang eher begrenzt. Eine Verbesserung des Radwegenetzes in die Innenstadt könnte einen wesentlichen Beitrag zu einem höheren Anteil des Radverkehrs leisten.

Für die Aktivitäten „Sport“, „Kleingartenbesuch“ und dem Besuch von Tagesausflugszielen wie dem Cospudener See, die bereits einen relativ hohen Radverkehrsanteil aufweisen, sollten die Voraussetzungen weiter verbessert werden. Dazu zählen insbesondere angemessene Fahrradabstellanlagen an den entsprechenden Einrichtungen, aber auch Verbesserungen der Radwegeverbindungen zu den jeweiligen Zielen und Priorisierung von Radfahrern im Straßenverkehr (etwa bei Lichtsignalanlagen). Für den Tagesausflugsverkehr sollten insbesondere die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in Bus und Bahn verbessert werden.

Freizeitverkehr als Marktpotenzial für den ÖV

Die Schwächen des Öffentlichen Verkehrs spiegeln sich auch darin, dass insgesamt nur geringe Anteile an den Freizeitwegen, die vorwiegend in den Abendstunden stattfinden, mit dem ÖV zurückgelegt werden. Allerdings bietet sich die Möglichkeit, durch einen Qualitätssprung des ÖV im Freizeitverkehr einen neuen Markt erfolgreich zu erschließen. Dazu sind einerseits neue Produkte, wie beispielhaft im letzten Abschnitt skizziert, sowie neue Kooperationen und somit neue Marketingstrategien erforderlich. Durch spezielle Kampagnen, die sich gezielt auf die Freizeit der Personen beziehen, könnten neue KundInnen gewonnen werden.

Dabei ist ebenso Kreativität bei der Entwicklung von neuen Angeboten gefragt. Beispielsweise wäre ein „Rendezvous-Ticket“ vorstellbar, das für Paare eine Ermäßigung zum Erreichen bestimmter Freizeitziele bietet; ein Ticket in Form eines Bierdeckels für mehrere Personen, Eintrittskarten, die als Fahrkarte („Kombiticket“) eingesetzt werden, Eintrittsermäßigungen für ZeitkartenbesitzerInnen etc. Außerdem zählen dazu Marketingmaßnahmen, die verstärkt für die neuen Angebote des Nachtbusverkehrs sowie der LVB-Hotline werben, da diese bislang erst einem relativ kleinen Teil der Bevölkerung bekannt sind. Weiterhin sind eventbezogene Freizeitmobilitätsangebote (z.B. Party-Lines) denkbar.

Diese öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen sollten parallel zur Weiterentwicklung von Produkt- und Netzangeboten umgesetzt werden. Die allgemeine Verkehrsmittelnutzung zeigt, dass durchaus ein weit höherer Anteil den ÖV nutzt, als dies in den einzelnen Freizeitaktivitäten deutlich wird (Ausnahme: Einkaufsbummel). Ursachen liegen sicher auch in dem z.T. zeitlich wie räumlich

ausgedünnten ÖV-Angebot („ÖV-Rumpfnetz“) für die verschiedenen Freizeitaktivitäten. Das bisher verstärkt auf die Verkehrszwecke Arbeiten und Einkaufen ausgerichtete ÖV-Angebot sollte um einen eigenständigen konzeptionellen Ansatz erweitert werden, bei dem zugleich mit Synergieeffekten für die übrigen Verkehrszwecke, vor allem für den Arbeits- und Ausbildungsverkehr und den Einkaufsverkehr, zu rechnen ist. Dieser strukturelle Ansatz eines ÖPNV-Freizeitnetzes ist modular aufgebaut, so dass die folgenden Ansätze auch als separate Vorschläge umsetzbar sind. Bei dieser Entwicklung wurde bewusst abstrahierend eine konzeptionelle und strategische Darstellung gewählt, um verallgemeinerungsfähige Grundprinzipien aufzuzeigen. Diese muss bei der Umsetzungsplanung den konkreten örtlichen Gegebenheiten angepasst werden.

Erreichbarkeitskonzept Innenstadt - Tagesverkehr

Mehrere Freizeitaktivitäten (Kino-, Ausstellungs- und Konzertbesuch, Einkaufsbummel, Kneipe und Café) konzentrieren sich auf den innerstädtischen Raum. Dabei ist die hauptsächlich tagsüber ausgeübte Aktivität „Einkaufsbummel“ von den eher in den Abendstunden konzentrierten anderen Freizeitaktivitäten zu unterscheiden.

Eine Attraktivitätssicherung bzw. -steigerung der Innenstadt ist als allgemeines Interesse der Stadt Leipzig anzusehen. Dies gilt auch im Sinne einer Verkehrsvermeidungs- und Verkehrsverlagerungsstrategie. Hierzu können insbesondere die Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsförderungsplanung und -politik im Sinne eines Citymarketings z.B. durch die Entwicklung von Einzelhandelskonzepten, die Förderung von Werbeaktionen der lokalen Gastronomie und die Förderung der Angebotsvielfalt durch Standortpolitik beitragen.

Durch das hohe Niveau der Anbindung mit S-Bahn, Straßenbahn und Bus bestehen gute Möglichkeiten, den motorisierten Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren und so zu einer weiteren Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der City beizutragen. Zugleich kann eine konsequente Flächennutzungspolitik durch Erhaltung von Grün- und Freiflächen im Umland zu einer Steigerung der Attraktivität der Innenstadt beitragen.

Tagsüber könnte der Anteil des Autoverkehrs durch genauer auf die Mobilitätsbedürfnisse der EinwohnerInnen zugeschnittene Dienstleistungen noch weiter reduziert werden. Dazu könnten z.B. Bringendienste für eingekaufte Waren zählen, die mittels eines entsprechenden Marketings und durch Unterstützung des Einzelhandels bekannt gemacht werden könnten.

Erreichbarkeitskonzept für die Innenstadt im Abendverkehr

Die in der Innenstadt vorwiegend während der Abendstunden stattfindenden Aktivitäten, wie der Besuch von Kneipen und Cafés, aber auch der Besuch von Ausstellungen und Konzerten sowie von Theatern, sollten für ein ÖV-Konzept gebündelt werden. Dabei sind einerseits verstärkt Öffnungs- bzw. Schlusszeiten der Einrichtungen zu beachten und ggf. Sonderbusse/-bahnen bzw. spezielle Nachtlinien einzusetzen, um die Wahl umweltschonender Verkehrsmittel zwischen der Innenstadt und den Wohngebieten auch in den Abend- und Nacht-

stunden zu ermöglichen (vgl. RODE 2001). Ferner sollte die Kooperation mit den einzelnen Trägern gesucht werden, um eine bessere Abstimmung zu erreichen. Partnerschaften dieser Art könnten für beide Seiten durch ein besseres Marketing sowie verschiedene Kampagnen und Aktionen (z.B. bei vier Getränken erhält der Gast eine ÖV-Fahrkarte bzw. Gutscheine beim Kauf einer Zeitkarte für ein Getränk in einer kooperierenden Freizeiteinrichtung) und die Verbesserung der Information der potenziellen KundInnen (Fahrplanaushänge in jedem Theater und in der Gastronomie) eine Qualitätssteigerung darstellen.

Die Verknüpfung von Eintritts- und Fahrkarten zu sogenannten Kombitickets stellt eine weitere, vielerorts bereits erfolgreich realisierte Variante dar.

(Abend-)Netz mit Quartierbus und Tangentialverbindungen

Mit Ausnahme des Tagesausflugsverkehrs weisen alle weiteren Aktivitäten einen nennenswerten Anteil an Freizeitwegen innerhalb des eigenen Stadtteiles aus. Diese Wege werden fast ausschließlich zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie dem MIV zurückgelegt. Gerade die Anteile des MIV könnten durch ein angemessenes Quartierbussystem mit einem den Straßenraumverhältnissen angepassten Kleinbus (bzw. je nach Höhe der Nachfrage ggf. auch ein kleineres Fahrzeug) weiter auf den ÖV verlagert werden. Unter Berücksichtigung wichtiger Haltepunkte innerhalb des Stadtteiles wäre eine möglichst hohe Taktfrequenz zu Tages- wie Abendstunden sowie die Möglichkeit des Haltens nach Bedarf ein wichtiges Qualitätskriterium. Insbesondere die Möglichkeit eines Aussteigens direkt vor der eigenen Haustür weist einen sonst den anderen Verkehrsmitteln vorbehaltenen Vorteil aus.

Neben der Konzentration auf den eigenen Stadtteil zeichnen sich die Besuche von Freunden und Bekannten, die Verwandtenbesuche und die Sportaktivitäten – mit weit weniger Anteilen auch die Vereinsaktivitäten – durch häufige Nennungen in anderen Stadtteilen aus, die mehrheitlich werktags stattfinden. Auch für diese derzeit auf den MIV konzentrierten Wege ist mittels eines attraktiven ÖV-Angebots eine Verlagerung denkbar. Hierfür ist allerdings ein erkennbarer Qualitätssprung des Bus- und Bahnsystems notwendig.

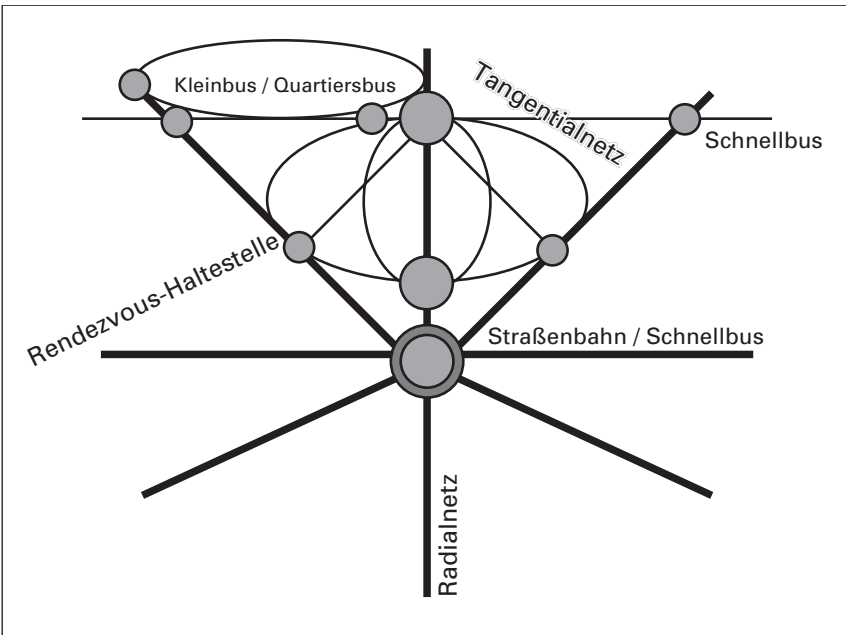
Im Sinne einer „Rendezvouslösung“, d.h. dem Kreuzen von zwei oder mehreren Buslinien zu bestimmten, leicht eingängigen Zeiten (volle und halbe Stunde) könnte die Verbindung zu Nachbarbezirken, in denen ebenfalls ein Kleinbusverkehr eingerichtet ist, optimiert werden. Um eine dem MIV-konkurrierende Qualität zu erreichen, sollte auch dieser Verkehr sowohl die entsprechenden Haltewünsche der Fahrgäste für den Ein- und Ausstieg als auch den Bedarf an Ablagemöglichkeiten durch direkt am Eingang eingerichtete Depo-niemöglichkeiten (z.B. für sperrige Taschen wie Sporttaschen oder Gegenstände wie Hobbysachen) berücksichtigen. Ein derartiges Stadtteilnetz verfügt über ähnliche Qualitäten wie das Anruf-Sammel-Taxi (AST), könnte jedoch die Hemmschwelle des Kontaktes erheblich reduzieren und aufgrund tariflich günstigerer Preise von den KundInnen besser angenommen werden.

Nicht direkt aneinander liegende Stadtteile könnten in einem Tangentialverkehr, der durch Schnellbusse (wenige Haltepunkte, hohe Taktfrequenz) verbunden wird, eine weitere Schnittstelle mit dem Quartierverkehr bilden.

Die in Berlin verkehrspolitisch diskutierte Einführung von sogenannten „Dolmusch“ – einen aus der Türkei stammenden Ansatz, mittels Kleinbussen die Personen je nach Bedarf zu günstigen Tarifen unkonventionell zu beliebigen Orten zu befördern – zeigt ein Feld auf, in denen die lokalen Nahverkehrsanbieter derzeit noch die Möglichkeit haben, sich frühzeitig auf die kommende Wettbewerbssituation einzustellen und mit neuen Produkten und Strategien den Markt im Freizeitverkehr zu prägen.

Die skizzierten Ansätze von Tangentialverkehren und Quartierbussen sind verstärkt in den Abendstunden mit dem bereits in den Tagesstunden bestehenden Radialverkehr aus der Innenstadt abzustimmen. Durch schnelle Verbindungen (Straßenbahn, Schnellbus), die sternförmig aus der Innenstadt heraus in die einzelnen Stadtbezirke führen, bestände die Möglichkeit, durch die Verknüpfung ein sehr engmaschiges Netz zu entwickeln, das sowohl zeitlich wie von Seiten des Komforts mit dem PKW konkurrieren könnte (vergl. Abb. 5). Die entwickelten Lösungen sind zwar in ihrer Konzeption durchaus modular, bieten aber erhebliche Synergieeffekte, die gerade in den Abendstunden einen Qualitätssprung zu einem auf den Freizeitverkehr zugeschnittenen Netz bewirken könnten.

Abb. 5: ÖPNV-Freizeitnetz – Strukturskizze



Quelle: DALKMANN/REUTTER 2000

CarSharing als Alternative zum eigenen Auto für den Freizeitverkehr

Auch zukünftig wird es vor allem aus Kostengründen für einige Freizeitaktivitäten und -ziele nicht sinnvoll sein, ein eigenständiges ÖV-Angebot zu entwickeln. Die Untersuchung verdeutlicht, für welche Zwecke und Wege ein größeres Potenzial für ein CarSharing-Angebot als Alternative zum eigenen Auto besteht.

Dabei handelt es sich zum einen um Wege zu peripher gelegenen Freizeitzielen, die unterhalb der kritischen Masse für eine ÖV-Anbindung liegen (z.B. Fahrt ins Grüne). Dieses Segment ist bereits heute einer der häufigsten Wegezwecke von CarSharing-Fahrzeugen.

Zum anderen sind es Freizeitwege in den Abendstunden, die eher zu Zielen in städtischer Randlage zurückgelegt werden müssen. Dazu zählen in erster Linie der Besuch von Freunden und Bekannten wie Verwandten, aber auch zum Teil der Weg zu den Sportstätten. Da diese Aktivitäten in der Regel einen begrenzten Zeitraum von wenigen Stunden umfassen, lassen sich diese Wege unter Kosten-Gesichtspunkten besonders attraktiv von den Kunden mit CarSharing-Fahrzeugen bewältigen. Eine Platzierung von CarSharing-Stationen an ÖV-Haltestellen wäre hier besonders wünschenswert (vgl. SCHAD 2001).

Die hohe Zahl von Personen, die das CarSharing-Angebot bislang nicht kennen, weist auf ein zukünftig zu vermindertes Informationsdefizit und zugleich erhebliches Kundenpotenzial hin.

Ausflüge in den Nahbereich oder umweltverträglicher in die Ferne

Tagesausflüge stellen durch ihre hohe Kilometerzahl pro Weg einen bedeutsamen Anteil am Verkehrsaufwand innerhalb des Freizeitverkehrs dar. Hier könnten zwei parallele Strategien verfolgt werden.

Zum einen handelt es sich um die Attraktivitätssteigerung der Nähe durch Förderung und Entwicklung stadtnaher Ausflugsziele: Die Befragungsergebnisse zum stadtnah gelegenen Cospudener See weisen auf eine Möglichkeit hin, den eher am Wochenende stattfindenden entfernungsintensiven Tagesausflugsverkehr zu reduzieren und durch ein attraktives Radverkehrswegenetz zugleich umweltverträglich zu gestalten. Regionale Freizeitziele dieser Art sollten behutsam ausgebaut und mit einer ansprechenden Radverkehrsinfrastruktur erreichbar gestaltet werden.

Andererseits könnten mehr „Rundum-Sorglos-Pakete“ mit Bus oder Bahn zu attraktiven Ausflugszielen entwickelt werden (z.B. Ausflugsbusse). Insbesondere die häufig genannten Städtereisen stellen hier aufgrund der bereits bestehenden guten Bahnverbindungen ein interessantes Marktsegment für die Deutsche Bahn dar, das bislang kaum ausgeschöpft wurde.

Flankierende restriktive kommunale MIV-Konzepte

Neben einem attraktiveren Freizeitangebot in unmittelbarer Umgebung des Wohnumfeldes bzw. der Innenstadt sowie einer Verbesserung des Umweltverbundangebotes sind im Sinne des „push-and-pull“-Ansatzes direkte Maßnahmen

men zur Einschränkung des individuellen motorisierten Verkehrs gerade im Freizeitverkehr zur Gestaltung einer umweltschonenderen Mobilität erforderlich.

Zu diesen restriktiven Maßnahmen zählt die derzeit in Leipzig bereits tagsüber in der Innenstadt bestehende flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Verschärfte Kontrollen gerade zu den Freizeitzeiten am Abend könnten einen wirkungsvollen Beitrag leisten.

In ein derartiges Parkraumkonzept sollten ebenfalls die innenstadtnahen Bezirke miteinbezogen werden, um zusätzlichen Park-Such-Verkehr nach kostenlosen Parkplätzen im innenstadtnahen Umfeld zu vermeiden.

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu anderen Freizeitzielen zu schaffen, ist – soweit baurechtlich möglich – an entsprechenden Stellen eine Reduzierung des privaten Stellplatzangebotes empfehlenswert. Dies gilt sowohl für außerstädtische Einkaufszentren wie insbesondere auch für dezentrale Einrichtungen wie Sport- und Kleingartenanlagen, die in der Regel im Eigentum der öffentlichen Hand liegen.

Da der PKW auch für geringe Entfernungen im eigenen Stadtteil zum Zielort der Freizeitaktivität eingesetzt wird, würde eine Einrichtung von Anwohnerparkplätzen, insbesondere diesen Verkehr mit finanziellen Beiträgen belegen oder es müsste ein weiterer Weg zum Auto in Kauf genommen, der wiederum die Attraktivität der Pkw-Nutzung für Kurzstreckenfahrten im Stadtteil oder in Nachbarstadtteilen mindert.

Kneipen und Cafés sind häufige Ziele in der Freizeit. Hier bestehen trotz eines verhältnismäßig niedrigen MIV-Anteils noch weitere Verlagerungspotenziale. Eine Verstärkung von Alkoholkontrollen in Gebieten mit einem entsprechenden Gaststättenangebot erhöht neben der allgemeinen Sicherheit auf den Straßen auch das Bewusstsein für alternative Verkehrsmittel.

Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo 30, verkehrsberuhigte Bereiche) erhöht die Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Wohnumfeld und reduziert den wahrgenommenen Vorteil der Geschwindigkeit des MIV.

Autofreies Wohnen im Bestand

Eine ganzheitliche Lösung im Bereich des Wohnumfeldes stellt die Entwicklung eines autofreien Wohngebietes im Bestand dar. Wie innerhalb eines Teilprojektes in Halle (vgl. *Wuppertal Institut* 1999) erprobt werden soll, kann eine derartige Umnutzung des Straßenraumes wahrscheinlich zur erhöhten Nutzung der unmittelbaren Wohnumgebung in der Freizeit führen (vgl. BEUTLER 2001) sowie die Nachfrage nach Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und nach Freizeitangeboten in der Nähe steigern.

4 Fazit

Der Freizeitverkehr ist unter Betrachtung der Wegezwecke das verkehrsaufwendigste Segment. Auch wenn Kritik an den bisherigen bundesweiten Modellrechnungen bestehen, verbleibt dennoch die Feststellung einer erheblichen Auswirkung auf die Umwelt. Die Haushaltsbefragung in der Stadt Leipzig zeigte die hohe Relevanz des Freizeitverkehrs auf, wenngleich zwischen den einzelnen Aktivitäten zu differenzieren ist. Die Ausgangsthese wurde bestätigt, dass sowohl Aktivitäten mit hohen Anteilen des Umweltverbundes (Einkaufsbummel) und bzw. oder geringen Streckenlängen (Kleingarten) bestehen, wie auch eher längere MIV-konzentrierte Freizeitaktivitäten (Tagesausflug, Bekannten-/Verwandtenbesuche). Dementsprechend sind bei der Entwicklung von Strategien für eine umweltverträgliche Gestaltung des Freizeitverkehrs sowohl aktivitätsorientierte, wie auch zielgruppenspezifische Ansätze unter Berücksichtigung raum-zeitlicher Merkmale zu beachten.

Aus der z.T. hohen ÖV-Nutzung, z.B. zum Einkaufsbummel, lässt sich durchaus auf eine höhere Bereitschaft zur Nutzung von Bus und Bahn schließen. Jedoch müssen hier neue Ansätze eines ÖV entwickelt werden, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Dazu wurde mit dem sogenannten Freizeitnetz ein Vorschlag entwickelt.

Letztendlich bestehen bereits heute zahlreiche positive Ansätze, wie sie auch in den konzeptionellen Leitlinien aufgezeigt wurden, doch ist der Weg zur Bündelung der Umsetzung und damit zu einer zukünftigen umweltverträglichen Gestaltung noch weit.

Literatur

- BEUTLER, Martin (2001): Die sanfte Rückeroberung der Straße. In: Verkehrszeichen, Heft 2, S. 30-33
- BRUNSING, Jürgen (2000): Freizeitverkehr – Bedeutung, Ursachen und Auswirkungen. In: Verkehrszeichen, Heft 3, S. 27-33
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen* (Hrsg., 2000): Verkehrsbericht 2000. Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für eine mobile Zukunft. Berlin
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen* (Hrsg., 2001): Verkehr in Zahlen 2001/2002. Hamburg
- DALKMANN, Holger und Oscar REUTTER (2000): Freizeitmobilität in Leipzig – Ergebnisse einer telefonischen Haushaltsbefragung. In: *Umweltbundesamt* (Hrsg.): Rundbrief 3 zum Modellvorhaben des Umweltbundesamtes „Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig“. Berlin, S. 67
- ECMT - *European Conference of Ministers of Transport* (Hrsg., 2000): Transport and Leisure. Report of the hundred and eleventh round table on transport economics Paris, 15.-16. October 1998. Paris
- Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen* (Hrsg., 1999): Soziale Aspekte der Mobilität. Endbericht. Vorgelegt vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Düsseldorf
- Enquête-Kommission „Zukunft der Mobilität“ des Landtags Nordrhein-Westfalen* (Hrsg., 2000): Die Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Problemanalysen – Perspektiven – landespolitische Handlungsansätze. Abschlussbericht. Düsseldorf/Wuppertal
- FASTENMEIER, Wolfgang, Herbert GSTALTER und Ulf LEHNIG (2001a): Erklärungsansätze zur Freizeitmobilität und Handlungskonzepte zu deren Beeinflussung. München (= Berichte aus dem Institut mensch-umwelt-verkehr, Bericht Nr. 2)

- FASTENMEIER, Wolfgang, Herbert GSTALTER und Ulf LEHNIG (2001b): Subjektiver Freizeitbegriff und Mobilitätsmuster. Ergebnisse einer bundesweiten Haushaltsbefragung. München (= Berichte aus dem Institut mensch-umwelt-verkehr, Bericht Nr. 1)
- HEINZE, G. Wolfgang (2001): Landesentwicklung durch Freizeitverkehr. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 4, S. 249-263
- HEINZE, G. Wolfgang und Heinrich H. KILL (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover
- HOLZAPFEL, Helmut et al. (1996): Freizeitmobilität. Freizeit und Freizeitverkehr – Eine Bestandsaufnahme. In: *Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen“* (Hrsg.): Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Teilprojekt 5: Arbeits- und Freizeitmobilität. Wuppertal, S. 39-100
- KLAMP, Heike (1993): Über die Art Wege zu erforschen oder: Warum Frauenwege in der Verkehrsforschung unsichtbar sind. Kassel (= Berichte zur Verkehrsplanung, Ausgabe 3-8/93)
- LANZENDORF, Martin (1996): Quantitative Aspekte des Freizeitverkehrs. Wuppertal (= Arbeitspapier Nr. 6 des Forschungsverbundes „Ökologisch verträgliche Mobilität“)
- LANZENDORF, Martin (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56)
- MEIER, Rudi (2000): Nachhaltiger Freizeitverkehr. Zürich
- MWMEV-NRW (= Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Hrsg., 2001): Klimaschutzkonzept NRW. Düsseldorf*
- OPASCHOWSKI, Horst W. (1999): Umwelt. Freizeit. Mobilität. Konflikte und Konzepte. Opladen (= Freizeit- und Tourismusstudien, 4)
- RODE, Sandra (2001): Flexible ÖPNV-Bedienung während der Nachtstunden. In: Verkehrszeichen, Heft 3, S. 20-25
- SCHAD, Helmut (2001): Car-Sharing als Bestandteil einer „multimodalen Mobilität“ – Ergebnisse der qualitativen Forschung. In: Verkehrszeichen, Heft 4, S. 18-24
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Hrsg., 1999): Stadtteilkonzept: Autofrei Wohnen, Einkaufen und Freizeit gestalten in Halle. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Wohnoase am Johannesplatz: wohnen – mobil sein – autounabhängig – mitten in der Stadt. Im Rahmen des UBA-Modellvorhabens: „Umweltverträglicher Einkaufs- und Freizeitverkehr“ . Wuppertal*
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Hrsg., 2000): Freizeitmobilität in Leipzig. Haushaltsbefragungen zu Freizeitaktivitäten und zum Freizeitverkehr der Leipziger Bevölkerung. Teilbericht 9 im Rahmen des UBA-Modellvorhabens: „Umweltverträglicher Einkaufs- und Freizeitverkehr“ . Wuppertal*
- ZANGLER, Thomas W. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin/Heidelberg
- ZANGLER, Thomas W. und Georg KARG (2001): Freizeitmobilität: Definitionen – Analysen – Perspektiven. In: Verkehrszeichen, Heft 3, S. 4–9.

Die vollständigen Ergebnisse sind dem Teilbericht 9 „Freizeitmobilität in Leipzig“ zu entnehmen und am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH erhältlich.

Implikationen der Freizeitmobilitätsstilforschung für verkehrlenkende Maßnahmen im Freizeitverkehr

Werner Gronau (Paderborn)

1 Angebotsseitige Trends im Freizeitmarkt

Von Musical-Theatern, multifunktionalen Großveranstaltungshallen über Multiplex-Kinos, Freizeitparks und Brand Lands bis hin zu Alpin-Ski-Hallen reicht das Angebot kommerziell ausgerichteter Freizeitgroßeinrichtungen, die in den letzten Jahren einen deutlichen Zuwachs erfahren haben. Die Reaktionen in der Öffentlichkeit sind emotionalisiert und zwiespältig: Während sich Stadtplaner, Kulturkritiker und Bildungsbürger zumeist negativ zu diesen Einrichtungen äußern, stimmt das erlebnishungrige Publikum längst mit den Füßen ab: Große Nutzerzahlen sowie hohe Zufriedenheitswerte und Wiederholerraten sind Beweise dafür, dass es sich um nachfragegerechte Angebote für die Freizeitgestaltung handelt (vgl. STEINECKE 2001). Zu diesen neuen Angebotsformen im Freizeitmarkt gehören auch die Spaß- und Erlebnisbäder, die gerade in den 90er Jahren in Deutschland einen neuen Boom erleben.

Die neu errichteten Bäder entsprechen dem Mega-Trend im Freizeitmarkt, der auf der Angebotsseite vor allem gekennzeichnet wird durch:

- Inszenierung
- Thematisierung
- Multifunktionalität.

Mit Hilfe der Instrumente der Inszenierung und Thematisierung konnte in den 90er Jahren das verstaubte Image der primär als „Einrichtungen der Volksgesundheit“ eingestuften Hallenbäder überwunden und ein außergewöhnlicher Boom ausgelöst werden. Die Hervorhebung eines klaren Themas und die durchgängige Regie, wie sie in Werbeslogans „Baden wie 1001 Nacht“ zum Ausdruck kommen, gepaart mit intensiver Pressearbeit, der Schaffung einer Corporate-Identity etwa durch die Einführung von Merchandisingprodukten sowie mit der Steigerung des Erlebnischarakters durch Animation, haben das neue Produkt „Freizeit und Erlebnisbäder“ geschaffen. Eng mit diesem Vorgehen verwoben ist der Begriff der Multifunktionalität. Diese Angebotsform mit einem hohen internen Koppelungspotential, die es einerseits ermöglichen, an einem Ort unterschiedlichste Freizeit- und Konsumbedürfnisse nachzufragen und gleichzeitig dem Bedürfnis nach reproduzierbaren, immer wieder in gleicher Qualität erfahrbaren Erlebnissen nachzukommen, wird inzwischen von einer großen Zahl der Konsumenten nachgefragt und aus Nachfragersicht überwiegend positiv bewertet. „*Mehr Begeisterung als Kritik*“ (OPASCHOWSKI 1998, S. 32) konstatiert in diesem Zusammenhang auch OPASCHOWSKI in seiner Studie zum

Urteil der Bevölkerung über künstliche Freizeit- und Erlebniswelten. Die von STEINECKE (2000) formulierte Prognose, dass diese Einrichtungen zu den neuen Bühnen des freizeitorientierten Konsums im 21. Jahrhundert würden, erscheint durchaus berechtigt.

Die Erlebniswelten setzen zunehmend die Infrastruktur- und Servicestandards für öffentliche und private Einrichtungen im Bereich von Kultur und Freizeit. Auch für herkömmliche Museen, Zoologische Gärten etc. werden Multifunktionalität und Erlebnisorientierung zu Leitbegriffen bei Angebotsgestaltung, Werbemaßnahmen und Kundenansprache. Dies schlägt die Brücke zu den bereits seit längerem bestehenden Freizeitgroßeinrichtungen. Einrichtungen dieser Art sind kein neues Phänomen. So entstand der Großteil bundesdeutscher Freizeitparks vor allem in den 70er Jahren. Noch weiter zurück führen uns die klassischen Einrichtungen wie Zoologische Gärten oder aber Museen. Auch diese Einrichtungen fallen durchaus unter den Begriff Freizeitgroßeinrichtungen. Die Besucherzahlen des Zoologischen Gartens München mit etwa 1,5 Millionen Besuchern im Jahr zeigen, dass auch diese klassischen Einrichtungen noch starken Zulauf haben und somit keinesfalls bei der Betrachtung von Freizeiteinrichtungen außer Acht gelassen werden dürfen, zumal für die Nutzung von Freizeiteinrichtungen gilt: *„Am besten mehrere Leben leben. (...) Der hybride Konsument will 'alles'. (...) Traditionelle Urlaubsangebote werden durch neue Angebote ergänzt, aber nicht ersetzt. Zur Anspruchsrevolution (...) gesellt sich die Angebotsexplosion. Die Reiseträume scheinen grenzenlos zu sein – doch die Reisewirklichkeit wird schon bald an die Grenzen der Planbarkeit, Organisierbarkeit und Finanzierbarkeit stoßen.“* (OPASCHOWSKI 1999, S. 4)

Begrifflichkeiten wie „Bühnen des freizeitorientierten Konsums“ oder „Erlebniswelten“ lassen bereits eine Vorstellung über den Angebotsumfang dieser Einrichtungen erahnen; unabhängig von ihrer Funktion übertreffen sie ihre Vorläufer allein schon durch ihre Größe.

„Big is beautiful“ – so könnte die Entwicklung bei neuen Freizeitanlagen bzw. aktuellen Planungen für derartige Einrichtungen überschrieben werden. Die Größe der Anlage sagt zwar grundsätzlich noch nichts über ihre Qualität aus, neue Freizeitanlagen werden allerdings in der Regel so konzipiert, dass sie dem Besucher ein vielfältiges Angebotsspektrum unter einem Dach bzw. in räumlich hoch konzentrierter Form bieten. Die Größe der Anlagen bzw. die Vielzahl der angebotenen Aktivitäten bedingt sehr hohe Besucherzahlen, die in der Regel nur durch sehr große Einzugsbereiche zu erreichen sind, um die Einrichtungen wirtschaftlich betreiben zu können. Diese Größe bedingt zumeist auch eine dezentrale Standortwahl. In Kombination mit den Besucherzahlen und den Einzugsbereichen verursacht dies gerade aus verkehrlicher Sicht einige schwerwiegende Probleme: Das so erzeugte starke Verkehrsaufkommen wird fast ausschließlich im motorisierten Individualverkehr realisiert. Dieser verkehrliche Aspekt zeigt die Dringlichkeit einer fundierten wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit eben jenen Einrichtungen.

2 Nachfragerseitige Trends im Freizeitmarkt

Gerade der Freizeitsektor repräsentiert in hohem Maße den gesellschaftlichen Wandel, wird dieser doch häufig als die einzige Triebfeder der Freizeitgesellschaft angesehen. Und tatsächlich lassen sich hier die Großtrends „Individualisierung“ und „Entstehung von Lebensstilen“ besonders gut beobachten. Gerade in der Freizeit gilt es, seine Individualität zu beweisen, d.h. stetig neue Angebote zu nutzen. Die damit verbundenen Kosten finden natürlich auch in den Budgets der Haushalte ihren Widerhall, was wiederum den heutigen Stellenwert der Freizeit veranschaulicht. So steigen bei stetig sinkenden Haushaltseinkommen primär die Ausgaben für Freizeit und Erholung. Gerade aber jene Individualisierung der Gesellschaft führt uns an den Punkt, wo klassische demographische Daten nicht mehr als Erklärungsgrundlage aktueller Prozesse herangezogen werden können. Vielmehr müssen in Zukunft stärker Gruppen gleicher Lebensstile bzw. gleicher Wertvorstellungen den Erklärungsansätzen zu Grunde gelegt werden.

Mit dem Trend der Individualisierung hat sich auch ein neues Konsumverhalten eingestellt. Nicht mehr die Allgemeinheit legt die Standards des Konsumierens fest, sondern jeder Einzelne. Nicht mehr die soziale Schicht, das damit verbundene Einkommen oder das Alter bestimmen die Konsumgewohnheiten, sondern vielmehr individuelle Werte. Dies bedeutet, dass je nach Interessenlage des Einzelnen die Konsumausgaben stark variieren können. Dieses Phänomen, das OPASCHOWSKI mit dem Begriff des „multioptionalen Konsumenten“ verbindet, lässt klassische Zielgruppenorientierung zum „Stochern im Nebel“ werden. Gerade der Freizeitsektor kann als Beispiel für den neuen Konsumententypen dienen. Die bereits erwähnten hohen Ausgaben stehen im klaren Gegensatz zu den Einkommen. Dies zeigt deutlich, dass die Menschen ihren Konsum in den unterschiedlichsten Bereichen einschränken, um auf dem Sektor Freizeit und Erholung verstärkt konsumieren zu können.

Als Triebfeder dafür werden immer wieder die Begriffe Spaß und Erlebnis genannt. Diese haben sich in den 90er Jahren quasi zu ubiquitären Schlagworten der Konsumgüter und Dienstleistungsbranche entwickelt. Den Hintergrund bildet der Wunsch der Konsumenten nach Abwechslung, Entertainment, Thrill, Vergnügen und Fun. Dieser Erlebnishunger der Konsumenten ist der zentrale Motor für den Boom und die Akzeptanz der Erlebniswelten.

3 Folgen der Trends im Freizeitmarkt auf den Freizeitverkehr

Diese Trends in der Gesellschaft haben auch Folgen auf das Verkehrsmittelwahlverhalten. So führt die Individualisierung zu einer zeitlich wie räumlich immer differenzierteren Verkehrsnachfrage. Die starke Freizeitorientierung bedingt wiederum eine sehr hohe Zahlungsbereitschaft zur Raumüberwindung in der Freizeit – natürlich nur bei entsprechend hohem „Spaßfaktor“. Eben jene Spaß- und Erlebnisorientierung wird auch im Verkehrsverhalten in der Freizeit sichtbar. So zeigen Studien des BAT-Freizeit-Forschungsinstitutes aus dem Jahr 1995 über die Motive für die Freizeitmobilität, dass vor allem der Erlebnis-

hunger, die „Angst etwas zu verpassen“, „die Sehnsucht etwas Neues zu erleben“, die Menschen in der Freizeit zu rastlosen Wanderern macht. Auch das Verkehrsmittelwahlverhalten in der Freizeit wird dadurch beeinflusst. Das Image des ÖPNV als langweiliges und unbequemes Verkehrsmittel erschwert dessen Stellung in der Spaß- und Erlebnisgesellschaft zusätzlich. Dies ist umso bedeutender, wenn man die Wachstumsraten im Freizeitverkehr betrachtet. HEINZE und KILL bringen es auf den Punkt: *„Sorgenkind der Verkehrspolitik ist das Verkehrswachstum. Dieses Verkehrswachstum ist Weitenwachstum durch schnellere Verkehrsmittel. Größter Wachstumsbereich im Verkehr sind die Wunschverkehre in der Freizeit.“* (1997, S. 11). Die Ausweitung des Aktionsraums in der Freizeit jedes Einzelnen trägt heute den Großteil zum Verkehrswachstum bei.

Das Wachstum selbst lässt sich auf Grund der unzureichenden Datenlage nur schwer beziffern. Das statistische Material, welches der näheren Analyse von Freizeitverkehr in Deutschland dienen kann, erfüllt diesen Zweck nur unzureichend. Die letzte KONTIV-Erhebung von 1989 liegt bereits mehr als 10 Jahre zurück und hat bezüglich der erfassten Freizeitwege die gleichen Mängel wie die darauf basierenden alljährlichen Modellrechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (*Verkehr in Zahlen* 1999). *„Freizeit wird als Restgröße definiert, unter der alles subsumiert wird, was nicht zu Beruf, Ausbildung, Geschäft/Dienstreise, Einkauf oder Urlaub gezählt wird. Von Verwandtenbesuch über Kulturereignisse bis hin zur Kinderbetreuung oder zum Müll wegbringen ist nach dieser Definition alles Freizeit. „Freizeit ist damit ein Sammelbecken verschiedener Verkehrszwecke geworden, welches genauer „Freizeit und Sonstiges“ heißen sollte“* (LANZENDORF 2000, S. 28).

4 Motive für den Freizeitverkehr und die Rolle von Freizeiteinrichtungen

Im Unterschied zur exakten Größe des Freizeitverkehrs sind die Hauptmotive des Freizeitverkehrs besser dokumentiert. So kommt etwa eine DWIF-Studie von 1995 zu dem Ergebnis, dass die Pflege sozialer Kontakte (26,7 % der Nennungen) mehr als ein Viertel aller Anlässe für den Freizeitverkehr ausmacht. Die Erholung (22,3 % der Nennungen), die Spazierfahrt ins Blaue (10,6 % der Nennungen) und der Besuch von Attraktionen bzw. Besichtigungen (9,2 % der Nennungen) folgen auf den Plätzen.

Andere Studien kommen im Grundsatz zu ähnlichen Ergebnissen. Glaubt man dieser Einteilung, spielt der „Besuch von Attraktionen“ also auch von Freizeiteinrichtungen mit weniger als 10 % nur eine geringe Rolle. Betrachtet man allerdings die ermittelten Hauptmotive, so fällt es schwer, diese alle als eigenständige Anlässe zu betrachten. Zwar mag der Schwerpunkt der Aktivität mehr auf dem einen oder anderen Anlass liegen, doch im Grunde machte eine Abgrenzung nur wenig Sinn. Die Familie, die am Sonntag mit Bekannten einen Ausflug aufs Land unternimmt, dort spazieren geht und danach noch ein Wildgehege besucht, mag hier nur als mögliche Kombination all dieser Anlässe angeführt sein. Bei dieser Betrachtung wird deutlich, dass die Frage nach dem tat-

sächlichen Anteil, den der „Besuch von Attraktionen“ bzw. Freizeiteinrichtungen am gesamten Freizeitverkehrsaufkommen ausmacht, bisher nur unzureichend erfasst wurde. Setzt man sich etwa mit der Besucherstruktur von Freizeiteinrichtungen nach Art der Begleitung genauer auseinander, so fällt auf, daß der größte Anteil in der Regel auf die Kategorie „mit Familie, Bekannten, Verwandten“ entfällt. Dies zeigt eindeutig, dass nicht nur der Anlass „Besuch einer Attraktion“, sondern eben auch der Anlass „Pflege sozialer Kontakte“ in Freizeiteinrichtungen verortet werden kann. Auch die Kategorie „Erholen und Ausspannen“ kann durchaus auf einen Großteil der Freizeiteinrichtungen angewendet werden. Unter Berücksichtigung der Multifunktionalität, die solche Einrichtungen auszeichnet, erscheint ein deutlich höherer Anteil am Freizeitverkehrsaufkommen als höchst wahrscheinlich. Nähert man sich andererseits von der Besucherzahl dieser Einrichtung dem möglichen Verkehrsaufkommen, so wird schnell klar, dass nicht so sehr der Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen, das diese Einrichtungen anziehen, im Mittelpunkt steht, sondern vielmehr die verkehrlichen Probleme, die durch die hohen Spitzenbelastungen am Wochenende bzw. an Feiertagen an solchen Einrichtungen auftreten. Bis zu 20.000 Besucher an einem Tag, die gewöhnlich innerhalb einer Zeitspanne von nur 2-3 Stunden an- bzw. abreisen, mögen eine Vorstellung der Belastungen im Umfeld solcher Einrichtungen aus verkehrlicher Sicht geben.

Es bleibt festzuhalten, dass:

- die Relevanz der Freizeiteinrichtungen für das Verkehrsaufkommen durch eine nur mäßig sinnvolle Unterteilung in verschiedene Anlässe deutlich zu gering bewertet wird.
- das Augenmerk im Falle dieser Einrichtungen eher auf die verkehrlichen Belastungen an den Standorten zu richten ist denn auf den Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen, da die im Verhältnis geringe Zahl solcher Einrichtungen deren Anteil im Gesamten nur mäßig erscheinen lässt, aber vor Ort doch hohe Belastungen entstehen.

Eben diese beiden bisher kaum realisierten Aspekte in Kombination mit der ständig steigenden Attraktivität der Freizeitgroßeinrichtungen, drängt zu einer grundsätzlichen Neubetrachtung von Freizeitgroßeinrichtungen durch die Verkehrswissenschaften.

5 Vorstellung der Untersuchung

Im Nachfolgenden werden ausgewählte empirische Befunde aus dem durch die DFG geförderten Projekt „Verkehrliche Auswirkungen von Freizeitgroßeinrichtungen“ vorgestellt. Die Studie arbeitet unter dem Blickwinkel des Verkehrsmittelwahlverhaltens verschiedene mögliche Einflußdimensionen auf:

- Unterschiede zwischen den bereits beschriebenen „neuen“ und den „klassischen“ kommerziellen Freizeiteinrichtungen
- Unterschiede auf Grund des Standortes innerhalb oder außerhalb von Ballungsräumen
- Unterschiede durch die Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr.

Im Folgenden wird nur auf die bisher vorliegenden Ergebnisse aus dem Untersuchungsraum Ostwestfalen zurückgegriffen. Die im Rahmen der Untersuchung betrachteten Standorte werden an dieser Stelle kurz vorgestellt. Es wurden zunächst zwei unterschiedliche Typen von Freizeiteinrichtungen ausgewählt, zum einen der in den 90er Jahren stark boomende Bereich der Spaß- und Erlebnisbäder, zum anderen der seit Jahren etablierte Bereich der „Edu-Tainment-Einrichtungen“. Die jeweiligen Beispiele wurden wiederum nach dem Grad ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit ausgewählt:

- ein wenig bis gar nicht integrierter Standort mit der damit einhergehenden hohen MIV-Affinität und
- ein gut bis sehr gut integrierter Standort mit dementsprechender Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel

Nach diesen Kriterien wurde für die Edu-Tainment-Einrichtungen das „Westfälische Freilichtmuseum“ (WFM) in Detmold ausgewählt, das neben seinem Großparkplatz durch den Stadtbus Detmold über einen sehr guten ÖV-Anschluss im 15 Minuten-Takt verfügt, und gleichzeitig auch noch relativ zentral gelegen ist. Als Gegenpol dient der „Dinopark Münchehagen“ (Kreis Nienburg-Weser) in einer dezentralen Ortslage, peripher zu den Quellgebieten seiner Besucher gelegen. Aus verkehrlicher Sicht sind der gebührenfreie Großparkplatz sowie ein Regionalbushalt (4 Abfahrten an Werk- und Samstagen) zu erwähnen.

Für den Bereich der Erlebnisbäder wurde das „ISHARA“ mit seinem Standort direkt am Hauptbahnhof in Bielefeld ausgewählt. Dieses befindet sich innerhalb eines noch in der Entstehung befindlichen Urban-Entertainment-Centers (UEC). Unter verkehrlichen Aspekten ist der im 15-Minuten-Takt verkehrende Shuttle-Bus ebenso zu erwähnen, wie der Umstand, dass die Einrichtung über keine gebührenfreien Parkplätze verfügt. Den Vergleichsstandort stellt hier die „Westfalenterme“ in Bad Lippspringe (Kreis Paderborn) dar. Diese in einem Wohngebiet gelegene Einrichtung liegt etwa 300 Meter von der im Halbstundentakt bedienten Regionalbushaltestelle entfernt, besitzt dafür jedoch einen gebührenfreien Großparkplatz.

5.1 Inhaltliches Vorgehen der Untersuchung

Als Grundlage der Auswertung wird mittels Besucherbefragung der Modal-Split an den jeweiligen Freizeiteinrichtungen ermittelt. Zusätzlich werden die Freizeitgewohnheiten der Besucher, ihr Verkehrsverhalten in der Freizeit, sowie ihre Verkehrsmittelwahrnehmung abgefragt. Anhand dieser Indikatoren wird geklärt, ob, und wenn ja, inwieweit sich typische Freizeitmobilitätsschemata bei den Nutzern dieser Einrichtungen identifizieren lassen. Dieses Vorgehen fußt auf der Arbeit von LANZENDORF (vgl. Beitrag im gleichen Band), der auf diesem Weg sieben Freizeitmobilitätsgruppen entwickelt hat. Diese Gruppen spiegeln den Einfluss individueller Lebens- und Mobilitätsstile auf das Verkehrsverhalten. Sie beziehen die Freizeitaktivitäten und -orientierungen in die Analyse mit ein. Diese Schemata – vergleichbar den Lebensstilen – werden im Weiteren auf ihre Relevanz bezüglich des Verkehrsmittelwahlverhaltens untersucht. Darüber hinaus werden weitere Einflussfaktoren identifiziert, darunter klassische Faktoren wie der Standort der Einrichtung oder die ÖPNV-Erschließung; Aspekte, die

in der Grundkonzeption der hier vorgestellten Studie verankert sind. Abschließend werden alle ermittelten Faktoren nochmals reflektiert und ihr tatsächlicher Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten und somit nach ihren Folgen auf den Modal-Split im Freizeitverkehr bewertet.

5.2 Fragestellung der Auswertung

Die Auswertung erfolgte vor allem in Hinblick auf folgende Aspekte:

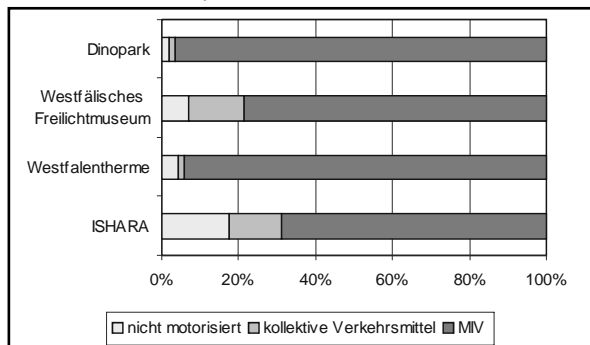
- Welches Verkehrsmittelwahlverhalten lässt sich an den ausgewählten Freizeiteinrichtungen konstatieren?
- Welche Aspekte beeinflussen das Verkehrsmittelwahlverfahren?
- Gibt es einen Zusammenhang zwischen Lebensstilen und Verkehrsmittelwahlverhalten?
- Welchen Einfluss hat ggf. der Lebensstil auf das Verkehrsmittelwahlverhalten?
- Welche Handlungsansätze lassen sich aus den Befunden für eine Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zu Gunsten des ÖPNV entwickeln?

5.3 Vorstellung der Ergebnisse der Auswertung

5.3.1 Modal-Split

Die bereits erläuterten standortspezifischen Eigenheiten spiegeln sich auch im durch die Besucherbefragung ermittelten Modal-Split der jeweiligen Standorte. So findet sich am zentral gelegenen Standort des ISHARA (Bielefeld) ein mit knapp 20 % ansehnlicher Anteil des nicht motorisierten Verkehrs; auch der Anteil der kollektiven Verkehrsmittel spielt durchaus eine Rolle. An der Westfalentherme spiegelt sich der periphere Standort, sowie der ungünstige ÖV-Anschluß in einem sehr hohen MIV-Anteil. Die hier erarbeiteten Ergebnisse sind kein Einzelfall. Eine Studie des *ILS* zum Modal-Split an Spaß- und Erlebnisbädern kam zu fast identischen Ergebnissen (vgl.: *ILS*, 1994, S. 124). Vergleichbare Relationen ergeben sich auch für die beiden Edu-Tainment-Einrichtungen. Hier kann das Freilichtmuseum Detmold mit dem höchsten Anteil an kollektiven Verkehrsmitteln aufwarten, und auch der nicht motorisierte Individualverkehr spielt noch eine geringe Rolle. Demgegenüber entfallen am nicht integrierten Standort Dinopark nahezu 100 % auf den MIV.

Abb. 1: Modal-Split nach Standorten

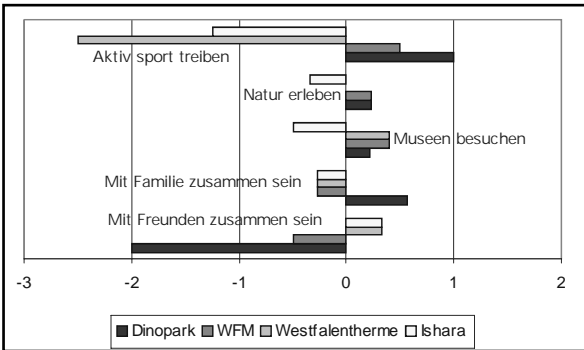


Quelle: Eigene Erhebung

5.3.2 Freizeitverhalten der Besucher

Dem Ansatzpunkt dieser Untersuchung folgend wurde auch das Freizeitverhalten der Besucher abgefragt. Es lassen sich einrichtungsspezifische Freizeitverhaltensmuster identifizieren: So zeigen sich in der Bewertung der Freizeitaktivitäten Parallelen zwischen den Vergleichsstandorten. Einige Items sind in Abbildung 2 dargestellt. Etwa das Item „mit Freunden zusammen sein“ wird vor allem durch die Besucher der beiden Bäder als bedeutsam eingestuft, die Besucher der Edu-Tainment-Einrichtungen bewerten diesen Punkt weniger wichtig. Ähnlich verhält es sich auch bei dem Item „aktiv Sport treiben“. Dieses wird durch die Besucher der beiden Bäder negativ bewertet, wohin gegen die Besucher der beiden Freilichtmuseen eine positive Wertung aufweisen. Zwar mag die negative Bewertung des Items „aktiv Sport treiben“ unter den Besuchern der beiden Bäder auf den ersten Blick überraschen. Dies erklärt sich durch die eindeutige Ausrichtung der beiden Einrichtungen auf

Abb. 2: Bedeutung von Freizeitaktivitäten nach Befragungsstandorten



Quelle: Eigene Erhebung

die Aspekte „Spaß“ und „Wellness“. Eben jene Kongruenzen innerhalb der Standorte – die Freizeitaktivitäten der Besucher betreffend – legen es nahe, den verschiedenen Einrichtungen unterschiedliche Freizeittypen zuzuordnen. Die Besucher werden somit zu Gruppen ähnlichen Freizeitverhaltens zusammengefasst.

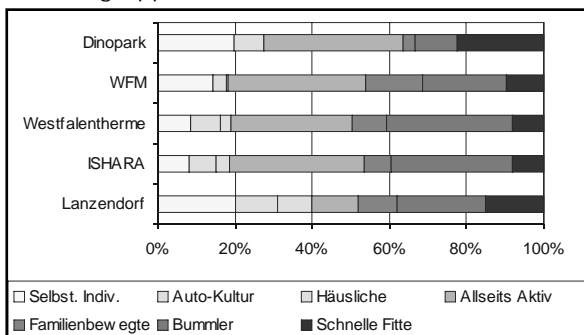
5.3.3 Freizeitmobilitätsgruppen

Die so ermittelten Freizeitgruppen wurden unter dem Blickwinkel ihrer jeweiligen Verkehrsmittelwahrnehmung und ihrer Verkehrsmittelnutzung näher untersucht. Auf diesem Weg konnte jeder Freizeitgruppe ein für diese Gruppe spezifisches Verkehrsverhalten in der Freizeit zugeordnet werden. Eben jene so entstandenen Gruppen werden weiterhin als Freizeitmobilitätsgruppen bezeichnet. Dieses Vorgehen fußt, wie bereits beschrieben, auf der Arbeit von LANZENDORF, in der ebenfalls aus empirischen Befunden durch Verschneiden von spezifischem Freizeitverhalten und spezifischem Verkehrsverhalten in der Freizeit Freizeitmobilitätsgruppen entwickelt wurden. LANZENDORF (vgl. Beitrag in diesem Band) entwickelt in seiner Arbeit sieben Freizeitmobilitätsgruppen, die hier nur kurz genannt werden sollen, da die Namen der Gruppen hinreichend konkret sind, die einzelnen Spezifika aufzuzeigen.

- Familienbewegte
- Allseits Aktive
- Auto-Kultur-Individualisten
- Bummler
- Schnelle Fitte
- Häusliche Genügsame
- Selbstzufriedene Individualisten

Bei dem Versuch der Zuordnung dieser von LANZENDORF entwickelten Gruppen zu den im Rahmen der vorliegenden Auswertung erarbeiteten Gruppen konnte eine hohe Kongruenz festgestellt werden. Dies bedeutet, dass die durch LANZENDORF in einer Haushaltsbefragung ermittelten Freizeitmobilitätsgruppen auch in der im Rahmen dieses Projektes durchgeführten Befragung an den Freizeiteinrichtungen bestätigt wurden. Die Freizeitmobilitätsgruppen ließen sich an den Befragungsstandorten eindeutig identifizieren. Auch die durch die spezifischen Freizeitansprüche jeder der Freizeitmobilitätsgruppen zu erwartende selektive Inanspruchnahme der unterschiedlichen Einrichtungen zeigt sich eindeutig, wie aus Abbildung 3 zu entnehmen ist. Zudem ließen sich auch Übereinstimmungen innerhalb der unterschiedlichen Einrichtungstypen feststellen. Diese sind zwar nur mäßig ausgeprägt, lassen aber durchaus den Schluss zu, dass bestimmte Freizeitmobilitätstypen spezifische Einrichtungen in ihrer Freizeit aufsuchen.

Abb. 3: Zusammensetzung der Freizeitmobilitätsgruppen nach Standort



Quelle: Eigene Erhebung

5.3.4 Verkehrsmittelaaffinität

Das unterschiedliche Freizeitverhalten innerhalb der Gruppen korrespondiert auch mit deren Verkehrsverhalten in der Freizeit. Dieser Sachverhalt wird zur Ermittlung der Verkehrsmittelaaffinität genutzt. Den unterschiedlichen Gruppen kann eine spezifische Verkehrsmittelaaffinität auf Grund ihres Verkehrsverhaltens einerseits und ihrer Einschätzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für die Freizeit andererseits zugeordnet werden. Bei einem solchen Vorgehen lassen sich die Gruppen entsprechend ihrer Verkehrsmittelwahrnehmung und ihres Verkehrsverhaltens in ÖV- bzw. MIV-affine Gruppen unterteilen. Die nachfolgenden 3 Gruppen lassen sich eindeutig zuordnen:

- Häusliche Genügsame (ÖV-affin)
- Schnelle Fitte (MIV-affin)
- Auto-Kultur-Individualisten (MIV-affin)

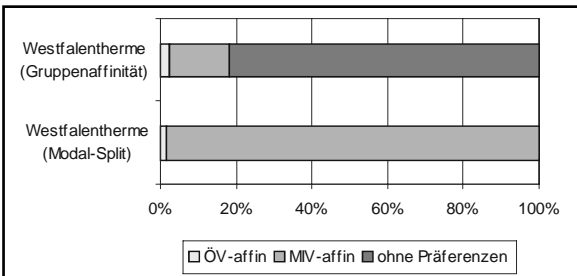
Die verbleibenden Gruppen können bezüglich ihrer Verkehrsmittelaffinität in der Freizeit als „ohne Präferenz“ eingestuft werden. Dies bedeutet, dass sie weder in ihrer Verkehrsmittelwahrnehmung noch in Ihrem Verkehrsverhalten eindeutig ÖV- oder MIV-affin sind. Somit repräsentieren diese Gruppen die für verkehrslenkende Maßnahmen relevante Zielgruppe.

5.3.5 Gegenüberstellung von Verkehrsmittelaffinität und Modal-Split

Die eben entwickelte Verkehrsmittelaffinität, basierend auf der Gruppenzuordnung der Nutzer, wird nun dem tatsächlichen Modal-Split am jeweiligen Standort gegenübergestellt.

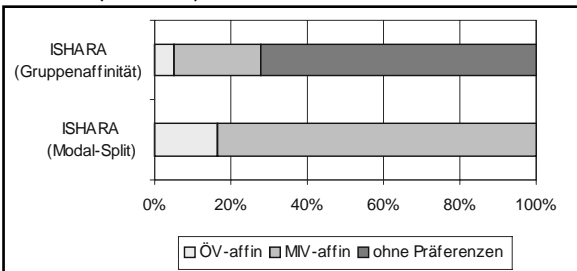
In der Abbildung 4 ist im oberen Teil der Graphik die prinzipielle Verkehrsmittelaffinität der Nutzer aufgetragen. Hier ergibt sich – in Abhängigkeit von der Gruppenstruktur innerhalb der Nutzer – für jeden Standort ein spezifisches Bild. Für den Standort Westfalentherme zeigt sich ein nur sehr geringer Anteil ÖV-affiner Besucher, aber auch der Anteil der eindeutig MIV-affinen Besucher ist mit etwa einem Sechstel nicht sehr hoch; eindeutig dominieren die bezüglich ihres Verkehrsmittelwohlverhaltens als „ohne bestimmte Präferenz“ eingestuft Besucher. Vergleicht man nun diese Affinitäten mit dem tatsächlichen

Abb. 4: Verkehrsmittelaffinität versus Modal-Split (Westfalentherme)



Quelle: Eigener Entwurf

Abb. 5: Verkehrsmittelaffinität versus Modal-Split (ISHARA)



Quelle: Eigene Erhebung

lichen Modal-Split an der Einrichtung (unterer Balken), so ergibt sich folgendes Bild: Ein Großteil der ÖV-affinen Nutzer hat ihre Affinität realisiert und ist trotz der schlechten ÖV-Erschließung mit dem ÖPNV zur Einrichtung gekommen, das Gros der Besucher hat allerdings das Auto zur Anfahrt benutzt. In dieser Gruppe finden sich die ohnehin MIV-affinen Besucher, aber auch der sehr hohe Anteil der prinzipiell wahlfreien Besucher. Ein Großteil der mit dem MIV angereisten Gäste weist zwar keine grundsätzliche Affinität zum MIV auf, hat diesen aber auf Grund spezifischer Standortgegebenheiten benutzt.

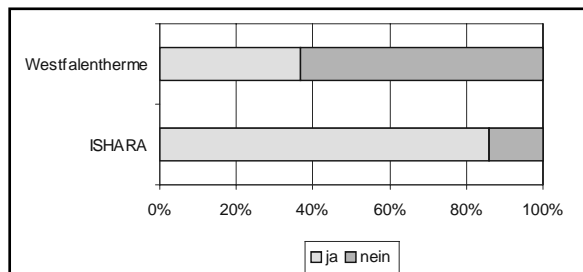
Vergleicht man nun die in Abbildung 5 identisch dargestellten Ergebnisse für den Standort ISHARA mit denen der Westfalentherme, so fällt bei der im oberen Balken dargestellten Gruppenaffinität hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl kaum ein Unterschied zur Westfalentherme auf. Dies verwundert wenig, da beide Einrichtungen eine ähnliche Zielgruppe ansprechen und somit die Zusammensetzung der Freizeitmobilitätsgruppen und damit auch die Verkehrsmittelaffinitätsmuster der Besucher ähnlich sind. Bei dem darunter dargestellten realisierten Modal-Split zeigt sich jedoch ein deutlicher Unterschied. So ist der Anteil der ÖV-Nutzer mehr als dreimal so hoch wie die Gruppe der prinzipiell ÖV-affinen Nutzer. Dies bedeutet, dass auch aus der Gruppe der Besucher „ohne spezielle Präferenz“ für ein Verkehrsmittel in der Freizeit einige den ÖPNV genutzt haben, d.h. auf das entsprechende Angebot reagiert haben.

5.3.6 Relevanz der Kommunikation des ÖPNV-Angebotes

Über die Verkehrsmittelaffinität hinaus spielen auch weitere Aspekte eine nicht zu unterschätzende Rolle. So konnte im Rahmen dieser Auswertung einmal mehr die These über den Zusammenhang zwischen der Kommunikation des ÖPNV-Angebotes und dessen Nutzung bestätigt werden. Es zeigt sich an den Untersuchungsstandorten ein gravierender Unterschied, hinsichtlich der Kenntnis über das vorhandene ÖV-Angebot.

Den beinahe 90 % im Fall des ISHARA steht nur gut ein Drittel auf Seiten der Westfalentherme gegenüber. Vergleicht man nun diese Kenntnis über das ÖPNV-Angebot mit dem Verkehrsmittelwahlverhalten, ergibt sich eine eindeutige Korrelation. Somit ist ein weiterer wichtiger Punkt für den deutlich höheren ÖPNV-Anteil am Standort ISHARA identifiziert.

Abb. 6: Kenntnis des ÖPNV-Angebotes



Quelle: Eigener Entwurf

5.3.7 Ansprüche der Nutzer an ihr Verkehrsmittel in der Freizeit

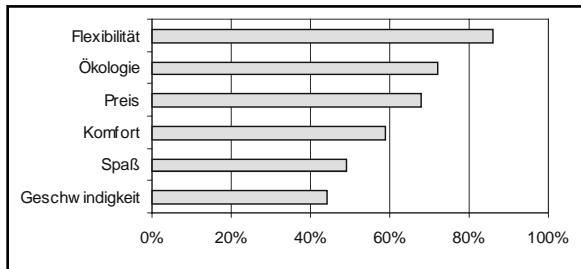
Es bleibt die Frage, welche konkreten Maßnahmen ergriffen werden können, um die Stellung des ÖPNV bei der großen Zahl der prinzipiell präferenzlosen Besucher der jeweiligen Einrichtungen zu erhöhen. Um das Wahlverhalten der Präferenzlosen besser zu verstehen, zeigt die nachfolgende Abbildung 7, welche Aspekte diese für ihr Verkehrsmittelwahlverhalten als wichtig erachten.

Der wichtigste Aspekt ist eindeutig die Flexibilität des Verkehrsmittels. Dies erscheint gerade vor dem Hintergrund der Freizeit als wenig überraschend, spielt doch gerade auf diesem Sektor die Individualisierung eine sehr große

Rolle. Wie weit der am zweithäufigsten genannte Aspekt „Ökologie“ ein tatsächliches Anliegen repräsentiert und nicht nur die gesellschaftliche Norm dokumentiert, sei an dieser Stelle in Frage gestellt. Es zeigt sich hier wieder einmal, dass trotz der aus ökologischer Sicht durchweg negativen Bewertung des MIV durch die Befragten das jeweilige Verkehrsmittelwahlverhalten dadurch nur in sehr geringem Umfang beeinflusst wird.

Auf den Aspekt Geschwindigkeit sei hier nochmals explizit verwiesen. Die Rolle der Geschwindigkeit für das Verkehrsmittelwahlverhalten in der Freizeit spielt bei weniger als der Hälfte der Nennungen eine Rolle.

Abb. 7: Kriterien für das Verkehrsmittelwahlverhalten in der Freizeit



Quelle: Eigene Erhebung

5.4 Ansatzpunkte zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Freizeitverkehr

Wie gezeigt werden konnte, spielt einerseits die Lage eines Standortes bzw. seine Verkehrserschließungsqualität eine wichtige Rolle. Darüber hinaus konnte allerdings die bislang kaum berücksichtigte Verkehrsmittelaffinität der Nutzer als entscheidender Faktor identifiziert werden. In Ergänzung zu diesen Aspekten beeinflusst auch die Kommunikation von Verkehrsangeboten im Gemeinschaftsverkehr das Verkehrsmittelverhalten. Lagemerkmale, ÖPNV-Erschließungsqualität und Marktkommunikation können durch gezielte Maßnahmen durchaus, wenn auch nur mittelfristig, beeinflusst werden. Somit ergeben sich unterschiedliche Ansätze für die Erhöhung des ÖV-Anteils im Freizeitverkehr. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass bei einem hochwertigen ÖV-Angebot sowie entsprechender Kommunikation des Angebotes durchaus eine Verschiebung des Modal-Split zugunsten des ÖV erreichbar ist.

Diese Steuerungsmechanismen stehen allerdings in enger Korrespondenz zu einer akzeptablen Standortwahl. Fast noch wichtiger ist allerdings der Aspekt der Verkehrsmittelaffinität der jeweiligen Nutzer, da gerade dieser Punkt das Verkehrsmittelwahlverhalten stark beeinflusst. So weist auch die beste ÖV-Erschließung nur wenig Erfolg auf, wenn die Nutzer der jeweiligen Einrichtungen aus ihrer Grundüberzeugung, d.h. aus ihrem Verkehrsmittelaffinitätsmuster heraus, dem ÖPNV ablehnend gegenüberstehen. Zwar unterliegen solche Affinitätsmuster – ebenso wie etwa moralische Wertvorstellungen – einem ständigen Wandel; dieser vollzieht sich jedoch nur in sehr langen Zeiträumen. Dies zeigt wiederum, wie wichtig die spezifischen Affinitäten der Nutzer zu bewerten sind, da sie einerseits eine sehr wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen und gleichzeitig sehr persistent sind. Darüber hinaus muss an die

aus Sicht der Befragten wichtigste Präferenz für das Verkehrsmittel in der Freizeit, nämlich die Flexibilität des Verkehrsmittels, erinnert werden. Dies bedeutet, dass ein sehr hochwertiges Angebot vorgehalten werden müsste, was unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit nur in zentralen Standorten gewährleistet werden kann. Somit ist die hochwertige Erschließung ÖV-affiner Standorte, einer minderwertigen Flächenbedienung eindeutig vorzuziehen, vorausgesetzt, die Verkehrsmittelaffinität der Nutzer der jeweiligen Standorte überhaupt eine ausreichende ÖPNV-Nutzung erwarten lässt.

6 Zusammenfassung

Die Trends der Individualisierung und der Herausbildung von Lebensstilen haben die Gesellschaft tiefgreifend verändert. Klassische soziodemographische Schemata können die Vorgänge nur noch unzureichend beschreiben. Mit dieser Individualisierung hielt auch ein neues Wertesystem Eingang in die Gesellschaft, der schon längere Zeit veraltet erscheinende „homo oeconomicus“ hat endgültig ausgedient. Der Wandel von der Erwerbsgesellschaft hin zur Spaß- und Erlebnisgesellschaft scheint vollzogen.

Aus verkehrlicher Sicht führt die Individualisierung zu einer zeitlich wie räumlich immer differenzierteren Verkehrsnachfrage. Die starke Freizeitorientierung bedingt wiederum eine sehr hohe Zahlungsbereitschaft zur Raumüberwindung in der Freizeit, natürlich nur bei entsprechendem hohem „Spaßfaktor“. Eben jene Spaß- und Erlebnisorientierung schlägt auch auf das Verkehrsverhalten in der Freizeit durch. Die „Angst etwas zu verpassen“ macht die Menschen in der Freizeit zu rastlosen Wanderern. Auch das konkrete Verkehrsmittelwahlverhalten in der Freizeit wird dadurch beeinflusst. Das Image des ÖPNV als langweiliges und unbequemes Verkehrsmittel erschwert seine Stellung in der Spaß und Erlebnisgesellschaft zusätzlich. Dies ist umso bedeutender, wenn man die Wachstumsraten im Freizeitverkehr betrachtet.

Als „Tempel“ dieser neuen Erlebnisgesellschaft kann man die neuen kommerziellen Freizeitgroßeinrichtungen bezeichnen. Diese Einrichtungen, die ihre Vorläufer in allen Dimensionen übertreffen, sind nicht mehr nur Attraktionen, die man besucht, sondern haben sich Dank Inszenierung und Thematisierung zu multifunktionalen Arenen der Spaßgesellschaft entwickelt. Sie werden nicht einfach nur besucht, sie dienen als Plattform, um soziale Kontakte zu pflegen, um sich zu erholen, oder auch um neue Erfahrungen zu machen. Dies macht diese für die Verkehrsforschung ebenso interessant wie die konkreten Verkehrsprobleme, die durch solche Einrichtungen an den jeweiligen Standorten ausgelöst werden. Diese Verkehrsprobleme sind umso gravierender, da der Modal-Split an solchen Einrichtungen in der Regel zu weit über 90 % durch den MIV determiniert wird. Dieser Modal-Split basiert vor allem auf der Verkehrsmittelaaffinität der Nutzer.

So ließen sich im Rahmen dieser Auswertung einrichtungsspezifische Nutzergruppen mit einer spezifischen Verkehrsmittelaaffinität und einem dadurch stark beeinflussten Verkehrsmittelwahlverhalten identifizieren. Eben jene Freizeitmobilitätsgruppen zeigen eine selektive Inanspruchnahme unterschied-

licher Freizeiteinrichtungen. Zwar spielen auch die klassischen Faktoren, wie etwa der Standort der Einrichtung oder die Qualität des ÖV-Anschlusses eine gewisse Rolle, doch sind diese Faktoren im Verhältnis zur Verkehrsmittelaffinität nur von geringer Bedeutung.

So verspricht auch die beste ÖV-Erschließung nur wenig Erfolg, wenn die Nutzer der jeweiligen Einrichtungen aus ihrer Grundüberzeugung heraus, die sich auch in ihrem Verkehrsmittelaffinitätsmuster zeigt, dem ÖPNV ablehnend gegenüberstehen. Dieser einfache Sachverhalt hat bisher jedoch nur wenig Eingang in die Verkehrswissenschaft gefunden. Noch allzu oft gibt man sich der Illusion hin, vorbei an den Wünschen und Wertvorstellungen der Bevölkerung das Verkehrsmittelwahlverhalten nach den eigenen, zumeist durchaus positiv zu bewertenden Vorstellungen gestalten zu können. Dieses im Planungsverständnis der 70er Jahre verankerte Verständnis, dass durch Regelungen und Beschränkungen der unmündige Bürger hin zum „richtigen“ Verhalten erzogen werden muss, erscheint heute nicht mehr zeitgemäß. Die heutige Gesellschaft steht jedweder Beschränkung der individuellen Freiheit – und dazu gehört auch das Bedürfnis nach Mobilität – zutiefst ablehnend gegenüber. Soll also der ÖPNV nicht endgültig zum Verkehrsmittel der „Wahllosen“ werden, muß die Verkehrsplanung Konzepte hin zu einem sehr viel differenzierteren und individualisierteren Verkehrsangebot entwickeln. Das beinhaltet unter anderem die Mobilitätswünsche der Menschen, die in ihrer Verkehrsmittelaffinität zum Ausdruck kommen, als elementaren Baustein des Verkehrsmittelwahlverhaltens anzuerkennen. Dies führt nicht zwangsläufig zu einer reinen MIV-Orientierung, es muss „nur“ ein grundsätzliches Umdenken in der Verkehrsplanung stattfinden, nämlich hin zu einem sehr viel differenzierteren und individualisierteren Verkehrsangebot!

Literatur

- DVWG* (= *Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft*, Hrsg., 1997): Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität, Bergisch Gladbach
- HAUTZINGER, H. (1994): Mobilität verstehen: Neue Forschungen zum Freizeitverkehr, Heilbronn
- HEINZE, W. G. & H.H. KILL (1997): Freizeit und Mobilität Neue Lösungen im Freizeitverkehr, Hannover
- ILS* (= *Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW*, Hrsg.) (1994): Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen. Kommerzielle Freizeit-Großeinrichtungen, Dortmund
- LANZENDORF, M. (2000): Freizeitmobilität Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung, Trier (*unveröffentlichte Fassung der Dissertation*)
- OPASCHOWSKI, H. (1995): Freizeit und Mobilität. Hamburg (Schriftenreihe zur Freizeitforschung, 12)
- OPASCHOWSKI, H. (1998): Kathedralen des 21. Jahrhunderts. Die Zukunft von Freizeitparks und Erlebniswelten, Hamburg. (Skript zur Freizeitforschung)
- OPASCHOWSKI, H. (1999): Vortragsmanuskript ITB 1999
- STEINECKE, A. (Hrsg.) (2000): Erlebnis- und Konsumwelten, München/Wien
- STEINECKE, A./TREINEN, M. (Hrsg.) (1997): (ETI-Studien, Bd. 3) Inszenierung im Tourismus, Trier
- KREILKAMP, E./PECHLANER H./STEINECKE, A. (Hrsg.) (2001): Gemachter oder gelebter Tourismus? Destinationsmanagement und Tourismuspolitik, Wien
- ZANGLER, TH. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit, Berlin

Folgen konsumorientierter Freizeitgroßeinrichtungen für Freizeitmobilität und Freizeitverhalten

Andreas Kagermeier (Paderborn)

1 Verstärkte Konsumorientierung beim Freizeitverhalten

Die bundesdeutsche Gesellschaft war lange Zeit von klassischen Werteprinzipien geprägt, die BECKER (2000) als „traditionelle Arbeitstugenden“ bezeichnet. In den 70er und 80er Jahren gewannen demgegenüber „postmaterielle Werthaltungen“ an Bedeutung. Seit Anfang der 90er Jahre wird in den Humanwissenschaften mehr und mehr ein Vordringen von neuen Werthaltungen konstatiert, die als „Neue Freizeitwerte“ bezeichnet werden können. Dominierten bis dahin klassische Leistungsprinzipien bzw. gesellschaftspolitisches Engagement die Werthierarchie der bundesdeutschen Gesellschaft, so haben in den letzten Jahren hedonistische Motivmuster verstärkt an Bedeutung gewonnen (vgl. Tab. 1).

Verbunden mit dem Bedeutungsgewinn von freizeitorientierten Zielsetzungen ist eine verstärkte Konsumorientierung von Freizeitaktivitäten. Dies bedeutet eine Zunahme des absoluten Stellenwertes der Freizeit und gleichzeitig eine verstärkte Nachfrage nach standardisierten, reproduzierbaren Erlebnisangeboten.

Tab. 1: Wertewandel in Deutschland

Traditionelle Arbeitstugenden <i>(bis Ende der 60er Jahre)</i>	Postmaterielle Tendenz <i>(70er und 80er Jahre)</i>	Neue Freizeitwerte <i>(seit den 90er Jahren)</i>
Zielsetzungen: <ul style="list-style-type: none"> • Leistung, Erfolg, Anerkennung • Besitz, Eigentum, Vermögen 	Zielsetzungen: <ul style="list-style-type: none"> • gesellschaftliches Engagement • Selbstverwirklichung, Genuss 	Zielsetzungen: <ul style="list-style-type: none"> • Spaß, Freunde, Lebensgenuss • Sozialkontakte, Gemeinsamkeit
Fähigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> • Fleiß, Ehrgeiz • Disziplin, Gehorsam • Pflichterfüllung, Ordnung 	Fähigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> • Emanzipation, Partizipation • ökologisches Bewusstsein 	Fähigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> • selbst machen, aktiv sein • Spontanität, Selbstentfaltung • sich entspannen, wohlfühlen

Quelle: Eigener Entwurf in Anlehnung an BECKER 2000, S. 12 und QUACK 2001, S. 24

Die aktuellen Trends sind auf der **Nachfrageseite** gekennzeichnet durch:

- eine verstärkte Erlebnisorientierung,
- den Wunsch nach Produktsicherheit verbunden mit einem ausgeprägten Markenbewußtsein sowie
- eine Verkürzung von Freizeitinteressenzyklen (vgl. auch STEINECKE 2000).

Dem entsprechen auf der **Angebotsseite**:

- eine verstärkte Tendenz zur Kommerzialisierung des Angebotes,
- eine Internationalisierung und Professionalisierung verbunden mit
- einer Veränderung der Betreiberstrukturen (hin zu Filial- und Franchiseformen),
- die Schaffung neuer bzw. Modifikation bestehender Angebotsformen und
- eine Ausrichtung der Anlagen an thematischen Konzepten sowie der
- Trend zur Multifunktionalität der Einrichtungen durch Anreicherung mit zusätzlichen Unterhaltungs- und Konsumangeboten zur Erhöhung der Erlebnisqualität und der Attraktivität (genauer z.B. bei FRANCK 1999).

Konsumorientierte Freizeitgroßeinrichtungen, die von Musical-Theatern, multifunktionalen Großveranstaltungshallen über Spaß- und Erlebnisbäder, Freizeitparks und Brand Lands bis hin zu Snow-Domes reichen, stellen multifunktionale Angebotsformen mit einem hohen internen Koppelungspotential dar, die es einerseits ermöglichen, an einem Ort unterschiedlichste Freizeit- und Konsumbedürfnisse zu befriedigen und gleichzeitig dem Bedürfnis nach reproduzierbaren, immer wieder in gleicher Qualität erfahrbaren Erlebnissen nachkommen.

Hohe Besucheranteile und überwiegend positive Bewertungen (vgl. Tab. 2) sind Belege dafür, dass die künstlichen Freizeit- und Erlebniswelten offensichtlich in der Lage sind, das Bedürfnis der Konsumenten nach einer Kombination aus Unterhaltung, Spaß, Vergnügen, Einkauf, Kultur etc. zu befriedigen. Die neuen Orte des touristischen Konsums sind komplexe, multifunktionale Einrichtungen mit vielfältigen und unterschiedlichen Angeboten, aus denen sich

Tab. 2: Nutzung und Bewertung künstlicher Freizeit- und Erlebniswelten

	Besucheranteil in %	Durchschnittsnote
Open-Air-Event	19	1,5
Musical	21	1,6
Multiplexkino	26	1,7
Erlebnisbadelandschaften	34	1,8
Freizeit-/Erlebnispark	37	1,9
Erlebniseinkaufscenter	41	2,2

die Konsumenten ihre individuelle Mischung (nach aktuellem Bedürfnis) jeweils selbst zusammenstellen können. Die zunehmende Nachfrage und positive Bewertung dieser Angebote in den „Neuen Orten des Konsums“ spricht dafür, dass die von STEINECKE (2000) formulierte Prognose, diese Einrichtungen würden zu den neuen Bühnen des freizeitorientierten Konsums einer „Erlebnis-Gesellschaft“ im 21. Jahrhundert, durchaus berechtigt erscheint

2 Trend zu immer größeren privatwirtschaftlichen Einrichtungen

Die Bereitstellung von Freizeiteinrichtungen bzw. die infrastrukturelle Erschließung von naturnahen Freizeiträumen wurde lange Zeit als zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand gesehen, die für die Bevölkerung in ihrem Zuständigkeitsgebiet – durch planungsrechtliche Vorgaben oder durch direktes Engagement – Möglichkeiten der Naherholung bereitzustellen hatte. Ähnlich wie im Bereich der übrigen sozialen Infrastruktur war damit verbunden, dass die Bedarfsabdeckung sich auf ein bestimmtes Versorgungsgebiet bezog und damit das Prinzip der Wegelängenminimierung zumindest ansatzweise verfolgt wurde. In den letzten Jahren ist – wie auch in anderen Infrastrukturbereichen – ein verstärktes Engagement privater Investoren (teilweise auch in Public-Private-Partnership) zu konstatieren. Angefangen von privaten Sporthallen, die seit Ende der 70er Jahre vermehrt entstehen, bis hin zu den Freizeitparks, wird bei privatwirtschaftlich betriebenen Freizeitanlagen unter dem Primat der Renditemaximierung versucht, unabhängig von tradierten zentralörtlichen Versorgungsprinzipien, möglichst große Einzugsbereiche zu erschließen.

HATZFELD (1997) unterscheidet bei den in letzter Zeit neu entstandenen kommerziell ausgerichteten Freizeitgroßeinrichtungen sechs Typen:

- 1) **Multifunktionale Großveranstaltungshallen:** Bei diesen handelt es sich im Kern um privat geplante, finanzierte und organisierte Großveranstaltungshallen (Sitzplatzangebot zwischen 15.000 und 50.000 Plätzen) mit einem multifunktionalen Veranstaltungsprofil. Bei diesem Typ von Großeinrichtung wird die Herkunft und Zusammensetzung der Besucher weniger von der Einrichtung selbst bestimmt, sondern variiert je nach spezifischem Veranstaltungsangebot stark. Als Beispiel für eine solche multifunktionale Halle wird in Kapitel 3.1 die Arena in Oberhausen noch genauer angesprochen.
- 2) **Freizeit- und Erlebnisparks:** Diese gehören zu den fast „traditionell“ zu nennenden Einrichtungen der modernen Freizeitwirtschaft mit den Disneylands als bekanntestem Vertreter. Allein im *Verband Deutscher Freizeitunternehmen (VDVU)* sind 53 Freizeit- und Erlebnisparks zusammengeschlossen. In den letzten Jahren ist eine Differenzierung des Angebotsspektrums hin zu Inszenierungen aus der Filmwelt oder Virtual-Reality-Erfahrungen festzustellen. Für die Zukunft ist eine Verstärkung des Trends der Orientierung auf städtische Standorte in Kombination mit Handels-, Kultur- und Gastronomiefunktion in Form der *Urban Entertainment Centers* anzunehmen. So sind Vorhaben von bis zu 250 neuen Freizeitparks bzw. 60 Urban Entertainment Centers in Planung. Schlüsselkomponenten der Urban-Entertainment-Cen-

ter als komplexe Freizeit- und Konsum-Zentren sind: der Unterhaltungsbereich, erlebnisorientierte Formen der Gastronomie sowie die Einzelhandelsfunktion. Optionale Komponenten zur Abrundung des Angebotes können darüber hinaus Spaßbäder oder kleinere thematisch ausgerichtete Freizeitparks (sog. „Family Entertainment Center“) sein. Auch die Kombination mit Hotels oder Ausstellungsfacilities ist bei einigen UECs anzutreffen.

- 3) **Ferienzentren der zweiten Generation:** Dieser Typus, der nach dem vor allem in Holland und Belgien tätigen Unternehmen „Center Parc“ häufig auch so genannt wird, ist in Deutschland bislang erst wenig vertreten. Neben dem Center Parc in Bispingen in der Lüneburger Heide sind noch Gran Dorado Hochsauerlandpark in Medebach und Gran Dorado Heilbachtal (Eifel) zu nennen. Das Grundkonzept dieser Anlagen basiert auf mehreren hundert Bungalows, die um einen Zentralkomplex (mit einem subtropischen Badeparadies) herum angeordnet sind. Eine modifizierte Art von Projekt wird zur Zeit mit dem Vorhaben „Planet Harz“ im Ostharz beabsichtigt, bei dem in einer Art offener Freizeitgroßeinrichtung eine Erlebnislandschaft geschaffen werden soll, die alle Angebote von Großeinrichtungen aufweist, darüber hinaus aber auch bestehende Angebotselemente (Brocken, Naturparks, Tropfsteinhöhlen) mit einbezieht.
- 4) **Musicaltheater:** Von den herkömmlichen Theatern unterscheiden sich Musicaltheater durch die Konzentration auf eine einzige Produktion, die über einen längeren Zeitraum und mit einer hohen Frequenz aufgeführt wird. Der Markt wird dabei stark von der Stella-Unternehmensgruppe geprägt, die so bekannte Musicals wie „Cats“, das „Phantom der Oper“, „Miss Saigon“ und „Starlight Express“ betreibt bzw. betreibt. Bei diesen Anlagen zeichnen sich seit Ende 1999 allerdings bereits die Grenzen der Nachfrage ab. Es wurden in jüngerer Zeit eine Reihe von Musicals vorzeitig beendet und der Hauptinvestor in diesem Segment geriet in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten. Auch das in 3.1 angesprochene Musical in Oberhausen hatte nur eine kurze Laufzeit.
- 5) **Spaß- und Erlebnisbäder:** Nachdem die kommunalen Hallenbäder in den 60er und 70er Jahren vor allem auf die sportliche Betätigung und gesundheitliche Aspekte der Nutzung abzielten, wurde in den letzten Jahren zumeist in privater Trägerschaft ein neuer Typ von Bädern geschaffen, der stärker auf spielerische Entspannung abzielt und dessen Angebot (incl. Fitness- und Gastronomieangebot) deutlich über das konventioneller Bäder hinausgeht. Wie bei den Musicaltheatern zeichnen sich auch bei dieser Angebotsform erste Sättigungserscheinungen ab, die auch auf eine Abnahme des Neuigkeitswertes zurückzuführen sind und die kurzen Lebenszyklen dieser Einrichtungen dokumentieren.
- 6) **Multiplex-Kinos:** Nachdem die traditionellen Kinos lange Zeit Besucherrückgänge zu verzeichnen hatten, wurde mit den sog. Multiplex-Kinos der langjährige Trend durch diese Innovation umgekehrt. Dabei vollzog sich in kurzer Zeit eine starke Expansion, so daß heute in den meisten größeren Städten entsprechende Einrichtungen vorhanden oder zumindest geplant sind. Dementsprechend ist der Anteil der Multiplex-Besucher an allen

Kinobesuchern stark angestiegen. Abgesehen von der Größe (mindestens 1.500 Sitzplätze) zeichnen sich Multiplex-Kinos durch ergänzende gastronomische Angebote und Sonderveranstaltungen aus, d.h. auch bei diesem Typ wird versucht, ein komplettes Freizeitangebot aus einer Hand zu offerieren.

Hintergrund des verstärkten privatwirtschaftlichen Engagements im Freizeitbereich ist auch, dass die Freizeitwirtschaft zu einer der größten Wachstumsbranchen zählt. So hat sich der freizeitbezogene Umsatz in den letzten 20 Jahren vervierfacht und liegt zur Zeit bei etwa 400 Mrd. DM pro Jahr (DGF 1998, S. 95). Die Freizeitwirtschaft wird oft als eine der „Leitökonomien“ angesehen, deren Anteil in den nächsten Jahrzehnten weiter ansteigen wird und damit einen Wachstumsmotor für die Wirtschaft darstellen kann. Das Umsatzwachstum im Freizeitbereich ist dabei zum einen darauf zurückzuführen, dass der zeitliche Umfang von „Freier Zeit“ (bei aller Problematik seiner Abgrenzung; vgl. FASTENMEIER/GSTALTER/LEHNIG 2001) in den letzten Jahren wohl merklich zugenommen hat. So gibt die *Deutsche Gesellschaft für Freizeit* im Mittel pro Person und Jahr für die letzten 20 Jahre eine Zunahme der Freizeitstunden um 600 auf heute 2.600 Stunden an (1998, S. 31). Darüber hinaus sind die für Freizeit Zwecke verwendbaren Einkommen im Mittel in den letzten Jahrzehnten ebenfalls deutlich angestiegen.

Da privatwirtschaftlich betriebene Freizeitangebote primär an Rentabilitätszielen orientiert sind, versuchen sie – unabhängig von auf Wegeminimierung abzielenden zentralörtlichen Prinzipien – aus einem möglichst großen Einzugsbereich möglichst viele Nachfrager zu gewinnen. Damit ist zu vermuten, dass die intensivere Verknüpfung von Freizeitaktivitäten mit Konsumelementen zu einer Ausweitung der Freizeitverkehrsaufkommens oder -aufwandes führt. Es stellt sich darüber hinaus die Frage, ob, bzw. in welchem Maß konsumorientierte Freizeitaktivitäten zumindest zum Teil häuslichen Freizeitaktivitäten substituieren, bzw. bei außerhäuslichen Aktivitäten die Suche nach immer neuen Stimuli zu einer Vergrößerung des Aktionsradius beiträgt. Die konsumorientierten Freizeitangebote zielen auf scheinbar vorhandene Wünsche der Konsumenten nach Abwechslung, Entertainment, Vergnügen und Fun.

3 Empirische Befunde zu den Auswirkungen von Freizeitgroßeinrichtungen auf das Freizeitverhalten

Angesichts der möglichen gravierenden Konsequenzen von konsumorientierten „Freizeit- und Erlebniswelten“ für die Verkehrsteilnahme wurde mit einem von der DFG geförderten Projekt (vgl. auch den Beitrag von GRONAU in diesem Band) der Versuch unternommen, die Konsequenzen der Innovation privatwirtschaftlicher Freizeitgroßeinrichtungen für das Mobilitätsverhalten zu evaluieren. Der Beitrag basiert dabei auf drei empirischen Bausteinen:

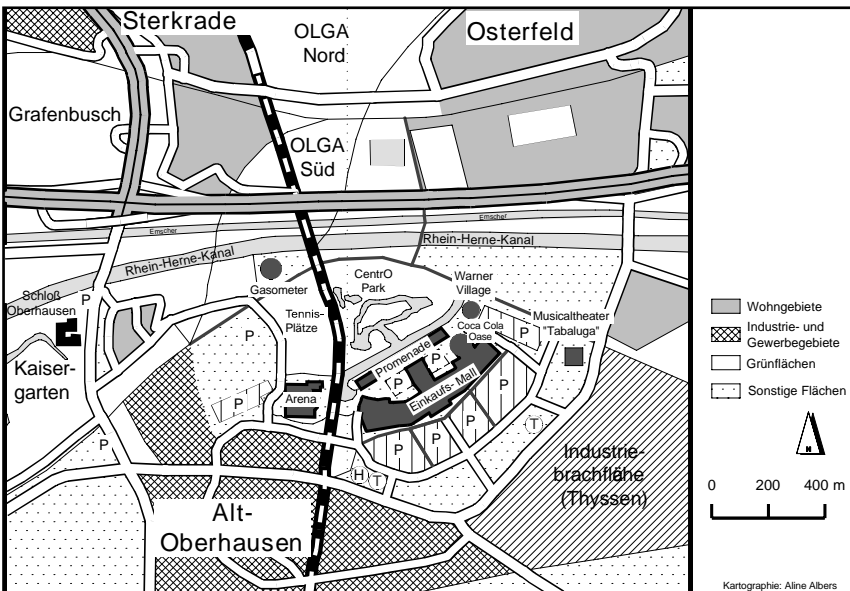
- 1) einer Evaluierung der Konsequenzen des UEC Centro auf das aktionsräumliche Verhalten der Oberhausener Bevölkerung
- 2) einer Untersuchung zu Multiplex-Kinos in Ostwestfalen sowie
- 3) einer Haushaltsbefragung zum Freizeitverhalten in Ostwestfalen.

3.1 CentrO Oberhausen

Im Vorfeld des o.g. Projektes wurde im Herbst 1999 (zusammen mit STEINECKE und QUACK) eine schriftliche Haushaltsbefragung in der Stadt Oberhausen durchgeführt, bei der einige Basishypothesen zu den möglichen Konsequenzen der Freizeitgroßeinrichtungen auf ihre Tragfähigkeit beleuchtet werden sollten. In Oberhausen befindet sich mit dem – auf der Industriebrache der ehemaligen „Gutehoffnungshütte“ (GHH) erbauten und 1996 eröffneten – CentrO eines der ersten und spektakulärsten UECs in Deutschland. Neben einer Shopping Mall mit 200 Geschäften auf 70.000 m² gehören zum CentrO unter anderem (siehe Abb. 1):

- eine außenorientierte gastronomische Promenade (incl. diverser Diskotheken und einem Food Court im Übergang zur Mall),
- ein Multiplexkino,
- ein kleinerer klassischer Freizeitpark mit familienorientierten Angeboten,
- eine Arena mit 11.500 Sitzplätzen sowie
- das 1999 eröffnete Musicaltheater „Tabaluga“ (das allerdings 2001 bereits wieder geschlossen wurde).

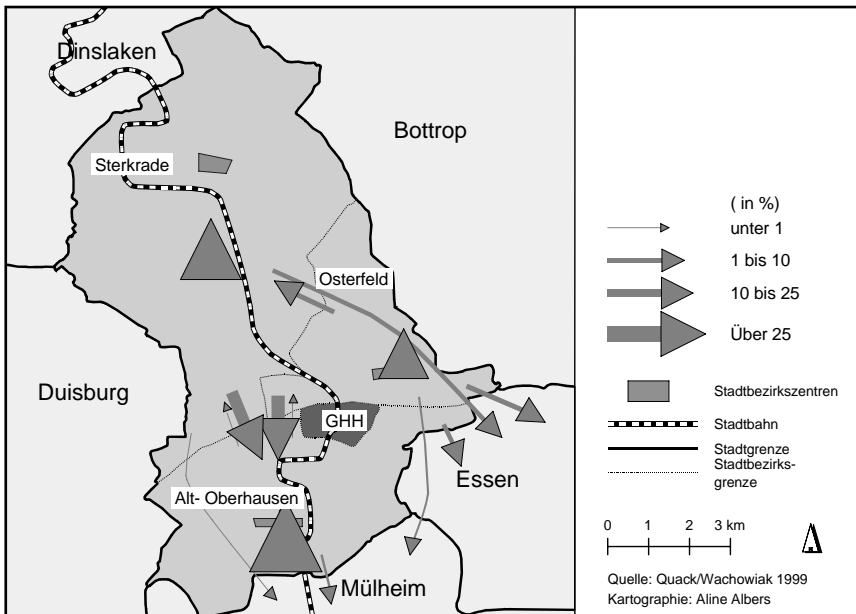
Abb. 1: Lage und Strukturelemente des CentrO in Oberhausen



Die Attraktivität der Einrichtung spiegelt sich in der hohen Akzeptanz bei der einheimischen Bevölkerung. Drei Jahre nach der Eröffnung ist das (einige Kilometer vom eigentlichen Stadtzentrum entfernte) CentrO für Freizeitaktivitäten, die klassischerweise als innenstadtrelevant angesehen werden, zum bevorzugten Ziel geworden.

Da von QUACK/WACHIAWIAK (1999) vor der Eröffnung des Centro im Rahmen einer Studie für die Stadt Oberhausen 1996 die aktionsräumlichen Orientierungen dokumentiert worden sind, ergibt sich bei diesem Fallbeispiel die Möglichkeit eines direkten Vorher-Nachher-Vergleichs. Exemplarisch für die Auswirkungen des Centro auf die aktionsräumlichen Orientierung seien diese am Beispiel des Einkaufsbummels und des Kinobesuchs veranschaulicht.

Abb. 2: Orientierungen der Oberhausener für einen Einkaufsbummel im Jahr 1996



Bei der in Abbildung 2 dargestellten Orientierungen für die Freizeitaktivität „Einkaufsbummel“ zeigt sich bei der Oberhausener Bevölkerung vor der Eröffnung des Centro eine starke Binnenorientierung auf die drei Stadtteile Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld, aus denen Oberhausen bei der Kommunalgebietsreform 1929 (auf Betreiben der GHH; vgl. BASTEN 1998, S. 40) gebildet worden ist. Die Tatsache, dass das größte Stadtteilzentrum (Alt-Oberhausen) nur einen Teil der Einwohner von Sterkrade und Osterfeld an sich binden kann, ist ein deutlicher Hinweis darauf, wie wenig es dem zentralen Geschäftsbereich von Alt-Oberhausen gelungen ist, in die Rolle als Zentrum für die Gesamtstadt hinein zu wachsen.

Nach der Eröffnung des Centro stellen sich die aktionsräumlichen Orientierungen völlig verändert dar (vgl. Abb. 3). Zwei Drittel der Oberhausener Bevölkerung sucht nun das Centro für diese Freizeitaktivität auf und dokumentiert damit die eingangs konstatierte große Anziehungskraft von kommerziellen Freizeitgroßeinrichtungen.

Abb. 3: Orientierungen der Oberhausener für einen Einkaufsbummel im Jahr 1999

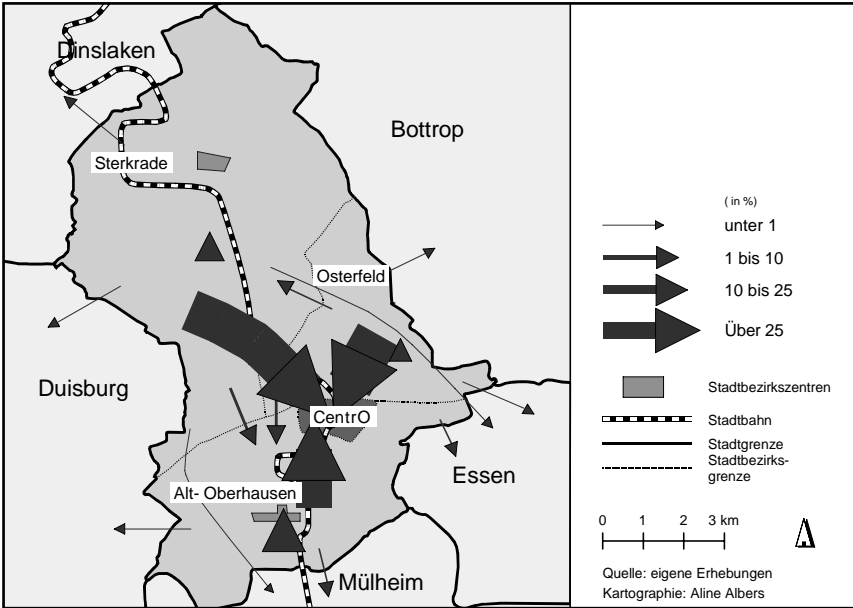


Abb. 4: Orientierungen der Oberhausener für einen Kinobesuch im Jahr 1996

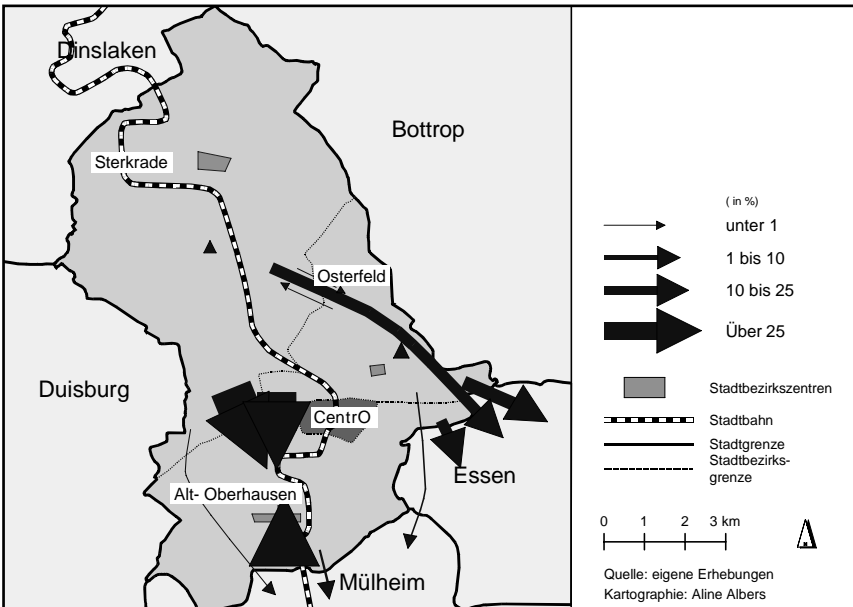
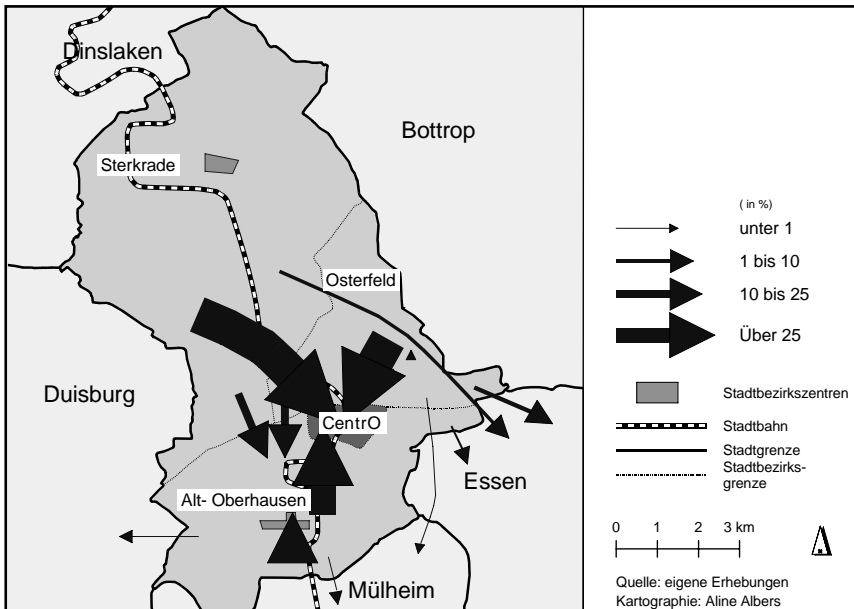


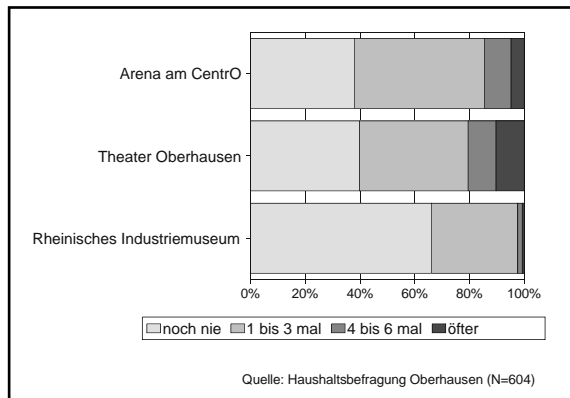
Abb. 5: Orientierungen der Oberhausener für einen Kinobesuch im Jahr 1999



Auch beim Kinobesuch (vgl. Abb. 4 und 5) zeigt sich im Vergleich der Verhältnisse zwischen den Jahren 1996 und 1999, dass die v.a. in Alt-Oberhausen lokalisierten klassischen Kinos einen gravierenden Bedeutungsverlust hinnehmen müssen. Auch hier kann das CentrO etwa zwei Drittel der Oberhausener an sich binden. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich für den Besuch von Gaststätten und kulturellen Einrichtungen.

So haben z.B. – und dies drei Jahre nach der Eröffnung – knapp zwei Drittel der Oberhausener bereits Veranstaltungen in der Arena besucht (vgl. Abb. 6). Damit übertrifft die Ausschöpfungsquote der Arena diejenige des (seit mehreren Jahrzehnten bestehenden) Theaters Oberhausens. Aber auch das Rheinische Industriemuseum, in dem neben der Aufarbeitung der Industriegeschichte des Ruhr-

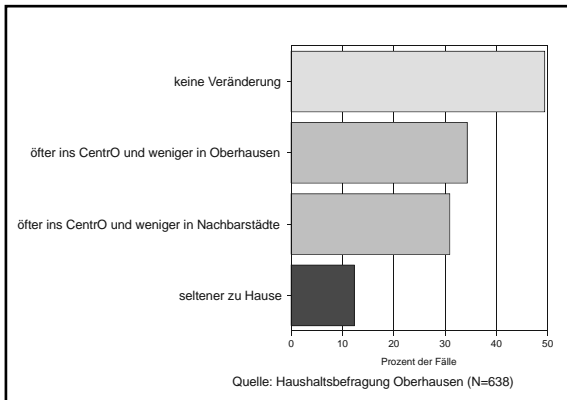
Abb. 6: Besuchsfrequenz von kulturell ausgerichteten Freizeiteinrichtungen in Oberhausen



gebiets eine Vielzahl von Wechselausstellungen – u.a. z.B. im Jahr 1999 eine überregional bedeutsame Ausstellung zur (Fernseh-) „Sendung mit der Maus“ – angeboten werden, hat bislang erst ein Drittel der Oberhausener ansprechen können.

Auf die direkte Frage nach der Veränderung des Freizeitverhaltens seit der Eröffnung des CentrO's äußerte zwar knapp die Hälfte der Befragten, die-

Abb. 7: Veränderungen im Freizeitverhalten durch das Angebot des CentrO (Mehrfachantworten)

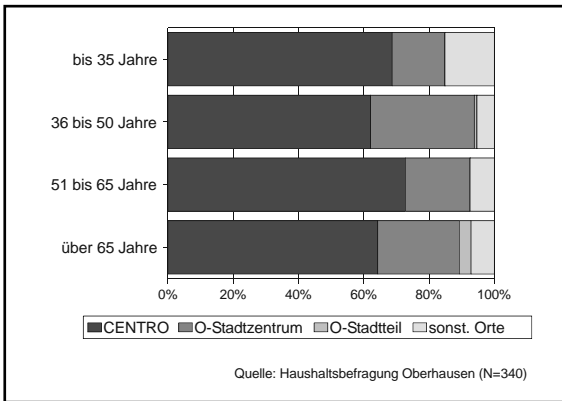


ses habe sich nicht verändert (vgl. Abb. 7). Dabei gilt allerdings für einen erheblichen Teil der Befragten, dass Sie durchaus Einrichtungen im CentrO aufsuchen, dies aber nicht als „Veränderung“ ihrer Verhaltensmuster interpretierten. Je ein Drittel der Befragten gab (auch unter Nutzung der Möglichkeit von Mehrfachnennungen) an, dass die Frequentierung von Angeboten im CentrO entsprechende Aktivitäten innerhalb der Stadt Oberhausen oder in Nachbarstädten substituiert. Über diese bereits klar dokumentierten Modifikationen der Orientierungen hinaus ist bemerkenswert, dass immerhin jeder achte Befragte aussagt, das zusätzliche Freizeitangebot im CentrO habe dazu geführt, dass er sich inzwischen seltener zu Hause aufhält, d.h. inhäusige Freizeittätigkeiten durch entsprechende auswärtige Freizeitgestaltung in konsumorientierten Freizeiteinrichtungen abgelöst werden. Auch wenn die Antworten auf eine solche direkte Fragen methodisch sicherlich nicht ganz unbedenklich sind und damit nicht überinterpretiert werden dürfen, könnte dieses Ergebnis als Indiz dafür gesehen werden, dass eine Ausweitung des Freizeitangebotes in gewissem Umfang auch zusätzliche Nachfrage und damit zusätzlichen Verkehrsaufwand induzieren kann.

Insgesamt ergibt sich eine deutliche Wirkung der Freizeiteinrichtungen des UECs auf das Freizeitverhalten der Oberhauser Bevölkerung. Da das lokale Freizeitangebot vor der Eröffnung des CentrO wenig attraktiv war, stellen sich bei diesem Fallbeispiel gleichzeitig verkehrsaufwandsreduzierende Effekte durch einen geringeren Grad der Außenorientierung in benachbarte Städte ein. Diese werden aber sehr wahrscheinlich überkompensiert durch die Neuverkehre der Centro-Besucher von außerhalb (vgl. QUACK/WACHOWIAK 1999).

Nun wird oftmals postuliert, die kommerziellen Freizeitgroßeinrichtungen würden im Wesentlichen von den jüngeren Bevölkerungsgruppen frequentiert, während bei den älteren ein stärker auf traditionelle Angebote ausgerichtetes Verhalten konserviert würde. Dass dies nur mit deutlichen Einschränkungen gilt, zeigen die nach Altersgruppen differenzierten Orientierungen für den Kinobesuch in Abbildung 8. Bei (zwar nach Alter unterschiedlichen Partizipationsquoten) zeigen die

Abb. 8: Bevorzugte Orientierungen für den Kinobesuch nach Altersgruppen

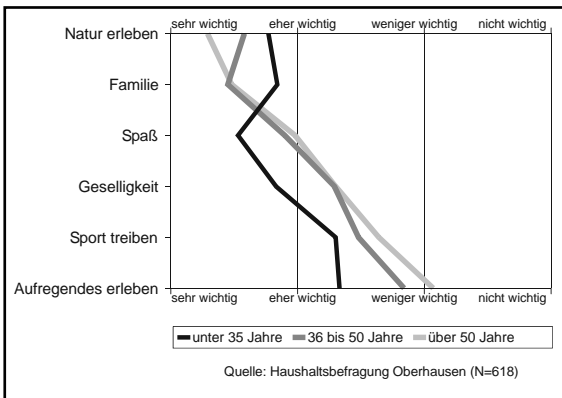


Kinogänger aller Altersgruppen eine recht homogene Intensität der Orientierung auf das Warner-Multiplex im Centro. Ähnliches gilt für andere Items der klassischen sozialgeographischen Einteilung in Merkmalsgruppen (Bildungsniveau, Einkommen), die ebenfalls nur schwach diskriminierende Einflüsse zeigten. Dies kann als erstes Indiz dafür gewertet werden, dass die klassischen Interpretations- und Deutungsmuster

für Freizeitverhalten, die eine Differenzierung nach sozio-demographischen Merkmalsgruppen stark in den Vordergrund stellen, möglicherweise an Tragfähigkeit verlieren. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die neuen konsumorientierten Freizeitgroßeinrichtungen Besucher über alle einfachen Merkmalsgruppen hinweg ansprechen.

Die Tatsache, dass das einfache Deutungsmuster, im Wesentlichen jüngere Nachfrager würden konsum- und spaßorientierte Freizeiteinrichtungen frequentieren, möglicherweise partiell zu revidieren ist, zeigt sich auch beim Vergleich der generellen Aussagen, welchen Aspekten bei der Freizeitgestaltung Bedeutung zugemessen wird (vgl. Abb. 9). Zwar ist bei den jüngeren Befragten der Stellenwert von „Spaß haben“, „Geselligkeit“ und „Aufregendes erleben“ stärker ausgeprägt als bei den älteren Befragten, während jene gleichzeitig dem Naturerlebnis und dem Familienleben etwas höhere Bedeutung zumessen, jedoch sind die Unterschiede insgesamt gesehen relativ gering. Ähnliches gilt auch für andere traditionelle Deutungsmuster des Verhaltens, die ökonomische Situation oder das Bildungsniveau. Auch diese lange verhaltensdiskriminierenden Aspekte verlieren im Freizeitbereich mehr und mehr an Relevanz.

Abb. 9: Bedeutung von Freizeitaspekten nach Altersgruppen



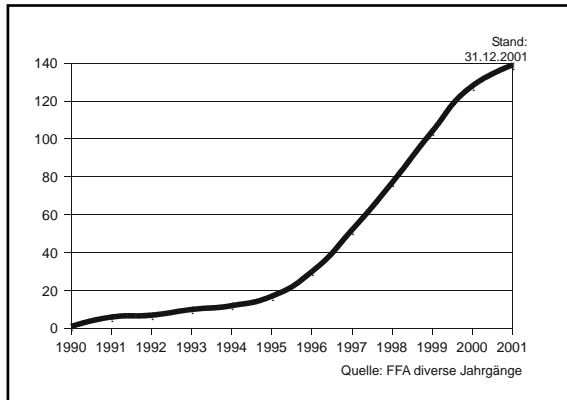
dem Naturerlebnis und dem Familienleben etwas höhere Bedeutung zumessen, jedoch sind die Unterschiede insgesamt gesehen relativ gering. Ähnliches gilt auch für andere traditionelle Deutungsmuster des Verhaltens, die ökonomische Situation oder das Bildungsniveau. Auch diese lange verhaltensdiskriminierenden Aspekte verlieren im Freizeitbereich mehr und mehr an Relevanz.

3.2 Multiplex-Kinos

Nachdem im letzten Abschnitt aufgezeigt werden konnte, dass das CentrO quer durch alle Bevölkerungsgruppen eine starke Anziehungskraft ausübt, soll nachfolgend am Beispiel der Multiplex-Kinos überprüft werden, ob diese Tendenz auch für diese Art von Freizeiteinrichtungen gilt.

Die ersten Kinos dieser Art wurden in den USA 1976 gebaut. In Europa erfolgte die Markteinführung 1985 in Großbritannien, und 1990 eröffnete der amerikanische Kinokonzern UCI in Hürth bei Köln das erste Multiplex-Kino Deutschlands. Nach einer zunächst zögernden Ausbreitung dieser Angebotsform war Mitte der 90er Jahre ein regelrechter Boom zu beobachten, wobei in den Jahren

Abb. 10: Entwicklung der Zahl der Multiplex-Kinos in Deutschland zwischen 1990 und 2001



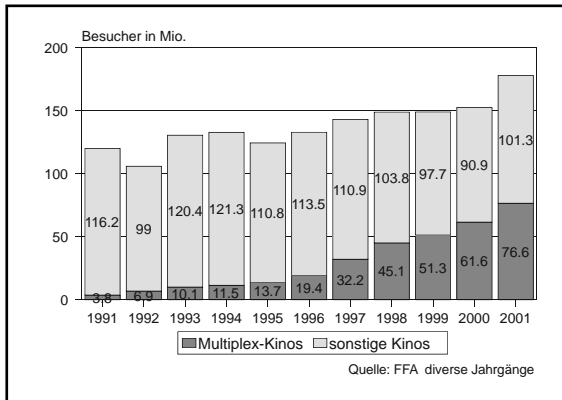
2000 und 2001 bereits wieder deutliche Abschwächungstendenzen festzustellen sind (vgl. Abb. 10). Insgesamt hatten bis Ende 2001 in Deutschland 139 Multiplex-Kinos eröffnet.

Dabei folgte die Ausbreitung einem klassischen Innovations-Diffusions-Prozess. Ausgehend von den attraktivsten Standorten in Großstädten mit dem größten Besucherpotential wurden nach und nach auch weniger attraktive Standorte erschlossen. Da inzwischen auch die Potentiale in Mittelstädten als zum großen Teil erschlossen gelten können, ist absehbar, dass die Wachstumsgeschwindigkeit des Multiplex-Marktes in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen dürfte. Neueröffnungen werden mehr und mehr Konkurrenten für bereits bestehende Multiplexe, so dass der in den ersten Jahren beim Umschichten von Besuchern konventioneller Kinos zum Tragen gekommene Konkurrenzvorteil an Bedeutung verliert (genauer bei FREITAG/KAGERMEIER 2001).

Die Entwicklung der Besucherzahlen in Abbildung 11 dokumentiert den Erfolg der neuen Angebotsform auf dem Kinomarkt. Die Besucherzahl wuchs von 3,8 Mio. im Jahr 1991 auf mehr als 76 Mio. im Jahr 2001 an. Im Vergleich zum Gesamtmarkt haben die Multiplex-Kinos im Laufe ihrer Entwicklung enorm an Bedeutung gewonnen. Ihr Anteil stieg von 3,2 % im Jahr 1991 auf 43 % im Jahr 2001. Dabei ist anzumerken, dass das Jahr 2001 allerdings hinsichtlich der Gesamtbesucherzahlen in den Kinos aufgrund von einigen besonders erfolgreichen Produktionen wie „Harry Potter“ oder „Der Herr der Ringe“ möglicherweise als Ausnahmejahr anzusehen ist.

In Bezug auf die Anteile der Multiplex-Besucher ist allerdings erstaunlich, dass entgegen den Befürchtungen, die Multiplex-Kinos würden zu einem groß-

Abb. 11: Kinobesucher in Multiplex- und anderen Kinos



flächigen Aussterben der klassischen Kinos führen, die Besucherzahlen in diesen nicht im gleichen Umfang zurück gingen. Dies bedeutet, dass mit den Multiplex-Kinos in beachtlichem Maß auch die Zahl der Kinobesucher erhöht wurde. Allerdings zeigt bereits die rein summarische Betrachtung, dass ein merklicher Teil der Multiplex-Besucher von anderen Kinos umgeschichtet wurde.

Im Rahmen einer in das o.g. DFG-Projekt einbezogenen Studienabschlussarbeit (FREITAG 2000) wurden eine Besucherbefragung an drei exemplarischen Multiplex-Kinos in Ostwestfalen durchgeführt, dem *Kinopolis* in Paderborn und Bad Oeynhausen sowie dem *Cinemaxx* in Bielefeld. Während es sich beim *Kinopolis* in Paderborn um eine Innenstadtlage handelt (integriert in eine innerstädtische Einkaufspassage, die *Libori-Galerie*), ist das Multiplex-Kino in Bielefeld in einer Innenstadtrandlage auf einer innerstädtischen Brachfläche entstanden, und stellt den ersten Baustein eines Urban Entertainment Center „*Neues Bahnhofsviertel*“ dar. Das dritte Fallbeispiel in der Mittelstadt Oeynhausen liegt peripher zum Stadtzentrum an einer Ausfallstraße in unmittelbarer Nachbarschaft zum Einkaufszentrum *Werre-Park* und ist Teil eines kleineren Entertainment Centers. Während die beiden ersten großstädtischen Fallbeispiele damit auch an das jeweilige ÖPNV-Netz (Bus bzw. Stadtbahn) angebunden sind, ist der Standort *Werre-Park* als klassischer MIV-affiner Standort zu charakterisieren. In allen drei Fällen handelt es sich um Standorte, die erst in jüngerer Zeit eröffnet worden sind (Paderborn 12/1999; Bielefeld: 12/1998; Bad Oeynhausen: 8/1999) und mit jeweils 8 Sälen sowie einer Sitzplatzkapazität zwischen 1.819 und 2.648 Plätzen typisch für die Ende der 90er Jahre entstandenen kleineren Multiplex-Kinos in kleineren Großstädten bzw. Mittelstädten sind.

Insgesamt wurden im Mai und Juni 2000 an den drei Standorten 450 Besucher (etwa 150 pro Kino) befragt, wobei die Befragungstage für jedes Kino sowohl die Wochenendsituation als auch (besucherschwächere) Werkstage abdeckten.

Hinsichtlich der Altersstruktur der befragten Besucher (vgl. Abb. 12) paust sich in Paderborn der hohe Anteil an Studierenden an der Wohnbevölkerung in einem entsprechend hohen Wert der 20 bis 29-Jährigen durch. Gleichzeitig zeigt sich bei dieser Befragung an der Freizeiteinrichtung selbst durchgeführten Befragung, dass die jüngeren Bevölkerungsgruppen dort in der Tat häufiger vertreten sind, als ältere Besucher. Wie weiter unten noch zu zeigen sein wird,

liegt dies allerdings weniger daran, dass ältere Bevölkerungsgruppen diesen Freizeiteinrichtungstyp nicht aufsuchen, sondern mehr daran, dass die jüngeren Besucher höhere Besuchsfrequenzen aufweisen. Während jüngere Besucher im Mittel einmal pro Monat ins Kino gehen, ergibt sich für die 30 bis 50-Jährigen im Mittel ein Zweimonatsrhythmus und bei den älteren Befragten eine noch niedrigere Frequenz.

Bei der in Abbildung 13 dargestellten Verkehrsmittelwahl der Besucher pausen sich die unterschiedlichen ÖV-Erschließungsqualitäten der drei Standorte zwar durch, d.h. in Bielefeld, das über ein ausgebautes Stadtbahnssystem verfügt, ist dieser am höchsten und im MIV-orientierten Standort Bad Oeynhausen fast vernachlässigbar. Allerdings kommt auch in

Bielefeld lediglich jeder sechste Besucher mit dem ÖPNV. Die Innenstadt(rand)lagen in Paderborn und Bielefeld schlagen sich darüber hinaus auch in merklichen Fußgängeranteilen nieder. Der insgesamt relativ hohe MIV-Anteil resultiert dabei zum Teil aus dem im Vergleich zu traditionellen Kinos vergrößerten Einzugsbereich von Multiplexen. An allen drei Standorten sind vor allem die auswärtigen Besucher stark auf das Auto orientiert, während z.B. in Paderborn immerhin ein Viertel der vor Ort wohnenden Besucher zu Fuß kommt und in Bielefeld ein gleich großer Anteil die Stadtbahn benutzt (wobei es sich allerdings zum großen Teil um Captive Riders handelt).

Damit wird einerseits deutlich, dass der Freizeitverkehr sehr viel weniger stark als der Berufs- oder auch der Einkaufsverkehr allein durch entsprechende

Abb. 12: Alterstruktur der Multiplex-Besucher in den drei untersuchten Fallbeispielen

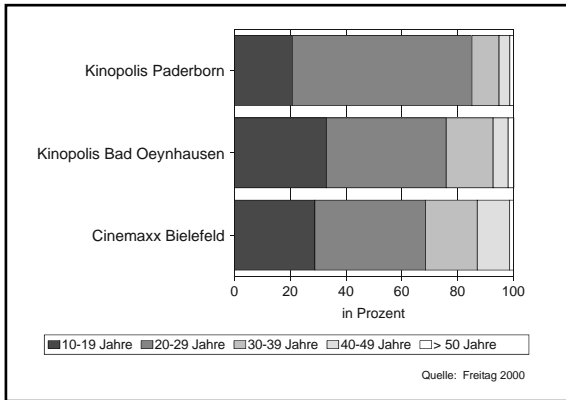
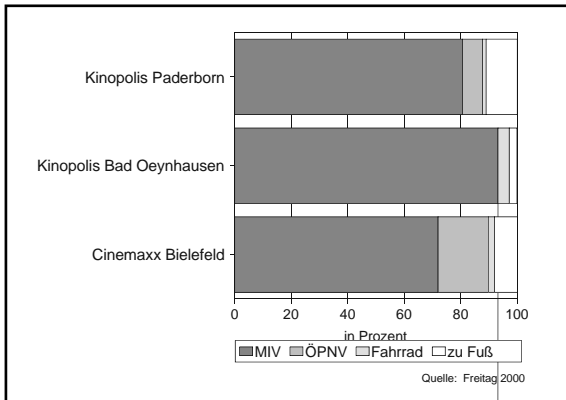


Abb. 13: Modal-Split der Multiplex-Besucher in den drei untersuchten Fallbeispielen



Mobilitätsangebote zu beeinflussen ist (vgl. hierzu auch den Beitrag von GRO-NAU im gleichen Band). Da andererseits auch die klassischen Ansätze zur Deutung des aktionsräumlichen Verhaltens (Alter, Bildung, berufliche Stellung) nur noch begrenzte Tragfähigkeit besitzen, soll im Folgenden der Frage nachgegangen werden, ob andere Ansätze zur Deutung des Freizeitverhaltens und der Verkehrsmittelwahl eine höhere Erklärungskraft besitzen.

4 Freizeitmobilitätsstile als Deutungsansatz

Die Tatsache, dass herkömmliche Deutungsmuster zur Erklärung menschlichen Verhaltens nur noch begrenzte Erklärungskraft besitzen, betrifft nicht nur die Freizeitmobilitätsforschung. Auch in vielen anderen handlungsorientierten Untersuchungsrichtungen wurde in den 90er Jahren deutlich, dass das menschliche Handeln komplexer geworden ist und sich nur noch begrenzt auf einfache sozio-demographische Merkmale zurückführen lässt. Mit dem Ansatz von Lebensstilgruppen wird in Teilen der Sozialwissenschaften inzwischen versucht, diesem Umstand Rechnung zu tragen. Mit diesem multidimensionalen Konstrukt soll die Komplexität der Handlungsmuster und deren Hintergründe differenzierter abgebildet werden.

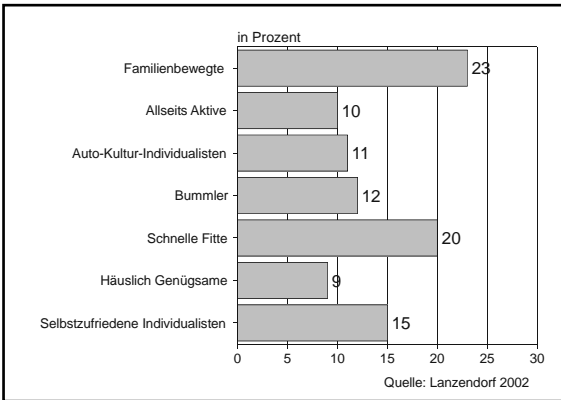
Aufbauend auf den Ergebnissen der Lebensstilforschung hat LANZENDORF (2001) eine auf den Freizeitmobilitätsbereich adaptierte Differenzierung der Bevölkerung nach Freizeitmobilitätstypen vorgestellt. Auf der Basis einer Clusteranalyse von *Stated Preferences* (vergleichbar denen, die in Abbildung 9 dargestellt sind) für Freizeitaktivitäten konnte er dabei folgende sieben Freizeitmobilitätsstile identifizieren:

- **Familienbewegte** (legt besonderes Gewicht auf die Beschäftigung mit Kindern und Familienmitgliedern)
- **Allseits Aktive** (Ausgehen, Kultur, Sport treiben und Familienleben hat hohe Wertigkeit)
- **Auto-Kultur-Individualisten** (Ausgehen und Geselligkeit sowie der Spaß am Auto fahren stehen im Vordergrund)
- **Bummler** (Einkaufsbummeln und Spaziergänge werden hoch geschätzt, aber auch das Familienleben betont; möglicherweise wäre diese Gruppe auch besser als *Flaneure* zu bezeichnen)
- **Schnelle Fitte** (vor allem hohe Wertigkeit von sportlichen Aktivitäten)
- **Häuslich Genügsame** (Fernsehen als zentrale Beschäftigung in der Freizeit, extrem niedrige Affinität zu aktiver sportlicher Betätigung)
- **Selbstzufriedene Individualisten** (Reisen und „Aufregendes erleben“ stehen im Vordergrund, geringe Bedeutung des Familienlebens und Kultivierung von Selbstinszenierung)

Die Freizeitmobilitätsstile wurden anhand einer repräsentativen Haushaltsbefragung in Köln entwickelt, d.h. sie dürften im Wesentlichen das Spektrum der bundesrepublikanischen Bevölkerung spiegeln. Die Anteile der von LANZENDORF ermittelten Anteile der Wohnbevölkerung an den einzelnen Freizeitmobilitätstypen sind in Abbildung 14 dargestellt.

Etwa ein Viertel der Wohnbevölkerung kann der Gruppe der *Familienbewegten* zugeordnet werden, jeder Fünfte weist eine ausgeprägte sportliche Freizeitorientierung auf (*Schnelle Fitte*), für ein Siebtel sind Reisen und der Erlebnis-„Kick“ beson-

Abb. 14: Anteile der Freizeitmobilitätstypen an der Wohnbevölkerung in Köln

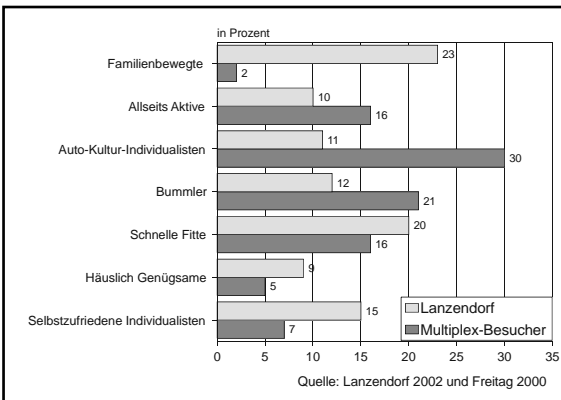


ders wichtig (*Selbstzufriedene Individualisten*). Die am wenigsten mobile Bevölkerungsgruppe der *Häuslich Genügsamen* macht immerhin ein Zehntel der Bevölkerung aus. Dabei ist bemerkenswert, dass – entgegen der Vermutung, es würde sich hier vor allem um ältere Personenkreise handeln – dieser Freizeitmobilitätstyp quer durch alle Altersgruppen vertreten ist.

Bei der oben bereits erwähnten Befragung in drei Multiplex-Kinos in Ostwestfalen wurden die von LANZENDORF für die Klassifizierung verwendeten Items (begrenzt auf eine Auswahl von zwölf Freizeitpräferenzen) ebenfalls erhoben und eine analoge Clusteranalyse zur Differenzierung der Multiplex-Besucher durchgeführt. Die Anteile der in den Multiplex-Kinos ermittelten Mobilitätsstilgruppen sind in Abbildung 15 denen der (als Durchschnitt über die gesamte Bevölkerung angesehenen) Ergebnissen der Haushaltsbefragung von LANZENDORF gegenübergestellt.

Dabei zeigt sich, dass bei diesem Typ Freizeitgroßeinrichtung die von LANZENDORF als *Auto-Kultur-Individualisten* bezeichnete Mobilitätsstilgruppe besonders stark vertreten ist. Deren Mitglieder zeichnen sich nun gerade durch eine starke Betonung von hedonistischen und auf das Auto als Selbstverwirklichungsinstrument ausgerichtete Haltungen aus.

Abb. 15: Anteile der Freizeitmobilitätstypen bei einer durchschnittlichen Wohnbevölkerung (nach LANZENDORF) und bei Multiplex-Besuchern



Ähnliche Tendenzen, d.h. überproportionale Anteile von hochmobilen und stark MIV-affinen Gruppen ergeben sich auch bei Besucherbefragungen in anderen Freizeitgroßeinrichtungen (vgl. GRONAU 2002).

In diesem Zusammenhang ist noch ein weiterer Aspekt zu berücksichtigen, der die Beeinflussbarkeit von Freizeitmobilität erschwert. Ein erheblicher Teil des Verkehrsaufwandes wird

von einem kleinen hochmobilen Teil der Bevölkerung verursacht. So verursachen im Freizeitverkehr 10 % der Bevölkerung etwa die Hälfte des Kilometeraufwandes (HOLZ-RAU/KUTTER 1995, S. 42). Bei den besonders mobilen Bevölkerungsanteilen handelt es sich zum erheblichen Teil um Personen, die eine hohe MIV-Affinität aufweisen und folglich von Ansätzen zur Beeinflussung des Modal-Split nur schwer erreichbar sind.

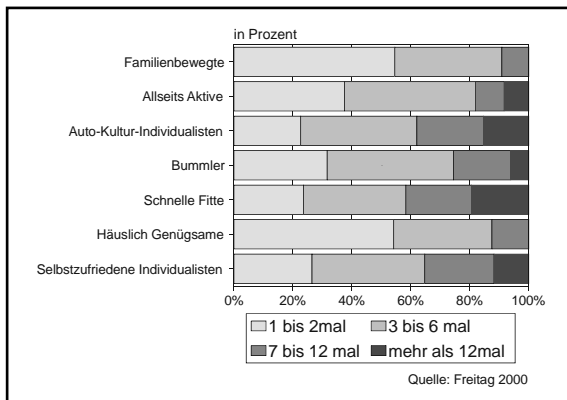
Dieser Aspekt wird auch deutlich bei einer Differenzierung der Besuchsfrequenzen von Multiplex-Kinos nach den Freizeitmobilitätstypen in Abbildung 16. Während die *Familienbewegten* und die *Häuslich Genügsamen* in den letzten 6 Monaten zur Hälfte nur ein- oder zweimal ein Multiplex-Kino besucht haben, zählen gerade die *Auto-Kultur-Individualisten* zu den intensiven Nutzern der Multiplexe. Da die Gruppen, die unterdurchschnittlich häufig in den Multiplex-Kinos angetroffen wurden, gleichzeitig die niedrigsten Besuchsfrequenzen aufweisen, ist es nicht so sehr die Partizipationsquote, sondern vielmehr die Frequenz, die sich zwischen den hochmobilen und den weniger mobilen Gruppen unterscheidet.

Bereits an dieser Stelle ist somit festzuhalten, dass alle Gestaltungsansätze, die darauf abzielen, Entfernungsintensität und die MIV-Orientierung im Freizeit- und Urlaubsverkehr zu reduzieren, mit erheblichen Restriktionen auf Seiten der Adressaten konfrontiert sind und damit die Möglichkeiten insgesamt gesehen nicht überbewertet werden dürfen.

5 Überprüfung der Tragfähigkeit des Freizeitmobilitätsstilkonzeptes

Aufbauend auf den Befunden zu veränderten Werte- und Präferenzmustern konnte gezeigt werden, dass für das Freizeitverhalten in den letzten Jahren konsumorientierte Freizeitgroßeinrichtungen erheblich an Bedeutung gewonnen haben. Dabei wurde deutlich, dass herkömmliche Ansätze zur Differenzierung menschlichen Handelns über sozio-demographische Merkmalsgruppen an Erklärungskraft verlieren, da die Orientierungen auf Freizeitangebote quer durch alle Gruppen bestehen. Unter Bezugnahme auf die Befunde von LANZENDORF wurde deshalb der Versuch unternommen, mit einem neuen Deutungsansatz für Freizeitverhalten und Freizeitmobilität die Besucher von Multiplex-Besuchern

Abb. 16: Besuchsfrequenzen der Multiplex-Besucher nach Freizeitmobilitätstypen



suchen den von LANZENDORF entwickelten Freizeitmobilitätstypen zuzuordnen. Die dabei errechneten unterschiedlichen Anteile an den einzelnen Mobilitätsstilgruppen lässt sich (auch im Vergleich mit den als Referenz angesehenen Ergebnissen von LANZENDORF) plausibel deuten, d.h. der Ansatz scheint zur Einordnung von Besuchern dieser Einrichtung geeignet.

Im nächsten Schritt

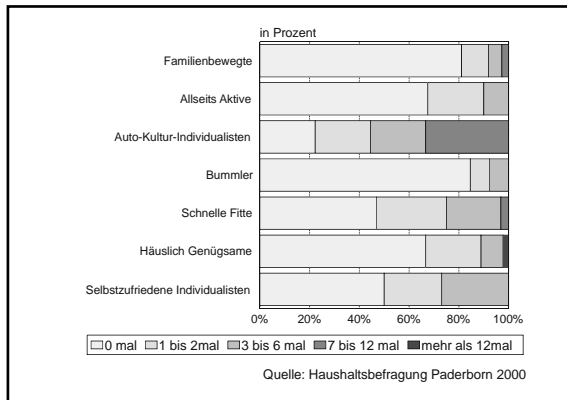
soll nun geklärt werden, ob dieser Ansatz auch tragfähig ist, Unterschiede bei weiteren Freizeitorientierungen entsprechend zu interpretieren. Hierzu wird auf die Ergebnisse einer im Herbst 2000 durchgeführten schriftlichen Haushaltsbefragung in 242 Paderborner Haushalten zum Freizeitverhalten zurückgegriffen und die Freizeitorientierungen der Befragten unter Verwendung der Zuordnung zu Freizeitmobilitätstypen analysiert.

Bei den Angaben der Paderborner Haushalte zu deren Multiplex-Besuchsfrequenzen ergaben sich spiegelbildlich die gleichen Tendenzen wie bei der Befragung der Besucher von Multiplex-Kinos (vgl. Abb. 17). Von den *Familienbewegten* gaben über 80 % an, seit der Eröffnung vor 8 Monaten noch nie im Multiplex-Kino gewesen zu sein. Umgekehrt haben knapp 80 % der *Auto-Kultur-Individualisten* in diesem Zeitraum das Paderborner Multiplex-Kino frequentiert, wobei ein erheblicher Teil zu den intensiveren Kinogängern zählt. Ein Drittel geht mindestens einmal pro Monat in Kino, während der bundesrepublikanische Durchschnitt bei etwa zwei Besuchen pro Jahr liegt.

Häuslich Genügsame und *Bummler* zeichnen sich ebenfalls durch eine deutliche Multiplex-Abstinenz aus. Damit scheint das multidimensionale Konstrukt von Freizeitmobilitätsstilen – zumindest für den Besuch von Multiplex-Kinos – eine brauchbare Unterscheidung des Freizeitverhaltens zu ermöglichen, die mehr diskriminierende Stärke aufweist als eindimensionale sozio-demographische Kennwerte.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde ein breiteres Spektrum von Freizeitaktivitäten erfasst. Auch bei einer Differenzierung weiterer Freizeitaktivitäten zeigen sich zwischen den einzelnen Freizeitmobilitätstypen merkbare Unterschiede, die sich plausibel mit den Grundtendenzen der einzelnen Stile deuten lassen. So spricht das in der Nähe Paderborns gelegene Spaß- und Erlebnisbad „Westfalen-Therme“ weite Zielgruppen an, die von *Familienbewegten* über *Auto-Kultur-Individualisten*, *Schnellen Fitten* bis hin zu den *Selbstzufriedenen Individualisten* reicht (vgl. Abb. 18; siehe auch GRONAU 2002).

Abb. 17: Multiplex-Besuchsfrequenzen der Paderborner Bevölkerung nach Freizeitmobilitätstypen



Ähnliches gilt für das Freilichtmuseum im etwa 25 km von Paderborn entfernt gelegenen Detmold (vgl. Abb. 19). Zwar hat diese Freizeiteinrichtung, deren Besuch als längerer Spaziergang in einer ansprechend aufbereiteten und mit kulturellen Elementen angeereicherten Umgebung zu charakterisieren ist, für *Bummler* die höchste Attraktivität. Auch die *Familienbewegten* und die *Allseits Aktiven* sowie selbst die *Häuslich Genügsamen* nutzen diese Freizeiteinrichtung des öfteren. Demgegenüber ist das eher beschauliche Ambiente dieser Einrichtung für die *Auto-Kultur-Individualisten*, d.h. eine Zielgruppe, die stärker von Inszenierungen und Eventisierungen angesprochen wird, deutlich weniger anziehend.

Umgekehrt sprach die nordrhein-westfälische Landesgartenschau 2000 "Aqua Magica" im ost-westfälischen Bad Oeynhausien sehr viel selektiver einzelne Zielgruppen an. Von den Paderborner *Auto-Kultur-Individualisten* war kein einziger zum Befragungszeitpunkt (einige Wochen vor dem Ende der Landesgartenschau) bereits dort gewesen. Umgekehrt werden (erwartungsgemäß) die als *Bummler* charakterisierten Befragten von diesem Angebot in besonderem Maß angesprochen (vgl. Abb. 20).

Damit deuten die empirischen Befunde darauf hin, dass die in der Fallstudie von LANZENDORF entwickelten Freizeitmobilitätsstile insgesamt gesehen ein tragfähiges Konstrukt sind, dessen weitere Verwendung in der Freizeitmobilitätsforschung zu einem tieferen Verständnis der dort wirksamen Präferenzmuster beiträgt.

Abb. 18: Besucher der Westfalentherme nach Freizeitmobilitätstypen

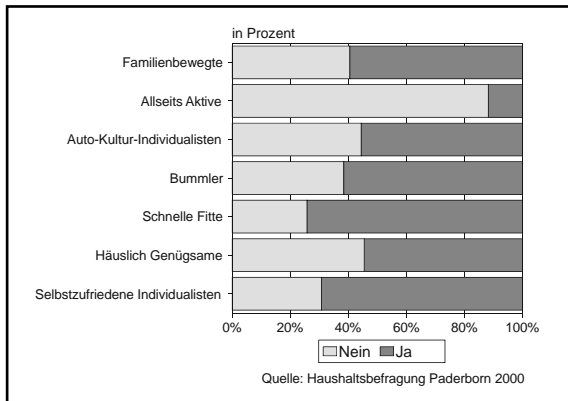
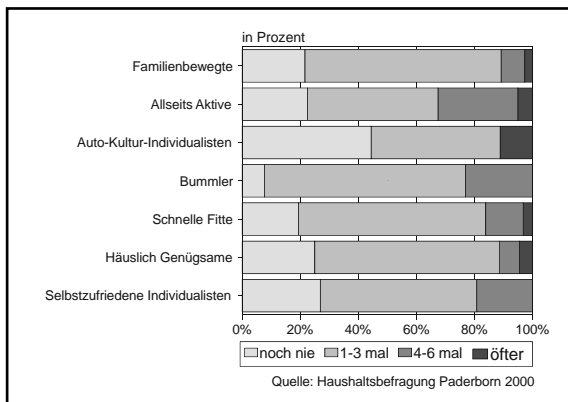


Abb. 19: Besucher des Westfälischen Freilichtmuseums nach Freizeitmobilitätstypen



In Abbildung 21 sind die Selbsteinschätzungen der sieben Freizeitmobilitätstypen über die Veränderungen ihres Freizeitverhaltens in Bezug auf den Anteil auswärtiger Aktivitäten in den letzten Jahren dargestellt. Auch wenn die Antworten auf eine solche Fragestellung sicherlich nicht überinterpretiert werden dürfen, finden sich doch erstaunliche Befunde. Ein großer Teil der Befragten gab an, ihr Freizeitverhalten habe sich in den letzten Jahren in Bezug auf diesen Aspekt nicht entscheidend verändert. *Häuslich Genügsame* und *Familienbewegte*, d.h. Befragte, die im Mittel eher geringe Außenorientierungen aufweisen, gaben überproportional häufig an, inzwischen eher seltener unterwegs zu sein. Dabei konnten bei den *Familienbewegten* keine biographischen Einflüsse, wie z.B. die Geburt von

Kindern als beeinflussende Hintergrundgröße identifiziert werden. Vielmehr sprechen bei beiden Gruppen einige Indizien dafür, dass das verfügbare Einkommen einen wichtigen limitierenden Faktoren für konsumorientierte Freizeitaktivitäten darstellt.

Umgekehrt stellt sich die Situation bei den Gruppen dar, die insgesamt gesehen eine überdurchschnittlich hohe Außenorientierung aufweisen. Vier Fünftel der *Auto-Kultur-Individualisten*, aber auch ein großer Teil der *Bummler* machten die Aussage, sie seien inzwischen häufiger unterwegs als noch vor einigen Jahren (auch hier ohne, dass biographische Aspekte als Grund hierfür identifiziert werden konnten).

Abb. 20: Besucher der Landesgartenschau "Aqua Magica" nach Freizeitmobilitätstypen

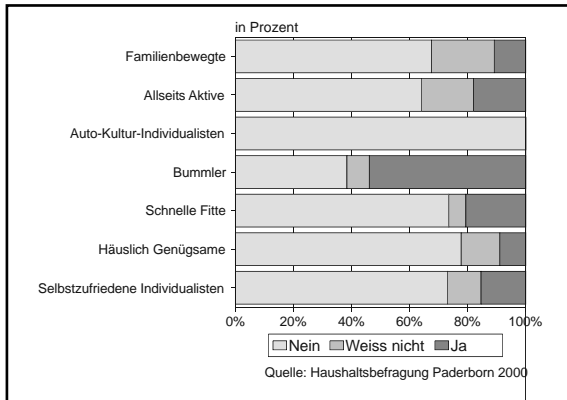
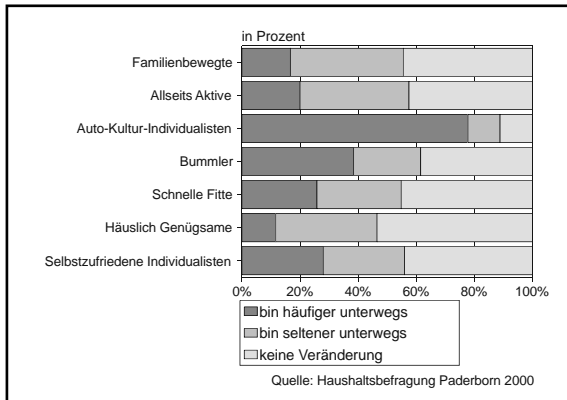


Abb. 21: Selbsteinschätzung der Veränderung des Freizeitverhaltens nach Freizeitmobilitätstypen



6 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das wachsende Angebot an konsumorientierten Freizeitangeboten eine Reihe von Implikationen für das Freizeitverhalten besitzt:

- 1) Insgesamt gesehen besitzen konsumorientierte Freizeit- und Erlebniswelten eine hohe Anziehungskraft für einen großen Teil der Bevölkerung.
- 2) Allerdings ist eine starke Differenzierung der Freizeitaktivitätsmuster festzustellen. Besonders stark von den neuen Angeboten auf dem Freizeitmarkt werden Teilgruppen angesprochen, die hochmobil und stark außenorientiert sind.
- 3) Ohne aufgrund der vorliegenden Befunde bereits von einer merklichen Marginalisierung kaufkraftschwacher Gruppen sprechen zu können, deuten eine Reihe von Befunden darauf hin, dass es sich nicht alle Bevölkerungskreise leisten können, aktives Mitglied der „Spaß-Gesellschaft“ zu sein. Die Tatsache, dass der Besuch kommerzieller Freizeiteinrichtungen teilweise erhebliche finanzielle Mittel bindet, dürfte einen Teil der Bevölkerung bis zu einem gewissen Grad exkludieren.

Unter dem Blickwinkel der Freizeitmobilität ergeben sich aus diesen Befunden ebenfalls eine Reihe von Schlussfolgerungen:

- 1) Hauptnachfrager nach den kommerziellen Freizeitgroßeinrichtungen sind Gruppen, die eine hohe MIV-Affinität aufweisen (genauer bei GRONAU 2002). Bei den auf „Fun“, „Action“ und den „Erlebnis-Kick“ ausgerichteten „Heavy Users“ vieler neuen Freizeiteinrichtungen ist das heutige Image des ÖPNV sicherlich nicht dazu angetan, zu einer verstärkten Nutzung dieses Verkehrsmittels beizutragen.
- 2) Da kommerzielle Freizeitgroßeinrichtungen gleichzeitig Besucher aus einem großen Einzugsgebiet anziehen, ist davon auszugehen, dass der Verkehrsaufwand im Freizeitbereich auch künftig steigen wird. Die in den letzten Jahren propagierten Plädoyers von verkehrswissenschaftlicher Seite zu einer „Neubewertung der Nähe“, um dadurch den Verkehrsaufwand im Freizeitverkehr zu reduzieren, werden damit mehr als konterkariert. Ob es gelingt, wie HEINZE/KILL vorschlagen, zu einer Reduzierung des Verkehrsaufwands durch eine Aufwertung von nahe gelegenen Freizeit- und Urlaubsmöglichkeiten dadurch beizutragen, dass diese mit positiv besetzten Attributen wie „*Unabhängigkeit, Identität, ... Klugheit und Exklusivität*“ verknüpft werden, da bislang dem „*Naherholungsraum das Fluidum des Spießigen ... allenfalls geeignet für Alte und Arme, Ängstliche und Weltfremde*“ (1997, S. 72) anhaftet, kann – vor dem Hintergrund der aktuell stattfindenden „Abstimmung mit den Autoreifen“ – bezweifelt werden.
- 3) Auch die lange Zeit als wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl angesehene Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt im Freizeitbereich – wie anhand des Vergleichs der drei unterschiedlich gelegenen und über unterschiedliche ÖV-Erschließungsqualitäten verfügende Multiplex-Kinos gezeigt werden konnte – nur begrenzte Wirksamkeit. Da kommerzielle Freizeitgroßeinrichtungen in starkem Maß von Personen nachgefragt werden, welche die Anfahrt mit dem eigenen Pkw als Teil des Freizeiterlebnisses ansehen, greifen die ÖPNV-Angebote vielfach ins Leere. Auch die Preiselastizität der Freizeitverkehrsnachfrage dürfte unter diesem Blickwinkel relativ gering sein.

Freizeitmobilität muss damit weiterhin als Wachstumssegment im Verkehr angesehen werden, für dessen Beeinflussung die bisherigen Steuerungsinstrumente nur sehr eingeschränkt greifen. Selbst eine integrierte Verkehrspolitik, bei der siedlungsstrukturelle Dimensionen (Angebote im Nahraum, Genehmigung von Freizeitanlagen nur bei entsprechender ÖPNV-Erschließung), entsprechende Angebote im Gemeinschaftsverkehr und eine auf die Zielgruppen orientierte Marktkommunikation ineinander greifen, dürften nur partielle Erfolge im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsgestaltung zu erwarten sein.

Literatur

- BASTEN, Ludger (1998): Die Neue Mitte Oberhausen. Ein Großprojekt der Stadtentwicklung im Spannungsfeld von Politik und Planung. Basel
- BECKER, Christoph (2000): Freizeit und Tourismus in Deutschland – eine Einführung.- In: Institut für Länderkunde (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. 10. Freizeit und Tourismus. Leipzig. S. 12-21
- DGF (= *Deutsche Gesellschaft für Freizeit*; Hrsg.) (1998): Freizeit in Deutschland 1998. Aktuelle Daten und Grundinformationen. Erkrath
- FFA (= *Filmförderungsanstalt*; Hrsg., div. Jahre): FFA Intern. Berlin
- FASTENMEIER, Wolfgang, Herbert GSTALTER und Ulf LEHNIG (2001): Subjektiver Freizeitbegriff und Mobilitätsmuster. Ergebnisse einer bundesweiten Haushaltsbefragung. München (= Berichte aus dem Institut mensch-umwelt-verkehr, Bericht Nr. 1)
- FREITAG, Elke (2000): Die Bedeutung von Multiplex-Kinos und ihre Auswirkungen auf das Freizeitverhalten der Besucher. Paderborn (= *unveröffentlichte Magisterarbeit*)
- FREITAG, Elke und Andreas KAGERMEIER (2001): Multiplex-Kinos als neues Angebotelement im Freizeitmarkt. In: STEINECKE, A. (Hrsg.): Tourismusforschung in Nordrhein-Westfalen: Ergebnisse – Projekte – Perspektiven. Paderborn 2001, S. 43-53
- FRANCK, Jochen (1999): Urban Entertainment Center. Entwicklung nationaler und internationaler Freizeitmärkte. In: Thomas-Morus-Akademie Bensberg (Hrsg.): Musicals und urbane Entertainmentkonzepte, Bensberg. S. 75-123 (= Bensberger Protokolle, 90)
- Goldbeck Magazin* (2000): Bielefelder Bahnhofsviertel nimmt Gestalt an. In: *Goldbeck Magazin*, Ausgabe 21, April 2000, S. 19
- GRONAU, Werner (2002): Implikationen der Freizeitmobilitätsforschung für verkehrslenkende Maßnahmen. In: GATHER, Matthias & Andreas KAGERMEIER (Hrsg.): Freizeitmobilität – Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Mannheim 2002, S. 105-118 (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 1)
- HATZFELD, Ulrich (1997): Die Produktion von Erlebnis, Freizeit, Vergnügen und Träumen. Freizeitgroßanlagen als wachsendes Planungsproblem.- In: *Archiv für Kommunalwissenschaften II*, S. 282-308
- HEINZE, Wolfgang und Heinrich KILL (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover
- HOLZ-RAU, Christian und Eckhard KUTTER (1995): Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Bonn (= Materialien zur Raumentwicklung, 73)
- LANZENDORF, Martin (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56)
- OPASCHOWSKI, Horst W. (1998): Kathedralen des 21. Jahrhunderts. Die Zukunft von Freizeitparks und Erlebniswelten. Hamburg
- QUACK, Heinz-Dieter (2001): Freizeit und Konsum im inszenierten Raum. Paderborn (= Paderborner Geographische Studien, 14)
- QUACK, Heinz-Dieter und Helmut WACHOWIAK (Hrsg.; 1999): Die Neue Mitte Oberhausen/CentrO. Auswirkungen eines Urban Entertainment Centers auf städtische Versorgungs- und Freizeitstrukturen. Trier 1999 (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 53)
- STEINECKE, Albrecht (2000): Tourismus und neue Konsumkultur: Orientierungen – Schauplätze – Werthaltungen. In: STEINECKE, Albrecht (Hrsg.): Erlebnis- und Konsumwelten. München, Wien. S. 11-27

Freizeitverkehr – Hintergründe, Probleme, Perspektiven

Matthias Gather & Andreas Kagermeier (Hrsg.)

Freizeitverkehr stellte lange Zeit in den Verkehrswissenschaften und der Verkehrsplanung einen tendenziell selten und wenig intensiv beachteten Verkehrszweck dar, der oftmals nur als Restgröße des im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stehenden Alltagsverkehrs behandelt wurde. Angesichts nach wie vor wachsender Freizeitverkehre und der starken MIV-Affinität im Freizeitverkehr hat sich dieses Bild in den letzten Jahren deutlich gewandelt. Trotzdem gilt nach wie vor, dass zentrale Dimensionen der Genese von Freizeitverkehr, aber auch die Möglichkeiten seiner Beeinflussung erst ansatzweise aufgearbeitet bzw. ausgelotet worden sind.

Der vorliegende Band mit Beiträgen von Martin LANZENDORF, Julia BLINDE & Robert SCHLICH, Ramón BRIEGEL, Holger DALKMANN, Joachim SCHEINER, Werner GRONAU und Andreas KAGERMEIER stellt dementsprechend auch zwei Hauptanliegen in den Mittelpunkt; zum einen, die Hintergründe und Motivstrukturen von Freizeitmobilität auszuloten und zum anderen, die Möglichkeiten einer Einflussnahme auf Verkehrsmittelwahl und Zielentscheidungen zu beleuchten.

Die Beiträge stellen im Wesentlichen die schriftlichen Fassungen von den auf dem Geographentag 2001 in Leipzig in zwei Sitzungen zum Themenfeld Freizeitmobilität gehaltenen Referaten dar. Zwar gelang es dabei, eine Vielzahl von Aspekten des Freizeitverkehrsverhaltens genauer aufzuarbeiten, und die Beiträge stellen sicherlich wichtige Schritte in Richtung auf ein vertieftes Verständnis und eine Systematisierung der Ansätze zur Untersuchung des Freizeitverkehrs dar. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich, dass es sich beim Freizeitverkehr um ein äußerst komplexes Themenfeld handelt, für das es keine einfachen Rezepte einer steuernden Einflussnahme gibt.