

- KRÄMER-BADONI, Thomas und Georg WILKE (1997): Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autolosigkeit. Wuppertal (= Mitteilungen 1/97 aus dem Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität)
- KUNZ, Volker (1997): Theorie rationalen Handelns. Konzepte und Anwendungsprobleme. Opladen
- LANZENDORF, Martin (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56)
- LANZENDORF, Martin (2002): Rollendes Vergnügen. Vom Spass am Unterwegssein. In: Politische Ökologie 20, S. 39-41
- LÜDTKE, Hartmut (1995): Zeitverwendung und Lebensstile. Empirische Analysen zu Freizeitverhalten, expressiver Ungleichheit und Lebensqualität in Westdeutschland. Marburg (= Marburger Beiträge zur Sozialwissenschaftlichen Forschung, 5)
- VERPLANKEN, Bas, Henk AARTS, Ad van KNIPPENBERG und Anja MOONEN (1998): Habit versus planned behaviour: a field experiment. In: British Journal of Social Psychology 37, S. 111-128.
- WEHLING, Peter und Thomas JAHN (1998): Verkehrsgeneseforschung – ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Arbeitsbericht Subprojekt 4 des CITY:mobil Forschungsverbunds. Freiburg (= Forschungsbericht stadtverträgliche Mobilität, 5)

Thesen und Argumente zu den häufigsten Behauptungen zur Freizeitmobilität

Herbert Gstalter (München)

Zusammenfassung

Dieser Aufsatz ist eine Zusammenstellung von häufig gelesenen und gehörten Meinungen zum Thema Mobilität in der Freizeit. Sie werden aus Sicht des Autors kommentiert. Die Thesen betreffen den Status und Trends in der Freizeitmobilität, deren Motive und Formen, die Rolle des Automobils und den Einfluss persönlicher, sozialer und räumlicher Teilnahmeveraussetzungen an Mobilität in der Alltags- und Erlebnisfreizeit. Als Argumente für die Stellungnahme werden überwiegend Daten aus eigenen Untersuchungen im Projektverbund ALERT („Alltags- und Erlebnisfreizeit“) benutzt.

Summary

This paper compiles repeatedly stated opinions on leisure time mobility and comments upon them from the authors perspective. These postulates refer to the current state and future trends in leisure mobility, its forms and motives, the role of the car and the impact of personal, social and local variables affecting every-day and week-end leisure mobility. Evidence and data supporting the arguments are mainly taken from own studies in the context of the ALERT ("Alltags- und Erlebnisfreizeit") project.

1 Größenordnung und Wachstum der Freizeitmobilität

Kaum ein Fachartikel, geschweige denn ein Forschungsantrag zum Thema, verzichtet auf eine Einleitung, die folgendes festhält: Freizeitmobilität sei der quantitativ größte Sektor im Personenverkehr, hätte in der jüngeren Vergangenheit das größte Wachstum erfahren und werde weiterhin große Zuwächse verzeichnen. Richtig ist zunächst: Für Freizeit Zwecke wird die größte Verkehrsleistung erbracht. Dies gilt im Übrigen nicht nur für die Gesamtheit der zurückgelegten Personenkilometer, sondern auch für jedes einzelne Verkehrsmittel getrennt (Ausnahme: Luftverkehr). Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Größenordnung der Freizeitverkehrsleistung in Milliarden Personenkilometern nach Verkehrsmitteln getrennt.

Tab. 1: Verkehrsleistung in Mrd. Personenkilometern zu Freizeit Zwecken (ohne Urlaubsreisen).

Verkehrsmittel	1976	1989	1991	1993	1995	1997	1999
Fußwege	12,9	12,5	16,2	16,6	17,0	16,9	16,8
Fahrrad	5,6	8,5	10,9	11,2	11,6	11,6	11,5
ÖStPV	18,0	21,0	27,6	26,5	25,9	24,7	25,7
Eisenbahn	13,6	12,9	18,5	19,3	21,3	22,5	24,4
MIV	205,7	247,1	301,8	315,2	322,7	324,9	326,8
Luftverkehr	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	1,8

Zusammengestellt nach: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2001

Ein Blick auf die Tabelle bestätigt auch die zweite Aussage: Es hat ein starkes Wachstum der Freizeitverkehrsleistung gegeben. Man sieht aber auch, dass seit den frühen neunziger Jahren ein asymptotischer Verlauf der Verkehrsleistung eingetreten ist. Zur Zeit stagniert die Größenordnung der Freizeitmobilität auf hohem Niveau. Dies entspricht durchaus der allgemeinen Entwicklung der Personenverkehrsleistung, wie CHLOND, MANZ & ZUMKELLER (2002) gezeigt haben (vgl. Tabelle 2).

Tab. 2: Zentrale Kenngrößen des Personenverkehrs in ihrer zeitlichen Entwicklung

		Kontiv 1976	Kontiv 1982	Kontiv 1989	Panel 1994	Panel 1995	Panel 1996	Panel 1997	Panel 1998	Panel 1999	Panel 2000
Anteil mobiler Personen	[%]	90,0	82,2	85,0	91,9	93,9	92,9	92,0	91,4	92,2	91,7
Wege/(Person x Tag)	Anzahl	3,09	3,04	2,75	3,32	3,39	3,46	3,62	3,57	3,51	3,47
Reisezeitbudget	[h:min]	1:08	1:12	1:01	1:19	1:20	1:21	1:22	1:21	1:23	1:22
Kilometer/(Person x Tag)	[km]	26,9	30,5	26,9	39,3	39,2	39,6	40,4	39,7	38,6	38,8
Durchschnittl. Wegelänge	[km]	8,7	10,0	9,8	11,8	11,5	11,5	11,5	11,1	11,0	11,2

(aus CHLOND, MATZ & ZUMKELLER 2002)

Man kann erkennen, dass insbesondere auch das sog. Weitenwachstum zum Stillstand gekommen ist, d.h. die pro Tag und Person zurückgelegten km nehmen nicht mehr zu. Dies erklärt sich hauptsächlich aus der seit Mitte der neunziger Jahre nicht mehr ansteigenden Pkw-Verfügbarkeit (für die Teilgruppe der Männer unter 40 Jahren ist sie sogar seit 1995 rückläufig).

Die Prognose eines weiter stark steigenden Freizeitverkehrs erscheint zweifelhaft. Die Hauptbegründung dafür liegt in der Einschätzung der Entwicklung von Faktoren, die in der Vergangenheit zum Ansteigen der Freizeitmobilität geführt haben: Bei der PKW-Verfügbarkeit ist eine Sättigung eingetreten; die Realeinkommen werden tendenziell eher sinken; es gibt Hinweise auf weitere Verteuerungen des Benzins und vor allem wird sich die demografische Entwicklung eher mobilitätssenkend auswirken. Wir werden zwar zweifellos in Zukunft die mobilsten Senioren aller Zeiten erleben, aber im Vergleich zu den zahlenmäßig stark zurückgehenden jüngeren Jahrgängen sind sie naturgemäß weniger mobil. Diese Einschätzung bezieht sich auf den Freizeitverkehr, nicht die Urlaubsmobilität; hier sind andere Entwicklungen durchaus denkbar.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Freizeit ist tatsächlich der größte Verkehrszweck und hat starke Zuwächse – absolut wie relativ zu anderen Verkehrszwecken – zu verzeichnen gehabt. Ein Blick auf aktuelle Daten und Überlegungen zur Entwicklung verkehrsbeeinflussender Faktoren lassen für die nähere Zukunft eher eine Stagnation des Freizeitverkehrs auf dem heutigen Niveau erwarten.

2 Qualitative Veränderungen von Freizeitmobilität, Freizeitbegriff und Freizeitaktivitäten

Seit dem Beginn der Erforschung des Phänomens Freizeit wird auf ihre stete Veränderung hingewiesen. Dies bezieht sich zum Teil auf gesellschaftliche Veränderungen, auf gewandelte Mobilitätsleitbilder und Lebensstile, veränderte Wertvorstellungen und daraus resultierende neue Formen der Freizeitmobilität (Freizeitgroßeinrichtungen, „Events“, „Urban Entertainment Centers“). Die Bedeutung der Freizeit für den einzelnen Bürger, aber auch für gesellschaftliche Gruppen verändert sich zunehmend in Richtung eines „kollektiven Freizeitparks“, einer Spaßgesellschaft, in der die „Fungeneration“ stets auf der Suche nach dem ultimativen Kick sei. Dabei löse sich auch der Gegensatz zwischen Arbeit und Freizeit immer mehr auf (HEINZE & KILL, 1997), wodurch auch zeitliche Änderungen in den Freizeitverkehren entstünden.

Ich möchte hier zu drei Thesen kurz Stellung nehmen: Hat sich der Freizeitbegriff wirklich gewandelt? Wie sieht heute die zeitliche Verteilung der Freizeitmobilität im Wochenverlauf aus? Welche quantitative Bedeutung haben neue Formen der Freizeitmobilität?

2.1 Freizeitbegriff: Welche Tätigkeiten gehören zur Freizeit, welche nicht?

Im Rahmen des Projektes ALERT haben wir in einer repräsentativen bundesweiten Studie Personen ab 14 Jahren eine Liste mit 59 Tätigkeiten vorgelegt (n=960). Sie mussten dabei auf einer 11er Skala für jede Tätigkeit entscheiden, in welchem Maße diese Freizeitcharakter besitzt. Die Ergebnisse sind ausführlich in FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG (2001a) dokumentiert. In Tabelle 3 geben wir lediglich einen Vergleich der Einschätzung solcher Tätigkeiten wieder, die mit denen einer ähnlichen Arbeit von SCHEUCH (1962) in etwa korrespondieren.

Tab. 3: Vergleich der Einstufung verschiedener Tätigkeiten als zur Freizeit gehörig zwischen 1962 und 2001

Tätigkeiten	Gehört zur Freizeit		Teils/teils		Gehört nicht dazu	
	1962	2001	1962	2001	1962	2001
Sich ausruhen/etwas schlafen	77,3	60,1	12,4	22,1	10,3	16,9
Gartenarbeit	41,0	34,2	29,5	29,5	29,5	36,3
Hausarbeit	11,7	7,5	16,0	11,0	72,3	81,4
Fernsehen	75,0	64,3	17,4	22,7	7,6	12,9
Um Schulaufgaben der Kinder kümmern	28,6	26,5	32,1	31,6	39,3	41,9
Besuche machen	71,9		22,9		5,2	
Freunde		79,1		14,9		6,0
Verwandte		47,7		32,9		19,3
Allgemeinbildung verbessern	45,0	36,7	33,0	28,1	22,0	35,2
Berufliche Weiterbildung	30,8	7,7	31,8	17,2	37,4	75,1
Sich mit politischen Fragen beschäftigen	34,9	18,2	33,8	21,8	31,3	60,0
Einkaufsbummel	65,5	54,6	21,5	25,2	12,9	20,2
Einkaufen	23,4		23,4		53,2	
Supermarkt		10,0		21,2		68,9
Textilien		26,4		30,5		43,2
Kaufhaus		17,0		26,9		56,1
Markt		16,7		30,4		52,9
Theater, Konzerte, andere kulturelle Veranstaltungen	88,3	69,8	8,6	13,4	2,1	16,8
Vereinsleben	52,9	28,5	31,0	26,7	16,1	44,7
Betätigung in Berufsverbänden u. ä.	28,6	5,5	35,7	11,4	35,7	83,0
Am kirchlichen Gemeindeleben teilnehmen	50,0	26,6	33,0	22,1	17,0	51,3

(aus FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG 2001a)

Folgende Trends lassen sich erkennen:

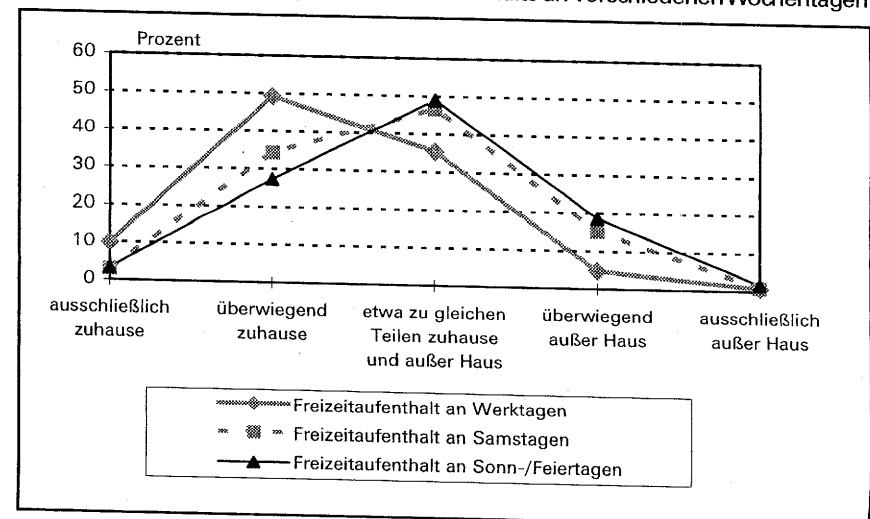
- Kontemplative Tätigkeiten scheinen eher an Freizeitwert verloren zu haben; anscheinend ist der Freizeitbegriff heute aktiver besetzt.
- Viele Formen sozialen Engagements werden weniger als früher zur Freizeit gerechnet (politische, religiöse, gewerkschaftliche, vereinsbezogene, teilweise sogar familiäre Aktivitäten). Dieser Effekt ist schon des öfteren beobachtet und mit Begriffen wie „Entsolidarisierung“ bezeichnet worden. Gemeint ist eine Abwendung von herkömmlichen sozialen Wertvorstellungen hin zu mehr Individualismus, Hedonismus und postmaterialistischen Werten.

- Die Entkoppelung von Arbeit und Freizeit ist stärker als zuvor, auch die berufliche Weiterbildung hat fast überhaupt keinen Freizeitanteil behalten. Noch drastischer ist die Zurückweisung eines Zusammenhanges bei Dienstreisen und dem Weg zur Arbeit, geschweige denn zwischen Freizeit und der beruflichen Arbeit als solcher (nicht im Vergleich enthalten, weil bei SCHEUCH nicht erhoben). Für die genannten Tätigkeiten entfielen die Mediane über alle Befragten in die extremste Kategorie einer 11er Skala („Tätigkeit hat keinerlei Freizeitcharakter“).

2.2 Zuhause und auswärts verbrachte Freizeit

Gesellschaftliche Veränderungen, insbesondere solche, die die Arbeitswelt betreffen (z.B. andere, kürzere Arbeitsverträge, veränderte Arbeitszeiten, mehr Teilzeitarbeit, Trend zu Tele- und Heimarbeit, verstärkte Arbeitslosigkeit) werden oft als Erklärung bzw. Prognosehintergrund für veränderte Freizeitgewohnheiten herangezogen. So wird gern im Zusammenhang mit der These, die Gegensätze zwischen Arbeit und Freizeit verschwimmen immer mehr, behauptet, dass sich die Verteilung der freien Zeit und damit auch die in der Freizeit außer Haus verbrachte Zeit vom Wochenende weg hin zu den Wochentagen verschiebe. Mag dies vielleicht später einmal eintreten oder nicht, die aktuelle Situation ist nach wie vor durch eine klassische Dominanz des Wochenendes bei Freizeit und außerhäusiger Freizeit gekennzeichnet, wodurch die größten Probleme im Freizeitverkehr ja auch nach wie vor entstehen. Abbildung 1 zeigt die Verteilung der Antworten auf die Frage, wo die Freizeit an verschiedenen Wochentagen verbracht wird. Dieses Ergebnis konnte in zwei weiteren, großen, repräsentativen Stichproben repliziert werden. Die zugehörigen Zeitbudgetverteilungen finden sich in FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG (2001a) bzw. LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER (2003).

Abb. 1: Zeitliche Verteilung des Freizeit-aufenthalts an verschiedenen Wochentagen



(aus FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG 2001a)

Nach wie vor zeigt sich das bekannte Bild: Während wochentags der überwiegende Teil der Freizeit zu Hause verbracht wird, konzentrieren sich die außerhäusigen Freizeitaktivitäten auf das Wochenende.

2.3 Neue Freizeitaktivitäten?

Der Ausflug ins Grüne wird zur „Outdoor activity“, Rollschuhlaufen zu „Inline-skiing“, der Stadtbummel führt ins „Urban Entertainment Center“, Großereignisse heißen „Events“ und der Besuch im Biergarten mit 10000 Sitzplätzen findet plötzlich in einer „Freizeitgroßeinrichtung“ statt: nur alter Wein in neuen Schläuchen oder wirklich neue Formen der Freizeit und dadurch induzierter Verkehr? Während manches wirklich nur anders klingt, hat es bestimmte Formen von Aktivitäten bzw. Freizeitangeboten in dieser Form früher so sicher nicht gegeben (z.B. Freizeitparks, zum Teil handelt es sich auch um eher herkömmliche Aktivitäten, aber dann in verkehrlich anderen Lagen). Akzeptiert man die erwähnten Formen der Freizeitaktivitäten als neue Mobilitätserzeuger, stellt sich die Frage nach ihrer Größenordnung und damit ihrer verkehrspolitischen bzw. -planerischen Bedeutsamkeit. Bei LOOSE (2002) entfielen weniger als ein Prozent der Freizeitwege auf Besuche in Freizeitparks und „Entertainment Centers“, wir erhielten bei Tiefeninterviews und repräsentativen Regionalbefragungen mit Wegetagebüchern noch geringere Werte. Bundesweit ist also hier keine neue große Aufgabe bei der Bewältigung der so induzierten Mobilität zu sehen. Dagegen sind aber selbstverständlich im lokalen Sinne erhebliche Anstrengungen nötig, um den Verkehr zu bzw. an solchen Zielpunkten zu planen und zu regeln. Die ganz überwiegende Verkehrsleistung wird bei der Freizeitmobilität nach wie vor durch herkömmliche Aktivitäten erzeugt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden: Tatsächlich gibt es einen Wertewandel, der sich in einem geänderten Verständnis des Freizeitbegriffs zeigt. Dies hat aber nicht zu Verwischungen der Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit geführt, sondern im Gegenteil: der begriffliche Gegensatz zwischen Arbeit und Freizeit ist so trennscharf wie nie zuvor. Als Freizeit wird all das begriffen, was Spaß macht und nicht zur Arbeit gehört. Eine zeitliche Verlagerung der Freizeitmobilität im Sinne einer Entlastung des Wochenendes ist bisher kaum zu bemerken. Eine Flut neuer Formen bzw. Bezeichnungen für Freizeitaktivitäten steht im Gegensatz zur deutlichen Dominanz ganz herkömmlicher Freizeitbeschäftigungen und erzeugt daher überwiegend lokale Probleme.

3 Stand der Forschung zur Freizeitmobilität

Nicht nur in Anträgen zu Forschungsvorhaben wird die gewaltige Verkehrsleistung im Freizeitbereich gern einem Erkenntnisdefizit gegenüber gestellt. Dennoch sind in den letzten Jahren insbesondere im deutschsprachigen Raum große Fortschritte bei der Erforschung der Freizeitmobilität gemacht worden. Dies gilt in erster Linie für die Beschreibung des Mobilitätsverhaltens in der Freizeit. Während über Jahrzehnte der Verkehrszweck Freizeit als unspezifische Restkategorie indirekt erschlossen werden musste – z.B. aus den KONTIV-Daten –, gibt es mittlerweile viele Untersuchungen, die den Freizeitbegriff bei empirischen Erhebungen nicht nur positiv defi-

niert, sondern sogar differenziert nach diversen einzelnen Freizeitaktivitäten verwendet haben. Beispielhaft seien hier die Arbeiten von DALKMANN (2000), FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG (2001a), GÖTZ, JAHN & SCHULTZ (1998), LANZENDORF (2001, 2002), LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER (2003), LEHNIG, GSTALTER & FASTENMEIER (2003), ZÄNGLER (2000) genannt. Eine explizite Erhebung von Freizeitmobilität findet auch im neuen KONTIV-Design und im Mobilitätspanel statt. Ein wesentlicher Fortschritt der letzten Jahre besteht auch in der getrennten Erfassung von Alltagsmobilität, Wochenendfreizeit und Tagesausflügen, die zu jeweils sehr unterschiedlichen Erscheinungsformen des Freizeitverkehrs führen. Inzwischen liegen also belastbare Daten vor, die die Analyse einzelner Freizeitwegezwecke nach personalen, sozialen und räumlichen Variablen erlauben und im Sinne einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens die Bildung von Zielgruppen ermöglichen.

Die in den vergangenen Jahren gesammelten Daten liefern aber nicht nur Beschreibungen des Phänomens Freizeitmobilität, sondern bieten auch Erklärungen für das Verhalten an. So sind mehrfach die Motive ermittelt worden, die Menschen zu bestimmten Zwecken freizeitmobil machen (vgl. ausführlich FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG 2001b, zusammenfassend GSTALTER & FASTENMEIER 2002). Dazu folgen in Kapitel 4 weitere Informationen.

Natürlich gibt es weiteren Forschungsbedarf in der Zukunft. Neben der Schließung weiterer Wissenslücken über Zustandekommen und Erscheinungsformen von Freizeitmobilität sollte aber vor allem weitere Arbeit in Versuche der Beeinflussung des Freizeitverkehrs gesteckt werden. Hier geht es um die Entwicklung von Konzepten für nachhaltigeren Verkehr, insbesondere um die Umsetzung in konkrete Maßnahmen. Dabei gilt es festzustellen, welche Art von Maßnahmen für welche Problemlage angemessen ist und welche Merkmale eine Übertragung von Lösungen ermöglichen bzw. verhindern. Schließlich sollten in diesem Bereich gewonnene Erkenntnisse für Planer in Form von Leitfäden oder Checklisten verfügbar gemacht werden. Diese Information sollte im Idealfall helfen, die richtigen Maßnahmen zu wählen und durchzuführen.

Wünschenswert wäre auch eine transparente, frei verfügbare Datenbasis zur Freizeitmobilität, die die vielen in den letzten Jahren erfassten Informationen erhält. Dies ist allerdings eine Arbeit, die über die Bereitschaft zur Kooperation verschiedenster Institutionen hinaus durchaus als arbeitsintensiv und anspruchsvoll eingeschätzt werden muss. Trotzdem wäre davon ein erheblicher forschungsökonomischer Gewinn zu erwarten.

4 Motive für Freizeitmobilität

Motive für Freizeitmobilität werden oft analytisch in drei Teile zerlegt: Man möchte hin zu einem Zielort, eigentlich nur unterwegs sein oder weg von zu Hause. Die Fluchtthese ist dabei meist aus wohnpsychologischer Perspektive interpretiert worden (FUHRER & KAISER 1994). Für die Lust am Unterwegssein wird dagegen oft ein eigenes Mobilitätsbedürfnis postuliert (z.B. ADAC 1987). Welche Rolle spielen diese beiden Motive nun wirklich bei der Erzeugung von Freizeitmobilität?

Wir haben unseren Probanden bei einer *Erlebnisfreizeitbefragung* die drei Grunddispositionen vorgegeben und sie im Hinblick auf den von ihnen geschilderten Ausflug gebeten, die treffendste Bedürfnislage zu nennen. Dabei ergab sich eine eindeutige Reihung: In 69,3 % wollten die Befragten hin zu einem Zielort; in immerhin 24,6 % der Ausflüge wurde das Motiv „gern unterwegs sein“ angegeben. Auf das Fluchtmotiv „von zu Hause weg“ entfielen gerade 6,1 % der Nennungen. Prüft man die Verteilung auf die drei Grundtendenzen für einzelne Aktivitäten, zeigt sich der Einfluss des Motivs unterwegs zu sein vor allem bei Spaziergängen, Spazierfahrten mit dem Auto und Radtouren, z.T. auch bei „aktiv Sport treiben“. Die Bedeutungslosigkeit des Fluchtmotivs zeigt sich besonders deutlich in der Antwortstruktur auf eine verfeinerte Liste von 15 „Einzelmotiven“, die verschiedene Dimensionen mobilitätsrelevanter Motivbündel operationalisieren (siehe Tab. 4; vgl. auch den Beitrag von FASTENMEIER in diesem Band). In Bezug auf den geschilderten Ausflug sollten die Interviewpartner die Liste dieser 15 Einzel motive durcharbeiten und jeweils entscheiden, ob sie eine Rolle gespielt hatten (stimmt/stimmt nicht); wurde mehrmals „stimmt“ angekreuzt, wurde nach dem primären Motiv gefragt: „Welche von den Aussagen trifft es am besten?“. Von den 280 Interviews wurden dabei die

Tab. 4: Zustimmung in Prozent für Einzel motive bei Freizeitmobilität am Wochenende

Einzel motive	stimmt nicht	stimmt	stimmt am besten
bestimmte Person treffen	50,4	25,7	23,9
sicher und geborgen fühlen	93,9	6,1	0,0
unter Menschen sein	53,2	41,8	5,0
machen können, was ich will	64,6	34,6	0,7
weg von häuslichen Konflikten	93,9	6,1	0,0
Suche nach Abwechslung	39,6	49,6	10,7
Decke fiel auf den Kopf	85,7	12,9	1,4
gerne unterwegs sein	45,0	47,9	7,1
brauchte Bewegung	50,0	42,9	7,1
wollte ganz ich selbst sein	89,3	9,6	1,1
frei und unabhängig sein	84,3	14,6	1,1
aus der öden Umgebung raus	84,6	15,4	0,0
Natur und Landschaft genießen	41,1	38,2	20,7
etwas für die Gesundheit tun	63,2	35,7	1,1
wollte mich erholen	34,6	56,1	9,3

(aus LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER 2002)

Items, die die soziale Flucht („weg von häuslichen Konflikten“) oder die räumliche Flucht („aus der öden Umgebung heraus“) operationalisierten, kein einziges Mal genannt. Die wenigen Fälle, in denen das Grundmotiv „von zu Hause weg“ genannt wurde, erklären sich offenbar mit dem Gesellungsbedürfnis, also der „Flucht vor der Einsamkeit“: Immerhin 5 % gaben als primäres Einzel motiv „wollte unter Menschen sein“ an.

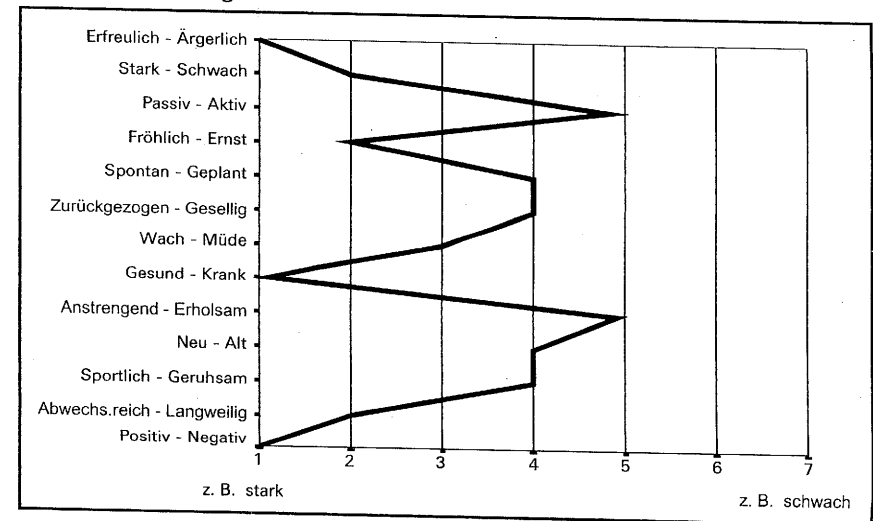
Zusammenfassend lässt sich festhalten: Freizeitmobilität ist ganz überwiegend zielgebunden. Der Wunsch, unterwegs zu sein spielt dabei oft als ein sekundäres Motiv mit. Die Fluchthese lässt sich nur in seltenen Einzelfällen belegen.

Die dominanten Motive für Freizeitmobilität sind in der Alltagsfreizeit der Wunsch nach sozialen Kontakten und das Bedürfnis nach Abwechslung; am Wochenende tritt der Wunsch nach Bewegung und Naturerleben als dritte wesentliche Motivlage hinzu. Diese Motive dürften wohl eher als „legitim“ angesehen werden als das unnötige und sinnlose Herumfahren, welches oft mit der Flucht- oder Unterwegsseinthese assoziiert wird und dadurch zu Klassifizierungen des Freizeitverkehr als „substituierbarer“ Verkehr gelangt (KLÜHSPIESS 1999).

5 Wie spontan ist Freizeitmobilität?

Freizeit und insbesondere Freizeitmobilität werden oft mit Spontaneität assoziiert (z.B. ADAC 1987, HEINZE & KILL 1997). In unserer Studie zum subjektiven Freizeitbegriff (FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG 2001a) war das Adjektiv „spontan“ eines in einem semantischen Differential mit insgesamt 13 Gegensatzpaaren (vgl. Abb. 2).

Abb. 2: Mediane einer Liste von Gegensatzpaaren zur Beschreibung des Freizeitbegriffs



(aus FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG 2001a)

Wie aus Abbildung 2 ersichtlich, wurden dem Freizeitbegriff einige Eigenschaften in extrem affirmativer Weise zuerkannt (erfreulich, gesund, positiv). Ob Freizeit eher spontan oder geplant sei verblieb jedoch in der neutralen Mitte und dies muss wohl dahingehend interpretiert werden, dass beides gleichermaßen zutreffen mag. Man muss also wesentlich genauer nachfragen. Präzisieren wir zunächst den Freizeitbegriff zu „Erlebnisfreizeit an Wochenenden“ und differenzieren nach verschiedenen Aktivitäten, ergibt sich die Darstellung aus Abbildung 3.

In Tiefeninterviews mit 280 Personen, die uns einen Wochenendausflug schilderten, baten wir um Beantwortung der Frage: „Welche Aussage trifft eher auf ihren Ausflug zu?“

A: Er wurde ganz spontan, kurzfristig und ohne große Planung gemacht.

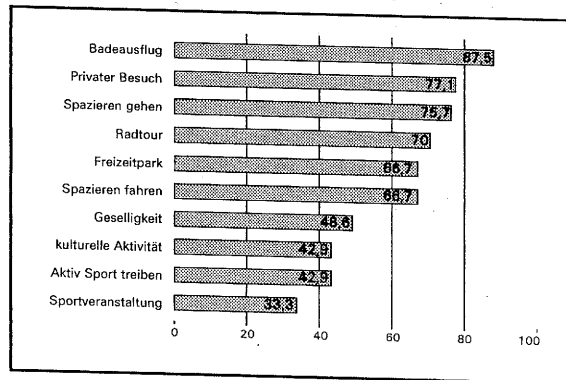
B: Er wurde im voraus gut durchgeplant.“

Die Antwortverteilung zeigt, dass nur eine nach Aktivität unterschiedliche Beantwortung der Frage nach dem Grad der Spontaneität Sinn macht. Spontane Elemente überwiegen offenbar bei wetterabhängigen Tätigkeiten, treten andererseits zurück, wenn Anfangszeiten, Preise etc. für Veranstaltungen einen gewissen Planungsaufwand unvermeidlich machen.

Um ein nicht seltenes Missverständnis zu vermeiden, sei auch noch die folgende Abbildung gestattet.

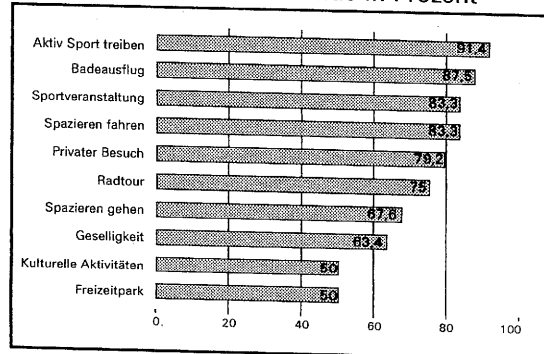
Auf die Frage: „Haben Sie diesen Ausflug schon öfter mal in dieser oder ähnlicher Form gemacht?“ ergab sich die Antwortverteilung der Abbildung 4. Sie verdeutlicht, dass auch als spontan eingestufte Aktivitäten (z.B. der Badeausflug) in dieser Form nur selten „neu“ sind; auch spontane Entscheidungen rufen also meist bekannte Muster von Aktivitäten auf. Die weitere Befragung zeigte darüber hinaus, dass diese

Abb. 3: Anteil spontaner (statt:geplanter) Aktivitäten am Wochenende in Prozent



(aus LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER 2002)

Abb. 4: Gewohnheitsanteil an Freizeitaktivitäten am Wochenende in Prozent



(aus LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER 2002)

Ausflugsvarianten oft schon seit vielen Jahren bestanden und sehr häufig durchgeführt worden waren.

Letztlich macht die Betrachtung des Einflusses der Spontaneität aber nur wirklich Sinn, wenn entschieden werden kann, welche Teile einer Freizeithandlung spontan, geplant oder routiniert ablaufen. Wir haben dazu den Entscheidungsprozeß genauer untersucht. Gliedert man die Entscheidung nach ihren zentralen Komponenten und fragt den Automatisierungsgrad getrennt ab, ergeben sich die Daten der Tabelle 5.

Tab. 5: Automatisierungsgrad von Entscheidungen in der Wochenendfreizeit

Entscheidungsebene	Automatisierungsgrad pro Entscheidungsebene (in %)		
	spontan	geplant	Routine
genau wohin	24,7	67,1	8,2
welcher Tag	31,4	63,6	5,0
zu welcher Tageszeit	40,1	52,4	7,5
auf welchem Weg	15,9	36,4	47,7
mit welchem Verkehrsmittel	4,1	24,1	71,9

(aus LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER 2002)

Die Wahl der Route zu einem Freizeitziel und noch viel mehr die Entscheidung über das zu wählende Verkehrsmittel erfolgen überwiegend gewohnheitsmäßig. Bei der Wahl des Zielortes und des Zeitfensters für den Ausflug kommen größere Anteile von Spontaneität zustande, werden aber vom Anteil geplanter Elemente dominiert.

Ein weiterer Konkretisierungsgrad ergibt sich natürlich, wenn man Tabelle 5 für die häufigsten Freizeitaktivitäten getrennt erstellt. Wir haben dies sowohl für die Alltags- als auch die Wochenendfreizeit getrennt getan und in LEHNIG, FASTENMEIER & GSTALTER (2002) dargestellt; hier würde dies den Rahmen sprengen.

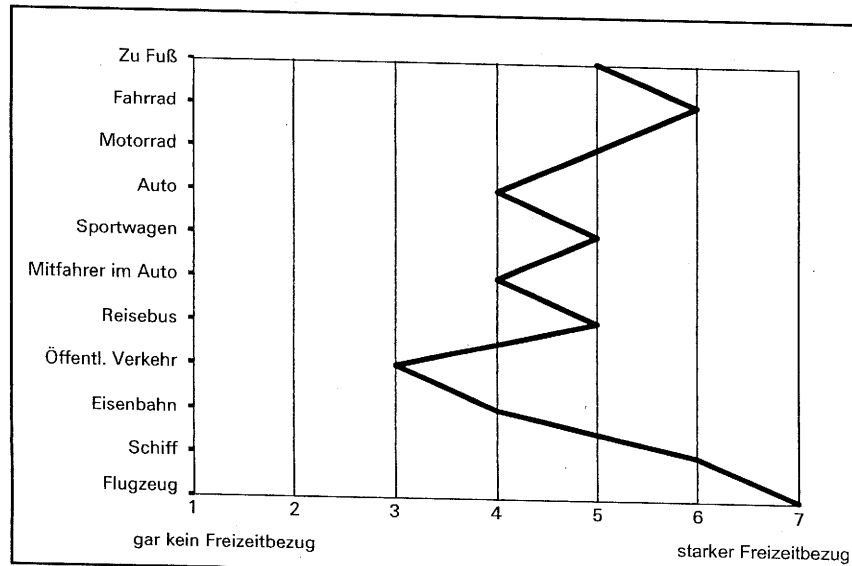
Zusammenfassend halten wir fest: Beim Grad der Spontaneität einer Freizeithandlung muss nach der Art der Aktivität unterschieden werden, da dies zu sehr verschiedenen Ergebnissen führt. Entscheidungen zur Freizeitmobilität sind zwar häufig spontan, rufen aber oft routinierte Verhaltensmuster auf. Die Wahl eines Zielortes für eine Freizeitaktivität enthält spontane Elemente, aber noch mehr Planungselemente. Die Wahl des Verkehrsmittels und der Strecke zum Ziel sind ganz überwiegend gewohnheitsmäßig.

6 Ist das Auto ein „Freizeitmobil“?

Die Dominanz des Automobils als Träger der Freizeitmobilität ist beeindruckend (vgl. Tabelle 1). Die Gründe für diese Bevorzugung sind oft untersucht worden und gut bekannt (z.B. LEHNIG in diesem Band). Nun wird aus dieser Tatsache häufig der Schluss gezogen, der PKW werde vor allem als Freizeit- und Urlaubsmobil empfunden.

den (z.B. HEINZE & KILL, 1997). Wir haben unsere bundesweit repräsentative Haushaltsbefragung (FASTENMEIER, GSTALTER & LEHNIG, 2001a) genutzt, um der Frage nachzugehen, in welchem Maße zum Auto der Gedanke an Freizeit assoziiert wird. Dazu haben wir den Befragten ein semantisches Differential vorgelegt, mit dem sie verschiedene Verkehrsmittel bzw. Formen der Fortbewegung nach ihrem Freizeitbezug skalieren sollten. Abbildung 5 stellt die dabei ermittelten Mediane dar (n=960).

Abb. 5: Freizeitbezug verschiedener Arten der Fortbewegung



(aus FASTEMEIER, GSTALTER & LEHNIG 2001a)

Die Antwortverteilung in Abbildung 5 verdeutlicht, in welchem Maße verschiedene Verkehrsmittel einen Freizeitbezug für die Befragten hatten, weniger im Sinne einer realen Benutzung als vielmehr einer mentalen Nähe der Begriffe Freizeit einerseits und der Vorstellung verschiedener Verkehrsmittel andererseits. Zunächst sieht man, dass alle beurteilten Verkehrsmittel prinzipiell mit Freizeitbezügen „geladen“ werden können; die beiden linken Spalten bleiben vollständig frei. Trotzdem unterscheiden sich die Verkehrsmittel erheblich, wobei dem Flugzeug der stärkste Freizeitbezug zugeordnet wird. Für die meisten Befragten war die Vorstellung, im Flugzeug zu sitzen, offenbar direkt mit dem Flug in den Urlaub verbunden. Ähnliches gilt für das Schiff, das wohl für die wenigsten eine von Freizeitaktivitäten entkoppelte Bedeutung besitzt. Erfreulich – auch im Sinne von Strategien zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr – ist die Tatsache, dass das Fahrrad gleich stark freizeitbezogen gesehen wird. Vergewärtigt man sich die Ergebnisse des semantischen Differentials zum Freizeitbegriff und seiner extrem positiven Bedeutung, kann man die vorliegende Skala als eine Art Sympathierating für die ein-

zelnen Verkehrsmittel deuten. Das Rad hat somit ein gutes Image und ließe sich entsprechend erfolgreich als Freizeitalternative zum motorisierten Individualverkehr bewerben.

Das Auto – ob als Mit- oder Selbstfahrer – fällt in die neutrale Mitte der Skala. Dies überrascht zunächst, ist doch zweifellos das Auto der Träger der Freizeitmobilität überhaupt. Die Interpretation muss wohl lauten: Das Auto ist das *Universalverkehrsmittel* schlechthin und wird damit also auch in der Freizeit genutzt, aber: es hat eigentlich nichts „freizeitspezifisches“ an sich. In die selbe Klasse fällt die Eisenbahn, während die Verkehrsmittel im ÖV als einzige auf der linken (also eigentlich als negativ zu beurteilenden) Seite der Skala angesiedelt sind. Leider entspricht dies vielen Untersuchungen über Sympathiebewertungen und das Image des Nahverkehrs (mit Ausnahme der Straßenbahn, die allein beurteilt oft besser abschneidet).

7 Fazit

- Der Freizeitverkehr hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen und stellt den größten Verkehrszweck dar. Für die nächsten Jahre lässt sich aber eher eine Stagnation der Verkehrsleistung im Freizeitbereich prognostizieren.
- Der Freizeitbegriff hat sich in den letzten Jahrzehnten stark gewandelt; der Gegensatz zwischen Arbeit und Freizeit war noch nie so trennscharf wie heute.
- Das Wissen über Freizeitmobilität ist stark angewachsen. Das gilt nicht nur für Beschreibungen manifesten Verkehrs, sondern auch für zugrundeliegende Motive für Mobilität. Zukünftige Arbeiten sollten vor allem Maßnahmenkonzepte für nachhaltigeren Freizeitverkehr und ihre Übertragbarkeit fokussieren.
- Die Fluchthese zur Erklärung von Freizeitmobilität kann weitgehend vernachlässigt werden. Auch der Wunsch, unterwegs sein, hat meist nur die Bedeutung eines sekundären Motivs. Primäres Motiv in der Freizeitmobilität ist das Aufsuchen von Orten, die Abwechslung, Naturerleben und soziale Kontakte ermöglichen.
- Der Grad der Spontaneität einer Freizeithandlung hängt stark von der konkreten Aktivität ab. Spontane Entscheidungen, freizeitmobil zu werden, ziehen oft gewohnte Verhaltensmuster nach sich. Die Wahl eines Zielortes und eines Zeitfensters für eine Freizeitaktivität enthalten spontane Elemente, dennoch überwiegen hier Planungselemente. Die Wahl des Verkehrsmittels ist ganz überwiegend eine gewohnheitsmäßige, fast nie spontane Entscheidung.
- Das Auto ist das Universalverkehrsmittel schlechthin und damit auch der dominante Träger der Freizeitmobilität, aber das Auto als solches ist nicht das Freizeitmobil per se. Das Radfahren und auch das zu Fuß gehen werden wesentlich stärker mit Freizeit assoziiert.

Literatur

- ADAC (1987): *Mobilität*. 2. Auflage, München
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): *Verkehr in Zahlen 2001/2002*. Hamburg
- CHLOND, Bastian, Wilko MANZ & Dirk ZUMKELLER (2002): Stagnation der Verkehrsnachfrage - Sättigung oder Episode? In: *Internationales Verkehrswesen* 54, S. 396 - 412
- DALKMANN, Holger (2000): *Freizeitmobilität in Leipzig*. Teilbericht 9 im Rahmen des UBA-Modellvorhabens: „Umweltverträglicher Einkaufs- und Freizeitverkehr“. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie. Wuppertal
- FASTENMEIER, Wolfgang (2003): Ein Erklärungsansatz für Motive und Aktivitäten in Alltags- und Erlebnisfreizeit. In: HAUTZINGER, Heinz (Hrsg.): *Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze*. Mannheim 2003, S. 59-73 (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 4)
- FASTENMEIER, Wolfgang, Herbert GSTALTER & Ulf LEHNIG (2001a): Subjektiver Freizeitbegriff und Mobilitätsmuster. Ergebnisse einer bundesweiten Haushaltsbefragung. München (= Berichte aus dem Institut mensch-verkehr-umwelt, 1)
- FASTENMEIER, Wolfgang, Herbert GSTALTER & Ulf LEHNIG (2001b): Erklärungsansätze zur Freizeitmobilität und Konzepte zu deren Beeinflussung. München (= Berichte aus dem Institut mensch-verkehr-umwelt, 2)
- FUHRER, Urs & Florian G. KAISER (1994): *Multilokales Wohnen: Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität*. Bern
- GÖTZ, Konrad, Thomas JAHN & Irmgard SCHULTZ (1997): *Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz*. Frankfurt a. M. (= City:mobil Forschungsverbund)
- GSTALTER, Herbert & Wolfgang FASTENMEIER (2002): Motive und Aktivitäten in Alltags- und Erlebnisfreizeit. In: BECKMANN, Klaus J. (Hrsg.): *Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium Mobilität und Stadt*. RWTH Aachen: Institut für Stadtbauwesen. Aachen, S. 83-90 (= Stadt Region Land, 73)
- HEINZE, Wolfgang & Heinrich KILL (1997): *Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr*. Hannover
- KLÜHSPIESS, Johannes (1999): *Stadt-Mobilität-Psyche. Mit gefühlsbetonten Verkehrskonzepten die Zukunft urbaner Mobilität gestalten?* Basel (= Stadtforschung aktuell)
- LANZENDORF, Martin (2001): *Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung*. Trier (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 56)
- LANZENDORF, Martin (2002): *Freizeitmobilität verstehen? Eine sozial-ökologische Fallstudie in vier Kölner Stadtvierteln*. In: GATHER, Matthias & Andreas KAGERMEIER (Hrsg.). *Freizeitverkehr. Hintergründe, Probleme, Perspektiven*. Mannheim, S. 13-34 (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 1)
- LEHNIG, Ulf, Wolfgang FASTENMEIER & Herbert GSTALTER (2003): *Tiefeninterviews zur Alltags- und Erlebnisfreizeit: Dokumentation der Ergebnisse*. München (= Berichte aus dem Institut mensch-verkehr-umwelt, 3)
- LEHNIG, Ulf, Herbert GSTALTER & Wolfgang FASTENMEIER (2003): *Aktivitätsmuster in der Freizeitmobilität: Ergebnisse einer Befragung mit Mobilitätstagebüchern*. München (*im Druck*)
- LEHNIG, Ulf (2003): Die Rolle der Gewohnheit bei der Verkehrsmittelwahl in der Freizeitmobilität. In: HAUTZINGER, Heinz (Hrsg.): *Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze*. Mannheim 2003, S. 75-87 (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 4)
- LOOSE, Willi (2002): *Freizeitverkehr*. In: *Öko-Institut e.V.* (Hrsg.): *Freizeitgesellschaft zwischen Umwelt, Spaß und Märkten*. Freiburg, S.115-136
- SCHUCH, Erwin K. (1977): *Soziologie der Freizeit*. In: KÖNIG, René (Hrsg.): *Handbuch der empirischen Sozialforschung*, Bd. II. Stuttgart, S. 1-192
- ZÄNGLER, Thomas W. (2000): *Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit*. Berlin

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung

Herausgegeben von M. Gather, A. Kagermeier und M. Lanzendorf

- Band 1: *Gather Matthias & Andreas Kagermeier (Hrsg.): Freizeitverkehr – Hintergründe, Probleme, Perspektiven*. 2002. 140 Seiten, 47 Abbildungen und 17 Tabellen. 15,50 €, ISBN: 3-936438-00-5
- Band 2: *Kagermeier, Andreas, Thomas J. Mager & Thomas W. Zängler (Hrsg.): Mobilitätskonzepte in Ballungsräumen*. 2002. 306 Seiten, 121 Abbildungen, 30 Tabellen und 12 Photos. 25,- €, ISBN 3-936438-01-3
- Band 3: *Fliegner, Steffen: Car Sharing als Alternative? Mobilitätsstilbasierte Potenziale zur Autoabschaffung*. 2002. 290 Seiten, 33 Abbildungen und 44 Tabellen. 23,50 €, ISBN 3-936438-02-1
- Band 4: *Hautzinger, Heinz (Hrsg.): Freizeitmobilitätsforschung – Theoretische und methodische Ansätze*. 2003. 120 Seiten, 34 Abbildungen und 21 Tabellen. 15,00 €, ISBN 3-936438-04-8
- Band 5: *Dalkmann, Holger, Martin Lanzendorf & Joachim Scheiner (Hrsg.): Verkehrsgenese – Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. (Arbeitstitel für Dokumentation der Jahrestagung 2003 des AK Verkehr)* ISBN 3-936438-05-6 (*in Vorbereitung, erscheint voraussichtlich Ende 2003*)

MetaGIS - Systems

Raumbezogene Informations- und Kommunikationssysteme
 Wissenschaftlicher Fachbuchladen im WWW
 Enzianstr.62 – D 68309 MANNHEIM
 E-Mail: info@metagis.de
 Online: www.metagis.de – www.fachbuchladen.info
 Tel.: +49 621 72739120 – Fax.: +49 621 72739122