

Konrad Götz, Willi Loose,
Steffi Schubert

**Forschungsergebnisse
zur Freizeitmobilität**

Zwischenergebnisse aus dem
UBA-Projekt „Minderung der
Umweltbelastungen des
Freizeit- und Tourismus-
verkehrs“

ISOE-Diskussionspapiere, Nr. 7
ISSN 1436-3534

Konrad Götz, Willi Loose, Steffi Schubert

Forschungsergebnisse zur Freizeitmobilität

Zwischenergebnisse aus dem UBA-Projekt „Minderung der
Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs“

Herausgeber:
Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, 2001

| | |
|---|-----------|
| Inhalt | |
| Einleitung | 3 |
| TEIL 1: DEFINITION UND ABGRENZUNG VON FREIZEIT UND FREIZEITVERKEHR (Konrad Götz) | 5 |
| 1 Definitionen von Freizeit | 5 |
| 2 Die Abgrenzung von Freizeit in der Sozialempirie | 9 |
| 2.1 Deskriptive Empirie der Freizeitaktivitäten | 9 |
| 2.2 Aggregierte Daten der Freizeitforschung | 11 |
| 2.3 Freizeittrends | 14 |
| 3 Empirische Abgrenzung des Freizeitverkehrsverhaltens | 15 |
| 3.1 Unterschiedliche Wegezwecke (Aktivitätenmuster) im Verbund CITY:mobil | 15 |
| 3.2 Ein differenziertes Wegezweckschema | 18 |
| TEIL 2: VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE DATEN ZUR FREIZEITMOBILITÄT (Willi Loose) | 20 |
| 1 Zur Abgrenzung des Freizeitverkehrs | 20 |
| 2 Daten zum Freizeitverkehr | 21 |
| 3 Sonstige Daten zum Freizeitverkehr | 27 |
| TEIL 3: QUALITATIVE UNTERSUCHUNG ZUR FREIZEITMOBILITÄT (Konrad Götz unter Mitarbeit von Steffi Schubert) | 30 |
| 1 Methode | 30 |
| 2 Auswertung der Explorationen | 32 |
| 3 Ergebnisse | 33 |
| 3.1 Abgrenzung und individuelle Definition von Freizeit | 36 |
| 3.2 Freizeitmobilität und Verkehrsverhalten | 42 |
| 3.3 Typologisierung | 59 |
| 3.4 Ausblick | 61 |
| Literatur | 62 |
| Summary | 66 |

Einleitung

Vorbemerkung

Das vorliegende Diskussionspapier berichtet über Zwischenergebnisse eines vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Forschungsprojekts: "Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs" (Forschungsvorhaben FKZ 298 87 109).

Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt des Instituts für sozial-ökologische Forschung und des Öko-Instituts. Das Gesamtprojekt gliedert sich in folgende Abschnitte:

1. Definition und Abgrenzung von Freizeit- und Tourismusverkehr
2. Ist-Analyse der Umweltbelastungen durch den Freizeitverkehr
3. Identifizierung von Mobilitätsstilen im Freizeitverkehr
 - a) Qualitative Pilotphase
 - b) Repräsentativuntersuchung (bundesweit)
4. Zielgruppenspezifische Handlungsstrategien
5. Identifikation von Handlungsträgern und Abschätzung der Umsetzungschancen
6. Potentiale für die Umweltentlastung

Die empirische Methode des Projekts baut auf dem Konzept der Mobilitätsstile auf, das im Rahmen des Forschungsverbunds CITY:*mobil* entwickelt wurde¹. Dabei werden Methoden der empirischen Lebensstilforschung und der Verkehrsforschung so miteinander verknüpft, daß Zielgruppen identifiziert werden können, die unterschiedliche Potentiale für eine umweltfreundlichere Freizeitmobilität aufweisen. Diese Zielgruppen werden hinsichtlich ihrer Lebensstile, ihrer Mobilitätsorientierungen und des Verkehrsverhaltens beschrieben.

Hintergrundannahme ist, daß hinsichtlich der Freizeitaktivitäten sowie hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels und der zurückgelegten Entfernungen beträchtliche Handlungsspielräume bestehen. Es kann – nach den Ergebnissen der Mobilitätsstilforschung – als erwiesen gelten, daß Entscheidungen für Freizeitwege nur verstanden werden können, wenn lebensstilspezifische Motive, Orientierungen und Normen als handlungsbestimmend in die Analyse einbezogen werden. Ohne den motivationalen Hintergrund, ohne Berücksichtigung der symbolischen Dimension im Raum der Lebensstile, kurz: ohne Einbeziehung soziokultureller Determinanten können die unterschiedlichen Verkehrsverhaltensmuster in der Freizeit nicht erklärt werden. Zielgruppenspezifische Maßnahmen zur partiellen Entkoppelung der Freizeitmobilität

¹ vgl. CITY:mobil (Hrsg.) (1999): Stadtverträgliche Mobilität. Berlin, S. 56 - 65, sowie Götz et al. (1997)

vom motorisierten Individualverkehr werden nur dann erfolgreich sein, wenn auch diese Faktoren berücksichtigt werden.

Im hier vorgelegten Diskussionspapier werden ausgewählte Befunde zu folgenden Themen vorgelegt:

- Definition und Abgrenzung von Freizeit und Freizeitverkehr
- Relevante Befunde aus der empirischen Freizeitverkehrsforschung
- Qualitative Ergebnisse zu den Ursachen der Freizeitmobilität Untersuchungsphase
- Typologisierung des qualitativen Materials

TEIL 1: DEFINITION UND ABGRENZUNG VON FREIZEIT UND FREIZEITVERKEHR (Konrad Götz)

1 Definitionen von Freizeit

Definitionstypen

In der Literatur findet sich eine unüberschaubare Anzahl von Freizeitdefinitionen. Zunächst kann zwischen folgenden Definitionstypen unterschieden werden:

1. Historisch-normative Definitionen: Der Freizeitbegriff wird von historischen Vorformen, insbesondere der Muße und der Kontemplation abgeleitet. Damit entsteht ein Bild für das, was Freizeit sein könnte und sollte.
2. Auf Arbeit und verpflichtende Tätigkeit bezogene Definitionen:
 - a) Zum einen normativ: Freizeit wird bezogen auf eine Vorstellung von nichtentfremdetem, autonomem Tun im Unterschied zur entfremdenden und fremdbestimmten Arbeit.
 - b) Analytisch: Freizeit wird abgegrenzt von allen verpflichtenden Tätigkeiten.
 - c) Definitionen, die Freizeit als Restkategorie, also in Subtraktion von Erwerbsarbeit verwenden, sind – auch wenn sie immer wieder kritisiert werden – in den Sozialwissenschaften seit langem nicht mehr gebräuchlich.
3. Funktionale, rollentheoretische, systembezogene Definitionen: Diesen Definitionen ist gemeinsam, daß sie die humanistische oder subjektbezogene Perspektive verlassen und nach der Funktion der Freizeit aus der Sicht sozialer Systeme bzw. der Gesellschaft fragen.
4. Zugänge, die Freizeit als Ergebnis eines sozialen Aushandlungsprozesses betrachten

Definitionen

Im Wörterbuch der Soziologie von 1969 werden noch folgende Zeitverwendungsarten unterschieden: 1. Produktive Zeit, d.h. zur Gewinnung des Lebensunterhalts dienender Arbeit. 2. Reproduktive Zeit zum Schlafen, Ausruhen, Essen, zur Körperpflege und 3. verhaltensbeliebige, private Zeit, ausgefüllt mit Muße, Teilnahme am Freizeitsystem, Zerstreuung, Nichtstun (Blücher 1969, S. 307). Es fällt auf, daß Haushalts- und Familiendienstleistungen wie Einkaufen, Kochen, Putzen und Kindererziehung (noch) nicht explizit genannt werden, also ausgeblendet werden. Der feministische Diskurs hat in dieser Hinsicht Klärung gebracht. Das spiegelt sich in den modernen Freizeitdefinitionen wider. In einer Definition aus den 90er Jahren wird Freizeit definiert als die Zeit, die frei ist "von Erwerbsarbeiten oder berufsähnlichen Tätigkeiten (Haushaltsarbeiten, Hausaufgaben), von der Befriedigung notwendiger

biologischer Bedürfnisse (Schlaf, Ernährung, Hygiene) und von obligatorischen Beschäftigungen mit Verpflichtungscharakter im familiären und sozialen Bereich". Und weiter heißt es in dieser Definition: "Im subjektiven Sinne wird Freizeit als >freie Zeit< empfunden, wenn sie frei ist von Verpflichtungen und Zwängen, so daß der einzelne frei und freiwillig darüber verfügen kann. Die >Zwangsfreizeit< von Arbeitslosen, d.h. die zwangsweise Ausdehnung der arbeitsfreien Zeit wird nicht als Freizeit erlebt". (Opaschowski 1991)

Damit sind bereits einige Grundpfeiler der aktuellen Freizeitdefinitionen genannt:

- Abgrenzung gegenüber Erwerbsarbeit,
- Abgrenzung gegenüber Erholung als (physiologischer) Reproduktion,
- Abgrenzung gegenüber Haushalts- und Familienverpflichtungen,
- Abgrenzung gegenüber sonstigen verpflichtenden Tätigkeiten,
- Zwanglosigkeit.

Erster Nachteil einer solchen "vollständigen" Definition ist, daß eine Residualkategorie entsteht, in der Freizeit als ein Restquantum mit besonderen Eigenschaften erscheint. Was nach allen Zwängen, Verpflichtungen und Obligationen übrigbleibt, ist aus dieser Sicht die wirklich freie Freizeit. Zweitens stellt sich die Frage, wie sich diese besondere Eigenschaft der Zwanglosigkeit – in anderen Definitionen: "Freiheit", "relative Autonomie", "Disponibilität" – eigentlich konstituiert. Wie entsteht eigentlich das, was der Freizeit in fast allen Definitionen ihren normativ positiv besetzten Charakter gibt?² Schärfer formuliert: Führt die "Konnotation Freizeit – Freiheit" nicht in eine Sackgasse (Gloor et al. 1993)? Ist nicht die freie Zeit ein genauso konfliktreiches, sozial ausgehandeltes, immer wieder neu abzusteckendes Feld wie alle anderen Zeiten auch? Was ist mit Gruppen, die das "normative Freizeit-Verständnis nicht nachleben können" (ebd: 86)? Und zeigt nicht gerade die Nachhaltigkeitsdebatte, daß Freiheiten, die wir uns heute nehmen, Freiheitsbeschränkungen für künftige Generationen oder Gesellschaften bedeuten können? Und zeigen die von der Ökologie angedeuteten Grenzen der Freizeitverwendung nicht, daß gesellschaftliche Aushandlungsprozesse und daraus folgende soziale Normen für dieses Feld eine besonders hohe Relevanz haben? Zeigt nicht die Freizeitmobilität, daß die "Freiheit" der einen Gruppe Einschränkungen für die andere bedeutet? Und letztlich stellt sich auch die Frage, ob disziplinäre Definitionen, die sich der Freizeit soziologisch, psychologisch, pädagogisch oder marktforscherisch nä-

² Und umgekehrt: wie kann eigentlich begründet werden, daß die davon abgegrenzten Zeitverwendungsarten dann fast automatisch mit weniger Autonomie, Freiheit usw. assoziiert werden, wo doch an Arbeit angeblich immer mehr Selbstverwirklichungsansprüche gestellt werden, wo Teile der physiologischen Reproduktion in Muße und Vergnügen zelebriert werden?

hern, defizitär bleiben, weil sie sozio-ökologische Fragen des Zusammenhangs von Gesellschaft und Natur³ unberücksichtigt lassen und das Freiheitsmotiv aus einer humanistischen oder individualistischen Perspektive behandeln.

Freizeit als Auszeit

Einen ersten Schritt aus der sich andeutenden Sackgasse⁴ bietet ein systemtheoretischer Zugriff, der den Vorteil hat, aus der Funktions-Perspektive der sozialen Systeme zu argumentieren: Danach ist Freizeit eine Aus-Zeit⁵, die die sozialen Organisationen gewähren, um so das Individuum von Totalzeitokkupation durch gesellschaftliche Subsysteme freizuhalten (Bardmann 1986)⁶. Anhand des Rollenbegriffs kann das Freizeitkonzept der Systemtheorie plausibel gemacht werden: Eine vorübergehende Suspendierung aus der Berufsrolle ist geradezu Vorbedingung dafür, daß diese (leistungsfähig) wieder angenommen, aber auch mit anderen Rollenerwartungen kompatibel gemacht werden kann. Das gilt nicht nur für die Berufsrolle, sondern auch für Rollenerwartungen in Haushalt und Familie.

Freizeit wird somit als Auszeit hinsichtlich der Verhaltenserwartungen von Organisationen definiert. Damit verschwindet das Bild von Freiheit in der Freizeit. Zunächst entsteht hinsichtlich des Verhaltens Indifferenz. Das stellt die Subjekte vor das Problem der Bewältigung von Freizeit als Kontingenz. Sie müssen Unsicherheit verarbeiten und als Privateleute entscheiden, was sie tun. Das Verschwinden der traditionellen Normgeber – Klasse, Schicht, Gewerkschaft, Kirche, Militär, Geschlechtsrollen – bedeutet: Handlungsorientierungen müssen selbst besorgt werden. Was die Individualisierungsdiskussion für die Gesellschaft insgesamt diagnostiziert, gilt für die Freizeit im besonderen: "Es entstehen der Tendenz nach individualisierte Existenzlagen, die die Menschen

3 Zu einer Theorie gesellschaftlicher Naturverhältnisse vgl. Jahn/Wehling 1998

4 Nämlich, daß ein individualistisches oder subjektivistisches Freizeit-Freiheits-Verständnis Probleme schafft, die mit Einschränkungen der Dispositionsfreiheit beantwortet werden.

5 Bardmann bezieht sich auf das in der angelsächsischen Diskussion entwickelte time-out Konzept, das anhand von alltagsethnographischen Studien zum Umgang mit Zeit entwickelt wurde.

6 "Bei dem mit funktionaler Differenzierung angezeigten Komplexitätsniveau muß die Gesellschaft nicht nur ihre Zeit entsubstanzialisieren und abstrahieren, um ihren Teilbereichen ein übergreifend orientierendes Zeitverständnis vorzugeben, in dem jeweilige Systemzeiten verortbar sind; sie muß im Rahmen dieses Zeitverständnisses spezifische Zeitstellen identifizierbar machen, an denen Teilbereichsrelevanzen zeitlich begrenzt suspendiert werden, um damit die Möglichkeit zu eröffnen, andere Relevanzen greifen zu lassen... Freizeit wird von der Gesellschaft in Funktion genommen zur Verhinderung von Totalzeitokkupation, die die erreichte sachliche wie zeitliche Komplexität unterlaufen würde" (Bardmann 1986, S. 152 f.).

dazu zwingen, sich selbst ... zum Zentrum ihrer eigenen Lebensplanungen und Lebensführung zu machen" (Beck 1986, S. 166 f.).

Der Begriff Risikogesellschaft drückt also nicht nur das Lebensgefühl der Tschernobyl-Zeit aus – Risikogesellschaft formuliert auch die Belastung, die entsteht, wenn Verhaltensentscheidungen privatisiert werden.

Ein Freizeitkonzept, das 'Time Out' als eine Situation der Entscheidungsoffenheit definiert, distanziert sich von Konzepten, die in Freizeit letztlich ein Glücksversprechen bzw. ein Versprechen auf Selbstverwirklichung sehen. Das hier vertretene offene Freizeitkonzept paßt viel besser zu den empirischen Tatsachen des Alltags:

- daß Freizeit Menschen und Beziehungen häufig überfordert und zu Krisen führt,
- daß Freizeitbewältigung auch Destruktion und Vandalismus hervorbringt,
- daß es den Typus des Workoholic gibt, der sich vor Auszeiten fürchtet.

Freizeit gibt zwar potentiell Raum für Muße, Kreativität und Selbstfindung. In der Freizeit bleiben aber gesellschaftliche Mechanismen wirksam,

- die soziale Gruppen von kreativer oder gesellschaftlich anerkannter Freizeitbeschäftigung ausschließen,
- die bestimmte Gruppen an soziokulturell gewünschter Freizeitgestaltung hindern,
- die Individuen zu Freizeit in der Isolation zwingen.

Zur Abgrenzung von Freizeit und Tourismus:

Auch in der Tourismusforschung gibt es umfangreiche Versuche zur Abgrenzung des Gegenstands. Weil das Projekt aber nur einen begrenzten Teilbereich des Tourismus thematisiert – den Kurzreisen ohne Flugzeug – wird eine ausführliche Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der gesamten Tourismusforschung nicht für notwendig gehalten. Tourismus kann als "Freizeitreise" und den damit verbundenen Aktivitäten am oder zum Zielort (wenn es einen solchen gibt) definiert werden (Scheuch 1977). Tourismus kann weder mit Ferien gleichgesetzt werden, weil ein Teil der Ferien ohne Reisetätigkeit verbracht wird, noch mit Freizeitmobilität, weil ein Teil der Freizeitmobilität integriert in den ferienlosen Alltag stattfindet. Weil aber Tourismus – anders als der gesamte Bereich der Freizeit – von vornherein mit Fortbewegung verbunden ist, ist Tourismus ein Teilproblem der Freizeitmobilität. In die Untersuchungen des Projekts einbezogen werden Kurz-Freizeitreisen mit bis zu zwei Übernachtungen.

2 Die Abgrenzung von Freizeit in der Sozialempirie

Die empirische Freizeitforschung ist für das vorliegende Projekt in mehreren Hinsichten relevant:

1. Sie erhebt deskriptiv Daten zum Freizeitverhalten, die es erlauben werden, Freizeitsegmente abzugrenzen, die für Freizeitmobilität relevant sind.
2. Die empirische Freizeitforschung analysiert, komprimiert Daten in unterschiedlicher Form, im Zeitverlauf der Trend-Entwicklung, international vergleichend, als zusammenhängende Faktoren, die Teil eines motivationalen Zusammenhangs sind, als Indikatoren des Lebensstils bzw. im Sinne von typologischer Aggregation.

2.1 Deskriptive Empirie der Freizeitaktivitäten

Die empirische Freizeitforschung erhebt regelmäßig mit den Methoden der Umfrageforschung die Freizeitaktivitäten der Deutschen und hat beispielsweise 1996 und 1999 folgende Ergebnisse vorgelegt (BAT 1996 und BAT 1999). Die Ergebnisse beziehen sich auf eine 3000er Stichprobe von Personen ab 14 Jahren. Es wurde gefragt, welche der genannten Freizeitaktivitäten in der letzten Woche ausgeübt wurde. Folgende Liste war das Ergebnis:

| Freizeitaktivität | 1996 | 1999 |
|--|------|------|
| Fernsehen | 89 % | 89 % |
| Zeitung/Illustrierte lesen | 71 % | 73 % |
| Radio hören | 69 % | 67 % |
| Telefonieren | 60 % | 64 % |
| Ausschlafen | 50 % | 47 % |
| Sich mit der Familie beschäftigen | 46 % | 44 % |
| Faulenzen, Nichtstun | 39 % | 34 % |
| Schallplatten / CD's / Musik-Cassetten hören | 37 % | 38 % |
| Gartenarbeit machen | 37 % | 31 % |
| Mit Freunden etwas unternehmen | 36 % | 37 % |
| Buch lesen | 34 % | 35 % |
| Wandern, spazieren gehen | 33 % | 30 % |
| Fahrrad fahren | 32 % | 32 % |
| Seinen Gedanken nachgehen | 31 % | 29 % |
| Einkaufsbummel machen | 31 % | 31 % |
| Über wichtige Dinge reden | 28 % | 26 % |
| Einladen, eingeladen werden | 27 % | 25 % |
| Essen gehen | 27 % | 25 % |

| | | |
|--|------|------|
| Sich in Ruhe pflegen | 26 % | 25 % |
| Erotik / Sex | 23 % | 20 % |
| Videofilme sehen | 23 % | 23 % |
| Mit dem Auto / Motorrad / Moped herumfahren | 22 % | 19 % |
| In die Kneipe gehen | 21 % | 19 % |
| Hobby ausüben, basteln | 20 % | 19 % |
| Heimwerken in eigener Wohnung / Haus | 20 % | 19 % |
| Tagesausflug machen | 17 % | 18 % |
| Baden gehen | 16 % | 27 % |
| Selbst Sport treiben | 16 % | 16 % |
| Briefe schreiben | 16 % | 15 % |
| Fest / Party feiern | 15 % | 15 % |
| Gottesdienst / Kirche besuchen | 14 % | 16 % |
| Volksfest / Kirmes besuchen | 13 % | 12 % |
| Handarbeiten, Stricken | 13 % | 10 % |
| Gesellschafts-, Kartenspiele spielen | 12 % | 11 % |
| Mit eigenem Computer beschäftigen | 12 % | 16 % |
| Hund ausführen | 12 % | 11 % |
| Tanzen gehen / Disco | 11 % | 10 % |
| Lexikon, Nachschlagewerk benutzen | 11 % | 11 % |
| Ins Kino gehen | 10 % | 11 % |
| Sich persönlich weiterbilden | 10 % | 12 % |
| Bei Sportveranstaltungen zusehen | 9 % | 9 % |
| Auf Flohmärkte, Basare gehen | 9 % | 10 % |
| In Kirche / Partei / Gewerkschaft / Verein ehrenamtlich tätig sein | 6 % | 5 % |
| Im Freundeskreis handwerklich tätig sein | 6 % | 6 % |
| Wochenendausflug (mit mindestens einer Übernachtung) machen | 6 % | 7 % |
| Internet/Online-Dienste nutzen | - | 5 % |
| Videospiele machen | 5 % | 6 % |
| Musik machen / musizieren | 5 % | 6 % |
| Oper / Konzert / Theater besuchen | 5 % | 5 % |
| Freizeitpark besuchen | 5 % | 5 % |
| In Zoo / Tierpark gehen | 4 % | 5 % |
| Museum / Kunstaussstellung besuchen | 4 % | 5 % |
| Rock- / Pop- / Jazzkonzert besuchen | 3 % | 4 % |
| e-mail nutzen | - | 3 % |
| In Spielhalle gehen | 1 % | 2 % |
| Sich in einer Bürgerinitiative betätigen | 1 % | 1 % |

Es ist offensichtlich, daß ein Teil der genannten Aktivitäten der Freizeit nicht trennscharf zugeordnet werden kann (z.B. das Telefonieren) und daß wiederum einige Kategorien, die hier getrennt aufgeführt sind, zusammen gehören (z.B. "Heimwerken" und "Im Freundeskreis handwerklich tätig sein"). Dennoch gibt die Liste einen ersten und recht vollständigen Überblick über wichtige und weniger wichtige Freizeitaktivitäten der Deutschen in den 90er Jahren.

- Es fällt auf, daß von den acht wichtigsten Arten, die Freizeit zu verbringen, sieben nicht notwendig mit räumlicher Fortbewegung verbunden sind.

Es hat häufig den Anschein, als ob eine deskriptiv-empirische Freizeitforschung von einer bereits feststehenden Freizeitdefinition ausgeht. Tatsächlich wird aber die Problematik, daß auch die Befragten jeweils unterschiedliches unter Freizeit verstehen, reflektiert: "Freizeitverhalten gehört ... zu den gegenüber Variationen in der Erhebungstechnik empfindlichsten Themen" (Scheuch 1977, S. 84). Je beiläufiger die jeweilige Aktivität sei, desto stärker müsse der Stimulus in der Befragungstechnik sein und umgekehrt. Die empirische Freizeitforschung hat untersucht, welche Aktivitäten die Befragten selbst eher der Freizeit zurechnen und welche nicht. Das Ergebnis ist wenig überraschend: Am klarsten *nicht* der Freizeit zugeordnet wird die Hausarbeit und das Einkaufen. Tätigkeiten also, die ein sinnvoller Freizeitbegriff ohnehin den HH-Dienstleistungen zuordnet und nicht den Freizeitaktivitäten.

2.2 Aggregierte Daten der Freizeitforschung

Bei dem dargestellten Datensatz wurden Operationen zur Datenverdichtung vorgenommen. Bei der BAT-Studie führte dies zu folgender Typologie⁷.

Typologisierung der BAT-Daten:

Typ Sportler:

Der erste Typus – der im Hinblick auf Freizeitmobilität relevant ist – repräsentiert aktive, unternehmungslustige und kommunikative Kneipengänger, die in der Freizeit sehr mobil sind. Dieser Typus ist eher "jung, männlich und ungebunden".

Überdurchschnittliche Freizeitaktivitäten sind:

| | |
|--------------------------------|----------|
| Selbst Sport treiben | (+ 84 %) |
| Mit Freunden etwas unternehmen | (+ 28 %) |
| Essen gehen | (+ 15 %) |
| In die Kneipe gehen | (+ 13 %) |
| Einladen / eingeladen werden | (+ 11 %) |

⁷ vgl. BAT-Freizeitforschungsinstitut (1996)

| | |
|----------------------------------|----------|
| Bei Sportveranstaltungen zusehen | (+ 10 %) |
| Tagesausflug machen | (+ 8 %) |
| Wochenendfahrt unternehmen | (+ 6 %) |

Typ Computerfreak:

Der zweite Typus ist ebenfalls für die hier zur Diskussion stehende Fragestellung wichtig. Auch er ist eher männlich und jung. Es handelt sich um einen für neue Medien und moderne Technik aufgeschlossenen Typus, der sehr freizeitmobil ist.

Überdurchschnittliche Freizeitaktivitäten:

| | |
|------------------------------------|----------|
| Sich mit dem Computer beschäftigen | (+ 88 %) |
| CD, MC, LP hören | (+ 26 %) |
| Sport treiben | (+ 21 %) |
| Videofilme sehen | (+ 19 %) |
| Ins Kino gehen | (+ 16 %) |
| Fahrrad fahren | (+ 15 %) |
| Baden gehen | (+ 14 %) |
| Video Spiele machen | (+ 12 %) |
| Mit dem Auto herumfahren | (+ 10 %) |

Typ Buchleser:

Der dritte Typus ist weiblich, eher jung und höher gebildet. Die Befragten repräsentieren ein kontemplatives und bildungsorientiertes Freizeitmuster.

Überdurchschnittliche Freizeitaktivitäten:

| | |
|----------------------------------|----------|
| Buch lesen | (+ 66 %) |
| Briefe schreiben | (+ 12 %) |
| Über wichtige Dinge reden | (+ 11 %) |
| Einkaufsbummel machen | (+ 10 %) |
| Spazieren gehen | (+ 10 %) |
| Sich persönlich weiterbilden | (+ 9 %) |
| Museum, Kunstaustellung besuchen | (+ 6 %) |
| Oper, Konzert besuchen | (+ 5 %) |
| Gottesdienst, Kirche besuchen | (+ 3 %) |

Typ Shopper:

Der vierte angegebene Variablenzusammenhang repräsentiert einen eher weiblichen, konsumorientierten Typus, der gerne einkauft, sich Zeit für sein Outfit nimmt und ansonsten eher unterhaltungsorientiert ist. Folgende Freizeitaktivitäten werden überdurchschnittlich häufig ausgeübt:

| | |
|---------------------------|----------|
| Einkaufsbummel machen | (+ 66 %) |
| Sich in Ruhe pflegen | (+ 15 %) |
| Seinen Gedanken nachgehen | (+ 12 %) |

| | |
|---------------------|----------|
| Radio hören | (+ 12 %) |
| Zeitung lesen | (+ 10 %) |
| Handarbeiten | (+ 7 %) |
| Flohmärkte besuchen | (+ 6 %) |
| Fernsehen | (+ 4 %) |

Typ Heimwerker:

Der fünfte Typus repräsentiert die Gruppe der handwerklich im Haus aktiven Familienorientierten. Überdurchschnittlich ausgeübte Freizeitorientierungen sind:

| | |
|--|----------|
| Heimwerken | (+ 68 %) |
| Gartenarbeit | (+ 21 %) |
| Im Freundeskreis handwerklich tätig sein | (+ 20 %) |
| Sich mit der Familie beschäftigen | (+ 15 %) |
| Karten spielen | (+ 7 %) |
| Volksfest besuchen | (+ 6 %) |
| Hund ausführen | (+ 5 %) |

Fazit:

- Die verschiedenen Formen der Datenverdichtung kommen zu unterschiedlichen Mustern: Erstens, weil in jeder Studie mit unterschiedlichen Variablen gearbeitet wird; zweitens, weil sich die Studien auf unterschiedliche Grundgesamtheiten und Zeitpunkte beziehen; drittens, weil die Rechen- und Interpretationsverfahren nicht einheitlich sind. Als gemeinsamer Nenner können die folgenden, zusammenhängenden Freizeitaktivitätenmuster identifiziert werden:
 - Klassische Bildungsorientierung
 - Aktiver Umgang mit (moderner) Technik
 - Passiver Unterhaltungskonsum
 - Häusliche Familien- und Bastelorientierung
 - Jugendlich-hedonistische Erlebnisorientierung

Kritisch bleibt anzumerken, daß die unterschiedlichen Faktorenanalysen nicht fein genug arbeiten, sodaß kein vollständiges Bild der Freizeitmuster entsteht.

Dies leisten dagegen Befunde, die mit qualitativen Methoden erhoben werden. Sie haben zwar den Nachteil, nicht repräsentativ zu sein – diesem Mangel kann aber abgeholfen werden, wenn quantitative und qualitative Methoden kombiniert eingesetzt werden und sich die Ergebnisse wechselseitig interpretieren. Qualitativ erhobene Daten haben den großen Vorteil, in einem Interview-Kontext eingebettet zu sein, der eine Interpretation vor dem Hintergrund des weiteren erhobenen Materials möglich macht. (Das umfangreiche Material des ISOE zum Thema Frei-

zeit als Element des Lebensstils, das in verschiedenen Projekten erhoben wurde, kann hier nicht wiedergegeben werden.)

2.3 Freizeittrends

1. Bereits in den 80er Jahren diagnostiziert, aber immer noch aktuell ist der Trend hin zu Kurzreisen. Ein Phänomen, das ins Zentrum der Empirie und der Analyse gestellt werden sollte.

2. Eine expandierende Branche sind die verschiedenen Formen der Freizeit-, Unterhaltungs- und Erlebniszentren – zumeist am Rande von Großstädten. Auf der Fachtagung “Zukunft der Freizeit” im Oktober 1998 in Wien wurde von einem Insider der Freizeitindustrie ausgeführt: “Der Trend geht eindeutig zu Freizeitgroßanlagen mit den Ausprägungen:

- Multiplexkinos
- Freizeit- und Erlebnisparks
- Ferienressorts/Ferienzentren
- Großdiscotheken
- Wasserparks
- Indoor-Skianlagen
- Großaquarien
- Großarenen
- Multifunktionale Bowlingcenter
- Urban-Entertainment-Center” (Franck 1998, 43).

Beachtenswert für das Thema Freizeitmobilität waren die weiteren Ausführungen: “Insbesondere die letztgenannte Angebotskonzeption zeigt für den Freizeitbereich eine Entwicklung auf, wie sie sich im Handelsbereich mit den Shopping-Centern bereits etabliert hat. Den “Ankermieter” oder “Frequenzbringer” von Urban-Entertainment-Centern verkörpern Multiplexkinos, um die herum ein vielfältiges Gastronomie-, Shopping- und Freizeitangebot angesiedelt wird. Der Besucher kann eine Reihe von Erlebnissen an einem Ort erfahren, ohne sein Auto am Abend zwischen verschiedenen Anlagen bewegen zu müssen.”(ebd.)

3. Der Haupttrend ist nach wie vor die Differenzierung: “Statt eines starken Freizeittrends gibt es viele Trends mit unterschiedlicher Intensität, Wirksamkeit und Lebensdauer... Auf die Vielfalt der Trends reagieren die Konsumenten durch eine Haltung des Sowohl-als-auch. Sie wünschen das große Einzelerlebnis (“Kick”), das Erfolgserlebnis der kleinen Schritte (“Flow”), das Gemeinschaftserlebnis, das Alleinsein, das Nichtstun und/oder die Aktivität” (Agricola 1998, S.20).

4. Wichtig für die Problematik der Freizeitmobilität: “Hohe Wachstumsraten sind für die inhäusigen und medialen Freizeitaktivitäten festzu-

stellen. Zu den Spitzenreitern zählen:

- Videofilm sehen (21 Prozentpunkte Zuwachs)
- Telefonieren (18)
- Mit dem eigenen Computer beschäftigen (15)
- Aber auch Fernsehen (9), Zeitung/Illustrierte lesen (9) und Radio hören (8) weisen hohe Zuwachsraten auf... Insgesamt ist festzustellen, daß der Wachstumspfad der inhäusigen Aktivitäten eindeutig stärker ausgeprägt ist... Zu den Freizeitverlierern zählen Kirche, Aktivsport... Die Überalterung der Gesellschaft führt zu einer durchschnittlich geringeren Aktivsportrate..." (Franck 1998).

3 Empirische Abgrenzung des Freizeitverkehrsverhaltens

3.1 Unterschiedliche Wegezwecke (Aktivitätenmuster) im Verbund CITY:mobil

Im Projekt "Mobilitätsleitbilder und Verkehrsverhalten" des Projektverbundes CITY:mobil wurde mit unterschiedlichen Wegezweck-Schemata gearbeitet.

Die folgenden Tabellen zeigen Ergebnisse der Repräsentativ-Untersuchung in beiden Städten.

- Die erste Tabelle macht deutlich, daß ein differenziertes Schema der Freizeitaktivitäten möglich ist. Allerdings zeigt sich auch, daß es Grenzen der Differenzierung gibt. Werden die Kategorien noch feiner untergliedert, entstehen Prozentwerte, die im Bereich der Fehlertoleranz dieser Stichprobengröße liegen und somit nicht mehr ernsthaft interpretierbar sind.⁸ Ein Teil der wichtigen Freizeitaktivitäten weist erst am Wochenende brauchbare Prozentsätze auf. Das gilt insbesondere für die Kategorie "Reise, Kurzurlaub, größerer Ausflug". Diese Aktivität zeigt erst am Sonntag ernstzunehmende Werte.
- Der Blick auf die zweite Tabelle macht deutlich, daß diese Reisen aber die höchsten Entfernungen ausweisen. Hinsichtlich der zukünftigen Empirie geht es also eher um einen sinnvollen Kompromiß zwischen Aggregation und Differenzierung.

⁸ Eine Auszählung der KONTIV-Daten von Socialdata für Deutschland 1995 weist auf die gleiche Problematik hin. Hier wurden die folgenden Freizeit-Aktivitäten ausgezählt (Socialdata 1998).

| | |
|----------------------------------|-----|
| Freizeit = 30% aller Wege, davon | |
| Private Kontakte | 11% |
| Erholung | 5 % |
| Sportl. Aktivitäten | 4 % |
| Gastronomiebesuch | 4 % |
| Kulturelle Aktivitäten | 2 % |
| Kirche / Friedhof | 2 % |
| Hobby | 1 % |

Anteile unterschiedlicher Wegezwecke/Aktivitäten in den Städten Freiburg (FR) und Schwerin (SN) (Prozentsatz an allen zurückgelegten Wegen)

| Wegezwecke | Werktags | | Samstags | | Sonntags | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | FR | SN | FR | SN | FR | SN |
| Wege zur Arbeitsstelle bzw. zur Berufsausbildung | 26% | 31% | 3% | 6% | 2% | 4% |
| Wege zum Ausbildungsplatz oder zur Fortbildung (z.B. Schule, Universität) | 9% | 2% | 1% | 1% | 1% | - |
| Dienstfahrten/Fahrten zum Kunden/Wege während der Arbeitszeit | 2% | 4% | - | 1% | 1% | 1% |
| Σ Arbeit/Ausbildung | 37% | 37% | 4% | 8% | 4% | 5% |
| Wege zur Versorgung o. Betreuung von Kindern (z.B. Kindergarten, Schule, Arzt, Sport) | 4% | 5% | - | 1% | - | 2% |
| Wege für den Einkauf des täglichen Bedarfs | 22% | 22% | 24% | 27% | 1% | 4% |
| Wege für den Einkauf größerer Vorräte, Kleidung oder besonderer Anschaffungen | 3% | 6% | 10% | 12% | - | 1% |
| Wege zur Erledigung notwendiger Dinge (Arzt, Post, Friseur, Tanken etc.) | 9% | 9% | 3% | 2% | - | 1% |
| Σ Private und HH-Dienstleistungen | 38% | 42% | 37% | 42% | 1% | 8% |
| Wege, um ein Cafe, ein Restaurant, eine Kneipe oder eine Disco aufzusuchen | 8% | 6% | 15% | 8% | 17% | 9% |
| Kleiner Ausflug, Spaziergang, Bummeln, unterwegs sein ohne festes Ziel | 4% | 8% | 13% | 17% | 28% | 29% |
| Reise, Kurzurlaub, größerer Ausflug | - | - | 1% | 1% | 3% | 2% |
| Wege, um zum Sport, Verein oder zu anderen Freizeitaktivitäten zu kommen | 2% | 2% | 5% | 5% | 6% | 9% |
| Wege zu Kino, Theater, Vortrag, Ausstellung etc. | 1% | - | 3% | 1% | 2% | 1% |
| Wege zur Ausübung politischer, kirchlicher, sozialer Aktivitäten | 1% | - | 2% | 1% | 9% | 6% |
| Wege, um Verwandte zu treffen oder zu besuchen | 3% | 2% | 10% | 10% | 12% | 16% |
| Wege, um Freunde/Bekannte zu treffen | 6% | 2% | 9% | 5% | 15% | 11% |
| Σ "Freizeit" | 25% | 20% | 58% | 48% | 92% | 83% |
| Sonstige Wegezwecke | 1% | 2% | 2% | 3% | 4% | 3% |

| Durchschnittliche Entfernungen | Werktags | | Samstags | | Sonntags | |
|---|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | FR | SN | FR | SN | FR | SN |
| Wege, um ein Cafe, ein Restaurant, eine Kneipe oder eine Disco aufzu-suchen | 1,9 km | 2,4 km | 3,4 km | 5,4 km | 4,1 km | 6,2 km |
| Kleiner Ausflug, Spaziergang, Bummeln, unterwegs sein ohne festes Ziel | 3,2 km | 5,8 km | 6,9 km | 6,5 km | 11,4 km | 19,6 km |
| Reise, Kurzurlaub, größerer Ausflug | 39,8 km | 79,4 km | 50,4 km | 61,2 km | 37,9 km | 58,8 km |
| Wege, um zum Sport, Verein oder zu anderen Freizeitaktivitäten zu kommen | 3,7 km | 6,4 km | 5,5 km | 15,7 km | 6,0 km | 50,6 km |
| Wege zu Kino, Theater, Vortrag, Ausstellung etc. | 4,0 km | 5,3 km | 4,8 km | 35,7 km | 5,0 km | 12,3 km |
| Wege zur Ausübung politischer, kirchlicher, sozialer Aktivitäten | 5,0 km | 5,2 km | 4,5 km | 6,9 km | 1,3 km | 7,5 km |
| Wege, um Verwandte zu treffen oder zu besuchen | 7,4 km | 16,9 km | 20,7 km | 23,8 km | 13,0 km | 21,4 km |
| Wege, um Freunde/Bekannte zu treffen | 3,6 km | 6,3 km | 8,6 km | 8,6 km | 7,3 km | 14,5 km |

Anteile unterschiedlicher Freizeitwecke bezogen auf alle mit dem Auto gefahrenen Freizeitwege⁹

| Freizeitwege mit dem Auto | Über alle Tage | | Plazierung | |
|--|----------------|------|------------|----|
| | FR | SN | FR | SN |
| Wege, um ein Cafe, ein Restaurant, eine Kneipe oder eine Disco aufzusuchen | 23 % | 10 % | 1. | 4. |
| Kleiner Ausflug, Spaziergang, Bummeln, unterwegs sein ohne festes Ziel | 13 % | 19 % | 4. | 2. |
| Reise, Kurzurlaub, größerer Ausflug | 4 % | 4 % | 7. | 5. |
| Wege, um zum Sport, Verein oder zu anderen Freizeitaktivitäten zu kommen | 12 % | 15 % | 5. | 3. |
| Wege zu Kino, Theater, Vortrag, Ausstellung etc. | 6 % | 2 % | 6. | 7. |
| Wege zur Ausübung politischer, kirchlicher, sozialer Aktivitäten | 3 % | 3 % | 8. | 6. |
| Wege, um Verwandte zu treffen oder zu besuchen | 18 % | 33 % | 3. | 1. |
| Wege, um Freunde/Bekannte zu treffen | 21 % | 15 % | 2. | 3. |

⁹ Basis: 555 Freizeitwege mit dem Auto in Freiburg und 390 Freizeitwege mit dem Auto in Schwerin (einbezogen sind Selbstfahrer und Mitfahrer). Der Prozentsatz bezieht sich auf den Anteil aller Wege zwecke an allen Freizeitwegen mit dem Auto.

Bei dieser Auszählung wurde bewußt auf die Darstellung des Unterschieds zwischen Wochentagen und Wochenenden verzichtet.

Die Tabelle auf dieser Seite stellt den Anteil aller mit dem Auto gefahrenen Freizeitwege in Freiburg und Schwerin dar. Die Prozentwerte beziehen sich auf den Anteil innerhalb aller Freizeitwege. Die Ergebnisse sind ein erster rein quantitativer Hinweis auf Substitutionspotentiale.

3.2 Ein differenziertes Wegezweckschema

Als Resümee aus den verschiedenen Forschungsphasen wurde im Verbund CITY:*mobil* folgender Schluß hinsichtlich eines ausreichend differenzierten Aktivitätenschemas gezogen. Ob es in einer standardisierten Untersuchung pragmatisch sinnvoll ist, ob es also nicht zu differenziert ist, kann an dieser Stelle noch nicht entschieden werden.

Erwerbsarbeit/Ausbildung

- 1 = Wege zum Arbeitsplatz
- 2 = Dienstfahrten/Fahrten zu Kunden/Wege im beruflichen Zusammenhang
- 3 = Wege zum Ausbildungsplatz (z.B. Schule, Lehrbetrieb, Hochschule/Uni, Ort der Umschulung usw.)
- 4 = Wege zur Weiterbildung/Fortbildung (z.B. Abendschule, Volkshochschule usw.)

Versorgung/Kauforientierung

- 5 = Essengehen während der Arbeit/Weg zur Mensa/Kantine
- 6 = Weg für den Einkauf des täglichen Bedarfs
- 7 = Weg für den Einkauf großer Vorräte oder besonderer Anschaffungen (z.B. Großeinkauf am Wochenende, Möbeleinkauf, Besichtigung von Dingen, deren Kauf geplant ist)
- 8 = Weg zum Einkaufsbummel/Weg während des Einkaufsbummels

Private Dienstleistungen

- 9 = Weg zur Erledigung von Pflichten (z.B. Bank, Post, Behörden, Finanzdienstleistungen)
- 10 = Weg zum Arzt/Ärztin, Zahnarzt/-ärztin, Friseur/Friseurin, Kosmetikerin, Krankengymnastik usw.
- 11 = Weg zur Pflege und Instandhaltung von Verkehrsmitteln (Auto/Motorrad waschen, betanken, reparieren, Fahrrad-Instandhaltung)

Familien-Fürsorge

- 12 = Weg zur Versorgung/Betreuung von Kindern (z.B. zum Kindergarten, Kinderhort, zur Schule, zum Arzt, zum Sport, zum Musikunterricht)
- 13 = Weg zur Versorgung anderer Familienangehöriger (z.B. Krankenpflege, Versorgung älterer Menschen)

Soziales Netz

- 14 = Weg zum Besuch von Verwandten, Partnern (z.B. Besuch von Eltern, Großeltern, Kindern, Enkelkindern, Tanten, Onkeln – aber auch Partnern/Partnerinnen)
- 15 = Weg zum Treffen mit Freunden/Freundinnen/Bekannten
- 16 = Weg zu Treffen/Aktivitäten im Verein, Bürgerinitiative, Kirche, Partei, Seniorentreff, Jugendgruppe, Frauengruppe, Stammtisch

Freizeitbeschäftigungen

- 17 = Weg in die Kneipe, zur Disco, Restaurant
- 18 = Weg ins Kino, Theater, Konzert, kulturelle Darbietung oder Veranstaltung
- 19 = Weg zu Sportveranstaltungen
- 20 = Weg zur Ausübung von Sport oder sonstiger Hobbies
- 21 = Weg zum Garten, Gartenhaus, Wochenendhaus

Ausflüge

- 22 = Spaziergang, Wanderung, Ausflug ins Grüne/in eine andere Stadt
- 23 = Spazierfahrt ohne festes Ziel
- 24 = Wochenendausflug/Kurzurlaub mit mindestens einer Übernachtung (z.B. Stadtbesichtigung, kleiner Erholungsurlaub, Besichtigung von Sehenswürdigkeiten)

Rückweg

- 25 = Fahrt nach Hause

Residuen

- 26 = Sonstiges: Wegezweck benennen:

Alltags-Notwendigkeiten, die sich mit Wohnungsbeschaffung, Hausbau, Besichtigung beschäftigen, können unter "Sonstiges" verbucht werden.

TEIL 2: VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE DATEN ZUR FREIZEITMOBILITÄT (Willi Loose)

1 Zur Abgrenzung des Freizeitverkehrs

Im verkehrswissenschaftlichen Standardwerk Verkehr in Zahlen, das vom BMV herausgegeben wird und das auf der durch das DIW vorgenommenen Zusammenstellung einer Vielzahl unterschiedlicher Datensammlungen beruht, wird der Freizeitverkehr wie folgt von anderen Verkehrszwecken abgegrenzt: "Im Freizeitverkehr sind alle übrigen Fahrten oder Wege erfaßt, die nicht den anderen definierten fünf Fahrt- bzw. Wegezwecken zuzuordnen sind, also z.B. Wochenenderholungsfahrten, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Besuch kultureller Veranstaltungen, Fahrten oder Wege in Ausübung eines Hobbys." (BMV 1997, S. 212). Freizeitverkehr wird also als Restgröße des Verkehrsaufkommens bzw. des Verkehrsaufwands definiert, nachdem die anderen Verkehrszwecke – Berufs- und Ausbildungsverkehr, Geschäfts- und Dienstreiseverkehr sowie Einkaufsverkehr – abgegrenzt wurden. Diese Kategorisierung wird in anderen verkehrswissenschaftlichen Zahlenwerken weitgehend übernommen. Der Urlaubsverkehr wird als Teil des Freizeitverkehrs eingestuft, jedoch gesondert betrachtet. Er wird definiert als "die Summe aller Freizeitfahrten mit fünf und mehr Tagen Dauer" (ebd.).

Diese verkehrswissenschaftliche Definition des Freizeitverkehrs als Restkategorie ist aus der Entstehungsgeschichte der empirischen Verkehrsverhaltensforschung zu erklären. Sie hat aber den Nachteil, daß sehr heterogene Wegezwecke in diese Kategorie eingeordnet werden – also auch Aktivitäten, die nicht originär der Freizeit zuzuordnen sind.

Im vorliegenden Projekt soll ein u.a. ein Freizeitwegezweck-Schema erarbeitet werden, das die unterschiedlichen Freizeitwecke befriedigend erfaßt.

Dabei muß das Problem von Überschneidungen unterschiedlicher Zwecke berücksichtigt werden. Drei Bereiche können hier relevant sein:

- Die Überschneidung von Freizeit und Einkauf: einerseits in der Form des Erlebniseinkaufs, bei dem Einkaufszentren ihre Produkte im Kontext eines Freizeitangebots anbieten; andererseits gibt es die Form des Freizeitparks oder der Urban Entertainment Center, bei denen das Freizeitangebot im Mittelpunkt steht, aber mit dem Einkauf gekoppelt werden kann.
- Die Überschneidung von Freizeit und Fortbildung: Zahlreiche Abendveranstaltungen der Volkshochschulen sind zwar eine Art Fortbildung, können aber nicht klar der beruflichen Sphäre zugeordnet werden.
- Überschneidungen zwischen Arbeit und Haushaltsdienstleistungen: Häufig verbinden freie MitarbeiterInnen aus den verschiedensten Bereichen Arbeit zu Hause mit Versorgung der Kinder oder deren

Beaufsichtigung. Dabei geht es zum einen um die klassischen "FMs" z.B. im Journalismus, der Marktforschung oder Textverarbeitung, aber auch um die neuen, die online mit ihrem Betrieb verbunden zu Hause tätig sind.

2 Daten zum Freizeitverkehr

"Wie groß ist das Wachstum des Freizeitverkehrs?"

Von vielen Autoren wird angeführt, daß Probleme der Freizeitmobilität vordringlich zu lösen seien, wenn die Verkehrsbelastungen in Zukunft bewältigt werden sollen. Die Wachstumsraten der Freizeitmobilität seien (mit) die höchsten, wenn die Verkehrszwecke differenziert betrachtet würden. Nachfolgend soll untersucht werden, ob diese Darstellung von den Daten getützt wird.

In der Betrachtung der aggregierten Daten, in der der Freizeitverkehr als einer von sechs Verkehrszwecken betrachtet wird (s.o.), beziehen wir uns zunächst auf zwei Berichte des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung zur Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland aus dem Jahr 1996 und 1994 (mit Prognose 2010):

Verkehrsaufwand nach Wegezwecken

Die Aufteilung der Verkehrsleistungen nach Verkehrszwecken zeigt zunächst, daß der Freizeitverkehr mit knapp über 40 % unter den aufgeführten Verkehrszwecken den größten Einzelanteil einnimmt (s. Tab. 1, obere Zahlenreihen für Westdeutschland) (DIW 1996).¹⁰ Allein aufgrund dieses Anteils hat der Freizeitverkehr also ein großes Gewicht und Einfluß auf die gesamte Verkehrsentwicklung. Absolut betrachtet, weist der Freizeitverkehr den größten Zuwachs am Verkehrsaufwand insgesamt auf (1976 bis 1994: Zunahme um 68 Mrd. Pkm in Westdeutschland, das ist die Größenordnung des gesamten Einkaufsverkehrs im Jahr 1976). Eine Auseinandersetzung mit dem Problem des Freizeitverkehrs und eine Bewältigung der von ihm ausgehenden Verkehrsbelastungen empfiehlt sich also schon aus diesem Grund.

Ein überdurchschnittliches Wachstum des Freizeitverkehrs läßt sich aber aus den Daten nur bedingt herauslesen. In der Zeitreihenbetrachtung des Wachstums (1976 - 1994) zeigt der Freizeitverkehr unterdurchschnittliche Werte. Überdurchschnittliche Wachstumsraten zeigen vor allem der Geschäftsverkehr und der Urlaubsverkehr. Auch der Berufs- und der Einkaufsverkehr haben (noch) ein größeres Wachstum als der

¹⁰ Anzumerken ist allerdings, daß beim Urlaubsverkehr ein großer Flugverkehrsanteil zu verzeichnen ist und die Abgrenzung nur bis zur Staatsgrenze wenig zweckmäßig erscheint und zur Unterschätzung dieser Verkehrsanteile führt. Eine Korrektur dieser Erfassungsweise hätte zur Folge, daß der Urlaubsverkehr noch höhere Wachstumsraten verzeichnen würde.

Freizeitverkehr. Das unterdurchschnittliche Wachstum des Freizeitverkehrs läßt sich auch an den sinkenden Anteilen an den gesamten Verkehrsleistungen ablesen, die von 42,7 % im Jahre 1976 auf etwas über 40 % in den 90er Jahren abfallen.

Tab. 1: Personenverkehrsaufwand nach Wegezwecken (nur Westdeutschland)

| Verkehrszweck | 1976 (Mrd. Pkm) | 1994 (Mrd. Pkm) | Änderung 1976 - 1994 |
|---------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------|
| Beruf | 123,6 | 160,6 | 129,9 % |
| Ausbildung | 33,8 | 38,4 | 113,6 % |
| Geschäft | 79,4 | 124,3 | 156,6 % |
| Einkauf | 70,0 | 91,9 | 131,3 % |
| Freizeit | 256,4 | 324,2 | 126,4 % |
| Urlaub | 37,1 | 62,6 | 168,7 % |
| Gesamt | 600,3 | 802,0 | 133,6 % |
| Anteil Freizeit an Gesamt | 42,7 % | 40,4 % | |

Quelle: DIW 1996, eigene Berechnungen

Jedoch nimmt der Einfluß des Freizeitverkehrs auf das Wachstum des Gesamtverkehrs in der jüngeren Vergangenheit wieder tendenziell zu, wie die Zahlen der Zeitspanne 1990 - 1994 sowohl für Westdeutschland als auch für den Zeitraum 1992 - 1994 für das vereinigte Gesamtdeutschland ausweisen. In der Prognose für das Jahr 2010 werden überdurchschnittliche Zuwachsraten für den Freizeitverkehr erwartet, die nur vom Geschäfts- und Urlaubsverkehr übertroffen werden. Andere Prognosen, die zur Diskussion des Bundesverkehrswegeplans vorgelegt wurden, gehen für den Freizeitverkehr von Steigerungen 1988 - 2010 um 17 % bis 26 % im Nahverkehr und noch höheren Steigerungen im Fernverkehr aus (um mehr als 50 auch im restriktivsten Szenario G) (Hautzinger 1997, S. 12). Die Steigerungen in den Prognosen resultieren aus der erwarteten Substitution kurzer (nicht motorisierter) Freizeitwege durch längere PKW-Fahrten sowie aus der Tendenz zur Auswahl weiter entfernt liegender Freizeitziele (Hautzinger 1993, S. 8).

Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr

Ein erheblicher Anteil der Wege im Freizeitverkehr wird nicht motorisiert zurückgelegt (siehe Tab. 2). Nach dem Einkaufsverkehr verzeichnet der Freizeitverkehr mit etwa einem Drittel den zweitgrößten Fußwegeanteil an allen Verkehrszwecken. Der für fast alle Verkehrszwecke zu beobachtende Rückgang des Fußverkehrsaufkommens fand im Freizeitverkehr der Westdeutschen im Zeitraum 1976 bis 1994 nur in

geringem Maße statt (nach DIW 1996). Allerdings werden über 50 % aller Wege im Freizeitverkehr mit dem PKW oder Motorrad durchgeführt; ein Großteil des Wachstums beim Freizeitverkehrsaufkommen (Westdeutschland: 1976 – 25 671 Mio. Freizeitwege, 1994 – 29 011 Mio. Freizeitwege) wird vom motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgenommen.

Tab. 2: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr

| Verkehrsbereich | 1997 (nur Westdeutschland) | 1988 (nur Westdeutschland) | 1995 (alte und neue Bundesländer) |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Fußwege | 34,5 % | 32,7 % | 32,4 % |
| Fahrradverkehr | 9,9 % | 9,8 % | 9,8 % |
| Öffentl. Straßenpersonenverkehr | 5,3 % | 4,8 % | 5,0 % |
| Eisenbahnverkehr | 0,9 % | 0,9 % | 1,0 % |
| Motorisierter Individualverkehr | 49,4 % | 51,7 % | 51,8 % |
| Luftverkehr | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % |

Quelle: BMV 1997

Wenn der Verkehrsaufwand im Freizeitverkehr betrachtet wird, zeigt sich ein anderes Bild. Aufgrund der geringeren durchschnittlichen Wegelängen im nicht motorisierten Freizeitverkehr fallen die Anteile der Fußgänger und Radfahrer am Verkehrsaufwand deutlich gegenüber ihren Anteilen beim Verkehrsaufkommen zurück. Der MIV nimmt dagegen einen Wert von über 80 % ein. 4/5 aller Personenkilometer im Freizeitverkehr werden also im PKW oder mit dem motorisierten Zweirad zurückgelegt, was für die Verkehrsbelastungen, die durch den Freizeitverkehr verursacht werden, ein entscheidendes Merkmal ist.

Tab. 3: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr (Anteile am Verkehrsaufwand)

| Verkehrsbereich | 1997 (nur Westdeutschland) | 1988 (nur Westdeutschland) | 1995 (alte und neue Bundesländer) |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Fußgängerverkehr | 4,6 % | 4,1 % | 4,2 % |
| Fahrradverkehr | 2,7 % | 2,9 % | 2,9 % |
| Öffentl. Straßenpersonenverkehr | 7,3 % | 6,9 % | 6,4 % |
| Eisenbahnverkehr | 4,8 % | 4,2 % | 5,4 % |
| Motorisierter Individualverkehr | 80,3 % | 81,6 % | 80,8 % |
| Luftverkehr | 0,2 % | 0,3 % | 0,3 % |

Quelle: BMV 1997

MIV-Anteile an den Verkehrszwecken

Der Freizeitverkehr wird – bezogen auf den Verkehrsaufwand – zu über 80 % mit dem Privatwagen (einschl. eines geringeren Anteils motorisierter Zweiräder) bewältigt; er hat damit hinter dem Geschäftsreiseverkehr den zweithöchsten MIV-Anteil (BMV 1997, S. 221). Tabelle 4 zeigt die Entwicklung des im MIV zurückgelegten Verkehrsaufwands in der Differenzierung nach Verkehrszwecken in den Jahren 1976 und 1994. Auch hier ist der hohe absolute Anteil des Freizeitverkehrs auffällig, der 1994 42,9 % der gesamten MIV-Nutzung ausmacht. Jedoch ist das Wachstum der MIV-Nutzung im Freizeitverkehr im Vergleich der Jahre 1976 bis 1994 stark unterdurchschnittlich. Dies gilt auch für den Vergleich 1984 - 1994; erst nach dem Jahre 1984 wächst der MIV-Anteil im Freizeitverkehr stärker als bei anderen Verkehrszwecken. Auch hier wird in der Prognose ein überdurchschnittliches Wachstum vorhergesagt.

Tab. 4: MIV-Verkehrsaufwand nach Wegezwecken (nur Westdeutschland)

| Verkehrszweck | 1976 [Mrd. Pkm] | 1994 [Mrd. Pkm] | Änderung 1976 - 1994 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|
| Beruf | 87,1 | 123,1 | 141,3 % |
| Ausbildung | 8,5 | 12,9 | 151,8 % |
| Geschäft | 70,8 | 106,6 | 150,6 % |
| Einkauf | 46,7 | 65,3 | 139,8 % |
| Freizeit | 205,7 | 262,3 | 127,5 % |
| Urlaub | 27,1 | 41,3 | 152,4 % |
| Gesamt | 445,9 | 611,5 | 137,1 % |
| Anteil Freizeit an Gesamt | 46,1 % | 42,9 % | |

Quelle: DIW 1996, eigene Berechnungen

PKW-Fahrleistungen und PKW-Besetzungsgrade im Freizeitverkehr

Eine dritte Betrachtungsebene der DIW-Daten bilanziert die Fahrleistungen mit privaten PKW nach den Verkehrszwecken (s. Tab. 5). 1994 nahmen die PKW-Fahrleistungen im Freizeitverkehr einen Anteil von 34 % an den gesamten MIV-Fahrleistungen ein. Der niedrige Anteil der Fahrleistungen im individuell motorisierten Freizeitverkehr ist auf relativ hohe Besetzungsgrade in diesem Segment zurückzuführen, da ein Großteil der PKW-Freizeitfahrten als Gruppenmobilität (u. a. "Familienausflugsfahrten") durchgeführt wird.

Tab. 5: MIV-Fahrleistungen nach Wegezwecken (nur Westdeutschland)

| Verkehrszweck | 1976 [Mrd. Fzg.-km] | 1994 [Mrd. Fzg.-km] | Änderung 1976 - 1994 |
|------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| Beruf | 78,2 | 113,9 | 145,7 % |
| Ausbildung | 5,9 | 10,0 | 169,5 % |
| Geschäft | 67,3 | 101,7 | 151,1 % |
| Einkauf | 28,2 | 45,6 | 161,7 % |
| Freizeit | 90,8 | 148,8 | 163,9 % |
| Urlaub | 10,8 | 18,0 | 166,7 % |
| Gesamt | 281,2 | 438,0 | 155,8 % |
| Anteil Freizeit an Gesamt | 32,3 % | 34,0 % | |

Quelle: DIW 1996, eigene Berechnungen

Der Befund, daß Freizeitfahrten mit dem PKW mit einem vergleichsweise hohen Besetzungsgrad durchgeführt werden, wird von Hautzinger und Pfeiffer (1994, S. 403) prinzipiell bestätigt. Allerdings weisen die aus der 1990/91 durchgeführten Erhebung gewonnenen Daten zu Einsatzmustern von PKW ("Automotiv 1990/91") generell höhere Besetzungsgrade als die KONTIV 89 auf. So führt die Automotiv 1990/91 für Freizeitfahrten mit dem PKW einen Besetzungsgrad von 2,07 auf, während der Durchschnitt aller Fahrtzwecke bei 1,65 liegt. Als wichtigste Einflußfaktoren für die Insassenzahl bei PKW-Fahrten werden von Hautzinger/Pfeiffer (1994, S. 403) der Fahrtzweck, die Haushaltsgröße und die Ausstattung der Haushalte mit PKW genannt. Bezogen auf die Verkehrszwecke sind Fahrten zu Aktivitätsarten, die mehr der individuellen Entscheidungsfreiheit unterliegen (Freizeit, Einkauf), überdurchschnittlich besetzt.

In der Zeitreihe lässt sich anhand der DIW-Daten eine rückläufige Tendenz bei den PKW-Besetzungsgraden im Freizeitverkehr festzustellen. 1976 nahmen durchschnittlich 2,3 Personen an einer Freizeitfahrt mit dem PKW teil (Gesamt-MIV: 1,6 Personen), 1994 nur noch 1,8 Personen/PKW (Gesamt-MIV: 1,4 Personen). Dieser Befund schlägt sich in den überdurchschnittlichen Steigerungen der MIV-Fahrleistungen im Freizeitverkehr zwischen 1976 und 1994 nieder (siehe Tab. 5), obwohl – wie oben gesehen – die Steigerung im Verkehrsaufwand unterdurchschnittlich verlief.

Personenbezogener Freizeitverkehrsaufwand

Tab. 6: Freizeitmobilität gesamt bzw. mit dem MIV zurückgelegte Freizeitmobilität pro Einwohner

| Jahr | Freizeitmobilität | | | | | Mrd. Pkm (Ost) | Mrd. Fzg.- km MIV (Ost) | Bevölkerung in Tausend (Ost) | Pkm/Ein- wohner (Ost) | Fzg.-km MIV/ Einwohner (Ost) |
|------|--------------------|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--|-------------------|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| | Mrd. Pkm (West) | Mrd. Fzg.- km MIV (West) | Bevölkerung in Tausend (West) | Pkm/Ein- wohner (West) | Fzg.-km MIV/ Einwohner (West) | | | | | |
| 1976 | 256,4 | 90,8 | 61.531 | 4.167 | 1.476 | | | | | |
| 1978 | 258,1 | 101,9 | 61.327 | 4.209 | 1.662 | | | | | |
| 1980 | 265,2 | 110,0 | 61.566 | 4.308 | 1.787 | | | | | |
| 1982 | 269,2 | 111,5 | 61.638 | 4.367 | 1.809 | | | | | |
| 1984 | 272,1 | 119,1 | 61.175 | 4.448 | 1.947 | | | | | |
| 1986 | 281,0 | 127,6 | 61.066 | 4.602 | 2.090 | | | | | |
| 1988 | 296,7 | 142,5 | 61.450 | 4.828 | 2.319 | | | | | |
| 1990 | 314,0 | 150,0 | 63.726 | 4.927 | 2.354 | | | | | |
| 1991 | | | | | | 55,2 | 17,6 | 15.790 | 3.496 | 1.115 |
| 1992 | 325,0 | 152,0 | 65.289 | 4.978 | 2.328 | 59,3 | 21,6 | 15.685 | 3.781 | 1.377 |
| 1993 | | | | | | 62,3 | 24,5 | 15.598 | 3.994 | 1.571 |
| 1994 | 324,2 | 148,8 | 66.007 | 4.912 | 2.254 | 63,5 | 25,5 | 15.531 | 4.089 | 1.642 |

Quelle: DIW 1996, BMV 1997, eigene Berechnungen

Aus dieser personenbezogenen Betrachtung geht hervor, daß der Freizeitverkehrsaufwand pro Einwohner sowohl in Westdeutschland als auch in Ostdeutschland in den betrachteten Zeiträumen kontinuierlich gestiegen ist, mit Ausnahme des Zeitraumes 1992 - 1994 für Westdeutschland, in dem ein Rückgang zu verzeichnen ist. Dies betrifft sowohl den Verkehrsaufwand pro Person im Freizeitverkehr, unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel, als auch in weit stärkerem Maße die personenbezogenen MIV-Fahrleistungen im Freizeitverkehr. In der Tendenz verringern sich die Unterschiede zwischen West- und Ostdeutschland; so betrug 1994 der Freizeit-Verkehrsaufwand der Ostdeutschen nur noch knapp 4/5 derjenigen der westdeutschen Bevölkerung. Die mit dem MIV zurückgelegten Fahrleistungen im Freizeitverkehr stiegen in Ostdeutschland kontinuierlich von 1.115 km/Jahr auf 1.642 km an, während sie in Westdeutschland seit 1990 rückläufig sind. Aus diesem Ergebnis kann die Erkenntnis gezogen werden, daß neben der Summation z.B. des Verkehrsaufwands auch die personenbezogenen Kennziffern wichtige Aufschlüsse über Entwicklungstendenzen geben können und dargestellt werden sollten.

Die durchschnittlichen Wegelängen der einzelnen Verkehrsarten, wie sie in der nachträglichen Aufarbeitung von Kloas/Kunert (1993) aus den drei KONTIV-Erhebungen ermittelt wurden, zeigt die folgende Tabelle 7. Wiederum ist zu beachten, daß die einzelnen Erhebungsjahre nicht direkt miteinander zu vergleichen sind. Auffallend im Vergleich der KONTIV-Ergebnisse und der Daten von Infratest ist der Unterschied der durchschnittlichen Wegelängen der PKW-Mitfahrer, die in den KONTIV-Erhebungen deutlich über den PKW-Fahrern liegen, jedoch bei Infratest kürzere Wegelängen aufweisen.

Tab. 7: Mittlere Wegelängen [in km] nach Verkehrsarten im Freizeitverkehr

| | KONTIV 76 | KONTIV 82 | KONTIV 89 |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Zu Fuß | 1,58 | 1,55 | 1,80 |
| Radverkehr | 3,06 | 3,50 | 3,92 |
| MIV Fahrer | 16,20 | 17,01 | 16,90 |
| MIV Mitfahrer | 22,82 | 23,22 | 20,86 |
| Öffentlicher Verkehr | 27,35 | 34,03 | 29,29 |
| Durchschnitt alle Verkehrsmittel | 11,96 | 12,84 | 11,67 |

Quelle: KLOAS/KUNERT 1993

3 Sonstige Daten zum Freizeitverkehr

Tagesausflüge und Kurzreisen

Auf Basis einer Repräsentativuntersuchung von 3.000 Personen ab 14 Jahren untersuchte das BAT Freizeit-Forschungsinstitut in den Jahren 1994 und 1997 die Verkehrsmittelwahl ("mit welchem Verkehrsmittel wurde das Ziel erreicht?") bei Tagesreisen und Kurzreisen von 2 bis maximal 4 Tagen. Die Ergebnisse sind in der Tabelle 8 aufgeführt (siehe Opaschowski 1999, S. 63 ff).

Im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl im gesamten Freizeitverkehr (siehe Tab. 2) wird das Auto bei den längeren Freizeitfahrten noch häufiger genutzt. Im Tagesausflugsverkehr und besonders bei den mehrtägigen Kurzreisen nimmt der Bus mit 11 % bzw. 15 % (1997) den zweiten Rang unter den Verkehrsmitteln ein. Es ist zu vermuten, daß hierunter ausschließlich Fahrten mit Reisebussen bzw. im grenzüberschreitenden Buslinienverkehr gemeint sind und der liniengebundene Busverkehr (Stadt- und Regionalverkehr) in der Kategorie Öffentlicher Nahverkehr enthalten ist. Allerdings kommt bei den Kurzreisen die Bahn auch auf einen Anteil von ungefähr 10 %. Einen nennenswerten Anteil um die 7 % machen bei den Tagesausflügen auch die Radtouren aus und etwa 6 % der Tagesausflüge werden in der Hauptsache zu Fuß unternommen. 2 bis 3 % der Kurzreisen werden als Flugreisen durchgeführt.

Tab. 8: Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr – Verkehrsaufkommen Tagesausflüge und Kurzreisen

| Verkehrsmittel | „letzter Tagesausflug“ | | „letzte Kurzreise“ (2 bis max. 4 Tage) | |
|-------------------------|------------------------|------|---|------|
| | 1994 | 1997 | 1994 | 1997 |
| PKW | 63 % | 65 % | 59 % | 64 % |
| Motorrad | 1 % | 1 % | 1 % | 1 % |
| Bus | 10 % | 11 % | 16 % | 15 % |
| Bahn | 5 % | 4 % | 12 % | 9 % |
| Öffentlicher Nahverkehr | 5 % | 4 % | 2 % | 2 % |
| Fahrrad | 8 % | 7 % | 1 % | 1 % |
| Zu Fuß | 5 % | 6 % | 0 % | 0 % |
| Flugzeug | 0 % | 0 % | 3 % | 2 % |

Quelle: Opaschowski 1999

Freizeitgroßanlagen

Vereinzelt gibt es in der Literatur Untersuchungsdaten zu einzelnen Freizeitnutzungen und in Bezug auf einzelne Freizeitziele. Hierzu gehören auch Daten zu Freizeitgroßanlagen, zu denen z.B. Heinze/Kill (1997) raten, da dort die Umweltbelastungen gebündelt und durch geeignete Maßnahmen gemindert werden könnten.

Unter der vereinfachenden Annahme, daß die in der Literatur angegebenen durchschnittlichen Wegelängen gleichermaßen auf die Nutzer unterschiedlicher motorisierter Verkehrsmittel angewendet werden können, ergibt sich folgende Verkehrserzeugung von Freizeitgroßanlagen im Jahr, die zumindest eine Vorstellung von der Größenordnung des von diesen Freizeitzielen verursachten Verkehrsaufwandes leistet.

Tab. 9: Verkehrserzeugung von Freizeit-Großanlagen

| | Anzahl Besucher/ Jahr | Pkm ÖPNV | Pkm Reisebus | Pkm PKW | Pkm Fuß/Fahrrad | Pkm Gesamt |
|---------------------------------|--------------------------|------------|--------------|-------------|-----------------|-------------|
| Freizeitpark | | | | | | |
| Phantasialand, Brühl | 2,6 Mio. | 81,12 Mio. | 37,44 Mio. | 492,96 Mio. | 0,16 Mio. | 611,68 Mio. |
| Bavaria Film-Park, Bottrop | 600.000 | 2,52 Mio. | 7,56 Mio. | 68,88 Mio. | 0,22 Mio. | 79,18 Mio. |
| Fort Fun Abenteuerland, Bestwig | 600.000 | 2,88 Mio. | 15,84 Mio. | 119,52 Mio. | 0,11 Mio. | 138,35 Mio. |
| Zoo Duisburg | 2,0 Mio. | 22,00 Mio. | 7,92 Mio. | 43,12 Mio. | 0,20 Mio. | 73,24 Mio. |
| Revierpark Gysenberg, Herne | 1,0 Mio. | 0,90 Mio. | 0,30 Mio. | 26,70 Mio. | 0,42 Mio. | 28,32 Mio. |
| MüGa '92, Mülheim/Ruhr | 1,3 Mio. | 21,22 Mio. | 2,50 Mio. | 29,95 Mio. | 1,09 Mio. | 54,76 Mio. |
| Veranstaltungshallen | | | | | | |
| Westfalenhalle, Dortmund | 2,6 Mio. | 24,57 Mio. | 2,73 Mio. | 142,87 Mio. | 1,09 Mio. | 171,26 Mio. |
| Starlight-Theater, Bochum | 700.000 | 14,50 Mio. | 22,79 Mio. | 161,62 Mio. | 0,17 Mio. | 199,08 Mio. |
| UCI-Multiplex-Kino, Hürth | 1 Mio. | 1,32 Mio. | - | 38,72 Mio. | 0,54 Mio. | 40,58 Mio. |

Quelle: Küchler 1997, eigene Berechnungen

Für einzelne Veranstaltungsorte kommen erstaunliche Größenordnungen im zielbezogenen Freizeitverkehr zusammen. So würde z.B. der Freizeitpark Phantasialand in Brühl alleine etwa 0,2 % des gesamten deutschen Freizeitverkehrs anziehen.

TEIL 3: QUALITATIVE UNTERSUCHUNG ZUR FREIZEITMOBILITÄT (Konrad Götz unter Mitarbeit von Steffi Schubert)

1 Methode

Auswahlverfahren

Es wurden 50 explorative, leitfadenorientierte Interviews von geschulten InterviewerInnen an 6 Erhebungspunkten bundesweit verteilt durchgeführt.¹¹ Die Auswahl der zu befragenden Personen erfolgte mittels einer Quotierung Ost (21 Interviews)/West (29 Interviews), paritätisch nach Geschlecht und hinsichtlich siedlungsstruktureller Merkmale – 20 Interviews mit ländlich wohnenden GesprächspartnerInnen und 30 mit städtisch wohnenden GesprächspartnerInnen. Ebenfalls in die Quote wurde die formale Bildung, Berufstätigkeit, Alter und Haushalt mit/ohne Kindern einbezogen (genaue Verteilung, siehe Tabelle).

Tab.: Quotenplan für die qualitative Phase des Projekts "Freizeitmobilität"

| Quotenplan Freizeitmobilität | | | | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|--------------|-----------|---------------|----|---------------|----|------------|----|
| Alter | | 16- 25 Jahre | | 26 - 40 Jahre | | 41 - 60 Jahre | | > 60 Jahre | |
| Kinderhaushalt | | Kind | kein Kind | K | kK | K | kK | K | kK |
| Formal- bildung | Berufstätig- keit | | | | | | | | |
| Hauptschule | ganztags | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | |
| | nicht o. Teilzeit | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 1 |
| Realschule | ganztags | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | |
| | nicht o. Teilzeit | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 2 |
| Abi, FH, Uni | ganztags | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | |
| | nicht o. Teilzeit | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 1 |
| Schüler | | | 1 | | | | | | |
| Studenten | | | 1 | 1 | | | | | |
| Azubis | | | 1 | | | | | | |

Zusätzlich wurde vorab ein Screening durchgeführt, um eine breite Fächerung der 50 Befragten zu gewährleisten. Bei dem Screening sollte an jedem der 6 Erhebungspunkte darauf geachtet werden, daß mehr als die Hälfte der 8 bzw. 9 zu Befragenden ein oder mehrere Autos im Haushalt haben und bei mindestens 2 GesprächspartnerInnen kein Auto im

¹¹ Hamburg/Lüneburg; Leverkusen/Köln; Mannheim/Heidelberg; Gera/Leipzig; Berlin; Rostock/Schwerin

Haushalt vorhanden ist. Eine/r der 8 bzw. 9 Befragten sollte begeistert Fahrrad fahren und eine/r überwiegend den ÖPNV nutzen. Außerdem sollte mindestens eine/r der GesprächspartnerInnen aufwendige Erlebnisfreizeit (z.B. Tauchen, Drachenfliegen...) betreiben.

Leitfaden

Die Explorationen dienen der Ermittlung des sozialen Hintergrunds, der motivationalen Aspekte des Freizeitverhaltens und der Freizeitmobilität. Mit ihrer Hilfe kann das tatsächliche Freizeitverkehrsverhalten der Befragten verstanden und die symbolische Dimension der Freizeitgestaltung und der Verkehrsmittelwahl erfaßt werden.

Die in der qualitativen Phase gewonnenen Erkenntnisse dienen der Erarbeitung von Hypothesen bezüglich des Zusammenhangs von Mobilitäts- und Freizeitorientierungen und dem tatsächlichen Verkehrsverhalten als davon abhängiger Dimension. Darüber hinaus sind mit Hilfe des gewonnenen Materials erste Hypothesen hinsichtlich einer Entkopplung der Mobilität von der Automobilität im Freizeitbereich aufstellbar. Um die gewünschten Informationen von den Befragten zu erhalten wurde ein Leitfaden entwickelt, der 6 Themenblöcke enthält:

1. Lebenssituation/soziale Situation

- Erwerbsarbeit/Hausarbeitszuständigkeit
- Familienstand/Haushaltszusammensetzung
- Soziales Netz/Freundeskreis
- Wohnsituation/-zufriedenheit
- soziodemographische Angaben (schriftlicher Befragungsteil am Ende der Befragung)

2. Freizeitorientierung/Freizeitgestaltung

- subjektive Freizeitdefinition
- Freizeitaktivitäten
 - innerhäusliche Freizeitgestaltung
 - außerhäusliche Freizeitgestaltung
 - quartiersbezogene Freizeitaktivitäten/-möglichkeiten
 - Freizeitaktivitäten außerhalb des Quartiers
- Freizeitverpflichtungen (Verein, Kirche...)
- Freizeitwünsche
- nichtberufliche Weiterbildung

3. Urlaub

- Urlaube in den letzten 12 Monaten
 - Anzahl, Urlaubsort, Verkehrsmittel

- Kurzurlaube in den letzten 12 Monaten
 - Anzahl, Entfernung, Verkehrsmittel
- geplante Urlaube
 - Zielorte, Verkehrsmittel

4. Mobilitätsorientierungen

- hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel
- bevorzugtes Verkehrsmittel
- Gründe des Autobesitzes
- Verknüpfung von Verkehrsmittel und Wegezweck
(Bsp.: in der Freizeit hauptsächlich Fahrradnutzung)
- motivationale Aspekte für Mobilität und Verkehrsmittelwahl
- symbolische Dimension

5. Freizeitmobilität und Verkehrsverhalten

Rekonstruktion der Freizeitwege und deren Ursachen

- an einem exemplarischen Werktag
- des letzten Wochenendes
- des letzten Kurzurlaubs

Exploration der Verkehrsmittelwahl, der Motive, der Entscheidungsfindung und der Routinen an einem konkreten Beispiel.

6. Nichtautomobile Freizeitmobilität

Alternativen für Freizeitwege explorieren

Verkehrsmittelalternativen zum Auto

- Bedingungen alternativer Verkehrsmittel
- hemmende Faktoren für Entkoppelung
- fördernde Faktoren für Entkoppelung

2 Auswertung der Explorationen

Die 50 Explorationen wurden in zwei Richtungen ausgewertet.

Zum einen wurde das Material themenbezogen verdichtet, zum anderen wurde eine fallbezogene, ganzheitliche Typologie erarbeitet. Die themenbezogene Verdichtung des Materials hinsichtlich der projektrelevanten Dimensionen dient der umfassenden Eruiierung der Bereiche:

- Freizeit
 - Definition/subjektive Empfindung
 - Orientierung
 - Gestaltung/Verhalten
- Mobilität
 - Orientierung
 - Motivation
 - Verkehrsmittelwahl

- Verknüpfung Freizeit/Mobilität
 - symbolische Dimension/Stilisierung
 - Verhalten (anhand der Rekonstruktionen)
 - Entkoppelungspotentiale/Alternativen

Die verdichteten alltagssprachlichen Äußerungen der Befragten dienen der Itemerstellung für die standardisierte Befragung.

3 Ergebnisse

Freizeitaktivitäten zu Hause

Freizeit, die zu Hause verbracht wird, erzeugt keinen Verkehr; deshalb wird auf diesen Freizeitort ausführlicher eingegangen:

1. Hausarbeit und Freizeit

Zunächst muß beachtet werden, daß aus Sicht der Befragten zwischen freier Zeit (nach der Arbeit) und Freizeit (als "Auszeit" hinsichtlich der verschiedenen Verpflichtungen) unterschieden wird. Die Frage nach Aktivitäten in der freien Zeit an einem bestimmten Stichtag erbringt zunächst viele Aktivitäten, die Haus- und Versorgungsarbeit sind:

- "Ich bin von der Arbeit gekommen, war einkaufen, habe Wäsche gewaschen, habe gesaugt..." (NRW 11)
- "Habe mein Badezimmer geputzt, mein Bett neu bezogen..." (NiSa 7)

Die Haus- und Versorgungsarbeit wird häufig als fließender Übergang zur tatsächlichen Freizeit im Sinne von Auszeit gestaltet:

- "Ich habe meine Frau erstmal entlastet bei der Hausarbeit. Habe den Kleinen fertig gemacht, mit ihm gebadet. Dann sind wir noch einkaufen gegangen, spazieren gegangen mit der ganzen Familie..." (NRW 3)

Für viele ist es selbstverständlich, Hausarbeit bewußt entspannend zu gestalten, indem nebenher Radio gehört oder ferngesehen wird:

- "Ich bügeln und gucke Fernsehen. Oder wenn es mich zu arg ablenkt, dann schalte ich das Radio ein. Bei ungeliebten Arbeiten brauche ich den Fernseher oder das Radio" (NiSa 2)

Folgerungen:

In der Freizeitforschung hat sich schon in den 70er Jahren die Unterscheidung zwischen Freizeit, Arbeitszeit und Obligationszeit durchgesetzt. Letztere bezeichnet verpflichtende Tätigkeiten oder Handlungen, die zwar außerhalb der Arbeitszeit stattfinden, aber einen ähnlich verpflichtenden Charakter haben. Hauptsächlich also Haushalts- und Versorgungsarbeit (auch z.B. die Pflege kranker Familienangehöriger). Daß, wenn derartige Pflichten noch zu erledigen sind, von Freizeit im engeren Sinne nicht gesprochen werden kann, bestätigen die Befunde der qualitativen Empirie.

Im Grenzbereich zwischen Freizeit und Obligationszeit gibt es aber auch die größten Unschärfen. Die gleiche Aktivität kann das Eine oder das Andere sein. Es kommt darauf an, wer, in welchen Rollenzwängen, welche Verantwortlichkeiten, in welchem Umfang hat. Dies für jede Aktivität genau abzugrenzen, wäre ein eigenes Forschungsprojekt wert. Insofern wird es als Kompromiß für die quantitative Phase nötig sein, von der Konvention auszugehen, daß Haushalts- und Versorgungsarbeit keine Freizeit ist. Umgekehrt wird aber Freizeit nicht dadurch zur Obligationszeit, daß Kinder anwesend sind.

2. Bedingungen von Freizeitgenuß zu Hause

Für die Befragten gibt es je nach Lebensphase, Familiensituation und Milieu unterschiedliche Voraussetzungen, daß Freizeit im Haus genossen werden kann:

- Daß keine Pflichten mehr anliegen (MV 3: "Kein Streß um mich herum – auch der Streß von zu Hause mal wegfällt")
- Daß keine Hausarbeiten zu tun sind (alles ist erledigt, es ist ordentlich, der Kühlschrank ist voll, die Kinder sind im Bett...)
- Ruhe (keine Telefonate, Harmonie in der Familie, kein Baulärm, keine Störungen der Mitmieter...)
- Harmonie (NRW 3: "Ruhig entspannt, einfach mit der Familie was erleben...")
- Die richtigen Leute anwesend (gute Freunde, Familie)
- Daß überhaupt jemand da ist ("bin nicht gerne alleine")
- Allein sein können, die Möglichkeit haben, sich auch einmal zurückzuziehen

Folgerungen:

Freizeitverkehr entsteht auch dadurch, daß das Haus immer mit Pflichten sozusagen droht: Letztlich ist immer etwas zu tun. Es bedeutet, wie die Interviews zeigen, ein hohes Maß an Selbstdisziplin, die Haus- und Versorgungsarbeit so zu erledigen, daß Freizeit im Haus genossen werden kann.

Item: "Richtige Freizeit beginnt für mich erst dann, wenn alle Hausarbeit erledigt ist"

3. Typische Freizeitaktivitäten zu Hause

- Fernsehen: Das Fernsehen wird in der Freizeit in verschiedenen Varianten genutzt:
 - Als Dauerunterhaltung ("Ich bin ja meistens zu Hause und da gucke ich Fernsehen. Ein bißchen was mache ich noch dabei, z.B. Zeitung lesen")
 - Als selektiv genutzte Unterhaltung (BW 3: "...und bei schlechtem Wetter habe ich überhaupt keine Probleme damit, mir einen

- Videofilm aus der Videothek zu leihen, vor dem Fernseher zu sitzen, einen Kaffee zu trinken und eine Zigarette zu rauchen")
- Als Hintergrundmedium, das fast immer und nebenher läuft (BW 1: "wir haben einen fast amerikanischen Haushalt, bei mir läuft der Fernseher wie ein Radio")
 - Als Mittel der Ablenkung und der Zerstreuung nach anstrengenden oder aufregenden Tagen ("...schließlich bin ich vor dem Fernseher eingeschlafen")
 - Als Möglichkeit des entspannenden Übergangs von der Arbeit zur Freizeit ("nach der Arbeit erstmal ein bißchen Fernsehen")
 - Als Mittel der anspruchsvollen Unterhaltung bzw. unterhaltsamen Bildung (nach Programm ausgesuchte Sendungen wie Polit-, Reise-, Wissenschafts-, Geld-, oder Tiermagazine)
 - Tägliche Lieblingssendungen ("wenn dann die Nachmittags-Talkshow-Zeit beginnt...")
 - Nutzung als reines Informationsmedium ("Schau nur Nachrichten")
- Mit dem Computer arbeiten/spielen/surfen (B6: "Ich spiele auch mal am Computer, das ist vielleicht ein Luxus. Ich kann dann etliche Stunden damit verbringen, aber das ist selten" – BW 1: "Ich schreibe e-mails nach Amerika...")
 - Bei jüngeren Befragten unter 30 fällt auf, daß nicht nur Internetsurfen häufig genannt, sondern daß das Internet zu einem Kontaktmedium wird, das andere Freizeitaktivitäten (außer Haus) zur Folge hat: Zum Beispiel Treffen von Leuten, die sich in einer Internet Diskussionsgruppe kennengelernt haben. Oder Treffen von Leuten, deren Gemeinsamkeit ist, im Internet zu chatten (NRW 11: "dann habe ich mich an den Computer gesetzt und geschattet. Da trifft man andere Leute, mit denen man sich schriftlich unterhalten kann. Es gibt auch Chat-Treffen, wo sich die Leute dann persönlich treffen... Man lernt auch schnell Leute kennen")
 - Lesen ("ich habe sehr viele Bücher, wenn mein Mann im Hobbyraum ist und ich alles erledigt habe, dann lese ich auch sehr gerne" – BW 2)
 - Arbeiten rund um das Haus/Gartenarbeit
 - Kochen und Essen, nicht als tägliche Hausarbeit, sondern als Kontemplation oder als Hobby (das häufig von Männern betrieben oder zelebriert wird) mit Gästen
 - Ausführlich Frühstücken (z.B. mit Zeitung/im Bett/bei Sonne auf einer Terrasse oder auf dem Balkon)
 - Sich entspannt unterhalten
 - Spiele spielen (häufig mit den Kindern)
 - Besuch von Freunden empfangen (B 3: "ich bin eigentlich nicht so

- ein Stubenhocker, wenn ich zu Hause bin, müssen auch meine Freunde da sein"... "Wenn z.B. der Club zu ist, dann sitzen wir da und trinken ein paar Bier oder kochen auch mal, spielen Play-Station. Wenn Fernsehen, dann gucken wir nur Fußball")
- Mit der Verwandtschaft und den Kindern zusammen sein (NRW 3: "Ich liebe meine Arbeit, aber im Zentrum meines Lebens steht die Familie")
 - Ausschlafen
 - Relaxen (NRW 11: "...dann eigentlich nichts besonders vorhaben, sich in die Sonne legen, ein Buch lesen, mit Freunden quatschen. Im Grunde ein fauler Tag. Das ist ideal")

Folgerungen:

1. Als wichtiger Trend deutet sich an, daß Internetkontakte zu face-to-face-Folgetreffen führen. Es wird dadurch zum einen deutlich, daß die Befürchtungen kulturpessimistischer Medienkritiker, das Netz führe zur Anonymisierung, nicht zutreffen. Zum anderen zeigt sich aber auch, daß die Hoffnung, Internetkommunikation ersetze räumliche Mobilität durch elektronische, zumindest in dieser Variante, nicht zutrifft. Chatrooms und Netzspiele dienen eher der Anbahnung von Kontakten, die face-to-face ihre Fortsetzung in Verbindung mit zusätzlichem Freizeitverkehrsaufwand finden, mit z. T. sehr großen Entfernungen.
2. Die Arbeit im eigenen Garten gehört zu den wenigen Tätigkeiten, die eine Kombination aus körperlicher Anstrengung, Entspannung und Sinn bieten. Obwohl schon in anderen Studien untersucht, wird in der repräsentativen Phase die Frage nach dem eigenen Garten gestellt und überprüft werden, welchen Einfluß dies auf Freizeitfahrten hat.

3.1 Abgrenzung und individuelle Definition von Freizeit

Die empirische Erhebung hatte u. a. das Ziel herauszufinden, wie sich Freizeit aus Sicht der Befragten von anderen Zeiten abgrenzt. Damit sollte auch geprüft werden, ob die in der Definitionsphase erarbeitete Freizeitdefinition mit dem empirisch vorfindbaren Freizeitbegriff der Befragten vereinbar ist. Als Ergebnis können 5 typische Formen des Umgangs mit bzw. der Abgrenzung von Freizeit identifiziert werden.

Abgrenzung der Freizeit von Erwerbsarbeit

Diese Form der Abgrenzung von Freizeit entspricht der klassischen Freizeitdefinition, die Freizeit einfach von Arbeit abgrenzt. Danach beginnt Freizeit für die Befragten dann, wenn nicht mehr verpflichtend gearbeitet werden muß. Dabei kann es sich sowohl um Arbeit in einem Betrieb oder um Arbeit für das Studium handeln. Es muß beachtet werden, daß die klare Grenzziehung, die meist zur Arbeit gezogen wird,

nichts mit Unlust oder Entfremdung zu tun hat (auch Personen, die ihre Arbeit besonders schätzen, ziehen eine sehr klare Grenze).

- NRW 4 (40 jähriger Meß- und Regelmechaniker): Freizeit “fängt für mich an, wenn ich die Firma verlassen habe. Da fallen für mich alle Klappen und dann fängt für mich die Freizeit an” ... “Sobald ich die Firma verlassen habe, dann ist ein gewisser Druck weg, man ist frei, niemand steht hinter einem. Das ist dann nicht mehr der Fall. Ich freue mich, wenn ich aus der Firma raus bin, das heißt aber nicht, daß ich nicht für die Firma da bin, wenn sie mich nachts anrufen. Das ist für mich dann auch wieder eine gewisse Befriedigung, wenn sie mich brauchen”.

Häufig wird die Freizeitphase mit einem Ritual der Entspannung und Entpflichtung eingeleitet:

- MV 8 (24jähriger Zeitsoldat, der mit seiner 22jährigen, arbeitslosen Freundin zusammen wohnt): “Dienstschluß ist um 16:15, da fahre ich mit den Kameraden nach Hause. Dort wird erstmal in aller Ruhe Kaffee getrunken, bißchen entspannt und Fernsehen geguckt”... “Ich kann dann ausspannen. Ich brauche nicht mehr an Arbeit zu denken oder an irgendwas, was mich noch belastet. Sondern ich kann mich voll auf das konzentrieren, was ich gerade möchte. Zum Beispiel, wenn ich mich dann vor den Computer setze, dann ist das meine Welt. Ich habe dann keine anderen Verpflichtungen mehr”... “Daß man unbeschwert ist. Man hat nichts mehr im Hinterkopf, das noch erledigt werden muß, sondern ist völlig frei im Kopf”.

Teil des Entspannungsrituals kann das sich verwöhnen lassen oder das sich selbst verwöhnen sein. MV 7 (23jährige Fachhochschulstudentin, die nahezu fulltime in einer Bar arbeitet):

- “Als ich nach Hause gekommen bin nach der Arbeit, da habe ich erstmal abgewaschen, mir dann was zu Essen gemacht, eine Flasche Wein aufgemacht. Dann das Badezimmer ordentlich hergerichtet, eine Badewanne eingelassen und habe mich dann richtig entspannt. Mit Körperpflege, Gesichtsmaske und allem drum und dran, mit Peeling, habe meine Füße gepflegt. Dann war ich fertig, dann habe ich mich ins Bett gelegt, habe den Fernseher angemacht und bin dann irgendwann vor dem Fernseher eingeschlafen”.

Abgrenzung der Freizeit von Versorgungs- und Haushaltsarbeit

Bei Frauen, die außerhalb des Hauses arbeiten und die sich zugleich für den Haushalt verantwortlich fühlen, gibt es häufig eine zweistufige Freizeitabgrenzung. Die erste Stufe der Freizeit beginnt, wenn die Arbeit im Betrieb zuende ist. Dabei handelt es sich um Freizeit von etwas:

- NRW 1: (46jährige Filialleiterin in einem Supermarkt, die ihre Arbeit sehr liebt). “Wenn ich den Supermarkt verlassen habe, dann habe ich keinen Druck mehr. Dann ist zu Hause Freizeit” – doch dann

fährt sie fort: "Dann kann ich mir meine Arbeit einteilen, die noch zu Hause anfällt". Die zweite Stufe ist nicht mehr Freizeit von, sondern Freizeit für (mich): "für mich mal nichts zu tun, indem ich die Wohnung abschließe, mich aufs Rad setze... oder bummeln gehe...und mich anschließend ins Café setze... Daß ich mit der Wohnung nichts zu tun habe, daß ich mich mal bedienen lasse".... "Die Wohnung abschließen und einfach weg, das ist mehr Freizeit als zu Hause. Man macht immer was, wenn man zu Hause ist". Tatsächlich beginnt die zweite Stufe der Freizeit, wenn beide Formen der verpflichtenden Tätigkeit nicht mehr anfallen: "Wenn ich dann nach Hause komme und es ist alles in Ordnung, dann stimmt für mich alles. Wenn mein Mann schon was gemacht hat und vielleicht schon gekocht ist. Wenn ich zu Hause einfach nicht mehr viel machen muß".

Daß Freizeit erst beginnt, wenn Haushalts- und Versorgungsarbeit erledigt ist, zeigt NRW 11 (eine 24jährige auszubildende Sekretärin, die allein wohnt). Eindeutig formuliert sie:

- "Freizeit ist die Zeit, wenn ich von der Arbeit komme und meine Hausarbeit erledigt habe, eingekauft habe. Wenn nicht mehr diese Pflichten (anfallen), die jeder hat, wenn die erledigt sind und ich tun kann, wozu ich gerade Lust habe" ... "Freizeit ist in dem Moment, wo ich gezwungene Sachen, die Pflichten, die ich erfüllen muß – muß ja die Wohnung sauber machen oder ich muß meine Wäsche waschen – das sind Pflichten, wenn die aufhören und ich mich frei entscheiden kann, was ich mache, sei es ein Buch lesen oder runter in den Garten gehen oder Fernsehen gucken, das ist Freizeit". So kann sie Verpflichtungs- und Freizeit genau abgrenzen: Um 17:30 kommt sie nach Hause, erledigt dann die Hausarbeit. Ab 19 Uhr ist für sie Freizeit. Um 23 geht sie ins Bett.

Verbindung von Freizeit und Arbeit (als nichtentfremdeter Tätigkeit)

Für einige Befragte beginnt die Freizeit dann, wenn sie gut und "ungestört arbeiten können". Dieses – auf der Oberfläche erstaunliche Freizeitverständnis – kann in unterschiedlichen Konstellationen beobachtet werden:

- a) Bei Personen, die eine Teilzeitselbständigkeit zum Beruf, mit dem sie Geld verdienen können, ausgebaut haben. Z.B. im Falle B6 wo die Integration von Arbeit und Freizeit selbst gewählt und gewollt ist, weil das Weiterarbeiten an und das Lösen von mathematischen Problemen Spaß macht und auch mit der Partnerin geteilt wird.
- B 6 (Mathematiker in einem wissenschaftlichen Institut und zugleich "freischaffender" also selbständiger Programmierer, der mit einer Frau verheiratet ist, die auch Mathematikerin ist): Freizeit ist

“wenn mich keiner bei der Arbeit stört – ja das ist vielleicht der große Nachteil an der Arbeitsweise, die ich beschrieben habe... der Unterschied zwischen Arbeit und Freizeit ist lange nicht so klar geteilt, wie bei Leuten, die um 18 Uhr Schluß haben. Dann denken die bis zum nächsten Morgen nicht mehr an die Arbeit... Das ist (bei mir) nicht der Fall. Die Tätigkeiten sind allerdings auch sehr anspruchsvoll. Mir macht die Arbeit auch relativ Spaß... Man denkt viel darüber nach und das hört nicht auf, wenn ich zu Hause bin... Ich habe jederzeit die Gelegenheit, anzufangen zu arbeiten, dementsprechend ist die Unterteilung anders... diese Trennung, die oft gemacht wird zwischen Arbeit und Vergnügen, die würde ich einfach nicht so ziehen wollen”.

b) In der zweiten Variante wird ein Hobby oder eine zufällig entdeckte Qualifikation zum Beruf (im Sinne von Berufung) ausgebaut. Der Befragte NISA 5 (ohne Altersangabe, ehemaliger Zeitsoldat, examinierter Krankenpfleger, der gegenwärtig eine Umschulung zum Heilpraktiker macht, verheiratet, 4 Kinder) betrachtet seine gegenwärtige Umschulung als Haupttätigkeit, ist aber mit Leib und Seele nebenberuflicher Radiomoderator:

- “Ich war 12 Jahre bei der Bundeswehr... Zum Radio bin ich wie die Jungfrau zum Kinde gekommen... beim Bund war ich ein halbes Jahr in Sarajewo, habe da Kontakte gehabt zu Radio ABC, davor in München bei Radio DEF moderiert. So wurde ich dann von Radio XYZ in L. angesprochen. Das macht Spaß da, ist ein tolles Team. Da werde ich auch weiter mitmachen. Mein Ziel auf lange Sicht ist, die Ausbildung zu schaffen, um auch ein Standbein zu haben”.
- BW 8 (54jährige MTA, mit Partner, alleinlebend), die eine Vollzeitstelle an einer Uniklinik hat, trainiert in ihrer Freizeit Tai Chi und hat diese Qualifikation so ausgebaut, daß sie nebenher Tai-Chi-Lehrerin an der Volkshochschule geworden ist und sagt: “Ich habe einen zweiten Beruf”. Es wird deutlich, daß diesem Beruf ihr eigentliches Engagement gilt.

Freizeitaktivitäten, die berufsähnlich, semiprofessionell ausgebaut werden, gibt es in zwei Varianten im Material, möglicherweise handelt es sich auch um zwei Interpretationen:

- a) Die erste Variante dieser Aktivitäten gleicht dem, was die historisch orientierte Freizeitforschung “selbstbestimmte, sinnvolle Tätigkeit (Eigenarbeit)” nennt¹².
- b) Die zweite Variante kann aus der ersten entstehen, wenn die selbstbestimmte Tätigkeit professionalisiert und auf dem Markt angeboten wird. Sie erhält dann durch Verträge einen verpflichtenden Charakter. Beispiele im Material ist der Lehrvertrag an der Volkshochschule oder

¹² Iring Fetscher (1998) Arbeit wozu? In: Gewerkschaftliche Monatshefte 7/98

die Tätigkeit als Jugendwart im Kegelerverein. Im zweiten Falle berichtet der Befragte von dem Bedürfnis "Freizeit von der Freizeit" zu haben. Es entsteht ein Zeitkonflikt zwischen den verschiedenen Pflichten und es gibt keine Auszeit mehr. Systemtheoretisch gesprochen: Neben den focalen Systemen Erwerbsarbeit und Versorgungsarbeit ist ein drittes entstanden: das der Freizeitarbeit.

Keine Freizeit wegen Überlastung

Sicher ist es kein Zufall, daß es in der Stichprobe überwiegend Frauen sind, deren Mehrfachbelastung dazu führt, daß sie entweder gar keine "Auszeiten" haben oder nur Pseudofreizeiten, die in Wirklichkeit Freizeitvergnügen für die Kinder bedeuten.

Die Befragte THÜR 2 ist eine 42jährige, arbeitslos gemeldete Frau mit vier Kindern, von denen eines geistig behindert ist. Sie wohnt mit einem ebenfalls arbeitslosen Lebensgefährten in einer Plattenbauwohnung und arbeitet früh morgens bei einer Gebäudereinigungsfirma. Sie steht zwischen 3 und 4 Uhr auf und ist von der Arbeit zurück, wenn die Kinder aus dem Haus müssen. Zwar hat sie eine genaue Freizeitdefinition:

- "Ausruhen, Beine lang machen, nichts machen, nichts tun. Manchmal auf dem Balkon, wenn schönes Wetter ist, manchmal mache ich die Augen zu und schalte ab". Aber es wird deutlich, daß es diese Momente fast nie in ihrem Leben gibt: "Ich habe immer was zu tun... Arbeit ist Geld verdienen, ich gehe auch gerne arbeiten. Ich muß raus. Manchmal ärgert es mich schon, wenn der ganze Abwasch noch da steht, die schmeißen alles in das Becken rein. Da werde ich schon etwas wütend". Über ihre ideale Vorstellung von Freizeit spricht sie nur im Konjunktiv: "Es dürfte keiner da sein. Nichts tun. Das wäre es". Nach Hobbys gefragt antwortet sie: "Habe ich keine. Meine Hobbys sind nur die Wohnung sauber machen und die Kinder. Kartenspielen machen wir gerne..." Beim Stichwort Urlaub lacht sie laut auf. Das letzte Mal, daß sie sich erholen konnte, war der Aufenthalt im Krankenhaus nach einer Augenoperation.

Die Problematik von zu wenig Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten durch Doppelverantwortlichkeiten der Frauen gibt es auch in materiell besser gestellten Familien. Die Befragte NRW 10 ist eine 42jährige, selbständige Kosmetikrepräsentantin mit 2 Kindern und einem Mann, der ebenfalls selbständig tätig ist. Der Lebensstandard ist aufwendig und es fallen im Interview die key-words einer prestigeorientierten Lebensführung. Aber es wird – eher zwischen den Zeilen – deutlich, daß die Arbeit fast nie aufhört:

- "Freizeit ist immer das, was ich daraus mache. Da ist Flexibilität angesagt. Manchmal ist auch Arbeit Freizeit. Es macht auch glücklich und zufrieden, das ist dann für mich auch Freizeit... Freizeit kann für mich auch während der Arbeit stattfinden". Nach

den Voraussetzungen eines wirklichen Freizeitgefühls gefragt, antwortet sie aber dann: "Nicht immer vom Telefon unterbrochen zu werden... wenn das Telefon ausgeschaltet ist, ist die ganze Problematik ausgeschaltet. Nichts hören, nichts sehen von außen".

Es wird im Interview außerdem deutlich, daß diese Familie zur typischen Zielgruppe für Freizeitanlagen wird.

- Letzter Kurzurlaub war eine 500km-Fahrt in den Schwarzwald, "mit dem Auto. Von da haben wir dann wieder Unternehmungen gemacht. Wir sind ins Museum gegangen, wir sind in den Freizeitpark Rust gegangen, wir sind ins Freizeitbad gefahren. Zwischendurch auch mal nichts tun...die Kinder waren begeistert, wir waren begeistert. Es war sehr schön."

Nichtabgrenzbarkeit der Freizeit wegen Arbeitslosigkeit oder (Früh-) verrentung

Arbeitslose oder frühverrentete Befragte äußern sich im Interview zum Thema Freizeit so: "Freizeit habe ich eigentlich den ganzen Tag". Je nach spezifischer Situation und Typus wird mit dieser Tatsache unterschiedlich umgegangen. Die Befragte MV 6 (46jährige, seit 4 Jahren arbeitslose, geschiedene, ehemalige Finanzbuchhalterin) leidet sehr an der Situation der Arbeitslosigkeit ("ich würde fast alles machen, aber ich weiß, ich bin zu alt"), hat sich aber damit soweit arrangiert, daß sie die freie Zeit wenigstens manchmal genießen kann. Daß sie die Arbeitslosigkeit wenigstens zum Teil als Freizeit nutzen kann, war ein Lernprozeß:

- "Man hat sich daran gewöhnt. Man braucht nicht mehr früh aufzustehen. Ich bin das aber gewöhnt (tatsächlich steht sie immer noch täglich um 6 Uhr auf). Es ist mir schwer gefallen zuerst"... "Ich komme (jetzt) gut klar. Meine Bekannte ist erst seit einem Jahr arbeitslos, die kommt noch sehr schlecht klar. Man muß sich erst daran gewöhnen. Ich versuche es, außen vor zu lassen, das ist zwar nicht immer einfach im Alltag. Viele Bekannte von mir sind arbeitslos, ich bin ja nicht alleine. Man muß dann zusammen was unternehmen, das ist schon wichtig."

Es wird auch deutlich, daß eine Abgrenzung der verschiedenen Zeiten immer noch am Modell des Normalarbeitstags gemessen wird:

- Auf die Frage, woran sich das Gefühl von Freizeit festmacht, antwortet sie: "Freizeit mit meinen Bekannten oder auch eben zu Hause; lesen, Fernseh gucken, Musik hören. Das verbinde ich damit. Arbeit wäre für mich, wenn ich morgens regelmäßig zur Arbeit gehe und abends nach Hause komme. Haushalt machen ist auch eine Freizeit. Das Lesen mache ich ja gerne, das Saubermachen nicht so gerne. Das eine ist (ein) Muß, das andere mache ich eben gerne".

THÜR 3, (34jähriger, lediger, arbeitsloser Forstfacharbeiter), beschönigt nichts an seiner Situation:

- “Nach einiger Zeit fällt einem die Decke auf den Kopf. Da gibt es eigentlich nichts zu sagen. Die ersten vier Wochen geht das, aber dann bekommt man Minderwertigkeitskomplexe, weil man kein eigenes Geld verdient”.

Dennoch versucht er Phasen der freien Zeit, so zu nutzen, daß er Spaß an der freien Zeit hat:

- “Wenn alles, was zu erledigen war, erledigt ist und dann der Spaß beginnen kann” .. “Viel lesen. Wenn mir mal ein Buch gefällt, dann kann ich alles stehn und liegen lassen”.. “Fernsehen gucken, Angeln”... “Oder wenn Kumpels, Bekannte oder Freunde vorbeikommen. Wenn man schön quatschen kann oder Spiele machen kann...”

Folgerungen für die standardisierte Untersuchung:

Daß Versorgungs- und Haushaltsarbeit keine Freizeit ist, wird durch die Äußerungen in den Interviews deutlich. Es ist jeweils für denjenigen keine Freizeit, der sich dafür verantwortlich fühlt. Insofern trifft die systemtheoretische Lesart zu: Es geht bei den Auszeiten, die Erholung und Reproduktion garantieren, um die Entlassung aus dem Zugriff des “fokalen Systems”¹³. Wenn eine andere Person – z.B. der Mann, dessen fokales System die betriebliche Arbeit ist – die gleiche Tätigkeit verrichtet, kann diese Aufgabe als Freizeit empfunden werden, obwohl momentan sogar Verantwortung übernommen wird.

Angesichts dieser Komplexität der Freizeitabgrenzung wird die standardisierte Empirie unvermeidlich Unschärfen aufweisen, weil nicht jeweils geklärt werden kann, für wen was “Auszeit” ist.

3.2 Freizeitmobilität und Verkehrsverhalten

Faktoren der Freizeitmobilität mit dem Auto

Das Auto ist Element der Gruppenstruktur, des Gruppenzusammenhangs und der Gruppenolidarität

Fall B 3 (20jähriger Azubi); auf die Frage, ob das Autofahren Spaß macht, antwortet er:

- “Spaß auf jeden Fall. Das gibt eine Menge Ansehen in der Clique. Es haben auch noch 5 oder 6 andere ein Auto. Wir sind ungefähr 15 Leute in der Gruppe”.

Der private Autobesitz ist also nicht Bedingung der Zugehörigkeit. Aber Autos (im Plural) sind, ebenso wie andere Elemente (Alkohol, Musik, Sport, Spiele) notwendiger Bestandteil des Gruppenzusammenhalts.

¹³ “...die Aus-Zeit ist nicht im Verhältnis zur Zeitordnung des Alltags zu betrachten, sondern im Verhältnis zur Zeitordnung eines spezifischen Sozialsystems; nicht Personen arrangieren Aus-Zeiten, sondern das fokale Sozialsystem konstituiert Freizeit als Aus-Zeit” (Bardmann 1986, S.159).

Gleichzeitig verbessert aber der Besitz eines Autos die Position in der Gruppe.

Element des dynamischen Gruppengeschehens ist das ritualisierte Spazierenfahren in der Freizeit.

Fall BW 9 (22-jähriger arbeitsloser Hauptschulabsolvent) berichtet:

- "Da gibt es sogar eine festgelegte Route, die muß mindestens zweimal im Monat gefahren werden. Von Kirchheim in die Stadt, hinten herum beim Faulen Pelz, Kurfürstenanlage und wieder zurück nach Kirchheim. Diese kleine Runde muß einfach gefahren werden. Die fahren wir einfach, das gehört dazu. Warum auch immer, das weiß niemand von uns. Aber wir müssen sie einfach fahren. Das passiert, wenn wir einfach unentschlossen sind und keine Ideen haben, dann fahren wir diese Runde. Bevor wir nach Hause fahren, dann fahren wir lieber nochmal diese Runde. Dann sind wir zufrieden."

Langsames Spazierenfahren (cruising) als Posing in der Öffentlichkeit:

- "...oder ich fahre spazieren und stelle das Auto ein bißchen zur Schau. Das (Auto) ist zwar nicht schön, aber Hauptsache ich habe eines"... draußen spazieren fahren, wenn das Wetter jetzt wieder schöner wird, es laufen auch sehr viele hübsche Mädchen draußen herum. Man kann sich die Mädchen anschauen und sein Auto präsentieren".

Fazit:

- Das Auto ist Element und Bindeglied der Gruppenstruktur. Auch Gruppenmitglieder ohne Auto werden integriert, weil es noch andere Elemente des sozialen Zusammenhangs gibt: Zusammen trinken und spielen, z.T. Sport, der gemeinsame Treffpunkt (Club) wo Billard, Dart etc. gespielt wird. Wer seinen Führerschein wegen Alkohols am Steuer vorübergehend verloren hat, dem wird automobiler Transport gegen Beteiligung an den Benzinkosten garantiert. Die Garantie der Automobilität ist ein strukturelles Muß des Gruppenzusammenhalts.
- Das Auto ist in diesem Milieu der jungen (eher unterschichtigen) Männer auch Mittel der männlichen Selbstdarstellung, des "posing" und des Flirts.
- Das Auto ist sogar Bestandteil des Gruppenzusammenseins in einer der Wohnungen. In solchen Fällen wird das Haus nur verlassen, wenn mit dem Auto Getränke nachschub beschafft wird.

Das Auto als Symbol der sozialen Integration und des Dabeiseins

Fall FR 42: 39-jährige Fachkrankenschwester, die allein eine Wohnung in der Stadtmitte von Freiburg bewohnt (ihr Partner wohnt in der eigenen Wohnung), führt aus:

- “...im Grunde brauche ich kein Auto... ich bin noch ein wenig ambivalent, ob ich es nicht abschaffen soll... ich kann mich nicht endgültig davon trennen... ja, es ist einfach so vom Gefühl her: ich bin unabhängiger...”

Gefragt, wie sie eine typische Autofahrerin beschreiben würde, antwortet sie:

- “Dynamisch, ungeduldig, ein forscher Typ... es muß was laufen... im Vergleich zu jemanden, der zu Fuß geht oder Fahrrad fährt: insgesamt schneller, schnell-lebiger... die Frauen, die ich kenne, die Auto fahren, sind selbständiger, mehr im Leben drin.”

Gefragt, was diese Person mit ihr gemeinsam habe, antwortet sie:

- ...flexibel sein, es muß schnell gehen, im Lebensstrom, im Lebensrhythmus drin sein...

Fall FR 1: Eine 53jährige gelernte Friseurin mit 5 erwachsenen Kindern, tätig in der Produktion einer Gerätetechnikfirma, die nach der Scheidung allein lebt, hat das Auto zugunsten anderer Prioritäten abgeschafft. Auf die Frage, was am Autofahren Spaß mache, antwortet die Befragte:

- “Einfach so dabei zu sein.. Schnell wegzufahren, wenn man will... daß man schnell fahren kann ... auch dabei zu sein beim Schnellfahren...”

Gefragt, wie es sei, wenn man auf die Straßenbahn umsteigt und kein Auto mehr benutzt, wie man angeschaut werde, antwortet sie:

- “.. da habe ich ein bißchen zu kämpfen gehabt... Als arm vielleicht, als minderwertig... Wie wenn man sich nicht mit dem Computer beschäftigt, da komme ich mir auch ein bißchen minder vor. Weil ich denke, dann gehöre ich nicht zu den Leuten... das gehört einfach dazu... Ich komme mir also ohne Auto ein bißchen minder vor... Ich bin nicht mehr so ganz dabei. Oder wenn mich jemand fragt: Hast Du kein Auto? Dann würde ich das nicht so gerne sagen wollen... Eigentlich möchte ich dazu stehen, möchte sagen: jawohl, ich habe kein Auto, fertig, schluß. Ich bin eigentlich auch schon dabei. Es ist für mich kein Problem mehr... Aber es wäre mir doch lieber, ich könnte sagen: Ich habe ein Auto, damit ich auch noch sagen kann: ich bin noch dabei”

Fall SN 10 ist eine 55-jährige, verheiratete Juristin in leitender Stellung aus Schwerin, mit zwei Kindern. Die Befragte begann erst in jüngster Zeit Auto zu fahren. Auf die Frage, warum sie am liebsten Auto fahre, antwortet sie:

- “...manchmal denke ich: So ein Verkehr und du mittendrin. Es gibt mir ein Gefühl des Stolzes und der Freiheit. Ich habe beruflich viel erreicht. In der Familie ebenfalls das, was man sich vorstellt... aber, daß ich das mit dem Autofahren jetzt noch geschafft habe und im dichten Verkehr eine von vielen bin, das macht mich stolz und gibt

mir ein Gefühl der Zufriedenheit und Freiheit... daß ich mich da in die Massen einreihen kann, insofern liebe ich das Auto jetzt: meine Familie sagt immer; das Auto steht an erster Stelle, dann kommen erst wir... daß alles im Straßenverkehr so klappt und auch mit mir noch klappt, das ist ein Gefühl des Stolzes... “.

Das Auto als fester Bestandteil einer weiträumigen, risiko- und erlebnisorientierten Freizeitgestaltung:

Fall B 2: 40jährige Lehrerin aus Berlin, die in dem Stadtteil arbeitet, in dem sie wohnt. Zur Arbeit geht sie 1 Minute zu Fuß. Freizeit heißt für sie: so oft und so schnell es geht, aus dem Stadtteil verschwinden, in dem sie Schülern und Eltern begegnen kann. Es gibt auch noch andere, ungeliebte Eigenschaften des Stadtteils, der mit dem Auto möglichst oft verlassen wird:

- “Das türkische Umfeld, wenn die sich so zusammenrotten, das ist nicht so angenehm, aber ich bin motorisiert, da entgehe ich dem immer schnell”.

Das Auto, ein 3er BMW Kombi, ist für sie unerlässlich für Einkauf und Freizeit (früher hatte sie einen Mazda Roadster, sie wünscht sich einen 5er BMW). Sie ist sehr leistungsorientiert, plant ihren gesamten Tagesablauf rigide durch und will, daß alles schnell geht. Sie betreibt wett-kampfmäßig Triathlon (also Laufen, Radfahren, Schwimmen), außerdem Jogging, Tauchen, Fallschirmspringen, geht ins Fitness-Studio (“Sport ist eine Art, sich stressend zu entstressen”).

Mit dem Auto kann sie ihre vielfältigen Aktivitäten “rundum organisieren”. Für ihre Urlaubsreisen bevorzugt sie “den Flieger”. Sie fährt mehrmals in der Woche ins Fitness-Studio, 15-20 Minuten nach Charlottenburg, zum Schwimmen 5 Minuten nach Schöneberg und zum Fallschirmspringen fährt sie am Wochenende 70 km weit.

Das Auto ist – symbolisch und materiell – Bestandteil der hochaktiven, sehr strukturierten und leistungsbetonten Alltagsfreizeit.

- Die Freizeitwege sind mit Versorgungswegen verkettet.
- Arbeit ist die eine Seite, Freizeit, sozialer Kontakt und Versorgung bilden eine ganz andere Seite des Lebens. Die beiden Seiten werden – durch schnelle räumliche Distanzierung – streng voneinander getrennt.

Fall BW 7 (39jähriger selbständiger, verheirateter Fahrradhändler mit 2 Töchtern). Er mußte sich nach einem komplizierten Bruch nach einem Motorradrennen einen neuen Sport als Alternative zum Lauftraining suchen. So kam er zum Radfahren. Aus dem Hobby machte er – weil es die passenden High-Tech-Räder nur in Canada gab – den Beruf eines Händlers für spezielle full suspension Downhill-Bikes. Er ist unkonventionell und hat Spaß am Risiko, aber er ist auch sozial engagiert und

familienorientiert. Er fährt immer noch semi-professionell Motorrad auf gesperrter Strecke, als Konditionstraining Rennrad, mit den Töchtern Inline-Skates, im Schwarzwald "Downhill" auf gesperrten Skiabfahrten, manchmal Wildwasser und neuerdings springt er Fallschirm. Er will ab und zu "irgendwas total Verrücktes" machen "um dem Alltäglichen zu entrinnen".

Im Haushalt gibt es – zum Teil gewerblich genutzt – 4 Autos, 16 Fahrräder, 3 Mopeds, 5 Motorräder. Es kommt vor, daß er mit Freunden in der Motorradgruppe zum Kaffee trinken nach Mailand fährt.

Aus seinem Bericht geht hervor, daß das Auto, das Motorrad und alle anderen Individualverkehrsmittel tatsächlich häufig spontan genutzt werden (auch zu spontanen Trips mit der ganzen Familie):

- "Wir haben dann die Kinder überrascht... ich habe schon Donnerstag das Auto fertig gemacht... wir haben dann die Kinder nicht zur Schule gefahren... ich habe mir die Freiheit genommen, sie von der Schule zu befreien... und dann sind wir an dem Tag ins Allgäu gefahren"... "Mir kam das Mittwochs in den Sinn, dann habe ich es mit meiner Frau besprochen, ihr war das mit der Schule nicht so recht. Als sie dann Donnerstag weg waren, haben wir alles gepackt".

Trotz seiner Leidenschaft für motorisierte Fahrzeuge sind ihm – SPD- und IG-Metall-Mitglied – die verkehrsökologischen Probleme und die entsprechenden Verhaltensnormen bekannt. Das ausgeprägte Technikinteresse ist übergreifend und bezieht sich auch auf den ÖPNV, den Computer und sein zusätzliches Hobby, High-End Stereo-Anlagen ("Das ist die Freude an der Technik").

- Es handelt sich um eine Erlebnis- und Risikoorientierung, die mit Begeisterung für Technik verknüpft ist.
- Die (meisten) Freizeitaktivitäten bedeuten jedoch eine risikoreiche Auseinandersetzungen mit den Natur-Elementen – das erfordert einen hohen Verkehrsaufwand zu Orten, wo dies möglich ist.
- Die zusätzliche (teilweise) Verknüpfung der Freizeitaktivitäten mit Familie und Beruf läßt ein extrem aufwendiges Mobilitätsmuster entstehen.

Das Auto als Freiheit in der Freizeit

Für viele Befragte bedeutet der Autobesitz "Freiheit".

Der Befragte BW 9, der sich als jugendlicher Arbeitsloser mit Hauptschulabschluß und ungewissen Zukunftsaussichten in einer schwierigen sozialen Situation befindet, empfand das vorübergehende Fahrverbot als "Horror", "die Hölle". Er mußte häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen: "Das Freiheitsgefühl ist mit dem Bus auch nicht so da". Auch beim Angebot Car-Sharing fehlt dieses Freiheitsgefühl: "Auto" – er meint das eigene jederzeit verfügbare – "ist für mich eben Freiheit".

Auch bei einem Kurzurlaub, den er mit Freunden ins Ausland unternimmt, gibt ihm der spontane Entschluß und die gemeinsame Fahrt im Auto dieses "Freiheitsgefühl". Bei der Fahrt mit dem Zug "wäre das bestimmt nicht so positiv gewesen. Das ist das Freiheitspotential".

Das Verständnis von Freizeit als Freiheit mit dem Auto ist – bei beruflich stark eingespannten Befragten – verbunden mit der Vorstellung von Freizeit als knappem Gut. Der Befragte FR 2 formuliert:

- "Der Gedanke, aufs Auto verzichten zu müssen, wäre schon grausam... das klaut mir Zeit, mein Privatleben, mein Urlaub, mein freier Tag wäre eingeschränkt", als Alternative formuliert er: "Das Auto behalten und so wenig wie möglich fahren; und zwar mit Muße Autofahren; eine schöne Überlandfahrt machen. Und das beschränken auf die Freizeit. Aber Dinge, die man mit dem ÖPNV erledigen kann, mit dem ÖPNV erledigen"... "Das bißchen Freizeit, das ich habe...für mich ist Freizeit Luxus... Auto ist kein Luxus..." (32jähriger Besitzer einer gutgehenden Gastwirtschaft in Freiburg, der in der Stadt viele Wege mit der Straßenbahn, in der Freizeit aber mit seinem nachtblau-metallic-farbenen Renault Cabrio fährt).

Das Motiv "Freiheit" gliedert sich, wenn weitere Befunde einbezogen werden, in die folgenden Elemente:

- Freizeit als knappe, effektiv genutzte, aber zugleich gedehnte und genossene Freiheit des entspannten Fahrens durch schöne Landschaften: "Bei mir ist das Auto auch schon Entspannung und Freizeit, ich kann das unheimlich abschalten. Musik gehört auch dazu" (BW 1).
- Freiheit als Entscheidungsfreiheit, wann, wohin und mit wem gefahren wird ("Der ÖPNV fährt nur in die Richtung, wo die Schienen liegen") ("Die Disco schließt um drei, da fährt auch kein Nachtbus mehr"). Dieses Freiheitsmotiv der Unabhängigkeit von Fahrplänen, Schienen und ungeliebten Mitreisenden ist eng verbunden mit dem Verständnis der Freiheit als Potential von Spontaneität: "Wenn am Wochenende gutes Wetter ist, kann man spontan wegfahren" (FR 3).
- Schließlich wird Freiheit als Kontroll-Motiv formuliert: "Ich bin auch ein Mensch, der immer alles selber beherrschen will" (BW 1, 36-jährige Betriebswirtin und freigestellte Betriebsratsvorsitzende, die einen 2-Sitzer Cabrio fährt) – "darum würde ich auch nie auf dem Motorrad hinten drauf sitzen, sondern immer selbst fahren".

Das Innere des Autos als privater (Freizeit)-Raum

MV 8 (24jähriger Zeitsoldat, der mit seiner Freundin in einer Plattenbauwohnung lebt), der das Auto seiner Partnerin – einen alten Mazda 323 – übernommen hat, sagt:

- "Das ist mein kleines Reich, das kann mir keiner nehmen".

MV 2 (31jähriger Versicherungsangestellter, allein lebend) sieht das Auto – Mercedes Kombi – auch als Erweiterung des Wohnraumes:

- “Rasantes Fahren, Landstraßen... Kurven ausfahren... auf der Autobahn auch mal 200 fahren. Oder einfach nur mal dahin gleiten oder sich mal die Natur ansehen...Nebenbei natürlich auch Musik hören, das ist auch ganz wichtig. Wenn man das natürlich in einer hellhörigen Mietwohnung nicht machen machen kann, ist das natürlich schön, wenn man im Auto die Anlage mal aufdrehen kann”

BW 3, (23jähriger Student) schildert:

- “Ich sitze halt gerne im Auto und höre Musik und fahre durch die Landschaft”... “Wenn ich mir eine ganz tolle Anlage eingebaut habe, dann bin ich ein paar Kilometer durch die Gegend gefahren, weil ich zu Hause nicht so laut Musik hören durfte”.

MV 3 (34jährige Sachbearbeiterin bei einer Versicherung, geschieden, 2 Kinder) nutzt die freie Zeit im Auto – VW Passat Kombi – als Erholungspuffer zwischen den beiden Sphären Arbeit und Familie¹⁴:

- “An und für sich fahre ich überhaupt gerne Auto, höre gerne Musik beim fahren. Man kann eigentlich abends dann schon abschalten auf dem Weg. Auch Sachen für sich irgendwo, daß man den Frust nicht an den Kindern ausläßt, wie gesagt, ich fahre eine Stunde hin und zurück. Da hat man schon genug Zeit, das auch abzulegen, ich entspanne in dem Moment schon im Auto”.

Das Auto (nicht nur in der Freizeit) als Bestandteil der kompletten Familie:

Das Auto als Element und Symbol der kompletten Kleinfamilie ist ein wichtiger Stützpfeiler des automobilen Leitbildes¹⁵. NRW 1 (46jährige Filialleiterin in einem Supermarkt) bringt diese Vorstellung auf den Punkt, wenn sie sagt:

- “Ich finde, das Auto gehört einfach zur Familie dazu, Fortbewegungsmittel in der heutigen Zeit. Es gehört einfach dazu”.

Das Auto hat in diesem Zusammenhang keine dynamisierende Funktion, sondern eine stabilisierende innerhalb traditioneller Wertvorstellungen von Familie, Sicherheit, Gesundheit und Stabilität.

- “Mercedes 200 Diesel. Für mich ist der Mercedes einfach ein sehr sicheres Fahrzeug. Alleine vom Umfeld, von der Räumlichkeit fühle ich mich sicher. Man sitzt wie auf einer Couch. Wir fahren schon

¹⁴ Ausführlich zur “Rollenwechsel-Rolle” und zum “Zwischenreich des Transports” Krämer-Badoni et. al. 1971, S. 64 f.

¹⁵ Vgl. Götz/Jahn/Schultz (1997): S. 275 f.

den dritten Mercedes und haben auch noch nichts anderes ausprobiert” ¹⁶.

Innerhalb dieses traditionellen Zusammenhangs wird mit dem Auto nicht zum Spaß herumgefahren, sondern es hat – wie eine Arbeits-Pferd – eine klar umgrenzte Aufgabe. Zur Arbeit und im Urlaub wird es benutzt “um von A nach B zu kommen”. Feiertags darf es im Stall bleiben: – “Am Wochenende wenn es schön ist, brauchen wir ihn nicht, dann bleibt er in der Garage. Da fahren wir mit dem Rad...”

Entkoppelung der Freizeitmobilität von spezifischen Verkehrsmitteln:

Eine multioptionale Verkehrsmittelwahl gibt es in mehreren Varianten:

Die praktisch umgesetzte Kritik an der Automobilität.

Das Auto wird als als störend und umweltfeindlich empfunden: Befragte B1:

“Das ist laut, stinkt und ist eine richtige Belastung... das ist eine Lebensbeeinträchtigung” (39jährige Schlosserin und Studentin, die mit einem Kind, drei Frauen und zwei Männern und in einer Wohngemeinschaft lebt).

Während B1 fast nie ein Auto benutzt, mietet sich der Befragte B6 eines, wenn er es benötigt. Aber das Auto gilt als Ballast:

“Ich bin dann aber auch immer wieder froh, wenn ich es los habe”... “Berlin hat einfach schon zu viele Autos”. Das Auto für Freizeitwege zu nutzen, empfindet er als “Wahnsinn”... “Ich finde nichts kuriose als Leute, die ihre Freizeit damit beginnen, daß sie sich mit dem Auto in den Stau stellen... Auto und Freizeit hat für mich nichts miteinander zu tun” (32jähriger verheirateter Mathematiker und freischaffender Programmierer).

Als Multioptionalität mit (eigenem) Auto

NRW 4 (40jähriger Meß- und Regelmechaniker) hat zusammen mit seiner Frau einen Smart, nutzt das Auto jedoch nur für ausgewählte Fahrten wenn er zu Reparatur-Notfällen in die Firma gerufen wird. Freizeitfahrten in das naheliegende Köln oder Düsseldorf werden mit dem ÖPNV bewältigt:

“Wir nehmen uns dann ein 24-Stunden-Ticket... Dann brauchen wir auch keine Parkgebühren zu bezahlen, dann können wir 8 oder 10 Stunden in Köln verbringen. Da fahren wir mit der S-Bahn.”

Auch andere Spezialangebote des ÖPNV werden genutzt:

“Alle 14 Tage sitze ich im Stadion, wenn Leverkusen spielt. Die Jahreskarte berechtigt mich, mit dem Bus zu fahren”.

¹⁶ “...vielleicht später mal... ich persönlich würde gerne mal einen BMW fahren. Muß nicht unbedingt ein 5er sein, es könnt auch ein 3er sein”

Der überwiegende Teil der nahräumigen Freizeitwege wird zu Fuß zurückgelegt:

“Bin Mitglied im Geselligkeitsverein. Da gehe ich zu den Versammlungen... das sind 100 Meter”...“Es kann auch sein, daß ich meiner Frau (nach der Arbeit) entgegen gehe, dann gehen wir noch spazieren oder in den Biergarten”... “Oder ich begeben mich an den Hafen, da habe ich einen Bekannten, der hat einen Bootssteg, da trifft man sich”.

Das Auto wird selektiv genutzt:

“Wir entscheiden von Fall zu Fall”... “Ich opfere meine Freizeit nicht für das Auto... wir setzen uns nicht ins Auto und fahren einfach los”...

“Wir haben schon mal ein Auto gemietet im Urlaub. Einmal nur. Es gibt nichts schlimmeres als im Urlaub Auto zu fahren. Den Streß will ich nicht haben im Urlaub...”

Als Multioptionalität ohne eigenes Auto

In diesen Fällen werden Autos durchaus geschätzt, aber es wird nicht selbst gefahren. Beispiel Fall BW 8 (54jährige MTA): “Ich habe einen Führerschein, aber Angst, Auto zu fahren; das ist ein Problem von mir. Aber mein Freund fährt sehr gerne Auto und wir sind im Car-Sharing-Verein... Das finde ich sehr gut. wenn man ein Auto kriegen kann, aber nicht als Eigentum”.

Die Befragte BW 4 (eine 63jährige, verwitwete Friseurin mit großem Kunden- und Freundeskreis) besitzt zwar kein eigenes Auto, schätzt es aber sehr, daß sie regelmäßig von Freunden und Bekannten mit dem Auto abgeholt oder nach Hause gebracht wird. Sie geht in ihrer Stadt viel zu Fuß, nutzt aber auch Zug, Straßenbahn, Bus. Sie ist gut über die verschiedenen Möglichkeiten des Tarifsystems informiert. Das Fahrrad wird häufig für Ausflüge mit Bekannten in der Umgebung genutzt.

Faktoren der Freizeitmobilität ohne Auto

Nutzungsvarianten nichtautomobiler Verkehrsmittel (in der Freizeit)
Folgende Varianten konnten im qualitativen Material identifiziert werden:

1. Präferenz für das Fahrrad

Nahezu alle Wege werden mit dem Fahrrad bewältigt

- Das Fahrrad wird als schnelles, handliches Verkehrsmittel erlebt
- Weitere Entfernungen werden mit Bahn bzw. im Auto als Beifahrer zurückgelegt
- Bus und Straßenbahn werden eher ungern, z.B. bei schlechten Witterungsverhältnissen, gewählt
- Pro-Fahrrad-Orientierung wichtiger als ökologisches Bewußtsein

Beispielfall NiSa 6: (19jähriger Schüler, der noch bei seinen Eltern

wohnt). Das Fahrrad wird für alle Aktivitäten in einem Umkreis von 5 Fahrminuten gewählt. Der Bus wird fast nicht benutzt, und ist unbeliebt, weil nicht selbstbestimmt. Bedingung der Fahrradnutzung ist die räumliche Konzentration aller wichtigen Freizeitorte: der Kneipen, die besucht werden, des Radio-Senders, bei dem er seine meiste Freizeit zubringt: "Eigentlich spielt sich mein Leben auf begrenztem Raum ab, zu Hause, Schule, Innenstadt, Radiosender. Das ist ein Radius von höchstens 2 km. So isses. That's my life". Für Freizeitwege über 5 Minuten (Sport) wird er häufig von Freunden abgeholt. Hintergrund des Verkehrsverhaltensmusters ist keine ökologische Orientierung, sondern die Konzentration auf eine semiprofessionelle Freizeitaktivität. Der Weg dahin wird als möglichst effektive Raumüberwindung von A nach B betrachtet.

Folgerungen/Hypothesen: Zusammenhang mit dem Alter (jüngste Altersgruppe) bzw. mit dem Ausbildungsstatus (Schüler bzw. Student).

2. Präferenz für den lokalen ÖPNV plus zu Fuß

- Überwiegend werden die Freizeitwege mit dem lokalen Bus oder der Straßenbahn in Kombination mit Fußwegen zurückgelegt
- Es herrscht eine starke Sicherheitsorientierung vor
- Nur der lokale, vertraute ÖPNV wird routiniert benutzt, S- und U-Bahn in fremden Städten lösen Angst aus
- Verunsicherung und mangelnde Kompetenz hinsichtlich des Fahrradfahrens
- Ängste bei abendlichem Zufußgehen

Beispiel: die Befragte MV 6 (48jährige, arbeitslose, geschiedene Finanzbuchhalterin): Das wichtigste Verkehrsmittel ist der Bus. "Ich fahre z.B. zu meinen Eltern in der Südstadt, mindestens einmal in der Woche. Ich fahre damit zum Einkaufen, zum Markt, mit dem Bus fahre ich auch zu meinen Bekannten, zu Ärzten, zur Bibliothek". Sie hat insgesamt positive Erfahrungen mit dem ÖPNV, aber auch Angst "vor Randalierern". Sie fährt nicht mit dem Fahrrad und besitzt auch keines.

Folgerungen/Hypothesen: Zusammenhang "kein Fahrrad im Haushalt" vs. Ostdeutschland prüfen, Typ-Hypothese: Verunsicherter, ängstlicher Typus (überwiegend Frauen)

3. Präferenz für das Zufußgehen, Ergänzung durch ÖPNV und Fahrrad

- Auch lange Strecken werden zu Fuß gegangen
- Zufußgehen ist einerseits normale Fortbewegungsform von A nach B
- Zu Fuß werden aber auch Städte besichtigt, lange Wanderungen und ausgiebige Spaziergänge unternommen
- Zufußgehen wird als kontemplativ erlebt, der Weg wird genossen

Beispielfall NiSa 8 (pensionierter 64jähriger, verheirateter, ehemaliger Jurist): Er benutzt zwar alle Verkehrsmittel außer dem Auto, aber er zieht

allem anderen das Zufußgehen vor. Mit Freunden macht er Hochgebirgswanderungen und wenn er im Kurzurlaub eine andere Stadt besucht, wird sie zu Fuß besichtigt. Das Zufußgehen paßt seiner Meinung nach zu seiner liebsten Freizeitbeschäftigung, dem Malen.

Auch im qualitativen Material von *CITY:mobil* findet sich dieses Muster in der weiblichen und in der männlichen Variante. Bei der Befragung 1995 war auffallend, daß in Schwerin viele jüngere Befragte mit Begeisterung auch längere Strecken zu Fuß gingen. In dieser Hinsicht zeigen jedoch die quantitativen Untersuchungen, daß eine Angleichung der östlichen und der westlichen Bundesländer stattfindet. Der Zufußanteil geht zurück. Das Zufußgehen ist nur noch bei Älteren die bevorzugte Form der Fortbewegung.

4. Multioptionale Verkehrsmittelwahl mit ÖPNV-Dominanz

- Alle Fortbewegungsformen werden für Freizeitwege benutzt
- Das Netz des regionalen Verkehrsverbunds ist bekannt und wird genutzt
- Es gibt einen hohen Informationsstand über Tarifbedingungen, Taktzeiten, besondere Angebote und Preise
- Das Fahrrad wird ebenfalls häufig und routiniert genutzt, aber je nach spezifischem Anlaß durch den ÖPNV ersetzt (Witterung, Kleidungsanforderungen)
- Kurze Wege werden zu Fuß erledigt
- Zum Teil selektiver Umgang mit dem Auto als Gebrauchsgegenstand: Car-Sharing, Mietwagen, geliehene Autos ergänzen den Verkehrsmittelmix

Beispiel BaWü 8: Alle alltäglichen Freizeitwege – Bekannte, Kino, Kaffee, Kneipe, Eis essen – werden aufgrund der Wohnlage in der Innenstadt zu Fuß erledigt. Freizeitwege in andere Stadtteile werden mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV bewältigt. Die Fahrten zu der Volkshochschul-Lehr-tätigkeit (semiprofessionelle Freizeitaktivität) werden mit Fahrrad, Bus und Zug zurückgelegt. Sporadische Nutzung eines Car-Sharing-Autos zusammen mit dem Partner dient spezifischen Freizeitwegen (“eine alte Dame, die nicht mehr gut laufen kann, vom Bahnhof abholen und mit ihr zum Museum fahren”). Für längere Freizeitstrecken – Kurzurlaub – wird manchmal ein Mietwagen benutzt.

5. Multioptionale Verkehrsmittelnutzung mit Auto im Haushalt

a) In der traditionellen Variante:

- Das Auto im Haushalt wird überwiegend vom Mann genutzt
- Ein großer Teil der Freizeit ist nicht verkehrsaufwendig, weil sie in der Nähe des Hauses oder im Garten verbracht wird
- Zu Fuß wird ausgiebig gewandert, spazieren gegangen (Anfahrt mit dem Auto)

- Einkäufe zu Fuß haben partiell Freizeitcharakter, weil sie der Pflege von Nachbarschaftsbeziehungen dienen
- Das Auto wird in der Freizeit zweckbezogen benutzt, z.B. für weit entfernte Verwandtschaftsbesuche und im Urlaub
- Sicherheitsorientierung bei allen Freizeitwegen

Beispielfall NRW 1 (46jährige Filialleiterin in einem Supermarkt), die zur Arbeit mit dem Bus fährt. Sie meint: "Ein Auto gehört einfach zu Familie dazu". Sie selbst fährt nicht so gerne Auto und läßt lieber ihren Mann fahren: "Ich lasse mich lieber fahren". Den gleichen Vorteil bietet aus ihrer Sicht der Bus: "Im Bus fühle ich mich sicher, ich brauche auch nicht zu fahren. Das ist für mich eine kleine Erholung". Wenn es spät ist und sie allein ist, benutzt sie ungern S- und U-Bahn: "Ich weiß nicht, wer einsteigt und drin ist". Sie wünscht sich Sicherheitsdienste, gute Beleuchtung und Kontrolle. Bei allen Verkehrsmitteln – auch dem Mercedes 200 D – steht die Sicherheit im Vordergrund. Mit dem Fahrrad fährt sie – zusammen mit ihrem Mann – "gerne am Rhein entlang... da machen wir dann ein Picknick unterwegs"... "Nachts fahre ich grundsätzlich kein Rad, weil ich Angst habe".

b) in der modernen Variante:

- Einer der beiden Partner nutzt das Auto (je nach Bedarf und Zweck)
- Der jeweils andere Partner bewegt sich dann zu Fuß, mit ÖPNV und Fahrrad
- Wege bis zu 10 Minuten werden zu Fuß zurückgelegt
- ÖPNV wird für Routinewege mittlerer Entfernung – meist ohne Kinder – gewählt (z.B. Fahrten in die Stadt zum Einkauf oder Stadtbummel)
- Das Auto wird für Kindertransporte, als Hol- und Bringdienst für befreundete Kinder benötigt
- Für Kurzurlaube mit Kindern wird das Auto nur benutzt, wenn der Partner mitfährt, ansonsten die Bahn
- Das Fahrrad für kleinere Überbrückungswege zwischen Wohnung und ÖPNV und für Ausflüge
- Hoher Informationsstand bezüglich ÖPNV-Netz, Tarifbedingungen und Takt

Beispielfall BW 5 (30 jährige, verheiratete Floristin mit 2 Kindern im Kindergartenalter): Freizeit ist für sie unmittelbar mit Mobilität verbunden: "Mal abschalten, kein Haushalt, kein Beruf. Irgendwie eine Radtour machen mit den Kindern oder einen Ausflug... einfach irgendwo hin, das ist für mich reine Freizeit". Am Wochenede werden mit den Fahrrädern ausgiebige Familienausflüge unternommen: "Wir sind dann den ganzen Tag unterwegs, die Kleine sitzt noch hinten drauf, aber der (Ältere) strampelt alleine. Letztes Jahr waren es 35 km hin und zurück nochmal 35 km... Wir haben kein konkretes Ziel, wir fahren drauf los".

Sie nutzt das Auto nur in ausgewählten Fällen, 2-3 mal in der Woche. Z.B. bei größeren Transporten, die bei einem Geburtstagsfest nötig sind oder für Arzttermine mit den Kindern. In der Freizeit wird das Auto gewählt, wenn weite Strecken, z.B. zu einem Erlebnis- oder Holiday-Park, zurückgelegt werden oder wenn in den Urlaub gefahren wird: "Wir sind mit dem Auto nach Dänemark gefahren und haben die Fahrräder dabei gehabt. Das Auto hat man nur benutzt, wenn man mal in eine andere Ortschaft gefahren ist". Für Ausflüge ohne Partner mit Kindern wird der Zug benutzt, der zwei Vorteile hat: Die Kinder können sich bewegen, können spielen und die Erwachsenen können sich entspannen, müssen sich nicht auf das Fahren konzentrieren.

Wichtig:

Vor dem Hintergrund mehrerer Fälle wird deutlich, daß es einen Zusammenhang zwischen Hausarbeit und Freizeitmobilität gibt: Frauen wollen raus aus dem Haus. Da sie sich für den Haushalt verantwortlich fühlen, ist – für einen Teil der Befragten – "Auszeit" im Haus kaum möglich.

Faktoren der ÖPNV-Nutzung:

Spezielle Nutzungsvorteile für Autofahrer zeigen, daß Strategien der Methode "push and pull" (Parkplatzrestriktionen + gute ÖPNV-Angebote) praktische Folgen haben.

- Annahme von ÖPNV-Angeboten zu Sportveranstaltungen (Sonderlinien zum Stadion) oder zu Großkonzerten. In diesen Fällen wählen auch AutofahrerInnen den öffentlichen Verkehr (B 2: "Wenn ich irgendwo hin muß, wo es hundertprozentig keine Parkplätze gibt...dann versuche ich das zu umgehen und fahre am liebsten mit der S-Bahn oder U-Bahn").
- Zur Vermeidung von "Parkplatz-Such-Streß" (B 8: "Wenn es jetzt in die Hauptstadt geht und ich setze mich keinem Streß aus. Um mal so einkaufen zu gehen oder mir bestimmte Dinge anzusehen. Dann benutze ich S-Bahn und U-Bahn").

Außerdem:

- Wenn Autofahrer damit rechnen, Alkohol zu trinken (BW 3: "Wenn ich jetzt ganz allein weg gehe und ich weiß, ich trinke Alkohol, dann fahre ich auch mit dem Bus. Aber das ist selten. Da muß ich schon große Probleme haben").

Fördernde (objektive) Faktoren

Es ist aus anderen Studien bekannt, daß die Vorteile und Nachteile des ÖPNV von gewohnheitsmäßigen Autofahrern und ÖPNV-Nutzern unterschiedlich wahrgenommen werden. Das Image des ÖPNV ist bei denen, die ihn nutzen, besser. Die eingehende Analyse des Materials auch in dieser Studie macht deutlich: Objektive, auf die Infrastruktur und das

Angebot bezogene Pluspunkte, werden nur von denen wahrgenommen, die ohnehin eine ÖPNV-freundliche Mobilitätsorientierung aufweisen:

- Der räumliche Faktor einer wohnungsnahen Haltestelle (NRW 4, mit Auto im Haushalt: “Verkehrsverbindung ist super, vor der Tür hält ein Bus... in 10 Minuten bin ich in der Stadt. Die kommen alle 20 Minuten, das ist wunderbar”).
- Kurze Taktzeiten, jedoch nur tagsüber (B 1: “Der Takt ist kurz, aber nachts läßt es auch nach, da ist es schwerer, eigentlich unsinnig, damit grenzt man die Mobilität der Leute ein. Ich kaufe jeden Monat eine Monatskarte...”) (BW 8: “Ich finde in Heidelberg den Nahverkehr am Tag gut – alle 10 Minuten bzw. viel häufiger, weil es drei Linien sind. Aber nach 20 Uhr, wenn ich mit dem Zug ankomme und mich beeile, dann ist der Bus weg und ich muß eine halbe Stunde warten”).
- Bei sehr dichtem Takt z.B. beim U-Bahn-Verkehr in der Großstadt, entsteht eine Vergleichbarkeit mit der Flexibilität des Autos: (B 6: “Das wichtigste sind häufige Taktzeiten. Daß man einfach – so ähnlich wie beim Auto – auch losfahren kann, ohne die Strecke planen zu müssen. Daß man einfach sagt, ich fahre jetzt mit der S-Bahn los”).
- Überlegenheit gegenüber dem Auto (B 6: “Gestern bin ich über drei Haltepunkte eine Stunde durch die Stadt gefahren. Die Leute, die (die gleiche Strecke) mit dem Auto gefahren sind, sind in der Zeit nicht mal angekommen...”).
- Eine attraktive Tarifgestaltung in Kombination mit einer schwierigen Parkplatzsituation (NRW 4, Smart-Besitzer und Bus-Benutzer: “Ich fahre also mit dem eigenen Auto nicht nach Köln rein, wenn, dann fahr ich gleich mit dem Bus oder mit dem Wagen zur S-Bahn-Station. Allein schon wegen dem Finanziellen und dem Streß in Köln mit dem Auto. Wir nehmen dann ein 24-Stunden-Ticket, meine Frau und ich. Dann brauchen wir auch keine Parkgebühren zu zahlen, dann können wir 8 oder 10 Stunden in Köln verbringen”).

Fördernde motivationale Faktoren:

Insgesamt spielen hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung rationale und Nutzenargumente eine größere Rolle, als motivationale und emotionale Faktoren. Dennoch gibt es sie:

- Begeisterung für Modernität der Technik (ICE-Effekt), die jedoch im Nahverkehr, wegen der ältlichen Ausstattung und des wenig aufregenden Designs, selten aufkommt.
- Möglichkeit zur Erholung, Genuß des Gefahrenwerdens (man muß nichts tun, kein Fahrstreß, keine Verantwortung), Beschäftigung mit entspannenden Tätigkeiten.

- Gelegenheit für Auszeiten hinsichtlich der Kinderbetreuung (“Die Kinder konnten rennen, die haben nur Spaß gehabt”... “Ich kann die Landschaft angucken, kann abschalten, kann zwischendurch Zeitung lesen. Ich muß nicht auf den Verkehr achten”)
- Im Material gibt es bisher keine Befunde dazu, aber es stellt sich die Frage, wie besonders schön gestaltete ÖPNV-Bahnhöfe – wie z.B. in Berlin die Haltestelle Hackesche Höfe – aufgenommen werden und sich auswirken.

Hemmende Faktoren:

Das Thema Sicherheit/Angst/Bedrohungsgefühle gehört – obwohl in diesem Bereich viele Maßnahmen ausprobiert worden sind – immer noch zu den schwierigsten.

a) Sicherheitsbedürfnisse sind äußerst subjektiv und in ihrem Ausmaß breit gefächert.

b) Es gibt immer wieder Versuche, die Problematik objektivistisch zu definieren und technisch zu lösen (flächendeckende Videoüberwachung).

c) Viel zu wenig wird berücksichtigt, daß die Schaffung eines Sicherheitserlebnisses die Zusammenschau von psychologischen, architektonischen und kriminologischen Erkenntnissen erfordert, bzw. daß es sich um ein subjektiv-objektives Feld handelt.

Das Material zeigt zunächst, daß Sicherheits- oder Unsicherheitsgefühle viel mit “coping” zu tun hat. Also intuitiv verfolgte Alltagsstrategien, die eine Mischung aus >sich gewöhnen< und >clever mit etwas umgehen< sind. Während einige Befragte vor Angst bestimmte Strecken oder ganze Linien nicht mehr benutzen, beschreibt BW 2, eine Frau, die die Fußballfans ihrer Region gut kennt, ihr Verhalten so:

“Zum Beispiel nehme ich vielleicht eine Straßenbahn später, wenn die Waldhof-Leute mal wieder ... die Straßenbahn stürmen... Weil sie rüpelig sind, Bier trinken, handgreiflich werden, was weiß ich... Aber die öffentlichen Verkehrsmittel sind bei uns zu 99% akzeptabel... Ich bin ja nicht allein auf der Welt”

Phänomene von Unsicherheitswahrnehmung und Angst gibt es in folgenden Varianten im Material:

- Unsicherheit nachts oder auf bestimmten Strecken (MV 6 benutzt zwar häufig und ohne Probleme den lokalen, ländlichen Bus, “aber ich steige nicht gerne in die S-Bahn ein, ich habe immer Angst. Da ist ja ein Mädchen ermordet worden an der Strecke, da fahren auch sehr wenig Leute.”) Es geht also um Bedrohungsgefühle, die mit dem Alleinsein in der Bahn und mangelndem Schutz durch Personal zu tun hat. Eine andere Befragte benutzt deshalb routinemäßig nachts ein Taxi oder läßt sich von Bekannten nach Hause fahren.

- Anonymität: Es wird kritisiert, daß die U-Bahnhöfe in Berlin jetzt anonym und “kühl” wirkten, weil das Personal, das es früher gab, wegen Automatisierung abgezogen worden sei. (Dies wirkt angesichts der Tatsache abwegig, daß in anderen Städten – z.B. Frankfurt am Main – Personal eingestellt wird, weil das Problem der Anonymität nur durch menschliche Präsenz, nicht durch Überwachungstechnik gelöst werden kann).
- Räumlich-architektonische und ästhetische Unsicherheits-Anmutung: mangelnde Beleuchtung, Schmutz + Uringeruch, fehlendes Aufsichtspersonal und falsch angelegte – “versteckte” – Bushaltestellen.
- Die in einigen Städten eingeführte Dauerbewachung der S-Bahn nach 20 Uhr ist eine sinnvolle Maßnahme, deckt jedoch – weil das Personal nur für Züge und Bahnhöfe zuständig sind – nicht das Umfeld der Stationen ab, das jedoch Teil des Angst-Raumes sind.

Weitere Faktoren der Unzufriedenheit:

Die wichtigsten Faktoren der Zufriedenheit mit dem ÖPNV sind aus der Literatur und anderen empirischen Studien bekannt (vgl. D. Jahn 1999: Sicher, Sauber, Serviceorientiert. In: Internationales Verkehrswesen Nr. 6/99, S. 257 - 260 und Götz et al. 1997, S. 51 - 61). Von den Befragten der hier vorgelegten Studie werden folgende Problembereiche genannt:

- Information:
 - Immer noch: mangelnde Information über Probleme und Verspätungen (“man hat Verständnis, wenn man weiß warum”)
 - Wunsch nach einem Informationssystem, das anzeigt, wann der nächste Zug kommt (wie in Stuttgart oder Wien)
 - Mangelnde Transparenz der Tarifsysteme
 - Unverständlichkeit der Fahrpläne (ein Argument, das im Kontext der Tatsache gewichtet werden muß, daß der Befragte ein überzeugter Autofahrer ist, der den Fahrplan erstmals benutzte – eine solche Erstnutzungsqualität könnte allerdings als benchmarking für die Verständlichkeit dienen).
- Hinsichtlich der Zeit- und Raumflexibilität wird sich der ÖPNV nie mit dem Auto messen können und wollen. (BW 1: “Die fährt nur in die Richtung wo die Schienen liegen... ich möchte halt lieber total flexibel auch mal links oder rechts herum fahren oder durch andere Ortschaften”). Es wird aber anerkannt, daß sich in der Flexibilität viel verbessert hat. Ruftaxen, nachts beliebige Aussteigemöglichkeit, Kleinbusse auf dem Land. Als wichtigster Mangel bleibt aber die abendlich nachlassende Taktfrequenz bzw. die Schwierigkeit, nachts befördert zu werden.
- Überfüllung, Stickigkeit, unangenehme Gerüche – auch dabei handelt es sich um ein mit unterschiedlicher Intensität vorgebrach-

tes Argument (B 2: “Wenn es voll ist, finde ich es unangenehm und beängstigend. Das drängelt, die Leute schwitzen, das ist ekelig”) (NRW 11: “Was diese Panik auch noch schürt, daß man total gequetscht ist im Bus und sämtliche Gerüche um sich hat. da wird einem übel. Das ist der Horror... Sobald ich im Bus oder so sitze, habe ich derart Panik, ich kriege keine Luft mehr, ich kriege Schweißausbrüche... S-Bahn ist genauso schlimm. Zug geht gerade noch”).

- Zu hoher Preis (B 5: “Nur wenn ich mit der Familie irgendwo hinfahre, nehme ich aus Kostengründen das Auto”). Dabei muß allerdings berücksichtigt werden, daß diese Einschätzung häufig auf einer falschen Einschätzung der realen Kosten des Autos beruht, häufig auch auf krassen Fehlinformationen über die Tarifstruktur des ÖPNV (Preis von Dauerkarten, Sondertarife, Mitnahmemöglichkeiten)¹⁷.
- Mangelnder Service und schlechte Aufenthaltsqualität (Modellversuche, bei denen von ABM-Kräften Kaffee und Brötchen verkauft wurden, werden lobend erwähnt)

Als bisher in der Diskussion zu wenig beachtetes Argument wird genannt:

- Kinderunfreundlichkeit der S- und U-Bahn (B 1 meidet zur rush-hour S- und U-Bahn: “Weil ich mit Kind unterwegs bin. Ich fände es gut, wenn es Mutter-Kind-Abteile gäbe, wenn es in den Gängen so voll ist, es gibt ja keinen Handlauf, die sind so hoch, da könnte man einen niedrigeren für Kinder reinbauen”). Tatsächlich gibt es im Standardwagen (München/Frankfurt) im Türbereich zwar Griffe für Behinderte, aber im Wageninnenraum keine kindgerechten Haltegriffe. Problematisch sind auch die Lücken zwischen Wagen und Bahnsteig, die von den Eltern zusätzliche Aufmerksamkeit beim Aussteigen mit Kindern erfordern. Schließlich sind die ausschließlich mit Druck-, aber nicht mit Lichtsensoren ausgestatteten Türen für Kinder gefährlich.
- Im Projekt des Verbunds CITY: *mobil* wurde auch das Image des ÖPNV in der Stadt untersucht. Zwar galt die Straßenbahn als schnelles, umweltfreundliches Verkehrsmittel, aber das NutzerInnen-Image läßt zu wünschen übrig. Die Straßenbahn wurde als “Sozial-Container”

¹⁷ Letztlich werden an öffentliche Verkehrsmittel grundsätzlich andere Preis-Leistungs-Maßstäbe angelegt, als an privat verfügbare. Dies hat seine tiefere Ursache – wie es ein Teilnehmer an einer Gruppendiskussion in Schwerin formulierte – in der “Eigentumsfrage”. Der Fahrpreis der Straßenbahn wird als Gebühr für die vorübergehende Nutzung einer öffentlichen Einrichtung erlebt. Mit den Kosten des Autos wird dagegen ein persönlicher oder ein Familienbesitz finanziert, der privat und immer verfügbar ist und zugleich einen symbolischen Nutzen bereit stellt. So gesehen werden die Kosten eines Autos eher als Besitzstandsinvestition, der Fahrpreis im ÖPNV aber ähnlich wie die Strom- und Wasserkosten verbucht.

sowie als typisches Verkehrsmittel für Schüler, Hausfrauen, Alte und sozial Schwache bezeichnet.

3.3 Typologisierung

Nach der dargestellten themenbezogenen Verdichtung wurden die 50 Explorationen problemorientiert typologisiert. Zuerst wurde jeder einzelne Fall so verdichtet, daß hinsichtlich der Themen Lebensstil, Freizeit und Mobilität sowie der individuellen Lebensumstände, aber auch typischer Äußerungen oder Verhaltensbeschreibungen ein ganzheitliches Bild des/der Befragten entstand (Einzelfallverstehen).

Die Auswertung und Typologisierung dieser 50 Fallcharakterisierungen folgte dann in mehreren Schritten: Zuerst wurden Fälle, die bei ganzheitlicher Betrachtung ähnlich sind, zu Gruppen mit minimaler Einzelfallkontrastierung zusammengefaßt (Ähnlichkeitstypologie).

Der zweite Schritt beinhaltet eine Abstraktifizierung dieser Gruppen hinsichtlich ihrer typkonstituierenden Elemente, wobei das Verhalten und die Orientierungen pointiert und idealisiert wurden. Die soziostrukturelle Ebene, soziale Lage und Lebensphase wurde in diesem Analyseschritt als erklärende Dimension einbezogen (Strukturverstehen).¹⁸

Resultat der fallbezogenen Auswertung der Explorationen ist eine ganzheitliche, problembezogene Typologie mit maximaler Kontrastierung zwischen den Gruppen.

So konnten 10 Gruppen eruiert werden, die unterschiedliche Freizeitorientierungen, lebensstilspezifische Freizeitmuster und Freizeitmobilitätsmuster aufweisen :

| Typologie | Freizeitorientierung | Freizeitmuster | Freizeitmobilitätsmuster |
|-----------------------------------|---|---|--|
| Musisch-Gebildete | Ganzheitliche, musische Orientierung | Besinnung, Muße, Bildung, Kultur, Regeneration | Naturverbunden, nicht zweckgebunden --> Wandern, Städtebesichtigungen (Bahn) |
| Hedonistische Jungarbeiter | Entstrukturierung, peer-Orientierung | Escape (Drogen...), Distinktion (mit Auto) | Autofahren als Selbstzweck, Imponierfahrten, peer-Aktivitäten |
| Alternativ-Engagierte | Geselligkeit, Entspannung, Weiterbildung, Verpflichtungen | Soziales Engagement, Kommunikation, Relaxen | Mobilität als Körperliche Erfahrung, Überwindung zwecks Geselligkeit |
| Häuslich-Familiale | Ruhe, Harmonie, Nachbarschaft- und Familienorientierung | Integration in soz. Netz, Verknüpfung mit Pflichten | Mobilität entsteht durch Abgrenzung von anderen Pflichten, gewollt immobil |

¹⁸ vgl. zu diesem Vorgehen: Gerhardt 1995, S. 435ff

| | | | |
|------------------------------|--|---|---|
| Rational-Familiale | Arrangement familialer Freizeit (kinderorientiert) und individueller Freizeit (Selbstentfaltung) | Familie: verantwortliche Freizeitpflichten, Kinderbedürfnisse Individuell: Selbstverwirklichung, Relaxen | Hauptsächlich Kinderfreizeitmobilität (Hol-/Bringfahrten), Ausflüge in Kinderschutzzonen |
| Modern-Konventionelle | Gruppenorientierung, Integrationsbestreben, Distinktion | Dabeisein bei allem, was mainstream-modern ist, Milieuabgrenzung | Mobilität/Dynamik als Norm, Sicherheitsbedürfnis --> Meidung milieu-fremder Räume, Nutzung milieuspezifischer Räume |
| Hypes | Trend-Hopping, Flexibilität, Dynamik | Kult- und Szeneaktivitäten, Ingroup, Fitneß- und Outfitorientierung | Freizeit = Dynamik = Mobilität, Entfernung unwichtig |
| Erlebnis-Dynamiker | Intensivierung, Rationalisierung, Leistung, Thrill | Grenzerlebnisse, Beherrschung der Natur | Fahrerlebnis durch Geschwindigkeit, Auto aber auch reines Transportmittel, erobernde Weiträumigkeit |
| Rastlos-Gestreßte | Freizeit = Arbeit, Flucht vor Langeweile | Verplant und fremdbestimmt | Rastlosigkeit |
| Überforderte | Keine Freizeit | Abschalten | Zweckgebundene Kinderbegleitung |

Diese heuristisch einsetzbare Typologie wurde hinsichtlich des berichteten Verhaltens, der Hintergründe und Ursachen analysiert.

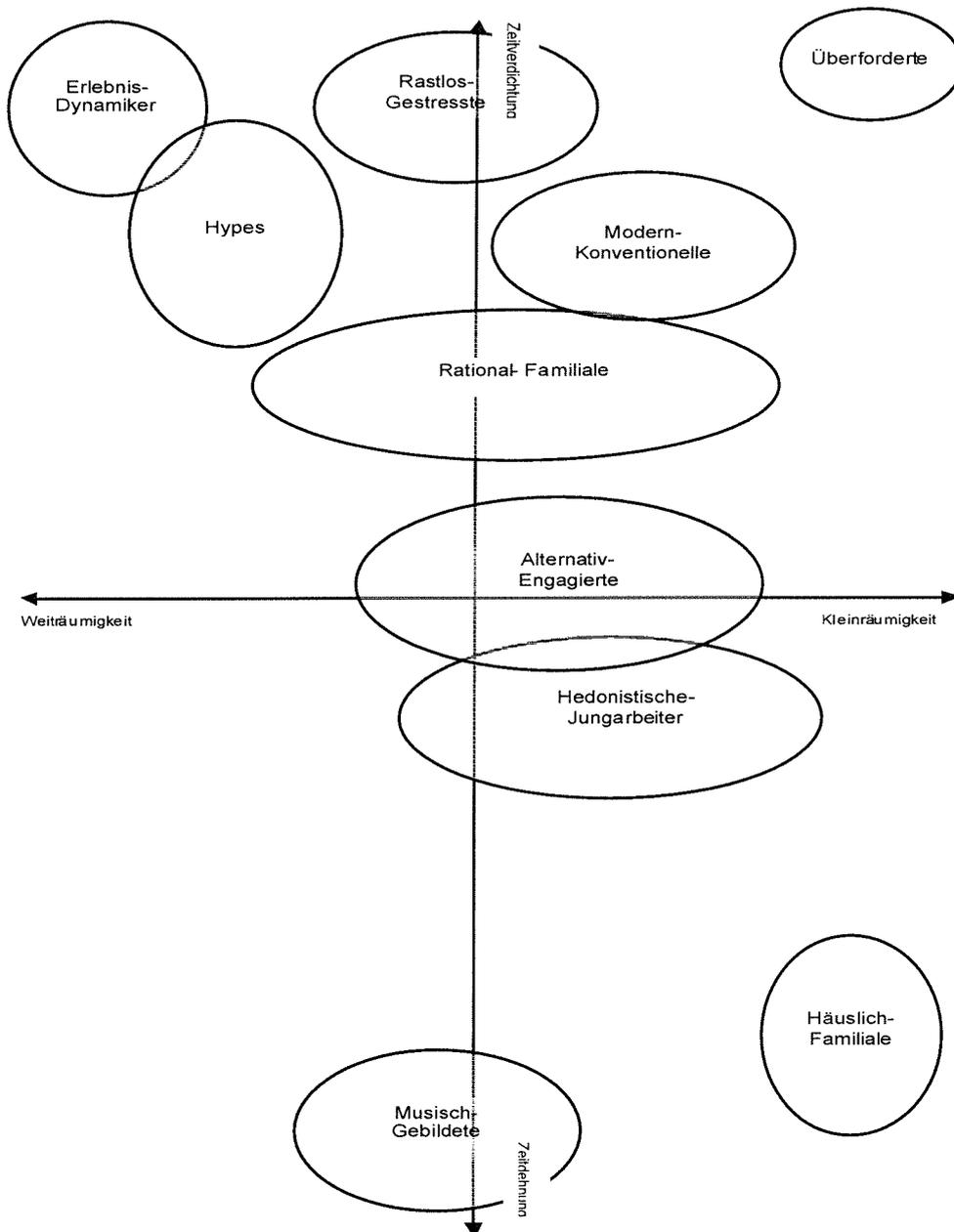
Typspezifisches Freizeitverkehrsverhalten

Zeitstruktur und Raumnutzung

Die Typen wurden hinsichtlich ihres Umgangs mit (Frei)Zeit und Raum interpretiert und auf einer Raum-Zeit-Achse positioniert (siehe Abbildung).

Die Zeitachse polarisiert zwischen Zeitdehnung – was einen verlangsamten und z.T. genießerischen Umgang mit Zeit zum Zweck der Muße und Entspannung bedeutet – und Zeitverdichtung – im Sinne einer starken Strukturierung und Durchorganisation der als knapp empfundenen Zeit. Die Raumachse polarisiert zwischen klein- und weiträumiger Freizeitmobilität. Bei der Raum-Zeit-Position der einzelnen Typen handelt es sich um eine interpretative Verortung mit heuristischer Funktion. In der quantitativen Phase kann der typspezifische Umgang mit Raum und Zeit anhand der Verkehrsverhaltensdaten überprüft und dargestellt werden.

Abbildung: Umgang mit Raum und Zeit



3.4 Ausblick

Die Ergebnisse der qualitativen Phase gingen in die Konzeption der standardisierten Befragung ein, die im Mai/Juni 2000 auf Basis einer 1000er-Stichprobe im gesamten Bundesgebiet durchgeführt wurde.

Literatur

- Adorno, Th. W. (1969): Freizeit. In: Opaschowski, H. W. (1977): Freizeitpädagogik in der Leistungsgesellschaft
- Agricola, S. (1998): Lebensstile und Freizeitgestaltung. In: Europaforum Wien/ÖÖI
- Arendt, H. (1981): Vita activa oder Vom tätigen Leben. München
- Axhausen, K. (1995): Travel Diaries: An Annotated Catalogue (Working Paper). In: Institute of Transport Studies (1995)
- Bachmann, Th./ B. Gawronski/W. Scholl (1999): Werthaltungen und Freizeitmobilität. In: Brannolte et al. (Hrsg.): Freizeitverkehr. Berlin
- Bardmann (1986): Die mißverständene Freizeit. Stuttgart
- BAT-Freizeitforschungsinstitut (1996): Daten zur Freizeitforschung – Freizeitaktivitäten 1996. Hamburg (siehe auch neue Bezeichnung: Freizeit-Forschungsinstitut der British American Tobacco)
- BAT-Freizeit-Forschungsinstitut der British American Tobacco (1999): Daten zur Freizeitforschung – Freizeit-Monitor 1999. hamburg
- Becher, U.(1990): Geschichte des modernen Lebensstils. München
- Beck, U. (1986): Die Risikogesellschaft. Frankfurt am Main
- Beck, U. (1998) (ohne Titel) In: Stern Nr. 39/1998
- Berger, P./S. Hradil (1990): Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7. Göttingen
- Bernsdorf, W. (1969): Wörterbuch der Soziologie. Berlin
- BfLR, (1997): Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Referenzdatei Ge-meinden/Verwaltungsgemeinschaften – Siedlungsstrukturelle Gebietstypen 1997. Excel-Datei. Bonn
- Blanke, K./M. Ehling/N. Schwarz (1996): Zeit im Blickfeld – Ergebnisse einer repräsentativen Zeitbudgeterhebung. Band 121 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Stuttgart, Berlin, Köln
- Blücher, Graf v. (1969): Freizeit. In: Bernsdorf, W: Wörterbuch der Soziologie, Berlin 1969
- BMV, (1997): Bundesverkehrsministerium: Verkehr in Zahlen 1997, Bonn
- Bourdieu, P. (1982): Die feinen Unterschiede. Frankfurt am Main
- Bourdieu, P. (1991): Sozialer Raum und >Klassen<. Leçon sur la leçon. Frankfurt am Main
- Brand, K.-W. (1998): (Hrsg.): Soziologie und Natur. Opladen
- Brannolte, U./K. Axhausen/H.-L. Dienel,/A. Rade (Hrsg.) (1999): Freizeitverkehr. Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops des Bundesministeriums für Bildung und Forschung am 10./11.12.1998 in Bonn. Berlin
- Brannolte, U./K. Axhausen/H.-L. Dienel/A. Rade (1998): Freizeitverkehr

- CITY:*mobil* (Hrsg.) (1999): Stadtverträgliche Mobilität. Berlin
- Dangschat, J./J. Blasius (1994): Lebensstile in den Städten. Opladen
- Dangschat, J./W. Droth/J. Friedrichs/K. Kiehl (1982): Aktionsräume von Stadtbewohnern
- Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (1996): Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität – Schriftenreihe der DVWG, B 192. Goslar
- DGF, (1996): Deutsche Gesellschaft für Freizeit: Freizeit in Deutschland 1996. Erkrath
- DIW, (1994): Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahr 2010. In: DIW-Wochenbericht 22/94, S. 365 - 374
- DIW, (1996): Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. In: DIW-Wochenbericht 37/96, S. 614 - 623
- Emnid-Institut (1990): KONTIV 1989. Bielefeld
- Europaforum Wien/Österreichisches Ökologie Institut (ÖÖI) (Hrsg.) (1998): Zukunft der Freizeit – Gestaltungsspielräume für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik – Internationale Fachtagung – Thesenpapiere. Wien
- Fetscher, I. (1998): Arbeit wozu? In: Gewerkschaftliche Monatshefte 7/1998
- Flaig, B./Th. Meyer/J. Ueltzhöffer (1993): Alltagsästhetik und politische Kultur – Zur ästhetischen Dimension politischer Bildung und politischer Kommunikation. Bonn
- Flick, U./E. v. Kardorf/H. Keupp/L. v. Rosenstiel/S. Wolff (1995): Handbuch qualitative Sozialforschung. Weinheim
- Franck, J. (1998): Vortrag auf der Internationalen Fachtagung "Zukunft der Freizeit" am 15. Oktober 1998 in Wien (Thesenpapier)
- Freizeit-Forschungsinstitut der British American Tobacco (1999): Freizeit-Monitor 1999. Hamburg
- Gerhardt, U. (1995): Typenbildung. In: Flick et al. (1995)
- Gewerkschaftliche Monatshefte Nr. 6/7, 1998: Wo bleibt die Arbeit? Frankfurt
- Gloor, D./G. Fierz/B. Schumacher (1993): Freizeit, Mobilität, Tourismus aus soziologischer Sicht. Bern
- Götz, K./Th. Jahn/I. Schultz (1997): Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Frankfurt am Main
- Götz, K. (1999): Mobilitätsstile – Folgerungen für ein zielgruppenspezifisches Marketing In: Holländer/Friedrichs (1999)
- Graham, A. (1998): Vortragsmanuskript: European Conference of Ministers of Transport. Round Table 111: Transport and Leisure
- Hautzinger, H. (1993): Freizeitverkehr. Basisdaten und Prognosen. Schriftliche Stellungnahme zur Vorbereitung eines Fachgesprächs

- in Bonn am 5. Mai 1993 auf Einladung der Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre". Heilbronn
- Hautzinger, H./D. Heidemann/B.Krämer (1993): Inländerfahrleistung 1993. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 61. Bergisch Gladbach
- Hautzinger, H./M.Pfeiffer (1994): Empirische Untersuchungen zum PKW-Besetzungsgrad. In: Internationales Verkehrswesen 46 (1994) 7+8, S. 400 – 406
- Hautzinger, H. (1997): Mobilität verstehen – neue Forschungen zum Freizeitverkehr. In: Fach-gebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern: Verkehrs aktuell: Freizeitmobilität. Grüne Reihe Nr. 38. Kaiserslautern
- Heinze, W./H. Kill (1997): Freizeit und Mobilität – Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover
- Heinze, G.W. (1998): Verkehr und Freizeit: Wachstum als Chance. Vortragsmanuskript: European Conference of Ministers of Transport. Round Table 111: Transport and Leisure
- Gerhardt, U. (1995): Typenbildung. In: Flick et al. (Hrsg.): Handbuch Qualitative Sozialforschung. Weinheim, S. 435ff
- Herzog, St./B. Schäfli/P. Rapp/D. Gros (1994): Freizeit – Freizeitverkehr – Umwelt. Zürich
- Holländer, K./J. Friedrichs (Hrsg.) (1999): Stadtökologische Forschung. Berlin
- Holz-Rau, Chr. (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Hrsg: BfLR: Materialien zur Raumentwicklung Heft 84. Bonn
- Institute of Transport Studies (1995): 4th International Conference on Survey Methods in Transport (Conference Proceedings). Leeds
- Jahn, Th./P. Wehling (1996): A Multi-Dimensional Concept of Mobility – A New Approach to Urban Transportation Research and Planning. Paper presented at the Conference on Urban Ecology. Leipzig 25. - 29. Juni 1997
- Jahn, Th./P.Wehting (1998): Gesellschaftliche Naturverhältnisse – Konturen eines theoretischen Konzepts. In: K.-W. Brand (1998) (Hrsg.)
- Jahn, D. (1999): Sicher, Sauber, Serviceorientiert. In: Internationales Verkehrswesen Nr. 6/1999, S. 257-260
- Kaspar, C. (1997): Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Mobilität – Einführung zum Seminar. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.: Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, Heft B 192
- Kloas, J./U. Kunert (1993): Vergleichende Auswertungen von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr (KONTIV 1976, 1982, 1989). Gutachten des DIW im Auftrag des BMV. Berlin

- Knoflacher H. (1998): Vortragsmanuskript: European Conference of Ministers of Transport. Round Table 111: Transport and Leisure
- König, R. (1977) (Hrsg.): Handbuch der empirischen Sozialforschung, Stuttgart
- Krämer-Badoni, Th./H. Grymer/M. Rodenstein (1971): Zur sozio-ökonomischen Bedeutung des Automobils, Frankfurt am Main
- Küchler, R. (1997): Öffentlicher Personennahverkehr bei Freizeitanlagen und Großveranstaltungen. In: Fachgebiet Verkehrswesen Universität Kaiserslautern: Verkehrs aktuell: Freizeitmobilität. Grüne Reihe Nr. 38. Kaiserslautern
- Kutter, E. (1994): Verkehrsvermeidung und Siedlungsentwicklung. In: S. Behrendt/R. Kreibisch (Hrsg.): Die Mobilität von morgen. Weinheim/Basel
- Lanzendorf, M. (1995): Quantitative Aspekte des Freizeitverkehrs. Praktikums-Abschlußbericht. Wuppertal/Bonn
- Lanzendorf, M. (1995): Quantitative Aspekte des Freizeitverkehrs. Wuppertal.
- Lanzendorf, M. (1997): Überblick über empirische Daten zum Freizeitverkehr. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.: Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, Heft B 192. Bergisch Gladbach
- Lücking, J. (1996): Perspektiven des Freizeitverkehrs – Ausprägungen und Entwicklung. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (1996)
- Lüdtker, H./S. Agricola/U.V. Karst (1986): Methoden der Freizeitforschung. Opladen
- Marx Engels Werke (1971) Bd. 23, Berlin
- Meier, R. (1997): Freizeitverkehr: Entwicklungstendenzen, mögliche Zielsetzungen und Strategieelemente/Maßnahmen. Entwurf Arbeitsbericht 1 im Projekt Freizeitverkehr: Strategie- und Maßnahmen-evaluation. Bern
- Meurs, H./N. Kalfs (1998): Vortragsmanuskript: European Conference of Ministers of Transport. Round Table 111: Transport and Leisure
- Offe, C./H. Wiesenathal (Hrsg.) (1983): Arbeitszeitpolitik. Frankfurt am Main
- Opaschowski, H. W. (1970): (Hrsg.): Freizeitpädagogik. Bad Heilbrunn
- Opaschowski, H. W. (1977): Freizeitpädagogik in der Leistungsgesellschaft
- Opaschowski, H. W. (1994): Einführung in die Freizeitwissenschaft. Opladen
- Opaschowski, H. W. (1996): Tourismus – eine systematische Einführung. Opladen
- Opaschowski, H. W. (1995): Freizeit und Mobilität. Hamburg

- Opaschowski, H. W. (1999): Umwelt. Freizeit. Mobilität – Konflikte und Konzepte. Zweite, völlig neu bearbeitete Auflage von "Ökologie von Freizeit und Tourismus". Opladen
- Potier, F. (1998): Vortragsmanuskript: European Conference of Ministers of Transport. Round Table 111: Transport and Leisure
- Reinhold, G.(1991): (Hrsg.): Soziologie-Lexikon. München
- Scheuch, E.-K./G. Scherhorn (1977): Freizeit – Konsum. In: König (1977)
- Scheuch, E.-K./R. Meyersohn (1972): Soziologie der Freizeit. Köln
- Schmidt, K. (1997): Freizeitverkehr aus Sicht des Automobils. In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.: Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität. Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B, Heft B 192
- Socialdata (1998): Das neue KONTIV-Design. München
- Spellerberg, A. (1992): Freizeitverhalten – Werte – Orientierungen.WZB paper P 92 - 101
- Spellerberg, A. (1994): Alltagskulturen in Ost- und Westdeutschland. Unterschiede und Gemeinsamkeiten. WZB paper P 94-101. Berlin Stern Nr. 39/1998
- Stete, G. (1996): Mobilität von Frauen in unterschiedlichen Lebenssituationen. Darmstadt
- Zängler, Th./G. Karg/J. Sumpf (1998): Ein mikroökonomischer Ansatz zur Analyse der Mobilität privater Haushalte. In: VDI (Hrsg.): Gesamtverkehrsforum in Braunschweig am 5./6.3.1998 (Tagungsband VDI-Berichte 1372)

Summary

Results of Socio-Empirical Research on Leisure Mobility

The project – carried out on behalf of the Umweltbundesamt deals with the problem of ecological impact of leisure mobility. Two phases of socio-empirical research - qualitative and quantitativ – are undertaken to find out target groups for measures to reduce individual car use. The research method is based on the ISOE-approach of "mobility styles". This means to explore the social background (Lebensstile), the mobility orientations and the traffic behaviour of different groups.

Parts of the project results shown in this paper refer to the qualitative step of empirical research:

- People have different ways to frame leisure. They mark off leisure both from working life and housework. There are some underprivileged groups - like poor single parents – who have not at all any leisure time. And there are other groups – unemployed and pensioners - who are not able to deal with the problem of having too much time (this is not the same as having too much leisure time).

- One of the reasons of leisure mobility is the fact that people – mostly women – want to be out of the house because there is always to do work.
- Quite other motives characterize the group of adventure seekers with adventure sport activities. They seem to cause very high rates of leisure traffic. After the quantitative step of empirical research the size of the group will be known.
- In some groups using the car is a life-style symbol which is strongly connected with the leisure activity practised.
- In the group of fun oriented young man, driving around with friends in the car is a way to be out socializing. Driving around alone with the car sometimes is a way to find psychological balance.
- In general the reasons of leisure mobility are very plausible: It is the normal way to hold relationships with friends and relevants under the conditions of disperse locations. So leisure mobility is the normal method to hold social contact.
- A very modern way to do this are trips to meet internet resp. chat group acquaintances.
- To find measures to change traffic-behaviour has to take into account the difference between traffic as a means of coming from one point to the other and driving which is fun itself.

The qualitative results are to be seen as hypothesis to be proved in the representative part of the project.

ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung

Das ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung ist ein unabhängiges, transdisziplinäres Forschungsinstitut in Frankfurt am Main. Wir entwickeln sozial-ökologische Konzepte für eine nachhaltige Entwicklung. Durch unsere Forschung liefern wir fundierte Entscheidungsgrundlagen für Gesellschaft, Politik und Wirtschaft. Zu den Forschungsthemen gehören Wasser, Energie, Klimaschutz, Mobilität, Urbane Räume, Biodiversität und sozial-ökologische Systeme.

Unsere Informationsangebote:

<http://www.isoe.de>

<http://www.isoe.de/medien/newsletter>

<https://twitter.com/isoewikom>