

Titelseite

Freizeitmobilität

Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung

Martin Lanzendorf

eingereicht als Dissertationsschrift
am Fachbereich VI, Angewandte Geographie / Raumentwicklung
Universität Trier im August 2000

Trier, August 2000

Gutachter:

1. Prof. Dr. Heiner Monheim
(Universität Trier, Fachbereich VI, Angewandte Geographie/Raumentwicklung)
2. Prof. Dr. Jürgen Friedrichs
(Universität Köln, Forschungsinstitut für Soziologie)

Inhalt

1	Einleitung.....	11
2	Stand der Forschung - Grundlagen.....	15
2.1	Nachhaltigkeit und Verkehr	15
2.1.1	Verkehr zwischen globaler Nachhaltigkeitsdiskussion und lokalen Folgen	15
2.1.2	Ziele und Strategien zur Reduzierung der negativen Folgen von Personenverkehr.....	16
2.2	Theoretische Einordnung: Sozial-ökologische Mobilitätsforschung.....	19
2.2.1	Wieso eine sozial-ökologische Mobilitätsforschung?	19
2.2.2	Aktionsräume	22
2.2.3	Lebens- und Mobilitätsstile	23
2.2.4	Routinen	25
2.2.5	Rational Choice Theorie.....	26
2.2.6	Integriertes Modell	30
2.3	Freizeit und Freizeitmobilität - Stand der Forschung.....	32
2.3.1	Freizeit: Abgrenzung und Bedeutung.....	32
2.3.2	Freizeitmobilität: Bedeutung, Entwicklung, Verkehrsmittel	37
2.3.3	Einflussfaktoren der Freizeitmobilität	47
2.4	Ausgangsthese und Leitfragen für die weitere Vorgehensweise.....	56
3	Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende in Kölner Stadtvierteln.....	57
3.1	Methodik	57
3.1.1	Grundgesamtheit und Aufbau des Fragebogens	57
3.1.2	Auswahl und Beschreibung der Befragungsviertel.....	60
3.1.3	Das Reisekonzept zur Auswertung der Wegeprotokolle	68
3.2	Freizeitreisen am Wochenende - Ergebnisse der Wegeprotokolle.....	84
3.2.1	Freizeitaktivitäten - Freizeiträume.....	84
3.2.2	Mobilitätskennziffern von Werktags- und Wochenendreisen im Vergleich.....	87
3.2.3	Reisehäufigkeiten, -distanzen und -zeiten nach Reisezwecken	89
3.2.4	Verkehrsmittel	95
3.2.5	Übernachtungsreisen als verkehrsaufwendiger Spezialfall.....	100
3.3	Spezielle Freizeit: Soziale Kontakte, Zweitwohnsitze und Schrebergärten.....	104
3.4	Zwischenbilanz: Struktur Freizeitmobilität am Wochenende	109

4	Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln in der Freizeit am Wochenende	111
4.1	Empirische Ergebnisse zum Einfluss soziodemographischer Merkmale auf Freizeitreisen.....	113
4.1.1	Einfluss von soziodemographischen Personenmerkmalen auf Freizeitreisen	113
4.1.2	Einfluss von soziodemographischen Haushaltsmerkmalen auf Freizeitreisen.....	119
4.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit und -besitz	123
4.2.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit bei den Befragten und Bedeutung der Freizeit für Pkw-Besitz.....	123
4.2.2	Empirische Ergebnisse zum Einfluss der Verkehrsmittelverfügbarkeit auf Freizeitreisen	127
4.3	Empirische Ergebnisse zum Einfluss der Raumstruktur auf Freizeitreisen.....	131
4.3.1	Wohnviertel und Wohnumgebung.....	131
4.3.2	Ortsbindung: Wohnzufriedenheit, Umzugshäufigkeit, Nachbarschaftskontakte	134
4.3.3	Schrebergarten	135
4.3.4	Zweitwohnsitze	136
4.4	Freizeitmobilitätstypen.....	139
4.4.1	Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen.....	139
4.4.2	Beschreibung der Freizeitmobilitätstypen.....	147
4.4.3	Freizeitverkehr durch Freizeitmobilitätstypen erklären	166
4.5	Alltagsmobilität - Wochenendmobilität: Zur Bedeutung der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung und von Verkehrsmittelgewohnheiten für die Freizeitmobilität am Wochenende.....	170
4.5.1	Verkehrshandeln an Werktagen und für Freizeit am Wochenende im Vergleich.....	170
4.5.2	Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten auf Freizeitreisen	176
4.5.3	Zusammenfassung	181
4.6	Multivariate Analyse der Einflüsse auf die Freizeitmobilität am Wochenende	182
4.6.1	Teilnahme an Freizeitreisen	185
4.6.2	MIV-Nutzung auf Freizeitreisen	189
4.6.3	MIV-Distanzen für Freizeitreisen.....	191
4.6.4	Resümee zu den multivariaten Analysen	194
5	Der Entscheidungsprozess für Freizeitmobilität am Wochenende	199
5.1	Theoretisches Konzept und empirische Umsetzung.....	199
5.1.1	Spezifizierung des theoretischen Modells	199
5.1.2	Methodik der qualitativen Auswertung	201
5.1.3	Erfasste Entscheidungssituationen.....	203
5.2	Der Entscheidungsprozess	205
5.2.1	Entscheidungsverlauf und Entscheidungstypen.....	205
5.2.2	Die Aktivitätsentscheidung.....	209
5.2.3	Die Ortsentscheidung	211

5.2.4	Die Verkehrsmittelentscheidung	214
5.2.5	Synthese zum Entscheidungsprozess.....	220
5.3	Struktur und Entscheidungen	227
6	Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs für Freizeit am Wochenende.....	231
7	Zusammenfassung.....	247
8	Literatur.....	253

Abbildungen

Abbildung 1: Handlungstheoretisches Grundmodell

Abbildung 2: Rational Choice-Erklärungsmodell zum Verkehrshandeln in der Freizeit

Abbildung 3: Zeitverwendung von Erwachsenen in der Bundesrepublik Deutschland für Soziale Kontakte, Mediennutzung und sonstige Freizeit an Wochenenden nach Alter und Geschlecht

Abbildung 4: Übersicht: Systematisierung Freizeitmobilität (Raum-Zeit-Schema)

Abbildung 5: Entwicklung des Verkehrsaufwands je Person nach Zwecken in Deutschland 1976-1996

Abbildung 6: Anteile des Freizeitverkehrs mit MIV und ohne MIV am Verkehrsaufwand für Personen von 1976-1996

Abbildung 7: Anteil der Wegezwecke am Verkehrsaufkommen in Deutschland 1996

Abbildung 8: Verkehrsmittelanteile auf Freizeitwegen 1996 in Deutschland

Abbildung 9: Wegezeiten von Erwachsenen in der Bundesrepublik Deutschland für Soziale Kontakte und sonstige Freizeit an Wochenenden nach Alter und Geschlecht

Abbildung 10: Reishäufigkeit nach Zwecken und Wochentagen

Abbildung 11: Reisedistanzen nach Zwecken und Wochentagen

Abbildung 12: Reisezeiten nach Zwecken und Wochentagen

Abbildung 13: Mittlere Reiselängen der Freizeitreisen nach Zweck und Wochentag

Abbildung 14: Anteile der Verkehrsmittel an Reisen nach Wochentagstyp

Abbildung 15: Mittlere Reiselängen nach Verkehrsmittel und Wochentagen

Abbildung 16: Verkehrsmittel auf Freizeitreisen am Wochenende nach Zwecken

Abbildung 17: Verkehrsmittel für Reisen zu Schrebergarten, Zweitwohnsitz, Bekannten und Verwandten

Abbildung 18: Reishäufigkeit für Freizeit am Wochenende nach Alter der Befragten

Abbildung 19: Vergleich der MIV-Nutzung von Männern und Frauen auf Freizeitreisen

Abbildung 20: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Bildung der Befragten

Abbildung 21: Reishäufigkeit für Freizeit am Wochenende nach Erwerbsstatus

Abbildung 22: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach beruflicher Stellung

Abbildung 23: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Haushaltsnettoeinkommen

Abbildung 24: Reishäufigkeit für Freizeit nach Haushaltszusammensetzung

Abbildung 25: Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei den Befragten

Abbildung 26: Besitzer/innen der zur Verfügung stehenden Pkw

Abbildung 27: Zahl der Pkw im Haushalt nach Befragungsviertel

Abbildung 28: Gründe für Pkw-Besitz

Abbildung 29: Bedeutung von Freizeit in Motiv-Kombinationen für Pkw-Besitz

Abbildung 30: MIV-Distanzen auf Freizeitreisen am Wochenende nach Zahl der Pkw im Haushalt

Abbildung 31: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Wohnviertel der Befragten

Abbildung 32: Reishäufigkeiten nach Garten-, Schrebergarten- und Zweitwohnungsbesitz

Abbildung 33: Bewertung von Freizeitzielen und -wünschen

Abbildung 34: Häufigkeit von Freizeitaktivitäten

- Abbildung 35: Einstellungen zu Verkehrsmitteln für Freizeitwege am Sonntag
- Abbildung 36: Wichtigkeit von Verkehrsmiteleigenschaften auf Freizeitwegen
- Abbildung 37: Häufigkeit der Freizeitmobilitätstypen in den Befragungsvierteln 1997
- Abbildung 38: Charakterisierung der Familienbewegten (Typ 1)
- Abbildung 39: Charakterisierung der Allseits Aktiven (Typ 2)
- Abbildung 40: Charakterisierung der Auto-Kultur-Individualisten (Typ 3)
- Abbildung 41: Charakterisierung der Bummler (Typ 4)
- Abbildung 42: Charakterisierung der Schnellen Fitten (Typ 5)
- Abbildung 43: Charakterisierung der Häuslich Genügsamen (Typ 6)
- Abbildung 44: Charakterisierung der Selbstzufriedenen Individualisten (Typ 7)
- Abbildung 45: Freizeitmobilitätstypen nach Alter und Bildung
- Abbildung 46: Freizeitmobilitätstypen nach Wichtigkeit von Verkehrsmittelattributen
- Abbildung 47: Freizeitmobilitätstypen nach Einschätzung von Pkw-Attributen für Freizeitreisen am Wochenende
- Abbildung 48: Freizeitmobilitätstypen nach Wohnvierteln
- Abbildung 49: Reishäufigkeit für Freizeitreisen am Wochenende nach Zweck und Freizeitmobilitätstyp
- Abbildung 50: Verkehrsmittel für Freizeitreisen am Wochenende nach Freizeitmobilitätstyp
- Abbildung 51: MIV-Distanzen am Wochenende nach Freizeitmobilitätstypen und Reisezwecken
- Abbildung 52: Personen nach Verkehrsmittel-Nutzungstypen für Werktag und Freizeit am Wochenende
- Abbildung 53: Vergleich alltäglicher Mobilität und Freizeitmobilität am Wochenende nach Verkehrsmitteln
- Abbildung 54: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Werktags-Nutzungstyp
- Abbildung 55: MIV-Kilometer im Vergleich Werktag mit Freizeitreisen Wochenende, für alle Befragte
(Logarithmische Darstellung)
- Abbildung 56: MIV-Kilometer im Vergleich Werktag mit Freizeitreisen Wochenende, nur für Befragte mit MIV-Freizeitreisen am Wochenende (Logarithmische Darstellung)
- Abbildung 57: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen am Sonntag
- Abbildung 58: Bedeutung der Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit
- Abbildung 59: MIV-Distanzen für die Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit nach Reisezwecken
- Abbildung 60: Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen am Wochenende nach dem Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit
- Abbildung 61: Schematische Darstellung des Entscheidungsmodells Freizeitmobilität
- Abbildung 62: Vier Entscheidungstypen im Verkehrshandeln
- Abbildung 63: Entscheidungstypen nach Reisezweck

Tabellen

- Tabelle 1: Zielebenen und Strategien für umweltverträglicheren Verkehr
- Tabelle 2: Befragungsinstrumente, -inhalte und -ziele der empirischen Erhebung in den vier Kölner Stadtvierteln
- Tabelle 3: Bebauung, Freizeitgelegenheiten und Verkehrsmittel der Befragungsviertel im Vergleich
- Tabelle 4: Bevölkerung, Haushalte und Wohnverhältnisse der Befragungsviertel im Vergleich
- Tabelle 5: Beispiele zur Verwendung von Wege- und Reisekonzept
- Tabelle 6: Hierarchie der Reiseverkehrsmittel
- Tabelle 7: Freizeitverkehrs-Segmente nach charakterisierenden Eigenschaften
- Tabelle 8: Zuordnung von Freizeitaktivitäten zu Freizeitverkehrs-Segmenten
- Tabelle 9: Häufigkeit der Kombination von Reiseaktivitäten und Definition der Reisezwecke
- Tabelle 10: Mittlere Wegehäufigkeiten, Verkehrsaufwand und Wegelängen nach Aktivitäten und Wochentagstyp
- Tabelle 11: Kennzahlen der Mobilitätsteilnahme für Wege und Reisen
- Tabelle 12: Wegehäufigkeit je Reisen nach Zweck und Wochentagstyp
- Tabelle 13: Reishäufigkeit, -distanz und -zeit je Person nach Zweck und Wochentag
- Tabelle 14: Reishäufigkeit, -distanz und -zeit nach Verkehrsmitteln und Wochentagen
- Tabelle 15: Reishäufigkeit am Wochenende nach Reisetypen und Übernachtung
- Tabelle 16: Reisen am Wochenende nach Übernachtungstyp, Häufigkeit und Entfernung
- Tabelle 17: Beteiligung der Befragten an Reisen zu Schrebergarten, Zweitwohnsitz und Sozialen Kontakten
- Tabelle 18: Reishäufigkeiten und -distanzen für Schrebergarten, Zweitwohnsitz und Soziale Kontakte
- Tabelle 19: Einflussgrößen auf die Freizeitmobilität in den quantitativen Analysen
- Tabelle 20: Indikatoren für die Freizeitmobilität in den quantitativen Analysen
- Tabelle 21: Einfluss soziodemographischer Personenmerkmale auf Freizeitreisen
- Tabelle 22: Einfluss von Haushaltsmerkmalen auf Freizeitreisen am Wochenende
- Tabelle 23: Ausstattung mit Motorrad, Fahrrad und ÖV-Zeitkarte nach Zahl der Pkw im Haushalt
- Tabelle 24: Einfluss von Verkehrsmittelverfügbarkeiten auf Freizeitreisen am Wochenende
- Tabelle 25: Einfluss von Raumstruktur und Ortsbindung auf die Freizeitmobilität Wochenende
- Tabelle 26: Verwendete Items zur Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen
- Tabelle 27: Ergebnis der Faktorenanalyse zu Freizeitorientierungen (Erklärte Varianz 57%)
- Tabelle 28: Ergebnis der Faktorenanalyse zu Mobilitätseinstellungen (Erklärte Varianz 62%)
- Tabelle 29: Freizeitreisen am Wochenende in Kölner Stadtvierteln nach Freizeitmobilitätstypen
- Tabelle 30: Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen für Freizeitreisen am Wochenende nach werktäglichem Verkehrsmittel-Nutzungstyp
- Tabelle 31: Korrelationen zwischen häufiger Verkehrsmittelnutzung am Wochenende und tatsächlichen Reishäufigkeiten und MIV-Nutzungen
- Tabelle 32: Reishäufigkeiten und MIV-Distanz nach Verkehrsmittel-Gewohnheitstyp Freizeit
- Tabelle 33: Kodierung der unabhängigen Variablen für die multivariaten Analysen
- Tabelle 34: Zusammenfassende Übersicht der bivariaten Ergebnisse
- Tabelle 35: Logit-Modell zur Teilnahme an Freizeitreisen am Wochenende

- Tabelle 36: Binomiale Logit-Modelle zur Teilnahme an einzelnen Reisezwecken
- Tabelle 37: Logit Modelle zur MIV-Teilnahme an Freizeitreisen
- Tabelle 38: OLS-Regressionsmodelle für die zurückgelegten MIV-Distanzen insgesamt und nach einzelnen Reisezwecken für jeweils aktive Personen
- Tabelle 39: Zusammenfassende Überblicksdarstellung der multivariaten Ergebnisse
- Tabelle 40: Erklärungsebenen zum Verkehrshandeln
- Tabelle 41: Verteilung der erfassten Entscheidungssituationen auf die Befragten
- Tabelle 42: Vergleich der im offenen Interview und in Wegeprotokollen erfassten Reisezwecke
- Tabelle 43: Vergleich der im offenen Interviews und in Wegeprotokollen erfassten Verkehrsmittel
- Tabelle 44: Bedeutung der Entscheidungstypen nach Freizeitaktivitäten
- Tabelle 45: Frames zur Aktivitätsentscheidung nach Routinetyp
- Tabelle 46: Zusammenhang zwischen Frame und Routinen bei der Aktivitätsentscheidung
- Tabelle 47: Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess für Aktivitäten in Abhängigkeit von der Existenz einer Routine
- Tabelle 48: Zeitpunkt der Aktivitätsentscheidung bei Nicht-Routinen
- Tabelle 49: Bedeutung von Routinen bei der Ortsentscheidung nach Entscheidungstyp
- Tabelle 50: Lage der Aktivitätsorte nach Routinetyp Ortsentscheidung
- Tabelle 51: Bewertungen der Alternativen zur Ortsentscheidung nach Entscheidungstyp
- Tabelle 52: Einflussfaktoren auf den Ortsentscheidungsprozess nach Entscheidungstyp
- Tabelle 53: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung für den Zielort nach Routinetyp
- Tabelle 54: Nutzung von Verkehrsmittel nach dem Routine-Typ Verkehrsmittelentscheidung
- Tabelle 55: Bewertung von MIV und ÖV nach tatsächlicher Verkehrsmittelnutzung
- Tabelle 56: Bewertungen Verkehrsmittel nach Reisezwecken
- Tabelle 57: Verkehrsmittel-Bewertungen nach Zielort
- Tabelle 58: Relative Bedeutung von Routinen bei den Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel
- Tabelle 59: Routine-Typ Verkehrshandeln und Entscheidungstypen
- Tabelle 60: Routinehandeln für Freizeitaktivitäten
- Tabelle 61: Reisezwecke nach Routinehandeln
- Tabelle 62: Nennung von Elementen im Entscheidungsprozess nach Teilentscheidungen
- Tabelle 63: Einfluss der Wohnviertel auf den Entscheidungsprozess
- Tabelle 64: Einfluss der Pkw-Zahl im Haushalt auf den Entscheidungsprozess
- Tabelle 65: Einfluss der Freizeitmobilitätstypen auf den Entscheidungsprozess
- Tabelle 66: Zehn Handlungsstrategien zur Reduzierung des motorisierten Freizeitverkehrs am Wochenende

1 Einleitung

„It would be fair to say that the importance of leisure trips and associated traffic has been underestimated and has not attracted enough attention from policymakers.“

(European Conference of Ministers of Transport 1998, Transport and Leisure, Conclusions of Round Table 111, Paris, 15-16 October 1998)

Im Grunde genommen sind wir doch immer unterwegs. Alle. Überall. Jederzeit. Auch in der Frei-Zeit. Doch die Frei-Zeit wurde lange vergessen, von der Verkehrs- und Mobilitätsforschung zumindest. Freizeitmobilität ist erst in den vergangenen Jahren als Thema der Verkehrs- und Mobilitätsforschung entdeckt worden. Ursächlich für diese Verschiebung der Wahrnehmung ist wohl, dass die Folgen des motorisierten Verkehrs nicht mehr nur als ein lokales und regionales Problem, sondern auch als globales (Klima-)Problem wahrgenommen werden. Die hohen Anteile des Freizeitverkehrs an den Reisedistanzen im Personenverkehr haben das Forschungsinteresse auf diesen Verkehrszweck gelenkt. Zudem wird vielfach im Zusammenhang mit sozialem Wandel, globaler Vernetzung und beschleunigten Zeitabläufen eine erhebliche Wachstumsdynamik des Freizeitverkehrs erwähnt - mit Tendenz steigend. Mit der vorliegenden Arbeit soll die Lücke fehlender Erkenntnisse zum Freizeitverkehr kleiner werden und ein Ausgangspunkt für den weiteren Aufbau eines neuen Forschungsfeldes geschaffen werden. Zugleich wird ein Beitrag zu einer sozial-ökologischen Mobilitätsforschung geleistet, die sich seit einigen Jahren aus verschiedenen sozialwissenschaftlichen Wurzeln kontinuierlich entwickelt.

Eingrenzung des Themas

Der Freizeitverkehr ist aufgrund seiner heterogenen zeit-räumlichen Zusammensetzung - sowohl der abendliche Spaziergang ums Eck wie der vierwöchige Karibikurlaub können darunter zusammengefasst werden - einer am Erklären und Verstehen ausgerichteten Analyse nur schwer zugänglich (vgl. Lanzendorf 1996). Eine Einschränkung des Themas ist daher für vertiefende Aussagen unumgänglich. Nicht jede Freizeitaktivität ist mit Mobilität verbunden, ganz im Gegenteil. Der größte Teil der Freizeit wird zu Hause verbracht. Um diese Tätigkeiten wird es im Weiteren jedoch nicht gehen. Vielmehr wird die Freizeitmobilität am Wochenende im Mittelpunkt des Interesses stehen, für die ein wesentlicher Teil der Wochendistanzen zurückgelegt wird. Ausgeschlossen von der vertiefenden Betrachtung sind Urlaube und werktägliche Freizeitreisen, also z.B. Sport am Abend oder Spaziergänge am Nachmittag.

Eine weitere Konzentration betrifft die Verkehrsmittel. Den wesentlichen Anteil an den Distanzen im Freizeitverkehr hat der Motorisierte Individualverkehr (MIV), der damit der wesentliche Problem-

verursacher¹ ist. Freizeitmobilität und Automobilität sind häufig eng miteinander verbunden. So entstand die Fragestellung, wie der motorisierte Individualverkehr in der Freizeit am Wochenende reduziert werden kann.

Fragestellung und Vorgehensweise

Vor dem Hintergrund fehlender Kenntnisse zum Freizeitverkehr ist zunächst die Analyse der Mobilitätsmuster für Freizeit am Wochenende ein Hauptziel. Dies betrifft das Zusammenspiel von Aktivitäten, Häufigkeiten, zurückgelegten Distanzen und genutzten Verkehrsmitteln. Zweitens wird nach Erklärungszusammenhängen für die Entstehung von Freizeitmobilität gesucht, bei denen auch Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV sichtbar werden. Drittens sollen solche Möglichkeiten bzw. Handlungsstrategien vor dem Hintergrund der zuvor gewonnenen Erkenntnisse entwickelt werden.

Zur Beantwortung dieser Fragestellung wird zunächst eine Literaturlauswertung und anschließend eine empirische Studie in vier Kölner Stadtvierteln mit Personen ab 18 Jahren durchgeführt. Die Befragung zielt zum einen auf die Erfassung des realisierten Verkehrshandelns in der Freizeit (Wegeprotokolle) sowie zum anderen auf die Überprüfung der Einflüsse von Soziodemographie, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Raumstruktur, Freizeitmobilitätstyp und Nutzungsgewohnheiten auf das Verkehrshandeln (standardisierter Fragebogen). Ergänzend wird der dem Verkehrshandeln vorausgehende Entscheidungsprozess der Befragten qualitativ erforscht.

Aufbau der Arbeit

Drei Forschungsrichtungen sind für die Bearbeitung der Fragestellung von Bedeutung: erstens der Nachhaltigkeitsdiskurs inklusive der Diskussion negativer Folgen des Verkehrs, zweitens Theorien zur Erklärung des Verkehrshandelns mit der Formulierung einer sozial-ökologischen Mobilitätsforschung sowie drittens die vorwiegend soziologische, geographische oder haushaltswissenschaftliche Erforschung von Freizeit und Freizeitmobilität. Anschließend werden Erkenntnisse zu Einflussfaktoren auf die Freizeitmobilität - Soziodemographie, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Raumstruktur, Mobilitätsstile - sowie zu deren Wechselwirkungen untereinander, zusammengetragen. Als Abschluss des Kapitels 2 werden vier Leitfragen formuliert, die die oben bereits erwähnten Ziele der Arbeit aufgreifen und an denen sich die empirische Arbeit orientiert.

Kapitel 3 beschäftigt sich mit der Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende in vier Kölner Stadtvierteln, die aufgrund von raumstrukturellen Überlegungen als Befragungsviertel ausgewählt wurden. Zunächst wird die verwendete Methodik ausführlich erläutert. Hier finden sich Angaben zur empirischen Erhebung der 949 befragten Personen, zum Aufbau des Fragebogens, zu den

¹ Der Flugverkehr ist vorrangig das Hauptproblem auf Urlaubs- und Geschäftsreisen.

Befragungsvierteln und zu dem für die Auswertung der Wegeprotokolle verwendeten Reisekonzept. Anschließend werden die Ergebnisse zur Struktur der Freizeitmobilität in den Kölner Befragungsvierteln am Wochenende referiert: für einzelne Freizeitaktivitäten, im Vergleich von Wochenend- mit Werktagsreisen nach Reisezwecken und Verkehrsmitteln. Der bei den Auswertungen auffällige Spezialfall verkehrsaufwendiger Übernachtungsreisen wird getrennt untersucht. Weiterhin wird auf spezielle Reiseanlässe in der Freizeit eingegangen: Reisen für Soziale Kontakte, Zweitwohnsitze und Schrebergärten.

In Kapitel 4 werden Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln in der Freizeit zunächst bivariat untersucht. Zu Beginn werden soziodemographische Merkmale und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln betrachtet. Auch wird gefragt, ob andere Möglichkeiten der Freizeitgestaltung ein Anschaffungsgrund für einen Pkw sind und welche Relevanz, umgekehrt, Verkehrsmittelverfügbarkeit und -besitz für die Freizeitmobilität am Wochenende haben. Des Weiteren wird der Einfluss raumstruktureller Merkmale (d.h. Wohnviertel, Wohnumfeld, Ortsbindung) sowie von Freizeitmobilitätstypen (Freizeit- und Mobilitätsorientierungen) untersucht. Schließlich wird die gewohnheitsmäßige Verkehrsmittelnutzung mit dem Verkehrshandeln in der Freizeit verglichen. Die Einflussfaktoren werden abschließend in einem multivariaten Modell integriert.

In Kapitel 5 werden die Ergebnisse des offen geführten Interviewteils dargestellt, welcher unter Verwendung der Rational Choice-Theorie den Entscheidungsprozess für Freizeitmobilität am Wochenende ins Visier nimmt. Nach Darstellung des theoretischen Modells, der Methodik qualitativen Auswertens sowie der erfassten Entscheidungssituationen werden die Ergebnisse zum Verlauf des Entscheidungsprozesses geschildert. Ein erstes Kennzeichen ist die unterschiedliche Bedeutung der Teilentscheidungen zu Aktivitäten, Orten und Verkehrsmitteln im Entscheidungsverlauf. Diese drei Teilentscheidungen werden daher jeweils hinsichtlich verschiedener Charakteristika - der Bedeutung von Routinen, Frames, Nennung und Bewertung von Alternativen - analysiert, und die Ergebnisse dieser Analyse zusammengefasst. Danach wird der Einfluss von äußeren Rahmenbedingungen (Zahl der Pkw im Haushalt und Raumstruktur) sowie von Freizeit- und Mobilitätsorientierungen (Freizeitmobilitätstypen) auf den Entscheidungsprozess untersucht.

Schließlich wird in Kapitel 6 die Frage nach Reduzierungsmöglichkeiten des MIV am Wochenende wieder aufgenommen: Die Erkenntnisse der vorangehenden Kapitel fließen in die Formulierung von zehn Handlungsstrategien ein, die erfolgsversprechend erscheinen.

Danke

Unterwegs in der Forschung haben mir in den vergangenen vier Jahren viele Personen und Institutionen Hilfestellungen gegeben, ohne deren Hilfe diese Arbeit nicht oder nicht in dieser Form hätte entstehen können. Ihnen allen danke ich, besonders den 949 Befragten in Köln, die bereitwillig Auskunft über ihre Wochenendreisen gaben, sowie den Interviewer/innen, die diese Auskünfte einsammelten.

Besonders danke ich Dr. Rudolf Petersen, der mir ermöglichte, in der kreativen und angenehmen Arbeitsatmosphäre des Wuppertal Instituts zu arbeiten, und den beiden Gutachtern der vorliegenden Arbeit, Prof. Dr. Heiner Monheim und Prof. Dr. Jürgen Friedrichs, ohne deren Unterstützung diese Arbeit ebenfalls nicht möglich gewesen wäre.

Für die finanzielle Unterstützung des Promotionsvorhabens und die Übernahme der Befragungskosten danke ich der Deutschen Bundesstiftung Umwelt sowie dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH. Weitere Unterstützung bekam ich bei der Organisation der Feldarbeit in Köln vom Forschungsinstitut für Soziologie der Universität Köln, vom Planungsbüro VIA sowie vom Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten der Stadt Köln.

Ohne die Verdienste im einzelnen auflisten zu können, danke ich für ihre Unterstützung Volker Barth, Ute Beik, Benjamin Bongardt, Daniel Bongardt, Ramón Briegel, Luise Bruns, Monika Brinkmöller, Ruth Dobrindt, Kathrin Eith, Valentina Fischer, Steffen Fliegner, Peter Gwiasda, Teresa Hanske, Dr. Peter Hartmann, Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Wolfgang Irek, Dagmar Jansen, Dr. Robert Kesckes, Ady Köhn, Stefan Kröpel, Jochen Möller, Prof. Dr. Rolf Monheim, Katja Ohst, Matthias Pelz, Dr. Oscar Reutter, Björn Richter, Friederike Riedel, Sabine Volmer, Holger Wallbaum, Monika Wanner, Dr. Christof Wolf und Dr. Zehner.

Last but not least danke ich Holger Dalkmann für die freundschaftliche Unterstützung in verschiedenen Phasen der Arbeit sowie ganz besonders für die Unterstützung, die Anfeuerung und alles andere Annina Klappert.

2 Stand der Forschung - Grundlagen

Drei thematische Diskussionsstränge werden in der vorliegenden Arbeit zusammengeführt. In dem vorliegenden Kapitel wird der Stand des jeweiligen Wissens - soweit für die vorliegende Arbeit relevant - zusammengefasst: die globale Nachhaltigkeits-Diskussion im Zusammenhang mit Verkehr und Mobilität (Kapitel 2.1), die Entwicklung einer theoretischen Grundlage für die sozial-ökologische Mobilitätsforschung (Kapitel 2.2) sowie die Kenntnisse zur Freizeitmobilität am Wochenende (Kapitel 2.3). Zum Abschluss werden in Kapitel 2.4 die Leitfragen zusammengestellt, auf deren Grundlage die Kapitel 3 bis 6 Antworten suchen.

2.1 Nachhaltigkeit und Verkehr

2.1.1 Verkehr zwischen globaler Nachhaltigkeitsdiskussion und lokalen Folgen

Die Debatte um „Sustainable Development“ - deutsch meistens mit nachhaltiger oder zukunftsfähiger Entwicklung übersetzt - hat nach dem Bericht der Brundtland-Kommission (World Commission on Environment and Development 1987) und dem Erdgipfel 1992 in Rio (BMU 1993) weltweite Bedeutung erlangt. Die zentrale Fragestellung ist demnach, wie das Zusammenleben der heutigen Gesellschaften organisiert werden kann, so dass die Lebensgrundlagen kommender Generationen erhalten bleiben. Anhand sozialer, ökologischer, ökonomischer und institutioneller Kriterien wird nach Wegen zur Gestaltung einer solchen nachhaltigen Gesellschaft gesucht (UBA 1997, BUND & Misereor 1996, Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ 1998). Das Schlagwort „Nachhaltige Mobilität“ beschreibt die Konkretisierung der gesellschaftlichen Entwicklungsziele auf den Verkehrssektor (OECD 1996, 1997, UBA 1997: 82-117, Becker 1998, Beckmann 1997, Kreibich 1996, Greene & Wegener 1997, Black 1998, Ernst Basler + Partner AG 1998).

Wie schwierig die Erreichung klimapolitischer Ziele im Verkehrssektor sein kann, wird am Beispiel der CO₂-Emissionen deutlich. CO₂-Emissionen entstehen immer bei der Verbrennung fossiler Rohstoffe. Auf der Klimakonferenz in Kioto 1997 hat sich die Europäische Union verpflichtet, ihre zusammengefassten Treibhausgasemissionen - darunter vor allem CO₂ - bis zum Zeitraum 2008-2012 um 8% gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern. Für die Bundesrepublik Deutschland wurde für den genannten Zeitraum eine Reduzierungsverpflichtung um 21% festgelegt. Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung selbst zum Ziel gesetzt, ihre CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 um 25% im Vergleich zum Bezugsjahr 1990 zu senken. Im Verkehrssektor wird sich dieser Wert bei Beibehaltung der derzeitigen Verkehrspolitik jedoch nicht annähernd realisieren lassen, so dass alleine durch höhere Einsparungen in anderen Sektoren - private Haushalte und Industrie, und zwar in Deutschland vor allem durch den Strukturwandel in den neuen Bundesländern mit hohen Energiesparpotentialen - das Ziel erreicht werden könnte. Als Folge der unterschiedlichen CO₂-Reduktionen in den

Emissionssektoren steigt der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen in den nächsten Jahren voraussichtlich an. Die Europäische Verkehrsministerkonferenz erwartete 1997, dass sich in den OECD-Ländern die Anteile des Verkehrs von 27% im Bezugsjahr 1990 auf 37-44% im Jahr 2010 erhöhen werden (Perkins 1997). Offen bleibt, wie weitere, zukünftig anvisierte Reduzierungen der CO₂-Emissionen - bis 2020 um die Hälfte und bis 2050 um 80% niedriger als 1990 (vgl. Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ 1994) - erreicht werden, wenn im Verkehrssektor keine wirkungsvollen Maßnahmen ergriffen werden (Petersen 1996, Schallaböck & Petersen 1999).

Neben den globalen Klimafolgen und dem Verbrauch nicht erneuerbarer Energieressourcen, die in den vergangenen Jahren in den Vordergrund der öffentlichen Diskussion gerückt sind, existieren zahlreiche regionale und lokale Folgen des Verkehrs, die die Lebensbedingungen in Städten und Regionen einschränken:

- Schadstoff- und Lärmemissionen beeinträchtigen Ökosysteme und Gesundheit,
- Flächen werden für ruhenden und fließenden Verkehr verbraucht, Verkehrsflächen zerschneiden Landschaften und reduzieren die Möglichkeiten für Freiflächen,
- Unfälle mit Toten und Verletzten sowie
- gesundheitliche Folgen aufgrund von Bewegungsmangel.

Dies sind nur einige der offensichtlichen Folgen des Verkehrs. Da die Probleme und Möglichkeiten zur Bewältigung derselben im Personen- und Güterverkehr sehr verschieden sind, beschränkt sich die Darstellung im Weiteren auf den Personenverkehr.

2.1.2 Ziele und Strategien zur Reduzierung der negativen Folgen von Personenverkehr

Welche Möglichkeiten gibt es nun, den Verkehr von Personen verträglicher zu gestalten und seine negativen Folgen zu reduzieren? Ausgehend von der elementaren Überlegung, dass Verkehr eine Ortsveränderung ist, die mit einem Verkehrsmittel stattfindet, gibt es verschiedene Ansatzpunkte zur Reduzierung seiner negativen Folgen (Tabelle 1). Am grundsätzlichsten ist die Frage nach der Notwendigkeit einer Ortsveränderung bzw., ob sich nicht die gleiche Aktivität in größerer Nähe zurücklegen lässt, was in jedem Fall bedeuten würde, eine kürzere Strecke zurückzulegen. Ist die Ortsveränderung gegeben, so ergibt sich die Möglichkeit, dafür ein umweltverträglicheres Verkehrsmittel zu nutzen, was im Alltagsverkehr im Allgemeinen bedeutet, statt eines motorisierten ein nicht-motorisiertes Verkehrsmittel und, wenn das nicht möglich ist, anstelle eines privaten Pkw Bus, Bahn oder Car-Sharing² zu nutzen. Schließlich kann als dritte Zielebene noch angestrebt werden, dass, falls ein motorisiertes Verkehrsmittel genutzt werden muss, dieses technologisch optimiert ist,

² Zu den ökologischen und ökonomischen Vorteilen von Car-Sharing vergleiche Baum & Pesch (1994) sowie Petersen (1995). Zu den ökologischen Vorteilen der Bahn im Vergleich zum privaten Pkw vergleiche z.B. Umweltbundesamt (1993).

d.h. möglichst wenig Energie verbraucht, Emissionen ausstößt, Lärm oder Unfälle verursacht.

Tabelle 1: Zielebenen und Strategien für umweltverträglicheren Verkehr

<i>Zielebenen</i>	<i>Strategien</i>
Kürzere Strecken zurücklegen	Vermeidung
Umweltverträglichere Verkehrsmittel benutzen	Verlagerung
Technologische und organisatorische Verbesserungen an den Fahrzeugen und im Betrieb	(technische) Verbesserung

Quelle: Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ 1994

Effizienzstrategien - wozu Instrumente und Maßnahmen auf der technischen und organisatorischen Zielebene gehören - zielen darauf ab, den Ressourcen- und Umweltverbrauch pro Gut zu reduzieren (vgl. Weizsäcker et al. 1996, Petersen & Diaz-Bone 1998). Die Individuen müssen ihr Handeln also nicht - z.B. durch Änderung der Aktivitäten, Zielorte oder Verkehrsmittel - ändern. Zugleich wird aber auch nicht in die Entstehungsbedingungen von Verkehr und damit in das zukünftige Verkehrswachstum eingegriffen. Unter globalen Gesichtspunkten sind Effizienzstrategien erforderlich, genügen jedoch nicht alleine und reduzieren auch nicht die lokalen und regionalen Verkehrsfolgen (Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ 1994: 124).

Weiter gehend als Effizienz- sind Suffizienzstrategien, welche auf die Verringerung des Pro-Kopf-Verbrauchs an Gütern zielen (Scherhorn et al. 1997: 13) und von Effizienzstrategien begleitet werden sollen. Für die Verkehrsteilnahme werden hier darunter solche Strategien zusammengefasst, welche auf eine Reduzierung der Distanzen oder den Umstieg auf weniger ressourcenverbrauchende Verkehrsmittel zielen³. Suffizienzstrategien erfordern damit eine Änderung des individuellen Handelns. Solche Änderungen sind zwar möglicherweise schwerer zu erreichen als die Einführung technischer Verbesserungen, bieten aber die Chance die Wachstumsdynamik des Verkehrs zu durchbrechen und damit langfristig wirkungsvoller zu sein (Enquete- Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ 1994: 124-125).

In der vorliegenden Arbeit wird es nicht um Maßnahmen zur technisch-organisatorischen Verbesserung des Verkehrs gehen. Vielmehr wird versucht, die Entstehungsbedingungen des Verkehrs in einem speziellen Fall - Freizeit am Wochenende - besser zu verstehen und die ge-

³ Hier könnte eingewendet werden, dass die Verkehrsverlagerung auch eine Effizienzstrategie sei, weil das gleiche Gut - der Zielort - mit weniger Ressourceneinsatz erreicht wird. Aufgrund des der Arbeit zugrunde liegenden Verständnisses, dass Verkehrsmittel nicht nur ein Mittel zur Zielerreichung sind, sondern deren Nutzung einen erheblichen Selbstzweck birgt (vgl. Kapitel 2.2.1), wird die Nutzung eines speziellen Verkehrsmittels schon als eigenes Gut angesehen.

wonnenen Erkenntnisse für die Aufzeigung von Möglichkeiten zur Reduzierung der negativen Folgen von Freizeitverkehr durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung zu verwenden.

2.2 Theoretische Einordnung: Sozial-ökologische Mobilitätsforschung

Die Suche nach theoretisch fundierten Erklärungsansätzen für die Entstehung von Mobilität ist ein neues Thema der Forschungslandschaft geworden. Gab es auch zuvor schon immer Versuche, die Entstehung von Verkehr zu erklären, so erfolgte dies doch überwiegend aus disziplinären Perspektiven. Wenig verwunderlich ist dann, dass die Ergebnisse dieser Arbeiten die Verkehrsentstehung jeweils auf Preise und Kosten (Wirtschaftswissenschaften), räumliche Voraussetzungen (Raumplanung und Geographie) oder individuelle Einstellungen (Psychologie) zurückführen. Hinzu kommt, dass jeweils isolierte Phänomene untersucht werden: die Wirkungen preislicher Mechanismen und volkswirtschaftliche Kosten von Verkehr, die Bedeutung von Infrastruktur- und Verkehrswegeplanungen sowie Fragen der Verkehrssicherheit und Fahrfähigkeit. Zwar gibt es auch Ansätze disziplinübergreifender Zusammenzuarbeit, jedoch ist deren Vorgehen überwiegend nur multidisziplinär, d.h. Methoden und Fragestellungen aus verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen werden nur additiv in einem Projekt zusammengefügt - ohne, dass eine darüber hinausgehende Integration in einer gemeinsamen Theorie erfolgt, welche disziplinübergreifend formuliert ist.

2.2.1 Wieso eine sozial-ökologische Mobilitätsforschung?

Zur Begriffsverwendung von Mobilität und Verkehr

Die Begriffe Verkehr und Mobilität lassen sich kaum präzise voneinander abgrenzen. Mit dem Begriff Verkehr schwingt eher die Bedeutung der realen physischen Ortsveränderung mit, während Mobilität stärker auf die Fähigkeit bzw. Möglichkeit, Ziele zu erreichen, Bezug nimmt⁴. Zugleich werden mit Mobilität eher positive und mit Verkehr eher negative Assoziationen verknüpft - mit Letzterem z.B. Verkehrsbelastungen, -abgase, etc. Der Begriff Mobilität geht über die technisch-ökonomischen Aspekte des Verkehrs hinaus und verweist deutlicher auf vielfältige soziale Aspekte, die sich in der Verkehrsteilnahme widerspiegeln⁵ (Knie 1997: 40-41). Wesentlich ist, dass im Folgenden mit dem

⁴ Eine solche Definition hat weitreichende Konsequenzen. Verkehr ist demnach am größten, wenn weite Distanzen zurückgelegt werden, Mobilität dann, wenn viele Ziele erreichbar und Aktivitäten durchführbar werden. Zum Beispiel sind dann in Siedlungsstrukturen mit wenig Nutzungsmischung und dünner Siedlungsdichte die Fähigkeit zur Erreichung von Zielen, also die Mobilität, im Allgemeinen niedriger als in dichter besiedelten Vierteln mit größerer Nutzungsmischung. Zugleich verhält sich der nötige Verkehrsaufwand wahrscheinlich umgekehrt: Personen aus dem dünner besiedelten Gebiet brauchen einen höheren Verkehrsaufwand als die Personen aus dem dichter besiedelten Gebiet, um die gleichen Ziele zu erreichen.

⁵ Knie (1997: 40-41) weist auf den Vermarktungsgesichtspunkt hin, mit dem das traditionelle Forschungsfeld Verkehr unter Verwendung des Begriffs Mobilität modernisiert werden soll. Zudem lässt sich ein Kampf um die Vorherrschaft bei der Verwendung des Begriffs Mobilität nachweisen, den sogar die Automobilhersteller als

Begriff Mobilität folgende Bedeutungsdimensionen verknüpft werden (vgl. Jahn & Schultz 1995):

- die Beweglichkeit im physikalischen Raum,
- die sozialräumliche Erreichbarkeit von Gelegenheiten zur Bedürfniserfüllung (z.B. Orte zum Essen, Schlafen, Arbeiten, Sich versorgen, Erholen, Vergnügen, etc.),
- die intrinsische Motivation mit der Fortbewegung als Selbstzweck und
- die Positionierung im Raum sozialer Symbole.

Kritik an der bisherigen Verkehrsforschung

Aufgrund der veränderten Wahrnehmung der Verkehrs- und Umweltprobleme hat es in den vergangenen Jahren Forderungen und Ansätze für eine Neuorientierung der Verkehrs- und Mobilitätsforschung gegeben (Wehling 1998, Wehling & Jahn 1998, Hautzinger et al. 1997). Die bisherige Verkehrsforschung wird von Wehling (1998: 13) hinsichtlich folgender Defizite kritisiert:

- die unzureichende Integration problemrelevanter wissenschaftlicher Disziplinen in die Verkehrsforschung zeigt sich in einem Fehlen problemadäquater Zugänge,
- die fehlende thematische Breite, z.B. bei der Erforschung von speziellen Reise- und Wegezwecken, bei der Erforschung der Mobilität spezieller Bevölkerungsgruppen (Alte, Junge, Doppelverdienende, etc.),
- die fehlende Integration vorwiegend sozialwissenschaftlicher Disziplinen im Verkehrsdiskurs, die zu theoretischen Defiziten führt, was sich z.B. in der unzureichenden Berücksichtigung von kurz- und langfristig wirkenden Effekten bei Entscheidungen der Verkehrsakteure zeigt,
- die zu eng auf die direkte Anwendbarkeit durch Verkehrsplanung und -politik ausgelegte Methodik, so dass etwa die Einstellungs- und Motivationsforschungen zu wenig Beachtung finden und schließlich
- forschungsorganisatorische Defizite, welche durch die geringe Flexibilität der bestehenden Institutionen kaum Raum für die Herausbildung von problemangemessenen Organisationsformen lassen.

Hinzu fügen lässt sich für die deutsche Verkehrsforschung in jedem Fall auch noch die fehlende internationale wissenschaftliche Orientierung.

Verkaufsargument nutzen - und sich damit geschickt gegenüber der wenig werbewirksamen Forderung nach Verkehrsvermeidung positionieren.

Neuorientierung zur sozial-ökologischen Mobilitätsforschung

Ausgehend von Überlegungen der Technikfolgenabschätzung und auf dem Hintergrund der dort gemachten Erfahrungen (Dierkes et al. 1992, Rammert 1993) formulieren Wehling & Jahn (1998) Überlegungen zur Begründung einer transdisziplinären Mobilitätsforschung. Transdisziplinär ist eine Forschung, die „sich aus ihren fachlichen beziehungsweise disziplinären Grenzen löst, ihre Probleme mit Blick auf außerwissenschaftliche Entwicklungen disziplinenunabhängig definiert und disziplinenunabhängig löst“ (Mittelstraß 1992: 250). Wissenschaftsdisziplinen sollen dazu nicht aufgelöst werden, sondern sind vielmehr die Voraussetzung für transdisziplinäres Arbeiten. „Es kommt darauf an, das wissenschaftliche Wissen wieder mit den lebensweltlichen Problemlagen und den lebensweltlichen Zwecken in problemlösender Absicht zu verbinden“ (Mittelstraß 1992: 250). Die Mobilitätsforschung könnte ein Themenfeld sein, das sich für einen transdisziplinären Ansatz eignet⁶.

Eine sozial-ökologische Mobilitätsforschung kann darauf abzielen (Wehling & Jahn 1998: 12),

- sowohl die sozialen Entstehungsursachen (Verkehrsgenese) also auch die ökologischen Folgen (Verkehrsökologie) von Verkehr und Mobilität zu untersuchen sowie
- Erkenntnisse zur zukünftigen Gestaltung der gesellschaftlichen Ursachen, der Entstehungskontexte sowie der Rahmenbedingungen von Mobilität und Verkehr zur Verfügung zu stellen, um die negativen ökologischen und sozialen Folgen von Mobilität und Verkehr zu verringern bzw. zu vermeiden. Ziel ist die Entkopplung sozialer, räumlicher und Automobilität (Wehling 1998: 45).

Zu einer handlungstheoretisch begründeten Neuorientierung der Mobilitätsforschung formuliert Wehling als Kriterien (1998: 32-43), dass

- ein „erweitertes handlungstheoretisches Grundverständnis“ über die Aneinanderreihung separater Handlungen hinaus notwendig ist (vgl. Giddens 1995: 53-97),
- Mobilität als Teil des Alltagshandelns verstanden wird und folglich Handlungs- und Wegeketten ebenso wie Aktivitäts- und Zielwahl neben der Verkehrsmittelentscheidung thematisiert werden,
- den „alltäglichen, routinisierten (Verkehrs-) Verhaltensmustern der Individuen, ihren kulturellen Orientierungen und den jeweiligen sozialen Kontexten“ (Wehling 1998: 3) Beachtung geschenkt wird,
- der Kontext übergreifender Lebensstilorientierungen in die Analysen einbezogen wird,
- Handlungskontexte und Nutzungszwänge der Akteure (Familie, Wohnviertel, Freundeskreis, Betriebe etc.) beachtet sowie
- Entscheidungen, die dem eigentlichen Verkehrshandeln⁷ vorgelagert sind (Umzüge, Pkw-

⁶ Die transdisziplinäre Forschungsperspektive wird etwa auch in den Vorarbeiten zu einem sozial-ökologischen Forschungsprogramm der Bundesregierung erwähnt (vgl. Becker et al. 1999).

⁷ Der Begriff Verkehrshandeln wird hier konsequent zur Bezeichnung der handlungstheoretischen Konzeption

Anschaffung etc.), einbezogen werden.

Das nachfolgend verwendete theoretische Modell zum Erklären und Verstehen des Mobilitätsgeschehens stützt sich im Wesentlichen auf drei theoretische Konzepte: Aktionsräume, Mobilitätsstile und Rational Choice als Handlungstheorie. Diese Elemente werden zunächst einzeln vorgestellt. Anschließend wird das konzeptionelle Modell für das Mobilitätshandeln erläutert.

2.2.2 Aktionsräume

Die aktionsräumlichen bzw. zeitgeographischen Arbeiten haben ihren Ursprung Anfang der 1970er Jahre. In der Perspektive von Hägerstrand (1970) vollzieht sich das individuellen Handeln in einem Raum-Zeit-Kontinuum, welches von äußeren Grenzen („constraints“) beschränkt wird. In einer Vielzahl von theoretischen Konzeptionen liegen aktionsräumliche Studien vor, wo auch sozialpsychologische (z.B. Cullen 1984) oder entscheidungstheoretische Erklärungen (z.B. Chapin 1974) stärker betont werden als die äußeren Restriktionen (vgl. Grundmann & Hölscher 1989, Carlstein et al. 1978, Tzschaschel 1986).

Für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung liegen bereits aus den frühen 1970er Jahren Anwendungen des aktionsräumlichen Konzepts von Kutter (1973a, b) vor. Seit Anfang der 1980er Jahre hat der „human activity approach“ im angloamerikanischen Sprachraum an Popularität gewonnen. Ausgangspunkt war die Kritik an der traditionellen Verkehrsmodellierung, welche das Verhalten der Individuen im Wesentlichen als einen Black-Box-Prozess auffasste. Dadurch waren die Modelle nicht in der Lage adäquat zukünftige Entwicklungen vorherzusagen und insbesondere auch die Auswirkungen politischer Maßnahmen zu beurteilen. Somit wurde verstärkt nach sozialwissenschaftlich fundierten Erklärungen gesucht, um die Reaktionen der Individuen und des Verkehrssystems auf Maßnahmen besser verstehen zu können. Die „human activity analysis“ lieferte zusammen mit Zeitbudgeterhebungen diese gesuchten Kenntnisse. In der Folge wurde die Verkehrsteilnahme vorrangig im Kontext der alltäglichen Aktivitätsmuster von Haushalten analysiert (vgl. Jones et al. 1983, Fox 1995).

Im deutschsprachigen Raum gab es in den 1970er und 1980er Jahren eine Fülle von Arbeiten zur aktionsräumlichen Forschung (u.a. Kreibich et al. 1987, Klingbeil 1978, Dangschat et al. 1982, vgl. die ausführlichen Hinweise bei Grundmann & Hölscher 1989), bei denen Fragen der Verkehrs- und Mobilitätsforschung jedoch nur am Rande thematisiert wurden - mit Ausnahme der schon erwähnten Arbeiten von Kutter (1973a,b). Seit Mitte der 1990er Jahre scheint hier mit der Entwicklung zu einer

verwendet. In der Verkehrsforschung ist meistens vom „Verkehrsverhalten“ die Rede, was meines Erachtens zu Missverständnissen führt. Im Sinne einer Neuorientierung der Mobilitätsforschung scheint auch die konsequente Neubezeichnung des Untersuchungsgegenstandes als Verkehrs- oder Mobilitätshandeln angebracht.

theoretisch fundierten Mobilitätsforschung ein Wiederentdecken und Aufgreifen der aktionsräumlichen Theorien stattzufinden⁸ - nicht zuletzt auch aufgrund der Popularität⁹ von Giddens (1995) Theorie der Strukturierung, welche an zentraler Stelle auf Hägerstrands Konzept der Zeitgeographie Bezug nimmt und dieses weiterentwickelt. So scheinen „Möglichkeitsräume“ - ein zentraler Begriff der Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin (Canzler & Knie 1998) - nichts anderes als sozialwissenschaftlich modernisierte „potentielle Aktionsräume“ (vgl. Kreibich et al. 1989) zu sein.

Bisher ist die Verwendung des aktionsräumlichen Konzepts in der Mobilitätsforschung allerdings überwiegend bei der Beschreibung der räumlichen Verteilung von Gelegenheiten stehen geblieben. Die Entwicklung eines theoretischen Fundaments für das Verkehrshandeln bleibt dagegen defizitär¹⁰ (Grundmann & Hölscher 1989: 46).

2.2.3 Lebens- und Mobilitätsstile

Untersuchungen zu Lebensstilen sind seit Anfang der 1990er Jahre in Deutschland eines der Hauptthemen der soziologischen Forschung. Ausgangspunkt dieser Forschungsrichtung ist die Beobachtung, dass „subjektive“ Lebensweisen von „objektiven“ Lebensbedingungen zunehmend entkoppelt sind, wodurch soziokulturelle Phänomene eine stärkere, alltagsprägende Kraft erhalten (Berger & Hradil 1990). Im Wesentlichen leiten sich die verschiedenen Arbeiten aus drei Wurzeln ab: Webers Begriff der Lebensführung (Weber 1984, zitiert nach Götz et al. 1997: 11), Bourdieus' (1987) Arbeit zur Struktur der französischen Gesellschaft mit der Betonung symbolischer Distinktionen und schließlich der kommerziellen Marktforschung mit dem Ziel der Marktsegmentierung zur Produktplatzierung (Götz et al. 1997: 11-12). Eine Vielzahl konkurrierender Lebensstiltypologien wurde in Deutschland zu verschiedenen Zwecken entwickelt. Für die vorliegende Arbeit waren besonders drei dieser Konstrukte von Bedeutung (vgl. Reusswig 1994, Berger & Hradil 1990):

- Schulze (1995) mit seiner kultur-soziologischen Arbeit zur Erlebnisgesellschaft, der fünf Milieus der deutschen Gesellschaft identifiziert, welche durch Alter, Bildung und alltagsästhetische

⁸ Dies war z.B. der Fall bei den Diskussionen um ein theoretisches Konzept des BMBF-Forschungsverbundes Ökologisch verträgliche Mobilität (vgl. z.B. das abschließende Positionspapier der Arbeitsgruppe Personenverkehr des Forschungsverbundes - in der Entwurfsfassung vorliegend). Auch der parallel arbeitende BMBF-Forschungsverbund City:mobil nutzte das aktionsräumliche Konzept (Schultz et al. 1997).

⁹ Gemeint ist hier Popularität in einem wissenschaftlichen Sinne. So nimmt etwa Wehling (1998) bei seinen theoretischen Überlegungen zur Entwicklung einer sozial-ökologischen Mobilitätsforschung häufig auf Giddens Bezug.

¹⁰ Giddens geht in seiner Kritik so weit festzustellen, Hägerstrands Zeitgeographie habe „mit einer naiven und fehlerhaften Konzeption des menschlichen Akteurs“ (Giddens 1995: 168) operiert.

Schemata charakterisiert werden. Die Formulierung der Schemata lehnt sich an Bourdieus' (1987) Arbeit zu den feinen Unterschieden in der französischen Gesellschaft an (Reusswig 1994: 62).

- Weiterhin die Einteilung der bundesrepublikanischen Gesellschaft in Lebensstiltypen zur Analyse sozialer Ungleichheit im Wohlfahrtssurvey (Spellerberg 1996, Schneider & Spellerberg 1999) sowie
- die Arbeiten von Lüdtkke (1995), der in seinem theoretischen Konzept die Lebensstile mit einem handlungstheoretischen Entwurf verbindet, indem er die Lebensstile definiert als „unverwechselbare, relativ stabile Muster der Lebensführung und der Lebensorganisation privater Haushalte, die - nach dem hier vertretenen theoretischen Ansatz - als Mischeffekte von rationaler Wahl und Habitualisierung entstehen und die, da symbolisch im sozialen Verkehr dargestellt und sanktioniert, sich zu kollektiven Typen aggregieren und insofern eine Form der Vergesellschaftung darstellen“ (Lüdtkke 1995: 10).

In der Verkehrs- und Mobilitätsforschung hat es in den vergangenen Jahren erste Versuche gegeben, das Lebensstilkonzept zur Erklärung einzusetzen. Am wichtigsten sind hier die Arbeiten von Götz et al. (1997), die sowohl das Lebensstilelement als auch die symbolische Mobilitätsdimension¹¹ zur Erklärung des Verkehrshandelns in ihr Forschungskonzept einbringen. Ausgangspunkt ihrer Forschungen sind Ergebnisse der Technikgeneseforschung (Dierkes et al. 1992) zur Bedeutung von Leitbildern, welche auf die Mobilitätsforschung übertragen und dort als Mobilitätsleitbilder untersucht werden (Schultz et al. 1997, Hunecke 1997). Für die tatsächliche Definition der Mobilitätsstile finden die Lebensstilelemente keine Verwendung, da in die Stilbildung nur die Mobilitätsorientierungen eingehen. Weitere Angaben werden zur Deskription (Soziodemographie, Lebensstil) der Mobilitätsstile verwendet. Die Ergebnisse zeigen bivariate Zusammenhänge zwischen den Mobilitätsstilen und dem Verkehrshandeln. Hauptzweck der Mobilitätsstile ist die zielgruppenspezifische Analyse für abgestimmte Maßnahmen zur Veränderung des Verkehrshandelns.

Aus der Einstellungsforschung ist bekannt, dass Einstellungen nur dann gute Prädiktoren für Handeln sind, wenn sie in einem spezifischen Zusammenhang mit dem zu erklärenden Handeln stehen (Reusswig 1994: 156). Möglicherweise liegt hierin der Grund, wieso bisher nur Mobilitätsstile zur Erklärung des Verkehrshandelns Verwendung gefunden haben. Weniger spezifisch erhobene Lebensstile bergen nämlich die Gefahr, dass sie als Prädiktoren ungeeignet sind.

¹¹ Auf die Bedeutung der symbolischen Dimension von Mobilität haben auch schon z.B. Held (1980) und Verron (1986) hingewiesen.

2.2.4 Routinen

Kein theoretisches Konzept wird in der Mobilitätsforschung zugleich so häufig erwähnt und so wenig untersucht wie Routinen. Bereits Herz (1979, zitiert nach Beckmann 1988: 18) sowie Beckmann (1988) verweisen auf die entlastende Wirkung von Routinen für den Handelnden. Anstatt in jeder Situation neu über Handlungsalternativen nachdenken zu müssen, werden in häufig auftretenden Situationen immer wieder die gleichen, bewährten Handlungen ausgeführt.

Noch früher wurde die Bedeutung von Routinen bereits in den aktionsräumlichen Arbeiten von Cullen (Cullen & Godson 1975, Cullen 1978, beides zitiert nach Grundmann & Hölscher 1989: 24-25) betont. Demnach sind Alltagshandlungen stark routinisiert, und ist das Modell überlegter Handlungsentscheidungen diesen nicht angemessen.¹²

Verkehrshandeln erfolgt nach Krämer-Badoni & Wilke (1997: 2) überwiegend routinisiert, „als Ergebnis eines vorgängigen Prüfprozesses“, dient vorrangig der Entlastung von aufwendigen täglichen Entscheidungsprozessen und sei damit objektiv rational. Diese Erkenntnis stünde nicht im Gegensatz zur Erkenntnis, dass Mobilitätsentscheidungen betreffs der Verkehrsmittelwahl sehr flexibel je nach Aktivitätserfordernis getroffen würden.¹³ Knie (1997: 40) beschreibt die Verkehrsmittelwahl als „in ein ganzes Geflecht von Routinen und Arrangements eingebettet, deren Identifikationen sicherlich zu den Aufgaben der sozialwissenschaftlichen Forschung gehören“.

Empirische Bestätigungen für die Bedeutung von Routinen kommen aus der Sozialpsychologie. So führt Bamberg (1996a) in seine Anwendung der Theory of Planned Behaviour zur Erklärung der Verkehrsmittelnutzung das Konstrukt Habit ein - womit er mit verschiedenen Items die üblicherweise für verschiedene alltägliche Freizeitaktivitäten genutzten Verkehrsmittel misst. Im Ergebnis zeigt sich, dass das Konstrukt Habit einen positiven Einfluss auf die größere Pkw-Nutzungshäufigkeit auf Hochschulwegen von Studierenden hat. Mit Feldexperimenten wird von Verplanken et al. (1998) und Aarts & Dijsterhuis (2000) ebenfalls der Einfluss von Habits auf die Verkehrsmittelnutzung nachgewiesen.

Wehling (1998: 35-36) verweist bei seinen Überlegungen zur Entwicklung einer sozial-ökologischen Mobilitätsforschung auf die Notwendigkeit der Einbeziehung routinisierten Verkehrshandelns, ebenso wie verschiedene Teilnehmer des BMBF-Workshops zum Themenfeld „Mobilität und Verkehr besser verstehen“¹⁴ (Hautzinger et al. 1997: 26-28). Erkenntnisse über routinisiertes Verkehrshandeln sollen jeweils Möglichkeiten zur Veränderung und zum „Aufbrechen“ der Routinen aufzeigen helfen

¹² Wie Routinen in ein Rational Choice-Modell integriert werden können, wird im Abschnitt 2.2.5 dargestellt. Auf den Zusammenhang zu Lebensstilen wird in Abschnitt 2.2.6 eingegangen.

¹³ Die hierzu angekündigten empirischen Belege sind jedoch noch nicht veröffentlicht.

¹⁴ Ein entsprechendes BMBF-Forschungsprojekt - Mobidrive - befasst sich mittlerweile unter anderem auch mit der Entstehung und Bedeutung von Routinen für das Verkehrshandeln (Axhausen et al. 2000).

(Wehling 1998: 36, Hautzinger et al. 1997: 27).

Wie dringend die nähere Untersuchung von Routinen des Verkehrshandelns und generell von Freizeitmobilität ist, kann mit folgendem Zitat belegt werden, das wahrscheinlich typisch für den Umgang mit und das Verständnis von Freizeitmobilität ist. Um zu begründen, wieso der private Pkw in der Freizeit eine hohe Bedeutung hat, wird folgendermaßen argumentiert: „Denn in der Freizeit ist die Bereitschaft, sich auf vorgeschriebene Fahrzeiten und feste Wegerouten einzulassen, erheblich geringer als beim Berufsverkehr. Die Fahrt zur Nah- und Fernerholung, der kurzfristig vereinbarte Besuch bei Freunden oder Verwandten, die Einkaufsfahrt usw. werden am liebsten mit dem Auto unternommen“ (Heinze & Kill 1997: 28-29, zitiert auch in Canzler & Knie 1998: 60). Das Zitat suggeriert hinsichtlich der Bedeutung von Routinen zweierlei: erstens sind Freizeitanlässe spontan, d.h. Routinen spielen für die Aktivitätsentscheidung keine wesentliche Rolle und zweitens wird daraus implizit gefolgert, dass auch das Verkehrsmittel spontan gewählt werden muss - und deshalb nur der private Pkw diese Bedürfnisse erfüllen kann. Zumindest stellen sich bei einer solchen Argumentation doch zwei Fragen: welcher Anteil des Freizeitverkehrs ist eigentlich so spontan wie hier unterstellt? Und wie häufig sind die Fälle, in denen dann tatsächlich nur der private Pkw das geeignete Verkehrsmittel sein kann? So fragt sich zum Beispiel, ob der - sicherlich in der Freizeit häufige - Besuch von Bekannten so spontan ist, dass nur noch der private Pkw diese Anforderung erfüllen kann, der Weg dürfte in der Regel ja sehr gut bekannt sein? Und auch fragt sich, bei welcher Art von Freizeitaktivitäten eigentlich der Wunsch besteht, mal eine andere Route zu nutzen; Verwandtenbesuche - so die Gegenthese - scheinen hierfür ein eher seltenes Beispiel zu sein.

Sicherlich könnte das Zitat noch in verschiedener anderer Hinsicht kritisch hinterfragt werden. Im Kern zeigt sich jedoch schon so das typische Defizit der Erforschung von Freizeitmobilität. An die Stelle empirisch belegter Thesen treten prägnante Bilder, die in ihrer Suggestionskraft plausibel erscheinen und sich bei der Heterogenität des Freizeitverkehrs auch für die unterschiedlichsten Behauptungen finden lassen.

2.2.5 Rational Choice Theorie

Verschiedene Varianten der Rational Choice-Theorie haben in den vergangenen Jahren große Aufmerksamkeit innerhalb der sozialwissenschaftlichen Diskussion erhalten (vgl. Becker 1993, Coleman 1990, Esser 1991, Friedrichs et al. 1994, Kirchgässner 1991, Kunz 1997, Lindenberg 1989, Simon 1982), was auch in den Umwelt- und Verkehrswissenschaften seinen Niederschlag gefunden hat (vgl. Bamberg 1996b, Braun & Franzen 1995, Diekmann & Preisendörfer 1992, 1993, Diekmann 1996, Franzen 1997, Lüdemann 1993, 1997). Nach einer allgemeinen Einführung in den handlungstheoretischen Zugang zur Beschreibung sozialer Phänomene wird im Folgenden die Rational Choice-Theorie vorgestellt, wie sie für die empirische Studie verwendet wird (vgl. Lindenberg 1989,

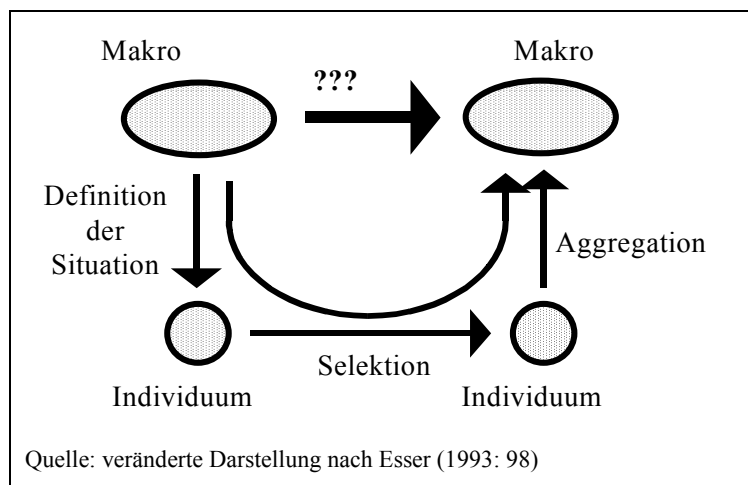
Friedrichs et al. 1994).

Handlungstheoretischer Hintergrund

Handlungstheorien greifen im Gegensatz zu Strukturtheorien (vgl. aus systemtheoretischer Perspektive Kuhm 1997 und Kissling 1996) auf individuelle Handlungen zur Erklärung sozialer - also überindividueller - Phänomene zurück. Individuelles Handeln wird als zielgerichtet aufgefasst, so dass das Handeln intendiertes Ergebnis bewusster Willensprozesse ist (Esser 1993: 83-118, Kunz 1997: 27-46).

Soziale Phänomene - auf der Makro-Ebene - werden in Handlungstheorien unter Bezug auf soziale Zusammenhänge - ebenfalls auf der Makro-Ebene - erklärt. Hierfür wird auf individuelle Handlungen Bezug genommen (Abbildung 1): Zunächst wird die Handlungssituation der Individuen mittels Brückenannahmen spezifiziert (Definition der Situation).

Abbildung 1: Handlungstheoretisches Grundmodell



Ebene nach spezifischen Regeln gehandelt, welche den Kern der handlungstheoretischen Erklärung bilden (Selektion). Schließlich wird, drittens, von der Individual- auf die Makroebene aggregiert (Aggregation). Der handlungstheoretische Kern des Modells wird im Folgenden näher spezifiziert.

Der handlungstheoretische Kern: Die SEU-Theorie

Kern des hier im Weiteren verfolgten Rational Choice-Erklärungsmodells der Subjective Expected Utility - kurz als SEU-Theorie bezeichnet - ist die Vorstellung vom handelnden Akteur als RREEMM (vgl. Esser 1991, Lindenberg 1989, Lütke 1995, Kunz 1997): **R**estricted (d.h. beschränkt hinsichtlich seiner Möglichkeit Informationen und Alternativen wahrzunehmen), **R**esourceful (d.h. findig auch neue Lösungen zu finden und nicht nur eine Rolle zu erfüllen), **E**xpecting (d.h. möglichen Handlungsalternativen werden Werte auf der Grundlage unvollständiger Information und subjektiver Präferenzen zugeordnet), **E**valuating (d.h. die Alternativen werden nach dem jeweils erwarteten Nutzen bewertet) und **M**aximizing¹⁵ (d.h. die Alternative, welche den größten Nutzen in der Situation verspricht, wird gewählt).

In der SEU-Theorie findet dieses Menschenbild für den Entscheidungsprozess Verwendung (Esser

¹⁵ Das zweite M in RREEMM steht für „Man“.

1991: 59-61). Dieser kann demnach in die drei Phasen der Kognition, der Evaluation und der Selektion zerlegt werden (Lindenberg 1990, Lindenberg & Frey 1993, Esser 1991: 54-56, Friedrichs et al. 1994: 4): In der Kognitionsphase werden die Erwartungen an die Situation strukturiert, insbesondere werden Informationen, Wahrnehmungen, Erinnerungen sowie Rollenstereotype bedeutsam. Zur Vermeidung eines zu hohen Aufwands für Informationsbeschaffung und -verarbeitung nimmt der Akteur nur eine beschränkte Zahl von Handlungsalternativen wahr (Bounded Rationality, vgl. Simon 1982). In der Evaluationsphase werden die wahrgenommenen Handlungsalternativen vor dem Hintergrund der individuellen Präferenzen hinsichtlich der vermuteten Konsequenzen - d.h. Kosten und Nutzen einer Handlungsalternative - sowie der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens subjektiv bewertet (Subjective Expected Utility). Schließlich wird in der Selektionsphase die Alternative mit dem größten subjektiv erwarteten Nutzen ausgewählt. Falls die Kosten für weitere Informationen zu hoch sind, wird die Alternative ausgewählt, die zur Erfüllung des Handlungsziels zumindest befriedigend ist (Satisficing).

Erweiterungen der SEU-Theorie

Gegen die bisher vorgestellte Form der SEU-Theorie kann eingewendet werden, dass wohl nur in den seltensten Fällen in der Realität solch komplexe Entscheidungsprozesse mit der Bewertung von Alternativensets durchgeführt werden. Um die Modellannahmen stärker den realen Entscheidungsprozessen anzupassen, werden deshalb einige Modifikationen der SEU-Theorie eingeführt, die ein realistischeres Bild vom individuellen Entscheidungsprozess erlauben sollen. Genannt werden nachfolgend zwei Filterprozesse - Frames und Routinen¹⁶ -, die eine erhebliche Vereinfachung für den Akteur in der Entscheidungssituation erlauben.

Routinen können „als ganze Komplexe bzw. Bündel von Handlungen bzw. Handlungssequenzen verstanden werden, die der Akteur nach Maßgabe bestimmter Situationshinweise >insgesamt< wählt: Handeln nach Daumenregeln, Routinen, Rezepten ohne nähere Nachprüfung“ (Esser 1991: 64-65). Zur Integration von Routinen wird die SEU-Theorie zu einem zweistufigen Entscheidungsprozess modifiziert (vgl. Abbildung 2). Im ersten Schritt wird demnach entschieden, ob eine Handlungsroutine existiert, die die situationsspezifischen Handlungsziele erfüllt. Ist dies nicht der Fall, fällt in einem zweiten Schritt die komplexere Entscheidung zwischen Alternativen nach dem SEU-Modell. Routinen reduzieren damit den Aufwand, der zur Bewertung und Auswahl von Alternativen in einer Situation notwendig ist (Esser 1991: 65-68).

Ein Frame¹⁷ stellt nach einem Vorschlag von Friedrichs et al. „... ein übergeordnetes Ziel der

¹⁶ In der Literatur wird statt „Routine“ auch der Begriff „Habit“ verwendet. Im Folgenden wird konsequent von „Routinen“ gesprochen.

¹⁷ Die Verwendung von Frames wird in der Rational Choice-Theorie kontrovers diskutiert, vgl. dazu ausführlich

Entscheidung dar, das der Entscheidung vorangeht und die Entscheidung beeinflusst“ (Friedrichs et al. 1994: 34). Frames sind kognitive Strukturen, welche die Entscheidungsvielfalt in einer Situation durch die Einschränkung der Ziele reduzieren (Friedrichs et al. 1994: 33-34). Für die Entscheidung zu einer Freizeitaktivität am Wochenende kann z.B. der Wunsch, etwas gemeinsam mit der Familie zu unternehmen, ein Frame sein. Das Vorhandensein eines Frames beeinflusst die Bewertung von Handlungsalternativen, die entsprechend der jeweils vorhandenen Handlungsziele bewertet werden, sowie dementsprechend die ausgewählte Alternative.

Die beiden Filterprozesse reduzieren den Entscheidungsaufwand - z. B. für die Informationsbeschaffung und die Bewertung von Alternativen - erheblich. Frames können als Vereinfachungen in der Struktur der Ziele und Routinen als Vereinfachung der Struktur der Mittel, d.h. der Zahl der wahrgenommenen Alternativen, aufgefasst werden (Esser 1991: 64-65).

Anwendungen von Rational Choice in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung

Sozialwissenschaftliche Rational Choice-Modelle zur Erklärung des Verkehrshandelns sind in der jüngeren Vergangenheit vor allem als Untersuchungen zum Einfluss des Umweltbewusstseins oder als Anwendungen der Theory of Planned Behavior¹⁸ von Bedeutung. Die erste Gruppe von Arbeiten konzentriert sich vorrangig auf die Frage nach dem Einfluss des Umweltbewusstseins auf die Verkehrsmittelnutzung. Als Ergebnis stellen sie fest, dass die Verkehrsmittelnutzung als Teil des Umwelthandelns eine sogenannte High-Cost-Entscheidung ist, worunter die Autoren verstehen, dass die Kosten für eine Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelnutzung relativ hoch sind. Trotz relativ hohen Umweltbewusstseins kommt es deshalb erst gar nicht zum erwünschten Umwelthandeln, also zur Nutzung ökologisch verträglicher Verkehrsmittel (Diekmann & Preisendörfer 1992, Diekmann 1996, Franzen 1997).

Die Untersuchungen zur Verkehrsmittelnutzung unter Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen & Fishbein 1980, Ajzen 1988) erklären das Verkehrsverhalten aus der Nutzungsintention, welche wiederum von den vier Konstrukten Einstellungen zum Verhalten, wahrgenommene Verhaltenskontrolle, soziale Norm und Nutzungshäufigkeit¹⁹ abhängt (vgl. Bamberg

Lindenberg 1990, Esser 1991, Friedrichs et al. 1994, Lüdemann & Rothgang 1996, Lüdemann 1997.

¹⁸ Die Einordnung der Theory of Planned Behavior als Rational Choice Theorie ist nicht einheitlich. Wehling & Jahn (1998) behandeln sie getrennt von den Rational Choice-Theorien, während Kunz (1997) sie dazu zählt.

¹⁹ Die Nutzungshäufigkeit ist nicht als Konstrukt von Ajzen & Fishbeins Theorie des geplanten Handelns (1988) abgeleitet. Jedoch rechtfertigen Bamberg & Schmidt (1995: 245-246) den Einbezug der Nutzungshäufigkeit erstens mit der Bedeutung der Nutzungsgewohnheiten für die Verhaltensklärung und zweitens mit der prinzipiellen Offenheit der Theorie des geplanten Handelns für ergänzende Konstrukte.

& Schmidt 1994, Bamberg 1995, 1996a, Bamberg & Bien 1995, Prognos & Institut für Angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung 1997).

Beide Konzepte kommen für die empirische Untersuchung der Freizeitmobilität nicht in Frage, weil sie, erstens, nur die Verkehrsmittelwahl thematisieren und die Entscheidungen zur Aktivitätsausübung und zum Ort der Aktivität ausblenden²⁰ sowie, zweitens, nur für eine festgelegte Situation anwendbar ist, die bei allen Personen immer wiederkehrt. Freizeitmobilität ist aber gerade durch die Vielfalt der Freizeitaktivitäten gekennzeichnet (vgl. Abschnitt 2.3.2). Allenfalls für einen Teilbereich - z.B. für Spaziergänge im Grünen oder einen Kinobesuch - wäre diese Methode anwendbar.

2.2.6 Integriertes Modell

Ausgehend von dem abstrakten Rational Choice-Erklärungsmodell für menschliches Handeln wird nun eine Konkretisierung für das Verkehrshandeln vorgenommen, welches die aktionsräumlichen Bezüge, die Mobilitätsstile und die Routinen integrieren kann (Abbildung 2):

1. Lebensstilen sind demnach „unverwechselbare, relativ stabile Muster der Lebensführung und der Lebensorganisation privater Haushalte, die [...] als Mischeffekte von rationaler Wahl und Habitualisierung entstehen und die, da symbolisch im sozialen Verkehr dargestellt und sanktioniert, sich zu kollektiven Typen aggregieren und insofern eine Form der Vergesellschaftung darstellen“ (Lüdtker 1995: 10). Routinen können somit als konstitutive Elemente von Lebensstilen begriffen werden.²¹
2. Der Lebensstil kann in einer Handlungssituation als Element der Situation herangezogen werden: „Er erleichtert die Bewertung von Alternativen und damit die Selektionsentscheidung durch den Akteur, indem dieser ggf. auf eine bewährte Strategie, auf erworbene Gewohnheiten und Rahmen zurückgreifen kann, die ihm die Risikokosten neuer Alternativen zu verringern helfen, auch wenn die resultierende Handlung aus der Beobachterperspektive ‚suboptimal‘ scheinen mag“ (Lüdtker 1995: 38).
3. Es werden keine allgemeinen Lebensstile betrachtet sondern spezifische Freizeit- und Mobilitätsorientierungen. Aus diesen werden die Freizeitmobilitätstypen konstruiert (vgl. Kapitel 4.4.1).
4. Die räumlichen Strukturen gehen in das Modell als Restriktionen ein - ebenso wie weitere äußere

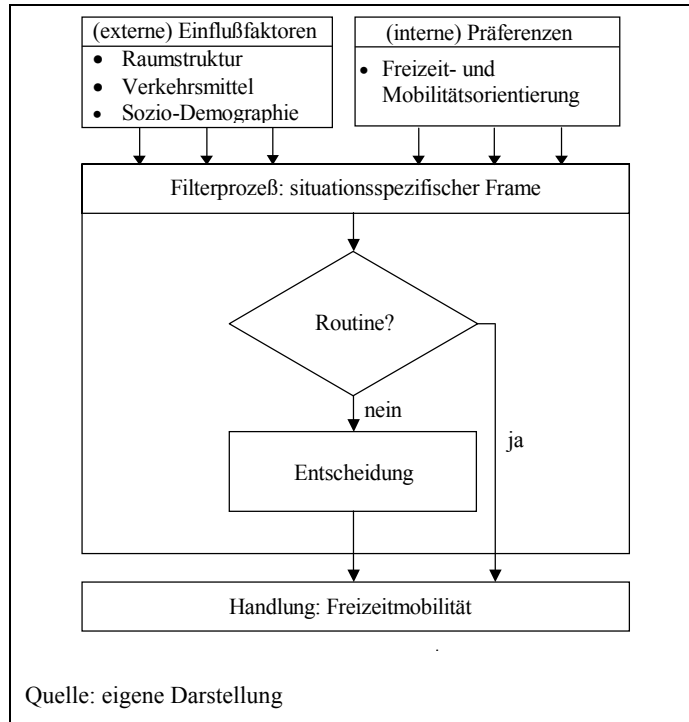
²⁰ Gemeinsam mit Holz-Rau (1995) und Wehling & Jahn (1998) erscheint der Einbezug von Orts- und Aktivitätsentscheidungen als wesentlich für die Erklärung des Verkehrshandelns.

²¹ Auch Giddens verweist in seinem theoretischen Gebäude auf die Bedeutung von Routinisierungen (Giddens 1995: 111-116) und formuliert an anderer Stelle „Lifestyles are routinized practices, the routines incorporated in habits of dress, eating, modes of acting and favored milieus for encountering others: but the routines are reflexively open to change in the light of the mobile nature of self-identity“ (Giddens 1991: 81, zitiert nach Turrentine 1994).

Rahmenbedingungen des Verkehrshandelns (z.B. Verkehrsmittelverfügbarkeit, Soziodemographie).

5. Routinen sind in dem erweiterten SEU-Modell bereits enthalten.

Abbildung 2: Rational Choice-Erklärungsmodell zum Verkehrshandeln in der Freizeit



2.3 Freizeit und Freizeitmobilität - Stand der Forschung

Im Folgenden wird zunächst der Vielfalt der Disziplinen mit jeweils eigenen Perspektiven zur Erforschung von Freizeitphänomenen durch einen kurzen Exkurs zur Freizeitforschung Rechnung getragen (Kapitel 2.3.1). Anschließend wird näher auf die Bedeutung, die Entwicklung (Kapitel 2.3.2) sowie verschiedene Einflussfaktoren (Kapitel 2.3.3) auf die Entstehung von Freizeitmobilität eingegangen.

2.3.1 Freizeit: Abgrenzung und Bedeutung

Zwar ist Freizeitmobilität erst in den vergangenen Jahren ins Visier wissenschaftlicher Aufmerksamkeit gerückt, gleichwohl hat die Beschäftigung mit Freizeit aus sozialwissenschaftlicher (Benthaus-Apel 1995, Garhammer 1994, Gross et al. 1988, Lüdtke 1995, Opaschowski 1994, 1999, Tokarski & Schmitz-Scherzer 1985, Vester 1988), psychologischer (Linster 1978), planerischer (Mielke 1994, Mielke et al. 1993) oder geographischer (Becker & Busch 1980, Freizeitverhalten in verschiedenen Raumkategorien 1979, Kaiser 1994, Kemper 1977, Schäflein 1994, Wolf & Jurczek 1986) Perspektive bereits eine längere Tradition. Um den Gegenstandsbereich für die vorliegende Arbeit einzugrenzen, wird folgende Definition für Freizeit aus einer Vielzahl von Möglichkeiten²² verwendet:

„Freizeit ist diejenige Zeit, die den Individuen - jenseits ihrer obligatorischen Tätigkeiten und Verpflichtungen (Erwerbs- und Versorgungsarbeit, physisch notwendige Regeneration) - für ihre jeweiligen Bedürfnisse in Abhängigkeit von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zur Verfügung steht.“ (Holzapfel et al. 1996: 50)

Freizeit im Kontext des sozial-strukturellen Wandels in der Bundesrepublik

Die Entwicklung der Freizeit in den vergangenen Jahren und ihre Bedeutung in der bundesrepublikanischen Gesellschaft heute muss vor dem Hintergrund und im Zusammenhang mit den gesellschaftlichen Entwicklungen verstanden werden. Ohne darauf detailliert eingehen zu können, sollen im Folgenden einige wesentliche Punkte zusammengefasst werden. „Gesellschaftliche Modernisierungs- und Differenzierungsprozesse“ (Berger & Hradil 1990), „Individualisierung der Lebensführung“ (Beck 1986) oder „Pluralisierung der Lebensstile“ (Spellerberg 1996: 11) bezeichnen in den Sozialwissenschaften breit diskutierte Thesen der sozial-strukturellen Veränderungen (vgl. Berger & Hradil 1990, Müller-Schneider 1994, Schulze 1995).

²² Eine ausführliche Diskussion verschiedener Freizeitbegriffe findet sich z.B. in Vester 1988, Tokarski & Schmitz-Scherzer 1985, Benthaus-Apel 1995, Nauck 1983. Zur Verwendung der Freizeitdefinitionen für die Verkehrs- und Mobilitätsforschung finden sich Definitionen in Holzapfel et al. 1996 sowie Lanzendorf 1996.

Inglehart (1977) beschreibt einen Wandel westlicher Gesellschaften von materialistischen zu postmaterialistischen Werten. Zutreffender kann dieser Wertewandel nach Schultz & Weller (1997) mit einer „Enttraditionalisierung“ beschrieben werden, d.h. neben traditionelle treten posttraditionelle Werte. Zudem handelt es sich weniger um eine Ablösung von Traditionalisten durch Post-traditionalisten als vielmehr um eine Pluralisierung der Werte, d.h. es entstehen Mischtypen mit sowohl traditionellen als auch posttraditionellen Wertvorstellungen (Schuck-Wersig & Wersig 1994: 318-326, Reusswig 1994: 25-35).

An die Stelle der tradierten sozialen Ungleichheitskategorien Schicht oder Klasse treten neue Unterscheidungsmerkmale, welche sich nicht mehr ausschließlich nach Merkmalen der Erwerbstätigkeit fassen lassen (Entkopplung von der Erwerbsdimension), sondern verstärkt symbolisch-distinktive Merkmale der Strukturierung aufweisen. Die Freizeit gewinnt zur distinktiven Unterscheidung von anderen sowie zur Markierung der Zugehörigkeit zu einer Gruppe an wesentlicher Bedeutung. Folglich sind Freizeitaktivitäten oder -stilisierungen ein Element zahlreicher Lebensstiltypologien (Bourdieu 1987, Berger & Hradil 1990, Lüttke 1995, Reusswig 1994, Schulze 1995, Spellerberg 1996).

Die Erwerbsarbeitszeiten haben sich in den vergangenen Jahrzehnten durch die Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit, die Einführung der 5-Tage-Woche sowie die Verlängerung des Jahresurlaubs verringert. Zugleich nimmt die Zeit für Obligationen und Eigenarbeiten im privat-häuslichen Bereich zu, wodurch die Freizeit begrenzt wird (Garhammer 1994, Benthau-Apel 1995: 91-102). Die Frage danach, ob es sich bei der deutschen um eine „Freizeitgesellschaft“ oder um eine „Gesellschaft ohne Zeit“ (Rinderspacher 1985) handelt, beantwortet Benthau-Apel mit dem Verweis darauf, dass dies „an die individuelle Phase im Lebensverlauf und Merkmale *horizontaler Disparitäten* wie Wohn- und Lebenskontext, Geschlecht und Regionalität geknüpft“ ist (Benthau-Apel 1995: 345).

Die zunehmende Auflösung der Normalarbeitszeitverhältnisse führt zu einer Flexibilisierung der Zeitstrukturen und zu einer allmählichen Auflösung der Rhythmen des wöchentlichen Aktivitätsverlaufs (Garhammer 1994, Benthau-Apel 1995: 103-130).

Die Freizeit gewinnt gegenüber der beruflichen Arbeit an Bedeutung bei Erwerbstätigen der modernen Gesellschaft: „Die Zeitrationalität, die in der Freizeit dominiert, greift auf Bereiche des Erwerbslebens über und führt zu neuen und vielfältigen Wünschen an eine individualisierte Arbeitszeit“ (Garhammer 1994: 49). Dies gilt vor allem für die Wünsche nach größeren En-Bloc-Freizeiten. Neue Formen der (Arbeits-) Zeitverteilung - im Wochen-, Monats- oder Jahresverlauf - werden von „Zeitpionieren“ (Hörning et al. 1990) erprobt und kennzeichnen neue Entwicklungen.

Opaschowski charakterisiert die Entwicklung der Freizeitaktivitäten zwischen 1957 und 1988 mit „mehr, schneller, weniger intensiv“ (1989: 15, im Original kursiv). Die Freizeitangebote haben sich in diesem Zeitraum ausdifferenziert und die Häufigkeit der Aktivitäten hat - bei sinkender Dauer - zugenommen. Entsprechend differenzieren sich auch die Freizeitstile aus (Benthau-Apel 1995: 191-

192). Zur Entwicklung von Freizeitaktivitäten wird für den Zeitraum von 1953 bis 1986 nachgewiesen, dass die Bedeutung von außerhäuslichen Aktivitäten in formellen Organisationen mit hohen Zeitbindungen (Partei, Gewerkschaft, Kirche, Verein) zurückgeht, der Besuch von Bildungs-, Unterhaltungs-, Spiel- und Sportveranstaltungen stagniert und zugleich Freizeitbeschäftigungen mit geringen Zeitbindungen - soziale Kontakte (Besuche von Verwandten und Freunden), bewegungsaktive Erholung (Spazierengehen, Radfahren, Baden), Gesundheit (Sauna) oder Naherholung (Ausflüge, Freizeitparks, Freizeitwohnen) - an Bedeutung gewinnen. Das Gleiche gilt auch für Sportaktivitäten, die in Fitness-Studios, als Tennis oder Jogging stark zunehmen, in Sportvereinen aber stagnieren (Gross et al. 1988: 20-29, Benthous-Apel 1995: 184-185).

Joerges (1981: 169, zitiert nach Benthous-Apel 1995: 188) vermutet, dass sich aufgrund veränderter Produktions- und Konsumstrukturen eine Externalisierung des Freizeitbereichs sozial-räumlich vollzieht. Zu Hause wird demnach zum Ort von Obligationen für Eigenarbeit, so dass Freizeit vorwiegend außerhäusig stattfindet. Diese widersprüchlichen Thesen zum Bedeutungswandel außerhäusiger Freizeit führt Benthous-Apel (1995: 189-190) auf unterschiedliche soziale Gruppen zurück, auf die die jeweiligen Thesen zutreffen. Demnach sind Familien mit Kindern, ältere Menschen, schlechter Verdienende und Personen mit hohen Zeitbindungen in erster Linie diejenigen, die ihre Freizeit zu Hause verbringen, weil sie aufgrund von Eigenarbeit und häuslichen Obligationen zeitlich gebunden sind. Dagegen verbringen besonders Besserverdienende, Jüngere und Ungebundene, die über genügend Zeitautonomie verfügen, ihre Freizeitaktivitäten außerhäusig.

Bedeutung von Freizeitaktivitäten am Wochenende

Für die Fragestellung nach Freizeitmobilität am Wochenende sind in erster Linie außerhäusige Freizeitaktivitäten von Interesse. Gleichwohl bestehen Zusammenhänge zwischen den Freizeitaktivitäten zu Hause und denen außer Haus - etwa dadurch, dass die eine durch die andere substituiert wird, z.B. wenn ein Buch gelesen oder Fernsehen geschaut wird statt ein Ausflug unternommen, was in Abhängigkeit vom Wetter keine unwahrscheinlichen Handlungsalternativen sind. Freizeitmobilität kann sowohl eine eigenständige Freizeitaktivität sein - Spaziergang, Fahrradtour, Cruising mit dem Auto, Inline-Skaten und anderes - als auch ein Mittel, um am Zielort eine Aktivität ausführen zu können. Im Folgenden werden einige Resultate der Freizeitforschung zusammengefasst, die als Erklärungen für die Freizeitmobilität eine Rolle spielen können. Es geht also um die Frage, was die Durchführung von Freizeitaktivitäten am Wochenende und, noch einmal genauer, am Samstag und Sonntag beeinflusst.

Das Wochenende als Ganzes „gehört der Familie“ (Opaschowski 1994: 22). Bereits von Freitag-nachmittag an wird von den Erwerbstätigen „das Erlebnis außer Haus“ gesucht (Garhammer 1994: 247). Im Vergleich zu Werktagen sind die Freizeitaktivitäten am Wochenende stärker nach außen und erlebnisorientiert (Schuck-Wersig & Wersig 1994: 257-258). Neben außerhäuslichen Verpflichtungen

- vor allem Einkäufe am Samstag - schränken Eigenarbeiten in Haus und Garten als Mischung aus Arbeits-, Verpflichtungs- und Hobbytätigkeit die Freizeit ein. Zudem strukturieren Selbstbindungen den Wochenendrhythmus, in erster Linie das Fernsehprogramm sowie gesellige Aktivitäten in Vereinen und Klubs (Benthaus-Apel 1995: 185-186).

Der Samstag ist als arbeitsfreie Zeitinstitution erst wenige Dekaden alt. An ihm werden Vorarbeiten für den Sonntag erledigt - vor allem die Einkäufe am Samstagmorgen. Nachmittags wird vorrangig für Eigenarbeiten oder Freizeit zu Hause genutzt. Der Samstag hat eine „Zwitterstellung zwischen Sonntag und Werktagen“ (Benthaus-Apel 1995: 186, Schuck-Wersig & Wersig 1994: 257-258).

Sonntage sind durch das Arbeitsverbot und Ruhegebot eine feste Zeitinstitution, die den Wochenrhythmus wesentlich steuert (Schuck-Wersig & Wersig 1994: 257-258). Der Sonntag ist Ausflugs- und Besuchstag (Garhammer 1994: 247). Zwischen 1953 und 1986 hat sich ein Wandel in der Struktur der Sozialen Kontakte vollzogen: Dominierten früher die Verwandtenbesuche, so sind heute die Besuche von Freunden und Bekannten genauso wichtig (Gross et al. 1988: 25-26). Als Ausflüge sind Wege ins Grüne, gemeinsame Spaziergänge und Stadtbesichtigungen häufig. Zudem stellt das Fernsehen „in vielen Haushalten häufig eine Leittätigkeit dar, die alle Familienmitglieder raum-zeitlich verbindet, jedoch als Nebentätigkeit fungiert, währenddessen eine Vielzahl anderer Aktivitäten ausgeübt wird“ (Benthaus-Apel 1995: 188).

Einflüsse auf die Ausübung von Freizeitaktivitäten

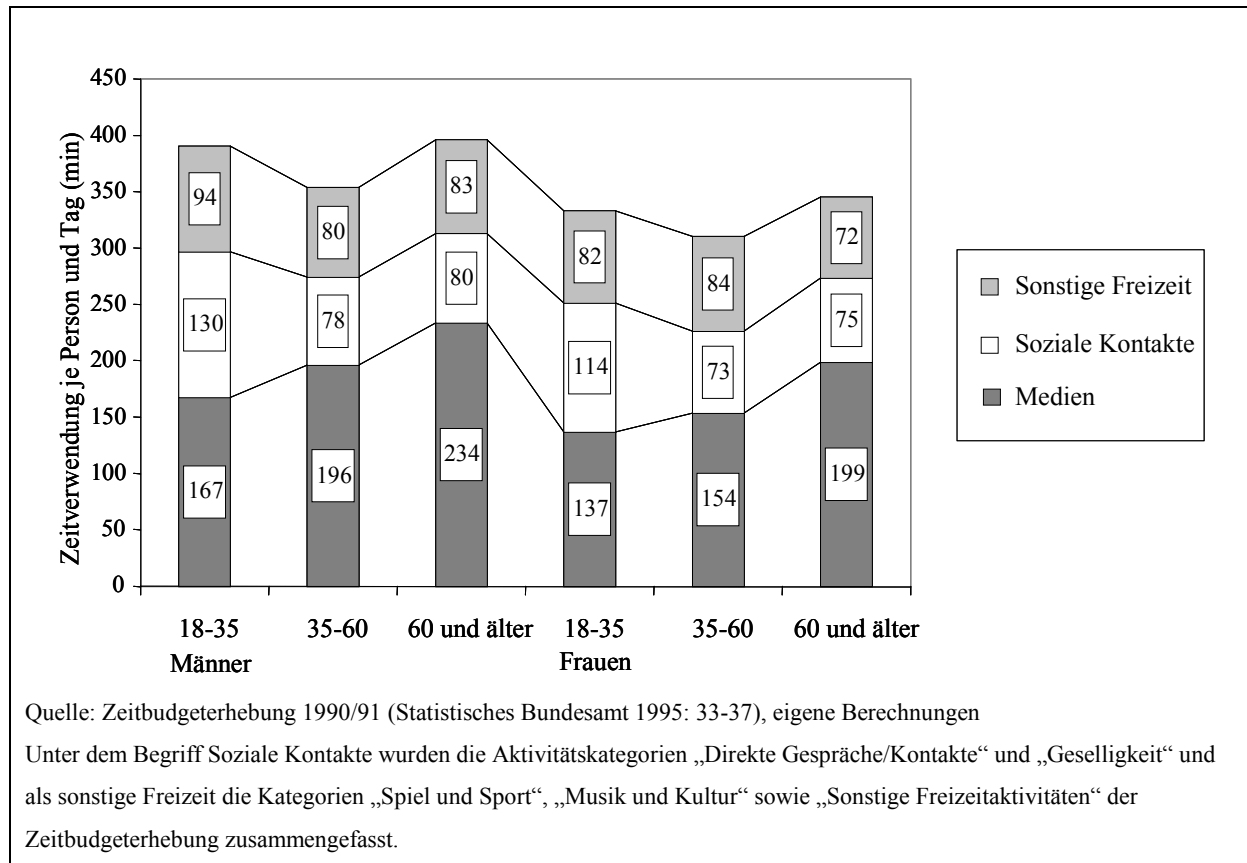
Als Einflussfaktoren auf die Art und den Umfang der Freizeitaktivitäten werden in der Forschungsliteratur folgende genannt: Erstens sind für Frauen außerhäusige Freizeitaktivitäten weniger typisch als für Männer. Allerdings entfalten sich diese Unterschiede erst voll, wenn die Frauen in Haushalten mit Kindern leben. Das Geschlecht ist für Schüler/innen, Student/innen, Rentner/innen und Ehepaare ohne Kinder nur von untergeordneter Bedeutung (Benthaus-Apel 1995: 346). Zudem liegt der Umfang der Freizeit von Frauen in allen Alterskategorien unter dem der Männer (Abbildung 3).

Zweitens zeigt sich mit fortgeschrittenem Alter - in Wechselwirkung mit dem Status als Rentner/in sowie der Stellung im Lebenszyklus als Ehepaar ohne Kinder - eine Tendenz, seltener die Freizeit außerhalb des Hauses zu verbringen (Benthaus-Apel 1995: 347). Nach der Zeitbudgeterhebung 1990/91 des Statistischen Bundesamtes (1995) steigt mit zunehmendem Alter der Medienkonsum in der Freizeit an. Die 18- bis 35-Jährigen verbringen demnach viel Zeit mit Sozialen Kontakten und sonstigen Freizeitaktivitäten (Abbildung 3).

Drittens unternehmen Personengruppen, die mit privat-häuslichen Obligationen am Wochenende hoch belastet sind (z.B. Doppelverdienende, Alleinerziehende, Haushalte mit Kindern), am Wochenende seltener außerhäusige Freizeitaktivitäten. Typisch ist bei ihnen die innerhäusige Verknüpfung von Eigenarbeit - nämlich Verpflichtungen, die während der Woche liegen geblieben sind - mit Erholung (Benthaus-Apel 1995: 189). Dem gegenüber sind Zeitwohlständler (z.B. Schüler/innen, Studierende,

in Ausbildung Befindliche, junge Erwachsene ohne familiäre Bindung) besonders freizeitmobil (Benthaus-Apel 1995: 305).

Abbildung 3: Zeitverwendung von Erwachsenen in der Bundesrepublik Deutschland für Soziale Kontakte, Mediennutzung und sonstige Freizeit an Wochenenden nach Alter und Geschlecht



Viertens beeinflussen Einkommen und Bildung die außerhäusigen Freizeitaktivitäten unerwartet schwach (Benthaus-Apel 1995: 348-349).

Fünftens tendieren Personen mit eigenem Haus und Garten zu einer Verknüpfung häuslicher Obligationen mit Freizeitaktivitäten (Benthaus-Apel 1995: 189).

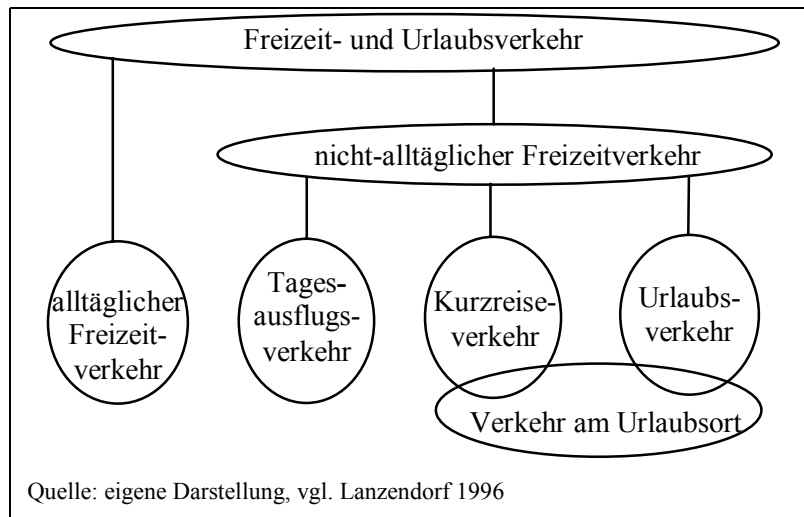
Sechstens schließt Benthaus-Apel (1995: 351) aus der relativ schwachen Bedeutung vertikaler Strukturierungsmerkmale der Gesellschaft (Bildung und Einkommen) im Vergleich zu horizontalen Merkmalen (insbesondere Stellung im Lebenszyklus, Geschlecht und Wohn- oder Haushaltstypus) auf die Bedeutung des Einbezugs neuerer Methoden der Lebensstil- und Lebenslaufforschung zur Erklärung der Freizeitaktivitäten.

Schließlich, siebtens, führen häufigere und umfangreichere En-Bloc-Freizeiten zu mehr Kurzurlaube bei Erwerbstätigen (Garhammer 1994: 245-246). Opaschowski (1991) beobachtet bereits 1991 einen Trend zu kürzeren und spontaneren Reisen (vgl. auch ECMT 1998).

2.3.2 Freizeitmobilität: Bedeutung, Entwicklung, Verkehrsmittel

Nach der Definition von Freizeit - als Zeit neben obligatorischen Tätigkeiten und Verpflichtungen²³ (vgl. Abschnitt 2.3.1) - können eine Vielzahl von Wegen und Reisen zur Freizeitmobilität gezählt werden: der abendliche Weg zum Vereinssport, das (Erlebnis-) Shopping am Samstag, der Besuch von Freunden am Sonntag, die Fahrradtour, der Weg zum Dauercampingplatz, die Städtereise am verlängerten Wochenende, die Urlaubsreise im Sommer, der Spaziergang am Urlaubsort und vieles mehr.

Abbildung 4: Übersicht: Systematisierung Freizeitmobilität (Raum-Zeit-Schema)



Eine Systematisierung der Freizeitmobilität (Abbildung 4) erfolgt zunächst vorrangig nach einer zeit-räumlichen Dimension: bleiben die Wege im Raum des alltäglichen Umfelds bzw. werden sie regelmäßig ausgeübt (z.B. Vereinsaktivitäten), dann werden sie als alltäglicher Freizeitverkehr zusammengefasst. Ist das nicht der Fall, bestimmt die zeitliche Dauer der Reisen die weitere Zuordnung: Tagesausflüge enden noch am gleichen Tag mit der Rückkehr nach Hause, Kurzreisen dauern zwei bis vier und Urlaubsreisen fünf und mehr Tage. Erfolgen weitere Wege am Übernachtungsort, so wird vom Verkehr am Urlaubsort gesprochen.

Die Fragestellung dieser Arbeit konzentriert sich auf den Freizeitverkehr am Wochenende, wozu nach der obigen Einteilung sowohl „alltäglicher“ Freizeitverkehr wie auch Tagesausflüge am Wochenende

²³ Die Freizeitmobilität wird neben der Erwerbs- auch von der Versorgungs- bzw. Reproduktionsarbeitsmobilität (Beik & Spitzner 1995) abgegrenzt. In der empirischen Praxis kann die Zuordnung einer durchgeführten Aktivität zu Freizeit oder anderen Zeitverwendungsarten Schwierigkeiten verursachen (vgl. ausführlich Lanzendorf 1996). In der empirischen Erhebung kann das Zuordnungsproblem durch eine objektive Kategorisierung gelöst werden, d.h. es wird von außen festgelegt - ohne die subjektiven Wertungen der Akteure zu berücksichtigen -, welche der erhobenen Aktivitäten als Freizeitaktivitäten verstanden werden und welche nicht (vgl. Kapitel 3.1.3).

gehören. Kurzurlaubsreisen, Urlaubsreisen oder Verkehr am Übernachtungsort stehen nicht im Mittelpunkt.²⁴

Überblick zum Forschungsstand Freizeitmobilität

Einzelne verkehrswissenschaftliche Arbeiten zum Freizeitverkehr lassen sich bereits ab den 1970er Jahren finden²⁵. Anlass für diese Arbeiten waren vorwiegend drei Gründe: erstens, Kapazitätsengpässe von Straßen am Wochenende wegen Ausflugsverkehr oder zu bestimmten Jahreszeiten wegen Urlaubsverkehr, worauf die (Straßen-) Verkehrsplanung durch die Bereitstellung neuer Straßenkapazitäten reagieren wollte (Schaechterle & Wermuth 1972), zweitens, die Prognose weiter zunehmenden Freizeitverkehrs am Wochenende und die Suche nach Möglichkeiten, dies zu modellieren sowie den MIV auf den ÖV zu verlagern (Baier 1977, Stein 1977) sowie, drittens, die Beeinträchtigung der Qualität von Erholungsräumen durch den Autoverkehr, so dass nach Lösungen zur Reduzierung oder Lenkung des MIV in diesen Regionen gesucht wurde (Schreckenbergs & Schühle 1981, Heinze & Schreckenbergs 1984).

Verkehrspolitik, -planung und -forschung konzentrierten sich in den 1970er Jahren auf den werktäglichen Berufs-, Ausbildungs- und Wirtschaftsverkehr, der als ökonomisch wichtig bewertet wurde. Freizeit - ähnlich wie auch die Reproduktionsarbeit - war aus dieser Perspektive heraus weniger wichtig²⁶. Zudem treten eher in den Rush-Hours des Berufsverkehrs die Kapazitätsengpässe auf, deren Beseitigung Verkehrsplanung und -politik lange Zeit als ihre vorrangige Aufgabe verstanden (Dienel 1997: 221-222).

Freizeitverkehr erfreut sich erst in der jüngsten Vergangenheit einer zunehmenden Aufmerksamkeit der Verkehrs- und Mobilitätsforschung (Hautzinger 1994, Schuck-Wersig & Wersig 1994, Holzapfel et al. 1996, Götz 1996, Lanzendorf 1996, Heinze & Kill 1997, Topp 1997, DVWG 1997), was sich auch in Ausschreibungen von Bundesinstitutionen²⁷ niederschlägt. Grund hierfür ist vorrangig eine

²⁴ Zur Nachhaltigkeitsdiskussion bei touristischen Reisen vgl. Frändberg 1998, Job 1996, Becker 1997.

²⁵ Dienel (1997) findet erste verkehrswissenschaftliche Untersuchungen zum Freizeitverkehr bereits „ab Mitte der 1960er Jahre“ (234) und verweist auf M. E. Feuchtinger (1960): Untersuchungen über Gesetzmäßigkeiten im Verkehrsablauf auf den Straßen in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn, sowie auf Heinz Mellmann (1960): Der Einfluss des Erholungsverkehrs auf den Ausbau von Straßen. Bonn. (=Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Bd. 49).

²⁶ Persönliche Korrespondenz mit Prof. Wermuth, Institut für Verkehr und Stadtbauwesen, Technische Universität Braunschweig (Schreiben von Prof. Wermuth vom 29.1.1999).

²⁷ So lässt das Umweltbundesamt die „Entwicklung nachhaltiger Freizeitmobilität am Beispiel der Städte Halle und Leipzig und des freizeitexponierten Verflechtungsraumes (Modellvorhaben 209 01 219)“ erproben, und das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat 1999 einen Forschungsschwerpunkt Freizeitverkehr eingerichtet (Brannolte et al. 1999).

geänderte Problemwahrnehmung. Gegenstand der Verkehrsplanung und -forschung ist demnach nicht mehr in erster Linie die Bewältigung immer größerer Verkehrsströme, sondern Fragen ökologischer und sozialer Verträglichkeiten treten in den Blickpunkt. Zudem ist die Bedeutung des Freizeitverkehrs für den gesamten Verkehrsaufwand und das Verkehrsaufkommen in Deutschland, die Vermutung eines starken Wachstumstrends für die Zukunft und schließlich auch der bisherige Kenntnismangel Anlass für das neu erwachte Erkenntnisinteresse.

International ist die Entwicklung zur Erforschung der Freizeitmobilität kaum anders verlaufen als in Deutschland. Am weitesten fortgeschritten sind schweizerische Forschungsarbeiten zum Thema (Fuhrer 1993, Kaiser 1993, Fuhrer et al. 1994, Herzog et al. 1994, Lüking & Meyrat-Schlee 1994, 1998, Stettler 1997, Meier 2000). Darüber hinaus wird Freizeitmobilität zwar als Thema für die zukünftige europäische Verkehrspolitik und -forschung wahrgenommen: „Leisure trips - A poorly understood and underestimated phenomenon“ (ECMT 1998:1, vgl. auch Graham 1998, Knoflacher 1998, Meurs & Kalfs 1998 und Potier 1998), was sich bisher jedoch kaum in Forschungsprojekten oder -ergebnissen niedergeschlagen hat.²⁸

Entwicklung der Freizeitmobilität in der Bundesrepublik Deutschland

Das statistische Material, welches der näheren Analyse von Freizeitverkehr in Deutschland dienen könnte, erfüllt diesen Zweck nur sehr unzureichend.²⁹ Die letzte der KONTIV-Erhebungen von 1989 (EMNID 1991a,b) liegt bereits mehr als 10 Jahre zurück und hat bezüglich der erfassten Freizeitwege den gleichen Mangel³⁰ wie die darauf basierenden alljährlichen Modellrechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (Verkehr in Zahlen 1999): Freizeit wird hier als Restgröße definiert, unter der alles subsumiert wird, was nicht zu Beruf, Ausbildung, Geschäft/Dienstreise, Einkauf oder Urlaub gezählt wird. Vom Verwandtenbesuch über Kulturereignisse bis hin zur Kinderbetreuung oder zum Müll wegbringen ist nach dieser Definition alles Freizeit. Freizeit ist damit ein Sammelbecken verschiedener Verkehrszwecke geworden, welches genauer „Freizeit und Sonstiges“ heißen sollte.

Vor diesem Hintergrund überrascht, dass kaum ein Text zur Freizeitmobilität ohne den Verweis auf sein großes Wachstum im Vergleich zu anderen Wegezwecken auskommt: „Sorgenkind der Verkehrspolitik ist das Verkehrswachstum [...]. Größter Wachstumsbereich im Verkehr sind motorisierte Wunschverkehre in der Freizeit.“ (Heinze & Kill 1997: 11), „Seit Jahrzehnten wächst der Freizeit- und Urlaubsverkehr schneller als alle andere Bereiche des Personenverkehrs“ (Brannolte et

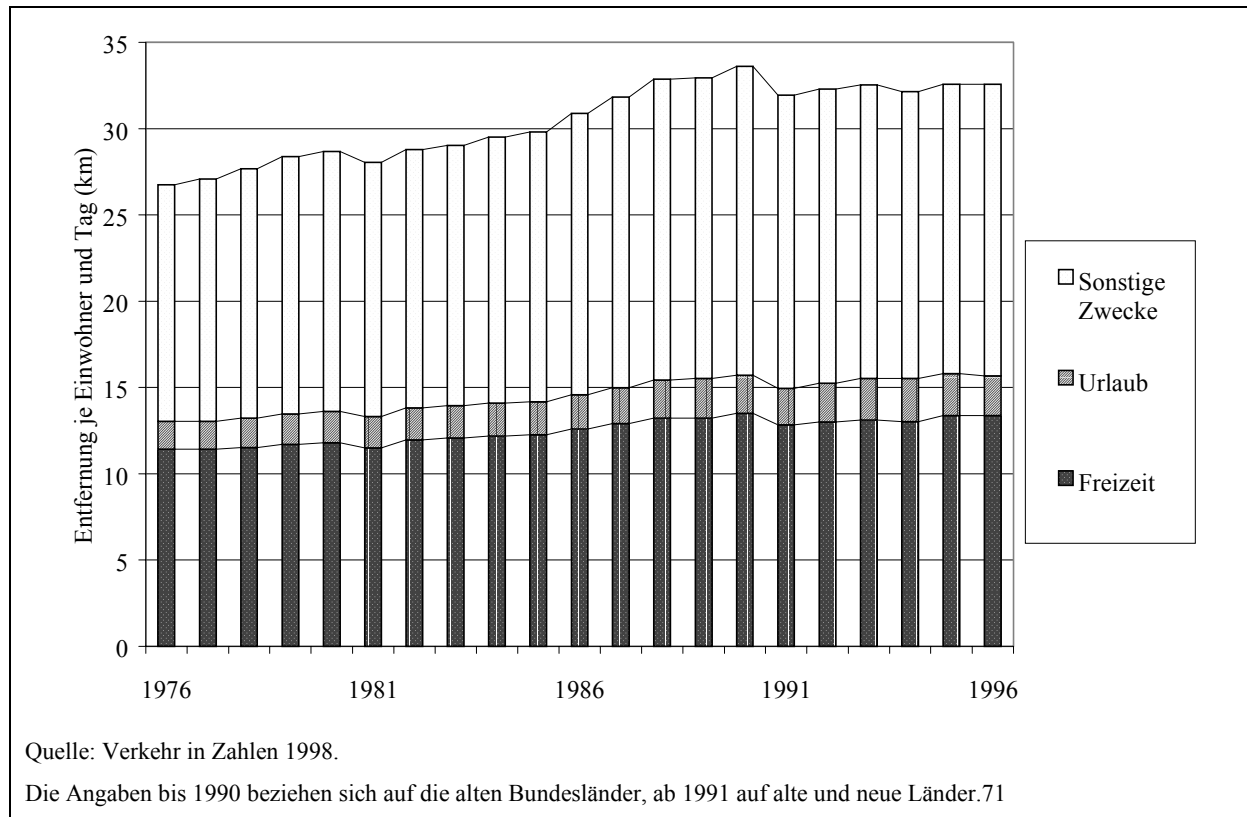
²⁸ Eine Ausnahme ist Anable (1999).

²⁹ Zu Details vgl. Lanzendorf (1996)

³⁰ Eine in den Kodierungslisten der KONTIV 1989 vorgesehene Erfassung von verschiedenen Freizeitzielen ist nicht ausgewertet worden (EMNID 1991b), so dass bundesweite Daten zu einzelnen Freizeitaktivitäten fehlen.

al. 1998: 16), „Der Freizeit- und Urlaubsverkehr weist in den letzten Jahrzehnten die stärksten Zuwachsraten aller Verkehrszwecke auf“ (Bekanntmachung des BMBF-Förderschwerpunktes Freizeitverkehr vom März 1999) oder „Zukünftig aber wird der Freizeit- und Urlaubsverkehr von den Verkehrswissenschaften immer stärker beachtet werden müssen, denn er ist der einzige Bereich des Personenverkehrs mit erheblichen Wachstumsraten“ (Dienel 1997: 222).

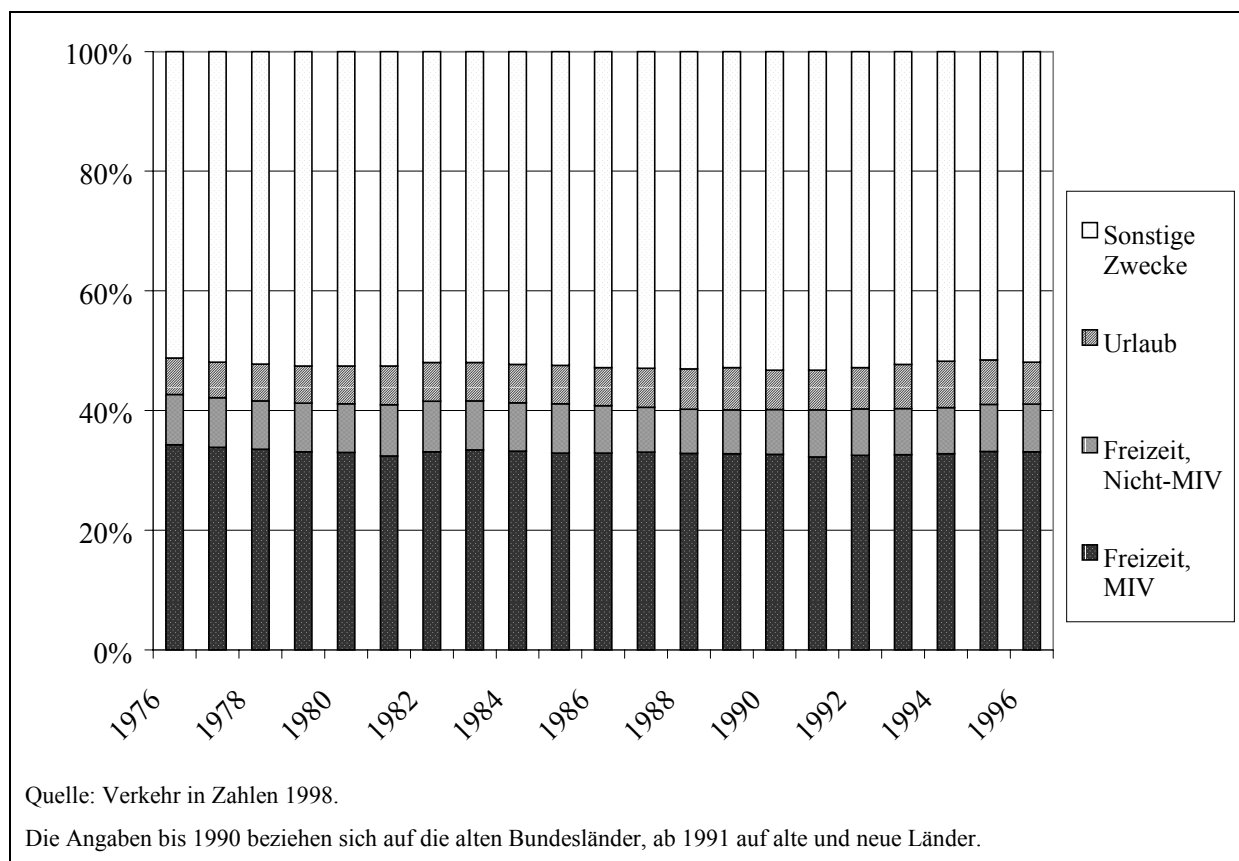
Abbildung 5: Entwicklung des Verkehrsaufwands je Person nach Zwecken in Deutschland 1976-1996



Plausibel erscheint die überproportionale Wachstumsdiagnose für Freizeitmobilität vor allem unter Bezugnahme auf die verringerten Arbeitszeiten in der deutschen Gesellschaft - und des damit erhöhten Zeitbudgets für Freizeit - sowie wegen der bereits festgestellten Bedeutungsverschiebung von Arbeit zu Freizeit bei den subjektiven Wertschätzungen (vgl. Abschnitt 2.3.1). Diese Diagnose anhand verlässlicher statistischer Quellen zu belegen, ist jedoch schwieriger als erwartet, denn erstens sind die von 1976 bis 1996 in Deutschland je Person und Tag zurückgelegten Entfernungen für alle Verkehrszwecke zusammen um 22% von 27 auf 33 km je Person und Tag angestiegen (vgl. Abbildung 5). Für den gleichen Zeitraum ergibt sich jedoch kein Hinweis auf ein stärkeres Anwachsen der Distanzen für Freizeitmobilität als für andere Verkehrszwecke - weder für alle Verkehrsmittel noch gesondert für den MIV (Abbildung 6).

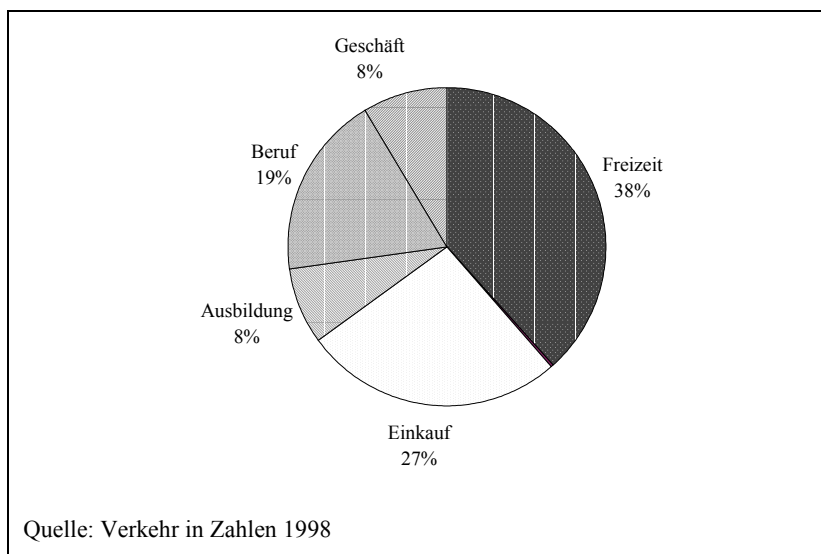
Abbildung 6: Anteile des Freizeitverkehrs mit MIV und ohne MIV am Verkehrsaufwand für

Personen von 1976-1996



Zweitens werden beim Verkehrsaufkommen, d.h. bei der Zahl der zurückgelegten Wege, 1996 knapp zwei Fünftel für Freizeit zurückgelegt (Abbildung 7). Ein Zeitreihenvergleich zeigt, dass die Zahl der Freizeitwege von 1976 bis 1996 kaum angestiegen ist: 114 Wege je Person und Tag 1976 stehen 121 im Jahr 1996 gegenüber (eigene Berechnungen nach Verkehr in Zahlen 1998).

Abbildung 7: Anteil der Wegezwecke am Verkehrsaufkommen in Deutschland 1996



Schließlich wird, drittens, in einer regionalen Studie zum Einzugsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr³¹ für den Zeitraum von 1976 bis 1996 ein leichter Rückgang des Anteils der Freizeitaktivitäten an den zurückgelegten Wegen von 34% 1976 über 33% 1983 auf 31% in den Jahren 1990, 1992, 1994 und 1996 festgestellt (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr o.J.: 7). Demnach „fällt auf, dass - wie anderswo auch - Freizeit-Aktivitäten tendenziell zurückgehen, Versorgungs-Aktivitäten dagegen eher ansteigen“ (Socialdata 1993: 21). Die Gesamtzahl der Wege und Aktivitäten bleibt dagegen konstant (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr o.J.: 6). Für die zurückgelegten Entfernungen liegen je nach Wegezweck keine Angaben vor.

Wie kann die offensichtliche Diskrepanz zwischen der These überproportional stark wachsender Freizeitmobilität und den statistischen Daten erklärt werden? Als Erklärung kann folgendes angeführt werden:

Erklärung 1: Die Statistiken sind falsch! Für diesen Erklärungsansatz spricht erstens die ungenügende Erfassung der Freizeitmobilität als Restkategorie. Socialdata erfasst zwar auch noch einen Wegezweck Sonstiges neben Freizeit, jedoch wird Freizeit nicht in weitere Kategorien unterteilt, was bereits an den Angaben in Verkehr in Zahlen kritisiert wurde. Zudem werden in beiden Statistiken - bundesweit und im Ruhrgebiet - nicht alle Distanzen erfasst. Verkehr in Zahlen berücksichtigt nur die Distanzen innerhalb Deutschlands, so dass weite Freizeit- und besonders Urlaubsreisen nur teilweise in den Daten enthalten sind. Insbesondere gibt es Anhaltspunkte dafür, dass Reisen zum Besuch von Freunden oder Verwandten im Ausland zu nicht unerheblichen Reisedistanzen führen, die in den Verkehrsstatistiken kaum erfasst werden (ECMT 1998). Weiterhin basieren die Angaben von Verkehr in Zahlen auf Modellrechnungen, die jährlichen Input unter anderem durch den veränderten Kraftstoffverbrauch in Deutschland erhalten. Einen entsprechenden Input zur Veränderung der Zusammensetzung einzelner Verkehrszwecke gibt es jedoch nicht. Wie Abbildung 6 zeigt, scheint die Modellrechnung, welche Verkehr in Zahlen zugrunde liegt, die Zusammensetzung der Verkehrszwecke je Person und Tag im Wesentlichen konstant zu halten. Aus einer Modellrechnung, die den Wegezweck Freizeit im Vergleich zu anderen Wegezwecken konstant hält, können aber natürlich keine Angaben zur Veränderung der Zusammensetzung von Wegezwecken erhofft werden. Eine Klärung des statistischen Nachweises ist ohne Modifikation des KONTIV-Erhebungstyps nicht zu leisten.

Erklärung 2: Das überproportionale Wachstum der Freizeitmobilität im Vergleich zu anderen

³¹ Die gleichen Daten bis zum Jahr 1992 veröffentlicht Socialdata (1993: 21) auch an anderer Stelle. Dort ist angegeben, dass die Datenerhebung mit schriftlich-postalischen Haushaltsbefragungen (KONTIV-Design) in den Städten des Ruhrkorridors (Bochum, Bottrop, Essen, Gelsenkirchen, Recklinghausen) 1990 und 1992 (Socialdata 1993: 54) erfolgte. Der Ursprung der Daten von 1976 und 1982 ist nicht explizit angegeben. Vermutlich handelt es sich um eine regionale Auswertung der KONTIV-Befragungen aus diesen Jahren, die ebenfalls von Socialdata durchgeführt wurden.

Mobilitätszwecken ist falsch. Diese Erklärung lässt sich aufgrund des vorliegenden Datenmaterials kaum ausschließen. Heinze & Kill (1997: 12) verweisen jedoch auf Quellen zum touristischen Reiseverkehr, die erstens das Ansteigen der Häufigkeit von Kurzurlaubsreisen und zweitens der Ausflugshäufigkeit nachweisen (vgl. auch ECMT 1998). Jedoch bliebe auch hier trotz des deutlichen Anstiegs der Reishäufigkeiten noch ein Beweis für die überproportionalen Distanzanstiege zu erbringen.

Erklärung 3: Eine weitere Erklärung scheint möglicherweise am plausibelsten: Freizeitmobilität ist ein raum-zeitlich äußerst heterogenes Konstrukt, worunter sich insbesondere sehr verschiedenartige Aktivitäten verbergen. Die Verschiedenartigkeit dieser Aktivitäten zeigt sich sowohl hinsichtlich der jeweiligen Mobilitätsmuster wie auch - hier von Interesse - unterschiedlicher Entwicklungsdynamiken. So gibt es wahrscheinlich Teile des Freizeitverkehrs, die sehr dynamisch wachsen - wozu zum Beispiel die Kurzurlaubsreisen mit 1-3 Übernachtungen gehören können - und andere Teile, die stagnieren oder jedenfalls nicht stärker wachsen als andere Verkehrszwecke. Daher ist unklar, ob sich der Verkehr im Zusammenhang mit Vereinsaktivitäten, Musical-Großveranstaltungen und anderen Events, Sozialen Kontakten, Freizeitwohnsitzen, Spaziergängen oder Fahrten ins Blaue gleich dynamisch entwickelt - wie das zum Beispiel Heinze & Kill mit ihrem Bild von der systemimmanenten Wachstumsdynamik des Freizeitverkehrs suggerieren: „Der zentrale Systemeffekt des Freizeitverkehrs besteht in seiner Wachstumsdynamik“ (Heinze & Kill 1997: 84). Genaugenommen argumentieren sie zur Begründung dieses Bildes von einem Systemeffekt jedoch nur für touristischen Freizeitverkehr. Besuche von Verwandten oder von Freunden unterliegen möglicherweise ganz anderen Zusammenhängen.

Bedeutung der Freizeitmobilität am Wochenende im Vergleich zu Werktagen

Die Bedeutung des Wochenendes für Freizeitmobilität zeigt eine Auswertung der KONTIV 89 (Hautzinger et al. 1996: 19-21):

- an Werktagen werden durchschnittlich 2,85 Wege je Person und Tag zurückgelegt, an Samstagen 2,65 und an Sonntagen nur 2,14,
- die mittleren Reisedistanzen - für alle Wegezwecke - liegen werktags bei 9 km, samstags bei 10 km und sonntags bei 14 km und
- für Freizeit werden sonntags 86%, samstags 46% und werktags 26% der Wege zurückgelegt.

Dies zeigt, dass am Wochenende die meisten Freizeitwege zurückgelegt und zudem die mittleren Reisedistanzen relativ groß werden, woraus sich auch die Bedeutung des Wochenendes für die zurückgelegten Freizeitdistanzen erklären lässt. Dies bestätigen Harrer et al. (1995: 52-58) mit der wenig überraschenden Aussage, dass knapp zwei Drittel (64%) der Tagesausflüge an Samstagen oder Sonntagen stattfinden.

Bei einer Befragung in verschiedenen Stuttgarter Stadtvierteln liegen die erfassten MIV-

Wochenenddistancen im Freizeitverkehr in ähnlicher Größenordnung wie die des Berufsverkehrs während der gesamten Woche (Holz-Rau & Kutter 1995: 41-42).

Auffällig ist die hohe Bedeutung des Wochenendes für Mitfahrende im MIV. In Deutschland wurden 1991 am Wochenende knapp die Hälfte aller Distanzen als MIV-Mitfahrende zurückgelegt (117 Mrd. km im Vergleich zu 125 Mrd. km an allen Werktagen, Hautzinger et al. 1996: 83). Dagegen werden als MIV-Fahrer/in an Wochenendtagen etwas geringere Distanzen zurückgelegt als werktags (Samstag und Sonntag jeweils ca. 50 Mrd. km gegenüber 60 Mrd. km an einem durchschnittlichen Werktag, Hautzinger et al. 1996: 78), womit der Besetzungsgrad der Fahrzeuge am Wochenende höher ist als werktags.

Bedeutung einzelner Freizeitaktivitäten für Verkehrsaufwand und -aufkommen

Über den Anteil einzelner Freizeitaktivitäten am Verkehrsaufwand und Verkehrsaufkommen ist insgesamt nur wenig bekannt. Zu lange orientierten sich die Verkehrserhebungen im deutschsprachigen Raum an der Sammelkategorie Freizeit, so dass weitergehende Aufschlüsselungen nur in Ausnahmefällen möglich sind. Für die Frage nach der Zusammensetzung des Freizeitverkehrs können z.B. regionale Studien von Socialdata oder Studien zu Teilen des Freizeitverkehrs - etwa zu Tagesausflügen in Deutschland (Harrer et al. 1995) oder zu Sportaktivitäten herangezogen werden. Die Heranziehung von Studien, die sich nur mit einem Teil des Freizeitverkehrs beschäftigen, birgt bei der quantitativen Abschätzung der Bedeutung dieses Teils im Vergleich zu anderen Teilen das Problem, dass die Daten nur sehr beschränkt vergleichbar sind. Anscheinend tendieren Spezialuntersuchungen methodenbedingt dazu, die Bedeutung des jeweiligen Freizeitverkehrsteils zu überschätzen. Im Folgenden werden einige der vorliegenden Kenntnisse zur Zusammensetzung des Freizeitverkehrs zusammengestellt:

- Verwandten- und Bekanntenbesuchen sind bei allen vorliegenden Unterteilungen des Freizeitverkehrs von erheblicher Bedeutung. Für 1985 gibt Socialdata in Stuttgart 28% aller Freizeitaktivitäten als Private Kontakte an (Brög & Erl 1987: 12), für 1995 werden deutschlandweit etwa 37% aller Freizeitaktivitäten als Private Kontakte angegeben (Socialdata o.J.: 11). 1993 hatten 27% aller Tagesausflüge den Hauptanlass „Besuch von Verwandten, Bekannten, Freunden“ (Harrer et al. 1993: 61). In Schwerin werden 1995 sonntags 33% aller Wege für Soziale Kontakte unternommen, in Freiburg im gleichen Zeitraum 36% aller Wege (Götz et al. 1997: 218). Kaiser (1993: 158) stellt in zwei Berner Stadtquartieren fest, dass die Freizeitdistancen für soziale Aktivitäten in einer Woche mit im Durchschnitt 51 km je Person 60% der Wochendistanzen für Freizeitaktivitäten ausmachen. Angesichts dieser Dichte von Befunden zur Bedeutung Sozialer Kontakte überrascht, dass es dazu bisher noch kaum Forschungsliteratur gibt.³²

³² Eine Ausnahme sind Cohen & Harris (1998) und Kagermeier (1997).

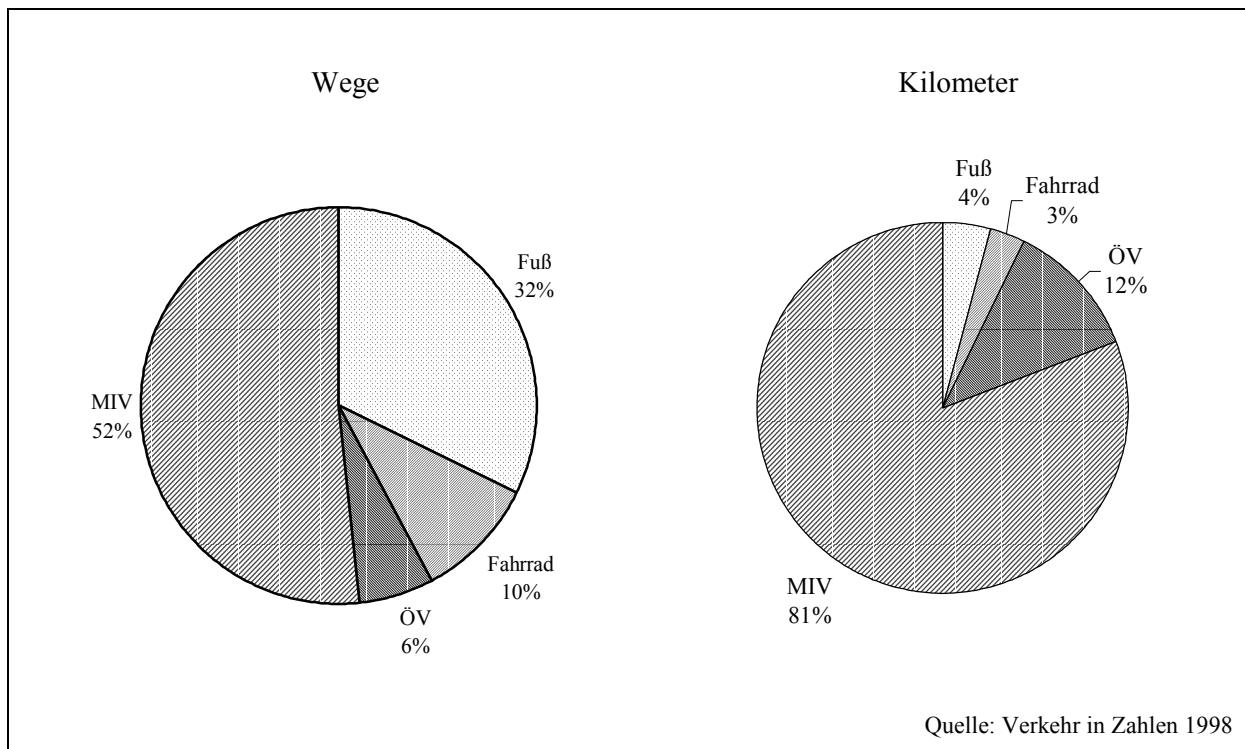
- In der Schweiz ist Sportverkehr nach einer Berechnung von Stettler (1998: 15) zu 24% an den Freizeitdistanzen beteiligt (vgl. auch Vetterli 1995, Kuhn 1998). Nach Kaiser (1993: 158) werden dagegen von den Bewohner/innen zweier Berner Stadtquartiere nur 2% der wöchentlichen Freizeitdistanzen für Sport zurückgelegt.
- Weitere bedeutsame Freizeitaktivitäten sind nach Kaiser (1993: 158) Freiluft-Freizeithandlungen: (17% der Wochendistanzen), konsumierende Freizeit (8%), Rückzugshandlungen (6%) sowie Ausfahrten ohne bestimmtes Ziel (6%).

Verkehrsmittel für Freizeitmobilität

In Deutschland wird etwa die Hälfte der Freizeitwege mit dem MIV zurückgelegt, ein knappes Drittel zu Fuß und der Rest mit dem Fahrrad (10%) oder dem ÖV (6%). Bei den zurückgelegten Distanzen entfallen 81% auf den MIV, 12% auf den ÖV und der Rest auf nicht-motorisierte Verkehrsmittel (Abbildung 8). In Schwerin und Freiburg liegen die MIV-Anteile am Freizeitverkehr sonntags bei 75 bzw. 82% der zurückgelegten Entfernungen (Götz et al. 1997: 217).

Je nach den durchgeführten Freizeitaktivitäten unterscheiden sich die Verkehrsmittelanteile erheblich. So sind die Pkw-Anteile für Tagesausflüge mit 78% (Harrer et al. 1995: 52-58) sowie für Freizeitparks oder peripher gelegene Großkinos mit jeweils bis zu 90% (Hatzfeld & Temmen 1993: 369) besonders hoch.

Abbildung 8: Verkehrsmittelanteile auf Freizeitwegen 1996 in Deutschland



Neben den häufig erwähnten äußeren Nutzungsbedingungen - wie z.B. Gepäcktransport, Wetter, flexiblere Wahlmöglichkeiten, Kosten oder Fahrzeiten - gilt es bei den Verkehrsmittelnutzungen im Freizeitverkehr³³ auch symbolische Bedeutungen zu berücksichtigen (Schuck-Wersig & Wersig 1994: 235-236). Mit Mobilität wird auch eine Positionierung im Raum symbolischer Distinktionen getroffen (vgl. Kapitel 2.2), was sich besonders über das genutzte Verkehrsmittel ausdrückt. Hinzu kommt, dass die Fortbewegung selbst häufig schon zum Erlebnis wird und mit Lustgefühlen verbunden wird. Zielerreichung ist nicht das alleinige Motiv unterwegs zu sein, vielmehr gibt es intrinsische Motivationen, die mit der Fortbewegung selbst erfüllt werden. In diesem Sinn ist Freizeitmobilität häufig keine abgeleitete Nachfrage, wie das häufig dann behauptet wird, wenn Verkehr lediglich als Mittel zur Zielerreichung verstanden wird (Salomon & Mokhtarian 1999).

³³ Wie auch für andere Verkehrszwecke, in der Freizeit wird das jedoch besonders offensichtlich.

2.3.3 Einflussfaktoren der Freizeitmobilität

Erkenntnisse zu Einflussgrößen auf die Häufigkeit von Aktivitäten, zurückgelegte Distanzen und Verkehrsmittel in der Freizeit, sind bisher nur wenige vorhanden. Wurden Einflussfaktoren auf das individuelle Verkehrshandeln untersucht, so geschah dies bisher entweder für den gesamten Personenverkehr, d.h. für alle Aktivitäten, oder vorrangig für den Berufs- oder Ausbildungsverkehr. Um den Stand der Forschung zu beschreiben, werden deshalb neben spezifischen Arbeiten zur Freizeitmobilität - soweit vorhanden - auch Forschungsergebnisse zum Verkehrshandeln im gesamten Personenverkehr aufgegriffen.

Nach Hautzinger & Pfeiffer (1996) ist die sozioökonomische Lebenssituation (Alter, Erwerbsstatus, Größe des Haushalts, in dem die Person lebt, Schulbildung) wesentlicher Bestimmungsfaktor für die Aktivitätenhäufigkeit. Für die Verkehrsmittelnutzung ist die Pkw-Verfügbarkeit (Führerschein- und Pkw-Besitz) entscheidend. Ebenfalls von Bedeutung sind das Angebot Öffentlicher Verkehrsmittel sowie der Wegezweck. Relativ unbedeutend ist demnach der Einfluss der Siedlungsstruktur für die Verkehrsmittelentscheidung. Für die zurückgelegten Distanzen schließlich sind die Siedlungsstruktur, die Pkw-Verfügbarkeit sowie die Erwerbstätigkeit die wichtigsten Einflussgrößen. Neben diesen objektiven Bestimmungsfaktoren verweisen die Autoren auf subjektive Einflüsse, d.h. auf „Faktoren wie Motive, Bedürfnisse, Gewohnheiten, Einstellungen oder Werthaltungen“ (Hautzinger & Pfeiffer 1996: 58), bei deren Erforschung bisher noch Defizite zur Erklärung des Verkehrshandelns bestünden. Nach Holz-Rau (1990) ergibt eine Auswertung der KONTIV von 1982, dass die Erwerbstätigkeit, die Zentralität des Wohnorts und die Pkw-Verfügbarkeit messbare Zusammenhänge mit der Verkehrsteilnahme zeigen. Für die Reishäufigkeit mobiler Personen in der Freizeit sind die Erwerbstätigkeit (mit Arbeitszeit), Geschlecht, Alter und Pkw-Verfügbarkeit wesentlich. Die Verkehrsmittelnutzung - wieder nur für alle Reisezwecke betrachtet - zeigt die Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit, des ÖV-Angebots, des Reisezwecks und der Zentralität der Wohngemeinde, und zwar in Wechselwirkung mit der Wohnsituation (Gebäudetyp). Die mittleren Reiselängen hängen hauptsächlich von den Reisezwecken und den verwendeten Verkehrsmitteln ab. Auch die Zentralität der Wohngemeinde ist ein Einflussfaktor. Berufsgruppen, Personenmerkmale und Pkw-Verfügbarkeit sind von geringerem Einfluss.

Im Folgenden wird zunächst auf verschiedene soziodemographischen Einflussfaktoren, anschließend auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit, dann auf Raumstrukturen und zum Abschluss auf Stilisierungen - als Ausdruck von Werten und Einstellungen - eingegangen. Zum Abschluss werden Wechselwirkungen zwischen diesen Einflussfaktoren kritisch betrachtet.

Geschlecht

Die feministische Mobilitätsforschung hat in den vergangenen Jahren Unterschiede zwischen dem Verkehrshandeln von Frauen und Männern nachgewiesen (Buschkühl 1984, Klamp 1992, Schultz 1995, Buschkühl-Lindermann et al. 1994, Bauhardt 1995, Beik & Spitzner 1995, Flade & Limbourg 1999).³⁴ Welche Konsequenzen die Fixierung auf Erwerbsarbeitswege für die Erfassung und Bedeutung von Freizeitwegen hat, wird jedoch aus feministischer Sicht bisher nicht weiter untersucht. So konzentrieren sich empirische und theoretische Arbeiten, die Unterschiede im Verkehrshandeln von Frauen und Männern thematisieren, im Allgemeinen auf Reproduktionsarbeitswege. Die Abgrenzung von Reproduktionsarbeits- gegenüber Freizeitmobilität steht mehr im Mittelpunkt als die Frage nach Unterschieden der Geschlechter im Freizeitverkehr (vgl. Beik & Spitzner 1996: 26-50).

Ursache der unterschiedlichen Verkehrsteilnahme von Männern und Frauen sind nach Klamp (1992: 62-67) unterschiedliche Mobilitätschancen³⁵, d.h. die Ausgangsbedingungen sind hinsichtlich technischer Voraussetzungen (Führerschein, Pkw-Besitz), finanzieller Möglichkeiten, zeit-räumlicher Bedingungen, physischer Voraussetzungen (Transport von Kindern) und psychischer Bedingungen (Nachts, Unsicherheiten in öffentlichen Räumen, auch Angst um Kinder) unterschiedlich.

Nach der Sekundäranalyse von Beik & Spitzner (1996: 42-45) zeigen sich kaum Unterschiede bei Wegehäufigkeiten und -zeiten zwischen Männern und Frauen, differenziert nach Lebenszyklus. Dagegen legen Männer größere Distanzen zurück, weil sie häufiger über einen Pkw verfügen, den Pkw häufiger nutzen und somit insgesamt schneller unterwegs sind.

Eine Auswertung der bundesweiten Zeitbudgeterhebung von 1991/92 zeigt, dass die Unterwegszeiten für Soziale Kontakte und sonstige Freizeit an einem durchschnittlichen Wochenendtag 41 Minuten bei Männern und 35 Minuten bei Frauen betragen. Mit dem Auto sind Männer länger unterwegs (28 Minuten) als Frauen (22 Minuten, Küster 1999: 193).

Für die Zukunft prognostiziert Buhr (1999: 106-110) unter Verweis auf entsprechende Entwicklungen in den USA und Japan eine nachholende Entwicklung der Frauen bei der Pkw-Nutzung (vgl. auch Deutsche Shell Aktiengesellschaft 1997). So war 1991 bei den 25- bis 34-Jährigen Deutschen in den alten Bundesländern der Anteil von Männern mit Führerschein kaum höher ist als derjenige von Frauen³⁶ (Verkehr in Zahlen 1997: 130-131).

³⁴ Klamp (1992) zeigt etwa, wie sich Frauen- und Männerwege von 39 Befragten (alles Erwerbstätige zwischen 30 und 59 Jahren mit Kindern) in einem Frankfurter Stadtviertel an Werktagen deutlich unterscheiden.

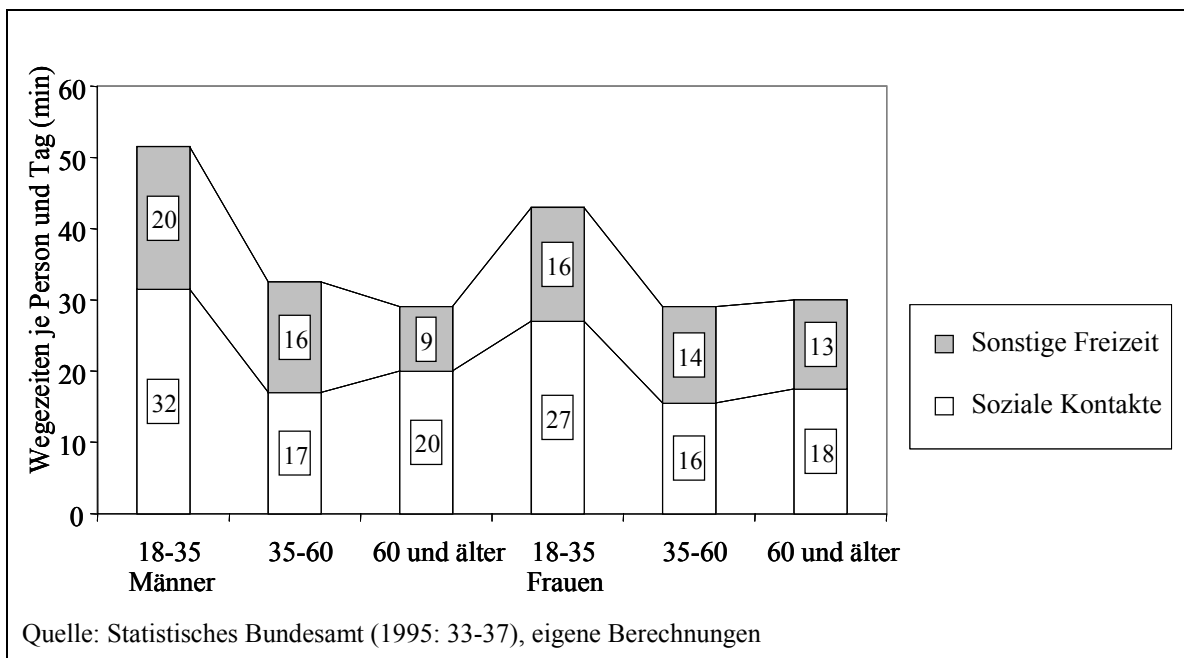
³⁵ Klamp bezieht sich auf Hautzinger et al. (1980) und Buschkühl (1984).

³⁶ Bei den 25- bis 29-Jährigen und den 30 bis 34-Jährigen hatten 91 bzw. 92% der Männer und 89 bzw. 90% der Frauen einen Führerschein (alte Bundesländer, nur Deutsche, Verkehr in Zahlen 1997: 130-131).

Alter

Nach Mackensen (1994: 376) lässt sich der Einfluss des Alters auf das Verkehrshandeln unter anderem aus der unterschiedlichen Zugewandtheit verschiedener Alterskohorten zur Technik ableiten. Für Tagesausflüge, welche überwiegend an Wochenenden unternommen werden, konnte z.B. nachgewiesen werden, dass ihre Häufigkeit mit zunehmendem Alter abnimmt (Harrer et al. 1995: 20-24). Zugleich hat das Alter Auswirkungen auf die Art und Häufigkeit der Freizeitaktivitäten, die durchgeführt werden. Becker & Busch (1980: 37-47) zeigen in einer kombinierten Quell- und Zielgebietsbefragung im Umlandverband Frankfurt, dass 18- bis 25-Jährige deutlich mehr Aktivitäten durchführen als Ältere.

Abbildung 9: Wegezeiten von Erwachsenen in der Bundesrepublik Deutschland für Soziale Kontakte und sonstige Freizeit an Wochenenden nach Alter und Geschlecht



Die bundesweite Zeitbudgeterhebung von 1990/91 (Statistisches Bundesamt 1995) belegt, dass am Wochenende mit zunehmendem Alter mehr Zeit für den Medienkonsum zu Hause verwendet wird (Abbildung 3). Umgekehrt verbringen die 18- bis 35-Jährigen mehr Zeit mit außerhäusigen Freizeitaktivitäten als die Älteren³⁷ (Abbildung 9). Die Zeitaufwendungen für Soziale Kontakte sinken nur geringfügig mit zunehmendem Alter. Unterschieden nach Geschlecht zeigen sich in Abhängigkeit vom Alter die gleichen Muster der Zeitverwendung. Einziger Unterschied ist die bei Männern in jeder Altersgruppe insgesamt größere Freizeit.

Zugleich mit der größeren Zeitverwendung für außerhäusige Freizeitaktivitäten verbringen die

³⁷ Vgl. Holz (1998) zu den Ergebnissen der Zeitbudgetstudie 1990/91 über Freizeitaktivitäten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

Jüngeren auch mehr Wegezeiten für diese Zwecke als die Älteren (Abbildung 9). Für die Reishäufigkeiten lässt sich demnach Ähnliches erwarten.

Bildung

Die schulische und universitäre Ausbildung steht im Allgemeinen in engem Zusammenhang mit der beruflichen Stellung, so dass auch für die Bildung Auswirkungen auf das Verkehrshandeln zu erwarten sind. Nach Floeting et al. (1994: 345) werden soziale Netze eher interessenorientiert als wohnortgebunden aufgebaut, weshalb deren räumliche Ausdehnung wächst, was wiederum Einfluss auf den Verkehr für Soziale Kontakte hat. Der Bildungsstand hat wesentlichen Einfluss auf die Distanzen für Soziale Kontakte: „Menschen mit höherem Bildungsstand bewegen sich in einem größeren Möglichkeitsraum und markieren ihre Referenzpunkte in weiteren Entfernungen und verfügen über ein geographisch ausgedehnteres soziales Netzwerk“ (Knie 1997: 44).

Erwerbsstatus, berufliche Stellung

Erwerbsstatus und berufliche Stellung zeigen nach Harrer (1995: 23) ebenfalls einen deutlichen Einfluss auf Tagesausflüge. Studierende, Beamt/innen, Angestellte, Freiberuflich Tätige bzw. selbständige Akademiker/innen und Facharbeiter/innen unternehmen demnach häufiger Tagesausflüge, während Arbeitslose, Hausfrauen, Rentner/innen, Arbeiter/innen, Landwirt/innen und Erwerbslose seltener unterwegs sind.

Haushaltsgröße und -einkommen

Nach Harrer et al. (1995: 20-59) steigt die Zahl der Tagesausflüge mit wachsender Haushaltsgröße und mit zunehmendem Haushaltseinkommen. Auch die Pkw-Nutzung bei Tagesausflügen nimmt von 1-Personen-Haushalten mit 63%, über 2-Personen-Haushalte mit 81% bis zu 88-90% bei größeren Haushalten zu.

Höheres Einkommen ist mit größeren Reisedistanzen verbunden (Hanson 1982, Hautzinger et al. 1994: 34, Williams & Banister 1999). Wächst das Einkommen der privaten Haushalte, so führt dies zur Anschaffung von Zweit- und Drittwagen, zu größeren Wohnflächen mit niedrigeren Siedlungsdichten und geringeren Funktionsmischungen sowie zu höheren Konsumanforderungen, welche allesamt zu mehr Verkehr führen (Schuck-Wersig & Wersig 1994: 171-173).

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit für das Verkehrshandeln - sowohl für die Verkehrsmittelnutzung wie auch für die Reiseweiten - scheint in der Forschungsliteratur unumstritten zu sein (Holz-Rau 1990, Schallaböck 1991: 82, Petersen & Schallaböck 1995: 79-81, Hautzinger & Pfeiffer 1996, Kitamura et al. 1997, Banister et al. 1997). Die Freizeitmobilität hat für den Autobesitz in städtischen Strukturen möglicherweise eine herausragende Bedeutung. Denn auch wenn viele alltägliche Wege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, wird nicht auf den Autobesitz verzichtet: „Die Möglichkeit der spontanen Freizeitnutzung des Automobils scheint für viele die *Conditio sine qua non* für die Beibehaltung eines städtischen Wohnsitzes zu sein“ (Krämer-Badoni & Wilke 1997: 3).

Aufgrund der langfristigen Wirksamkeit einer Pkw-Anschaffung auf das Verkehrshandeln wurde in den vergangenen Jahren einer Lebensweise ohne privaten Pkw-Besitz - jedoch unter Einschluss von geteilter Automobilnutzung, wie z.B. durch Car-Sharing - verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet. Die Freizeitgestaltung ohne eigenes Auto, insbesondere Ausflüge, wurde dabei als eines der Schlüsselprobleme des autofreien Lebens erkannt (Burwitz et al. 1992, Reutter & Reutter 1996).

Raumstruktur

Eine Vielzahl von Studien beschäftigt sich mit dem Zusammenhang von Raum- und Siedlungsstrukturen und der Entstehung von Verkehr (Badoe & Miller 2000, Wilke et al. 1996, Holz-Rau & Kutter 1995). Freizeitmobilität ist bei diesen Arbeiten häufig kein oder nur ein am Rande behandelter Gegenstand.³⁸ Floeting et al. (1994: 344-347) beschreiben den Zielkonflikt der Nutzungsmischung damit, dass Wohnumgebungen mit hohen Freiraumqualitäten - und zwar mit geringer Dichte, z.B. Einfamilienhäuser mit Garten - wenig Freizeitverkehr verursachen. Dagegen verursachen urbane Altstadtquartiere mit niedrigen Freiraumqualitäten wenig sonstigen Verkehr. Somit stehen sich Dichte- und Nicht-Dichte-Anforderungen an die Raumstruktur gegenüber.

Holz-Rau & Kutter (1995: 40-42) untersuchen den Einfluss räumlicher Strukturen - wofür sie sieben Stuttgarter Wohngebiete ausgewählt haben - auf den Verkehrsaufwand und das Verkehrsaufkommen unter anderem für regelmäßige Freizeitaktivitäten. Ihre Ergebnisse zeigen, dass die Freizeitaktivitäten unabhängig vom Wohnviertel etwa gleich häufig ausgeübt werden. Zwischen den Wohnvierteln zeigen sich Unterschiede hinsichtlich der je Person zurückgelegten Wochenkilometer für Freizeitaktivitäten, die jedoch nicht mit räumlichen Strukturen erklärt werden können. Erst die Betrachtung von Unterschieden innerhalb der Wohnviertel, nämlich dass z.B. Erwerbstätige mit Pkw-Verfügbarkeit weiter für Freizeitaktivitäten unterwegs sind, wenn sie keinen Garten haben als wenn sie einen haben, belegt den Einfluss räumlicher Strukturen auf den Verkehrsaufwand für

³⁸ Frühe Arbeiten mit Randbezug zur Freizeitmobilität z.B. Becker & Busch (1980) und Kemper (1977).

Freizeitaktivitäten. Allerdings verweisen die Autoren auf den engen Zusammenhang von räumlichen und sozialen Strukturen, welcher eine alleinige Zuschreibung dieser Beobachtung auf räumliche Effekte entgegensteht.³⁹

Kagermeier (1997: 145-160) untersucht den Einfluss der großräumigen Siedlungsstruktur auf die Freizeitmobilität am Beispiel südbayerischer Gemeinden und stellt fest, dass für Aktivitäten in Freizeiteinrichtungen (Sport, Kino, Theater, Tanz, Gaststätte, Vereinsveranstaltung) die Mobilitätsmuster im Wesentlichen denen des Alltagsverkehrs entsprechen, so dass Personen aus niedrigzentralen Gemeinden dafür größeren Verkehrsaufwand verursachen. Für Besuche von Verwandten und Bekannten sowie für Ausflüge dreht sich diese Beobachtung jedoch um, so dass hier Personen aus den niedrigzentralen Gemeinden weniger Verkehr verursachen als Personen aus zentraler gelegenen Gemeinden. Dies führt Kagermeier auf die unterschiedliche Ausstattung mit wohnungsnahen privaten Freiflächen zurück, welche den Verkehrsaufwand reduzieren. Die Beobachtung gilt insbesondere auch - mit den Indikatoren Gartenverfügbarkeit und Gebäudetyp (Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhaus) - für die Besuche von Bekannten und Verwandten.

Aus Sicht der Wohnpsychologie formuliert Kaiser (1993: 104-106) unter Bezugnahme auf Bischoffs Modell der emotionalen Regulation (Bischoff 1985, vgl. die Darstellung in Kaiser 1993: 78-100), dass Personen räumlich mobil sind, weil sie nicht emotional an zu Hause gebunden sind. In allgemeiner Form formuliert Kaiser (1993: 111-112) eine Fluchtthese, wonach Personen räumlich mobil sind, weil ihr zu Hause mangelnd ausgestattet ist. Kaiser (1993: 151-156) kann mit einer Befragung in zwei Berner Stadtvierteln nachweisen, dass die Wochenend-Distanzen und die ÖV-Kilometer - gemäß der Fluchtthese - sinken, wenn die Ortsbindung steigt. Für die Ortsbindung können nach Kaiser (1993) das Alter, das Aufgewachsenensein im Quartier, der Beschäftigungsstatus (Hausfrau/-mann, Studierende, Rentner/in), das Geschlecht, das Erbauungsjahr des Wohngebäudes, der Anteil der Miete an den gesamten Ausgaben (Kosten-Nutzen-Relation) und die Bedeutung der Kontrolle über das Wohnumfeld (Eigentum, Gartengestaltung, Zahl der Stockwerke) entscheidend sein.

Müller (1995) schließt aus einer empirischen Erhebung in zwei Bremer Stadtteilen mit unterschiedlicher Ausstattung an Freizeitangeboten, dass die Freizeit wenig im eigenen Stadtteil verbracht wird. Dennoch ist der Anteil der Personen, die ihre Freizeit dort verbringen, höher in dem Stadtteil mit besserer Ausstattung als in dem anderen. Zudem vergrößert die Zahl sozialer Kontakte im Stadtteil die Stadtteilidentität, welche zu geringeren Distanzen und somit zu geringerem Verkehr führt.

³⁹ Zur Interpretation der Wechselwirkung von räumlichen und sozialen Strukturen vergleiche auch die Diskussion am Ende von Abschnitt 2.3.3.

Stilisierungen

Der Einfluss von Lebens- und Mobilitätsstilen auf die Verkehrsteilnahme wurde bereits im Abschnitt 2.2.3 eingeführt. Für die Erklärung des Verkehrshandelns in der Freizeit erhalten diese Erklärungsansätze aus zwei Gründen besondere Bedeutung. Erstens ist die Durchführung von Freizeitaktivitäten selbst ein wesentliches Distinktionsmerkmal zur Bezeichnung der Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zu sozialen Gruppen. Kein anderer Lebensbereich bietet die Möglichkeit das Selbst in einer solchen Vielfalt von Möglichkeiten zu gestalten und zu wählen. Insofern wurde bereits darauf hingewiesen, dass Freizeitaktivitäten konstituierendes Merkmal der meisten Lebensstil-Typologien sind. Ein Bezug auf Lebensstile zur Erklärung des Verkehrshandelns in der Freizeit liegt daher nahe, insbesondere dann, wenn es nicht nur um die Erklärung der Verkehrsmittelnutzung, sondern darüber hinaus auch um die Frage nach der Durchführung außerhäusiger Freizeitaktivitäten geht. Ein zweiter Grund ist die Tatsache, dass sich mit der Freizeitmobilität eine spezifische Symbolik des Unterwegsseins verbindet, die es zu erforschen und beachten gilt.

Lüdtke (1994) nutzt die Bildung von Lebensstilen - anhand von Kleidungs- und Wohnungsstil, Ernährungsweise sowie Freizeitverhalten und kultureller Praxis -, von Technikstilen sowie ergänzend von sozio-ökonomischen Merkmalen und vergleicht diese mit einer Typisierung von Personen nach ihrem Verkehrsverhalten (Fußgänger, Radler, Auto-/Motorradfahrer, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel, Variable, Untypische). Die typischen Stilzugehörigkeiten der Typen des Verkehrsverhaltens ermöglichen demnach eine Interpretation der Rationalitäten des Verkehrsverhaltens innerhalb eines „magischen Dreiecks“ zwischen erstens Ressourcen, Lagen und Kompetenzen (dem Können), zweitens der Performanz (dem Tun) und drittens der Mentalität (dem Wollen und Reflektieren).

Götz et al. (1997) bilden in Schwerin und Freiburg Mobilitätstypen, die auf Mobilitätsorientierungen beruhen. Angaben zur Lebenslage oder zum Lebensstil der Befragten werden zur Beschreibung der Mobilitätstypen verwendet. Anhand der gefundenen Typen werden Unterschiede zwischen Verkehrsmittelwahl, der Häufigkeit von Wegezwecken oder unterschiedliche Wegelängen verdeutlicht. Die Ergebnisse der Typisierung sollen Ansatzpunkte für zielgruppenspezifische Kampagnen und Maßnahmen bilden.

Schulze (1999) typisiert 18- bis 24-Jährige in Freizeitstilgruppen unter Verwendung von Items zu Freizeitaktivitäten, Musikinteressen, Film- und Fernsehinteressen, symbolisch expressiver Selbsteinschätzung (Image und Kleidung) sowie der Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur. Je nach Freizeitstilgruppen unterscheiden sich die jungen Erwachsenen hinsichtlich ihrer Mobilitätseinstellungen sowie - und dies war Anlass der Untersuchung - hinsichtlich der Unfallgefährdung im Straßenverkehr, insbesondere durch riskante Pkw-Fahrweise sowie durch Alkoholkonsum.

Wechselwirkungen zwischen den Einflussfaktoren

Die betrachteten Einflussfaktoren der Freizeitmobilität beeinflussen sich auch wechselseitig (vgl. z.B. die Zusammenstellung in Stead et al. 2000). So hängt die Zahl der Pkws in den Haushalten von den materiellen Ressourcen - dem Haushaltseinkommen - ab. Auch das Wohnviertel und die Zahl der Pkws im Haushalt stehen in einem Zusammenhang (vgl. Abschnitt 4.2.1), wie auch die Wohnviertel durch unterschiedliche soziodemographische Strukturen gekennzeichnet werden können. Schließlich gibt es Zusammenhänge zwischen den Stilisierungen und der Soziodemographie (Spellerberg 1996) und wahrscheinlich auch zu Verkehrsmittelverfügbarkeiten oder Raumstrukturen. Bevor zum empirischen Teil übergegangen wird, scheint hierzu eine Vorbemerkung nötig zu sein. Charakteristisch für bisherige Arbeiten zum Verkehrshandeln ist, dass eine oder mehrere dieser Einflussfaktoren ausgeblendet werden, häufig auch ohne die wissenschaftsdisziplinären Hintergründe zu thematisieren.

Studien zur Untersuchung des Einflusses von räumlichen Strukturen auf die Verkehrsentstehung vernachlässigen häufig die Bedeutung individueller Merkmale, wodurch die Gefahr von Fehlinterpretationen groß ist (Hanson 1982, Steiner 1994, Dieleman et al. 1999, Stead et al. 2000). Kagermeier (1997: 122-126) versucht in seinen Analysen zum Einfluss der Siedlungsstruktur auf die Verkehrsentstehung einflussreiche soziodemographische Variablen durch eine entsprechende Gewichtung der jeweiligen Fälle zu korrigieren. Der charakteristische Zusammenhang, dass räumliche Strukturen gerade auch mit sozialen Strukturen einhergehen und in der Kombination mit denselben die Verkehrsentstehung beeinflussen, wird durch eine solche Vorgehensweise jedoch verschleiert. Wenn sich zum Beispiel eine Gemeinde durch besonders gut verdienende Bewohner/innen auszeichnet, so bedeutet eine Normierung dieser Gemeinde hinsichtlich des Einkommens auf einen Durchschnittswert doch nichts anderes als die Vorstellung, dass diese Raumstruktur in gleicher Weise von verschiedenen Einkommensgruppen genutzt wird, was jedoch falsch ist. Insofern scheint es eher ein Charakteristikum dieser Raumstruktur zu sein, dass die Bewohner/innen zugleich hohes Einkommen haben, was es bei der Interpretation von Daten dringend zu beachten gilt. Holz-Rau & Kutter (1995: 35-36) sprechen in diesem Sinne von einer „*Einheit des Sozial-Räumlichen*“.

Holz-Rau & Kutter (1995) konzentrieren sich bei ihrer Arbeit zu Zusammenhängen von Siedlungsstruktur und Verkehr auf die Einflüsse, die verschiedene Wohnviertel auf die Verkehrsentstehung haben. In ihrer Interpretation der Unterschiede im Verkehrshandeln der Bewohner/innen verschiedener Stadtteile nehmen sie unter der Prämisse der schon erwähnten „*Einheit des Sozial-Räumlichen*“ jeweils Bezug auf soziale Unterschiede. Diese Erklärungen werden jedoch weniger mit empirischen Befunden als mit alltagsweltlichen Beschreibungen durchgeführt. Wenn sie schreiben „Auch die Unterschiede zwischen den Gebieten, die sich bei der Analyse der Ausflüge des jeweils letzten Wochenendes zeigen, sind eher Ausdruck des Lebensstils als Folge der räumlichen Situation am Wohnort“ (Holz-Rau & Kutter 1995: 42), so stellt sich an dieser Stelle die Frage, was sie unter

Lebensstil - angesichts der bestehenden Begriffsvielfalt - verstehen und zudem, ob nicht besser das Konstrukt Lebensstil an Stelle der Raumstruktur empirisch erfasst werden sollte, wenn damit die Erklärungen geführt werden. Es drängt sich hier der Verdacht auf, dass die Autoren mit ihrem Begriff von der Einheit des Sozial-Räumlichen eine Identität von beidem meinen, also auch eine identische Beziehung von Raumstrukturen mit Lebensstilen. Einer solchen These - so einsichtsreich die Betonung der Zusammenhänge zwischen räumlichen und sozialen Strukturen auch ist - widersprechen etwa die Ergebnisse von Schneider & Spellerberg (1999: 189-228), die zwar signifikante Zusammenhänge zwischen Wohnstandorten und Lebensstiltypen feststellen - jedoch keine Identitäten.

Einen anderen Wege gehen Götz et al. (1997), die über die Erfassung von mobilitätsrelevanten Orientierungen Mobilitätstypen bilden, welche zur Erklärung des Verkehrshandelns herangezogen werden. Soziodemographische und Lebensstilelemente werden zur Beschreibung der Mobilitätstypen herangezogen, in der weiteren Analyse jedoch nicht mehr verwendet. Der Einbezug von Verkehrsmittelverfügbarkeiten und räumlichen Strukturen in Wechselwirkung mit Mobilitätstypen in einem Erklärungsmodell unterbleibt. Die These, räumliche und andere Strukturen alleine durch das Bilden von Mobilitätstypen ausblenden zu können, scheint zudem sehr kühn angesichts der Vielzahl von Ergebnissen, die die Einflüsse räumlicher Strukturen, Soziodemographie und Verkehrsmittelverfügbarkeit auf das Verkehrshandeln erklären können. Trotz dieser Mängel kann die Studie als innovativ und explorativ hinsichtlich der Verwendung von Mobilitätsorientierungen zur Erklärung des Verkehrshandelns angesehen werden, für einen Erklärungsansatz erscheinen die Mobilitätstypen alleine jedoch nicht hinreichend.

Der Vergleich zweier, zumindest in Deutschland in den 90er Jahren, bedeutender Erklärungsansätze zum Verkehrshandeln - einerseits die Betonung räumlicher Strukturen durch die integrierende Raum- und Verkehrsplanung bzw. Geographie, andererseits sozialwissenschaftlich motivierte Erklärungen - hat die Defizite der jeweils disziplinären Herangehensweisen offengelegt. Die Hoffnung auf eine einfache Beziehung zwischen räumlichen und sozialen Faktoren ist in Anbetracht der jeweiligen Vielfalt theoretischer und empirischer Konstrukte nicht zu erwarten (vgl. etwa die Vielfalt von Lebensstil-Typologien). Ein wesentliches Ziel der vorliegenden Arbeit ist eine Reaktion auf die dargestellten Defizite, die die Erklärungsansätze zum Verkehrshandeln auszeichnen: die Integration sowohl raumstruktureller als auch sozialwissenschaftlicher Erklärungsansätze.

2.4 Ausgangsthese und Leitfragen für die weitere Vorgehensweise

Ausgangspunkt für die weiteren Überlegungen ist, dass die aufgezeigten Wissenslücken zur Freizeitmobilität (vgl. Kapitel 2.3.2 und 2.3.3) im Wesentlichen systematisch begründet sind.

Ausgangsthese:

Freizeitmobilität mit seiner zeit-räumlich heterogenen Struktur, der Verschiedenartigkeit von Freizeitaktivitäten und -gelegenheiten sowie den vielfältigen zugrunde liegenden individuellen Handlungsmustern ist als Sammelkategorie ungeeignet für ein tiefergehendes Verstehen und Erklären - sowohl des individuellen Verkehrshandelns wie auch des strukturellen Verkehrsgeschehens.⁴⁰

Aufbauend auf dieser Ausgangsthese werden in der vorliegenden Arbeit vier Leitfragen verfolgt, zu denen in den nachfolgenden Kapiteln 3 bis 6 nach Antworten gesucht wird.

Leitfrage 1 (Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende):

Wie kann die Freizeitmobilität nach Reisezwecken unterteilt werden, so dass diese hinsichtlich der darunter subsumierten Freizeitaktivitäten und -gelegenheiten, der Reishäufigkeiten und -distanzen sowie hinsichtlich der zeit-räumlichen Muster des Verkehrshandelns homogener sind als die Gesamtkategorie und zum Erklären und Verstehen des Verkehrshandelns in der Freizeit eine geeignete Grundlage bilden?

Leitfrage 2 (Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln in der Freizeit am Wochenende):

Welche Einflussfaktoren aus dem Zusammenwirken von Soziodemographie, Verkehrsmittelverfügbarkeiten und -gewohnheiten, Raumstruktur, Freizeit- und Mobilitätsorientierungen sind für das Verkehrshandeln in der Freizeit und die MIV-Nutzung bedeutsam?

Leitfrage 3 (Der Entscheidungsprozess für Freizeitmobilität am Wochenende):

Welche Erkenntnisse über den individuellen Entscheidungsprozess zum Verkehrshandeln in der Freizeit lassen sich unter Anwendung der Rational Choice-Theorie finden?

Leitfrage 4 (Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV für Wochenend-Freizeit):

Welche Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs für Freizeit am Wochenende lassen sich aus den empirischen Erkenntnissen identifizieren?

⁴⁰ Ähnlich argumentieren Götz 1997 und Meier 2000.

3 Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende in Kölner Stadtvierteln

Das vorliegende Kapitel sucht nach Antworten auf die Frage, für welche Freizeitaktivitäten am Wochenende weite Distanzen und häufige Reisen zurückgelegt werden. Es geht um die Beschreibung des beobachteten Verkehrshandelns, welches vorrangig mit Wegeprotokollen gemessen wurde. Zunächst wird das methodische Vorgehen beschrieben (Kapitel 3.1). Im Hauptteil werden die Wegeprotokolle am Wochenende ausgewertet (Kapitel 3.2) und schließlich spezielle, getrennt erfasste Freizeitaktivitäten betrachtet (Kapitel 3.3).

3.1 Methodik

Die Erörterung der methodischen Grundlagen erfolgt in drei Schritten: zunächst die Vorgehensweise bei der Feldarbeit - Beschreibung der Grundgesamtheit und Aufbau des Fragebogens - (Kapitel 3.1.1), weiter die Auswahl und Beschreibung der Befragungsviertel (Kapitel 3.1.2) und abschließend die Diskussion des verwendeten Reisekonzepts zur Auswertung der Wegeprotokolle (Kapitel 3.1.3).

3.1.1 Grundgesamtheit und Aufbau des Fragebogens

Die im Folgenden ausgeführten Ergebnisse basieren auf einer vom 28. April bis 11. Juli 1997 in vier Kölner Stadtvierteln durchgeführten Befragung⁴¹ von 949 Personen zum Freizeitverkehr am Wochenende. Die Befragung wurde nach vorheriger schriftlicher Ankündigung mündlich, face-to-face⁴², mit Personen durchgeführt, die repräsentativ für die deutsche Bevölkerung ab 18 Jahren in den jeweiligen Stadtvierteln sind und per Stichprobe aus der Kartei des Einwohnermeldeamtes der Stadt Köln gezogen wurden. Mit der schriftlichen Ankündigung der Befragung wurden zwei Formulare zur Protokollierung der am darauf folgenden Wochenende zurückgelegten Wege verschickt. Das Ausfüllen der Wegeprotokolle wurde im Anschreiben ausführlich erläutert sowie eine Telefonnummer für Rückfragen angegeben (vgl. Anschreiben im Anhang). Waren die Wegeprotokolle bis zur Durchführung des Interviews noch nicht ausgefüllt, wurde dies während des Interviews nachgeholt. Zusätzlich wurden während des Interviews die Eintragungen in den Wegeprotokollen auf Vollständigkeit und Korrektheit geprüft.

⁴¹ Ein Pretest erfolgte vom 21.-25.4.1997 mit 20 Interviews. Die Hauptbefragung führten 35 Interviewerinnen und Interviewer durch, welche für diese Aufgabe intensiv geschult wurden. Mit den offenen Befragungsteilen wurden 16 von ihnen beauftragt und dafür zusätzlich geschult. Die Interviews dauerten im Durchschnitt 35 Minuten ohne offene Fragen, 5-10 Minuten länger mit offenen Fragen.

⁴² Für die im Vergleich zu schriftlichen oder Telefonbefragungen aufwendigen Face-to-face-Interviews spricht die lange Interviewdauer, die Notwendigkeit, das Ausfüllen der Wegeprotokolle zu kontrollieren, sowie die Durchführung offener Befragungsteile, welche in dieser Form nicht schriftlich oder telefonisch durchführbar wären.

Vom Statistischen Amt der Stadt Köln wurden zur Befragung 2216 Adressen zur Verfügung gestellt, wovon 168 nicht aufgefunden wurden (stichprobenneutrale Ausfälle). Mit 949 in die Auswertung einbezogenen Interviews bleibt eine Ausschöpfungsquote der Stichprobe⁴³ (Schnell et al. 1989) von 46%. Auf die Einbeziehung von Bevölkerung ausländischer Staatsangehörigkeit mit Wohnsitz in den Befragungsvierteln wurde verzichtet, obwohl deren Anteil am Verkehrsgeschehen durchaus bedeutsam ist (vgl. Hautzinger et al. 1996) - so sind in Köln 19% der Wohnbevölkerung ausländischer Staatsangehörigkeit. Die Einschränkung auf Befragte deutscher Staatsangehörigkeit erfolgte, um sprachlichen Problemen - insbesondere beim offenen Fragenteil - vorzubeugen. Zudem wird vermutet, dass sich kulturelle Unterschiede auch auf die Freizeitgestaltung und den Freizeitverkehr der ausländischen Bevölkerung auswirken. Dieses näher zu untersuchen, führt im Rahmen der vorliegenden Fragestellung jedoch zu weit und muss anderen Arbeiten überlassen bleiben.⁴⁴

Auch die Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren wurde nicht näher untersucht, um die Komplexität der Fragestellung zu reduzieren. Untersuchungsgegenstand ist, wie das Verkehrshandeln der erwachsenen Deutschen in der Freizeit zu erklären und zu verstehen ist. In Haushalten mit Kindern kann dieses maßgeblich von den Kindern mitbestimmt werden, zumindest, wenn etwas gemeinsam unternommen wird. Dennoch wird sich das Freizeit- und Verkehrshandeln - alleine schon aufgrund des fehlenden Pkw-Führerscheins - von Kindern und Jugendlichen von dem Erwachsener unterscheiden.⁴⁵

Der Fragebogen (vgl. Anhang) besteht aus drei Teilen: aus Wegeprotokollen an drei Stichtagen, einem standardisierten Fragen- und einem offen geführten Interviewteil (Tabelle 2). Mit Wegeprotokollen werden die zurückgelegten Wege am vorangegangenen Wochenende sowie am letzten Werktag vor dem Interview erfasst. Als Werktage werden keine Freitage und keine Feiertage erfasst, welche als Spezialfälle zu sehr von der „normalen“ Werktagsmobilität abweichen können. Ziel der Erfassung der Werktagsmobilität der Befragten ist nicht, repräsentative Angaben zum Werktagsverkehr im Wochenverlauf der Befragten zu erhalten, sondern vielmehr Angaben über das alltägliche Verkehrshandeln, um dieses mit der Wochenendmobilität zu vergleichen. Mit den Wegeprotokollen wird das tatsächlich realisierte Verkehrshandeln erfasst. Aussagen zur Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende - nach Zwecken, Verkehrsmitteln, Zeiten und Distanzen - werden

⁴³ Je nach Befragungsviertel schwankt die Ausschöpfung: Belgisches Viertel 43%, Zollstock 41%, Longerich 52% und Rath 49%. Hauptursachen für die geringere Ausschöpfung in den beiden innenstadtnäheren Stadtvierteln waren die Nichterreichbarkeit von Zielpersonen sowie - besonders in Zollstock - höhere Verweigerungsquoten als in den beiden anderen Befragungsvierteln.

⁴⁴ Es wäre unter anderem zu klären, wie sich das Verkehrshandeln von länger in Deutschland lebenden Ausländern entwickelt, ob es so etwas wie eine Konvergenz des Verkehrshandelns und möglicherweise auch des Freizeithandelns mit Deutschen gibt oder nicht.

⁴⁵ Auch dies ein Themenfeld für weitergehende Untersuchungen (vgl. Groß 1998a,b, Flade & Limbourg 1997).

möglich (Kapitel 3.2). Von den 37 Personen mit fehlenden oder unvollständigen Wegeprotokollen am Wochenende⁴⁶ sind 29 auf einer das Wochenende umschließenden Reise unterwegs, wie eine Kontrollfrage⁴⁷ zeigt.

Tabelle 2: Befragungsinstrumente, -inhalte und -ziele der empirischen Erhebung in den vier Kölner Stadtvierteln

	<i>Inhalt</i>	<i>Ziele</i>
<i>Wegeprotokolle</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung aller Wege an einem Samstag, Sonntag und Werktag (keine Freitage) 	<ul style="list-style-type: none"> • Struktur Freizeitverkehr am Wochenende (Kapitel 3.2) • Vergleich Werktags- mit Wochenendmobilität (Kapitel 4.5)
<i>Standardisierter Fragebogen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • soziodemographische Merkmale • Verkehrsmittelverfügbarkeit • Raumstruktur • Freizeitwünsche und -aktivitäten • Einstellung zu Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen • Spezielle Freizeitreisen (Besuch, Schrebergarten, Zweitwohnsitz) 	<ul style="list-style-type: none"> • Struktur spezieller Freizeitreisen (Kapitel 3.3) • Typisierung von Personen nach Freizeitmobilitätsstilen (Kapitel 4.4) • Bi- und multivariate Zusammenhänge Freizeitmobilität (Kapitel 4)
<i>Offenes Interview</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verlauf des Entscheidungsprozesses (Einflussfaktoren, Routinen) bei Freizeitreisen am Wochenende 	<ul style="list-style-type: none"> • Erklären und Verstehen des Verkehrshandelns in der Freizeit (Kapitel 5)

Die Auswahl des geschlossenen Fragenteils erfolgte vor dem Hintergrund des in den Kapiteln 2.2 und 2.3 dargestellten Stands der Forschung zum Freizeitverkehr und der Hypothesen (Kapitel 2.4), welche den Einfluss von räumlich-sozialen Strukturen - Angaben zu Wohnung, Wohnumfeld, Nachbarschaftskontakten und soziodemographischen Merkmalen - sowie die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln thematisieren (Kapitel 4.1-4.3). Aus den Angaben zu Freizeitwünschen und -aktivitäten sowie zu Verkehrsmiteinstellungen werden Freizeitmobilitätstypen gebildet und anschließend auf ihre Erklärungskraft für Freizeitverkehr geprüft (Kapitel 4.4). Fragen zu speziellen Freizeitreisen - Schrebergarten, Zweitwohnsitze, Besuche von Verwandten und Freund/innen - ergänzen die Angaben in den Wegeprotokollen zu speziellen Freizeitreisen, welche für den Verkehrsaufwand möglicherweise besonders bedeutsam sind (Kapitel 3.3).

Schließlich wird, drittens, nach individuellen Entscheidungsgründen des Verkehrshandelns

⁴⁶ Von 31 Befragten fehlen die Wegeprotokolle an beiden Tagen des Wochenendes, von jeweils drei Befragten nur die Protokolle entweder am Samstag oder am Sonntag. Als Ausfallgrund für die fehlende Erfassung dieser Wegeprotokolle kann vermutet werden, dass der Zeitraum zwischen Befragung und Stichtagswochenende zu groß war. Die Befragten konnten oder wollten sich nicht mehr an die Details ihrer Reisen erinnern.

⁴⁷ Mit den Fragen 46a bis 46e wurden Abreise- und Rückreisedatum, Zielgebiet, hauptsächliches Verkehrsmittel und Begleitung auf der Reise erfragt. 78 Personen befanden sich hiernach auf einer das Wochenende zumindest teilweise umfassenden Reise mit Übernachtungen, jeweils zur Hälfte auf Kurzreisen (2-4 Tage Dauer) und auf längeren Reisen (ab 5 Tage Dauer).

hinsichtlich der Freizeitaktivitäten, der Aktivitätsorte sowie der genutzten Verkehrsmittel gefragt. Es wird versucht zu ermitteln, wie die Befragten ihr Entscheidungsverhalten selbst rekonstruieren. Der geringe zeitliche Abstand zum vorangegangenen Sonntag sollte dem Erinnerungsvermögen entgegenkommen. Dieser Teil des Interviews wurde anhand eines Interview-Leitfadens (vgl. Anhang) geführt und per Kassette mitgeschnitten. Um den hohen Auswertungsaufwand mit den offenen Interviewteilen zu reduzieren, sollte nur bei der Hälfte der Interviews dieser Teil durchgeführt werden. Die Stichprobenziehung hierfür erfolgte, indem jede zweite der vom Statistischen Amt übermittelten Adressen dafür ausgewählt wurde („gerade Nummern“). Insgesamt konnten 334 offene Interviewteile in die Auswertung einbezogen werden.

3.1.2 Auswahl und Beschreibung der Befragungsviertel

Soziale und räumliche Strukturen stehen in einem wechselseitigen Abhängigkeitsverhältnis, welches auch für die Verkehrsentstehung von Bedeutung ist (vgl. Kapitel 2.3). Vor diesem Hintergrund erfolgte die Auswahl der Befragungsviertel mit dem Ziel, möglichst verschiedene räumliche wie auch soziale Strukturen in die Analyse der Entstehungsbedingungen von Freizeitverkehr einzubeziehen. Fünf Kriterien fanden für die Auswahl der Befragungsgebiete Anwendung:

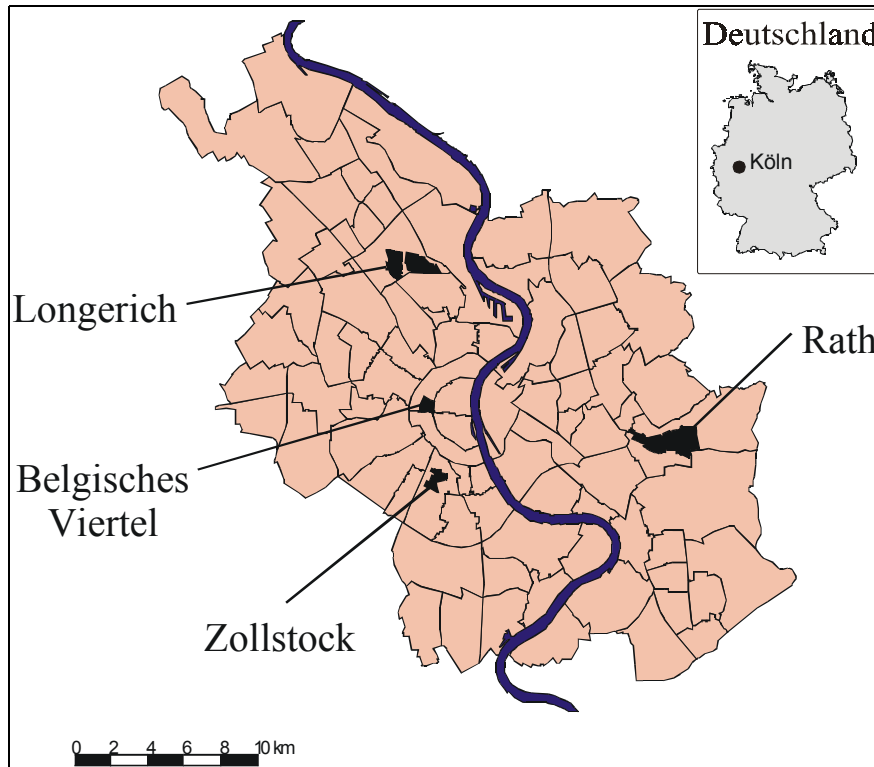
1. Einige typische räumliche - und damit auch soziale (vgl. Holz-Rau & Kutter 1995: 35-36) - Strukturen werden herausgegriffen und in ihren Wechselwirkungen mit dem Verkehrshandeln in der Freizeit untersucht. Es wird nicht versucht, die Vielfalt räumlicher Strukturen repräsentativ zu erfassen. Stattdessen soll die Fallstudie vertiefende Einblicke in die Entstehungsbedingungen von Freizeitmobilität unter bestimmten sozial-räumlichen Bedingungen geben.
2. Die Bebauungsstruktur soll verschieden sein. Ein gentrifiziertes Innenstadtquartier und ein randstädtisches Einfamilienhausgebiet sollen als typische Wohngebiete in die Befragung einbezogen werden. Auf die Untersuchung ländlicher Wohngebiete wird aufgrund der beschränkten zeitlichen und finanziellen Ressourcen verzichtet.
3. Um bei einer angestrebten Zahl von etwa 1000 Interviews für jedes Befragungsgebiet vertiefende Auswertungen zu ermöglichen, wird die Befragung in vier Kölner Stadtvierteln⁴⁸ durchgeführt.
4. Die Befragungsgebiete sollen alle zumindest über einen Straßenbahnanschluss verfügen. Damit besteht - zumindest theoretisch - die individuelle Wahlmöglichkeit zwischen zwei motorisierten Verkehrsmitteln, nämlich privatem Pkw und Öffentlichem Verkehr. Das Vorhandensein von

⁴⁸ Das Kölner Stadtgebiet ist in 313 Stadtviertel eingeteilt, welche die bebauten Flächen Kölns abdecken. Die Einteilung in Stadtviertel erfolgte nach genetischen, physiognomischen und funktionalen Merkmalen, so dass sie eine gute Voraussetzung zur Auswahl von Gebieten nach unterschiedlichen räumlichen Strukturen bilden (Zehner 1987, Warmelink & Zehner 1996: 9-10).

Alternativen erhöht die Wahrscheinlichkeit von tatsächlichen Entscheidungsprozessen beim Verkehrshandeln, welche im Folgenden noch intensiver untersucht werden (Kapitel 5).

- Die Ausstattung der Befragungsviertel mit Freizeitgelegenheiten - Gastronomie, Kultur- und Sporteinrichtungen, Grünanlagen, etc. - soll unterschiedlich gut sein.

Karte 1: Übersicht Lage der Befragungsviertel im Kölner Stadtgebiet



Die Kriterien führten zur Auswahl⁴⁹ der vier Befragungsviertel Belgisches Viertel, Zollstock, Longerich und Rath⁵⁰, die im Folgenden kurz beschrieben werden (vgl. Karte 1 und Tabelle 3).

⁴⁹ Nach ausführlicher Diskussion mit den Experten Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA Köln, Dipl.-Ing. Jürgen Möllers, Stadtplanungsamt der Stadt Köln, Dr.-Ing. Oscar Reutter, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie und Dr. Zehner, Geographische Institute der Universität Köln.

⁵⁰ Nach der Einteilung des Kölner Stadtgebiets in Viertel, wie sie vom Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten der Stadt Köln im Statistischen Informationssystem bereitgehalten wird, handelt es sich um das Belgische Viertel (10401), Alt-Zollstock (20504), Longerich/Gartenstadt-Nord (50601 und 50602) sowie Alt-Rath/Siedlung Königsforst (80801 und 80802).

Tabelle 3: Bebauung, Freizeitgelegenheiten und Verkehrsmittel der Befragungsviertel

<i>Stand am 31.12.97</i>	<i>Belgisches Viertel</i>	<i>Zollstock</i>	<i>Longerich</i>	<i>Rath</i>	<i>Köln</i>
<i>Fläche (qkm)</i>	0,31	0,49	1,55	2,29	179,8
<i>Entfernung Innenstadt (Dom)</i>	1,5 km	4 km	8 km	10 km	-
<i>Bebauung</i>	gründerzeitliche Blockrandbebauung	Blockrandbebauung, Zeilenbauten, Punkthochhäuser	Reihenhäuser, Zeilenbauten, Punkthochhäuser	Einfamilienhäuser, alter Dorfkern	-
<i>Wohngebäude</i>	444	464	1 961	1 719	122 064
<i>Baujahr</i>					
<i>bis 1918</i>	33%	5%	0%	8%	k.A.
<i>1919 bis 1948</i>	6%	24%	9%	24%	k.A.
<i>1949 bis 1969</i>	45%	52%	83%	32%	k.A.
<i>1970 bis 1989</i>	11%	17%	5%	28%	k.A.
<i>1990 bis 1997</i>	6%	2%	3%	8%	k.A.
<i>Gebäudetyp</i>					
<i>Ein-Familien-Haus</i>	4%	4%	69%	60%	45%
<i>Zwei-Familien-Haus</i>	1%	2%	17%	20%	k.A.
<i>Mehr-Familien-Haus</i>	95%	94%	14%	20%	k.A.
<i>Freizeitgelegenheiten</i>					
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	sehr vielfältig (Kinos, Gaststätten, Szene-Treffs)	einige Gaststätten, Sportplatz, Schwimmbad	wenige Gaststätten, aktive Kirchengemeinde	einige Gaststätten, Tennis, Sportplatz, Reiten	
<i>Natur, Grünflächen</i>	kleine Parkanlagen (Stadtgarten, Innerer Grüngürtel)	viele Parkanlagen, Schrebergärten	Naherholung (Fühlinger See), Schrebergärten	Wald angrenzend (Königsforst)	
<i>Verkehrsmittel</i>					
<i>Bus</i>	ja	ja	ja	ja	-
<i>U-, Straßenbahn</i>	neun Linien	eine Linie	drei Linien	eine Linie	-
<i>Eisenbahn</i>	West-Bahnhof (Nahverkehrszüge)	nein	S-Bahn-Halt (Linie S 11)	nein	-
<i>Motorisierung (Pkw je 1000 Einw.⁽¹⁾)</i>	292	325	388	473	359
<i>Besonderheiten</i>	Car-Sharing-Zentrale, wenig Parkflächen				

⁽¹⁾ Bevölkerung mit Hauptwohnsitz

Quelle: Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten der Stadt Köln (Hg.) (1996,1998): Statistisches Jahrbuch 1994/95 und Statistisches Jahrbuch 1998. Köln.

Belgisches Viertel

Das Belgische Viertel ist ein überwiegend gründerzeitliches Innenstadtquartier mit geschlossener Blockbebauung. Es ist ein attraktives, gentrifiziertes Wohnviertel mit zahlreichen Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten. Gemeinsam mit dem angrenzenden Hohenzollernring und dem Friesenviertel ist es eines der Zentren des Kölner Nachtlebens mit einer attraktiven und vielfältigen Kneipen- und Kulturszene. Kinos, Theater, Kleinbühnen, (Straßen-) Cafés und Restaurants in bunter Vielfalt kennzeichnen das Viertel, welches auch zum Bummeln einlädt.

Foto 1: Gründerzeitliche Bebauung im Belgischen Viertel



Foto: M. Lanzendorf

Grünflächen bieten sich zur Erholung im Stadtpark am Westbahnhof und entlang der Bahnstrecke im Inneren Grüngürtel (u.a. Aachener Weiher) an. Die Grünanlagen sind zu Fuß schnell erreichbar, jedoch durch Autoverkehrslärm in ihrer Qualität beeinträchtigt. Um Ruhe im Grünen zu genießen, müssen weitere Strecken zum Kölner Stadtrand, in die Eifel oder ins Bergische Land zurückgelegt werden.

Durch die zentrale Lage - die Luftlinienentfernung zum Dom und Hauptbahnhof beträgt nur etwa 1,5 Kilometer - ist das Belgische Viertel mit einer Vielzahl von Straßen- und U-Bahnlinien sehr gut an das Öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Zudem liegt der Kölner Westbahnhof am Rande des Belgischen Viertels mit Bahn-Direktverbindungen nach Koblenz, Bonn, Wuppertal, Düsseldorf sowie in die Eifel. Oberirdische Parkplätze sind in dem dicht bevölkerten Belgischen Viertel knapp, jedoch

gibt es mehrere Parkhäuser. Eine Besonderheit des Belgischen Viertels ist die Zentrale der Kölner Car-Sharing-Organisation Stattauto, die in einem der Parkhäuser ihren größten Kölner Stellplatz hat.

Zollstock

„Zollstock hat wenig Kultur, dafür aber viel Grün zu bieten“ (Freitag 1998)

„Solche Straßen hat Köln viele. Und doch fällt nirgendwo so ins Auge wie in Zollstock, dass Köln ganz nah bei Dortmund und bei Oberhausen liegt. Es ist ein Block langweiliger, niederdrückender als der andere.“ (Hans Conrad Zander im Bildband „Minnesota in Köln“, zitiert nach Freitag 1998)

Zollstock liegt innenstadtnah und ist im Vergleich zu ähnlich zentral gelegenen Stadtvierteln in Köln ein weniger attraktives Wohnviertel. Überwiegend genossenschaftlicher Wohnungsbau, erbaut zwischen 1920 und 1960, dominiert das Viertel in Blockrandbebauung. Auch Zeilenbauten und wenige Hochhäuser mit acht bis zehn Geschossen sind zu finden. Zollstock ist ein ehemaliges Arbeiterviertel, in dem aufgrund der Nähe zum Universitätsviertel auch Studierende wohnen. Erst in jüngster Vergangenheit entwickelt sich nach der Ansiedlung zahlreicher Dienstleistungsarbeitsplätze, unter anderem von Versicherungskonzernen, ein gastronomisches Angebot, welches auch abends eine Alternative zu den Nachbarvierteln Sülz oder Klettenberg bietet. Viele der Wohnungen des Viertels werden von den Wohnungsbaugenossenschaften in Stand gesetzt und modernisiert. Eine allmähliche Aufwertung des Wohnviertels Zollstock scheint sich anzubahnen (vgl. auch Freitag 1998).

Foto 2: Genossenschaftswohnungen in Zollstock



Foto: M. Lanzendorf

Die Freizeit-Infrastruktur-Angebote im Viertel sind beschränkt, jedoch bieten sich in den benach-

barten Vierteln Klettenberg, Sülz und in der Innenstadt zahlreiche leicht erreichbare Gelegenheiten. Ein Schwimmbad, Sportplätze und einige Gaststätten sind die wichtigsten Freizeitgelegenheiten im Viertel. In unmittelbarer Nähe befinden sich einige attraktive Grünanlagen: der Vorgebirgspark grenzt im Osten, der Volkspark im Norden an Zollstock, und im Süden ist der äußere Grüngürtel schnell über den Südfriedhof oder durch die Kleingartenanlagen erreichbar.

Die Anbindung an das Öffentliche Verkehrssystem erfolgt über die Straßenbahnlinie 12, die von Zollstock in wenigen Minuten den Barbarossaplatz - einen der zentralen Umsteigepunkte - und anschließend auch den Hauptbahnhof erreicht. Zudem gibt es mehrere Buslinien, die durch Zollstock fahren. Die Linie 12 fährt tagsüber in einem dichten 10-Minuten-Takt, verfügt jedoch nur über veraltetes Wagenmaterial, was die Attraktivität der Linie schmälert.

Longerich

Longerich, bzw. die Gartenstadt-Nord wie das Befragungsviertel auch bezeichnet wird, ist überwiegend zwischen 1949 und 1962 erbaut worden. Um 1960 wurden innerhalb von fünf Jahren die Hälfte aller heute bestehenden Gebäude errichtet. Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise werden ergänzt durch einige freistehende Einfamilienhäuser und wenige Punkthochhäuser.

Foto 3: Mischbebauung in Longerich



Foto: B. Bongardt

Freizeiteinrichtungen gibt es in Longerich nur wenige. Besonders Jüngere müssen abends oder am Wochenende ins Zentrum oder in andere Stadtviertel fahren, um auszugehen. Allerdings hat Longerich eine aktive Kirchengemeinde, in der sich viele der älteren Befragten engagieren. Die Möglichkeiten, die Freizeit im Grünen zu verbringen, sind in Longerich günstig. Im Süden bietet sich der Kölner Nordfriedhof für Spaziergänge an, und im Norden ist über Felder der Fühlinger See

erreichbar, ein vor allem im Sommer beliebtes Naherholungsziel des Kölner Nordens.

Longerich ist durch drei Straßenbahnlinien an das Öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Mit der S-Bahn-Linie 11 - die Haltestelle liegt am Rande des Viertels - ist der Hauptbahnhof in 11 Minuten zu erreichen. Longerich ist deutlich dünner besiedelt als die beiden innenstadtnahen Quartiere, so dass es kaum Parkplatzprobleme gibt.

Rath

Rath liegt am östlichen Stadtrand und ist das einzige rechtsrheinische Befragungsviertel. Es besteht aus zwei Teilen: erstens aus dem westlichen Teil Alt-Rath, einer überformten dörflichen Struktur mit überwiegend Ein- oder Zweifamilienhäusern sowie zweitens aus der im Osten gelegenen Göttersiedlung, welche überwiegend aus freistehenden Einfamilienhäusern mit großen Grundstücken besteht.

Foto 4: Einfamilienhaus in Rath



Foto: B. Bongardt

In Rath gibt es einige höherwertige gastronomische Betriebe, wie z.B. Restaurants oder Cafés. Weitere Freizeitgelegenheiten sind Tennisplätze, Sportplätze und Reitmöglichkeiten. In unmittelbarem Anschluss an Rath schließt sich im Osten der Königsforst an, ein großes zusammenhängendes Waldgebiet, welches sich nach Osten erstreckt und ein beliebtes Naherholungsgebiet für Wanderungen, Spaziergänge, Fahrrad- oder Reittouren ist. Auch ein Tiergehege und Spielplätze bilden Attraktionen in diesem Waldgebiet.

Die Anbindung Raths mit Öffentlichen Verkehrsmitteln besteht neben Bussen in der Straßenbahnlinie 9, die zum zentralen Umsteigepunkt Neumarkt in der Innenstadt und dann weiter nach Sülz fährt. Die ÖV-Verbindung zur Innenstadt und längs der Haltestellen der Straßenbahnlinie ist schnell und bequem. Zu davon abgelegenen Stadtteilen ist die Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln

jedoch im Allgemeinen schlecht, da zeitraubende Umwege zum Umsteigen gefahren werden müssen. Die diskutierte Wieder-Inbetriebnahme einer stillgelegten S-Bahn-Haltestelle an der Bahnstrecke Köln-Gummersbach in unmittelbarer Nähe von Rath würde die Fahrzeiten zum Kölner Hauptbahnhof und zur Innenstadt deutlich reduzieren und die ÖV-Erschließung von Rath verbessern.

Tabelle 4: Bevölkerung, Haushalte und Wohnverhältnisse der Befragungsviertel

Stand am 31.12.97	Belgisches Viertel	Zollstock	Longerich	Rath	Köln
Bevölkerung⁽¹⁾					
<i>Absolut</i>	6 529	6 831	8 840	7 500	965 556
<i>Bevölkerungsdichte (Einw. je qkm)</i>	20 926	13 941	5 889	3 268	5 370
<i>Alter (%)</i>					
<i>Unter 18 Jahre</i>	10%	14%	15%	15%	17%
<i>18-59 Jahre</i>	74%	63%	53%	59%	62%
<i>ab 60 Jahre</i>	16%	23%	32%	26%	21%
<i>Familienstand (%)</i>					
<i>geschieden</i>	9%	7%	6%	5%	7%
<i>Ledig</i>	55%	42%	33%	35%	41%
<i>Verheiratet</i>	32%	42%	51%	51%	45%
<i>Verwitwet</i>	5%	8%	11%	8%	7%
<i>Ausländer (%)</i>	26%	18%	10%	11%	19%
Haushalte					
<i>absolut</i>	4 988	4 042	4 386	3 699	508 372
<i>Haushaltsgröße (%)</i>					
<i>1 Person</i>	70%	54%	38%	38%	47%
<i>2 Personen</i>	19%	28%	34%	33%	28%
<i>3 Personen</i>	7%	10%	15%	16%	13%
<i>4 Personen</i>	3%	5%	10%	10%	8%
<i>ab 5 Personen</i>	1%	2%	4%	4%	4%
<i>Mittlere Haushaltsgröße (Einw. ⁽¹⁾ je HH)</i>	1,31	1,69	2,02	2,03	1,90
Wohnverhältnisse					
<i>Wohnungen</i>	4 675	4 089	4 356	3 607	503 986
<i>Wohnungsgröße (%)</i>					
<i>1 Raum</i>	16%	7%	3%	2%	k.A.
<i>2 Räume</i>	16%	11%	6%	6%	k.A.
<i>3 Räume</i>	37%	39%	23%	24%	k.A.
<i>4 Räume</i>	21%	31%	29%	29%	k.A.
<i>5 und mehr Räume</i>	10%	11%	39%	39%	22%
<i>Wohnfläche (1000 qm)</i>	275	239	347	323	35 329
<i>je Wohnung (qm)</i>	59	58	80	90	70
<i>je Einwohner⁽¹⁾ (qm)</i>	42	35	39	43	35
<i>Anteil Sozialwohnungen (%)</i>	4%	9%	14%	5%	15%
<i>Wohndauer⁽²⁾ (%)</i>					
<i>unter 2 Jahre</i>	27%	22%	15%	19%	23%
<i>2 - 4 Jahre</i>	20%	19%	13%	16%	18%
<i>5 - 9 Jahre</i>	18%	17%	16%	17%	k.A.
<i>10 - 19 Jahre</i>	20%	19%	21%	21%	k.A.
<i>ab 20 Jahre</i>	15%	24%	34%	26%	k.A.

⁽¹⁾ Bevölkerung mit Hauptwohnsitz, ⁽²⁾ Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnsitz

Quelle: Strategisches Informationssystem der Stadt Köln und Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten der Stadt Köln (Hg.) (1998): Statistisches Jahrbuch 1998. Köln.

Vergleich der Bevölkerungs- und Sozialstruktur der Befragungsviertel

In den Befragungsvierteln leben jeweils 6500 bis 9000 Personen mit Hauptwohnsitz, zusammen etwa

3% der Kölner Bevölkerung (Tabelle 4). Die innenstadtnahen Quartiere Belgisches Viertel und Zollstock sind wesentlich dichter besiedelt und haben mehr Single-Haushalte als die beiden anderen Viertel. Im Belgischen Viertel leben viele Ledige, viele im Alter zwischen 18 und 59 Jahren und mehr Ausländer als in den anderen Befragungsvierteln. Zwei Drittel lebt kürzer als 10 Jahre im Viertel.

Im Vergleich zum Kölner Durchschnitt leben in den Befragungsvierteln weniger Kinder. Während in Zollstock die Alterszusammensetzung der Bevölkerung in etwa dem Kölner Durchschnitt entspricht, ist die Bevölkerung in Longerich und Rath überaltert. Hier ist der Ausländeranteil auch niedrig, überdurchschnittlich viele sind verheiratet und Zwei- oder Drei-Personen-Haushalte sind häufig.

Die Wohnfläche je Person ist in den Befragungsvierteln - mit der Ausnahme Zollstock – überdurchschnittlich groß. Sozialwohnungen sind vergleichsweise selten - mit der Ausnahme Longerich. Hieraus kann geschlossen werden, dass es sich bei den Befragungsvierteln eher um Viertel des Mittelstands handelt; soziale Brennpunkte gibt es in den Befragungsvierteln nicht⁵¹. Auch werden keine Neubaugebiete in der Erhebung berücksichtigt, was sich in der vergleichsweise alten Bevölkerungszusammensetzung zeigt.

3.1.3 Das Reisekonzept zur Auswertung der Wegeprotokolle

Die meisten Tagesprotokolle werden in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung auf der Grundlage eines Wegekonzepts erhoben und ausgewertet⁵². Ein Weg bezeichnet hier außerhäusige Strecken, die zur Erfüllung eines Zwecks zurückgelegt werden. Das bedeutet, dass ein Verkehrsmittelwechsel keinen Einfluss auf die Wegedefinition hat, d.h. auch mehrere Verkehrsmittel auf einem Weg genutzt werden können. Auf der Basis der erfassten Wege werden die genutzten Verkehrsmittel, Wegezeiten, -entfernungen, -ziele und -zwecke ausgewertet. Dies ist bei bundesweiten Befragungen wie der KONTIV (EMNID 1991a, b) ebenso der Fall wie bei zahlreichen regionalen Fallstudien (z.B. Socialdata 1993, Technische Universität Dresden & Socialdata 1994, Klamp 1992, Götz et al. 1997). Trotz der Verbreitung hat das Konzept spezifische Defizite, die es bei seiner Anwendung zu beachten gilt (Holz-Rau 1990: 23-25):

- Ein Unterschied zwischen tatsächlichem und mittels Wegeprotokollen erhobenem Verkehrsverhalten kann nachgewiesen werden: Über subjektiv als wichtig empfundene Wege wird häufiger, über unwichtige Wege seltener berichtet. Fußwege und Aktivitäten in längeren

⁵¹ Für die Untersuchung des Freizeitverkehrs mit motorisierten Individualverkehrsmitteln ist die Erhebung in sozialen Brennpunkten möglicherweise auch nur von sekundärem Interesse, da zumindest der Besitz eines Pkw - für Motorräder oder Mopeds mag anderes gelten - an ein gewisses Mindesteinkommen gekoppelt sein dürfte. Es besteht die Vermutung, dass Personen ohne ausreichende finanzielle Ressourcen auch nicht besonders aktiv im motorisierten Freizeitverkehr in Erscheinung treten (vgl. dazu Kapitel 4.1).

⁵² Zum Vergleich von Mobilitätskennziffern nach dem Wege- und dem Reisekonzept vgl. Kapitel 3.2.2.

Wege- bzw. Aktivitätsketten bleiben untererfasst (z.B. einzelne Einkäufe, wenn mehrere Einkäufe getätigt werden). Die Sorgfalt und das Erinnerungsvermögen der Antwortenden sind für Unterschiede bei der Zahl der berichteten Wege verantwortlich.

- Werden Wege in einer Kette aneinandergereiht, so entsteht ein spezifischer Kontext, der bei der Analyse mit dem Wegekonzept verloren geht. Spezifische Aktivitätskopplungen und damit einhergehende Ziel- und Verkehrsmittelzwänge werden ausgeblendet.

„Reisen“ statt „Wege“

Um den Mängeln des Wegekonzepts bei der Auswertung zu begegnen, führt Kutter (1981) ein Reisekonzept ein. Unter Reisen werden geschlossene Wegeketten verstanden, die in der Wohnung beginnen und enden. Eine Reise besteht normalerweise aus dem Verlassen des Hauses, dem Durchführen einer oder mehrerer Aktivitäten unter Verwendung möglicherweise verschiedener Verkehrsmittel, zum Teil in Begleitung anderer oder auch nicht, und endet bei der Rückkehr nach Hause. Eine Ausnahme bilden die Fälle, wenn nicht am Tagesende nach Hause zurückgekehrt, sondern woanders übernachtet wird. In diesem Fall endet die Reise mit der Ankunft am neuen Übernachtungsort. Umgekehrt kann eine Reise auch an einem anderen Übernachtungsort beginnen und führt entweder wieder dahin zurück oder nach Hause, wo sie jeweils endet.

Das Reisekonzept soll besser als das Wegekonzept zur Auswertung von Erhebungen im KONTIV-Typ geeignet sein, da die Befragten eher in Reisen als in Wegen denken. Die Ungenauigkeiten des Wegekonzepts bei den Auswertungen führen so weit, dass Holz-Rau in seiner Kritik die KONTIV-Auswertungen auf Wegeebe-
ne zur Analyse des Verkehrsverhaltens vollständig ablehnt: "Daher ... wird die Reise nicht nur als Grundeinheit des Verkehrsverhaltens betrachtet, sondern als unteilbare Grundeinheit des „KONTIV-Verkehrsverhaltens“" (Holz-Rau 1990: 24, Hervorhebungen bei Holz-Rau). Für klein-räumige Fragestellungen bezeichnet Holz-Rau den KONTIV-Haushalts-befragungstyp als ungeeignet.⁵³

Kritik des Reisekonzepts

Bei der Auswertung der Wegeprotokolle zur Freizeit am Wochenende bereitet das Wegekonzept in zweierlei Hinsicht Schwierigkeiten. Erstens stellt sich bei der Auswertung der Wegeprotokolle heraus, dass Heimwege von großer Bedeutung sind. Samstags wird knapp die Hälfte, sonntags sogar mehr als die Hälfte aller Kilometer auf Heimwegen zurückgelegt (vgl. Tabelle 10 in Kapitel 3.2.1). Die Auswertung nach Wegezwecken würde diese Heimwege entweder als eigenen Zweck ausweisen

⁵³ Holz-Rau (1990: 24) verweist hier als Beispiel auf Fragestellungen nach dem kleinräumigen Verkehrsverhalten bei Innenstadt-Einkäufen, wie z.B. bei Beckmann (1983) oder Monheim (1985). Eine Zusammenstellung neuerer Arbeiten findet sich in Monheim (1999).

oder den Heimweg der jeweils letzten vorangegangenen Aktivität zurechnen. Im ersten Fall würde ein schwer verständlicher Wegezweck („Heimwege“) entstehen, der die meisten Wege und größten Distanzen enthält, im zweiten Fall sind mit der Zuordnung möglicherweise erhebliche Verzerrungen verbunden. Zudem ist ungeklärt, was mit den Heimwegen geschieht, denen kein Weg vorangeht - was z.B. bei Rückreisen von Übernachtungsorten der Fall ist (vgl. Tabelle 5).

Zweitens - und allgemeiner - ergibt sich die Schwierigkeit, dass der Kontext von Wegen verloren geht, wenn nicht die vorangehenden und nachfolgenden Aktivitäten bei der Aufeinanderfolge mehrerer Wege mit berücksichtigt werden. Wird z.B. ein weiter Weg zum Besuch von Freund/innen in der Nachbarstadt unternommen, dort gemeinsam in ein Café gegangen und anschließend wieder nach Hause gefahren, so kann der Besuch des Cafés in der Nachbarstadt nur aus dem Kontext des Besuchs von Freund/innen verstanden werden. Diese Information geht jedoch verloren, wenn nur noch auf die isolierte Tatsache - wie im Wegekonzept - geschaut wird, dass in der Nachbarstadt ein Café getrunken wird (vgl. die Beispiele C₁ und C₂ in Tabelle 5).

Zur Vermeidung der beiden beschriebenen Schwierigkeiten wird im Folgenden das Reisekonzept zur Auswertung der Wegeprotokolle verwendet. Dann ergibt sich (vgl. Tabelle 5):

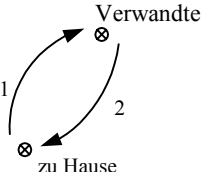

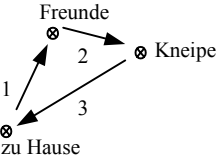
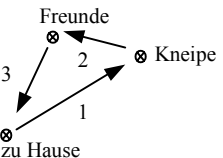
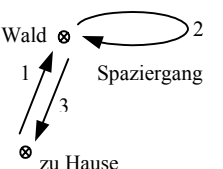
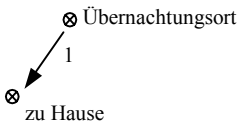
- Heimwege sind Bestandteil der Reisen und werden nicht isoliert von ihrem Kontext betrachtet. Der Ausnahmefall, dass Reisen nur aus einem Heimweg bestehen - wie z.B. bei Rückreisen von Übernachtungen (Beispiel E in Tabelle 5) - wird als eigener Reisezweck „Transfer“ (des Übernachtungsortes) erfasst. Dabei entfällt dann, warum woanders übernachtet wurde.
- Der Reisezweck wird jeweils nach den durchgeführten Aktivitäten definiert. Die Reihenfolge der Aktivitäten spielt keine Rolle. Bei mehreren Aktivitäten auf einer Reise müssen Regeln für die Bezeichnung des Reisezwecks gefunden werden.

Schwierigkeiten bei der Anwendung des Reisekonzepts ergeben sich aus der großen Vielfalt der möglichen Aktivitätskombinationen auf einer Reise. Um die Reisezwecke überschaubar zu halten, ist hier eine Komplexitätsreduktion notwendig. Diese erscheint dem Verständnis von Freizeitverkehr jedoch angemessener als die Ausblendung der kontextuellen Zusammenhänge wie dies bei Wegekonzepten geschieht. Die Anwendung des Reisekonzepts hat drei Konsequenzen für die weitere Vorgehensweise:

- 1) Die Erkenntnisse zu den im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegten Strecken sind stärker an die tatsächlichen Aktivitäten angepasst. Der Kontext des individuellen Verkehrs-handelns - wie z.B. Familie, räumliche und zeitliche Zwänge, usw. - bleibt gewahrt, die Reise als Ganzes wird untersucht.
- 2) Die Ergebnisse nach dem Reisekonzept können mit Auswertungen nach dem Wegekonzept nur beschränkt verglichen werden. Dies betrifft Aussagen zu Verkehrsaufkommen, -aufwand, genutzten Verkehrsmitteln genauso wie solche zu Wege- bzw. Reisezwecken.
- 3) Die Umkodierung von Wegen auf Reisen führt zu einem erheblichen Mehraufwand. Die

Zuordnungen von Zwecken, Verkehrsmitteln, Zeiten u.ä. zu Reisen sind zunächst durchzuführen. Aufgrund der von dem Umstieg auf das Reisekonzept erwarteten Erkenntnisgewinne erscheint der damit verbundene Mehraufwand gerechtfertigt⁵⁴. Auch die nicht mehr bestehende Vergleichbarkeit mit Ergebnissen auf der Basis von Wegekonzepten ist vertretbar angesichts der ohnehin dürftigen Datenbasis zum Freizeitverkehr.

Tabelle 5: Beispiele zur Verwendung von Wege- und Reisekonzept

Beispiel	Wegekonzept			Reisekonzept	
	Anzahl Wege	Wegezwecke mit „nach Hause“ ⁽¹⁾	Wegezwecke ohne „nach Hause“ ⁽²⁾	Anzahl Reisen	Reisezweck
<p>A</p> 	2	1x Verwandte besuchen 1x nach Hause	2x Verwandte besuchen	1	Sozialer Kontakt
<p>B</p> 	1	1x Spazierfahrt	1x Spazierfahrt	1	Fortbewegung
<p>C₁</p> 	3	1x Freunde treffen 1x Kneipe 1x nach Hause	1x Freunde treffen 2x Kneipe	1	Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte
<p>C₂</p> 	3	1x Freunde treffen 1x Kneipe 1x nach Hause	2x Freunde treffen 1x Kneipe	1	Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte
<p>D</p> 	3	1x ins Grüne 1x Spaziergang 1x nach Hause	1x ins Grüne 2x Spaziergang	1	Natur
<p>E</p> 	1	1x nach Hause	1x Sonstiges	1	Transfer

⁵⁴ Zum häufig zu hörenden Einwand, dass Reisen fast immer aus zwei Wegen bestehen und folglich der Mehraufwand überflüssig sei, vergleiche die dazu gegensätzlichen Ergebnisse in Kapitel 3.2.2).

⁽¹⁾ „Nach Hause“ wird als eigenständiger Wegezweck kodiert.

⁽²⁾ Wege mit dem Zweck „nach Hause“ werden mit dem Zweck des vorangegangenen Weges kodiert (vgl. Verkehr in Zahlen 1995: 211)

Quelle: eigener Entwurf

Zur Anwendung des Reisekonzepts fand eine Umkodierung der erfassten Wege in Reisen statt. Abgrenzungsprobleme von Reisen treten auf, wenn entweder die Angabe von Heimwegen lückenhaft ist - was auch schon beim Wegekonzept ein Problem ist - oder wenn Reisen am Übernachtungsort stattfinden, aber aus den Wegeprotokollen nicht eindeutig hervorgeht, ob ein Weg die Reise abschließt oder nicht. Letzteres kann beispielsweise bei Verwandtenbesuchen der Fall sein: Wenn dort übernachtet wird, ist nicht mehr klar, ob die Wege zurück zum Übernachtungsort oder zu anderen Verwandten führen, so dass möglicherweise nacheinander ausgeführte Reisen als eine Reise aufgefasst werden⁵⁵.

Verkehrsmittel im Reisekonzept

Als Kriterien für die Kodierung von Reiseverkehrsmitteln sind verschiedene Verfahren denkbar:

- die Reise wird jedem einzelnen auf der Reise genutzten Verkehrsmittel zugerechnet, wie das z.B. in der deutschen Standardstatistik Verkehr in Zahlen (1998) für Wege geschieht,
- die Reise wird anteilig den genutzten Verkehrsmitteln je nach Reisezeiten oder -entfernungen zugeordnet oder
- die Reise wird einem Hauptverkehrsmittel zugeordnet, welches nach der größten zurückgelegten Teilentfernung, der längsten Teilreisezeit oder nach einer vorgegebenen Hierarchie bestimmt wird.

Im Unterschied zu Holz-Rau (1990: 28), der bei seiner Sekundäranalyse der KONTIV 1982 den Reisen jeweils das Verkehrsmittel zuordnet, mit dem die größten Teildistanzen zurückgelegt werden, und bei gleichen Distanzen auf eine Hierarchie der Verkehrsmittel zurückgreift, wird hier zur Aufwandsreduzierung eine Zuordnung der Reiseverkehrsmittel alleine nach einer vorgegebenen

⁵⁵ Das zweite Problem ist quantitativ eher von untergeordneter Bedeutung, da nicht so viele Übernachtungsreisen auftreten, bei denen der Übernachtungsort nicht eindeutig angegeben ist. Zudem wurden sämtliche Übernachtungsreisen noch einmal hinsichtlich dieser Frage überprüft und um offensichtlich fehlende Angaben zum Abschluss einer Übernachtungsreise ergänzt. Das erste Problem ist ein generelles Erfassungsproblem bei Wegeprotokollen: zum Teil wird vergessen, Heimwege anzugeben. Dadurch kann es passieren, dass zwei aufeinanderfolgende Wege als Teil einer Reise aufgefasst werden - z.B. erst der Gang zum Bäcker, dann der Einkauf mit dem Auto (ohne Angabe von Heimwegen). In solchen (seltenen) Fällen wurde überprüft, ob mit Hilfe der Angaben zu Entfernungen, Wegezeit, Begleitung, Verkehrsmittel, Wegezweck und anderem eine Datenkorrektur möglich war. In Zweifelsfällen blieben die Daten unverändert.

Hierarchie getroffen. Das Reiseverkehrsmittel ist demnach dasjenige, welches von allen in der Reise benutzten die höchste Hierarchiestufe hat (vgl. Tabelle 6). Die Zuordnung in Hierarchiestufen richtet sich nach den Distanzbereichen - und damit annähernd auch nach den verursachten ökologischen Belastungen -, in denen die Verkehrsmittel üblicherweise eingesetzt werden⁵⁶. Das Flugzeug erhält demnach die höchste Stufe. Es folgen MIV⁵⁷ und Bus/Bahn, dann das Fahrrad und schließlich Zufußgehen. Werden z.B. auf einer Reise Teilstrecken zu Fuß gegangen und andere mit dem Bus zurückgelegt, so ist „Bus & Bahn“ das Reiseverkehrsmittel.

Tabelle 6: Hierarchie der Reiseverkehrsmittel

Flugzeug	
Bus & Bahn	MIV, selbst fahrend
MIV, mitfahrend	
Fahrrad	
zu Fuß	

Dieses Hierarchisierungsverfahren führt zu einer Übergewichtung der motorisierten gegenüber den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln⁵⁸ bei der Darstellung der Reiseverkehrsmittel, was allerdings aufgrund des Vorhabens im wesentlichen den motorisierten Individualverkehr zu analysieren, gerechtfertigt ist.

⁵⁶ Aufgrund dieser hierarchischen Zuordnung sollte das Ergebnis nicht allzu sehr von der von Holz-Rau (1990: 28) vorgeschlagenen Kodierung abweichen.

⁵⁷ Einzige Abweichung von den Distanzbereichen ist die Einordnung von Mitfahren im MIV auf eine Hierarchiestufe unterhalb von Selbstfahren im MIV sowie unterhalb von Bus bzw. Bahn. Reisen, in denen sowohl im MIV mitgefahren als auch selbst gefahren wird, sollten - so die Überlegung - ebenfalls zu „MIV, selbst fahrend“ gezählt werden, wenn keine weiteren motorisierte Verkehrsmittel genutzt werden. Werden Bus und Bahn gleichzeitig mit „MIV, mitfahrend“, genutzt - ohne MIV, selbst fahrend - so erscheint es sinnvoll diese Reise als ÖV zu begreifen - da jeweils nur die Mitnahme dominiert. Auf die Betrachtung kombinierter Verkehrsmittel wurde aufgrund der niedrigen Fallzahlen verzichtet. In den seltenen Fällen wenn sowohl ÖV als auch MIV (selbst fahrend) auf einer Reise genutzt werden, wird das als Sonstiges kodiert.

⁵⁸ Obwohl sich in der Verkehrsforschung in den vergangenen Jahrzehnten erst mühsam die Beachtung und Hinzunahme des nicht-motorisierten Verkehrs durchgesetzt hat, wird im folgenden eine Zuordnung der Verkehrsmittel zu Reisezwecken vorgenommen, wodurch die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel zu gering geschätzt wird, insbesondere im Vergleich zu Analysen auf Wegeebe. Für die Fahrradanteile zeigt sich, dass sie bei Reisen- nicht niedriger als bei Wegeauswertungen liegen (vgl. Kapitel 3.2.4).

Reisezwecke und Freizeitverkehrs-Segmente⁵⁹

Mit der Zusammenfassung von Wegen zu Reisen können Aktivitäten im Kontext der gesamten Reise analysiert werden. Werden mehrere Aktivitäten auf einer Reise durchgeführt⁶⁰, muss geklärt werden, welcher Zweck der Reise zugeordnet wird. Die Zahl der Reisezwecke für Freizeitaktivitäten soll dabei nicht zu groß werden, um die Freizeitreisen systematisch untersuchen zu können. Die Definition der Reisezwecke erfolgt in drei Schritten: (1) Gruppierung der Freizeitaktivitäten in Freizeitverkehrs-Segmente, (2) Betrachtung des Spezialfalls der Transferreisen und (3) Zuordnung der Reisezwecke nach Freizeitverkehrs-Segmenten.

(1) Gruppierung der Freizeitaktivitäten in Freizeitverkehrs-Segmente

Die in den Wegeprotokollen erfassten Freizeitaktivitäten lassen sich in vielfältiger Weise auf einer Reise kombinieren. Um die Vielzahl möglicher Kombinationen einzugrenzen und die möglichen Freizeitaktivitäten überschaubarer zu gestalten, werden die Freizeitverkehrs-Segmente Soziale Kontakte, Freizeit-Infrastruktur, Natur und Fortbewegung hergeleitet, welche Sammelkategorien für einzelne, in den Wegeprotokollen erfasste Freizeitaktivitäten und die Grundlage für die nachfolgende Definition der Reisezwecke bilden.

Die Zusammenfassung der Freizeitaktivitäten in verschiedene Freizeitverkehrs-Segmente erfolgt vor dem Hintergrund der Ausgangsthese der vorliegenden Arbeit (vgl. Kapitel 2.4), dass die Sammelkategorie Freizeitverkehr zu grob für eine am Erklären und Verstehen des individuellen Verkehrshandelns ausgerichtete Analyse ist. Die unterschiedliche zeit-räumliche Verortung von Freizeitaktivitäten - zentral in Innenstädten oder in der Peripherie, vorzugsweise samstagsabends oder sonntagnachmittags - sowie unterschiedliche Bedeutungen für Erholung, Kommunikation, Bewegung oder Erlebnis lassen eine Unterteilung des Freizeitverkehrs in homogenere Segmente als sinnvoll erscheinen. Bei der Herleitung der Freizeitverkehrs-Segmente fanden folgende Kriterien⁶¹ Verwendung:

- die räumliche Lage der Aktivitätsorte bzw. Gelegenheiten (Stadtzentrum, Stadtrand oder Peripherie),
- die Zielgebundenheit der Aktivitäten (Kann die Aktivität nur an einem bzw. an wenigen Zielorten

⁵⁹ Der Begriff „Freizeitverkehrs-Segmente“ bezeichnet die vier Gruppen von außerhäusigen Freizeitaktivitäten „Soziale Kontakte“, „Freizeit-Infrastruktur“, „Natur“ und „Fortbewegung“. Welche Freizeitaktivitäten in jeder einzelnen dieser Gruppen zusammengefasst sind, wird im Nachfolgenden noch erläutert. Auf einer Reise können mehrere solcher Freizeitverkehrs-Segmente miteinander kombiniert werden. Um in diesem Fall der Reise einen Zweck, den „Reisezweck“, zuordnen zu können, sind Regeln erforderlich, die in diesem Abschnitt erläutert werden.

⁶⁰ Je Weg konnten in den Wegeprotokollen maximal zwei Wegezwecke erfasst werden.

⁶¹ Beeinflusst wurde diese Einteilung maßgeblich von Kagermeier (1997: 145-160), der den Freizeitverkehr in Freizeiteinrichtungen, Sozialkontakte und Ausflüge unterteilt.

ausgeübt werden?),

- die Bedeutung von Öffnungszeiten bzw. von kommerziellen Angeboten sowie
- möglichst ein gemeinsames intentionales Charakteristikum (Kommunikation, Erlebnis, Erholung, Bewegung) der zusammengefassten Aktivitäten.

Zudem sollte jedes einzelne Freizeitverkehrs-Segment einen nennenswerten Anteil am Verkehrsaufkommen und -aufwand für Freizeitreisen haben (vgl. dazu Kapitel 3.2.1). Unter Verwendung dieser Kriterien wurden die vier Freizeitverkehrs-Segmente Soziale Kontakte, Freizeit-Infrastruktur, Natur und Fortbewegung gebildet, die im Folgenden beschrieben werden (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Freizeitverkehrs-Segmente nach charakterisierenden Eigenschaften

	<i>Soziale Kontakte</i>	<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	<i>Natur</i>	<i>Fortbewegung</i>
<i>Beispiele</i>	Freund/innen treffen, Verwandte besuchen	Sport, Gastronomie, Straßenfeste	Picknick, Schrebergarten	Spaziergang, Fahrt ins Blaue
<i>Intentionales Charakteristikum</i>	Kommunikation	Erlebnis	Erholung	Bewegung
<i>Zielgebundenheit</i>	eher hoch	hoch	überwiegend niedrig	keine
<i>Lage im Raum</i>	dispers (Wohngebiete)	überwiegend in den Zentren	eher peripher	eher peripher
<i>Öffnungszeiten</i>	weniger wichtig	überwiegend	überwiegend nicht	(entfällt)

Freizeitverkehrs-Segment I: Soziale Kontakte

Als Soziale Kontakte werden Aktivitäten zusammengefasst, die vorrangig dem Besuch oder Treffen von Verwandten, Partner/innen oder Freund/innen dienen. Auch Treffen in Vereinen, religiösen, sozialen oder Hobbygruppen und -kursen werden hierzu gezählt⁶². Letztere dienen zwar zugleich anderen Zwecken, bilden gleichzeitig aber auch wichtige Bezugspunkte für soziale Kontakte (Tabelle 8).

Im Mittelpunkt der Treffen zu Sozialen Kontakten steht die Kommunikation mit anderen. Es können sowohl Privatwohnungen (Besuche) oder auch spezielle Einrichtungen sozialer Gruppen (Vereinslokale, Kirchen, Gemeinderäume, Initiativenbüros) aufgesucht werden. Die Treffen mit anderen Personen für Soziale Kontakte sind im Allgemeinen zwar nicht an ein einziges Ziel gebunden, erfolgen jedoch normalerweise an einem fest bestimmten Ort: zu Hause, in den Lokalitäten der sozialen Gruppen oder auch Restaurants oder Cafés. In den meisten Fällen muss der Ort des Treffens zuvor abgesprochen sein. Öffnungszeiten spielen für Soziale Kontakte nur dann eine Rolle, wenn die Treffen in Lokalen mit vorgegebenen Öffnungs- und Schließzeiten stattfinden. Bei Treffen

⁶² Gesellschaftliches Engagement (Treffen in Vereinen, religiösen, sozialen oder sonstigen Gruppen) und die Teilnahme an Kursen (Hobby, Tanzen) werden gleichzeitig zu Sozialen Kontakten und Freizeit-Infrastruktur gezählt.

im privaten Rahmen existieren in der Regel keine solchen Zeiten.

Prinzipiell können Treffen für Soziale Kontakte überall stattfinden, wobei häufig private Wohnungen aufgesucht werden, die eben als Folge verschiedener Suburbanisierungswellen zunehmend dispers und dezentral im Raum liegen. Durch Wohnortmobilität verschieben und verändern sich zudem soziale Netze: Verwandte wohnen nicht mehr notwendig in der Nähe und Bekanntenkreise verändern sich, bleiben zum Teil aber auch noch bestehen, wodurch weiträumige Besuchswege verursacht werden (vgl. Kagermeier 1997: 151-155, Friedrichs 1995: 153-172).

Tabelle 8: Zuordnung von Freizeitaktivitäten zu Freizeitverkehrs-Segmenten

<i>Freizeit- Infrastruktur</i>	Gastronomie, Disco, Tanz Straßen-, Vereinsfest Gesellschaftliches Engagement ⁽²⁾ Sport ausüben (aktiv) ⁽¹⁾ Einkaufsbummel, Shopping Museum, Ausstellung u.ä. Kino, Theater, Konzert, u.ä. Sportveranstaltung besuchen Attraktionen (Zoo, Freizeitpark) Kurse (Hobby, Tanzen, ...) ⁽²⁾	<i>Fortbewegung</i>	Spazieren gehen im Grünen ⁽³⁾ Spazieren gehen in der Stadt Spazierfahrt, Fahrt ins Blaue Sport ausüben (aktiv) ⁽¹⁾	
	<i>Soziale Kontakte</i>		Verwandte, Partner/in Bekannte besuchen Gesellschaftliches Engagement ⁽²⁾ Bekannte, Freund/innen treffen Kurse (Hobby, Tanzen, ...) ⁽²⁾	<i>Pflichten</i>
		<i>Natur</i>	Weg ins Grüne, in die Natur Schrebergarten, Wochenendhaus Friedhof Spazieren gehen im Grünen ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Sport (aktiv) wird zur Freizeit-Infrastruktur gezählt, wenn die Reise aus mehr als einem Weg besteht, ansonsten gilt er als Fortbewegung

⁽²⁾ zugleich Freizeit-Infrastruktur und Soziale Kontakte

⁽³⁾ zugleich Natur und Fortbewegung

Freizeitverkehrs-Segment II: Freizeit-Infrastruktur

Aktivitäten in gebauten Freizeiteinrichtungen werden unter dem Begriff Freizeit-Infrastruktur zusammengefasst. Im Einzelnen sind dies das erlebnisorientierte Einkaufen (Einkaufsbummel, Shopping), die Nutzung von Gastronomie oder Tanzeinrichtungen, der Besuch von Diskotheken, Museen, Ausstellungen, Kinos, Theatern, Konzerten u.ä., Jahrmärkten, Straßen- oder Vereinsfesten und weiteren Attraktionen wie Zoo oder Freizeitpark - und schließlich der Besuch von Sportveranstaltungen. Die aktive Ausübung von Sport wird zur Freizeit-Infrastruktur gerechnet, wenn die Reise aus mehr als einem Weg besteht, ansonsten zum Freizeitverkehrs-Segment Fortbewegung⁶³. Treffen in Vereinen, religiösen, sozialen oder sonstigen Gruppen sowie die Teilnahme an Kursen (Hobby, Tanzen) werden ebenfalls zum Freizeitverkehrs-Segment Freizeit-Infrastruktur gezählt⁶⁴ (Tabelle 8). Diese Freizeitaktivitäten sind überwiegend konsumorientiert und finden in Einrichtungen mit festgelegten Öffnungszeiten statt. „Erlebnis“ kann als übergreifendes Motiv diese Aktivitäten charakterisieren. Die kommerziellen Einrichtungen befinden sich überwiegend in den Zentren der Städte, auch wenn in der jüngeren Vergangenheit zunehmend Freizeit-Großeinrichtungen an den Peripherien der Städte entstehen und versuchen, Kunden im Verbund mit Einkaufsmöglichkeiten dorthin zu locken (vgl. Plate et al. 1999). Die Zielgebundenheit von Freizeitaktivitäten dieses Segments ist sehr hoch, da die Aktivitäten in der Regel nur in spezialisierten Einrichtungen ausgeübt werden können.

Die bedeutsamsten Einzelaktivitäten im Zusammenhang mit der Freizeit-Infrastruktur sind Gastronomie- und Museumsbesuche und die Ausübung von Sport, samstags ist zudem der Einkaufsbummel von Bedeutung. Vergleichsweise unbedeutend sind dagegen der Besuch von Sportveranstaltungen und von Freizeitattraktionen (vgl. Tabelle 10).

⁶³ Enthält die Reise mehr als einen Weg, gibt es in der Regel ein Zwischenziel, wo der Sport ausgeübt wird, also eine Sporthalle, ein Fitness-Center o.ä. Bei nur einem Weg handelt es sich in der Regel um Jogging oder sportliches Radfahren, also sportliche Tätigkeiten, bei denen jeweils die Fortbewegung und nicht die Zielerreichung im Mittelpunkt steht.

⁶⁴ Vgl. Fußnote 62.

Freizeitverkehrs-Segment III: Natur

Im Freizeitverkehrs-Segment Natur werden Wege ins Grüne, in die Natur, zum Schrebergarten oder Wochenendhaus und auch zum Friedhof⁶⁵ zusammengefasst (Tabelle 8). Intentionales Charakteristikum dieser Aktivitäten ist die Erholung in der Natur. Die Aktivität „Spazieren gehen im Grünen“ wird gleichzeitig zu den Freizeitverkehrs-Segmenten Natur und Fortbewegung gezählt, weil sich hier keine eindeutige Zuordnung treffen lässt. Es ist also davon auszugehen, dass mit jedem Spaziergang im Grünen sowohl das Unterwegssein als auch die Erholung in der Natur gleichermaßen im Vordergrund stehen. Die Zielgebundenheit der naturbezogenen Aktivitäten ist überwiegend niedrig - außer es geht darum, den eigenen Schrebergarten oder das Wochenendhaus aufzusuchen. Öffnungszeiten spielen - das liegt in der Natur des Schauplatzes - im Allgemeinen keine Rolle, und die interessantesten Zielgebiete liegen in der Peripherie, möglichst weit weg von den Zentren der Städte. Gleichzeitig sind auch wohnungsnähere Grün- und Parkanlagen gern besuchte Ziele für naturorientierte Aktivitäten. Für den Befragungsraum ist zudem erwähnenswert, dass die Klein- und Schrebergartenanlagen der Befragungsviertel in Zollstock und Longerich in relativer Nähe zu den Wohngebieten liegen.

Aktivitäten in der Natur werden im Vergleich zu Sozialen Kontakten oder Aktivitäten in der Freizeit-Infrastruktur seltener und in kürzerer Entfernung durchgeführt. Wege zum Friedhof sind hierbei besonders rar und unbedeutsam für den Freizeitverkehr. Wege ins Grüne und Wege zum Schrebergarten oder zum Wochenendhaus sind etwa gleich wichtig (Tabelle 10).

Freizeitverkehrs-Segment IV: Fortbewegung

Als viertes Segment der Freizeitaktivitäten ist schließlich die Fortbewegung als Selbstzweck von Bedeutung. Das heißt, dass es hier in erster Linie nicht darum geht Zielorte zu erreichen, an denen Aktivitäten ausgeführt werden: Der Verkehr ist keine abgeleitete Nachfrage, sondern ein Selbstzweck, der aus sich selbst heraus, intrinsisch motiviert ist (vgl. Kapitel 2.3.2 sowie Salomon & Mokhtarian 1999). In Aktivitäten übersetzt heißt das z.B.: Spaziergänge, Fahrradtouren und Fahrten ins Blaue mit Auto oder Motorrad, Spaßfahrten mit Inline-Skates oder Kick-Board, mit dem Kanu, segeln, joggen und vieles mehr. Die aktive Ausübung von Sport wird allerdings nur dann als

⁶⁵ Die Aktivität „Friedhof“ wurde insgesamt nur selten genannt (vgl. Tabelle 10), überwiegend jedoch am Samstag oder Sonntag und häufig in Verbindung mit einem Spaziergang oder einem Weg in die Natur, wo der Friedhof als Ziel zwar durchaus eine eigene Bedeutung hat, die über die Bedeutung einer Grünanlage hinausgeht; gleichzeitig wurde jedoch gerade sein Wert als Grünanlage bzw. als Zwischenstation auf einem Spaziergang betont. Insofern scheint es gerechtfertigt, das Wegeziel „Friedhof“ eher als naturbezogene Freizeitaktivität denn als Versorgungsarbeit für Verstorbene einzuordnen. Hier, wie bei der Klassifikation der meisten Aktivitäten, muss zwischen analytisch exakter Zuordnung jeden Detailfalls und den Erfordernissen einer sinnvollen Verallgemeinerbarkeit abgewogen werden.

Fortbewegung verstanden, wenn die Reise aus nur einem Weg besteht⁶⁶ (Tabelle 8). Spaziergänge im Grünen finden sich gleichzeitig in den Segmenten Natur und Fortbewegung (siehe oben).

Abgrenzungsschwierigkeiten bestehen gelegentlich zu Wegen in die Natur. Trotzdem erscheint dieses Freizeitverkehrs-Segment hinsichtlich seiner eigenständigen Motivation in einer Weise charakteristisch für den Freizeitverkehr, dass im Folgenden eine eigenständige Betrachtung erfolgt, wann immer das möglich ist. Die in den drei anderen Freizeitverkehrs-Segmenten charakteristischen Kategorien Zielgebundenheit und Öffnungszeiten entfallen, da dieses Segment ja gerade auszeichnet, dass es keine Zielorte im engeren Sinn gibt. Gleichwohl gibt es räumlich bevorzugte Gebiete, „Streifreviere“, die das Unterwegssein attraktiv und zum Erlebnis oder zur Erholung machen (Wander- und Radwanderwege, Uferpromenaden, Inline-Strecken, Waldgebiete, Flussläufe, etc.).

Die meisten Wege dieses Freizeitverkehrs-Segment werden zu Fuß auf Spaziergängen zurückgelegt, nur wenige auf Spazierfahrten. Bei den Entfernungen kehrt sich das Verhältnis allerdings um, so dass der Anteil an Spazierfahrten - mit Auto, Motorrad oder Fahrrad - mit durchschnittlichen Entfernungen von 35 km samstags und 41 km sonntags gerade für die Betrachtung des MIV sehr an Bedeutung gewinnt (Tabelle 10).

(2) Spezialfall: Reisezweck Transfer

Ein Teil der Reisen führt nicht zum Startort zurück, sondern zu einem anderen Übernachtungsort. Der Reisezweck Transfer bezeichnet solche Reisen zum Wechsel des Übernachtungsortes, die

- den Wegezweck (Kurz-) Urlaub enthalten, also die Hin- oder Rückreise vom Urlaubsort bezeichnen, unabhängig davon, welche weiteren Aktivitäten auf einer solchen Reise ausgeübt werden oder
- nur mit dem Wegezweck „nach Hause“ kodiert sind und ihren Startort außerhalb Kölns haben, womit es sich um Rückreisen von Übernachtungen außerhalb Kölns handelt.⁶⁷

Rückreisen nach Hause mit Startort in Köln und ohne weitere Zweckangaben werden als Soziale Kontakte kodiert, weil davon auszugehen ist, dass es sich um Rückreisen von Übernachtungen bei Freund/innen oder Verwandten handelt.⁶⁸ Der Reisezweck Transfer fasst damit also solche Freizeitreisen zusammen, die entweder zum (Kurz-)Urlaub gehören oder die nur zur Rückreise von Übernachtungen außerhalb Kölns dienen. Ob es sich um Rückreisen von Freizeit- oder Urlaubsreisen handelt oder ob berufliche oder sonstige Gründe der Reiseanlass waren, ist unbekannt.

⁶⁶ Vgl. Fußnote 63.

⁶⁷ Diese Reisen sind nicht für das Verkehrsaufkommen, jedoch für den Verkehrsaufwand am Wochenende von erheblicher Bedeutung (vgl. Kapitel 3.2.3).

⁶⁸ Durch eine intensive und zeitaufwendige Kontrolle der erfassten Wegeprotokolle ist gewährleistet, dass es sich nicht um methodenbedingte Artefakte handelt, die etwa durch unvollständige Angaben zu den Reisen entstehen könnten.

(3) Zuordnung der Reisezwecke nach Freizeitverkehrs-Segmenten

Nach diesen beiden ersten definitorischen Klärungen, ist es nun möglich, den Reisezweck einer Reise anhand der darin auftretenden Kombinationen von Freizeitverkehrs-Segmenten zu bestimmen (vgl. Tabelle 9):

- Aufgrund der quantitativen Bedeutung bei den Reishäufigkeiten wird neben Sozialen Kontakten (8%) und Freizeit-Infrastruktur (14%) auch die Kombination von beiden als eigener Reisezweck („Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte“, 8%) definiert.
- Fortbewegung (5%) wird als Reisezweck definiert⁶⁹.
- Es gibt nur vergleichsweise wenig Reisen, die alleine dem Freizeitverkehrs-Segment Natur dienen (2%). Häufiger sind solche Reisen zugleich mit Fortbewegung verbunden (8%). Diese Reisen werden zu einem Reisezweck zusammengefasst, der erneut mit „Natur“ bezeichnet wird. Kombinationen der Segmente Natur und Fortbewegung in einer Reise werden also mit dem Reisezweck Natur bezeichnet.
- Das gemeinsame Auftreten von Freizeitaktivitäten mit Pflichten - worunter alle Aktivitäten zusammengefasst werden, die nicht der Freizeit zugeordnet werden - bedarf einer Lösung bei der Zuordnung der Reisezwecke, da sich nicht alleine aufgrund der durchgeführten Aktivitäten entscheiden lässt, ob Freizeit- oder Pflichtzwecke bei einer Reise dominieren. Aufgrund des Interesses an Freizeitaktivitäten wurden Reisen, die zahlenmäßig mehr Freizeit- als Pflichtaktivitäten enthalten, als Freizeitreisen interpretiert. Die mit diesen Reisen verbundenen Pflichtaktivitäten werden bei der Zuordnung der Reisezwecke vernachlässigt.⁷⁰ Reisen, die mindestens so viele Pflicht- wie Freizeitaktivitäten enthalten, werden als „Pflichten & Freizeit“ kodiert. Die häufigen Kombinationen von Sozialen Kontakten mit Pflichten werden somit entweder als Soziale Kontakte kodiert - wenn sie zahlenmäßig überwiegen - oder als „Pflichten & Freizeit“.
- Schließlich bleibt zu klären, welchen Reisezweck die weiteren auftretenden Aktivitätskombinationen zugeordnet bekommen. Jeweils eine eigene Kodierung zu vergeben, widerspricht dem Ziel einer einfachen Systematik als Basis für die weitere Analyse. Die Betrachtung der Fallzahlen der auftretenden Kombinationen führte in Verbindung mit inhaltlichen Überlegungen zu der Entscheidung, grundsätzlich alle Reisen mit der Kategorie Natur zum Reisezweck „Natur“ zusammenzufassen. So werden längere Reisen, die einer naturbezogenen Aktivität und weiteren

⁶⁹ Die Häufigkeit des Reisezwecks Fortbewegung ist mit 5% aller Reisen am Wochenende im Vergleich zu den anderen Reisezwecken relativ niedrig. Wenn aufgrund der niedrigen Fallzahlen nötig, werden in den folgenden Kapiteln die Reisezwecke Natur und Fortbewegung zu einem gemeinsamen Reisezweck Natur/Fortbewegung zusammengefasst.

⁷⁰ Zahlenmäßig war dies bei 89 Reisen an einem mittleren Wochentag bzw. bei 7% der Reisen der Fall.

Freizeitaktivitäten - Soziale Kontakte oder Freizeit-Infrastruktur - dienen, vermutlich häufig von der naturbezogenen Aktivität hinsichtlich der Auswahl des Reiseziels stark beeinflusst. Auch Besuche von Freizeit-Infrastruktur - z.B. Ausflugslokale - richten sich im Allgemeinen stark nach den Naturzielen.

- Bei Reisen ohne naturbezogene Aktivitäten, in denen neben Fortbewegung noch weitere Freizeitkategorien auftraten - d.h. Soziale Kontakte oder Freizeit-Infrastruktur - wird angenommen, dass die Fortbewegung eher in Ergänzung zu den weiteren Aktivitäten steht. Häufig handelt es sich etwa um innerstädtische Spaziergänge⁷¹, die im Zusammenhang mit Besuchen oder dem Aufsuchen von Lokalen erfolgen. Als Reisezweck erfolgt in diesen Fällen die Zuordnung ohne weitere Berücksichtigung von Fortbewegung (vgl. Tabelle 9).

Zusammenfassend gelten für die Reisezwecke folgende definatorische Regeln:

1. *Reisen, welche den Wegezweck (Kurz-) Urlaub enthalten oder lediglich der Heimreise dienen, d.h. keine weiteren Aktivitäten beinhalten, werden als Transfer kodiert. Abweichend davon wird im Fall einer Heimreise mit Startort innerhalb Kölns diese als Sozialer Kontakt kodiert.*
2. *Falls nur entweder ein Freizeitverkehrs-Segment oder eine Pflicht in einer Reise genannt wird, dann wird der Reisezweck ebenso definiert.*
3. *Falls gleichzeitig Pflichten und Freizeitaktivitäten auftreten, wird geprüft, ob die Zahl der Freizeitaktivitäten die Zahl der Pflichten übersteigt. Ist das der Fall, werden die Pflichtaktivitäten bei der folgenden Kodierung der Reisezwecke nicht weiter berücksichtigt und die Kodierung erfolgt wie unter 4. beschrieben. Anderenfalls, also wenn die Zahl der Pflichtaktivitäten mindestens so groß ist wie die Zahl der Freizeitaktivitäten, wird der Reisezweck als „Pflichten & Freizeit“ definiert.*
4. *Falls Aktivitäten aus mehreren Freizeitverkehrs-Kategorien und keine Pflichten auf der Reise durchgeführt werden, wird der Reisezweck mit „Natur“ kodiert, wenn Natur als Freizeitverkehrs-Segment genannt wird. Werden Soziale Kontakte und Freizeit-Infrastruktur genannt, erfolgt die Kodierung - unabhängig davon, ob auch noch Fortbewegung genannt wird - als „Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte“. Soziale Kontakte und Fortbewegung in einer Reise werden als „Soziale Kontakte“ sowie schließlich Freizeit-Infrastruktur und Fortbewegung als „Freizeit-Infrastruktur“ kodiert.*

Die Definition der Reisezwecke hat den Vorteil einer erheblichen Komplexitätsreduktion, weil die Freizeitreisen nun mit fünf Reisezwecken beschrieben werden können. Es muss jedoch die Frage gestellt werden, ob diese Reduzierung der Komplexität - also die Reduzierung aller möglicherweise auftretenden Aktivitätskombinationen auf nur fünf Fälle - dem Gegenstand gerecht wird. Im Detail

⁷¹ Die Freizeitaktivitäten „Spazieren gehen im Grünen“ kann hier nicht auftreten, da das Segment Natur bei diesen Reisen nicht auftritt.

stellen sich zwei Fragen:

1. Erscheint die Reduzierung von Freizeitaktivitäten auf Freizeitverkehrs-Segmente gerechtfertigt und
2. kann die Zusammenfassung aller auftretenden Kombinationen von Freizeitverkehrs-Segmenten zu fünf (Freizeit-) Reisezwecken hinreichend begründet werden?

Tabelle 9: Häufigkeit der Kombination von Reiseaktivitäten und Definition der Reisezwecke

<i>Pflicht</i>	<i>Natur</i>	<i>Soziale Kontakte</i>	<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	<i>Fortbewegung</i>	<i>Mittlerer Wochenendtag</i>		<i>Definition des Reisezwecks</i>	
					<i>Reisen</i>	<i>%</i>		
	X	X	X	X	4	0	Natur	
	X	X	X		2	0		
	X	X		X	9	1		
	X	X			5	0		
	X		X	X	13	1		
	X		X		5	0		
	X			X	106	8		
	X				29	2		
		X	X	X	4	0	Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte	
		X	X		108	8		
		X		X	5	0	Soziale Kontakte	
		X			163	12		
			X	X	15	1	Freizeit-Infrastruktur	
			X		185	14		
				X	61	5	Fortbewegung	
					55	4	Transfer	
X	X	X	X	X	3	0	Pflicht & Freizeit ⁽¹⁾	
X	X	X	X		1	0		
X	X	X		X	4	0		
X	X	X			4	0		
X	X		X	X	2	0		
X	X		X		2	0		
X	X			X	6	0		
X	X				12	1		
X		X	X	X	1	0		
X		X	X		33	2		
X		X		X	1	0		
X		X			80	6		
X			X	X	1	0		
X			X		32	2		
X				X	4	0		
X					403	30		Pflicht

Gesamt	1353	100	
⁽¹⁾ Wenn die Zahl der Freizeitaktivitäten gegenüber der Zahl der Pflichten überwiegt, erfolgt die Zuordnung zu einem Freizeit-Reisezweck (vgl. die Definition der Reisezwecke). Lesebeispiel: Die Kombination der Reiseaktivitäten „Soziale Kontakte“ mit „Freizeit-Infrastruktur“ wird in 8% (bzw. 108 Reisen) aller auftretenden Kombinationen von Reiseaktivitäten genannt und mit dem Reisezweck „Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte“ kodiert.			

Auf 71% aller Freizeitreisen am Wochenende werden jeweils nur die Freizeitverkehrs-Segmente des zugehörigen Reisezwecks genannt (vgl. Tabelle 9). Sogar 85% der Freizeitreisen sind es, wenn der Fall hinzugenommen wird, dass auf einer Reise gleichzeitig Natur und Fortbewegung durchgeführt wird und diese Reisen mit dem Zweck Natur bezeichnet werden. Für alle diese Fälle erscheint die Zusammenfassung in dem jeweiligen Reisezweck unproblematisch. Vor dem Hintergrund der oben dargelegten Argumente für die beschriebenen Zuordnungen der Reisezwecke scheinen - so die Antwort auf Frage 2 - auch diese restlichen 15% zumindest inhaltlich begründet.

Die erste Frage führt im Grunde darauf zurück, ob die Freizeitverkehrs-Segmente die Freizeitaktivitäten genügend gut hinsichtlich des damit verbundenen individuellen Verkehrshandelns abbilden - d.h. heterogen zwischen verschiedenen und homogen⁷² innerhalb eines Freizeitverkehrs-Segments sind. Die Entscheidungen, die zur Konstruktion der Freizeitverkehrs-Segmente führten, wurden offengelegt und erscheinen der Fragestellung angemessen. Solange über das Verkehrshandeln in der Freizeit jedoch nicht mehr bekannt ist, ist die Frage ohnehin nicht abschließend beantwortbar, welches für ein Verstehen oder Erklären des Freizeitverkehrs die geeignetste Unterteilung ist.

⁷² Dies ist die Grundvoraussetzung jeder Klassifikation (vgl. Bacher 1996: 2)

3.2 Freizeitreisen am Wochenende - Ergebnisse der Wegeprotokolle

Die Auswertung der Wegeprotokolle wird zunächst auf die durchgeführten Freizeitaktivitäten bezogen (3.2.1); in einem zweiten Schritt erfolgt der Vergleich zwischen der Verkehrsteilnahme der Befragten an Werktagen, Samstagen und Sonntagen (3.2.2). Erst im dritten Schritt werden die (Freizeit-) Reisezwecke nach ihrer Bedeutung für Reishäufigkeiten, -distanzen und -zeiten (3.2.3) sowie die Verkehrsmittelnutzung (3.2.4) näher untersucht. Abschließend wird kurz auf Reisen mit Übernachtungen eingegangen, für die der Verkehrsaufwand bei den Auswertungen auffällig hoch lag (3.2.5).

3.2.1 Freizeitaktivitäten - Freizeiträume

Freizeitaktivitäten

Die Konstruktion der Reisezwecke im vorangegangenen Kapitel 3.1.3 erfolgte aufgrund der Annahme, dass die verwendeten Freizeitverkehrs-Segmente hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und -aufwands bedeutsam im Freizeitverkehr am Wochenende sind. Um dieses zu belegen und um die Bedeutung einzelner Freizeitaktivitäten darzustellen, wird im vorliegenden Kapitel noch einmal auf das Wegekonzept zurückgegriffen, welches den Vergleich der einzelnen Aktivitäten ermöglicht. Danach (ab Kapitel 3.2.2) wird nur noch das Reisekonzept verwendet⁷³.

Die Betrachtung der mittleren Häufigkeiten, Distanzen und Längen je Weg (Tabelle 10) zeigt die Bedeutung, die Soziale Kontakte - und zwar sowohl Verwandte als auch Freund/innen und Bekannte - im Freizeitverkehr am Wochenende haben. Ähnliches gilt für die Freizeit-Infrastruktur, wobei besonders Gastronomie und Tanz, der Besuch von Ausstellungen und Museen sowie das Ausüben von Sport wichtig sind. Die Häufigkeiten und Distanzen für Natur und Fortbewegung sind niedriger als für die beiden anderen Freizeitverkehrs-Segmente.

Auffällig ist bei den zurückgelegten Entfernungen der große Anteil der Heimwege: Sowohl am Samstag als auch am Sonntag werden im Durchschnitt knapp 30 km für Heimwege zurückgelegt, was sonntags etwa 60% der zurückgelegten Entfernungen entspricht. Auch die mittleren Wegelängen für Heimwege sind am Sonntag groß im Vergleich zu Samstagen und Werktagen (Tabelle 10). Ursache hierfür sind in erster Linie Rückreisen von Übernachtungsorten. Solche Transferreisen werden von der Erhebung in Wegeprotokollen am Wochenende nur unvollständig erfasst. So sind z.B. für Wochenendausflüge mit Übernachtung zwar häufig die Rückwege enthalten, wenn sie sonntags stattfinden, nicht jedoch die Hinwege, die üblicherweise bereits am Freitag erfolgen. Eine Auswertung der Wegeprotokolle kann diesen Rückwegen nur zum Teil gerecht werden (vgl. Kapitel 3.2.5).

⁷³ Die Kenntnisse über die Bedeutung der einzelnen Freizeitaktivitäten flossen bereits in die Konstruktion der Freizeitverkehrs-Segmente ein und werden nur aus darstellungstechnischen Gründen erst an dieser späten Stelle platziert.

Tabelle 10: Mittlere Wegehäufigkeiten, Verkehrsaufwand und Wegelängen nach Aktivitäten und Wochentagstyp

	Wegehäufigkeiten (Wege je Person)			Verkehrsaufwand (km je Personen)			Wegelängen (km je Weg)		
	Sa.	So.	We.	Sa.	So.	We.	Sa.	So.	We.
zum Arbeitsplatz	0,10	0,05	0,52	1,46	0,55	6,11	14,39	11,11	11,68
dienstlich, geschäftlich	0,04	0,03	0,25	4,75	2,49	7,20	117,46	84,44	29,81
Summe Beruf	0,14	0,08	0,77	6,21	3,04	13,31	43,72	38,61	17,40
zum Ausbildungsort	(0,01)	(0,00)	0,09	(0,12)	(0,00)	0,84	(10,09)	(1,50)	9,70
Fort- und Weiterbildung	(0,01)	(0,00)	(0,01)	(0,19)	(0,04)	(0,13)	(21,63)	(11,33)	(10,64)
Summe Ausbildung	(0,02)	(0,00)	0,10	(0,31)	(0,04)	0,97	(14,95)	(7,40)	9,81
Kinder begleiten	0,03	(0,02)	0,08	0,16	(0,13)	0,28	5,18	(8,20)	3,53
Kinder zu Freizeit begleiten	(0,02)	(0,01)	(0,02)	(0,04)	(0,05)	(0,04)	(2,41)	(3,58)	(1,89)
andere Personen begleiten	0,09	0,09	0,09	2,61	1,44	1,24	30,67	16,12	13,39
Summe Begleitung	0,14	0,12	0,19	2,81	1,62	1,56	20,96	13,65	8,13
private Erledigung	0,17	0,06	0,31	1,38	2,87	1,53	8,27	46,02	4,91
Wartung von Verkehrsmitteln	(0,02)	(0,01)	(0,02)	(0,12)	(0,02)	(0,10)	(6,65)	(2,22)	(5,35)
Versorgung Familie, Bekannte	(0,02)	(0,02)	(0,02)	(0,05)	(0,16)	(0,14)	(3,06)	(9,53)	(7,59)
Einkauf täglicher Bedarf	0,65	0,07	0,46	1,78	0,12	1,73	2,72	1,68	3,74
Vorratskauf	0,10	(0,00)	0,08	0,66	(0,00)	0,58	6,68	-	7,64
Summe Versorgung	0,96	0,16	0,89	3,99	3,17	4,08	4,19	19,46	4,60
Verwandte, Partner/in besuchen	0,22	0,24	0,13	6,64	4,17	1,47	29,64	17,49	11,59
Bekannte, Freund/innen besuchen	0,20	0,14	0,10	3,32	2,91	0,87	16,58	20,99	8,82
Bekannte, Freund/innen treffen	0,08	0,04	0,03	0,62	0,36	0,18	8,20	9,43	6,04
Gesellschaftliches Engagement	0,04	0,10	0,02	0,18	0,38	0,17	4,03	3,92	7,18
Kurse (Hobby, Tanzen, ...)	(0,00)	(0,00)	(0,01)	(0,03)	(0,01)	(0,04)	(10,00)	(2,33)	(3,90)
Summe Sozialer Kontakt	0,54	0,52	0,29	10,79	7,83	2,73	21,58	15,67	9,82
Einkaufsbummel, Shopping	0,08	(0,00)	0,06	0,79	(0,05)	0,28	9,60	(14,33)	4,94
Gastronomie, Disco, Tanz	0,24	0,17	0,15	1,66	1,27	0,58	7,02	7,24	3,84
Museum, Ausstellung u.ä.	0,03	0,04	(0,01)	1,55	1,17	(0,72)	58,92	32,39	(73,44)
Kino, Theater, Konzert, u.ä.	0,04	0,03	(0,01)	0,34	0,17	(0,06)	8,00	5,16	(5,89)
Jahrmarkt, Straßen-, Vereinsfest	0,05	0,09	(0,00)	0,57	0,56	(0,01)	11,93	6,10	(3,00)
Attraktionen (Zoo, Freizeitpark)	(0,00)	(0,01)	(0,00)	(0,17)	(0,10)	(0,01)	(38,25)	(18,80)	(8,00)
Sportveranstaltung besuchen	(0,01)	(0,02)	(0,01)	(0,18)	(0,12)	(0,02)	(14,08)	(5,58)	(4,40)
Sport ausüben (aktiv)	0,06	0,07	0,09	1,21	1,10	0,64	19,03	16,48	7,26
Summe Freizeit-Infrastruktur	0,51	0,43	0,33	6,47	4,54	2,32	12,53	10,47	7,14
Weg ins Grüne, in die Natur	0,05	0,05	(0,02)	0,57	0,63	(0,09)	12,50	11,94	(4,16)
Schrebergarten, Wochenendhaus	0,06	0,04	0,04	0,47	0,69	0,27	8,35	16,95	7,14
Friedhof	0,03	0,03	(0,01)	0,14	0,17	(0,11)	4,19	5,23	(7,54)
Summe Natur	0,14	0,12	0,07	1,18	1,49	0,47	8,72	11,80	6,37
Spazieren gehen im Grünen	0,14	0,18	0,09	0,58	0,92	0,32	4,18	5,03	3,66
Spazieren gehen in der Stadt	0,07	0,09	0,06	0,28	0,47	0,20	4,41	5,55	3,49
Spazierfahrt, Fahrt ins Blaue	0,03	0,04	(0,02)	1,25	1,35	(0,49)	44,00	34,28	(23,47)
Summe Fortbewegung	0,24	0,31	0,17	2,11	2,74	1,01	9,13	8,92	6,08
(Kurz-) Urlaub	(0,01)	(0,00)	(0,00)	(2,48)	(0,82)	(0,03)	(324,71)	(750,00)	(10,67)
Sonstiges	0,07	0,03	(0,01)	0,62	0,10	(0,83)	9,13	4,04	(95,00)
Summe Sonstiges	0,08	0,03	(0,01)	3,10	0,92	(0,86)	41,14	35,13	(72,00)
nach Hause	1,56	1,08	1,65	29,57	29,41	14,79	18,96	27,32	8,94
Gesamt	4,06	2,57	4,23	63,40	50,47	39,84	15,65	19,63	9,44

Abkürzungen: Sa. = Samstag, So. = Sonntag, We. = Werktag. Die Klammern bezeichnen Fälle mit weniger als 20 erfassten Wegen. Bei 726 der insgesamt 9942 erfassten Wege, wurden zwei Zwecke angegeben. Diese Wege wurden bei jeder der genannten Aktivitäten berücksichtigt. Deshalb ergeben sich Abweichungen zwischen den Spaltensummen und den Gesamtwerten. N=915 ausgewertete Wegeprotokolle an Samstagen, Sonntagen und Werktagen

Aktionsräume: Räumliche Verteilung der Freizeitaktivitäten

Mit dem theoretischen Konzept des Aktionsraums (vgl. Kapitel 2.2.2) verbindet sich unter anderem die Vorstellung, dass sich die Individuen vorzugsweise nur in einem Teilausschnitt des topographischen Raums bewegen. Die Angaben in den Wegeprotokollen ermöglichen keine Angaben über die wirklichen Aktionsräume einzelner Individuen. Jedoch kann aufgrund der Angaben aller Befragten je Befragungsviertel überprüft werden, ob es Muster für die Ausübung einzelner Freizeitaktivitäten gibt. Aus diesen Mustern ist es dann auch möglich, auf die Struktur der individuellen Aktionsräume für diese Freizeit Zwecke zurückzuschließen.

Die Kartendarstellungen (Karten 2-5 im Anhang) zeigen, dass sich die aufgesuchten Gelegenheiten für Freizeitaktivitäten am Sonntag⁷⁴ tendenziell auf eine Ellipse mit den Schwerpunkten am Wohnort und in der Innenstadt⁷⁵ konzentrieren. Dies lässt sich bei den weiter von der Innenstadt entfernt gelegenen Befragungsvierteln Rath und Longerich am deutlichsten beobachten. In Zollstock ist das Muster ebenfalls noch prinzipiell erkennbar. Eine interessante Abweichung ist für das innerstädtische Belgische Viertel zu beobachten, wo sich weniger eine Ellipse als durch das Zusammenfallen von Wohnort und Innenstadt ein Kreis bildet, um den herum sich die aufgesuchten Gelegenheiten anordnen.

Räumliche Verteilung der Freizeitgelegenheiten

Im vorangehenden Kapitel 3.1.3 waren die vermuteten räumlichen Lagen ein Charakteristikum für die Zusammenfassung der Freizeitaktivitäten zu den dort neu definierten Freizeitverkehrs-Segmenten. Im Folgenden wird nun überprüft, ob sich die dortigen Behauptungen zur räumlichen Verteilung der Gelegenheiten bei der Auswertung der Wegeprotokolle bestätigen. Die Befragten gaben für Soziale Kontakte Ziele an, die sonntags im Raum dispers verteilt liegen, wie das bei der Herleitung des Freizeitverkehrs-Segments auch angenommen wurde (Karte 6 im Anhang). Häufungspunkte der Gelegenheiten liegen in den Befragungsvierteln sowie in der Innenstadt. Während sich die Sozialen Kontakte während der Woche auf das Stadtgebiet und die Landkreise der direkten Umgebung konzentrieren, werden samstags und sonntags verstärkt auch Orte in größerer Entfernung aufgesucht. Aktivitäten des Segments Freizeit-Infrastruktur folgen am Sonntag nur zum Teil der vorhergesagten Konzentration auf zentrale Gelegenheiten (Karte 7 im Anhang). Zwar ist die Bedeutung der Innenstadt erkennbar, gleichzeitig sind aber auch die Wohnviertel sowie weitere Zielorte häufige Aktivitätsorte. Ursache hierfür ist zum einen die Vielfalt der in diesem Segment erfassten Aktivitäten, die nicht notwendig der zentralen Lage folgen: So liegt z.B. eine Freizeit-Großeinrichtung wie das

⁷⁴ Die Darstellung beschränkt sich auf die räumliche Verteilung der Aktivitäten an Sonntagen. An Samstagen ergeben sich geringe Unterschiede wegen der Bedeutung von Geschäftsöffnungszeiten, die in diesem Zusammenhang aber von untergeordneter Bedeutung sind.

⁷⁵ Vgl. Dijst (1999a, b) und Schwesig (1988) mit ähnlichen Aussagen zur räumlichen Form von Aktionsräumen.

Phantasialand Brühl in der Peripherie Kölns, andere - wie Gaststätten und Sportanlagen - liegen über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Auch werden Ausflüge zur Besichtigung oder zum Einkaufsbummel in andere Städte der Umgebung unternommen.

Wegen der vergleichsweise niedrigen Zahl der Fälle (vgl. Tabelle 10) sowie der schon angesprochenen Ähnlichkeit der Aktivitäten werden Ziele der Freizeitverkehrs-Segmente Natur und Fortbewegung in einer gemeinsamen Karte dargestellt (Karte 8 im Anhang). Stärker als bei Sozialen Kontakten und Freizeit-Infrastruktur sind die Gelegenheiten für Natur und Fortbewegung auf wenige Zielgebiete konzentriert. Innerstädtisch sind das im wesentlichen die Wohnviertel und umgebende Stadtteile sowie die Innenstadt. Weitere Gelegenheiten sind eher unbedeutend. Außerhalb Kölns sind besonders das Bergische Land, das Ausland und auch die Eifel⁷⁶ als Ziele gefragt.

3.2.2 Mobilitätskennziffern von Werktags- und Wochenendreisen im Vergleich

Trotz aktueller Veränderungen und zu beobachtender Auflösungstendenzen ist der Wochenrhythmus weiterhin ein wichtiges Strukturierungsmerkmal im Alltag. Dominieren an Werktagen Aufgaben der Erwerbs- und Reproduktionsarbeit und an Samstagen besondere Reproduktionsaufgaben, so sind Sonntage für viele weitgehend frei von Verpflichtungen - jedenfalls weitgehend von Einkaufskonsum (vgl. Kapitel 2.3.1). Inwiefern die veränderten Tagesrhythmen und -aktivitäten an Samstagen und Sonntagen im Vergleich zu Werktagen die Mobilitätsteilnahme, Reishäufigkeiten, -entfernungen und -verkehrsmittel beeinflussen, zeigen die folgenden Ergebnisse der Analyse. Der Vergleich der Mobilitätskennziffern (Tabelle 11) zeigt, dass

- an Sonntagen weniger Personen mobil sind (79%) als an den anderen Wochentagen (samstags 89% und werktags 94%),
- die Zahl der Reisen an Werktagen und Samstagen mit 1,7 bzw. 1,8 Reisen je Person etwa konstant ist, am Sonntag aber auf 1,2 deutlich absinkt,
- an Samstagen und Sonntagen mit durchschnittlich 63 bzw. 50 km je Person weitere Strecken zurückgelegt werden als an Werktagen mit 40 km je Person,
- zugleich die mittleren Reiselängen von 23 km je Reise am Werktag über 36 km am Samstag auf 42 km am Sonntag ansteigen und
- die Reisezeiten je Person am Samstag zwar etwas höher und am Sonntag etwas niedriger im Vergleich zu Werktagen liegen, die Reisezeiten sich insgesamt jedoch nur vergleichsweise geringfügig unterscheiden.

⁷⁶ Die Eifelziele wurden wie alle rheinland-pfälzischen Ziele in die Kategorie Süddeutschland subsumiert, innerhalb derer sie einen bedeutenden Anteil haben.

Tabelle 11: Kennzahlen der Mobilitätsteilnahme für Wege und Reisen

	<i>Werktag</i>	<i>Samstag</i>	<i>Sonntag</i>
<i>N</i>	915	915	915
<i>Anteil Mobile (%)</i>	94%	89%	79%
<i>Reisehäufigkeit (je Person)</i>	1,7	1,8	1,2
<i>Reisehäufigkeit (je mobiler Person)</i>	1,8	2,0	1,5
<i>Reiseaufwand (km je Person)</i>	40	63	50
<i>Reisezeit (min je Person)</i>	93	99	86
<i>Reiselänge (km je Reise)</i>	23	36	42
<i>Wegezahl (je Person)</i>	4,2	4,1	2,6
<i>Wegezahl (je mobiler Person)</i>	4,5	4,6	3,3
<i>Wegezahl (je Reise)</i>	2,5	2,3	2,2
N = 915 ausgewertete Wegprotokolle an Samstagen und Sonntagen			

Festzuhalten bleibt, dass der Anteil mobiler Personen und die Reisehäufigkeiten sich samstags nur geringfügig von Werktagen unterscheiden, sonntags jedoch deutlich niedriger als werktags liegen. Die trotzdem größeren Reiseweiten an beiden Wochenendtagen je Person ergeben sich aufgrund der größeren mittleren Distanzen der Wochenendreisen. Die vergleichsweise wenig veränderten Reisezeiten verweisen auf die höheren mittleren Reisegeschwindigkeiten bei Reisen am Wochenende oder auch in anderen Worten: Am Sonntag reisen weniger Leute weiter und schneller.

Die Betrachtung der Zahl der zurückgelegten Wege - wie in der Verkehrsforschung im Allgemeinen üblich - zeigt ähnliche Resultate wie die Reisehäufigkeiten: Samstags ist die Zahl der Wege je Person (4,1) in etwa so groß wie werktags (4,2), während sie sonntags deutlich abfällt (2,6). Die Zahl der Wege, die je Reise durchgeführt werden, sinkt von werktags 2,5 auf samstags 2,3 bzw. sonntags 2,2.

Der verbreitete Einsatz des Wege- statt des Reisekonzeptes (vgl. Kapitel 3.1.3) wird mitunter mit der Behauptung gerechtfertigt, dass fast alle Reisen aus zwei Wegen bestünden. Längere Wegeketten seien insofern statistisch unbedeutende Ausnahmen, welche den Erhebungsaufwand des Reisekonzeptes nicht rechtfertigten. Die Ergebnisse der vorliegenden Analyse widersprechen jedoch der Vorstellung, dass alleine die Zwei-Wege-Reisen statistisch bedeutsam sind. Es zeigt sich vielmehr ganz im Gegenteil, dass von allen an den drei Stichtagen erfassten Reisen 13% aus nur einem Weg, 61% aus zwei Wegen und etwa ein Viertel aus drei oder mehr Wegen bestehen (vgl. Tabelle 12).

Je nach Reisezweck schwankt der Anteil der Zwei-Weg-Reisen zwischen 0% und über 80%. Umgekehrt bestehen Reisen für Fortbewegung zu 81% am Wochenende aus nur einem Weg und Kombinationen zu Freizeit-Infrastruktur & Sozialen Kontakten bestehen zu mehr als der Hälfte der Reisen aus mindestens drei Wegen. Möglicherweise ist die in der Verkehrsforschung leider übliche Konzentration auf spezielle Pflichtwege - Beruf, Ausbildung, Versorgung - eine der Ursachen für die

bisherige Vernachlässigung dieser komplexeren Aktivitätskopplungen. Dass viel dabei verloren geht, zeigt der hohe Anteil von Pflichten, die mit Freizeitaktivitäten bei komplexeren Wegemustern kombiniert werden, und die Verbreitung dieser Kombinationen an Werktagen. All dies bestätigt sehr die Vermutung, dass Kopplungen von Aktivitäten ein typisches Phänomen unter zeitlichen Restriktionen sind, welche werktags in Verbindung verschiedener Anforderungen aus Berufs-, Versorgungsarbeit und freier Zeit entstehen (vgl. Beik 2000).

Tabelle 12: Wegehäufigkeit je Reise nach Zweck und Wochentagstyp

Reisezweck	Werktag					Mittlerer Wochenendtag				
	N	Reisen mit ... Wegen (%)			Ø	N	Reisen mit ...Wegen (%)			Ø
		1	2	≥ 3			1	2	≥ 3	
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	122	1%	84%	16%	2,2	203	1%	82%	17%	2,2
<i>Freizeit-Infrastr. & Soz. Kontakte</i>	55	0%	47%	53%	2,9	134	0%	48%	52%	2,9
<i>Sozialer Kontakt</i>	100	16%	73%	11%	2,0	190	16%	75%	9%	2,0
<i>Natur</i>	126	48%	31%	21%	1,9	209	43%	28%	29%	2,1
<i>Fortbewegung</i>	49	92%	6%	2%	1,1	62	81%	10%	9%	1,3
<i>nur Pflichten</i>	930	0%	76%	23%	2,5	416	0%	84%	16%	2,2
<i>Pflichten mit Freizeit</i>	168	0%	14%	86%	3,9	99	0%	26%	74%	3,3
<i>Transfer</i>	(10)	(90%)	(0%)	(10%)	1,5	42	94%	1%	5%	1,1
<i>Gesamt</i>	1560	9%	63%	29%	2,5	1353	16%	60%	24%	2,2

N=915 Wegeprotokolle an Werktagen, Samstagen und Sonntagen

3.2.3 Reishäufigkeiten, -distanzen und -zeiten nach Reisezwecken

Als Freizeitreisen werden im Folgenden die Reisen mit den Zwecken Freizeit-Infrastruktur, Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte, Soziale Kontakte, Natur und Fortbewegung zusammengefasst. Auch Transferreisen sind von ihrem Charakter her wahrscheinlich überwiegend Freizeitreisen, werden hier und im Folgenden jedoch stets getrennt behandelt (vgl. Kapitel 3.2.5). Als Pflichtreisen werden die Reisen mit den Reisezwecken Pflicht sowie Pflicht & Freizeit zusammengefasst, in welchen definitionsgemäß die Pflichtaktivitäten mindestens so häufig auftreten wie Freizeit-aktivitäten.

Abbildung 10: Reishäufigkeit nach Zwecken und Wochentagen

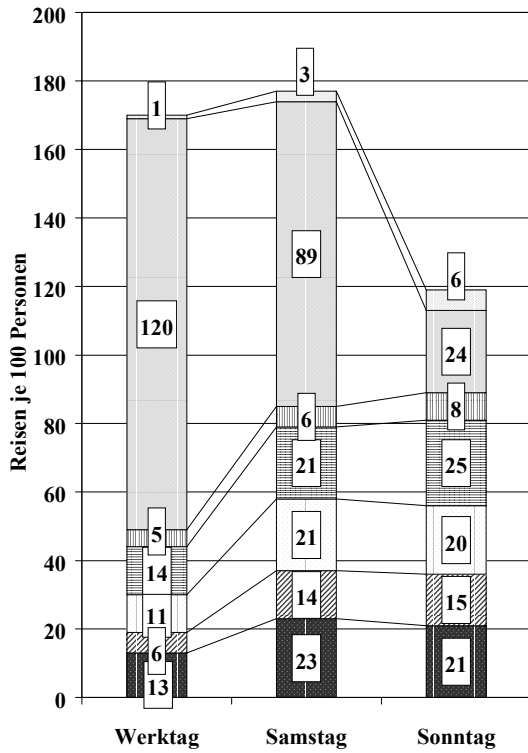


Abbildung 11: Reisedistanzen nach Zwecken und Wochentagen

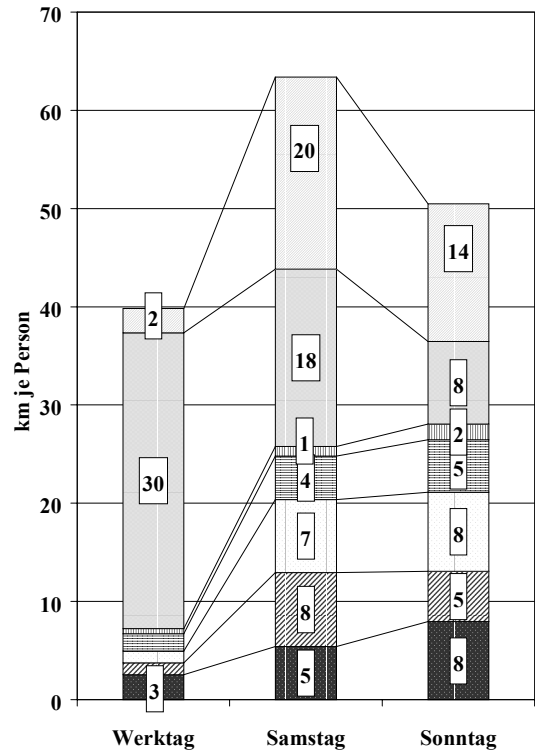
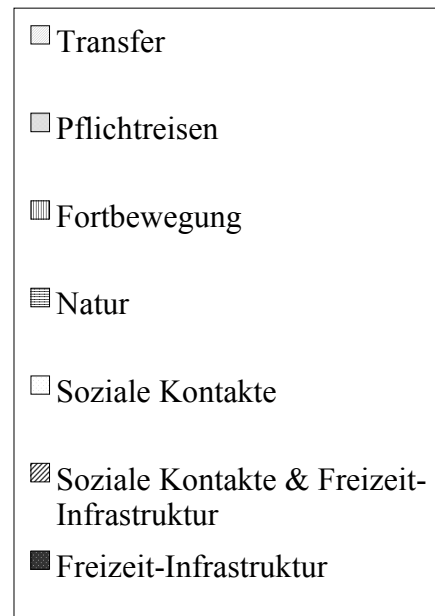
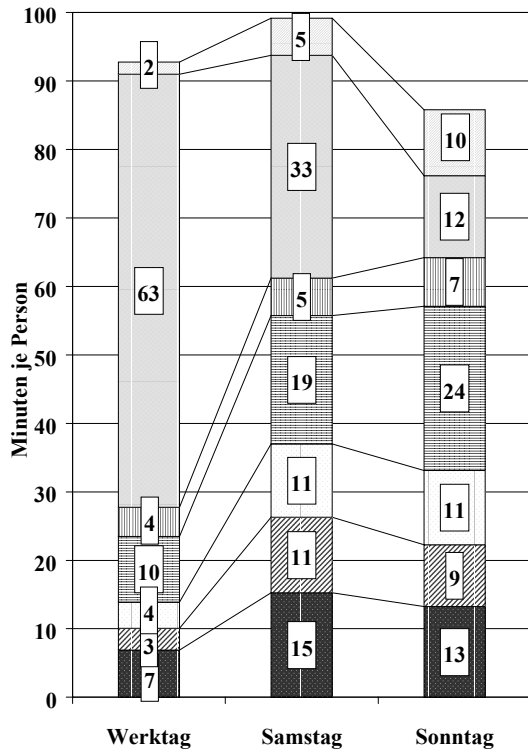


Abbildung 12: Reisezeiten nach Zwecken und Wochentagen



Quelle: eigene Erhebung, N = 915

Tabelle 13: Reishäufigkeit, -distanz und -zeit je Person nach Zweck und Wochentag

	Werktag		Wochenende					
			Samstag		Sonntag		Mittlerer Wochenendtag	
	Reishäufigkeit (Reisen je Person)							
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	0,13	8 %	0,23	13 %	0,21	18 %	0,22	15 %
<i>Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte</i>	0,06	4 %	0,14	8 %	0,15	13 %	0,15	10 %
<i>Soziale Kontakte</i>	0,11	6 %	0,21	12 %	0,20	17 %	0,21	14 %
<i>Natur</i>	0,14	8 %	0,21	12 %	0,25	21 %	0,23	16 %
<i>Fortbewegung</i>	0,05	3 %	0,06	3 %	0,08	7 %	0,07	5 %
<i>Pflicht & Freizeit</i>	0,18	11 %	0,16	9 %	0,06	5 %	0,11	7 %
<i>Pflicht</i>	1,02	60 %	0,73	41 %	0,18	15 %	0,46	31 %
<i>Transfer</i>	0,01	1 %	0,03	2 %	0,06	5 %	0,05	3 %
<i>Gesamt</i>	1,70	100 %	1,76	100 %	1,20	100 %	1,48	100 %
Reisedistanz (km je Person)								
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	3	6 %	5	9 %	8	16 %	7	12 %
<i>Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte</i>	1	3 %	8	12 %	5	10 %	6	11 %
<i>Soziale Kontakte</i>	1	3 %	7	12 %	8	16 %	8	14 %
<i>Natur</i>	2	4 %	4	7 %	5	11 %	5	9 %
<i>Fortbewegung</i>	0	1 %	1	2 %	2	3 %	1	2 %
<i>Pflicht & Freizeit</i>	9	24 %	8	13 %	2	4 %	5	9 %
<i>Pflicht</i>	21	52 %	10	16 %	6	13 %	8	14 %
<i>Transfer</i>	2	6 %	20	31 %	14	28 %	17	29 %
<i>Gesamt</i>	40	100 %	63	100 %	50	100 %	57	100 %
Reisezeit (min je Person)								
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	7	7 %	15	15 %	13	15 %	14	15 %
<i>Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte</i>	3	3 %	11	11 %	9	11 %	10	11 %
<i>Soziale Kontakte</i>	4	4 %	11	11 %	11	13 %	11	12 %
<i>Natur</i>	10	10 %	19	19 %	24	28 %	21	23 %
<i>Fortbewegung</i>	4	5 %	5	6 %	7	8 %	6	7 %
<i>Pflicht & Freizeit</i>	17	19 %	10	10 %	4	4 %	7	8 %
<i>Pflicht</i>	46	49 %	22	22 %	8	10 %	15	16 %
<i>Transfer</i>	2	2 %	5	5 %	10	11 %	8	8 %
<i>Gesamt</i>	93	100 %	99	100 %	86	100 %	93	100 %
N=915 Wegeprotokolle an Samstagen und Sonntagen								

Reishäufigkeiten

Jeweils etwa ein Viertel der Freizeitreisen am Wochenende dient den Reisezwecken Natur, Freizeit-Infrastruktur sowie Soziale Kontakte. Nur 8% der Reisen hat den Zweck Fortbewegung (Abbildung 10). Samstag und Sonntag unterscheiden sich hinsichtlich der Zusammensetzung nach Freizeitreisen nur geringfügig: Die absolute Zahl der Reisen ist bei der Freizeit-Infrastruktur am Samstag leicht höher als am Sonntag und umgekehrt am Sonntag höher bei Reisen im Zusammenhang mit Natur und Fortbewegung.

Die Bedeutung von Freizeit- im Vergleich zu Pflichtreisen nimmt am Wochenende wie erwartet gegenüber Werktagen zu. Von werktags weniger als einem Drittel steigt der Anteil der Freizeitreisen an allen Reisen an Samstagen auf die Hälfte und sonntags auf 80%. Die absolute Zahl der Freizeitreisen steigt von werktags 49 auf 85 bzw. 89 je 100 Personen an Samstagen bzw. Sonntagen (vgl. Tabelle 13). Die größere Bedeutung der Freizeitreisen an Sonntagen im Vergleich zu Samstagen resultiert nicht aus der - nicht allzu großen - absoluten Zunahme der Freizeitreisen an Sonntagen, sondern vor allem aus der deutlichen Reduzierung der Pflichtreisen, deren Anteil an Sonntagen etwa nur noch ein Viertel im Vergleich zu Samstagen beträgt.

Pflichten haben an Samstagen weiterhin eine große Bedeutung für die Verkehrsentscheidung. Es handelt sich jedoch nicht um die gleichen Aktivitäten wie werktags: An die Stelle der werktags dominierenden beruflichen oder ausbildungsbezogenen Reisen treten am Samstag Reisen zur Haushaltsversorgung, vorwiegend solche zum Einkauf alltäglicher Versorgungsgüter. Zum Teil können diese Versorgungswege auch Freizeitkomponenten aufweisen. Hierfür war zwar im Fragebogen die Kategorie "Shopping, Einkaufsbummel" vorgesehen, zur genaueren Unterscheidung wäre jedoch ein spezifischeres Nachfragen bezüglich des Einkaufens notwendig gewesen.⁷⁷

Transferreisen sind methodenbedingt an Werktagen untererfasst (vgl. Kapitel 3.2.5).⁷⁸ Zudem ist zu erwarten, dass Transferreisen an Werktagen vergleichsweise selten sind und eher am Wochenende bzw. an Freitagen - die in der Erhebung als Stichtag ausgenommen waren - durchgeführt werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Transferreisen an Samstagen und Sonntagen gleichermaßen von geringer zahlenmäßiger Bedeutung sind, jedoch erheblichen Verkehrsaufwand verursachen.

⁷⁷ Das zu berücksichtigen hätte den Fokus der Arbeit nicht getroffen. So ist Einkaufen als Freizeitaktivität zwar durchaus eine Aktivität im Sinne der Freizeitdefinition der vorliegenden Arbeit, steht jedoch nicht in deren Zentrum. Vielmehr wird die These vertreten, dass hierfür als eigener Fragestellung detaillierte Erhebungen notwendig wären; zu mehr Details vgl. Frehn 1995, 1996a, b, Dietiker 1993, Monheim 1999, Kuhn 1979.

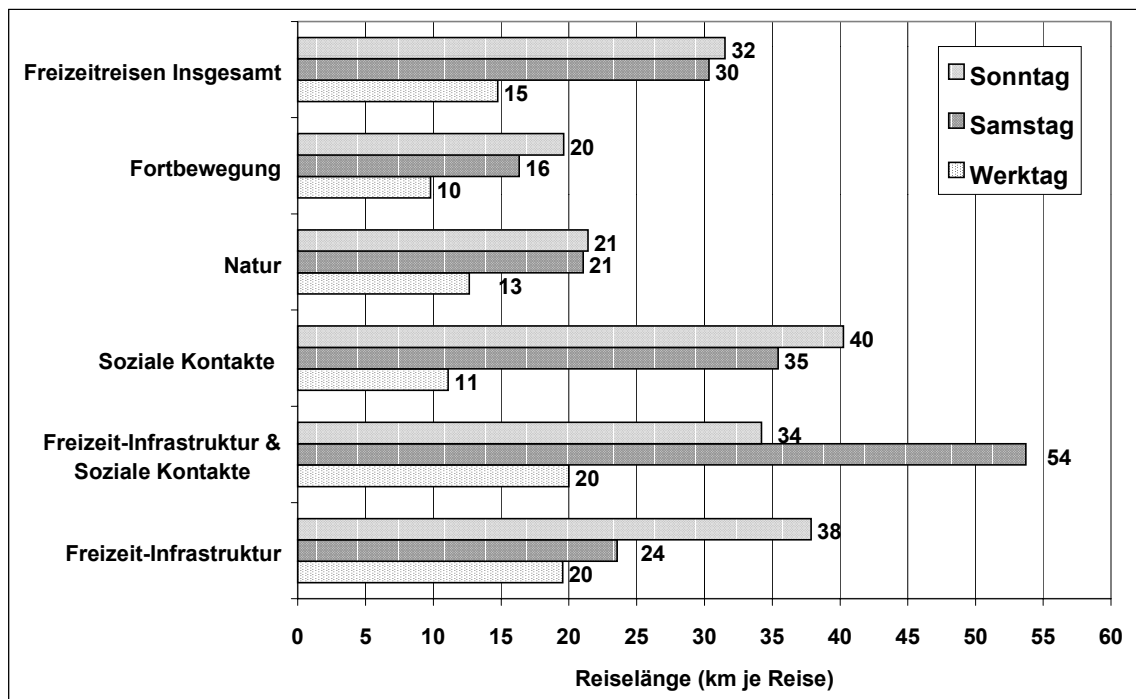
⁷⁸ Die Vorgabe war, den letzten der Befragung vorangehenden Werktag zu erfragen, der kein Freitag sein sollte. Fiel dieser Tag mit einer Urlaubs- oder außergewöhnlichen Reise zusammen, so sollte - wenn möglich - auf einen anderen, davor liegenden Tag ausgewichen werden. Zudem führen auch allgemein bei Stichtagsbefragungen übliche Probleme zur Untererfassung von Übernachtungsreisen (vgl. Kloas & Kunert 1993, 1994a, b).

Reisedistanzen

Deutlich wird der wochentägliche Unterschied zwischen den Freizeit- und Pflichtreisen bei der Betrachtung der zurückgelegten Distanzen: Samstags werden mehr als dreimal so weite Freizeitreisen zurückgelegt (26 km je Person) wie werktags (7 km je Person), während sich die für Pflichten zurückgelegten Strecken halbieren. Sonntags verstärkt sich diese Tendenz, so dass bei den zurückgelegten Entfernungen die eingangs formulierte Behauptung zutrifft, dass sich das Verhältnis von Pflicht- zu Freizeitreisen am Wochenende im Vergleich zu werktags umkehrt.

Die bisherigen Ausführungen haben bereits zeigen können, dass der Entfernungsanstieg an den beiden Wochenendtagen im Vergleich zu Werktagen nicht auf eine Zunahme von Reisen zurückzuführen ist. Vielmehr ist die Zahl der Reisen am Sonntag im Vergleich zu Werktagen sogar gesunken. Die Distanzzunahme - so wurde erläutert - folgt aus einer Zunahme der mittleren Reiselänge am Wochenende (vgl. Abbildung 13).

Abbildung 13: Mittlere Reiselängen der Freizeitreisen nach Reisezweck und Wochentagen



Quelle: eigene Erhebung, N = 915 ausgewertete Fragebögen mit Wegeprotokollen

Die zurückgelegten Distanzen sind bei den Reisezwecken Soziale Kontakte, Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte sowie Freizeit-Infrastruktur deutlich höher als bei Natur oder Fortbewegung (Abbildung 11). Auf Transferreisen werden trotz ihrer Seltenheit (3% der Reisen) große Entfernungen am Wochenende zurückgelegt (34 km je Person bzw. 29% aller Kilometer). Ohne Transfers gerechnet, sind die zurückgelegten Entfernungen an allen Wochentagen je Person etwa konstant (vgl. Tabelle 13). Bei der Bedeutung der Transfers für die zurückgelegten Distanzen am Wochenende handelt es sich in dieser Form um ein unerwartetes Ergebnis, auf das an späterer Stelle genauer

eingegangen wird (Kapitel 3.2.5).

Die mittleren Reiselängen für Freizeitreisen steigen von Werktagen zum Wochenende an (Abbildung 14), so dass die Entfernungszunahme am Wochenende im Wesentlichen aus einer Zunahme der Entfernungen für jeden einzelnen Reisezweck folgt - und nicht wegen mehr oder anderer Aktivitäten. Für die Freizeit-Infrastruktur werden an Sonntagen etwa ein Drittel weitere Strecken zurückgelegt (38 km je Reise) als samstags (24 km je Reise). Umgekehrt nehmen die Distanzen für den kombinierten Reisezweck Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte um etwa ein Drittel ab - von 54 auf 34 km je Reise.

Reisezeiten

Ähnlich wie bereits bei den Reishäufigkeiten und -distanzen zeigt sich auch bei den Reisezeiten sowohl in absoluten Zeitangaben wie auch relativ zu Pflichtreisen ein deutlicher Bedeutungsgewinn der Freizeitreisen von Werktagen über Samstage zu Sonntagen (Abbildung 12). Für Fortbewegung und Natur verbringen die Befragten mit zusammen 55 Minuten je Person einen wesentlichen Teil ihres gesamten Zeitbudgets für Freizeitreisen am Wochenende (45%).

Samstage und Sonntage gleichen sich prinzipiell hinsichtlich der Reisezeiten für einzelne Freizeitwecke. Jedoch wird am Sonntag weniger Reisezeit zum Erreichen von Zielen mit Freizeit-Infrastruktur aufgewendet und Natur und Fortbewegung haben - im Unterschied zu den Ergebnissen für Reishäufigkeiten und -entfernungen - eine stärkere Bedeutung am Sonntag als samstags (vgl. Tabelle 13). Die im Durchschnitt größeren Zeitbudgets für Freizeitaktivitäten am Wochenende und besonders am Sonntag erklären diese erwarteten Zusammenhänge (vgl. Kapitel 2.3.1).

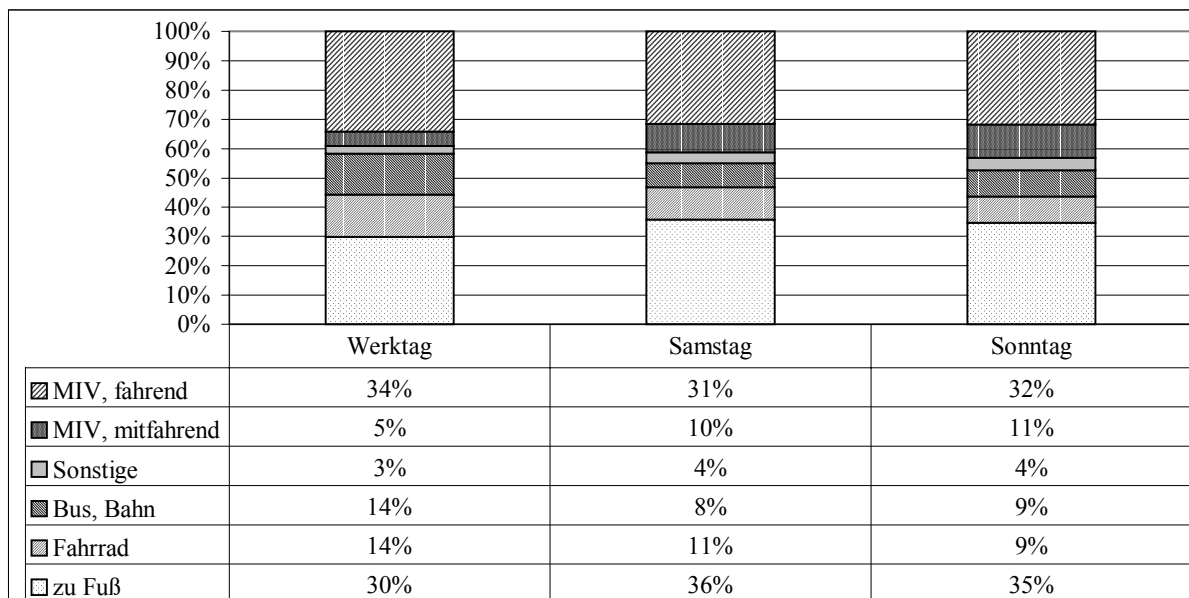
3.2.4 Verkehrsmittel

Am Wochenende werden 35% aller Reisen zu Fuß, 31% mit dem MIV selbst fahrend, je 10% mit dem MIV mitfahrend und mit dem Fahrrad sowie 9% mit dem ÖV zurückgelegt.

Verkehrsmittel im Vergleich Werktag-Wochenende

Während der Anteil der MIV-Selbstfahrenden beim Vergleich Werktag zu Wochenende annähernd konstant bleibt (32 bzw. 34%), verdoppelt sich der Anteil der MIV-Mitfahrenden von 5% an Werktagen auf 10% am Wochenende (Abbildung 14). Der MIV-Anteil steigt somit insgesamt von 39% werktags auf 42% am Wochenende. Der höhere Mitfahrendenanteil bedeutet, dass der Besetzungsgrad der MIV-Fahrzeuge am Wochenende höher ist als werktags.⁷⁹

Abbildung 14: Anteile der Verkehrsmittel an Reisen nach Wochentagstyp



Quelle: eigene Befragung, N = 915

Für die je Person zurückgelegten Distanzen als MIV-Selbstfahrende gibt es nur geringe Unterschiede zwischen den Wochentagstypen. Jeweils werden etwa 22 km zurückgelegt (Tabelle 14). Unterschiede werden erneut für das Mitfahren im MIV deutlich. Werden an Werktagen durchschnittlich nur zwei Kilometer im MIV mitgefahren, sind es samstags sechs und sonntags acht. Zugleich weisen die mittleren Distanzen je Reise von Mit- und Selbstfahrenden an Sonntagen kaum Unterschiede auf, während werktags Selbstfahrende durchschnittlich mehr als 50% weitere Reisen als Mitfahrende unternehmen. Mitgefahren im MIV wird an Sonntagen im Gegensatz zu Werktagen also eher auf längeren Reisen. Die Anteile des Öffentlichen Verkehrs am Wochenendverkehr liegen mit 8-9% unter den Werktags-

⁷⁹ Auf die Darstellung einer Schätzung des Besetzungsgrades wird hier wegen des Aufwandes verzichtet. Der Anteil von mitfahrenden Erwachsenen steigt von werktags 0,10 auf 0,33 je MIV-Fahrt am Wochenende.

anteilen von 14% (Abbildung 14). Der Bedeutungsverlust des ÖV am Wochenende zeigt sich noch deutlicher bei den absoluten Reisehäufigkeiten: nutzen an Werktagen 100 Personen durchschnittlich 24 mal Busse oder Bahnen als Hauptverkehrsmittel auf Reisen, bleiben an Samstagen noch 15 und sonntags nur noch 11 Reisen. Ähnlich sinken auch die mittleren Reisezeiten (Tabelle 14). Die Reisedistanzen je Person bleiben beim Vergleich der Wochentagstypen in etwa konstant, weil die mittleren Distanzen je ÖV-Reisen am Wochenende steigen (Abbildung 15).

Die niedrigeren ÖV-Anteile am Wochenende im Vergleich zu Werktagen lassen sich unter Beachtung der folgenden drei Punkte besser verstehen: Erstens besteht aus Sicht der Nutzer/innen am Wochenende für viele Ziele die Unsicherheit, ob sie - vorrangig im ländlichen und suburbanen Raum gelegen - überhaupt mit Bus und Bahn erreichbar sind. Neben möglicherweise fehlenden Streckenverbindungen kann auch die Erreichbarkeit zu bestimmten Tageszeiten - z.B. abends oder nachts - stark eingeschränkt bzw. unmöglich sein (zeit-räumliche Erreichbarkeit). Zweitens sind viele ÖV-Verbindungen durch lange Umsteige- oder Fahrzeiten im Vergleich zum Pkw häufig unattraktiv. Unkomfortable Umstiegshaltstellen, schlechte Informationen, fehlende Service-Angebote u.ä. erschweren die Nutzung von Bus und Bahn am Wochenende, deren Angebote auf werktägliche Verkehrsströme optimiert sind (Nutzungs- und Servicequalitäten). Und schließlich, drittens, besitzt der Pkw im Vergleich zum ÖV am Wochenende für viele Freizeitziele spezifische Vorteile durch im Allgemeinen genügend viele Parkplätze am Zielort, keine oder wenig Staus⁸⁰ auf den städtischen Straßen sowie die häufig fehlenden speziellen ÖV-Angebote zur Erreichung von Freizeitzielen.

In der reduzierten Bedeutung von Bussen und Bahnen am Wochenende spiegelt sich auch das reduzierte Angebot des Öffentlichen Verkehrs am Wochenende im Vergleich zu Werktagen. Raumzeitlich umfassende Angebote Öffentlicher Verkehrsmittel - gleich ob als klassische Linien- oder flexible Angebotsformen - fehlen weitgehend.

Der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs bleibt am Wochenende im Vergleich zu Werktagen etwa gleich. Der Anteil des Fahrradverkehrs sinkt jedoch von 14% werktags auf 9% sonntags⁸¹, was auch mit den Ergebnissen der KONTIV-Sonderauswertung von 1989 für Nordrhein-Westfalen übereinstimmt (EMNID 1991c). Die Fahrradreisen am Sonntag - häufig Ausflüge - führen im Vergleich zu

⁸⁰ Was natürlich nicht auf die Fernverbindungen, d.h. Autobahnen zutrifft, auf denen Freitag und Sonntag hauptsächliche Stautage sind.

⁸¹ Das Sinken der Reisehäufigkeit mit dem Fahrrad ist kein methodenbedingtes Artefakt aufgrund der Umstellung auf das Reisekonzept. Eine Auswertung nach dem Wegekonzept zeigt Fahrradanteile, die von 13% am Werktag über 11% samstags auf 9% sonntags sinken. Da Fahrräder nur relativ selten mit motorisierten Verkehrsmitteln kombiniert werden, hat die hierarchische Zuweisung der Reiseverkehrsmittel, wonach das Fahrrad erst relativ weit unten steht, kaum Einfluss auf den Anteil der Fahrradnutzung. Werktags ist der Fahrradanteil nach dem Reisekonzept sogar geringfügig höher als nach dem Wegekonzept, was eine Folge der neuen Bezugsbasis Reisen für die Prozentwerte ist.

Werktagen über größere mittlere Reiselängen. Damit wird deutlich, dass das Fahrrad am Wochenende nicht so häufig für Ausflüge genutzt wird, wie sein Anteil am Werktagsverkehr vermuten lässt⁸². Personen, die an Werktagen das Fahrrad nutzen, steigen am Wochenende offensichtlich auf andere Verkehrsmittel um.

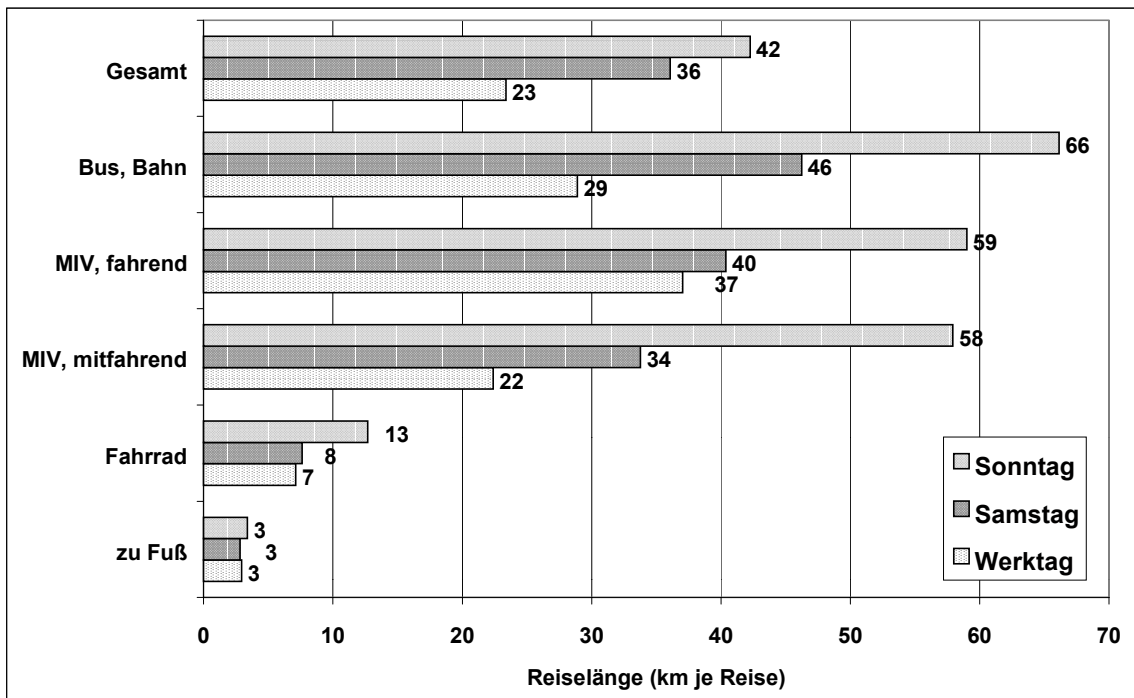
Tabelle 14: Reishäufigkeit, -distanz und -zeit nach Verkehrsmitteln und Wochentagen

	<i>Werktag</i>		<i>Wochenende</i>					
			<i>Samstag</i>		<i>Sonntag</i>		<i>Mittlerer Wochenendtag</i>	
Reishäufigkeit (Reisen je Person)								
<i>zu Fuß</i>	0,51	30%	0,63	36%	0,41	35%	0,52	35%
<i>Fahrrad</i>	0,25	14%	0,19	11%	0,11	9%	0,15	10%
<i>MIV, mitfahrend</i>	0,08	5%	0,17	10%	0,14	11%	0,15	10%
<i>MIV, fahrend</i>	0,58	34%	0,55	32%	0,38	32%	0,47	31%
<i>Bus, Bahn</i>	0,24	14%	0,15	8%	0,11	9%	0,13	9%
<i>Flugzeug</i>	0,00	0%	0,01	0%	0,01	1%	0,01	0%
<i>Sonstige</i>	0,04	3%	0,06	3%	0,04	4%	0,05	3%
<i>Gesamt</i>	1,70	100%	1,76	100%	1,20	100%	1,48	100%
Reisedistanz (km je Person)								
<i>zu Fuß</i>	1	4%	2	3%	1	3%	2	3%
<i>Fahrrad</i>	2	4%	1	2%	1	3%	1	2%
<i>MIV, mitfahrend</i>	2	5%	6	9%	8	16%	7	12%
<i>MIV, fahrend</i>	22	54%	22	35%	22	44%	22	39%
<i>Bus, Bahn</i>	7	17%	7	11%	7	14%	7	12%
<i>Flugzeug</i>	2	5%	19	30%	7	14%	13	23%
<i>Sonstige</i>	4	11%	6	10%	3	6%	5	8%
<i>Gesamt</i>	40	100%	63	100%	50	100%	57	100%
Reisezeit (min je Person)								
<i>zu Fuß</i>	16	17%	20	20%	17	20%	18	20%
<i>Fahrrad</i>	8	9%	9	9%	7	8%	8	9%
<i>MIV, mitfahrend</i>	5	5%	10	11%	12	14%	11	12%
<i>MIV, fahrend</i>	37	40%	32	33%	29	34%	31	33%
<i>Bus, Bahn</i>	21	22%	15	16%	13	15%	14	15%
<i>Flugzeug</i>	1	1%	2	2%	2	2%	2	2%
<i>Sonstige</i>	6	6%	10	10%	6	7%	8	9%
<i>Gesamt</i>	93	100%	99	100%	86	100%	93	100%
N = 915 Wegeprotokolle an Samstagen, Sonntagen und Werktagen								

Gleichzeitig wächst der Anteil des Fußverkehrs von 30% werktags auf 35-36% am Wochenende. Die größeren Anteile von Fußreisen am Wochenende im Vergleich zu Werktagen können als Folge der zunehmenden Bedeutung nahräumiger Aktivitäten (Spaziergänge, Besuche oder Freizeitaktivitäten im Viertel) am Wochenende verstanden werden. Nichtsdestotrotz steigen die Reisedistanzen je Person am Wochenende als Folge der größeren Reiseweiten bei weiträumigen Aktivitäten an.

⁸² Die niedrigen Fahrradanteile auf Reisen am Wochenende gehen einher mit einer unterschiedlichen Bedeutung der einzelnen Reisezwecke für den Radverkehr (vgl. im nachfolgenden die Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen nach Zwecken).

Abbildung 15: Mittlere Reiselängen nach Verkehrsmittel und Wochentagen



Quelle: eigene Erhebung, N = 915

Von den sonstigen Verkehrsmitteln ist nur noch das Flugzeug von Bedeutung, aber die Zahl der erfassten Flugreisen ist mit nur 13 Reisen am Wochenende zu gering, um statistisch gültige Aussagen zu gewinnen. Der Anteil der erfassten Flugreisen liegt für jeden Wochentagstyp unter 1% der Reisen. Trotzdem werden auf diesen wenigen Reisen samstags 30% und sonntags immer noch 14% der erfassten Reisedistanzen zurückgelegt. Flugreisen werden allerdings in der weiteren Auswertung aufgrund der hier verfolgten Fragestellung nicht näher analysiert.⁸³

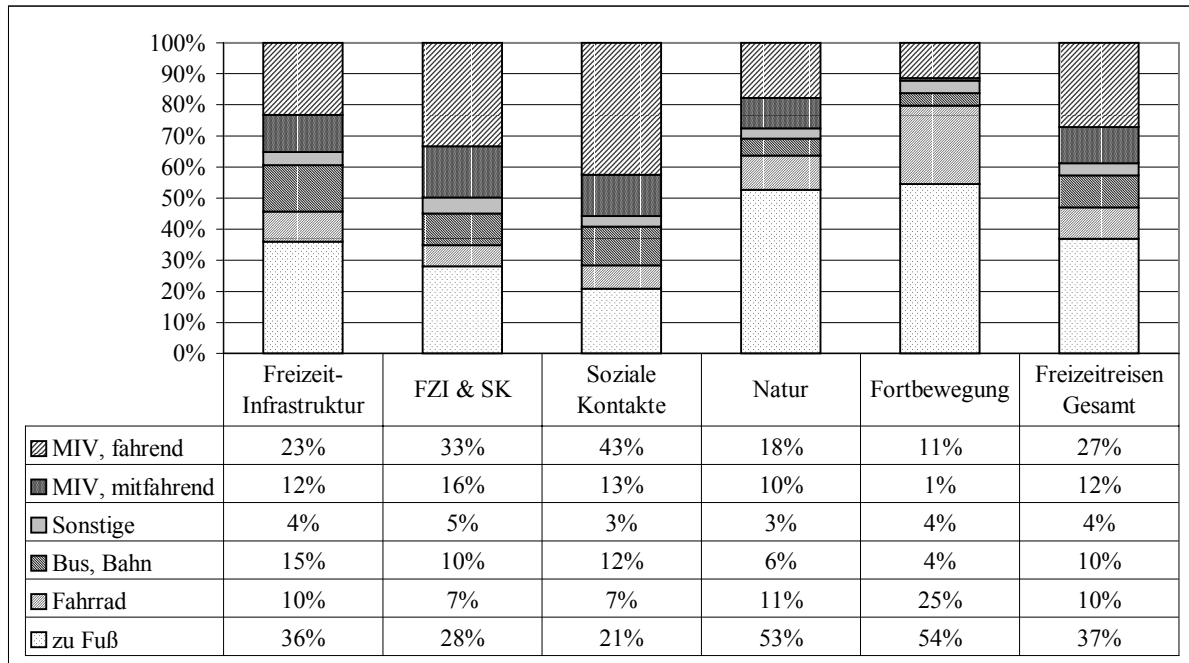
Verkehrsmittel nach Reisezwecken

Im Wochenendverkehr werden 39% der Freizeitreisen mit dem MIV, 37% zu Fuß, jeweils 10% mit dem ÖV und dem Fahrrad sowie 4% mit sonstigen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Abbildung 16). Reisen für **Natur oder Fortbewegung** zeigen hohe Anteile nicht-motorisierten Verkehrs. Jeweils mehr als die Hälfte aller Reisen wird zu Fuß, bei Fortbewegung ein weiteres Viertel mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für viele dieser Reisen, die häufig im Zusammenhang mit Spaziergängen stehen, ist also keine Anreise mit motorisierten Verkehrsmitteln nötig. Sie finden häufig im weiteren Wohnumfeld statt (Parkanlagen, Waldgebiete, Seen) und nicht notwendigerweise in den entfernt gelegenen, peripheren Naturlandschaften (vgl. Karte 8 im Anhang). Motorisierte Verkehrsmittel

⁸³ Gleichwohl zeigen bereits die wenigen Angaben, welche Bedeutung ein unvermindertes Weiterwachsen des Flugverkehrs in Zukunft für die globalen Umweltprobleme haben wird (vgl. Kapitel 3.2.5 zu Übernachtungsreisen sowie Frändberg 1998, Petersen et al. 1996 und Schallaböck 1995, 1997).

werden relativ selten genutzt: der MIV-Anteil beträgt 28% für Natur und 12% für Fortbewegung, die ÖV-Anteile liegen bei 6 bzw. 4%.

Abbildung 16: Verkehrsmittel auf Freizeitreisen am Wochenende nach Zwecken



Quelle: eigene Erhebung, N = 915 Wegeprotokolle

Für die **Freizeit-Infrastruktur** sind die Fahrrad- und Fußanteile durchschnittlich, während die MIV-Anteile relativ niedrig (35%) und die ÖV-Anteile relativ hoch (15%) sind. Die Lage der Freizeit-Infrastruktur mit einer Häufung von Einrichtungen in der Nähe von Wohnvierteln (z.B. Sportanlagen, Gaststätten) und in der Innenstadt - welche häufig gut mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und schlecht mit einem Pkw (Parkplatzprobleme und -kosten, höhere Reisezeiten) erreichbar ist - kann diese Verkehrsmittelanteile weitgehend erklären (Karte 7 im Anhang).

Schließlich sind die MIV-Anteile bei **Sozialen Kontakten** sowie bei der **Kombination Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte** mit 56 bzw. 49% überdurchschnittlich hoch. Die Fuß- und Fahrradanteile sind zusammengenommen mit 28 bzw. 35% vergleichsweise niedrig. Der ÖV-Anteil beträgt 10 bzw. 12%. Für Soziale Kontakte ist die disperse Lage der Ziele im Raum charakteristisch, womit der relativ geringe Anteil von ÖV-Nutzenden erklärt werden kann (vgl. Karte 6 im Anhang). Zum Besuch von Verwandten oder Freund/innen, die nicht in der Nähe wohnen, ist das Angebot von Öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund der dispersen Lage der Ziele (Wohnungen) nicht ausreichend. Es fehlen tangentielle oder flexible ÖV-Angebote, wodurch die Reisezeiten vergleichsweise lang werden.

Die Koppelung von Aktivitäten in Freizeiteinrichtungen mit Sozialen Kontakten in einer Reise führt dazu, dass die Ansprüche an die genutzten Verkehrsmittel steigen. Die vergleichsweise gute Erreichbarkeit der Gelegenheiten mit Freizeit-Infrastruktur genügt nicht, um auch noch die damit

gekoppelten Besuche zu verwirklichen. Denn wie bereits bei den Sozialen Kontakten erwähnt, liegen die Wochenendziele für Besuche im Wesentlichen so, dass Verbindungen mit Bus oder Bahn nur schlecht die Ansprüche erfüllen. Erst der Wunsch, Besuche und weitere Freizeitaktivitäten - die allein häufig gut per ÖV erreichbar sind - zu verbinden, führt zur MIV-Nutzung auf der gesamten Reise. Hieraus dürfte sich erklären, dass der Anteil von Bussen und Bahnen (10%) niedriger liegt als bei den getrennten Reisezwecken (15 bzw. 12%). Der hohe Anteil an Mitfahrenden im MIV deutet auf gemeinsame Unternehmungen hin, d.h. Besuche und das Aufsuchen von Freizeit-Infrastruktur werden miteinander verbunden.

Die vorausgehenden Ausführungen haben gezeigt, dass sich erstens die Verkehrsmittel auf Freizeitreisen am Wochenende je nach Zweck deutlich unterscheiden. Diese Vermutung war eine der Motivationen für die Unterteilung des Freizeitverkehrs in verschiedene Reisezwecke und wird durch die bislang gewonnenen Ergebnisse bestätigt. Zweitens erklärt die unterschiedliche Lage der Aktivitätsorte einen Teil der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzung.

3.2.5 Übernachtungsreisen als verkehrsaufwendiger Spezialfall

Nicht alle Reisen eines Tages führen am Tagesende wieder zu dem Ausgangsort am Tagesbeginn zurück. Besuche bei Freund/innen oder Verwandten oder mehrtägige Reisen werden gerne häufig mit Übernachtungen an anderen Orten verbunden. Bei der Auswertung der Wegeprotokolle stellte sich heraus, dass auf solchen Reisen besonders weite Entfernungen zurückgelegt werden. Aus methodischer Sicht bereiten Übernachtungsreisen bei der Erfassung in Wegeprotokollen vor allem in drei Punkten Probleme: Erstens sind Übernachtungsreisen untererfasst, weil ein Teil der zu befragenden Personen zum Befragungszeitpunkt noch unterwegs und damit nicht anzutreffen ist (vgl. Kloas & Kunert 1994a,b). Zweitens werden auf wenigen Übernachtungsreisen große Distanzen - vorwiegend durch Flug- und weite MIV-Reisen - zurückgelegt (vgl. die Transferreisen in Tabelle 13), so dass auf 3% aller Reisen am Wochenende 29% der Kilometer zurückgelegt werden (Abbildung 11). Der Umgang mit den wenigen Reisen, die über sehr große Distanzen führen, erschwert statistische Aussagen zu den mittleren Reisedistanzen. Drittens lassen die Angaben in den Wegeprotokollen nicht auf den Zweck jeder Übernachtungsreise zurück schließen, da nur nach den Zwecken am Zielort gefragt wird. Wird am Stichtag eine Rückreise nach Hause angetreten, bleibt der Reiseanlass (Besuch, Urlaub, sonstige Freizeit, Geschäft oder anderes) unbekannt.

Um das methodische Problem mit Übernachtungsreisen zu reduzieren, wurde die Erhebung der Wegeprotokolle durch Zusatzfragen ergänzt, wenn eine Übernachtungsreise vor dem Stichtagswochenende beginnt oder erst danach endet. Somit sollten zusätzliche Informationen zu An- und Abreisen bei Reisen über das Wochenende gewonnen werden (Reisedauer, Hauptverkehrsmittel für An- und Abreise). Die grundsätzliche Problematik der Untererfassung solcher Reisen konnte damit

natürlich nicht aufgefangen werden.

Als Übernachtungsreisen werden im Folgenden alle in den Wegeprotokollen erfassten Reisen bezeichnet, die im Zusammenhang mit einer Übernachtung außerhalb Kölns stehen (Tabelle 15). Übernachtungen bei Freund/innen und Verwandten, die innerhalb Kölns wohnen, sind damit ausgenommen⁸⁴. Denkbar sind also Reisen zu einem Übernachtungsort außerhalb Kölns oder von dort zurück sowie Reisen, die von einem Übernachtungsort außerhalb Kölns startend unternommen werden und wieder dorthin zurück oder zu einem weiteren Übernachtungsort außerhalb Kölns führen. An den Befragungswochenenden werden mit dieser Definition 361 Übernachtungsreisen, d.h. 13% der Reisen in den Wegeprotokollen, erfasst.

Tabelle 15: Reishäufigkeit am Wochenende nach Reisetypen und Übernachtung

	<i>Reisen</i>	<i>%</i>
<i>Reise von zu Hause / nach zu Hause</i>	2212	82%
<i>Reise mit Übernachtung in Köln (nicht zu Hause)</i>	133	5%
<i>Reise mit Übernachtung außerhalb Kölns</i>	361	13%
<i>Gesamt</i>	2706	100%

N = 915 ausgewertete Wegeprotokolle an Samstagen und Sonntagen

Die 361 Übernachtungsreisen werden von 152 Personen durchgeführt. Unter Einbezug der 29 Befragten, die am Stichtagswochenende auf einer Übernachtungsreise unterwegs sind und von denen dazu keine Wegeprotokolle vorliegen (vgl. Kapitel 3.1.1), sind damit 181 Personen, 18% der 949 Befragten, am Befragungswochenende auf einer Übernachtungsreise⁸⁵.

Knapp ein Fünftel der 152 Personen, die auf Übernachtungsreise sind und von denen komplette Wegeprotokolle vorliegen, ist während des gesamten Wochenendes am Übernachtungsort gewesen, ein weiteres Fünftel ist am Samstag losgefahren und am Sonntag zurückgekommen. Etwas mehr als zwei Fünftel der Befragten kehrt am Wochenende von einer Übernachtungsreise zurück, und die restlichen Befragten reisen überwiegend an dem betreffenden Wochenende los - ohne bis zum Sonntag zurückzukehren (Tabelle 16).

⁸⁴ Die Definition von Übernachtungsreisen weicht von der Definition des Reisezwecks Transfer in Kapitel 3.1.3 ab. Wurden dort weitere Zwecke - egal ob Freizeit oder Pflicht - auf einer Übernachtungsreise genannt, so erfolgte die Kodierung zu einem anderen Reisezweck und nicht als Transfer. Die 361 in diesem Kapitel betrachteten Übernachtungsreisen sind nur zu 23% mit dem Reisezweck Transfer kodiert. Die weiteren Reisezwecke sind Freizeit-Infrastruktur (13%), Sozialer Kontakt & Freizeit-Infrastruktur (13%), Sozialer Kontakt (12%), Natur (20%), Fortbewegung (5%), Pflichten (7%) sowie Pflichten mit Freizeit (7%).

⁸⁵ In den Befragungsmonaten Mai und Juni beginnt bereits die Urlaubszeit. Viele nutzen auch die vielen Feiertage in dieser Jahreszeit, um Kurzurlaubsreisen zu unternehmen. Insofern dürfte der Anteil der Übernachtungsreisen höher liegen als im Jahresdurchschnitt. Trotzdem ist dieser Wert sehr hoch.

Tabelle 16: Reisen am Wochenende nach Übernachtungstyp, Häufigkeit und Entfernung

	<i>Wochenende insgesamt</i>				
	<i>N</i>	<i>Reisen je Person</i>	<i>Distanzen</i>		
			<i>km je Person</i>	<i>Summe km</i>	<i>%</i>
<i>Personen mit Übernachtungsreisen, davon:</i>	152	2,4	394	59857	58%
<i>Samstag hin, Sonntag zurück</i>	31	2,7	384	11909	12%
<i>Hinreise am Wochenende</i>	23	1,9	422	9696	9%
<i>Rückreise am Wochenende</i>	71	2,1	487	34599	34%
<i>nur Reisen am Übernachtungsort</i>	27	3,1	135	3653	4%
<i>Personen ohne Übernachtungsreisen</i>	760	3,1	57	43099	42%
<i>Gesamt</i>	912	3,0	113	102956	100%

N = 915 ausgewertete Fragebögen mit Wegeprotokollen

Die Betrachtung der Reisedistanzen⁸⁶ zeigt (Tabelle 16), dass

- 58% aller Strecken am Wochenende von Personen zurückgelegt werden, die mindestens eine Übernachtungsreise durchführen.
- Lediglich 71 Personen, die von einer Übernachtungsreise am Wochenende zurückkehren, legen in der Summe am Wochenende fast so viele Kilometer zurück, wie 760 Personen, die nicht zu einer Übernachtungsreise unterwegs sind. Oder anders ausgedrückt: von den Personen, die von einer Übernachtungsreise zurückkehren, werden im Durchschnitt mehr als achtmal so viele Kilometer an diesem Wochenende zurückgelegt, wie von den Personen, die an keiner Übernachtungsreise beteiligt sind.
- Neben den Personen, die von Übernachtungsreisen zurückkehren oder am Wochenende zu ihren Zielen hinreisen, sind auch diejenigen, die ihre Reise komplett am Wochenende durchführen, also am Samstag weg- und am Sonntag zurückfahren, mit ihren hohen durchschnittlichen Wochenendentfernungen - wenn auch mit niedriger Häufigkeit - für den insgesamt hohen Anteil der Übernachtungsreisen am Verkehrsaufwand am Wochenende zuständig.

Dies belegt die These, dass große Entfernungen und nicht häufige Reisen ursächlich für die hohen Summen der am Wochenende zurückgelegten Kilometer sind. Zugleich stellt sich die Frage, ob alle Personen in gleichem Maße verursachend für diese Entfernungen sind bzw. ob es Bevölkerungsgruppen gibt, die z.B. durch besonders häufige Durchführung von Übernachtungsreisen über lange Distanzen, in herausragender Weise für die Verursachung des entstehenden Verkehrsaufwands verantwortlich sind⁸⁷.

⁸⁶ 41% der Distanzen auf Übernachtungsreisen werden mit dem MIV, 38% mit dem Flugzeug, 10% mit dem ÖV, 1% nicht-motorisiert und 9% mit sonstigen Verkehrsmitteln (Wohnwagen u.ä.) zurückgelegt.

⁸⁷ Zu dieser These vergleiche die Darstellung in Holz-Rau & Kutter (1995: 42).

Die Darstellung zu Übernachtungsreisen hat deren überdurchschnittliche Bedeutung für die an Wochenenden zurückgelegten Distanzen aufgezeigt. Zugleich wurde deutlich, dass auch durch die Erhebung von Zusatzfragen die Wegeprotokollangaben unbefriedigend bleiben. Andere, ergänzende Erhebungsmethoden für Übernachtungsreisen - wie sie etwa zur Erfassung der Reisen für Soziale Kontakte, Schrebergärten und Zweitwohnsitze im folgenden Kapitel 3.3 angewendet werden - sind nötig, um diese Defizite auszugleichen.

Die Kontrollfragen zu den Übernachtungsreisen, die das Wochenende überschneiden, haben immerhin den wichtigsten Ausfallgrund für fehlende Wegeprotokolle an Wochenenden geklärt: Hierfür sind in erster Linie Übernachtungsreisen verantwortlich. Von den 37 Personen, deren Wegeprotokolle am Wochenende fehlen, waren 29 auf Übernachtungsreisen. Lediglich bei 8 Personen gab es weitere Gründe, die zum Ausfall der Samstags- oder Sonntagsprotokolle oder von beiden führten.

3.3 Spezielle Freizeit: Soziale Kontakte, Zweitwohnsitze und Schrebergärten

Die Erfassung von Reisen zu Sozialen Kontakten, Schrebergärten und Zweitwohnsitzen erfolgt im Fragebogen über einen eigenen Fragenteil zusätzlich zu der Erfassung der Wegeprotokolle. Im Gegensatz zu letzteren ermöglichen Fragen zu Reisehäufigkeit und -distanzen über einen längeren Zeitraum - einen Monat oder ein Jahr - Aussagen zur Bedeutung verkehrsaufwendiger Aktivitäten auf der Personenebene. Dies ist hilfreich, um Antworten auf die eben gestellte Frage zu finden, ob möglicherweise nur eine kleine Personengruppe für die Entstehung des größten Teils der zurückgelegten Verkehrsdistanzen verantwortlich ist, während die meisten Personen nur unterdurchschnittliche Beiträge liefern. Die Stichtagmethodik der Wegeprotokolle liefert eben nur einen ungenügenden - weil zufälligen - Ausschnitt aus dem Verkehrshandeln einer Person. Zwei Wochenendtage sind im Jahresverlauf zu wenig, um umfassende Aussagen zu dem von einzelnen Personen verursachten Verkehrsaufwand zu machen.

Zur Methode, den Verkehrsaufwand für spezielle Aktivitäten im Jahresverlauf zu erfragen, sollen vorher zwei kritische Einwände diskutiert werden. Erstens, dass die verwendeten Antworten im Rückblick auf das ganze Jahr zu ungenau sind. Demnach kann das menschliche Erinnerungsvermögen die Rekonstruktion der Reisen über einen solch langen Zeitraum nicht leisten. Neben den bekannten Unsicherheiten bei der Schätzung von Entfernungen treten hier die Ungenauigkeiten bei Häufigkeitsschätzungen hinzu. Wenn es um genaue Angaben zu dem Verkehrsaufwand einer Person im Jahresverlauf geht, ist dieser Einwand berechtigt. Trotzdem kann im Folgenden davon ausgegangen werden, dass durch die Nennung spezifischer Aktivitäten, die regelmäßig und oft auch immer an den gleichen Orten ausgeführt werden - Schrebergarten, Zweitwohnsitz sowie Besuche -, das Erinnerungsvermögen der Personen für eine Einordnung in die Größenordnung der jeweiligen Verkehrsaufwände ausreicht.

Zweitens könnte hinterfragt werden, ob die Erfassungsmethoden der Sozialen Kontakte tauglich sind. Im Hinblick auf die fehlenden Vorkenntnisse in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung (vgl. Kapitel 2.3) war die Eingrenzung der zu erfassenden Reisen für Soziale Kontakte tatsächlich mit Unsicherheiten verbunden. Es wurde schließlich versucht, die jeweils drei verkehrsaufwendigsten, regelmäßigen Reisen für Besuche von Verwandten und Bekannten in den vergangenen 12 Monaten zu erfassen⁸⁸. Zudem wurden nur Bekanntenreisen mit Ziel außerhalb Kölns erfragt - in der Annahme, dass solche Reisen innerhalb Kölns möglicherweise häufiger, im Allgemeinen jedoch weniger verkehrsaufwendig sind⁸⁹. Leitidee der Erfassung war der Versuch, jeweils die drei im Jahresverlauf

⁸⁸ Es wurde zunächst nach drei regelmäßigen Besuchen und dann nach deren Häufigkeiten gefragt (vgl. Fragen 11-14 im Fragebogen). Gab es für die Befragten mehrere Besuche zur Auswahl, wurden jeweils die drei verkehrsaufwendigsten Besuche ausgewählt.

⁸⁹ Die Angabe, dass keine Bekanntenbesuche gemacht werden, heißt damit nur, dass keine Bekanntenbesuche

verkehrsaufwendigsten Ziele für Verwandten- und Bekanntenbesuche zu erfassen. Die Reishäufigkeit wurde mit einer eigenen Variable erfragt. Verfügen die Befragten über nicht mehr als drei regelmäßig besuchte Verwandte bzw. drei Bekannte außerhalb Kölns, ist die Vorgehensweise problemfrei. Ist das nicht der Fall, können Personen mit großem Verwandten- oder - wahrscheinlicher - Bekanntenkreis bezüglich ihres Reiseaufwands unterschätzt werden. Der Erhebungsmethodik liegt somit die Annahme zugrunde, dass solche Fälle vergleichsweise selten vorkommen bzw. wenn sie vorkommen, dieses das Ergebnis nicht nennenswert verzerrt, d.h., dass solche Personen auch mit der hier verwendeten Messmethodik wahrscheinlich einen eher höheren Verkehrsaufwand zugeordnet bekommen als andere. Die Unterscheidung zwischen Personen, die keine oder nur wenig verkehrsaufwändige Reisen für Soziale Kontakte unternehmen, und solchen, die dafür weit reisen, bleibt möglich.

Die Schwierigkeit, dass auch nicht-regelmäßige und verkehrsaufwendige Besuche vorkommen können, konnte mit dem verwendeten Erhebungsdesign nicht ausgeräumt werden. Allerdings wird das erst dann zum Erfassungsproblem, wenn Personen mit solchen nicht-regelmäßigen und weiten Reisen keine regelmäßigen weiten Besuchsreisen aufweisen. Bei der verwendeten Erhebungstechnik wurde von der Vermutung ausgegangen, dass dies nur selten der Fall ist.

Die Beteiligung an speziellen Freizeitreisen

Die Beteiligung der Befragten an den näher untersuchten speziellen Freizeitreisen ist sehr unterschiedlich. Fast alle Befragten (88%) besuchen regelmäßig Verwandte, 55% auch Bekannte außerhalb Kölns (Tabelle 17). Zu Zweitwohnsitzen - wozu auch Ferien-, Wochenendwohnungen oder Dauercamping-Plätze gezählt werden - oder Schrebergärten ist dagegen nur ein kleiner Teil der Befragten unterwegs (8 bzw. 9%).

Schrebergärten

Durchschnittlich werden die Schrebergärten etwa alle zwei Tage aufgesucht und liegen in 3 Kilometer Entfernung von den Wohnungen. Nur bei drei von 81 Befragten mit Schrebergarten liegt dieser weiter als 10 km von der Wohnung entfernt. Für das Erreichen der Schrebergärten ist das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel (44% der Reisen). Den MIV nutzen 38% der Befragten, zu Fuß gehen 17% (Abbildung 17). Für Reisen zum Schrebergarten werden - trotz der hohen Reishäufigkeit (171 Reisen pro aktive Person und Jahr, vgl. Tabelle 18) - nur vergleichsweise niedrige MIV-Distanzen zurückgelegt (578 km je Person und Jahr).

außerhalb Kölns gemacht werden. Nach Verwandten wurde ohne die zusätzliche Einschränkung „außerhalb Kölns“ gefragt, da von einer im Allgemeinen geringeren Zahl von Verwandten als Bekannten ausgegangen wurde.

Tabelle 17: Beteiligung der Befragten an Reisen zu Schrebergarten, Zweitwohnsitz und Sozialen Kontakten

	<i>Beteiligung</i>	
	<i>Anzahl</i>	<i>%</i>
<i>Schrebergarten</i>	81	9%
<i>Zweitwohnsitz</i>	76	8%
<i>Verwandtenbesuche</i>	836	88%
<i>Besuch Bekannte</i>	519	55%
N = 949 Befragte		

Zweitwohnsitze

Im Mittel liegen die Zweitwohnungen 195 km von der Wohnung entfernt. Reisen dorthin werden etwa alle vier Wochen durchgeführt, so dass im Jahr pro aktiver Person etwa 5300 km zurückgelegt werden, 3800 davon mit dem MIV. Die Distanzen zur Erreichung des Zweitwohnsitzes sind somit deutlich höher als die Distanzen zum Aufsuchen des Schrebergartens.

Tabelle 18: Reishäufigkeiten und -distanzen für Schrebergarten, Zweitwohnsitz und Soziale Kontakte

	<i>N</i>	<i>Reisen je Person und Jahr</i>			<i>Reisen je aktive Person und Jahr</i>		
		<i>Reisen</i>	<i>km</i>	<i>MIV-km</i>	<i>Reisen</i>	<i>km</i>	<i>MIV-km</i>
<i>Schrebergarten</i>	81	14	88	48	171	1061	578
<i>Zweitwohnsitz</i>	76	1	424	305	14	5294	3809
<i>Besuch von Verwandten</i>	836	54	2450	1562	61	2782	1773
<i>Besuch von Bekannten</i>	519	10	1597	1089	18	2920	1991
N = 949 Befragte							

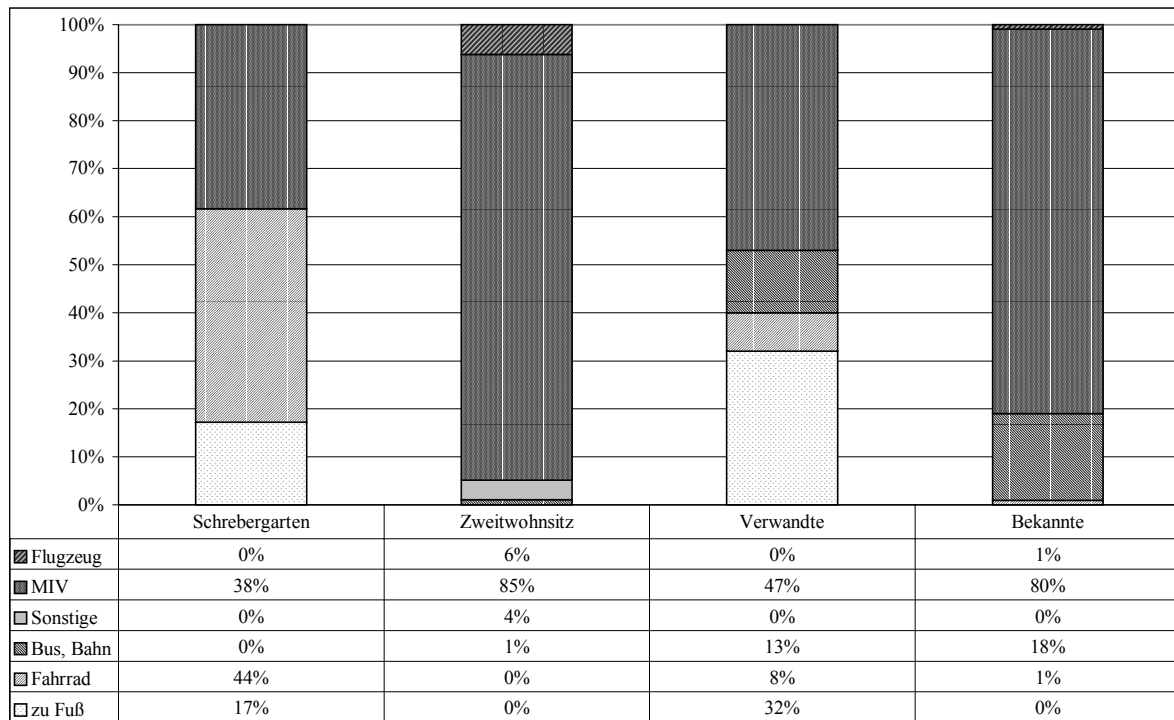
85% der Reisen zum Zweitwohnsitz werden mit dem MIV zurückgelegt, was sich mit besonderen Transportbedürfnissen (Vorräte, Haushalts- und Hobbygeräte etc.), der häufig peripheren Lage der Zweitwohnsitze sowie fehlenden ÖV-Angeboten zum Erreichen der Zweitwohnsitze wie auch mit fehlenden Mobilitätsangeboten am Ort des Zweitwohnsitzes erklären lässt. In 4 von 76 Fällen (6%) wird das Flugzeug zum Erreichen des Zweitwohnsitzes genutzt⁹⁰, sonstige Verkehrsmittel sind bedeutungslos.

Umgerechnet auf alle Befragten ist die Bedeutung von Reisen zum Zweitwohnsitz mit etwa 424 km

⁹⁰ Dies hat erneut beträchtliche Auswirkungen auf die zurückgelegten Distanzen, welche durch die Flugzeugnutzung erheblich ansteigen (vgl. die Bemerkungen zur Flugzeugnutzung in Kapitel 3.2.4).

pro Person und Jahr gering im Vergleich zu den Reisen für Soziale Kontakte (Tabelle 18). Bedeutung erhalten diese Reisen jedoch für jene Personen mit Zweitwohnung, die im Durchschnitt pro Person etwa 75 km je Woche mit dem MIV dorthin zurücklegen. Zweitwohnungsbesitz scheint somit ein Einflussfaktor für weite Freizeitdistanzen zu sein.

Abbildung 17: Verkehrsmittel für Reisen zu Schrebergarten, Zweitwohnsitz, Bekannten und Verwandten



Quelle: eigene Erhebung, N = 949 Befragte

Verwandtenbesuche

Für Verwandtenbesuche ist der MIV ebenfalls das dominierende Verkehrsmittel (47%). Häufig wird auch zu Fuß gegangen (32%), was auf die räumliche Nähe der Verwandten hindeutet. Die restlichen Reisen werden mit Bus oder Bahn (13%) bzw. mit dem Fahrrad (8%) zurückgelegt. Im Durchschnitt legen die Befragten 2450 km je Person im Jahr dafür zurück, etwa 1600 km mit dem MIV. Da fast alle Befragten (88%) Verwandtenbesuche angeben, weichen die Distanzangaben für aktive Personen nur geringfügig von diesen Distanzwerten ab (vgl. Tabelle 18).

Bekanntebesuche

Bekannte außerhalb Kölns werden in mehr als 80% der Fälle mit dem MIV besucht, seltener (18%) mit Bus oder Bahn. Durchschnittlich 1600 km je Person und Jahr werden für Bekanntebesuche zurückgelegt, 1100 davon mit dem MIV. Demnach liegen die erfassten Distanzen für Bekanntebesuche unter denen für Verwandte. Da jedoch nur 55% der Befragten Bekanntebesuche außerhalb

Kölns erwähnen, ergeben sich bei den dafür aktiven Personen fast doppelt so hohe Werte. Demnach werden je aktive Person knapp 2900 km und davon 2000 km mit dem MIV zurückgelegt (Tabelle 18).

Zusammenfassende Bewertung Spezieller Freizeitreisen

Aus den Fragebogenangaben wurde hochgerechnet, dass die Befragten jede Woche 30 km für Verwandten- und 20 km für Bekanntenbesuche zurückgelegt haben, womit der Anteil der Besuchsreisen erheblich an den bundesweiten Wochendistanzen von etwa 230 km pro Person (Stand 1996) beteiligt wäre⁹¹. Aufgrund der Erfassung von lediglich jeweils maximal drei Reisen für Bekannte und Verwandte können die Distanzangaben von Verwandten- und Bekanntenbesuchen - trotz aller erfassungstechnischen Unsicherheiten - als untere Grenze des Verkehrsaufwandes für diese Zwecke interpretiert werden.

Für den Besitz von Schrebergarten und Zweitwohnung wurde gezeigt, dass diese sehr unterschiedliche Auswirkungen auf den Verkehrsaufwand der Besitzenden haben. Während Schrebergartenbesitzende häufig und wenig weit für ihren Schrebergarten unterwegs sind, sind die Zweitwohnungsbesitzenden relativ selten und sehr weit für das Erreichen der Zweitwohnung unterwegs. Die Vermutung liegt nahe, dass dies auch Konsequenzen für den Verkehrsaufwand am Wochenende hat:

- wenn Schrebergartenbesitzende häufig in ihrem Schrebergarten sind, bleibt wenig Zeit für weitere Aktivitäten, so dass vermutlich auch nur unterdurchschnittliche Distanzen am Wochenende entstehen und
- wenn Zweitwohnungsbesitzende zu ihrer Zweitwohnung unterwegs sind, legen sie weite Distanzen zurück - oder sie sind nicht unterwegs zu ihrer Zweitwohnung und unternehmen dann anderes, was ebenfalls verkehrsaufwendig sein kann, so dass in der Summe ihre Distanzen am Wochenende überdurchschnittlich groß sind.

Zu klären bleibt in den nächsten Kapiteln, inwiefern diese Vermutungen zutreffen bzw. welche Konsequenzen ein Zweitwohnsitz oder ein Schrebergarten auf die insgesamt am Wochenende zurückgelegten Kilometer hat.

⁹¹ Pro Woche wurden in Deutschland 1996 je Person etwa 230 km zurückgelegt. Der Wert errechnet sich aus den Angaben in Verkehr in Zahlen (1998), wo die Jahresdistanz im Personenverkehr mit 975 Mrd. km und die Bevölkerung 1996 mit 82 Millionen angegeben wird.

3.4 Zwischenbilanz: Struktur Freizeitmobilität am Wochenende

Unter Verwendung des Reisekonzepts konnten fünf Reisezwecke definiert werden - Freizeit-Infrastruktur, die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten, Soziale Kontakte, Natur sowie Fortbewegung -, die jeweils hinsichtlich der Reisehäufigkeiten, -zeiten und -distanzen einen wichtigen Anteil an der Freizeitmobilität am Wochenende haben. Hinsichtlich der Ausgangsthese, dass der Reisezweck „Freizeitverkehr“ zu heterogen hinsichtlich der darunter subsumierten räumlich-zeitlichen Aktivitäten ist, konnte damit eine Unterteilung des Freizeitverkehrs in fünf Reisezwecke gefunden werden, die nun gleichzeitig differenzierter und homogener sind. So zeigen sich beispielsweise bei der räumlichen Verteilung und der Verkehrsmittelnutzung deutliche Unterschiede zwischen den fünf Reisezwecken. Damit hat sich auch die Anwendung des Reisekonzepts im ersten Schritt bewährt.

Ungeklärt bleibt nämlich noch, wie hilfreich die Unterteilung des Freizeitverkehrs für die Suche nach Erklärungen zur Verkehrsentstehung in den nachfolgenden Kapiteln ist (vgl. dazu Kapitel 4.7). Offen bleibt zudem, ob es möglicherweise eine „bessere“ Unterteilung des Freizeitverkehrs gibt als die hier vorgeschlagene. So ist etwa der Reisezweck „Freizeit-Infrastruktur“ noch relativ grob, indem er so verschiedene Aktivitäten wie Sportausübung, Kneipen-, Gaststätten- und Kulturbesuch und den Besuch von Straßenfesten oder von Freizeitgroßveranstaltungen umfasst. Auch ist überlegenswert, ob es sinnvoll wäre, die Sozialen Kontakte in die beiden Kategorien „Besuche von Verwandten“ und „Besuche von Bekannten“ zu unterteilen. Für die vorliegende Fragestellung - nach den Zusammenhängen in der Wochenendfreizeit - wäre allerdings eine feinere Unterteilung nicht praktikabel gewesen. In einer anderen Fragestellung könnte eine weitere Unterteilung jedoch vielversprechend sein, um mehr von der Freizeitmobilität erklären und verstehen zu können. Zusammenfassend zeigt sich:

- Im Vergleich von Werktagen mit den beiden Wochenendtagen sind die je Person zurückgelegten Kilometer samstags am größten und auch sonntags größer als werktags. Sonntags wird seltener und zugleich je Reise weiter gereist im Vergleich zu Samstag und Werktagen. Am Wochenende wird weniger der ÖV benutzt und seltener Fahrrad gefahren. Umgekehrt wird häufiger zu Fuß gegangen und der Anteil der MIV-Mitfahrenden steigt.
- Je nach Reisezweck unterscheiden sich die Verkehrsmittelanteile für Freizeitaktivitäten deutlich. Auch bestätigen sich die erwarteten Unterschiede in der räumlichen Verteilung der Gelegenheiten je nach Reisezweck.
- Ein besonders verkehrsaufwendiger Spezialfall sind die Übernachtungsreisen, die mit Wegeprotokollen an Stichtagen nur ungenügend erfasst werden können. Immerhin bei 18% der Befragten ist mindestens eine Übernachtungsreise nachweisbar.
- Bei den speziellen Reiseanlässen für Freizeitaktivitäten konnte gezeigt werden, dass der Verkehrsaufwand für Besuche von Bekannten und Verwandten bedeutsam ist. Wie bereits an

mehreren Stellen erwähnt, verbirgt sich hinter diesen Reisen für Soziale Kontakte einer der wesentlichen Gründe für den hohen Verkehrsaufwand im Freizeitverkehr. Ein weiterer verkehrsaufwendiger Spezialfall ist der Besitz einer Zweit- oder Freizeitwohnung. Dagegen sind Schrebergartenbesitzende im Jahresverlauf zwar häufig, aber insgesamt nur über kurze Distanzen zu ihrem Schrebergarten unterwegs.

4 Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln in der Freizeit am Wochenende

Im Anschluss an den Stand der Forschung (vgl. Kapitel 2.3.3) werden zunächst die bivariaten und dann die multivariaten Einflüsse von Soziodemographie, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Raumstruktur, Freizeitmobilitätstypen und Alltagsmobilität (vgl. Tabelle 19) auf Freizeitmobilität am Wochenende untersucht.

Tabelle 19: Einflussgrößen auf die Freizeitmobilität in den quantitativen Analysen

<i>Variablengruppe</i>	<i>Variable</i>	<i>Fragebogen</i>
<i>Soziodemographie und Haushaltsmerkmale</i>	• Alter	Frage 34
	• Geschlecht	Frage 35
	• Bildung	Frage 36
	• Erwerbsstatus	Frage 37
	• Berufliche Stellung	Frage 40-41
	• Haushaltsgröße	Frage 42
	• Kind im Haushalt	Frage 43-44
	• Partner/in im Haushalt	Frage 38-39
	• Doppelverdienende im Haushalt	Frage 39-41
	• Haushaltsnettoeinkommen	Frage 45
<i>Verkehrsmittel</i>	• Pkw-Führerschein	Frage 19
	• Pkw im Haushalt	Frage 24
	• Motorrad	Frage 27a
	• ÖV-Zeitkarte	Frage 28
<i>Raumstruktur und Ortsbindung</i>	• Wohnviertel	Auswahlkriterium
	• Gebäudetyp	Interviewer/in
	• Wohneigentum	Frage 6
	• Garten	Frage 7
	• Umzugshäufigkeit	Frage 5
	• Wohnungszufriedenheit	Frage 8
	• Nachbarschaftskontakte	Frage 9
	• Schrebergarten	Frage 10
• Zweitwohnsitz	Frage 15	
<i>Stilisierungen</i>	• Freizeitmobilitätstyp	vgl. Kapitel 4.4
<i>Werktags- Verkehrsmittel</i>	• MIV-Nutzung Werktag	Wegeprotokolle,
	• ÖV-Nutzung Werktag	vgl. Kapitel 4.5

Als Freizeitreisen werden nachfolgend alle Reisen mit einem der fünf Zwecke Freizeit-Infrastruktur, Soziale Kontakte in Kombination mit Freizeit-Infrastruktur, Soziale Kontakte, Natur oder Fortbewegung verstanden. Die Transferreisen bleiben unberücksichtigt, da nicht sichergestellt werden kann, dass diese Reisen tatsächlich Freizeit Zwecken dienen. Im Wesentlichen handelt es sich bei ihnen um Rückreisen, deren Hinreisen häufig schon vor dem Wochenende stattfanden. Aufgrund erhebungssystematischer Gründe besteht keine Kenntnis über den Reisezweck. Insbesondere geschäftliche Reisen oder auch Geschäftsreisen mit denen zugleich Freizeit Zwecke verbunden werden, können damit nicht

erkannt werden. Ein weiterer Grund für den Ausschluss der Transferreisen aus der weiteren Analyse ist ein statistischer: Transferreisen sind zahlenmäßig selten, aber häufig mit großen Reiseweiten verbunden 29% der Wochenenddistanzen werden auf lediglich 3% der Reisen zurückgelegt (vgl. Kapitel 3.2.3). Transferreisen führen somit als Ausreißer zu wesentlichen Verzerrungen, wenn es um Aussagen zu den Reiseweiten geht. In die Auswertung einbezogen wurden nur die 912 Personen von denen die Wegeprotokolle für Samstage und Sonntage zugleich vorlagen. Als abhängige Größe wird im Folgenden für Freizeitreisen insgesamt und auch für einzelne Reisezwecke betrachtet (vgl. Tabelle 20),

- ob und wie häufig gereist wird (Anteil der Mobilen an Befragten sowie Reishäufigkeiten),
- ob und wie häufig der MIV genutzt wird (MIV-Mobile bzw. MIV-Anteile) und
- welche MIV-Distanzen zurückgelegt werden.

Tabelle 20: Indikatoren für die Freizeitmobilität in den quantitativen Analysen

<i>Bezeichnung</i>	<i>Beschreibung</i>
Mobile (%)	Anteil der Personen, die mindestens eine Freizeitreise durchführen
MIV-Mobile (%)	Mobile, die mindestens auf einer Freizeitreise den MIV* nutzen
Reishäufigkeit (Reisen je Person)	Häufigkeit der Freizeitreisen je Person
MIV-Anteil (%)	Anteil der Freizeitreisen mit dem MIV* an allen Freizeitreisen
MIV-Distanzen (km je Person)	Summe der für Freizeitreisen mit dem MIV* zurückgelegten Kilometer je Person
* MIV, d.h. Pkw selbstfahrend, mitfahrend oder Motorrad	

Um die Komplexität des Verkehrshandelns für die Analyse zu reduzieren, wurde die Untersuchung der Einflussfaktoren auf die MIV-Nutzung bzw. auf die MIV-Distanzen eingeschränkt. Die Konzentration auf den MIV erfolgt, weil die von dessen Nutzung verursachten Umweltbelastungen hier das zentrale Problem darstellen (vgl. Kapitel 2.1.1). Umgekehrt handelt es sich bei den Nicht-MIV-Reisen fast komplett um Reisen mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß. Die in den Wegeprotokollen erfassten Flugreisen sind zwar bezüglich der zurückgelegten Distanzen relevant, spielen bei den Reishäufigkeiten jedoch keine Rolle (vgl. Kapitel 3.2.4).

Für die Auswertung der MIV-Distanzen werden die Kategorien Natur und Fortbewegung zu einer einzigen („Natur/Fortbewegung“) zusammengefasst, da die Zahl der erfassten Reisen für Fortbewegung (123 Reisen bzw. 8% der Freizeitreisen am Wochenende) nur relativ gering ist⁹², wodurch die Schätzung der mittleren Reisedistanzen sehr unsicher wird.

⁹² Für alle anderen Reisezwecke werden mindestens doppelt so viele Reisen durchgeführt (Kapitel 3.2.2). Die Trennung der beiden Reisezwecke Natur und Fortbewegung ist aus erhebungstechnischen Gründen ohnehin schwierig, da mit Fortbewegung häufig zugleich ein Naturerlebnis verbunden wird - gleichgültig ob dies zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Auto geschieht.

4.1 Ergebnisse zum Einfluss soziodemographischer Merkmale auf Freizeitreisen

Neben den bereits in Kapitel 2.3.3 eingeführten soziodemographischen Merkmalen von Personen (Alter, Geschlecht, Bildung, Erwerbsstatus, berufliche Stellung) und Haushalten (Größe, Einkommen) wird zusätzlich im Folgenden der Einfluss der Haushaltszusammensetzung (Kinder, Partner/in oder Doppelverdienende) auf die Freizeitmobilität am Wochenende analysiert. Aufgrund der damit verbundenen zusätzlichen Erfordernisse der Alltagsorganisation, z.B. Abstimmungsprozesse wegen der Versorgung von Kindern oder zeitliche Restriktionen bei Doppelverdienenden, können die – finanziellen und materiellen - Möglichkeiten der Freizeitgestaltung stark beeinflusst werden (Tabelle 21).

4.1.1 Einfluss soziodemographischer Personenmerkmale auf Freizeitreisen

Alter

Die Beteiligungsquote der Jüngeren, worunter hier Personen unter 30 Jahren verstanden werden, ist mit 91% größer als die der 30- bis 59-Jährigen (84%) und der Älteren ab 60 Jahren (77%). Die Jüngeren reisen häufiger (1,99 im Vergleich zu 1,75 und 1,59 Reisen je Person und Wochenende, Abbildung 18), was auch für die einzelnen Reisezwecke Freizeit-Infrastruktur, die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten sowie Soziale Kontakte gilt. Für Reisen in die Natur ist umgekehrt die Reishäufigkeit der Älteren größer (0,63) als die der 30- bis 59-Jährigen (0,44) oder der Jüngeren (0,21). Somit zeigt sich, dass Alter ein wesentlicher Einflussfaktor für die Bedeutung und Häufigkeit einzelner Freizeitreisen ist.

Abbildung 18: Reishäufigkeit für Freizeit am Wochenende nach Alter der Befragten

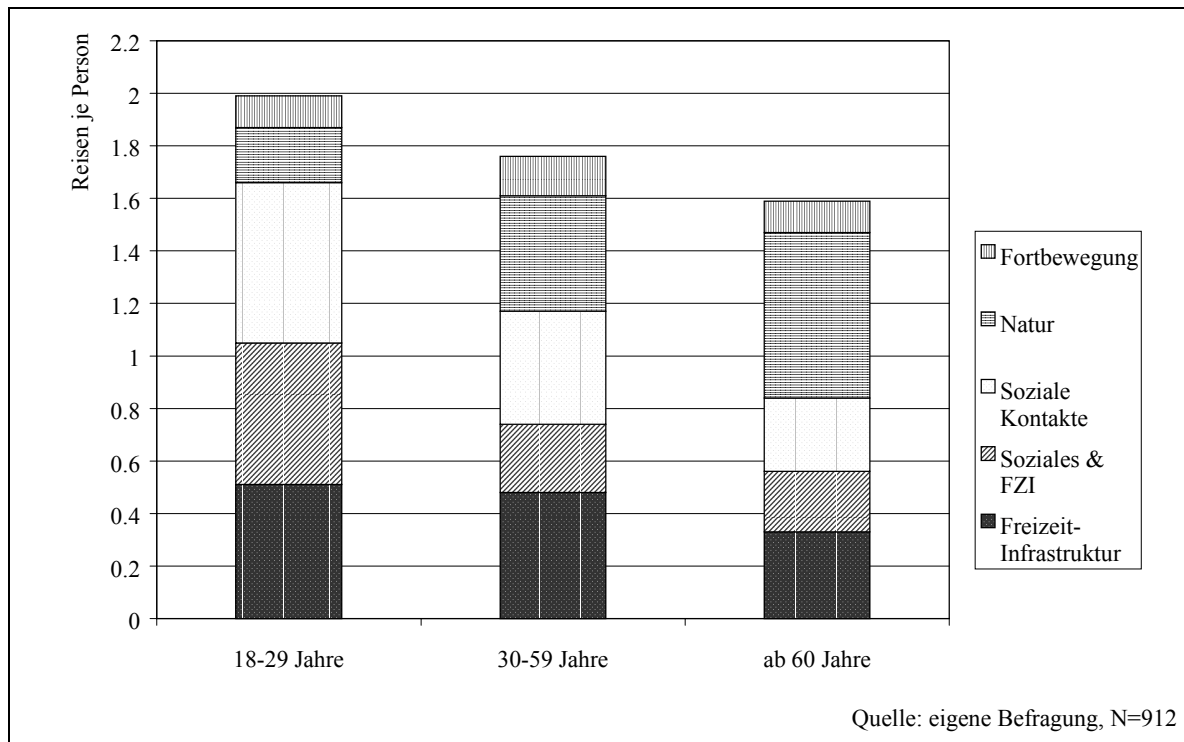


Tabelle 21: Einfluss soziodemographischer Personenmerkmale auf Freizeitreisen

	N	Mobile (%)	Reiseshäufigkeit (Reisen/Pers.)						MIV-Anteil Reisen (%)						MIV-Distanz (km/Pers.)				
			Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt
<i>Gesamt</i>	912	83	0,45	0,29	0,41	0,46	0,13	1,74	35	50	56	28	12	39	5	9	11	8	33
Geschlecht																			
<i>Männer</i>	441	85	0,53	0,29	0,38	0,47	0,17	1,85	34	53	59	25	17	39	5	9	11	9	35
<i>Frauen</i>	471	82	0,37	0,29	0,45	0,44	0,10	1,65	37	46	53	30	4	39	5	10	11	6	32
Alter																			
<i>18-29 Jahre</i>	140	91	0,51	0,54	0,61	0,21	0,12	1,99	42	57	53	33	0	44	5	22	13	2	42
<i>30-59 Jahre</i>	524	84	0,48	0,26	0,43	0,44	0,15	1,75	42	54	59	31	16	41	6	9	12	9	35
<i>ab 60 Jahre</i>	248	77	0,33	0,23	0,28	0,63	0,12	1,59	42	30	49	22	10	28	4	4	8	9	25
Bildung (1)																			
<i>Volks-, Hauptschule</i>	285	77	0,34	0,22	0,31	0,48	0,14	1,49	28	37	48	24	20	31	5	3	7	8	23
<i>Mittlere Reife</i>	201	88	0,41	0,24	0,40	0,58	0,18	1,82	43	55	54	37	5	41	4	11	11	8	34
<i>(Fach-) Abitur</i>	225	86	0,60	0,38	0,48	0,36	0,10	1,92	40	53	53	24	23	42	6	12	9	5	31
<i>(Fach-) Hochschule</i>	192	86	0,47	0,36	0,49	0,43	0,12	1,88	29	53	66	23	0	40	5	15	19	10	49
Erwerbsstatus (2)																			
<i>vollzeit-erwerbstätig</i>	373	87	0,52	0,29	0,43	0,40	0,16	1,80	38	65	60	33	15	45	6	11	12	10	38
<i>teilzeit-erwerbstätig</i>	107	80	0,51	0,27	0,43	0,41	0,10	1,73	40	48	61	36	18	44	5	9	8	5	28
<i>Studium, Ausbildung</i>	75	88	0,61	0,60	0,53	0,25	0,11	2,11	24	49	50	32	0	37	5	27	13	3	48
<i>Rentner/in</i>	227	76	0,30	0,22	0,30	0,62	0,14	1,57	34	28	55	23	9	31	4	4	9	9	27
<i>z.Zt. arbeitslos</i>	41	90	0,41	0,17	0,46	0,51	0,12	1,68	29	14	42	10	0	23	3	0	4	1	8
<i>Hausfrau, -mann</i>	75	83	0,25	0,29	0,49	0,53	0,07	1,64	32	36	54	25	20	36	6	7	18	6	37
Berufliche Stellung (3)																			
<i>Selbständige</i>	98	81	0,44	0,36	0,32	0,45	0,12	1,68	28	40	65	34	8	37	4	4	8	8	23
<i>Beamte</i>	69	86	0,45	0,36	0,33	0,57	0,10	1,81	42	44	74	26	14	42	6	8	8	10	32
<i>mittlere Angestellte</i>	276	82	0,42	0,25	0,43	0,44	0,15	1,69	36	50	48	28	12	37	3	9	9	6	27
<i>höhere Angestellte</i>	217	86	0,44	0,26	0,40	0,52	0,14	1,76	42	58	62	30	19	44	5	11	16	14	47
<i>Arbeiter/in</i>	107	80	0,44	0,16	0,35	0,45	0,21	1,61	32	35	43	17	9	27	6	1	6	4	16

Alle in der Tabelle fett gedruckten Werte zu dem Anteil der Mobilien sowie zu den MIV-Anteilen sind nach dem χ^2 -Test mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p < 0,05$ signifikant. Die Mittelwerte zu Reiseshäufigkeiten und MIV-Distanzen sind fett gedruckt, wenn eine Varianzanalyse zeigt, dass sie sich signifikant mit $p < 0,05$ voneinander unterscheiden (F-Test).

- (1) Die Antworten in Frage 36 „noch Schüler(in)“ und „keinen Schulabschluss“ wurden zu der Kategorie „Volks-/Hauptschulabschluss“ gezählt. „Sonstige“ sind nicht dargestellt.
- (2) Die Antworten in Frage 37 „Wehr- / Zivildienstleistender“ und „Sonstige“ sind nicht dargestellt.
- (3) Als „höhere Angestellte“ wurden diejenigen mit den Antworten „umfassenden Führungsaufgaben“ und mit „selbständigen Leistungen“ aus Frage 38 (vgl. Fragebogen und Antwortskala im Anhang) zusammengefasst. Alle weiteren Angestellten wurden der Kategorie „mittlere Angestellte“ zugezählt. „Sonstige“ werden nicht dargestellt.

Die MIV-Anteile auf Freizeitreisen sind bei den Jungen (48%) und den 30- bis 59-Jährigen (45%) höher als bei den Älteren (31%). Bei den MIV-Distanzen zeigen sich nur für den kombinierten Reisezweck Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten Unterschiede zwischen den Altersgruppen. Die unter 30-Jährigen legen hierfür je Person am Wochenende größere Distanzen (22 km) zurück als die 30- bis 59-Jährigen (9 km) und die ab 60-Jährigen (4 km). Aufgrund der Reiseshäufigkeit und der MIV-Distanzen scheint dieser Reisezweck besonders typisch für Jüngere zu sein. Materielle

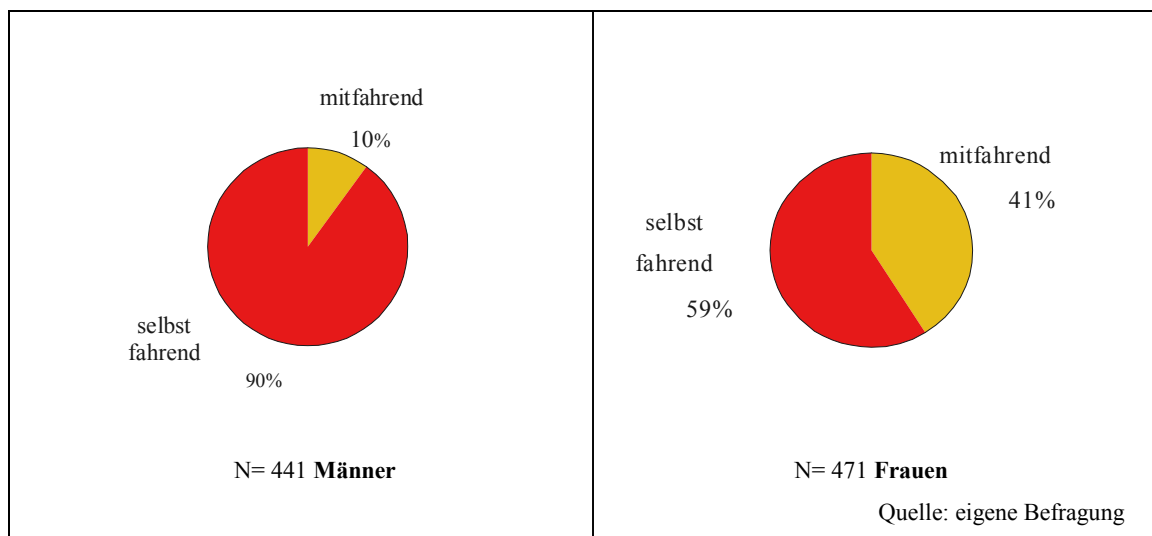
Einschränkungen - charakteristisch für diese Altersgruppe - scheinen nur eine untergeordnete Rolle für die MIV-Nutzung zu spielen. Vermutlich ist die Sozialisationserfahrung - Aufgewachsensein mit dem MIV als dominierendem Verkehrsmittel - von prägender Kraft für das individuelle Verkehrs-handeln in der Freizeit (vgl. Flade & Limbourg 1997).

Geschlecht

Männer reisen im Durchschnitt je Person und Wochenende (1,85) häufiger als Frauen (1,65) für Freizeitaktivitäten. Für Freizeit-Infrastruktur (0,53) und Fortbewegung (0,17) sind sie ebenfalls häufiger als Frauen (0,37 bzw. 0,10) unterwegs.

Die MIV-Anteile von Männern und Frauen auf Freizeitreisen (je 42%) unterscheiden sich nicht voneinander. Lediglich für den Reisezweck Fortbewegung nutzen Männer den MIV häufiger (17%) als Frauen (4%). Ein weiterer Unterschied zeigt sich bei der Bedeutung des Selbst- und des Mitfahrens im MIV (Abbildung 19). Sitzen Männer bei 90% ihrer MIV-Fahrten selbst am Steuer, so sind dies nur 59% der Frauen, welche also erheblich häufiger im MIV mitfahren. Die MIV-Distanzen unterscheiden sich ebenfalls nicht signifikant nach Geschlecht der Befragten.

Abbildung 19: Vergleich der MIV-Nutzung von Männern und Frauen auf Freizeitreisen



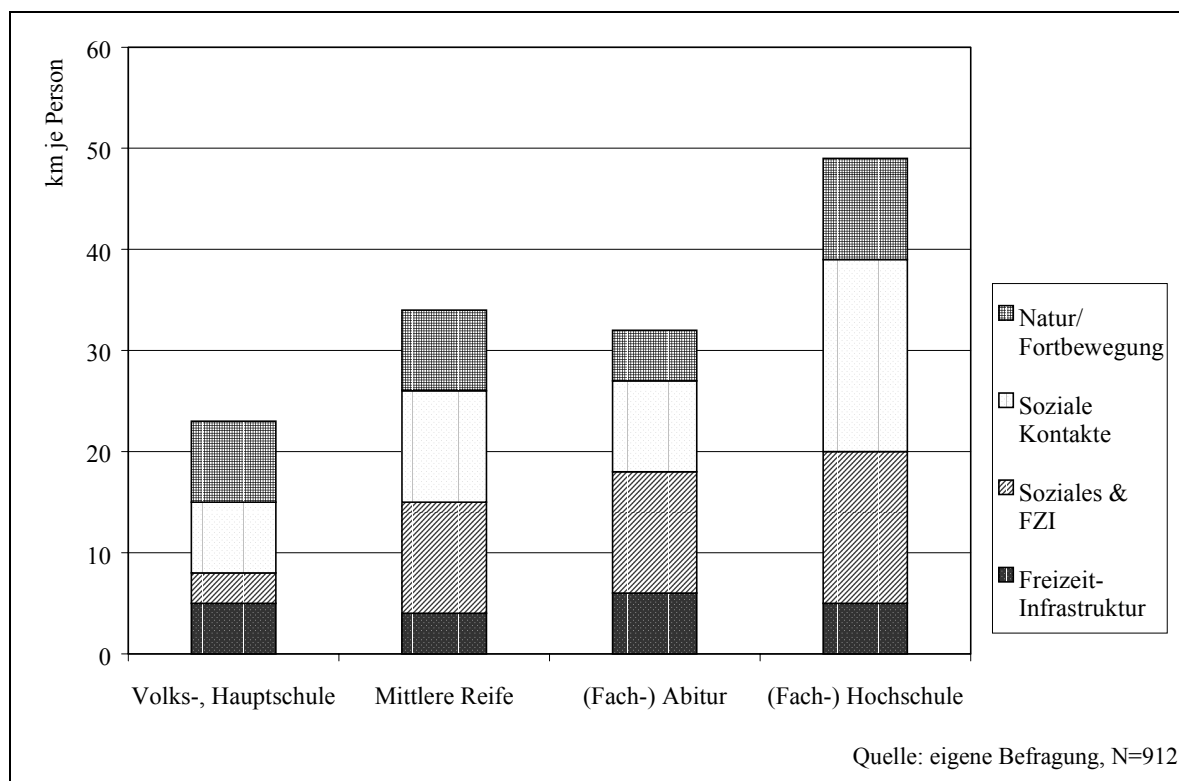
Die Ergebnisse zum Einfluss des Geschlechts auf das Verkehrshandeln in der Freizeit zeigen zweierlei: Erstens bestehen Unterschiede zwischen Männern und Frauen, die sich bei den Reishäufigkeiten für Freizeitaktivitäten und am Anteil der selbst- oder mitfahrenden Personen im MIV zeigen. Zweitens sind die Unterschiede zwischen Männern und Frauen jedoch nicht so groß wie erwartet. Insbesondere sind keine Unterschiede bei den zurückgelegten MIV-Distanzen für Freizeit erkennbar. Das Wochenende ist im Gegensatz zu Werktagen stärker von gemeinsamen Unternehmungen der Familien bzw. Lebensgemeinschaften geprägt. Werden gemeinsam Reisen unternommen, so sitzen eher Männer als Frauen am Steuer. Buhr (1999: 106) vermutet, dass sich Frauen in einer „nachholenden

Entwicklung“ in ihrem Verkehrshandeln zunehmend dem von Männern anpassen⁹³. Geschlechtsunterschiede müssten sich demnach bei der Verkehrsteilnahme von jüngeren Männern und Frauen in der Freizeit reduzieren. Unterschiede zwischen Männern und Frauen ließen sich dann zunehmend noch aus unterschiedlichen Tagesaktivitäten und -abläufen - z.B. Reproduktionsarbeit versus Erwerbsarbeit an Werktagen - erklären, aber nicht mehr in erster Linie aufgrund verschiedener Verkehrsmittel-nutzungen. Folglich käme es bei einzelnen Reisezwecken - wie hier bei Freizeitreisen - zu einer Angleichung.

Bildung

Personen mit Volks- oder Hauptschulbildung beteiligen sich seltener an Freizeitreisen (77%), sind mit 1,49 Freizeitreisen je Person am Wochenende seltener unterwegs - auch für die einzelnen Reisezwecke Freizeit-Infrastruktur, Soziale Kontakte sowie für die Kombination von beiden - und nutzen den MIV weniger als Personen mit einer höheren Schulbildung.

Abbildung 20: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Bildung der Befragten



Auch die MIV-Distanzen steigen mit zunehmendem Bildungsniveau (Abbildung 20). Legen Personen mit Volks- oder Hauptschulabschluss lediglich 23 km je Person und Wochenende für Freizeitreisen zurück, wächst die Distanz auf 49 km je Person mit (Fach-)Hochschulabschluss. Diese Abhängigkeit

⁹³ Vgl. auch Deutsche Shell Aktiengesellschaft (1997: 14-15), wonach das zukünftige Wachstum der Motorisierung in Deutschland von dem Nachholbedarf der Frauen aller Altersgruppen bestimmt wird („Motorisierung - Frauen geben Gas“).

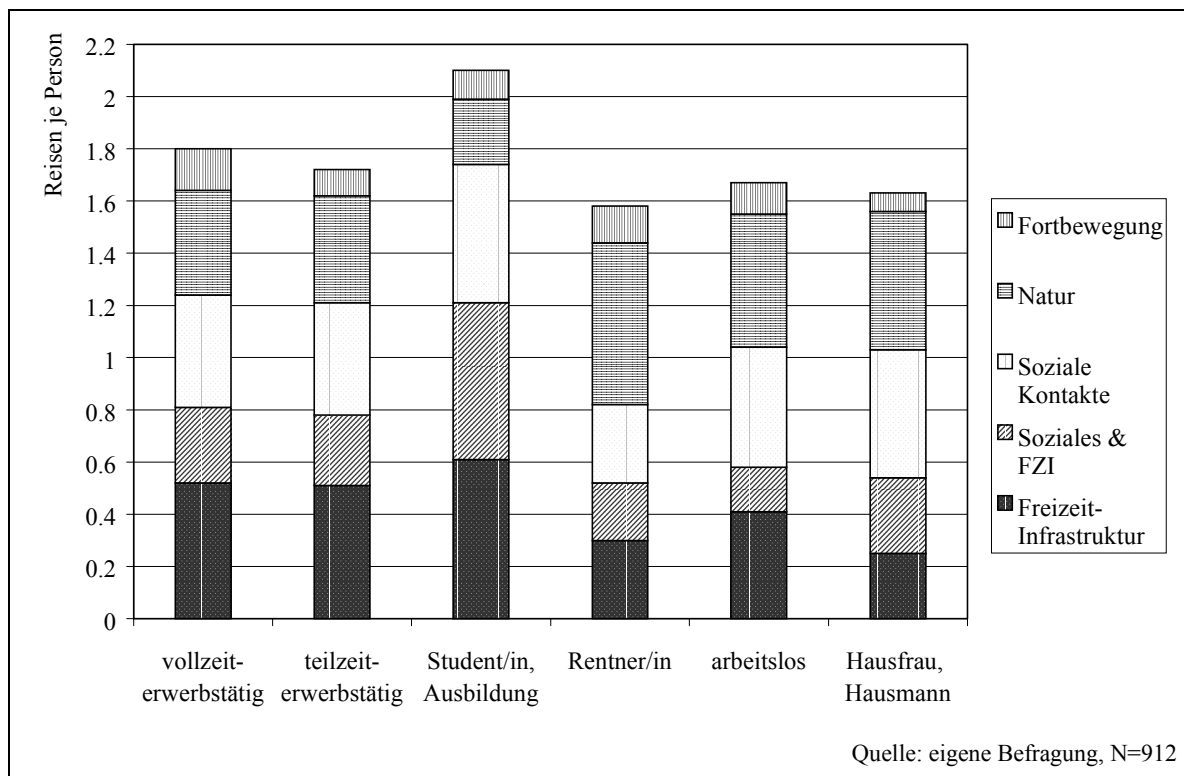
der MIV-Distanzen vom Bildungsstand zeigt sich auch bei den Reisezwecken Soziale Kontakte und der Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten.

Eine höhere Schulbildung ist ein wichtiger Prädiktor für größere soziale Netzwerke und weiter entfernt wohnende Verwandte (Friedrichs 1995b: 157-172). Dies gibt einen Hinweis auf die Gründe für die gefundenen Unterschiede bei den MIV-Distanzen. Zugleich gehen mit höherem Bildungsniveau entsprechende berufliche Positionen und größere finanzielle Ressourcen einher, was jeweils auch größere MIV-Distanzen erklärt (siehe weiter unten). Zudem kann sich das Alter - Jüngere haben eine höhere Schulbildung - hier indirekt auswirken.

Erwerbsstatus

Obwohl die Beteiligungsquote der Vollzeit-Erwerbstätigen (87%) größer ist als die der Teilzeit-Erwerbstätigen (80%), unterscheiden sie sich kaum hinsichtlich der Reishäufigkeiten (Abbildung 21): Für Freizeit-Infrastruktur sind sie jeweils häufig (0,52 bzw. 0,51 Reisen je Person und Wochenende) und für die anderen Reisezwecke durchschnittlich oft unterwegs. Der MIV-Anteil ist auf Freizeitreisen jeweils hoch (49 bzw. 46%).

Abbildung 21: Reishäufigkeit für Freizeit am Wochenende nach Erwerbsstatus



Studierende beteiligen sich häufig an Freizeitreisen (88%), sind für Freizeit-Infrastruktur (0,61), Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten (0,60) sowie für Soziale Kontakte (0,53) am häufigsten und für Natur am seltensten (0,25) von allen Erwerbsstatusgruppen unterwegs.

Die MIV-Anteile auf Freizeitreisen sind durchschnittlich (41%).

Personen in Rente beteiligen sich selten an Freizeitreisen (76%) und sind selten für die Zwecke Freizeit-Infrastruktur (0,30), Soziale Kontakte (0,30) sowie die Kombination von beidem (0,22) unterwegs. Für Natur (0,62) reisen sie am häufigsten im Vergleich zu den anderen Erwerbsstatusgruppen. Die MIV-Anteile sind vergleichsweise niedrig (33%), was mit dem bei Älteren geringerer Pkw-Verfügbarkeit zusammenhängt (Reutter & Reutter 1996). Hausfrauen und -männer ähneln den Rentner/innen bei den Reishäufigkeiten für Freizeit-Infrastruktur (0,25) sowie für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten (0,29). Für Soziale Kontakte (0,49) sind sie häufiger unterwegs.

Arbeitslose sind mit 90% Beteiligung die aktivste Erwerbsstatusgruppe auf Freizeitreisen am Wochenende. Ihre Reishäufigkeiten ähneln denen der Hausfrauen und -männer. Der MIV-Anteil der Arbeitslosen ist mit 28% am niedrigsten von allen Erwerbsstatusgruppen, was mit ihren eingeschränkten materiellen Ressourcen zusammenhängt.

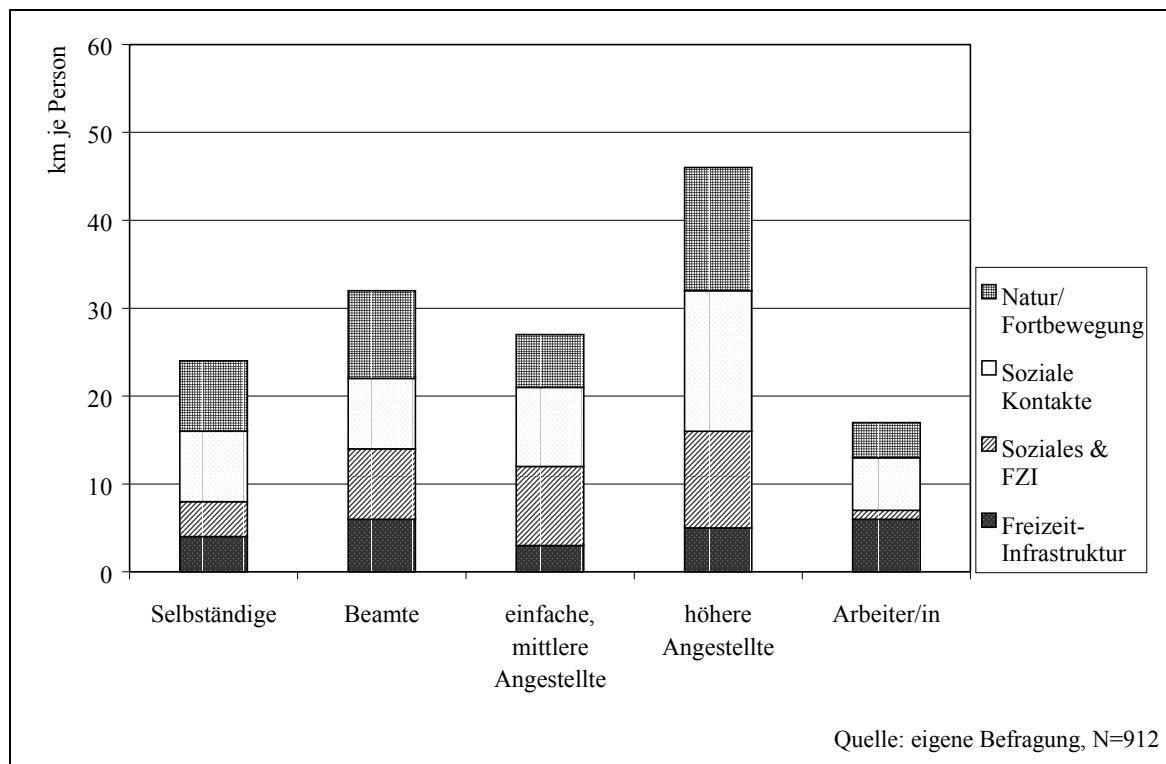
Für die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur legen Studierende dreimal so weite MIV-Distanzen zurück wie andere. Fallen der Studien- und der vorherige Wohnort bei den Eltern auseinander, so legen Studierende für die Aufrechterhaltung Sozialer Kontakte mit Freund/innen weite MIV-Distanzen zurück.

Die Ergebnisse zum Erwerbsstatus decken sich weitgehend mit den Ergebnissen zum Einfluss des Alters unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Studierenden mit den 18- bis 29-Jährigen weitgehend übereinstimmen, die Voll- und Teilzeiterwerbstätigen überwiegend zu den 30- bis 59-Jährigen gehören und die Personen in Rente mit den ab 60-Jährigen weitgehend übereinstimmen.

Berufliche Stellung

Die MIV-Anteile sind bei Arbeiter/innen auf Freizeitreisen niedriger (30%) als bei Beamten (45%) und höheren Angestellten (48%). Für Soziale Kontakte nutzen ebenfalls Arbeiter/innen (43%) und einfache bzw. mittlere Angestellte (48%) den MIV seltener als höhere Angestellte (62%), Selbständige (65%) und Beamte (74%).

Die MIV-Distanzen der höheren Angestellten (47 km) sind überdurchschnittlich hoch (Abbildung 22). Arbeiter/innen (16 km), Selbständige (23 km) und einfache bzw. mittlere Angestellte (27 km) sind dagegen nur unterdurchschnittlich weit mit dem MIV unterwegs. Ein Erklärungsansatz hierfür ist die Erfordernis größerer beruflicher Flexibilität und Mobilität bei höheren Angestellten, die häufiger als andere zum Wohnortwechsel gezwungen sind, was sich dann in großräumigeren sozialen Kontakten und größeren MIV-Distanzen am Wochenende niederschlägt.

Abbildung 22: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach beruflicher Stellung

4.1.2 Einfluss von soziodemographischen Haushaltsmerkmalen auf Freizeitreisen

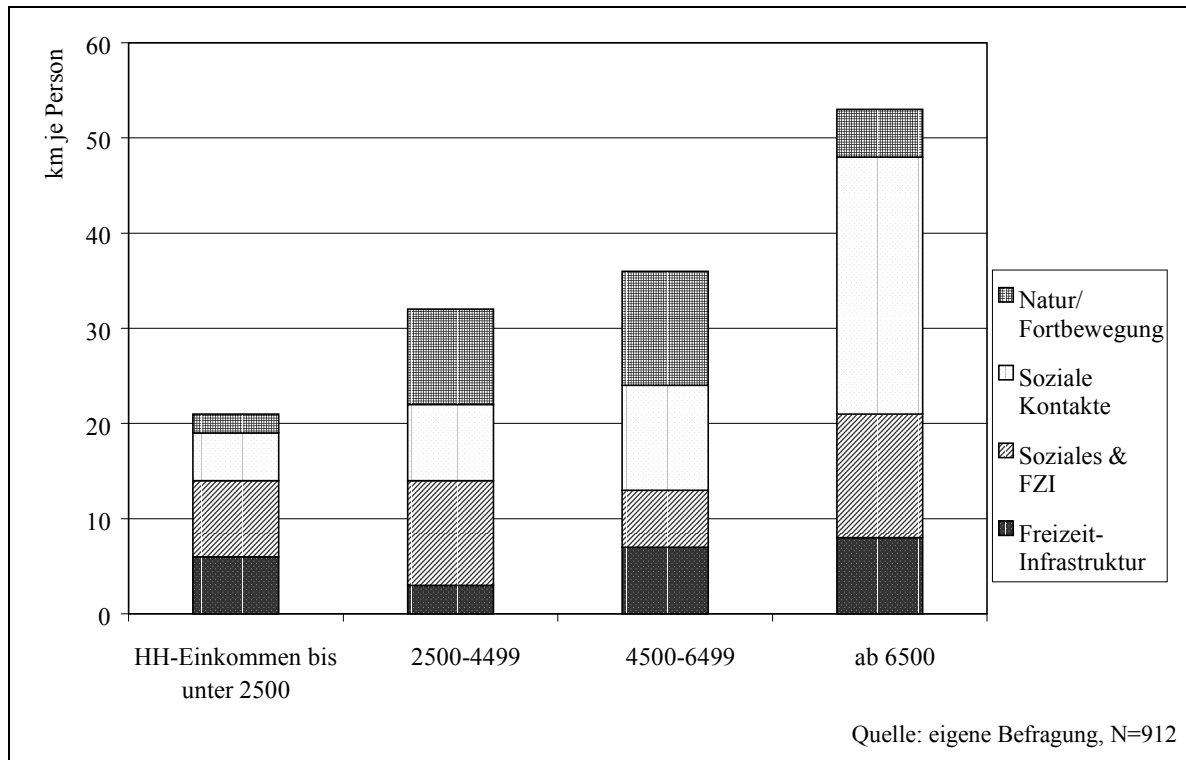
Haushaltseinkommen

In engem Zusammenhang mit der beruflichen Stellung steht das Haushaltseinkommen. Nimmt dieses zu, steigt auch der MIV-Anteil an Freizeitreisen. Legen Personen mit unter 2500 DM monatlichem Haushaltseinkommen 28% ihrer Freizeitreisen mit dem MIV zurück, so sind dies 48% bei denjenigen mit mindestens 6500 DM. Noch deutlicher steigen die MIV-Anteile für Soziale Kontakte von 36% der untersten auf 71% der obersten Einkommensgruppe. Entsprechend zu den MIV-Anteilen steigen die MIV-Distanzen auf Freizeitreisen - speziell auch für Soziale Kontakte - von den niedrigen zu den hohen Einkommensgruppen an (Abbildung 23). Das höhere Einkommen führt zu einer besseren technischen Ausstattung der Haushalte, insbesondere mit Pkws, was ein entscheidender Einflussfaktor für die MIV-Nutzung ist (vgl. Kapitel 4.3.2).

Für Natur/Fortbewegung liegen die MIV-Distanzen überraschenderweise bei den mittleren Einkommensgruppen (2500-6499 DM) am höchsten. Eine Erklärung hierfür kann sein, dass Personen mit höherem Haushaltseinkommen eher ein Einfamilienhaus mit Garten oder in der Nähe von Erholungsgebieten besitzen und deshalb für Natur/Fortbewegung keine weiten MIV-Reisen unternehmen (vgl. dazu Kapitel 4.2). Ein solches Phänomen lässt sich dahingehend interpretieren, dass die finanziellen Ressourcen genutzt werden, um in schöner (naturnaher) Freizeitlage zu wohnen, was die

MIV-Distanzen zu den Reisezwecken Natur bzw. Fortbewegung auch tatsächlich reduziert. Gleichwohl sind sonstige Freizeitaktivitäten weiterhin verkehrsaufwendig, so dass die insgesamt für Freizeit zurückgelegten Distanzen im Durchschnitt größer sind bzw. werden als die von anderen.

Abbildung 23: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Haushaltsnettoeinkommen



Haushaltszusammensetzung (Haushaltsgröße, Partner/in, Kind, Doppelverdienende)

Bezüglich der Haushaltszusammensetzung zeigt sich tendenziell, dass größere Haushalte seltener für Freizeitreisen unterwegs sind (Abbildung 24):

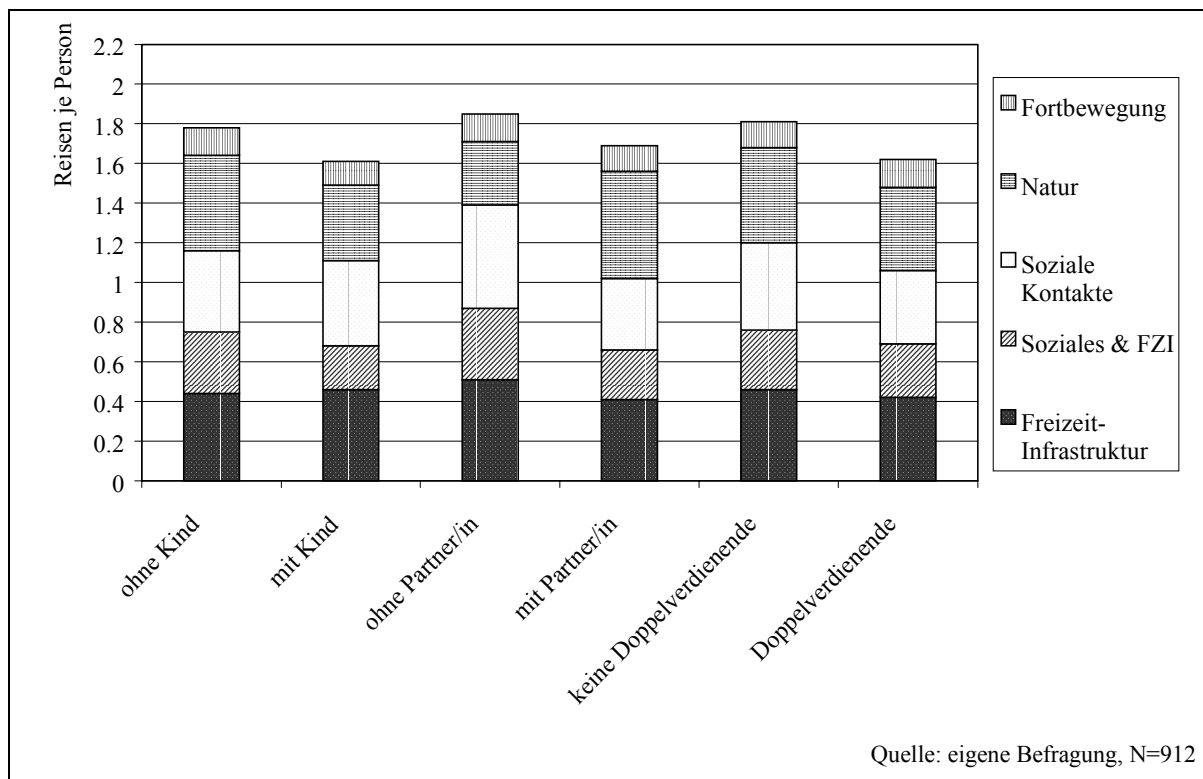
- Personen aus Haushalten mit Partner/in (81%) nehmen im Vergleich zu solchen ohne (87%) seltener an Freizeitreisen teil, reisen seltener für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten (0,25) und für Soziale Kontakte (0,36) sowie häufiger für Natur (0,54) als andere,
- die Reishäufigkeit der Doppelverdienenden-Haushalten ist niedriger (1,62) als die anderer Haushalte (1,81) für Freizeitreisen,
- Personen aus 2-Personen-Haushalten sind seltener (0,35) und solche aus 1-Personen-Haushalten sind häufiger (0,53) für Soziale Kontakte unterwegs als andere Personen (0,42 bzw. 0,44).

Tabelle 22: Einfluss von Haushaltsmerkmalen auf Freizeitreisen am Wochenende

	N	Mobile (%)	Reiseshäufigkeit (Reisen/Pers.)						MIV-Anteil Reisen (%)					MIV-Distanz (km/Pers.)					
			Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt
<i>Gesamt</i>	912	83	0,45	0,29	0,41	0,46	0,13	1,74	35	50	56	28	12	39	5	9	11	8	33
Haushaltsgröße																			
<i>1 Person</i>	200	86	0,51	0,30	0,53	0,34	0,13	1,80	33	42	42	31	8	35	6	9	6	10	31
<i>2 Personen</i>	412	83	0,42	0,31	0,35	0,53	0,16	1,77	32	49	57	22	13	35	4	10	12	6	32
<i>3 Personen</i>	172	83	0,46	0,24	0,44	0,47	0,12	1,73	43	57	69	37	10	47	7	7	14	7	36
<i>4 und mehr Pers.</i>	126	80	0,41	0,31	0,42	0,40	0,10	1,63	40	56	62	30	25	46	6	11	12	10	39
Kind unter 18 Jahren im Haushalt																			
<i>ohne Kind</i>	723	83	0,44	0,31	0,41	0,48	0,14	1,78	34	48	52	27	10	37	4	11	10	8	33
<i>mit Kind</i>	189	83	0,46	0,22	0,43	0,38	0,12	1,61	40	60	69	29	23	47	8	5	13	8	34
Partner/in im Haushalt																			
<i>keine Partner/in</i>	331	87	0,51	0,36	0,52	0,32	0,14	1,85	33	41	48	27	4	35	6	11	8	7	31
<i>Partner/in</i>	579	81	0,41	0,25	0,36	0,54	0,13	1,69	37	57	62	28	17	41	4	9	13	8	34
Doppelverdienende im Haushalt																			
<i>Keine Doppely.</i>	595	84	0,46	0,30	0,44	0,48	0,13	1,81	32	44	50	25	8	35	5	8	9	8	30
<i>Doppelverd.</i>	317	82	0,42	0,27	0,37	0,42	0,14	1,62	41	62	68	32	20	46	6	13	15	7	40
Haushalts-Nettoeinkommen																			
<i>bis < 2500 DM</i>	158	80	0,41	0,34	0,45	0,29	0,13	1,63	26	32	31	16	5	25	6	8	4	2	17
<i>2500-4499 DM</i>	302	83	0,46	0,26	0,39	0,49	0,15	1,75	28	51	55	34	13	38	3	11	8	11	32
<i>4500-6499 DM</i>	170	87	0,50	0,26	0,42	0,51	0,15	1,84	38	67	69	28	28	45	7	6	11	12	36
<i>> 6500 DM</i>	119	83	0,48	0,33	0,43	0,45	0,08	1,77	46	59	71	28	10	48	8	13	27	5	53

Alle in der Tabelle fett gedruckten Werte zu dem Anteil der Mobilien sowie zu den MIV-Anteilen sind nach dem χ^2 -Test mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p < 0,05$ signifikant. Die Mittelwerte zu Reiseshäufigkeiten und MIV-Distanzen sind fett gedruckt, wenn eine Varianzanalyse zeigt, dass sie sich signifikant mit $p < 0,05$ voneinander unterscheiden (F-Test).

Die MIV-Nutzung auf Freizeitreisen ist höher bei größeren Haushalten (Tabelle 22): ab drei Personen (53 bzw. 48%), mit Kind (49%), mit Partner oder Partnerin (45%) und bei Doppelverdienenden (51%). Auch für Soziale Kontakte haben diese Gruppen erhöhte MIV-Anteile (62-69%). Für Fortbewegung (45-51%) sowie für den kombinierten Reisezweck Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten (57-62%) haben Personen mit Partner/in und Doppelverdienende höhere MIV-Anteile. Die MIV-Distanzen unterscheiden sich je nach Haushaltszusammensetzung nur für den Reisezweck Freizeit-Infrastruktur: Personen mit Kind im Haushalt reisen weiter (8 km) als solche ohne (4 km).

Abbildung 24: Reishäufigkeit für Freizeit nach Haushaltszusammensetzung

Zusammenfassung zur Soziodemographie

Soziodemographische Merkmale beeinflussen die Durchführung von Freizeitmobilität deutlich:

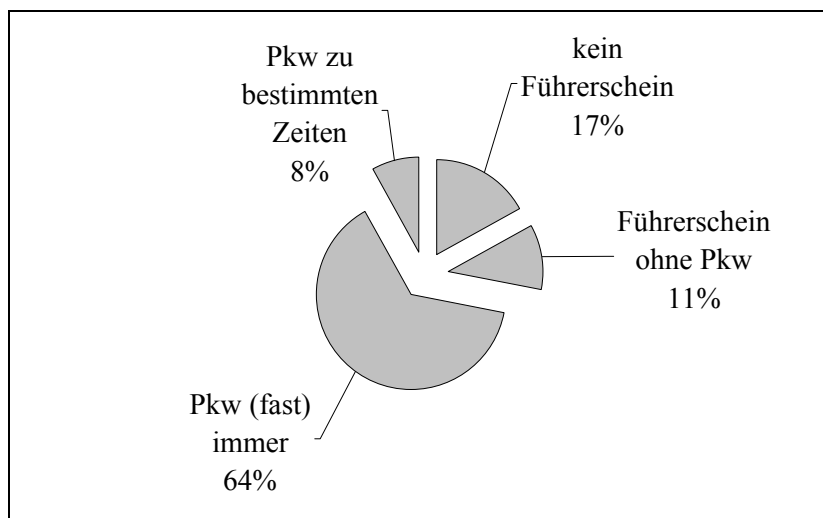
- Personenmerkmale sind für die Reishäufigkeiten besonders einflussreich: Alter, Geschlecht, Bildung und Erwerbsstatus haben wesentlichen Einfluss auf die Reishäufigkeiten, in geringerem Umfang auch das Haushaltsmerkmal, ob es ein Doppelverdienenden-Haushalt ist oder die Partner/in mit im Haushalt lebt.
- Alle untersuchten Personen- und Haushaltsmerkmale - mit Ausnahme des Geschlechts - zeigen Zusammenhänge mit den MIV-Anteilen an Freizeitreisen. Merkmale der Haushaltszusammensetzung - Haushalte mit höherem Einkommen, mit Doppelverdienenden und mit Partner/in - zeigen besonders deutliche Zusammenhänge mit höheren MIV-Anteilen.
- Für die Erklärung der MIV-Distanzen ist der Einfluss soziodemographischer Variablen geringer als für die Reishäufigkeiten und die MIV-Anteile. Jedoch scheinen räumlich ausgebreitete soziale Netzwerke - eben bei Personen mit höherer Bildung, höherer beruflicher Stellung und höherem Einkommen (Friedrichs 1995b: 153-172) - zu größeren MIV-Distanzen zu führen. Dies gilt sowohl für die insgesamt zurückgelegten MIV-Freizeitdistanzen wie auch speziell für Soziale Kontakte.

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und -besitz

Neben der Frage, inwiefern die Verkehrsmittelausstattungen bzw. -verfügbarkeiten Einfluss auf das Verkehrshandeln in der Freizeit haben (Kapitel 4.2.2), wird die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel bei den Befragungspersonen sowie die Frage nach Hinweisen auf einen Einfluss der Freizeitaktivitäten auf die Pkw-Anschaffung bei Autobesitzenden untersucht (Kapitel 4.2.1).

4.2.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit und Bedeutung der Freizeit für Pkw-Besitz

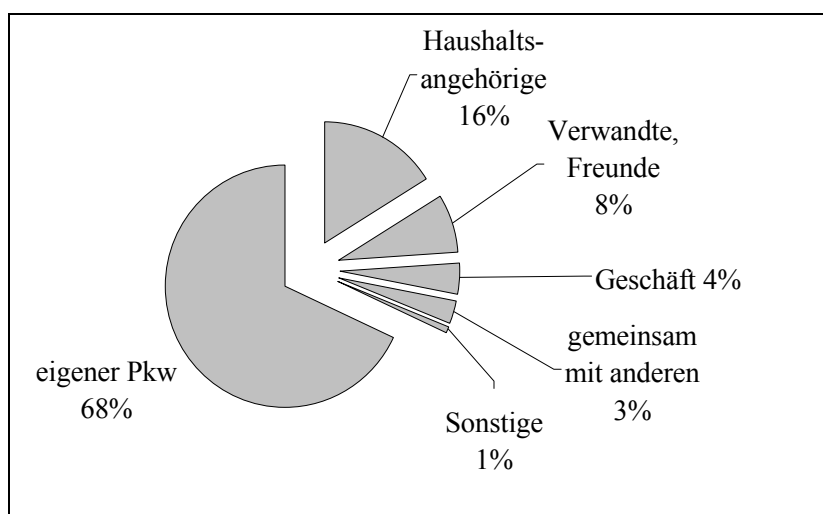
Abbildung 25: Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei den Befragten



Quelle: eigene Befragung, N=949

Ein Pkw steht 64% der Befragten fast immer und weiteren 8% zu bestimmten Zeiten zur Verfügung (Abbildung 25). 17% der Befragten besitzen keinen Führerschein und 11% besitzen zwar einen Führerschein, verfügen jedoch nicht über einen Pkw.

Abbildung 26: Besitzer/innen der zur Verfügung stehenden Pkw

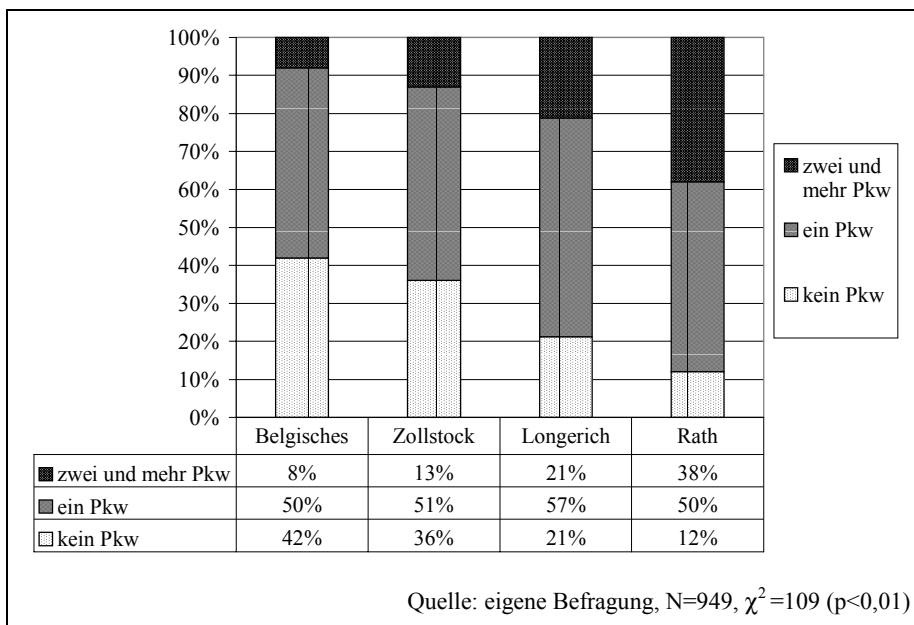


Quelle: eigene Befragung, N=687 Befragte mit Pkw-Verfügbarkeit

Von den 687 Personen, denen zumindest gelegentlich ein Pkw zur Verfügung steht, sind 68% auch Besitzer/in des Pkw (Abbildung 26). Ansonsten gehört der Pkw einem Haushaltsangehörigen (16%), Nicht-Haushaltsangehörigen (8%), Gewerbebetrieben (4%) oder der Besitz wird mit anderen geteilt (20 Fälle, entspricht weniger als 3% aller Fälle). Letzteres wird häufig mit Lebenspartner/innen, die in anderen Haushalten leben, oder Verwandte getan (18 Fälle). Statistisch unbedeutend sind die zwei Personen, die Mitglied in einer professionellen Car-Sharing-Organisation sind und dort über einen geteilten Wagen verfügen.

Im Belgischen Viertel leben 42% der Befragten in Haushalten ohne eigenes Auto, die Hälfte in Haushalten mit einem Pkw und nur 8% in Haushalten mit zwei und mehr Pkw (Abbildung 27). Mit größerer Entfernung der Befragungsviertel zur Innenstadt bzw. mit abnehmender Bevölkerungsdichte sinkt der Anteil der Befragten in Haushalten ohne Pkw und steigt der Anteil derjenigen in Haushalten mit zwei oder mehr Pkw. Im am Stadtrand gelegenen Rath leben nur noch 12% in Haushalten ohne Auto und 38% leben mit mindestens zwei Autos im Haushalt. Für die Befragungsviertel bestätigt sich somit die auch in Köln zu beobachtende zentral-peripher anwachsende Ausstattung der Haushalte mit privaten Pkw. Sie spiegelt die Wechselwirkung von sozial-räumlichen Bedingungen mit der Verkehrsmittelausstattung der privaten Haushalte wider.

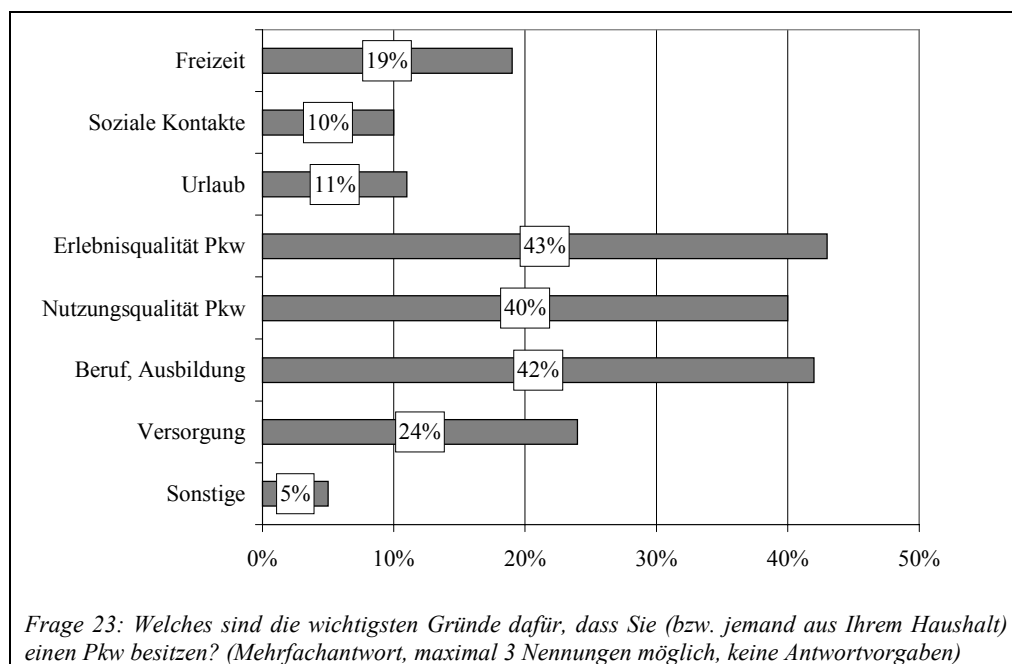
Abbildung 27: Zahl der Pkw im Haushalt nach Befragungsviertel



Im Folgenden wird der Frage nachgegangen, welches die Gründe für den Pkw-Besitz im Haushalt sind und ob die individuelle Freizeitgestaltung hierfür wichtig ist. Am häufigsten werden die

Erlebnisqualität des Pkw⁹⁴ (43%), Beruf (42%) und Nutzungsvorteile des Pkw (40%) - wie z.B. „Schnelligkeit“, „Bequemlichkeit“ oder „keine ÖV-Verbindungen“ - genannt (Abbildung 28). Als Freizeitmotive für den Besitz eines Pkw werden Soziale Kontakte (10%), Urlaubsreisen (11%) sowie weitere Freizeit (19%) genannt, wozu neben der Nennung von Freizeit, Sport, Kultur (13%) auch Ausflüge, Wochenendtrips, Städtetouren (5%) sowie besondere Transportbedürfnisse in der Freizeit (2%) zählen.

Abbildung 28: Gründe für Pkw-Besitz



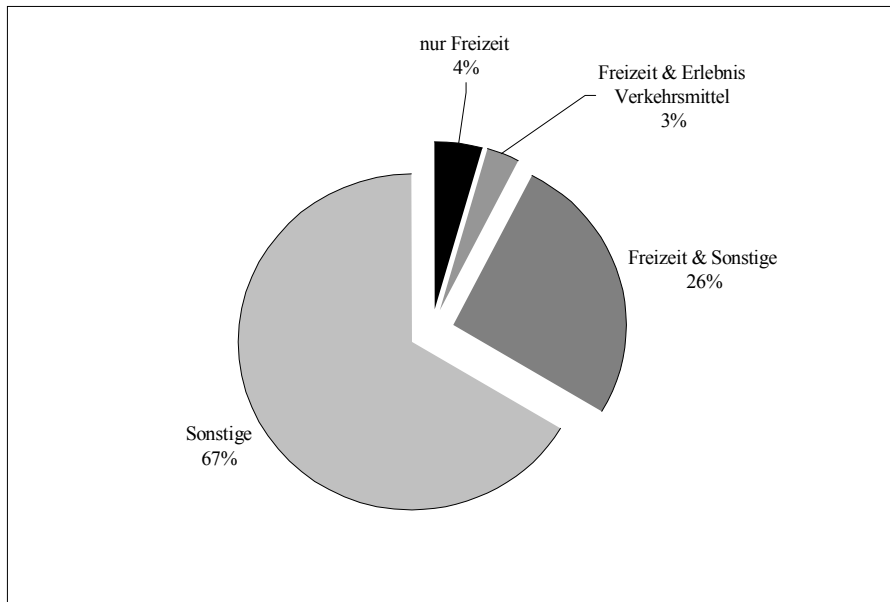
Die Erlebnisqualitäten der Verkehrsmittel, die als Motive für den Pkw-Besitz angegeben werden - Mobilität/Beweglichkeit⁹⁵ (16%), Flexibilität/Spontaneität (14%), Unabhängigkeit (21%) und Spaß haben (2%) -, sind möglicherweise auch für die Teilnahme am Freizeitverkehr von Bedeutung (vgl. auch Kapitel 4.4). Die Auswertung der Mehrfachantworten zeigt (Abbildung 29), dass lediglich 4% der Befragten ausschließlich Freizeitaktivitäten als Motiv für den Pkw-Besitz angeben. 3% nennen Erlebnis- und Freizeitmotive sowie 26% kombinieren Freizeit- mit anderen Motiven. Die restlichen zwei Drittel der Befragten nennen keine Freizeitmotive für ihren Pkw-Besitz. Mit dem Ergebnis kann nicht die Bedeutung der Freizeit als alleiniges Motiv für einen Pkw-Besitz belegt werden. Gleichwohl werden Freizeitmotive von einem Drittel der Befragten genannt und deren Bedeutung für den Pkw-

⁹⁴ Hierunter wurden auch weitere Erlebnismotive wie „mobil sein“ oder „beweglich sein“ zusammengefasst.

⁹⁵ Die Summe der Einzelnennungen zu der Erlebnisqualität Pkw ist größer als 43%, weil Mehrfachnennungen von Teilaspekten gezählt werden.

Kauf bestätigt⁹⁶. Bei der Ausstattung mit weiteren Verkehrsmitteln zeigt sich, dass ein Drittel der Befragten über eine ÖV-Zeitkarte, 82% über ein Fahrrad und nur 5% über ein Motorrad verfügen (Tabelle 23).

Abbildung 29: Bedeutung von Freizeit in Motiv-Kombinationen für Pkw-Besitz



Quelle: eigene Befragung, N=631 Befragte mit Pkw-Besitz im eigenen Haushalt

Tabelle 23: Ausstattung mit Motorrad, Fahrrad und ÖV-Zeitkarte nach Zahl der Pkw im Haushalt

		Anzahl Pkw im Haushalt			
		keiner	einer	zwei & mehr	Gesamt
		N=250	N=498	N=201	N=949
mit Motorrad	N=50	6%	5%	6%	5%
mit Fahrrad	N=763	70%	84%	92%	82%
mit ÖV-Zeitkarte	N=307	54%	26%	22%	33%
Gesamt	N=949	100%	100%	100%	100%

⁹⁶ Es kann hinterfragt werden, ob die verwendete Methode - eine offene Fragestellung mit drei Antwortmöglichkeiten (Frage 23, vgl. Fragebogen im Anhang) - geeignet ist, die langfristig wirksamen Aspekte für die Kaufentscheidung eines Pkw hinreichend zu erfassen. Die Antworten bleiben damit nur auf einer sehr oberflächlichen Ebene. Möglicherweise können mit einer anderen Fragemethode hier vertiefende Ergebnisse gewonnen werden. Trotzdem liefert das Ergebnis einen Beleg für die Bedeutung von Freizeitgestaltung für den Pkw-Kauf.

Lesebeispiel: Von den Befragten mit zwei oder mehr Pkw im Haushalt besitzen 22% eine Zeitkarte im ÖV.

Personen in autofreien Haushalten sind im Vergleich zu anderen besser mit ÖV-Zeitkarten ausgestattet: 54% von ihnen besitzen eine solche im Gegensatz zu nur 33% im Durchschnitt aller Befragten. Die Verteilung der ÖV-Zeitkarten entspricht damit der Erwartung: je mehr Pkw in einem Haushalt vorhanden sind, desto weniger ÖV-Zeitkarten gibt es. Nichtsdestotrotz besitzt auch ein knappes Viertel der Personen aus Haushalten mit zwei und mehr Pkw eine ÖV-Zeitkarte. Hier zeigt sich ein nennenswertes Potential von Personen, die situationsabhängig das jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel wählen.

4.2.2 Ergebnisse zum Einfluss der Verkehrsmittelverfügbarkeit auf Freizeitreisen

Die Verkehrsmittelverfügbarkeit beeinflusst vorrangig die Nutzung des MIV sowie die zurückgelegten MIV-Distanzen, jedoch variiert auch die Reishäufigkeit für Natur/Fortbewegung (vgl. Tabelle 24).

Pkw-Führerscheinbesitz

Der Pkw-Führerscheinbesitz bleibt ohne signifikante Auswirkungen auf die Teilnahme an Freizeitreisen und die Reishäufigkeit. Erwartungsgemäß sind die MIV-Anteile höher für Personen mit Pkw-Führerschein (47%) als ohne (18%), wie auch die MIV-Distanzen (37 km gegenüber 16 km).

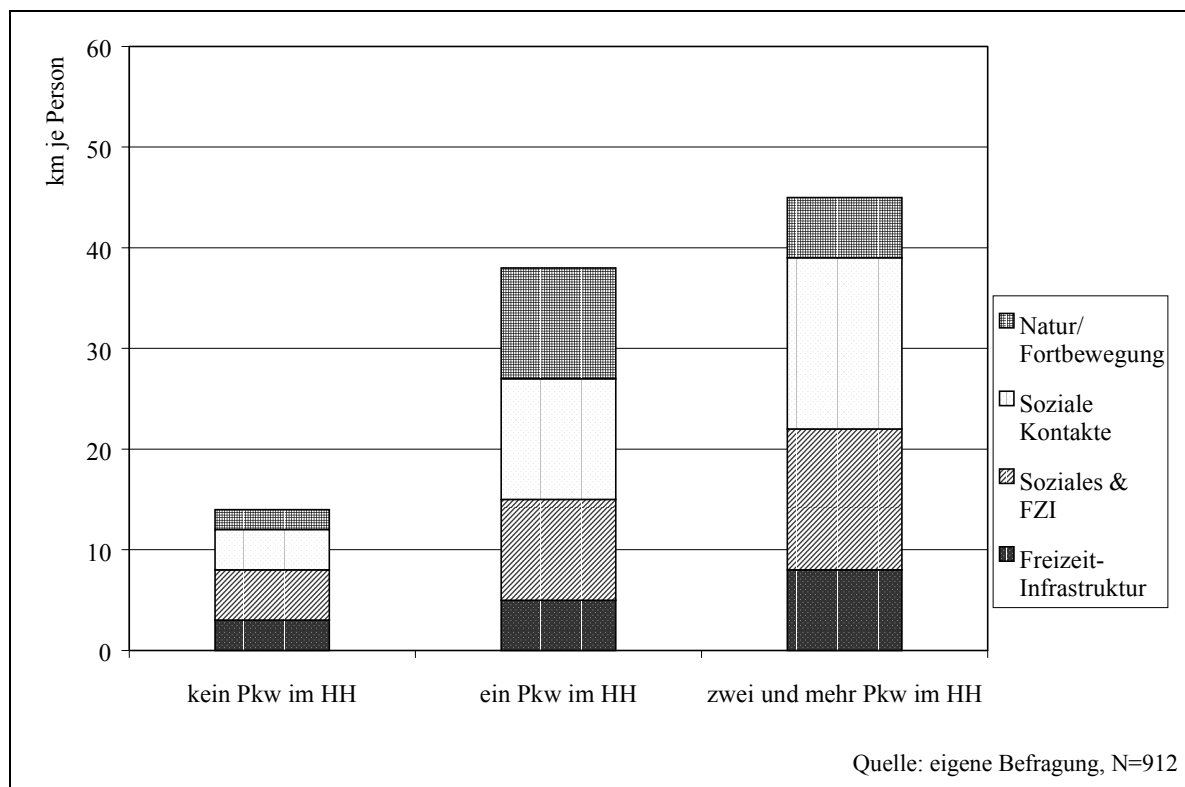
Anzahl der Pkw im Haushalt

Ebenfalls erwartungsgemäß liegen die MIV-Anteile für jeden Freizeit-Reisezweck bei Haushalten mit zwei oder mehr Pkw höher als bei Haushalten mit einem Pkw und diese wiederum höher als bei solchen ohne Pkw. Entsprechend sind die MIV-Distanzen (Abbildung 30) bei Haushalten mit mindestens zwei Pkw (45 km) höher als bei solchen mit einem Pkw (38 km) oder ohne Pkw (14 km). Nicht signifikant sind die Unterschiede der MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur sowie für den kombinierten Reisezweck Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten. Eine Abweichung von den Erwartungen ergibt sich für Natur/Fortbewegung, wofür die MIV-Distanzen der Personen mit einem Pkw im Haushalt (11 km) größer sind als diejenigen mit mindestens zwei Haushalts-Pkw (6 km). Auch hier sind die MIV-Distanzen der Haushalte ohne eigenes Auto am niedrigsten (2 km). Möglicherweise kann dies mit einer Überlagerung von raumstrukturellen Effekten mit Verkehrsmittelverfügbarkeiten erklärt werden. So besitzen gerade in Longerich und Rath viele Haushalte zwei oder mehr Pkw im Gegensatz zum Belgischen Viertel und zu Zollstock (vgl. Kapitel 4.2.1). Wie im Kapitel 4.3.1 gezeigt wird, legen auch die Bewohner/innen des Belgischen Viertels

und von Zollstock weite MIV-Distanzen für Natur/Fortbewegung zurück. Sie müssen als innerstädtische Haushalte weitere Distanzen zurücklegen, um die Natur im Umland zu erreichen.

Zunächst überraschend ist der statistische Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein eines oder mehrerer Pkw im Haushalt und dann häufigeren Reisen für Natur im Vergleich zu Haushalten ohne Pkw (Tabelle 24). Auf die Schwierigkeiten von Haushalten ohne eigenes Auto, das Umland zu erreichen, verweisen einige Studien (Burwitz et. al. 1992, Reutter & Reutter 1996, Fliegner 1998, Klöckner & Fliegner 2000), die fehlende ÖV-Angebote als Ursache hierfür erkennen. Haushalte ohne eigenes Auto unternehmen demnach seltener Ausflüge in das Umland der Städte, was sich in den hier festgestellten niedrigeren Reishäufigkeiten für Natur zeigt, deren Zielorte eher im Umland der Städte liegen. Aktivitäten in der Natur werden dann durch andere Freizeitaktivitäten ersetzt.

Abbildung 30: MIV-Distanzen auf Freizeitreisen am Wochenende nach Zahl der Pkw im Haushalt



Motorrad

Motorradbesitz ist nicht nur ein Kennzeichen für Verkehrsmittelverfügbarkeit. Vielmehr verbindet sich mit dem Motorrad auch eine spezifische Symbolik von Jugendlichkeit und Thrill, welche mit der Metapher von Freiheit und Abenteuer beschrieben werden kann. Insofern überrascht es wenig, dass

die Motorradbesitzenden im Vergleich zu anderen häufiger zu Freizeit-Infrastruktur (0,75 je Person und Wochenende) und seltener zu Natur reisen (0,21). Für Fortbewegung, also z.B. auch Motorradtouren, sind keine überdurchschnittlichen Reishäufigkeiten erkennbar. Allerdings werden diese Touren wohl häufig auch mit dem Aufsuchen von Cafés oder Kneipen verbunden, was wiederum den hohen Anteil dieser Reisezwecke (mit-) erklärt.

Motorradbesitzende nutzen den MIV häufig - noch häufiger als Personen aus Haushalten mit zwei und mehr Pkw -, sowohl für alle Freizeitreisen zusammen (61%) als auch speziell für die Reise-zwecke Natur (60%) sowie Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte (79%).

Tabelle 24: Einfluss von Verkehrsmittelverfügbarkeiten auf Freizeitreisen am Wochenende

	N	Mobile (%)	Reishäufigkeit (Reisen/Pers.)					MIV-Anteil Reisen (%)					MIV-Distanz (km/Pers.)						
			Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt
<i>Gesamt</i>	912	83	0,45	0,29	0,41	0,46	0,13	1,74	35	50	56	28	12	39	5	9	11	8	33
Pkw-Führerscheinbesitz																			
<i>ohne</i>	157	80	0,38	0,24	0,36	0,45	0,14	1,57	14	18	25	18	0	17	4	1	5	6	16
<i>mit</i>	755	84	0,46	0,30	0,43	0,46	0,13	1,78	39	55	61	29	15	43	5	11	12	8	37
Zahl der Pkw im Haushalt																			
<i>kein Pkw</i>	240	82	0,38	0,35	0,43	0,34	0,15	1,65	15	21	21	7	3	15	3	5	4	2	14
<i>ein Pkw</i>	476	82	0,48	0,26	0,40	0,51	0,11	1,76	35	58	66	31	19	43	5	10	12	11	38
<i>zwei u. mehr Pkw</i>	196	87	0,43	0,30	0,43	0,48	0,16	1,81	58	75	75	36	13	55	8	14	17	6	45
Motorradbesitz																			
<i>kein Motorrad</i>	864	83	0,43	0,29	0,41	0,47	0,13	1,73	35	48	55	27	11	38	5	9	11	7	33
<i>mit Motorrad</i>	48	90	0,75	0,40	0,50	0,21	0,15	2,00	42	79	71	60	29	57	5	10	8	16	39
Besitz einer ÖV-Zeitkarte																			
<i>keine Zeitkarte</i>	613	83	0,45	0,23	0,40	0,53	0,14	1,76	42	53	62	29	15	42	5	8	13	10	36
<i>mit Zeitkarte</i>	296	84	0,45	0,41	0,44	0,30	0,13	1,72	20	47	44	24	5	32	4	12	7	3	26

Alle in der Tabelle fett gedruckten Werte zu dem Anteil der Mobilien sowie zu den MIV-Anteilen sind nach dem χ^2 -Test mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p < 0,05$ signifikant. Die Mittelwerte zu Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen sind fett gedruckt, wenn eine Varianzanalyse zeigt, dass sie sich signifikant mit $p < 0,05$ voneinander unterscheiden (F-Test).

ÖV-Zeitkarten

Besitzer/innen von ÖV-Zeitkarten reisen für Natur seltener als andere (0,30 gegenüber 0,53) und kombinieren häufiger Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten (0,41 zu 0,23). Bei den gesamten Reishäufigkeiten lassen sich dagegen keine signifikanten Unterschiede nachweisen. Hier scheinen sich die schlechten Angebote des ÖV am Wochenende zur Erreichbarkeit des Umlandes - und damit

vorrangig der Naturziele - auszuwirken. Ähnlich wie bei den Personen ohne Pkw im Haushalt (siehe die Argumentation oben) scheinen die Freizeitaktivitäten in der Natur zum Teil bei den ÖV-Zeitkartenbesitzer/innen durch andere Freizeitaktivitäten ersetzt zu werden.

Personen mit ÖV-Zeitkarten haben erwartungsgemäß niedrigere MIV-Anteile (36%) als solche ohne (45%). Dies gilt besonders für die Reisezwecke Freizeit-Infrastruktur (20% gegenüber 42%) und Soziale Kontakte (44% zu 62%). Für Natur/Fortbewegung reisen sie auch weniger weit mit dem MIV (3 km) als andere (10 km).

4.3 Empirische Ergebnisse zum Einfluss der Raumstruktur auf Freizeitreisen

Als Merkmale der Raumstruktur werden das Wohnviertel und die Wohnumgebung (Kapitel 4.3.1), die Ortsbindung (Kapitel 4.3.2), Schrebergartenbesitz (Kapitel 4.3.3) und Zweitwohnsitze (Kapitel 4.3.4) in ihrer Bedeutung für Freizeitmobilität untersucht (vgl. Tabelle 25 im Überblick).

4.3.1 Wohnviertel und Wohnumgebung

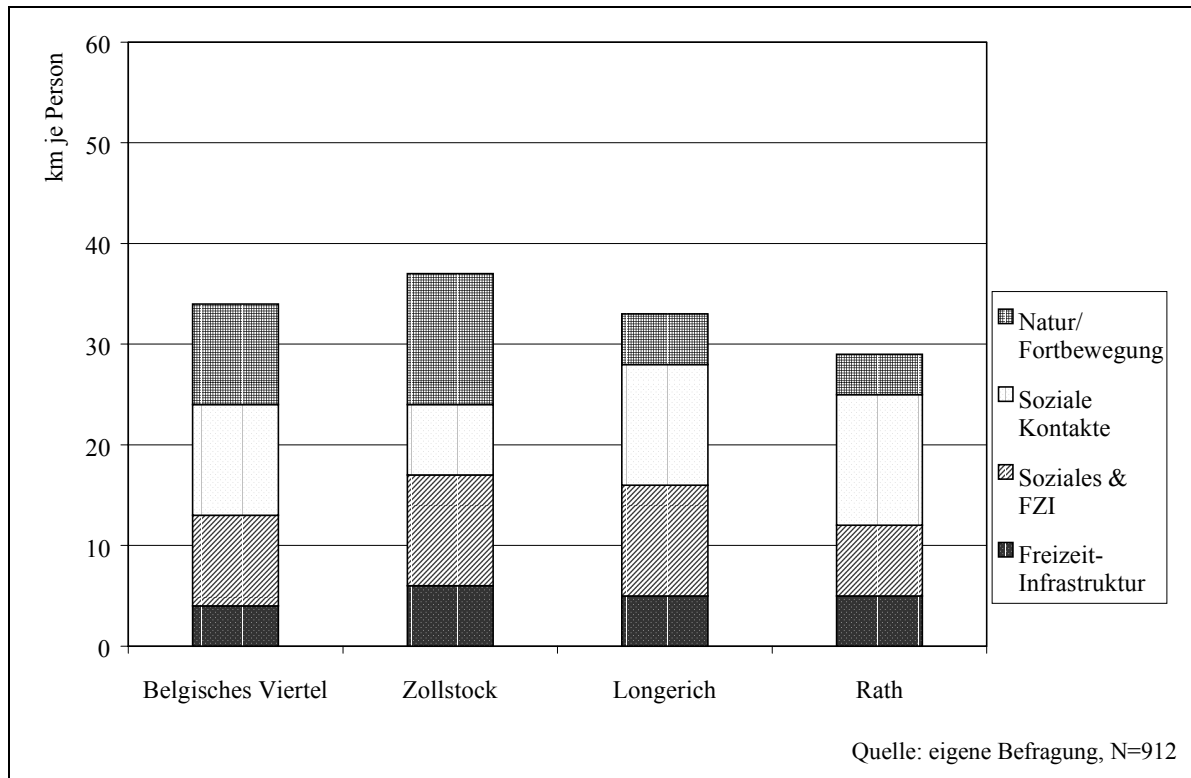
Wohnviertel

Das Wohnviertel hat nur auf die Reishäufigkeiten für Freizeit-Infrastruktur Einfluss. Die Befragten aus dem Belgischen Viertel sind dafür häufig (0,67), die aus Zollstock und Longerich durchschnittlich (0,40 bzw. 0,43) und die am Stadtrand Wohnenden aus Rath selten (0,32) unterwegs. Vier Gründe können diese Beobachtung erklären: Erstens hat die Nähe von Gelegenheiten den Effekt, dass sie leichter erreichbar sind und sich leichter in die alltäglichen Erledigungen und Besorgungen einbinden lassen, weil die Hindernisse („constraints“) zu ihrer Nutzung niedriger sind. Leichtere Erreichbarkeit würde damit auch zu erhöhter Nutzung führen, was sich aus der individuellen Gestaltbarkeit der freien Zeit auch plausibel erklären lässt. Demnach wird die schneller erreichbare Aktivität gewählt, weil der versprochene Nutzen davon größer ist als der für eine andere Aktivität, die erst nach einer größeren Reisezeit erreicht wird.

Zweitens werden Gelegenheiten im Wohnumfeld häufiger mit eigenen Reisen aufgesucht als weiter entfernte Gelegenheiten, für die eine Tendenz zur Aktivitätskopplung bzw. Wegeketteneildung besteht.

Drittens besitzen die Wohngebiete jeweils unterschiedliche Sozialstrukturen (vgl. die Diskussion der „Einheit des Sozial-Räumlichen“ in Kapitel 2.3.3), welche sich auf die Reishäufigkeiten auswirken (vgl. Kapitel 4.1).

Schließlich, viertens, drücken sich in den unterschiedlichen Reishäufigkeiten je nach Zweck auch unterschiedliche Präferenzen bzw. Stilisierungen, Symbolisierungen und Werte aus. Dies geschieht in einem komplizierten Wechselgefüge, wobei sich die Wahl des Wohnortes (und damit die raumstrukturellen Voraussetzungen), Stilisierungen und Verkehrsteilnahme wechselseitig beeinflussen. So ist der Wohnort dafür verantwortlich, dass weniger Gelegenheiten eines speziellen Typs (z.B. Freizeit-Infrastruktur) in der Nähe erreichbar sind. Wie beobachtet, werden dann auch weniger dieser Aktivitäten ausgeübt (z.B. von Rath/innen bei Freizeit-Infrastruktur). Umgekehrt wird jedoch das Wohnviertel gerade deshalb ausgewählt, weil die Reisen zur Freizeit-Infrastruktur im Vergleich zu anderen Aktivitäten oder Merkmalen des Wohnstandorts von geringerer Bedeutung sind.

Abbildung 31: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Wohnviertel der Befragten

Für die Reisezwecke Freizeit-Infrastruktur, Soziale Kontakte, für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten sowie für alle Freizeitreisen zusammen zeigen sich größere Unterschiede bei den MIV-Anteilen: Im Belgischen Viertel sind sie am niedrigsten (23-44%), in Zollstock und Longerich nehmen sie eine Zwischenstellung ein (29-58%) und in Rath sind sie am höchsten (44-66%). Mit Ausnahme der Reisezwecke Natur und Fortbewegung sind also die MIV-Anteile für alle anderen (Freizeit-)Reisezwecke größer, wenn das Befragungsviertel weiter von der Innenstadt entfernt liegt bzw. die Siedlungsdichte geringer wird. Die in Kapitel 3.2.4 beobachteten Unterschiede der MIV-Anteile je nach Reisezweck - für alle Befragten zusammen - zeigen sich auch in jedem einzelnen Befragungsviertel (vgl. Tabelle 25): für Natur und Fortbewegung die niedrigsten MIV-Anteile, für Freizeit-Infrastruktur höhere und die höchsten Anteile, wenn die Reisen im Zusammenhang mit Sozialen Kontakten stehen.

Die Lage der Wohnviertel, u.a. zu großen Grüngeländen am Stadtrand, führt zu keinen signifikanten Unterschieden bei den Reishäufigkeiten für Natur oder Fortbewegung. Jedoch sind die Bewohner/innen des Belgischen Viertels (10 km) und Zollstocks (13 km) mit dem MIV weiter unterwegs als die Longericher/innen und Rath/innen (4 bzw. 5 km, vgl. Abbildung 31). Bei anderen Reisezwecken unterscheiden sich die MIV-Distanzen nicht signifikant zwischen den Wohnvierteln.

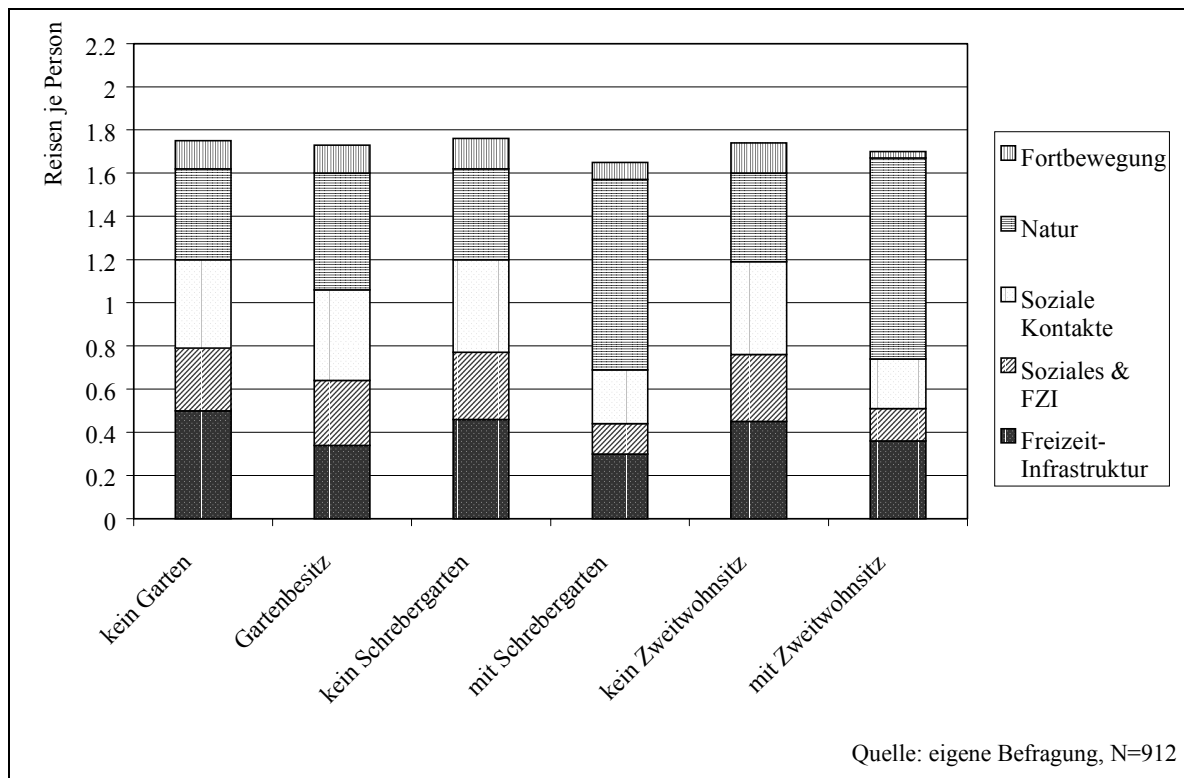
Wohnung und direktes Wohnumfeld

Gebäudetyp, Eigentumsform und Gartenbesitz bleiben ohne signifikanten Einfluss auf die Beteiligungsquote, die Reishäufigkeit sowie die MIV-Distanzen der Befragten auf Freizeitreisen. Für einzelne Reisezwecke zeigen sich jedoch Unterschiede.

Für Freizeit-Infrastruktur reisen Personen mit eigenem Garten seltener (0,34) und für Natur häufiger (0,54) als andere (0,50 bzw. 0,42, vgl. Abbildung 32). Auch Personen aus freistehenden Einfamilienhäusern - häufig identisch mit den Gartenbesitzenden - reisen häufiger für Natur (0,63) als andere.

Die MIV-Anteile von Einfamilienhausbewohner/innen - ähnliches gilt für Gartenbesitzende und in abgeschwächter Form für Eigentümer/innen von Wohnungen (vgl. Tabelle 25) - sind hoch für die Freizeitreisen insgesamt (47-48% gegenüber 39% sonst) sowie speziell für Soziale Kontakte (63-66%) und Freizeit-Infrastruktur (71%). Für Natur sind sie dagegen nur selten mit dem MIV unterwegs (16%) und legen nur niedrige MIV-Distanzen zurück (2-5 km gegenüber 9 km von Mehrfamilienhaus-Bewohner/innen).

Abbildung 32: Reishäufigkeiten nach Garten-, Schrebergarten- und Zweitwohnungsbesitz



Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Wohnungen in den innerstädtischen Vierteln (Belgisches Viertel, Zollstock) meist keinen eigenen Garten am Haus haben bzw. hier keine Einfamilienhäuser zu finden sind und das Umgekehrte in Rath und zum Teil auch in Longerich zutrifft, stimmen die Ergebnisse zum Einfluss von Gartenbesitz und Gebäudetyp mit den Ergebnissen zum Einfluss des Wohnviertels überein. Entsprechend sei hier auch auf die dortigen Erklärungen

verwiesen; insbesondere seien die Wechselwirkungen von räumlichen Strukturen (Einfamilienhaus, Garten, Eigentum) mit sozialen (Sozialstruktur, Lebensweise, Werte, Stilisierungen) betont.

4.3.2 Ortsbindung: Wohnzufriedenheit, Umzugshäufigkeit, Nachbarschaftskontakte

Im Anschluss an Kaisers (1993) Befunde zum Einfluss der Ortsbindung auf die Freizeitmobilität (vgl. Kapitel 2.3.3) wurden im Fragebogen die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung, die Umzugshäufigkeit in den vergangenen 10 Jahren sowie die Häufigkeit der Nachbarschaftskontakte (vgl. Tabelle 19) als Indikatoren für die Ortsbindung einer Person in ihrer Bedeutung für den Freizeitverkehr am Wochenende untersucht.

Wohnzufriedenheit

Die Ergebnisse zum Einfluss der Wohnzufriedenheit liefern kaum signifikante Ergebnisse (Tabelle 25). Lediglich die MIV-Anteile für Freizeitreisen schwanken in Abhängigkeit von der Wohnzufriedenheit. Diese sind sowohl bei Befragten, die mit ihrer Wohnung völlig zufrieden sind wie auch bei Befragten, die mit ihrer Wohnung nicht bzw. wenig zufrieden sind, am höchsten (43-44%). Personen, die mittelmäßig oder überwiegend zufrieden sind, haben dagegen niedrige MIV-Anteile (34-38%). Die Ergebnisse zur Bedeutung der Wohnzufriedenheit sind hier überraschend - insbesondere auch, dass sich keine signifikanten Zusammenhänge zu den Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen zeigen - und zur Klärung werden weiterführende Untersuchungen notwendig sein.

Umzugshäufigkeit

In Abhängigkeit von der Umzugshäufigkeit in den vergangenen 10 Jahren steigt die Beteiligung an Freizeitreisen von 81% bei keinem auf 89% bei mindestens zwei Umzügen (Tabelle 25). Die Reishäufigkeit steigt für Soziale Kontakte von 0,35 über 0,43 auf 0,56 Reisen je Person und Wochenende und für Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten von 0,24 über 0,28 auf 0,39 bei gesteigener Umzugshäufigkeit. Umgekehrt sinkt die Reishäufigkeit für Natur von 0,58 bei Personen ohne auf 0,34 bzw. 0,31 bei Personen mit einem oder mehreren Umzügen in den letzten 10 Jahren. Die MIV-Anteile und -Distanzen unterscheiden sich nicht in Abhängigkeit von der Umzugshäufigkeit.

Festzuhalten bleibt, dass die in den vergangenen 10 Jahren häufiger Umgezogenen aktiver im Zusammenhang mit Sozialen Kontakten und weniger aktiv für Natur sind. Hier kann auch eine enge Wechselwirkung mit dem Alter der Umgezogenen vermutet werden. Ältere werden wahrscheinlich in den letzten 10 Jahren eher selten umgezogen sein und häufig schon länger in ihrer Wohnung wohnen. Ein erwarteter Zusammenhang mit größeren MIV-Reisedistanzen für Soziale Kontakte aufgrund deren größerer räumlicher Ausbreitung nach Umzügen - und der damit verbundenen geringeren Ortsbindung - konnte nicht beobachtet werden.

Nachbarschaftskontakte

Personen, die sehr oft oder oft Nachbarschaftskontakte haben, zeigen eine höhere Beteiligungsquote an Freizeitreisen (90%) und eine höhere Reishäufigkeit (2,00 Reisen je Person und Wochenende, vgl. Tabelle 25), d.h. sie sind aktiver in der Freizeit außerhalb des Hauses. Höhere Reishäufigkeiten bestehen zum Teil auch für die Reisen im Zusammenhang mit Freizeit-Infrastruktur.

Umgekehrt sind die MIV-Anteile für Freizeitreisen bei Personen mit seltenen (41%) oder sehr seltenen (45%) Nachbarschaftskontakten höher als bei anderen (34-36%). Der Einfluss auf die MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur ist signifikant, jedoch ist das Ergebnis - Befragte mit gelegentlichen Nachbarschaftskontakten haben demnach die größten MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur - nicht so einfach wie erwartet. Auch hier bedarf es einer vertiefenden Analyse, um die Zusammenhänge zwischen Nachbarschaftskontakten und Freizeitreisen besser zu erklären.

4.3.3 Schrebergarten

Im Folgenden wird der Einfluss eines Schrebergartens auf die Freizeitmobilität untersucht. Ein Schrebergarten ist zugleich raumstrukturelles Merkmal wie auch konstitutiver Bestandteil einer spezifischen Lebensweise. Der Schrebergartenbesitz bestimmt die Verwendung der freien Zeit in großen Teilen. So sind die befragten Schrebergärtner/innen häufig mindestens jeden zweiten Tag in ihrem Schrebergarten zu finden (vgl. Kapitel 3.3). Insofern scheint die These gerechtfertigt, auch Konsequenzen dieser Lebensweise auf die Freizeitmobilität am Wochenende zu erwarten.

Charakterisierung der Schrebergartenbesitzenden

Die 81 in der Befragung erfassten Schrebergartenbesitzer/innen stammen überwiegend aus Zollstock (40) und Longerich (26). Im Belgischen Viertel (10) und in Rath (5) sind sie eher selten vertreten. Erwartungsgemäß wohnen sie überwiegend in einem Mehrfamilienhaus (90%) und zur Miete (73%). Fast zwei Drittel von ihnen (63%) sind Frauen, 98% sind älter als 30, mehr als die Hälfte ist älter als 50 Jahre. 79% von ihnen haben höchstens Mittlere Reife als Schulabschluss und 86% leben in Haushalten mit mindestens 2 Personen. Lediglich 12% besitzen zugleich einen eigenen Garten am Haus.

Freizeitreisen am Wochenende von Schrebergartenbesitzenden

Im Vergleich zu anderen sind Schrebergartenbesitzenden häufig für Natur (0,88) unterwegs, wozu die häufigen Reisen zum Schrebergarten gehören. Selten sind die Schrebergartenbesitzenden für Soziale Kontakte (0,25) oder für Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten unterwegs (0,14). Andere Aktivitäten sind also im Vergleich zum Schrebergarten von untergeordneter Bedeutung. Der MIV-Anteil für Natur (39%) ist hoch (25% sonst). Sonstige MIV-Anteile und -Distanzen unterscheiden sich nicht signifikant von Personen ohne Schrebergarten.

Der Schrebergarten bestimmt am Wochenende erwartungsgemäß stark die Tagesgestaltung, was die hohe Reishäufigkeit Natur belegt. Wegen häufiger Transporte zwischen Wohnung und Schrebergarten ist der MIV das bevorzugte Verkehrsmittel. Weitere Freizeitaktivitäten sind neben dem Schrebergarten relativ selten. Besondere Reisen im Zusammenhang mit Sozialen Kontakten sind selten, weil die Sozialen Kontakte zum einen innerhalb der Schrebergartensiedlung mit den Nachbarn stattfinden und deshalb nicht als eigenständige Reisen angegeben werden und zum anderen, weil die Schrebergartenkultur von Personen bevorzugt wird, die vergleichsweise wenig Soziale Kontakte pflegen und eher zurückgezogen leben.

4.3.4 Zweitwohnsitze

Von Zweitwohnsitzen - worunter hier auch Dauercamping, Ferienwohnungen und ähnliches verstanden werden - kann ähnlich wie vom Schrebergarten erwartet werden, dass sie für die Freizeitmobilität am Wochenende von wesentlicher Bedeutung sind. Während der Schrebergarten eher ein Bestandteil der alltäglichen Freizeitgestaltung auch während der Woche ist, werden Zweitwohnungen hauptsächlich am Wochenende und in größeren zeitlichen Rhythmen genutzt. Die Befragten sind im Jahresdurchschnitt alle vier Wochen in ihrer Zweitwohnung (vgl. Kapitel 3.3). Die großen mittleren Distanzen zum Erreichen der Zweitwohnungen - im Durchschnitt liegen sie knapp 200 km von Köln weg - und die überwiegende MIV-Nutzung auf den Reisen dorthin (85%, vgl. Kapitel 3.3) lassen vermuten, dass die Zweitwohnsitze am Wochenende zu hohen MIV-Distanzen auf Freizeitreisen beitragen.

Charakterisierung der Zweitwohnungsbesitzenden

Im Gegensatz zu den Schrebergartenbesitzenden sind die 76 Personen (8% der Befragten) mit Zweitwohnungen gleichmäßiger über die Befragungsviertel verteilt: aus dem Belgischen Viertel besitzen 17, aus Zollstock 14, aus Longerich 18 und aus Rath 27 Befragte einen Zweitwohnsitz. In den meisten Fällen besitzen die Befragten eine Ferien- oder Wochenendwohnung (71%), zum Teil Dauercamping-Stellplätze (13%) oder sonstige Zweitwohnsitze⁹⁷ (20%).

⁹⁷ Mehrfachnennungen waren möglich, aber selten, so dass die Summe geringfügig über 100% liegt.

Tabelle 25: Einfluss von Raumstruktur und Ortsbindung auf die Freizeitmobilität Wochenende

	N		Reisehäufigkeit (Reisen/Pers.)						MIV-Anteil Reisen (%)					MIV-Distanz (km/Pers.)					
			Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt
Gesamt	912	83	0,45	0,29	0,41	0,46	0,13	1,74	35	50	56	28	12	39	5	9	11	8	33
Wohnviertel																			
Belgisches Viertel	190	85	0,67	0,36	0,37	0,39	0,13	1,92	23	40	44	32	0	30	4	9	11	10	35
Zollstock	206	84	0,40	0,31	0,42	0,44	0,10	1,67	29	43	49	36	25	38	6	11	7	13	37
Longerich	272	85	0,43	0,31	0,42	0,47	0,15	1,78	41	55	58	25	17	41	5	11	12	5	32
Rath	244	79	0,32	0,21	0,44	0,52	0,15	1,64	54	63	66	21	8	44	5	7	13	4	29
Gebäudetyp																			
freistehendes Einfamilienh.	139	78	0,37	0,26	0,37	0,63	0,09	1,72	71	58	63	16	23	44	8	5	11	2	26
sonstiges Einfamilienhaus	152	82	0,40	0,35	0,45	0,39	0,13	1,72	33	57	66	25	15	43	4	19	17	5	44
Mehrfamilienhaus	609	85	0,47	0,29	0,42	0,44	0,15	1,77	30	46	52	32	9	36	5	8	10	9	32
Wohneigentum																			
Miete	581	83	0,45	0,28	0,43	0,42	0,14	1,73	32	52	54	29	13	42	5	9	11	9	33
Eigentum	323	84	0,43	0,31	0,38	0,52	0,13	1,77	42	48	60	25	10	43	6	10	12	6	33
Garten																			
Kein Garten	605	83	0,50	0,29	0,41	0,42	0,13	1,76	29	48	53	34	14	41	5	9	9	10	32
Gartenbesitz	301	83	0,34	0,30	0,42	0,54	0,13	1,73	53	53	62	18	10	45	6	11	14	4	35
Wohnzufriedenheit																			
nicht, wenig	49	86	0,41	0,43	0,35	0,39	0,08	1,65	15	71	71	21	25	43	1	11	7	9	29
mittelmäßig	120	88	0,38	0,33	0,43	0,58	0,13	1,84	35	62	45	29	6	38	8	17	8	11	44
überwiegend	318	83	0,49	0,28	0,39	0,46	0,17	1,80	34	37	52	24	11	34	5	8	13	9	35
völlig	423	82	0,43	0,28	0,44	0,43	0,12	1,70	39	52	60	30	14	42	4	9	11	5	29
Umzugshäufigkeit																			
gar nicht	478	81	0,42	0,24	0,35	0,58	0,14	1,72	39	46	57	27	12	40	6	8	9	9	33
einmal	211	83	0,43	0,28	0,43	0,34	0,15	1,63	37	58	60	33	13	48	6	6	10	7	30
zweimal und öfter	216	89	0,52	0,39	0,56	0,31	0,12	1,91	27	51	52	19	9	40	2	15	15	4	37
Nachbarschaftskontakte																			
sehr oft, oft	235	90	0,49	0,37	0,49	0,50	0,15	2,00	28	44	54	29	8	36	4	10	12	8	34
gelegentlich	231	83	0,55	0,22	0,43	0,45	0,14	1,79	39	44	48	18	13	34	9	4	9	7	30
selten	151	82	0,42	0,28	0,35	0,42	0,10	1,56	35	55	57	32	7	41	3	15	13	6	37
sehr selten, nie	292	79	0,34	0,30	0,38	0,45	0,14	1,60	39	57	65	33	18	45	3	10	11	9	33
Schrebergarten																			
kein Schrebergarten	832	84	0,46	0,31	0,43	0,42	0,14	1,75	36	51	55	25	12	42	5	9	12	7	34
mit Schrebergarten	80	80	0,30	0,14	0,25	0,88	0,08	1,64	21	27	65	39	17	38	2	11	5	11	29
Zweitwohnung																			
kein Zweitwohnsitz	834	84	0,45	0,31	0,43	0,41	0,14	1,74	34	49	54	28	13	42	5	9	11	7	32
mit Zweitwohnsitz	74	78	0,36	0,15	0,23	0,93	0,03	1,70	48	73	82	25	0	48	9	20	9	12	51

Alle in der Tabelle fett gedruckten Werte zu dem Anteil der Mobilien sowie zu den MIV-Anteilen sind nach dem χ^2 -Test mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p < 0,05$ signifikant. Die Mittelwerte zu Reisehäufigkeiten und MIV-Distanzen sind fett gedruckt, wenn eine Varianzanalyse zeigt, dass sie sich signifikant mit $p < 0,05$ voneinander unterscheiden (F-Test).

Die Zweitwohnungsbesitzenden sind etwa zur Hälfte Frauen (51%), und 91% sind älter als 30 Jahre. 43% besitzen höchstens die Mittlere Reife und 57% sind höher gebildet. 65% sind verheiratet und insgesamt leben 71% mit Partner/in im gemeinsamen Haushalt. 84% leben in Haushalten mit

mindestens zwei Personen, 26% in Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren. 40% verfügen über einen eigenen Garten an ihrer Wohnung, 56% wohnen in einem Mehrfamilienhaus und 18% in einem freistehenden Einfamilienhaus.

Freizeitverkehr von Personen mit Zweitwohnsitz

Personen mit einer Zweitwohnung reisen häufig für Natur (0,93) und selten für die Zwecke Fortbewegung (0,03), Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten (0,15) sowie Soziale Kontakte (0,23). Bezüglich der Reishäufigkeiten ähneln sie damit Personen mit Schrebergarten.

Für Soziale Kontakte ist der MIV-Anteil (82%) deutlich höher als bei Personen ohne Zweitwohnsitz (54%). Weitere Unterschiede sind nicht signifikant. Auch die erwarteten Unterschiede bei den MIV-Distanzen können hier nicht nachgewiesen werden. Obwohl die MIV-Freizeitdistanzen für Personen mit Zweitwohnsitz im Durchschnitt bei 51 km je Person und Wochenende liegen gegenüber 32 km für Personen ohne Zweitwohnsitz, ist der Zusammenhang nicht statistisch signifikant auf dem 95%-Niveau, was zum Teil an der relativ niedrigen Fallzahl der Personen mit Zweitwohnsitz liegt. Möglicherweise wird ein großer Teil der MIV-Distanzen zum Zweitwohnsitz bereits freitags zurückgelegt und folglich nicht oder nur als „Transfer“ (vgl. Kapitel 3.2.5) in den Wochenend-Wegeprotokollen erfasst. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel 3.2.5 untersucht, sind die Transferreisen besonders bedeutsam für die Sonntagsdistanzen, können jedoch aufgrund der Erfassungsmethode in den Wegeprotokollen keinem Reisezweck eindeutig zugeordnet werden.

4.4 Freizeitmobilitätstypen

Der Einfluss von individuellen Lebens- oder Mobilitätsstilen auf das individuelle Verkehrshandeln wurde bereits diskutiert (Kapitel 2.2.3). Für die Erklärung von Freizeitmobilität erscheint der Einbezug von Stilisierungselementen von Interesse, die sowohl Freizeitaktivitäten und -orientierungen als auch Einstellungen zu Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen beinhalten (Kapitel 2.3.3). Zum einen bleibt so der enge thematische Bezug zur Freizeitmobilität gewahrt und zugleich werden zum anderen wesentliche Distinktionsmerkmale fortgeschrittener Gesellschaften - eben die Freizeitaktivitäten und -orientierungen - in die Analyse mit einbezogen. Damit gelingt der Einbezug einer Erklärungsdimension in die Betrachtungen, die über die Einstellungen zu Verkehrsmitteln wesentlich hinausgeht. Wie bei den Betrachtungen zur sozial-ökologischen Mobilitätsforschung erläutert (Kapitel 2.2.1), ist neben der Betrachtung der Verkehrsmittelnutzungen auch der Einbezug von Aktivitäts- und Ortsentscheidungen ein wesentliches Element zur Erklärung des Verkehrshandelns.

Nachfolgend werden auf der Grundlage der ausgewählten Stilisierungsmerkmale Freizeitmobilitätstypen gebildet (Kapitel 4.4.1), anschließend ausführlich beschrieben (Kapitel 4.4.2) und schließlich hinsichtlich ihrer Erklärungskraft für die Freizeitmobilität am Wochenende untersucht (Kapitel 4.4.3).

4.4.1 Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen

Die Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen erfolgt in drei Schritten:

- zunächst die Auswahl geeigneter Fragebogen-Items,
- dann eine Faktorenanalyse zur Reduzierung der Zahl der verwendeten Fragebogen-Items und
- schließlich eine Clusteranalyse zur Bildung der Freizeitmobilitätstypen.

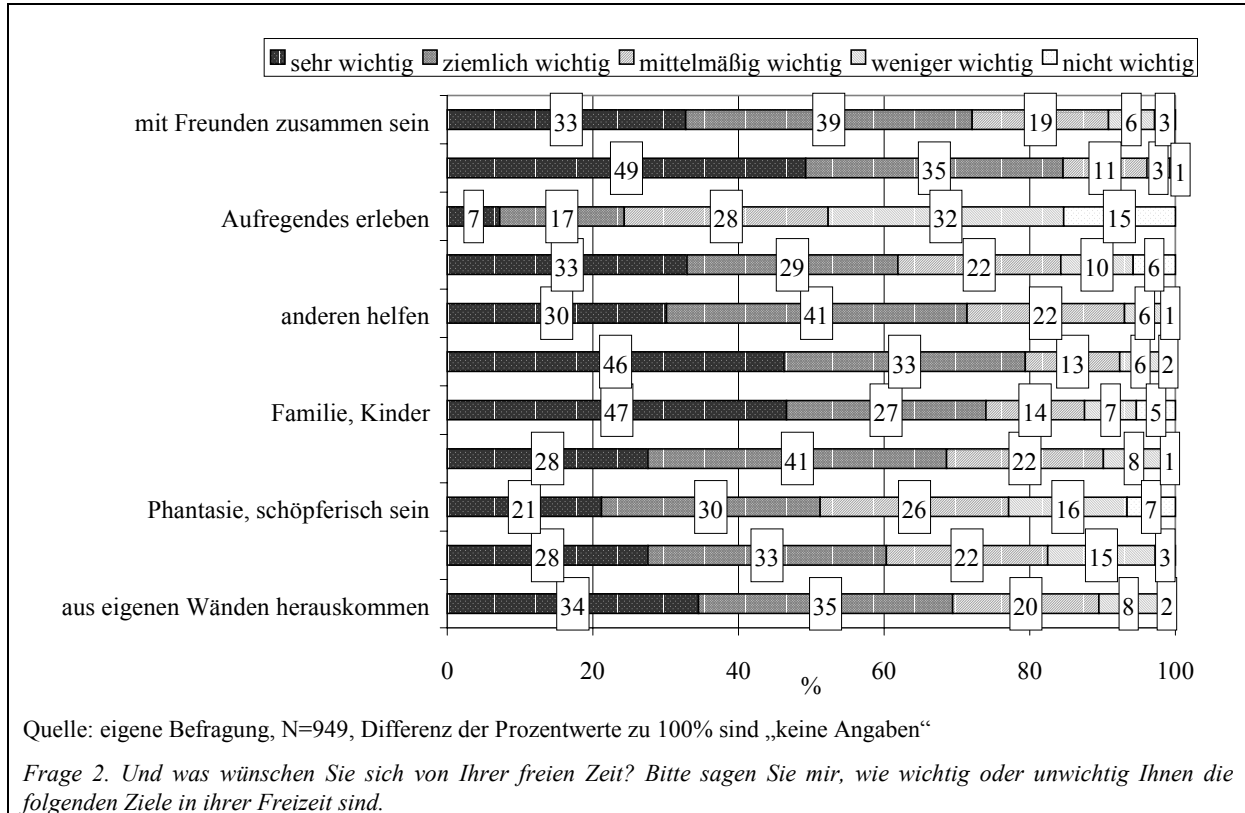
Tabelle 26: Verwendete Items zur Konstruktion der Freizeitmobilitätstypen

<i>Item-Gruppe</i>	<i>Fragebogen-Nr.</i>
<i>Freizeitziele und -wünsche</i>	Frage 2 (11 Items)
<i>Häufigkeit von Freizeitaktivitäten</i>	Frage 3 (21 Items)
<i>Wichtigkeit von Verkehrsmiteleigenschaften für Freizeitwege am Wochenende</i>	Frage 29 (8 Items)
<i>Einstellungen zu Verkehrsmitteln (Auto, Bus/Bahn, Fahrrad, zu Fuß) für Freizeitwege sonntags</i>	Fragen 30-33 (19 Items)
Anmerkung: Das in den Fragen 30-33 jeweils enthaltene Item zur Nutzungshäufigkeit des jeweiligen Verkehrsmittels wurde nicht in die Bildung der Freizeitmobilitätstypen einbezogen (vgl. Fußnote 99).	

Auswahl geeigneter Fragebogen-Items

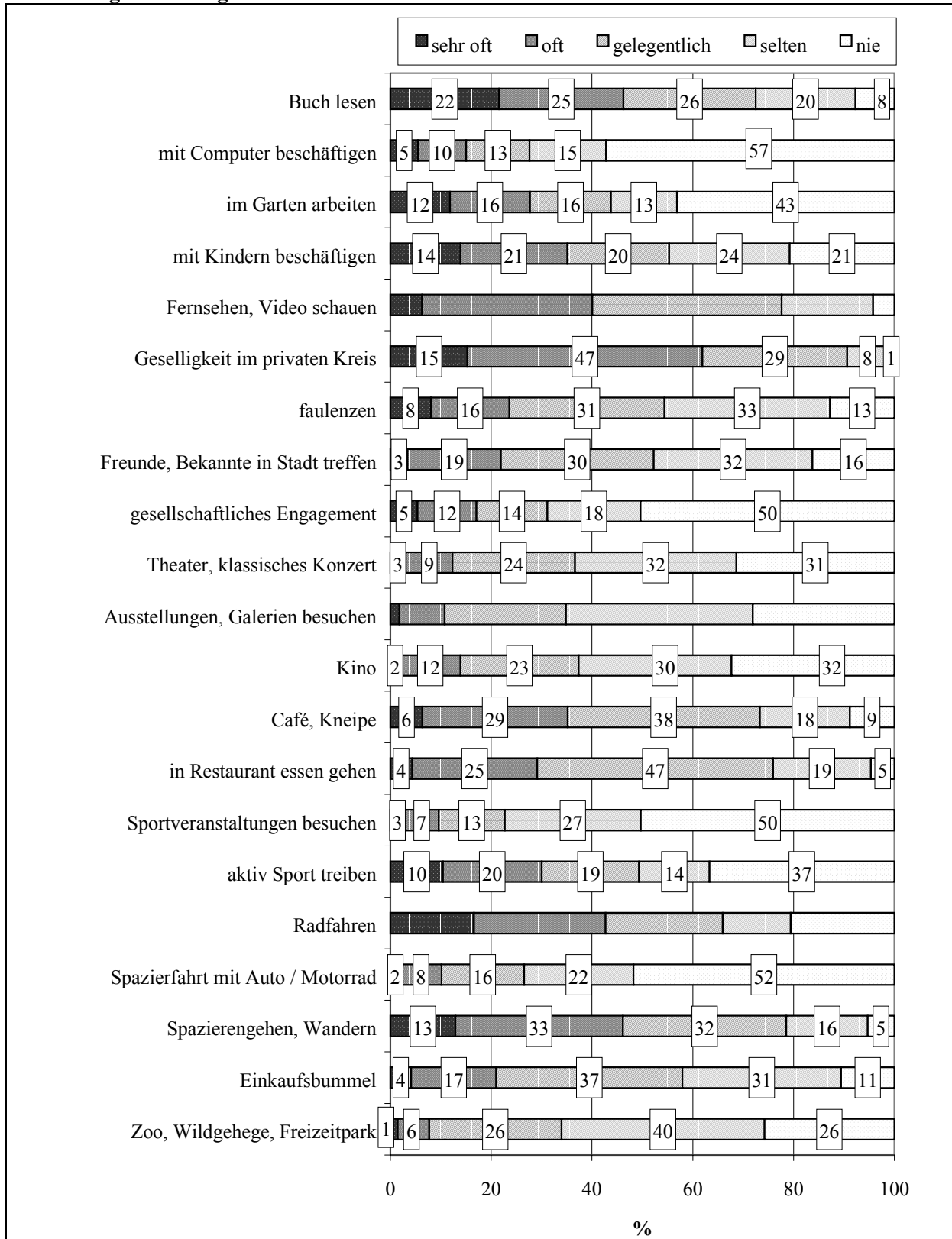
Im Fragebogen sind zur Bildung der Freizeitmobilitätstypen Items zu Freizeitwünschen (Abbildung 33), häufigen Freizeitaktivitäten (Abbildung 34) sowie zur Bewertung von Verkehrsmittel-eigenschaften⁹⁸ auf Freizeitwegen enthalten (Tabelle 26).

Abbildung 33: Bewertung von Freizeitzielen und -wünschen



⁹⁸ Die Items zu Freizeitwünschen sind angelehnt an die Formulierungen im Wohlfahrtssurvey 1993 zu Lebenszielen (vgl. Spellerberg 1996). Von dort und von Schulze (1992) sind die Items zu häufigen Freizeitaktivitäten - mit Schwergewicht auf außerhäusigen Aktivitäten - entnommen. Die Einstellungs-Items zu Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen sind nach langen Überlegungen entstanden. Ausgangspunkt waren die Fragebögen, die in der Personenverkehrsgruppe des BMBF-Forschungsverbundes „Ökologisch Verträgliche Mobilität in Stadtregionen“ dazu erstellt wurden sowie Fragebögen der Gießener Forschungsgruppe, die unter Anwendung der Theory of Planned Behavior in verschiedenen Studien die Verkehrsmittelnutzungen untersucht hat (vgl. z.B. Bamberg & Schmidt 1994, Bamberg 1995).

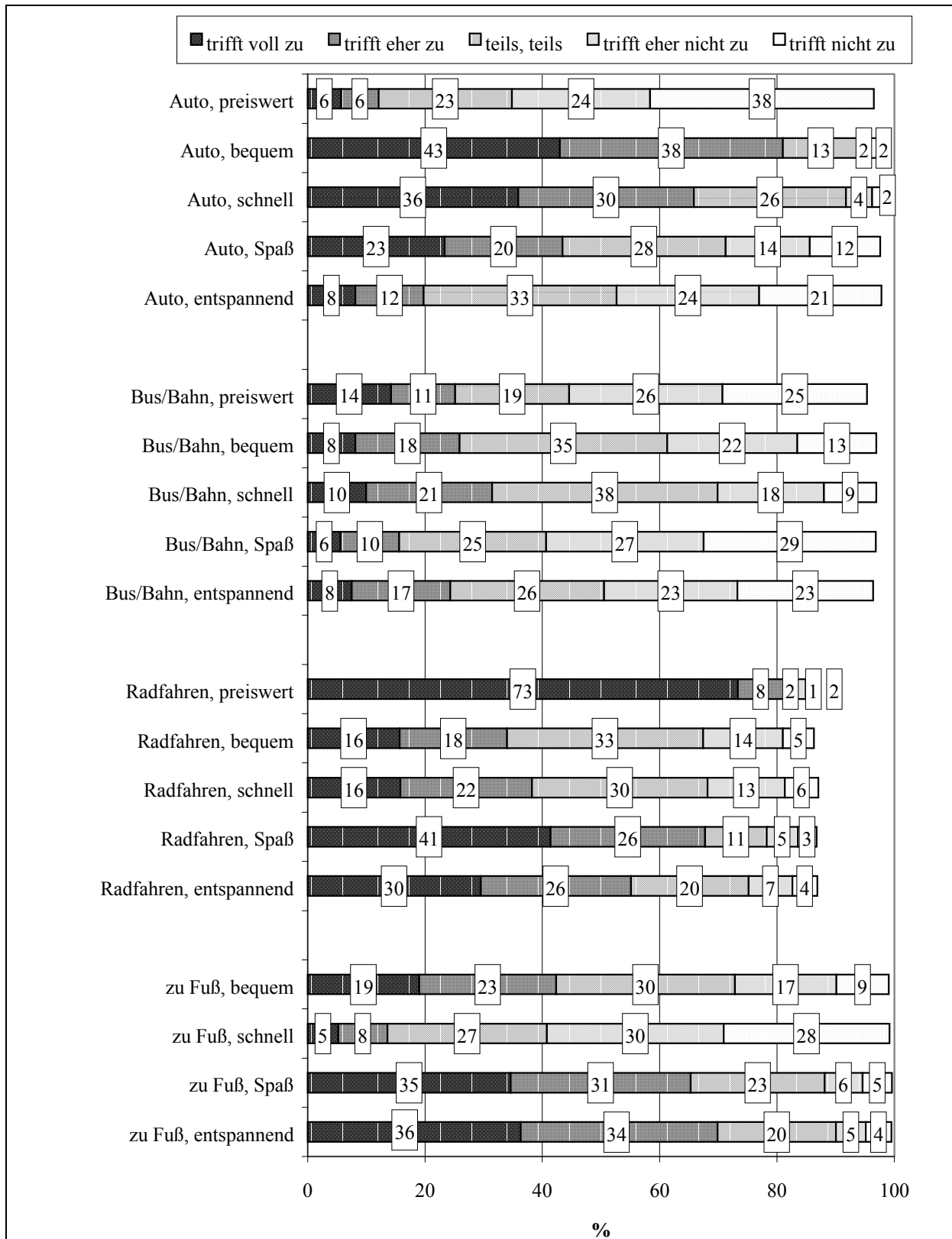
Abbildung 34: Häufigkeit von Freizeitaktivitäten



Quelle: eigene Befragung, N=949, Differenz der Prozentwerte zu 100% sind keine Angaben

Frage 3. Jetzt würde ich gerne genaueres darüber wissen, was Sie am häufigsten tun, wenn Sie genug Zeit für sich selbst haben. Ich nenne Ihnen eine Auswahl von Tätigkeiten, die man nur so zum Vergnügen machen kann. Bitte geben Sie an, wie oft Sie Ihre Zeit mit solchen Tätigkeiten verbringen.

Abbildung 35: Einstellungen zu Verkehrsmitteln für Freizeitwege am Sonntag

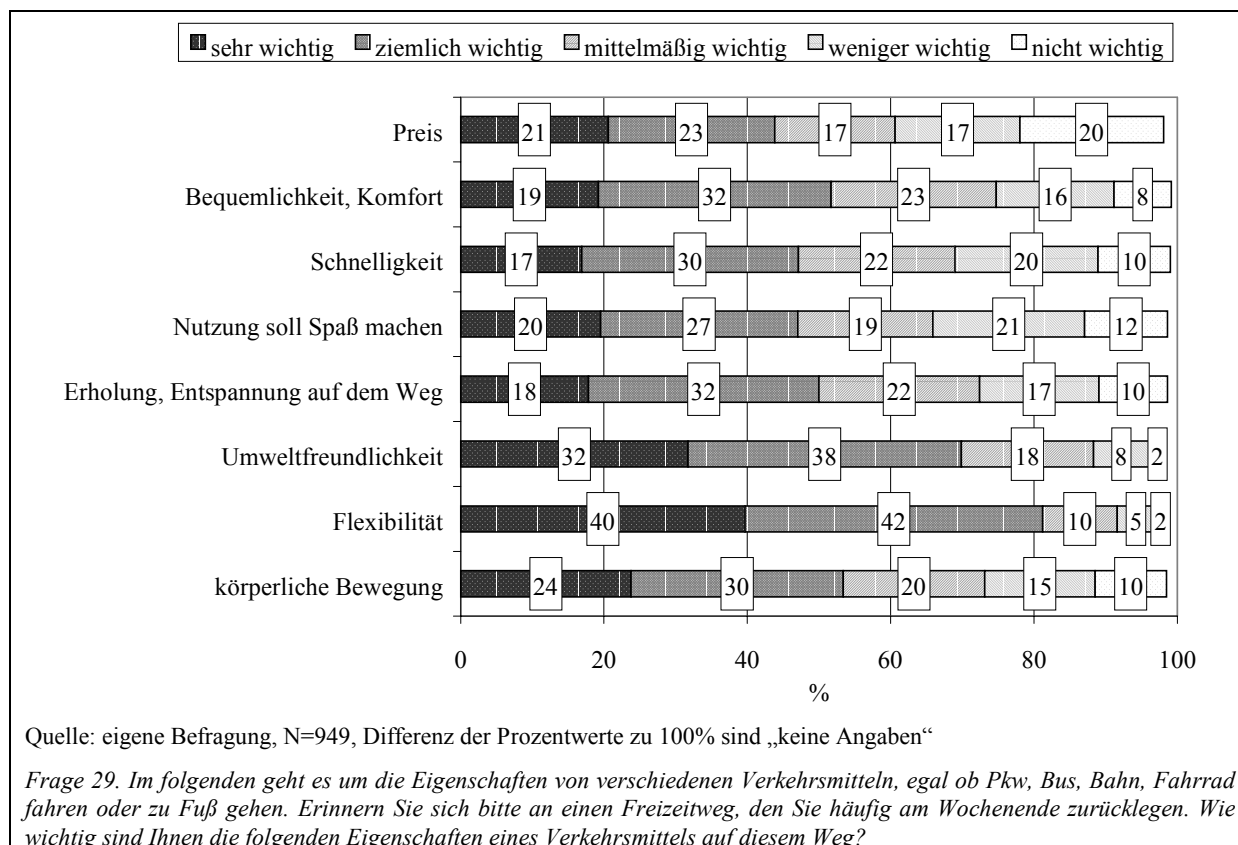


Quelle: eigene Befragung, N=949, Differenz der Prozentwerte zu 100% sind „keine Angaben“

Fragen 30.-33. Wenn Sie in Ihrer Freizeit am Sonntag unterwegs sind, wie zutreffend oder unzutreffend sind dann für Sie folgende Aussagen?

Zu den Verkehrsmitteln sollten die Befragten zunächst die Wichtigkeit einzelner Verkehrsmittel auf einem Freizeitweg einschätzen, den sie häufig am Wochenende zurücklegen (Abbildung 35). Anschließend wurde die Bewertung einzelner Verkehrsmittel auf Freizeitreisen erfragt (Abbildung 36). Jeweils für Bus/Bahn, Auto, Fahrrad und zu Fuß gehen sollten sowohl technische Nutzungseigenschaften (Preis, Bequemlichkeit/Komfort, Schnelligkeit) sowie affektive Eigenschaften (Spaß, Erholung/Entspannung) bewertet werden⁹⁹.

Abbildung 36: Wichtigkeit von Verkehrsmittleigenschaften auf Freizeitwegen



Faktorenanalyse

Vorbereitend zur Clusteranalyse erfolgen zwei getrennte Faktorenanalysen für die Freizeit- und die Verkehrsmittel-Items. Die Faktorenanalyse zu den Freizeit-Items basiert auf 11 Items zu Freizeitwünschen und 21 Items zur Häufigkeit von Freizeitaktivitäten.

⁹⁹ Ziel der Konstruktion von Freizeitmobilitätstypen ist die Erklärung von Freizeitmobilität am Wochenende, unter anderem auch die Verkehrsmittelnutzung am Wochenende. Zwar weichen die Angaben zur Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln vom tatsächlichen Verkehrshandeln ab, aber doch nur graduell, nicht in der Richtung des Zusammenhangs. Um die Gefahr tautologischer Aussagen zu vermeiden, werden die Items zur Nutzungshäufigkeit nicht in die Typisierung einbezogen.

Tabelle 27: Ergebnis der Faktorenanalyse Freizeitorientierungen (Erklärte Varianz 57%)

	<i>Bezeichnung des Faktors</i>	<i>Items mit hoher Korrelation</i>	<i>R</i>	<i>Erklärte Varianz</i>
1	Soziale Außenorientierung	+ mit Freunden zusammen sein + Geselligkeit im privaten Kreis + Freunde, Bekannte in Stadt treffen + Café, Kneipe	0,78 0,77 0,56 0,49	13%
2	Traditionell, Naturverbundenheit	+ Natur genießen - Kino + im Garten arbeiten + anderen helfen - mit Computer beschäftigen + Spazieren gehen, Wandern	0,72 -0,57 0,50 0,50 -0,49 0,42	9%
3	(Hoch-) Kultur	+ Theater, klassisches Konzert + Ausstellungen, Galerien besuchen + Buch lesen	0,79 0,78 0,61	7%
4	Sport und gesellschaftliche Aktivitäten	+ aktiv Sport treiben + Radfahren + Sportveranstaltungen besuchen + gesellschaftliches Engagement	0,74 0,64 0,64 0,46	6%
5	Familie	+ mit Kindern beschäftigen + Familie, Kinder + Zoo, Wildgehege, Freizeitpark	0,79 0,70 0,50	4%
6	Reisen, Neues erleben	+ verreisen + aus eigenen Wänden herauskommen	0,74 0,72	4%
7	Ausruhen, Nichtstun	+ ausruhen + faulenzeln	0,76 0,76	4%
8	Spazierfahrten, Konsum	+ Spazierfahrt mit Auto / Motorrad + in Restaurant essen gehen + Einkaufsbummel	0,71 0,53 0,40	4%
9	Kreativität	+ Phantasie, schöpferisch sein + Zeit für persönliche Dinge	0,78 0,54	3%
10	Bewegung draußen zu Fuß	+ Spazieren gehen, Wandern + Zoo, Wildgehege, Freizeitpark + Einkaufsbummel	0,67 0,54 0,50	3%

In die Tabelle aufgenommen wurden nur Items, die mit den Faktoren mindestens mit dem Korrelationskoeffizienten 0,4 korrelieren (+ positiver Korrelationskoeffizient > 0,4 ; - negativer Korrelationskoeffizient < -0,4).
Lesebeispiel: Der Faktor 4 „Sport und gesellschaftliche Aktivitäten“ korreliert positiv mit dem Item „aktiv Sport treiben“ (Korrelationskoeffizient R = 0,74). Der Faktor erklärt 6% der Gesamtvarianz der Items in der Faktorenanalyse.

Zwei Fragebögen werden wegen fehlender Angaben aus der Faktorenanalyse ausgeschlossen¹⁰⁰, so dass 947 Fragebögen zur Faktorenanalyse Verwendung finden. Nach Durchführung einer Varimax-Rotation¹⁰¹ werden mit dem Kaiser-Kriterium 10 Faktoren extrahiert, welche 57% der Gesamtvarianz erklären (Tabelle 27).

¹⁰⁰ Bei den ausgeschlossenen Fragebögen fehlen die Antworten zu 8 bzw. 13 Items. In weiteren 8 Fragebögen fehlen zwei bis vier Antworten, in 48 Fällen eine Antwort. Es gab kein einzelnes Fragebogen-Item mit einer auffallend hohen Zahl fehlender Angaben. Fehlende Werte werden bei der Faktorenanalyse durch Mittelwerte ersetzt (vgl. Dixon 1979, Backhaus et al. 1996: 249-250).

¹⁰¹ Mit dem Kaiser-Meyer-Olkin-Kriterium (Backhaus et al. 1996: 206) kann die Güte der Ausgangsvariablen für eine Faktorenanalyse getestet werden. Es ergibt sich ein MSA-Wert („measure of sampling adequacy“) von 0,77, welcher knapp unter dem von Kaiser als wünschenswert angesehenen Wert von 0,8 liegt, aber immer noch ziemlich gut für eine Faktorenanalyse ist („middling“). Auch nach dem Kriterium von Dziuban und Shirkey zur Anti-Image-Kovarianz-Matrix sind die Ausgangsvariablen für eine Faktorenanalyse geeignet, da nur 6% der

Tabelle 28: Ergebnis der Faktorenanalyse Mobilitätseinstellungen (Erklärte Varianz 62%)

	<i>Bezeichnung des Faktors</i>	<i>Items mit hoher Korrelation</i>	<i>R</i>	<i>Erklärte Varianz</i>
1	Fahrrad	+ Fahrrad, Spaß + Fahrrad, Erholung + Fahrrad, Bequemlichkeit + Fahrrad, Schnelligkeit	0,89 0,86 0,84 0,78	14%
2	Bus und Bahn	+ Bus/Bahn, Spaß + Bus/Bahn, Bequemlichkeit + Bus/Bahn, Erholung + Bus/Bahn, Schnelligkeit + Bus/Bahn, Preis	0,78 0,78 0,76 0,68 0,48	11%
3	Erlebnisqualitäten Freizeitweg	+ Freizeitweg, Erholung + Freizeitweg, Spaß + Freizeitweg, Umweltfreundlichkeit + Freizeitweg, körperliche Bewegung	0,79 0,76 0,63 0,57	10%
4	Zu Fuß	+ zu Fuß, Spaß + zu Fuß, Erholung + zu Fuß, Bequemlichkeit	0,86 0,85 0,68	7%
5	Auto	+ Auto, Spaß + Auto, Erholung + Auto, Bequemlichkeit + Auto, Preis + Auto, Schnelligkeit	0,75 0,75 0,57 0,53 0,48	6%
6	Nutzungsqualitäten Freizeitweg	+ Freizeitweg, Schnelligkeit + Freizeitweg, Flexibilität + Freizeitweg, Bequemlichkeit	0,76 0,69 0,69	5%
7	Nutzungsqualität nicht-motorisiert positiv, Auto negativ	+ zu Fuß, Schnelligkeit - Auto, Schnelligkeit - Auto, Bequemlichkeit + zu Fuß, Bequemlichkeit	0,71 -0,49 -0,44 0,41	4%
8	Preisbewusstsein Freizeitweg	+ Freizeitweg, Preis - Bus/Bahn, Schnelligkeit	0,89 -0,41	4%

In die Tabelle aufgenommen wurden nur Items, die mit den Faktoren mindestens mit dem Korrelationskoeffizienten 0,4 korrelieren (+ positiver Korrelationskoeffizient > 0,4 ; - negativer Korrelationskoeffizient < -0,4), vgl. Tabelle 27.

Die Bewertungen zu „Radfahren ist preiswert“ streuen wenig, und das Item wird nicht in der weiteren Analyse berücksichtigt¹⁰². Mit den verbleibenden 26 Verkehrsmittel-Items werden unter Verwendung von 942 Fragebögen mit dem gleichen Verfahren¹⁰³ wie bei den Freizeit-Items - Varimax-Rotation mit

Nicht-Diagonalelemente größer als 0,09 sind - und damit weniger als 25% (Backhaus et al. 1996: 205).

¹⁰² Ähnlich wie „zu Fuß gehen ist preiswert“ bereits nicht in die Item-Liste aufgenommen wurde, da keine Streuung der Antworten erwartet werden kann.

¹⁰³ Die Analyse fehlender Werte zeigt in sieben Fragebögen erhebliche Lücken mit 14 und mehr fehlenden Items. Diese Fragebögen wurden aus der Faktorenanalyse ausgeschlossen, so dass nur 942 Fälle eingehen. Zudem zeigen die Bewertungen zum Radfahren erhebliche Lücken. In 119 Fragebögen fehlen alle vier Bewertungen zum Radfahren. Im Gegensatz zu den anderen erfragten Verkehrsmitteln stellt das Fahrradfahren bestimmte Grundanforderungen an die körperliche Gesundheit. Befragte, für die das Fahrradfahren keine reale Möglichkeit für die Auswahl als Verkehrsmittel ist, sahen sich nicht in der Lage, die Fragen zu beantworten und machten keine Angaben. Um die Antworten dieser Personen in die Faktorenanalyse einbeziehen zu können, wurden die Angaben zum Radfahren in allen 119 Fragebögen von „keine Angabe“ auf „trifft nicht zu“ umkodiert. Die Ausfälle dieser 119 Befragten sind systematisch bedingt, da sie im Zusammenhang mit körperlichen

Kaiser-Kriterium - acht Faktoren für die weitere Analyse extrahiert, deren erklärte Varianz bei 62% liegt (Tabelle 28).

Clusteranalyse

Mit den extrahierten zehn Faktoren zu Freizeit sowie der acht Faktoren zu Verkehrsmitteln wird zur Konstruktion von Freizeitmobilitätstypen eine Clusteranalyse durchgeführt, in welche 941 Fragebögen mit vollständigen Angaben zu den Faktorwerten eingehen. Ziel der Clusteranalyse ist die Konstruktion möglichst homogener Freizeitmobilitätstypen, welche die Vielfalt von einzelnen Freizeitaktivitäten und -stilisierungen reduzieren und dem Verständnis zugänglicher machen. Die Zahl der zu bildenden Cluster soll überschaubar bleiben und jedes einzelne Cluster noch genügend viele Personen für weitere Aufgaben enthalten.

Die Clusteranalyse wird nach einem Vorschlag von Bacher (1996: 339) mit einem K-Means-Verfahren durchgeführt, dessen Startwert mit dem Ward-Verfahren berechnet wird¹⁰⁴. Zur Bestimmung der geeigneten Anzahl von Clustern wurde das Ward-Verfahren für alle möglichen Lösungen mit bis zu 15 verschiedenen Clustern durchgerechnet. Angestrebt wurde aus theoretischen Gründen - nicht zu große Clusterzahl für die weitere Analyse, nicht zu kleine Clusterzahl, um noch charakteristische Gruppen zu erhalten - eine Zahl von etwa fünf bis zehn Clustern. Wie aus der Veränderung der Varianzerklärung und verschiedener Prüfgrößen erkennbar, scheint eine Lösung mit sieben oder neun Gruppen besonders geeignet zu sein. Für die Bildung der Freizeitmobilitätstypen

Einschränkungen stehen. Insofern wäre ein Weglassen der Fragebögen oder die Ersetzung fehlender durch Mittelwerte bei der Faktorenanalyse nicht plausibel gewesen. Die Umkodierung trifft im Sinne der individuellen Einstellungen den Sinn der Antworten, da aus Sicht dieser Personengruppe das Radfahren eben als Handlungsalternative nicht bequem, schnell, mit Spaß verbunden oder erholsam ist. Weitere fehlende Antworten wurden analog der Vorgehensweise bei der ersten Faktorenanalyse durch Mittelwerte ersetzt.

Das Kaiser-Meyer-Olkin-Kriterium liefert einen Wert von 0,75, womit die Daten wie im ersten Fall ziemlich gut („middling“) für eine Faktorenanalyse geeignet sind. Das Kriterium von Dziuban und Shirkey zur Anti-Image-Kovarianz-Matrix zeigt, dass nur 8% der Nicht-Diagonalelemente größer als 0,09 und die Ausgangsvariablen demnach ebenfalls für eine Faktorenanalyse geeignet sind.

¹⁰⁴ K-Means-Verfahren sind partitionierende Verfahren, die als Startbedingung eine feste Clusteranzahl sowie eine Startpartitionierung voraussetzen und anschließend durch Umgruppierungen zwischen den Clustern die Partition optimieren, was lokal immer gelingt, d.h. die partitionierenden Verfahren verbessern die varianz-erklärenden Eigenschaften vorgegebener Partitionen (vgl. Bacher 1996: 308-352). Das Ward-Verfahren liefert im Vergleich mit anderen hierarchischen Clusterverfahren häufig gute Ergebnisse und tendiert dazu, etwa gleich große Clustergruppen zu bilden (Backhaus et al. 1996: 298). Insofern ist es zur Berechnung einer Startpartition für das K-Means-Verfahren besonders geeignet.

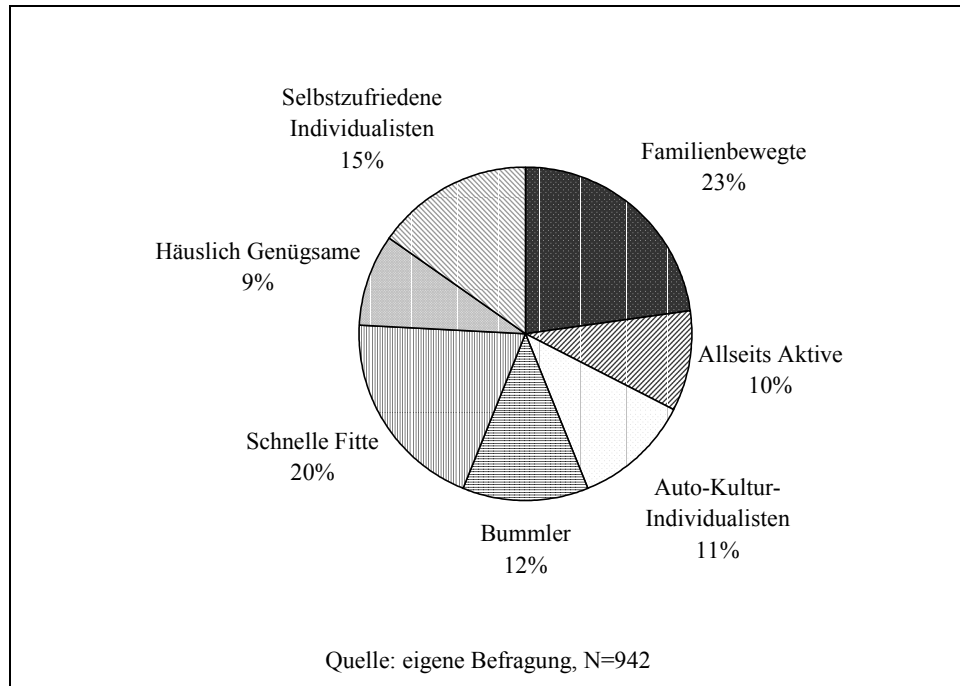
wird im Folgenden auf die Lösung mit sieben Gruppen zurückgegriffen¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Für die 9-Cluster-Lösung nach dem K-Means-Verfahren mit Startwerten aus dem Ward-Verfahren sowie für die 9-Cluster-Lösung des Ward-Verfahrens erfolgte eine Interpretation der gefundenen Clustergruppen. Die Übereinstimmungen zwischen beiden Lösungen sind groß. Aus theoretischen Gründen - um die Untersuchung von Untergruppen zu erleichtern - fiel die Entscheidung für die im Folgenden verwendete 7-Cluster-Lösung.

4.4.2 Beschreibung der Freizeitmobilitätstypen

Nachfolgend werden die mit der Clusteranalyse gefundenen sieben Freizeitmobilitätstypen (Abbildung 37) mit den zur Definition verwendeten Freizeit- und Verkehrsmittel-Items beschrieben. Zusätzlich werden sie durch soziodemographische, raumstrukturelle und Angaben zu verfügbaren Verkehrsmitteln charakterisiert (vgl. Tabelle A-3 im Anhang).

Abbildung 37: Häufigkeit der Freizeitmobilitätstypen in den Befragungsvierteln 1997



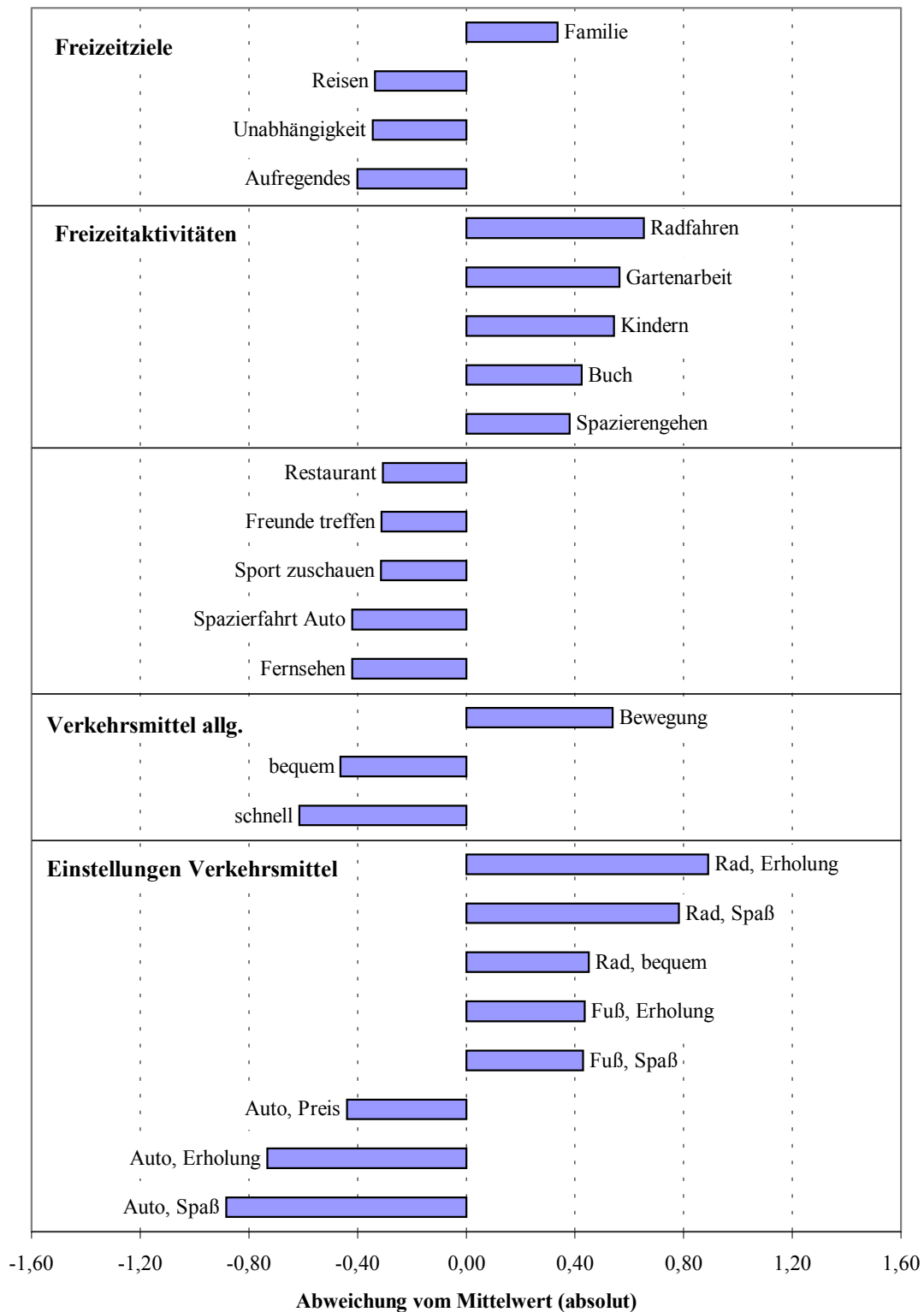
Typ 1: Familienbewegte (N=214)

Freizeitwünsche und -aktivitäten im familiären Kontext sind von überragender Bedeutung (Abbildung 38) für die Familienbewegten. Nur unterdurchschnittliches Interesse besteht an Reisen, Unabhängigkeit oder Aufregendem. Bei den Freizeitaktivitäten finden Restaurantbesuche, Freunde treffen, Sport zuschauen, Spazierfahrten mit dem Auto und Fernsehen wenig Interesse. Dagegen werden die Beschäftigung mit Kindern, Gartenarbeit oder ein Buch lesen überdurchschnittlich häufig durchgeführt. Auch Fahrradfahren und Spaziergänge sind überdurchschnittlich häufig.

Bei den Verkehrsmitteln stehen Erlebnisqualitäten der Fortbewegung, also Spaß und Erholung wie auch körperliche Bewegung, im Vordergrund, während reine Nutzungsqualitäten wie Schnelligkeit und Bequemlichkeit unterdurchschnittlich wichtig erachtet werden. Die Erlebnisqualitäten werden den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln, also Fahrrad und zu Fuß zugeordnet, während Autofahren diesbezüglich negativ bewertet wird. Nutzungsqualitäten werden einzelnen Verkehrsmitteln nicht über- oder unterdurchschnittlich zugeordnet. Ausnahmen sind lediglich die Bequemlichkeit des Fahrrades sowie die hohen wahrgenommenen Autokosten.

Bei den Familienbewegten handelt es sich eher um Frauen (56%), die vergleichsweise häufig in Haushalten mit Kind (30%) und Partner/in (75%) leben. Die Familienbewegten haben den größten Anteil von Doppelverdiener/innen-Haushalten (44%). Bezüglich Alter, Bildung und anderen soziodemographischen Merkmalen liegen die Familienbewegten weitgehend im Durchschnitt der Befragten. Ein Viertel lebt in Haushalten mit zwei oder mehr Pkw, was etwas über dem Durchschnitt der Befragten (21%) liegt. Fast alle besitzen ein Fahrrad. Überdurchschnittlich viele Familienbewegte leben in einem Haus mit Garten (52%), viele in Rath (37%).

Abbildung 38: Charakterisierung der Familienbewegten (Typ 1)



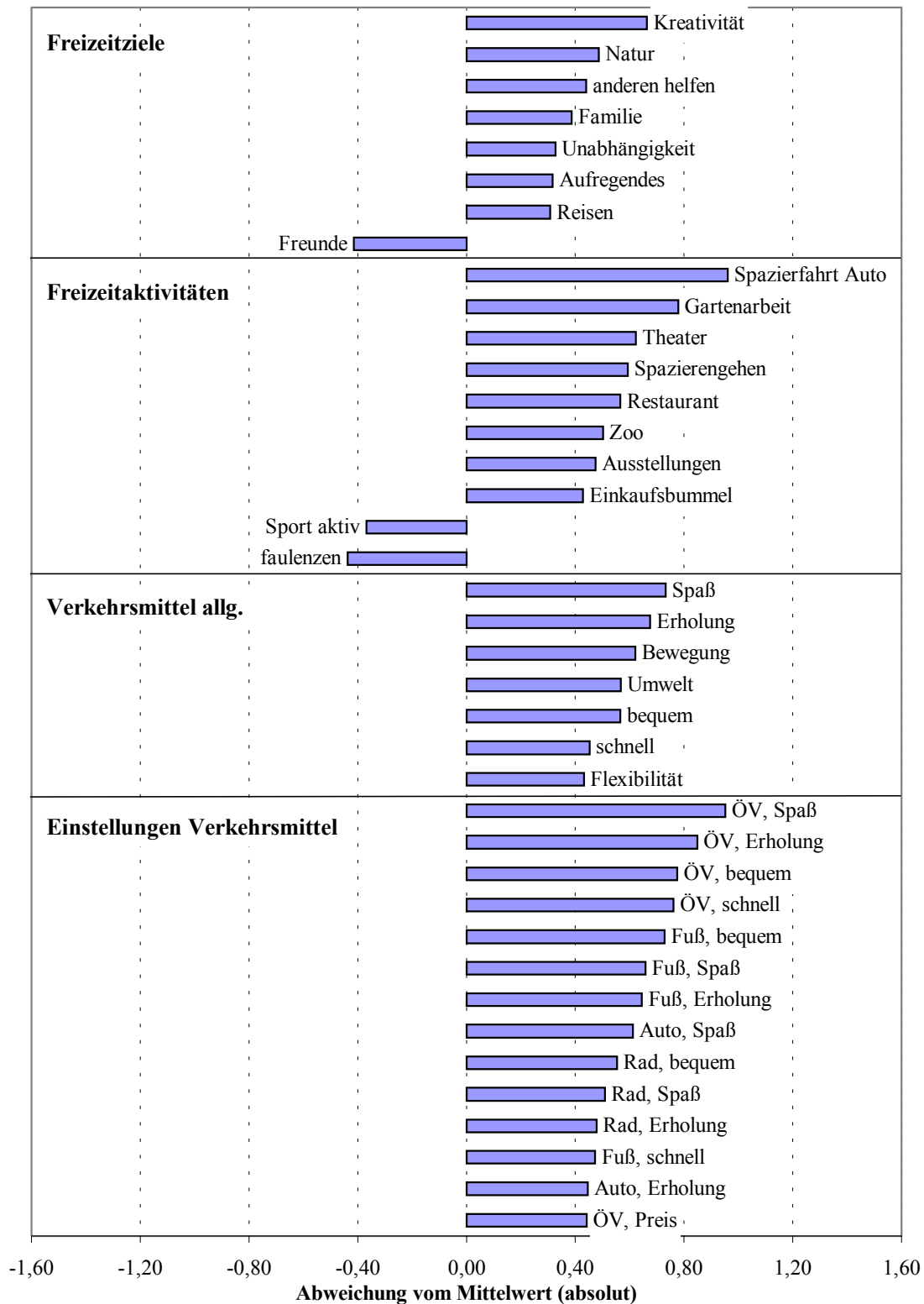
Typ 2: Allseits Aktive (N=92)

Vielfältige Freizeitwünsche, -aktivitäten und positive Verkehrsmiteinschätzungen charakterisieren die Allseits Aktiven (Abbildung 39). Kreativität, Familie, soziale Werte, Natur, Reisen, Unabhängigkeit und Aufregendes sind überdurchschnittlich wichtig. Lediglich die Bedeutung von Freunden wird geringer eingeschätzt. Faulenzen wird entsprechend der Aktivitätsorientierung selten genannt wie auch die Ausübung von Sport. Dagegen sind Konsumaktivitäten (Einkaufsbummel, Restaurant, Theater, Ausstellungen) genauso wie Zoo, Gartenarbeit oder die Spazierfahrt im Auto häufige Aktivitäten.

Bei den Verkehrsmitteln werden sowohl Nutzungs- als auch Erlebniseigenschaften für wichtig befunden und bei den einzelnen Verkehrsmitteln positiv bewertet. ÖV, Fahrrad, zu Fuß werden fast durchgängig überdurchschnittlich positiv bewertet. Die Erlebniskomponenten - Spaß, Erholung - werden auch beim Auto geschätzt. Lediglich dessen Nutzungseigenschaften - Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Preis - werden nicht hervorgehoben.

Es handelt sich überwiegend um Männer (57%). Fast alle sind mindestens 30 Jahre alt, 40% sind bereits in Rente. Personen mit Haupt- und Volksschulabschluss (42%) sind überrepräsentiert. Die meisten leben gemeinsam mit Partner/in (79%) in einem Haushalt, Kinder sind selten (10%). 27% leben in Haushalten mit mindestens zwei Pkw, 70% besitzen persönlich einen Pkw. Im Vergleich zu den anderen Freizeitmobilitätstypen gibt es die wenigsten autofreien Haushalte (12%). 89% besitzen ein Fahrrad und 36%, ebenfalls überdurchschnittlich viele, eine ÖV-Zeitkarte. Die umfassend positiven Einstellungen zu Verkehrsmitteln finden hier also ihre Entsprechung in dem Besitz vielfältiger Verkehrsmittelverfügbarkeiten. 43% der Allseits Aktiven leben in Longerich, immerhin 12% besitzen einen Schrebergarten und 39% einen eigenen Garten.

Abbildung 39: Charakterisierung der Allseits Aktiven (Typ 2)



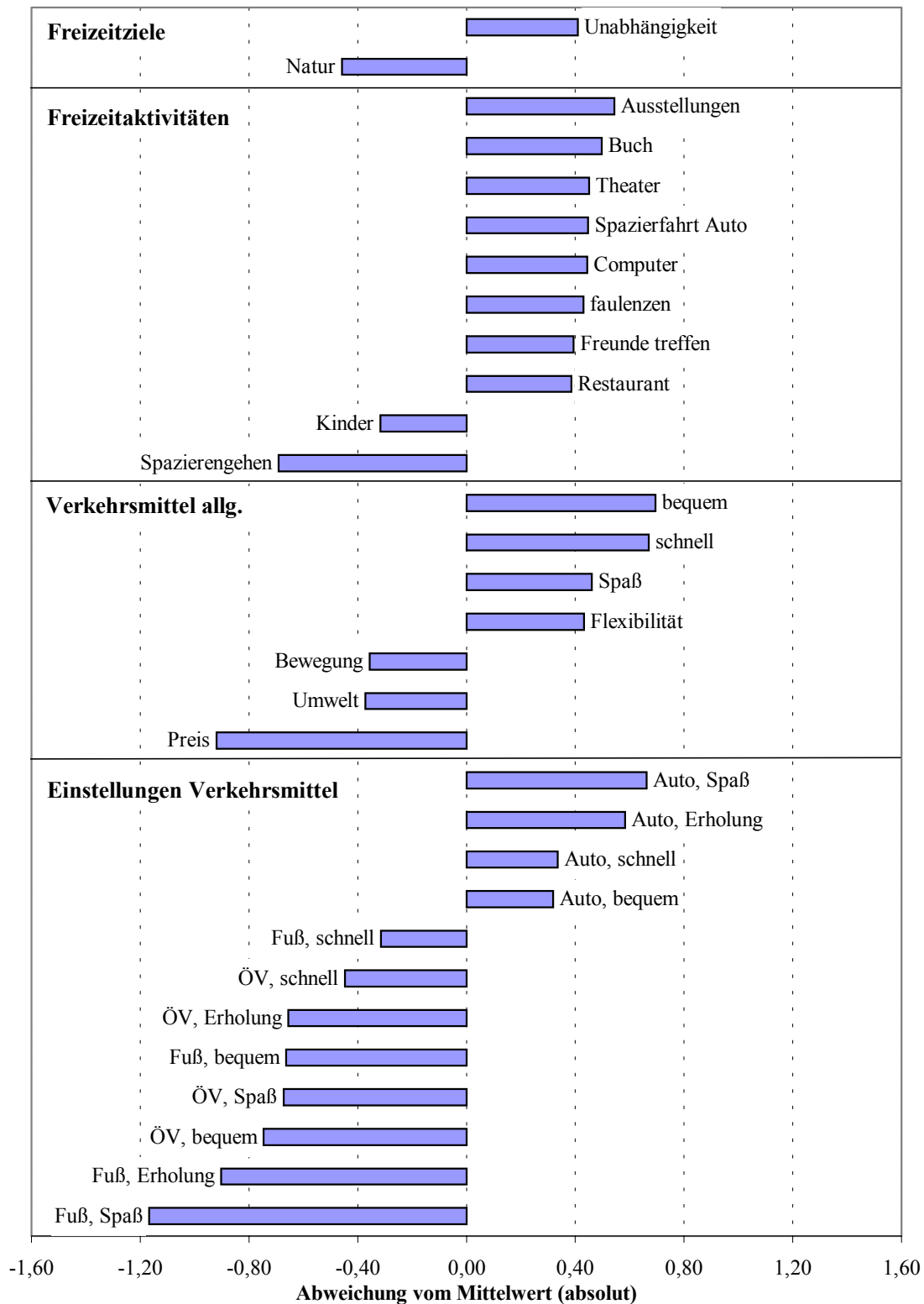
Typ 3: Auto-Kultur-Individualisten (N=105)

Die Bedeutung von Unabhängigkeit sowie wenig Interesse an Natur charakterisieren die Freizeitwünsche der Auto-Kultur-Individualisten (Abbildung 40). Familie bzw. Kinder und Spazieren gehen spielen eine untergeordnete Rolle bei den Freizeitaktivitäten, wogegen außenorientierter Konsum in der Freizeit, wie z.B. Restaurant, Freunde in Stadt treffen, Theater, Ausstellungen häufig sind. Auch Spazierfahrten mit dem Auto oder Aktivitäten zu Hause, wie Computer oder Buch lesen, sind häufig.

Bei den Verkehrsmitteln sind Nutzungs- und Erlebniseigenschaften wichtig, die jeweils mit dem Auto verbunden werden. Zusätzliche Eigenschaften, wie körperliche Bewegung oder Umwelt, werden nicht für wichtig gehalten. Auch der Preis für die Verkehrsmittelnutzung spielt bei dieser Gruppe keine große Rolle. Umgekehrt werden dem Zufußgehen sowie dem ÖV - mit Ausnahme des Preises - in jeder Hinsicht negative Werte zugeordnet. Das Radfahren nimmt eine Zwischenstellung ein.

Die Auto-Kultur-Individualisten sind überwiegend Frauen (60%) und eher jüngere Personen mit hohem Bildungsstand: 38% haben einen Hochschulabschluss, weitere 31% (Fach-) Abitur. 61% sind vollzeit-erwerbstätig, 44% sind höhere Angestellte. Das Haushaltseinkommen ist hoch. In nur 12% der Haushalte leben Kinder. Single-Haushalte sind mit 27% leicht überdurchschnittlich. Fast alle Auto-Kultur-Individualisten besitzen einen Führerschein, nur 16% leben in autofreien Haushalten. 12% besitzen ein Motorrad - so viele wie nur noch der zweite Individualisten-Typ, die Selbstzufriedenen Individualisten. Die Auto-Kultur-Individualisten besitzen vergleichsweise selten einen Garten (25%) und sind im Belgischen Viertel überrepräsentiert (27%).

Abbildung 40: Charakterisierung der Auto-Kultur-Individualisten (Typ 3)



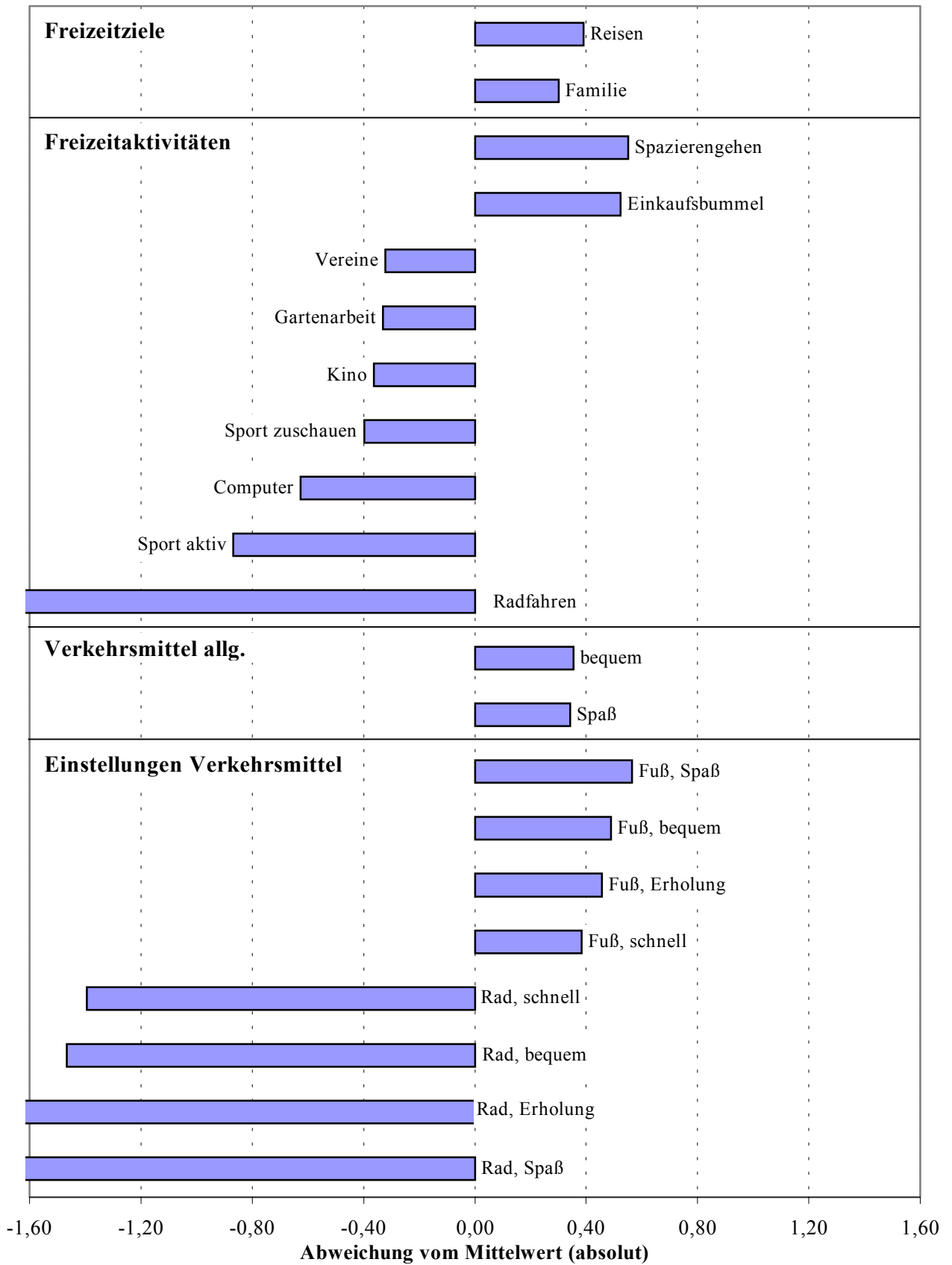
Typ 4: Bummler (N=117)

Familie und Reisen sind für die Bummler wichtige Freizeitwünsche (Abbildung 41), Spazieren gehen und Einkaufsbummel die einzigen häufigen Freizeitaktivitäten. Dagegen sind sportliche Aktivitäten, Garten, Kino, Computer oder Vereinsaktivitäten selten.

Bei den Verkehrsmitteln werden die beiden Eigenschaften Bequemlichkeit und Spaß für Freizeitwege betont. Positiv bewertet wird das zu Fuß gehen, welches hinsichtlich aller abgefragten Attribute überdurchschnittlich positiv bewertet wird. Umgekehrt wird das Radfahren durchgehend sehr negativ bewertet. Die Bewertung motorisierter Verkehrsmittel weicht nicht vom Durchschnitt der Bewertungen ab.

Wie aufgrund der Bewertungen zum Radfahren bereits erwartet, sind die Bummler zu 44% mindestens 60 Jahre alt. Hauptsächlich sind es Frauen (66%), überwiegend mit Volks-/Hauptschulbildung (46%) sowie mittlerer Reife (27%). Die Haushalte sind überwiegend klein: 28% leben alleine, 42% in 2-Personen-Haushalten mit der Partner/in zusammen. Lediglich 6% leben in Haushalten mit vier oder mehr Personen. 26% haben keinen eigenen Führerschein, 34% leben in Haushalten ohne Pkw, 26% haben eine ÖV-Zeitkarte und 59% besitzen kein Fahrrad. 80% der Bummler leben in Mehrfamilienhäusern, 78% ohne eigenen Garten. Häufigste Wohnviertel sind das Belgische Viertel (27%) und Zollstock (28%).

Abbildung 41: Charakterisierung der Bummler (Typ 4)



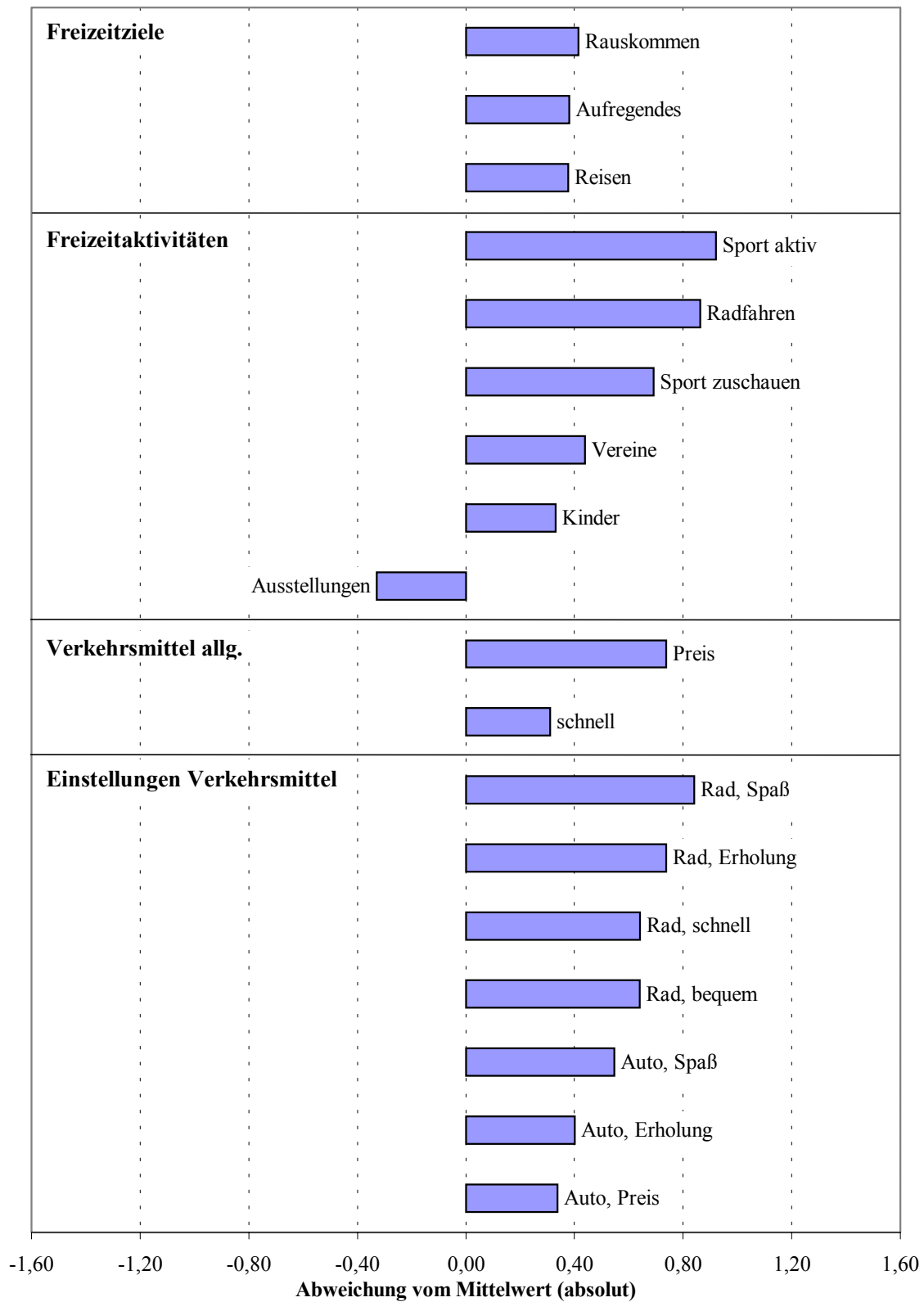
Typ 5: Schnelle Fitte (N=186)

Der Wunsch nach Abwechslung und Erlebnis - Rauskommen, Reisen und Aufregung - charakterisiert die Freizeitvorstellungen der Schnellen Fitten (Abbildung 42). Sportliche Aktivitäten stehen im Mittelpunkt der häufigen Freizeitaktivitäten: Sport ausüben oder zuschauen, Radfahren sowie Vereine. Auch die Beschäftigung mit Kindern ist häufig, Ausstellungsbesuche dagegen selten.

Bei den Verkehrsmitteln werden auf Freizeitreisen die Schnelligkeit und der Preis geschätzt, also Nutzenattribute. Erlebniskomponenten werden nicht hervorgehoben, so dass es vorrangig bei der Verkehrsteilnahme um die schnelle Zielerreichung - zu möglichst günstigem Preis - geht. Das Fahrrad wird für Freizeitreisen besonders gut bewertet. Ähnliches gilt für das Auto, wobei die Erlebniskomponenten Spaß und Erholung betont werden. Auch der Preis des Autofahrens wird positiv bewertet.

Die Schnellen Fitten sind eher jünger, 24% sind unter 30 Jahre alt. Sie leben in relativ großen Haushalten, 43% in solchen mit drei oder mehr Personen. 32% leben gemeinsam mit Kindern unter 18 Jahren, 68% zusammen mit einer Partner/in. Schnelle Fitte leben selten in autofreien Haushalten (19%). 55% besitzen persönlich einen Pkw, 97% ein Fahrrad. Die Schnellen Fitten sind im Belgischen Viertel unterrepräsentiert. Nur 12% der Befragten aus dem Belgischen Viertel sind Schnelle Fitte, während in allen anderen Vierteln überdurchschnittlich viele Schnelle Fitte leben.

Abbildung 42: Charakterisierung der Schnellen Fitten (Typ 5)



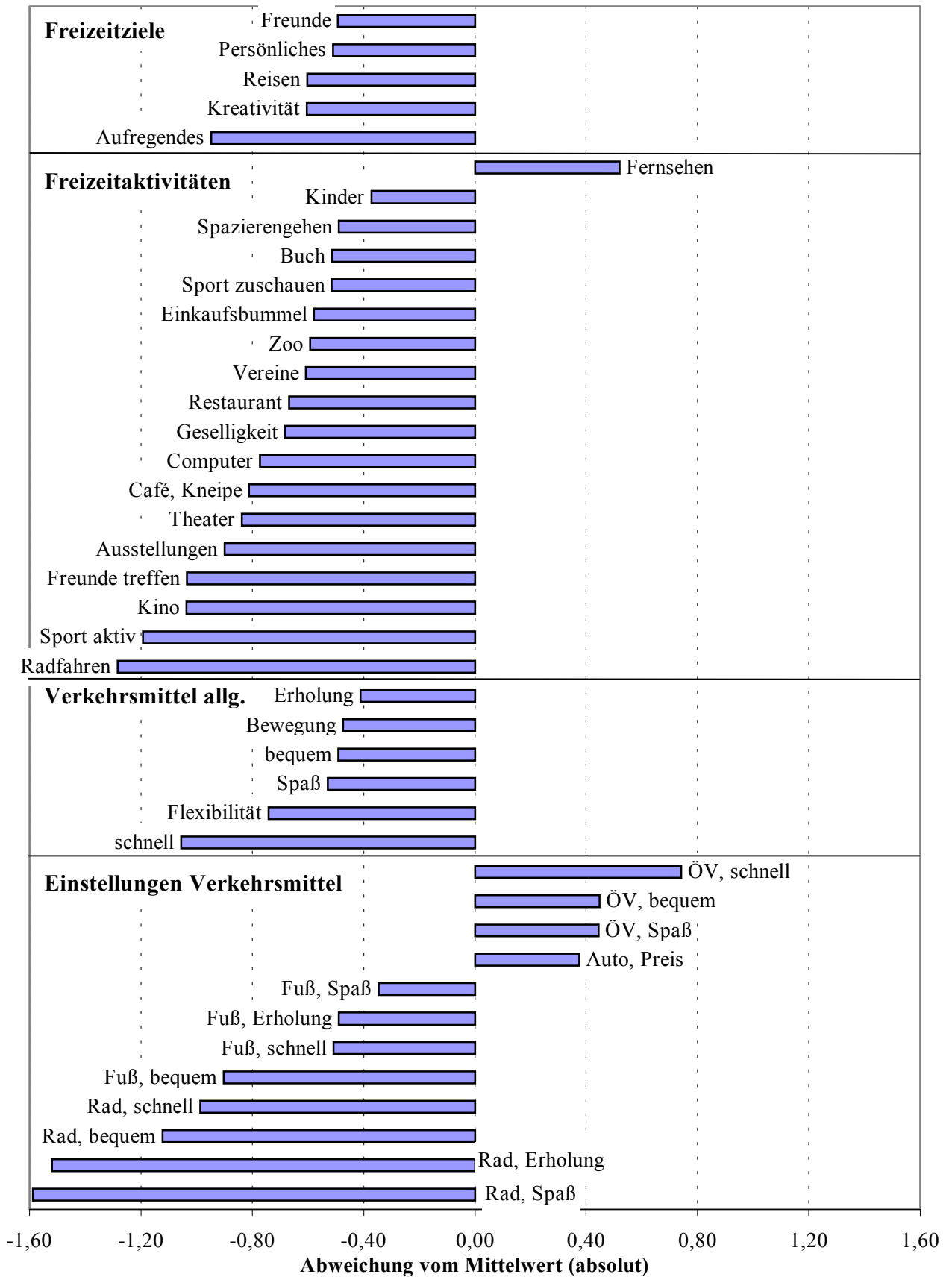
Typ 6: Häuslich Genügsame (N=83)

Die Häuslich Genügsamen verbringen ihre Freizeit einfach, zurückgezogen und im Wesentlichen zu Hause. Freunde, Persönliches, Kreativität, Reisen und Aufregendes sind ihnen unterdurchschnittlich wichtig (Abbildung 43). Überdurchschnittlich wichtig ist ihnen nichts. Auch bei den Freizeitaktivitäten zeigt sich ein ähnliches Bild. Lediglich Fernsehen ist häufig, während bei fast allen anderen Aktivitäten unterdurchschnittliche Häufigkeiten angegeben werden.

Bei den Verkehrsmitteln für die Freizeitreisen sind sie anspruchslos - was aufgrund der geringen Bedeutung außerhäusiger Freizeitaktivitäten auch zu erwarten ist. Sowohl technische Nutzungseigenschaften als auch Erlebnisqualitäten der Verkehrsmittel sind ihnen unwichtig. Nicht-motorisierte Verkehrsmittel werden von ihnen in jeder erfragten Hinsicht unterdurchschnittlich bewertet. Fahrradfahren spielt keine Rolle. Dagegen wird der ÖV überdurchschnittlich gut bewertet. Sowohl die Schnelligkeit, die Bequemlichkeit als auch der Spaß am Unterwegssein wird positiv bewertet. Ein Befund, der im Vergleich zu den anderen Personengruppen überrascht und sich möglicherweise durch die Bescheidenheit der Nutzungsansprüche - jede der drei am ÖV positiv eingeschätzten Nutzungsdimensionen wurde zugleich als nicht so wichtig eingeschätzt - erklären lässt. Auch der Preis des Autofahrens wird in der Gruppe überraschend günstig eingeschätzt.

Die Häuslich Genügsamen sind am Ältesten im Vergleich mit den anderen Freizeitmobilitätstypen. Fast drei Viertel sind über 60 Jahre alt, 67% sind in Rente, 60% sind Frauen, 71% haben höchstens einen Volks- oder Hauptschulabschluss. Vollzeit-erwerbstätig sind nur 12% der Häuslich Genügsamen. Einfache Tätigkeiten als Angestellte oder Arbeiter/in dominieren bei den aktuellen oder früheren Berufen. Mehr als ein Drittel der Häuslich Genügsam lebt allein, nur 7% leben gemeinsam mit Kindern unter 18 Jahren in einem Haushalt. 43% der Häuslich Genügsamen hat keinen Pkw-Führerschein, in 52% der Haushalte gibt es keinen Pkw. Relativ wenige (27%) haben eine ÖV-Zeitkarte, 52% haben kein Fahrrad. Entsprechend ihrer zurückgezogenen Lebensweise ist die Verkehrsmittelverfügbarkeit der Häuslich Genügsamen also gering. 39% von ihnen leben in Longerich, 17% besitzen einen Schrebergarten.

Abbildung 43: Charakterisierung der Häuslich Genügsamen (Typ 6)



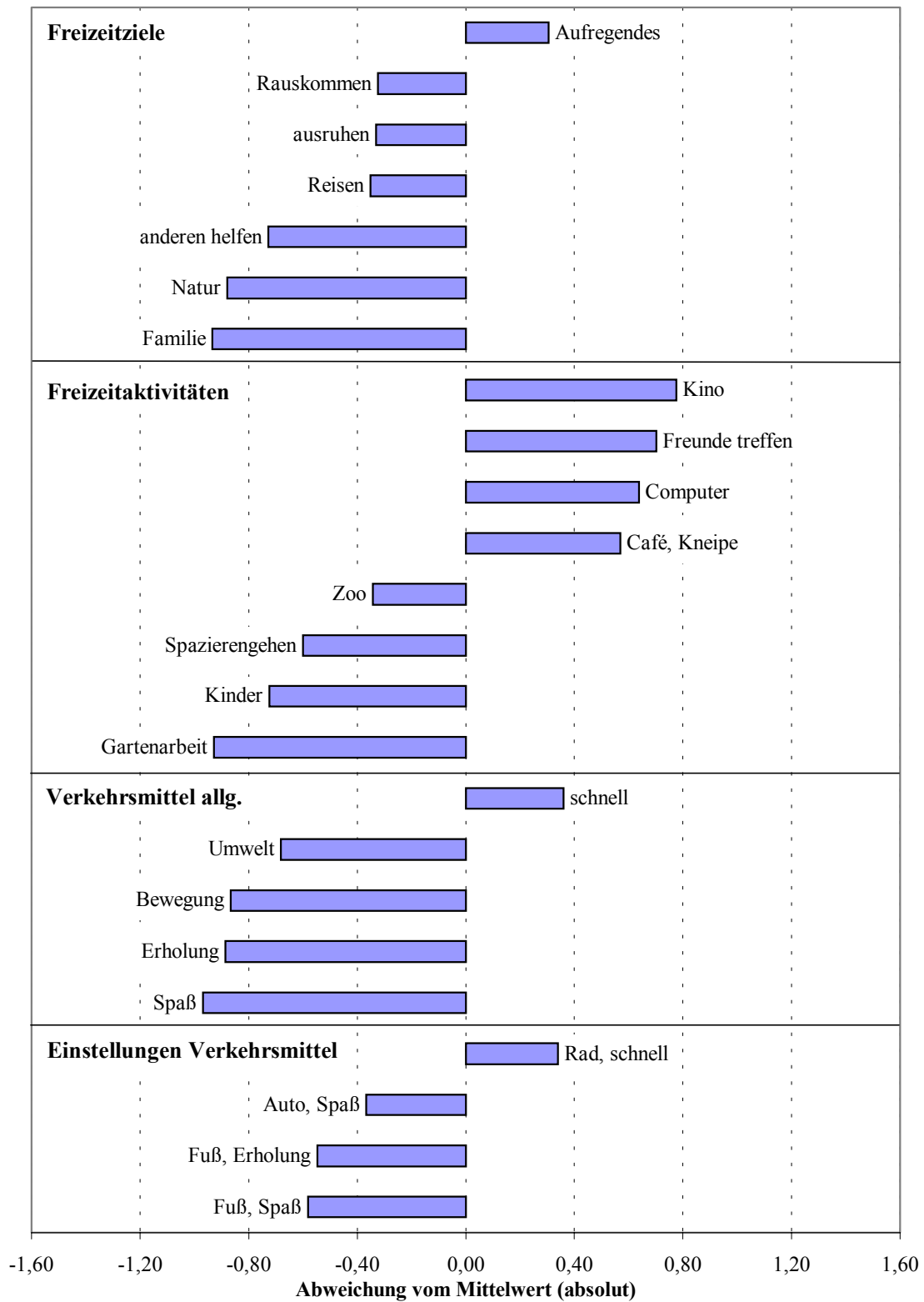
Typ 7: Selbstzufriedene Individualisten (N=144)

Die Suche nach Aufregendem ist für die Selbstzufriedenen Individualisten das einzig wichtige Freizeitziel (Abbildung 44). Zugleich sind Wünsche nach Ruhe, Reisen, Rauskommen, Natur, Familie sowie anderen helfen unwichtig. Häufige Freizeitaktivitäten sind Kino, Freunde, Kneipe und Computer. Garten, Zoo, Spazieren gehen und Kinder sind selten. Im Vergleich zu den Auto-Kultur-Individualisten bleiben die Freizeitinteressen der Selbstzufriedenen Individualisten stärker auf Bekanntes, „Eigenes“ - Freunde, Kneipe, Kino - beschränkt und sind nicht so sehr an „Anderem“, Neuem - Ausstellungen, Theater, Buch, Spazierfahrt Auto - interessiert.

Auf Freizeitreisen wird die Schnelligkeit von Verkehrsmitteln geschätzt. Erlebniseigenschaften der Fortbewegung selbst - Erholung, Spaß - werden nicht für wichtig befunden. Das gleiche gilt auch für körperliche Bewegung oder Umweltgedanken. Die Schnelligkeit des Fahrrades wird besonders positiv bewertet.

73% der Selbstzufriedenen Individualisten sind Männer. Mehr als ein Drittel ist jünger als 30, fast niemand älter als 60 Jahre alt. 83% haben mindestens (Fach-) Abitur. Es handelt sich um einen jungen und zugleich gebildeten Freizeitmobilitätstyp. 61% sind vollzeit-erwerbstätig, ein Viertel Studierende. 37% der Erwerbstätigen sind höhere Angestellte. 58% leben in Haushalten ohne Partner/in, 29% in Single-Haushalten. Fast alle Selbstzufriedenen Individualisten besitzen einen Pkw-Führerschein (91%), jedoch leben auch mehr als ein Drittel in Haushalten ohne Pkw. 12% besitzen ein Motorrad - soviel wie nur noch der zweite Individualisten-Typ, die Auto-Kultur-Individualisten - und 90% ein Fahrrad. Mehr als die Hälfte (55%) - der mit Abstand höchste Wert aller Freizeitmobilitätstypen - besitzen eine ÖV-Zeitkarte. 41% der Selbstzufriedenen Individualisten leben im Belgischen Viertel, weitere 28% in Zollstock. 88% wohnen in einem Mehrfamilienhaus, 81% zur Miete und 87% ohne Garten. Schrebergartenbesitz ist mit 2% fast nicht vorhanden.

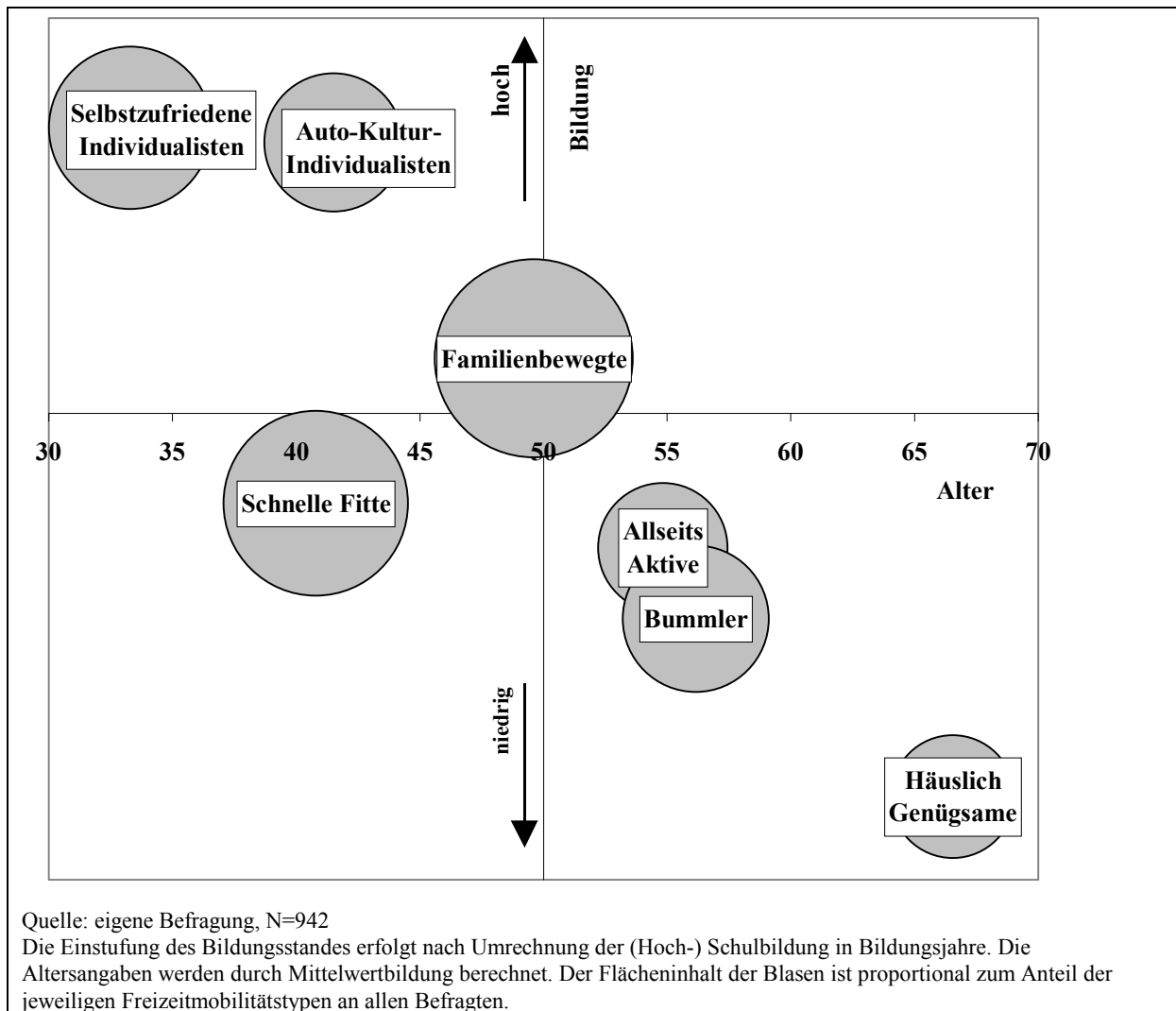
Abbildung 44: Charakterisierung der Selbstzufriedenen Individualisten (Typ 7)



Freizeitmobilitätstypen nach Alter und Bildung

Zusammenfassend zeigt der Vergleich der Freizeitmobilitätstypen, dass die Selbstzufriedenen Individualisten und die Auto-Kultur-Individualisten vergleichsweise jung und hoch gebildet (Abbildung 45), dagegen die Allseits Aktiven, die Bummler und die Häuslich Genügsamen älter und weniger gebildet sind.

Abbildung 45: Freizeitmobilitätstypen nach Alter und Bildung

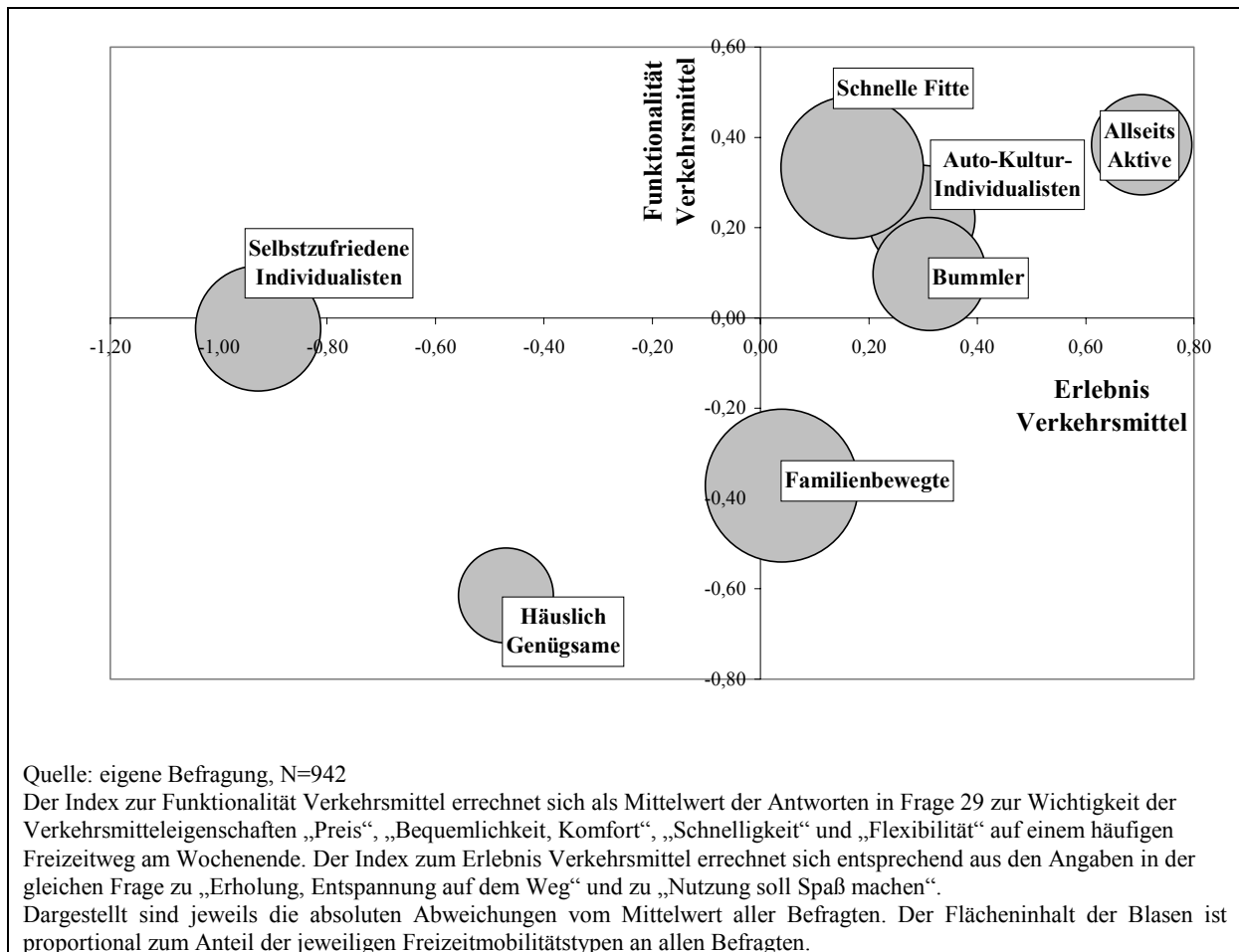


Freizeitmobilitätstypen nach Einstellungen zu Verkehrsmitteln auf Freizeitwegen

Die Bewertung der (intrinsischen) Erlebnisqualitäten von Verkehrsmitteln - also Spaß oder Erholung - zeigt deutlichere Unterschiede zwischen den Freizeitmobilitätstypen auf als die Bewertung der Nutzungsqualitäten Preis, Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und Flexibilität (Abbildung 46 und Abbildung 47). Für Schnelle Fitte und Auto-Kultur-Individualisten sind die Erlebnis- und Nutzungsqualitäten der Verkehrsmittel wichtig. Der Pkw wird hinsichtlich dieser Eigenschaften positiv bewertet. Für Allseits Aktive sind die Erlebnisqualitäten eines Verkehrsmittels wichtiger als

für alle anderen Freizeitmobilitätstypen. Der Pkw wird in dieser Hinsicht positiv bewertet, jedoch nur durchschnittlich hinsichtlich seiner Nutzungsqualitäten. Weiterhin bewerten die Bummler die Erlebniseigenschaften eines Verkehrsmittels als besonders wichtig. Der Pkw erfüllt diese Anforderungen für sie jedoch nicht. Erlebnis- und Nutzungseigenschaften des Pkw werden von ihnen durchschnittlich bewertet.

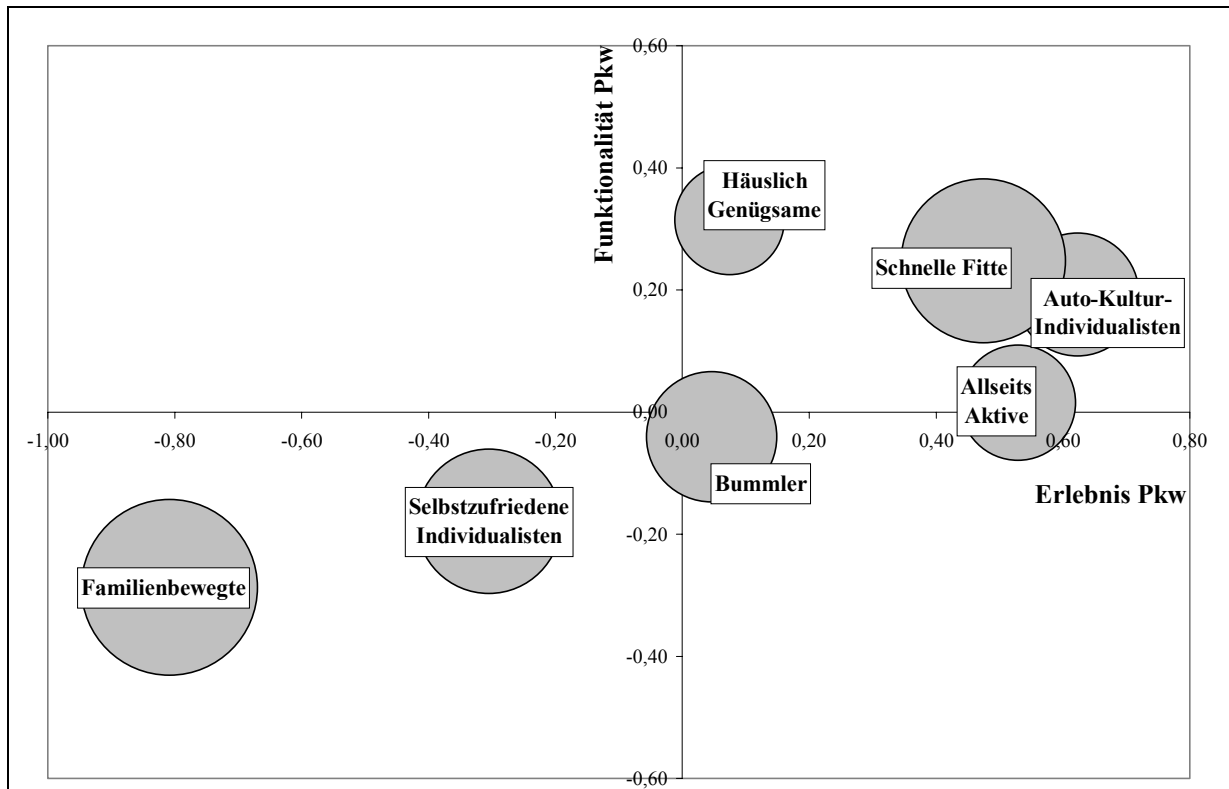
Abbildung 46: Freizeitmobilitätstypen nach Wichtigkeit von Verkehrsmittelattributen



Im Gegensatz zu den vorangehenden Freizeitmobilitätstypen sind Funktionalitäts- und Erlebniseigenschaften für Häuslich Genügsame unwichtig, was sich aus der untergeordneten Bedeutung außerhäuslicher Freizeitaktivitäten erklären lässt (vgl. Abbildung 43). Die Pkw-Nutzungseigenschaften werden trotzdem positiv bewertet. Beim Vergleich der Bedeutung von Erlebnis- zu Nutzungsqualitäten zeigen die Familienbewegten eine deutlich höhere Bedeutung der Erlebnisqualitäten als die Selbstzufriedenen Individualisten, welche die höhere Bedeutung der Nutzungsqualitäten betonen. Beide Personengruppen bewerten den Pkw - sowohl hinsichtlich der Erlebnis- wie auch hinsichtlich der Nutzungseigenschaften - negativ.

Abbildung 47: Freizeitmobilitätstypen nach Einschätzung von Pkw-Attributen für

Freizeitreisen am Wochenende



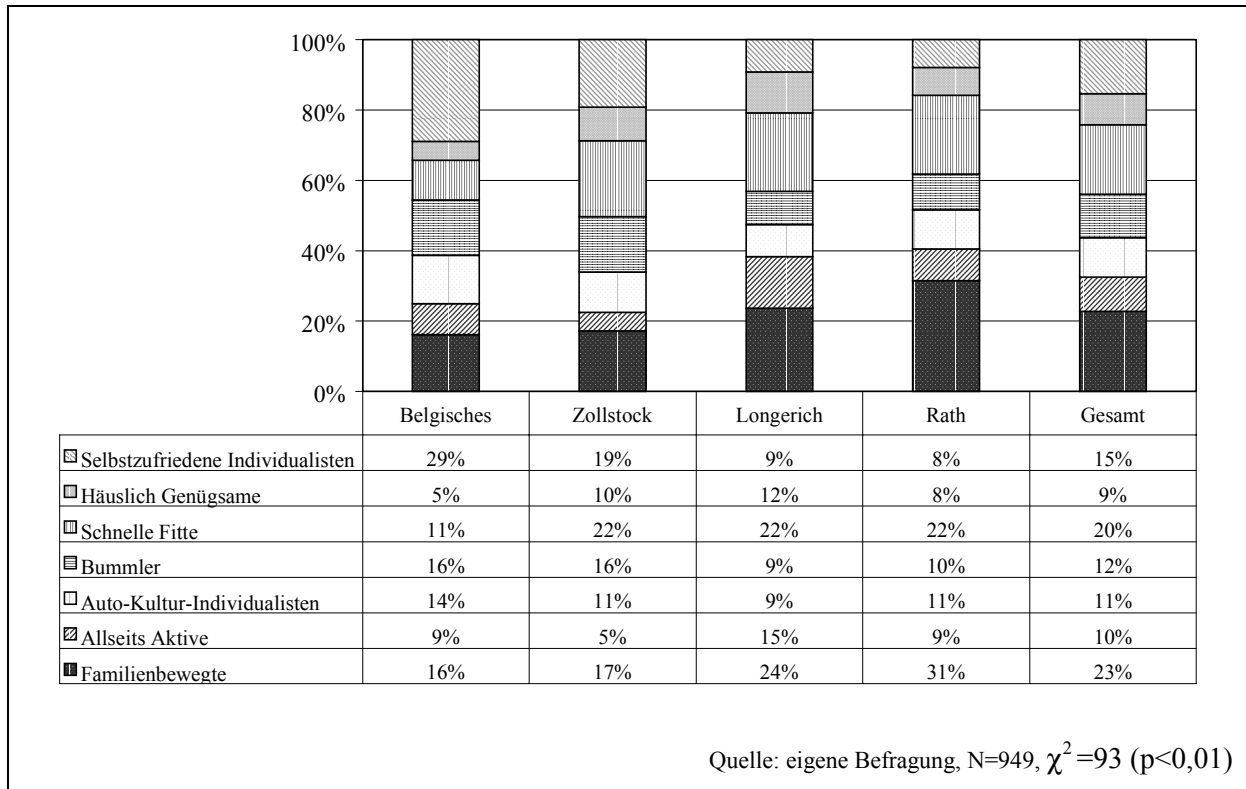
Quelle: eigene Befragung, N=942

Der Index zur Funktionalität Pkw errechnet sich als Mittelwert der Antworten in Frage 30 zur Bewertung des Autofahrens auf Freizeitreisen als „preiswert“, „bequem, komfortabel“ und „schnell“. Der Index für Erlebnis Pkw errechnet sich entsprechend aus den Angaben in der gleichen Frage zu „erholsam, entspannend“ und zu „Nutzung soll Spaß machen“.

Dargestellt sind jeweils die absoluten Abweichungen vom Mittelwert aller Befragten. Der Flächeninhalt der Blasen ist proportional zum Anteil der jeweiligen Freizeitmobilitätstypen an allen Befragten.

Räumliche Verteilung der Freizeitmobilitätstypen

Die räumliche Verteilung der Freizeitmobilitätstypen nach Wohnvierteln zeigt (Abbildung 48), dass ein statistischer Zusammenhang zwischen den beiden Variablen besteht (vgl. Kapitel 2.3.3). Die Selbstzufriedenen Individualisten und auch die Bummler treten häufiger in den innenstadtnahen Wohnvierteln Belgisches Viertel und Zollstock auf. Ihr Anteil nimmt zu den eher peripheren Wohnvierteln Longerich und Rath ab. Umgekehrt sind die Familienbewegten und die Schnellen Fitten häufiger in Rath und in Longerich zu finden als in den innenstadtnäheren Vierteln. Sowohl Allseits Aktive als auch Häuslich Genügsame gibt es viele in Longerich, Auto-Kultur-Individualisten dagegen nur wenige.

Abbildung 48: Freizeitmobilitätstypen nach Wohnvierteln

Zusammenfassender Vergleich der Freizeitmobilitätstypen

Der Vergleich der Freizeitmobilitätstypen hat einige charakteristische Gegensätze erkennen lassen. Die Schnellen Fitten kontrastieren mit den Bummlern sowohl bei den Freizeitaktivitäten - Sport ist beliebt bei den Schnellen Fitten gegenüber Spazieren gehen und Einkaufsbummel bei den Bummlern - als auch bei den Verkehrsmittelbewertungen - Schnelligkeit mit dem Fahrrad oder dem Auto gegenüber Erlebnisqualitäten zu Fuß. Auch die Allseits Aktiven - mit vielfältigen Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittelnutzungen - scheinen hinsichtlich vieler Charakteristika einen Gegensatz zu den Häuslich Genügsamen - wenig Freizeitaktivitäten außer Haus und wenig positive Verkehrsmittelbewertungen - zu bilden.

Schließlich können die Familienbewegten mit nicht-motorisierten Verkehrsmittelpräferenzen den Auto-Kultur-Individualisten gegenüber gestellt werden, welche anstelle der Familie auf vielfältige andere, außenorientierte Freizeitaktivitäten und auf das Auto als bevorzugtes Verkehrsmittel setzen. Die Selbstzufriedenen Individualisten, ebenfalls ein Gegentyp zu den Familienbewegten, setzen bei den Freizeitaktivitäten stärker auf Bekanntes (Freunde, Kino, Kneipe) und weniger auf Neues. Bezüglich der Verkehrsmittelbewertungen sind sie nicht so autoorientiert wie die Auto-Kultur-Individualisten.

4.4.3 Freizeitverkehr durch Freizeitmobilitätstypen erklären

Die im vorangegangenen Kapitel konstruierten Freizeitmobilitätstypen werden im Folgenden auf Zusammenhänge zu Freizeitreisen am Wochenende untersucht (Tabelle 29).

Beteiligung an Freizeitreisen

Die Selbstzufriedenen Individualisten und die Häuslich Genügsamen sind die beiden Extreme bei der Beteiligung an Freizeitreisen. Während erstere sich zu 90% an Freizeitreisen beteiligen und damit den Erwartungen an einen außenorientierten und aktiven Freizeitmobilitätstypen entsprechen, beteiligen sich die Häuslich Genügsamen nur zu knapp zwei Dritteln an Freizeitreisen und verhalten sich entsprechend der Typcharakterisierung als Häusliche mit wenig außenorientierten Freizeitaktivitäten.

Tabelle 29: Freizeitreisen am Wochenende in Kölner Stadtvierteln nach Freizeitmobilitätstypen

	N	Mobile (%)	Reiseshäufigkeit (Reisen/Pers.)						MIV-Anteil Reisen (%)					MIV-Distanz (km/P.)					
			Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur	Soziales & FZI	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt
<i>Gesamt</i>	912	83	0,45	0,29	0,41	0,46	0,13	1,74	35	50	56	28	12	39	5	9	11	8	33
<i>Familienbewegte</i>	209	86	0,38	0,29	0,45	0,63	0,18	1,93	34	47	56	24	8	35	5	10	18	8	41
<i>Allseits Aktive</i>	90	80	0,28	0,23	0,27	0,52	0,21	1,51	36	48	50	32	11	35	6	7	7	13	34
<i>Auto-Kultur-Individualisten</i>	98	83	0,52	0,31	0,51	0,29	0,04	1,66	43	73	70	50	25	58	5	9	11	8	34
<i>Bummler</i>	110	84	0,34	0,20	0,35	0,53	0,05	1,46	32	36	58	34	0	38	7	5	7	8	27
<i>Schnelle Fitte</i>	181	87	0,48	0,34	0,44	0,48	0,19	1,93	45	60	56	25	15	42	6	9	12	11	37
<i>Häuslich Genügsame</i>	81	65	0,26	0,19	0,33	0,42	0,04	1,23	24	40	30	21	0	26	1	11	2	1	15
<i>Selbstzufriedene Individualisten</i>	136	90	0,77	0,42	0,47	0,18	0,14	1,98	28	39	56	21	21	36	5	13	10	4	32

Alle in der Tabelle fett gedruckten Werte zu dem Anteil der Mobilien sowie zu den MIV-Anteilen sind nach dem χ^2 -Test mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von $p < 0,05$ signifikant. Die Mittelwerte zu Reiseshäufigkeiten und MIV-Distanzen sind fett gedruckt, wenn eine Varianzanalyse zeigt, dass sie sich signifikant mit $p < 0,05$ voneinander unterscheiden (F-Test).

Reiseshäufigkeiten

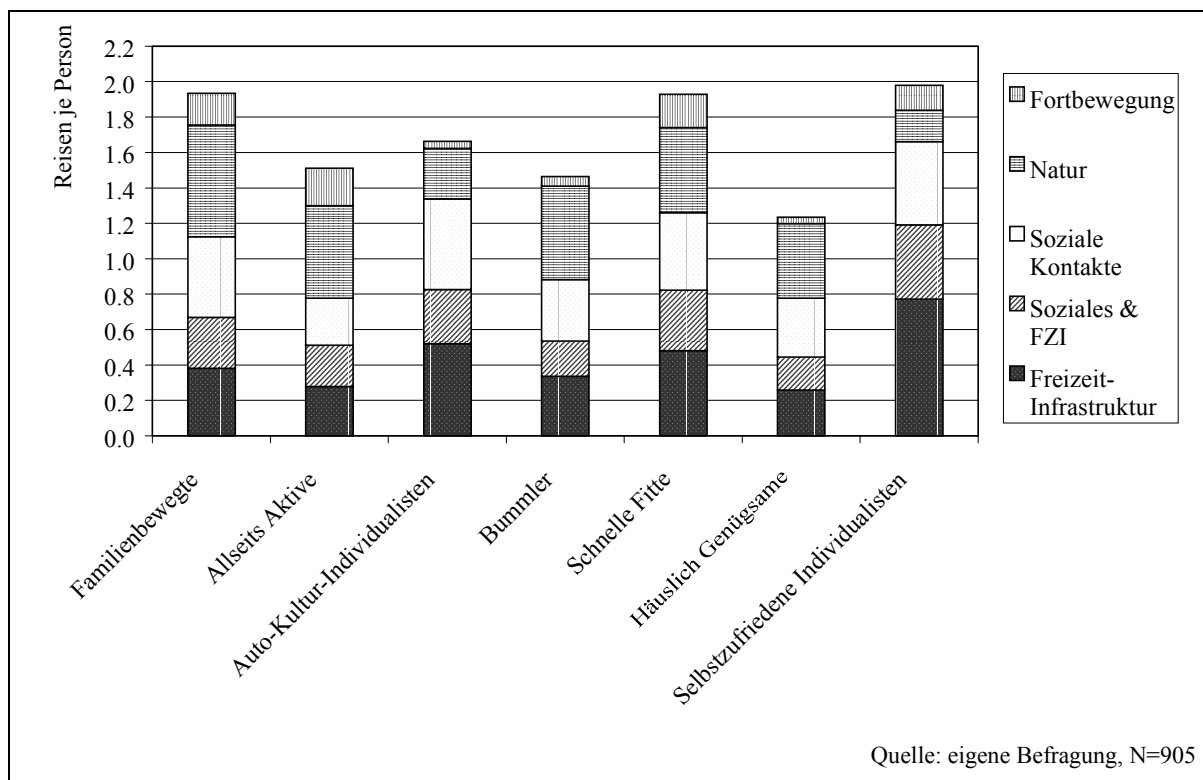
Die größten Unterschiede zwischen den Freizeitmobilitätstypen zeigen sich bei den Reiseshäufigkeiten (Abbildung 49). Die Häuslich Genügsamen sind erwartungsgemäß insgesamt und für fast jeden einzelnen Reisezweck - mit Ausnahme für Natur - wenig unterwegs.

Schnelle Fitte, Selbstzufriedene Individualisten und Familienbewegte sind überdurchschnittlich häufig unterwegs. Die ersten beiden sind überdurchschnittlich oft für Reisen im Zusammenhang mit Freizeit-Infrastruktur unterwegs. Zugleich sind sie selten für Natur und Fortbewegung unterwegs. Ähnliches - wenn auch mit insgesamt niedrigerer Häufigkeit - gilt für die Auto-Kultur-Individualisten.

Es handelt sich bei diesen drei zugleich um die im Durchschnitt jüngsten Freizeitmobilitätstypen (vgl. Abbildung 45).

Auch die Bummler und - überraschenderweise - die Allseits Aktiven sind nur selten auf Freizeitreisen unterwegs. Sie - wie auch die Familienbewegten - sind häufig für Natur und selten im Zusammenhang mit Freizeit-Infrastruktur unterwegs. Neben dem hohen Durchschnittsalter erklären vielleicht auch die vielfältigen Freizeitinteressen der Allseits Aktiven deren niedrige Reishäufigkeiten. So könnten vielfältige musisch-handwerklich-kreative Tätigkeiten in der Freizeit zu Hause ein Grund für relativ niedrige außerhäusige Freizeitaktivitäten sein.

Abbildung 49: Reishäufigkeit für Freizeitreisen am Wochenende nach Zweck und Freizeitmobilitätstyp



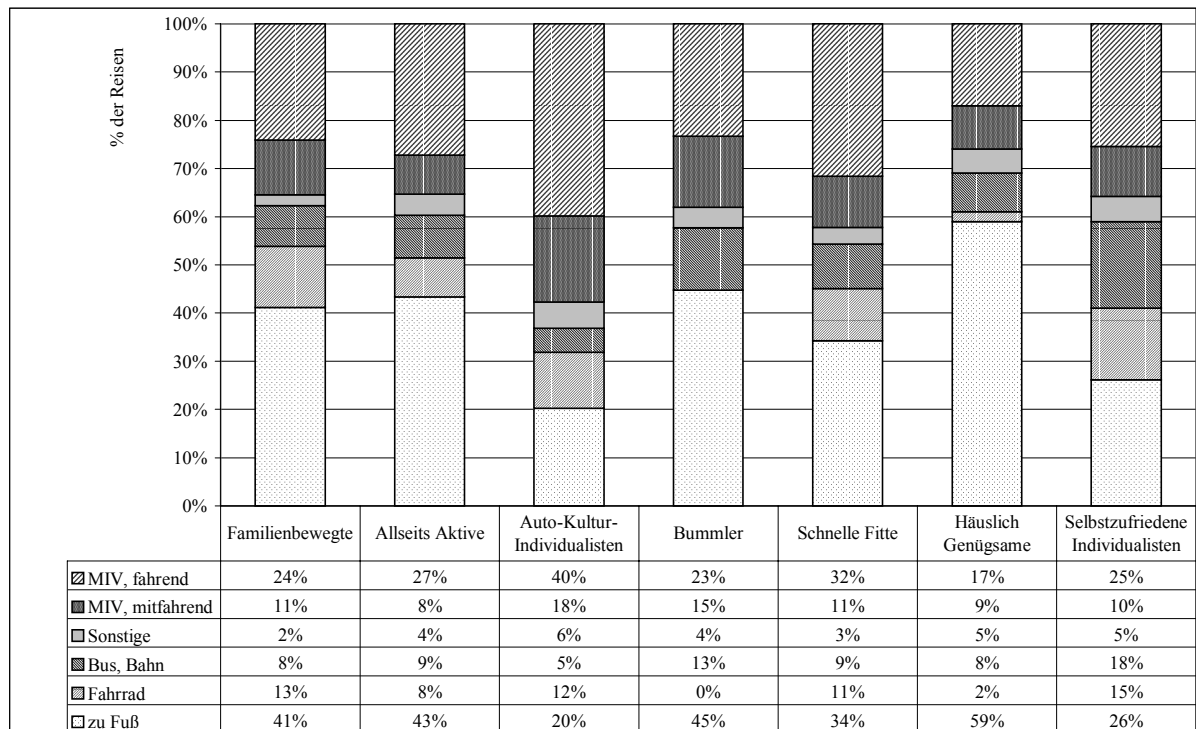
Die Reishäufigkeiten für Soziale Kontakte unterscheiden sich nicht signifikant zwischen den Freizeitmobilitätstypen. Soziale Kontakte scheinen also der Reisezweck zu sein, worin sich die Freizeitmobilitätstypen am wenigsten unterscheiden bzw. wenn, dann werden in erster Linie Verwandten- durch Bekanntenbesuche ersetzt oder umgekehrt.

MIV-Anteile der Freizeitmobilitätstypen

Die MIV-Anteile der Auto-Kultur-Individualisten sind auf Freizeitreisen - und hier bestätigt sich die Typisierung - deutlich höher als die MIV-Anteile der anderen Freizeitmobilitätstypen. Während insgesamt auf 39% der Freizeitreisen der MIV genutzt wird, nutzen die Auto-Kultur-Individualisten

den MIV auf 58% ihrer Freizeitreisen. Die Häuslich Genügsamen nutzen den MIV dagegen nur auf etwa einem Viertel ihrer Freizeitreisen. Ebenfalls signifikant sind die Nutzungsunterschiede des MIV für den kombinierten Reisezweck Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten. Liegt der Durchschnitt aller Befragten hier bei 50% MIV-Anteil, so nutzen die Auto-Kultur-Individualisten den MIV auf 73% sowie die Schnellen Fitten auf 60% ihrer Reisen. Auch die Schnellen Fitten werteten die Eigenschaften des Pkw auf Freizeitreisen sehr positiv im Vergleich zu den anderen Freizeitmobilitätstypen. Niedrige MIV-Anteile für den Reisezweck Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten haben - neben den Häuslich Genügsamen - noch die Bummler sowie die Selbstzufriedenen Individualisten. Auf die weiteren Verkehrsmittelnutzungen der Freizeitmobilitätstypen wird hier nicht näher eingegangen (vgl. Abbildung 50).

Abbildung 50: Verkehrsmittel für Freizeitreisen am Wochenende nach Freizeitmobilitätstyp

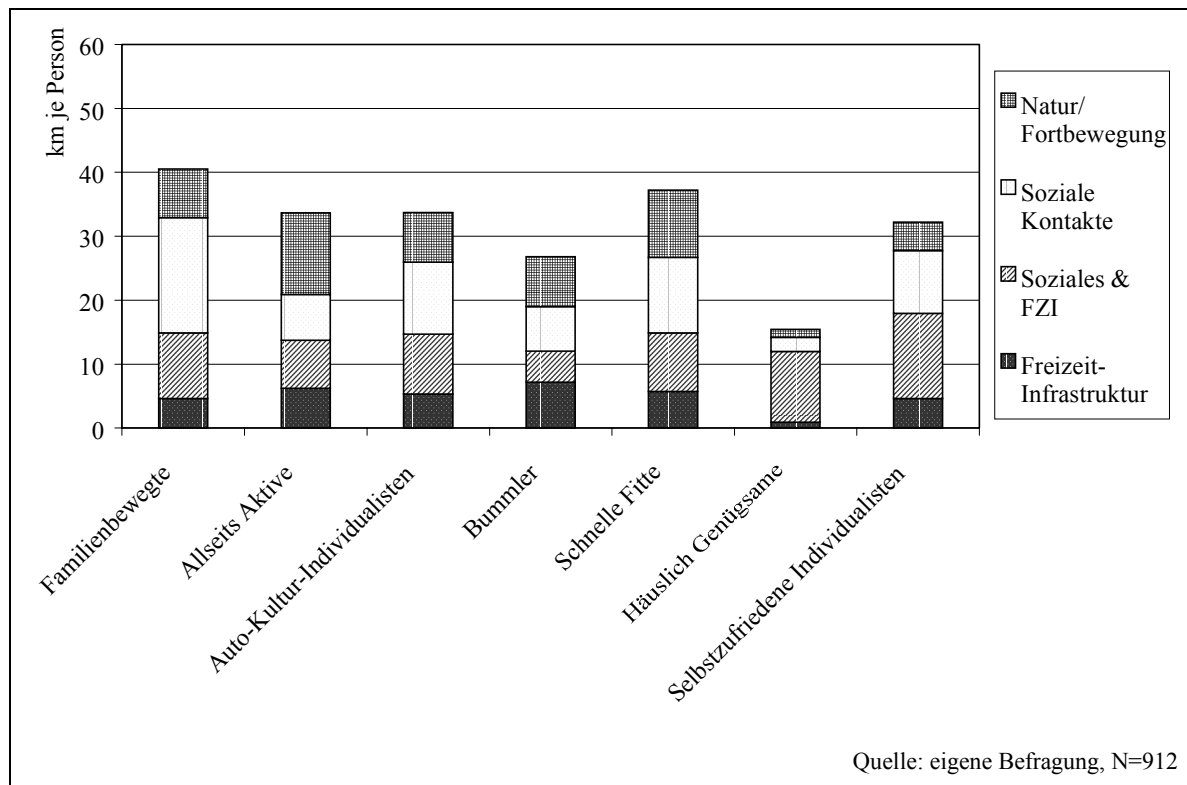


Quelle: eigene Befragung, N=942

MIV-Distanzen

Die mittleren MIV-Distanzen unterscheiden sich in Abhängigkeit von den Freizeitmobilitätstypen nach den Ergebnissen einer Varianzanalyse nicht signifikant voneinander¹⁰⁶, obwohl paarweise Unterschiede - etwa zwischen den Häuslich Genügsamen und den anderen Freizeitmobilitätstypen - offensichtlich sind (Abbildung 51).

Abbildung 51: MIV-Distanzen am Wochenende nach Freizeitmobilitätstypen und Reisezwecken



Zusammenfassend beeinflussen die Freizeitmobilitätstypen also am stärksten die Beteiligung an Freizeitreisen sowie die Reisehäufigkeiten. Auch die MIV-Anteile ändern sich in Abhängigkeit vom Freizeitmobilitätstypen, während die Unterschiede der MIV-Distanzen nicht statistisch signifikant sind. Gleichwohl lassen sich paarweise deutliche Unterschiede der MIV-Distanzen zwischen Freizeitmobilitätstypen nachweisen.

¹⁰⁶ Auch die Absenkung des Signifikanzniveaus auf 90% führte nicht dazu, dass Zusammenhänge zwischen Freizeitmobilitätstypen und MIV-Distanzen signifikant wurden. Deshalb wird hier auf eine nähere Erläuterung und Erklärung der Unterschiede zwischen einzelnen Freizeitmobilitätstypen verzichtet (Abbildung 51).

4.5 Alltagsmobilität - Wochenendmobilität: Bedeutung alltäglicher Verkehrsmittelnutzung und von Verkehrsmittelgewohnheiten für die Freizeitmobilität am Wochenende

Im Folgenden steht die Frage im Mittelpunkt, inwiefern das Verkehrshandeln in der Freizeit am Wochenende mit routiniertem und alltäglichem Verkehrshandeln erklärt werden kann (vgl. Kapitel 2.2.4):

- Erstens wird das werktägliche Verkehrshandeln mit demjenigen für Freizeitaktivitäten am Wochenende verglichen. Mit den Angaben aus den Wegeprotokollen wird die These überprüft, ob es Zusammenhänge gibt, die für die Erklärung der Wochenendmobilität wesentlich sind (Kapitel 4.5.1).
- Zweitens wird der Frage nachgegangen, inwiefern es typische Verkehrsmittelgewohnheiten bei der Freizeitgestaltung am Wochenende gibt, die in ihren Konsequenzen auf die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung nachweisbar sind (Kapitel 4.5.2).

4.5.1 Verkehrshandeln an Werktagen und für Freizeit am Wochenende im Vergleich

Je Befragungsperson wurden in den Wegeprotokollen die Reisen des vorangegangenen Wochenendes und des letzten Werktags erfasst, welcher kein Freitag war. Dieses erfasste Verkehrshandeln an Stichtagen kann von dem üblicherweise ausgeführten Handeln abweichen bzw. dieses nur ungenügend in seiner Vielfalt abbilden. Insofern sind auf Personenebene keine Aussagen über den Zusammenhang des Verkehrshandelns an Werktagen mit demjenigen an Wochenenden möglich. Die Aggregation zu genügend großen Personengruppen ermöglicht jedoch solche Aussagen.

Allen Befragten wird aufgrund der Nutzung von Verkehrsmitteln auf allen Reisen am Stichtags-Werktag sowie auf Freizeitreisen am Wochenende ein **Werktags-** bzw. **Wochenend-Nutzungstyp** zugeordnet¹⁰⁷. Für die Zuordnung wird zunächst danach unterschieden, ob

- MIV¹⁰⁸, aber kein ÖV,
- ÖV, aber kein MIV
- oder MIV und ÖV genutzt werden.

¹⁰⁷ Die Verkehrsmittel-Nutzungstypen am Wochenende werden aus zwei Stichtagen, die Werktags-Nutzungstypen aus nur einem Stichtag gebildet. Zusätzlich werden am Wochenende nur Freizeitreisen berücksichtigt, während werktags alle Reisen Verwendung finden. Die Datengrundlage genügt nicht, um Personen aufgrund ihres Verkehrshandelns über einen längeren Zeitraum in Nutzungstypen einzuordnen. Gleichwohl scheint mit dem hier vorgeschlagenen Verfahren eine Bestimmung von Zusammenhängen zwischen Werktags- und Wochenend-Verkehrsmitteln möglich.

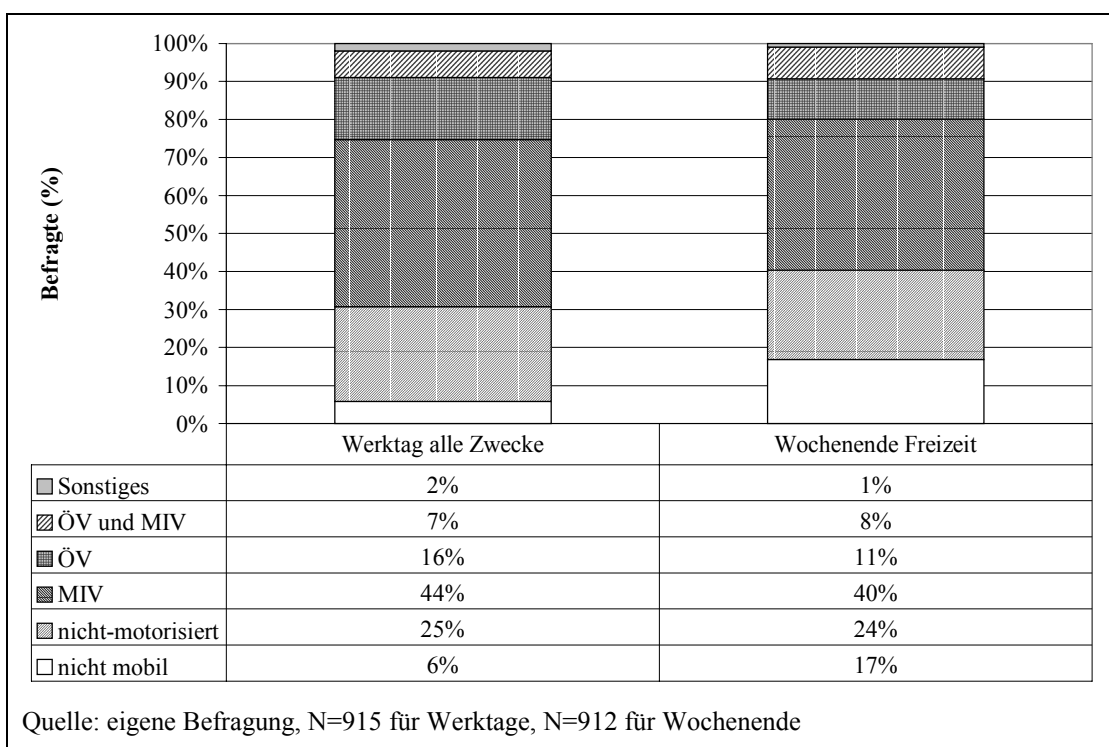
¹⁰⁸ Zum MIV werden die Verkehrsmittelangaben „MIV, selbst fahrend“, „MIV, mitfahrend“ sowie „Motorräder, Mopeds“ aus den Wegeprotokollen gerechnet.

Entsprechend erfolgt die Zuteilung der Befragten zu den Nutzungstypen „MIV“, „ÖV“ oder „MIV & ÖV“. Befragte, die keiner dieser drei Kategorien zugehören, werden zum Typen „Sonstiges“ gezählt, wenn sonstige motorisierte Verkehrsmittel genutzt werden. Die restlichen Personen werden den Nutzungstypen „nicht-motorisiert“ oder „nicht mobil“ zugeordnet, je nachdem, ob sie überhaupt unterwegs sind.

Vergleich der Verkehrsmittel-Nutzungstypen an Werktagen und am Wochenende

Nach dieser Zuordnung sind sowohl an Werktagen als auch bei Freizeitreisen am Wochenende jeweils etwa ein Viertel der Personen nicht-motorisiert und etwa 8% der Befragten zugleich mit ÖV und MIV unterwegs (Abbildung 52). Der Anteil des ÖV-Typs sinkt von werktags 16% auf 11% an Wochenenden, wie auch der Anteil des MIV-Typs von 44% auf 40%. Der Anteil der Nichtmobilen steigt von werktags 6% auf 17% für Freizeitreisen am Wochenende.

Abbildung 52: Personen nach Verkehrsmittel-Nutzungstypen für Werktag und Freizeit am Wochenende



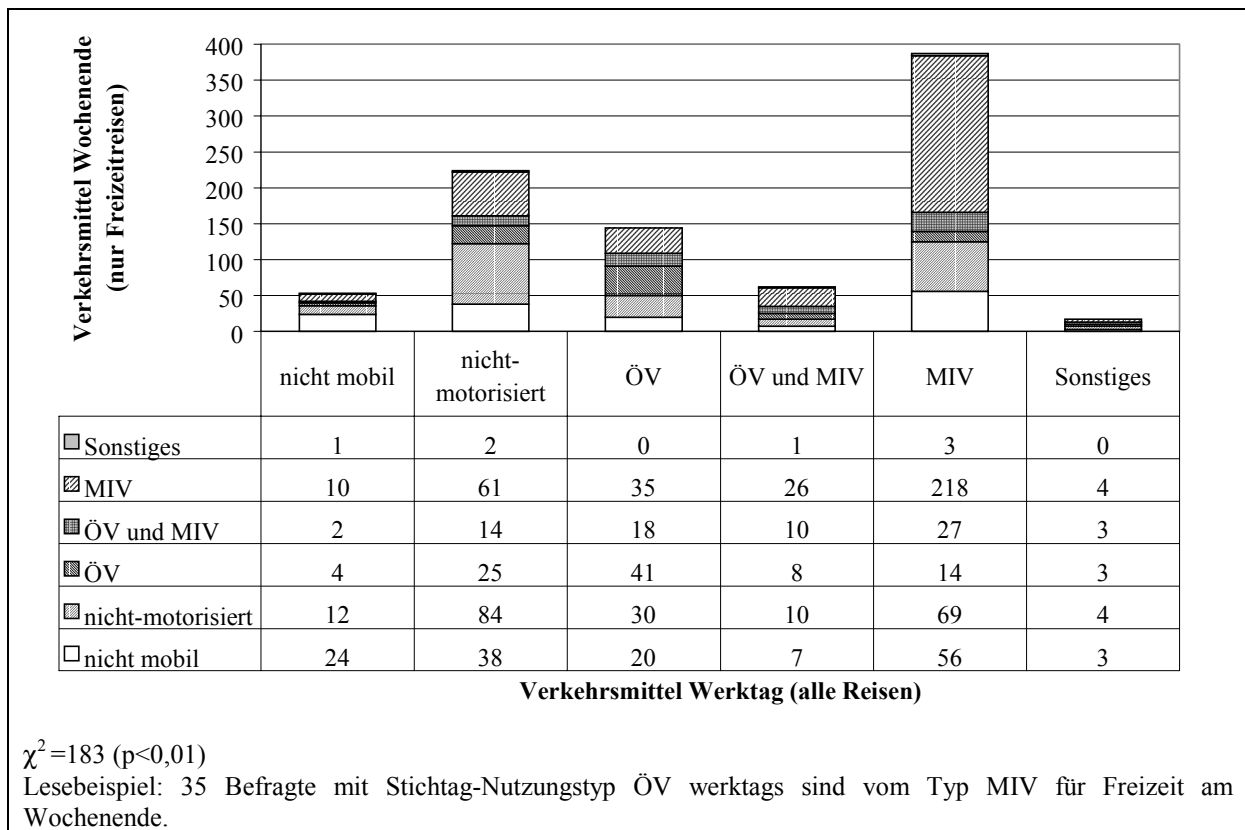
Der Vergleich der Zugehörigkeit von einzelnen Personen zu Werktags- und Wochenend-Nutzungstypen zeigt (Abbildung 53):

- 40% der Befragten gehören am Werktag und am Wochenende zum gleichen Verkehrsmittel-Nutzungstyp. Überwiegend sind das MIV-Nutzer/innen (25% der Befragten), nur zum geringen Teil ÖV-Nutzer/innen (5%). Von denjenigen, die am Wochenende unterwegs sind (83%), gehört somit fast die Hälfte zum gleichen Verkehrsmittel-Nutzungstyp wie am Werktag. Dies stützt die

These vom Zusammenhang zwischen werktäglichem und Wochenend-Verkehrshandeln¹⁰⁹.

- 17% der Befragten haben weder an Werktagen noch auf Freizeitreisen am Wochenende auf motorisierte Verkehrsmittel zurückgegriffen.
- Weiterhin nutzen 20% der Befragten sowohl den MIV als auch den ÖV an den Stichtagen. Zumindest für diese Personen kann davon ausgegangen werden, dass sie je nach Fahrtzweck, -ziel oder in Abhängigkeit von anderen Einflussfaktoren (Begleitung, Transport, Wetter o.ä.) zwischen diesen beiden motorisierten Verkehrsmittelalternativen auswählen.
- 56% der werktäglichen MIV-Nutzer/innen gehören auch am Wochenende zu dem gleichen Nutzungstypen, während das nur für 28% der ÖV-Nutzer/innen zutrifft. Stattdessen steigen 37% der werktäglichen ÖV-Nutzer/innen am Wochenende auf den MIV um, während nur 11% der Werktags-MIV-Nutzer/innen am Wochenende den ÖV nutzen.

Abbildung 53: Vergleich alltäglicher Mobilität und Freizeitmobilität am Wochenende nach Verkehrsmitteln



Somit bestätigt sich, dass am Wochenende eher vom ÖV auf den MIV gewechselt wird als umgekehrt,

¹⁰⁹ Ein χ^2 -Test zeigt, dass die Nutzungstypen an Werktagen und am Wochenende nicht unabhängig voneinander sind (vgl. Abbildung 53). Zudem ist zu beachten, dass die Nutzungstypen über nur einen bzw. zwei Stichtage definiert werden. Möglicherweise wären die Zusammenhänge noch ausgeprägter, wenn die Nutzungstypen über eine größere Zahl von Stichtagen gebildet würden.

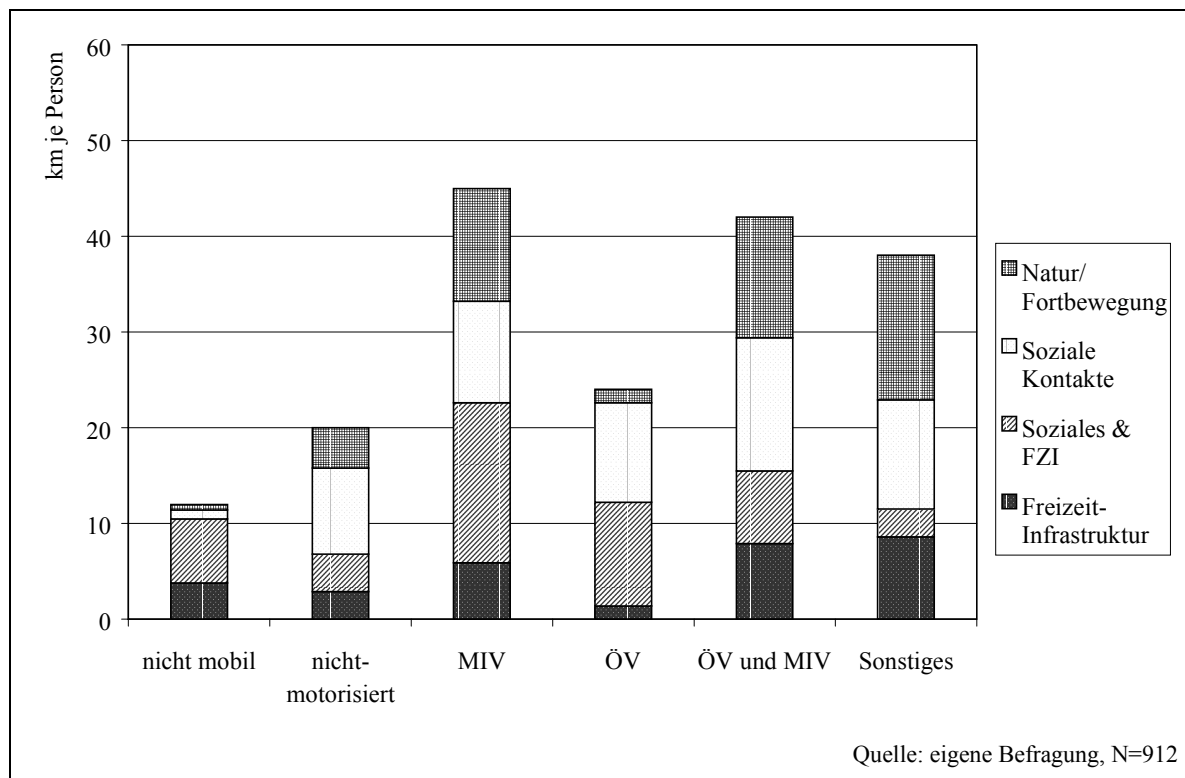
was mit den reduzierten ÖV-Angeboten am Wochenende erklärt werden kann. Ist das ÖV-Angebot an Werktagen zumindest auf speziellen Relationen die bessere Alternative, so wechseln anscheinend zahlreiche Nutzer/innen am Wochenende auf den MIV, wenn die eher auf werktägliche Verkehrsströme angepassten ÖV-Angebote im direkten Vergleich mit dem privaten Pkw sowohl aus Gründen der Nutzungs- wie auch der Erlebnisqualitäten ins Hintertreffen geraten.

Vergleich von Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen der Verkehrsmittel-Nutzungstypen

Der Vergleich der Reishäufigkeiten und -distanzen am Wochenende zeigt in Abhängigkeit von dem werktäglichen Verkehrsmittel-Nutzungstypen (Tabelle 30), dass

- Befragte, die am Werktag motorisiert unterwegs sind, am Wochenende häufiger reisen (1,79-1,86 pro Person) als Personen, die an Werktagen nicht-motorisiert unterwegs (1,71) oder nicht mobil (0,94) sind,
- die MIV-Reishäufigkeiten bei denjenigen am höchsten sind, die am Werktag den MIV nutzen (0,89-0,99 Freizeitreisen je Person), und zugleich knapp dreimal so hoch wie bei den ÖV-Nutzer/innen (0,37), den Nicht-motorisierten (0,38) oder den Nicht-Mobilen (0,28) sind und schließlich
- die MIV-Distanzen (Abbildung 54) für Freizeit mit 42-45 km je Person für die MIV-Nutzer/innen am Werktag am höchsten sind - gegenüber 12-24 km bei anderen.

Abbildung 54: MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende nach Werktags-Nutzungstyp



Für Soziale Kontakte sind jedoch auch die werktäglichen ÖV-Nutzer/innen ähnlich weit mit dem MIV

am Wochenende unterwegs (11 km) wie die werktäglichen MIV-Nutzer/innen (8-17 km). Auch die werktags Nicht-Mobilen legen mit 7 km am Wochenende relativ viele MIV-Kilometer für Soziale Kontakte zurück. Für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten unterscheiden sich die Werktags-Nutzungstypen nicht signifikant voneinander.

Möglicherweise befindet sich in den dargelegten Ergebnissen ein Hinweis auf die besondere Rolle der Sozialen Kontakte am Wochenende. ÖV-Nutzer/innen können anscheinend auch am Wochenende im Vergleich zu anderen motorisierten Werktags-Verkehrsmittel-Nutzer/innen mit relativ kurzen MIV-Distanzen auskommen, wenn es um Natur/Fortbewegung oder Freizeit-Infrastruktur geht. Für Soziale Kontakte werden dagegen deutlich größere MIV-Distanzen zurückgelegt, die sich relativ wenig von den MIV-Distanzen der anderen motorisierten Verkehrsmittel-Nutzungsgruppen unterscheiden. Die Ursache hierfür kann in der schlechteren Erreichbarkeit von Sozialen Kontakten mit Öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zu Freizeit-Infrastruktur oder Natur/Fortbewegung liegen.

Tabelle 30: Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen für Freizeitreisen am Wochenende nach werktäglichem Verkehrsmittel-Nutzungstyp

		Wochenende											
		Reishäufigkeit				MIV-Distanzen (km)							
		alle		MIV-Reisen		alle		Freizeit-Infrastruktur		Soziale Kontakte		Natur/ Fortbewegung	
		F=5,68*** η=0,16		F=28,95*** η=0,34		F=4,87*** η=0,15		F=2,48** η=0,11		F=3,22** η=0,12		F=4,03*** η=0,14	
Werktags-Nutzungstyp	N	m	s	m	s	m	s	m	s	m	s	m	s
nicht mobil	53	0,94	1,17	0,28	0,57	12	44	4	21	7	39	1	3
nicht-motorisiert	224	1,71	1,25	0,38	0,66	20	67	3	15	4	19	4	22
MIV	387	1,86	1,42	0,99	1,00	45	98	6	21	17	56	12	43
ÖV	144	1,79	1,26	0,37	0,60	24	68	1	10	11	47	1	8
ÖV und MIV	62	1,82	1,22	0,89	1,03	42	83	8	26	8	24	13	55
(Sonstiges)	(17)	(1,71)	(1,10)	(0,53)	(0,72)	(38)	(67)	(9)	(35)	(3)	(9)	(15)	(50)
Gesamt	887	1,75	1,33	0,68	0,89	33	83	5	19	11	44	8	35

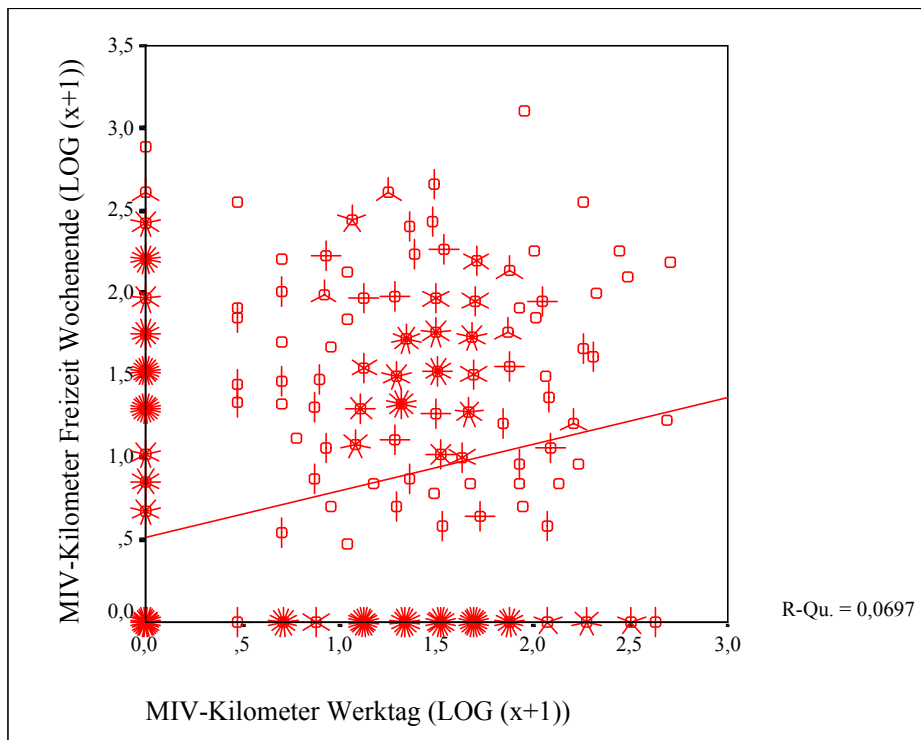
Anmerkung: 17 Personen mit dem Werktags-Verkehrsmitteltyp Sonstiges wurden wegen der niedrigen Besetzung der Kategorie bei der Varianzanalyse weggelassen.
Die nicht dargestellten mittleren MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten unterscheiden sich nach dem Ergebnis der Varianzanalyse nicht signifikant.
m bezeichnet den Mittelwert, s die Standardabweichung; die dargestellten Mittelwerte unterscheiden sich nach einer Varianzanalyse signifikant voneinander (***) $p < 0,01$, **) $p < 0,05$.

Die Ausführungen zeigen, dass die Einflussvariable MIV- bzw. Verkehrsmittel-Nutzung am Werktag einen erheblichen Einfluss auf die MIV-Reishäufigkeiten und -distanzen am Wochenende haben kann.

Vergleich der MIV-Distanzen an Werktagen und am Wochenende

Bisher wurde untersucht, inwiefern die Verkehrsmittel-Nutzung am Werktag Einfluss auf die Verkehrsmittel-Nutzung, Reishäufigkeiten und MIV-Distanzen am Wochenende hat. Im Folgenden wird hinterfragt, ob sich auch zwischen den MIV-Distanzen am Werktag und jenen am Wochenende für Freizeitreisen solche Zusammenhänge zeigen.

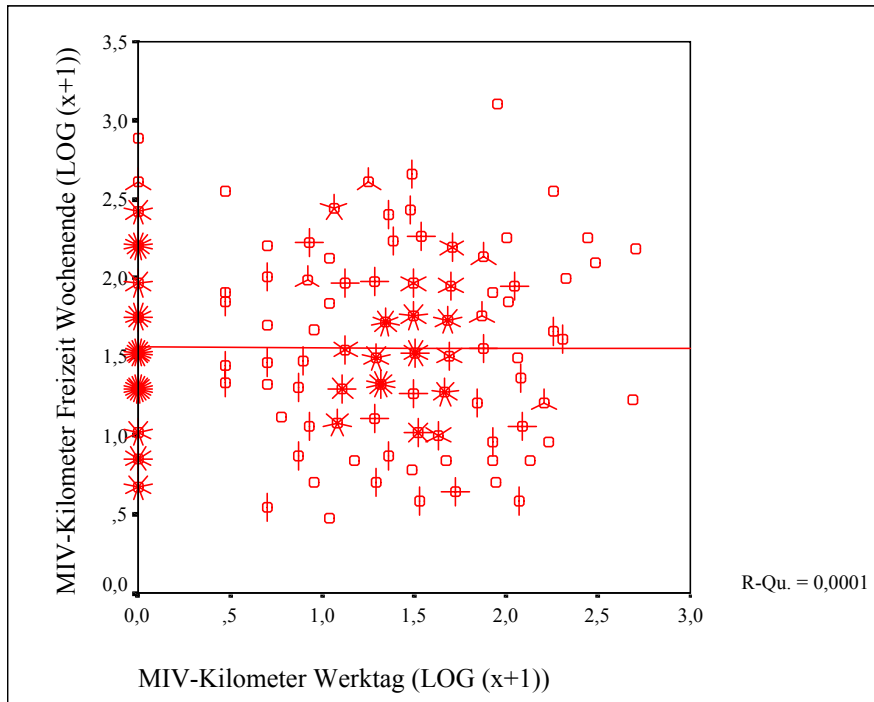
Abbildung 55: MIV-Kilometer im Vergleich Werktag mit Freizeitreisen Wochenende, für alle Befragte (Logarithmische Darstellung)



Quelle: eigene Befragung, N=887

Die Darstellung der logarithmierten MIV-Freizeit-Distanzen am Wochenende in Abhängigkeit von den logarithmierten MIV-Kilometern an Werktagen in einem Streudiagramm (Abbildung 55) zeigt einen - wenn auch mit $R^2=0,07$ sehr geringen - Zusammenhang zwischen Werktags- und Wochenenddistanzen. Werden jedoch die zahlreichen nicht-MIV-mobilen Personen am Wochenende und werktags weg gelassen, so besteht der Zusammenhang nicht mehr (Abbildung 56). Die Verteilung der MIV-Freizeit-Wochenend-Distanzen steht also in einem zufälligen Zusammenhang zu den Werktagsdistanzen, wenn nur Personen betrachtet werden, die tatsächlich MIV-Distanzen zurückgelegt haben. Ein Zusammenhang zwischen werktäglichen MIV-Distanzen und Wochenend-Distanzen mit dem MIV für Freizeit besteht damit nicht.

Abbildung 56: MIV-Kilometer im Vergleich Werktag mit Freizeitreisen Wochenende, nur für Befragte mit MIV-Freizeitreisen am Wochenende (Logarithmische Darstellung)



Quelle: eigene Befragung, N=887

4.5.2 Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten auf Freizeitreisen

Um die Bedeutung von Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten auf Freizeitreisen einschätzen zu können, wird im Folgenden untersucht, ob die häufige Nutzung spezifischer Verkehrsmittel messbare Einflüsse auf das Verkehrshandeln in der Freizeit hat. Die Befragten schätzten im Fragebogen (vgl. Anhang, Fragen 30-33) ein, inwiefern die Aussage zutrifft, dass sie am Sonntag für Freizeit Zwecke mit den Verkehrsmitteln Auto, Bus/Bahn, Fahrrad und zu Fuß häufig unterwegs sind¹¹⁰ (Abbildung 57). Demnach ist das Fußgehen das häufigste Verkehrsmittel für Freizeitreisen. 58% der Befragten geben an, dass sie häufig oder eher häufig zu Fuß gehen, nur 21% gehen nicht oder eher nicht häufig zu Fuß. Auch Fahrradfahren ist häufig¹¹¹, während motorisierte Verkehrsmittel eher seltener genutzt werden. 30-36% nutzen sie eher häufig, 45-52% eher nicht.

¹¹⁰ Mangels der aufwendigen Datenerhebung können die Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten nicht über einen längeren Zeitraum als realisiertes Handeln gemessen werden. Dafür wären etwa Wegeprotokolle über mehrere Wochenenden notwendig. Mit der Frage nach der Nutzungshäufigkeit geben die Befragten eine subjektive Einschätzung wieder, die nicht die objektive Messung ersetzen kann und auch von den Ergebnissen her von dieser abweicht. Trotzdem ist eine Erfassung der Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten auf Freizeitreisen über diese Fragestellung als Annäherung möglich.

¹¹¹ Fehlende Angaben (12%) können mit Gesundheits- und Altersgründen erklärt werden (vgl. Fußnote 103).

Abbildung 57: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen am Sonntag

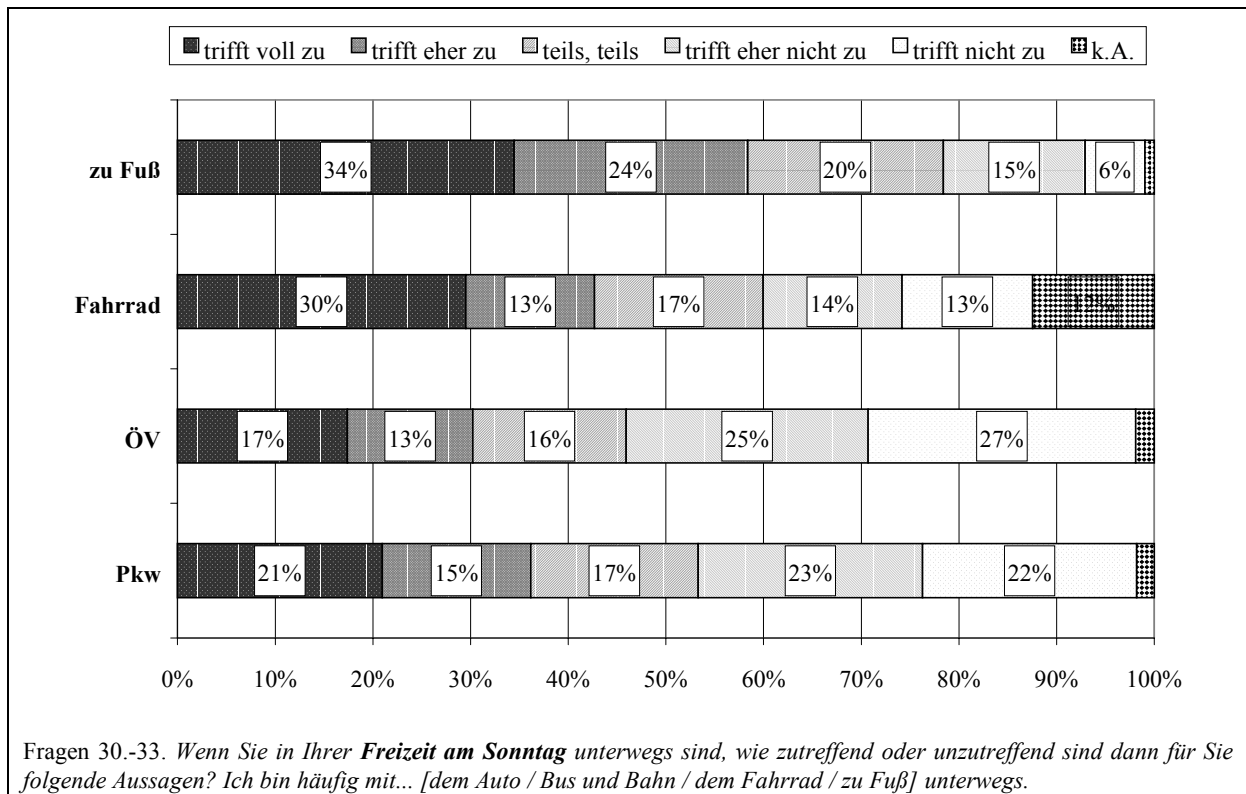


Tabelle 31: Korrelationen zwischen häufiger Verkehrsmittelnutzung am Wochenende und tatsächlichen Reishäufigkeiten und MIV-Nutzungen

Häufigkeit Verkehrsmittel		Wochenende						
		Reishäufigkeit		MIV-Distanzen (km)				
		Alle	MIV-Reisen	Alle	Freizeit-Infrastruktur	Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte	Soziale Kontakte	Natur/ Fortbewegung
Pkw	896	-0,01	0,30***	0,30***	0,13***	0,14***	0,15***	0,16***
ÖV	896	0,10***	-0,14***	-0,13***	-0,09***	0,01	-0,07**	-0,10***
Fahrrad	802	0,15***	-0,08**	-0,04	-0,02	-0,04	-0,02	-0,04
zu Fuß	904	0,07**	-0,14***	-0,13***	-0,07**	-0,10***	-0,09***	-0,01

** Korrelation ist auf dem Niveau von 0,05 signifikant (2-seitig)

*** Korrelation ist auf dem Niveau von 0,01 signifikant (2-seitig)

Die Häufigkeiten der jeweiligen Verkehrsmittelnutzung sind als Antworten auf die Fragen 30.-33. („Ich bin häufig mit dem ... [Auto / Bus und Bahn / Fahrrad / zu Fuß] unterwegs.“) auf einer 5-stufigen Skala (1, „trifft nicht zu“ bis 5 „trifft voll zu“) gegeben (vgl. Fragebogen im Anhang, aus Gründen der Lesbarkeit wurde die Kodierung von 1 bis 5 umgedreht).

Lesebeispiel: Die häufige Nutzung des Verkehrsmittels Pkw auf Freizeitreisen korreliert signifikant ($p < 0,01$) mit dem Spearman-Rangkorrelationskoeffizienten (vgl. Hartung 1998: 553-559) 0,30 mit höheren MIV-Distanzen am Befragungswochenende.

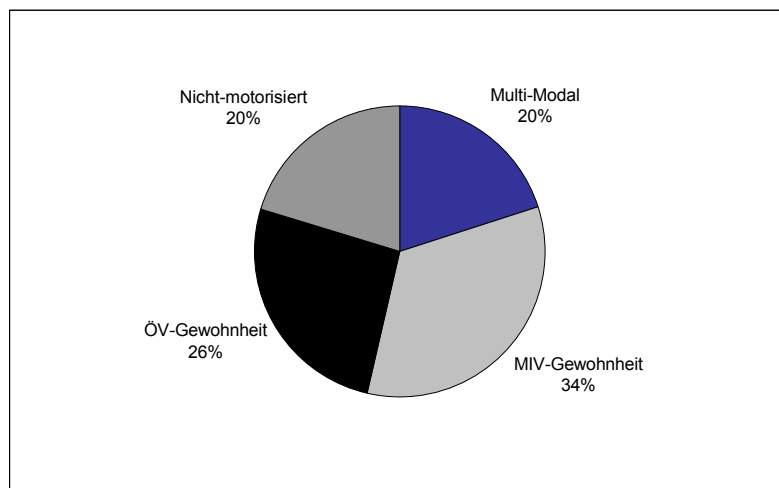
Der bivariate Vergleich (Tabelle 31) der Einschätzungen zur Verkehrsmittel-Nutzungshäufigkeit mit

dem tatsächlichen Verkehrshandeln - wie es in den Wegeprotokollen gemessen wurde - zeigt, dass mit häufiger MIV-Nutzung und mit seltener ÖV-, Fahrrad- oder Fuß-Nutzung die MIV-Reisefrequenzen und MIV-Distanzen ansteigen. Seltene Fahrradnutzung korreliert nur schwach mit höheren MIV-Reisefrequenzen. Auch die MIV-Distanzen für die einzelnen Freizeit-Reisewecke steigen mit zunehmender MIV-Häufigkeit an.

Definition und Bedeutung von Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit am Wochenende

Nach dieser ersten Beschreibung werden die Befragten in vier Gewohnheitstypen eingeteilt, je nachdem, welche motorisierten Verkehrsmittel häufig¹¹² in der Freizeit genutzt werden:

Abbildung 58: Bedeutung der Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit



Quelle: eigene Befragung, N=909

- der Typ Multi-Modale nutzt häufig MIV und häufig ÖV,
- der Typ MIV-Gewohnheit nutzt häufig MIV und selten ÖV
- der Typ ÖV-Gewohnheit nutzt häufig ÖV und selten MIV und schließlich
- der Typ Nicht-Motorisierte nutzt weder ÖV noch MIV häufig.

33% der Befragten gehören zum Typ MIV-Gewohnheit, 20% zu Multi-Modalen, 26% zu ÖV-

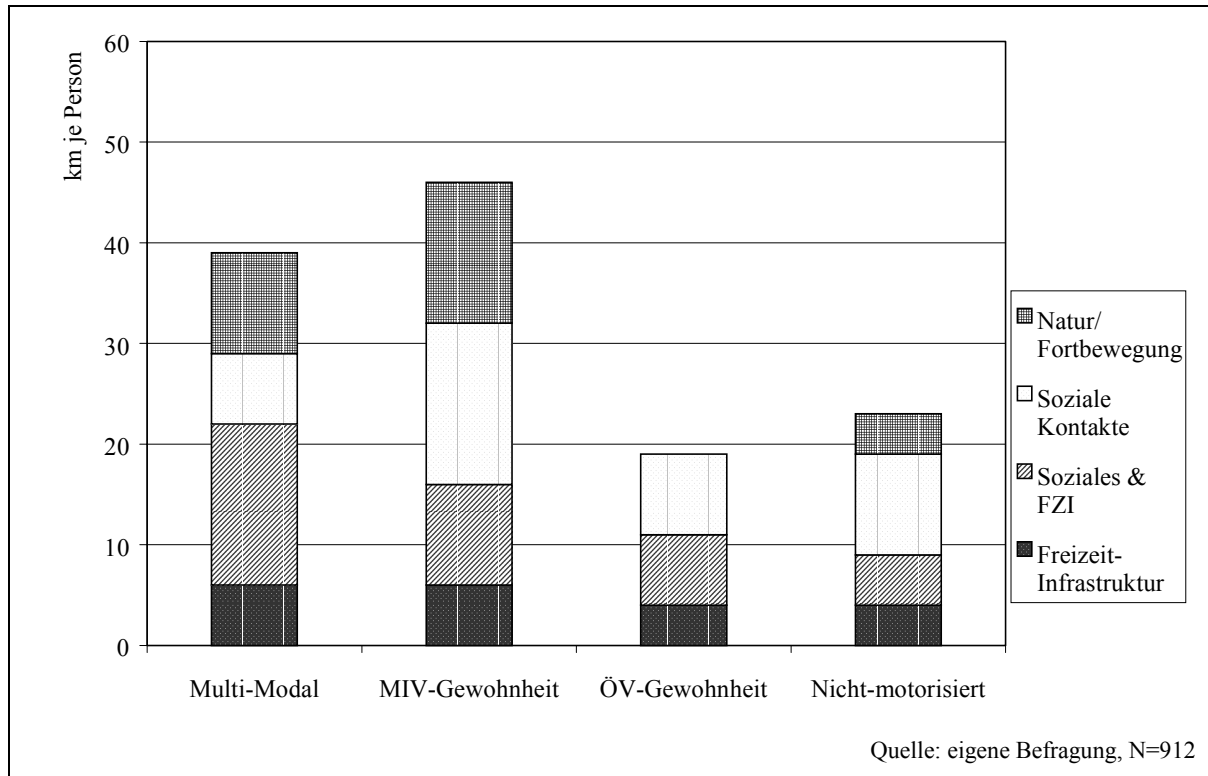
¹¹² Die Zuteilung in die Kategorie „häufig“ erfolgt bei Angabe der Nennungen „trifft voll zu“, „trifft eher zu“ und „teils, teils“ als Einschätzung auf die Richtigkeit der Aussage „Ich bin häufig dem Auto unterwegs“, „Ich bin häufig mit Bus und Bahn unterwegs“, „Ich bin häufig dem Fahrrad unterwegs“ und „Ich bin häufig zu Fuß unterwegs“. Die Zuteilung in die Kategorie „selten“ erfolgt bei den Nennungen „trifft eher nicht zu“ und „trifft nicht zu“. Fehlende Nennungen sind bei den Fragen zu Verkehrsmittel-Einstellungen ein Indiz für nicht zutreffende Fragestellungen - etwa aus Gesundheits- oder Altersgründen -, wie eine detaillierte Untersuchung fehlender Einstellungs-Items zeigt (vergleiche Fußnote 103). Folglich wurden fehlende Nennungen in die Kategorie „selten“ - im Sinne von wird nicht genutzt - kodiert.

Gewohnheit und 20% den Nicht-Motorisierten (Abbildung 58).

Einfluss von Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen auf die Freizeitmobilität am Wochenende

Die MIV-Reisehäufigkeiten und -Distanzen unterscheiden sich je nach Gewohnheitstyp voneinander (Tabelle 32, Abbildung 59). Der MIV-Gewohnheitstyp und die Multi-Modalen sind häufiger und mit größeren Distanzen auf MIV-Reisen unterwegs als andere.

Abbildung 59: MIV-Distanzen für Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit nach Reisezweck



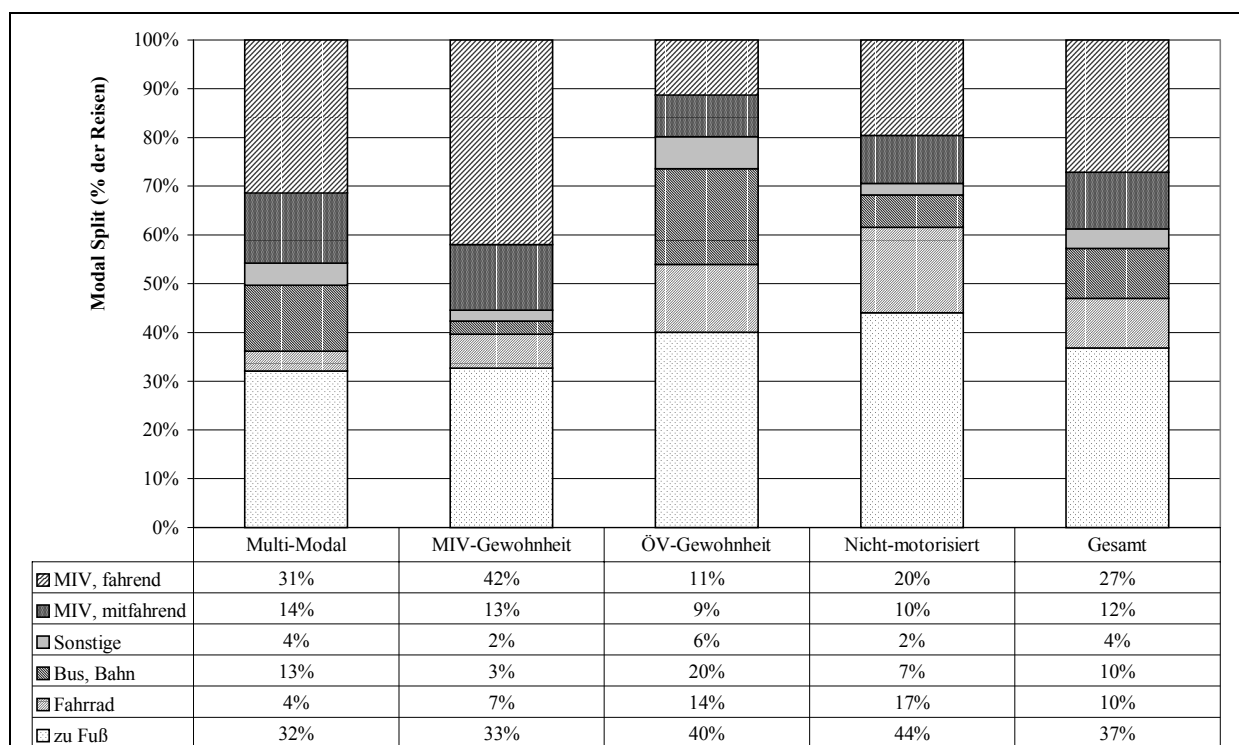
Die Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen nach Gewohnheitstypen bestätigt die bisherigen Ergebnisse (Abbildung 60). Hier nutzen MIV-Gewohnte zu 55% den MIV und Multi-Modale zu 44%. ÖV-Gewohnte nutzen ihn zu 20%, Nicht-Motorisierte zu 30%. Bei der ÖV-Nutzung zeigt sich erwartungsgemäß, dass die ÖV-Gewohnten mit 20% den größten Anteil daran haben. Multi-Modale nutzen ihn mit 13% ebenfalls noch häufig, während MIV-Gewohnte kaum (3%) auf den ÖV zurückgreifen.

Das Fahrrad spielt bei ÖV-Gewohnten (14%) und Nicht-Motorisierten (17%) eine Rolle, ansonsten kaum (4 bzw. 7%), und auch Zufußgehen ist bei den MIV-Gewohnten und Multi-Modalen (33 bzw. 32%) eher selten im Vergleich zu den ÖV-Gewohnten (40%) oder den Nicht-Motorisierten (44%).

Tabelle 32: Reishäufigkeit und MIV-Distanz nach Verkehrsmittel-Gewohnheitstyp Freizeit

		Wochenende													
		Reishäufigkeit				MIV-Distanzen (km)									
		alle		MIV-Reisen		alle		Freizeit-Infrastruktur		Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte		Soziale Kontakte		Natur/ Fortbewegung	
		F=2,55		F=28,3*** ($\eta=0,29$)		F=6,33*** ($\eta=0,14$)		F=0,61		F=1,68		F=2,64** ($\eta=0,93$)		F=8,56*** ($\eta=0,17$)	
Verkehrsmittel-Gewohnheit	N	m	s	m	s	m	s	m	s	m	s	m	s		
Multi-Modal	181	1,85	1,25	0,84	0,93	39	78	6	24	16	66	7	18	10	33
MIV-Gewohnheit	305	1,74	1,42	0,96	0,97	47	100	6	20	10	46	16	56	14	52
ÖV-Gewohnheit	235	1,84	1,24	0,37	0,72	19	63	4	34	7	35	8	38	0	2
Nicht-motorisiert	188	1,52	1,30	0,45	0,73	23	77	4	21	5	57	10	47	4	18
Gesamt	909	1,74	1,32	0,68	0,89	33	84	5	25	9	51	11	44	8	35

m bezeichnet den Mittelwert, s die Standardabweichung. Die dargestellten Mittelwerte unterscheiden sich nach einer Varianzanalyse signifikant voneinander (***) $p < 0,01$, ** $p < 0,05$).

Abbildung 60: Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitreisen am Wochenende nach dem Verkehrsmittel-Gewohnheitstypen Freizeit

Quelle: eigene Befragung, $N=912$, $\chi^2 = 232$ ($p < 0,01$)

Lesebeispiel: Von den Personen mit MIV-Gewohnheit nutzen 3% Bus oder Bahn auf Freizeitreisen am Wochenende.

4.5.3 Zusammenfassung

Die Ausführungen haben die Bedeutung von Verkehrsmittel-Gewohnheiten für den Freizeitverkehr bestätigt. Sowohl zwischen Werktagen und Wochenenden wie auch zwischen häufigen Freizeitverkehrsmitteln und der tatsächlichen Nutzung gibt es enge Zusammenhänge. Im einzelnen wurde gezeigt, dass

- die werktäglichen MIV-Nutzer/innen häufig und die werktäglichen ÖV-Nutzer/innen vergleichsweise selten das gleiche Verkehrsmittel am Wochenende nutzen,
- die MIV-Distanzen am Wochenende besonders hoch bei Personen sind, die auch am Werktag den MIV nutzen,
- wenn Personen am Wochenende mit dem MIV für Freizeit unterwegs sind, kein Zusammenhang zwischen ihren MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende mit denjenigen an Werktagen besteht und
- Personen, die angeben, in der Freizeit am Wochenende häufig den MIV zu nutzen, dieses auch häufig tatsächlich und mit überdurchschnittlich weiten MIV-Distanzen tun.

4.6 Multivariate Analyse der Einflüsse auf die Freizeitmobilität am Wochenende

Wie sich die bisher bivariat untersuchten Einflussgrößen in multivariaten Modellen auf den Freizeitverkehr am Wochenende auswirken, wird im Folgenden untersucht.

Tabelle 33: Kodierung der unabhängigen Variablen für die multivariaten Analysen

<i>Variablengruppe</i>	<i>Variable</i>	<i>Kodierung</i>
<i>Soziodemographie und Haushaltsmerkmale</i>	• Alter	Alter in Jahren
	• Geschlecht bzw. Frau (Dummy)	0=Mann, 1=Frau
	• Bildung	Summe von Schul- und Hochschuljahren ¹¹³
	• Erwerbstätigkeit	0=nicht, 0,5=teilzeit-, 1=vollzeit-erwerbstätig
	• Ausbildung, Studium (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Arbeiter/in (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Höhere Angestellte (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Kind im Haushalt (Dummy)	0=nein, 1=ja (Kind unter 18 Jahren)
<i>Verkehrsmittel</i>	• Pkw im Haushalt	0=kein Pkw, 1= ein Pkw, 2= zwei und mehr Pkw
	• ÖV-Zeitkarte (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• MIV-Nutzung Werktag (am Stichtag)	0=nein, 1=ja
	• ÖV-Nutzung Werktag (am Stichtag)	0=nein, 1=ja
<i>Raumstruktur und Ortsbindung</i>	• Belgisches Viertel (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Zollstock (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Longerich (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Rath	Referenzkategorie
	• Garten (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Umzug selten ¹¹⁵ (in letzten 10 Jahren)	1=vier und mehr, 2=drei, 3=zwei, 4=ein, 5=kein Umzug
	• Wohnungszufriedenheit	1=sehr unzufrieden, ..., 5=sehr zufrieden
	• Nachbarschaftskontakte	1=sehr selten, ..., 5=sehr häufig
	• Schrebergarten	0=nein, 1=ja
	• Zweitwohnsitz	0=nein, 1=ja
<i>Freizeitmobilitätstyp</i>	• Familienbewegte (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Allseits Aktive (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Auto-Kultur-Individualisten (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Bummler (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Schnelle Fitte (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Häuslich Genügsame (Dummy)	0=nein, 1=ja
	• Selbstzufriedene Individualisten (Dummy)	Referenzkategorie

Es geht darum herauszufinden, wie stark die Einflüsse der einzelnen Merkmale Soziodemographie, Raumstruktur, verfügbare Verkehrsmittel, Freizeitmobilitätstypen und werktägliche Verkehrsmittel-

¹¹³ Die nominalen Angaben zur (Hoch-) Schulbildung wurden folgendermaßen in Bildungsjahre umgerechnet: kein Abschluss oder Volks-/ Hauptschulabschluss als 9 Jahre, mittlere Reife als 10 Jahre, (Fach-) Abitur als 13 Jahre und (Fach-) Hochschulabschluss als 17 Jahre.

¹¹⁴ Die vorgegebenen Antwortkategorien des Fragebogens werden durch den Mittelwert abgebildet, d.h. 1500-2499 DM wird als 2000 DM kodiert, 2500-3499 DM als 3000 DM, usw. ..., bis 7500 DM und mehr als 8000 DM. Haushaltseinkommen unter 1500 DM wird mit 1000 DM kodiert.

¹¹⁵ Die ungewöhnliche Kodierung wurde gewählt, damit die Skala mit den beiden weiteren Skalen zur Ortsbindung (Wohnzufriedenheit und Nachbarschaftskontakte) in der gleichen Richtung kodiert ist.

nutzungen auf die Freizeitmobilität am Wochenende sind, wenn alle Einflussvariablen zugleich betrachtet und nicht - wie in einer bivariaten Auswertung - aggregiert werden¹¹⁶. Um die gleichzeitigen Einflüsse zu überprüfen, werden zunächst alle Variablen in die Modellbildung aufgenommen. Die in den vorangehenden Unterkapiteln eingeführten nominalen Variablen werden in Dummy-Variablen umkodiert und können damit in der Regressionsrechnung verwendet werden (vgl. Tabelle 33).

Die Variablen zu Erwerbsstatus und beruflicher Stellung werden in die neuen Dummy-Variablen „Erwerbstätigkeit“, „Ausbildung/Studium“, „Arbeiter/in“ sowie „Höhere Angestellte“ kodiert¹¹⁷. Um hohe Korrelationen zwischen den unabhängigen Variablen zu vermeiden, werden folgende vier Variablen, die in einem engen inhaltlichen Zusammenhang mit weiter in der Analyse verbleibenden Variablen stehen, aus der weiteren Analyse ausgeschlossen: erstens die Haushaltsgröße, die stark mit der Dummy-Variable Kinder im Haushalt korreliert¹¹⁸ (0,63), zweitens die Dummy-Variable Partner/in im Haushalt, welche mit Doppelverdienenden-Haushalten (0,55) korreliert, drittens die Dummy-Variable Wohnungseigentum, die mit den Dummy-Variablen Garten (0,65) und Einfamilienhaus (0,61) korreliert sowie viertens die Dummy-Variable Einfamilienhaus, die ebenfalls mit Garten (0,80) korreliert.

Zusammenfassender Überblick zu den bivariaten Ergebnissen

Vor Durchführung der multivariaten Analysen erfolgt zunächst ein Blick auf die zusammenfassende Darstellung der bivariaten Ergebnisse aus den vorangehenden Kapiteln 4.1 bis 4.5 (vgl. Tabelle 34). Diese zeigen zahlreiche Einflüsse auf die Freizeitmobilität am Wochenende. So zeigen Personenmerkmale und Freizeitmobilitätstypen einen bedeutenden Einfluss auf die Beteiligung an Freizeitreisen. Für die Reishäufigkeiten ist zusätzlich noch die Raumstruktur von Bedeutung. Der MIV-Anteil an Reisen wird maßgeblich von Verkehrsmittel-Verfügbarkeiten (Pkw im Haushalt, Besitz einer ÖV-Zeitkarte) und werktäglicher Verkehrsmittelnutzung bestimmt. Aber auch Raumstruktur (Wohnviertel) sowie sozio-demographische Merkmale und Freizeitmobilitätstypen zeigen Einflüsse.

¹¹⁶ Vergleiche die Diskussion zu Wechselwirkungen von Soziodemographie, Raumstruktur, der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie von (Lebens-) Stilisierungen in Kapitel 2.3.3.

¹¹⁷ Dummy-Variablen werden aus den nominalen Angaben zu Erwerbsstatus und beruflicher Stellung nur für solche Kategorien gebildet, die ausreichend häufig besetzt sind. Zusätzlich wird die Kategorien „Rente“, welche sehr stark mit Alter (Korrelationskoeffizient 0,76 nach Pearson) und Erwerbstätigkeit (-0,58) korreliert, weggelassen, ebenso wie die Kategorie „mittlere Angestellte“ bei der beruflichen Stellung, welche bei der bivariaten Analyse keine signifikanten Abweichungen von dem Mittelwert aller Befragten zeigte.

¹¹⁸ Die Werte in Klammern geben den Korrelationskoeffizienten nach Pearson an. Alle angegebenen Werte sind mit Irrtumswahrscheinlichkeit $p < 0,01$ signifikant.

Tabelle 34: Zusammenfassende Übersicht der bivariaten Ergebnisse

	Mobile	Reisehäufigkeit (1)						MIV-Anteil Reisen (1)						MIV-Distanz (2)					
		Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte Freizeit-Infrastruktur	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte Freizeit-Infrastruktur	Soziale Kontakte	Natur	Fortbewegung	Gesamt	Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte Freizeit-Infrastruktur	Soziale Kontakte	Natur/Fortbewegung	Gesamt				
Soziodemographie																			
Alter	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bildung	+	+	+	+		+			•	+		+	+	+					
Frau		-								-									
Erwerbstätigkeit	•	+	•	•	-		+			+	•								
Studierende, Ausbildung	+	+	+	+	-		•			•		+							
Arbeiter/in								-		-				-					
Höhere Angestellte										+				+					
Kind								+		+	+	+	+						
Doppelverdiener/in						-	+	+		+	+								
Einkommen							+	+		+	+		+	•					
Verkehrsmittel																			
Pkw im Haushalt					+		+	+	+	+			+	+	+				
ÖV-Zeitkarte			+		-		-			-				-					
Werktag MIV	+					+	+	+	+	+	+	+	+	+					
Werktag ÖV					-		-			-									
Raumstruktur																			
Umzüge selten	-		-	-	+														
Wohnungszufriedenheit								-		•									
Nachbarschaftskontakte	+	+	•			+				-	•								
Garten		-			+		+			-				-					
Schrebergarten			-	-	+				+										
Zweitwohnsitz			-	-	+	-			+										
Belgisches Viertel		+					-	-	-	-	-			•					
Zollstock		•					-	-	-	+	•			+					
Longerich		•					+	+	•	+	•			•					
Rath		-					+	+	+	-	+			-					
Freizeitmobilitätstypen																			
Familienbewegte	•	-	•		+	+	+		•		-								
Allseits Aktive	•	-	-		+	+	-		•		-								
Auto-Kultur-Individualisten	•	+	•		-	-	-		+		+								
Bummler	•	-	-		+	-	-		-		•								
Schnelle Fitte	•	•	+		•	+	+		+		+								
Häuslich Genügsame	-	-	-		•	-	-		-		-								
Selbstzufriedene Individualisten	+	+	+		-	•	+		-		-								

+ positiver Zusammenhang, - negativer Zusammenhang, • keine eindeutige Richtung des Zusammenhangs

(1) Basis: alle Freizeitreisen (2) Basis: nur MIV-Freizeitreisen

Alle in die Tabelle aufgenommenen Werte sind mit $p < 0,05$ signifikant (vgl. Kapitel 4.1-4.5). Die Zusammenhänge für die unabhängigen Variablen „Werktag MIV“ und „Werktag ÖV“ wurden gesondert für diese Tabelle berechnet, da dies in Kapitel 4.5 nicht explizit geschieht.

Relativ die geringsten Einflüsse zeigen die unabhängigen Variablen auf die zurückgelegten MIV-Distanzen. Erneut sind es die Variablen zu Verkehrsmitteln, die messbaren Einfluss haben. Auch Soziodemographie (Bildung, Einkommen, berufliche Stellung) ist von Einfluss, dagegen haben Raumstruktur und Freizeitmobilitätstypen kaum signifikanten Einfluss auf die MIV-Distanzen.

Zusammenfassend konnten zahlreiche Einflüsse der betrachteten unabhängigen Variablen auf die Freizeitmobilität am Wochenende nachgewiesen werden, jedoch fehlen einfache, übersichtliche Resultate. Mit den nachfolgenden multivariaten Analysen wird nach einer Vereinfachung der Ergebnisse und einem besseren Verständnis der wechselseitigen Abhängigkeiten der unabhängigen Variablen gesucht. Auf Personenebene wird im Folgenden hinsichtlich der folgenden drei Fragestellungen nach Erklärungsmodellen gesucht:

1. Was beeinflusst die Teilnahme an Freizeitreisen an Wochenenden (Kapitel 4.6.1)?
2. Was beeinflusst die Teilnahme an MIV-Freizeitreisen (Kapitel 4.6.2)?
3. Und wovon sind die zurückgelegten MIV-Distanzen abhängig (Kapitel 4.6.3)?

4.6.1 Teilnahme an Freizeitreisen

Für die Beantwortung der Fragen zur Teilnahme an Freizeitreisen und zur MIV-Nutzung (vgl. Kapitel 4.6.2) kann auf binomiale Logit-Modelle zurückgegriffen werden. Logit-Modelle finden Anwendung, wenn es um die Abschätzung des Einflusses mehrerer unabhängiger Variablen auf eine abhängige nominale Variable geht (Urban 1993). Zur Verkehrsmittelnutzung gibt es in der Literatur zahlreiche Anwendungsbeispiele von Logit-Modellen (z.B. Franzen 1997, Dieleman et al. 1999, Wermuth 1980).

Die Darstellung der errechneten Logit-Modelle listet im Folgenden jeweils die Koeffizienten (B_k) der geschätzten Logit-Gleichungen auf. Der Quotient aus B_k und dem Standardfehler der Koeffizientenschätzung ergibt den t-Wert. Mit dem darauf basierenden t-Test kann überprüft werden, ob die Koeffizienten von 0 verschieden sind¹¹⁹. Um die Effekte der unabhängigen Variablen auf die abhängige Variable in ihrer Stärke verstehen zu können, müssen die Logit-Gleichungen entlogarithmiert werden. Die - allerdings noch skalenabhängigen - Effektstärken der unabhängigen Variablen können als Multiplikator $\exp(B_k)$ berechnet werden. Um die Effektvariablen skalenunabhängig miteinander vergleichen zu können, wird nach einem Vorschlag von Long (1987, zitiert nach Urban 1993: 44-45) die Größe

¹¹⁹ Die Berechnung der Logit-Modelle erfolgte mit der Prozedur NOMREG in SPSS 9.0. Die SPSS-Prozedur prüft die Signifikanz der Koeffizienten mit dem Wald-Test, welcher äquivalent zum t-Test ist. Hier werden die t-Werte aufgelistet, weil deren Gebrauch und somit Verständnis verbreiteter ist. Zudem sind die t-Werte - als Koeffizienten der geschätzten Koeffizienten mit den Standardfehlern - bereits standardisierte Koeffizienten des Regressionsmodells, welche zum modellinternen Vergleich der Koeffizienten Verwendung finden können (Urban 1993).

$$Eff = \frac{B_k}{|B_k|} * e^{Std(X_k) * |B_k|}$$

betrachtet, wobei B_k der Logit-Koeffizient zur unabhängigen Variable X_k ist und $std(X_k)$ die Standardabweichung der Variablen X_k .

Tabelle 35: Logit-Modell zur Teilnahme an Freizeitreisen am Wochenende

	<i>B</i>	<i>t</i>	<i>Eff</i>
<i>Konstante</i>	2,47**	2,46	-
<i>Soziodemographie</i>			
<i>Alter</i>	-0,01	-1,26	-1,24
<i>Bildung</i>	0,00	0,09	1,01
<i>Frau</i>	-0,14	-0,64	-1,07
<i>Erwerbstätigkeit</i>	0,07	0,25	1,03
<i>Studierende, in Ausbildung</i>	-0,52	-0,91	-1,15
<i>Arbeiter/in</i>	-0,05	-0,16	-1,02
<i>Höhere Angestellte</i>	0,12	0,48	1,05
<i>Kind</i>	-0,51*	-1,87	-1,23
<i>Doppelverdiener/in</i>	-0,59**	-2,37	-1,32
<i>Verkehrsmittel</i>			
<i>Pkw im Haushalt</i>	0,20	1,09	1,15
<i>ÖV-Zeitkarte</i>	0,16	0,68	1,08
<i>Raumstruktur und Ortsbindung</i>			
<i>Umzüge selten</i>	-0,09	-0,89	-1,12
<i>Wohnungszufriedenheit</i>	-0,10	-0,86	-1,10
<i>Nachbarschaftskontakte</i>	0,26***	3,22	1,41
<i>Garten</i>	0,29	1,09	1,15
<i>Schrebergarten</i>	-0,14	-0,43	-1,04
<i>Zweitwohnsitz</i>	-0,34	-1,02	-1,10
<i>Belgisches Viertel</i>	0,42	1,23	1,19
<i>Zollstock</i>	0,69**	2,14	1,34
<i>Longerich</i>	0,53**	2,05	1,27
<i>Rath</i>	-	-	-
<i>Freizeitmobilitätstypen</i>			
<i>Familienbewegte</i>	0,03	0,07	1,01
<i>Allseits Aktive</i>	-0,62	-1,36	-1,20
<i>Auto-Kultur-Individualisten</i>	-0,43	-0,93	-1,14
<i>Bummler</i>	-0,26	-0,55	-1,09
<i>Schnelle Fitte</i>	-0,18	-0,42	-1,07
<i>Häuslich Genügsame</i>	-1,21*	-2,46	-1,41
<i>Selbstzufriedene Individualisten</i>	-	-	-
<p>Geschätzt wird mit dem Logit-Modell die Wahrscheinlichkeit für die Teilnahme an Freizeitreisen (Dummy-Variable). N = 870, -2 log likelihood = 700 (p = 1,00), Goodness of Fit = 885 (p = 0,15), Pseudo-R² (Mc Fadden) = 0,08, Vorhersageerfolg 84%. Logit-Koeffizienten: *p < 0,1, **p < 0,05, ***p < 0,01. Signifikante Koeffizienten (p < 0,1) sind grau hinterlegt.</p>			

Zunächst wird untersucht, von welchen Faktoren die Teilnahme an Freizeitreisen am Wochenende abhängt. Aufgrund der Stichtagssystematik sind nicht alle Personen an den Stichtagen auf Freizeitreisen unterwegs. Von 870 Personen liegen vollständige Angaben in den Wochenend-

protokollen und im Fragebogen vor. 733 (84%) davon sind auf Freizeitreisen unterwegs. Alle in Tabelle 33 aufgeführten unabhängigen Variablen werden in das Logit-Modell einbezogen, dessen Erklärungskraft (Pseudo-R² nach Mc Fadden = 0,08) nur bescheiden ist. Es liefert folgende Ergebnisse zu den Einflussstärken der unabhängigen Variablen (vgl. Tabelle 35):

- Soziodemographie: Haushalte mit Kindern und Doppelverdienenden nehmen seltener an Freizeitreisen teil.
- Verkehrsmittel: ohne signifikante Einflüsse.
- Raumstruktur: Die Befragten aus den Wohnvierteln Zollstock und Longerich sind im Vergleich zu denjenigen aus Rath häufig an Freizeitreisen beteiligt. Stark ist der Einflusseffekt der Nachbarschaftskontakte, mit deren Häufigkeit auch die Teilnahme an Freizeitreisen ansteigt.
- Freizeitmobilitätstypen: die Zugehörigkeit zu den Häuslich Genügsamen reduziert im Vergleich zu den Selbstzufriedenen Individualisten die Teilnahme an Freizeitreisen.

Nach dem Ergebnis des Logit-Modells sind also sowohl Freizeitmobilitätstypen als auch räumliche Strukturen - Ortsbindung - und Haushaltszusammensetzung mit signifikanten Einflüssen auf die Teilnahme an Freizeitreisen verbunden.

Teilnahme an Freizeitreisen nach Reisezwecken

Für die Teilnahme an Freizeitreisen werden je nach Zweck eigenständige binomiale Logit-Modelle berechnet. Von den Befragten, deren Angaben in die Logit-Modelle eingehen, unternehmen 32% eine Reise für Freizeit-Infrastruktur, 24% sind für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten unterwegs, 23% für Soziale Kontakte und 39% für Natur/Fortbewegung. Auch die vier Logit-Modelle zur Teilnahme an den Reisezwecken zeigen mit Pseudo-R²-Werten zwischen 0,06 und 0,09 nur sehr unbefriedigende Werte. Als Ergebnis der Modelle zeigt sich (vgl. Tabelle 36):

- Soziodemographie bleibt ohne Einfluss auf die Teilnahme an Freizeit-Infrastruktur und nur mit schwach signifikantem Einfluss auf die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur, woran seltener Personen mit Kind im Haushalt und seltener Arbeiter/innen teilnehmen. Dagegen hat auf die Teilnahme an Sozialen Kontakten sowie an Natur/Fortbewegung das Alter einen starken Effekt. Mit zunehmendem Alter werden mehr Reisen für Natur/Fortbewegung und seltener Reisen für Soziale Kontakte unternommen. Auch Doppelverdienende sind für Soziale Kontakte seltener unterwegs. An Natur/Fortbewegung nehmen Haushalte mit Kindern seltener teil.
- Verkehrsmittel-Verfügbarkeit: Der Besitz einer ÖV-Zeitkarte hat einen starken Einfluss auf häufigere Reisen für Soziale Kontakte in Kombination mit Freizeit-Infrastruktur sowie auf seltenere Reisen für Natur/Fortbewegung.

Tabelle 36: Binomiale Logit-Modelle zur Teilnahme an einzelnen Reisezwecken

MIV	Logit 1: Freizeit-Infrastruktur			Logit 2: Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte			Logit 3: Soziale Kontakte			Logit 4: Natur/Fortbewegung		
	B	t	Eff	B	t	Eff	B	t	Eff	B	t	Eff
<i>Konstante</i>	-1,17	-1,55		-1,23	-1,53		-0,53	-0,72		-1,79**	-2,38	
Soziodemographie												
<i>Alter</i>	-0,01	-0,93	-1,13	0,00	0,06	1,01	-0,03***	-3,71	-1,60	0,03***	3,39	1,55
<i>Bildung</i>	-0,02	-0,59	-1,06	0,02	0,66	1,07	0,04	1,27	1,12	-0,01	-0,29	-1,03
<i>Frau</i>	-0,25	-1,47	-1,13	0,21	1,14	1,11	0,26	1,57	1,14	-0,13	-0,77	-1,07
<i>Erwerbstätigkeit</i>	0,09	0,42	1,05	0,00	-0,01	1,00	-0,14	-0,63	-1,07	0,30	1,37	1,15
<i>Studierende, in Ausbildung</i>	0,15	0,40	1,04	0,31	0,78	1,09	-0,28	-0,74	-1,08	0,36	0,88	1,11
<i>Arbeiter/in</i>	0,32	1,23	1,11	-0,60*	-1,82	-1,21	0,10	0,40	1,03	-0,06	-0,23	-1,02
<i>Höhere Angestellte</i>	0,07	0,35	1,03	0,00	-0,01	1,00	0,01	0,07	1,01	0,21	1,12	1,09
<i>Kind</i>	0,21	1,02	1,09	-0,40*	-1,67	-1,18	-0,17	-0,81	-1,07	-0,37*	-1,78	-1,16
<i>Doppelverdiener/in</i>	-0,09	-0,49	-1,04	-0,06	-0,29	-1,03	-0,41**	-2,22	-1,22	-0,05	-0,26	-1,02
Verkehrsmittel												
<i>Pkw im Haushalt</i>	0,05	0,36	1,07	0,11	0,71	1,15	0,08	0,59	1,11	-0,09	-0,61	-1,12
<i>ÖV-Zeitkarte</i>	-0,12	-0,64	-1,12	0,46**	2,36	1,55	0,05	0,25	1,04	-0,39**	-2,10	-1,44
Raumstruktur und Ortsbindung												
<i>Umzüge selten</i>	-0,01	-0,11	-1,01	-0,07	-0,99	-1,10	-0,10	-1,46	-1,14	0,06	0,82	1,08
<i>Wohnungszufriedenheit</i>	0,18**	2,04	1,09	-0,17*	-1,82	-1,08	0,19**	2,19	1,09	-0,11	-1,24	-1,05
<i>Nachbarschaftskontakte</i>	0,08	1,30	1,02	0,08	1,19	1,02	0,11*	1,82	1,03	0,10	1,60	1,03
<i>Garten</i>	-0,14	-0,61	-1,04	0,48**	1,97	1,14	0,03	0,14	1,01	0,05	0,23	1,01
<i>Schrebergarten</i>	-0,46	-1,49	-1,37	-0,69*	-1,80	-1,61	-0,79**	-2,35	-1,72	0,98***	3,52	1,96
<i>Zweitwohnsitz</i>	-0,15	-0,51	-1,07	-0,66*	-1,81	-1,36	-0,68**	-2,14	-1,38	0,11	0,41	1,05
<i>Belgisches Viertel</i>	0,90***	3,35	1,56	0,61**	2,05	1,36	-0,17	-0,63	-1,09	-0,12	-0,47	-1,06
<i>Zollstock</i>	0,38	1,45	1,18	0,46	1,58	1,22	0,21	0,84	1,09	-0,09	-0,34	-1,04
<i>Longerich</i>	0,46**	2,17	1,21	0,49**	2,11	1,22	0,10	0,48	1,04	0,03	0,14	1,01
<i>Rath</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freizeitmobilitätstypen												
<i>Familienbewegte</i>	-0,36	-1,31	-1,18	-0,17	-0,58	-1,08	0,27	0,98	1,13	0,80***	2,81	1,44
<i>Allseits Aktive</i>	-0,89**	-2,54	-1,49	-0,49	-1,28	-1,24	-0,19	-0,56	-1,09	0,33	0,98	1,16
<i>Auto-Kultur- Individualisten</i>	-0,18	-0,60	-1,08	-0,21	-0,63	-1,09	0,06	0,19	1,02	-0,64*	-1,81	-1,31
<i>Bummler</i>	-0,32	-0,97	-1,10	-0,34	-0,91	-1,11	0,14	0,43	1,04	0,10	0,30	1,03
<i>Schnelle Fitte</i>	-0,14	-0,53	-1,05	0,15	0,52	1,05	-0,10	-0,38	-1,03	0,43	1,51	1,14
<i>Häuslich Genügsame</i>	-1,11**	-2,58	-1,44	-0,35	-0,77	-1,12	-0,02	-0,04	-1,01	-0,66*	-1,65	-1,24
<i>Selbstzufriedene Individualisten</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>N</i>	870			870			872			870		
<i>-2 log likelihood</i>	1026 (0,00)			889 (0,13)			1035 (0,00)			1055 (0,00)		
<i>Goodness-of-Fit</i>	868 (0,26)			871 (0,24)			866 (0,29)			869 (0,25)		
<i>Pseudo R² (McFadden)</i>	0,06			0,06			0,07			0,09		
<i>Vorhersageerfolg</i>	69%			77%			68%			67%		

Geschätzt werden in vier getrennten binomialen Logit-Modellen die Wahrscheinlichkeiten der Teilnahme an einer Reise mit den Zwecken Freizeit-Infrastruktur (Logit 1), Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten (Logit 2), Soziale Kontakte (Logit 3) und Natur/Fortbewegung (Logit 4).
Logit-Koeffizienten: * p < 0,1, ** p < 0,05, *** p < 0,01.
Signifikante Koeffizienten (p < 0,1) sind grau hinterlegt.

- Wohnviertel: Befragte aus dem Belgischen Viertel und aus Longerich nehmen häufiger an Reisen für Freizeit-Infrastruktur sowie an der Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-

Infrastruktur teil als solche aus Rath. Das gilt auch für Befragte aus Zollstock - allerdings ist dafür die Aussage nicht signifikant. Auf Soziale Kontakte oder Natur/Fortbewegung hat das Wohnviertel keinen signifikanten Einfluss.

- Raumstruktur: Schrebergartenbesitz hat einen starken Effekt auf eine höhere Teilnahme an Natur/Fortbewegung (u.a. die Fahrt zum Schrebergarten) sowie auf eine geringere Teilnahme an Sozialen Kontakten sowie an der Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur. Auch Befragte mit Zweitwohnsitz nehmen seltener an Sozialen Kontakten sowie an der Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur teil. Gartenbesitz wirkt positiv auf häufigere Reisen für die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur.
- Ortsbindung: Die Wohnungszufriedenheit hat positive, aber relativ geringe Effekte auf Freizeit-Infrastruktur sowie Soziale Kontakte. Für Soziale Kontakte in Kombination mit Freizeit-Infrastruktur sind Wohnzufriedene seltener unterwegs.
- Freizeitmobilitätstypen: An Freizeit-Infrastruktur nehmen die Allseits Aktiven und die Häuslich Genügsamen seltener teil als die Selbstzufriedenen Individualisten. An Natur/Fortbewegung nehmen Auto-Kultur-Individualisten und Häuslich Genügsame selten, Familienbewegte im Vergleich zu den Selbstzufriedenen Individualisten dagegen häufig teil.

4.6.2 MIV-Nutzung auf Freizeitreisen

Im Folgenden wird die Teilnahme der Befragten an MIV-Reisen insgesamt und unterschieden nach einzelnen Reisezwecken in binomialen Logit-Modellen erfasst. Durch die Hinzunahme der Einflussfaktoren MIV-Nutzung bzw. ÖV-Nutzung am Werktag reduziert sich die Zahl der verwendeten Fragebögen auf jeweils 846. Mit dem MIV reisen von diesen insgesamt 46% für Freizeitaktivitäten am Wochenende. Jeweils 13% sind mit dem MIV für Freizeit-Infrastruktur, für die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten und für Natur/Fortbewegung unterwegs. Für Soziale Kontakte sind 20% mit dem MIV unterwegs. Die fünf Logit-Modelle zur Erklärung der MIV-Teilnahmen haben mit Werten zwischen 0,09 und 0,13 geringfügig bessere Pseudo-R²-Werte als die Logit-Modelle der vorhergehenden Kapitel. Trotzdem bleibt die Erklärungskraft der Modelle weiterhin unbefriedigend. Es zeigen sich folgende Ergebnisse für die verschiedenen Einflussgrößen (Tabelle 37):

- Verkehrsmittel: In jedem der fünf Logit-Modelle hat die Zahl der Pkw im Haushalt oder die werktägliche MIV-Nutzung einen starken Effekt auf die MIV-Nutzung für Freizeit-Reisezwecke. Die ÖV-Zeitkarte hat lediglich bei der MIV-Teilnahme für Freizeit-Infrastruktur signifikante Bedeutung. Die verfügbaren und gewohnten Verkehrsmittel sind die stärkste Einflussgröße zur Erklärung der Teilnahme an MIV-Reisen.

Tabelle 37: Logit Modelle zur MIV-Teilnahme an Freizeitreisen

MIV	Logit 1: Freizeit-Infrastruktur			Logit 2: Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte			Logit 3: Soziale Kontakte			Logit 4: Natur/Fortbewegung			Logit 5: alle Freizeitreisen		
	B	t	Eff	B	t	Eff	B	t	Eff	B	t	Eff	B	t	Eff
Konstante	-2,20**	-1,99	-	-1,91*	-1,80	-	-2,16**	-2,37	-	-4,56***	-3,68	-	-1,15	-1,51	-
Soziodemographie															
Alter	-0,01	-1,34	-1,28	0,00	-0,41	1,08	-0,02***	-2,61	-1,50	0,02	1,56	1,36	-0,01	-1,34	-1,19
Bildung	-0,05	-1,21	-1,17	0,02	0,45	1,06	0,08**	2,13	1,26	-0,07	-1,48	-1,22	0,01	0,33	1,03
Frau	-0,04	-0,18	-1,02	0,11	0,44	1,05	0,15	0,71	1,08	-0,24	-0,95	-1,13	0,04	0,26	1,02
Erwerbstätigkeit	0,26	0,82	1,13	0,37	1,06	1,19	-0,46**	-1,68	-1,24	0,01	0,02	1,00	-0,05	-0,24	-1,03
Studierende, in Ausbildung	0,17	0,29	1,05	0,76	1,47	1,23	-0,42	-0,91	-1,12	0,18	0,26	1,05	0,06	0,14	1,02
Arbeiter/in	0,17	0,46	1,06	-0,86*	-1,70	-1,33	-0,13	-0,36	-1,04	-0,20	-0,50	-1,07	-0,18	-0,67	-1,06
Höhere Angestellte	0,02	0,08	1,01	-0,16	-0,57	-1,07	-0,09	-0,40	-1,04	0,13	0,49	1,06	-0,01	-0,03	-1,00
Kind	0,25	0,90	1,11	-0,40	-1,28	-1,17	0,08	0,32	1,03	-0,08	-0,27	-1,03	0,02	0,10	1,01
Doppelverdiener/in	-0,10	-0,40	-1,05	-0,07	-0,27	-1,03	-0,36	-1,63	-1,19	-0,05	-0,20	-1,03	-0,4**	-2,02	-1,20
Verkehrsmittel															
Pkw im Haushalt	0,24	1,14	1,18	0,56***	2,63	1,47	0,46**	2,52	1,37	0,48**	2,12	1,39	0,8***	5,34	1,75
ÖV-Zeitkarte	-0,73**	-2,17	-1,41	0,25	0,85	1,12	-0,07	-0,26	-1,03	-0,11	-0,33	-1,05	-0,01	-0,03	-1,00
Raumstruktur und Ortsbindung															
Werktag MIV	0,58**	2,13	1,34	0,36	1,33	1,20	0,86***	3,77	1,53	1,27***	4,49	1,89	0,93***	5,26	1,60
Werktag ÖV	0,02	0,06	1,01	-0,04	-0,14	-1,02	0,02	0,06	1,01	0,03	0,10	1,01	0,00	0,01	1,00
Umzüge selten	0,12	1,16	1,17	0,00	-0,01	1,00	0,01	0,13	1,01	0,23*	1,85	1,34	0,04	0,55	1,05
Wohnungszufriedenheit	0,13	1,01	1,13	-0,31***	-2,69	-1,34	0,12	1,13	1,12	-0,09	-0,71	-1,09	-0,06	-0,67	-1,06
Nachbarschaftskontakte	0,02	0,27	1,03	-0,07	-0,84	-1,10	0,01	0,08	1,01	-0,05	-0,52	-1,06	-0,01	-0,14	-1,01
Garten	0,26	0,85	1,13	0,20	0,64	1,10	-0,11	-0,42	-1,05	-0,57*	-1,81	-1,31	0,03	0,13	1,01
Schrebergarten	-1,11**	-1,99	-1,36	-1,22*	-1,93	-1,40	-0,33	-0,84	-1,10	0,74**	2,22	1,23	-0,04	-0,14	-1,01
Zweitwohnsitz	0,11	0,27	1,03	-0,58	-1,24	-1,17	-0,30	-0,84	-1,08	0,26	0,69	1,07	-0,07	-0,24	-1,02
Belgisches Viertel	0,31	0,80	1,14	0,48	1,26	1,22	-0,32	-0,98	-1,14	0,69*	1,69	1,33	0,31	1,14	1,13
Zollstock	0,35	0,92	1,16	0,07	0,19	1,03	-0,14	-0,46	-1,06	0,66*	1,76	1,32	0,37	1,41	1,16
Longerich	0,24	0,84	1,12	0,60**	2,04	1,31	0,18	0,74	1,08	0,57*	1,85	1,30	0,47**	2,26	1,24
Rath	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freizeitmobilitätstypen															
Familienbewegte	-0,70*	-1,75	-1,34	0,01	0,03	1,00	-0,07	-0,20	-1,03	0,77	1,60	1,38	0,06	0,21	1,03
Allseits Aktive	-0,80	-1,61	-1,27	-0,05	-0,11	-1,02	-0,77*	-1,73	-1,26	0,45	0,85	1,14	-0,42	-1,25	-1,13
Auto-Kultur- Individualisten	-0,09	-0,23	-1,03	0,43	1,08	1,15	-0,09	-0,25	-1,03	0,56	1,08	1,19	0,50	1,56	1,17
Bummler	-0,63	-1,29	-1,23	-0,24	-0,46	-1,08	0,04	0,10	1,01	0,38	0,70	1,13	-0,16	-0,46	-1,05
Schnelle Fitte	-0,17	-0,49	-1,07	0,51	1,40	1,23	-0,26	-0,80	-1,11	0,66	1,38	1,30	0,35	1,27	1,15
Häuslich Genügsame Selbstzufriedene Individualisten	-1,14	-1,61	-1,38	0,24	0,39	1,07	-0,47	-0,85	-1,14	-0,02	-0,03	-1,01	-0,21	-0,50	-1,06
N	846			846			846			846			846		
-2 log likelihood	584 (1,00)			575 (1,00)			753 (0,94)			553 (1,00)			1011 (0,00)		
Goodness-of-Fit	822 (0,44)			856 (0,16)			824 (0,42)			822 (0,43)			841 (0,26)		
Pseudo R ² (Mc Fadden)	0,09			0,11			0,10			0,13			0,13		
Vorhersageerfolg	87%			87%			80%			88%			68%		

Geschätzt werden in fünf getrennten binomialen Logit-Modellen die Wahrscheinlichkeiten der Teilnahme an einer Reise mit den Zwecken Freizeit-Infrastruktur (Logit 1), Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten (Logit 2), Soziale Kontakte (Logit 3), Natur/Fortbewegung (Logit 4) sowie alle Freizeitreisen (Logit 5).
Logit-Koeffizienten: * p < 0,1, ** p < 0,05, *** p < 0,01.
Signifikante Koeffizienten (p < 0,1) sind grau hinterlegt.

- Soziodemographie: Im Modell für alle Freizeitreisen ist nur die Variable „Doppelverdiener/in“ von signifikantem Einfluss. Demnach ist die Teilnahme an Freizeitreisen bei Doppel-

verdienenden-Haushalten geringer als bei anderen Haushalten. Insgesamt sind die soziodemographischen Merkmale - auch bei den einzelnen Reisezwecken - von geringem Einfluss. Lediglich für Soziale Kontakte sind starke Einflüsse vorhanden. Hier ist mit zunehmendem Alter und bei Erwerbstätigen die MIV-Teilnahme geringer, mit zunehmender (Aus-) Bildung höher.

- Raumstruktur: An Freizeitreisen nehmen Befragte aus Longerich häufiger als solche aus Rath teil. Neben dem Wohnviertel sind weitere Raummerkmale nicht signifikant. Noch weniger Einfluss haben räumliche Merkmale auf die Teilnahme an Reisen für Soziale Kontakte, wofür kein Raumstruktur-Koeffizient signifikant ist.
- Wohnviertel: An Reisen für Natur/Fortbewegung nehmen die Rather/innen seltener mit dem MIV teil als die Bewohner/innen der anderen Befragungsviertel. Aus der Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur nehmen die Longericher/innen signifikant häufiger mit dem MIV teil als die Rather/innen.
- Schrebergartenbesitzende nehmen selten mit dem MIV an Reisen für Freizeit-Infrastruktur sowie für die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur teil. Dagegen nutzen sie häufig den MIV für Reisen zu Natur/Fortbewegung. Gartenbesitzende unternehmen selten MIV-Reisen für Natur/Fortbewegung.
- Höhere Wohnzufriedenheit steht im Zusammenhang mit seltener MIV-Teilnahme an der Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur.
- Freizeitmobilitätstypen: Nur wenige und schwach signifikante Einflüsse der Freizeitmobilitätstypen sind in den Logit-Modellen enthalten. An Freizeit-Infrastruktur nehmen Familienbewegte seltener teil, und an Sozialen Kontakten nehmen Allseits Aktive häufiger teil als die Selbstzufriedenen Individualisten.

4.6.3 MIV-Distanzen für Freizeitreisen

Zur Schätzung der MIV-Distanzen auf Freizeitreisen wird auf ein lineares OLS-Regressionsmodell zurückgegriffen. Nicht alle Befragte, sondern nur jene 416, die am Wochenende MIV-Freizeitreisen durchgeführt haben, haben auch MIV-Distanzen zurückgelegt. Es handelt sich hierbei also um eine zensierte Variable, für deren Schätzung mit einer Regressionsrechnung besondere Vorkehrungen zu treffen sind. So sind die im vorangegangenen Kapitel berechneten Logit-Modelle zur Beteiligung an MIV-Freizeitreisen als Vorbereitung für die folgenden OLS-Regressionen zu verstehen: Die Analyse der MIV-Distanzen wird in zwei Schritte aufgespalten. In einem ersten Schritt, dem Logit-Modell, wurde überprüft, ob bzw. wie sich die Personen mit zurückgelegten MIV-Distanzen von den anderen unterscheiden (vgl. Kapitel 4.6.2). Im nun folgenden zweiten Schritt wird überprüft, ob bzw. wie sich die MIV-Distanzen der Personen unterscheiden, welche auf MIV-Freizeitreisen unterwegs sind. Zum

Verständnis der Einflüsse auf die Entstehung der MIV-Distanzen ist also auch die Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem vorangegangenen Kapitel notwendig (vgl. Kapitel 4.6.4). Die OLS-Regression wird in folgenden Schritten durchgeführt:

- Zunächst werden die gemessenen MIV-Entfernungen logarithmiert. Dies ist eine Standardtransformation, mit der eine linksschiefe Verteilung der abhängigen Variablen - wie das bei Entfernungsangaben häufig der Fall ist - näherungsweise auf eine Normalverteilung transformiert werden kann (vgl. Franzen 1997), welche eine der Voraussetzungen für die Verwendung der Signifikanztests bei einer OLS-Regressionsrechnung ist (vgl. Backhaus et al. 1996: 1-55).
- Die Variable Haushaltsnettoeinkommen wird wegen ihres Einflusses auf die MIV-Distanzen in die Regressionsrechnungen - im Unterschied zu den Logit-Modellen - einbezogen. Wegen der in 12% der Fälle fehlenden Einkommensangaben wurde die Regressionsrechnung mit paarweisem Ausschluss fehlender Werte durchgeführt, d.h. die Korrelationsrechnungen wurden jeweils mit allen zur Verfügung stehenden Variablenpaaren durchgeführt, um genügend Fälle zu haben.
- Die Regressionsmodelle unter Einbezug aller Einflussfaktoren zeigen unbefriedigende Werte für die korrigierten Regressionskoeffizienten R^2 . Um diese Werte zu verbessern, werden Regressionsmodelle mit SPSS und der Prozedur Backward gerechnet (POUT = 0,10, vgl. Backhaus et al. 1996: 50-52). Von den so errechneten, schrittweise reduzierten Erklärungsmodellen für die MIV-Distanz wurde jenes mit dem höchsten Wert für das korrigierte R^2 ausgewählt.
- Die Regressionsrechnungen wurden nach diesem Verfahren zunächst für alle Freizeitreisen und anschließend für die einzelnen Reisezwecke durchgeführt. In die Regressionsmodelle zu einzelnen Reisezwecken gingen jeweils nur die Befragten ein, die mit dem MIV Freizeitreisen am Wochenende unternommen haben.

Im Ergebnis der Regressionsrechnung (Tabelle 38) zeigt sich, dass die Erklärungskraft des Modells für die Freizeitreisen insgesamt sehr schlecht ist, das korrigierte R^2 liegt nur bei 0,07. Kaum besser liegen die beiden Erklärungsmodelle für die MIV-Distanzen für Soziale Kontakte (korrigiertes $R^2 = 0,11$) sowie für Freizeit-Infrastruktur (korrigiertes $R^2 = 0,13$). Bessere Erklärungskraft liefern die Modelle für den kombinierten Reisezweck „Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten“ mit einem korrigierten R^2 von 0,22 sowie für Natur/Fortbewegung mit korrigiertem R^2 von 0,34. Im Wissen von den Defiziten der Erklärungsmodelle können im Folgenden die Regressionskoeffizienten der unabhängigen Variablen immerhin als Richtungen von Einflussstärken interpretiert werden.

Tabelle 38: OLS-Regressionsmodelle für die zurückgelegten MIV-Distanzen insgesamt und nach einzelnen Reisezwecken für jeweils aktive Personen

MIV	Regression 1: Freizeit-Infrastruktur			Regression 2: Freizeit-Infrastruktur & Sozialer Kontakt			Regression 3: Sozialer Kontakt			Regression 4: Natur (& Fortbewegung)			Regression 5: Freizeitreise		
	B	t	β	B	t	β	B	t	β	B	t	β	B	t	β
Konstante	2,41***	5,27		5,01***	11,3		3,00***	6,11		5,16***	10,3		3,25***	6,33	
Soziodemographie															
Alter				-0,02**	-2,53	-0,25									
Bildung							0,04	1,28	0,11				0,03	1,39	0,08
Frau				-0,40	-1,59	-0,16									
Erwerbstätigkeit															
Studierende, Ausbildung							0,81**	2,17	0,20				0,66**	2,48	0,15
Arbeiter/in				-1,05*	-1,84	-0,17				-1,10***	-3,01	-0,26			
Höhere Angestellte													0,21	1,38	0,08
Kind	0,34	1,36	0,14	-0,71**	-2,21	-0,22	-0,26	-1,06	-0,09						
Doppelverdiener/in	0,40*	1,67	0,18	0,68**	2,58	0,26							0,16	1,12	0,06
Einkommen							0,00	1,39	0,11				0,00	1,13	0,07
Verkehrsmittel															
Pkw im Haushalt															
ÖV-Zeitkarte				-0,50*	-1,96	-0,19	-0,75***	-3,09	-0,27				-0,42***	-2,64	-0,15
Raumstruktur und Ortsbindung															
Werktag MIV	0,42*	1,75	0,17												
Werktag ÖV										-0,45	-1,59	-0,14			
Umzüge selten	0,23**	2,46	0,26										0,07	1,23	0,07
Wohnungszufriedenheit										-0,28**	-2,31	-0,22	-0,12	-1,60	-0,09
Nachbarschaftskontakte							-0,15*	-1,95	-0,16				-0,08	-1,63	-0,09
Garten										-0,46*	-1,76	-0,17			
Schrebergarten							-0,53	-1,30	-0,10	-1,42***	-5,28	-0,47	-0,59**	-2,41	-0,13
Zweitwohnsitz	0,73*	1,89	0,19	1,70***	3,44	0,32							0,30	1,28	0,07
Belgisches Viertel							0,52*	1,85	0,15				0,30	1,63	0,09
Zollstock				0,60*	1,88	0,18							0,19	1,14	0,06
Longerich	-0,31	-1,32	-0,13												
Rath															
Freizeitmobilitätstypen															
Familienbewegte							0,53**	2,17	0,19						
Allseits Aktive							0,74*	1,70	0,14	0,73**	2,29	0,20	0,41*	1,71	0,09
Auto-Kultur-Individualisten	-0,43	-1,33	-0,14										-0,28	-1,48	-0,08
Bummler	-0,41	-1,07	-0,11												
Schnelle Fitte	-0,67**	-2,60	-0,27	-0,48*	-1,77	-0,17	0,42	1,63	0,14	0,57**	2,22	0,20			
Häuslich Genügsame	-0,67	-1,12	-0,11										-0,42	-1,37	-0,07
Selbstzufriedene Individualisten															
N		114			113			180			111			416	
korrigiertes R ²		0,13			0,22			0,11			0,34			0,07	

In den fünf Regressionsmodellen werden die logarithmierten MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur, Freizeit-Infrastruktur & Sozialer Kontakt, Sozialer Kontakt, Natur & Fortbewegung sowie für alle Freizeitreisen geschätzt.
 Logit-Koeffizienten: *p < 0,1, **p < 0,05, ***p < 0,01.
 Signifikante Koeffizienten (p < 0,1) sind grau hinterlegt.

Im einzelnen zeigt sich:

- **Soziodemographie:** Studierende bzw. Personen in Ausbildung legen größere MIV-Distanzen zurück als andere. Dies ist der einzige signifikante soziodemographische Effekt im Gesamtmodell und im Modell zu Sozialen Kontakten. Für Natur/Fortbewegung sind die Distanzen bei Arbeiter/innen, für Freizeit-Infrastruktur bei Doppelverdienenden größer. Schließlich sind für die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur Ältere, Haushalte mit Kindern und Arbeiter/innen weniger weit unterwegs als andere Personen. Doppelverdienende sind weiter unterwegs.
- **Verkehrsmittel:** Eine ÖV-Zeitkarte reduziert die zurückgelegten MIV-Entfernungen für Freizeitreisen insgesamt, für Soziale Kontakte sowie für die Kombination Soziale Kontakte mit Freizeit-Infrastruktur. Für Freizeit-Infrastruktur sind Werktags-MIV-Nutzer/innen weiter unterwegs. Für Natur/Fortbewegung gibt es keine signifikanten Zusammenhänge.
- **Wohnviertel** sind von eher geringer Bedeutung für die MIV-Distanzen. Lediglich für die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur sind Personen aus Zollstock und für Soziale Kontakte sind Personen aus dem Belgischen Viertel weiter unterwegs.
- **Schrebergartenbesitz** ist nur bei dem Gesamtmodell - d.h. für alle Freizeitreisen - und für Natur/Fortbewegung von signifikanter Bedeutung und reduziert hier die MIV-Distanzen. Zweitwohnsitz führt zu höheren MIV-Kilometern für Freizeit-Infrastruktur sowie für Soziale Kontakte mit Freizeit-Infrastruktur. Gartenbesitz reduziert die MIV-Distanzen für Natur/Fortbewegung.
- **Ortsbindung:** Seltene Umzüge stehen im Zusammenhang mit ansteigenden MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur. Größere Wohnungszufriedenheit hat niedrigere MIV-Distanzen für Natur/Fortbewegung zur Folge.
- **Freizeitmobilitätstypen:** Im Gesamtmodell sind die Allseits Aktiven im Vergleich zu den Selbstzufriedenen Individualisten weiter unterwegs. Für Natur/Fortbewegung sind sie ebenfalls wie auch die Schnellen Fitten weiter unterwegs. Für Freizeit-Infrastruktur sowie die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur sind die Schnellen Fitten weniger weit als die Selbstzufriedenen Individualisten unterwegs. Schließlich sind die MIV-Distanzen für Soziale Kontakte bei den Familienbewegten und den Allseits Aktiven am größten.

4.6.4 Resümee zu den multivariaten Analysen

Die Erstellung der Logit- und Regressionsmodelle in den vorangehenden Kapiteln 4.6.1 bis 4.6.3 hat gezeigt, dass deren Ergebnisse hier sehr unbefriedigend sind. Zum einen kann dies möglicherweise an der Modellierung liegen. Es können wesentliche unabhängige Variable, die zur Erklärung der Freizeitmobilität unbedingt notwendig sind, nicht in die Analysen mit einbezogen worden sein.

Weiterhin können auch die Modellformulierungen unbefriedigend sein. So gibt insbesondere die Regressionsrechnung eine Fülle an Methoden und Mitteln zur Hand, nicht-lineare Zusammenhänge in ein Modell einzubeziehen. Schließlich könnte die Ursache für die Modellierungsschwierigkeiten im Forschungsgegenstand selbst begründet liegen: Wie bereits öfters erwähnt, ist eine der Hauptthesen der vorliegenden Arbeit, dass Freizeitmobilität ein zeit-räumlich heterogenes Phänomen ist, welches sich einer leichten Erklärung entzieht. In diese Richtung könnte interpretiert werden, dass bei den Regressionsrechnungen in Kapitel 4.6.3 die Regressionsmodelle für die MIV-Distanzen zu zwei einzelnen Reisezwecken - Natur/Fortbewegung sowie die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten - noch passable Ergebnisse lieferten.

Trotz dieser einschränkenden Bemerkungen und der damit verbundenen Zurückhaltung bei der Interpretation der Ergebnisse wird abschließend ein Blick auf die in Tabelle 39 zusammengefassten und schematisierten Ergebnisse der multivariaten Analysen geworfen. Zur Erklärung der zentralen Fragestellung nach den Einflussfaktoren auf die MIV-Distanzen müssen zugleich die Einflussfaktoren auf die MIV-Teilnahme betrachtet werden - wie in Kapitel 4.6.3 bereits erläutert, fließen in die Regressionsrechnung für die MIV-Distanzen nur die Reisen der Personen ein, die jeweils auch mit dem MIV unterwegs sind.

Festzuhalten bleibt, das in fast jedem der Erklärungsmodelle die Zahl der Pkw im Haushalt sowie die werktägliche MIV-Nutzung auch zu vergrößerten MIV-Distanzen auf Freizeitreisen führt. Der Besitz einer ÖV-Zeitkarte wirkt in Richtung reduzierter MIV-Distanzen.

Starke Einflüsse scheinen auch von der Raumstruktur auszugehen. Auffällig ist, dass für Natur/Fortbewegung alle Wohnviertel außer Rath zu erhöhter MIV-Nutzung führen. Die Lage Raths am Kottenforst, dem östlich angrenzenden Waldgebiet, kann für Natur/Fortbewegung als ein entscheidender Faktor zur selteneren MIV-Nutzung betrachtet werden. Auffällig ist auch der Einfluss des Gartenbesitzes, der sowohl zu seltener MIV-Nutzung als auch zu kürzeren MIV-Distanzen für Natur/Fortbewegung führt, und des Schrebergartenbesitzes, der zugleich zur häufigeren MIV-Nutzung - oft mit Transporterfordernissen begründet - und zu kürzeren MIV-Distanzen - wegen der relativen Nähe des Schrebergartens zur Wohnung - führt. Auch die bereits näher untersuchte Verkehrsaufwendigkeit von Zweitwohnsitzen (Kapitel 3.3) deutet sich im positiven Einfluss des Zweitwohnsitzes auf MIV-Distanzen für Freizeit-Infrastruktur sowie für den kombinierten Reisezweck für Soziale Kontakte & Freizeit-Infrastruktur an.

Tabelle 39: Zusammenfassende Überblicksdarstellung der multivariaten Ergebnisse

	Freizeit- Infrastruktur			Soz. Kontakte & Freizeit- Infrastruktur			Soziale Kontakte			Natur / Fortbewegung			Freizeitreisen gesamt		
	Teilnahme	MIV-Teilnahme	MIV-Distanz	Teilnahme	MIV-Teilnahme	MIV-Distanz	Teilnahme	MIV-Teilnahme	MIV-Distanz	Teilnahme	MIV-Teilnahme	MIV-Distanz	Teilnahme	MIV-Teilnahme	MIV-Distanz
Soziodemographie															
Alter						-	-	-		+					
Bildung								+							
Frau															
Erwerbstätigkeit								-							
Studierende, Ausbildung									+						+
Arbeiter/in				-	-	-									
Höhere Angestellte															
Kind				-		-				-			-		
Doppelverdiener/in			+			+							-	-	
Einkommen															
Verkehrsmittel															
Pkw im Haushalt						+			+						+
ÖV-Zeitkarte		-		+		-				-					-
Werktag MIV		+	+					+			+			+	
Werktag ÖV															
Raumstruktur															
Umzüge selten			+								+				
Wohnungszufriedenheit	+			-	-		+					-			
Nachbarschaftskontakte							+		-				+		
Garten				+							-	-			
Schrebergarten		-		-	-					+	+	-			-
Zweitwohnsitz			+	-		+									
Belgisches Viertel	+			+					+		+				
Zollstock						+					+		+		
Longerich	+			+	+						+		+	+	
Rath [Referenzkategorie]															
Freizeitmobilitätstypen															
Familienbewegte		-							+	+					
Allseits Aktive	-							-	+			+			+
Auto-Kultur-Individualisten										-					
Bummler															
Schnelle Fitte			-			-						+			
Häuslich Genügsame	-									-				-	
Selbstzufriedene Individualisten [Referenzkategorie]															

+ positiver Zusammenhang, - negativer Zusammenhang. Die grau hinterlegten Felder bezeichnen Variablen, die nicht in die zugehörigen Modelle aufgenommen wurden. Die Angaben sind die vereinfachte Darstellung der Ergebnisse aus den multivariaten Modellen (vgl. Tabelle 35-Tabelle 38).

Im Gegensatz zu den bivariaten Analysen (vgl. Tabelle 34) sind soziodemographische Merkmale in den multivariaten Analysen von untergeordneter Bedeutung. Besonders Alter, Bildung,

Erwerbstätigkeit oder Geschlecht sind kaum noch von Bedeutung. Schließlich ist der Einfluss der Freizeitmobilitätstypen in vielen Fällen gering. Zusammenhänge zeigen sich beim höheren Verkehrsaufwand der Allseits Aktiven und der Schnellen Fitten für Natur/Fortbewegung. Auch sind Familienbewegte und Allseits Aktive für Soziale Kontakte weit mit dem MIV unterwegs.

Insgesamt bleibt jedoch festzuhalten, dass mit den multivariaten Modellen keine umfassenden Erklärungen von Freizeitmobilität gefunden werden konnten. Die suggestive Kraft bivariater Erklärungsansätze, insbesondere unter Verwendung kreativer Forschungsansätze - wie z.B. bei den Mobilitätsstilen der Fall - verspricht zwar neue Erkenntnisse, jedoch scheint die Hoffnung auf einfache Zusammenhänge und Erklärungen im Freizeitverkehr unbegründet.

Methodisch ergeben sich aus den Ergebnissen des Kapitels 4.6 zwei Auswege. Der erste bedeutet, in Zukunft detailliertere Reisezwecke zu untersuchen als den Freizeitverkehr als Ganzes. Der zweite bedeutet, die Palette der Erklärungsmethoden zu erweitern und die Erklärungskraft von z.B. Stilisierungselementen zu verfeinern und zu erproben. Wahrscheinlich wird nur mit der Kombination von beidem eine bessere Erklärung von Freizeitmobilität gelingen.

5 *Der Entscheidungsprozess für Freizeitmobilität am Wochenende*

Das Verstehen und Erklären des individuellen Verkehrshandelns mit der Rational Choice Theorie ist Gegenstand dieses Kapitels. Kenntnisse der individuellen Entscheidungsprozesse im Verkehrshandeln sind bisher - zumal im Freizeitverkehr - allenfalls in Ansätzen vorhanden. Nach einer Erläuterung des theoretischen Konzepts sowie der empirischen Umsetzung (5.1) werden die gewonnenen Erkenntnisse zum Kern des Entscheidungsprozesses beim Verkehrshandeln in der Freizeit am Wochenende zusammen getragen (5.2). Abschließend wird auf die Bedeutung struktureller Voraussetzungen - Wohnviertel, Zahl der Pkws im Haushalt sowie Freizeitmobilitätstypen - für den Verlauf des Entscheidungsprozesses eingegangen.

5.1 **Theoretisches Konzept und empirische Umsetzung**

Um mit dem handlungstheoretischen Modell das Verkehrshandeln in der Freizeit zu erklären, werden zunächst die allgemeinen Vorgaben des Modells aus Kapitel 2.2.6 für die hier untersuchte Handlungssituation spezifiziert (5.1.1). Anschließend werden die Methodik der qualitativen Erhebung sowie die Vorgehensweise bei der Auswertung geschildert (5.1.2). Es folgt eine Charakterisierung der erfassten Entscheidungssituationen nach Reisezwecken und Verkehrsmitteln (5.1.3).

5.1.1 **Spezifizierung des theoretischen Modells**

Aus einer Vielzahl in Frage kommender Entscheidungen - wie z.B. welches Verkehrsmittel genutzt wird, welcher Weg gewählt wird, welche Orte aufgesucht werden, mit wem gemeinsam Wege zurückgelegt werden, welche Gegenstände mitgenommen werden, was bzw. ob während des Weges gleichzeitig etwas anderes getan wird (Musik hören, lesen, kommunizieren, etc.) - werden die drei Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel näher untersucht (Tabelle 40).

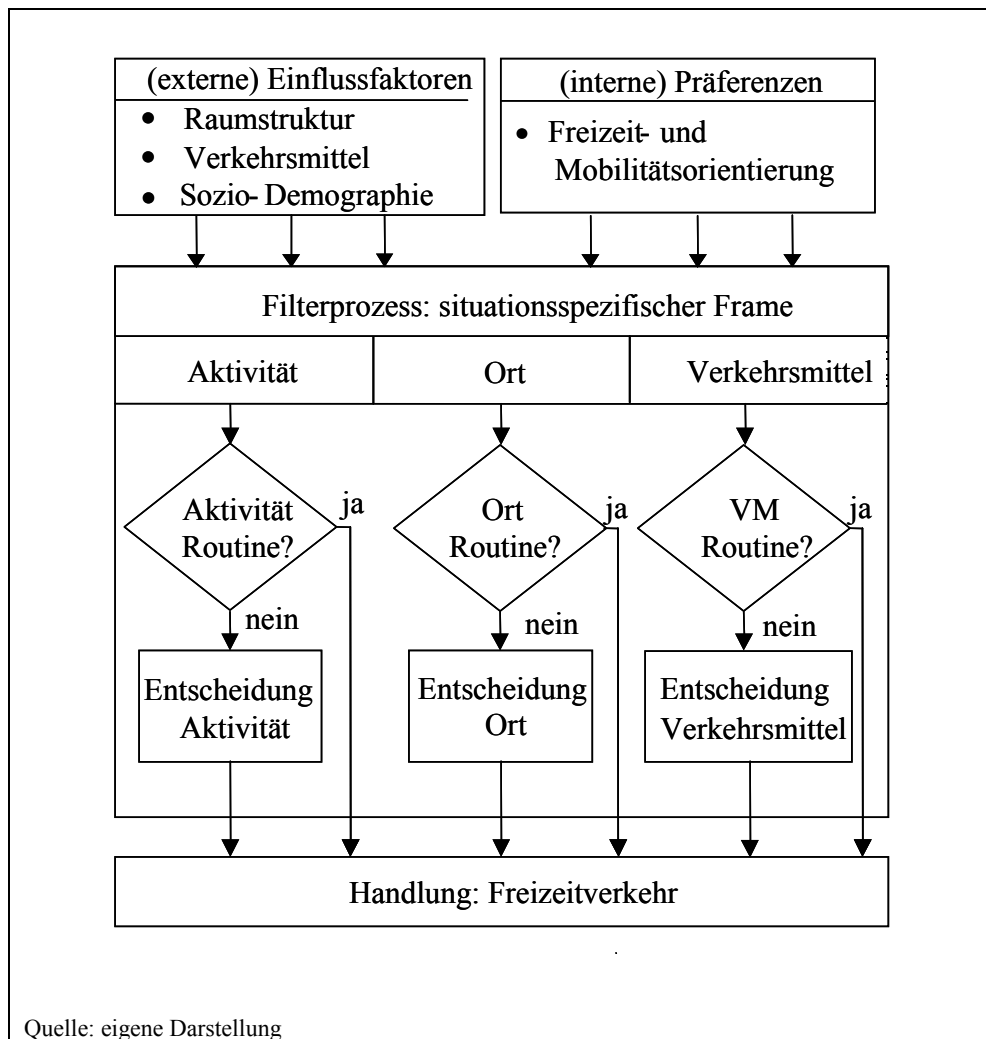
Tabelle 40: Erklärungsebenen zum Verkehrshandeln

<i>Erklärungsebene</i>	<i>Frage</i>
Aktivität	Welche Aktivitäten werden ausgeübt?
Ort	Welche Orte werden ausgewählt (und damit Entfernungen zurückgelegt)?
Verkehrsmittel	Welche Verkehrsmittel werden genutzt?

Das allgemeine Entscheidungsmodell (vgl. Kapitel 2.2.6), welches den theoretischen Hintergrund für die Untersuchung der Freizeitmobilität bildet, wird diesen Erklärungsebenen angepasst und so modifiziert, dass die drei Entscheidungen zu Aktivitäts-, Orts- und Verkehrsmittelwahl explizit werden (Abbildung 61). Demnach wird die Entscheidung durch ein situationsspezifisches Ziel (Frame) vorstrukturiert. In den drei Teildimensionen Aktivität, Ort und Verkehrsmittel laufen sodann Entscheidungsprozesse ab, die jeweils nach den Prinzipien des handlungstheoretischen Rational Choice Kerns funktionieren, d.h. zunächst wird anhand einer Vorentscheidung überprüft, ob es Routine-

handeln gibt, welches das situative Ziel erfüllt. Ist das der Fall, wird der Entscheidungsprozess abgebrochen, um den weiteren Aufwand zu reduzieren und das Routinehandeln ausgeführt. Ist das nicht der Fall, wird eine Entscheidung über die folgende Handlung notwendig. Handlungsalternativen werden bezüglich der wahrgenommenen Konsequenzen bewertet. Für den Ablauf des Entscheidungsprozesses bei einer echten Entscheidung - die Entscheidungsheuristiken - gibt es verschiedene Möglichkeiten, welche situationsabhängig unterschiedlich bedeutsam sind (Friedrichs et al. 1994, Enste 1998).

Abbildung 61: Schematische Darstellung des Entscheidungsmodells Freizeitmobilität



Der Frame, wie auch der Entscheidungsprozess in all seinen Einzelschritten, unterliegen äußeren Einflussfaktoren (Raumstruktur, Verkehrsmittel, Soziodemographie, vgl. Kapitel 4.1 bis 4.4) und individuellen Orientierungen (Präferenzen und Werte, nachfolgend als Freizeit- und Mobilitätsorientierungen gemessen, welche konstitutiv für die Freizeitmobilitätstypen sind, vgl. Kapitel 4.4).

Wie dieses theoretische Konzept vom (Freizeit-) Verkehrshandeln empirisch in der Befragung umgesetzt wurde, wird nachfolgend erläutert.

5.1.2 Methodik der qualitativen Auswertung

Um den Entscheidungsprozess für Freizeitreisen am Wochenende zu untersuchen, wurden vertiefende, qualitative Kurzinterviews - zusätzlich zu dem standardisierten Fragebogen und den Wegeprotokollen (vgl. Kapitel 3.1.1) - geführt und auf Kassette mitgeschnitten. Die Kurzinterviews wurden per Interview-Leitfaden (vgl. Fragebogen im Anhang) im standardisierten Fragenteil, und zwar im Anschluss an die Erfassung der Wegeprotokolle geführt. Sie dauerten von wenigen Minuten bis in Ausnahmefällen 15 Minuten, durchschnittlich etwa 5-10 Minuten. Beim Übergang von geschlossenen zu offenen Fragen wurde die Interviewatmosphäre verändert. An die Stelle der distanzierten, möglichst neutralen Befragung im quantitativen Teil wurde im qualitativen Teil versucht, durch einführendes Nachfragen und die Erzeugung einer offenen Gesprächsatmosphäre die Befragten zu möglichst tiefen Einblicken in ihr Entscheidungsverhalten zu bewegen. Als Übergang zwischen den beiden verschiedenartigen Befragungsteilen diente die Erfassung der Wegeprotokolle, bei deren Ausfüllen durch Nachfragen und Erläuterungen bereits zu der erwünschten offenen Gesprächsatmosphäre übergeleitet wurde.

Vorgegebenes Ziel waren 300 offen geführte Interviewteile. Von den 949 Befragten war dafür jeder zweite - ausgewählt durch gerade Fragebogennummern - vorgesehen. Von den mit diesem Auswahlkriterium in Frage kommenden 475 Interviews gelang in 334 Fällen die Durchführung der offenen Interviewteile.¹²⁰ Von den darin erfassten 491 Entscheidungssituationen betreffen

- 51 Situationen Aktivitäten, die in der vorliegenden Arbeit nicht zur Freizeit gezählt werden (Berufliches, die Begleitung von Kindern sowie private Erledigungen), und
- 7 Freizeitaktivitäten an einem Werktag.

Nach Ausschluss dieser Interviews und Entscheidungssituationen verbleiben 308 Interviews mit 430 Entscheidungssituationen in der Auswertung der offenen Interviewteile. Die Kassettenmitschnitte wurden mit Hilfe eines Auswertungsschemas (vgl. Anhang) kodiert, welches nach Abhören der ersten 50 Interviews erstellt wurde. Jeweils zwei Personen hörten ein offenes Interview ab und kodierten die Aussagen in das Auswertungsschema.¹²¹

¹²⁰ Die Ausfallgründe bei den offenen Interviewteilen - 141 von 475 Versuchen scheiterten (30%) - wurden nicht dokumentiert. Die hohen technischen Anforderungen an die Interviewer/innen - leitfadengestützte Befragung nach vorheriger spezieller Schulung - sowie die hohe Zahl der nötigen Interviewer/innen waren ein wesentlicher Grund für Ausfälle. Zusätzlich war in vielen Fällen der zeitliche Abstand zwischen Befragung und Stichtagswochenende - angestrebt war die Befragung während der Woche nach den Stichtagen, was jedoch nicht immer gelang - zu groß, um eine gute Erinnerung an die Entscheidungsprozesse des betreffenden Wochenendes zu gewährleisten. Die Verweigerung des offenen Befragungsteils durch die Befragten wegen der langen Interviewdauer oder aus anderen Gründen war eher selten.

¹²¹ Vier Personen kodierten die offenen Interviewteile in Zweiertteams mit wechselnder Besetzung. Zur methodischen Vorgehensweise vergleiche Friedrichs et al. (1994).

Inhalt der offenen Interviews

In dem offenen geführten Interviewteil wird nach außerhäusigen Freizeitaktivitäten am Sonntag gefragt, wofür Wege bzw. Reisen zurückgelegt wurden. Als Handlung wird die Durchführung einer Reise betrachtet, die zugehörige Entscheidungssituation geht dieser Reise also voraus. Werden mehrere solcher Reisen in dem Interview angesprochen, so wurden sie in mehreren Entscheidungssituationen - d.h. eigenständige Formulare des Auswertungsschemas - erfasst. Zu jeder Entscheidungssituation werden im Auswertungsschema zunächst folgende Angaben erfasst:

- der Wochentag und das Datum der Entscheidungssituation,
- die Häufigkeit der durchgeführten Aktivitäten,
- die Häufigkeit des Zielorts für diese Aktivität
- sowie die Häufigkeit des Verkehrsmittels zur Erreichung dieses Orts.

Weiterhin wird für jede der drei Teilentscheidungen (Aktivität, Ort, Verkehrsmittel) folgendes erfasst:

- die situationsspezifischen Handlungsziele bzw. Frames (als Filter, mit denen die Entscheidungsfindung vereinfacht wird),
- die gewählte Handlung (Aktivität, Ort, Verkehrsmittel),
- die Nennung von Alternativen (Aktivität, Ort oder Verkehrsmittel),
- die Bewertung bzw. die wahrgenommenen Konsequenzen der Handlungsalternativen,
- Einflussfaktoren auf den (Teil-) Entscheidungsprozess,
- der Zeitpunkt der (Teil-) Entscheidung sowie
- ob es sich bei dieser (Teil-) Entscheidung um eine Routine¹²² handelt.

Schließlich wurde zugeordnet, um welchen

- Typ des Entscheidungsverlaufs (vgl. 5.2.1)

es sich handelt. Bevor im Kapitel 5.2 die Auswertung durchgeführt wird, werden zunächst in Kapitel 5.1.3 die Entscheidungssituationen beschrieben, die in den offenen Interviews erfasst wurden.

¹²² Als Routine wurden hier nur eindeutige Äußerungen der Befragten kodiert, wie z.B. „Darüber habe ich nicht nachgedacht“ (vgl. auch Kapitel 5.2.5).

5.1.3 Erfasste Entscheidungssituationen

Die offenen Interviews wurden nur bei etwa einem Drittel der Befragten durchgeführt. Hauptsächlich beziehen sich die Fragen auf Reisen am Sonntag¹²³. Möglicherweise haben weitere Gründe die Auswahl der erfassten Entscheidungssituationen beeinflusst, so dass diese Situationen hier zunächst hinsichtlich der damit verbundenen Reisezwecke, Distanzen (Lage der Orte) sowie der genutzten Verkehrsmittel beschrieben und mit den Erkenntnissen zum Wochenend-Freizeitverkehr (Kapitel 3.2) verglichen werden.

Tabelle 41: Verteilung der erfassten Entscheidungssituationen auf die Befragten

	<i>Befragte</i>	<i>%</i>
<i>Eine Entscheidungssituation</i>	202	66
<i>Zwei Entscheidungssituationen</i>	90	29
<i>Drei Entscheidungssituationen</i>	16	5
<i>Gesamt</i>	308	100
N=308 Befragte in offenen Interviews		

In den 308 offenen Interviews werden bei zwei Drittel der Befragten eine, bei 29% zwei und bei 5% drei Reisen erfasst (Tabelle 41). Die auftretenden Aktivitätskombinationen in den Entscheidungssituationen werden als Reisezwecke kodiert (vgl. Kapitel 3.1.3).

Tabelle 42: Vergleich der im offenen Interview und in Wegeprotokollen erfassten Reisezwecke

	<i>offene Interviews⁽¹⁾</i> (%)	<i>Wegeprotokolle⁽²⁾</i> (%)
	N=394	N=1553
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	22	26
<i>Sozialer Kontakt & Freizeit-Infrastruktur</i>	18	17
<i>Sozialer Kontakt</i>	28	24
<i>Natur/Fortbewegung</i>	25	27
<i>Transfer</i>	7	5
<i>zu Hause</i>	-	-
<i>Gesamt</i>	100	100
⁽¹⁾ Basis sind 394 Entscheidungssituationen in offenen Interviews. 36 Entscheidungssituationen mit dem Zweck „zu Hause“ sind weggelassen. ⁽²⁾ Basis sind 1553 Freizeitreisen am Wochenende von 912 Befragten.		

In den Entscheidungssituationen der offenen Interviews sind auch Fälle erfasst, in denen die Befragten am Sonntag keine außerhäusigen Freizeitaktivitäten unternommen und ihre Freizeit zu Hause gestaltet haben (8%). Hier wurde erfragt, wie es zu dieser Entscheidung kam und warum nichts außerhalb des Hauses unternommen wurde. Die weiteren Aktivitäten sind alle außerhäusig und insofern mit Reisen verbunden. Im Vergleich mit den Freizeitreisen am Wochenende zeigt sich, dass

¹²³ Von den erfassten 430 Reisen finden 76% am Sonntag und 16% am Samstag statt. Die weiteren 8% der erfassten Reisen sind mit einer Übernachtung verbunden (Transferreisen oder Reisen am Übernachtungsort).

in den offenen Interviews etwas seltener Reisen zu Freizeit-Infrastruktur und etwas häufiger Reisen für Soziale Kontakte erfasst werden, was sich mit dem größeren Anteil erfasster Sonntagsreisen (76%) erklären lässt (Tabelle 42).

Bei den Verkehrsmitteln sind Fußreisen in den offenen Interviews unter- und MIV-Reisen überrepräsentiert gegenüber den Verkehrsmitteln in den Wegeprotokollen (Tabelle 43). Dies hängt mit der Fragestellung nach primär „größeren“ Freizeitaktivitäten am Sonntag zusammen (vgl. Fragebogen S.15 im Anhang), wodurch eventuell kürzere Reisen im eigenen Viertel in den offenen Interviews seltener sind.

Tabelle 43: Vergleich der im offenen Interviews und in Wegeprotokollen erfassten Verkehrsmittel

	<i>offene Interviews⁽¹⁾</i> (%)	<i>Wegeprotokolle⁽²⁾</i> (%)
	N=393	N=1553
<i>zu Fuß</i>	30	37
<i>Fahrrad</i>	11	10
<i>MIV</i>	45	39
<i>Bus, Bahn</i>	12	10
<i>Sonstige</i>	2	4
<i>Gesamt</i>	100	100

(1) Basis sind 394 Entscheidungssituationen in offenen Interviews. 36 Entscheidungssituationen mit dem Zweck „zu Hause“ sind weggelassen.
(2) Basis sind 1553 Freizeitreisen am Wochenende von 912 Befragten

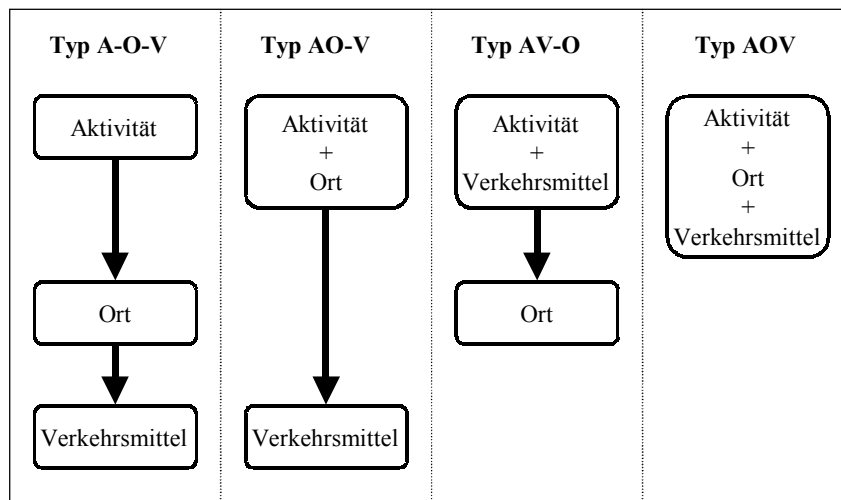
5.2 Der Entscheidungsprozess

5.2.1 Entscheidungsverlauf und Entscheidungstypen

Zunächst wird untersucht, wie die Teilentscheidungen zu Aktivitäten, Orten und Verkehrsmitteln in Entscheidungsprozessen zusammenwirken und voneinander abhängen. Beim Kodieren der Interviews in das Auswertungsschema wurde prinzipiell von der Möglichkeit einer beliebigen zeitlichen Reihenfolge - auch einer eventuellen Gleichzeitigkeit - der Teilentscheidungen ausgegangen. Es zeigt sich jedoch, dass mit der verwendeten Befragungsmethodik stets eine Aktivitätsentscheidung zuerst - möglicherweise gleichzeitig mit einer Orts- oder Verkehrsmittelentscheidung - vor weiteren Teilentscheidungen fällt. Der umgekehrte Fall tritt nicht auf, was möglicherweise mit dem verwendeten Begriff von Aktivitäten - welcher sich wesentlich nach den Aktivitätskategorien der Wegeprotokolle richtet - zusammenhängt. Folgende Beispiele sollen die verwendete Vorgehensweise bei der Kodierung illustrieren:

1. „Ich will mit dem Fahrrad eine Tour machen.“
2. „Heute Abend gehe ich in die Altstadt.“

Abbildung 62: Vier Entscheidungstypen im Verkehrshandeln



Quelle: eigene Darstellung

Im ersten Beispiel wird ein Verkehrsmittel festgelegt (Fahrrad), zugleich auch eine Aktivität (Fahrt ins Blaue bzw. Fortbewegung). Die beiden Teilentscheidungen Aktivität und Verkehrsmittel fallen gleichzeitig. Das zweite Beispiel bezeichnet den Ort, zugleich ist dahinter ebenfalls eine Aktivität verborgen - z.B. ein Spaziergang, eine Kneipentour oder ein Stadtteilstadtteilfest -, welche sich erst aus dem Kontext des Interviews erschließen. „Altstadt“ steht in diesem Fall nicht in erster Linie für einen Ort, sondern vor allem wird die Aktivität des „Weg- bzw. Ausgehens“ bezeichnet. Möglicherweise erfolgt im weiteren Verlauf des Beispiels eine detaillierte Entscheidung darüber, was in der Altstadt getan wird - z.B. ob eine Kneipe oder ein Restaurant aufgesucht werden bzw. welche. Um die

Entscheidungssituationen überschaubar zu halten und die Ergebnisse verallgemeinern zu können, wurde auf die Analyse der Komplexität von solchen Teilentscheidungen verzichtet. In diesem Sinne entsprechen die untersuchten Aktivitäten in den Entscheidungssituationen den Reisezwecken aus den Wegeprotokollen, welche ebenfalls die Zwecke einer Reise mit allen Einzelaktivitäten zusammenfassend beschreiben und insofern von Detailaktivitäten der Reise abstrahieren. Nach der zeitlichen Reihenfolge der Entscheidungen lassen sich vier Fälle unterscheiden, die im Folgenden als Entscheidungstypen bezeichnet werden (vgl. Abbildung 62).

Der Entscheidungstyp¹²⁴ A-O-V tritt in 28% der Situationen auf. Sukzessive fallen die Entscheidungen zunächst zur Aktivität, dann zum Ort und schließlich zum Verkehrsmittel. Ein typisches Beispiel für den Typ A-O-V ist ein Kinobesuch: zunächst wird entschieden, was am Abend getan wird (ins Kino), dann wohin (in welches Kino bzw. welchen Film) und schließlich, mit welchem Verkehrsmittel.

Beim zweiten Typ AO-V, mit 53% der häufigste Fall, fallen zu Beginn die Entscheidungen zu Aktivität und Ort gleichzeitig. Im Unterschied zu dem Typ A-O-V kann die Aktivität in der gleichen Form nicht an einem anderen Ort ausgeführt werden. Zum Beispiel ist der Besuch bei Freunden oder Verwandten fast immer von diesem Typ (vgl. Tabelle 44). Entscheidend für die Zuordnung zum Typ AO-V ist nicht, ob ein Ort routinemäßig immer aufgesucht wird, sondern ob es für die gleiche Aktivität Ortsalternativen gibt. Der Besuch einer Kneipe - selbst wenn immer wieder aus Gewohnheit die gleiche aufgesucht wird - ist im Allgemeinen mit einer getrennten Ortswahl verbunden und deshalb vom Typ A-O-V. Trifft sich jedoch ein Verein in der Kneipe und wird der Ort von einem Vereinsmitglied aufgesucht, um an der Vereinsversammlung teilzunehmen, dann ist keine Ortsalternative möglich. In diesem Fall ist die Entscheidung vom Typ AO-V. Ein drittes Beispiel ist der Kirchenbesuch¹²⁵. Die Teilnahme am Gottesdienst ist zwar auch in anderen Kirchen möglich, normalerweise wird damit jedoch nicht nur der Kirchenbesuch sondern auch die Teilnahme am Gemeindeleben verbunden, weshalb die Aktivität sowohl des Typs A-O-V wie auch des Typs AO-V sein kann. Für die Einteilung zu den jeweiligen Entscheidungstypen genügt es also nicht, die jeweiligen Aktivitätskombinationen zu analysieren. Vielmehr sind individuelle Deutungen und

¹²⁴ Die Bezeichnungen für die Entscheidungstypen ergeben sich aus der zeitlichen Reihenfolge der Teilentscheidungen. Die Großbuchstaben bezeichnen die Teilentscheidung (A Aktivität, O Ort, V Verkehrsmittel), Gedankenstriche trennen verschiedene Entscheidungsschritte. A-O-V steht also für eine Entscheidungskette in drei Schritten: erst kommt die Aktivitäts-, dann die Orts- und schließlich die Verkehrsmittelentscheidung. AV-O bezeichnet entsprechend zunächst die gleichzeitige Aktivitäts- und Verkehrsmittel-, und erst anschließend die Ortsentscheidung.

¹²⁵ Religiöse Aktivitäten liegen im Grenzbereich zwischen Freizeit und Reproduktionsarbeit. Sie werden in der vorliegenden Arbeit als Freizeitaktivitäten in die Auswertungen einbezogen (vgl. Kodierung der Wegezwecke in den Wegeprotokollen).

Zuordnungen entscheidend, die den jeweiligen Aktivitäten, Orten und Verkehrsmitteln gegeben werden.

Tabelle 44: Bedeutung der Entscheidungstypen nach Freizeitaktivitäten

	Häufigkeit	A-O-V (%)	AO-V (%)	AV-O (%)	AOV (%)	Gesamt (%)
<i>Verwandte/Lebenspartner/in besuchen</i>	83	7	89	4		100
<i>Freund/innen treffen (nicht in Wohnung)</i>	58	47	45	9		100
<i>Café, Restaurant, Kneipe, etc.</i>	55	84	15	2		100
<i>Spazieren gehen im Grünen</i>	53	32	9	58		100
<i>Bekannte/Freund/innen besuchen (privat)</i>	52	6	94			100
<i>zu Hause sein</i>	36				100	100
<i>Vereine, gesellschaftliches Engagement</i>	34	29	71			100
<i>Jahrmarkt, Straßen-, Vereinsfest u.ä.</i>	33	36	64			100
<i>Wochenendausflug, Kurzurlaub, Urlaub</i>	27	33	63	4		100
<i>Sport ausüben (aktiv)</i>	24	33	50	17		100
<i>Spazieren gehen, Bummeln</i>	17	47	29	24		100
<i>Kino, Theater, Konzert, Musical u.ä.</i>	15	47	53			100
<i>Kinder zu Freizeitaktivitäten begleiten</i>	14	50	43	7		100
<i>Friedhof</i>	13		92	8		100
<i>Schrebergarten, Wochenendhaus</i>	12		100			100
<i>Spazierfahrt, Fahrt ins Blaue</i>	12	33	8	58		100
<i>Sportveranstaltung besuchen</i>	10		100			100
<i>Einkaufsbummel, Shopping</i>	9	67	33			100
<i>Museen, Ausstellungen, Besichtigungen</i>	7	43	57			100
<i>Weg ins Grüne, in die Natur</i>	4	50	25	25		100
<i>Kurse (Hobby, Tanzen u.ä.)</i>	1		100			100
<i>Attraktionen (Zoo, Wildpark, etc.)</i>	1		100			100
Gesamt	430	28	52	11	8	100

N=430 Entscheidungssituationen. Die Entscheidungssituationen sind nach der Häufigkeit ihres Auftretens sortiert, Doppelnennungen zu Aktivitäten werden jeweils beiden Aktivitäten zugeordnet.

Die in die Tabelle aufgenommenen Nennungen „Kinder zu Freizeitaktivitäten begleiten“ erfolgen stets im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten der Befragten. Sonstige Nennungen wurden als Versorgungsarbeit weg gelassen.

Drittens können die Aktivitäts- und Verkehrsmittelentscheidungen im Typ AV-O zusammenfallen, was in 11% der Fälle geschieht. Dies kann bei der Wanderung, der Fahrrad- oder der Autotour der Fall sein.

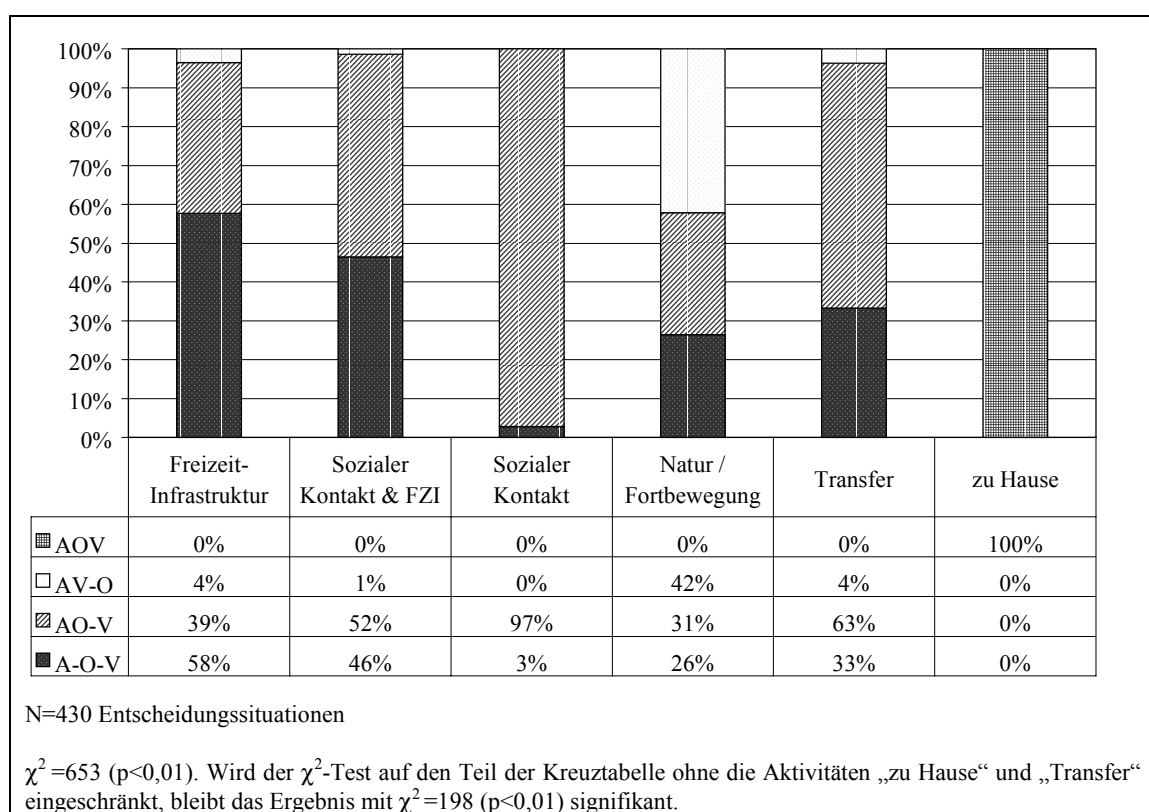
Schließlich fallen viertens in 8% der Fälle die Aktivitäts-, Orts- und Verkehrsmittelentscheidung im Typ AOV zusammen. In diesen Entscheidungstyp fällt nur die Aktivität „zu Hause geblieben“, wofür keine weitere Aktivitätsentscheidung - die Aktivitäten zu Hause werden alle ununterschieden in einer Kategorie erfasst - und auch keine Orts- und Verkehrsmittelentscheidung notwendig sind. In den Interviews waren keine Fälle auffindbar, in denen dies in der Freizeit auftritt. Als Aktivitäten dieses Typs traten in den offenen Interviews nur zwei Fälle auf, in denen Kinder mit dem Pkw von einer Freizeitaktivität abgeholt wurden. Zielort (der Aufenthaltsort der Kinder) und genutztes

Verkehrsmittel (Pkw) können hier nicht voneinander getrennt werden. Für die Eltern ist das Abholen Reproduktionsarbeit, so dass diese beiden Fälle nicht in die Analyse der Freizeitmobilität aufgenommen wurden.

Entscheidungstypen und Aktivitäten

Je nach Einzelaktivität schwanken die Anteile der einzelnen Entscheidungstypen erheblich (Tabelle 44). So werden Cafés, Restaurants und Kneipen überwiegend nach Entscheidungen des Typs A-O-V (84%) aufgesucht. Auch für Treffen mit Freunden und Bekannten (47%), Spaziergänge (47%) und Kino-, Theater- oder Konzertbesuche (47%) ist der Typ A-O-V von Bedeutung.

Abbildung 63: Entscheidungstypen nach Reisezweck



Für den Besuch von Verwandten oder der Lebenspartner/in (89%) bzw. von Freund/innen (94%), Vereinen (71%) oder Straßenfesten (64%), für Wochenendausflüge (63%), den Gang zum Friedhof (92%), den Aufenthalt im Schrebergarten (100%) und das Zuschauen bei Sportveranstaltungen (100%) ist der Typ AO-V von hoher Bedeutung.

Der Typ AV-O überwiegt bei Spaziergängen im Grünen (58%) und Spazierfahrten (58%). Der Typ AOV ist - wie bereits erwähnt - nur als Entscheidungstyp für „zu Hause bleiben“ aufgetreten.

Beim Betrachten der Einzelaktivitäten ist zu beachten, dass diese zum Teil mit anderen Aktivitäten kombiniert werden, und dieses für die Zuordnung zum Entscheidungstyp ausschlaggebend sein kann.

Die Aggregation der Einzelaktivitäten zu Reisezwecken zeigt, dass die Entscheidungen für Soziale Kontakte fast immer nach dem Typ AO-V (97%) fallen. Werden die Sozialen Kontakte mit dem Aufsuchen von Freizeit-Infrastruktur verbunden, ist der Typ AO-V immer noch am häufigsten (52%), jedoch nur knapp vor dem Typ A-O-V (46%). Geht es nur um das Aufsuchen von Freizeit-Infrastruktur, so gehören zum Typen A-O-V (58%) die meisten Fälle. Für Natur und Fortbewegung ist der Entscheidungstyp AV-O (42%) am häufigsten (Abbildung 63).

5.2.2 Die Aktivitätsentscheidung

Frames

In jeder der 430 Entscheidungssituationen fällt zunächst die Aktivitätsentscheidung. Die Befragten nennen in 41% der Fälle einen Frame, der die Entscheidung vorstrukturiert, wie z.B.:

- „Wir mögen es gerne, wenn es ruhig ist. In der Woche haben wir genug zu tun.“ (3124)¹²⁶ oder
- „Sonntag, das ist so der Tag der Familie“ (3236).

Die häufigste Frame-Nennung bei Aktivitäten ist Geselligkeit bzw. Soziale Kontakte (16%). Auch Erholung und Entspannung (8%) oder private Erledigungen (8%) werden relativ häufig genannt (Tabelle 45).

Tabelle 45: Frames zur Aktivitätsentscheidung nach Routinetyt

	<i>keine Routine</i> (%)	<i>Routine</i> (%)	<i>Gesamt</i> (%)
	N=310	N=120	N=430
<i>k. A.</i>	60	58	59
<i>Erholung, Entspannung</i>	7	12	8
<i>Bewegung, Sport</i>	1	6	3
<i>Gesundheit</i>	3	7	4
<i>soziales Engagement, Verein, Kirche</i>	3	3	3
<i>private Erledigungen</i>	9	6	8
<i>Erlebnis, Abwechslung</i>	5	4	5
<i>Geselligkeit, Soziale Kontakte</i>	17	12	16
<i>Versorgung anderer Personen</i>	4	3	3
<i>Spalten %</i>	100	100	100

N=430 Entscheidungssituationen, Mehrfachnennungen von Frames möglich

Aktivitätsroutinen

Nach dem Entscheidungsmodell (vgl. Abbildung 61) erfolgt in der Handlungssituation zunächst die Klärung, ob eine Routine durchgeführt wird. Bei Aktivitätsentscheidungen wird in 28% der Fälle eine

¹²⁶ Die hier und an weiteren Zitaten vermerkten vierstelligen Zahlen sind die Fragebogennummern der Befragten. Die Zitate stammen alle aus den offenen Interviewteilen.

Routine¹²⁷ durchgeführt. Zwischen der Durchführung einer Routine und der Existenz eines Frames ergeben sich keine erkennbaren Zusammenhänge (Tabelle 46). Allerdings werden bei Routineentscheidungen häufiger die Frames Entspannung und Erholung (12%), Bewegung/Sport (6%) sowie Gesundheit (7%) genannt, während bei nicht-routinisierten Entscheidungen häufiger Geselligkeit und Soziale Kontakte (17%) als Frame erwähnt werden (Tabelle 45). Jeweils fällt in 28-29% der Fälle die Entscheidung für eine Routine.

Tabelle 46: Zusammenhang zwischen Frame und Routinen bei der Aktivitätsentscheidung

	<i>kein Frame</i> (%)	<i>Frame</i> (%)	<i>Gesamt</i> (%)
	N=255	N=175	N=430
<i>keine Routine</i>	73	71	72
<i>Routine</i>	28	29	28
<i>Gesamt</i>	100	100	100
N=430 Entscheidungssituationen, $\chi^2=0,065$ (n.s.)			

In den 120 Fällen, in denen die Befragten sich für die Durchführung einer Routine entscheiden, werden 81% dieser Handlungen jeden oder fast jeden Sonntag (bzw. Samstag) ausgeübt, weitere 14% mindestens alle vier Wochen.

Tabelle 47: Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess für Aktivitäten in Abhängigkeit von der Existenz einer Routine

	<i>keine Routine (%)</i>	<i>Routine (%)</i>	<i>Gesamt (%)</i>
	N=310	N=120	N=430
<i>k. A.</i>	22	39	30
<i>Absprache mit Familie, Partner/in</i>	60	33	53
<i>Entscheidungen ohne Absprache Familie</i>	1	2	1
<i>eigener Vorschlag</i>	5	0	3
<i>Restriktionen in der freien Zeit</i>	17	30	21
<i>Informationsmaterial</i>	8	2	6
<i>Wetter</i>	18	21	19
<i>Sonstiges</i>	2	8	4
N=430 Entscheidungssituationen			

In zwei Fünfteln aller Routineentscheidungen werden keine Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess für die Aktivitäten genannt (Tabelle 47). Geschieht das doch, dann werden Absprachen mit der Familie und Freunden (33%), Restriktionen in der freien Zeit (30%) und das Wetter (21%) am häufigsten genannt. In Abhängigkeit von diesen Faktoren wird entschieden, ob eine bzw. welche Routinehandlung durchgeführt wird.

¹²⁷ Nach der engen Definition von Routine, wie sie in Kapitel 5.1.1 eingeführt wurde. Demnach sind Routinen nur solche Wahlentscheidungen über die nicht nachgedacht wurde bzw. die im Interview eindeutig als solche zu erkennen waren. Dieser enge Routinebegriff findet zunächst nur Verwendung, wenn es um die Aktivitäts-, Orts- und Verkehrsmittelentscheidungen geht (Kapitel 5.2.2 bis 5.2.4). In Kapitel 5.2.5 wird dann eine weiter gefasste Routine-Definition eingeführt.

Aktivitätsentscheidungen ohne Routine

In 310 Aktivitätsentscheidungen wird nicht auf Routinen zurückgegriffen. Dann erfolgt die Entscheidung in 22% der Fälle spontan, in jedem sechsten Fall am gleichen Tag und in 45% der Fälle am Vortag oder noch früher. In den restlichen Fällen ist der Zeitpunkt der Entscheidung unbekannt (Tabelle 48). Immerhin 15% der Befragten haben bereits eine Woche zuvor oder noch früher entschieden, was sie an dem betreffenden Tag tun.

Tabelle 48: Zeitpunkt der Aktivitätsentscheidung bei Nicht-Routinen

	<i>Anteil (%)</i>
<i>unmittelbar vor der Handlung</i>	22
<i>bis wenige Stunden vorher</i>	16
<i>ein bis zwei Tage vorher</i>	21
<i>drei bis sieben Tage vorher</i>	9
<i>mehr als eine Woche vorher</i>	15
<i>k. A.</i>	16
<i>Gesamt</i>	100
N=430 Entscheidungssituationen	

Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess ohne Routine werden in 22% der Fälle genannt (Tabelle 47). Am häufigsten sind Absprachen mit der Familie, Lebenspartner/in oder Freunden (60%), Restriktionen in der freien Zeit - und zwar sowohl eigene als auch von anderen Personen oder z.B. Öffnungszeiten von Freizeiteinrichtungen - (17%), das Wetter (18%) sowie Informationsmaterial (8%).

Nur in 19% der Entscheidungssituationen ohne Routine werden Handlungsalternativen genannt, fast immer wird nur eine Alternative genannt. Bewertungen der Alternativen sind ebenfalls selten, so dass die Aussagen über „echte“ Aktivitätsentscheidungen, d.h. ohne Aktivitätsroutinen, selten sind. Die Auswertung der Interviews zeigt dann, dass Frames und Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess wesentlich wichtiger für die Entscheidung sind als die Wahrnehmung und Bewertung von Handlungsalternativen. Erklärt kann dieses Ergebnis mit der kaum überschaubaren Zahl von Möglichkeiten der Freizeitgestaltung bzw. der Aktivitätswahl werden. Die Fülle theoretisch denkbarer Freizeitaktivitäten erfordert individuelle Filterprozesse, welche über einen langen Zeitraum ein Spektrum individueller Freizeitaktivitäten herausbilden, die dann in Abhängigkeit von äußeren Einflussfaktoren - Wetter, Familie, Lebenspartner/in, Freunde, besondere Ereignisse, private Erledigungen bzw. Zeitfenster - jeweils gewählt werden.

5.2.3 Die Ortsentscheidung

- „Hier [Longerich, M.L.], kann man sagen, ist tote Hose, wenn so 19, 20 Uhr ist.“ (3236)
- „Warum sollte ich jetzt irgendwie nach Porz in die Rheinauen fahren bzw. was es da so gibt ähm, wenn ich das hier [Zollstock, M.L.] im Prinzip mit den Gärten bzw. mit dem Grüngürtel

usw. auch abdecken kann?“ (2212)

- I.: „Und woher wissen Sie, wo es etwas Interessantes zu sehen gibt?“
A.: „Wir fahren durch die Gegend und gucken uns das an und wo es, wo es interessant ist, ähm, da steigen wir aus.“ (3274)
- „Solche Ziele sucht man sich natürlich aus, wenn man ein Auto hat. Ich wäre nicht auf die Idee gekommen, wenn ich kein Auto hätte.“ (4326)
- I.: „Warum machen Sie Museumsbesuche eher in der Umgebung?“
A.: „Das hängt natürlich damit zusammen, dass ich in der Freizeit nicht so gerne Auto fahre. Das ist auch der Grund. Ich bin nicht so der unbedingte Autofahrertyp und dann versuche ich die Wege möglichst kurz zu halten.“ (1432)
- „Der Mann von meiner Freundin, der kennt sich da am Nürburgring halt sehr gut aus, welche Veranstaltung da halt ist ---“ (2404)

Frames

Eine eigenständige Ortsentscheidung fällt in den 169 Fällen der Entscheidungstypen A-O-V sowie AV-O (vgl. Kapitel 5.2.1). Spezifische Frames werden für diese Ortsentscheidungen nur in 12% der Fälle genannt.¹²⁸ Jedoch geht diesen Ortsentscheidungen entweder eine Aktivitäts- (Typ A-O-V) oder eine Aktivitäts- und Verkehrsmittelentscheidung (Typ AV-O) voraus, welche als Frame - als situationsspezifisches Handlungsziel - für die Ortsentscheidung verstanden werden können. Diese fällt hier unter der Voraussetzung der bereits gefallenen Teilentscheidungen zu Aktivität oder Verkehrsmittel.

Tabelle 49: Bedeutung von Routinen bei der Ortsentscheidung nach Entscheidungstyp

	<i>A-O-V (%)</i>	<i>AV-O (%)</i>	<i>Gesamt (%)</i>
	N=121	N=48	N=169
<i>keine Routine</i>	80	73	78
<i>Routine</i>	20	27	22
<i>Gesamt</i>	100	100	100
N=169 Ortsentscheidungen			

Ortsroutinen

Von allen Ortsentscheidungen fallen 22% routinisiert (Tabelle 49). Beim Entscheidungstyp A-O-V ist der Anteil der routinisierten Ortsentscheidungen mit 20% niedriger als bei dem Typ AV-O mit 27%. Erwartungsgemäß liegt der größte Teil der routinisiert ausgewählten Orte (Tabelle 50) im eigenen

¹²⁸ Die insgesamt 24 Frame-Nennungen für die Ortsentscheidung sind Erlebnis, Abwechslung (8), private Erledigungen (4), Geselligkeit, Soziale Kontakte (4), Erholung, Entspannung (3) und Gesundheit (1).

Stadtviertel (59%) oder im sonstigen Stadtgebiet (38%). Alle Orte, die nach routinisierten Ortsentscheidungen aufgesucht werden, werden von den Befragten immer oder häufig bzw. überwiegend für die entsprechende Aktivität aufgesucht.

Tabelle 50: Lage der Aktivitätsorte nach Routinetyp Ortsentscheidung

	<i>keine Routine</i> (%)	<i>Routine</i> (%)	<i>Gesamt</i> (%)
	N=132	N=37	N=169
<i>Eigenes Stadtviertel</i>	43	59	47
<i>Innenstadt</i>	14	16	14
<i>Sonstiges Stadtgebiet</i>	19	22	20
<i>Sonstiges bis 100 km von Köln</i>	14	3	12
<i>ab 100 km von Köln</i>	10	0	8
<i>Gesamt</i>	100	100	100
N = 169 Ortsentscheidungen			

Ortsentscheidungen ohne Routine: Alternativen, Bewertungen und Einflussfaktoren

Nur in 14% der Ortsentscheidungen werden alternative Zielorte genannt. Bei der Bewertung von Orten und Alternativen werden eine schöne, attraktive Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln (jeweils 17%) am häufigsten genannt (Tabelle 51).

Tabelle 51: Bewertungen der Alternativen zur Ortsentscheidung nach Entscheidungstyp

	<i>A-O-V (%)</i>	<i>AV-O (%)</i>	<i>Gesamt (%)</i>
	N=121	N=48	N=169
<i>k. A.</i>	48	71	54
<i>Absprache mit Familie, Partner/in</i>	1		1
<i>Restriktionen freie Zeit</i>	1		1
<i>Informationsmaterial</i>	1		1
<i>Sonstiges</i>	2		1
<i>gutes Angebot</i>	10	2	8
<i>aus Erfahrung bekannter Ort</i>	11	4	9
<i>gute Erreichbarkeit mit Verkehrsmitteln</i>	19	10	17
<i>ruhig, wenig los</i>	2	2	2
<i>laut, zuviel los</i>	2	4	2
<i>komfortabel (z.B. geheizt)</i>	2	2	2
<i>Geselligkeit</i>	7		5
<i>schöne, attraktive Umgebung</i>	18	15	17
<i>macht Spaß, ist schön</i>	1	2	1
<i>Gesamt</i>	100	100	100
N=169 Ortsentscheidungen			

Des Weiteren werden die Erfahrungen mit einem bekannten Ort (9%), das gute Angebot am Zielort (8%) sowie Gründe der Geselligkeit (5%) häufig genannt. Ein Vergleich der beiden Entscheidungstypen zeigt, dass im Typ A-O-V häufiger Bewertungen genannt werden und die nur in 48% der Fälle fehlen. Dagegen fehlen beim Entscheidungstyp AV-O in 71% der Fälle Bewertungen von Ortsalternativen.

Tabelle 52: Einflussfaktoren auf den Ortsentscheidungsprozess nach Entscheidungstyp

	A-O-V (%)	AV-O (%)	Gesamt (%)
	N=121	N=48	N=169
<i>Absprache mit Familie, Partner/in</i>	25	10	21
<i>Entscheidungen ohne Absprache Familie</i>	1		1
<i>eigener Vorschlag</i>	2		2
<i>Restriktionen freie Zeit</i>	7	2	5
<i>Informationsmaterial</i>	12	4	9
<i>Wetter</i>	2	8	4
<i>Sonstiges</i>	6		4
<i>k. A.</i>	59	77	64
<i>Spalten %</i>	100	100	100
N=169 Ortsentscheidungen			

In nur 23% der Entscheidungssituationen zur Ortswahl des Typs AV-O werden Angaben zu Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess gemacht (Tabelle 52). Absprachen mit der Familie, Partner/in und Freunden (10%) und das Wetter (8%) sind hierbei die relativ häufigsten Nennungen. Beim Entscheidungstyp A-O-V werden in 41% der Fälle solche Angaben gemacht. Am häufigsten sind dabei Absprachen mit Verwandten und Freunden (25%), Informationsmaterial (12%) und Restriktionen in der freien Zeit (7%).

5.2.4 Die Verkehrsmittelentscheidung

- „[Nach einer Wanderung, M.L.] ... da haben Sie ihre 18, 20 Kilometer hinter sich und --- Zug ist weg!“ (3124)
- „Man fährt mit dem Auto irgendwo hin, lässt das Auto stehen, und man muss da wieder einsteigen, wo man angekommen ist. Und das ist einfach unpraktisch. Während, das Rad kann man überall hin mitnehmen, auch wenn man zu Fuß geht, und an der Eisenbahnstation kann man noch drei Stationen weiter einsteigen, wenn man möchte. Und von daher ist also so gesehen schon ´n Auto unpraktisch.“ (3318)
- „, [Mit der Bahn fahren] ... das ist die praktischste Verbindung. Aber meine Frau sagt: ‚wir haben ´n Auto, wat soll´n wir mit der Bahn fahren? Mit dem Auto sehen wir was, wir können am Rhein vorbei fahren. Nää, mit der Bahn, dat geht alles so quer durch, ne? Da seh´n wir nix.‘ Die will lieber mit dem Wagen fahren. Wofür ham´ wir ´n Auto, wofür bezahl´n wir Steuern und Versicherungen, also fahren wir. --- Und dat Auto will ja auch gefahren werden. ´N Auto, was, ---, was nicht gefahren wird, das rostet. Nicht, es heißt ja, wer rastet, der rostet?“ (2420)
- „Für die Art und Weise wie wir uns was ansehen, ist im Grunde genommen nur das Auto das

richtige Fortbewegungsmittel.“ (3532)

- „Wenn man ein Ziel vor Augen hat, dann muss man das Auto nehmen.“ (1586)
- I.: „Warum sind Sie mit dem Auto gefahren?“
A.: „Weil das mit öffentlichen Verkehrsmitteln, rein theoretisch wär‘ das möglich, aber nicht in zwei Stunden, äh, es ist die Frage, ob man das an einem Tag, äh, ja, im Ernst ...“ (4292)
- „Beim Zulußgehen [im Grünen, M.L.] kann man sich schön unterhalten.“ (3516)
- „Fahrrad ist eher so etwas, wo man schnell ankommen will, so ein bisschen kämpfen ... Kilometer durchbrettern.“ (2106)
- A.: „Es gibt kein schlechtes [Wetter, M.L.] --- Es gibt nur falsche Kleidung. Wenn man kein Auto hat, kann man sich auch die ein oder andere gute Regenjacke leisten --- atmungsaktiv, die auch genau dem Zweck angepasst ist.“ (1242)

Frames

Eine Verkehrsmittelentscheidung erfolgt in 346 Situationen eigenständig. In 35% der Fälle wird zunächst eine Entscheidung über die Aktivität, dann über den Aktivitätssort, schließlich über das Verkehrsmittel (Typ A-O-V) getroffen. In 65% der Fälle (Typ AO-V) erfolgt vor der Verkehrsmittelentscheidung eine gleichzeitige Entscheidung über Aktivität und Ort. In jedem Fall kann davon ausgegangen werden - wie das in ähnlicher Weise bereits bei den eigenständigen Ortsentscheidungen geschah (vgl. Kapitel 5.2.3) -, dass die ausgewählten Aktivitäten und Orte einen Frame für die Verkehrsmittelentscheidung bilden. Nur in 12% der Fälle wird ein weiterer Frame für die Wahl des Verkehrsmittels genannt. In 10% der Fälle ist dies der Transport von Gegenständen. Weitere Frames sind zahlenmäßig unbedeutend.¹²⁹

Verkehrsmittelroutine

In 58% der Fälle ist die Verkehrsmittel- eine Routineentscheidung. Bei den Routineentscheidungen werden immer (89%) oder überwiegend (10%) dieselben Verkehrsmittel zum Erreichen des Zielorts genutzt (Tabelle 53). Von denjenigen, deren Verkehrsmittelentscheidung keine Routine ist, nutzen 64% immer das gleiche Verkehrsmittel für den Zielort. In einer erweiterten Definition des Routinebegriffs - unter Einbezug derjenigen, die immer das gleiche Verkehrsmittel nutzen (vgl. 5.2.5) - fallen somit 77% aller Verkehrsmittelentscheidungen routinisiert.

¹²⁹ Als spezifische Frames für die Verkehrsmittelentscheidung werden der Transport von Gegenständen (10%), ein spezifischer Nutzungskomfort, der mit dem ÖV verbunden wird (2%) und die Beförderung von Personen (1%) genannt.

Tabelle 53: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung für den Zielort nach Routintyp

	<i>keine Routine</i> (%)	<i>Routine</i> (%)	<i>Gesamt</i> (%)
	N=147	N=199	N=346
<i>immer</i>	46	83	68
<i>häufig / überwiegend</i>	14	10	11
<i>gelegentlich</i>	8	1	4
<i>selten</i>	4	0	2
<i>einmalig, nur ausnahmsweise</i>	1	0	1
<i>k.A.</i>	27	6	15
<i>Gesamt</i>	100	100	100

N=346 Situationen der Verkehrsmittelentscheidung

Die Nutzung von Verkehrsmitteln unterscheidet sich nicht in Abhängigkeit davon, ob der Entscheidungsprozess als Routine abläuft oder nicht (Tabelle 54). Verkehrsmittelroutinen sind daher kein verkehrsmittelspezifisches Phänomen.

Tabelle 54: Nutzung von Verkehrsmittel nach dem Routine-Typ Verkehrsmittelentscheidung

	<i>keine Routine</i> (%)	<i>Routine</i> (%)	<i>Gesamt</i> (%)
	N=147	N=199	N=346
<i>zu Fuß</i>	23	23	23
<i>Fahrrad</i>	9	13	11
<i>MIV</i>	51	52	51
<i>Bus, Bahn</i>	14	12	13
<i>Sonstige</i>	3	1	2
	100	100	100

N=346 Verkehrsmittelentscheidungen, $\chi^2=2,87$ (p=0,58)

Bewertungen von Verkehrsmittelalternativen

Alternativen werden in 25%, Bewertungen¹³⁰ in 50% der Verkehrsmittelentscheidungen genannt (Tabelle 55). Die MIV-Nutzenden bewerten den MIV als schnell, zeitsparend (18%), unabhängig, flexibel, bequem (16%) und zum Transport von Gegenständen geeignet (12%). Um manche Ziele zu erreichen, ist der MIV notwendig (5%) bzw. es gibt Ziele, die nicht mit dem ÖV erreichbar sind (8%). Als Gründe für die MIV-Nutzung werden auch die Beförderung von Personen (4%), die Nutzung wegen anderer Personen (3%) oder der niedrige Preis (3%) genannt. Die ÖV-Nutzenden werten dagegen den ÖV als schnell und zeitsparend (24%), preiswert (13%), bequem (9%), bzw. geben an, dass sie ihn überwiegend nutzen (7%). Zugleich schätzen sie die MIV-Nutzung als teuer (4%) und unbequem (4%) ein und nutzen den MIV selten (4%).

¹³⁰ Nur in 9% aller Fälle werden Einflussfaktoren auf den Prozess der Verkehrsmittel-Entscheidung genannt. Das Wetter (8%) gehört fast immer dazu.

Tabelle 55: Bewertung von MIV und ÖV nach tatsächlicher Verkehrsmittelnutzung

	zu Fuß (%) N=79	Fahrrad (%) N=38	MIV (%) N=177	Bus, Bahn (%) N=45	Gesamt (%) N=346
<i>k. A.</i>	75	45	45	38	50
<i>MIV ist preiswert</i>			3		1
<i>MIV ist teuer</i>				4	1
<i>MIV ist schnell, zeitsparend</i>		3	18		10
<i>MIV ist langsam, unbequem</i>			1	4	1
<i>MIV ist unabhängig, flexibel, bequem</i>	1	3	16	2	9
<i>MIV wird immer, überwiegend genutzt</i>			2		1
<i>MIV wird selten, nie genutzt</i>	1	3		4	1
<i>MIV zur Beförderung von anderen Personen</i>			4		2
<i>MIV zum Transport von Gegenständen</i>	3	5	12		7
<i>MIV wegen Erreichbarkeit</i>			5		2
<i>MIV für besondere Zwecke</i>			2		1
<i>MIV wegen anderen Personen</i>			3	2	2
<i>ÖV ist preiswert</i>			1	13	2
<i>ÖV ist teuer</i>			1		0
<i>ÖV ist schnell, zeitsparend</i>		5	1	24	5
<i>ÖV ist langsam, unbequem</i>		5	6		3
<i>ÖV ist bequem, angenehm zu nutzen</i>		3	1	9	2
<i>ÖV wird immer, überwiegend genutzt</i>		3		7	1
<i>ÖV wird selten, nie genutzt</i>				2	0
<i>ÖV zur Beförderung von anderen Personen</i>				2	0
<i>keine Erreichbarkeit mit ÖV</i>	1		8	2	5
<i>ÖV für besondere Ziele</i>				2	0

N=346 Verkehrsmittelentscheidungen. Die Bewertungen von Fahrradfahren, Zu Fuß gehen und Sonstiges wurden weggelassen.

Im Wesentlichen bewerten die MIV- oder ÖV-Nutzenden ihr genutztes Verkehrsmittel positiv. Unterschiede in den positiven Bewertungen zeigen sich beim Transport von Gegenständen und der Erreichbarkeit von Zielen, welche nur von den MIV-Nutzenden genannt werden. Der ÖV wird häufiger als preiswert und als schnell bzw. zeitsparend eingeschätzt. Jedoch unterscheiden sich die Einschätzungen von ÖV und MIV weniger als erwartet voneinander. Es stellt sich die Frage, ob diese Bewertungsunterschiede der Verkehrsmittel sich nur nach den jeweils genutzten Verkehrsmitteln zeigen oder ob sie auch von den Reisezwecken und der Lage der Zielorte abhängen.

Bewertungen von Verkehrsmitteln nach Reisezwecken

Für die Verkehrsmittelbewertung nach den Reisezwecken zeigt sich (Tabelle 56), dass für Soziale Kontakte MIV-Nutzungsvorteile häufig (32%) und ÖV-Nutzungsvorteile selten (6%) genannt werden. Die Nennung nicht-motorisierter Nutzungsvorteile ist für Natur/Fortbewegung hoch (Fahrrad 10%, zu Fuß 5%). Für Freizeit-Infrastruktur werden sowohl relativ viele Vorteile von zu Fuß gehen genannt (10%) wie auch Nachteile (7%). Der ÖV (11%) wird für Freizeit-Infrastruktur relativ häufig als vorteilhaft bewertet, gleichwohl überwiegt die Nennung von MIV-Vorteilen (20%).

Tabelle 56: Bewertungen Verkehrsmittel nach Reisezwecken

	<i>Freizeit- Infrastruktur (%)</i>	<i>Freizeit-Infra- struktur & Sozi- aler Kontakt (%)</i>	<i>Sozialer Kontakt (%)</i>	<i>Natur/ Fortbewegung (%)</i>	<i>Gesamt (%)</i>
	N=82	N=70	N=109	N=59	N=346
<i>k.A.</i>	54	44	48	44	50
<i>MIV Nutzungsvorteile</i>	20	13	32	22	24
<i>MIV überwiegend genutzt, ÖV selten</i>	1	3	0	0	1
<i>MIV zum Transport</i>	11	7	7	7	9
<i>MIV wegen Erreichbarkeit, keine ÖV-Verbindung</i>	7	6	6	7	7
<i>MIV für bestimmte Zwecke</i>	5	4	0	3	3
<i>ÖV Nutzungsvorteile</i>	11	11	6	8	10
<i>ÖV überwiegend genutzt, MIV selten</i>	1	1	5	2	2
<i>ÖV für bestimmte Zwecke</i>	0	1	1	0	1
<i>Fahrrad Nutzungsvorteile</i>	2	3	4	10	4
<i>Zu Fuß Nutzungsvorteile</i>	10	7	3	5	6
<i>Nicht-motorisiert unbequem</i>	7	1	2	3	3
<i>Wetter</i>	1	7	4	5	4
<i>Andere Verkehrsmittelnutzungen</i>	2	3	1	0	2

N =346 Verkehrsmittelentscheidungen. Die Angaben zu dem Reisezweck Transfer wurden weggelassen (26 Fälle).

Deutlicher sind die Unterschiede in den Verkehrsmittelbewertungen, wenn nach der Lage des Zielortes unterschieden wird (Tabelle 57):

- Obwohl für Ziele im eigenen Stadtviertel häufig Vorteile des Zufußgehens genannt werden, überwiegt die Nennung von MIV-Vorteilen.
- Dem Fahrrad werden im Stadtgebiet in 4-6% der Fälle Nutzungsvorteile zugesprochen.
- Für den ÖV werden Nutzungsvorteile häufig für Reisen mit dem Ziel Innenstadt (38%) und für weite Reisen ab 100 km Entfernung genannt (35%). Für Reisen in die Innenstadt bietet das aufs Zentrum ausgerichtete Nahverkehrssystem Vorteile, für weitere Distanzen ab 100 km die Bahn. Für die übrigen Zielgebiete - also nicht das eigene Stadtviertel, nicht die Innenstadt und Distanzen unter 100 km Entfernung - sind die ÖV-Angebote nachteilig. Im Stadtgebiet fehlen tangentielle Verbindungen, welche verschiedene Stadtteile ohne den Umweg über die Innenstadt attraktiv miteinander verbinden. Das gleiche gilt für das Kölner Umland, welches hier mit einer Entfernung bis 100 km abgegrenzt wird.
- Die Nennung von MIV-Nutzungsvorteilen erreicht die höchsten Werte für Ziele im Kölner Umland bis 100 km Entfernung (47%) sowie für Reisen über 100 km (31%) und für Reisen in übrige Stadtviertel (28%). Für Umlandreisen wird zusätzlich häufig auf fehlende ÖV-Verbindungen hingewiesen bzw., dass die Ziele nur mit dem MIV erreichbar seien (16%). Für Reisen in die Innenstadt (12%) und im eigenen Stadtviertel ist die Nennung von Nutzungsvorteilen relativ niedrig.

Tabelle 57: Verkehrsmittel-Bewertungen nach Zielort

	<i>Stadt- viertel (%)</i>	<i>Innenstadt (%)</i>	<i>Stadt- gebiet (%)</i>	<i>Bis 100 km von Köln (%)</i>	<i>ab 100 km von Köln (%)</i>	<i>Gesamt (%)</i>
	N=116	N=34	N=111	N=57	N=26	N=346
<i>k.A.</i>	59	53	45	49	35	50
<i>MIV Nutzungsvorteile</i>	11	12	28	47	31	24
<i>MIV überwiegend genutzt, ÖV selten</i>	0	3	2	0	4	1
<i>MIV zum Transport</i>	10	0	11	9	12	9
<i>MIV wegen Erreichbarkeit, keine ÖV-Verbindung</i>	2	6	8	16	8	7
<i>MIV für bestimmte Zwecke</i>	3	0	3	4	0	3
<i>ÖV Nutzungsvorteile</i>	5	38	6	2	35	10
<i>ÖV überwiegend genutzt, MIV selten</i>	3	0	4	2	0	2
<i>ÖV für bestimmte Zwecke</i>	0	3	1	0	0	1
<i>Fahrrad Nutzungsvorteile</i>	4	6	5	2	0	4
<i>Zu Fuß Nutzungsvorteile</i>	10	6	4	4	0	6
<i>Nicht-motorisiert unbequem</i>	5	6	3	0	0	3
<i>Wetter</i>	5	3	5	0	0	4
<i>Andere Verkehrsmittelnutzungen</i>	2	3	1	0	12	2
N=346 Verkehrsmittelentscheidungen						

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Lage der Zielorte auf die Bewertung der Verkehrsmittel einen wichtigen Einfluss hat. Der Einfluss der Reisezwecke ist hingegen vergleichsweise gering.

5.2.5 Synthese zum Entscheidungsprozess

In den vorangegangenen Kapiteln 5.2.2 bis 5.2.4 wurden die Teilentscheidungen zur Aktivität, zum Ort und zum Verkehrsmittel näher untersucht. Welche Bedeutung die Elemente dieser Teilentscheidungen im gesamten Entscheidungsprozess haben, wird nachfolgend dargestellt. Zunächst wird auf die besondere Bedeutung von Routinen für die drei Teilentscheidungen eingegangen. Im Anschluss werden die sonstigen Elemente der drei Teilentscheidungsprozesse in ihren Wechselwirkungen miteinander verglichen.

Routinen

- I.: „Warum legst Du den Weg mit dem Auto zurück?“
A.: „Weil ich’s Auto sowieso hab‘ --- äh --- weil er zeitlich am schnellsten ist.“ (1554)
- I.: „Und wieso hast Du dich gerade konkret jetzt für das Auto entschieden am Sonntag?“
A.: „Da hab‘ ich gar nicht so drüber nachgedacht, eigentlich, weil das Auto steht ja vor der Tür und eigentlich bei jeder weiteren Strecken, eigentlich, fahr ich damit.“ (3248)
- I.: „Aus welchem Grund [nutzen Sie das Auto, M.L.]?“
A.: „Aus welchem Grund? Hm, ..., eigentlich, weil es vor der Tür steht.“ (4512)

Die Aktivitätsentscheidungen fallen zu 28%, die Orts- zu 22% und die Verkehrsmittelentscheidungen zu 58% routinisiert, wie die Ergebnisse der vorangegangenen Kapitel 5.2.2 bis 5.2.4 zeigen. Bei der Auswertung der qualitativen Interviews wurde eine Entscheidung als Routine kodiert, wenn eindeutige Aussagen vorlagen, dass über die Entscheidung in der Situation nicht nachgedacht wurde, weil in der betreffenden Situation immer so gehandelt wird (vgl. als Belege die Zitate zu Beginn des Kapitels).

Darüber hinaus gibt es in den Interviews Aussagen, dass eine Aktivität, ein Ort oder ein Verkehrsmittel immer oder fast immer gewählt wird - ohne, dass es zugleich weitere Belege für eine Handlungsroutine gibt. Dies kann z.B. der Fall sein, wenn der MIV immer für einen Weg genutzt wird, zugleich aber differenziert begründet wird, warum nicht der ÖV.¹³¹

Im Folgenden werden alle Handlungen, welche immer oder fast immer durchgeführt werden, in eine erweiterte Definition von Routinen integriert. Als Routinehandlungen werden demnach solche

¹³¹ Es stellt sich die Frage, ob es sich bei der geschilderten Bewertung von Handlungsalternativen nicht nur um eine Ex-Post-Erklärung handelt, welche die Verkehrsmittelnutzung im Nachhinein rationalisiert und rechtfertigt. Möglicherweise können aus diesen Aussagen trotzdem Hinweise darauf gewonnen werden, welche Bewertungen und wahrgenommenen Konsequenzen für die Verkehrsmittelentscheidung der Befragten ausschlaggebend sind.

Handlungen aufgefasst, welche eindeutig in den Interviews als Routine zu erkennen waren (bisherige Definition) sowie zusätzlich diejenigen Handlungen, welche immer oder fast immer durchgeführt werden. Unter diesen weiter gefassten Begriff von Routinehandlungen fallen zusätzlich 20% der Verkehrsmittel-, 13% der Orts¹³²- und 3% der Aktivitätsentscheidungen (Tabelle 58).

Tabelle 58: Relative Bedeutung von Routinen bei den Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel

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

N=430 Entscheidungssituationen
⁽¹⁾ In der engen Definition von Routine werden darunter nur explizite Äußerungen im Interview zur Entscheidung verstanden, welche die Routineentscheidung belegen (vgl. Kapitel 5.2.5).
⁽²⁾ In der weiten Definition von Routine werden zusätzlich zu den expliziten - vgl. Anmerkung ⁽¹⁾ - auch solche Handlungen dazu gezählt, welche immer oder fast immer durchgeführt werden (vgl. Kapitel 5.2.5).

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

Wie treffen nun die einzelnen mit oder ohne Routine verlaufenden Teilentscheidungen zusammen? Unter Verwendung des erweiterten Routinebegriffs lassen sich folgende vier Routinetyper für die Gesamtentscheidung in einer Situation ausmachen:

1. Wenn alle Aktivitäts-, Orts- und Verkehrsmittelentscheidungen routinisiert entschieden werden („alles Routine“),
2. wenn nur die Verkehrsmittelentscheidung routinisiert gefällt wird und die Aktivitäts- sowie Ortsentscheidung nicht („nur Verkehrsmittel-Routine“),
3. wenn keine der drei Teilentscheidungen routinisiert gefällt wird („keine Routine“) und
4. alle restlichen Fälle („Sonstiges“).

¹³² Bei den Ortsentscheidungen ist in 24% der Fälle wegen fehlender Angaben in den Interviews die Einschätzung, ob es sich um eine Routineentscheidung handelt, nicht möglich.

Tabelle 59: Routine-Typ Verkehrshandeln und Entscheidungstypen

	<i>A-O-V (%)</i>	<i>AO-V (%)</i>	<i>AV-O (%)</i>	<i>AOV (%)</i>	<i>Gesamt (%)</i>
<i>Routine</i>	11	24	35	22	21
<i>nur Verkehrsmittel-Routine</i>	29	57	-	-	38
<i>keine Routine</i>	22	16	31	78	24
<i>Sonstige</i>	38	4	33	-	17
<i>Gesamt</i>	100	100	100	100	100

N=430 Entscheidungssituationen, erweiterte Definition Routinen, vgl. Anmerkung ⁽²⁾ in Tabelle 19.

Damit fallen etwa in jeder fünften Entscheidungssituation alle Teilentscheidungen routinisiert (Tabelle 59). Am häufigsten sind Situationen, in denen zuerst über Aktivität und Ort ohne Routine und anschließend über das Verkehrsmittel routinisiert entschieden wird (38%). Ein Viertel der Entscheidungen verläuft in allen Teilentscheidungen nicht-routinisiert. Je nach Entscheidungstyp unterscheiden sich die Bedeutungen der Routinen erheblich:

- Den höchsten Anteil von Routineentscheidungen hat der Entscheidungstyp AV-O (35%), während in Typ A-O-V nur 11% Routinen sind.
- Der Typ AO-V nimmt eine Zwischenstellung ein (24%), hat aber bei dem Anteil der alleinigen Verkehrsmittel-Routinen mit 57% den mit Abstand höchsten Anteil der Entscheidungstypen.
- Entscheidungen ohne Routine spielen beim Typ AV-O (31%), sowie bei A-O-V (22%) eine Rolle, seltener dagegen bei AO-V (16%). Beim Typ AOV, welcher nur aus den Fällen „zu Hause“ besteht, dominieren die Nicht-Routineentscheidungen.

Der Vergleich der erfassten Freizeitaktivitäten mit den Routinetypen (Tabelle 60) zeigt, dass die Bedeutung von Routinehandeln je nach Freizeitaktivitäten unterschiedlich ist. Schrebergarten/ Wochenendhaus (83%), Friedhof (54%), Vereine bzw. gesellschaftliches Engagement (41%) und Sport aktiv ausüben (38%) sind die Aktivitäten, wozu die Entscheidungen mit dem höchsten Routineanteil fallen. Bekanntenbesuch (65%), Besuch von Sportveranstaltungen (60%), Verwandtenbesuche (58%), Jahrmarkt, Straßen- und Vereinsfeste (55%) und Wochenendausflüge/Kurzurlaub (52%) haben die höchsten Anteile von nur Verkehrsmittel-Routinen. Keine Routinen sind am häufigsten bei zu Hause sein (78%), Spazierfahrten (50%) sowie Kino, Theater, Musical u.a. (40%).

Tabelle 60: Routinehandeln für Freizeitaktivitäten

		Routinetypen (Zeilen-%)				Gesamt (%)
		Routine	nur V-Routine	keine Routine	Sonstige	
Verwandte/Lebenspartner/in besuchen	N=83	17	58	18	7	100
Freund/innen treffen (nicht Privatwohnung)	N=58	14	36	29	21	100
Café, Restaurant, Kneipe, etc.	N=55	7	38	29	25	100
Spazieren gehen im Grünen	N=53	26	17	25	32	100
Bekannte/Freund/innen besuchen (privat)	N=52	13	65	17	4	100
zu Hause sein	N=36	22	0	78	0	100
Vereine, gesellschaftliches Engagement	N=34	41	29	12	18	100
Jahrmarkt, Straßen-, Vereinsfest u.ä.	N=33	9	55	24	12	100
Wochenendausflug, Kurzurlaub, Urlaub	N=27	15	52	4	30	100
Sport ausüben (aktiv)	N=24	38	29	8	25	100
Spazieren gehen, Bummeln	N=17	18	47	12	24	100
Kino, Theater, Konzert, Musical u.ä.	N=15	0	40	40	20	100
Kinder zu Freizeitaktivitäten begleiten	N=14	0	50	14	36	100
Friedhof	N=13	54	31	8	8	100
Schrebergarten, Wochenendhaus	N=12	83	8	8	0	100
Spazierfahrt, Fahrt ins Blaue	N=12	8	25	50	17	100
Sportveranstaltung besuchen	N=10	30	60	10	0	100
Einkaufsbummel, Shopping	N=9	22	33	11	33	100
Museen, Ausstellungen, Besichtigungen	N=7	0	100	0	0	100
Weg ins Grüne, in die Natur	N=4	25	25	0	50	100
Kurse (Hobby, Tanzen u.ä.)	N=1	0	100	0	0	100
Attraktionen (Zoo, Wildpark, etc.)	N=1	0	100	0	0	100
Gesamt	N=430	21	38	24	17	100

N=430 Entscheidungssituationen, erweiterte Definition Routinen, sortiert nach Häufigkeit, Mehrfachnennungen möglich

Der Reisezweck Natur/Fortbewegung (Tabelle 61) ist häufig mit Routineentscheidungen (32%) verbunden. Soziale Kontakte sind am häufigsten nur mit Verkehrsmittel-Routinen verbunden (61%). Transfers, wie z.B. Wochenendausflüge, führen häufig zu neuen, vorher unbekanntem bzw. nur selten besuchten Orten. Gleichzeitig stehen die Verkehrsmittel für solche längeren Reisen häufig im vornherein fest, so dass sich hier die hohen Anteile von „nur Verkehrsmittel-Routine“ (52%) erklären. Beim „zu Hause bleiben“ handelt es sich für die meisten Befragten um eine zufällige Situation - z.B. aufgrund des Wetters oder wegen eines Erholungsbedürfnisses -, so dass der Typus „keine Routinen“ eine hohe Bedeutung erhält (78%).

Zusammenfassend konnte die große Bedeutung von Routineentscheidungen für die Freizeitmobilität am Wochenende nachgewiesen werden. In besonderem Maße trifft das auf die Verkehrsmittelwahl zu, bei der es sich tatsächlich in den seltensten Fällen um eine Wahlentscheidung handelt. In nur 22% der Fälle erfolgt die Verkehrsmittelentscheidung nicht routinisiert. Die Verkehrsmittelnutzung ist also nicht nur auf Reisen, die täglich immer gleich zurückgelegt werden - wie z.B. Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungswege -, routinisiert, sondern auch auf Reisen, die nicht so häufig zurückgelegt werden bzw. sogar auf Reisen zu Orten, die zum erstenmal zurückgelegt werden - wie z.B. bei

Wochenendausflügen. Verkehrsmittel-Routinen wirken sich damit auch auf neuen Wegen aus, auf denen selten überlegt wird, ob ein anderes Verkehrsmittel als das Gewohnte in Frage kommt. Umgekehrt kann sogar vermutet werden, dass die routinisierte Verkehrsmittelnutzung Einfluss auf die Aktivitätsorte hat und eher solche Ziele ins Auge gefasst werden, die für die jeweiligen Verkehrsmittel-Routinisierungen geeignet sind, d.h. solche mit Parkplätzen für MIV-Nutzende und solche mit guter ÖV-Anbindung für Bus- und Bahnfahrende (vgl. die Zitate zu Beginn von Kapitel 5.2.3).

Tabelle 61: Reisezwecke nach Routinehandeln

		<i>Routinetypen (Zeilen-%)</i>				
		<i>Routine</i>	<i>nur</i>	<i>keine</i>	<i>Sonstige</i>	<i>Gesamt</i>
			<i>Verkehrs</i>	<i>Routine</i>		
			<i>mittel -</i>			
			<i>Routine</i>			
<i>Freizeit-Infrastruktur</i>	N=85	15	40	22	22	100
<i>Sozialer Kontakt & Freizeit-Infrastruktur</i>	N=71	24	37	23	17	100
<i>Sozialer Kontakt</i>	N=109	15	61	17	6	100
<i>Natur/Fortbewegung</i>	N=102	32	22	22	25	100
<i>Transfer</i>	N=27	15	52	4	30	100
<i>zu Hause</i>	N=36	22		78		100
<i>Gesamt</i>	N=430	21	38	24	17	100

N=430 Entscheidungssituationen, erweiterte Definition von Routinen, sortiert nach Häufigkeit, Mehrfachnennungen möglich

Vergleich der Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel

Frames, Routinen, Alternativen, Bewertungen und Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess werden in jeder der drei Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel für die Freizeitreisen genannt. Die Häufigkeit ihres Auftretens ist jedoch sehr unterschiedlich (Tabelle 62):

- Frames werden bei 41% der Entscheidungen zu Aktivitäten und bei allen - unabhängig von der Aktivitätsentscheidung erfolgenden - Orts- und Verkehrsmittelentscheidungen angegeben. Zusätzlich werden in jeweils 12% der Orts- und Verkehrsmittelentscheidungen weitere Frames angegeben. Die Bedeutung von Frames ist damit sehr hoch.
- Routinen sind, nach der weiter gefassten Definition, 78% der Verkehrsmittel-, 31% der Aktivitäts- und 35% der Ortsentscheidungen.
- Weitere Handlungsalternativen werden lediglich in 16% der Fälle bei Aktivitäten, in 14% bei Orten und in 25% bei Verkehrsmitteln genannt.
- Bewertungen der Handlungsalternativen sind nur in 13% der Fälle für Aktivitäten vorhanden. Für

Orte und Verkehrsmittel werden in 46 bzw. 50% der Fälle Bewertungen genannt.

- Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess werden für 70% der Aktivitäts-, 36% der Orts- und 9% der Verkehrsmittelentscheidungen genannt.

Tabelle 62: Nennung von Elementen im Entscheidungsprozess nach Teilentscheidungen

Nennung von ...	Teilentscheidung (%)		
	Aktivität N=430	Ort N=169	Verkehrsmittel N=346
Frames angegeben	41	100 ⁽¹⁾	100 ⁽²⁾
Spezifische Frames angegeben ⁽³⁾	41	12	12
Routine (enge Definition) ⁽⁴⁾	28	22	58
Routine (weite Definition) ⁽⁵⁾	31	35	78
Alternativen	16	14	25
Bewertungen	13	46	50
Einflussfaktoren Entscheidungsprozess	70	36	9

(1) Für Ortsentscheidungen bilden die zuvor erfolgenden Aktivitäts- oder Verkehrsmittelentscheidungen einen Frame (vgl. Kapitel 5.2.3).
(2) Für Verkehrsmittelentscheidungen bilden die zuvor erfolgten Aktivitäts- oder Ortsentscheidungen einen Frame (vgl. Kapitel 5.2.4).
(3) Als spezifische Frames werden hier solche bezeichnet, die in den Interviews explizit genannt werden - also alle mit Ausnahme der Frames, welche aufgrund der vorangegangenen Teilentscheidungen zu Aktivitäten, Verkehrsmitteln oder Orten existieren (vgl. Anmerkungen⁽¹⁾ und⁽²⁾).
(4) In der engen Definition von Routine werden darunter nur explizite Äußerungen im Interview zur Entscheidung verstanden, welche die Routineentscheidung belegen (vgl. Kapitel 5.2.5).
(5) In der weiten Definition von Routine werden zusätzlich zu den expliziten - vgl. Anmerkung⁽⁴⁾ - auch solche Handlungen dazu gezählt, welche immer oder fast immer durchgeführt werden (vgl. Kapitel 5.2.5).

N=430 Entscheidungssituationen

Im Vergleich der Teilentscheidungen zeigen sich somit Unterschiede, welche aufgrund der Zahl theoretisch denkbarer Handlungsalternativen für Aktivitäten, (Ziel-) Orte und Verkehrsmittel nicht unerwartet kommen. Für (Freizeit-) Aktivitäten sind die zumindest theoretisch in Frage kommenden Alternativen sehr zahlreich. Sie lassen sich zwar in Gruppen zusammenfassen - was etwa der Konstruktion der Reisezwecke zugrunde liegt -, aber trotzdem sind die tatsächlichen Optionen noch wesentlich vielfältiger. So verbergen sich hinter z.B. „Sport ausüben“ einzelne Sportarten, regelmäßig im Verein oder spontan, allein oder in Gruppen, drinnen oder draußen etc. Ähnliches gilt für viele andere Freizeitaktivitäten auch. Mit der Ausdifferenzierung der Gesellschaft haben sich insbesondere auch die individuellen Möglichkeiten vervielfältigt (vgl. etwa Schulze 1995, Beck & Beck-Gernsheim 1994, Gross 1994), und die Entscheidung zwischen zahllosen Aktivitätsoptionen würde ohne vorstrukturierende Filter, die die Komplexität der Entscheidungssituation reduzieren, im Alltagsleben unmöglich. Ein Typ solcher Filter sind Frames, d.h. Vorstellungen von dem, was die freie Zeit bringen soll - z.B. Erholung, Soziale Kontakte, Erlebnis oder Bewegung. Aufgrund vergangener Erfahrungen besteht zudem ein Wissen darüber, mit welchen Freizeitaktivitäten diese Ziele am besten verwirklicht werden können. Empirisch zeigt sich, dass für Aktivitäten relativ selten Alternativen oder Bewertungen aber häufig Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess und Frames angegeben werden. Dies ist ein Beleg für die vermutete Notwendigkeit, den Entscheidungsprozess für Aktivitäten

vorzustrukturieren bzw. Filterprozesse zu nutzen. Entweder werden Aktivitätsroutinen durchgeführt (31% der Fälle) oder die Entscheidungsbegründung verläuft über das Vorhandensein von Frames und Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess - wie z.B. die Absprache mit anderen. Ein Entscheidungsprozess, bei dem Alternativen gegeneinander abgewogen und bewertet werden, findet dagegen kaum statt.

Bei der Verkehrsmittel- besteht im Gegensatz zur Aktivitätsentscheidung nur eine zahlenmäßig beschränkte und überschaubare Auswahl von Handlungsalternativen. Sofern das Verkehrsmittel nicht bereits bei der Aktivitätsentscheidung mitgewählt wird, wird es in den anderen Fällen überwiegend (78%) routinisiert gewählt. Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess werden nur selten genannt (9%), was ebenfalls die Bedeutung der Routinen untermauert. Durch die vorangehenden Teilentscheidungen zur Aktivität und eventuell zum Ort ist in diesen Fällen immer ein Frame vorhanden. Ein spezifisches Frame wird hingegen selten zusätzlich genannt (12%). Im Vergleich zu den anderen Teilentscheidungen werden für Verkehrsmittel die meisten Alternativen (25%) und Bewertungen (50%) genannt - obwohl die Zahl der theoretisch zur Auswahl stehenden Alternativen am niedrigsten ist. Gerade diese niedrige Zahl von Alternativen scheint es den Befragten leichter zu machen, Gründe für ihre Entscheidung anzugeben.

Die Entscheidung über den (Ziel-) Ort nimmt hinsichtlich der Zahl der Handlungsalternativen eine Zwischenstellung zwischen den vielen potentiellen Freizeitaktivitäten und den wenigen Verkehrsmittelalternativen ein. Individuelle Raum-Zeit-Erfahrungen lassen eine Kenntnis von Orten entstehen, welche für die jeweiligen Aktivitäten in Frage kommen. Diese Erfahrungen beschränken den Raum aller potentiellen Möglichkeiten auf eine überschaubare Anzahl. Neue, unbekannte Orte werden nur relativ selten in Erwägung gezogen und gegebenenfalls nur in beschränkter Zahl. Empirisch zeigt sich für die Ortsentscheidungen, welche nach einer vorangehenden Aktivitätsentscheidung fallen, dass Routinen (35%) und Handlungsalternativen (14%) ähnlich häufig wie bei den Aktivitätsentscheidungen und wesentlich seltener als bei den Verkehrsmittelentscheidungen genannt werden. Dagegen werden Bewertungen von Alternativen ähnlich häufig wie bei der Verkehrsmittelentscheidung genannt (46%) und die Nennung von Einflussfaktoren auf den Entscheidungsprozess (36%) liegt hinsichtlich ihrer Häufigkeit zwischen den Aktivitäts- (70%) und Verkehrsmittelentscheidungen (6%). Routinen wie auch äußere Einflussfaktoren strukturieren damit die Ortsentscheidung wesentlich vor.

5.3 Struktur und Entscheidungen

Äußere Strukturen und individuelle Orientierungen sind das Ergebnis sozialer Prozesse und damit letztlich individueller Handlungen (vgl. Giddens 1995, Lüdtke 1995). Umgekehrt beeinflussen sie als Ausgangsbedingungen das individuelle Handeln (vgl. Abbildung 61). Inwiefern die Einflüsse dieser Faktoren bei den betrachteten Entscheidungen im Freizeitverkehr am Wochenende nachweisbar sind, wird nachfolgend für drei Einflussfaktoren überprüft, die für den individual-motorisierten Freizeitverkehr von besonderer Bedeutung sind (vgl. Kapitel 4):

- das Wohnviertel der Befragten,
- die Zahl der Pkws im Haushalt und
- die Freizeitmobilitätstypen.

Tabelle 63: Einfluss der Wohnviertel auf den Entscheidungsprozess

		<i>Belgisches</i>	<i>Zollstock</i>	<i>Longerich</i>	<i>Rath</i>	<i>Gesamt</i>
		N=94	N=95	N=138	N=103	N=430
<i>Entscheidungstyp</i> ($\chi^2=12,8$ n.s.)	<i>A-O-V</i>	37%	23%	24%	30%	28%
	<i>AO-V</i>	47%	56%	59%	45%	52%
	<i>AV-O</i>	11%	9%	10%	15%	11%
	<i>AOV</i>	5%	12%	7%	11%	8%
<i>Routinetypp</i> <i>Verkehrshandeln</i> ($\chi^2=4,8$ n.s.)	<i>Routine</i>	18%	22%	22%	21%	21%
	<i>nur V-Routine</i> ⁽¹⁾	38%	35%	43%	34%	38%
	<i>keine Routine</i>	28%	26%	19%	27%	24%
	<i>Sonstige</i>	16%	17%	16%	17%	17%
<i>Aktivität</i> ($\chi^2=0,4$ n.s.)	<i>Routine</i>	29%	32%	31%	33%	31%
<i>Ort</i> ($\chi^2=2,5$ n.s.)	<i>Routine</i>	29%	29%	43%	37%	35%
<i>Verkehrsmittel</i> ($\chi^2=5,7$ n.s.)	<i>Routine</i>	68%	81%	82%	75%	77%
N=430 Entscheidungssituationen						
⁽¹⁾ V-Routine heißt, dass lediglich die Verkehrsmittelentscheidung routinisiert erfolgt.						
n.s. nicht signifikant auf dem 90%-Niveau						

Im Ergebnis zeigen weder das Wohnviertel (Tabelle 63) noch die Zahl der Pkw im Haushalt (Tabelle 64) signifikante Zusammenhänge zu den Entscheidungs- und Routinetypen sowie zu dem Anteil von Aktivitäts-, Orts- und Verkehrsmittelentscheidungen.

Im Gegensatz dazu zeigen die Freizeitmobilitätstypen signifikante Unterschiede bei den Entscheidungstypen und bei der Bedeutung von Aktivitätsroutinen (Tabelle 65). Auch die Routinetypen und der Anteil von Verkehrsmittel-Routinen unterscheiden sich - schwach signifikant - je nach Freizeitmobilitätstyp.

Tabelle 64: Einfluss der Pkw-Zahl im Haushalt auf den Entscheidungsprozess

		<i>kein Pkw</i>	<i>ein Pkw</i>	<i>zwei und mehr Pkw</i>	<i>Gesamt</i>
		N=104	N=227	N=99	N=430
<i>Entscheidungstyp</i> ($\chi^2=1,0$ n.s.)	<i>A-O-V</i>	29%	29%	25%	28%
	<i>AO-V</i>	51%	52%	54%	52%
	<i>AV-O</i>	11%	11%	12%	11%
	<i>AOV</i>	10%	7%	9%	8%
<i>Routinetyt</i> <i>Verkehrshandeln</i> ($\chi^2=5,3$ n.s.)	<i>Routine</i>	26%	20%	19%	21%
	<i>nur V-Routine⁽¹⁾</i>	30%	39%	44%	38%
	<i>keine Routine</i>	26%	25%	22%	24%
	<i>Sonstige</i>	18%	17%	14%	17%
<i>Aktivität</i> ($\chi^2=1,9$ n.s.)	<i>Routine</i>	37%	30%	29%	31%
<i>Ort</i> ($\chi^2=1,1$ n.s.)	<i>Routine</i>	32%	38%	30%	35%
<i>Verkehrsmittel</i> ($\chi^2=1,7$ n.s.)	<i>Routine</i>	72%	78%	81%	77%
N = 430 Entscheidungssituationen (¹) V-Routine bezeichnet, dass lediglich die Verkehrsmittelentscheidung routinisiert erfolgt. n.s. nicht signifikant auf dem 90%-Niveau					

Häuslich Genügsame¹³³ treffen kaum Entscheidungen des Typs A-O-V (4%), jedoch häufig des Typs AO-V (63%) und bleiben - so verrät schon die Benennung - auch häufig zu Hause (AOV, 25%). Ihre Entscheidungen haben einen sehr hohen Routineanteil (50%), was auch speziell für die Aktivitäts- und Verkehrsmittelentscheidungen gilt (54% bzw. 94%).

Selbstzufriedene Individualisten entscheiden im Gegensatz zu den Häuslich Genügsamen sehr häufig mit dem Typ A-O-V (47%). Sie sind die einzigen, die mit diesem Typ häufiger als mit AO-V entscheiden. Routinen haben eine vergleichsweise geringe Bedeutung für Auto-Kultur-Individualisten und Selbstzufriedene Individualisten. 27 bzw. 32% von ihren Entscheidungen sind komplett keine Routinen. Die Aktivitätsentscheidungen fallen jeweils nur zu 21% routinisiert und die Verkehrsmittelentscheidungen fallen zu 73 bzw. 69% als Routinen.

Allseits Aktive und Bummler entscheiden häufig mit dem Typ AO-V (64% bzw. 58%) und selten mit dem Typ A-O-V (19 bzw. 21%), Bummler auch häufig mit Typ AV-O (17%). Bummler haben einen hohen Anteil Routineentscheidungen (31%), was auch für Aktivitäts- und Verkehrsmittelentscheidungen gilt (44 bzw. 85%). Auch Allseits Aktive treffen einen großen Teil ihrer Verkehrsmittelentscheidungen routinisiert (88%).

Im Gegensatz zu den Wohnvierteln und der Zahl der Pkw im Haushalt, zeigen sich also bei den Freizeitmobilitätstypen Unterschiede in den Entscheidungsprozessen für Freizeitmobilität am Wochenende. Die spezifischen Freizeit- und Verkehrsmittel-Orientierungen der Freizeitmobilitäts-

¹³³ Trotz der vergleichsweise geringen Fallzahl (N=24) wird das Ergebnis für die Häuslich Genügsamen hier wegen seiner deutlichen Abweichung von anderen Freizeitmobilitätstypen und der zugrunde liegenden Plausibilität beibehalten.

typen zeigen sich also in einer unterschiedlichen Bedeutung von Routinen und Typen des Entscheidungsverlaufs.

Tabelle 65: Einfluss der Freizeitmobilitätstypen auf den Entscheidungsprozess

		<i>Familienbewegte</i>	<i>Allseits Aktive</i>	<i>Auto-Kultur-Individualisten</i>	<i>Bummler</i>	<i>Schnelle Fitte</i>	<i>Häuslich Genügsame</i>	<i>Selbstzufriedene Individualisten</i>	<i>Gesamt</i>
		N=98	N=39	N=52	N=52	N=93	N=24	N=72	N=430
<i>Entscheidungstyp</i> ($\chi^2=38,1$ p<0,01)	<i>A-O-V</i>	24%	21%	33%	19%	29%	4%	47%	28%
	<i>AO-V</i>	54%	64%	54%	58%	47%	63%	42%	52%
	<i>AV-O</i>	14%	10%	6%	17%	13%	8%	6%	11%
	<i>AOV</i>	7%	5%	8%	6%	11%	25%	6%	8%
<i>Routinetyt</i> <i>Verkehrshandeln</i> ($\chi^2=27,8$ p<0,1)	<i>Routine</i>	19%	18%	13%	31%	19%	50%	17%	21%
	<i>nur V-Routine</i> ⁽¹⁾	33%	51%	46%	33%	41%	21%	38%	38%
	<i>keine Routine</i>	26%	15%	27%	19%	24%	21%	32%	24%
	<i>Sonstige</i>	22%	15%	13%	17%	16%	8%	14%	17%
<i>Aktivität</i> ($\chi^2=17,6$ p<0,01)	<i>Routine</i>	36%	28%	21%	44%	28%	54%	21%	31%
<i>Ort</i> ($\chi^2=0,6$ n.s.)	<i>Routine</i>	37%	33%	35%	32%	38%	33%	32%	35%
<i>Verkehrsmittel</i> ($\chi^2=10,8$ p<0,1)	<i>Routine</i>	71%	88%	73%	85%	80%	94%	69%	77%
N=430 Entscheidungssituationen offene Interviews									
⁽¹⁾ V-Routine heißt, dass lediglich die Verkehrsmittelentscheidung routinisiert erfolgt.									

6 Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs für Freizeit am Wochenende

Welche Konsequenzen können aus den vorangehenden Ergebnissen¹³⁴ (Kapitel 3-5) für Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs gezogen werden? Einen Überblick zu Möglichkeiten, den Personenverkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern oder ihn ganz zu vermeiden, gibt die Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ (1994) des Deutschen Bundestages.¹³⁵ Maßnahmen können demnach in die Bereiche Raum- und Siedlungsstruktur, Verkehrs-Infrastruktur, und -Organisation, Information und Partizipation, Ordnungsrecht sowie ökonomische Maßnahmen unterschieden werden.

Um Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs am Wochenende aufzuzeigen, wird im Folgenden auf die drei Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel (vgl. Kapitel 5) Bezug genommen, welche der Teilnahme am Freizeitverkehr vorangehen. Zielebenen von Reduzierungsmöglichkeiten können auf Grundlage dessen

- die Durchführung anderer Freizeitaktivitäten (Vermeidung verkehrsaufwendiger Aktivitäten),
- das Aufsuchen näher gelegener statt entfernter Orte und somit niedrigere MIV-Entfernungen (Vermeidung von MIV-Distanzen) oder
- die Nutzung von umweltverträglicheren Verkehrsmitteln als der MIV (Verlagerung) sein.

Üblicherweise werden in Arbeiten zur Verkehrs- und Mobilitätsforschung nur die beiden letzten Punkte - Verkürzung der Distanzen und Verlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel - thematisiert.¹³⁶ Die Aktivitäten am Zielort werden dagegen selten in Frage gestellt. Im Unterschied zu den meisten Pflichtverkehren - dies ist besonders deutlich bei Arbeits-, Ausbildungs- oder Begleitungsreisen - bestehen bei der Entscheidung zu Freizeitaktivitäten prinzipiell große

¹³⁴ Auf die besondere Problemlage im Zusammenhang mit Kurzurlaubsreisen am Wochenende wird im Folgenden nicht näher eingegangen. Gemäß der ab Kapitel 4 verfolgten Eingrenzung beziehen sich die vorgeschlagenen Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV auf die Freizeitreisen mit den Reisezwecken Freizeit-Infrastruktur, Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten, Soziale Kontakte, Natur sowie Fortbewegung. Inwiefern die vorgeschlagenen Handlungsstrategien auch zur Reduzierung der negativen Folgen von Kurzurlaubsreisen mit dem MIV verwendbar sind und inwiefern sie durch weitere Handlungsstrategien ergänzt werden sollten, wäre im Detail zu prüfen. In jedem Fall müssten aus ökologischer Sicht auch Strategien zur Reduzierung des Flugverkehrs hinzukommen.

¹³⁵ Weitere systematische Zusammenstellungen von Instrumenten oder Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsentwicklung finden sich in Gottardi & Güller (1992), Güller & Leupi (1994) sowie Apel et al. (1995). Speziell für die Freizeitmobilität vgl. Heinze & Kill (1997), Meier (2000) sowie Reutter & Dalkmann (2000).

¹³⁶ So etwa auch bei Herzog et al. (1994: 107-111), die allerdings bei den Maßnahmen auf einen Wertewandel zu sprechen kommen, welcher implizit auch Aktivitätsänderungen beinhaltet (vgl. Handlungsstrategie 1: Entwicklung eines gesellschaftlichen Leitbildes zur zukunftsfähigen Entwicklung des (Freizeit-)Verkehrs).

Wahlmöglichkeiten hinsichtlich der durchgeführten Aktivitäten. Zudem zeigen die bisherigen Ergebnisse, dass die Entscheidung für Freizeitaktivitäten die MIV-Distanzen beeinflusst, indem

- je nach durchgeführten Freizeitaktivitäten unterschiedliche Verkehrsaufwände mit diesen verbunden werden (Kapitel 3. 2.1 und 3.2.3) sowie
- Orts- und Verkehrsmittelentscheidungen häufig als Routinen nach einer Aktivitätsentscheidung erfolgen (Kapitel 5), so dass Veränderungen der Orte oder Verkehrsmittel ohne Aktivitätsänderungen schwierig erreichbar scheinen.

Die Beeinflussung von Freizeitaktivitäten ist voraussichtlich die anspruchsvollste Herausforderung zur Reduzierung des MIV im Freizeitverkehr und kann sicher nur in einem langjährigen Prozess unter günstigen Begleitumständen gelingen. Trotzdem scheint dieser Punkt aufgrund der in Abhängigkeit von Freizeitaktivitäten sich ergebenden Distanzen und Verkehrsmittel für eine dauerhaft erfolversprechende Gesamtstrategie besonders wichtig.

Im Folgenden werden einige Handlungsstrategien vorgeschlagen, deren Umsetzung zur Reduzierung der MIV-Distanzen beitragen kann. Ziel dieser Handlungsstrategien ist es, Wege hin zu einer nachhaltigen Gestaltung von Freizeitmobilität aufzuweisen. Erfolgversprechende Elemente solcher Strategien sind

- die Herausstellung des Positiven (Lust, Freude) von Alternativen zum privaten Pkw,
- die Kooperation mit lokalen Akteuren des Freizeitmarktes, mit Freizeitdienstleistern ebenso wie mit Mobilitätsdienstleistern, um über das Herausfinden gemeinsamer Interessen die Möglichkeiten autounabhängiger Mobilität zu verbessern, sowie
- eine zielgruppenspezifische Herangehensweise, welche die Erkenntnisse zur Freizeitmobilität verschiedener Nutzendengruppen (z.B. Junge, Alte, Freizeitmobilitätstypen, Schrebergartenbesitzende o.ä.) integriert und spezifische Angebote gestaltet.

Die entwickelten Handlungsstrategien sind auf einen unterschiedlichen Zeithorizont zugeschnitten. Sie können sofort ausprobiert werden (z.B. Handlungsstrategie 10, Experimente) oder sie werden erst langfristig wirksam (z.B. Handlungsstrategie 1, Entwicklung eines Leitbildes). Die Handlungsstrategien sind weder so konkret formuliert, dass es sich dabei schon in jedem Fall um Maßnahmen handelt, noch wird erwartet, dass ihre Umsetzung in jedem Fall leicht möglich ist. Die Frage nach der politischen Umsetzbarkeit von Handlungsstrategien ist sicher wesentlich, jedoch wird daraus hier nicht der Schluss gezogen, dass schon zu jeder Handlungsstrategie der Weg zur Umsetzung schnell absehbar sein muss.

Nachfolgend werden zehn Handlungsstrategien vorgestellt (Tabelle 66), welche zur Reduzierung der MIV-Folgen in Frage kommen.¹³⁷ Zu betonen ist bereits im voraus, dass aufgrund der komplexen

¹³⁷ Vergleiche die Vorschläge zu einer umweltverträglichen Gestaltung des Freizeitverkehrs in Meier (2000: 179-204), Heinze & Kill (1997: 101-152) und Reutter & Dalkmann (2000: 104-111).

Zusammenhänge zwischen Werktags- und Wochenendverkehr im individuellen Verkehrshandeln eine Strategie zur Reduzierung der MIV-Folgen durch Freizeitverkehr am Wochenende nur sinnvoll verfolgt werden kann, wenn zugleich versucht wird, die MIV-Distanzen im Werktagsverkehr zu reduzieren.¹³⁸

Tabelle 66: Zehn Handlungsstrategien zur Reduzierung des motorisierten Freizeitverkehrs am Wochenende

<ol style="list-style-type: none"> (1) Entwicklung eines Leitbildes zur zukunftsfähigen Entwicklung des (Freizeit-) Verkehrs (2) Verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen fördern (3) Neuer Öffentlicher Verkehr (4) Car-Sharing-Angebote für Freizeitverkehr optimieren (5) Fahrrad- und Fußförderung (6) Förderung neuer nicht-motorisierter Trendverkehrsmittel (7) Multi-modale Vernetzung und Information (8) Ökonomische und ordnungspolitische Maßnahmen (9) Autounabhängiges Leben fördern (10) Experimente und Modellprojekte zur Änderung des Verkehrshandelns

Handlungsstrategie 1: Entwicklung eines Leitbildes zur zukunftsfähigen Entwicklung des (Freizeit-) Verkehrs

Individuelle Stilisierungen im Lebensalltag stehen in engem Zusammenhang mit der Durchführung von Freizeitaktivitäten (vgl. Kapitel 2.3.3). Freizeitaktivitäten sind Ausdruck von individuellen Lebensvorstellungen und Werten. Dies und die Einstellung zu verschiedenen Verkehrsmitteln in der Freizeit spiegelt sich in den Freizeitmobilitätstypen wider, welche je nach Reisezweck unterschiedliche Reisehäufigkeiten und MIV-Anteile zeigen (Kapitel 4.4). Zudem variiert auch

<p>Handlungsstrategie 1: Entwicklung eines Leitbildes zur zukunftsfähigen Entwicklung des (Freizeit-) Verkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verständigung über Ziele für zukunftsfähige Entwicklung von Gesellschaft, Verkehr und Freizeitverkehr • Einbindung möglichst vieler Akteure über die typischen Verkehrsakteure hinaus • Formulierung des Leitbildes als langfristigen Prozess • Partizipatives Verfahren (z.B. in kommunale Aktivitäten der Lokalen Agenda eingebettet) • Problemerkennung und Veränderung von Werten und Einstellungen zu Freizeit und Verkehr als Ziele • langfristige Bedeutung der Leitbildverständigung • Voraussetzung für die Entwicklung, Erprobung und Einführung weiterer Maßnahmen

¹³⁸ Die Darstellung konzeptioneller Handlungsstrategien beschränkt sich auf den Fall des Freizeitverkehrs am Wochenende, jedoch ist bei vielen von ihnen erkennbar, dass sie auch auf die Werktagsmobilität Auswirkungen haben bzw., dass es große Überschneidungen mit Handlungsstrategien zur Veränderung der Werktagsmobilität gibt.

innerhalb der einzelnen Reisezwecke der Verkehrsaufwand für einzelne Freizeit-aktivitäten erheblich (Kapitel 3.2.1). Noch stärker gilt sogar, dass die Unterschiede für die gleiche Aktivität, z.B. Basketball spielen, äußerst groß sind, je nachdem, in welcher Intensität (Hobby, Halbprofi, Profi) und in welcher Spielform (Verein, Streetball-Turniere, informell) dies betrieben wird (vgl. Stettler 1997). Die Aktivitätsentscheidungen spielen im Gegensatz zu Orts- und Verkehrsmittel-Entscheidungen eine größere Rolle bei den Entscheidungen im Wochenendfreizeitverkehr (Kapitel 5.2). Während letztere häufig automatisch fallen, gibt es bei den Aktivitätsentscheidungen zahlreiche Einflussfaktoren, welche möglicherweise Optionen zur Intervention bieten.

Für die Veränderung individueller Wertvorstellungen müssen gerade solche Möglichkeiten aufgezeigt werden, die Freizeit zu gestalten, die ähnlich gut wie oder sogar besser als die Gewohnten die individuelle Bedürfnisse befriedigen können und zugleich sozial-ökologisch verträglicher sind. Um dieses Ziel zu erreichen, kann

- ein partizipativer Diskussionsprozess - zum Beispiel im Rahmen der Lokalen Agenda - unter Einbindung möglichst vieler Akteure (Interessengruppen, Institutionen, Einzelpersonen) in Gang gesetzt werden mit dem Ziel, ein Leitbild für zukunftsfähigen Freizeitverkehr zu entwickeln,
- der Diskussionsprozess sollte kontinuierlich fortlaufen („Leitbildentwicklung als kontinuierlicher Prozess“) und
- das Leitbild sollte Teil eines übergreifenden Leitbildes von einer zukunftsfähigen gesellschaftlichen Entwicklung sein.

Der Diskussionsprozess als solcher - so offen er auch geführt wird - soll zur Problemerkennung beitragen. Dies betrifft nicht nur den Freizeitverkehr im speziellen, sondern den Verkehr als Ganzes. Dies ist zur Zeit zum Teil schon der Fall (Diekmann & Preisendörfer 1992), jedoch führt die Wahrnehmung des Verkehrs als Umweltproblem nicht zu einer Handlungsänderung, weil dieses Problem nicht handlungsrelevant ist, d.h. die Entscheidungen zur Teilnahme am Verkehr bzw. zur Nutzung von Verkehrsmitteln fallen nicht aufgrund seiner Umweltkonsequenzen (vgl. Littig 1995). Ein Diskussionsprozess auf breiter Ebene könnte hier in eine neue Richtung führen - z.B. dadurch, dass es sozial nicht mehr opportun ist, den privaten Pkw für jede noch so kurze Fahrt zu benutzen.

Zudem zielt der Diskussionsprozess darauf ab, die Voraussetzungen für die Formulierung, Durchführung und Unterstützung weiterer Maßnahmen zu schaffen. Das betrifft zum einen die Akzeptanz und Bereitschaft der Bürger/innen Maßnahmen zur Reduzierung mit zu entwickeln und zu unterstützen, zum anderen auch die professionellen Akteure und Institutionen aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Interessensverbänden, die ihre spezifischen Interessen mit dem vereinbarten Leitbild in Einklang bringen bzw. die über den Diskussionsprozess in die Entscheidungsfindung eingebunden werden und die getroffenen Entscheidungen anschließend unterstützen müssen.

Die Bedeutung der Leitbildentwicklung liegt vorwiegend in der Festlegung auf langfristige Zielvorstellungen. Im kommunalen Rahmen könnte der Lokale Agenda-Prozess ein geeigneter Rahmen

für die Leitbildentwicklung sein. Experimente (vgl. Handlungsstrategie 10) könnten eine erleb- und erfahrbare Form sein, um ein Leitbild zur zukunftsfähigen Entwicklung des Freizeitverkehrs zu popularisieren.¹³⁹

Handlungsstrategie 2: Verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen fördern

Siedlungs- und Raumstrukturen sind langfristig wirksame Voraussetzungen für die Verkehrsteilnahme. Sowohl die Lage der Wohnungen als auch die Lage der (Freizeit-) Gelegenheiten ist von Einfluss auf die Verkehrsentstehung. Die baulichen Strukturen (Standortplanung), organisatorische (nicht-bauliche) Konzepte und die Erhöhung des Raumwiderstandes, womit der größere zeitliche und finanzielle Aufwand für Ortsveränderungen gemeint ist, sind die wesentlichen Elemente einer Strategie der Verkehrsvermeidung (Holz-Rau & Kutter 1995: 67-68).

Folgende Einflüsse der Siedlungsstruktur auf die Durchführung und die Distanzen von MIV-Reisen konnten beobachtet werden (vgl. Kapitel 4):

- Die Nähe oder gute Erreichbarkeit von attraktiven Grünanlagen mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln - wie z.B. im Befragungsviertel Rath - und Gartenbesitz können die Nutzung des MIV für Natur/Fortbewegung reduzieren. Gartenbesitzende legen zudem niedrigere MIV-Entfernungen zurück.

- Schrebergartenbesitzende legen selten MIV-Reisen für Freizeit-Infrastruktur oder die Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen

Kontakten zurück. Häufig sind sie mit dem MIV für Natur/Fortbewegung - vorwiegend für das Erreichen des Schrebergartens - unterwegs. Für diese Reisen legen sie nur kurze MIV-Distanzen zurück.

- Zweitwohnungsbesitzende legen weite MIV-Reisen für Freizeit-Infrastruktur sowie für Freizeit-

Handlungsstrategie 2: Verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen fördern
<ul style="list-style-type: none"> • Nähe oder leichte Erreichbarkeit von Grünflächen sichern • verträgliche Dichte • Möglichkeiten privater Freiräume (Garten, Schrebergarten) stärken • Wohnviertel mit Freizeit-Infrastruktur ausstatten, zentrale Lage (Innenstadtnähe) der Freizeit-Infrastruktur fördern • Ferien- und Wochenendwohnungen möglichst reduzieren, stattdessen Wohnumfeld aufwerten • autofreies und -reduziertes Wohnen fördern (im Bestand und Neubau) • Verkehrsauswirkungsprüfung • flexibel veränderbare Ausstattungen der Wohnquartiere mit Freizeit-Infrastruktur (Dynamik) • Nähe stärken • Kooperationen mit Betreibern von Freizeiteinrichtungen • Partizipation

¹³⁹ Skeptischer hinsichtlich der Erfolgsaussichten eines solchen Vorhabens scheint Krämer-Badoni (1995).

Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten zurück.

- Für Soziale Kontakte werden die MIV-Distanzen bei seltenen Nachbarschaftskontakten groß.

Als siedlungsstrukturelle Maßnahme kann die Aufwertung bzw. der Erhalt von attraktiven Naherholungs- und Grünflächen gelten. Die Verbindung der Grünflächen über attraktive Fahrrad- und Fußwegeverbindungen, die selbst schon naturnahen Charakter haben (Grünzüge), bzw. deren attraktive ÖV-Anbindungen an Wohngebiete kann den MIV reduzieren (vgl. Handlungsstrategie 3: Neuer ÖV).

Die Möglichkeit, das eigene Wohnumfeld (Garten) oder einen Schrebergarten selbst zu gestalten, kann ebenfalls zur MIV-Distanzreduzierung beitragen. Zugleich gilt es Erfordernisse eines verdichteten Wohnungsbaus zu beachten und eine „verträgliche Dichte“ (Holz-Rau & Kutter 1995: 70) zu finden.

Die empirischen Ergebnisse zum Reisezweck Freizeit-Infrastruktur liefern nur schwache Belege für den Zusammenhang des motorisierten Verkehrsaufwands für Freizeit-Infrastruktur mit der Siedlungsstruktur.¹⁴⁰ Gleichwohl erscheinen die dezentrale Ausstattung der Wohnviertel oder Stadtteilzentren mit attraktiver Freizeit-Infrastruktur (Gaststätten, Straßencafés, Sportgelegenheiten, Vereinslokale) genauso wie die innenstadtnahe Lage von Freizeiteinrichtungen mit erhöhter zentralörtlicher Bedeutung (Theater, Kinos, Museen, etc.) eine wesentliche Voraussetzung für die verringerte MIV-Nutzung (vgl. Floeting et al. 1994: 344-346).

Zweitwohnsitze scheinen aus verkehrlichen Gründen wenig wünschenswert. Als Ferien- und Wochenendwohnungen sollten sie möglichst nahe zur Hauptwohnung liegen, worauf mit planerischen und organisatorischen Maßnahmen hingewirkt werden könnte. Eine stärkere Besteuerung käme hier beispielsweise in Frage. Handelt es sich um einen Zweitwohnsitz, an dem Verwandte und Freunde leben, so bestehen kaum direkte Möglichkeiten, das mit siedlungsstrukturellen Maßnahmen zu ändern. Weitere raum- und siedlungsstrukturelle Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bieten dagegen:

- die Förderung autofreier oder autoreduzierter Neubaugebiete sowie autoreduzierten Wohnens im Bestand,
- eine Verkehrsauswirkungsprüfung in Planungsprozessen, die die verkehrlichen Folgen im Freizeitverkehr - kurz- und langfristiger Art - berücksichtigt (z.B. durch Verlust von Frei- und Grünflächen oder durch den Bau von Freizeitgroßeinrichtungen)
- die Sicherstellung, dass die bauliche Ausstattung der Gebiete flexible Veränderungen ermöglicht,

¹⁴⁰ Vermutlich ist die Zusammenfassung der Freizeitaktivitäten in der Kategorie Freizeit-Infrastruktur zu heterogen um Zusammenhänge zwischen der Ausstattung mit Freizeit-Infrastruktur und dem Verkehrsaufwand feststellen zu können. Um diesen Punkt genauer zu untersuchen, müssten die Freizeitaktivitäten, welche unter Freizeit-Infrastruktur zusammengefasst wurden, einer genaueren Überprüfung unterzogen werden.

um damit auf veränderte Freizeitaktivitäten reagieren zu können (z.B. ändern sich zur Zeit Sportarten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen sehr schnell, worauf die Angebote in den Stadtteilen flexibel reagieren sollten) und

- die Stärkung von Viertelidentität, neuer Nähe und Nachbarschaftskontakten (vgl. Heinze & Kill 1997: 101-123, Meier 2000: 198-199).

Organisatorische Maßnahmen können die baulichen und planerischen Maßnahmen ergänzen. So sollen die Nutzung nahegelegener Freizeiteinrichtungen gefördert werden (z.B. der Wechsel des Sportvereins zum nächstgelegenen Verein, Spielpläne zur Verkehrsvermeidung o.ä., vgl. Vetter 1995 für eine Fülle von Beispielen).

Weiterhin können die Kooperation mit den Trägern der Freizeiteinrichtungen mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung oder -verlagerung sowie die Einbeziehung Betroffener in die Planungsvorgänge (Partizipation) die geschilderten Prozesse zur Veränderung der Raum- und Siedlungsstruktur positiv begleiten.

Handlungsstrategie 3: Neuer

Öffentlicher Verkehr

Die Ergebnisse zu Öffentlichen Verkehrsmitteln zeigen, dass

- Personen mit ÖV-Zeitkarte weniger weit für Freizeitreisen unterwegs sind, speziell für Soziale Kontakte sowie für die Kombination von Sozialen Kontakten mit Freizeit-Infrastruktur (Kapitel 4.6.3) und

- die ÖV-Anteile von werktags 14% auf 8-9% am Wochenende sinken. Speziell für Natur (6%) und Fortbewegung (4%) sind nur wenige mit dem ÖV unterwegs (Kapitel 3.2.4).
- Für die Innenstadt und für Ziele in größeren Distanzen (ab 100 km) bietet der ÖV attraktive Angebote. Nicht dagegen im Zwischenbereich, d.h. für andere Stadtteile und für das Umland der Stadt (bis 100 km Entfernung (Kapitel 5.2).
- Für ein Drittel der Befragten mit Pkw-Besitz, sind Freizeitgründe ein Mitgrund für die Anschaffung ihres Fahrzeugs, was auf die Defizite des Öffentlichen Verkehrs für Freizeitaktivitäten hindeutet (Kapitel 4.2.1).

Die Defizite des Öffentlichen Verkehrs zeigen ein großes Wachstumspotential. Ist der ÖV bisher weitgehend auf den Markt der werktäglichen Massenverkehre (Schule, Ausbildung) ausgerichtet,¹⁴¹ so

Handlungsstrategie 3: Neuer Öffentlicher Verkehr
<ul style="list-style-type: none"> • zeit-räumliche Erreichbarkeit aller Zielorte schaffen • nachfrage- und zweckspezifische Angebote • Styling und Service • Dienstleistungs-Zusatzangebote • einfache Tarife, niedrige Zugangsschwellen • neues Image • neue Organisations- und Kooperationsformen

¹⁴¹ Seit einigen Jahren wird in Köln am Wochenende ein Netz mit Straßenbahnverbindungen aufgebaut, welches

müssen die Angebote für Freizeitverkehr am Wochenende anders gestaltet werden. Elemente dieses neuen Öffentlichen Verkehrs, welcher in Kombination mit anderen nicht-motorisierten Verkehrsmitteln und Car-Sharing den privaten Pkw-Besitz überflüssig machen soll, können sein:

- Die zeit-räumlich möglichst vollständige Erschließung des Raums: jeder Ort soll zu jeder Zeit mit dem Öffentlichen Verkehrssystem - unter Einschluss von Car-Sharing - erreichbar sein. Herkömmliche Bus- und Bahnangebote müssen dazu in der Fläche erweitert (Schallaböck & Hesse 1995, Monheim 1996, Hüsing 1999) und mit flexiblen Angeboten ergänzt werden (kleine Busse, die öfter und auf flexiblen Routen fahren, Sammeltaxen, einfache Mitnahmemöglichkeiten in privaten Pkw gegen Entgelt, Abholen auf Anruf). Zudem müssen die Angebote bei der Geschwindigkeit mit privaten Pkws vergleichbar sein.¹⁴²
- Nachfrage- und zweckspezifische Angebote können als neues Marktsegment die Fortbewegungsmöglichkeiten mit dem ÖV noch weiter erschließen (z.B. das „Schöne Wochenende“-Ticket der Bahn erweitern), Vorteile des ÖV-Systems für Wanderungen in der Natur herausstellen (an einem Ort aussteigen, an einem anderen wieder einsteigen), attraktiv für Gruppen gestaltet werden (z.B. Kleinbusangebote für Sportteams bei Wettkämpfen, für Wandergruppen zum gewünschten Zielort oder für die Jogginggruppe zum Lauftreff) oder speziell für besondere Anlässe entworfen werden (Großveranstaltungen, Badewetter, Schneefall),
- besonderes Styling und Extra-Service für bestimmte Zielgruppen (z.B. für Jüngere Musik oder DJ im Bahn- oder Bus-Shuttle zum Konzert, gestylte Fahrzeuge für Events, verschiedene Ausstattungen von S-Bahnen - mit Musik zum Tanzen, Ruhe- und Gesprächszonen; Getränke, Zeitungen, Beschreibungen der Natur auf Ausflugsfahrten),
- Dienstleistungen am Zielort oder unterwegs (Sportgeräteausrüstung, Essen & Trinken, Schließfächer für Wertsachen oder Gepäck),
- attraktives (einfaches!) Tarifsystem, Kombitickets für Fahrt und Eintritte in Veranstaltungen und ähnliche tarifliche Möglichkeiten zur Attraktivierung,
- neues Image: Das Unterwegssein im ÖV-System muss chic sein, das Marketing neue Angebote als Identifikationsobjekte schaffen (Übertragung von Stilisierungselementen, die häufig mit dem

die bestehende Nachtlücke zum Teil schließt. Seit Frühjahr 2000 ist der Nachtverkehr mit einer S-Bahn-Verbindung am Wochenende zwischen den Zentren im Rheinland und im Ruhrgebiet verbessert worden.

¹⁴² Die Vorstellung, dass Personen in der Freizeit Zeit haben und es für sie daher nicht wichtig sei, ob sie fünf Minuten mehr oder weniger beim Umsteigen brauchen, ist falsch. Wahrscheinlich trifft das auf einen Teil der Personen oder der Reisezwecke zu, häufig ist jedoch das Gegenteil der Fall. So sind zum Beispiel Reisen für den Besuch von Verwandten und Bekannten oder für Freizeit-Infrastruktur im Allgemeinen nur Mittel zum Zweck und die Ausübenden sind nicht bereit, dafür mit dem ÖV wesentlich größere Reisezeiten in Kauf zu nehmen als mit anderen Verkehrsmitteln.

privaten Pkw verbunden werden, auf Produkte des Öffentlichen Verkehrs-Systems) sowie

- neue Organisations- und Kooperationsformen.

Bisher ist ein Hauptproblem der Öffentlichen Verkehrsbetriebe die mangelnde Fähigkeit, flexibel auf die Nachfrage nach Freizeittransporten zu reagieren. Insbesondere fehlt es an einer dynamischen Gestaltung von Angeboten, die auf dem Freizeitverkehrsmarkt erfolgreich sind. In der Konkurrenz mit dem privaten Pkw scheinen die halbstaatlichen Verkehrsbetriebe hier ohne Chance zu sein. Aus diesem Grund könnte eine Privatisierung und Deregulierung des Verkehrsmarktes - wie sie in den nächsten Jahren aufgrund entsprechender Richtlinien der Europäischen Union ohnehin vorgesehen ist - erhebliche Potentiale zur Neugestaltung von Angeboten im Freizeitverkehr schaffen. Ob dies gelingt, ist derzeit offen, sicher ist nur, dass die bisherige Organisationsform des Öffentlichen Verkehrs nicht in der Lage ist, den vielfältigen Anforderungen des Freizeitverkehrs gerecht zu werden.

Kooperationen der Öffentlichen Verkehrsbetriebe mit Car-Sharing-, Mietwagen- und Taxi-Unternehmen, könnten zum Beispiel die Möglichkeiten des Öffentlichen Verkehrssystems im Freizeitverkehr am Wochenende deutlich ausweiten. Auch eine bessere Vernetzung mit der Fahrradnutzung (Bike&Ride-Stationen, Fahrradmitnahme, Reparaturmöglichkeiten, Fahrradversand und -vermietung an Bahnstationen etc.) oder mit anderen Verkehrsmitteln (vgl. Handlungsstrategie 6: Förderung neuer nicht-motorisierter Verkehrsmittel) kann das ÖV-System attraktivieren, seine Möglichkeiten erweitern und es letztlich zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz für den privaten Pkw-Freizeitverkehr machen.

Handlungsstrategie 4: Car-Sharing-Angebote für Freizeitverkehr optimieren

Car-Sharing kann als Ergänzung und in Kooperation mit Bus- und Bahnangeboten dem derzeit defizitären ÖV-System zu Vorteilen gegenüber dem MIV verhelfen.

<p>Handlungsstrategie 4:</p> <p>Car-Sharing-Angebote für Freizeitverkehr optimieren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vergrößerung des Marktanteils, Erschließung neuer Zielgruppen • Entwicklung spezieller Angebote (z.B. für Gruppenausflüge in der Freizeit) • Kooperationen mit Bus und Bahn

Während ÖV-Betriebe an Wochenenden im Allgemeinen weniger Kund/innen als werktags haben, sind die Fahrzeuge der Car-Sharing-Organisationen am Wochenende besser ausgelastet als während der Woche.¹⁴³ Für Ausflüge, Besuche und Transporte können mit den ausgeliehenen Pkw Aktivitäten unternommen werden, die mit Bus oder Bahn oft nur umständlich oder zeitaufwendig zu bewältigen sind. Car-Sharing schließt insofern eine Lücke im Angebot der Öffentlichen Verkehrsmittel, welche bei einer flexibleren Gestaltung des ÖV-Angebots kleiner werden könnte. Aber auch bei einem

¹⁴³ Mündliche Mitteilung von Herrn Ferber, Geschäftsführer von Stattauto Köln (Mai 1999).

flexibleren ÖV-System sind Car-Sharing-Fahrzeuge für spezielle Zwecke möglicherweise die bessere Alternative. In jedem Fall erhöhen sie das Möglichkeitsspektrum derjenigen, die ohne einen eigenen privaten Pkw unterwegs sein wollen. Die Optimierung bisheriger Car-Sharing-Angebote kann folgende Punkte umfassen:

- weiterer Ausbau der Kund/innengruppe und Vergrößerung des Marktpotentials, welches bisher noch recht beschränkt ist¹⁴⁴ (Professionalisierung, bundesweite Zusammenschlüsse und Vereinheitlichungen der Car-Sharing-Organisationen),
- Entwicklung spezieller Angebote für den Freizeitverkehr (z.B. für Gruppenausflüge o.ä.) sowie
- eine stärkere Kooperation mit den ÖV-Betrieben (z.B. ermöglicht eine ÖV-Monatskarte zugleich die Mitgliedschaft in Car-Sharing-Organisation o.ä.)

Handlungsstrategie 5: Fahrrad- und Fußförderung

Nicht-motorisierte Verkehrsmittel sind auf Freizeitreisen besonders für Natur und Fortbewegung von Bedeutung. 79% der Fortbewegungs- und 64% der Naturreisen werden nicht-motorisiert zurückgelegt (Kapitel 3.2.4). Während Reisen zu Fuß im Allgemeinen auf einen Umkreis von wenigen Kilometern um die eigene Wohnung beschränkt bleiben, sind mit dem Fahrrad Touren von 50 bis 100 Kilometer Entfernung möglich. Somit bietet das Fahrrad auch die Möglichkeit, neue, unbekannte Gebiete zu erleben, zumal, wenn das Fahrrad in der Bahn mitgenommen wird. Zugleich können mit dem Fahrrad hohe Geschwindigkeiten und körperliche Anstrengungen erlebt werden. Trotz der Bedeutung nicht-motorisierter Verkehrsmittel für den Reisezweck Natur/ Fortbewegung bleibt immer noch ein großes Potential für Verkehrsvermeidung und -verlagerung.

<p>Handlungsstrategie 5: Fahrrad- und Fußförderung</p> <ul style="list-style-type: none"> • attraktive Fahrrad- und Fußwegenetze gestalten • zeitliche Sperrungen für Pkw (in Erholungsgebieten, auch Stadtteilen) zur Aufwertung nicht-motorisierter Fortbewegung • Fahrradvermietung für Ausflugsziele • Fahrradpläne, -touren, etc.
--

Für die Freizeit-Infrastruktur sind die Fußanteile mit 36% ebenfalls hoch, für Soziale Kontakte und Freizeit-Infrastruktur in Kombination mit Sozialen Kontakten werden nicht-motorisierte Verkehrsmittel dagegen weniger häufig genutzt als für die anderen Reisezwecke. Hier könnten möglicherweise noch Potentiale liegen, den Anteil nicht-motorisierter Verkehrsmittel zu erhöhen. Die Förderung von Fahrrad- und Fußnutzung in der Freizeit kann auf vielfältige Weise geschehen:

- Erstellung attraktiver Fahrrad- und Fußwegenetze, die die Wohngebiete mit attraktiven

¹⁴⁴ 1998 nutzten in Deutschland nach einer Berechnung von Franke (1999) 30 000 Menschen Car-Sharing (vgl. auch Petersen 1995, Baum & Pesch 1994).

Naherholungsgebieten (Grünflächen) sowie mit Einrichtungen der Freizeit-Infrastruktur verbinden (Vernetzung),

- gleichzeitige Beschränkung von MIV-Parkmöglichkeiten in Zielgebieten des Freizeitverkehrs, um die nicht-motorisierten Verkehrsmittel zu fördern,
- Pkw-Zufahrtsbeschränkungen bzw. Sperrung von Straßen in Naherholungsgebieten
- Fahrradvermietung auch an Ausflugszielen sowie
- der Vertrieb von Fahrradplänen und -touren auf Printmedien oder als Internetangebote.

Handlungsstrategie 6: Förderung neuer nicht-motorisierter Trendverkehrsmittel

Freizeitmobilität ist nicht nur ein Mittel zur Zielerreichung, sondern das Unterwegssein ist auch selbst als eigenständiger Zweck von Bedeutung.

27% aller Freizeitreisen am Wochenende sind mit dem Reisezweck Natur/Fortbewegung verbunden (vgl. Kapitel 3.2). Bei zahlreichen weiteren Reisen dürfte die Erlebnisqualität des Unterwegsseins zumindest von Bedeutung sein.

In den vergangenen Jahren haben neue, nicht-motorisierte Trendverkehrsmittel (Inline-Skates, Kickboard, Skateboard u.ä.) an Bedeutung als Freizeitverkehrsmittel gewonnen. In einigen Städten - Frankfurt, Berlin, zum Teil auch Köln - gibt es Skater-Nights, in denen abends, meist an einem festgelegten Wochentag Straßen für Inline-Skater/innen reserviert und für andere Verkehrsmittel gesperrt werden. Darüber hinaus sind Skater/innen auf einigen geeigneten Strecken typische Nutzungskonkurrent/innen zu Radfahrenden und Fußgänger/innen. In Köln gehören zum Beispiel die Rheinpromenade, die Rundstrecke am Fühlinger See im Kölner Norden sowie eine Strecke im Stadtwald zu den beliebtesten Zielen. Zugleich werden die Inline-Skates immer mehr auch zu einem alltäglichen Verkehrsmittel, das in der Stadt eine schnelle und attraktive Fortbewegungsmöglichkeit bietet.

Fun, Action, Fitness, Wellness, Körperbetonung, Thrill und Erotik sind einige der Attribute, die mit der Nutzung von Inline-Skates verbunden werden. Der Spaß an der Fortbewegung aus eigener Kraft steht im Vordergrund. Diese Spaßbetonung erscheint aus Sicht eines Verkehrsmittelwechsels vom privaten Pkw hin zu nicht-motorisierten Verkehrsmitteln besonders interessant. Letztendlich ist mit der Nutzung von Inline-Skates also bereits ein Verkehrsmittelumstieg eingetreten, wie er aus Sicht der

Handlungsstrategie 6:

Förderung neuer nicht-motorisierter Trendverkehrsmittel

- z.B. Inline-Skates, Kickboard, Skateboard
- zielt auf die Förderung und Verstärkung bereits vorhandener positiver Trends (nicht-motorisierte Fortbewegung)
- Verkehrsmittel für Reisen in Natur und für Fortbewegung
- als Verkehrsmittel in der Stadt ernstnehmen
- Möglichkeiten vergrößern (z.B. Straßensperrungen für Pkw und Freigabe für Inline-Skates)
- fördert positives Image nicht-motorisierter Verkehrsmittel (mit Lust und Spaß unterwegs)
- die Fun-Generation ist keine Auto-Generation

Änderung des individuellen Verkehrshandelns immer wieder betont wird: ein Umstieg, bei dem keine Verzichtsmoral gepredigt, sondern die positiven und Spaßseiten der nicht-motorisierten Fortbewegung hervorgehoben werden. Ohne heute schon mehr über die Wechselwirkung von Inline-Skating mit der Nutzung individualmotorisierter Verkehrsmittel zu wissen, bedeutet die Aufwertung nicht-motorisierter Trendverkehrsmittel zugleich einen Bedeutungsverlust für motorisierte Individualverkehrsmittel, der aus ökologischer Sicht begrüßenswert ist.¹⁴⁵

Angesichts der positiven ökologischen Bewertung dieser Verkehrsmittel erscheint es zunächst zweitrangig, dass deren Nutzung wohl weniger aus ökologischen als aus Fun-Gründen erfolgt. Gerade dieses Fun-Gefühl gilt es aufzugreifen und zu verstärken, da die Entkopplung des Verkehrshandelns von MIV-Routinen wohl nur gelingen kann, wenn an die Stelle des privaten Pkw Verkehrsmittel treten, die nicht nur funktional die Aufgaben des Pkw übernehmen. Zugleich müssen auch positive Identifikationsmöglichkeiten mit der Verkehrsmittelalternative bestehen, wie das beispielsweise beim Inline-Skating der Fall ist.

Aus Sicht der nachhaltigen Gestaltung des Freizeitverkehrs sollte eine positive Bewertung und Nutzung von nicht-motorisierten Trendverkehrsmitteln aufgegriffen und positiv verstärkt werden. Von den positiven Erfahrungen mit der Fortbewegung aus eigener Kraft kann möglicherweise die dominierende Bindung zum privaten Pkw aufgebrochen werden. Die Auto-Generation kann von einer Skater-Generation ersetzt werden, was voraussichtlich dauerhafte Auswirkungen auf die Entwicklung des individuellen Verkehrshandelns und des Verkehrssystems hätte. Diese Vision gewinnt an Bedeutung, da es sich bei den Skater/innen überwiegend um jüngere Personen handelt, die als Zielgruppe für eine Änderung des Verkehrshandelns besonders interessant sind. Zum einen haben sich deren Verkehrsmittelroutinen noch nicht derart verfestigt, wie dies bei Älteren der Fall ist, und zum anderen hat die Herausbildung ihrer Verkehrsmittelroutinen dauerhafte Auswirkungen auf das Verkehrssystem, wenn davon ausgegangen wird, dass sie auch für die Zukunft von Bedeutung bleiben.

Neben der Einstellungsänderung gegenüber Verkehrsmitteln - Pkw versus nicht-motorisierte Verkehrsmittel - zielt die Förderung der nicht-motorisierten Trendverkehrsmittel auf die Reisezwecke Natur und Fortbewegung, bei denen derzeit bereits Fahrrad fahren und Zufußgehen große Bedeutung haben (vgl. Handlungsstrategie 5). Mit den nicht-motorisierten Trendverkehrsmitteln treten hier neue Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw hinzu.

Die Veränderungen auf dem Markt der nicht-motorisierten Trendverkehrsmittel geschehen sehr dynamisch, und es ist derzeit kaum abzuschätzen, wie die zukünftige Entwicklung verlaufen wird.

¹⁴⁵ Zu überprüfen bleibt auch, wie sich das Inline-Skating auf das Mobilitätszeitbudget auswirkt, also die durchschnittlich pro Person und Tag verbrachten 60-80 Minuten im Verkehr, sowie ob das Skating andere Freizeitaktivitäten substituiert, welche mit erheblich größerem Verkehrsaufwand verbunden sind.

Dies bedeutet zum einen ein wichtiges Potential, da die ständigen Veränderungen immer auch Ansatzpunkte zur Verstärkung von Entwicklungen bieten. Zudem besteht die Nachfrage nach flexiblen Angeboten zur Nutzung dieser Verkehrsmittel. Das können eigene Straßenräume, Plätze, Verkehrsregeln und Ähnliches sein. Die herkömmlichen Bundes-, Landes- und kommunalen Verkehrspolitiken scheinen nicht schnell genug auf diese Entwicklungen reagieren zu können. Als nicht-motorisiertes Verkehrsmittel bietet z.B. das Inline-Skating spezifische Vorteile in der Stadt, welche von den Behörden bisher überwiegend nicht erkannt werden. Diese Potentiale gilt es für eine nachhaltige Gestaltung des städtischen Verkehrs zu nutzen.

Handlungsstrategie 7: Multi-modale Vernetzung und Information

Ein zentrales Ergebnis des Kapitels 5.2 zum Entscheidungsprozess für Freizeitmobilität war, dass ÖV-Tangentialverbindungen in andere Stadtteile Kölns sowie Verbindungen in das Umland weitgehend fehlen bzw. schlecht bewertet werden. Eine Möglichkeit, dieses Defizit zu beheben, ist neben verbesserten Verkehrsmittelangeboten deren Vernetzung (Bus, Bahn, Mietwagen, Car-Sharing, Taxi, zu Fuß, Fahrrad, Inline-Skates u.ä.) sowie die Bereitstellung nachfragegerechter Informationssysteme, was zu einem einfach handhabbaren, nachfragegerechten und konkurrenz-fähigen Verkehrssystem (Umweltverbund) gegenüber der privaten Pkw-Nutzung führen kann. Jedes der alternativen Verkehrsmittel hat spezifische Vorteile gegenüber einem privaten Pkw, dem sie jedoch erst in ihrer Gesamtheit als System überlegen sein können. Neben der technischen Nutzbarkeit des Umweltverbund-Systems bedarf es zugleich der Übertragung symbolisch-emotionaler Bedeutungen, welche derzeit überwiegend mit dem privaten Pkw verbunden werden. Das hochgestylte Mountainbike oder das trendmäßige Kickboard weisen bereits in diese Richtung, müssen jedoch noch durch weitere - und vor allem vielfältige - Symbole ergänzt werden.

Ein spezifischer Nachteil des Umweltverbund-Systems ist derzeit Informationen zu einzelnen Verkehrsmitteln und Verbindungen leicht, schnell (d.h. ohne lange Planung vorher) und aktuell zu erhalten. Zur Beseitigung dieses Mangels bietet sich ein ganzes Bündel von Maßnahmen an: die Einrichtung von Mobilitätszentralen zur Bündelung, Aufarbeitung und Zurverfügungstellung von nachfrageorientierten Informationsangeboten (verschiedene Medien wie Papier, Telefon, Internet,

Handlungsstrategie 7: Multi-modale Vernetzung und Information
<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung Bus, Bahn, Car-Sharing, zu Fuß, Fahrrad, Inline-Skates, Mietwagen • Mobilitätszentrale (Auskünfte zu Verkehrsmitteln und Freizeitaktivitäten, -zielen, -events) • nachfragegerechte Aufbereitung der Informationen (verschiedene Medien: Internet, Telefon, Broschüren, Zeitungen, etc.) • Werbe- und Informationskampagnen • zusätzliche Dienstleistungen (Gepäck, Fahrradverleih, Verpflegung, Sportgeräteverleih etc.)

persönliche Beratungsgespräche, schnelle und freundliche Auskunft, Auskünfte nicht nur zu Verkehrsmitteln sondern auch zu Freizeitgelegenheiten, -touren, Tips, auch die Vermittlung von flexiblen Abholmöglichkeiten z.B. bei Wanderungen etc.).

Auch Kampagnen und Werbestrategien, die neue Zielgruppen für den Umweltverbund gewinnen¹⁴⁶ (z.B. kostenlose Probetickets o.ä.), können von den Mobilitätszentralen initiiert und geleitet werden. Neben der Informationszusammenarbeit sind auch Vertriebspartnerschaften zwischen den Beteiligten (z.B. Car-Sharing und Bus/Bahn) oder eine verstärkte Vernetzung der Verkehrsmittel denkbar (z.B. Fahrradstationen an Bahnhöfen oder Fahrradmitnahme in Bussen, auch Inline-Skate-Beförderung im ÖV). Zusätzlich können ergänzende Dienstleistungen die Nutzungen des Umweltverbundes attraktivieren (Gepäckaufbewahrung und -transport, Verleih von Sportgeräten an Zielorten, Service-Angebote zur Verpflegung, zum Lesen, Musik, Routentips etc.).

Handlungsstrategie 8: Ökonomische und ordnungspolitische Maßnahmen

Preisliche und ordnungspolitische Maßnahmen schaffen die Rahmenbedingungen für das Verkehrshandeln, welches sich - wie in Kapitel 4.5.1 gezeigt - an Werktagen und am Wochenende ähnelt. Insofern haben die Rahmenbedingungen für das Verkehrshandeln auch indirekt über das geänderte werktägliche Verkehrshandeln Einfluss auf das Verkehrshandeln am Wochenende.

Aufgrund der bereits mehrfach erwähnten Bedeutung des privaten Pkw-Besitzes sind preisliche und ordnungspolitische Maßnahmen, welche den privaten Pkw-Besitz verteuern und autounabhängige Fortbewegung belohnen, wünschenswert, damit auch in der Freizeit verstärkt auf Alternativen zum MIV zurückgegriffen wird.

Die zentralen Maßnahmen bei den ökonomischen Instrumenten sollten auf eine Kostenwahrheit der Verkehrsträger unter gleichzeitiger Internalisierung externer Kosten hinwirken (Road Pricing, Parkraumbewirtschaftung), wodurch sich die MIV-Kosten im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln erhöhen.

Finanzielle Anreize und Belohnungen würden auch die individuelle Umstiegsbereitschaft unterstützen. Zugleich können ordnungspolitische Maßnahmen die MIV-Nutzung erschweren, etwa durch Zufahrtsbeschränkungen in landschaftlich attraktiven Zielgebieten, Parkraumbeschränkungen oder die generelle Sperrung von Straßen am Wochenende oder am Sonntag. Zeitlich beschränkte

<p>Handlungsstrategie 8:</p> <p>Ökonomische und ordnungspolitische Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kostenwahrheit der Verkehrsmittel herstellen (Internalisierung externer Kosten) • MIV verlangsamen und verteuern (Parkplatzbewirtschaftung, Road Pricing) • nicht-motorisierte Verkehrsmittel und ÖV fördern

¹⁴⁶ Vgl. den Modellversuch Mobiles Schopfheim, mit dem solche Kommunikationsstrategien im Freizeitverkehr erprobt wurden (Prognos AG & Institut für Verkehrs- und Tourismusforschung 1997).

Sperrungen von Straßenzügen oder Stadtvierteln für den Pkw können eng mit der Idee von Experimenten (Handlungsstrategie 10) verknüpft werden, um die Qualität einer städtischen Umwelt in der Freizeit am Wochenende ohne Autos erlebbar zu machen. Dies kann auch mit der Förderung nicht-motorisierter Verkehrsmittel (Fahrrad, zu Fuß, Inline-Skates) einher gehen.

Handlungsstrategie 9: Autounabhängiges Leben fördern

Die Zahl der Pkws im Haushalt ist eine der wichtigsten Einflussgrößen auf die Nutzung des MIV und die MIV-Distanzen für Freizeit am Wochenende. Zugleich sind Freizeitaktivitäten bei einem Drittel der Pkw-Besitzenden ein Grund für die Anschaffung eines privaten Pkw (vgl. Kapitel 4.2.1), wodurch die Freizeit als Grund für den Erwerb eines Pkw auch die Ausgangsvoraussetzungen für das Verkehrshandeln an Werktagen maßgeblich beeinflusst. Ziel der Strategie zur Förderung autofreien Lebens ist die Reduzierung des privaten Pkw-Besitzes. Die Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen wird als eine mögliche Option autofreien Lebens gesehen.

<p>Handlungsstrategie 9: Autounabhängiges Leben fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Möglichkeiten autounabhängiger Mobilität auch in der Freizeit • Autofreie als Pioniere eines neuen Mobilitätsstils bestärken und aus ihren Erfahrungen für umstiegsbereite Nachahmer/innen lernen
--

Potentiale der Förderung autofreien Lebens liegen im Wesentlichen darin, dass

- Personen, die bisher ohne Auto leben, darin bestärkt und befördert werden,
- die Autofreien zu Pionieren eines neuen Lebens- und Mobilitätsstils werden und
- die Vorteile autofreien Lebens erlebbar gemacht werden können.

Die Förderung autounabhängigen Lebens wird bei den vorgeschlagenen Handlungsstrategien zur Entwicklung eines nachhaltigen Freizeitverkehrs als eine übergreifende Strategie begriffen, welche zugleich siedlungsstrukturelle Voraussetzungen (vgl. Handlungsstrategie 2), Verkehrsmittelangebote mit ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (vgl. Handlungsstrategien 3-7) sowie geeignete preisliche und ordnungspolitische Rahmenbedingungen (vgl. Handlungsstrategie 8) erfordert. Modellprojekte und Experimente (vgl. Handlungsstrategie 10) sind erforderlich, um Elemente unter Praxisbedingungen zu erproben und einzuführen, mit denen schrittweise autoabhängiges Leben reduziert werden kann.

Die Bedeutung der Handlungsstrategie zur Förderung des autounabhängigen Lebens für die Reduzierung der MIV-Distanzen im Freizeitverkehr resultiert auch aus der These, dass sich die Freizeitaktivitäten und -ziele der Individuen an die Möglichkeiten des autounabhängigen Lebens anpassen und entsprechend entwickeln. Das heißt, dass sich Freizeitaktivitäten und -ziele bei autounabhängig Lebenden erst gar nicht entwickeln, die nur mit einem privaten Pkw leicht durchführbar sind: „Solche Ziele sucht man sich natürlich aus, wenn man ein Auto hat. Ich wäre nicht auf die Idee gekommen, wenn ich kein Auto hätte.“ (4326)

Handlungsstrategie 10: Experimente und Modellprojekte zur Änderung des Verkehrshandelns

Routinen haben bei der Verkehrsmittelnutzung eine zentrale Bedeutung (vgl. Kapitel 5.2.4). Erprobtes und erfolgreiches Verkehrshandeln, besonders die Verkehrsmittelnutzung, wird offensichtlich nur in besonderen Situationen von den Individuen hinterfragt. Um die MIV-Nutzungsgewohnheiten zu verändern, also die Routinen aufzubrechen, scheinen Modellprojekte oder Experimente (zeitlich beschränkte Möglichkeiten zur Erprobung anderer Verkehrsmittelnutzungen unter besonderen Rahmenbedingungen) für die Einzelnen eine Möglichkeit zu eröffnen, neues Verkehrshandeln zu erproben.¹⁴⁷ Auch neue Lebenssituationen, z.B. nach einem Wohnortwechsel oder am Ferienort, können Möglichkeiten zur Erprobung anderer Verkehrsmittel bieten.

Ziel der Experimente und Modellprojekte ist das Erleb- und Erfahrbarmachen von Alternativen zum eigenen Pkw. Die Teilnehmenden können sich von den Möglichkeiten autounabhängiger Mobilität selbst überzeugen und einen Anstoß zur Abschaffung des eigenen Pkw bekommen. Mit neuen Angeboten oder günstigeren finanziell-organisatorischen

Rahmenbedingungen ändern sich die Voraussetzungen für die Umstiegsbereitschaft, wodurch mit Experimenten auf eine größere Erfolgchance gehofft werden darf.

<p>Handlungsstrategie 10:</p> <p>Experimente und Modellprojekte zur Änderung des Verkehrshandelns</p> <ul style="list-style-type: none"> • neue Ideen zur Reduzierung des MIV ausprobieren, erlebbar machen und optimieren • Voraussetzungen für den Umstieg durch Ausprobieren (Experimente) schaffen • Verkehrsmittel-Routinen aufbrechen und verändern
--

¹⁴⁷ Experimente und Modellprojekte zur Änderung des individuellen Verkehrshandelns mit dem Ziel, die zurückgelegten MIV-Distanzen zu reduzieren, werden schon seit einigen Jahren durchgeführt. In Bremen lebten Familien vier Wochen lang, ohne das eigene Auto zu nutzen (Burwitz et al. 1992) und in Nordrhein-Westfalen sammelten in einer Kampagne mehr als 1000 Personen zusammen 100 000 autofreie Tage (Beik et al. 1998). In einem Modellversuch in Schopfheim wurde untersucht, wie das Verkehrshandeln über eine Veränderung der mobilitätsbezogenen Einstellungen beeinflusst werden kann (Prognos et al. 1997). Schließlich werden in einem Modellprojekt des Umweltbundesamtes in Halle und Leipzig Möglichkeiten zur umweltverträglichen Gestaltung des Freizeitverkehrs erprobt. In dem Projekt wird unter anderem versucht, die Möglichkeiten zur autounabhängigen Freizeitgestaltung in einem Wohnviertel zu verbessern sowie für zwei Kleingartensiedlungen, ein Naherholungsgebiet (Cospudener See) und die Leipziger Innenstadt als typische Freizeitgebiete, Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV zu schaffen.

7 Zusammenfassung

Die Folgen des motorisierten Verkehrs werden zunehmend nicht nur als ein lokales und regionales, sondern auch als globales (Klima-) Problem wahrgenommen. Freizeitmobilität - wofür etwa die Hälfte der Distanzen im Personenverkehr in Deutschland zurückgelegt werden - ist damit in den Blickpunkt der Verkehrs- und Mobilitätsforschung gerückt. Zudem wird vielfach im Zusammenhang mit sozialem Wandel, globaler Vernetzung und beschleunigten Zeitabläufen eine erhebliche Wachstumsdynamik des Freizeitverkehrs für die Zukunft vermutet.

Unter Freizeitmobilität werden zeit-räumlich sehr heterogene Phänomene zusammengefasst, was ein Erklären und Verstehen derselben erschwert. Nur wenige wissenschaftliche Arbeiten - im deutschsprachigen Raum wie auch international - haben sich bisher mit Freizeitmobilität befasst. Die vorliegende Arbeit beschränkt sich im Wesentlichen auf einen verkehrsaufwändigen Teilausschnitt des Freizeitverkehrs, nämlich den am Wochenende. Zudem zielen die Erklärungen zur Verkehrsentstehung vorrangig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), der als wesentlicher Problemverursacher – durch seinen hohen Anteil an den motorisierten Reisedistanzen – identifiziert wird.

Theoretische Konzeption

Die veränderte Problemwahrnehmung hat in den vergangenen Jahren auch neue Fragestellungen, insbesondere zur Verkehrsentstehung, in den Vordergrund gedrängt. Eine sich neu konstituierende sozial-ökologische Mobilitätsforschung reagiert auf diese. In der vorliegenden Arbeit wird ein handlungstheoretischer Erklärungsansatz zum Verkehrshandeln verfolgt, welcher Elemente der Aktionsraum-, Lebens- bzw. Mobilitätsstil- sowie Rational Choice-Forschung (inklusive der Betrachtung von Handlungsrouinen) integriert.

Innovativ an dem verwendeten theoretischen Konzept ist besonders - neben der Anwendung auf die weitgehend unerforschte Freizeitmobilität -, dass Stilisierungselemente - hier als Freizeit- und Mobilitätsorientierungen -, welche in den vergangenen Jahren zunehmende Aufmerksamkeit der sozialwissenschaftlichen und psychologischen Forschung zur Erklärung des Verkehrshandelns gefunden haben, in der wechselseitigen Abhängigkeit mit räumlichen Einflussfaktoren in ihrem Einfluss auf die Verkehrsentstehung untersucht werden.

Ausgangshypothese und Leitfragen

Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Hypothese, dass Freizeitmobilität als Sammelkategorie für sehr heterogene Verkehrszwecke ungeeignet für ein tiefergehendes Verstehen und Erklären des Verkehrshandelns ist. Darauf basierend wird die Beantwortung von **vier Leitfragen** in der Arbeit verfolgt:

1. Wie kann die Freizeitmobilität nach Reisezwecken unterteilt werden, so dass die jeweiligen

- zeit-räumlichen Handlungsmuster homogener sind als für die Gesamtheit der Freizeitreisen?
2. Welche Einflussfaktoren (Soziodemographie, Verkehrsmittelverfügbarkeit und – gewohnheiten, Raumstruktur, Freizeit- und Mobilitätsorientierungen) sind für das Verkehrshandeln in der Freizeit bedeutsam?
 3. Wie verläuft der individuelle Entscheidungsprozess beim Verkehrshandeln in der Freizeit?
 4. Welche Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs für Freizeit am Wochenende lassen sich aus den empirischen Erkenntnissen identifizieren?

Methodik

Zur Beantwortung der Leitfragen wurde im Frühjahr 1997 in vier Kölner Stadtvierteln mit unterschiedlicher räumlicher Ausstattung und Bevölkerungsstruktur eine Face-to-face-Befragung von 949 Personen ab 18 Jahren durchgeführt (46% Ausschöpfung der Stichprobe). Neben einem geschlossenen Fragenteil wurden jeweils Wegeprotokolle des vergangenen Wochenendes sowie eines Werktages erhoben. Zudem wurde bei etwa einem Drittel der Befragten ein kurzer offener Interviewteil durchgeführt und auf Kassette mitgeschnitten mit dem das Entscheidungsverhalten bei Freizeitreisen am Wochenende näher analysiert werden sollte.

Im Gegensatz zu den meisten anderen bekannten Auswertungen von Wegeprotokollen erfolgte die Auswertung mit einem Reisekonzept. Während Auswertungen auf Wegebasis einzelne Wege aus dem Kontext vor- und nachgelagerter Wege herauslösen, ermöglicht das Reisekonzept ein besseres Verständnis der Kopplung verschiedener Zwecke auf einzelnen Reisen.

Struktur der Freizeitmobilität am Wochenende (Leitfrage 1)

Freizeitmobilität kann in die fünf homogenen Reisezwecke „Freizeit-Infrastruktur“, „Freizeit-Infrastruktur & Soziale Kontakte“, „Soziale Kontakte“, „Natur“ sowie „Fortbewegung“ unterteilt werden, die jeweils für die Reishäufigkeiten und -distanzen am Wochenende von Bedeutung sind. Je nach Reisezweck zeigen sich unterschiedliche räumliche Muster der aufgesuchten Gelegenheiten.

Bivariate und multivariate Analysen zeigen deutliche Unterschiede der Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln in der Freizeit je nach Reisezweck. Die Beschränkung auf einzelne Reisezwecke ermöglicht insofern ein besseres Verständnis von Zusammenhängen, welche zuvor im Nebel der Sammelkategorie Freizeitmobilität verschleiert lagen. Festzuhalten bleibt, dass die Reisezwecke zur besseren Erklärung und zum besseren Verstehen der Freizeitmobilität einen erheblichen Beitrag leisten können und sich bewährt haben. Inwiefern Verbesserungen daran möglich und denkbar sind - zum Beispiel für vertiefende Fragestellungen -, kann Thema zukünftiger Diskussionen sein.

Sehr deutlich wurde schließlich durch die Differenzierung der Reisezwecke die Bedeutung der von der Verkehrs- und Mobilitätsforschung in der Vergangenheit kaum beachteten Sozialen Kontakte. Knapp die Hälfte der Distanzen auf Freizeitreisen am Wochenende werden für die Reisezwecke

„Soziale Kontakte“ und die „Kombination von Freizeit-Infrastruktur mit Sozialen Kontakten“ zurückgelegt. Für den Verkehrsaufwand von Bedeutung sind am Wochenende vor allem auch die Transferreisen, d.h. vorwiegend Rückreisen von Übernachtungen woanders. Nur 3% der Wochenendreisen sind Transferreisen, auf denen aber 29% der Wochenenddistanzen zurückgelegt werden.

Einflussfaktoren auf das Verkehrshandeln in der Freizeit am Wochenende (Leitfrage 2)

Im Gegensatz zu den meisten anderen Studien der Verkehrs- und Mobilitätsforschung wurde in der vorliegenden Arbeit versucht, sowohl interne Präferenzen (Freizeit- und Verkehrsmittelorientierungen) als auch äußere Rahmenbedingungen (Raumstruktur, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Soziodemographie) in einem handlungstheoretisch fundierten Modell des Verkehrshandelns zu integrieren und für die Erklärung der Freizeitmobilität zu nutzen. Insbesondere wurde hiermit versucht erstens das Konzept der Mobilitätsstile, hier als Freizeitmobilitätstypen, für die Erklärung der Freizeitmobilität nutzbar zu machen und zweitens zugleich - und das in Weiterführung gegenüber bisher bekannten Versuchen - dieses durch die Einbeziehung raumstruktureller Gegebenheiten zu ergänzen.

Ohne im Einzelnen auf Details an dieser Stelle nochmals eingehen zu wollen, zeigen soziodemographische Personenmerkmale (Alter, Bildung, Erwerbstätigkeit, Studierende) und die Freizeitmobilitätstypen die stärksten Zusammenhänge zu den Reishäufigkeiten für einzelne Reisezwecke. Für die MIV-Anteile an Freizeitreisen haben der Besitz eines Pkws im Haushalt, die werktägliche Pkw-Nutzung, der Besitz einer ÖV-Zeitkarte, Freizeitmobilitätstypen, Einkommen sowie Kinder im Haushalt Relevanz. Für die MIV-Distanzen zeigen ebenfalls die Verfügbarkeit über Verkehrsmittel (Pkw-Besitz, ÖV-Zeitkarte), Einkommen sowie Bildung Bedeutung. Kurz gesagt gilt: Je mehr Pkws, je höher das Einkommen und die Bildung, desto weitere MIV-Distanzen legt diese Person zurück.

Ein wichtiges - wenn auch nicht unerwartetes - Ergebnis ist die Bedeutung von Verkehrsmittel-Nutzungsgewohnheiten für das Verkehrshandeln (Kapitel 4.5). So ist die Verkehrsmittelnutzung am Wochenende der werktäglichen Verkehrsmittelnutzung sehr ähnlich. Ein weiterer Zusammenhang zeigt, dass Personen, die gewohnheitsmäßig am Wochenende den MIV nutzen, auch größere MIV-Distanzen zurücklegen als andere.

Zur Frage nach den wesentlichen Einflüssen auf das Verkehrshandeln in der Freizeit ergibt sich kein einfaches Erklärungsmodell, weder für die Gesamtheit der Freizeitreisen noch für einzelne Reisezwecke (vgl. die zusammenfassenden Übersichten in Kapitel 4.6).

Der Entscheidungsprozess für Freizeitmobilität am Wochenende (Leitfrage 3)

Die Entscheidungen zur Freizeitmobilität wurden unter Verwendung der Rational Choice-Theorie nach den Teilentscheidungen zu Aktivität, Ort und Verkehrsmittel sowie deren zeitlicher Abfolge untersucht. Wesentliches Ergebnis ist, dass die meisten Entscheidungen nicht als ein Abwägen von

Alternativen nach vorangehenden Bewertungen getroffen werden. Vielmehr steuern und vereinfachen situationsspezifische Filter die Komplexität des Entscheidungsprozesses: Erstens treten die Akteure mit Frames, situationsspezifischen Handlungszielen, in die Entscheidungssituationen ein, und zweitens wird mit routiniertem Handeln in bekannten Situationen reagiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Verkehrsmittelentscheidungen routinisiert erfolgt (78%). Für Aktivitäts- und Ortsentscheidungen konnte das ebenfalls für jeweils ein Drittel der Situationen belegt werden. Frames sind besonders für die Aktivitätsentscheidungen von Bedeutung.

Angaben zu Alternativen im Entscheidungsprozess sind in den Interviews nur selten zu finden. Die entscheidenden Einflussgrößen auf den Entscheidungsprozess sind Frames und Routinen, eine Erkenntnis, die entsprechende weitere Forschungsarbeit nach sich ziehen kann, um Möglichkeiten zur Änderung von Nutzungsroutinen - z.B. derjenigen, den privaten Pkw auf Freizeitreisen zu nutzen - zu untersuchen. Das „Aufbrechen von Routinen“ ist demnach eine zentrale Aufgabe von allen Maßnahmen, die auf eine Veränderung des Verkehrshandelns - in der Freizeit und für alle weiteren Zwecke - setzen.

Drei Einflussgrößen auf den Entscheidungsprozeß - Lage der Wohnviertel, Zahl der Pkws im Haushalt und Freizeitmobilitätstypen - wurden näher untersucht. Es zeigt sich, dass weder das Wohnviertel noch die Zahl der Pkws den Entscheidungsprozess beeinflussen, wohl aber die Freizeitmobilitätstypen. Je nach Freizeitmobilitätstyp sind unterschiedliche Entscheidungstypen häufig - was auch eng mit den durchgeführten Freizeitaktivitäten zusammenhängt -, und die Bedeutung von Routinen ändert sich.

Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV für Wochenend-Freizeit (Leitfrage 4)

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den empirischen Kapiteln wurden zehn mögliche Handlungsstrategien zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Freizeitreisen abgeleitet. Kern der Ableitung solcher Strategien war, dass sie nicht nur auf die Entscheidung zum Verkehrsmittel oder zum Aktivitätsort, sondern auch auf die Aktivitätsentscheidungen Bezug nehmen. Mit einer solchen Zielsetzung können die Förderung und Stabilisierung von autounabhängiger Freizeitmobilität verfolgt werden. Die Strategien können auf die Freizeit-mobilitätstypen als Zielgruppen Bezug nehmen. Die einzelnen Handlungsstrategien können sich zum einen auf eine Verbesserung der Freizeitangebote richten, die nahräumlich oder gut mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln oder mit dem ÖV erreichbar sind. Zum anderen können sie eine Verbesserung der technischen und emotionalen Nutzungseigenschaften von Verkehrsmitteln anvisieren. Besonders erfolgversprechend scheint die Bündelung und Kombination verschiedener Handlungsstrategien. Möglichkeiten für Experimente und Tests von Neuem scheinen ein wesentlicher Ausgangspunkt von Veränderungen zu sein.

Ausblick

„Solche Ziele sucht man sich natürlich aus, wenn man ein Auto hat. Ich wäre nicht auf die Idee gekommen, wenn ich kein Auto hätte.“ (4326)

Unter Verwendung der Rational-Choice Theorie wurde versucht, den individuellen Entscheidungsprozess im Freizeitverkehr am Wochenende besser zu verstehen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es in Zukunft lohnend sein kann, die Entstehung und Veränderung von Frames und Routinen zu untersuchen. In Umkehrung zu dem in der vorliegenden Arbeit verfolgten Ansatz würde dann z.B. die Fragestellung von Interesse sein, wie das Verkehrshandeln in der Freizeit oder im Alltag die Herausbildung von Frames und Routinen beeinflusst. Dies könnte die hier untersuchungsbedingte Ausblendung gewisser Rückkopplungseffekte zwischen individuellem Handeln und den davon geschaffenen Strukturen stärker in den Mittelpunkt rücken (vgl. den Begriff der „Dualität von Handlung und Struktur“, Giddens 1995).

8 *Literatur*

- Aarts, Henk & Ap Dijsterhuis (2000): The automatic activation of goal-directed behaviour: the case of travel habit. In: *Journal of Environmental Psychology*, 20: 75-82.
- Ajzen, Icek (1988): *Attitudes, Personality, and Behavior*. Milton Keynes: Open University Press.
- Ajzen, Icek & Martin Fishbein (1980): *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Anable, Jillian (1999): *Picnics, Pets and Pleasant Places: the Distinguishing Characteristics of Leisure Travel Demand*. Paper presented at the ESF / NSF Trans-Atlantic Conference on Social Change and Sustainable Transport. 10.-13. März 1999. Berkley.
- Apel, Dieter, Holger Floeting, Michael J. Henkel, Gerd Kühn, Michael Lehm Brock & Robert Sander (1995): *Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung*. Berlin: DifU. (=DifU-Beiträge zur Stadtforschung Bd. 16)
- Axhausen, Kay W., A. Zimmermann, S. Schönfelder, Guido Rindsfuser & T. Haupt (2000): *Observing the Rhythms of Daily Life: A Six-Week Travel Diary*. Paper submitted to Transportation. Zürich. (=Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 25)
- Bacher, Johann (1996²): *Clusteranalyse. Anwendungsorientierte Einführung*. München, Wien: Oldenbourg.
- Backhaus, Klaus, Bernd Erichson, Wulff Plinke & Rolf Weiber (1996⁸): *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. Berlin, Heidelberg, New York, et al.: Springer.
- Badoe, Daniel A. & Eric J. Miller (2000): *Transportation-land-use interaction: empirical findings in North America, and their implications for modeling*. In: *Transportation Research Part D 5*: 235-263.
- Bahrenberg, Gerhard, Ernst Giese & Josef Nipper (1992²): *Statistische Methoden in der Geographie. Band 2 Multivariate Statistik*. Stuttgart: Teubner.
- Baier, Reinhold (1977): *Aktivitäten- und Zielwahl im Wochenendverkehr*. Dissertation RWTH Aachen. Aachen: Institut für Stadtbauwesen RWTH Aachen. (= Berichte Stadt Region Land, Heft 8)
- Bamberg, Sebastian (1995): *Wie bekommt man den/die Autonutzer/-nutzerin in den Bus? Probleme und Ergebnisse einer Anwendung der Theorie geplanten Verhaltens im Kontext praktischer Verkehrsplanungsfragestellungen*. In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie 26*: 243-262.
- Bamberg, Sebastian (1996a): *Habitualisierte Pkw-Nutzung: Integration des Konstrukts "Habit" in die Theorie des geplanten Verhaltens*. In: *Zeitschrift für Sozialpsychologie 27*: 295-310.
- Bamberg, Sebastian (1996b): *Zeit und Geld: Empirische Verhaltensklärung mittels Restriktionen am Beispiel der Verkehrsmittelwahl*. In: *ZUMA-Nachrichten 38*: 7-32.

- Bamberg, Sebastian & Peter Schmidt (1994): Auto oder Fahrrad? Empirischer Test einer Handlungstheorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 46: 80-102.
- Bamberg, Sebastian & W. Bien (1995): Angebot (des ÖV) nach Wunsch (des MIV-Nutzers). Handlungstheoretische Erklärungsmodelle der individuellen Verkehrsmittelwahl als Basis für nachfrageorientiertes ÖV-Marketing. In: Internationales Verkehrswesen 47: 108-116.
- Banister, David, S. Watson & C. Wood (1997): Sustainable cities: transport, energy, and urban form. In: Environment and Planning B: planning and design 24: 125-143.
- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser. (=Stadtforschung aktuell Bd. 54)
- Baum, Herbert & Stephan Pesch (1994): Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen. Schlußbericht für das Bundesministerium für Verkehr. Köln. (Unveröffentlicht)
- Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt: Suhrkamp.
- Beck, Ulrich & Elisabeth Beck-Gernsheim (Hg.) (1994): Riskante Freiheiten. Individualisierung in modernen Gesellschaften. Frankfurt: Suhrkamp.
- Becker, Christoph & Heinrich Busch (1980): Das Freizeitverhalten der Bevölkerung des Umlandverbandes Frankfurt. Eine empirische Untersuchung im Auftrage des Umlandverbandes Frankfurt. Ohne Ort. (Unveröffentlicht)
- Becker, Christoph (Hg.) (1997): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Ausgewählte Vorträge der 18.-20. Sitzung des Arbeitskreises "Freizeit- und Fremdenverkehrsgeographie". Berlin: Verlag für universitäre Kommunikation. (=Freie Universität Berlin, Institut für Tourismus, Berichte und Materialien Nr. 16)
- Becker, Egon, Thomas Jahn & Engelbert Schramm (1999): Sozial-ökologische Forschung - Rahmenkonzept für einen neuen Förderschwerpunkt. Frankfurt a.M. (<http://www.isoe.de>)
- Becker, Gary S. (1993²): Ökonomische Erklärung menschlichen Verhaltens. Tübingen: Mohr. (=Die Einheit der Gesellschaftswissenschaften, Bd. 32)
- Becker, Udo (1998): Verkehrsökologie: Wozu führt denn das? In: Internationales Verkehrswesen 50, 4: 139-148.
- Beckmann, Klaus J. (1983): Untersuchung kleinräumiger Raum-Zeit-Verhaltensweisen als Grundlage für Infrastrukturplanung in Innenstadtbereichen. Braunschweig: TU Braunschweig. (=Veröffentlichungen des Instituts für Stadtbauwesen 36)
- Beckmann, Klaus J. (1988): Vom Umgang mit dem Alltäglichen. Aufgaben und Probleme der Infrastrukturplanung. Karlsruhe: Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. (Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Landesplanung, H. 21)
- Beckmann, Klaus J. (1997): Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung. In: ExWoSt-

- Informationen Nr. 06.14: Forschungsfeld "Städtebau und Verkehr": 31-36.
- Beik, Ute & Meike Spitzner (1995): Reproduktionsarbeitsmobilität - theoretische und empirische Erfassung, Dynamik ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Handlungsstrategien. Endbericht zum Teilprojekt 5: "Entwicklungen der Arbeits- und Freizeitmobilität" im Rahmen des Projektfeldes B: "Rahmenbedingungen" des Forschungsverbunds "Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen". Wuppertal: Wuppertal Institut.
- Beik, Ute, Markus Hesse & Bettina Knothe (2000): Arbeits-/Alltagsmobilität. Teilprojekt 12, Projektbereich D Personenverkehr. Wuppertal: Wuppertal Institut. (=Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität, Forschungsberichte Bd. 12) (im Druck)
- Beik, Ute, Oscar Reutter, Stefanie Böge & Tina Ruschenburg (1998): Dokumentation und Wirkungsanalyse der Kampagne "Umdenken Umsteigen - Neue Mobilität in NRW". Endbericht im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW. Wuppertal: Wuppertal Institut.
- Benthaus-Apel, Friederike (1995): Zwischen Zeitbindung und Zeitautonomie. Eine empirische Analyse der Zeitverwendung und Zeitstruktur der Werktags- und Wochenendfreizeit. Wiesbaden: DUV.
- Berger, Peter A. & Stefan Hradil (Hg.) (1990): Lebenslagen. Lebensläufe. Lebensstile. Göttingen: Schwarz. (=Soziale Welt. Sonderband 7)
- Bischof, Norbert (1985): Das Rätsel Ödipus - Die biologischen Wurzeln des Urkonfliktes von Intimität und Autonomie. München: Piper.
- Black, William R. (1998): Sustainability of transport. In: Hoyle, Brian & Richard Knowles (Hg.): Modern Transport Geography. Chichester et al.: Wiley: 337-351.
- BMU (=Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) (Hg.) (1993): Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro. Dokumente. Agenda 21. Bonn: BMU.
- Bourdieu, Pierre (1987): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt: Suhrkamp.
- Brannolte, Ulrich, Kay Axhausen, Hans-Liudger Dienel & Andreas Rade (Hg.) (1999): Freizeitverkehr. Innovative Analysen und Lösungsansätze in einem multidisziplinären Handlungsfeld. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops des BMBF am 10. und 11. Dezember 1998 im Hotel Bristol in Bonn. Berlin: TU Berlin, Universitätsbibliothek.
- Braun, Norman & Axel Franzen (1995): Umweltverhalten und Rationalität. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 47: 231-247.
- Brög, Werner & Erhard Erl (1987): Indikatoren des Freizeitverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Typoskript eines Vortrags gehalten auf der Veranstaltung „VIA RECREABILIS

- 87^e. Internationales Symposium über Straßen- und Freizeitverkehr der Tschechoslowakischen Wissenschaftlich-Technischen Gesellschaft in Prag.
- Buhr, Regina (1999): Neue Nutzungskontexte - Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen. In: Regina Buhr, Weert Canzler, Andreas Knie & Stephan Rammler (Hg.): *Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis*. Berlin: Sigma: 105-132.
- BUND & Misereor (Hg.) (1996): *Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.
- Burwitz, Hiltrud, Henning Koch & Thomas Krämer-Badoni (1992): *Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt*. Reinbek: Rowohlt.
- Buschkühl, Angelika (1984): *Die tägliche Mobilität von Frauen. Geschlechtsspezifische Determinanten der Verkehrsteilnahme*. Diplomarbeit an der Justus-Liebig-Universität Gießen. (unveröffentlicht)
- Buschkühl-Lindermann, Angelika, Christel Frank, Christine Schön & Gisela Stete (1994): *Mobilität und Sicherheit der Frauen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dessen bedarfsgerechte Umgestaltung in der Stadt Frankfurt am Main*. Studie im Auftrag der Stadtwerke Frankfurt a.M. und des Magistrats der Stadt Frankfurt a.M. Frankfurt a.M. (ervielfältigtes Manuskript)
- Canzler, Weert & Andreas Knie (1998): *Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau.
- Carlstein, Tommy, Don N. Parkes, Nigel J. Thrift (Hg.) (1978): *Timing space and spacing time* (3 Bände). London: Arnold.
- Chapin, Francis S. (1974): *Human activity patterns in the city*. New York: Wiley.
- Cohen, Arnold J. & Nigel G. Harris (1998): *Mode choice for VFR journeys*. In: *Journal of Transport Geography* 6, 1: 43-51.
- Coleman, James S. (1990): *Foundations of Social Theory*. Cambridge, MA, London: Belknap Press of Harvard University Press.
- Cullen, I.G. (1984): *Applied urban analysis. A critique and synthesis*. London, New York: Methuen.
- Cullen, I.G. & V. Godson (1975): *Urban networks: The structure of activity patterns*. In: *Progress in Planning* 4: 1-96.
- Cullen, Ian G. (1978): *The treatment of time in the explanation of spatial behaviour in cities*. In: Carlstein et al. (Hg.): *Human activity and time geography. Timing space and spacing time Vol. 2*. London: 27-38.
- Dangschat, Jens & Jörg Blasius (1994): *Lebensstile in den Städten. Konzepte und Methoden*. Opladen: Leske & Budrich.
- Dangschat, Jens, Wolfram Droth, Jürgen Friedrichs & Klaus Kiehl (1982): *Aktionsräume von Stadtbewohnern. Eine empirische Untersuchung in der Region Hamburg*. Opladen:

- Westdeutscher Verlag. (=Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Forschung 36)
- Deutsche Shell Aktiengesellschaft (1997): Shell Pkw-Szenarien. Motorisierung - Frauen geben Gas. Neue Techniken senken Verbrauch und Emissionen. Szenarien des Pkw-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zu Jahr 2020. Hamburg: Shell.
- Diekmann, Andreas (1996): Home ÖKOnomicus. Anwendungen und Probleme der Theorie rationalen Handelns im Umweltbereich. In: Diekmann, Andreas & Carlo C. Jaeger (Hg.): Umweltsoziologie. Opladen. (=Sonderheft 36/1996 der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie)
- Diekmann, Andreas & Peter Preisendörfer (1992): Persönliches Umweltverhalten: Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. In: KZfSS 44: 226-251.
- Diekmann, Andreas & Peter Preisendörfer (1993): Zur Anwendung der Theorie rationalen Handelns in der Umweltforschung. Eine Antwort auf die Kritik von Christian Lüdemann. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 45, 1, 125-134.
- Dieleman, Frans M., Martin Dijst, Guillaume Burghouwt (1999): Urban Form and Travel Behaviour. Micro-level Household Attributes and Residential Context. Paper prepared for the NECTAR-conference 20-23 October 1999, Delft, the Netherlands. Utrecht. (unveröffentlicht)
- Dienel, Hans-Liudger (1997): Ins Grüne und ins Blaue: Freizeitverkehr im West-Ost-Vergleich. BRD und DDR 1949-1990. In: Dienel, Hans-Liudger & Barbara Schmucki (Hg.): Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht. Beiträge der Tagung "Öffentlicher Nahverkehr" in München, Dezember 1994. Stuttgart: Steiner: 221-249.
- Dierkes, Meinolf, Ute Hoffmann & Lutz Marz (1992): Leitbild und Technik. Zur Entstehung und Steuerung technischer Innovationen. Berlin: Sigma.
- Dietiker, Jürg, Karin R. Lischner, Walter Wyss, Stefan Holzinger & Pascal Regli (1993): Verhaltensänderungen im Verkehr. Eine Untersuchung des Mobilitätsverhaltens an Fallbeispielen: Einkaufsmobilität, Pendlerverkehr, Ferienmobilität. Bericht 35 des NFP "Stadt und Verkehr". Zürich.
- Dijst, Martin (1999a): Two-earner families and their action spaces: A case study of two dutch communities. In: GeoJournal 48: 195-206.
- Dijst, Martin (1999b): Action Space as Planning Concept in Spatial Planning. In: Neth. J. of Husing and the Built Environment, Vol. 14, No. 2., 163-182.
- Dixon, John K. (1979): Pattern recognition with missing data. In: IEEE Transactions on Systems, Man and Cybernetics, SMC9: 617-621.
- DVWG (=Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft) (Hg.) (1997): Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität. Kurs VI/96 am 13.-14. Juni 1996 in Goslar. Bergisch Gladbach: DVWG. (=Schriftenreihe der DVWG Reihe B 192)

- ECMT (=European Conference of Ministers of Transport) (1998): Transport and Leisure. Conclusions of Round Table 111, Paris, 15-16 October 1998. (<http://www.oecd.org/cem/conclus/rt111e.pdf>)
- EMNID (1991a): KONTIV 89. Tabellenteil und Anlageband. Bielefeld. (Kopie des Berichts)
- EMNID (1991b): KONTIV 89. Bericht zur Methode. Bielefeld. (Kopie des Berichts)
- EMNID (1991c): NRW-KONTIV 89. Bielefeld. (Kopie des Berichts)
- Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestags (Hg.) (1994): Mobilität und Klima. Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik. Bonn: Economica.
- Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt" (1998): Konzept Nachhaltigkeit. Vom Leitbild zur Umsetzung. Bonn: Deutscher Bundestag.
- Enste, Dominik H. (1998): Entscheidungsheuristiken. Filterprozesse, Habits und Frames im Alltag. Theoretische und empirische Ergebnisse der Überprüfung eines modifizierten SEU-Modells. In: KZfSS 50, H. 3: 442-470.
- Ernst Basler + Partner AG (1998): Nachhaltigkeit: Kriterien im Verkehr. Bericht C5 des Nationalen Forschungsprogramms 41 "Verkehr und Umwelt". Bern: Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung.
- Esser, Hartmut (1991): Alltagshandeln und Verstehen. Zum Verhältnis von erklärender und verstehender Soziologie am Beispiel von Alfred Schütz und »Rational Choice«. Tübingen: Mohr. (=Die Einheit der Gesellschaftswissenschaften Bd. 73)
- Esser, Hartmut (1993): Soziologie. Allgemeine Grundlagen. Frankfurt, New York: Campus.
- Flade, Antje & Maria Limbourg (Hg.) (1997): Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich.
- Flade, Antje & Maria Limbourg (Hg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich.
- Fliegner, Steffen (1998): Wandel der Alltagsmobilität in Ostdeutschland unter der Perspektive autoreduzierter Mobilität am Beispiel des Paulusviertels in Halle (Saale). (=Hallesches Jahrbuch Geowissenschaften, Bd. 20. Halle (Saale) 1998), 117-135).
- Floeting, Holger, Carsten Gertz, Dietrich Henkel, Christian Holz-Rau & Petra Rau (1994): Funktionsmischung, Verträglichkeit und verkehrsvermeidende Konzepte. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hg.): Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen. Bd. III/2. Telematik, Raum und Verkehr. Berlin: Ernst: 295-356.
- Fox, Michael (1995): Transport planning and the human activity approach. In: Journal of Transport Geography 3, 2: 105-116.
- Frändberg, Lotta (1998): Distance Matters. An inquiry into the relation between transport and environmental sustainability in tourism. Göteborg: University Department for Interdisciplinary Studies of the Human Condition. (=Humanekologiska skrifter 15).

- Franke, Sassa (1999): Car-Sharing zwischen Ökoprojekt und Mobilitätsdienstleistung. Zur Veränderung der Nutzungspraxis des Automobils. Dissertation. Berlin: TU Berlin.
- Franzen, Axel (1997): Umweltbewußtsein und Verkehrsverhalten. Empirische Analysen zur Verkehrsmittelwahl und der Akzeptanz umweltpolitischer Massnahmen. Chur, Zürich: Rüegger.
- Frehn, Michael (1995): Erlebniseinkauf in Kunstwelten (Shopping-Malls) und in Realkulissen (City-Einkauf) vor dem Hintergrund einer ökologisch-verträglichen Mobilität. 1. Arbeitsbericht im Auftrag des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH. Dortmund.
- Frehn, Michael (1996a): Erlebniseinkauf in Kunstwelten (Shopping-Malls) und in Realkulissen (City-Einkauf) vor dem Hintergrund einer ökologisch-verträglichen Mobilität. 2. Arbeitsbericht: Durchführung und Ergebnisse der empirischen Erhebung im Auftrag des Wuppertal Instituts für
- Frehn, Michael (1996b): Erlebniseinkauf in Kunstwelten und inszenierten Realkulissen. Raum- und mobilitätsstrukturelle Auswirkungen sowie planerische Handlungsansätze. In: IzR H.6: 317-330.
- Freitag, Peter (1998): Ein Dorf mausert sich. In: Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 10 vom 13. Januar 1998: 8.
- Freizeitverhalten in verschiedenen Raumkategorien (1979): Mit Beiträgen von Christoph Becker Heinrich Busch, Hartmut Meuter, Walter Kuhn, Rolf Monheim und Sabine Tzschaschel. Trier: Geographische Gesellschaft. (=Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 3)
- Friedrichs, Jürgen (1995a): Das Kollektivgut-Problem als integrativer Ansatz in der Umweltforschung. Vortrag auf dem Workshop „Theoretische Ansätze und Probleme“ des Förderschwerpunktes „Stadtökologie“ des Bundesministers für Bildung und Forschung. Köln, 24.-25. November 1995.
- Friedrichs, Jürgen (1995b): Stadtsoziologie. Opladen. Leske + Budrich.
- Friedrichs, Jürgen, Martin Stolle & Konstantin Sapouridis (1994): Situation und Entscheidung. Empirisches Praktikum SS 1993 und WS 93/94. Köln: Forschungsinstitut für Soziologie der Universität. (Unveröffentlichter Forschungsbericht)
- Fuhrer, Urs (Hg.) (1993): Wohnen mit dem Auto. Ursachen und Gestaltung automobiler Freizeit. Zürich: Chronos.
- Fuhrer, Urs, Florian Kaiser, M. Marxer u. J. Steiner (1994): Multilokales Wohnen. Freizeitmobilität als räumlich „verteiltes“ Wohnen. Bericht 60 des NFP 25 ‘Stadt und Verkehr’. Zürich: Schweizerischer Nationalfonds.
- Garhammer, Manfred (1994): Balanceakt Zeit. Auswirkungen flexibler Arbeitszeiten auf Alltag, Freizeit und Familie. Berlin: Sigma.
- Giddens, Anthony (1991): Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age. Stanford: Stanford University Press.
- Giddens, Anthony (1995²): Die Konstitution der Gesellschaft: Grundzüge einer Theorie der Strukturierung. Frankfurt/M., New York: Campus. (=Theorie und Gesellschaft Bd. 1) (engl.: The

constitution of society.)

- Gottardi, Giovanni & Peter Güller (1992): Systematische Wirkungsanalysen umweltbezogener verkehrspolitischer Massnahmen. Vorstudie. Zürich: Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Bundesamt für Strassenbau.
- Götz, Konrad (1996): Freizeitmobilität und Natur. In: CITY:mobil (Hg.): Mobilität und Natur. Stadtwege Nr. 2/96. Freiburg: Öko-Institut: 18-21.
- Götz, Konrad (1997): Zielgruppenspezifische Handlungsansätze zur Freizeitmobilität in West- und Ostdeutschland. 10 Thesen zur Freizeitmobilität. In: IVU (Hg.): Neue Ansätze zur Gestaltung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Strategien und Maßnahmen für umweltschonende Mobilität in der kompakten Stadt am Beispiel der Stadt Halle und der Region Halle-Leipzig. Dokumentation der Tagung am 21./22. Oktober 1997 in Halle/Saale. Anhang. Leipzig, Berlin: IVU: 1-10.
- Götz, Konrad, Thomas Jahn & Irmgard Schultz (1997): Mobilitätsstile - ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Arbeitsbericht Subprojekt 1 des CITY:mobil Forschungsverbundes. Freiburg: Öko-Institut. (=Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität Bd.7).
- Graham, A. (1998): Transport and leisure. In: European Conference of Ministers of Transport: Round Table 111 Transport and leisure. 16.7.1998. To appear.
- Greene, D.L. & Michael Wegener (1997): Sustainable transport. In: Journal of Transport Geography 5: 177-90.
- Gross, Peter (1994): Die Multioptionsgesellschaft. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Gross, Peter, Manfred Garhammer und Jörg Eckardt (1988): Freizeitmarkt Dienstleistungen und häuslicher Freizeitpfad. Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW. Dortmund: ILS. (= ILS Schriften 17)
- Groß, Sven (1998a): Mobilitätsverhalten von Jugendlichen - Beiträge zur Bindung Jugendlicher an den ÖV. In: Verkehrszeichen 98, H.4: 21-24.
- Groß, Sven Thorsten (1998b): Mobilitätsverhalten von Jugendlichen. Empirische Untersuchung von Verkehrsmittelwahl und ihrer Determinanten als Beitrag zur Bindung Jugendlicher an den ÖPNV in Dortmund. Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund. Dortmund. (Unveröffentlicht)
- Grundmann, Martin & Ulrike Hölscher (1989): Zeitgeographie: ein systematischer Überblick gegenwärtiger Ansätze. München. (=IMU-Institut für Medienforschung und Urbanistik Informationsdienst Jg.7, Nr.1)
- Güller, Peter & Leupi, Daniel (1994): Mobilität in der Schweiz. Grundlagenbericht. Grundlagen zum GVF-Bericht 1/94. Bern, Zürich: EDMZ.
- Hägerstrand, Torsten (1970): What about People in Regional Science ? In: Regional Science Association Papers 24: 7-21.
- Hanson, Susan (1982): The Determinants of Daily Travel-activity Patterns: Relative Location and

- Sociodemographic Factors. In: Urban Geography 3, 3: 179-202.
- Harrer, Bernhard, Manfred Zeiner, Joachim Maschke & Silvia Scherr (1995): Tagesreisen der Deutschen. Struktur und wirtschaftliche Bedeutung des Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsreiseverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. München. (=Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München H.46)
- Hartung, Joachim, Bärbel Elpelt & Karl-Heinz Klösener (1998¹¹): Statistik. Lehr- und Handbuch der angewandten Statistik. München, Wien: Oldenbourg.
- Hatzfeld, Ulrich & Bodo Temmen (1993): Die „Auto“matisierte Freizeit - Kommerzielle Freizeitgroßeinrichtungen als Verkehrsproblem. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 5/6: 363-376.
- Hautzinger, Heinz (1994): Entwicklungstendenzen der Freizeitmobilität. In: SPD-Bundestagsfraktion (Hg.): Freizeit und Mobilität. Tourismuskonferenz der SPD-Bundestagsfraktion Bonn, 8. September 1994. Bonn: SPD.
- Hautzinger, Heinz & Manfred Pfeiffer (1996): Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre. Band 4. Bergisch Gladbach: BAST. (=Mensch und Sicherheit H. M 57)
- Hautzinger, Heinz, Andreas Knie & Manfred Wermuth (1997): Mobilität und Verkehr besser verstehen. Dokumentation eines interdisziplinären Workshops am 5. und 6. Dezember 1996 in Berlin. Discussion paper FS II 97-101. Berlin: WZB.
- Hautzinger, Heinz, Manfred Pfeiffer & Brigitte Tassaux-Becker (1994): Mobilität. Ursachen, Meinungen, Gestaltbarkeit. Heilbronn: IVT.
- Hautzinger, Heinz, Peter Kessel & R. Baur (1980): Verkehrsmobilität in Abhängigkeit von der Angebots- und Siedlungsstruktur. Bonn. (=Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, H. 310)
- Hautzinger, Heinz, Ralf Hamacher & Brigitte Tassaux-Becker (1996): Mobilität der westdeutschen Bevölkerung. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre. Band 2. Bergisch Gladbach: BAST. (=Mensch und Sicherheit H. M 55)
- Heinze, Wolfgang G. & Heinrich H. Kill (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Heinze, Wolfgang G. & Winfried Schreckenber (1984): Verkehrsplanung für eine erholungsfreundliche Umwelt. Ein Handbuch verkehrsberuhigender Maßnahmen für Kleinstädte und Landgemeinden. Hannover: Vincentz. (=Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Abhandlungen Bd. 85)
- Held, Martin (1982): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel. Berlin: Duncker und

- Humblot. (=Wirtschaftspsychologische Schriften Bd. 8).
- Herz, Raimund (1979): Stadtplanung für den Alltag. In: Institut für Städtebau und Landesplanung, Universität Karlsruhe (Hg.): Seminarberichte 1979. Aktivitätsmuster für die Stadtplanung. Karlsruhe: Institut für Städtebau und Landesplanung: 9-31.
- Herzog, Stephan, Barbara Schäfli, Peter Rapp und Dominique Gros (1994): Freizeit-Freizeitverkehr-Umwelt. Tendenzen und Beeinflussungsmöglichkeiten. Bericht 58A des Nationalen Forschungsprogramms 'Stadt und Verkehr'. Zürich: NFP Stadt und Verkehr.
- Holz, Erlend (1998): Zeitverwendung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. In: Wirtschaft und Statistik H.8: 689-698.
- Holz-Rau, Christian (1995): Kapitel 2.2.1.1 Kleinräumige Analysen des Verkehrsverhaltens. In: Apel, Dieter et al.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 12. Ergänzungs-Lieferung 12/95. Bonn: Economica.
- Holz-Rau, Christian & Eckhard Kutter (1995): Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Bonn: BfLR. (=Materialien zur Raumentwicklung, H. 73)
- Holz-Rau, Hans-Christian (1990): Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens. Analyse bundesweiter Haushaltsbefragungen und modellierende Hochrechnung. Berlin: Technische Universität. (= Schriftenreihe des Institus für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau 22)
- Holzappel, Helmut, Ursula Münsterjohann, Franziska Lehmann, Gerd Reesas & Heike Wohltmann (1996): Freizeitmobilität. Freizeit und Freizeitverkehr - Eine Bestandsaufnahme. In: Forschungsverbund "Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen" (Hg.): Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen. Teilprojekt 5: Arbeits- und Freizeitmobilität. Wuppertal: Wuppertal Institut: 39-100.
- Hörning, Karl H., Anette Gerhardt & Matthias Michailow (1990): Zeitpioniere. Flexible Arbeitszeiten - neuer Lebensstil. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Hoyle, Brian & Richard Knowles (Hg.) (1998²): Modern Transport Geography. Chichester, New York, Weinheim, Brisbane, Singapore, Toronto: Wiley.
- Hunecke, Marcel (1997): Nachhaltige Entwicklungen in der Personenmobilität. Gelsenkirchen: Sekretariat für Zukunftsforschung. (=Werkstatt Berichte des Sekreteriat für Zukunftsforschung. H. 19.)
- Hüsing, Martin (1999): Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative. Wuppertal: Wuppertal Institut. (=Wuppertal Spezial, Bd. 12)
- Inglehart, Ronald (1977): The Silent Revolution. Changing Values and Political Stiles among Western Publics. Princeton, New York: University Press.
- Jahn, Thomas & Irmgard Schultz (1995): Stadt, Mobilität und Lebensstile - ein sozial-ökologischer Forschungsansatz. In: Sahner, H. & S. Schwedtner (Hg.): 27. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Soziologie. Opladen: 795-800.

- Job, Hubert (1996): Modell zur Evaluation der Nachhaltigkeit im Tourismus. In: *Erdkunde* 50: 112-132.
- Joerges, Bernward (1981): Berufsarbeit, Konsumarbeit, Freizeit. Zur Sozial- und Umweltverträglichkeit einiger struktureller Veränderungen in Produktion und Konsum. In: *Soziale Welt* 32: 168-195.
- Jones, Peter M., M.C. Dix, M.I. Clarke & I.G. Heggie (1983): *Understanding Travel Behaviour*. Hampshire: Gower.
- Kagermeier, Andreas (1997): *Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität. Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern*. Dortmund: Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur. (=Verkehr Spezial, Bd.3)
- Kaiser, Florian G. (1993): *Mobilität als Wohnproblem. Ortsbindung im Licht der emotionalen Regulation*. Bern, Berlin, Frankfurt/M., New York, Paris, Wien: Lang.
- Kaiser, Magdalena (1994): *Freizeit und Stadtentwicklungsplanung. Ein Analyse- und Bewertungsmodell am Beispiel der Stadt Ingolstadt*. Osnabrück: Fachgebiet Geographie der Universität. (=Osnabrücker Studien zur Geographie 15)
- Kemper, Franz-Josef (1977): *Inner- und außerstädtische Naherholung am Beispiel der Bonner Bevölkerung. Ein Beitrag zur Geographie der Freizeit*. Bonn: Dümmler.
- Kirchgässner, Gerhard (1991): *Homo oeconomicus. Das ökonomische Modell individuellen Verhaltens und seine Anwendung in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften*. Tübingen: Mohr.
- Kissling, Helmut (1996): *Mobilität und Strukturwandel - Verkehr als komplexes evolvierendes System*. Wuppertal. (=Arbeitspapier Nr.2 des Forschungsverbands "ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen".)
- Kitamura, Ryuichi, Pat L. Mokhtarian & L. Laidet (1997): A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area. In: *Transportation* 24: 125-158.
- Klump, Heike (1992): *Frauenwege - Männerweg: Räumliche Mobilität als Notwendigkeit. Eine Untersuchung zum Verkehrsverhalten aus feministischer Sicht am Beispiel von Frankfurt-Bonames*. Diplomarbeit im Fachbereich Geographie der Johann Wolfgang Goethe-Universität zu Frankfurt a.M., Frankfurt a.M.
- Klingbeil, Detlev (1978): *Aktionsräume im Verdichtungsraum. Zeitpotentiale und ihre räumliche Nutzung*. Kallmünz/Regensburg. (=Münchener Geographische Hefte Nr. 41)
- Kloas, Jutta & Uwe Kunert (1993): *Vergleichende Auswertungen von Haushaltsbefragungen zum Personennahverkehr (KONTIV 1976, 1982, 1989)*. Gutachten des DIW im Auftrag des Bundesministers für Verkehr FE-Nr. 90361/92. Berlin: DIW.
- Kloas, Jutta & Uwe Kunert (1994a): *Über die Schwierigkeit, Verkehrsverhalten zu messen. Die drei KONTIV-Erhebungen im Vergleich - Teil I*. In: *Verkehr und Technik* 1994, H.3: 91-100.

- Kloas, Jutta & Uwe Kunert (1994b): Über die Schwierigkeit, Verkehrsverhalten zu messen. Die drei KONTIV-Erhebungen im Vergleich - Teil II. In: Verkehr und Technik 1995, H.5: 187-197.
- Klöckner, Dorothee & Steffen Fliegner (2000): Autoreduzierte Mobilität in Halle. Teilprojekt 10, Projektbereich D Personenverkehr, Forschungsverbund "Ökologisch Verträgliche Mobilität". Wuppertal: Wuppertal Institut. (im Druck)
- Knie, Andreas (1997): Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr. In: Soziale Welt 47: 39-54.
- Knoflacher, H. (1998): Transport and leisure. In: European Conference of Ministers of Transport: Round Table 111 Transport and leisure. 16.7.1998. To appear.
- Krämer-Badoni, Thomas (1995): Neue Anforderungen an die Erfassung, Darstellung und Bewertung von Mobilitätsmustern. Zu Notwendigkeit und Form subjektorientierter Ansätze in der Personenverkehrsforschung. Arbeitspapier für den Workshop der AG Personenverkehr des Forschungsverbundes "Ökologisch verträgliche Mobilität" am 30./31.10.1995 in Bremen. (unveröffentlicht)
- Krämer-Badoni, Thomas & Georg Wilke (1997): Städtische Automobilität zwischen Autobesitz und Autolosigkeit. Wuppertal: Wuppertal Institut. (= Mitteilungen 1/97 aus dem Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität)
- Kreibich, Barbara, Volker Kreibich & Gernot Ruhl (1987): Aktionsraumforschung in der Landes- und Regionalplanung. Entwicklung eines Raum-Zeit-Modells. Dortmund: ILS. (=ILS Schriftenreihe 1: Landesentwicklung Bd. 1.041)
- Kreibich, Rolf (1996): Zukunftsfähiger Verkehr. In: Smeddinck, Ulrich (Hg.): Bausteine für eine zukunftsfähige Verkehrswelt. Taunusstein: 202-223. (=Umwelt Wissenschaften Bd. 8)
- Kuhm, Klaus (1997): Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung. Pfaffenweiler: Centaurus. (=Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 9)
- Kühn, Gerd (Hg.) (1998): Freizeitmobilität - Entwicklungen und Handlungsmöglichkeiten. Berlin: DifU. (=Seminar-Dokumentation „Forum Stadtökologie“ 5)
- Kuhn, Peter (1998): Mobilität im anlagengebundenen Sport. In: DSB (Hg.): Sport und Mobilität. Dokumentation des 5. Symposiums zur ökologischen Zukunft des Sports vom 25.-26. September 1997 in Bodenheim/Rhein. Frankfurt a.M.: DSB: 27-36. (= Sport und Umwelt, H.16)
- Kuhn, Walter (1979): Geschäftsstraßen als Freizeitraum. Synchroner und diachroner Überlagerung von Versorgungs- und Freizeitfunktionen, dargestellt an Beispielen aus Nürnberg. Kallmünz, Regensburg: Lasselben. (= Münchener Geographische Hefte Nr. 42)
- Kunz, Volker (1997): Theorie rationalen Handelns. Konzepte und Anwendungsprobleme. Opladen: Leske + Budrich.
- Küster, Christine (1999): Die Zeitverwendung für Mobilität im Alltag. In: Flade, Antje & Limbourg,

- Maria (Hg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich: 185-206.
- Kutter, Eckhard (1973a): A model for individual travel behaviour. In: Urban Studies 10: 259-270.
- Kutter, Eckhard (1973b): Aktionsbereiche des Stadtbewohners. Untersuchungen zur Bedeutung der territorialen Komponente im Tagesablauf der städtischen Bevölkerung. In: Archiv für Kommunalwissenschaften 12. I. Halbjahresband: 69-85.
- Kutter, Eckhard (1981): Weiterentwicklung der Verkehrsberechnungsmodelle für die integrierte Planung. Braunschweig: Technische Universität. (=Aspekte des Stadtbauwesens H. 29).
- Lanzendorf, Martin (1996): Quantitative Aspekte des Freizeitverkehrs. Wuppertal: Wuppertal Institut. (= Arbeitspapier Nr. 6 des Forschungsverbunds "Ökologisch verträgliche Mobilität")
- Lindenberg, Siegwart (1989): Social Production Functions, Deficits, and Social Revolutions: Prerevolutionary France and Russia. In: Rationality and Society 1: 51-77.
- Lindenberg, Siegwart (1990): Rationalität und Kultur. Die verhaltenstheoretische Basis des Einflusses von Kultur und Transaktion. In: Haferkamp, Hans (Hg.): Sozialstruktur und Kultur. Frankfurt/M.: Suhrkamp: 249-287.
- Lindenberg, Siegwart & Bruno S. Frey (1993): Alternatives, Frames, and Relative Prices: A Broader View of Rational Choice Theory. In: Acta Sociologica 36: 191-205.
- Linster, Hans (1978): Freizeitverhalten. Theoretische Ansätze und empirische Beiträge zur Psychologie des Freizeitverhaltens. Dissertation. Freiburg: Philosophische Fakultäten der Universität.
- Littig, Beate (1995): Die Bedeutung von Umweltbewußtsein oder: Was tun wir eigentlich, wenn wir umweltbewußt sind? Frankfurt a.M, Berlin, Bern, New York, Paris, Wien: Lang.
- Long, J. Scott (1987): A Graphical Method for the Interpretation of Multinomial Logit Analysis. In: Sociological Methods and Research 15: 420-446.
- Lüdemann, Christian (1993): Diskrepanzen zwischen theoretischem Anspruch und forschungspraktischer Wirklichkeit. Eine Kritik der Untersuchung über „Persönliches Umweltverhalten: Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit“. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 45, 1, 116-124.
- Lüdemann, Christian (1997): Rationalität und Umweltverhalten. Die Beispiele Recycling und Verkehrsmittelwahl. Wiesbaden: DUV.
- Lüdemann, Christian & Heinz Rothgang (1996): Der "eindimensionale" Akteur. Eine Kritik der Framing-Modelle von Siegwart Lindenberg und Hartmut Esser. In: Zeitschrift für Soziologie. Jg. 25, H. 4, 278-288.
- Lüdtke, Hartmut (1994): Typen des Verkehrsverhaltens im Kontext von privater Technik und Freizeit. In: Freizeitpädagogik 16, 1: 65-77.
- Lüdtke, Hartmut (1995): Zeitverwendung und Lebensstile. Empirische Analysen zu Freizeitverhalten,

- expressiver Ungleichheit und Lebensqualität in Westdeutschland. Marburg: Institut für Soziologie. (=Marburger Beiträge zur Sozialwissenschaftlichen Forschung 5)
- Lüking, Jost & Ellen Meyrat-Schlee (1994): Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 1: Determinanten und Entwicklungen. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure. Baden, Zürich: Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Bundesamt für Strassenbau.
- Lüking, Jost & Ellen Meyrat-Schlee (1998): Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 2: Strategien zur Problemlösung. Forschungsauftrag 41/92 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure. Baden, Zürich: Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Bundesamt für Strassenbau.
- Mackensen, Rainer (1994): Mobilitätsmuster - Kommunikations- und Mobilitätsbedarf in alters- und geschlechtsspezifischer Differenzierung. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hg.): Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen. Bd. III/1. Faktoren des Verkehrshandelns. Berlin: Ernst: 359-424.
- Meier, Ruedi (2000): Freizeitverkehr. Analysen und Strategien. Bern: Schweizerischer Nationalfonds. (=Berichte des Schweizerischen Nationalen Forschungsprogramms 41 "Verkehr und Umwelt", Bericht D5)
- Meurs, Henk & Nelly Kalfs (1998): Transport and leisure. In: European Conference of Ministers of Transport: Round Table 111 Transport and leisure. 16.7.1998. To appear.
- Mielke, Bernd (1994): Regionalplanerische Steuerung von Freizeitinfrastruktur im Freiraum. Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen. Dortmund: ILS. (=ILS Schriften 91)
- Mielke, Bernd, Helga Sander, Hartmut Koch, Bodo Temmen, Ulrich Hatzfeld, Ralf Ebert (1993): Großflächige Freizeiteinrichtungen im Freiraum. Freizeitparks und Feriententren. Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW. Dortmund: ILS. (=ILS Schriften 75)
- Mittelstraß, Jürgen (1992): Editorial: Auf dem Wege zur Transdisziplinarität. In: GAIA 1, 5: 250.
- Monheim, Heiner (1996): Integration von Planung und Technik. In: Andreas Pastowski & Rudolf Petersen (Hg.): Wege aus dem Stau. Umweltgerechte Verkehrskonzepte. Berlin, Basel, Boston: Birkhäuser: 26-39.
- Monheim, Rolf (1985): Städtische Verkehrsmobilität: Probleme ihrer Erfassung und Bewertung. In: Colloquium Geographicum 18. Geographie als Sozialwissenschaft. Beiträge zu ausgewählten Problemen kulturgeographischer Forschung. Wolfgang Kuls zum 65. Geburtstag. Bonn: 343-369.
- Monheim, Rolf (1999): Methodische Gesichtspunkte der Zählung und Befragung von Innenstadtbesuchern. In: Heinritz, Günter (Hg.): Die Analyse von Standorten und Einzugsbereichen. Methodische Grundfragen der geographischen Handelsforschung. Passau:

- L.I.S. (= Geographische Handelsforschung 2)
- Müller, Guido (1995): Verkehrsvermeidung durch Nutzungsmischung. Theoretische Überlegungen und eine empirische Studie aus Bremen. Diplomarbeit an der Philipps-Universität Marburg, Fachbereich Geographie. Marburg. (Unveröffentlicht)
- Müller-Schneider, Thomas (1994): Schichten und Erlebnismilieus. Der Wandel der Milieustruktur in der Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Deutscher Universitätsverlag.
- Nauck, Bernhard (1983): Konkurrierende Freizeitdefinitionen und ihre Auswirkungen auf die Forschungspraxis der Freizeitsoziologie. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 35, 2: 274-303.
- OECD (=Organisation for Economic Cooperation and Development) (1996): Pollution, Prevention and Control. Environmental Criteria for Sustainable Transport. Report on Phase 1 of the Project on Environmentally Sustainable Transport (EST). Paris: OECD.
- OECD (=Organisation for Economic Cooperation and Development) (1997): Towards Sustainable Transportation. The Vancouver Conference. Paris: OECD.
- Opaschowski, Horst W. (1989): Freizeitalltag von Frauen. Zwischen Klischee und Wirklichkeit: Rollen, Rituale und Rücksichtnahmen. Hamburg: B.A.T. (B.A.T.-Schriftenreihe zur Freizeitforschung 9)
- Opaschowski, Horst W. (1991): Ökologie von Freizeit und Tourismus. Opladen: Leske + Budrich. (=Freizeit- und Tourismusstudien Bd. 4)
- Opaschowski, Horst W. (1994²): Einführung in die Freizeitwissenschaft. Opladen: Leske + Budrich. (=Freizeit- und Tourismusstudien Bd. 2)
- Opaschowski, Horst W. (1999²): Umwelt. Freizeit. Mobilität. Konflikte und Konzepte. Opladen: Leske + Budrich. (=Freizeit- und Tourismusstudien Bd. 4)
- Perkins, Stephen (1997): CO2 Emissions from Transport. Presentation to the Third conference of the Parties to the UN Framework Convention on Climate Change. Kyoto, Japan, 1-10 December 1997. (<http://www.oecd.org/cem/online/articles/spkyoto.pdf>)
- Petersen, Markus (1995): Ökonomische Analyse des Car-Sharing. Wiesbaden.
- Petersen, Rudolf (1996): Verkehrspolitik im Treibhaus Erde. In: Sozialwissenschaftliche Informationen 25, H.4: 274-281.
- Petersen, Rudolf & Harald Diaz-Bone (1998): Das Drei-Liter-Auto. Berlin, Basel, Boston: Birkhäuser.
- Petersen, Rudolf & Karl Otto Schallaböck (1995): Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Berlin, Basel, Boston: Birkhäuser.
- Petersen, Rudolf, Karl-Otto Schallaböck, Ady Köhn und Dominikus Rothkopf (1996): Verursacherbezogene Schadstoffreduzierung des zivilen Luftverkehrs. Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs im Auftrag des Umweltbundesamtes. Wuppertal. (Unveröffentlichter

- Forschungsbericht)
- Plate, Elke & Michael Frehn (1999): Freizeit und Events in der Leipziger Innenstadt. Ergebnisse einer Passantenbefragung. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr. Teilbericht 6. Wuppertal: Wuppertal Institut.
- Plate, Elke, Michael Frehn, Andreas Meißner, Susanne Fohr, Nils Heilmann, Marion Klemme (1999): Verkehrsauswirkungen und Besucherstruktur von Freizeitgroßeinrichtungen. Befragung in zwei Großdiscotheken in der Region Halle/Leipzig. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Erholungs- und Freizeitverkehr. Teilbericht 5. Wuppertal. Wuppertal Institut.
- Potier, Françoise (1998): Trends in Tourism and International Flows in Europe. In: European Conference of Ministers of Transport: Round Table 111 Transport and leisure. 16.7.1998. To appear.
- Prognos AG & Institut für Verkehrs- und Tourismusforschung (1997): Modellversuch "Mobiles Schopfheim" - zur Veränderung von mobilitätsbezogenen Einstellungen und des Verkehrsverhaltens. Ergebnisse der Begleitforschung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg und der Stadt Schopfheim. Endbericht. Basel, Heilbronn: Prognos.
- Rammert, Werner (1993): Technik aus soziologischer Perspektive. Opladen: Leske + Budrich.
- Reusswig, Fritz (1994): Lebensstile und Ökologie. Gesellschaftliche Pluralisierung und alltagsökologische Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Energiebereichs. Frankfurt a.M.: Institut für sozial-ökologische Forschung (=Sozial-ökologische Arbeitspapiere: AP 43)
- Reutter, Oscar & Holger Dalkmann (2000): Freizeitmobilität in Leipzig. Haushaltsbefragung zu Freizeitaktivitäten und zum Freizeitverkehr der Leipziger Bevölkerung. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr. Wuppertal. (Unveröffentlichter Forschungsbericht)
- Reutter, Oscar & Ulrike Reutter (1996): Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund: Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur. (=Verkehr Spezial Bd. 2)
- Rinderspacher, Jürgen P. (1985): Gesellschaft ohne Zeit. Individuelle Zeitverwendung und soziale Organisation der Arbeit. Frankfurt a. M., New York: Campus.
- Salomon, Ilan & Patricia Mokhtarian (1999): How receptive are travelers to accessibility-enhancing policies? Paper presented at the NSF-ESF Conference on Social Change and Sustainable Transport (SCAST), 10-13 March 1999, University of California, Berkeley.
- Salomon, Ilan, Paul Waddell & Michael Wegener (1999): Sustainable life styles? Microsimulation of household formation, housing choice and travel behaviour. Paper presented at the NSF-ESF Conference on Social Change and Sustainable Transport (SCAST), 10-13 March 1999, University of California, Berkeley.

- Salomon, Ilan, Paul Waddell & Michael Wegener (1999): Sustainable Life Styles? - Microsimulation of Household Formation, Housing Choice and Travel Behaviour. In: Paper of the NSF-EsF Conference on Social Change and Sustainable Transport. Berkley.
- Schaechterle, Karlheinz & Manfred Wermuth (1972): Part I: Leisure time and recreational traffic in the Federal Republic of Germany, Part II: Analyses and prognoses of recreational traffic. In: Documentation of the 11th international study week in traffic engineering and safety, 18 to 23 September 1972.
- Schäfflein, Susanne (1994): Freizeit als Faktor der Stadtentwicklungspolitik und -planung. Stadtmarketing für mehr Lebensqualität? Frankfurt a.M.: Selbstverlag Kulturgeographie und Physische Geographie der Universität. (=Rhein-Mainische Forschungen H. 113)
- Schallaböck, Karl Otto (1991): Verkehrsvermeidungspotentiale durch Reduktion von Wegezahlen und Entfernungen. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 1/2: 67-84.
- Schallaböck, Karl Otto (1995): Luftverkehr und Klima - ein Problemfall. Kurzstudie, gefördert von der Initiative „Ökologischer Marshallplan“. Wuppertal: Wuppertal Institut.
- Schallaböck, Karl Otto (1997): Tourism, Transport and Ecology. In: Hein, Wolfgang (Hg.): Tourism and Sustainable Development. Hamburg. (=Schriften des Deutschen Übersee-Instituts Hamburg Nr. 41): 339-357.
- Schallaböck, Karl Otto & Markus Hesse (1995): Konzept für eine Neue Bahn. Wuppertal: Wuppertal Institut.
- Schallaböck, Karl Otto & Rudolf Petersen (1999): Countdown für den Klimaschutz. Wohin steuert der Verkehr? Eine Studie des Wuppertal Instituts für Greenpeace. Hamburg: Greenpeace.
- Scherhorn, Gerhard, L. Reisch, S. Schrödl (1997): Weg zu nachhaltigen Konsummustern: Überblick über den Stand der Forschung und vorrangige Forschungsthemen. Marburg: Metropolis.
- Schneider, Nicole & Annette Spellerberg (1999): Lebensstile, Wohnbedürfnisse und räumliche Mobilität. Opladen: Leske + Budrich.
- Schnell, Rainer, Paul B. Hill & Elke Esser (1989): Methoden der empirischen Sozialforschung. München: Oldenbourg.
- Schnell, Rainer, Paul B. Hill & Elke Esser (1995⁵): Methoden der empirischen Sozialforschung. München, Wien: Oldenbourg.
- Schreckenberger, Winfried & Ulrich Schühle (1981): Freizeitverkehr - Grenzen des Wachstums. Struktur und Entwicklung des Freizeitverkehrs und mögliche Maßnahmen seiner Beeinflussung. In: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der Technischen Universität Berlin (Hg.): Beiträge zur Verkehrswissenschaft. Berlin: TU Berlin: 175-247. (=Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau Bd. 7)
- Schuck-Wersig, Petra & Gernot Wersig (1994): Flexibilisierung des Handelns als Hintergrund der Prognose der Mobilitätsentwicklung. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hg.): Mobilität

- und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen. Bd. III/1. Faktoren des Verkehrshandelns. Berlin: Ernst: 141-356.
- Schultz, Irmgard (1995): Frauenwege - Männerwege. Blinde Flecken und neue Ansprüche in der Verkehrsursachenforschung. In: CITY:mobil (Hg.): Mobilität in den Köpfen. Magazin Stadtwege Nr. 1/95. Freiburg: Öko-Institut: 36-40.
- Schultz, Irmgard & Ines Weller (1997): Bestandsaufnahme der Ergebnisse der einschlägigen sozialwissenschaftlichen Forschung zu den Themenkreisen Umweltbewußtsein und -verhalten, Wertewandel, neue Lebensstile und neue Wohlstandsmodelle. In: Umweltbundesamt (Hg.): Nachhaltige Konsummuster und postmaterielle Lebensstile - Vorstudien. Berlin: Umweltbundesamt. (=UBA Texte 30-97)
- Schultz, Irmgard, Gunter Vogt, Konrad Götz & Martin Lanzendorf (1997): Stadtverträgliche Mobilität. Mobilitätsleitbilder und Verkehrsverhalten. Aktionsraumanalytische Zusatzauswertung der Verkehrstagebücher. Frankfurt a. M: Institut für sozial-ökologische Forschung. (= Materialien Soziale Ökologie MSÖ 13)
- Schultz, Irmgard, Petra Krautter & Gudula Brammer (1997): Mobilitätsleitbilder im öffentlichen Diskurs. Eine kritische Bestandsaufnahme. Arbeitsbericht Subprojekt 1 des CITY:mobil Forschungsverbunds. Freiburg: Öko-Institut. (=Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität Bd. 5)
- Schulze, Gerhard (1995⁵): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart. Frankfurt, New York: Campus.
- Schulze, Horst (1996): Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Bergisch Gladbach. (= Berichte der Bundesanstlt für Straßenwesen. H. 56.)
- Schulze, Horst (1999): Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer. Bergisch Gladbach: BAST. (=Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 103)
- Schwesig, Roland (1988): Räumliche Strukturen von Außerhausaktivitäten. Ein Konzept zur Analyse räumlichen Verhaltens und empirische Überprüfung am Beispiel der Aktionsräume von Bewohnern der Stadtregion Hamburg. Dissertation an der Universität Hamburg.
- Simon, Herbert A. (1982): Models of Bounded Rationality. Cambridge, MA: MIT Press.
- Socialdata (1993): Trendwende zum ÖPNV - Basisbroschüre. München: Socialdata.
- Socialdata (o.J.): Das NEUE KONTIV-Design. Vervielfältigtes Typoskript. Ohne Ort.
- Spellerberg, Annette (1996): Soziale Differenzierung durch Lebensstile. Eine empirische Untersuchung zur Lebensqualität in West- und Ostdeutschland. Berlin: Sigma.
- Stadt Köln Stadtplanungsamt (Hg.) (1998): Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln. Dokumentation Marktuntersuchung. Köln: Stadtplanungsamt. (=Verkehrsplanung für Köln, Heft 29)

- Stadt Köln, Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster (Hg.) (o.J.): CD-Rom Kölner Stadtkarten. Köln: Stadt Köln.
- Stadt Köln, Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten (Hg.) (1996): Statistisches Jahrbuch 1994/95. Köln: Stadt Köln.
- Stadt Köln, Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten (Hg.) (1998): Statistisches Jahrbuch 1998. Köln: Stadt Köln
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (1995): Die Zeitverwendung der Bevölkerung. Ergebnisse der Zeitbudgeterhebung 1991/92. Erwerbstätigkeit und Freizeit. Tabellenband IV. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Stead, Dominic, Jo Williams and Helena Titheridge (2000): Land Use, Transport and People - Identifying the Connections. In: Jenks, M., E. Burton & K. Williams (Hg.): Achieving Sustainable Urban Form. London: Spon. (im Druck)
- Stein, Arno (1977): Bestimmungsgrößen für die Ausflugshäufigkeit sozio-ökonomisch differenzierter Bevölkerungsgruppen in der Wochenendfreizeit. Aachen: Institut für Stadtbauwesen RWTH Aachen. (=Berichte Stadt Region Land Heft 11).
- Steiner, R (1994): Residential density and travel patterns: review of the literature. In: Transportation Research Record, 1466: 37-43.
- Stettler, Jürg (1997): Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Bern. (= Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 36)
- Technische Universität Dresden & Socialdata (1994): System repräsentativer Verkehrsbefragungen 1982-1994. Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr. Dresden, München.
- Tokarski, Walter & Reinhard Schmitz-Scherzer (1985): Freizeit. Stuttgart: Teubner.
- Topp, Hartmut H. (Hg.) (1997): Verkehr aktuell: Freizeitmobilität. Kaiserslautern: Fachgebiet Verkehrswesen Universität. (=Grüne Reihe Nr. 38)
- Turrentine, Thomas (1994): Lifestyles and Life Politics: Towards a Green Car Market. Ph.D. Dissertation. Davis. (=Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, UCD-ITS-RR-94-30)
- Tzschaschel, Sabine (1986): Geographische Forschung auf der Individualebene. Darstellung und Kritik der Mikrotheorie. Kallmünz. (= Münchener Geographische Hefte Nr. 53)
- UBA (=Umweltbundesamt) (1993): Jahresbericht 1993. Berlin: UBA.
- UBA (=Umweltbundesamt) (1997): Nachhaltiges Deutschland - Wege zu einer dauerhaft umweltverträglichen Entwicklung. Berlin: Erich Schmidt.
- Urban, Dieter (1993): Logit-Analyse: statistische Verfahren zur Analyse von Modellen mit qualitativen Response-Variablen. Jena, New York: G. Fischer.
- Verkehr in Zahlen (verschiedene Jahre): Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung,

- herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr. Bonn: BMV.
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (Hg.) (o.J.): Mobilität beginnt im Kopf. Verhalten - Einschätzungen - Chancen für den ÖPNV. Broschüre erstellt von Socialdata. Gelsenkirchen: VRR.
- Verplanken, Bas, Henk Aarts, Ad van Knippenberg & Anja Moonen (1998): Habit versus planned behaviour: a field experiment. In: *British Journal of Social Psychology* 37: 111-128.
- Verron, Hedwig (1986): Verkehrsmittelwahl als Reaktion auf ein Angebot. Berlin: Gerhard Weinert. (=Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau 20)
- Vester, Heinz-Günter (1988): Zeitalter der Freizeit: Eine soziologische Bestandsaufnahme. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft..
- Vetterli, Markus (1995): Mobilität im Mannschaftssport. Eine sozialwissenschaftliche Untersuchung des Reisens im deutschschweizer Breitensport. Diplomarbeit in Geographie. Universität Zürich, Philosophische Fakultät II.
- Warmelink, Frank & Klaus Zehner (1996): Sozialraumanalyse der Großstadt. Ein altes Thema aus neuem Blickwinkel der Angewandten Geographie am Beispiel Köln. In: *Standort* 20, 1: 9-13.
- Weber, Max (1984): Die protestantische Ethik. Gütersloh: Mohn..
- Wehling, Peter (1998): Sozial-ökologische Mobilitätsforschung und Strategisches Mobilitätsmanagement: Neue Ansätze für Verkehrswissenschaft und -planung. Subprojekt 4 des CITY:mobil Forschungsverbunds. Freiburg: Öko-Institut. (=Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität Bd. 12)
- Wehling, Peter & Thomas Jahn (1998): Verkehrsgeneseforschung - ein innovativer Ansatz zur Untersuchung der Verkehrsursachen. Arbeitsbericht Subprojekt 4 des CITY:mobil Forschungsverbunds. Freiburg: Öko-Institut. (=Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität Bd. 5)
- Weizsäcker, Ernst U. von, Amory B. Lovins & L. Hunter Lovins (1996): Faktor Vier. Doppelter Wohlstand - halbiertes Naturverbrauch. Der neue Bericht an den Club of Rome. München: Droemer Knauer.
- Wermuth, Manfred (1980): Ein situationsorientiertes Verhaltensmodell der individuellen Verkehrsmittelwahl. In: *Jahrbuch für Regionalwissenschaft* 1: 94-123.
- Wermuth, Manfred, J. Braun & G. Maerschalk (1980): Pilotstudie KONTIV 81 - Vorbereitung einer Verkehrserhebung 1981. Unveröffentlichte Studie im Auftrag des BMV. München: Institut für Bauingenieurwesen VI der TU München.
- Wilke, Georg, Dorothee Lichtenthäler & Andreas Pastowski (1996): Raumstrukturelle Voraussetzungen - West. Raumstrukturelle Voraussetzungen von Mobilität (Westdeutschland). In: *Forschungsverbund Ökologisch verträgliche Mobilität: Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen*. Wuppertal: Wuppertal Institut. (=Forschungsverbund Ökologisch verträgliche

Mobilität, Bericht Nr. 1)

- Williams, Jo & David Banister (1999): Local Provision and Population Threshold Analysis. London: Bartlett School of Planning, University College London. (=URBASSS Working Paper 5)
- Wolf, Klaus & Peter Jurczek (1986): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Stuttgart: UTB.
- World Commission on Environment and Development (1987): Our common future. Oxford: University Press.
- Wuppertal Institut (1998): Haushaltsbefragungen im Stadtteil am Johannesplatz (Halle/ Saale) im Juli 1998. Modellvorhaben des Umweltbundesamtes: Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr. Teilbericht 3. Wuppertal. (Unveröffentlichter Forschungsbericht)
- Wuppertal Institut (1999): Sozial- und umweltverträgliche Mobilitätsgestaltung in Nordrhein-Westfalen. Handlungsziele. Endbericht. Wuppertal. (Unveröffentlichter Forschungsbericht)
- Zehner, Klaus (1987): Stadtteile und Zentren in Köln. Eine sozialgeographische Untersuchung zu Raumstruktur und räumlichem Verhalten in der Großstadt. Köln: Geographische Institute. (=Kölner Geographische Arbeiten, H. 47)