

Freizeitmobilität und Wohnsituation

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

Working Paper

Author(s):

Blinde, Julia; Schlich, Robert

Publication date:

2000-12

Permanent link:

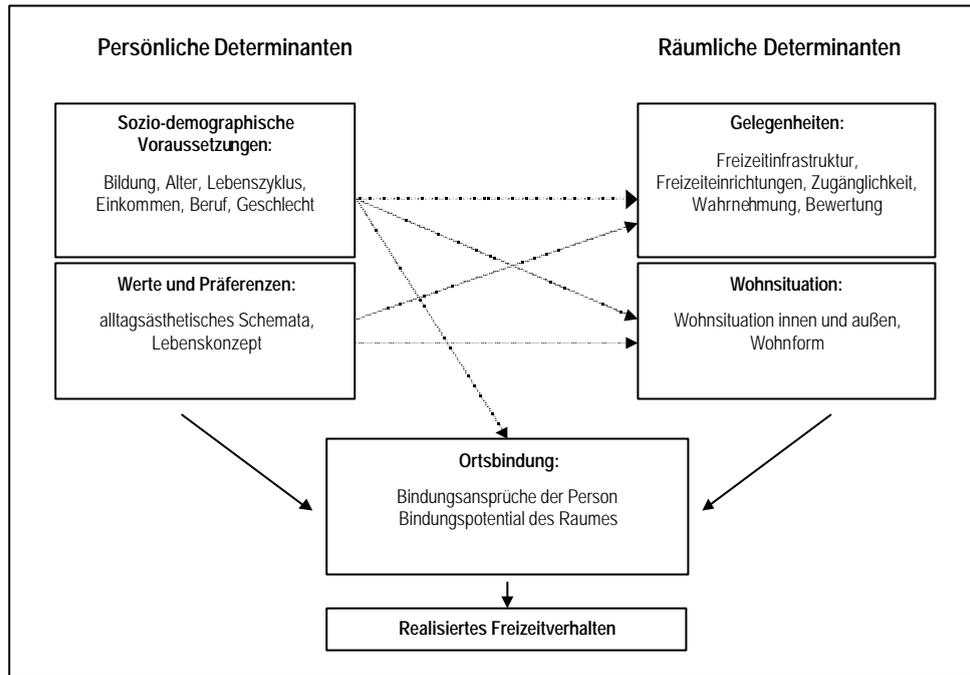
<https://doi.org/10.3929/ethz-a-004233020>

Rights / license:

In Copyright - Non-Commercial Use Permitted

Originally published in:

Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung 54



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

Dipl.-Ing. Julia Blinde
Dipl.-Ing. Robert Schlich

Arbeitsbericht
Verkehrs- und Raumplanung

Nr. 54
Dezember 2000

Titel:
(IVTd.eps)
Erstellt von:

Adobe Illustrator(TM) 6.0

Titel:
(ETH.eps)
Erstellt von:

Adobe Illustrator(TM) 6.0

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abbildungsverzeichnis.....	II
Kurzfassung.....	3
Abstract.....	5
1. Einleitung.....	7
1.1 Freizeit und Raumstruktur	8
1.1.1 Worum geht es überhaupt? Freizeit als selbstbestimmte Zeit.....	8
1.1.2 Raumplanerische Leitbilder und Freizeitverhalten.....	8
1.1.3 Einordnung des räumlichen Einflusses als Determinante.....	10
2. Untersuchungsdesign	12
3. Empirische Ergebnisse.....	14
3.1 Phasen des Freizeitverhaltens von Selbstverwirklichern.....	14
3.2 Charakteristische Ausprägungen des Freizeitverhaltens für verschiedene Bedürfnistypen	18
3.2.1 Die "Kommunikativen".....	18
3.2.2 Die "Kreativen Produzenten".....	19
3.2.3 Die "Sportler und Naturfreunde"	21
4. Fazit.....	22
5. Literatur	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Determinanten des Freizeitverhaltens	11
Abbildung 2: Schema der Entwicklung des Verkehrsaufwands in vier Lebensphasen	16
Abbildung 3: Schematische Darstellung des Verkehrsaufwands der Bedürfnisgruppen	22
Abbildung 4: Einfluss der Raumausstattung auf den Verkehrsaufwand der drei Freizeittypen in den Lebensphasen	24

Arbeitsbericht

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

Dipl.-Ing. Julia Blinde
Forschungszentrum Arbeit - Umwelt - Technik
Universität Bremen
D – 28334 Bremen

Telefon: +49-421-218 9092
Telefax: +49-421-218 4449
eMail: blinde@artec.uni-bremen.de

Dipl.-Ing. Robert Schlich
IVT
ETH
CH-8093 Zürich

Telefon: +41-1-633 30 85
Telefax: +41-1-633 10 57
eMail: schlich@ivt.baug.ethz.ch

Dezember 2000

Kurzfassung

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

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

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

Grundlage bilden qualitative Untersuchungen im Rahmen einer Diplomarbeit zum Freizeit- und Mobilitätsverhalten von Angehörigen aus dem *Selbstverwirklichungsmilieu* (20-40-jährige Personen mit höherer Bildung) nach Schulze (1990 und 1992). Für diese Bevölkerungsgruppe, die einen ausgesprochen verkehrsintensiven Lebensstil aufweist, werden verschiedene Bedürfnisse als Determinanten der Freizeitmobilität aufgedeckt. Diese wirken in Abhängigkeit von der Lebenssituation und von unterschiedlichen emotionalen Ansprüchen auf die Bewertung und Nutzung von Freizeitgelegenheiten im Wohnumfeld und damit auf die Entstehung von Freizeitmobilität. Angelehnt an diese Zusammenhänge wird aufgezeigt, wie und in welchem Umfang das Freizeitverhalten durch räumliche Planung beeinflusst werden kann.

Schlagworte

Freizeitverkehr – Freizeit – Freizeitmobilität – Nutzungsmischung – Dichte – Wohnumfeld – Wohnzufriedenheit – Wohnqualität – Wohnsituation – Lebensstil – Selbstverwirklichungsmilieu – ETH Zürich – Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT) – Universität Bremen – Forschungszentrum Arbeit - Umwelt – Technik - Artec

Abstract

It is controversial what impact strategies like mixed use or high urban densities have on the generation of leisure traffic: While supporters of those strategies believe in their capability to reduce traffic, their opponents argue that the implementation of the concept of mixed uses in an urban area can not guarantee, that the local residents will actually use the local facilities (BfLR 1997) . It is particularly doubtful whether the presence of leisure facilities in close proximity to residential areas would necessarily lead to their use by the local community.

Furthermore, there are concerns to what extend high density development and mixed uses impact the quality of live. Psychologists especially consider the dissatisfaction with the individual accommodation and its environment as an important factor behind the generation of leisure traffic. According to Fuhrer and Kaiser unsatisfying living conditions can cause the need to escape and thus produce leisure traffic (Fuhrer, 1993; Fuhrer and Kaiser, 1994).

By analysing under which circumstances people react to unsatisfying living conditions with an increased wish to take part in leisure activities outside their local area, this working paper will focus on the factors behind leisure traffic. The Basic approach of the analysis is a matching of realised leisure behaviour with needs (like communication, recreation, creativity) and emotions (like security, excitation and autonomy) according to Bischof (1989).

The paper is based on a qualitative survey which formed part of a diploma thesis about leisure and travel behaviour of young people with a high level of educational attainment (*Selbstverwirklichungsmilieu*, Schulze, 1990 and 1992). Our research identified the desire to fulfill certain needs behind the travel behaviour of this particular group, which are different from other parts of the population. These needs affect the appraisal of leisure facilities and hence the generation of leisure traffic with respect to different living conditions. These results form the basis for a discussion on the impact of spatial planing on leisure traffic.

Schlagworte

Leisure traffic – mixed use – residential density – living conditions – ETH Zürich – Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT) – Universität Bremen – Forschungszentrum Arbeit - Umwelt – Technik - Artec

1. Einleitung

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

Dies ist umso erstaunlicher, wenn man sich die Bedeutung des Freizeitverkehrs vor Augen führt. Mit einem Anteil von 48% aller Personenkilometer und fast 40% aller Wege (vgl. BVBW, 1999, S.217) und einer dominierenden Rolle des MIV (mit 81% aller zurückgelegten Kilometer in der Freizeit) ist der Freizeitverkehr Hauptgrund für die durch Verkehr verursachte Umweltzerstörung. Angesichts des weiterhin steigenden CO² Ausstosses des Strassenverkehrs¹ kann somit festgestellt werden, dass ein besseres Verständnis für Freizeitverkehr Voraussetzung für einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz ist.

Hauptziel des vorliegenden Beitrags ist die Frage, welche Rolle räumliche Faktoren für die Entstehung der Freizeitmobilität spielen. Im folgenden wird untersucht, ob Raum- und Siedlungsplanung auf Freizeitbedürfnisse reagieren und somit einen Beitrag zu einer umweltfreundlicheren Freizeitgestaltung leisten kann. Die Arbeit gliedert sich dabei wie folgt in vier Blöcke: Nach der Einleitung und einer Klärung des verwendeten Freizeitbegriffs werden zunächst die möglichen Zusammenhänge zwischen Raumstruktur und Freizeitmobilität aufgeführt und diese in die Gesamtheit der freizeitrelevanten Determinanten eingeordnet. Im zweiten Teil wird dann das methodische Vorgehen erläutert und im dritten Block empirische Ergebnisse vorgestellt. Abschliessend werden diese Ergebnisse kritisch diskutiert.

¹ nach Angaben des Statistischen Landesamtes stieg der CO₂ Ausstoss des Strassenverkehrs von 1990 bis 1997 um 10% (Internetquelle: <http://www.vcd.org/presse/pm99/pm46.html> (Stand Okt. 2000)).

1.1 Freizeit und Raumstruktur

1.1.1 Worum geht es überhaupt? Freizeit als selbstbestimmte Zeit

Zu Beginn der Arbeit muss der vage Begriff "Freizeit" näher bestimmt werden. In Anlehnung an Opaschowski (1990) und Tokarski und Schmitz-Scherzer (1985) wird im folgenden darunter die Zeit verstanden, die frei verfügbar, einteilbar und selbstbestimmt ist. Damit kann zum Beispiel auch Arbeit zur Freizeit gehören, wenn sie freiwillig und selbstbestimmt der Freizeit zugeordnet wird.

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

1.1.2 Raumplanerische Leitbilder und Freizeitverhalten

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

Mittlerweile hat sich jedoch gezeigt, dass technische Ansätze nicht alleine ausreichen, sondern dass weitere Schritte zur Beeinflussung von Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmenge erfolgen müssen (vgl. UBA, 1997, S. 85). Einen weitergehenden Ansatz stellt die *integrierte Verkehrsplanung* dar. Dabei geht es nicht nur um eine Erweiterung der traditionellen, sektoren-

ralen Verkehrsplanung um neue organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen und Instrumente, sondern auch um die Entwicklung eines neuen Planungsverständnisses (vgl. BfLR, 1997, S. 71). Sie stützt sich auf disziplinübergreifende Maßnahmenbündel. Jede städtebauliche und verkehrliche Maßnahme soll bezüglich ihrer Wirkungen auf das Verkehrsaufkommen untersucht werden. (BfLR, 1997, S. 91f.). Langfristiges Ziel ist nicht mehr nur die Abwicklung des Verkehrs sondern die Vermeidung von Verkehrswachstum.

Planungsleitbilder wie das der *Nutzungsmischung* und der *baulichen Dichte* werden im Zusammenhang mit der integrierten Verkehrsplanung intensiv diskutiert: Eine ausgewogene Nutzungsmischung hat zum Ziel, verkehrssparsame Verhaltensweisen zu ermöglichen, indem in der Nähe des Wohnortes alle Daseinsgrundfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung) erfüllt werden können. Eine hohe Siedlungsdichte, im Sinne einer vergleichsweise kompakten Bebauung, zielt darauf ab, Distanzen zwischen den Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsstätten zu verringern und ist Voraussetzung für die Tragfähigkeit von dezentralen, wohnungsnahen Infrastruktureinrichtungen.

Die Wirksamkeit beider Planungsleitbilder auf den Freizeitverkehr ist jedoch umstritten: Während Befürworter in diesen siedlungsstrukturellen Konzepten einen auf die Ursachen bezogenen Ansatz zur Reduzierung des Personen-Verkehrsaufwandes sehen, argumentieren Kritiker, dass die Zuordnung von Funktionen nicht eine verkehrssparende Nutzung garantiere, und dass abzusehen sei, dass die Bewohner gemischter Quartiere Ziele in ganz anderen Quartieren aufsuchen würden (BfLR 1997, S. 23). Es erschiene insbesondere fraglich, ob das Vorhandensein von Freizeitgelegenheiten die Quartiersbewohner auch tatsächlich zu deren Nutzung anrege. Darüber hinaus werden in der Diskussion um städtebauliche Konzepte Bedenken darüber geäußert, dass eine Mischung der Funktionen und besonders eine höhere Bebauungsdichte in Wohnbereichen zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität führe, die dann wiederum verkehrserzeugend wirken kann, wenn z.B. der Anteil von Frei- und Grünflächen in Siedlungen zugunsten einer hohen Bebauungsdichte reduziert werden. Besonders von Seiten der Wohnpsychologie wird eine wichtige Ursache für Freizeitmobilität in der individuellen Wohnsituation gesehen. Unbefriedigende Wohnbedingungen können demnach zu einem verstärkten Fluchtwunsch und zu Freizeitaktivitäten an anderen Orten führen (vgl. Fuhrer, 1993; Fuhrer und Kaiser, 1994; Meyrat-Schlee, 1993).

Beide Einwände - also die Kritik, dass eine hohe Dichte zu Fluchtmobilität führe und ein Vorhandensein von Freizeiteinrichtungen im Wohnumfeld nicht unbedingt ihre Nutzung zur Folge habe - fragen indirekt nach den Ursachen des Freizeitverhaltens. Bezogen auf den Planungsansatz der siedlungsstrukturellen Dichte ist damit die Frage verbunden, in welchen

Fällen und unter welchen Bedingungen der Mensch auf eine unbefriedigende Wohnsituation mit einem erhöhten Bedürfnis nach Freizeit an anderen Orten reagiert. Bezogen auf den Planungsansatz der Funktionsmischung muss untersucht werden, inwiefern man durch ein bestimmtes Angebot an Gelegenheiten und Zielen für Freizeitaktivitäten am Wohnstandort das Bedürfnis nach bestimmten Freizeitaktivitäten befriedigen kann.

1.1.3 Einordnung des räumlichen Einflusses als Determinante

Um die Bedeutung des Einflusses der Wohnsituation auf das Freizeitverhalten abzuschätzen, ist es zunächst nötig, diesen Einfluss in den Gesamtzusammenhang von Freizeit beeinflussenden Determinanten einzuordnen. Grundlage dieser Überlegungen sind die Arbeiten Hägerstrands (1970) und Chapins (1974), nach denen Verhalten sowohl durch individuelle Vorlieben und Werthaltungen als auch durch Sachzwänge bestimmt wird. Diese räumlichen oder zeitlichen Sachzwänge können wiederum durch soziodemographische Variablen (z.B. Vaughan, Speckmann und Sun, 1999; Jones und Clarke, 1988; Kitamura, 1998; Pas und Koppelman, 1986; Pas, 1984; Hanson und Hanson, 1981) beschrieben werden.

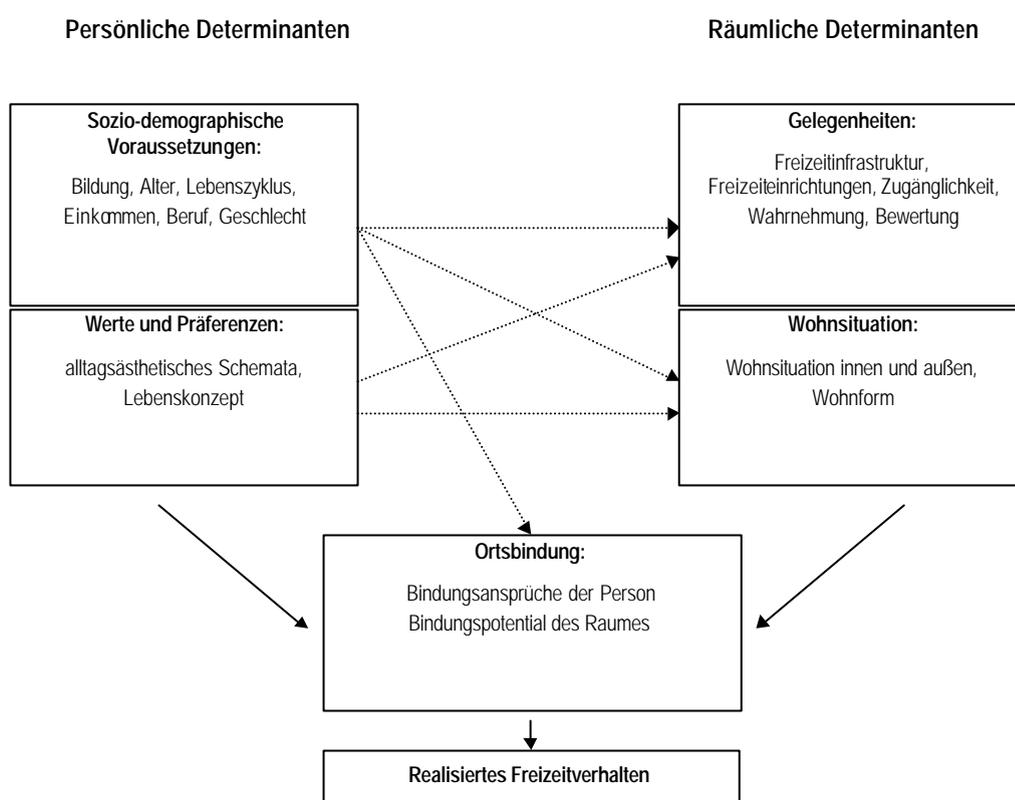
Als besonders wesentliche Einflussgrösse wurde von Pas (1984, S. 578) das *Alter* und die eng damit verbundene Stellung im Lebenszyklus angesehen. Daneben betont er die Bedeutung der Variable *Bildung* für das Verhalten. Neben diesen beiden wurden in verschiedenen anderen Arbeiten weitere Faktoren wie z.B. Geschlecht, Einkommen oder Berufstätigkeit als verhaltensbestimmend ausgemacht (z.B. Vaughan, Speckmann und Sun, 1999; Jones und Clarke, 1988; Kitamura 1988). Auch diese Untersuchungen bestätigten die Bedeutung des Alters und der Bildung für das Verkehrsverhalten. Insbesondere für die Freizeitgestaltung weist Lüdtko (1988, S.37) nach, dass der Bildungsgrad stärker zur Beeinflussung des Freizeitverhaltens beiträgt als beispielsweise das Einkommen.

Einen wichtigen Einfluss auf die Ausgestaltung der Freizeit haben *Werte und Präferenzen*. Bei Personen mit ähnlichen sozio-demographischen Merkmalen kann sich das individuelle Verhalten aufgrund unterschiedlicher Vorlieben, Normen und Interessen deutlich voneinander unterscheiden. Eine zweckmäßige Einteilung der persönlichen Präferenzen nimmt Schulze vor, indem er *alltagsästhetische Schemata* unterscheidet. Er geht davon aus, dass im Alltagsleben zwar eine große Anzahl von Geschmacksentscheidungen getroffen werden – die theoretisch eine völlig unüberschaubare Zahl von Geschmackskombinationen möglich machen, dass Menschen jedoch praktisch dazu neigen, in ihrer Geschmacksentscheidung ähnliche

Gruppenbildungen vorzunehmen, so dass einige wenige Grundmuster identifiziert werden können (Schulze 1992, S. 127f).

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

Abbildung 1: Determinanten des Freizeitverhaltens



Quelle: Blinde und Schlich (1998) in Anlehnung an Lücking und Meyrat-Schlee (1995, S. 32)

2. Untersuchungsdesign

Im Sommer 1998 wurden im Rahmen einer Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund problemzentrierte Interviews mit 15 Probanden durchgeführt. Grundlage der Interviews bildete ein Leitfaden mit Fragen zu den theoretisch erarbeiteten Determinanten (sozio-demographische Determinanten, Einstellungen und Werte, Freizeitgelegenheiten, Ortsbindung, Wohnsituation etc.) und zum Freizeit- und Mobilitätsverhalten. Ergänzt und überprüft wurden die Aussagen durch von den Probanden erstellte *mental maps* nach Lynch (1965). Die Probanden wurden gebeten, eine Karte - ihren persönlichen Stadtplan - von ihrem Stadtteil mit allen wichtigen Orten und Freizeiteinrichtungen zu zeichnen. Methodische Grundlage der Auswertung der problemzentrierten Interviews bildet die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (1990) mit Paraphrasierung, Reduktion und Kategorisierung.

Der Durchführung der Interviews waren zwei wesentliche Eingrenzungen voraus gegangen: Eine Einschränkung der Untersuchungsgruppe sowie des Untersuchungsraums. Die Begrenzung auf eine *Bevölkerungsgruppe* erfolgte über die als besonders wichtig erkannten Determinanten "Alter", "Bildung" und "Werte". Schulze (1990 und 1992) bildet unter Zuhilfenahme dieser Determinanten fünf Milieus². Die Zugehörigkeit zu einem Milieu wird seiner Meinung nach durch Zeichen vermittelt, die einerseits leicht wahrnehmbar sind und andererseits eine relative Zuverlässigkeit hinsichtlich der Zuordnung zu einer Lebensstilgruppe ermöglichen. Diese Funktion werde vom Alter, der Bildung und den alltagsästhetischen Schemata erfüllt, wobei insbesondere die ersten beiden Faktoren die signifikanten Unterscheidungsmerkmale der Milieus bilden und die Zuordnung einer Person zu den Milieus bereits ermöglichen (vgl. Schulze, 1990, S. 419).

Die Wahl des zu untersuchenden Milieus ergab sich aus der Problemrelevanz: Da nach Holz-Rau und Kutter (1995) sowie Lanzendorf (1998) nur ein kleiner Teil der Bevölkerung für den größten Teil des Verkehrsaufwandes mit motorisierten Individualverkehrsmitteln verantwortlich ist, sollte die Untersuchungsgruppe besonders mobil sein. Hauptaugenmerk gilt darum

² Er geht davon aus, dass aufgrund des wachsenden materiellen Wohlstandes und der zunehmenden Erlebnisorientierung eine Erlebnisgesellschaft entstanden ist, deren charakteristische soziale Gruppe die Milieus sind. Der Begriff der Lebensstilgruppe wird in dieser Arbeit entsprechend der Erläuterungen von Schulze (1990, S. 410) synonym mit dem Begriff Milieu verwendet und unterscheidet sich somit von der Begrifflichkeit anderer Autoren (vgl. hierzu z.B. Hörning und Michailow, 1990).

dem *Selbstverwirklichungsmilieu*³, d.h. der Gruppe von Personen im Alter zwischen 20 und 40 Jahre mit einem hohen Bildungsniveau (Minimum: Mittlere Reife und Ausbildung). Selbstverwirklicher messen der aktiven Freizeit einen besonders hohen Stellenwert bei, so dass zu vermuten ist, dass sich dies auch in einem hohen Verkehrsaufwand in der Freizeit niederschlägt. Sie werden als das "mobilste Milieu, mit der ausgeprägtesten Tendenz, die eigenen Wände zu verlassen und auszugehen" beschrieben (Schulze 1992, S. 319). Gestützt werden diese Überlegungen durch Lücking und Meyrat-Schlee, welche die jungen Erwachsenen den hochmobilen Gruppen zurechnen (1994, S. 85-87).

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

Eine detaillierte Übersicht der verwendeten Methodik sowie die Dokumentation von Paraphrasierung, Reduktion und Kategorisierung findet sich bei Blinde und Schlich (1998).

³ Schulze (1990) identifiziert vier weitere Milieus: Unterhaltungs-, Harmonie-, Integration- und Niveaumilieu.

3. Empirische Ergebnisse

3.1 Phasen des Freizeitverhaltens von Selbstverwirklichern

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

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

Die **zweite Phase** ist dagegen gekennzeichnet durch eine erfolgreiche Integration der Personen in ihre jetzige Lebenssituation. Die Anzahl der Freunde und der regelmäßigen Tätigkeiten am Wohnort nimmt zu. Charakteristisch für diese Phase ist, dass sie als neu und abwechslungsreich empfunden und – mehr oder weniger – positiv bewertet wird. Gleichzeitig verlieren die alten Kontakte und sozialen Netze an Bedeutung. Insgesamt ist die Bindung an Wohnung, Stadtteil und Gesamtstadt im allgemeinen höher als in der ersten Phase. Der Verkehr-

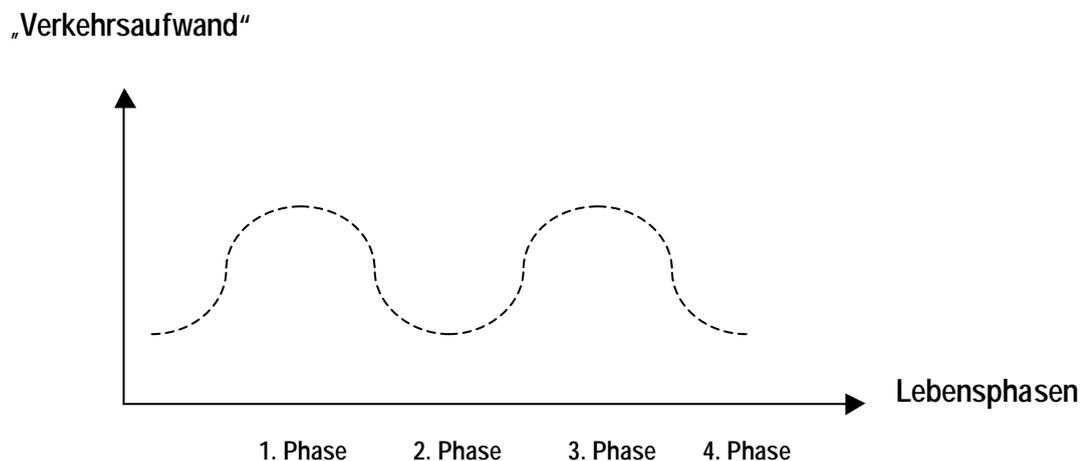
saufwand ist in dieser Phase gegenüber der ersten Phase deutlich geringer – erstens aufgrund der abnehmenden Anzahl paralleler und oft an unterschiedlichen Orten liegender sozialer Netze, Verpflichtungen oder Aufgaben, zweitens aufgrund der nach wie vor als abwechslungsreich erlebten Freizeitmöglichkeiten vor Ort.

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

Die **vierte** und letzte **Phase** (innerhalb unserer Milieubetrachtung) ist wieder mit einer neuen Lebenssituation verbunden. Typische Wendepunkte sind der Einstieg nach dem Studium in die Berufswelt oder ein Wandel im Freundeskreis. Denkbar sind aber auch andere biographische Umbrüche wie ein Umzug, der Bau eines Hauses oder die Geburt eines Kindes. Neben einem Wandel der Ansprüche und den daraus resultierenden Aktivitäten wirkt das in dieser Phase eingegrenzte Zeitbudget verkehrsvermindernd. Mit Beginn einer Erwerbsarbeit ändert sich nicht nur die Menge der zur Verfügung stehenden Freizeit, sondern auch deren Qualität durch kürzere Blöcke. Es gilt, diese Zeit optimal zu nutzen und lange und zeitraubende Anfahrten zu verhindern.

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

Abbildung 2: Schema der Entwicklung des Verkehrsaufwands in vier Lebensphasen



Quelle: Blinde und Schlich (1998), S. 160

Fuhrer und Kaiser (1994) übertragen das soziale Emotionsmodell von Bischof (1989) auf das Wohnen. Bischof hat ein theoretisches Grundmodell entwickelt, welches die Grundprozesse individuellen emotionalen Erlebens darstellt. Kern dieses Modells bilden Emotionen, die als Signale von Bedürfnissen verstanden werden, die auch beim Wohnen von Bedeutung sind (Kaiser 1993, S. 82) und bei der Erklärung der beobachteten Zusammenhänge zwischen Freizeitmobilität und Raumstruktur hilfreich erscheinen. Von diesen Emotionen werden hier die *Sicherheit*, *Erregung* und *Autonomie* als erklärend herangezogen.

Die Sicherheit hängt ab von der Vertrautheit, der Nähe und der Relevanz des Sozialpartners ab. Bei einer Übertragung von Emotionen auf die Wohnumwelt, würde diese als Sozialpartner gesehen werden, der genau wie ein Mensch Emotionen hervorruft. Die Wohnung wird als Ort der Sicherheit und Zufluchtsort empfunden, den man genau kennt und gestaltet hat. Die Emotion Erregung wird durch Begegnung mit Fremdem und Unbekanntem ausgelöst. Obwohl die Wohnung wenig Unbekanntes bietet, gibt es doch Aspekte, wie das Fernsehen, Hobbys, Radio etc. die Fremdes in den vertrauten Bereich bringen. Der Erregungswert des Wohnumfeldes ist wesentlich höher als jener der Wohnung. Autonomie ist eine Emotion, deren Ausprägung abhängt von der erlebten Handlungskompetenz (Fuhrer und Kaiser 1994, S. 49). Sie spiegelt die soziale Stellung eines Menschen wider und ist Zeichen für seinen sozialen Er-

folg und sein Streben nach Geltung. Machtdemonstration, Kontrollabsicht, Darstellung von Erfolg sind Ausprägungen von Autonomiebestrebungen. Das weitgehende Fehlen von Autonomie drückt der Wunsch nach Integration in die soziale Gemeinschaft aus (Kaiser 1993, S. 96). Erfolg und Macht wird beispielsweise über die Wahl des Wohnungstyps, der Wohnlage und der Gestaltung des Umfelds ausgedrückt.

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

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

3.2 Charakteristische Ausprägungen des Freizeitverhaltens für verschiedene Bedürfnistypen

Die Stärke, mit der die jeweilige Lebenssituation das Freizeitverhalten einer Person beeinflussen, ist sehr unterschiedlich und abhängig von den Bedürfnissen, die in der Freizeit gedeckt werden sollen. Damit decken sich die Ergebnisse weitestgehend mit dem Ansatz von Schmitz-Scherzer und Tokarski, die vier verschiedene Grundbedürfnisse nennen, die Freizeitaktivitäten auslösen, nämlich *Entspannung und Erholung*, *Information*, *Kommunikation* und *Bewegung* (1985, S. 108). Bei den untersuchten Personengruppen lassen sich drei Freizeitverhaltenstypen identifizieren: die *Kommunikativen*, die *Kreativen Produzenten* und die *Sportler und Naturfreunde*.⁴

3.2.1 Die "Kommunikativen"

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

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

⁴ Bei der Herleitung der drei Gruppen sind Ähnlichkeiten bei den verschiedenen Fällen zu typischen Ausprägungen zusammengefasst worden.

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

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

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

3.2.2 Die "Kreativen Produzenten"

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

Für Angehörige dieser Gruppe ist demnach die Bedeutung von Studium oder Beruf sehr hoch. Typisch sind Personen, die sich über den Arbeitsalltag hinaus mit den Inhalten von Studium oder Beruf beschäftigen. Die Grenzen zwischen frei verfügbarer und fremdbestimmter Zeit verlaufen fließend, Studium und Beruf werden weniger als Zwang, sondern vielmehr als Anregung verstanden. Eine typische Aussage lautet z.B.: "Das ist immer ein Problem, wenn man Musik studiert, zu sagen, was Arbeit ist und was nicht. Auf der einen Seite verdiene ich mit

Konzerten z. B. Geld und muss für die auch üben, andererseits mach ich sie auch freiwillig. Ich kann das nicht auseinanderhalten.”

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

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

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

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

3.2.3 Die "Sportler und Naturfreunde"

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

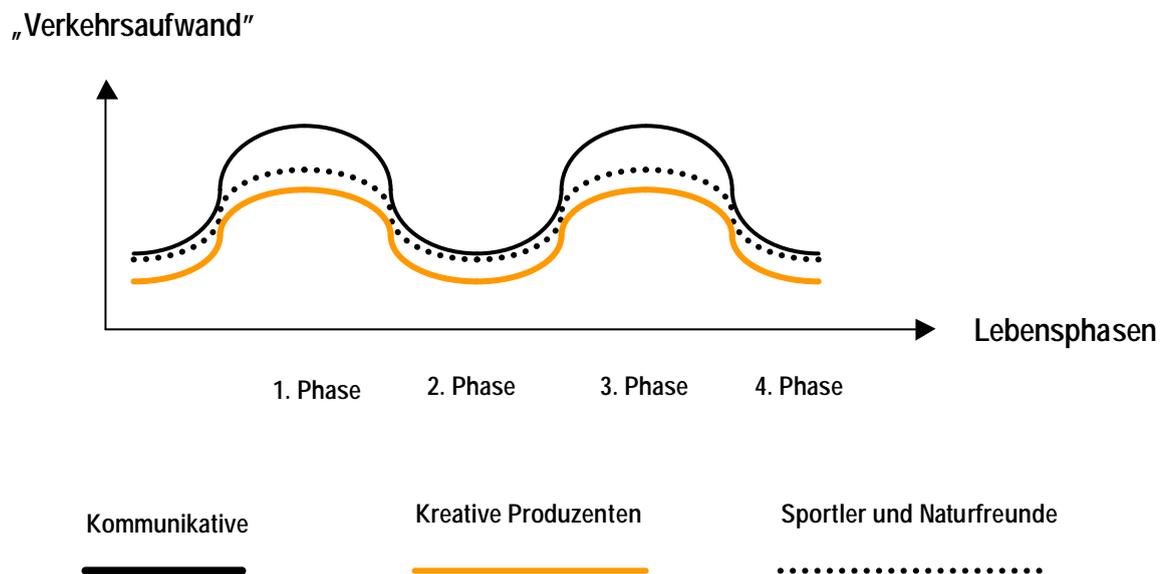
Ruhe und Entspannung sind als Bedürfnis auch in dieser Gruppe anzutreffen. Die Anzahl der bewussten Entspannungsphasen liegt bei den Sportlern tendenziell höher als bei den Kommunikativen. Teilweise wird der Entspannungswunsch durch passive Tätigkeiten zu Hause befriedigt, teilweise spielt auch hier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

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

4. Fazit

Ein schematischer Vergleich des Verkehrsaufwands der drei Freizeittypen und ihres Verkehrsaufwands in den verschiedenen Lebensphasen dürfte der Abbildung 3 ähneln. Der Verkehrsaufwand der Kommunikativen ist verglichen mit den Kreativen Produzenten und den Sportler und Naturfreunden hoch.

Abbildung 3: Schematische Darstellung des Verkehrsaufwands der Bedürfnisgruppen



Quelle: nach Blinde und Schlich (1998), S. 164

Es hat sich gezeigt, dass die verschiedenen die Freizeitaktivitäten bestimmende Ansprüche, die eine Person an ihre Freizeit stellt, am stärksten von den Bedürfnissen und der lebenszyklischen Entwicklung beeinflusst werden. Der Anspruch einer Person auf Abwechslung in ihrer Freizeit ist um so höher, je alltäglicher die momentane Lebenssituation empfunden wird. Umgekehrt verringert eine veränderte Lebenssituation den Wunsch nach Abwechslung und Erregung in der Freizeit. Die Freizeit wird dann eher weniger aktiv gestaltet und dient häufiger der Erholung und Entspannung. Freizeit erfüllt somit für die jeweilige Person eine wichtige Funktion: Sie dient dazu, die Soll- und Ist-Werte des Erregungs- und Sicherheitsbedürfnis-

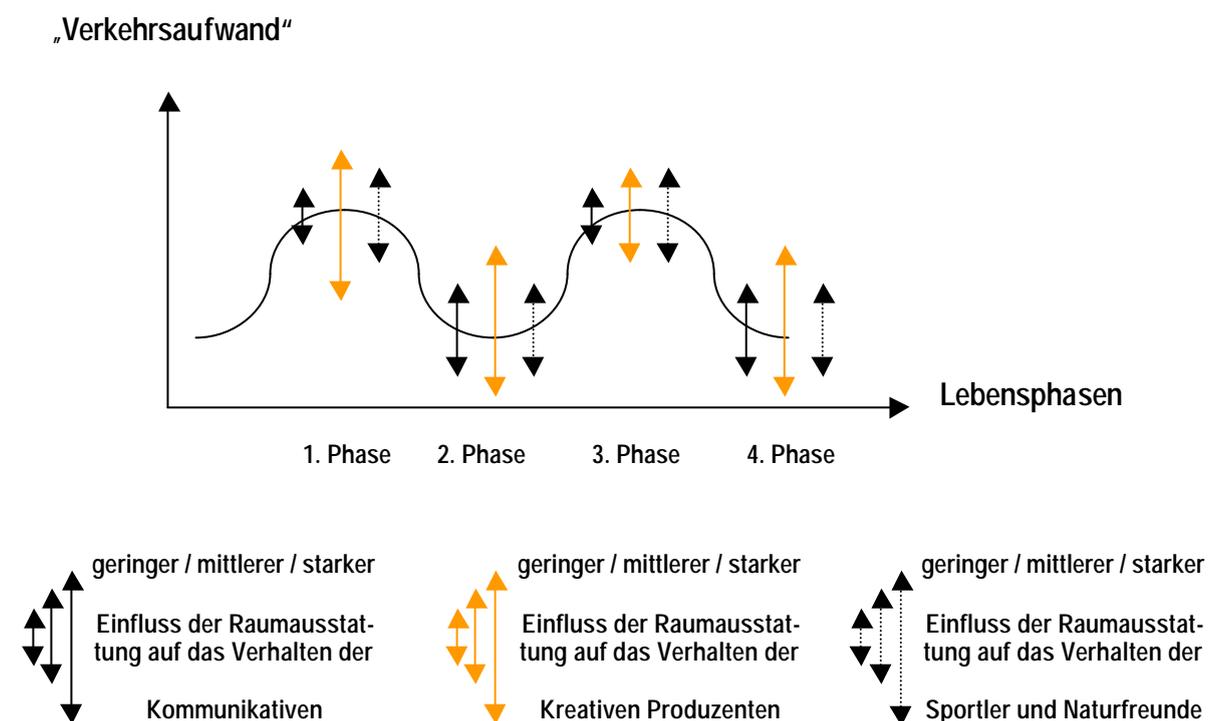
ses einer Person anzugleichen. Wie der hohe Verkehrsaufwand in der Freizeit verdeutlicht, ist dies teilweise nicht in der unmittelbaren Umgebung der Wohnung möglich – und zwar nicht aufgrund fehlender Freizeitgelegenheiten, sondern auch weil der Drang nach neuen und erregenden Erfahrungen an anderen Orten, ein Wert an sich geworden ist. Dies erklärt auch, warum “speziell im Freizeitverkehr [...] ein Abrücken von bisherigen Handlungsweisen überwiegend als Verlust, Einengung und Beschränkung empfunden wird” (Hautzinger 1997, S. 17). Die von Romeiß-Stracke (1998, S. 12) beklagte “stillschweigende Übereinkunft” der Freizeitforschung, “...dass es für den Menschen richtig und wünschenswert sei, auf einem begrenzten Raum zu leben” und eben auch seine Freizeit zu verbringen, verkennt das elementare Bedürfnis nach Abwechslung. Eine weitestgehende Beschränkung des Aktionsraumes auf das Wohnumfeld und den Stadtteil ist deshalb nicht möglich – wenn sie aus Sicht der Verkehrsvermeidung auch sinnvoll erscheinen mag.

Keineswegs bedeutet dieses aber, dass die Gestaltung von Wohnung, Wohnumfeld und Stadtteil keine Einfluss auf das individuelle Freizeitverhalten hat. Sie wird zwar überstrahlt von anderen Determinanten und scheint einen vergleichsweise schwachen Einfluss zu haben, dennoch gibt es Freizeittypen und Phasen, in denen die räumliche Gestaltung der Umwelt verkehrsvermindernd wirken kann. Am stärksten ist der verkehrsverringende Einfluss von Wohnung, Wohnumfeld und Stadtteil in der zweiten und vierten Phase. Zu diesem Zeitpunkt sind die Ansprüche der Untersuchungsgruppe in ihrer Freizeit weniger auf Abwechslung und Erregung, sondern auf Entspannung ausgerichtet. Die Kommunikativen Personen beispielsweise wählen ihre Freizeitziele in dieser Phase nach gestaltbaren Kriterien wie Platz für gemeinsame Aktionen, Raum zur Unterhaltung aus. Die Lage des Ziels spielt kaum eine Rolle, Angebote im Stadtteil werden gerne genutzt. Gelegenheiten zur Erholung und Entspannung sowie zur Kommunikation in Wohnungsnähe sind somit Voraussetzung für ein weniger verkehrsintensives Freizeitverhalten, wenn sie auch keine Garantie dafür geben. Anders verhält es sich bei den Personen in der ersten und dritten Phase. Selbst eine hohe Wohnqualität und vielfältige Angebote im Stadtteil haben wenig Einfluss auf das realisierte Freizeitverhalten.

Die Unterteilung in die Bedürfnisgruppen *Kommunikative, Kreative Produzenten* sowie *Sportler und Naturfreunde* ergab, dass sich die Kreativen Produzenten am stärksten durch eine zufriedenstellende Gestaltung des Raumes beeinflussen lassen (vgl. Abbildung 4). Sie legen auf die Ausstattung ihrer Wohnung, des Umfeldes und des Stadtteils verstärkter Wert. Mit Abstrichen gilt dieses auch für die Sportler und Naturfreunde. Die Kommunikativen sind aufgrund ihrer Bedürfnisstruktur und sozialen Netze nur wenig durch die Raumgestaltung zu beeinflussen. Bei den Kommunikativen der ersten und dritten Phase könnte es sich um die von Holz-Rau und Kutter (1995) und Lanzendorf (1998, S. 572) beschriebenen Bevölkerungs-

gruppen handeln, die einen wesentlichen Teil des Freizeitverkehrsaufwandes erzeugen. Somit erscheinen die Lenkungsmöglichkeiten im Freizeitverkehr durch Planungsziele wie die der Mischung und Dichte eher gering.

Abbildung 4: Einfluss der Raumausstattung auf den Verkehrsaufwand der drei Freizeittypen in den Lebensphasen



Quelle: nach Blinde und Schlich (1998), S. 166

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

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

5. Literatur

- BfLR (Hrsg.) (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. *Materialien zur Raumentwicklung Heft 84*. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn.
- Bischof, N. (1989) *Das Rätsel Ödipus – Die biologischen Wurzeln des Urkonflikts von Intimität und Autonomie*, Piper Verlag, München.
- Blinde, J. und R. Schlich (1998) Freizeitmobilität und Wohnsituation – eine empirische Untersuchung am Beispiel Dortmund-Dorstfeld, Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund, Dortmund.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BVBW) (1999) *Verkehr in Zahlen*, Deutscher Verkehrsverlag, Hamburg.
- Chapin, F.S. (1974) *Human Activity Patterns in the City*, Wiley & Sons, New York.
- Enquete Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des deutschen Bundestages (Hrsg.) (1994) *Mobilität und Klima: Wege zu einer umweltverträglichen Verkehrspolitik*, Economica Verlag, Bonn.
- Fuhrer, U. (1993) *Wohnen mit dem Auto: Ursachen und Gestaltung automobiler Freizeit*, Chronos Verlag, Zürich.
- Fuhrer, U. und F. Kaiser (1994) *Multilokales Wohnen: Psychologische Aspekte der Freizeitmobilität*, H. Huber Verlag, Göttingen.
- Hägerstrand, T. (1970) What about people in regional science?, *Papers of the Regional Science Association*, **24** (1) 7-21.
- Hanson, S. und Hanson, P. (1981) The travel-activity patterns of urban residents: Dimensions and relationships to sociodemographic characteristics, *Economic Geography*, **57**(4), 332-347.
- Hautzinger, H. (1997) Mobilität verstehen – neue Forschungen im Freizeitverkehr, in H. Topp (Hrsg.) *Verkehr aktuell: Freizeitmobilität*, *Schriftenreihe des Fachgebiet Verkehrswesen der Fakultät Raumplanung*, **38**, Kaiserslautern.
- Heinze, W. und H. Kill (1997) *Freizeit und Mobilität – Neue Lösungen im Freizeitverkehr*. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover.
- Holz-Rau, C. und E. Kutter (1995) Verkehrsvermeidung – Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte, *Materialien zur Raumentwicklung*, **73**, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn.
- Hörning, K. und M. Michailow (1990) Lebensstil als Vergesellschaftungsform – zum Wandel von Sozialstruktur und sozialer Integration, in P. Berger und S. Hradil (Hrsg.) *Lebenslagen, Lebensstile, Lebensläufe*, S. 501-522, Otto Schwartz Verlag, Göttingen.
- Jones P.M. und M.I. Clark (1988) The significance and measurement of variability in travel behavior, *Transportation*, **15** (1) 65-87.

- Kaiser, F. (1993) *Mobilität als Wohnproblem: Ortsbindung im Licht der emotionalen Regulation*, Peter Lang Verlag, Bern.
- Kitamura, R. (1988) An evaluation of activity based travel analysis, *Transportation*, **15** (1) 9-34.
- Lanzendorf, M. (1998) Freizeitmobilität als Gegenstand angewandter Umweltforschung. *Geographische Rundschau*, **50**(8), 570 – 574.
- Lücking, J. und E. Meyrat-Schlee (1994) *Perspektiven des Freizeitverkehrs, Determinanten und Entwicklungen, Teil I*, Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Bundesamt für Strassenbau, Bern.
- Lüdtke, H. (1988) *Kapital Freizeit: Kompetenz, Ästhetik und Prestige in der Freizeit*, Erkrath.
- Lynch, K. (1965) *The image of the city*, Cambridge Technology Press, Cambridge
- Mayring, P. (1990) *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*, Deutscher Studienverlag, Weinheim.
- Meyrat-Schlee, E. (1993) Mobil sind die anderen – Wohnqualität, Quartiersleben und Sesshaftigkeit. *ORL-Bericht* **87**, Verlag der Fachvereine, Zürich.
- Müller, G. (1995) *Verkehrsvermeidung durch Nutzungsmischung? Theoretische Überlegungen und eine empirische Studie aus Bremen*, Diplomarbeit an der Fakultät Geographie der Universität Marburg Marburg.
- Pas, E.I. (1984) The effect of selected socio-demographic characteristics on daily travel activity behavior, *Environment and Planning A*, **16** (6) 571-581.
- Pas, E.I. und F.S. Koppelman (1986) An examination of the determinants of day-to-day variability in individuals' urban travel behavior, *Transportation* **13** (2) 183-200
- Schmitz-Scherzer, R. und W. Tokarski (1985) *Freizeit*, Teubner Verlag, Stuttgart.
- Schulze, G. (1990) Die Transformation sozialer Milieus in der Bundesrepublik Deutschland. In P. Berger und S. Hradil (Hrsg.) *Lebenslagen, Lebensstile, Lebensläufe*, S. 409-432, Otto Schwartz Verlag, Göttingen.
- Schulze, G. (1992) *Die Erlebnisgesellschaft – Kulturosoziologie der Gegenwart*, Campus Verlag, Frankfurt.
- Umweltbundesamt (UBA) (1997) *Nachhaltiges Deutschland – Wege zu einer dauerhaft umweltgerechten Entwicklung*, Umweltbundesamt, Berlin.
- Vaughan, K.M., P. Speckmann. und D. Sun (1999) Identifying relevant socio-demographics for distinguishing household activity-travel patterns: A multivariate regression tree approach, Bericht für National Institute of Statistical Science, Oakland.
- Zehner, K. (1987) Stadtteile und Zentren in Köln: Eine sozialgeographische Untersuchung zu Raumstruktur und räumlichen Verhalten in der Grossstadt, *Kölner Geographische Arbeiten*, **47**, Geographisches Institut der Universität, Köln.

Die *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung* dienen der schnellen Verbreitung der Ergebnisse der Arbeit der Mitarbeitenden und Gäste des Instituts. Die Verantwortung für Inhalt und Gestaltung liegt alleine bei den Autor/innen.

The *Working Papers Traffic and Spatial Planning* are intended for the quick dissemination of the results of the members and guests of the Institut. Their content is the sole responsibility of the authors.

Eine vollständige Liste der Berichte kann vom Institut angefordert werden:

A complete catalog of the papers can be obtained from:

IVT ETHZ
ETH Hönggerberg (HIL)
CH - 8093 Zürich

Telephon: +41 (0)1 633 31 05

Telefax: +41 (0)1 633 10 57

E-Mail: hotz@ivt.baug.ethz.ch

WWW: www.ivt.baug.ethz.ch

Der Katalog kann auch abgerufen werden von:

The catalog can also be obtained from:

http://www.ivt.baug.ethz.ch/veroeffent_arbeitsbericht.html