

Freizeit/Tourismus und Verkehr: Strukturen – Probleme – Lösungsansätze

A. Kagermeier (Paderborn)

0 Einleitung

Den verkehrlichen Dimensionen von Freizeit- und Urlaub wurde lange Zeit nur relativ geringe Aufmerksamkeit gewidmet. In der Verkehrsforschung konzentrierte sich das Forschungsinteresse lange Zeit v.a. auf den Berufsverkehr, der wegen der durch ihn verursachten Überlastungsphänomene Gestaltungsbedarf signalisierte und bei dem Modal-Split-Beeinflussungen aufgrund der werktäglich wiederkehrenden Quelle-Ziel-Beziehungen am ehesten aussichtsreich erschienen. Aufgrund seines episodischen Charakters und seiner räumlichen Diffusität schienen beim Freizeitverkehr weder großer Handlungsbedarf für verkehrsplanerische Interventionen noch große Gestaltungsmöglichkeiten vorhanden zu sein (ausführlicher bei: HEINZE/KILL 1997). Auch in den Freizeit- und Tourismuswissenschaften wurden die Verkehrsaspekte insgesamt gesehen nicht besonders intensiv aufgearbeitet. Die wirtschaftswissenschaftlich geprägten Zweige der Freizeit- und Tourismusforschung legen den Hauptfokus auf die ökonomischen Dimensionen der Freizeit- und Tourismuswirtschaft bzw. unter dem Blickwinkel der Konsumforschung auf Entwicklungstrend des Nachfrageverhaltens. Die raumwissenschaftlich orientierten Ansätze zur Behandlung von Freizeit und Tourismus weisen zwar eine starke aktionsräumliche Komponente auf und haben das Freizeit- und Tourismusverhalten seit den 70er Jahren in diversen Fallstudien behandelt (zusammenfassend z. B. in WOLF/JURCEK 1986). Allerdings lag der Hauptfokus problemorientierter Arbeiten dabei aber zumeist auf den ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen für die Zielgebiete (vgl. z.B. BECKER/JOB/WITZEL 1996, BECKER 1997 oder VORLAUFER 1996) bzw. beschränkte sich auf eine Analyse der Nachfrager.

In den letzten Jahren wird allerdings deutlich, dass der größte Teil der Verkehrszunahme im Personenverkehr auf den Freizeit- und Urlaubsverkehr zurückzuführen ist. Er beträgt inzwischen (je nach Abgrenzung bzw. Berücksichtigung von Verkehrsaufkommen oder Verkehrsaufwand) zwischen einem Drittel und der Hälfte des Verkehrs. HEINZE (1998, S. 11) geht davon aus, dass das Volumen des Freizeitverkehrs wohl nach wie vor systematisch eher zu niedrig als zu hoch angegeben wird. Wie LANZENDORF (1998, S. 23ff) aufzeigt, wird es dabei immer schwieriger, zwischen Alltags- und Freizeitverkehr zu unterscheiden. Auch innerhalb des Freizeitverkehrs bestehen mehr und mehr fließende Übergänge zwischen alltäglichem Freizeitverkehr, Tagesausflugsverkehr,

Kurzreiseverkehr und Urlaubsverkehr, d.h. eine systematische Erfassung und Abschätzung des Freizeitverkehrs ist allein schon aus methodischen Gründen schwierig.

Gleichzeitig werden – auch im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsdiskussion – in den letzten Jahren verstärkt Ansätze gesucht, motorisierten Verkehr zumindest nicht weiter wachsen zu lassen bzw. möglichst umweltverträglich zu gestalten. Während im Bereich des Alltagsverkehr bereits eine Vielzahl von erfolgreichen Ansätzen zur Verkehrsgestaltung unternommen wurden, sind für den Freizeitverkehrs erst vereinzelte Pilotprojekte angelaufen (vgl. z.B. KIRCHHOFF 1997 oder IAKF 1998).

Mit dem Beitrag werden Grundzüge der quantitativen Dimensionen von Freizeit- und Urlaubsverkehr aufgearbeitet, sowie bisherige Ansätze der Gestaltung diskutiert.

1 Quantitative Situationsanalyse des Urlaubs- und Freizeitverkehrs

1.1 Basisdaten zum Urlaubsreiseverkehr

Der Umfang und die Art des Freizeit- und Urlaubsverkehr wird im wesentlichen von den drei Parametern Reiseintensität (Partizipationsquote und Frequenz), Distanz und benutztes Verkehrsmittel bestimmt. So haben im Jahr 2000 75,9 Prozent der Deutschen (ab 14 Jahre), d.h. 48,4 Mio. Bundesbürger 62,2 Mio. Urlaubsreisen (mit einer Dauer von mindestens 5 Tagen) unternommen (FUR 2001, S.20). Wenn von kurzfristigen, durch konjunkturelle Gegebenheiten bedingten Ausschlägen abgesehen wird, gilt tendenziell, dass die Zahl der Urlaubsreisen in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen hat. So stieg nahm die Zahl der Urlaubsreisen zwischen 1970 und 1989 in den westlichen Bundesländern von 25 auf 43 Mio (FUR 2001, S. 20) (ggf. Verweis auf anderen Beitrag im gleichen Band).

Während in früheren Jahrzehnten aufgrund der ökonomischen Möglichkeiten und der verkehrstechnischen Gegebenheiten Urlaubsreisen im Inland dominierten, übersteigt seit Ende der 60er Jahre der Anteil der Urlaubsreisen ins Auslandsreisen diejenigen im Inland. Die Abnahme der Inlandsanteile hat sich auch nach der Wiedervereinigung in den 90er Jahren fortgesetzt (vgl. Abb. 1), wobei noch nicht klar abzusehen ist, ob die in den letzten Jahren zu beobachtende Stagnation der beiden Anteile auf inzwischen eingetretene Sättigungsphänomene hinweist.

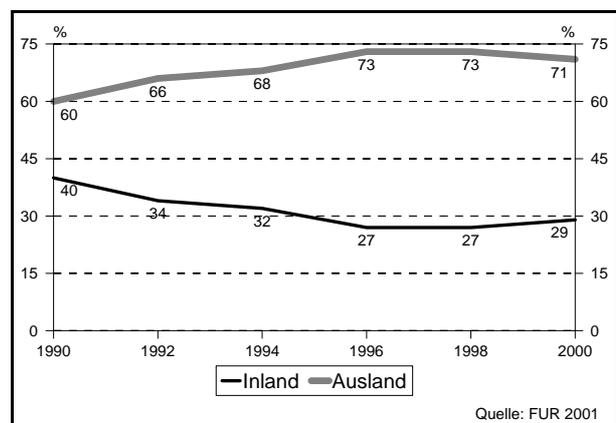


Abb. 1: Entwicklung der Anteile von Urlaubsreisen im Inland und ins Ausland zwischen 1990 und 2000

Nachdem sich der private Pkw in den 60er Jahren zum Haupturlaubsverkehrsmittel entwickelt hatte, mit dem ab Ende der 70er Jahre etwa 60 % der Urlaubsfahrten bewältigt wurden, hat in den 90er Jahren das Flugzeug (mit bedingt durch die Verbilligung von Flugreisen) erhebliche Anteile hinzu gewonnen (vgl. Abb. 2). Den deutlichen Zusammenhang zwischen der bei Urlaubsreisen zurückgelegten Entfernung und der Verkehrsmittelwahl belegt Abbildung 3, in der für einige Zielregionen die Verkehrsmittelwahl dargestellt ist.

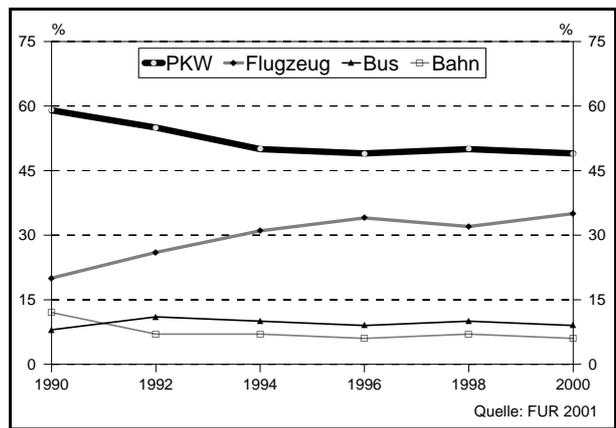


Abb. 2: Entwicklung des Modal Splits bei Urlaubsreisen zwischen 1990 und 2000

Für Urlaube in den Alpen ergibt sich ein ähnlicher Modal-Split wie bei Urlauben im Inland. Dort haben auch die unter dem Blickwinkel des Energieverbrauchs günstigen Verkehrsmittel Bus und Bahn noch erhebliche Anteile von etwa einem Viertel. Bei Reisen in den Mittelmeerraum sind bereits mehr als zwei Drittel der Urlauber mit dem Flugzeug unterwegs und Fernreisen werden fast ausschließlich mit dem Flugzeug durchgeführt.

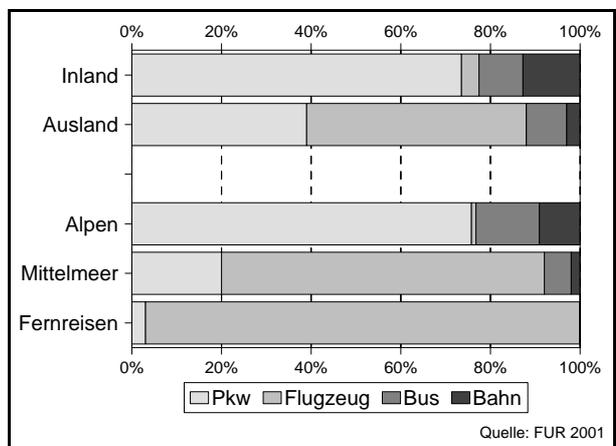


Abb. 3: Modal Split bei Urlaubsreisen in unterschiedliche Zielgebiete im Jahr 2000

Auch wenn die Angaben, wie hoch der spezifische Energiebedarf bzw. die CO₂-Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel liegen je nach berücksichtigten Parametern (Auslastungsgrad; reiner Fahrtenergiebedarf oder umfassender Blickwinkel; vgl. z.B. *DB & WWF 1999*, *UBA 2000*, *DIW 2001*) schwanken, gilt tendenziell, dass im Flugverkehr etwa dreimal so viel Energie verbraucht wird, wie bei Bahnreisen. Zwischen dem privaten Pkw und der Bahnbenutzung ergeben sich demgegenüber bei alleiniger Betrachtung des Energieverbrauchs im Urlaubsverkehr (aufgrund der relativ hohen durchschnittlichen Besetzungsquoten) des privaten Pkws keine gravierenden Unterschiede (*DB & WWF 1999*), während bei geringeren Besetzungsgraden mindestens doppelt bis dreimal so hohe Energieverbrauchswerte anzusetzen sind.

Die Tatsache, dass die Deutschen im Urlaub immer häufiger immer weiter entfernte Ziele ansteuern führt dazu, dass der Energieverbrauch für diesen Fahrtzweck deutlich zunimmt. In Abbildung 4 ist die Relation der Zahl der Reisen in einzelne Zielregionen und dem damit verbundene Energieaufwand dargestellt.

Während Urlaube in Deutschland ein gutes Viertel aller Reisen darstellen, verbrauchen sie weniger als 10 % der für Urlaubsreise aufgewandten Energie. Auf die übrigen europäischen Zielländer entfallen knapp zwei Drittel der Urlaubsfahrten mit etwas über einem Drittel des Energieverbrauchs. Demgegenüber beanspruchen die außer-

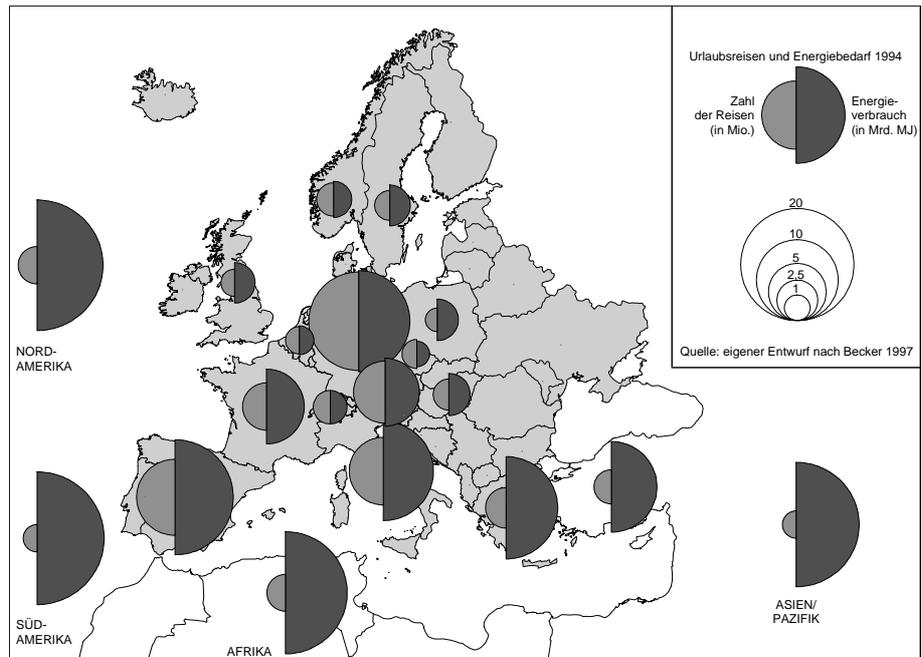


Abb. 4: Urlandsreisen der deutschen Bevölkerung und Energiebedarf für Urlandsreisen 1994

europäischen Fernreisen etwa die Hälfte der für Urlaubsreisen aufgewandten Energie, während gleichzeitig aber nur etwa jede achte Urlaubsreise in außereuropäische Zielgebiet führt (nach BECKER 1997, S. 90).

Eine – neben der Reiseanalyse des *FUR* – wichtige zweite Datenquelle enthält weitergehende Angaben über Strukturmerkmale des Urlaubsreiseverkehrs. Vom *Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung* werden jährlich im Auftrag des Verkehrsministeriums Kenndaten zum „Verkehr in Zahlen“ für die Bundesrepublik Deutschland ermittelt. Zum großen Teil handelt es sich auch hier um Hochrechnungen auf der Basis unterschiedlicher Quellen. Aus diesem Grund sind die dort wiedergegebenen Werte nicht ganz identisch mit den von der *FUR* publizierten Zahlen. In Abbildung 5 sind die Angaben zur Verkehrsmittelwahl für Urlaubsreisen im Jahr 1999 aus beiden Quellen nebeneinander gestellt.

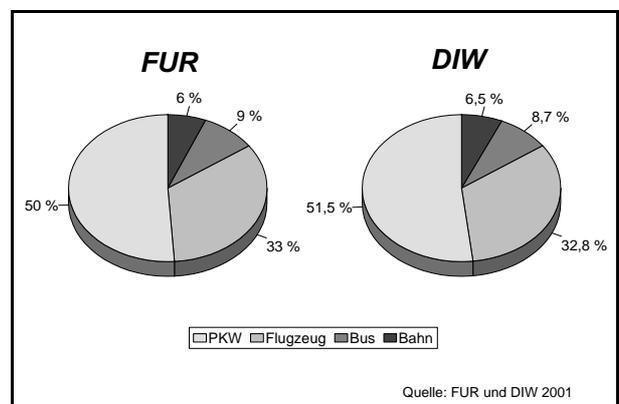


Abb. 5: Modal Split-Angaben für Urlaubsreisen von *FUR* und *DIW* im Jahr 1999

Die Unterschiede zwischen beiden Quellen hinsichtlich der Modal Split Werte sind fast vernachlässigbar. Allerdings basieren sie auf unterschiedlichen Werten zur Zahl der Urlaubsreisen. Während in der *Reiseanalyse* vom gut 60 Mio. Reisen ausgegangen wird, geht das *DIW* von etwa 180 Mio. Urlaubsfahrten aus. Auch wenn berücksichtigt wird, dass eine Reise in der Logik des *DIW* sich aus Hin- und Rückfahrt, d.h. 2 Fahrten zusammensetzt, bestehen zwischen den beiden

Die Unterschiede zwischen beiden Quellen hinsichtlich der Modal Split Werte sind fast vernachlässigbar. Allerdings basieren sie auf unterschiedlichen Werten zur Zahl der Urlaubsreisen. Während in der *Reiseanalyse* vom gut 60 Mio. Reisen ausgegangen wird, geht das *DIW* von etwa 180 Mio. Urlaubsfahrten aus. Auch wenn berücksichtigt wird, dass eine Reise in der Logik des *DIW* sich aus Hin- und Rückfahrt, d.h. 2 Fahrten zusammensetzt, bestehen zwischen den beiden

Quellen erhebliche Diskrepanzen. Diese relativieren sich erheblich (obzwar nicht vollständig), da das *DIW* Angaben über die gesamte Wohnbevölkerung (d.h. einschließlich der Kinder) macht und sich deren Angaben auf alle „Freizeitfahrten mit 5 und mehr Tagen Dauer“ (2001, S. 209) beziehen. Die Entwicklung der Zahl der **Urlaubsfahrten**, in den letzten Jahren ist in Abbildung 6 dargestellt. Auch auf dieser Basis ergibt sich die gleiche Grundtendenz eines relativ kontinuierlichen Wachstums mit leichten Abschwächungen in den letzten Jahren.

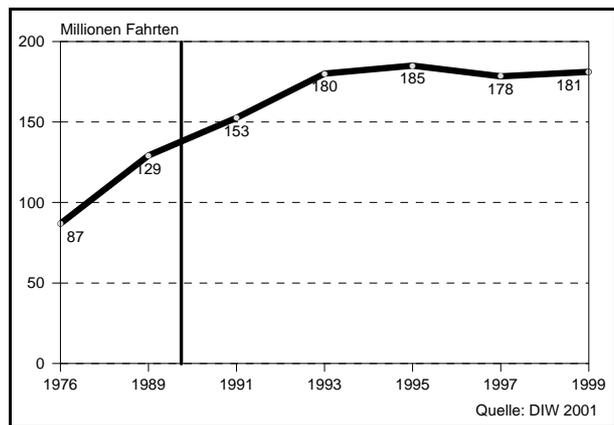


Abb. 6: Entwicklung der Zahl der Fahrten mit dem Fahrtzweck Urlaub

1.2 Das Verhältnis von Urlaubsverkehrs und Freizeitverkehr

Der große Vorteil der *DIW*-Daten besteht darin, dass sich dort miteinander vergleichbare Angaben zum Urlaubs- und zum übrigen Freizeitverkehr finden. Bezogen auf die **Zahl** der Fahrten beträgt der Anteil der Urlaubsfahrten an allen Fahrten in der Freizeit nur 0,5 %. Aufgrund der deutlich größeren Distanzen von Urlaubsfahrten beläuft sich der Anteil am in Kilometern gemessenen **Verkehrsaufwand** allerdings auf 15,7 %. Das bedeutet aber umgekehrt, dass 84,3 % der für Freizeitwecke zurückgelegten Entfernungen auf eintägige Ausflüge oder Kurzreisen entfällt. Unter dem Blickwinkel des Verkehrsgeschehens ist der Freizeitverkehr damit erheblich bedeutsamer als der Urlaubsverkehr.

Dies gilt auch bezogen auf das in Abbildung 7 dargestellte Gesamtverkehrsgeschehen. Zwei von fünf Fahrten/Wegen die von den Einwohnern der Bundesrepublik unternommen werden, sind Freizeitfahrten. Auch bezogen auf die dabei zurückgelegten Kilometer beläuft sich der Anteil der reinen Freizeitfahrten auf gut 40 %. Zusammen mit den Urlaubsfahrten (deren Zahl fast vernachlässigbar gering ist, bei denen der Kilometeranteil jedoch fast ein Zwölftel des Verkehrsaufwands beträgt)

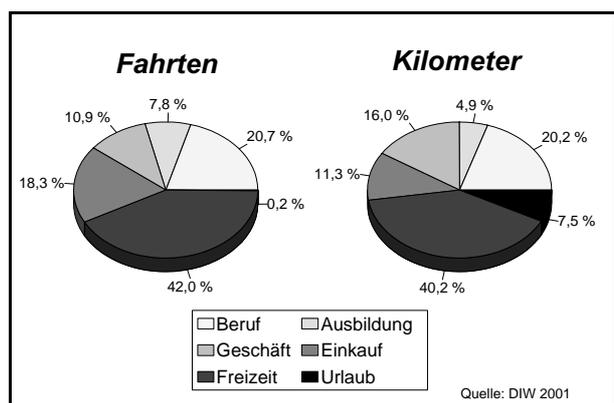


Abb. 7: Anteil von Urlaubs- und Freizeitfahrten an der Zahl und dem Verkehrsaufwand des Gesamtverkehrs im Jahr 1999

kann festgehalten werden, dass etwa die **Hälfte** aller im Personenverkehr gefahrenen Kilometer auf die Fahrtzwecke „Freizeit“ und „Urlaub“ entfällt.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl dominiert bei Freizeitfahrten ähnlich wie bei den Urlaubsreisen der private Pkw. Gleichzeitig wird beim fahrtenbezogenen Modal-Split in Abbildung 8 deutlich, dass im Freizeitbereich die Erholung im Nahraum noch einen erheblich Anteil aufweist, der mit entsprechend hohen Anteilen von Fuß- und Radwegen korrespondiert. Über 40 % der in der Freizeit zurückgelegten Fahrten/Wege entfallen auf zu Fuß gehen bzw. Rad fahren.

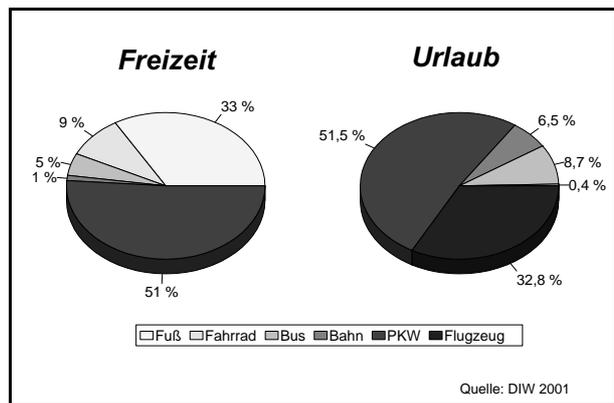


Abb. 8: Modal-Split bezogen auf die Zahl der Freizeit- und Urlaubsfahrten im Jahr 1999

Etwas anders stellt sich die Situation beim Bezug auf die zurückgelegten Kilometer in Abbildung 9 dar. Da bei zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommenen Freizeitaktivitäten deutlich niedrigere Entfernungen zurückgelegt werden, als bei Fahrten mit motorisierten Verkehrsmitteln, beträgt der Anteil des privaten Pkws bezogen auf die Kilometerleistung genau 80 %.

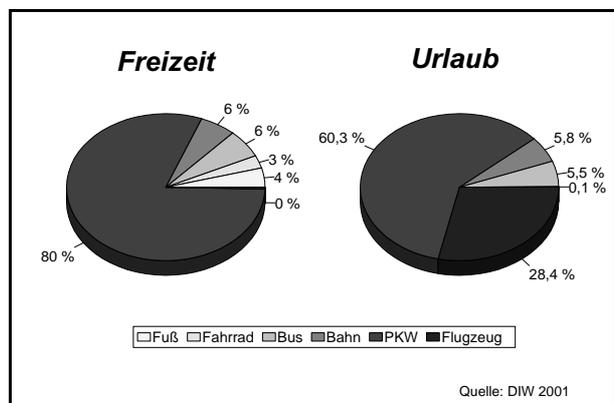


Abb. 9: Modal-Split bezogen auf die bei Freizeit- und Urlaubsfahrten im Jahr 1999 angefallenen Fahrkilometer

Zusammenfassend ist für die Volumina des Ur-

laubs- und Reiseverkehrs festzuhalten, dass es sich um ein Mobilitätssegment handelt, das insgesamt erhebliche Wachstumsraten aufweist, ohne dass bislang klare Sättigungsanzeichen erkennbar wären. Die Zunahme wird dabei einerseits von einer häufigeren Frequenz, in den letzten Jahren aber zunehmend von der Tatsache geprägt, dass immer weiter entfernt liegende Ziele und Destinationen verstärkt aufgesucht werden. Die steigende Nachfrage nach weiter entfernt liegenden Zielen ist gleichzeitig verbunden mit einer stärkeren Benutzung energieintensiver Verkehrsmittel (Pkw, Flugzeug).

Die Konsequenzen der hohen MIV- bzw. Flugverkehrsaffinität des Freizeit- und Urlaubsverkehrs sind auf drei Ebenen zu sehen:

- 1) Unter einer globalen Perspektive (Makroebene) trägt die Freizeit- und Urlaubsmobilität zu einem erheblichen Maß zur Verbrauch von Ressourcen nicht erneuerbarer fossiler Energieträger bei und ist gleichzeitig in erheblichem Maß für die Belastung der Atmosphäre mit CO₂ sowie anderen Luftschadstoffen verantwortlich. Bezogen auf den Gesamtenergieverbrauch in der Bundesrepublik gehen etwa 10 % auf das Konto des Freizeit- und Urlaubsverkehrs (vgl. DIW 2001,

S. 273). Bei den CO₂-Emissionen beläuft sich der Anteil des Freizeit- und Urlaubsverkehrs auf etwa 6 %, während er von den NO_x-Emissionen etwa ein Fünftel verursacht (nach *DIW* 2001, S. 281ff.).

- 2) Bezogen auf die nationale und regionale (Meso-) Ebene nutzt der Freizeit- und Urlaubsverkehr zwar die entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen und könnte damit indirekt auch als Verursacher für die entsprechenden Flächeninanspruchnahmen angesehen werden. Gleichzeitig gilt, dass nur in geringem Umfang (z.B. Flughäfen) Verkehrsinfrastruktur auf die Kapazitätsbedürfnisse des Freizeit- und Urlaubsverkehrs hin ausgelegt wird. Die Dimensionen werden in sehr viel stärkerem Maß vom Kapazitätsbedarf des Alltags- und Wirtschaftsverkehrs bestimmt.
- 3) Auf der lokalen (Mikro-) Ebene führt der Freizeit- und Urlaubsverkehr vor allem in den Zielgebieten zu teilweise erheblichen Beeinträchtigungen (v.a. Lärm, Abgase). Allerdings ist bei der Diskussion der negativen ökologischen Effekte des Freizeit- und Urlaubsverkehrs immer auch zu berücksichtigen, dass die Zielgebiete von den Besuchen zumeist auch ökonomisch profitieren, d.h. eine Reduzierung der Verkehrsbelastung nicht zu Lasten einer Verschlechterung der regionalökonomischen Verhältnisse führen darf.

2 Gestaltungsansätze zur Beeinflussung der Urlaubs- und Freizeitmobilität

Im folgenden werden mögliche und aktuell verfolgte Gestaltungsansätze zur Reduzierung der negativen Effekte des Freizeit- und Urlaubsverkehrs diskutiert, die sich im wesentlichen auf die globale Ebene des Ressourcenverbrauchs bzw. der Schadstoffemissionen sowie auf lokale Ansätze zur Reduzierung von Überlastungsphänomenen konzentrieren.

2.1 Umgang mit dem Distanzaufwand von Freizeit- und Urlaubsverkehr

Bislang wurden Freizeit- und Urlaubsfahrten als Gesamtaggregat behandelt, ohne zu berücksichtigen, dass diese Fahrten hinsichtlich ihrer raum-zeitlichen Dimensionen eine erhebliche Vielfalt aufweisen und auch hinsichtlich dem Grad der Zielgebundenheit und der Motivstrukturen ein äußerst heterogenes Mobilitätssegment darstellen.

Die Multidimensionalität von Urlaubsreisen verdeutlichen die in Abbildung 10 dargestellten Nennungen von Aspekten, die für Urlaubsgestaltung relevant sind. Im Mittel wurden von den Befragten drei unterschiedliche Aspekte genannt, die für das eigene Urlaubsverhalten relevant sind. Dabei ist insbesondere die Sehnsucht nach Sonne und Wärme (= Sonnenurlaub) ein Motiv, das zum Zurücklegen von großen Distanzen führt. Aber auch die Motive, etwas Ungewöhnliches, Außerge-

wöhnliches, auf jeden Fall Nichtalltägliches zu erleben (= Marktsegment Abenteuerurlaub) bedeuten, dass andere Natur- und Kulturräume eine hohe Anziehungskraft ausüben. Dritter Raumüberwindung induzierender Motivkomplex ist das Interesse an Kunst, Kultur und Sehenswürdigkeiten (Kultururlaub), der auf konkrete Standorte hin ausgerichtet ist. Sicherlich nicht zu vernachlässigen ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der Besuch von exotischen Destinationen auch eine symbolische Dimension in Bezug auf das damit verbundene Prestige oder Image der Reisenden besitzen kann, d.h. die Entfernung *per se* als etwas positives gesehen wird.

(Ggf. Verweis auf anderen Beitrag in diesem Band, der Aspekt vertiefend behandelt)

Für Freizeitfahrten wurde von Lanzendorf (1998, S. 571) die Differenzierung in die drei Kategorien „Sozialer Kontakt“, „Natur/Fortbewegung“ und „Freizeit-Infrastruktur“ vorgeschlagen. Bei einer Haushaltsbefragung von knapp 1.000 Haushalten ermittelte er die in Abbildung 11 wiedergegebenen Anteile an sonntäglichen Freizeitwegen für diese drei Kategorien. Dabei zeigt sich, dass bei Freizeitwegen ein erheblicher Teil der Fahrten der

sozialen Kontaktpflege dient und damit auf feste Fahrtziele ausgerichtet, die sich nicht durch andere Ziele substituieren lassen. Auch die Orientierungen zum Besuch von Freizeitinfrastruktureinrichtungen und die sportliche Betätigung in der Natur sind an entsprechende Einrichtungen und Gelegenheiten gebunden und damit ebenfalls nur begrenzt hinsichtlich der Zielwahl beeinflussbar. Global wirksame, probate Interventionsstrategien zur Reduzierung des Distanzaufwandes im Freizeit- und Urlaubsverkehr sind bislang nicht entwickelt worden und angesichts der hier knapp skizzierten Motivstrukturen (genauer z.B. bei: MEIER 2000, FASTENMEIER et al. 2001) dieser Mobilitätsaktivitäten auch nicht zu erwarten. Zwar werden in den Verkehrswissenschaften immer wieder auf alle Verkehrsaktivitäten wirkende pauschale Verteuerung von Distanzüberwindung vorgeschlagen, die z.B. durch Preiserhöhungen über Straßenbenutzungsgebühren bzw. steuerliche Belastungen der Treibstoffe (Öko-Steuer) umgesetzt werden können. Abgesehen davon, dass der gesamtgesellschaftliche Konsens über eine merkliche Verteuerung von Mobilitätskosten zur Zeit

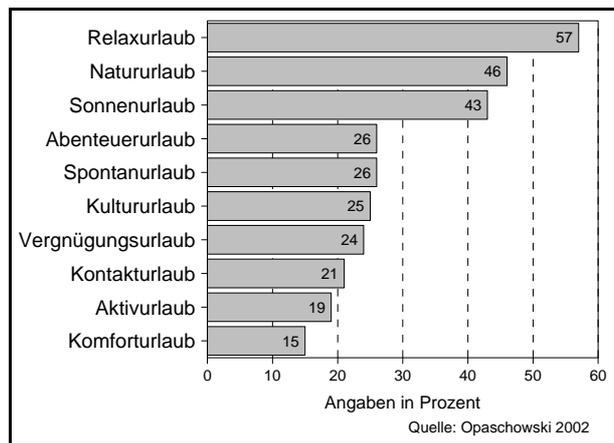


Abb. 10: Formen der Urlaubsgestaltung (Mehrfachnennungen)

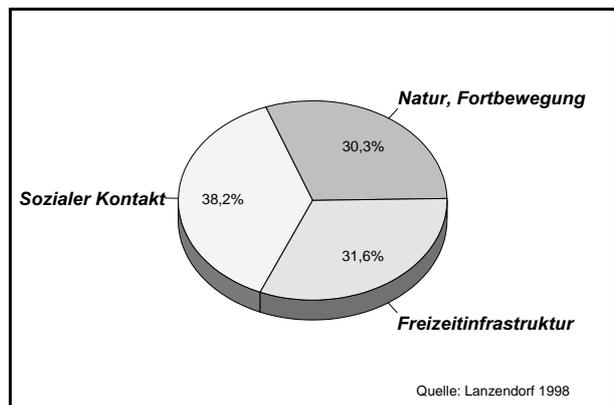


Abb. 11: Anteile von unterschiedlichen Wegezwecken bei Freizeitfahrten

noch nicht vorhanden ist und sich damit die durchsetzbaren Beträge in engen Grenzen halten, muss auch davon ausgegangen werden, dass die Preiselastizität gerade im Freizeitverkehr relativ gering ist.

Als zweiter Weg zu einer Reduzierung des Verkehrsaufwands wird von Verkehrswissenschaftlern immer wieder eine Aufwertung von nahe gelegenen Freizeit- und Urlaubsmöglichkeiten vorgeschlagen. Dabei plädieren HEINZE/KILL dafür, dass diese mit positiv besetzten Attributen wie „*Unabhängigkeit, Identität, ... Klugheit und Exklusivität*“ verknüpft werden müssten, um erfolgreich zu sein, da bislang dem „*Naherholungsraum das Fluidum des Spießigen ... allenfalls geeignet für Alte und Arme, Ängstliche und Weltfremde*“ (1997, S. 72) anhaftet.

In diesem Zusammenhang ist auch zu sehen, dass neue Freizeitgroßeinrichtungen wie Freizeit- und Erlebnisparks, Ferienparks, Erlebnis- und Spaßbäder oder künstliche Ski-Abfahrten wie das Anfang 2001 eröffnete *Alpin Center* in Bottrop zwar einerseits aufgrund der relativ großen Einzugsbereiche und einer im wesentlichen an den MIV-orientierten Verkehrserschließung einerseits verkehrsinduzierend wirken. Gleichzeitig könnte aber auch ein gewisser Substitutionseffekt einsetzen, bei dem ein oder mehrere Aufenthalte in *Center-Parks* einen längeren Aufenthalt in einer weiter entfernten Badeurlaubsdestination ersetzt. So konnte BRITTNER (2001, S. 227ff.) aufzeigen, dass im Mittel bei 14 % der Besucher von Ferienparks der dortige Aufenthalt einen Urlaub in einer weiter entfernten Region substituiert. Ob allerdings mehrmaliges eintägiges Skifahren im *Snow-Dome* den Winterurlaub in den Alpen ersetzt oder umgekehrt gerade das Interesse an einem „echten“ Skiurlaub weckt, ist bislang noch nicht systematisch geklärt, so dass hier noch erheblicher Erkenntnisbedarf zu postulieren ist.

In diesem Zusammenhang ist noch ein weiterer Aspekt zu berücksichtigen, der die Beeinflussbarkeit von Freizeit- und Urlaubsmobilität erschwert. Ein erheblicher Teil des Verkehrsaufwandes wird von einem kleinen hochmobilen Teil der Bevölkerung verursacht. So verursachen im Freizeitverkehr 10 % der Bevölkerung etwa die Hälfte des Kilometeraufwandes (HOLZ-RAU/KUTTER 1995, S. 42, bzw. LANZENDORF 1998, S. 574). Bei den besonders mobilen Bevölkerungsanteilen handelt es sich zum erheblichen Teil um Personen, die eine hohe MIV-Affinität aufweisen und folglich von Ansätzen zur Beeinflussung des Modal-Split nur schwer erreichbar sind.

Veranschaulicht werden soll dies anhand einer von LANZENDORF entwickelten Differenzierung der Bevölkerung nach Freizeitmobilitätstypen. Diese wurde anhand der bereits erwähnten repräsentativen Haushaltsbefragung entwickelt, d.h. dürfte im wesentlichen das Spektrum der bundesrepublikanischen Bevölkerung spiegeln. Die Anteile der von LANZENDORF ermittelten Anteile der Wohnbevölkerung an den einzelnen Freizeitmobilitätstypen wird in Abbildung 12 den bei einer am Arbeits-

bereich des Verfassers durchgeführten Befragung von Besuchern mehrerer Multiplex-Kinos gegenüber gestellt (genauer in: FREITAG/KAGERMEIER 2001). Dabei zeigt sich, dass bei diesem Typ Freizeitgroßeinrichtung die von Lanzendorf als „Auto-Kultur-Individualisten“ bezeichnete Mobilitätsstilgruppe besonders stark vertreten ist. Deren Mitglieder zeichnen sich nun gerade durch eine starke Betonung von hedonistischen und auf das Auto als Selbstverwirklichungsinstrument ausgerichtete Haltungen aus. Ähnliche Tendenzen, d.h. überproportionale Anteile von hochmobilen und stark MIV-affinen Gruppen ergeben sich auch bei Besucherbefragungen in anderen Freizeitgroßeinrichtungen (vgl. GRONAU 2002).

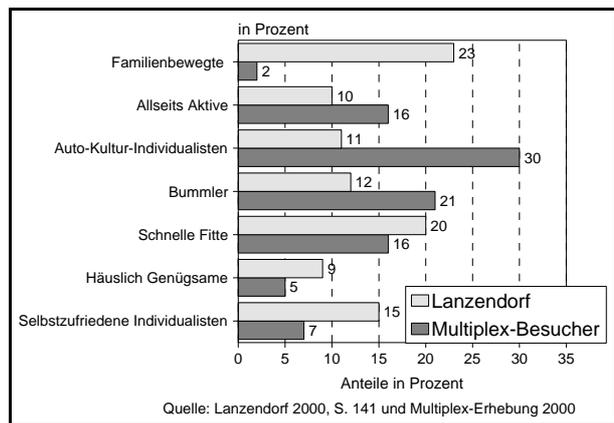


Abb. 12: Anteile der Mobilitätsstilgruppen an Besuchern von Multiplex-Kinos und Mittelwerte der Kölner Wohnbevölkerung

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

2.2 Umgang mit lokalen Überlastungsphänomenen von Freizeit- und Urlaubsverkehr

Während der grundlegende Ansatz einer Aufwertung von weniger weit entfernt liegenden Zielen für den Freizeit- und Urlaubsverkehr bislang nicht systematisch verfolgt wird, gibt es in einer Vielzahl von Freizeit- und Urlaubsgebieten Ansätze, die lokalen Überlastungsphänomene durch Steuerungsmaßnahmen abzumildern. Insbesondere die 1993 konstituierte *Interessensgemeinschaft für autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte (IAKF)* hat in den 27 Mitgliedsorten eine Vielzahl von Maßnahmen durchgeführt (vgl. IAKF 1998; siehe auch: ADAC 1993). Diese lassen sich den Bereichen:

- Reduzierung, Verlagerung oder Regulierung des überörtlichen Verkehrs (z.B. durch Verkehrs-bündelung auf Umgehungsstraßen und Tangentialverbindungen)
 - Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung (incl. Schaffung peripherer Parkräume)
 - Schaffung autofreier Kernbereiche und
 - Ausbau des ÖPNV
- zuordnen (genauer bei FASTENMEIER et al. 2001, S. 62ff.).

Allerdings gilt für die meisten Orte, dass lediglich isolierte Partialansätze mit begrenzten Zielen verfolgt wurden, die im wesentlichen darauf abzielen, mit Einzelmaßnahmen den fließenden und ruhenden Individualverkehr aus den Innenbereichen der Orte herauszuhalten, um die Aufenthalts-

qualität für die Touristen zu erhöhen. Umfassender angelegt sind nur wenige Projekte, wie z.B. das in einem der Mitgliedsgemeinden der IAKF durchgeführte Modellvorhaben „Autofreies Oberstdorf“ (vgl. Abb. 13; Quelle: *Markt Oberstdorf* 2002) oder die Initiative „Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte“ (*GAST* 2001). Dabei ist bezeichnend, dass dabei die Autofreiheit als positives Marketing-Instrument eingesetzt wird und damit die oben angesprochene, von HEINZE/KILL geforderte positive Besetzung verkehrsreduzierender Urlaubsformen bereits umgesetzt wurde.



Abb. 13: Logo „Autofreies“ Oberstdorf

Insbesondere Oberstdorf wirbt in starkem Maß mit seinen lokalen Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die 1997 mit dem Bundespreis „Tourismus und Umwelt“ des Bundesumweltministeriums ausgezeichnet wurden (vgl. Abb. 14; Quelle: *Markt Oberstdorf* 2002). Dieses Modellvorhaben zeichnet aus, dass die Maßnahmen in einem integrierten Gesamtkontext stehen, zu dem neben der weitgehenden



Abb. 14: Bundeswettbewerb „Umweltfreundliche Fremdenverkehrsorte“

Verkehrsberuhigung, einem umfangreichen ÖPNV-Angebot (teilweise mit Elektro-Bussen) zur Erschließung der Skigebiete und Wanderziele auch andere Aspekte nachhaltigen Wirtschaftens (Energie, Wasser, Naturerlebnis) zählen (siehe *Markt Oberstdorf* 2002) und offensiv als positives Marketing-Instrument eingesetzt werden. Allerdings sind die Effekte von solchen Maßnahmen zur Reduzierung negativer Verkehrs bislang nur sporadisch evaluiert worden.

Beispielhaft seien hier die Effekte der umweltfreundlichen Verkehrserschließung des Nationalparks Bayerischer Wald vorgestellt. Dort wurde mit der Einführung von (Erdgas-betriebenen) Bussen, den sog. Igel-Bussen versucht, den Tagesbesuchern und Urlauber ein alternatives Beförderungsangebot zu bieten, um die Pkw-Fahrten im Nationalparkgebiet zu reduzieren. Auch dieses Angebot wird (unter Anspielung auf das Märchen von Hase und Igel) mit dem Igel als Sympathieträger entsprechend offensiv beworben (vgl. Abb. 15; Quelle: *Nationalpark Bayerischer Wald* 2002).



Abb. 15: Logo „Igel-Bus“

Für dieses Mobilitätsangebot mit entsprechenden Qualitätsmerkmalen wie klarem Taktprinzip, übersichtlichen Tarife und einer durchdachten, an die Bedürfnisse der Wanderer orientierten Linienführung ermittelte FRÖHLICH (1998, S. 103) bei einer Befragung von Urlaubern im Nationalpark, dass mehr als die Hälfte der Urlauber in der Region dieses Angebot für Ausflüge in der Urlaubsregion auch in Anspruch nehmen. Die unbestreitbaren lokal erzielbaren Effekte werden

allerdings dadurch teilweise konterkariert, dass 96,3 % der Befragten mit dem eigenen Auto in die Urlaubsregion gekommen waren. Unter dem globalen Blickwinkel auf den Energieaufwand kommt solchen lokalen Ansätzen damit nur ein begrenzter Stellenwert zu. Bezogen auf den Energieeinsatz oder die Luftschadstoffemissionen lässt sich der gleiche Effekt, der dadurch entsteht, dass 50 Urlauber 20 km mit den Igel-Bussen zurücklegen, auch dadurch erreichen, dass ein Urlauber aus einer Entfernung von 500 km statt mit dem eigenen Pkw mit der Bahn in den Bayerischen Wald anreist. Am Fallbeispiel Igel-Bus lässt sich auch noch ein weiterer Aspekt der Förderung des ÖPNV in Urlaubsgebieten demonstrieren: Der Igel-Bus erschließt im Nationalparkgebiet zwei vergleichbare Wanderregionen um den *Rachel* und den *Lusen*. Während die Zufahrtsstraßen zu den Ausgangspunkten der Wanderung auf den *Rachel* im Zuge der Einführung des Igel-Bus-Angebotes für den motorisierten Individualverkehr weitgehend gesperrt worden sind, wurden auf den Zulaufstrecken zu den Ausgangspunkten für Wanderungen im *Lusen*-Gebiet nur weiche persuasive Maßnahmen in Form von Park&Ride Parkplätzen und entsprechenden Hinweistafeln angewandt. Bei einer Wandererbefragung auf beiden Gipfeln ergab sich, dass die Anfahrt zur Wanderung im *Rachel*-Gebiet zu 72 % mit dem Igel-Bus erfolgte, während am *Lusen*-Gipfel nur 19 % der erfassten Besucher auf das Angebot des Igel-Busses zurückgegriffen hatten (GRONAU et al. 1998, S. 184). Damit gilt auch im Freizeitverkehr die klassische verkehrsplanerische Erkenntnis, dass erst die Kombination von MIV-Restriktionen (Push-Faktoren) und attraktiven Alternativangeboten (Pull-Faktoren) eine optimale Wirksamkeit von verkehrsgestaltenden Maßnahmen ergibt.

3 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es sich beim Freizeit- und Urlaubsverkehr um ein dynamisch wachsendes Segment im Mobilitätsmarkt handelt, das aufgrund des Umfangs inzwischen in erheblichem Maß zum Ressourcenverbrauch und zur Umweltbelastung beiträgt. Aufgrund der hohen Bedeutung, die diesem Mobilitätssegment von den Individuen für ihre Selbstverwirklichung und Persönlichkeitsentfaltung zugemessen wird, handelt es sich um einen verkehrsplanerisches Feld, in dem einerseits Steuerungsmaßnahmen schnell als Einschränkung der persönlichen Handlungsmöglichkeiten empfunden werden und andererseits die Nachfrageelastizität relativ gering ist. Gleichzeitig sind die Zielgebiete sensibel für jede Art von Einflussnahme, da oftmals befürchtet wird, dass Steuerungsmaßnahmen zu Besucherrückgängen führen und damit negative regional-ökonomischen Folgen auslösen könnten. In diesem Spannungsfeld wurden bislang vor allem lokal ansetzende Gestaltungsmaßnahmen realisiert, die darauf abzielen negative Effekte des Freizeit- und Urlaubsverkehrs „vor Ort“ zu reduzieren. Der Ansatz durch eine positiv besetzte „Aufwertung der Nähe“ langfristig und umfassend Verhaltensänderungen zu induzieren, ist demgegenüber bislang über die akademische Diskussion kaum hinausgekommen.

Literaturverzeichnis

- ADAC (= *Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*; Hrsg.): Verkehr in Fremdenverkehrsgemeinden. Lösungsvorschläge für die Bewältigung von Verkehrsproblemen. Eine Planungshilfe für Ferienorte mit praktischen Beispielen. München 1993
- BECKER, Christoph: Der Energieverbrauch für die Urlaubsreisen der Deutschen. In: BECKER, Christoph (Hrsg.): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Berlin 1997, S. 87-91 (= Berichte und Materialien des Instituts für Tourismus der Freien Universität Berlin, 16)
- BECKER, Christoph, Hubert JOB und Anke WITZEL: Tourismus und nachhaltige Entwicklung. Darmstadt 1996
- DB & WWF (= *Deutsche Bahn und World Wildlife Fund*): Reisen und Umwelt in Deutschland 1999. Version 1.1. Berlin 1999 (CD-Rom)
- BRITTNER, Anja: Zur Natürlichkeit künstlicher Ferienwelten. Eine Untersuchung zur Bedeutung, Wahrnehmung und Bewertung von ausgewählten Ferienparks in Deutschland. Trier 2002 (= Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, 57)
- DIW (= *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung*): Verkehr in Zahlen 2001/2002. Berlin 2001
- FASTENMEIER Wolfgang et al.: Erklärungsansätze zur Freizeitmobilität und Handlungskonzepte zu deren Beeinflussung. München 2001 (=Berichte aus dem Institut mensch-umwelt-verkehr, 2)
- FREITAG, Elke und Andreas KAGERMEIER: Multiplex-Kinos als neues Angebotselement im Freizeitmarkt. In: Steinecke, A. (Hrsg.): Tourismusforschung in Nordrhein-Westfalen: Ergebnisse – Projekte – Perspektiven. Paderborn 2001, S. 43-53
- FRÖHLICH, Simone: Mit Kind und Kegel in den Nationalpark. München 1998 (*unveröffentlichte Diplomarbeit TU München*)
- FUR (= *Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen*): Die Reiseanalyse 2001. Hamburg 2001
- GAST (= *Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte*). Autofreie Ferienerlebniss. URL: www.gast.org, 2001
- GRONAU, Werner: Neue Angebote auf dem Freizeitmarkt und ihre Auswirkungen auf Freizeitaktivitäten und Freizeitmobilität. In: Gather, Matthias und Andreas Kagermeier (Hrsg.): Freizeitmobilität – Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Mannheim 2002 (*im Druck*). (= Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, 1)
- GRONAU, Werner et al.: Möglichkeiten verkehrsgestaltender Maßnahmen im Nationalpark Bayerischer Wald. In: POPP, Herbert und Andreas KAGERMEIER (Hrsg.): Akzeptanz der Erweiterung des Nationalparks Bayerischer Wald. München 1998, S. 158-226 (*unveröffentlichte Ergebnisse eines Projektseminars am Geographischen Institut der TU München*)
- HEINZE, Wolfgang und Heinrich KILL: Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover 1997
- HEINZE, Wolfgang: Verkehr und Freizeit: Wachstum als Chance. Berlin 1998 (*unveröffentlichter Bericht für das 111. Round Table der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) zum Thema „Transport and Leisure“ am 15.-16. Oktober 1998 in Paris*)
- HOLZ-RAU, Christian und Eckhard KUTTER: Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte. Bonn 1995 (= Materialien zur Raumentwicklung, 73)
- IAKF (= *Interessengemeinschaft für Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte*; Hrsg.): Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte in Bayern. Bad Reichenhall 1998
- KIRCHHOFF, Peter: Verkehrskonzept zur Erweiterung des Nationalparks Bayerischer Wald. München 1997 (= *unveröffentlichte Studie im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie*)
- LANZENDORF, Martin: Auswertung empirischer Studien zu Freizeitverkehr und Tourismus. In: KÜHN, Gerd (Hrsg.): Freizeitmobilität. Entwicklungen und Handlungsmöglichkeiten. Berlin 1998, S. 19-37
- LANZENDORF, Martin: Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. Trier 2000 (*unveröffentlichte Dissertation*)
- Markt Oberstdorf: Pilotprojekt „Autofreies“ Oberstdorf. URL:www.oberstdorf.de/de/natur-umwelt, Stand: Januar 2002
- MEIER, Ruedi: Nachhaltiger Freizeitverkehr. Chur/Zürich 2000
- Nationalpark Bayerischer Wald: Natur schützen - Bus benutzen, das ist das Motto der Igel-Busse! URL:www.nationalpark-bayerischer-wald.de, Stand Januar 2002
- OPASCHOWSKI, Horst: Tourismus. Eine systematische Einführung. Opladen³2002 (= Freizeit- und Tourismusstudien, 3)
- UBA (= *Umweltbundesamt*; Hrsg.): Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs. Berlin 2000 (= UBA-Texte 17/01)
- VORLAUFER, Karl: Tourismus in Entwicklungsländern. Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Entwicklung durch Fremdenverkehr. Darmstadt 1996
- WOLF, Klaus und Peter JURCZEK: Geographie der Freizeit und des Tourismus. Stuttgart 1986