

G. Wolfgang Heinze

Landesentwicklung durch Freizeitverkehr*

Regional Development through Leisure Travel

Kurzfassung

Langfristprognosen deuten auf ungebrochenes Wachstum von Freizeit- und Urlaubsverkehr. Damit bietet sich hier eine Chance für neue Arbeitsplätze und zur Erneuerung unseres Verkehrssystems. Weil der Trend zu spontanen, kürzeren, häufigeren und intensiveren Reisen geht, verschwimmt die Grenze zwischen Freizeit- und Urlaubsverkehr. Der Auslandstourismus in die Sonne und den Schnee geht weiter, aber Globalisierung heißt nicht nur Marktausweitung, sondern auch die Wiederentdeckung kleinräumiger Identität: von Nähe, Nische und Gruppe. Deshalb bietet sich für Mitteleuropa die Strategie „Mehr Freizeitverkehr statt Langzeittourismus“ an. Deutschland ist auf dem Wege, ein langweiliges Land zu werden. Dabei signalisieren Bewegungssportarten und Events vor allem Kontrastwünsche. Anstatt zu standardisieren und sich anderen anzupassen, sollten Raumordnung und Verkehr im Freizeitverkehr Mut zeigen: zu Besonderheiten, zu kreativer Provinzialisierung und zu Partnerschaften derartiger Konsträume.

Abstract

Long-term prognoses point to the unabated growth of leisure and holiday travel. This situation presents an opportunity both to create new jobs and to overhaul our transport system. With the trend towards more frequent, shorter, spontaneous – but all the more intensive – breaks, the distinction between leisure and holiday travel is becoming blurred. Foreign travel – in pursuit of either the sun or snow – continues to be popular, but globalisation entails not only the opening up of new markets, but also the rediscovery of local identity, with the focus on intimacy, niches and group. An appropriate strategy to pursue in central Europe would therefore be "More Frequent Short-Break Travel in Place of Long-Stay Tourism". Germany is on its way to becoming a boring country. And yet the popularity of active sports and events suggests that there is a strong desire to experience something which contrast with everyday life. Instead of promoting standardisation and copying others, spatial planning and transport policy should be more daring in the field of leisure travel. It should encourage distinctiveness, creative provincialisation and partnerships among contrasting locations.

1 Verkehrspolitik und Verkehrsplanung lösen Probleme von gestern

Auf Innenstädte und den sog. „Zwangsverkehr“ (wie Berufs-, Ausbildungs- und Wirtschaftsverkehr) fixiert, bemerkt die Verkehrspolitik kaum, dass sie mit immer geringerem Grenznutzen Probleme von gestern löst. Denn die heutigen Engpässe sind längst andere:

- Unsere Städte zerfließen ins Umland, bilden neue Siedlungskörper und mutieren zu einem Stadt-Land-Verbund. Die „Stadt der kurzen Wege“ ist in Wirklichkeit die Region. Weil diese vor allem vom

Kontrast durch Freizeitverkehr lebt, sollte dieser im Mittelpunkt der Stadtentwicklungspolitik und Regionalplanung stehen.

- Flächenerschließung rückt in den Vordergrund. Im Straßennetz beginnen sich elektronische Leit- und Führungssysteme durchzusetzen, und unbefestigte Wege werden durch Mountain-Bikes, Enduros, Pkw mit Vierradantrieb und Geländewagen benutzt. Die Belastungsparameter des Autoverkehrs verschieben

sich von der Energie und den Emissionen hin zu Flächenverbrauch, zur Flächennutzung und zum Lärm. Im ÖPNV finden Zubringer-, Verteiler- und Restflächenbedienung wachsendes Interesse, sogar die Eisenbahn diskutiert wieder „Flächenbahnen“. Im Luftverkehr erweitern Flächennavigation, Direktflüge mit kleineren Maschinen und Ultraleichtflugzeuge die Systemvielfalt, und selbst Laptops weisen inzwischen höhere Wachstumsraten auf als Desktops.¹

- Auf immer mehr Straßenabschnitten und Bahnstrecken werden die Belastungsspitzen inzwischen im Wochenend- und Abendverkehr erreicht. So entsprach der durchschnittliche tägliche Sonn- und Feiertagsverkehr bereits 1997 auf Bundesautobahnen 96 % der durchschnittlichen Verkehrsmenge (Pkw/24 h) im Werktagsverkehr. Auf Bundesstraßen betrug dieser Wert außerörtlich 82 % (BMV/DIW 1998:119). Trotzdem sind Prognosewerte des Freizeit- und Urlaubsverkehrs für die Planung des deutschen Stadt- und Regionalverkehrs nicht relevant.
- Der traditionelle Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist zu einer Restgröße geschrumpft. Die Mitnahme von Personen in einem Pkw gilt in der Statistik als motorisierter Individualverkehr (MIV). In Wirklichkeit aber übernimmt dieser „Pkw-Begleitverkehr“ immer mehr die Systemfunktion des ÖPNV.
- Verkehr gilt noch immer als technische Angelegenheit, bei der Infrastruktur (Wege, Stationen), Fahrzeuge und ihr Betrieb im Mittelpunkt stehen. Die tägliche Realität unserer Verkehrssysteme aber zeigt, dass nicht die Technik den entscheidenden Engpass bildet, sondern die Dienstleistung und ihre Kunden, ihre Vernetzung und ihre Randbedingungen. Gerade in einer Wirtschaftsgesellschaft wachsender Anonymität, Technik und physischer Anlagen rücken Erlebniswerte und emotionelle Qualitäten in den Vordergrund.

Mit diesen neuen Herausforderungen steht der Freizeit- und Urlaubsverkehr in engem Zusammenhang.

2 Freizeit- und Urlaubsverkehr ist nicht nur größter Wachstumsbereich, sondern noch wichtiger, als die Statistik besagt

Der sog. „Wunschverkehr“ bildet seit langem den absolut größten Verkehrsbereich der deutschen Personenverkehrsstatistik. Dazu zählen der Freizeitverkehr (bis zu vier Tagen Dauer), der Urlaubsverkehr (von fünf und mehr Tagen Dauer) und der Erlebniseinkauf (der aber im Einkaufsverkehr enthalten ist). Im Freizeit- und Urlaubsverkehr finden knapp 40 % aller Wege und knapp 50 % aller Personenkilometer (Pkm) statt. Dabei gilt

dieser Bereich unter Verkehrsstatistikern wegen des fehlenden Erlebniseinkaufs, der Weite und Heterogenität des Freizeitpektrums, der Abgrenzungsschwierigkeiten sich verwischender Aktivitäten, der traditionellen Erfassungsmethodik und der Problematik einer statistischen Restgröße als systematisch unterschätzt. Vor allem enthalten diese Zahlen nur den Verkehr innerhalb der nationalen Grenzen.

Durch dieses hohe Gewicht dominiert der Freizeit- und Urlaubsverkehr das durchschnittliche Wachstum der beförderten Personen und der geleisteten Personenkilometer des Gesamtverkehrs von jeweils knapp 1 % pro Jahr (1995–1999). Dabei ist der Freizeitverkehr die entscheidende Teilgröße: Von den beförderten Personen im Freizeit- und Urlaubsverkehr entfallen nur rund 1 % auf den Urlaubsverkehr und 99 % auf den Freizeitverkehr, bei den geleisteten Personenkilometern sind es etwa 16 % und 84 % (1998).

Auch hier könnte die Globalisierung dramatische Folgen haben. Schon eine einzige Urlaubsreise in die USA, die Karibik oder auf die Malediven aber entspricht den rund 12 000 Pkm (1994), die der Durchschnittsbürger im Inland pro Jahr zurücklegt, und verdoppelt diesen Wert. Dazu kommt der schwer zurechenbare, aber erhebliche Güterverkehr der gesamten „Freizeit- und Tourismusindustrie“ (für den sich die Statistik noch nicht interessiert). Weil die verkehrsstatistischen Grundlagen so zweifelhaft sind, ist wieder die Perspektive gefragt.

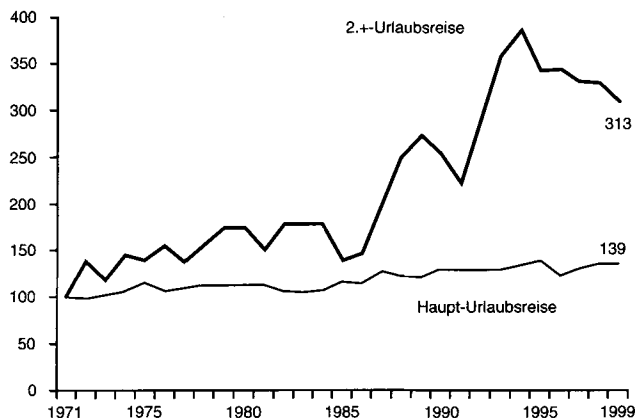
3 Der Trend geht zu spontanen, kürzeren, häufigeren und intensiveren Reisen. Die Grenze zwischen Freizeit- und Urlaubsverkehr verschwimmt

Steigende Reiseweiten gehören zum tiefgreifenden Strukturwandel des Freizeit- und Urlaubsverkehrs. Individualisierung, Pauschalreisen und differenzierte Reiseangebote bestimmen seit einigen Jahren die Szene. Neben traditionelle Urlaubsreisen treten Kurzreisen und Events aller Art. Zugleich ersetzen Kurzurlaube, über das ganze Jahr verteilt, zunehmend mehrwöchige Familienurlaube. Die Reisezeiten werden flexibler und die Reiseentscheidungen spontaner.²

Der Markt wächst, und dieser Marktzuwachs beruht auf zusätzlichen Reisen. Wie die Abbildungen 1 und 2 zeigen, kommen seit Mitte der 80er Jahre zur sog. Haupturlaubsreise Zweit-, Dritt-, weitere zusätzliche Urlaubsreisen und Kurzurlaubsreisen.

Auch das Umweltbewusstsein wächst, aber zugleich werden Erlebnisse, Abenteuer und Antworten auf die Sinnfragen der Gegenwart gesucht. Weil unsere Gesell-

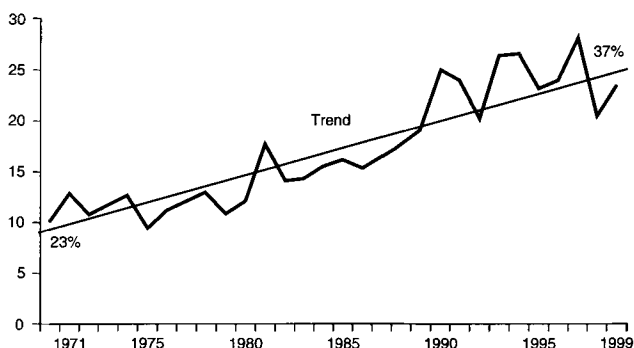
Abbildung 1
Entwicklung der Haupt-Urlaubsreisen und zusätzlichen
Urlaubsreisen 1971–1999* (Index 1971 = 100)



* bis 1989 nur Reisende ABL, ab 1990 aus ABL + NBL

Quelle: F.U.R. (2000: Fig. 2). Im Einzelnen 1970–1992: Reiseanalysen des StfT; 1993–1999: RA 94 – RA 2000 der F.U.R.

Abbildung 2
Kurzurlaubsreiseintensität 1970–1999* in %



* Die Zeitreihe umfasst von 1970–1989 nur Kurz-Urlaubsreisende aus ABL, ab 1990 Kurz-Urlaubsreisende aus ABL und NBL

Quelle: F.U.R. (2000: Fig. 16). Im Einzelnen 1970–1992: Reiseanalysen des StfT; 1993–1999: RA 94 – RA 2000 der F.U.R.

schaft immer schneller wird und den Einzelnen mit immer mehr Informationen bedrängt, strebt er in seiner Freizeit zum besonderen Kick durch Erlebnis- und Natursport oder aber zu mehr Ruhe, Erholung und Abschalten. Deshalb erstaunt es kaum, dass die Wahl des Verkehrsmittels für die klassischen Verkehrszwecke in wachsendem Maße von vor- oder nachgelagerten Freizeitaktivitäten beeinflusst wird.

4 Was besonders gebraucht wird, sind neue Potenziale mit krisenfesten Arbeitsplätzen für alte Tourismusgebiete

In realistischer Sicht sind nur wenige Gebiete Mitteleuropas Sommerferienziele und können mit dem Sonnenschein, den Preisen, dem Service und dem Charme

der Menschen an den südeuropäischen und überseeischen Stränden konkurrieren. Der Wunsch nach Kontrast zum vertrauten Milieu, Billigflüge und Pauschalangebote der großen Reiseveranstalter verstärken diese ausgeprägten Präferenzen. Verbrachten 1954 noch 85 % der Deutschen ihren Haupturlaub im Inland, waren es 1999 nur noch 27 % (Abb. 3). Gäste aus dem Ausland waren mit rund 12 % an der Gesamtzahl aller Übernachtungen im Jahre 1997 beteiligt (mit steigender Tendenz, aber einschließlich Geschäftsreisen). Die gesamte Tourismusbranche in Deutschland stagniert bei einem Anteil von 6–7 % sowohl an den Beschäftigten als auch an der Wertschöpfung des Bruttoinlandsprodukts. Da sich aber die Übernachtungskapazität im Hotelgewerbe³ in den letzten Jahren mehr als verdoppelte, sank der Auslastungsgrad entsprechend (in den alten Bundesländern von 39 auf 33 % und in den neuen von 40 auf 30 % im Zeitraum 1992–1997). Dieses Bild ist jedoch – wie jeder Mittelwert – zu differenzieren. Topziele, wie Neuschwanstein, Rothenburg ob der Tauber, Oberammergau, das Rheintal, Berlin und München, werden begehrte Fernziele bleiben, die Zahl ausländischer Touristen dort steigen lassen und sogar „overvisiting of beauty-spots“ erzeugen. Auch die Nord- und Ostseestrände und die Skigebiete im Alpenraum sind als beliebte Urlaubsziele wenig gefährdet. Das Sorgenkind der deutschen Tourismuspolitik bildet der ausgedehnte Mittelgebirgsraum mit seinen Burgen, Märchen, Sagen und Legenden als nationalem Urlaubsgebiet des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. In ihm liegen auch die meisten Kur- und Bäderorte, die auf die Gesundheitsreform der letzten Jahre mit Umsatzrückgängen bis zu 50 % reagierten. Zu diesem Regionstyp kommen noch Heide- und Seenlandschaften Norddeutschlands. Krisensichere Auffanglösungen für diese alten Tourismusräume bilden die Herausforderung, die deshalb im Mittelpunkt dieses Beitrags steht. Diese Blickrichtung spiegelt die deutsche Sicht wider, dürfte aber für viele Länder Mittel- und Nordeuropas von Interesse sein.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Weil unsere Wirtschaftsgesellschaft ein dynamisches System ist, das sich ausdehnt, bestimmte Beziehungen verstärkt und andere schrumpfen lässt und dabei die Vielfalt seiner Erscheinungsformen ständig erhöht, lässt sich Ferntourismus nur begrenzt in Freizeitverkehr der Nähe umwandeln. Um in die Welt eingebunden zu bleiben, ist Ferntourismus zwingend erforderlich. Deshalb ist Freizeitverkehr als zusätzliche Kontrastaktivität zum Alltag zu begreifen, die auf Grund sozio-ökonomischer Entwicklung (Freizeit, Realeinkommen, Einkommensverteilung, Reisezeitbudget) sowieso entsteht, aber durchaus Chancen zur Verkehrsvermeidung bietet, wenn sie durch Kontrastprogramme möglichst klein-

räumig gebunden werden kann. Auch wenn es etwas außer Sicht geraten ist, besteht zwischen Verkehrsplanern weitgehende Übereinstimmung, dass traditionelles Verkehrswachstum wie bisher allein als Mengenproblem nicht zukunftsfähig ist. Deshalb führt kein Weg um die zeitliche, räumliche und modale Umverteilung von Verkehrswachstum herum. „Verkehrsvermeidung“ ist also in der Praxis die Inanspruchnahme von Komplementarität auf einer kleinräumigeren Ebene als bisher: durch Verlagerung von motorisiertem Verkehr entweder auf immaterielle oder unmotorisierte Verkehrsformen oder auf innerhäusige Verkehrsformen oder von großräumigem auf kleinräumigeren Verkehr oder aber von motorisierten Verkehrsformen geringer Besetzung auf Fahrzeuge höherer Besetzung, um Kfz-Kilometer (bei gleichen Personenkilometern) zu senken.

5 Der Pkw ist heute das perfekte Mittel regionaler Freizeitmobilität

Deshalb werden seine Schwächen zu Massenbelastungen der Freizeitgebiete. Langfristprognosen für den Freizeit- und Urlaubsverkehr – wie durch das Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT)/Intraplan Consult (ITP) (Hautzinger 1994:10) und vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW 1994) für den Bundesverkehrswegeplan – prophezeien ungebrochenes Wachstum.⁴ Obwohl sich für einen großen Teil der Haushalte stagnierende Arbeits-einkommen und eher rückläufige Verbrauchsausgaben abzeichnen, ist ein stabiler Trend der Anteile von Freizeitausgaben an den Haushaltseinkommen zu beobachten (11 % der Ausgaben in Haushalten mit geringem Einkommen, knapp 15 % in Haushalten mit mittlerem oder höherem Einkommen, DGF 2000). Hinzu kommen große Bevölkerungsteile mit hohem Einkommen aus Vermögenswerten. Außerdem beträgt in manchen Großstädten der Anteil der Single-Haushalte schon 45 %. Selbst wenn die Ausgaben für Freizeit und Urlaub sinken, wie z.B. durch den Verzicht auf den mehrwöchigen Familienurlaub, dürfte die Freizeitverkehrsleistung in Deutschland eher noch steigen. Zusätzlich zum nun kürzeren Auslandsurlaub oder an seiner Stelle unternimmt die Familie dann in den Sommerferien mehrere Ausflugsfahrten mit dem eigenen Pkw von zu Hause aus. Solange der Pkw nicht nur schneller, sondern sogar bei Vollkostenrechnung auch noch billiger als öffentliche Verkehrsmittel ist, wird jeder Rückgang der Fernreisen vor allem dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zugute kommen. Deshalb verstärkt sich die Dominanz des Autos im Freizeit- und Urlaubsverkehr noch, und der ÖPNV spielt hier keine Rolle mehr.

6 Viele halten den Freizeitverkehr für „nicht notwendigen Verkehr“

Für Planer besitzt Freizeit- und Urlaubsverkehr im Sinne von „Fremdenverkehr“ noch immer einen Hauch von Luxus. Er wird daher gern als sog. „nicht notwendiger (Auto-) Verkehr“ bezeichnet, der folglich als erster restriktiven Maßnahmen unterworfen werden könne. Die allgemeine tiefe Strukturkrise begünstigt jedoch den Freizeitverkehr, indem sich vor allem die Unterschiede zwischen Arbeit und Freizeit immer stärker verwischen. Dazu gehören geringfügige Beschäftigung, projektbezogene freie Arbeitsverhältnisse in Selbstständigkeit, Leiharbeit, befristete Verhältnisse, Teilzeitarbeit und befristete Freistellungen. In den Unternehmen selbst reicht die Flexibilisierung der Arbeitszeit von Gleitzeit, Mehr- und Kurzarbeit über Schicht- und Vertrauensarbeit bis hin zu persönlichen Zeitkonten. Noch immer unterschätzt wird auch das Ausmaß, in dem bereits die – damit eng verbundene – Digitalisierung alle Bereiche unserer Gesellschaft und ihre Raumstrukturen verändert.

Solche Trends, wie das Wachstum des Freizeit- und Urlaubsverkehrs, nüchtern einzuschätzen, „kritische Stellen“ zu erkennen, höherstufige Auswege zu finden und sie mithilfe von Brancheninteressen durchzusetzen, bildete immer das Grundprinzip erfolgreicher Planung. Deshalb ist Freizeitverkehr vor allem als Chance zu begreifen: als Chance zur Erneuerung von Arbeitsplätzen, Städten und Verkehrssystemen.

7 Das Marktpotenzial „Freizeitverkehr“ ist groß genug

Noch immer im Wunschtraum des Langzeittourismus gefangen, wird die Bedeutung des Freizeitverkehrs (als Summe aller Kurzreisen) erheblich unterschätzt. Dies ist vor allem das Ergebnis lückenhafter Informationen über seine Größe und seine finanzielle Ertragskraft für die Tourismuswirtschaft.

So erfasst die amtliche deutsche Tourismusstatistik keine Kleinbetriebe mit weniger als acht Gästebetten und vernachlässigt damit in manchen Regionen bis zu 50 % der Übernachtungen. Unberücksichtigt bleiben auch die unentgeltlichen Übernachtungen, wie bei Freunden und Verwandten sowie in der eigenen Zweitwohnung. Auch vom Zeitaufwand her dominiert der Freizeitverkehr. Lediglich ein Zehntel des gesamten verfügbaren Zeitbudgets für Freizeit wird für Urlaubsreisen und mehrtägige Ausflüge verwendet. In der Literatur der letzten 20 Jahre herrscht Übereinstimmung, dass zwei Drittel bis drei Viertel der Freizeit in der Wohnung und im Wohnumfeld verbracht werden. Für Aus-

flüge und Kurzurlaube werden daher etwa 20–30 % der Freizeit verwendet, was immerhin zu rund 30 Ausflügen pro Person und Jahr führt. Im Jahre 1986 waren es noch 20 Fahrten pro Person und Jahr gewesen (Feige 1996). Bundesweit kommen erfahrungsgemäß etwa sieben Ausflüge auf eine Übernachtung. Dabei stehen Regionen mit durchschnittlich zehn Ausflügen pro Übernachtung anderen Regionen mit zwei Ausflügen pro Übernachtung gegenüber. Besonders in Großstädten ist Tagesbesuchsverkehr (Ausflüge und Tagesgeschäftsreisen) von erheblicher ökonomischer Bedeutung: Für das Jahr 1986 wurden in München 33 Mio. Tagesbesucher pro Jahr geschätzt, aber nur 6 Mio. Übernachtungen (Koch 1991, S. 114).

Was die Ausgaben der Gäste im Zielgebiet betrifft, so liegen zwar die Ausgaben von Ausflüglern nur in der Größenordnung von 30–40 DM pro Kopf und Tag, aber die höhere Zahl von Ausflüglern kann die Ausgabenverluste der rückläufigen Langzeiturlauber durchaus ausgleichen. In Rothenburg ob der Tauber ließ beispielsweise Mitte der 90er Jahre jeder Tagesgast im Durchschnitt nur 30 DM pro Tag in der Stadt, aber jeder Übernachtungsgast 100 DM. Bei 2 Mio. Tagesgästen und nur 400 000 Übernachtungsgästen stammten deshalb jedoch 60 % der 100 Mio. DM Gesamteinnahmen aus dem Tourismus der Stadt von Tages- und nur 40 % von Übernachtungsgästen (Geinitz 1996). Auch auf Usedom gelten Tagestouristen als unverzichtbar. Sie werden als Dauergäste von morgen angesehen und selbst Ausgaben von nur 10–15 DM pro Tag als Beitrag zum Aufbau der neuen Bundesländer genutzt. Touristen, die auf Rügen übernachteten, gaben 1995 etwa 115 DM pro Tag aus und die Tagesgäste 30 DM (Der Tagesspiegel, Berlin, 29.10.1995). Ein wesentlich günstigeres Bild bietet die Kulturfreizeit. Von den 4 Mio. jährlichen Übernachtungen in Hamburg wur-

den 1996 650 000 den Musicals „Cats“ und „Das Phantom der Oper“ zugerechnet. Musicalgäste lassen fast 200 Mio. DM pro Jahr in Hamburg, bei durchschnittlichen Tagesausgaben von Kunst- und Kulturreisenden von etwa 305 DM (Rothärmel 1996).

8 Mit der Globalisierung kommt auch die Wiederentdeckung kleinräumiger Identität: von Nähe, Nische und Gruppe

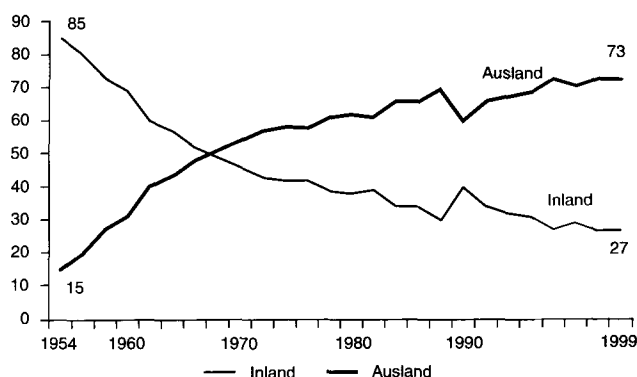
Mit der Globalisierung und billigen Pauschalflugreisen nach Übersee konfrontiert, bietet es sich deshalb für Deutschland an, vor allem auf die Gegenbewegung zu setzen: auf die Renaissance örtlicher und regionaler Identifikationsräume. Also auf reizvolle Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, ohne weit fahren zu müssen.

Die Globalisierung verändert zwar die Spielregeln und Instrumente, aber die Politik ist auf den Standort „Heimat“ festgelegt und auch die meisten Bürger. Weil diese räumliche Identität ein Luxusgut ist, ist sie zukunftsfähig und bereits heute Lebensziel besonders flexibler Leitgruppen (wie Steffi Graf, 1999, erkennen ließ: „Ich bin auf dem Wege, mir neue Mittelpunkte in meinem Leben zu suchen. Ich träume davon, ein eigenes Haus zu haben. Das Nomadenleben möchte ich vermutlich nie ganz ablegen, aber ich brauche einen vertrauten Ort, zu dem ich heimkehre, egal wo er sein wird“). Allen Unkenrufen zum Trotz steigt schon allein dadurch die Bedeutung räumlicher Planung. Weil der Freizeit- und Urlaubsverkehr so stark wächst und weil er so flexibel und experimentierfreudig ist, entstehen gerade hier die besten Chancen für kreative Strategien. Dies gilt vor allem für Konzepte vor Ort, um in den Herkunfts- wie Freizeiträumen motorisierten Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern. Nur sind die bewährten Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien noch immer auf Berufs- und Einkaufsverkehr ausgerichtet. Damit rücken außerdem Vielfalt, Freiräume, die Renaissance öffentlicher Räume und das Risiko städtischer Nachverdichtungen, Fluchtverkehre zu erzeugen, wieder in den Mittelpunkt der Diskussion (und ermöglichen eine Erneuerung unserer Lebensräume).

9 Auf dem Wege zu einer strategischen Kurskorrektur: „Mehr Freizeitverkehr statt Langzeittourismus“

Gehen also die Markttrends für das Zielgebiet Mitteleuropa in Richtung „Mehr Freizeitverkehr statt Langzeittourismus“, signalisiert dies nur eine weitere Arbeitsteilung durch Globalisierung. Anstatt gegen Fern- und Mehrfachreisen zu kämpfen, bietet es sich an, verstärkt auf regionale Vorzüge, Kultur und Geschichte,

Abbildung 3
Abwicklung der In- und Auslandsreise-Anteile der Haupt-Urlaubsreisen 1954–1999 (in %)



Quelle: F.U.R. (2000: Fig. 4). Im Einzelnen 1970–1992: Reiseanalysen des StfT; 1993–1999: RA 94 – RA 2000 der F.U.R.

auf Feierabendverkehr, Tagesausflüge und Wochenendtourismus, auf Kurz-, Erlebnis- und Städtereisen, Zweit- und Dritturlaube und auf einen neuen Kulturtourismus nach Europa zu setzen. Also auf etwas, was schon kurzfristig trägt, aber langfristig wieder ausbaufähig ist und dessen Rückwirkungen überlebte Verkehrsstrukturen erneuern. „Erholung“ ist vor allem eine Frage von Milieuwechsel und Mindestentfernung (C.Becker 1997).⁵

10 „Mehr Freizeitverkehr“ muss nicht mehr Verkehrswachstum bedeuten

Tourismus kann neue Arbeitsplätze in Stadt und Land schaffen. Für eine verantwortungsbewusste Verkehrspolitik aber ist er eine Gratwanderung zwischen leichter Erreichbarkeit eines Freizeitraumes und der Erhaltung seiner Attraktivität. Weil (fast) alles ein Mengenproblem ist und eine Frage von Rückkopplungen, gibt es grundsätzlich keine „ökologische Reise“ und keinen „umweltfreundlichen Verkehr“. Deshalb ist es unbestreitbar am umweltfreundlichsten, „seltener, länger und intensiver“ zu reisen (Halo Saibold). Nehmen wir aber die deutsche Reisewelt, wie sie nun mal ist, bedeutet die Wahl zwischen Freizeitverkehr und Urlaubsreise letztlich die Wahl zwischen Pkw und Flugzeug. Mehr Freizeitfahrten über kürzere Entfernungen statt Reisen über weitere Distanzen aber müssen nicht mehr Verkehrsleistung erzeugen. Bleibt die Gesamtentfernung pro Kopf und Jahr dieselbe, kann sogar die Umweltbelastung konstant bleiben. Auch wenn Umweltbelastungen in Bodennähe und Stratosphäre unterschiedlich wirken, nähern sich doch inzwischen die Kraftstoffverbrauchswerte des Flugzeugs und Pkw – im Bereich um 3 Liter je 100 Pkm – aneinander stark an. Dann bliebe sogar die CO₂-Belastung einer solchen Substitution etwa dieselbe.

Möchte man aber möglichst viel Verkehr auf die Eisenbahn verlagern, deren spezifischer Treibstoffverbrauch im Falle des ICE mit rund 2,5 Litern pro 100 Pkm (bei realer Auslastung) ebenfalls im Verbrauchsbereich der genannten Verkehrsträger liegt, wäre dann die Forderung nach einer „freizeitverkehrsfähigen Bahn“ als Fernverkehrsergänzung bzw. Verbindungselement für den an späterer Stelle geforderten „neuen Gemeinschaftsverkehr“ (im Nahbereich und mit echter Flächenbedienung) nur konsequent. Schließlich sind Natur- und Kulturziele räumlich nicht hierarchisch verteilt, weshalb sich die Besucherströme zu ihnen erst in einer Konsolidierungsphase wieder linienhaft bündeln lassen. Dann aber sind die dynamischen Gruppen des Freizeit- und Urlaubsverkehrs schon wieder zu neuen Zielgebieten unterwegs.

Die Freizeit-, Ausflugs- und Tourismusindustrie ist aber unmittelbar von intakter Umwelt und positiven Images und damit mittelbar von einer systemverträglichen Verkehrsabwicklung abhängig. Deshalb besteht beim Freizeitverkehr eine echte Chance, dass dieses Problem von allen Beteiligten innovativ und kooperativ angegangen wird.

11 Kernelemente einer neuen Strategie

Weil der einzelne Nutzer, Besucher und Verbraucher die Schäden im Freizeit- und Urlaubsverkehr verursacht, sollten wir deshalb solche Möglichkeiten fördern, die individuell sehr attraktiv sind, aber ihre Stärken erst durch Massennachfrage entfalten. Denn das Ziel ist ein verkehrs- und umweltgerechtes Verkehrsverhalten, das zugleich attraktiv und mehrheitsfähig ist, indem es Spaß macht, logisch richtig ist, ethisch positiv und ästhetisch schön. Als Kern einer solchen neuen Strategie bieten sich fünf Elemente an: die Wiederentdeckung der räumlichen Nähe, ein neues Bewusstsein gemeinschaftlich erlebter Freizeit, bewegungsorientierte Aktivitäten, ein entschärfter Verkehr und nicht zuletzt neue Eliten als Bezugsgruppen. Diese Kombination von Nähe, Gruppe, Identität und Vielfalt könnte sowohl die Bedeutung des nichtmotorisierten Verkehrs erhöhen als auch zu einem neuen Öffentlichen Verkehr hoher Effizienz und ausgeprägter Bedarfsorientierung führen. Indem eine solche ÖV-Reise an Quelle und Ziel möglichst auf Flächenbedienung zurückgreift, orientiert sie sich ausdrücklich an Pkw-Qualitäten, bleibt aber massenleistungsfähig. Ein eigener ÖPNV für den Freizeitverkehr sollte die Ausnahme sein. Weil Freizeitverkehr diffus, spontan und variabel ist, gilt er als schwierigster Verkehrszweck. Deshalb ist in einer individualisierenden, sich flächenhaft entwickelnden Raum- und Siedlungsstruktur ein freizeitverkehrsfähiger ÖPNV für die meisten Fahrtzwecke gut genug.

12 Freizeitverkehr als Chance für einen neuen Gemeinschaftsverkehr

Weil Freizeitverkehr ein Markt für individuelle Verkehrsformen ist, die dadurch auch künftig überproportional begünstigt werden, könnte sich die Zukunftsfähigkeit von Eisenbahn und ÖPNV hier entscheiden. Deshalb ist es für den Öffentlichen Verkehr so gefährlich, weiter auf Zwangsbenutzer zu setzen.

Von seiner späteren Größe, Macht und Geschlossenheit geblendet, hat der traditionelle ÖPNV verdrängt, wo er her kam. Nur weil ein echtes Flächenverkehrsmittel fehlte, wurde das Fernverkehrssystem Eisenbahn im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts als Lokal-

bahn auf die Region und als Straßenbahn auf die Stadt übertragen. Den bezeichnenden Anfang des Erfolges bildete eine kleine Straßenbahn mit Fahrer und Schaffner, die auf Zuruf hielt und die sich nicht jeder leisten konnte. Damals war das gemeinwirtschaftliche Pflichtenbündel der Linienkonzession die Gegenleistung für das Streckenmonopol und somit eine Art frühen Verbraucherschutzes. Heute ist es Gegenstand von Besitzstandsdenken und Subventionen. Bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts war der ÖPNV der Inbegriff eines innovativen Produktes – aber für die Städte von einst, mit ihren Massen von einst, ihrem Verkehrssystem von einst und ihren damaligen Randbedingungen. Weil er sich ökonomisch nicht an die Veränderungen unserer Gesellschafts- und Stadtstrukturen anpassen musste, entwickelte er auch keine echte Alternative zum Auto. Den gewandelten Anforderungen einer wohlhabenden Pkw-Gesellschaft im Stadt-Land-Verbund nicht mehr gewachsen, wächst die klassische ÖPNV-Nachfrage nach traditionellem ÖPNV (einschl. SPNV) nur unterproportional mit dem allgemeinen Verkehrswachstum und flüchtet in neue Erscheinungsformen. Dies wird vor allem auf Wachstumsmärkten, wie im Freizeit- und Urlaubsverkehr, deutlich.

Dieser Funktionsverlust zeigt sich in extremer Weise in der Fläche. Hier ist der ÖPNV zu einem nur noch für die Betreiber finanziell lukrativen Schülerverkehrssystem degeneriert. Zu einer wünschenswerten Lebensqualität gehört jedoch „Gemeinschaftsverkehr“. Dies gilt nicht nur für das Massenproblem bei Events, sondern auch für die Entleerungsprozesse der Peripherie hin zu Kleinstgemeinden und die demographische Entwicklung zur Senioren-gesellschaft.⁶

Dem ÖPNV fehlten bisher nicht nur die Zwänge und Anreize, sich ändern zu müssen. Was er vor allem braucht, ist eine Vision. Verkehrslenkung gilt zwar als bestbearbeiteter Teil der Tourismusforschung, aber die neuen Konzepte stehen noch aus.

Freizeitverkehr ist „Wunschverkehr“. Deshalb ist er spontan, vielfältig, wechselnd und Erlebnismobilität. Für den Verkehrsplaner aber bildet er damit den schwierigsten Fahrzweck. Gelingt es jedoch, den ÖPNV freizeitverkehrsfähig zu machen, ist er – mit Sicherheit in der Fläche – für fast alle weiteren Mobilitätszwecke gut genug. Darüber hinaus bilden Freizeit- und Urlaubsverkehre Dienstleistungen für einen Dienstleistungsbereich in einer Dienstleistungsgesellschaft. Dabei kann der Verkehrsunternehmer vom Touristiker Kundennähe und Akzeptanz lernen und der Touristiker vom Verkehrsplaner, wie man Massenverkehr für Events organisiert.

Um im Freizeitbereich erfolgreich zu sein, muss ein Gemeinschaftsverkehr vor allem flexibel sein. Entschei-

dend ist die Verknüpfung von schnellem Massenverkehr auf Verkehrsachsen durch Schnellbusse und Bahnen mit echter Flächenbedienung (many-to-many) im Zubringer-, Verteiler- und Binnenverkehr. Deshalb bildet ein solches Konzept eine Auffanglösung für unterschiedliche Siedlungsformen. Kommt dann noch Qualitäts- und Preisdifferenzierung hinzu, könnte sogar ein echter privatwirtschaftlicher Betrieb wieder möglich werden.

Für alle Leistungsschwächen und Einsatzschwerpunkte des ÖPNV existieren längst funktionsfähige und elegante Auffanglösungen für unsere Zeit (Tab.1, Seite 256). Nur die neue Organisation muss hinzukommen (und die überfällige Reform der politischen Randbedingungen, wie die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und anderer Rahmenvorschriften, sollte erfolgen).

Will der ÖPNV ein zukunftsfähiger Gemeinschaftsverkehr werden, muss er die großen Trends akzeptieren und zu zeitgemäßen Formen finden. So bilden die Des- und Reurbanisierungsphasen unserer Verdichtungsräume Etappen zum Stadt-Land-Verbund. MIV und ÖPNV differenzieren weiter aus, überlappen sich in ihrer Erscheinungsvielfalt und wachsen somit zusammen. Die Erneuerung des ÖPNV kommt – so oder so – aus Richtung Pkw und Telematik. Auch war der Freizeitverkehr bisher meist Vorreiter neuer Verkehrstechnologien und Vorreiter bei der Renaissance alter. Nach einer Phase selektiver Wahrnehmung werden inzwischen „Zweckmobilität“ und „Erlebnismobilität“ als gleichberechtigte Elemente unseres Verkehrsverhaltens anerkannt. Mit Opaschowski können wir feststellen, dass Unterwegssein und Woanderssein inzwischen nicht nur als individuelle Nutzen gelten, sondern als Bedingungen für das Funktionieren moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften.

Wollen wir Kontrasträume (wie Berlin – Brandenburg oder Berlin – Usedom) zu ökonomisch und ökologisch vorteilhaften Raumpartnerschaften nutzen, können wir vor allem die relativ eigenständige Entwicklungsdynamik unserer Städte nutzen.⁷ Denn die Entwicklung zum Stadt-Land-Verbund begünstigt ein neues Freizeitkonzept, eine neue Verkehrspolitik und einen neuen ÖPNV.

13 Freizeitverkehr als Funktionssicherung unserer Städte

Zu den Lerneffekten des Stadtentwicklungszyklus gehört der große Maßstabswechsel: vom klassischen Stadt-Land-Gegensatz zum großräumigen Stadt-Land-Verbund, der schließlich die gesamte Fläche als Sied-

Tabelle 1
Neuorientierung der öffentlichen Verkehrsmittel im Freizeitverkehr

Flexibilitätserhöhung des ÖPNV im Hinblick auf Nachfragespitzen und Wetterabhängigkeit: durch kleine Einheiten, kurze Taktzeiten, bedarfsabhängige Bedienung, flexible Routen (Abfahrt, wenn Fahrzeug voll besetzt; schnell, bequem, preiswert; Haus-zu-Haus-Bedienung) Pfiffige Lösungen für verdrängte Wahrnehmung vorhandener ÖPNV-Angebote: Busse und Haltestellen schock- oder zebrafarbig streichen. Taktzeiten mit Großbuchstaben an Außenwände. Portemonnaie-gerechte haltestellenbezogene Fahrpläne im Scheckkartenformat. Verteilen über soziale Multiplikatoren (Gastwirtschaften, Vereine, Läden, Kirchen, Hotels, Lokalpolitiker) Anreize für freundliche Busfahrer; Fahrverbot für graffiti-verschmierte Fahrzeuge. Leichte Sofortbeseitigung mithilfe einer biologisch abbaubaren Schutzschicht möglich, wie in Helsingborg / Schweden üblich. Sofortbeseitigung von Abfällen in Fahrzeugen, Haltestellen und Bahnhöfen (wie in London) Stellflächen für Sportgeräte in Fahrzeugen von ÖPNV-Ausflugslinien; Gepäckservice; neue Betriebssysteme im ÖPNV (Bedarfsorientierung und flächenhafter ÖPNV); Fahrradmitnahme in Bussen Förderung eines neuen ÖPNV (Großraumtaxi, Minibusse, Shuttle-Service, Talerbusse), von Elektrotaxi (Vorhaben Bad Griesbach), Elektrobussen (Mauterndorf), Pferdetaxi für Tagesausflüge (Thülsfelder Talsperre im Kreis Cloppenburg); richtungsbezogene Sammeltaxi / Kleinbusse an Bahnhöfen, Flughäfen, Märkten u. a.; Einrichtung von Expressbuslinien mit Bedarfshalten Mobilitätsberatung und -zentren in Fremdenverkehrsämtern; Taxizentrale im Parkhaus oder im Busbetriebshof mit 24 Std.-Betrieb, Kfz-Industrie für Pilotprojekte gewinnen (wie Anruf Bus Leer); Blechrinnen für Fahrräder auf Treppen ererbter S- und U-Bahnssysteme, wie auf dem Eisernen Steg in Frankfurt / M; Nutzen des Ideenpotenzials vor Ort, wie Einrichtung eines Arbeitskreises 'Öffentlicher Verkehr' in der Volkshochschule oder Ideenbriefkasten in ÖPNV-Fahrzeugen Schaffung von emissionsfreien Tälern als Markenartikel und Event (Tälerbus Lungau / Österreich in der Sommersaison seit 1989 durch E.Hocevar (Tamsweg): Integration von 66 km Schmalspurbahn bei vereinfachter Betriebsweise, Kleinbussen im Linientaktverkehr (teilweise Allrad), Bedarfsfahrten, Seilbahnen, eines Traktorzuges „Tschu-Tschu-Bahn“, von Elektrobussen und Elektro-Golfkarren „Sonnybus“; Fahrplan- und Verkehrsverbund mit gemeinsamen Tages- und Wochenkarten, Straßenmaut, verkehrsberuhigte Zonen in Schutzgebieten, Marketing-Konzept und Kooperation mit Nationalparks und Naturparks des Gebietes)	Wiederbelebung historischer Raumüberwindungsformen für touristische Zwecke (wie Cable-car in San Francisco; Dampf- und Schmalspureisenbahnen; Floßfahrten auf der Isar; die geplante Postkutschen-Verbindung Lüneburg-Wismar von Gasthof zu Gasthof in Biedermeierkostümen für Kutscher, Wirte und Gäste) Angebot eines Informationspaketes „Ferien mobil ohne Auto“, das Tarifvergünstigung, Gepäckabholdienst, ÖPNV, Umsteigemöglichkeiten u. a. integriert Bessere Abstimmung des Nahverkehrs in Tourismusregionen auf Fernverkehrsverbindungen. Erkennbare Belohnung für Autoverzicht im Urlaub, indem z. B. kostenlose oder verbilligte ÖPNV-Tickets, Mietwagen, Mobiltelefone, Sportausrüstungen oder Fahrräder für die Aufenthaltsdauer zur Verfügung gestellt werden, wenn Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgte Einrichtung von Expressbuslinien Informationsmöglichkeiten über kollektive Freizeitverkehrsangebote verstärken und dem potenziellen Nutzer „online“ bis in die Unterkunft möglichst einfach zur Verfügung stellen Integration der Anreise mit futuristischem ÖPNV zur Freizeiteinrichtung (wie mit der Magnetschwebbahn zur Anbindung von Disneyland in Orlando, Florida) Ferngesteuerte Elektroautos mit interaktiver Multimedia-Information zur Erschließung großflächiger Parks (wie im Spielfilm Jurassic Park) Sammelparkplätze am Rande des Zielortes oder -gebietes mit Umsteigegebot auf kollektive Erschließungsverkehre und empfindlichen Strafen für wildes Parken Vermarktung aller Arten von öffentlichen Verkehrsmitteln als Teil des touristischen Gesamtangebots einer Region über eine (Frei-) Zeitkarte (wie die KärntenCard, die für rund 50 DM den unbeschränkten Zutritt zu über 60 Ausflugszielen sowie die Benutzung aller Bergbahnen, Schifffahrtslinien und des gesamten ÖPNV während eines Zeitraums von 3 Wochen ermöglicht. Verkauf solcher Lokal- und Regionaltickets auch durch Reisebüros in den Quellgebieten und nicht nur vor Ort.)
--	---

Quelle: Heinze, Kill (1997), S. 154

lungs-, Freizeit- oder Entleerungsraum voll einbezieht. Regionalplanung wird wichtiger als eine auf kommunale Grenzen beschränkte Stadt- und Gemeindeplanung. Stadtverkehr wird zum Regionalverkehr. Freizeit wird zu regionalem Tourismus.

Suburbanisierung war ursprünglich an Eisenbahn- und Straßenbahntrassen gebunden. Damals entstand die klassische Großstadt mit dem sternförmigen Liniennetz, von radialen Kern-Umland-Beziehungen beherrscht. Desurbanisierung und Zersiedlung durch den Sog der vielen Entlastungs- und Wachstumskerne im Hinterland aber ist ohne die private Massenmotorisierung kaum vorstellbar. Spätestens in dieser Phase und in der anschließenden Reurbanisierung, in der die Ballungsräume ihre Innenstädte revitalisieren und ihr Hinterland integrieren, verstärkt sich der Bedarf an Querverbindungen, Ringen, Tangenten, Dezentralisierung und Flächenverkehr.

Dabei sind Freizeit- und Urlaubsverkehr von wachsender Bedeutung. Viele Innenstädte entwickeln sich zu „Puppenstuben“ und zu Freilichtmuseen historischer Bauten. Central Business Districts werden zu Central Entertainment Areas umgebaut. Eher zentral gelegene Wohngebiete werden durch Besserverdienende (Gentrification) aufgewertet. Wohngebiete am Stadtrand mit hoher Dichte, billiger Bausubstanz und geringer Eigentumsquote ihrer Bewohner hingegen sinken zu Auffanggebieten ausländischer Zuwanderer ab. Über sinkende Nachfragedichten der Wachstumsringe an den Stadträndern kommt der Stadt-Land-Gegensatz in die Städte. Das Umland und seine Entwicklungszentren aber entwickeln sich zur besonderen Gestaltungschance. Denn an den Rändern der Großstädte entstehen Einkaufszentren und Freizeitgroßeinrichtungen: wie der große Freizeitpark, die neue Großkinoanlage, die Großdisothek, die Großveranstaltungshalle, das Spaßbad oder die multifunktionelle Freizeiteinrichtung. Die Parkraumbewirtschaftung der Innenstädte aber verstärkt noch den Sog der parkflächenreichen Einkaufszentren.

Die hier im Umland geschaffenen Kapazitäten für Einkauf und Freizeit sind so groß, dass die Nachfrage aus der Stadt allein nicht reicht. Deshalb bietet sich der Stadt-Land-Verbund als Symbiose an. In der Richtung Kern-Umland bieten die jeweiligen Mittel- und Oberzentren ein ausreichendes Bevölkerungspotenzial für die Freizeiteinrichtungen im Umland. In der Gegenrichtung Umland-Kern verbessert die größere Einwohnerzahl des Stadt-Land-Verbundes die Wirtschaftlichkeit zentraler Einrichtungen. Zusammen, d.h. als Kultur- und Unterhaltungsattraktion mit komplementärer Erholungsfunktion, können die Regionen dann auch im immer wichtigeren internationalen

Städtetourismus mithalten. Zumindest theoretisch können diese Freizeitströme dazu beitragen, die Unpaarigkeit bisheriger Verkehrsströme abzuschwächen. Was also wäre, wenn Freizeitverkehr und Städtetourismus schon jetzt unsere Städte funktionsfähig erhielten? Deshalb sollte dieser neue Gemeinschaftsverkehr ein öffentlicher Verkehr für die Region sein.

Die des- und reurbanisierenden Städte des Westens sind heute meist ein bis drei Phasen weiter als osteuropäische. Aber die Städte, wie Berlin, die jetzt Suburbanisierung nachholen, müssen wissen, dass ihre weitere Heterogenisierung vorprogrammiert ist. Wie weit dieser Prozess schon gediehen ist, zeigt die Quell- und Zielstruktur des Verkehrsaufkommens. Ob London, Hamburg oder Berlin – fast 60 % der Verkehrsbeziehungen in den großen Ballungsräumen finden heute in den Außengebieten statt, aber nur etwa 20 % des Gesamtverkehrs entfällt auf die Radialen und ist damit für Schienenverkehr geeignet (Landesverkehrsplan Brandenburg, Entwurf 1994; Kutter 1995). Auch wenn wir einzelne Phasen weder erheblich abkürzen noch überspringen können, bedeutet dies nicht, dass erkennbare Auswege des Systems für die Zukunft jetzt verstellt werden müssen. Vielmehr gewährt uns diese räumliche Entwicklungsdynamik die Chance, Kontrasträume in Raumpartnerschaften politisch zusammenzuführen, um über kürzere Wege, Bündelung oder immaterielle Raumüberwindung im Freizeitverkehr nachhaltige Wachstumschancen zu nutzen.

14 Bewegungssportarten und Events signalisieren vor allem Kontrastwünsche, denn wir sind auf dem Wege, ein etabliertes langweiliges Land zu werden.

Bewegungssportarten (vom Joggen und Fußball, über Inline Skating bis zum Motorradfahren und Reiten) und Events bilden heute Kernbereiche des Freizeitverkehrs (Abb. 4, Seite 258, Tab. 2). Assoziationen zur Wandervogelbewegung von einst liegen nahe. Freizeitsport kann sogar den Wahlausgang entscheiden, wie der Fallschirmspringer Möllemann gezeigt hat.

Tabelle 2
Beeinträchtigungen des Verkehrsraumes im Bezirk Berlin-Mitte durch Events (Aufzüge und Kundgebungen im öffentlichen Straßenland und in geschlossenen Räumen sowie Staatsbesuche)

Genehmigungstyp	1998	1999	2000
Versammlungen	303	652	1 005
Veranstaltungen	748	1 284	1 819

Quelle: Der Polizeipräsident in Berlin (2001): Landeschuttpolizeiamt, Direktion 3, Referat Verkehrsdienst

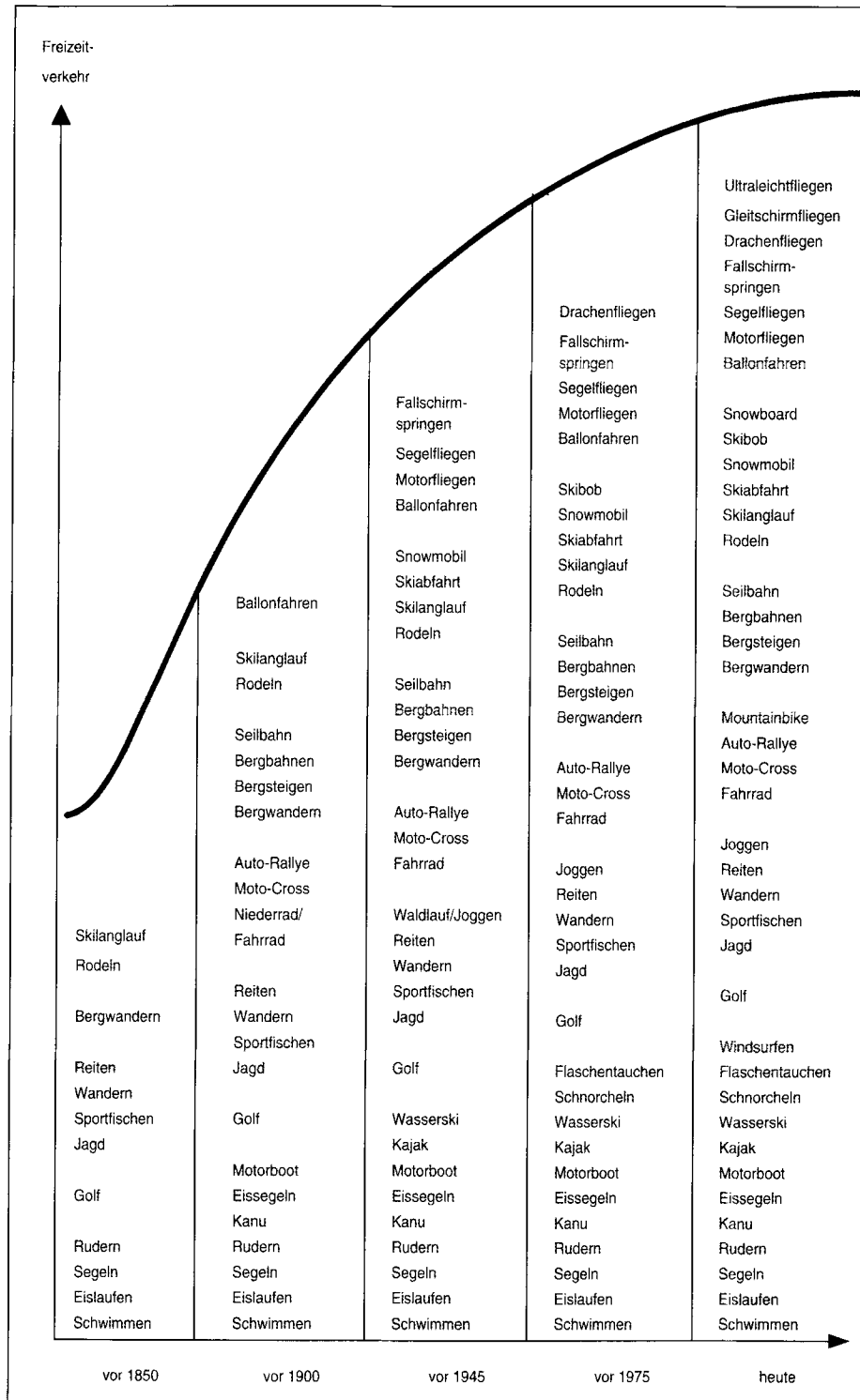


Abbildung 4
Wachsende Vielfalt naturnaher
Freizeitsportarten in Mitteleuropa

Quelle: Heinze, Kill (1997)

Unser Leben ist geprägt von einer verstädterten Wirtschaftsgesellschaft ohne Kriege und Kolonien, die körperliche Arbeit im Berufsleben wenig schätzt. Sitzende Tätigkeiten dominieren, Lesen und Telefonate bilden einen erheblichen Teil unserer Kommunikation, das Fernsehen beeinflusst das soziale Lernen. Das Verhalten des heutigen Menschen zu seinen Mitmenschen und in seiner Umwelt aber wird nicht nur durch Erziehung und Tradition erlernt, sondern viele Aktions- und

Reaktionsprogramme des Menschen sind angeboren. Solche Verhaltensdispositionen (wie das Bedürfnis nach Bewegung, Naturnähe, Kontakt, überschaubaren Gemeinschaften und Sicherheit, aber auch nach Neugier, Aggression, Muße, Annehmlichkeit und kultureller Entfaltung) lassen sich zwar abschwächen und unterdrücken, aber nicht beseitigen. Vielmehr hat ihr Fehlen Ersatzreaktionen zur Folge. „Wir sprechen angeborenermaßen auf bestimmte Reizkombina-

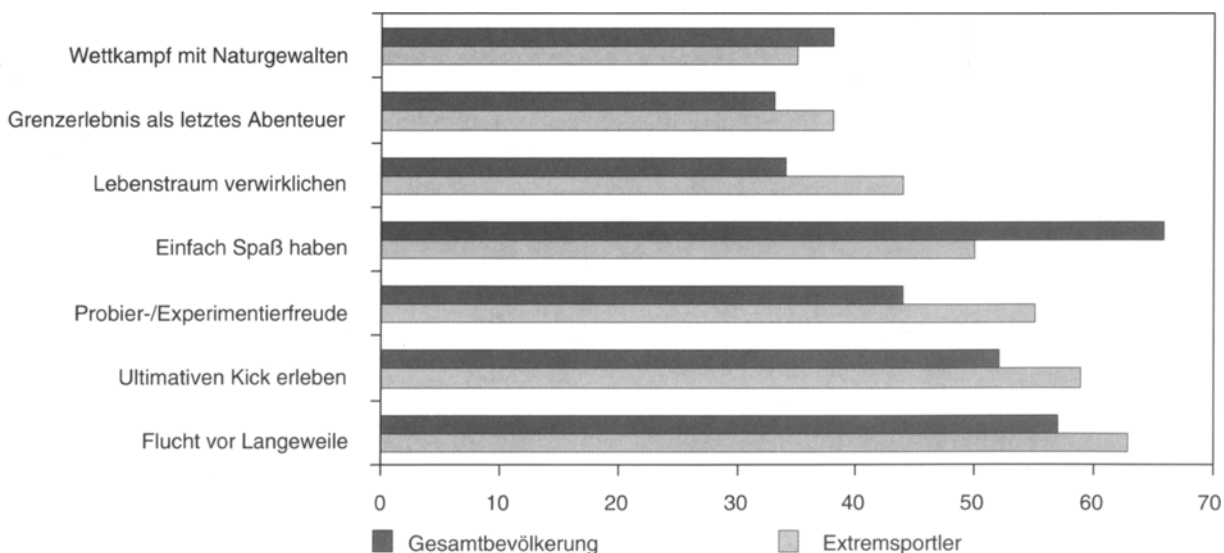
tionen – auf Schlüsselreize und Auslöser – an, ja suchen nach ihnen und erleiden gesundheitliche Schäden, wenn sie uns vorenthalten sind“ (I.Eibl-Eibesfeldt, H.Hass 1985:81). „Angeborenes Verhalten (hat) mit unserem bewussten Denken und Werten überhaupt nichts zu tun und (läuft) äußerst maschinenhaft ab“ (S. 79). „Die am Wochenende die Städte verlassende Lawine von Autos zeigt einprägsam die Suche nach Schlüsselreizen, die uns die Großstadt nicht bietet, ein Streben ins Grüne, in die freie Natur. Dies verbindet sich auch mit einem uns angeborenen Bewegungsdrang, mit einer Funktionslust und einem Bedürfnis nach Reizklima“ (S. 82).

So diskutierte die Verkehrssicherheitsforschung der 70er Jahre eine relativ stabile Risikoneigung von Verkehrsteilnehmern, um bestimmte – sonst kaum erklär-bare Unfälle – zu verstehen (Klebensberg 1981, Wilde 1981). Grundlage bildete die empirisch gesicherte Beobachtung, dass Schutzmaßnahmen zur Erhöhung der objektiven Sicherheit (wie Helme, Leitplanken, Bremsen, Gurte) die subjektive Risikobereitschaft des Verkehrsteilnehmers steigen ließen. Auch wurde darauf hingewiesen, dass sich in unseren emotionsärmeren Lebensbereichen immer weniger Erlebnisansprüche unterbringen ließen, die sich deshalb zunehmend auch in den Straßenverkehr verlagerten, der dadurch eine zunehmend psycho-hygienische Funktionalität erhalte (Spörli 1972, S. 135). Damit ist es nur noch ein Schritt zu Opaschowski (1995), der neuere Befragungsergebnisse zum Freizeitverkehr mit den Worten interpretiert: „Wohin man fährt, ist eher nebensächlich, Hauptsache raus und weg. Freizeit beginnt mit dem Antritt der Fahrt“.

Unverkennbar gehört zum Zeitgeist eine ausgeprägte Neigung zu Erfahrung, Erlebnisorientierung, Kick (Thrill) und erhöhter Risikobereitschaft, die – zumindest in der Tageserfahrung – fast alle Schichten, Geschlechter und Altersgruppen erfasst zu haben scheint. Dabei ist eine Tendenz unverkennbar, Bewegungssport kapitalintensiver auszugestalten, um damit emotionelle Quasirenten zu erhöhen (Motorrad, Kabrio, Mountain-Bikes, Tauchen, Drachenfliegen). Inwieweit dies eine verzögerte Reaktion auf das halbe Jahrhundert des betreuten Menschen in der abgesicherten Wohlfahrts-gesellschaft mit ihren Verboten ist oder einen verwischten Generationenkonflikt zwischen Wohlstandskriterien in einer Welt kommerzieller Ideale und (noch) ohne extreme Bewährungsproben darstellt, ist hier nicht zu beurteilen. Auffällig ist die Suche nach Kontrast (Abb. 4). Angesichts knapper Flächenressourcen, wachsender Nutzungskonkurrenzen und steigender ökonomischer Bedeutung des Freizeitverkehrs rückt eher die Frage in den Vordergrund, wie Räume hoher Kontraste möglichst kleinräumig zusammengebunden werden können, um das Ausleben von Antriebsüberschuss, Aggressionen, Leistungswillen u.a. individuell wie sozialverträglich zu nutzen, zu kanalisieren und dabei Arbeitsplätze im Lande zu halten. Ideal wäre sowohl die natürliche unmotorisierte Lösung als auch der sensibilisierte Planer, der Nutzungskonkurrenzen subtil zu Gunsten von Joggern, Radfahrern, Schrebergärtnern, Inline-Skatern, Reitern entscheidet.

Karriereorientierte Anpassung und Erlebniseinkauf reichen also nicht. Vielleicht ist es deshalb für Touristen so selbstverständlich geworden, Mittelmeerinseln auf dem Moped, Motorroller oder Motorrad zu entdecken (und dies in Badehose und Bikini, die Schutzhelme – wenn überhaupt – am Lenker).

Abbildung 5
Zwischen Lust und Langeweile
Risikoerleben aus der Sicht der Bevölkerung und der Extremsportler



15 Verkehrsplanung und Raumplanung sind zwei Seiten derselben Münze

Entscheidend ist deshalb die optimistische Blickrichtung: Freizeitaktivitäten und Freizeiteinrichtungen sind kein Störungspotenzial, die nur Fläche kosten und Verkehr erzeugen. Wollen wir den steigenden Anforderungen nach selbstbestimmter Zeit, entspannender Ruhe, gestaltbarem Raum, natürlicher Umwelt und Sicherheit durch Geborgenheit in der Gruppe gerecht werden und zugleich Arbeitsplätze schaffen, bilden Freizeiteinrichtungen vielmehr eine Chance unserer Zeit, wieder Raum- und Siedlungsentwicklung zu gestalten.

Die wechselseitige Abhängigkeit dieser Flächennutzungen voneinander erleichtert integrierte Raumplanung. Werden sie also als Flächenmix angelegt, mit modernen – auch flächenerschließenden und bedarfsgerechten – ÖPNV-Angeboten verknüpft und dann auch noch mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen (wie Heimarbeitsplätzen) versehen, sind Voraussetzungen für Identitätsbildung und eigenständige Entwicklung gegeben.

Deshalb sollten Flächen für erlebnisorientierte Freizeit- und Einkaufseinrichtungen nur zusammen mit Bauland ausgewiesen werden. Solche Gemeinschaftsnutzungen erleichtern ihre Auslastung und erlauben zudem, die Kernstadt durch leistungsfähige ÖPNV-Systeme wirtschaftlich anzubinden. Der entscheidende Vorzug ist noch ein anderer: Er besteht in der Chance, damit Kristallisationskerne für das Ordnen des Siedlungsbreis der Suburbanisierung schaffen zu können, und dies unabhängig von bestehenden Infrastrukturen (wie Ortschaften und Gewerbegebieten). Wie sich selbst Industrie- und Verkehrsbrachen im Stadtgebiet sinnvoll nutzen lassen, zeigen „Shopping Centers mit Gleisanschluss“ (wie der Leipziger Hauptbahnhof), rekultivierte Altindustrieflächen (wie Centro O in Oberhausen), Einkaufs- und Dienstleistungstempel (wie der Potsdamer Platz in Berlin) oder gigantische Umnutzungsprojekte (wie Hamburgs Hafen-City). Welch eine Herausforderung und Chance spricht aus dem Satz „Was gut ist für den Freizeitverkehr, ist auch gut für unsere Städte und ihren Verkehr“.

Weil auch Wanderer und Radfahrer – in Massen oder unbekümmert – erhebliche ökologische Belastungen verursachen können, bietet das geschickte Kanalisieren von Besucherströmen die Chance, Natur zu schützen und zugleich von den Ausgaben der Ausflügler zu leben. So besitzt das Land Brandenburg zwar rund 3 500 Seen und sucht dringend Touristen. Die Zahl der Seen mit Rundwanderwegen für die aktiven Berliner

und einer strategisch günstig gelegenen Gastwirtschaft mit regionaler Speisekarte und moderaten Preisen aber lässt sich an zwei Händen abzählen. Dabei ist Brandenburg das Flächenland Deutschlands mit der höchsten Relation zwischen Tagesausflügen und Übernachtungen (laut DFWIF 1995 20:1 gegenüber 9:1 in Berlin und einem Bundesdurchschnitt von 7:1, alle Angaben auf der Basis von Übernachtungen in Betrieben mit mehr als acht Betten).

Auch in unseren Stadtregionen zeigt die Wirklichkeit weit mehr Phantasie als so mancher Planer. So bieten sich innerstädtische Grünflächen als Golfübungsplätze ohne entsprechende Fahrleistungen an, Abraumhalde als Downhill-Biking-Strecken, Steinbrüche als Klettergärten und rekultivierte Kiesgruben als Badeseen. Wie wichtig solche Auffanglösungen werden, demonstriert eine Untersuchung aus der Schweiz (J. Stetter 1998). In dieser Untersuchung von über 60 Sportarten wurde eine sportmotivierte Verkehrsleistung von 12 Mrd. Pkm pro Jahr ermittelt. Dies entspricht einem Anteil von 12 % am gesamten Personenverkehr und von 24 % am Freizeitverkehr. Das Verkehrsgeschehen ist so komplex und dynamisch, dass es kaum noch überblickt, geschweige denn direkt gesteuert werden kann. Deshalb rückt das Setzen veränderter Randbedingungen immer näher. Wollen die Raum- und Verkehrsplaner nicht Sündenböcke der Gesellschaft bleiben, müssen gerade sie sich wieder verstärkt für die sozio-ökonomischen Randbedingungen ihrer Tätigkeit interessieren: vor Ort, im Gesprächsdialog, mit persönlichen Beziehungen, viel Humor und ohne fundamentalistische Askese. Charakteristischerweise liegt dieser hohe Sportverkehr nicht nur an den kommerziellen Sportanlagen am Stadtrand, in Gewerbegebieten, auf der grünen Wiese und am Trend zu Sportzentren mit großräumigen Einzugsbereichen. Verstärkt wird dieser Prozess durch die Umnutzung innerstädtischer Freiflächen für Neubauten, durch die unkritische Nachverdichtung locker bebauter Wohngebiete, durch gedankenlose Privatisierung von jeder öffentlichen Liegenschaft, durch die Diktatur der Hausmeister bei der Nutzung von Turnhallen und Schulhöfen außerhalb der Schulzeit und durch die Schwerhörigkeit von gemeinnützigen Sportvereinen gegenüber Jugendlichen, die ihre Plätze und Hallen ohne Vereinsausweis gern nutzen möchten. Warum keine kleinen ungenutzten Parkflächen in der Stadt für sportliche Aktivitäten aller Altersklassen ohne Vereinsausweis nutzen und „die Gemeinschaft“ oder einen Mäzen nur für Zaun und Beleuchtung sorgen lassen? Schließlich ist Sport der wirksamste Beitrag zur Volksgesundheit, ist drogenfeindlich und der Rückgang von Jugendkriminalität ein Beitrag zur Attraktivität von Zielräumen des Städtetourismus.

16 Raumordnung und Verkehr waren immer gemeinsam am stärksten

Zu den Lehren der deutschen Geschichte gehört, dass Raumordnung und Verkehr immer gemeinsam am stärksten waren. „Mehr Freizeitverkehr statt Langzeit-tourismus“ wäre für beide eine Win-Win-Strategie. Anstatt zu standardisieren und sich anderen anzupassen, sollten beide Politikbereiche auch deshalb im Freizeitverkehr Mut zeigen: zu Besonderheiten, zu kreativer Provinzialisierung⁸ und zu Partnerschaften derartiger Kontrasträume.

Neue Lösungen setzen sich von unten nach oben durch und beginnen dort, wo der Problemdruck am größten ist (wie die Vielfalt im ÖPNV in den Wintersportorten der Alpen zeigt). Deshalb brauchen wir kaum etwas neu zu erfinden: Schaut man genau hin, gibt es schon fast alles irgendwo vor Ort. Was fehlt, ist die organisatorische Verknüpfung und die genehmigungsrechtliche sowie förderungspolitische Umsetzung unkonventioneller Nahverkehrsangebote zu einem neuen Gemeinschaftsverkehr.

Je mehr Marktfragmente entstehen, desto schwieriger wird ihre randscharfe Planung. Dazu kommt ihre Kurzlebigkeit. Deshalb liegt es für den Verkehrsplaner näher, aus der Not eine Tugend zu machen und Flexibilität, Multifunktionalität und Selbstorganisation zu betonen. Das gehört auch zum Erfolgsgeheimnis des Autos.

Planung kann den Markt nicht ersetzen und eine Planung gegen den Markt hat keinen bleibenden Erfolg. Investoren allein aber schaffen keine lebendigen Viertel und bedingen Planung als Ordnungsrahmen der Selbstorganisation. Seinen Glauben an die Gestaltbarkeit unserer Welt zu bewahren, ist deshalb für den Verkehrs- und Raumplaner heute das Wichtigste.

Anmerkungen

* Diese Ausführungen bilden die Langfassung des Vortrags „Freizeit, Tourismus und Verkehr – Chancen und Probleme für die Landesentwicklung“, den der Verfasser auf der Jahresabschlussveranstaltung der ARL am 30.11.2000 in Schwerin gehalten hat. Herzlich dankt der Verfasser den unbekannten Gutachtern des Manuskripts für ihre konstruktive Kritik und Anregungen.

(1)

Dahinter stehen zwei Langfristtendenzen der Verkehrsentwicklung: die Erschließung von Resträumen durch massenhaften Freizeitsport und die Nutzung unentgeltlicher Ressourcen.

Besonders auffällig ist die Nutzung von Küsten durch Badegäste, Schwimmer, Schnorchler, Taucher, Surfer, Wellenreiter und Segel- wie Motorboote, von Bergen durch Skifahrer, Wanderer und Kletterer, von Flüssen durch Wasserwanderer, Rafter und Angler, des unteren Luftraums durch Segel-, Ultraleicht-, Sport-, Drachen- und Gleitschirmflieger, ja selbst des Erdinneren durch Höhlenforscher, Steinsammler u.a. Wer übers Wochenende mit dem Auto von München zum Skifahren nach Österreich fährt, kann leicht ausrechnen, dass seine Aufstiegshilfen mit Liften und Kabinenbahnen und seine Skiabfahrten kilometermäßig längst die An- und Abfahrt mit dem Pkw oder der Bahn übersteigen.

Die Nutzung unentgeltlicher Ressourcen als weitere Tendenz beginnt mit dem unentgeltlichen Selbstfahrer im Pkw, der Freunde oder Verwandte befördert und damit faktische ÖPNV-Funktion übernimmt, den Events in den Städten mit vorhandener Infrastruktur, dem Freizeitverkehr auf Oldtimern, die nur dank Hobby-Vereinen (wie Dampfloks) oder Großunternehmen (wie die Ju52 der Lufthansa) funktionsfähig zu halten sind, bis hin zur Mitnutzung privaten Wohnraums wie Bed & Breakfast statt Hotel oder Pension.

Noch nicht Gegenstände der amtlichen Statistik, werden beide Tendenzen als geringfügig abgetan – wie einst Logistik und Post nicht zum Verkehr zählen durften.

(2)

Übersichten dieser Trends enthalten DGF 2000:31–39, F.U.R. 2000 und Troge 1999:3–7.

(3)

Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Hotels garni

(4)

Wie jede Ausprägung menschlichen Lebens, unterliegt auch die „Spaßgesellschaft“ dem Produktlebenszyklus. Nur ist dieses Argument hier und heute ebenso wenig zielführend, wie vor einigen Jahren das Argument, Telekommunikation sei planerisch nachrangig, da man Informationen nicht essen könne.

(5)

Als Ausdruck privater Massenmotorisierung hat auch die Distanzempfindlichkeit der Tagesausflügler deutlich abgenommen. Wurde eine Entfernung bis zu 50 km noch 1971 von 90 % der Ausflügler bevorzugt (Beckmann 1975), waren es 1995 nur noch 60 % (DWIF 1997). Deshalb wird die Verteilung der Nachfrage in Brandenburg durch das BTE, FU (1998:56) unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel nach folgendem Schlüssel vorgenommen: bis 25 km 40 %, bis 50 km 25 %, bis 75 km 15 % und über 75 km 20 %.

(6)

Die kapitalintensive Form der deutschen Wiedervereinigung zeigt – auch nach Ansicht des Deutschen Industrie- und Handelstages (DIHT) – inzwischen ihre Grenzen. „Wir haben Unruhe in der Jugend, die keine Perspektive sieht. Wir haben genau die Fehler wiederholt, die wir in der Entwicklungshilfe gemacht haben. Wir haben Straßen gebaut und überdimensionierte Kläranlagen und geglaubt, wenn wir nur den Weg schaffen, dann kommt der Rest von selbst. Das Gegenteil ist richtig. ... Wir müssen in Bildung investieren. Die Infrastruktur sollte dann folgen“ (Braun 2001:17) Damit rückt die Mobilität für Jugendliche, Frauen und Kinder in den Vordergrund. Auch ist dies ein wirksames Mittel gegen die Langeweile in Dörfern und Kleinstädten. Ein

Prozessbericht eines konservativen Blattes sprach von Jugendlichen einer Brandenburgischen Mittelstadt, die sich mit zu viel Bier an Autowracks „bei Garagen treffen, weil es in der Stadt sonst nur ein Multiplexkino gibt und da schon der Eintritt für eine Kindervorstellung sechzehn Mark kostet“ (Mayer 2001:13). In einen Arbeitskreis zur Zukunft des ländlichen Raumes in Nordostdeutschland, dem der Verfasser angehört, wurde von ersten Befragungsergebnissen berichtet, in denen die Abwanderung von Jugendlichen von diesen selbst weniger auf die Attraktivität der westdeutschen Zielgebiete zurückgeführt wird als vielmehr auf die Perspektiv- und Trostlosigkeit ihrer Heimat, in der sie gern bleiben würden.

(7)

Der Verfasser ist Sprecher des multidisziplinären und internationalen BMBF-Forschungsprojektes „Kontrasträume und Raumpartnerschaften“ an der Technischen Universität Berlin.

(8)

Dabei ist der Blick in die regional geprägte Vergangenheit nicht uninteressant. „Was Generationen begeisterter Ausländer einst als typisch deutsch empfunden hatten, war das Zarte, Gemütvolle, sanft Anachronistische, Versponnene, auch Provinziell-Liebliche, Tiefsinnige des deutschen Daseins – all die romantischen Valeurs der deutschen Kultur, nicht zuletzt ihr Humor“ (Seibt 2000:57).

Literatur

- Becker, C. (1997): Der Energieverbrauch für die Urlaubsreisen der Deutschen. In: ders. (Hrsg.): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus. Berichte und Materialien des Instituts für Tourismus an der Freien Universität Berlin, Nr. 16, Berlin, S. 87–91
- Benthien, B. (1997): Geographie der Erholung und des Tourismus, Gotha
- van den Berg, L. et al. (1982): A Study of Growth and Decline, Oxford
- Braun, L.G. (2001): Die soziale Marktwirtschaft ist nicht mehr das Ideal. In: Tagesspiegel, 5.2.2001, S.1717
- BTE-Tourismusmanagement und Regionalentwicklung, FU Berlin-Institut für Tourismus (1998): Bestimmung von Gebieten mit besonderer Bedeutung für Freizeit und Erholung – Naherholung unter besonderer Berücksichtigung der stadtnahen Erholungsanforderungen der Bewohner Berlins sowie der Bewohner der Ober- und Mittelzentren des Landes Brandenburg, Endbericht
- Der Bundesminister für Verkehr; Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (1999): Verkehr in Zahlen, Berlin
- Deutsche Gesellschaft für Freizeit (DGF) (Hrsg.) (1999): Freizeit in Deutschland. Freizeitrends 2000plus, DFG-Jahresgutachten, (Bearbeiter: S. Agricola.), Erkrath
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (1994): Entwicklung des Personenverkehrs in Deutschland bis zum Jahre 2010. In: DIW-Wochenbericht 22/94, Jg. 61, 2.6.1994, S. 357–364
- Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (DWIF) (Hrsg.) (1995): Tagesreisen der Deutschen. Struktur und wirtschaftliche Bedeutung des Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsfremdenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe des DWIF, H. 46, München
- Eibl-Eibesfeldt, I.; Hass, H. (1985): Sozialer Wohnbau und Umstrukturierung der Städte aus biologischer Sicht. In: Stadt und Lebensqualität. Neue Konzepte im Wohnbau auf dem Prüfstand der Humanethologie und der Bewohnerurteile, Stuttgart und Wien, S. 49–84
- Feige, M. (1996): Freizeitverkehr in Reisegebieten. Vortrag auf dem Verkehrswissenschaftlichen Seminar der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Kurs VI/96, Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität, 13.–14. Juni 1996 in Goslar
- Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (F.U.R., 2001): Die Reiseanalyse im Westentaschenformat. Ausgewählte Zeitreihen aus den Reiseanalysen RA 70 bis RA 2000, Hamburg
- Geinitz, C. (1996): Wir tun uns als Puppenstube schwer. Rothenburger, Touristen und das Weihnachtsdorf. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Nr. 298, 21.12.1996, S. 13
- Geißler, H. (1996): Diskussionsbeitrag auf der Expertenrunde zum Forschungsprojekt „Entlastung verkehrlich hochbelasteter Fremdenverkehrsregionen“ am 13.5.1996 in Hannover
- Graf, S. (1999): Ich habe einen Traum. In: Die Zeit, Nr. 38, 16.9.1999, S. 20 (Beilage)
- Hautzinger, H. (1994): Entwicklungstendenzen der Freizeitmobilität. Vortrag auf der Tourismuskonferenz der SPD-Fraktion „Freizeit und Mobilität“, Bonn, 8.9.1994 (als Manuskript gedruckt)
- Hautzinger, H. (1994): Mobilität verstehen – neue Forschungen zum Freizeitverkehr, Vortragsreihe „Anstöße“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, Stuttgart, 13.9.1994 (als Manuskript gedruckt)
- Heinze, G.W.; Kill, H.H. (1992): Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert. Ein neues Langfristkonzept für Berlin-Brandenburg, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Frankfurt/M
- Heinze, G.W.; Kill, H.H. (1997): Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr, ARL, Hannover
- Heinze, G.W. (2000): Transport and Leisure: Growth as Opportunity. In: European Conference of Ministers of Transport (ECMT, Ed., 2000): Transport and Leisure, Report of the 111th Round Table of Transport Economics held in Paris on 15th–16th October 1998, OECD: Paris, S. 5–51 (auch französisch)
- Klebensberg, D. (1981): Die Bedeutung von subjektiver und objektiver Sicherheit. In: Daimler-Benz AG (Hrsg.): Verkehrssicherheit. Fahrerverhalten und die Bedeutung der Risikotheorien für die Sicherheit im Straßenverkehr. Vorträge anlässlich des

- Seminars der Forschungsgruppe Berlin, 5.–6. November 1981, S. 13–17
- Koch, A. (1991): Konzepte und Möglichkeiten der statistischen Erfassung von Reiseausgaben. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Tourismus in der Gesamtwirtschaft. Ergebnisse des 4. Wiesbadener Gesprächs am 28./29. März 1990, Bd. 17 der Schriftenreihe der Bundesstatistik, S. 119–121
- Kutter, E. (1995): Zusammenhang von Raumstruktur und regionalem Verkehr. In: Europäisches Institut für postgraduale Bildung an der TU Dresden e.V. (EIPOS): Verkehrsentwicklung im Umbruch – Fakten und Visionen. Schriftenreihe zur wissenschaftlichen Weiterbildung, Nr. 17, S. 81–96
- Mayer, V. (2001): Aus Langeweile zugeschlagen. Drei junge Männer in Neubrandenburg werden zu Freiheitsstrafen verurteilt, weil sie einen Jugendlichen zu Tode prügeln. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 5.2.2001, S. 13
- Opaschowski, H.W. (1995): Freizeit und Mobilität. Analyse einer Massenbewegung vom B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut. Schriftenreihe zur Freizeitforschung, Bd. 12, Hamburg
- Rothärmel, B. (1996): Management von Musical-Unternehmen – am Beispiel der Stella Musical AG. In: Dreyer, A. (Hrsg., 1996): Kulturtourismus, Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit, München, S. 243–266
- Seibt, G. (2000): Kein schöner Land. In: Die Zeit, Nr. 45, 2.11.2000, S. 57
- Spörli, S. (1972): Seele auf Rädern. Psychologie auf der Straße, Olten
- Stettler, J. (1997): Sport und Verkehr. Sportmotorisiertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung, Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten, Bern
- Troge, A. (1999): Begrüßungsansprache zur Fachveranstaltung Mega-Trends und Tourismus – von Umwelt keine Spur? Internationale Tourismusbörse Berlin ITB, 8.3.1999 (Dokumentation, Alpenforschungsinstitut, Garmisch-Partenkirchen, S. 3–7)
- Wilde, G.J.S. (1981): Objektive und subjektive Sicherheit im Wechselwirkungsbereich Fahrer-Straße. In: Daimler-Benz AG (Hrsg.): Verkehrssicherheit. Fahrerverhalten und die Bedeutung der Risiko-theorien für die Sicherheit im Straßenverkehr, Vorträge anlässlich des Seminars der Forschungsgruppe Berlin, 5.–6. November 1981, S. 18–26
- Prof. Dr. G. Wolfgang Heinze
Technische Universität Berlin
Forschungsprojekt „Kontrasträume und
Raumpartnerschaften“
Institut für Land- und Seeverkehr
Salzufer 17–19
10587 Berlin