

WILFRIED RUSKE / ARNO STEIN

Angebot und Nachfrage im Wochenendverkehr

In den Raumordnungsberichten der Bundesregierung der letzten Jahre ist dem Thema Freizeit, Erholung, Fremdenverkehr und – damit zusammenhängend – der Erholungslandschaft Raum gewidmet. Dabei wird dieses Thema teils unter Landschaft, teils auch unter Umweltschutz und im Raumordnungsbericht 1972 unter Siedlungsstruktur subsumiert. Dieser Wandel scheint symptomatisch für den Bedeutungszuwachs zu sein, den der Begriff Freizeit in den letzten Jahren zu verzeichnen hat. Dabei ist die Strukturierung des Begriffes Freizeit immer wieder unter unterschiedlichen Zielvorstellungen versucht worden. An die Vorstellungen einer sogenannten Freizeitindustrie sei hier nur erinnert.

Auch Raumordnung und Landesplanung haben Zielvorstellungen erarbeitet, die im schon zitierten Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung genannt sind. Dort heißt es, daß man sich in Zukunft »nicht mehr auf die Ausweisung von Erholungsgebieten beschränken« kann; Raumordnung und Landesplanung »müssen sich vielmehr dem umfassenderen Aspekt der Planung der räumlichen Voraussetzungen für Freizeitgestaltung und Erholung zuwenden«. Weiter stellt der Raumordnungsbericht richtig heraus, daß der Planung und dem Ausbau kurzzeitiger Erholungsformen wesentlich größere Bedeutung zu schenken sei [1]*.

Die Notwendigkeit zum planmäßigen Ausbau einer Erholungsinfrastruktur erfordert besondere Maßnahmen. Dazu muß aber gerade das hiermit eng verflochtene »Freizeitverkehrsverhalten« näher analysiert werden. In diesem Beitrag soll daher die Aufmerksamkeit dem Wochenendverkehr geschenkt werden, da sich hier neben dem werktäglichen Personenverkehr ein Zeit-Mengen-Phänomen von besonderer Bedeutung abzeichnet. Immerhin unternehmen ca. 30 % aller Bewohner der BRD ziemlich regelmäßig einen Wochenendausflug.

Zwar scheint der Anteil derjenigen Bundesbürger, die überhaupt einen Wochenendausflug unternehmen, mit ca. 60 % im Jahre 1972 [2] geringer als die im werktäglichen Personenverkehr zu beobachtende tägliche Fahrtenhäufigkeit von ca. 1,2 Fahrten pro Einwohner.

Längere Fahrtweiten, eine Konzentrierung der Ziele sowie eine Superponierung von Mehr- und Eintagesfahrten führen sonntagsabends immer wieder zu den bekannten Stauungserscheinungen des rückflutenden Wochenendverkehrs im Bereich zwischen den Erholungsgebieten (Quellen) und den Ballungskernen (Zielen). Angebot und Nachfrage im Wochenendverkehr sind also offensichtlich nicht im Gleichgewicht.

Will man auf diesem Gebiet planerisch zu besseren Zuständen gelangen, so muß man das gesamte Verkehrssystem an Wochenenden zunächst erst einmal so beschreiben (abbilden), daß eine Behandlung möglich wird. Dazu bedient man sich geeigneter Modelle, hier mathematisch-statistischer Art. Nun ist es sehr schwierig, den gesamten Transportmarkt durch ein einziges Gleichgewichtsmodell (hinsichtlich Angebot und Nachfrage) zu beschreiben. Man löst daher den Komplex in mehrere Teilmengen auf, für die Modelle aufgrund aufdeckbarer Kausalitäten eher bestimmt werden können. In der Verkehrsplanung haben sich daher sogenannte Vier-Stufen-Modell-Algorithmen durchgesetzt:

- **Verkehrserzeugungsmodelle** beschreiben das Verkehrsaufkommen, d. h., wieviel Verkehr von irgendwelchen Aktivitäten zu irgendeiner Tageszeit ausgeht oder angezogen wird;
- **Verkehrsverteilungsmodelle** geben die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf in Frage kommende Ziele an (Verkehrsbedarf oder Verkehrsverflechtung);
- **Verkehrsaufteilungsmodelle** erlauben die Aufteilung des Verkehrs auf Verkehrsmittel; sie sind als Modal-Split-Modelle bekannt;
- **Verkehrsumlegungsmodelle** ordnen die Verflechtungswerte angebotenen Straßen und Wegen im Verkehrsnetz zu.

Elemente oder Parameter in diesen vier Modellgruppen lassen sich als Angebot und/oder Nachfrage definieren. Jedes Modell führt auf seine Weise eine Verknüpfung von Angebot und Nachfrage herbei.

So wird beispielsweise das Verkehrsaufkommen durch das Verkehrserzeugungsmodell aus Nachfragegrößen (direkte Erzeugung) und aus Angebotsgrößen (indirekte Erzeugung) berechnet.

Wegen ihrer zentralen Bedeutung bei allen Planungen auf dem Gebiet des Wochenendverkehrs sollen daher einige Aspekte der Angebots- und Nachfrageseite beleuchtet werden, wie sie sich bisher im Rahmen einer Untersuchung für den Bundesminister für Verkehr über den Wochenendverkehr in der Bundesrepublik Deutschland darstellen [3].

Eine Strukturierung des Wochenendtransportmarktes hat in Zusammenarbeit mit Soziologen zu dem in Abb. 1 gezeigten Baum geführt, der als wesentliche Elemente die Untersuchung der Angebots- und Nachfragestruktur enthält.

Die Angebotsstruktur ist durch freizeitrelevante Gegebenheiten und Einrichtungen sowie durch die Verkehrsmittel- und Netzstruktur beschrieben.

Zur Quantifizierung dieser Begriffe sind Indikatoren (Meßgrößen) notwendig, die man als die eigentlichen nachfrageauslösenden Elemente der Angebotsseite ansehen muß.

* Die Zahlen in [] beziehen sich auf die Literaturangaben am Ende des Beitrags.

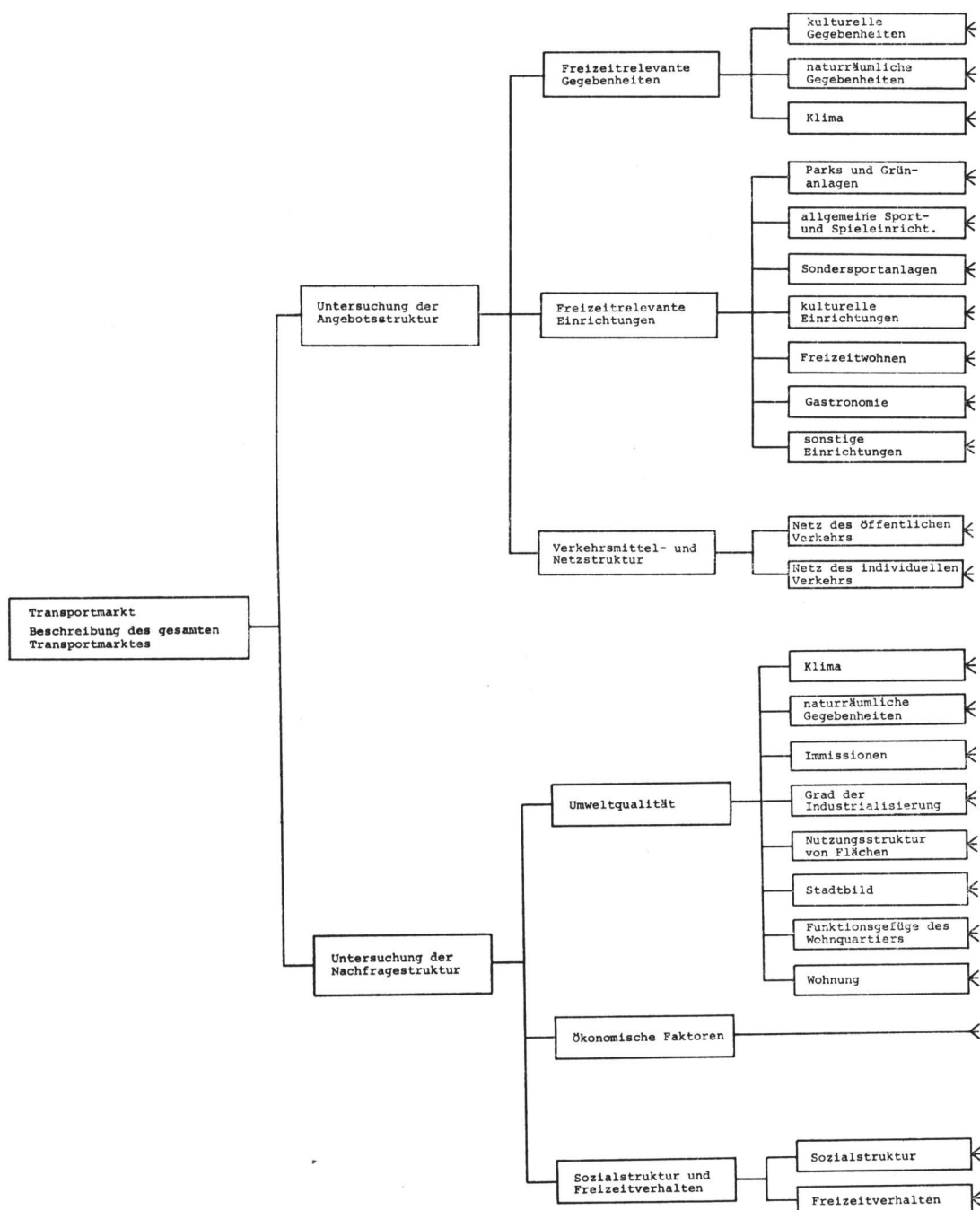


Abb. 1: Angebots- und Nachfragelemente im Wochenendverkehr

Diese sind von ganz unterschiedlichem Einfluß auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung an Wochenenden. Sie sind geordnet und ohne Wertung in Abb. 1 untereinander gestellt worden. Es ist Aufgabe laufender Untersuchungen, das Gewicht der einzelnen Indikatoren auf die Nachfrage zu ermitteln. Die unterschiedlichen Gewichte sind bedingt durch die unterschiedliche Nachfrage nach solchen Angeboten. So geben beispielsweise etwa 30 % aller, die einen Wochenendausflug machen, als Ziel »ins Grüne« an [4]. In ähnlich hoher Gunst (ca. 27) stehen Besuche bei Verwandten und Bekannten, während sich für die Inanspruchnahme von kulturellen Einrichtungen nur ca. 4 % aussprechen.

Das Angebot in Form von Verkehrsmittel- und Netzstruktur bedarf in zweifacher Hinsicht besonderer Beachtung. Verkehrsmittel und Verkehrsnetz sind Mittel und Zweck zugleich: Mittel als Transportgefäß und Fahrweg, Zweck, der sich bei ca. 10 % von Wochenendausflüglern in Rundfahrten ausdrückt, wobei neben die Freude an der Landschaft mindestens ebenso häufig die Freude am Autofahren tritt.

Zur möglichst umfassenden Beschreibung der Angebotsstruktur wurde 1971 in Zusammenarbeit mit dem Institut für Raumordnung in Bonn-Bad Godesberg eine Fragebogenerhebung bei allen ca. 22 000 Gemeinden der Bundes-

republik durchgeführt, deren Ergebnis jetzt vorliegt. Somit können die kulturellen und naturräumlichen Gegebenheiten, Parks und Grünanlagen, Sport- und Spieleinrichtungen, kulturelle Einrichtungen, das Freizeitwohnen, die Gastronomie beschrieben werden.

Einzelauswertungen lassen hier erkennen, daß man die Angebotsseite in einigen Bereichen der Nachfrage anpaßt. So steht dem Wunsch zu wandern in allen Bundesländern eine beträchtliche Anzahl von Wanderwegen gegenüber; allein in Hessen sind es ca. 35 000 km. Davon ist bisher – einem allgemeinen Wunsch folgend – ca. ein Drittel markiert. Auch die zur Erholung nicht geeigneten oder nicht freigegebenen nicht mehr landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Wald- und Wasserflächen sind in Hessen mit 5 bis 10 % sehr niedrig.

Weitere Auswertungen müssen hier allerdings im Hinblick auf deren räumliche Lage vorgenommen werden.

Die Wochenenderholung findet nämlich normalerweise in relativer Nähe zur Wohnung statt. Zwar will jeder am Wochenende zunächst mal »sein Revier« verlassen, dennoch liegt die als optimal empfundene Entfernung bei 50 bis 60 km. Nach der Auswertung der 1 %-Kfz-Halter-Befragung in der BRD [4] fährt sogar die Hälfte aller Wochenendausflügler nicht weiter als 40 km von der Wohnung weg. In Hamburg bleibt etwa ein Drittel der Ausflügler im Hamburger Stadtgebiet [2].

So leuchtet denn auch nach Kenntnis dieser Zahlen ein, daß das Angebot an Bundesautobahnen von der Mehrzahl der Wochenendausflügler nicht genutzt wird. Nur 20–30 % benutzen bei ihren Ausflügen die Autobahn. Die Bundes- und Landesstraßen haben also im wesentlichen den Wochenendverkehr zu bewältigen.

In diesem Zusammenhang ist die Frage nach der Aufteilung des Verkehrs auf Verkehrsmittel interessant. Abb. 2 zeigt einen Vergleich zwischen der Verkehrsmittelbenutzung an Werktagen und an Wochenenden, wie er sich aus einer Analyse in Hamburg ergibt [2]. Hier fällt besonders stark das Anwachsen des Pkw-Anteils von ca. 50 % auf über 70 % ins Auge, während auch auf die Eisenbahn an Wochenenden ein größerer Anteil entfällt. Ein anderes individuelles Verkehrsmittel, das Fahrrad, wird erstaunlicherweise am Wochenende praktisch nicht genutzt. Offensichtlich ist ein Überschreiten der »Reviergrenze« mit dem Fahrrad nicht so leicht möglich. Das starke Abfallen der Bus- und Straßenbahnbenutzung erklärt sich aus der nicht freizeitrelevanten Netzstruktur dieser Verkehrsmittel. U- und S-Bahn dagegen werden für Verwandtenbesuche oder zur Fahrt in die Stadt (Stadtbummel) offensichtlich auch an Wochenenden ähnlich genutzt wie an Werktagen.

Der Verkehr an Wochenenden hat natürlich seine eigentlichen Ursachen im Menschen selbst, in seiner Familie, in seiner Wohnung, in seiner näheren Umgebung. Diese Faktoren sind in Abb. 1 unter Umweltqualität, ökonomische Faktoren, Sozialstruktur und Freizeitverhalten subsumiert. Während die Umweltqualität mit den zugehörigen Indikatoren den eigentlich direkt erzeugenden Anteil darstellt, sind sie bei den anderen Gruppen als indirekte Größen Ursachen für den Wochenendverkehr.

Tabelle 1:

Wochenendausflüge mit eigenem Pkw nach Altersgruppen

Altersgruppe	Bevölkerung (%)	Ausflüge mit eigenem Pkw (%)
18–20	4	5
21–44	33	66
45–59	17	21
60–64	6	4
über 64	13	3

Ob und wann sich ein Mensch überhaupt zum Verlassen seiner Wohnung und seines Wohnquartiers entscheidet, hängt außer von vielen anderen Faktoren vor allem von der Wohnung und den Wohnfolgeeinrichtungen ab. Sind diese so, daß nicht Freizeitbedürfnisse wie Geselligkeit, Beschäftigung mit der Familie, Hobby, Nichtstun, Ausbildung/Fortbildung, Unterhaltung (Fernsehen, Radio), aktives und passives Interesse am Sport befriedigt werden können, was beim Zuschnitt und der Ausstattung der meisten heutigen Wohnungen der Fall ist, so werden Freizeitaktivitäten nach außerhalb verlegt.

Die Frage nach dem Wann kann nur in Verbindung mit den in Aussicht genommenen Freizeitaktivitäten beantwortet werden. Eine wichtige Rolle hierbei spielt aber die Tatsache, welche Möglichkeiten des Freizeitwohnens dem Einzelnen zur Verfügung stehen. Bedenkt man, daß etwa ein Drittel der Bevölkerung »ins Grüne« will (mehr als zwei Drittel der Bevölkerung haben keinen eigenen Garten) und weiß man, daß es für mehr als 90 % der Bevölkerung beim Freizeitwohnen nur die Alternative gibt zwischen dem als relativ teuer angesehenen Hotel, dem nicht überall in Kurs stehenden Campingplatz und der oft behelfsmäßigen Übernachtung bei Verwandten oder Bekannten, dann wird klar, warum nur höchstens die Hälfte aller Wochenendausflügler länger als einen Tag unterwegs ist. Etwa die Hälfte aller Ausflügler, die am Sonntag von ihrer Wohnung losfahren, beginnt die Fahrt in der Zeit zwischen 10 und 15 Uhr. Mehr als die Hälfte aller Ausflügler kehrt in der Zeit zwischen 15 und 19 Uhr, etwa ein Viertel nach 19 Uhr in die Wohnung zurück. Freilich spielen hier auch noch andere Faktoren hinein, die z. T. mit der Wohnung korreliert sind. Es sind dies die alters- und schichtspezifischen Abhängigkeiten des Wochenendverkehrsverhaltens. In Tab. 1 ist die prozentuale Aufteilung der Bevölkerung der BRD auf Altersgruppen den prozentualen Anteilen der Altersgruppen bei Wochenendausflügen mit dem eigenen Pkw gegenübergestellt.

Tabelle 2: *Wochenendausflüge nach Stellung im Beruf*

Stellung im Beruf	Anteil BRD (%)	Anteil Ausflüge (%)
Selbständige	10	12
Beamte/Angestellte	37	51
Arbeiter	47	29
Sonstige	6	8

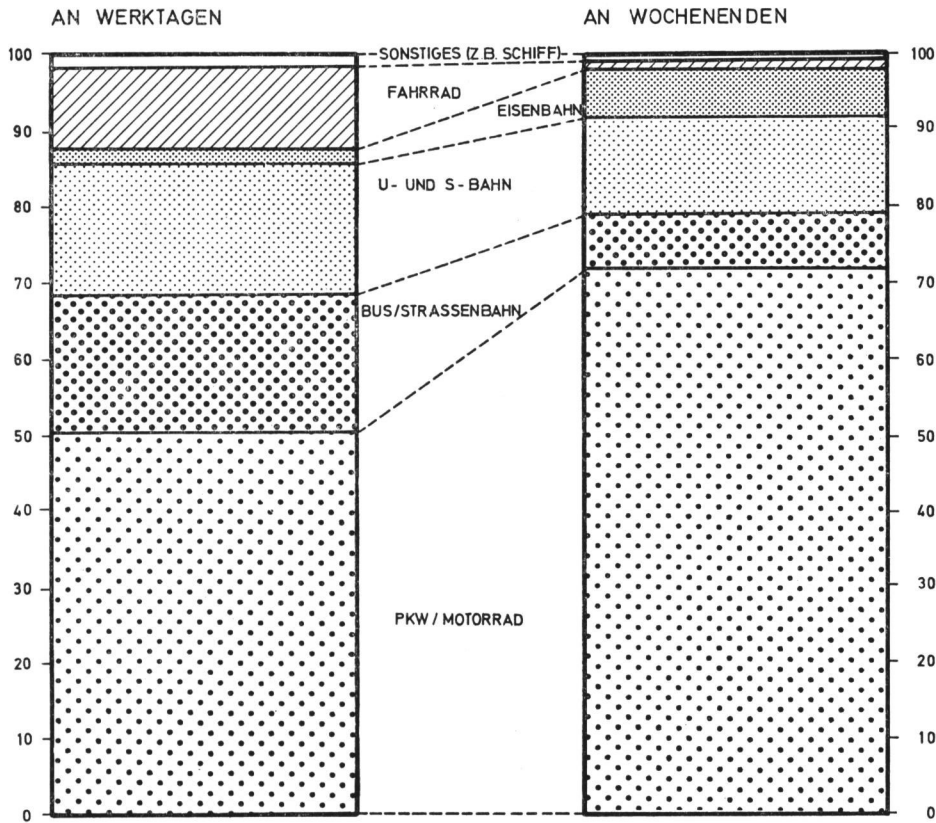


Abb. 2: Verkehrsmittelbenutzung werktags und an Wochenenden

Die Gruppe der 21- bis 44-jährigen ist demnach doppelt so mobil wie irgendeine andere Altersgruppe bis 60 Jahre. In den Altersgruppen über 60 steigt die Immobilität sehr rasch an. *Spiegel* [5] führt die erhöhte Mobilität u. a. auf die Verkürzung der sogenannten Familienphase (Geburten, Heranwachsen der Kleinkinder) zurück, die sich heute auf die ersten 6 bis 8 Jahre nach der Eheschließung erstreckt. Danach ergibt sich wieder eine höhere Mobilität. Die »Rollenkombination Geschlecht, Alter, Familienstand« [5] stellt für die Freizeitverwendung eine entscheidende Größe dar.

Schichtspezifische Unterschiede im Freizeitverhalten sind Anlaß zu weiteren Untersuchungen. Tab. 2 zeigt wieder in Gegenüberstellung die prozentualen Anteile von Selbständigen, Beamten und Angestellten und Arbeitern an der Gesamtbeschäftigung und ihre Anteile an Wochenendausflügen.

Einer überdurchschnittlichen Mobilität der Beamten und Angestellten steht eine sehr viel geringere Fahrtenhäufigkeit der Arbeiter gegenüber. Arbeiter verbringen offensichtlich ihre Freizeit (vor allem an Wochenenden) zu Hause, wobei manuelle Tätigkeiten an der Spitze der Freizeitbetätigungen stehen.

Es war hier nur der Raum, um auf einige Punkte hinzuweisen, die bei der Beschreibung des Wochenendverkehrs von Bedeutung sind. Ihre Kausalität und Korrelation werden augenblicklich durch umfangreiche Berechnungen untersucht. Dabei entstehen Modelle vom vorgenannten Vier-

Stufen-Typ, die den Transportmarkt mit Angebot und Nachfrage simulieren.

Bisher ist immer von Freizeitverhalten und Wochenendverkehr gesprochen worden. Dabei wurde ein »externer Angebotsfaktor« nicht explizit erwähnt: das Wetter, besser gesagt: das gute Wetter. Es ist der entscheidende Anlaß für die Entscheidung zu einer Wochenendfahrt. Mit dem Wetter sind natürlich auch die Temperaturen als direkt erzeugende Größen zu nennen. So fahren im Durchschnitt im Sommerhalbjahr wesentlich mehr Menschen am Wochenende hinaus (etwa 60 bis 80 %) als im Winter, wo selten mehr als 40 % der Menschen eine Wochenendfahrt machen.

Dabei muß vor allem beachtet werden, daß es regional sehr große Unterschiede im Verhältnis Winter- zu Sommerfahrten gibt, aber auch in der Mobilität an Wochenenden überhaupt. Allerdings zeigt sich, daß die häufig zitierten großen Unterschiede zwischen Stadt und Land oder zwischen Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen einer Überprüfung bedürfen. Natürlich gibt es sehr große Unterschiede in den Zielen für einen Wochenendausflug. Die Häufigkeit scheint sich in letzter Zeit aber auch in ländlichen Räumen gesteigert zu haben. Zahlen aus ländlichen Teilen in Rheinland-Pfalz bestätigen hier fast die gleiche Mobilität wie in Verdichtungsräumen.

Es konnten hier nur einige als wichtig erkannte Aspekte bei der Beschreibung des Wochenendverkehrs kurz dargestellt werden. Mit zunehmender Horizonterweiterung

durch Ergebnisse aus durchgeführten Befragungen können sich zudem noch Verschiebungen in der Beurteilung der Wichtigkeit ergeben.

Der wöchentliche Augenschein und die Feststellungen vieler Fachleute, die sich im Raumordnungsbericht in Formulierungen wie »zunehmende Freizeit, Zunahme der räumlichen Mobilität, wachsendes Gesundheitsbewußtsein, verschlechterte Umweltbedingungen, wachsende Ansprüche an den Raum zum Zwecke der Freizeitgestaltung« niedergeschlagen haben, sollten zum Anlaß genommen werden, den gesamten Komplex Freizeit weiter zu durchdringen. Daß auf dem Gebiet des Wochenendverkehrs solche Untersuchungen initiiert worden sind, mag daran liegen, daß vor allem Wirkungen des Freizeitverkehrs allen offensichtlich werden.

Literatur

- [1] Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung. Bundestagsdrucksache VI/3793 vom 19. 9. 1972 – Bonn 1972.
- [2] Wochenendverkehrsuntersuchung für die Stadt Hamburg. Bearb. im Institut für Stadtbauwesen der TH Aachen. (Noch nicht abgeschlossen.)
- [3] Untersuchung über die Auswirkungen des Wochenendverkehrs im Bundesfernstraßennetz. Bearb. im Institut für Stadtbauwesen der TH Aachen. (Noch nicht abgeschlossen.)
- [4] Auswertung der Wochenendfahrten aus der 1 %-Kfz-Halter-Stichprobenerhebung von Infratest 1970 in der Bundesrepublik Deutschland. Bearb. im Institut für Stadtbauwesen der TH Aachen.
- [5] *Spiegel, E.*: Soziale und ökonomische Einflußfaktoren im Wochenendverkehr. – 1973. (Unveröffentl. Manuskript.)