

KARLHEINZ SCHAECHTERLE / MANFRED WERMUTH

Der Urlaubsreiseverkehr in der Bundesrepublik Deutschland und seine Überlagerung durch den Naherholungsverkehr im süddeutschen Raum

Mit 6 Beilagen

1. Einführung

Technischer Fortschritt und wirtschaftliches Wachstum haben die moderne Industriegesellschaft in die Lage versetzt, durch ständige Verbesserung öffentlicher Verkehrsmittel und vor allem durch Steigerung des privaten Pkw-Besitzes ihren Mobilitätsradius kontinuierlich zu vergrößern. Außerdem ist sie sich angesichts der zunehmenden Verstädterung unserer Siedlungsräume und der damit verbundenen naturfeindlichen Auswirkungen der Bedeutung von Freizeit und Erholung als Lebensgrundlage bewußt geworden. Bei diesem in Zukunft vermutlich verstärkt ablaufenden Prozeß der Überlagerung einer wachsenden Mobilität mit einer intensiven Freizeitorientierung der Gesellschaft ist spätestens dann mit Konflikten zu rechnen, wenn die Nachfrage nach Erholungsraum das Angebot übersteigt. Diese Konfliktsituation scheint in einigen Teilgebieten typischer Erholungslandschaften heute bereits zu bestehen. Freizeit und Erholung werden damit zu einem Problem, dem in der Raumplanung überhaupt und in der Verkehrsplanung im besonderen ein gebührender Platz eingeräumt werden muß.

Die Formen der Freizeitbeschäftigung und der Erholung haben im Lauf der Zeit in dem gleichen Maße Veränderun-

gen erfahren, wie sich die Art der Arbeit und die Struktur unserer Siedlungsräume geändert haben. So »dominieren heute die unmittelbaren körperlichen Reproduktionsansprüche der Arbeit an die Freizeit nicht mehr, sondern Freizeit wird immer mehr zu einem Komplementärbereich, in dem der einzelne seine im arbeitsteiligen Produktionsprozeß angeschlagene und unterdrückte Persönlichkeit entfalten, erproben und demonstrieren kann« [1]*. Eine der Möglichkeiten zur Persönlichkeitsentfaltung besteht heute und wohl auch künftig darin, der Alltagsumgebung zu entfliehen. Aus dieser Sicht wird Erholungsverkehr zu einem echten Bedürfnis, und die Frage für die sich an demokratischen Prinzipien orientierende Planung besteht darin, ob und inwieweit diesem Bedürfnis nachgegeben werden kann.

Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsprognosen dienen dem Zweck, eine unter bestimmten Bedingungen zu erwartende Entwicklung im voraus zu ermitteln, unabhängig davon, ob diese Entwicklung wünschenswert ist oder nicht. In diesem Sinn stellen Verkehrsprognosen wertneutrale informative Hilfsmittel zur Beurteilung antizipierter Pla-

* Die Zahlen in [] beziehen sich auf die Literaturangaben am Schluß des Beitrages.

nungszustände dar; sie zeigen Konsequenzen auf. Aussagen darüber, welche Entwicklung für den Freizeit- und Erholungsverkehr wünschenswert ist, sind aus allgemeinen gesellschaftlichen Zielsetzungen abzuleiten. Das Postulieren dieser Planungsziele kann nur durch interdisziplinäre Zusammenarbeit erfolgen.

Der Freizeit- und im besonderen der Erholungsverkehr können nach vielerlei Gesichtspunkten gegliedert werden. Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus erweist sich folgende Unterteilung [2] als sehr wertvoll:

- (1) *Tagesfreizeitverkehr*, wie er täglich zu Erholungszwecken auftritt und auch einen Bestandteil des »werktäglichen Normalverkehrs« darstellt, z. B. Fahrten zum Vergnügen (Kino-, Theaterbesuch), Sport, private Besuche usw.;
- (2) *Kurzurlaubsverkehr* mit höchstens drei Übernachtungen, wie er heute noch besonders an Wochenenden zu Spitzenbelastungen auf den Straßen in Erholungsgebieten und Ballungsräumen führt;
- (3) *Urlaubsreiseverkehr* mit mindestens vier Übernachtungen außerhalb des Wohnorts, wie er vorwiegend in der Hauptreisezeit während der Ferienmonate auftritt.

Diese Einteilung ist insofern sehr zweckdienlich, weil die Einzelkomponenten infolge unterschiedlicher zugrunde liegender Motivationen unterschiedliche Charakteristiken aufweisen. Die getrennte Betrachtung ermöglicht einen strafferen Bezug des einzelnen Fahrtzwecks auf seine spezifischen Einflußfaktoren. In ihrer äußeren Erscheinungsform unterscheiden sich die drei Fahrtzwecke in erster Linie in der Häufigkeit und im Zeitpunkt ihres Auftretens sowie in der Wahl des Reiseziels, der Reiseweiten, des Verkehrsmittels und des Verkehrswegs.

2. *Urlaubsreiseverkehr*

Infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs und der verbesserten Reisemöglichkeiten ist in jüngster Zeit in fast allen Ländern Europas ein enormer Anstieg der touristischen Nachfrage zu verzeichnen. Die Bundesrepublik Deutschland ist von dieser allgemeinen Entwicklung in zweifacher Hinsicht betroffen: Einerseits stellt sie ein wichtiges Durchgangsland im touristischen Spannungsfeld zwischen den reiseintensiven »Entsendeländern« Schweden, Dänemark, Großbritannien, den Benelux-Staaten im Norden und Nordosten sowie den süd- und südöstlich gelegenen attraktiven touristischen »Empfängerländern« im Alpen- und Mittelmeerraum dar; andererseits ist sie im unmittelbaren Gravitationsfeld dieser Urlaubsregionen selbst zu einem der bedeutendsten touristischen Entsendeländer und sind große Teile Süddeutschlands (Oberbayern, Bayerischer Wald, Schwarzwald, Voralpenraum) zu attraktiven Feriengebieten aufgestiegen.

Der Urlaubsreiseverkehr wurde bisher vorwiegend von den Wirtschaftswissenschaften durch Fremdenverkehrssta-

tistiken und – zur Ermittlung der Gesamtnachfrage der Bevölkerung nach touristischen Leistungen – durch marktanalytische Repräsentativbefragungen hinsichtlich ihrer ökonomischen Bedeutung untersucht (vgl. [10]), jedoch kaum vom Verkehrstechniker hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Planung der Verkehrswegenetze. Im Jahr 1969 wurde deshalb im Rahmen des neuen Ausbauplans für die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstmals versucht, die unmittelbaren Auswirkungen der voraussichtlichen Entwicklung des Urlaubsreiseverkehrs auf das Bundesfernstraßennetz abzuschätzen [3, 4]. Die dabei angewendete Methodik umfaßt grob folgende Schritte:

- (1) Festlegung der für den Urlaubsreiseverkehr relevanten Verkehrswegenetze und ihrer Planungsfälle innerhalb und außerhalb der Bundesrepublik;
- (2) Festlegung der entsprechenden Verkehrszelleneinteilung im In- und Ausland;
- (3) Festlegung und Prognose der Strukturdaten der Verkehrszellen (Wohnbevölkerung, Fremdenverkehrsinfrastruktureinrichtungen usw.);
- (4) Festlegung der Verkehrswegenetzdaten (Länge, Geschwindigkeit usw.);
- (5) Analyse und Prognose des Urlaubsreiseverkehrsaufkommens der Verkehrszellen;
- (6) Analyse und Prognose der Urlaubsverkehrsströme zwischen den Verkehrszellen;
- (7) Analyse und Prognose der Verkehrsmittelwahl im Urlaubsreiseverkehr;
- (8) Analyse und Prognose der Wegewahl im Urlaubsreiseverkehr;
- (9) Vergleich und Bewertung der Netzplanungsfälle.

In Anlehnung an die in den meisten Ländern bestehende Fachterminologie wird unter einer *Urlaubsreise* »eine vorwiegend zum Zweck der Erholung von einer Person unternommene Reise mit mindestens vier Übernachtungen außerhalb des Wohnorts« verstanden. Sie besteht im verkehrstechnischen Sinn aus zwei »heimgebundenen« Fahrten, der Fahrt vom Heimat- zum Urlaubsort und der Rückfahrt. Der Urlaubsreiseverkehr in der Bundesrepublik kann in vier Bestandteile zerlegt werden: Der von den Bewohnern der Bundesrepublik verursachte Urlaubsreiseverkehr zerfällt in den Binnenverkehr, d. h., das Urlaubsziel liegt im Inland, und in den Quellverkehr mit Urlaubsziel im Ausland; der von den Ausländern verursachte Verkehr gliedert sich in den Zielverkehr mit Urlaubsziel in der Bundesrepublik und in den Durchgangsverkehr, d. h., der Wohnort und das Urlaubsziel liegen im Ausland, die Bundesrepublik dient als Durchgangsland.

Der Urlaubsreiseverkehr nimmt im Freizeitverkehr insofern eine Sonderstellung ein, als er in stärkerem Maß von rational erklärbaren sozioökonomischen Einflußgrößen bestimmt wird als die kurzfristig auftretenden Freizeitverkehre. Der Grund hierfür liegt zweifellos darin, daß die Urlaubsreise mit einem relativ hohen Kostenaufwand verbunden ist und deshalb ein entsprechendes rationales Verhalten zugrunde liegt.

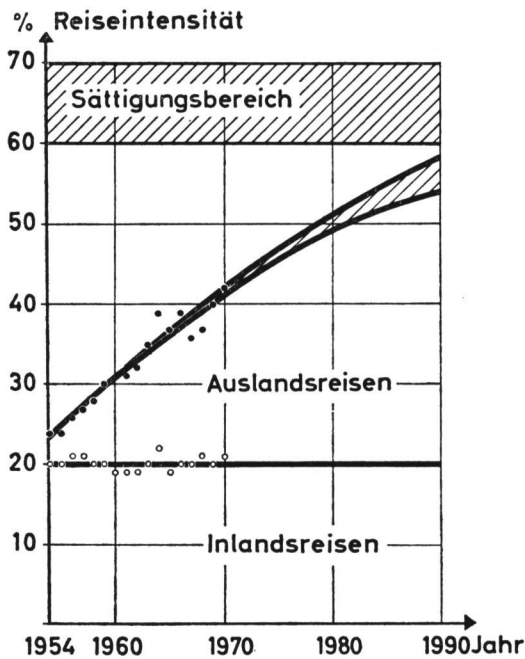


Abb. 1: Entwicklung der Urlaubsreiseintensität der deutschen Bevölkerung über 14 Jahre

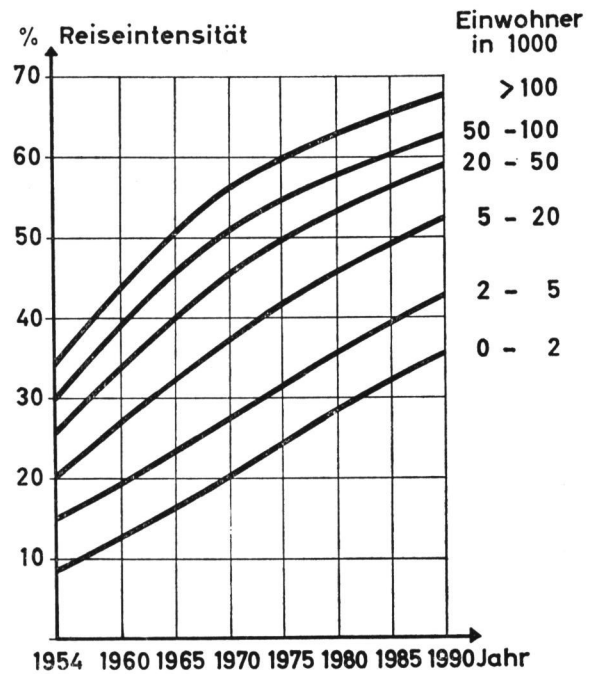


Abb. 2: Entwicklung der Urlaubsreiseintensität nach Größenklasse der Wohngemeinde

2.1 Urlaubsreiseaufkommen der Verkehrszellen

Fundamentale Bedeutung für Untersuchungen zum Urlaubsreiseverkehr haben die Aussagen über die Menge der von den Bewohnern der einzelnen Verkehrszellen unternommenen Urlaubsreisen und über die Attraktivität der Verkehrszellen als Urlaubsziele. Zweckmäßigerweise werden dazu die Tagesmengen der Hauptreisemonate Juli und August betrachtet.

Die Bestimmung der Nachfrage im Urlaubsreiseverkehr erfolgt im Hinblick auf das verfügbare Ausgangsmaterial über folgende Beschreibungskomponenten:

- Reiseintensität
- Mehrfachreiseanteil
- Zeitliche Verteilung des Urlaubsreiseverkehrs

Die *Reiseintensität* gibt dabei den Prozentsatz der Bevölkerung an, der mindestens einmal im Jahr eine Urlaubsreise unternimmt. Hier wird als Bezugsmenge in den einschlägigen Statistiken der meisten europäischen Länder die Bevölkerung über 14 Jahre zugrunde gelegt, also die im touristischen Sinn »Erwachsenen«, die selbst über eine Reise entscheiden können. Von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung her gesehen, besitzt die Urlaubsreise den Status eines gehobenen Konsumguts und unterliegt hinsichtlich ihrer Nachfrage den im wirtschaftlichen Sinn strengen Gesetzmäßigkeiten, die auch beim Absatz anderer gehobener Konsumgüter (etwa Fernsehapparate, Automobile usw.) zu beobachten sind. Wie aus der nahezu abgeschlossenen Nachfrageentwicklung sehr vieler derartiger Güter – vorwiegend auf Grund amerikanischer Beobachtungen – geschlossen werden kann, verläuft diese Entwicklung unabhängig

von der Art des Guts überraschend einheitlich und kann durch logistische Funktionen sehr gut beschrieben werden. In Abb. 1 ist die Entwicklung der Reiseintensität in Deutschland seit 1954 sowohl im Binnen- als auch im Quellverkehr dargestellt. Danach hat sich die Reiseintensität mit nahezu gleichbleibenden Zuwachsraten erhöht. Der Gesamtzuwachs basiert im wesentlichen auf der Zunahme von Reisen ins Ausland, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich die absolute Zahl auch der Inlandsreisen infolge der Bevölkerungszunahme während dieses Zeitraums erhöht hat. Die Reiseintensitätsentwicklung kann durch folgende einfache logistische Funktion beschrieben werden:

$$R(t) = 0,6 [1 - 0,62 \cdot e^{-0,0506 (t-1954)}]$$

mit

R Reiseintensität
t Jahr

Eine wichtige Voraussetzung ist dabei die Annahme eines Sättigungswerts, der auch bei Vorliegen aller für die Entwicklung des Tourismus günstigen Einflußfaktoren nicht überschritten wird. Die Erfahrung läßt den Schluß zu, daß – bei der gewählten Definition der Urlaubsreise – diese Grenze zwischen 60 und 70 % liegt, eine Vermutung, die durch den konstanten Verlauf der Beobachtungswerte bei hohen Einkommensklassen ausgesprochen reiseffreudiger Länder, wie etwa Großbritannien oder Schweden, in den letzten Jahren bestätigt wurde.

Die Reiseintensität ist die bedeutendste Kenngröße im Urlaubsreiseverkehr. Ihre wichtigsten Einflußfaktoren sind die Wohnortsgröße, die wirtschaftlichen Verhältnisse (z. B. Einkommen) und bestimmte soziologische Merkmale wie

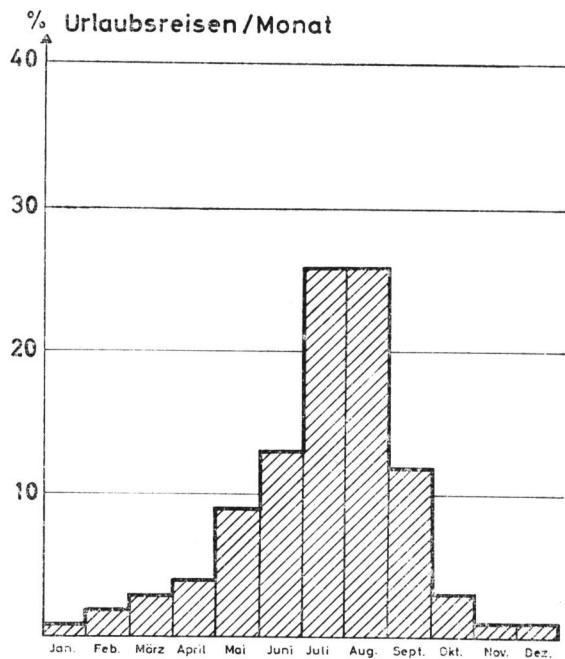


Abb. 3: Jahrespegel der Urlaubsreisen

Alter, Familiengröße, Beruf und Bildungsstand. Für eine Aussage der künftigen Intensitätsentwicklung in den einzelnen Verkehrszellen erbringen jedoch einige dieser Einflußgrößen auf Grund ihrer in dieser räumlich differenzierten Form unzureichenden Prognostizierbarkeit keine Verbesserung, die über das auf Zufälligkeiten zurückführende Streumaß hinausgeht. Dies gilt besonders für die Vorhersage der künftigen Struktur der einzelnen Verkehrszellen hinsichtlich Einkommen, Beruf oder Bildungsstand der Bevölkerung. Allerdings ist die Stärke jedes einzelnen Einflusses im Zusammenwirken mit den übrigen und deren Interkorrelationen noch zu wenig erforscht. Dagegen stellt die Wohnortgröße als eine der signifikantesten Einflußgrößen auf Grund ihrer relativ zuverlässigen Prognostizierbarkeit ein sehr geeignetes Mittel zur räumlich differenzierten Vorhersage der Reiseintensitätsentwicklung dar. In Abb. 2 ist ihre Entwicklung in den angegebenen Größenklassen der Wohngemeinden dargestellt.

Für die weitere Bestimmungsgröße des Urlaubsreiseaufkommens, den *Mehrfachreiseanteil*, d. h. den Prozentsatz von Zweit- und Drittreisen im gleichen Jahr, liegen Beobachtungen vor, die darauf schließen lassen, daß sich dieser Anteil gleichmäßig erhöht. Wurden 1962 noch kaum 10 % der Reisen als Mehrfachreisen durchgeführt, so wurden in den letzten Jahren bereits wachsende Anteile bis zu 20 % festgestellt. Dieser Prozentsatz wurde für die Zukunft als untere Grenze in der Prognose angenommen, obwohl eine Steigerung auf 50 bis 60 % für das Jahr 1990 durchaus realistisch erscheint.

Die *zeitliche Verteilung* der Urlaubsreisen zeigt der Jahrespegel (Abb. 3). Behält man die heutige Ferienordnung im Prinzip bei, dann läßt sich ein Anhalten des bisherigen Trends einer leicht zunehmenden Konzentrierung

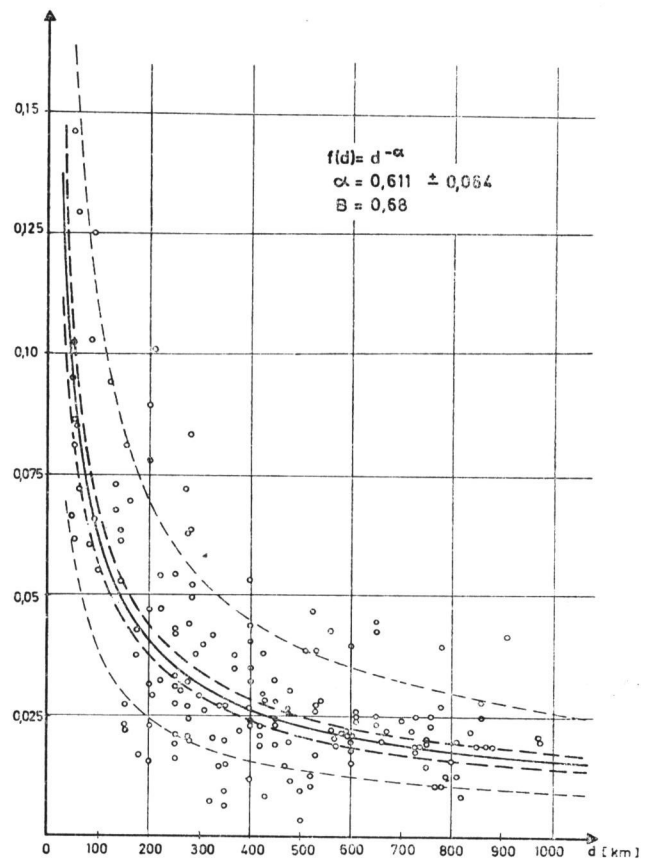


Abb. 4: Widerstandsfunktion für den Urlaubsreiseverkehr

auf die Hauptreisezeit Juli und August vorhersehen. Der Anteil dieser beiden Monate dürfte dann rd. 56 % des Jahresaufkommens betragen.

Im Rahmen von Urlaubsreiseverkehrsuntersuchungen ist es empfehlenswert, als Maß für die *Attraktivität* der Verkehrszellen anstatt der verfügbaren Bettenkapazität vor allem die tatsächliche Zahl der Fremdenankünfte zu verwenden. Sie stellt nicht nur bei unvollständiger Ausnutzung der Bettenkapazität die für die Netzbelastungen relevantere Einflußgröße dar, sondern trägt auch eventuell bestehenden räumlichen Unterschieden hinsichtlich der Aufenthaltsdauer der Touristen am Zielort Rechnung. Nach bisherigen Beobachtungen läßt sich für die Verkehrszellen im Inland eine homogene Entwicklung der Attraktivität im Urlaubsreiseverkehr ableiten. Für die Attraktivität der ausländischen Urlaubsländer auf den deutschen Touristen liegen seit 1957 Beobachtungen vor. Im großen und ganzen ist dabei ein starker relativer Zuwachs bei den Reisen nach Spanien und Jugoslawien festzustellen, jedoch ein leichter Rückgang der Anteile für Reisen in die bislang beliebtesten Urlaubsländer, also nach Österreich, nach Italien und in die Schweiz, wenngleich auch auf Grund der ungleich stärkeren Zunahme der Auslandsreiseintensität die entsprechenden absoluten Zahlen an Ferienreisen stark steigen. In Beil. 1 ist die voraussichtliche Verteilung der deutschen Auslandsreisen auf Zielländer dargestellt.

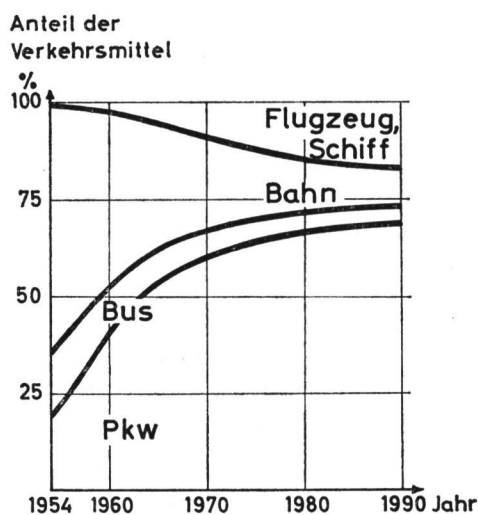


Abb. 5: Verkehrsmittelanteile im Urlaubsreiseverkehr

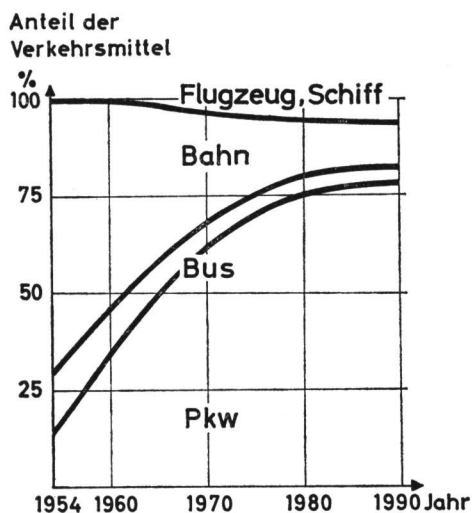


Abb. 5 a: Verkehrsmittelanteile bei Inlandsreisen

2.2 Verkehrsverteilung

Nach der Ermittlung des Urlaubsreiseverkehrsaufkommens werden mit Hilfe eines Verteilungsmodells die Verkehrsströme zwischen den Verkehrszellen ermittelt. Neben lagebedingten Einflüssen, etwa der Erreichbarkeit konkurrierender Urlaubsorte, ist eine weitgehend psychologisch bedingte Funktion von Bedeutung, durch die der Einfluß der Reisezeit zwischen Wohnort und Urlaubsziel auf den Touristen beschrieben wird. Diese Widerstandsfunktion kann einigen Testrechnungen zufolge mit hinreichender Genauigkeit in der Form

$$f(d) = d^{-\alpha}$$

dargestellt werden, wobei d die Entfernung bzw. die Fahrzeit bezeichnet (vgl. Abb. 4).

Für den Urlaubsreiseverkehr ergaben diese Testrechnungen durchwegs einen Exponenten von

$$\alpha = 0,61 \pm 0,07$$

Verglichen mit dem regionalen Werktagsverkehr, bei dem der Exponent bei ca. 1,5 liegt, besagt dieser Wert, daß erwartungsgemäß die Fahrzeit im Urlaubsreiseverkehr eine weit unbedeutendere Rolle spielt als im Normalverkehr.

2.3 Verkehrsmittelwahl

Die bisherigen marktanalytischen Befragungsergebnisse über die Benutzung der Verkehrsmittel Bahn, Bus, Pkw oder Flugzeug im Urlaubsreiseverkehr zeigen insgesamt eine steigende Tendenz der Anteile für Pkw und Flugzeug, eine fallende Tendenz für Bus und Bahn (Abb. 5). Wenn auch der bisherige Verlauf eindeutig zu sein scheint, so ist doch zu berücksichtigen, daß Veränderungen im Straßen- und Schienennetz durch Neubau von Ergänzungstrecken (Autobahnen und Bahnverbindungen), ferner verkehrstech-

nische Neuerungen im Fahrzeug- und Flugzeugbau einschließlich neuer Technologien und Verkehrssysteme (HSB, Airbus) sowie schließlich auch die allmähliche Auslastung oder Überlastung der zur Verfügung stehenden Verkehrswege zu mehr oder weniger raschen Trendänderungen führen können.

Wie aus den Abbildungen 5 a und 5 b ersichtlich, ist die Zunahme des Pkw-Anteils im Urlaubsreiseverkehr vor allem auf seinen vermehrten Einsatz bei Inlandsreisen und die Zunahme des Flugzeuganteils auf die verstärkte Benutzung bei Auslandsreisen zurückzuführen. Bus und Bahn nehmen im In- und Auslandsverkehr prozentual gleichermaßen stark ab. Wie Beil. 1 zeigt, sind die Kraftfahrzeuganteile im Urlaubsreiseverkehr ins Ausland nach Urlaubsländern verschieden.

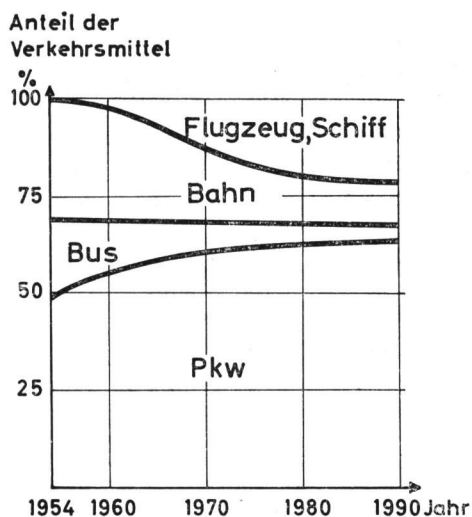


Abb. 5 b: Verkehrsmittelanteile bei Auslandsreisen

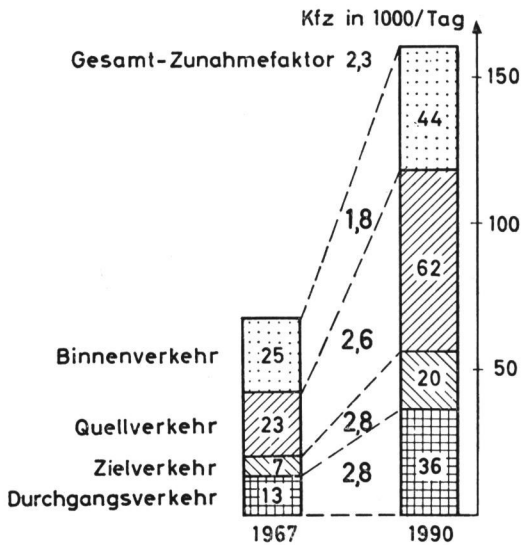


Abb. 6: Zunahme des Urlaubsreiseverkehrs in der Bundesrepublik

3. Naherholungsverkehr

Der täglich auftretende Freizeit- und Erholungsverkehr wird z. B. im Rahmen von Untersuchungen des Werktagsverkehrs als spezieller Fahrtzweck betrachtet. Relevant für ihn sind in erster Linie die Freizeitattraktionen und deren Freizeitwert innerhalb oder in unmittelbarer Umgebung der Wohn- und Arbeitsgebiete, z. B. Restaurants, Sport- und Tennisplätze, Schwimmbäder, oder auf kulturellem Sektor Theater, Kinos, Ausstellungen einschließlich deren Erreichbarkeit durch die Nahverkehrsmittel. Obwohl der Tagesfreizeitverkehr ebenso wie der Kurzurlaubsverkehr von äußeren Bedingungen, vor allem vom Wetter, abhängt, weist er doch eine starke jahreszeitinvariante Komponente auf.

Der Kurzurlaubsverkehr mit einer bis zu drei Übernachtungen dagegen, wie er heute noch fast ausschließlich an Wochenenden auftritt, wird vorwiegend von der Art und dem Erholungs- und Freizeitwert der Landschaft in der näheren und weiteren Umgebung der Siedlungsräume und insbesondere der Verdichtungsgebiete bestimmt. Die Art der Umgebung prägt hierbei den Freizeitstil und in Verbindung damit die Intensität und Häufigkeit des jahreszeitlichen Auftretens dieses Erholungsverkehrs, wie das Beispiel des starken Wochenendverkehrs im Winter im süddeutschen Voralpenraum zum Skilaufen in den Bergen zeigt. Bereits heute ist erkennbar, daß sich mit der aller Voraussicht nach zu erwartenden Zunahme des Freizeitbedürfnisses und der hierfür zur Verfügung stehenden Zeit der Kurzurlaubsverkehr immer mehr auch auf normale Wochen- oder Arbeitstage verlagern wird. Im Kurzurlaubsverkehr sind weitgehend andere Verkehrsmittel vorrangig als etwa beim werktäglichen Tagesfreizeitverkehr. Dies ist einleuchtend, wenn man bedenkt, daß die öffentlichen Massenverkehrsmittel mehr auf die Deckung des von den Funktionen Wohnen und Arbeiten geprägten Verkehrsbedarfs ausgerichtet sind, wogegen der Erholungsverkehr zur Erschließung vorwiegend der unbewohnten Landschaft weitgehend auf flächenbedienende Verkehrsmittel angewiesen ist. Der Naherholungsverkehr ist mehr von nicht erklärbaren latenten und weniger von ökonomischen Einflüssen geprägt als der Urlaubsreiseverkehr. Zu beachten ist allerdings, daß mit gezielten Qualitätsverbesserungen der Verkehrswege zwischen den verdichteten Siedlungsgebieten und bewußt geförderten Zentren der Nah- und Wochenenderholung Stärke, Intensität und Verteilung des Kurzurlaubsverkehrs erheblich beeinflusst werden können.

In den vergangenen Jahren wurden im Zusammenhang mit der Aufstellung von regionalen Generalverkehrsplänen mehrere eingehende Erhebungen über den Wochenendverkehr in Stadtregionen vorgenommen [5, 6, 7]. Einige Ergebnisse dieser Erhebungen seien im folgenden angesprochen.

2.4 Verkehrswegewahl

Für die Planung des Bundesfernstraßennetzes sind die »Wunschrouten« des Urlaubsreisenden von großer Aussagekraft. Bei ihrer Ermittlung wird unterstellt, daß jeder Verkehrsteilnehmer den zeit kürzesten Weg zum Ziel wählt, wobei den einzelnen Strecken keine Kapazitätsgrenze gesetzt wird. Jedoch ist besonders der Urlaubsreisende den Einflüssen ausgesetzt, die sich aus der begrenzten Belastbarkeit der Straßen bei starkem Verkehrsaufkommen ergeben (Beil. 2). Erfahrungsgemäß kann angenommen werden, daß der überwiegende Teil der Urlaubsreisenden einen zeitlich möglichst kurzen Weg wählt. Diese Annahme läßt sich sogar zur Vermutung verschärfen, daß sich der Urlaubsreisende, der weite Strecken zurücklegt, nicht so leicht von einer ihm günstig erscheinenden Route verdrängen läßt wie ein meist ortskundiger Verkehrsteilnehmer im Kurzstreckenverkehr. Für den arbeitstechnischen Ablauf zur Ermittlung z. B. der werktäglichen Gesamtbelastung des Netzes hat dies zur Folge, daß bei Berücksichtigung der Streckenkapazitäten zuerst der Urlaubsreiseverkehr umzulegen ist und dann auf das so vorbelastete Straßennetz der Kurzstreckenverkehr.

Als wesentliches Ergebnis läßt sich feststellen, daß der Urlaubsreiseverkehr auf den Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1990 aller Voraussicht nach erheblich zunehmen wird, insgesamt mindestens auf das 2,3fache, wie Abb. 6 zeigt. Absolut gesehen, wird der Urlaubsreiseverkehr in den Hauptferienmonaten Juli und August ein 24-Stunden-Mittel von über 150 000 Kraftfahrzeugfahrten erreichen. In diesen beiden Monaten werden im Jahr 1990 mindestens 10 Millionen Kraftfahrzeuge oder 24 Millionen Urlaubsreisende das Bundesfernstraßennetz belasten. Hierin ist der kurzfristige Erholungsverkehr, z. B. der Wochenendverkehr, oder der von den Urlaubern in einem Zielgebiet örtlich verursachte Ausflugsverkehr nicht berücksichtigt.

3.1 Region Mittelfranken

Der um 1900 sich noch eng an die Städte Nürnberg und Fürth anlehrende Naherholungsraum wurde infolge der von der Motorisierungsentwicklung ausgehenden Mobilitätszunahme vor allem nach Nordosten in den Raum der sog. Fränkischen Schweiz zwischen Ebermannstadt, Pegnitz und Bayreuth erweitert. Vergleichende Querschnittszählungen auf den Ein- und Ausfallstraßen der Region Nürnberg/Fürth zu diesem Naherholungsgebiet lassen mehrstündige Spitzenbelastungen des am Sonntagabend zurückflutenden Naherholungsverkehrs erkennen, die innerhalb eines mehrstündigen Zeitraums über den 30-Minuten-Verkehrsspitzen-Belastungen an normalen Werktagen liegen. Den Hauptanteil des Wochenendverkehrs dieses etwa 50–60 km vom Zentrum des Stadtraumes Nürnberg/Fürth entfernt liegenden Naherholungsraums stellt die Bevölkerung dieses Großstadtraums (Beil. 3), dazu kommen noch die Tagesausflüge der Bevölkerung der unmittelbar benachbarten Mittelstädte Forchheim und Erlangen.

3.2 Großraum München

Die Münchner Bevölkerung beteiligt sich an der Naherholung in eigenen Gärten, öffentlichen Parks und in Naherholungsgebieten unterschiedlicher Entfernung mit einem Anteil bis zu 89 % aller Haushalte. Regelmäßig verlassen zur Zeit in München an sommerlichen Wochenenden etwa 20–25 % der Bewohner die Stadt.

Der Sonntags-Rückflutverkehr aus den im Süden von München in unterschiedlicher Entfernung gelegenen Naherholungsräumen wird überwiegend durch die Bewohner der Stadt und des umliegenden Landkreises verursacht. Lediglich auf der Autobahn sind etwa 30 % des Sonntagsrückflutverkehrs Verkehrsteilnehmer aus anderen Herkunftsgebieten. Die vor allem an Wochenenden entstehende unterschiedliche Verkehrsstruktur der regionalen und Fernverkehrsstraßen ist typisch für derartige Siedlungsräume (Beil. 4).

Über die Verkehrsmittelwahl im Wochenend- und Kurzurlaubsverkehr der Münchner Bevölkerung geben Untersuchungen der Universität München [8] Hinweise. Interessant ist die recht gute Übereinstimmung der Aufteilung mit Ergebnissen analoger Ermittlungen im Rhein-Neckar-Raum [7].

Beide Untersuchungen unterstreichen noch einmal in aller Deutlichkeit den vorrangigen Einsatz des Pkw als flächenschließenden, individuell zu jeder Tageszeit und zu jedem Freizeitziel benutzbaren Verkehrsmittels.

3.3 Region Rhein-Neckar

Durch Querschnittszählungen auf den Ein- und Ausfallstraßen dieses Siedlungsgebietes zu den prädestinierten Naherholungsgebieten konnten ähnliche Feststellungen

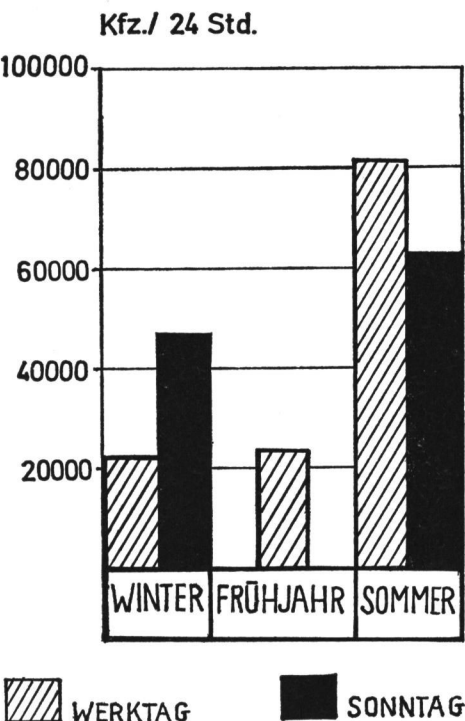


Abb. 7: Verkehrsaufkommen im deutsch-österreichischen Grenzraum zu verschiedenen Zeitpunkten (Querschnittszählung Kfz/24 Std., 6 Grenzübergänge)

über Umfang und Tagesablauf des Wochenendverkehrs im Vergleich zum normalen Werktagsverkehr gemacht werden wie in der Region Mittelfranken. Gemäß Beil. 5 sind knapp 50 % der Regionsbewohner über 6 Jahre häufig bis regelmäßig an jedem Wochenende im Ausflugsverkehr unterwegs. Nur etwa 23 % der Bevölkerung nahm selten, nur etwa 1 % gar nicht an der Naherholung während des Sommerhalbjahres April bis Oktober 1969 teil. Besonders hoch ist der Bedarf an Naherholung in den Großstädten Mannheim und Ludwigshafen, in denen 25 bis 34 % der Bevölkerung regelmäßig fast an jedem Wochenende die Naherholungsräume dieser Region aufsucht. Entsprechend geringer ist das Bedürfnis in den kleineren Gemeinden der Landkreise. In allen untersuchten Räumen zeigt sich einheitlich, daß ähnlich dem Urlaubsreiseverkehr der Umfang des Naherholungsverkehrs außer von der Abhängigkeit von sozioökonomischen Charakteristiken der Bevölkerung von der Größe der Wohnortsgemeinde bestimmt wird (vgl. Abb. 2).

Die unterschiedliche Lage der Naherholungsräume zum jeweiligen Verdichtungsgebiet spiegelt sich in dem untenstehenden Vergleich zwischen der Region Rhein-Neckar und dem Großraum München in der Aufenthaltsdauer in den Naherholungsgebieten wider. Dieser Vergleich zeigt

Aufenthaltsdauer	Anteil der Bevölkerung über 6 Jahre	
	Region Rhein-Neckar	Großraum München
bis zu 6 Stunden	77 %	38 %
einen ganzen Tag	19 %	47 %
zwei oder mehr Tage	4 %	14 %

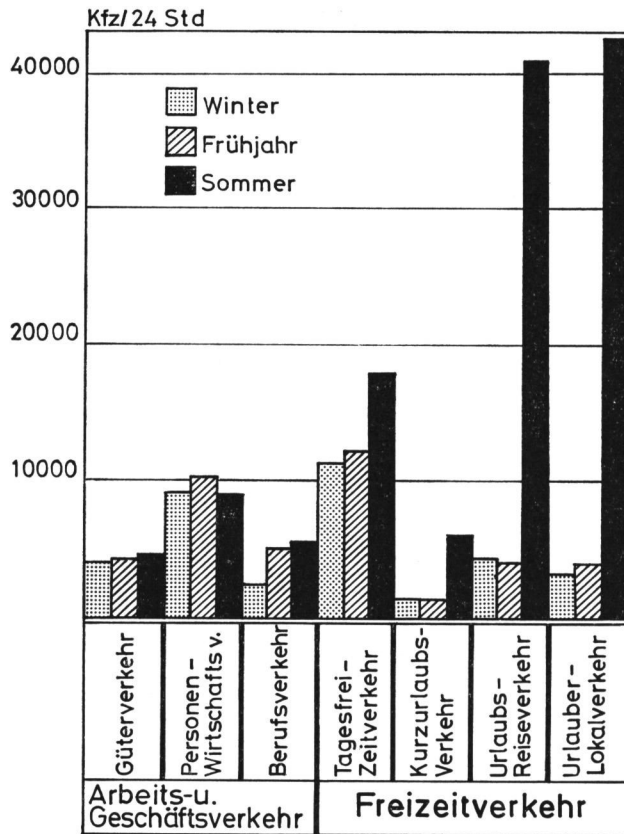


Abb. 8: Werktagsverkehr im deutsch-österreichischen Grenzraum zu verschiedenen Jahreszeiten nach Reisezweck (Befragung in beiden Richtungen Kfz/24 Std., 20 Grenzübergänge)

den Einfluß der Entfernungen und der unterschiedlichen Struktur der Naherholungsgebiete. In der Region Rhein-Neckar findet der Bewohner im Kerngebiet und an den westlichen und östlichen Rändern der Region in relativ naher Entfernung von 10 bis 40 km vom Siedlungskern geeignete Naherholungsräume vor (vgl. Beil. 6), während im Großraum München das Erreichen der bedeutenden Naherholungsgebiete im südlich gelegenen Alpenraum im allgemeinen längere Fahrzeiten erfordert.

4. Überlagerung von Urlaubsreiseverkehr und Naherholungsverkehr

Besondere Probleme für die Planung des Erholungsverkehrs entstehen vor allem in den Gebieten, in denen der Naherholungsverkehr in der Umgebung der Verdichtungs-räume von den großräumigen »Völkerwanderungsströmen« des Urlaubsreiseverkehrs überlagert wird.

Ein wohl einzigartiges Beispiel hierzu ist das bayerische Voralpengebiet einschließlich des deutsch-österreichischen Grenzraums. Dieses Gebiet weist nicht nur durch die angrenzenden Verdichtungs-räume München, Augsburg, Nürnberg/Fürth usw. ein starkes Erzeugungspotential für den Naherholungsverkehr auf, sondern stellt zugleich ein attraktives Erholungs- und Urlaubszielgebiet dar. Darüber hinaus dient es infolge der topographischen und politischen

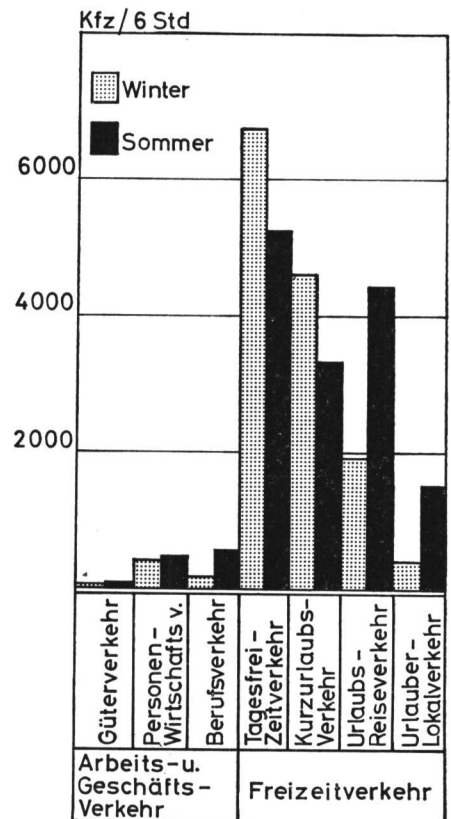


Abb. 9: Wochenendverkehr im deutsch-österreichischen Grenzraum Winter-Sommer nach Reisezweck (Befragung Sonntag-Rückflutverkehr Kfz/6 Std., 6 Grenzübergänge)

Situation in Europa den Hauptströmen des nordsüdgerichteten Touristenverkehrs auf Schiene und Straße als Durchgangsland.

Im Jahr 1971 wurden an der deutsch-österreichischen Grenze zwischen Lindau und Passau Verkehrserhebungen durchgeführt, die Aufschluß über die Zusammensetzung des Nah- und Fernerholungsverkehrs an Werktagen und Wochenenden zu verschiedenen Jahreszeiten erbrachten [9].

Danach macht der Kraftfahrzeugverkehr am gesamten Grenzverkehr auf Schiene und Straße im Winter 90 % und im Sommer 95 % aus. Einen Eindruck von der Verteilung der absoluten Kraftfahrzeugverkehrsmengen zu den verschiedenen Erhebungszeitpunkten vermitteln die Querschnittsbelastungen von repräsentativen Grenzübergängen zwischen Lindau und Salzburg (Abb. 7). Hieraus ist ersichtlich, daß im Werktagsverkehr des Sommers die absolut stärksten Verkehrsmengen auftreten, gefolgt vom Sommer-Wochenende. Auch das Winterwochenende zeigt ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen in diesem Grenz- und Erholungsraum.

Aufschluß über die innere Struktur des Verkehrs erbringen die Befragungsergebnisse (Abb. 8, 9). Danach zeigt sich an Werktagen (Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag) zu den drei Jahreszeiten durchwegs ein sehr hohes Verkehrsaufkommen im Tagesfreizeitverkehr, jedoch auch im Kurzurlaubsverkehr mit einer bis drei Übernachtungen. Wäh-

rend im Winter und Frühjahr der Naherholungsverkehr (Skilaufen) überwiegt, dominiert im Sommer der Urlaubsreiseverkehr mit mindestens vier Übernachtungen vorwiegend als Durchgangsverkehr des Grenzgebiets. Besonders deutlich wird dabei die Tatsache, daß die Eigenattraktivität des deutsch-österreichischen Voralpenraums einen ebenso starken Urlauberlokalverkehr nach sich zieht. Der Urlauberlokalverkehr, d. h. der von der Urlaubsbevölkerung in der Umgebung des Urlaubsorts verursachte tägliche Ausflugsverkehr, kann – von seinen Entstehungscharakteristiken her gesehen – weder eindeutig dem Naherholungsverkehr noch dem Urlaubsreiseverkehr zugeordnet werden; er bedarf in seiner Bedeutung für die Erholungsgebiete noch einer gründlichen Untersuchung. Sicher ist jedenfalls, daß nicht zuletzt der hohe Anteil des Pkw im Urlaubsreiseverkehr mit der am Urlaubsort gewünschten Mobilität des Erholungssuchenden zusammenhängt, der auf diese individuelle Weise alle im engeren und weiteren Urlaubsraum bestehenden Attraktivitäten vielfach und häufig nutzen kann. Im vorliegenden Fall des deutsch-österreichischen Grenzraums entfällt auf den Urlauberlokalverkehr, auf den Urlaubsreiseverkehr und auf alle übrigen Fahrtzwecke jeweils rd. ein Drittel des gesamten Verkehrs.

Der Wochenendverkehr (Sonntagsrückflutverkehr 15 bis 21 Uhr) in diesem Alpengebiet zeigt ein sehr starkes Verkehrsaufkommen im Winter. Verglichen mit den Werktagsergebnissen, dokumentiert der Wochenendverkehr erwartungsgemäß – zumindest heute noch – einen wesentlich höheren Anteil an Kurzurlaubsverkehr.

5. Zusammenfassung

Wie aus den genannten Beispielen ersichtlich ist, weist der Erholungsverkehr eine sehr inhomogene Struktur auf. So unterscheidet sich der kurzfristige Tageserholungsverkehr der Bevölkerung innerhalb oder in der nahen Umgebung des Wohnorts in seiner Motivation weitgehend vom Kurzurlaubsverkehr (Wochenendverkehr) mit bis zu drei Übernachtungen außerhalb des Wohnorts. Der Urlaubsreiseverkehr mit mindestens vier Übernachtungen außerhalb des Wohnorts zeigt in seiner Bedeutung als »gehobenes Konsumgut« eine völlig andere Struktur und induziert seinerseits in den Erholungszielgebieten einen starken örtlichen Verkehr durch die Urlaubsbevölkerung. Die einzelnen Kategorien des Erholungsverkehrs unterscheiden sich voneinander

– in ihrem zeitlichen Auftreten, in der Entfernung zum Reiseziel, in der Wahl des Verkehrsmittels und in der Wahl der Verkehrswege.

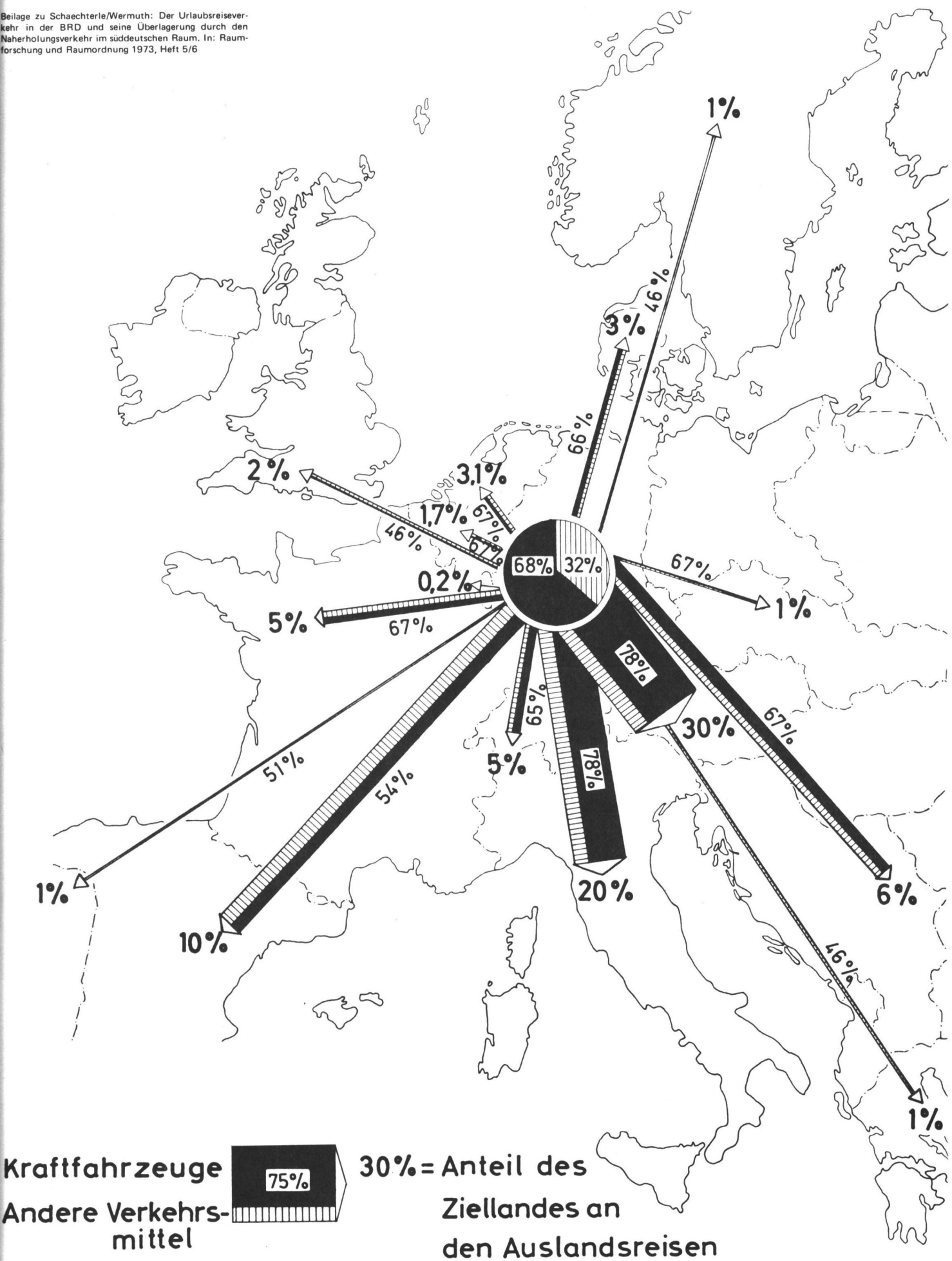
Je nach Gebietscharakteristik kann dabei die eine oder andere Erholungsverkehrsart zeitlich isoliert auftreten, z. B. der städtische werktägliche Freizeitverkehr. Die einzel-

nen Verkehrsarten können sich aber auch in starker zeitlicher Konzentration überlagern, wie das Beispiel des bayrischen Voralpenraums zeigt.

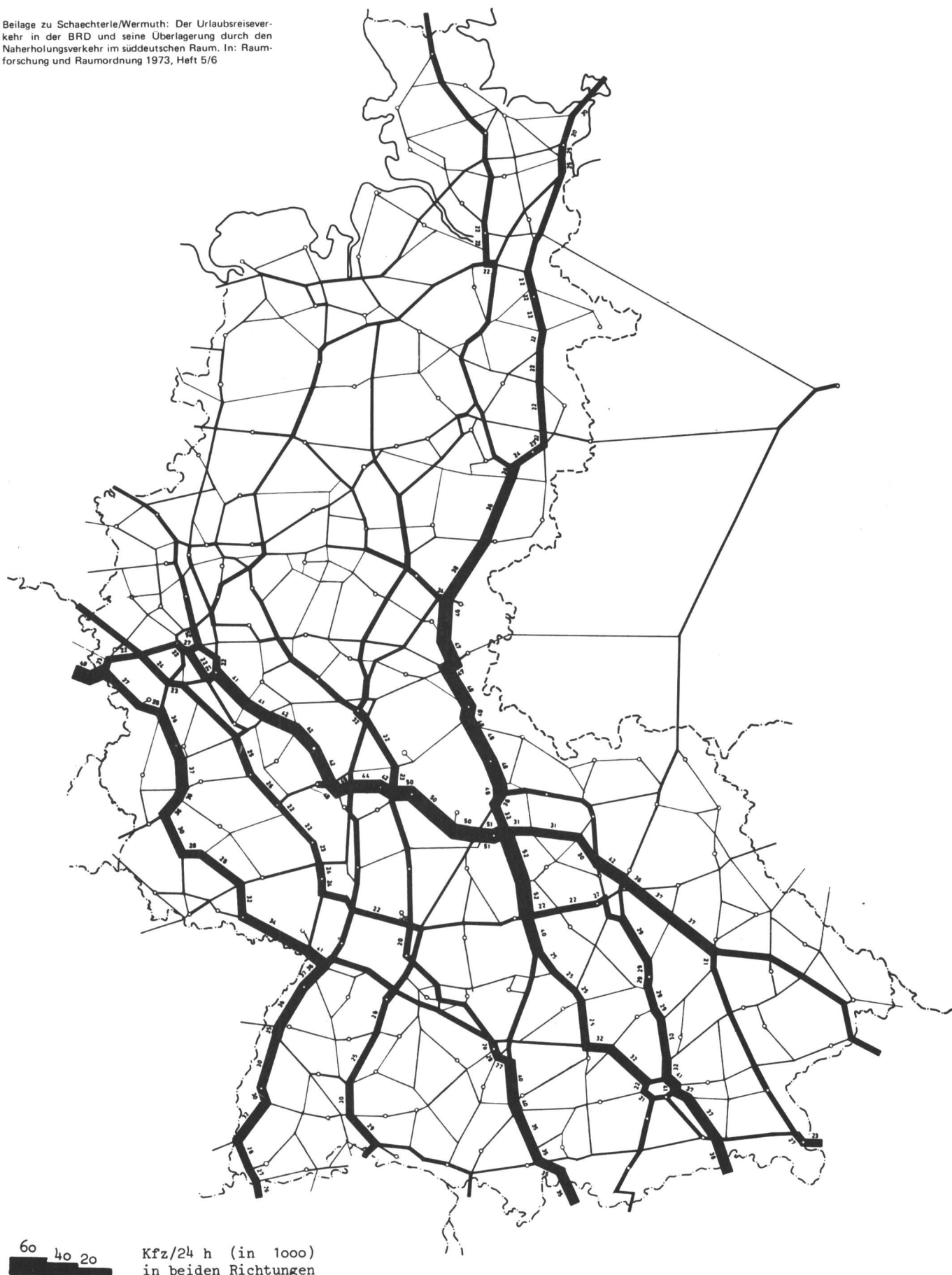
Die Raum- und Verkehrsplanung eines bestimmten Nah- und Ferienerholungsraumes muß sich an der jeweiligen Zusammensetzung des Erholungsverkehrs des Gebietes orientieren. Sie ist Ausdruck von spezifischen Bedürfnissen. Eine Gesellschaft, die zur Aufrechterhaltung und Erleichterung aller menschlichen Grunddaseinsfunktionen bereit ist, muß es als ihr Anliegen betrachten, die Befriedigung des Erholungsbedürfnisses durch Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen einer gesamtgesellschaftlichen Zielsetzung und nicht aus systemimmanenten Sachzwängen zu sichern. Hierbei ist es als vordringliche Aufgabe anzusehen, die sich oftmals überlagernden und miteinander konkurrierenden Interessen zwischen Erholungsverkehr und dem Natur- und Landschaftsschutz aufeinander abzustimmen mit dem Ziel, schädliche Auswirkungen auf die Qualität der Umwelt und des Lebens zu vermeiden.

Literatur

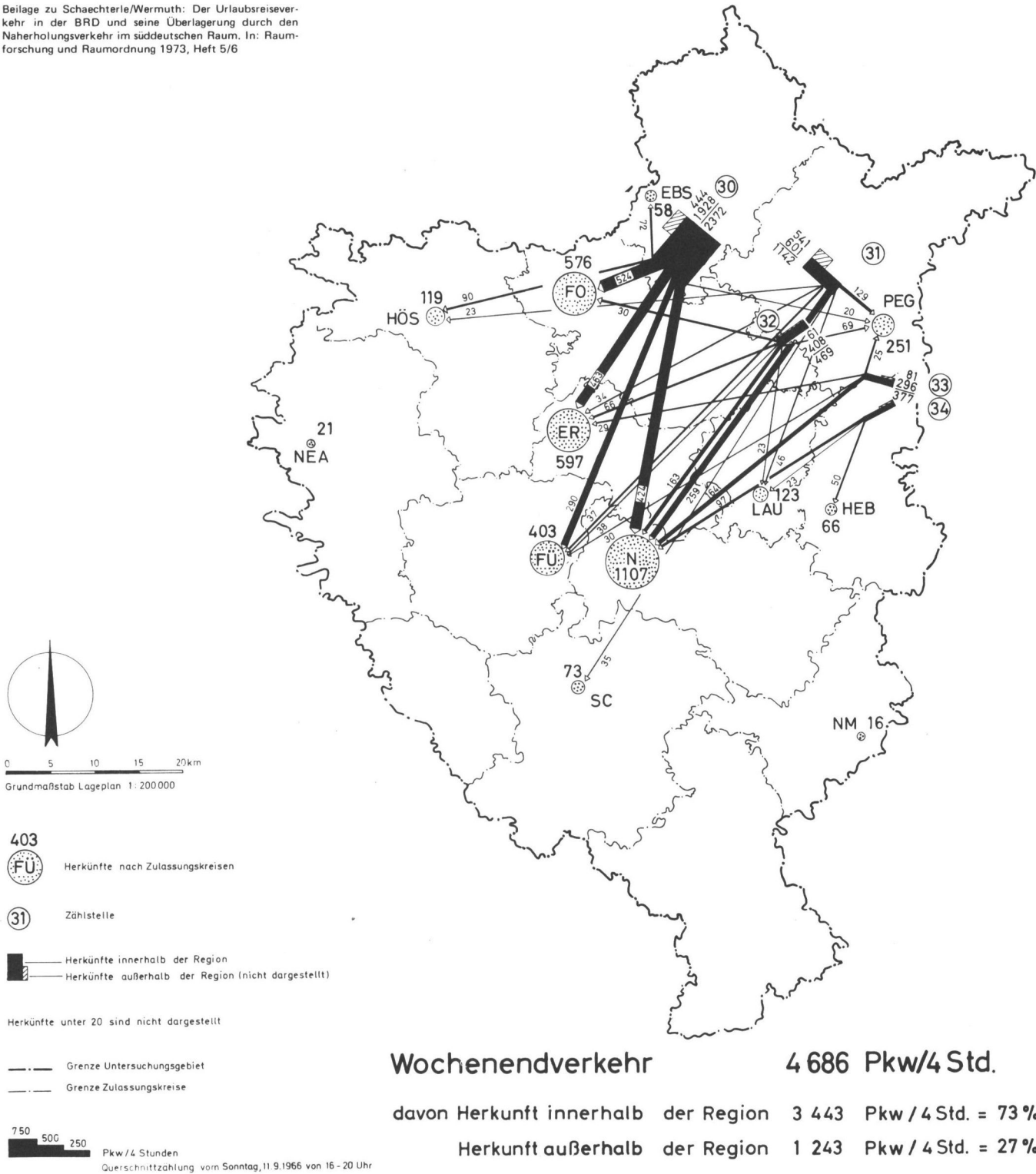
- [1] Lenz-Romeiss, Felizitas: Freizeit-Planung: Chance der demokratischen Stadtentwicklung. In: Bauwelt. 63. Jg. (1972) Nr. 25/26 (Stadtbauwelt 34) S. 103–107.
- [2] Schaechterle, Karlheinz; Manfred Wermuth: Erholungsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland. Bericht im Rahmen der 11. Internationalen Studienwoche für Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit. – Brüssel 1972.
- [3] Der Urlaubsreiseverkehr auf den Bundesfernstraßen. In: Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 1971–1985. Band C. (Bearb.: K. Schaechterle. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Abt. Straßenbau. – Bonn 1971.
- [4] Wermuth, Manfred: Der Urlaubsreiseverkehr in der Bundesrepublik Deutschland als Beispiel einer großräumigen Verkehrsprognose. – München 1972. = Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswesen der TU München.
- [5] Verkehrsuntersuchung Region Mittelfranken. (Bearb.: Karlheinz Schaechterle u. Mitarb. – München 1970.
- [6] Verkehrsuntersuchung Großraum München. (Bearb.: Karlheinz Schaechterle u. Mitarb. – München 1970.
- [7] Schaechterle, Karlheinz; Guido Holdschuer: Verkehrsuntersuchung Region Rhein-Neckar. Analyse Bd. 2. – Ulm 1972.
- [8] Ruppert, Karl; Jörg Maier: Der Naherholungsraum einer Großstadtbevölkerung, dargestellt am Beispiel München. In: Institut für Raumordnung. Informationen. 19. Jg. (1969) H. 2, S. 23–46.
- [9] Dorfworth, Josef Raimund; Karlheinz Schaechterle: Verkehrsuntersuchung deutsch-österreichischer Grenzraum. Bd. 1. – Wien; München 1972.
- [10] Koch, Alfred; Herbert Hoffmann: Grundlagen für die Betriebsberatung im Reisebürogewerbe. – München 1966. = Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr der Universität München.



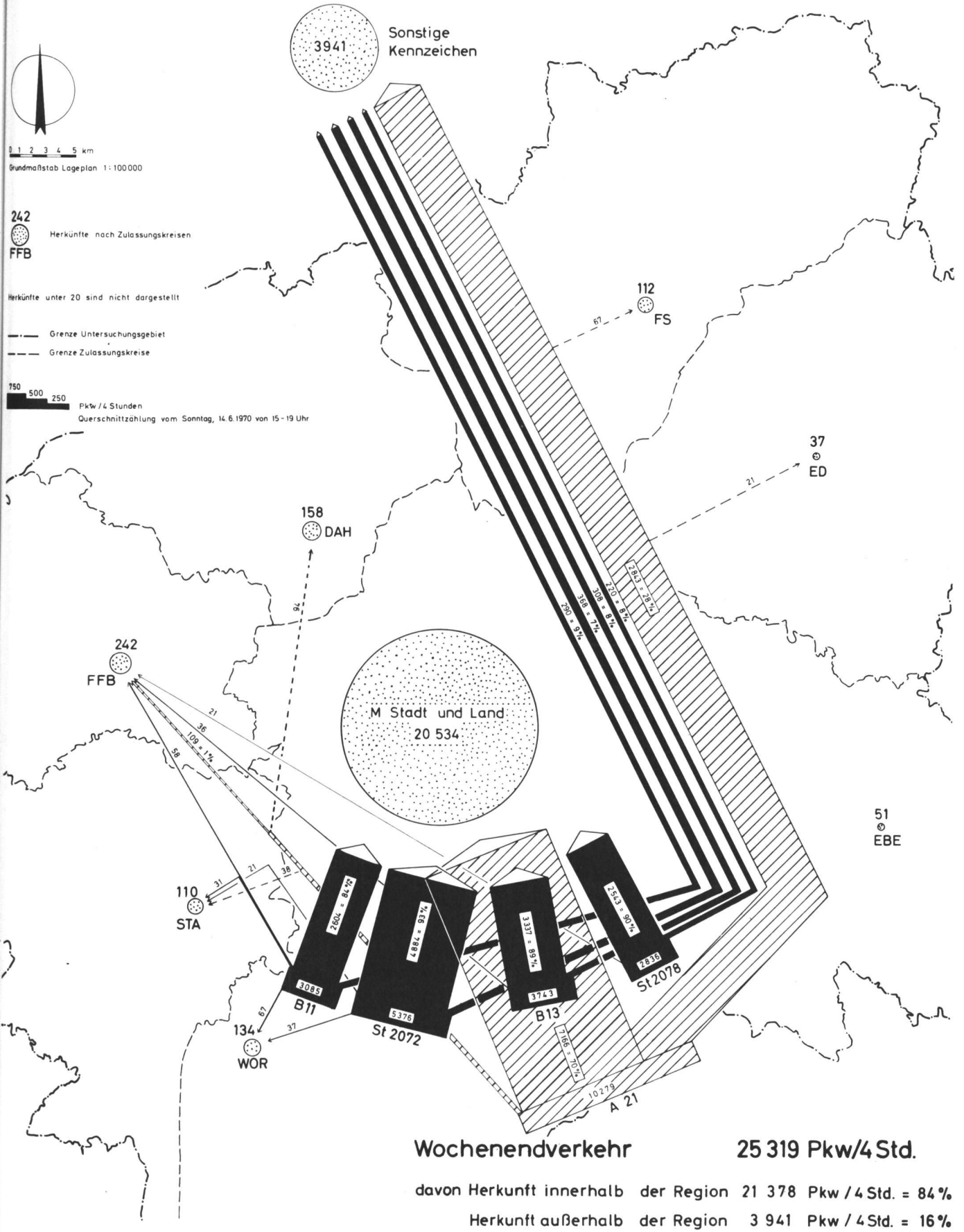
Beilage 1: Verteilung und Kfz-Anteile der Urlaubsreisen ins Ausland nach Zielländern



Beilage 2: Der Urlaubsreiseverkehr im geplanten Bundesfernstraßennetz 1990 (kapazitätsabhängige Umlegung)

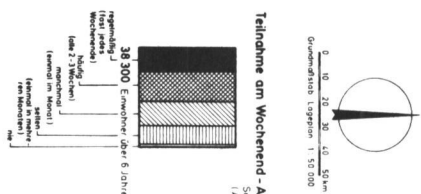
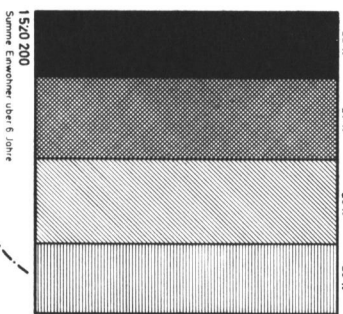


Beilage 3: Wochenendverkehrsbeziehungen in der Region Mittelfranken



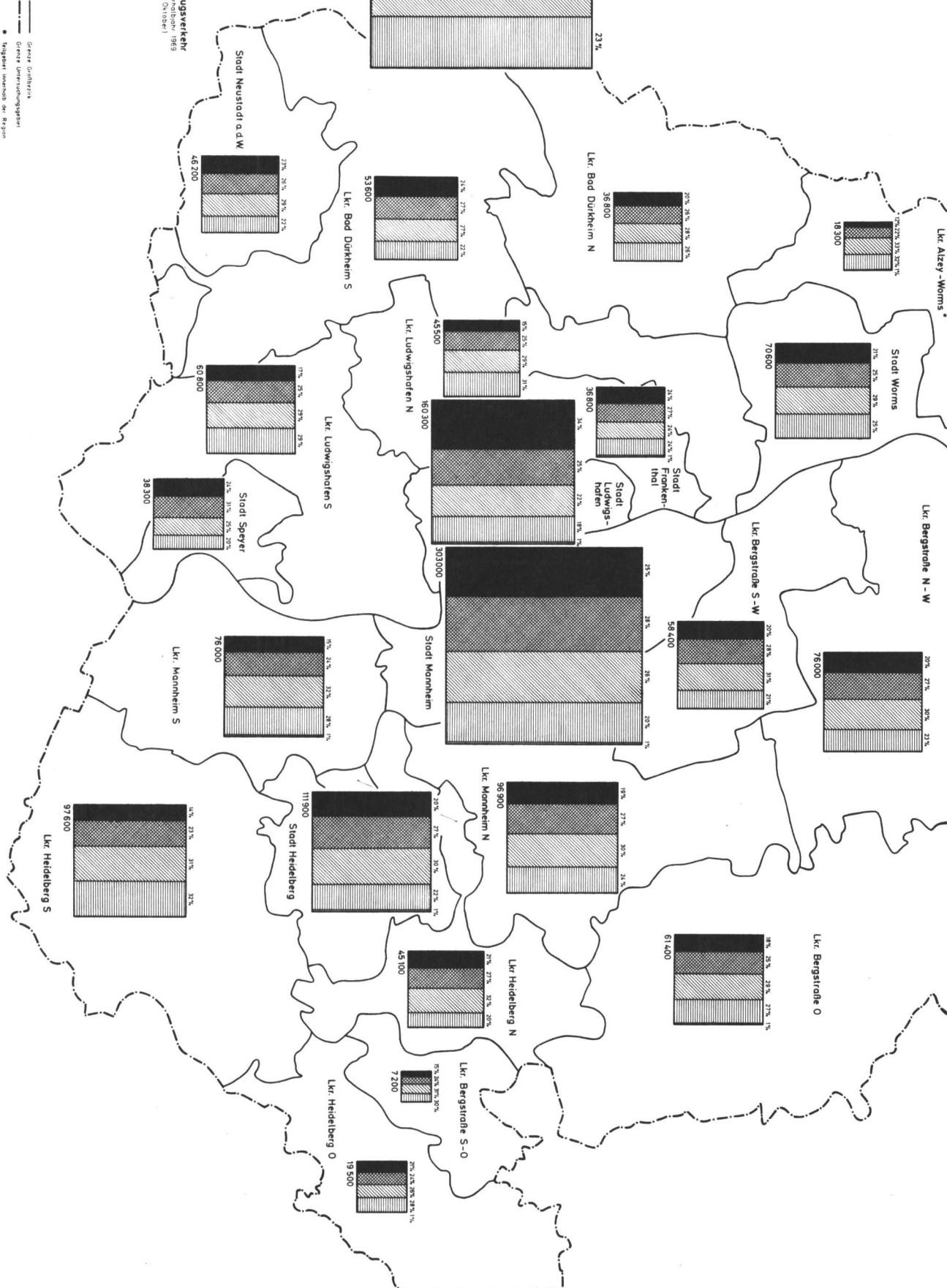
Beilage 4: Wochenendverkehrsbeziehungen im Großraum München (südliche Ausfallstraßen, Zählstellen Stadtgrenze)

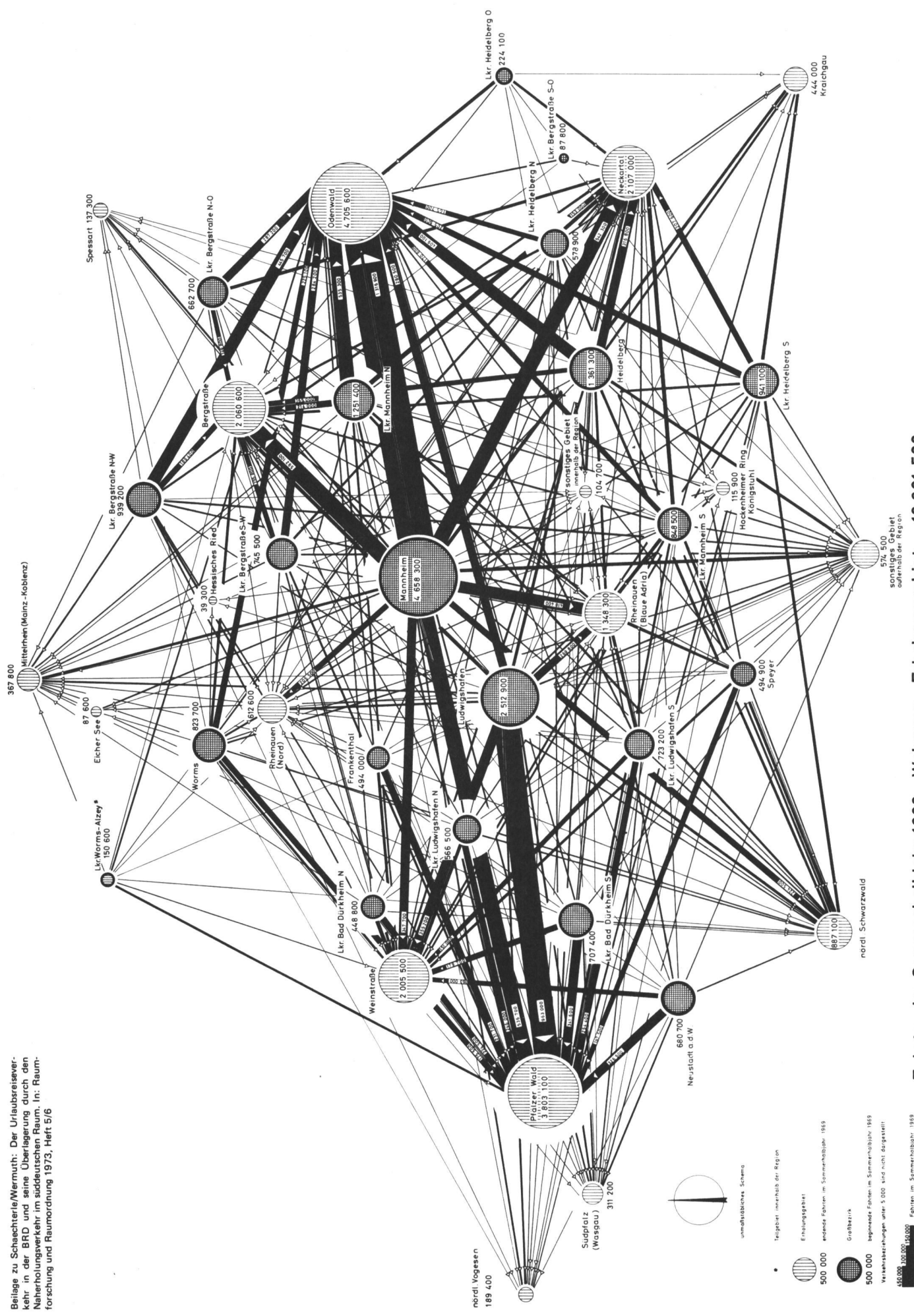
Regionsbewohner



Teilnahme am Wochenend-Ausflugsverkehr

Sommerhalbjahr 1969
(April - Oktober)





Fahrten im Sommerhalbjahr 1969 Wohnung - Erholungsgebiet 19 901 500