KURZBERICHTE AUS PRAXIS UND FORSCHUNG

Untersuchungen zum Verhalten Hamburger Ausflügler am Wochenende

– Ergebnisse einer Nacherhebung –

Die in den 60er Jahren beobachtete Zunahme des Wochenenderholungsverkehrs – bedingt u.a. durch die allgemeine Einkommenssteigerung, den höheren Motorisierungsgrad und die zunehmende Arbeitszeitverkürzung – konfrontierte Politiker und Planer mit Problemen, deren Lösungen gezielter Planungen und Maßnahmen im Bereich der Raumordnung bedurften. Angesichts der damals bereits festgestellten negativen Folgen dieser grundsätzlich positiv zu wertenden Entwicklung wurden seitens der Hamburger Verwaltung verschiedene Untersuchungsaufträge u.a. mit folgender Fragestellung vergeben:

„Welche Möglichkeiten gibt es, den immer weiter ausgreifenden Wochenenderholungsverkehr so zu beeinflussen, daß eine Überlastung der bestehenden Erholungsräume verhindert wird, der berechtigte Anspruch der Bevölkerung auf Erholung jedoch hinreichend befriedigt werden kann?"

Tabelle 1: *Die Teilnahme der Hamburger Bevölkerung (zwischen 15 und 65 Jahren) an Freizeitbeschäftigungen im Freien während eines Jahres an Wochenenden (Antwortmöglichkeiten vorgegeben)*

Freizeitbeschäftigung	Häufigkeit der Teilnahme in den letzten 12 Monaten					
	häufiger als viermal		selten, d.h. höchstens ein bis viermal		überhaupt nicht bzw. keine Angabe	
	%	abs.	%	abs.	%	abs.
Wandern, Spazierengehen	62	1 852	6	171	32	977
Baden, Schwimmen	31	935	8	233	61	1 832
Autofahren zum Vergnügen	29	879	5	160	66	1 961
Gartenarbeit	26	769	1	35	73	2 196
Spiele im Freien wie Federball, Krocket, Boccia, Minigolf	19	558	3	100	78	2 342
Besuch sportlicher Veranstaltungen	13	381	4	121	83	2 498
Radfahren	7	209	2	59	91	2 732
Aktiver Sport (Leichtathletik, Fußball, Handball, Hockey)	7	203	0	13	93	2 784
Besuch von Konzerten und Theateraufführungen im Freien	5	150	4	108	91	2 742
Bootssport (Segeln, Rudern, Motorbootfahren, Paddeln, Wasserski)	5	165	3	85	92	2 750
Camping	5	160	2	74	93	2 766
Besichtigungsfahrten	4	134	7	204	89	2 662
Schlittschuhlaufen	4	105	1	30	95	2 865
Angeln	3	101	1	34	96	2 865
Tennis, Golf	2	70	1	21	97	2 909
Skifahren, Rodeln	2	68	1	43	97	2 889
Jagen	1	17	0	8	99	2 975
Reiten	1	18	0	9	99	2 973

Quelle: Seminar für Sozialwissenschaften der Universität Hamburg, 1967

Nach Interviewbefragungen ermittelten beispielsweise die Verkehrswissenschaftler und Sozialwissenschaftler der Universität Hamburg[1] 1967 die Wünsche nach einzelnen Erholungsaktivitäten.

Die von den Hamburgern aufgesuchten Erholungsräume ließen sich in drei mit spezifischen Erholungsweisen verbundene Räume aufteilen:

- Nord- und Ostseeküste,
- die schleswig-holsteinischen Binnenseen und die Flußlandschaften sowie
- Wald- und Heidegebiet, z.B. Sachsenwald, Lüneburger Heide.

Rund 60 % aller Wochenendfahrer verpflegten sich selbst, 75 % aller Befragten machten Eintagstouren.

Fast die Hälfte der Interviewten hatte nichts an ihren Wochenendzielgebieten auszusetzen. Klagen wurden vor allem wegen der Fülle an der Ost- und Nordseeküste, der sanitären Anlagen an den Binnenseen sowie der Straßenverkehrsverhältnisse geäußert. Spätere Untersuchungen erbrachten Unzufriedenheit wegen des zunehmenden Mangels an Parkplätzen.

Die Frage nach der Entfernung, die sich die Befragten für eine Fahrt in das Wochenende zumuten würden, fiel deutlich aus: Fast 3/4 der Ausflügler erklärten sich bereit, noch weitere Strecken als gewohnt zurücklegen zu wollen, denn das Autofahren selbst bereitete bereits Erholung und Spaß. Die meisten wollten künftig Fahrzeiten von zwei Stunden und mehr in Kauf nehmen.

Vor allem von den Küstenbesuchern, die sich über die dort herrschende Fülle beklagten, wollten die Sozialwissenschaftler wissen, ob sie eventuell in der Nähe Hamburgs bleiben würden, vorausgesetzt, daß diese Gebiete, z.B. Großensee, Sachsenwald, Fischbeker Heide, Haseldorfer Marsch usw., für den Wochenendtourismus besser erschlossen würden (z.T. durch Ausbau von Badegelegenheiten, Straßenausbau, Parkplätzen, Restaurationsmöglichkeiten usw.). Die Befragten beurteilten die Vorschläge durchweg positiv. In diesem Zusammenhang fielen allerdings die Antworten auf die Zusatzfrage, ob und bei welchen Verbesserungen im Erholungsangebot die Wochenendtouristen die Häufigkeit ihrer Ausflüge erhöhen würden, weniger schlüssig aus, die Interviewten schienen überfordert zu sein.

Als Gründe für die Nicht-Teilnahme am Wochenendverkehr wurden
- Zeitmangel,
- Geldfragen,
- Nichtbesitz eines Autos und
- unzureichende Straßenverhältnisse

genannt.

Im Hinblick auf die zunehmende Motorisierung versuchten die Soziologen selbstverständlich auch herauszufinden, wie das Angebot des ÖPNV beurteilt wird. Heraus kam u.a. der verständliche Wunsch nach einer Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in den Schnellbahnen des Hamburger Verkehrsverbundes.

Die Ergebnisse der Befragungen von damals bestätigten, was Politiker und Planer längst zu wissen glaubten. Es kam bezüglich der Planung und Realisierung von Naherholungsmaßnahmen zu einer Intensivierung der Zusammenarbeit in den Gremien der Gemeinsamen Landesplanung mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Die Hamburger Randkreise und ihre Gemeinden taten ihr Möglichstes, geeignete Erholungsflächen für den zunehmenden Erholungsverkehr an den Wochenenden zu erschließen und mit den gewünschten Infrastrukturen auszustatten – alles in der Hoffnung, daß die Hamburger sich nicht als zu sparsam erweisen und die Wirtschaft in den Erholungsgemeinden beleben würden.

Um die überlasteten Strände an der Ost- bzw. Nordseeküste zu entlasten, wurden verstärkt Bademöglichkeiten an den Binnenseen geschaffen und mit diesen Maßnahmen zugleich, wo die Landschaften sich eigneten, neue Erholungsräume mit Wanderwegen erschlossen; denn Spitzenreiter der Wunschliste waren Wandern und Schwimmen. Bei der räumlichen Ausweitung des Erholungsangebots galt die Entfernung zunächst

1 Unter der Leitung von Prof. Dr. *Harald Jürgensen*, Bearbeitung: *Ingrid Albrecht*, und Prof. Dr. *H. Kluth*, Bearbeiter: *Gregor Siefer*, *Wolfram R. Vogt*.

Tabelle 2: *Erholungszonen für Wandern und Autofahren*

	Spazierengehen, Wandern		Autofahren zum Vergnügen	
	%	abs.	%	abs.
Stadtgebiet nahe der Wohnung	60	1 166	26	268
Stadtgebiet weiter entfernt von der Wohnung	15	293	7	66
Ostsee	2	41	15	154
Nordsee	0	7	3	36
Lüneburger Heide	4	83	9	90
Nördliche Naherholungsgebiete; bis ca. 40 km Luftlinie um Hamburg	9	164	10	96
Nördliche Erholungsgebiete; 40–80 km Luftlinie um Hamburg	4	82	14	137
Südliche Naherholungsgebiete; bis ca. 40 km Luftlinie	3	57	5	49
Südliche Erholungsgebiete; 40–80 km Luftlinie	1	18	3	35
Sonstige Orte nördlich oder südlich der Elbe, weiter als 80 km Luftlinie	2	34	8	83
Basis:	100	1 937	100	1 014

Quelle: Seminar für Sozialwissenschaften der Universität Hamburg, 1967

nicht als ein Hinderungsgrund, weil die Befragten sich ja bereit erklärt hatten, gerne weitere Fahrstrecken in Kauf nehmen zu wollen.

Es kam daher zu einer Ausdehnung der Wochenendregion südlich der Elbe bis in die Landkreise Lüneburg, Lüchow-Dannenberg hinein. Fördermittel aus dem Fonds der Gemeinsamen Landesplanung empfingen ferner Gemeinden des Landkreises Soltau-Fallingbostel, die Stadt Bremervörde usw.

Entsprechend den Wünschen der Bevölkerung wurde u.a. der Schwimmbäderbau forciert. Einigen wenigen Umlandgemeinden gelang es sogar, bis die Energiekosten stiegen, ihre Freibäder nahezu kostendeckend zu betreiben; die Hamburger Besucher wurden wegen der besseren wirtschaftlichen Auslastung zu willkommenen Gästen.

Die in die Diskussion gebrachte Erschließung der am Stadtrand von Hamburg gelegenen Haseldorfer Marsch für den Wochenendverkehr wurde gründlich untersucht. Es stellte sich jedoch heraus, daß sie wegen der großen erhaltenswerten Feuchtgebiete nur an wenigen Stellen für kleinere Besuchergruppen geöffnet (z.B. Vogelbeobachtungsstationen) und im übrigen nur das Deichwandern intensiviert werden durfte.

Der Wunsch nach mehr Radfahrmöglichkeiten und die steigenden Benzinpreise bewogen die Verantwortlichen dazu, dem Bau von Radfahrwegen eine höhere Priorität einzuräumen. In den letzten Jahren sind eine ganze Reihe von Radwanderkarten mit den zahlreichen neu geschaffenen Möglichkeiten auf den Markt gelangt, aus denen die Hamburger ersehen können, wo sie nach Herzenslust auf den Radwegen in Hamburg oder im Umland radeln können. Die Schnellbahnen des Verkehrsverbundes befördern ihre Fahrräder, und die Bundesbahn verleiht diese sogar gegen ein geringes Entgelt – allerdings nur auf ausgewählten Stationen und in begrenzter Anzahl.

Alles in allem können heute die Hamburger Wochenendausflügler, was die 50-km-Zone um Hamburg herum betrifft, zufrieden sein; denn ihre Wünsche wurden in hohem Maße berücksichtigt.

Die Sorgen haben nun die Gemeinden. Die allgemeine Wirtschaftslage einschließlich der Benzinverteuerung und der gestiegenen Arbeitslosenzahl hat sich auf den Wochenendverkehr ungünstig ausgewirkt, da z.B. die von Hamburg weiter entfernten Erholungsgebiete nicht bzw. noch nicht in dem Ausmaß aufgesucht werden, wie es vor Inangriffnahme der Maßnahmen erwartet werden durfte. Die Ausflügler sind zum Leidwesen der Nachbargemeinden wieder sparsamer geworden; sie wählen zwischen konkurrierenden Angeboten, wobei ihre Ansprüche gewachsen sind.

Die Auswirkungen haben beispielsweise die Betreiber von Freibädern zu spüren bekommen. Eine Bestandsaufnahme in den niedersächsischen Randkreisen hat ergeben, daß die Erneuerung alter Schwimmbecken Millionenbeträge erfordert. Unter diesen Umständen mußten bereits einige Gemeinden ihre Schwimmbäder – insbesondere ältere – schließen. Hinzu kommt ferner, daß in einigen Fällen die Besucher ausbleiben, weil die Nachbargemeinden Naturbäder eingerichtet haben, die sich gegenwärtig größerer Beliebtheit erfreuen – zumal ihre Benutzung z.T. kein Eintrittsgeld erfordert.

Die inzwischen stark reduzierten Fondsmittel der Gemeinsamen Landesplanung Hamburg-Niedersachsen können nicht mehr die Löcher in den Gemeindehaushalten stopfen helfen.

Der „Verein Naherholung im Umland Hamburg e. V." kann nur in sehr bescheidenem Umfang zur baulichen Unterhaltung der Infrastruktur beitragen, für eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge besteht keine Aussicht. In Anbetracht dieser Situation fragen sich die Kreise und Kommunen, wie die Enticklung weiter verlaufen wird.

Die Frage nach dem künftigen Freizeitverhalten der Hamburger beschäftigte in den vergangenen Jahren die Kreise und Gemeinden im Hamburger Umland, insbesondere jene, die für sich von dem Bau überregionaler Verkehrsinfrastrukturen Auswirkungen erwarteten, z. B. von dem Bau des Elbtunnels im Zuge der „Westlichen Umgehung Hamburg", wie dieser Abschnitt der Bundesautobahn Hamburg-Flensburg auf hamburgischem Gebiet heißt (Teil der Europastraße 3). Gleiches galt danach bezüglich des Baus der Berlin-Autobahn. Mit ihr verband sich zugleich die Frage, ob vorhandene Erholungsgebiete wie z. B. der Naturpark Lauenburgische Seen überhaupt noch zusätzliche Besucherströme u. a. aus Berlin aufnehmen können. In diesem Zusammenhang überlegten einige Gemeinden, ob sie nicht ihre Wälder einfach sperren bzw. die vorhandenen Parkplätze schließen sollten.

Aus vorgenannten Gründen tauchte bei den Planern immer wieder die Forderung nach einer Fortschreibung der früheren Untersuchungen auf. Als dann schließlich die Vorbereitungen abgeschlossen waren und der Auftrag hätte erteilt werden können, fehlten in Hamburg wegen der Haushaltslage die Mittel. Dankenswerterweise erklärte sich der Landkreis Lüneburg stellvertretend für alle übrigen Randkreise bereit, sich an den Interviewkosten der Haushaltsbefragung zu beteiligen und einen Zuschuß in Höhe von 24 000 DM beim Koordinierungs- und Bewilligungsausschuß der Gemeinsamen Landesplanung Hamburg/Niedersachsen zu beantragen. Daß es trotz der knappen Mittel, die zur Verfügung standen, zu einer erneuten Untersuchung des Ausflugsverhaltens der Hamburger Bevölkerung durch das Institut für Soziologie an der Hamburger Universität kam, ist vor allem dem Institutsleiter Dr. *P. Stromberger* zu verdanken. Er erklärte sich mit seinen Studenten bereit, diese Aufgabe aus der Praxis uneigennützig zu übernehmen.

Dem Institut standen zur Auswertung zur Verfügung: Eigene Befragungen durch Studenten bzw. Mitarbeiter in ausgewählten Erholungsgebieten und Erhebungen, die im Mikrozensus 1982 aus 8 000 Hamburger Haushalten gewonnen wurden (Gesamtzahl der Haushalte rd. 800 000).

Die folgenden Ergebnisse entstammen einer ersten Diskussion in den beiden Grün-Ausschüssen der Gemeinsamen Landesplanungen, deren Grundlage ein Sachstandsbericht der Bearbeiter bildete. Dr. *Stromberger* hofft, in enger Zusammenarbeit mit der Hamburger Verwaltung die bereits vorliegenden Erkenntnisse noch verbessern zu können.

Überraschend hat sich gezeigt, daß gegenüber der Untersuchung von 1967 die Ausflugshäufigkeit nicht zugenommen zu haben scheint. Auch die Ausflugsdauer ist konstant geblieben, d. h. bei rd. 13 % der Befragten dauert der Wochenendausflug

weniger als 6 Stunden, bei 57 % mehr als 6 Stunden und bei 25 % mehr als einen Tag. Die restlichen Äußerungen schienen unklar.

Die Zahl der Übernachtungen ist in einigen Kreisen stagnierend oder rückläufig. Diese Feststellung wird von einigen Gemeinden mit Besorgnis registriert; denn die Gruppe der Übernachtenden machte immerhin 25 % der Wochenendausflügler aus.

Aus der Sicht der Planer ist es unbefriedigend, daß neuere Erholungsgebiete, insbesondere die entfernteren, relativ wenig Beachtung finden.

Bei der in den letzten Jahren zu beobachtenden starken Zunahme der Radfahrer auf den Hamburger Straßen bzw. Radfahrwegen ist es erstaunlich, daß der Anteil der am Wochenende mit dem Rad in das Umland Fahrenden trotz des erheblich verbesserten Infrastrukturangebots kaum nennenswert gestiegen ist. Die Mehrheit aller befragten Hamburger Wochenendfahrer erreichte 1967 ihr Zielgebiet mit dem Pkw oder Motorrad, nämlich 69,2 %, und nur 1,2 % fuhren mit dem Fahrrad. Nach der jüngsten Befragung fahren rd. 73 % mit dem Pkw oder dem Motorrad, die Zahl der Radfahrer hat sich zwar mehr als verdoppelt, der Anteil macht jedoch in der Relation zu den „Motorisierten" lediglich rd. 3 % aus.

Verhältnismäßig wenig werden weiterhin die öffentlichen Verkehrsmittel im Wochenendverkehr benutzt. Der Anteil ist nur von 20 % auf 23 % gestiegen. Die Infrastrukturverbesserungen, die in den letzten Jahren vorgenommen wurden, haben wenig bewirkt, z. B. Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, Ausleihen von Fahrrädern auf den Bahnhöfen, Sonderfahrten der Bahn mit günstigen Tarifen. Das gleiche gilt im Prinzip für die Benutzerzahlen der verschiedenen Dampferlinien, z. B. nach Helgoland.

Obwohl Nord- und Ostseeküste von den nach Bildung, Beruf und Familienstand als besonders finanzkräftig geltenden Gruppen bevorzugt werden, liegt der Anteil der Bahnfahrer gerade für diese Gebiete relativ hoch über dem Durchschnitt: er lag nach der Erhebung aus dem Jahre 1967 bei 30,6 %.

Der Bau des Elbtunnels eröffnete den rd. 180 000 Bewohnern südlich der Elbe die Möglichkeit, verschiedene nördlich von Hamburg gelegene Ausflugsziele wesentlich zeitgünstiger zu erreichen; die letzte Befragung hat das bemerkenswerte Ergebnis erbracht, daß sie ihr Verhalten dennoch nicht geändert haben. Der Fluß bleibt offensichtlich in dieser Hinsicht ein relativ stark trennendes Element.

Kaum verändert hat sich die Zahl der mit dem Angebot Zufriedenen. Das muß verwundern, weil der Küstenfahrer i. d. R. nach einem Parkplatz suchen, mehr Kurtaxe zahlen und Würstchen kaufen muß, die doppelt so teuer sind wie daheim. Die gestiegenen Ansprüche konnten offensichtlich mit dem verbesserten Angebot kompensiert werden. Allerdings ist nicht auszuschließen, daß die Unzufriedenen zu Hause bleiben und die anderen dafür häufiger fahren.

Merkwürdigerweise haben nur wenige Ausflügler über unzureichende Straßenverbindungen geklagt. Die Hauptkritik richtete sich vielmehr gegen die Beeinträchtigungen der Umwelt und mangelhafte Einrichtungen.

Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse, lassen sich bereits einige weitere Schlußfolgerungen ziehen. Z. B.: Bei künftigen Entscheidungen muß mehr auf die Haushalte mit weniger Einkommen Rücksicht genommen werden, weil die betroffenen Gruppen generell unter schlechteren Umweltbedingungen wohnen als die besser verdienenden und weitere Entfernungen zurücklegen müssen als die Bewohner in den guten teueren Wohnquartieren des Stadtrandes.

Leider liegen keine abgesicherten Erkenntnisse darüber vor, wie viele Menschen sich den Wochenendaufenthalt an den Küsten nicht mehr leisten können (Benzinverteuerung, Parkplatzgebühren, Kurtaxen).

Wenn sich viele finanziell schwächere Wochenendtouristen den Besuch der Ost- und Nordsee nicht mehr leisten können, müßten wenigstens die Binnenseen mit den kostenlosen Badestellen stärker als bisher erschlossen werden oder die Grünanlagen in der Wohnungsnähe eine bessere Qualität bekommen.

Um das ÖPNV-Angebot stärker in das Bewußtsein der Bevölkerung zu bringen, wirbt der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sei einiger Zeit verstärkt mit Sonderangeboten für Freizeit und Ferien.

In einer 48seitigen Broschüre mit dem Titel „HVV-Freizeitfahrplan" (Startauflage 50 000 Exemplare) stellt „Bill Jet" – die neue Symbolfigur des HVV – Tourenvorschläge mit allem Drum und Dran den Hamburgern vor. Start- und Endpunkt sind immer eine Schnellbahnstation.

Mit dieser umfangreichen Palette an Sonderangeboten kommt der HVV auch den Wünschen vieler Fahrgastgruppen nach mehr preisgünstiger Mobilität mit Bahnen, Bussen und Schiffen außerhalb der Verkehrsspitzen entgegen.

Tabelle 3: *Ausflügler und Nichtausflügler nach dem Einkommen*

Haushaltsnettoeinkommen (DM / Monat)	Ausflügler (insgesamt 4381)	Nichtausflügler (insgesamt 4266)
unter 1000	6,4 %	12,6 %
1000 bis unter 1400	9,0 %	17,8 %
1400 bis unter 1800	14,2 %	19,4 %
1800 bis unter 2500	24,6 %	22,8 %
2500 bis unter 3000	13,0 %	8,9 %
3000 bis unter 3500	10,4 %	6,6 %
3500 bis unter 4000	7,4 %	3,1 %
4000 bis unter 4500	4,3 %	2,1 %
4500 bis unter 5000	2,3 %	1,6 %
5000 und mehr	7,6 %	4,4 %

Quelle: Institut für Soziologie der Universität Hamburg, 1983

Die Parlamentarier und Planer werden sich aufgrund der schwach besuchten abgelegenen Naherholungsgebiete fragen müssen, ob es in Anbetracht der knappen Haushaltsmittel vertretbar ist, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Weiterhin wird man sich fragen müssen, ob künftig noch in nennenswertem Umfang neue Wanderwege, Radfahrwege und Reitwege geschaffen werden müssen – wir werden wegen der Mittelknappheit in absehbarer Zeit wahrscheinlich ohnehin nur noch die begonnenen Maßnahmen zu Ende führen können und uns um die bauliche Unterhaltung des Geschaffenen kümmern müssen.

Gerhard Bahr