

JÖRG MAIER

Zur Vorausschätzung von Freizeit und Erholung Methoden und ihre Probleme

I. Aufgaben und Grundbedingungen zukunftsbezogener Aussagen

Fast täglich erreichen uns Aussagen über die zukünftigen Entwicklungstendenzen von Freizeit und Erholung. Unternehmer und Politiker sowie Wissenschaftler der verschiedensten Disziplinen beteiligen sich an diesem Wettlauf, Vorausschätzungen über die »Wachstums-Branche Nr. 1« anzustellen. Häufig ist die Voraussage das Ergebnis mehr oder weniger pseudo-philosophischer Betrachtungen oder einseitig technischer, ökonomischer und soziologischer Ansätze. Die große Zahl der Prämissen und Hypothesen, die verschiedenen empirischen Methoden sowie der weitgehende Mangel raumrelevanter Aspekte machen es notwendig, sich kritisch mit dieser Erscheinung unserer fortschrittsorientierten Gesellschaft auseinanderzusetzen.

Was die Aufgaben und Ziele zukunftsbezogener Aussagen für Freizeit und Erholung aus wissenschaftlicher Sicht betrifft, so gehen wir davon aus, Struktur- und Prozeßanalyse als wesentliche Bestandteile jeder fremdenverkehrsgeographischen Untersuchung anzusehen¹. Demnach ergänzt die ex-ante-Analyse notwendigerweise die ex-post-

Analyse. Prognosen oder Projektionen sind damit Aussagen über Strukturen und Prozesse, deren Eintreffen und Ablaufen mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit in mittel- (2–5 Jahre) bzw. langfristiger (10–15 Jahre) Zukunft erwartet wird. Im Rahmen der Prozeßanalyse stellt die zukunftsbezogene Aussage zwar die letzte Stufe der analytischen Betrachtungen dar, sie ist aber damit nicht das Endziel jeglicher wissenschaftlicher Betätigung, wie dies einige Autoren fordern².

Im Bereich der Planung, sowohl im privaten als auch im kommunalen und regionalen Bereich, dient die zukunftsbezogene Aussage vor allem dazu, eine Beurteilung der künftig notwendig werdenden Investitionen zu ermöglichen und Fehlinvestitionen vermeiden zu helfen. Für

1 Zur Geographie des Freizeitverhaltens. Beiträge zur Fremdenverkehrsgeographie. Zugest. von K. Ruppert und J. Maier. – Kallmünz/Regensburg 1970. = Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 6; S. 14 f.

2 Vgl. u. a. Ruggles, R.: Long-range economic projection. In: Studies in income and wealth. – Princeton 1954; Introduction, S. 3.

zahlreiche Vorausschätzungen war es dabei von Vorteil, daß die Entwicklung des Sektors Freizeit und Erholung in den letzten Jahren – zumindest in gesamtwirtschaftlicher Sicht – kontinuierlich anstieg. Außerdem fallen Fehleinschätzungen häufig deshalb nicht so sehr ins Gewicht, weil die Investitionen nicht laufend der steigenden Nachfrage, sondern sprunghaft ihr angepaßt werden.

Die Schwierigkeit zukunftsbezogener Aussagen für Freizeit und Erholung besteht aber grundsätzlich darin, daß es sich hier um Verhaltensweisen menschlicher Gruppen handelt. Das Zusammenwirken von Motiven, Bewertungen und realen Verhaltensweisen erfolgt nicht nach streng naturwissenschaftlichen oder mathematischen Gesetzen, sondern hängt von einer Vielzahl subjektiver, gruppenspezifischer Faktoren und Eigenarten ab.

Prognosen für Freizeit und Erholung setzen deshalb wesentlich umfangreichere und differenziertere Prämissen voraus als rein technische oder ökonomische Prognosen. Allein schon die mangelnden Kenntnisse über die Zusammenhänge menschlicher Interaktionen und ihrer Beweggründe lassen den »Wahrscheinlichkeitscharakter« dieser Vorausschätzungen erkennen. Man muß sich deshalb davor hüten, von Prognosen für Freizeit und Erholung an Zuverlässigkeit und Wirklichkeitsnähe mehr zu fordern, als vom Wesen der Bestimmungsgrößen dieses Prozesses erwartet werden kann³.

Die »bedingte« Vorausschätzung, wie sie in den meisten prognostischen Ansätzen mit der angenommenen Stabilität der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Lage auftritt, nimmt bereits eine Auswahl aus den möglichen Entwicklungen vor. Ihre Aussage wird trotzdem einen um so größeren Wahrscheinlichkeitsbereich haben, je länger der Zeitraum ist, den die Prognose abdeckt und je regionaler das Betrachtungsobjekt ist. So können z. B. Vorausschätzungen bis 1980 oder 1985 – pragmatisch gesehen – zwar auf Schätzungen der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zurückgreifen, jedoch schränken zahlreiche Unsicherheitsfaktoren in der Erfassung menschlicher Verhaltensweisen und ihre Abhängigkeit von gesellschaftlichen, konjunkturellen und saisonalen Veränderungen die Aussage ein. Kann damit aber noch die voraussichtliche Richtung und Stärke der Prozeßentwicklung angegeben werden, so sind Vorausschätzungen über diesen Zeitraum hinaus (etwa bis zum Jahre 2000) meist mehr oder weniger phantasievolle Andeutungen einer Vorausschau.

II. Determinanten der vergangenheits- sowie der zukunftsbezogenen Prozeßanalysen

Die meisten bisher vorliegenden Vorausschätzungen gehen im Sinne einer Zeitreihenanalyse von der in der Vergangenheit beobachteten Entwicklung und den nachgewie-

senen oder angenommenen Einflußfaktoren sowie einigen Prämissen und Parametern aus. Aus der Reihe unterschiedlich gewichteter Determinanten werden dabei für die Entwicklung im Urlaubsreiseverkehr⁴ insbesondere

- die Bevölkerungsentwicklung, vor allem die zunehmende Verdichtung und Urbanisierung,
- das reale Wachstum der Wirtschaft und der Einkommen sowie die höhere Konsumquote für Freizeit und Erholung,
- die Verkürzung der Arbeitszeit bei gleichzeitiger Annahme erhöhter Freizeit (dabei wird als stillschweigend vorausgesetzt, daß die potentiell erhöhte freie Zeit auch zu einer effektiven Mehr-Freizeit wird sowie daß die heute noch meist vorhandene klare Trennung zwischen Arbeitszeit und Freizeit auch künftig beibehalten wird),
- die Veränderung der Sozial- und Altersstruktur, wobei die Prognose sozialer Schichten als Basis dieses Teils der Prognose bisher nur in Globalschätzungen annäherungsweise gelöst worden ist,
- die steigende Mobilität, unterstützt durch die zunehmende Motorisierung,
- und
- der technische Fortschritt im Verkehrswesen

als exogene Faktoren herangezogen, während aus dem Bereich der fremdenverkehrsmanenten Determinanten die Veränderung der regionalen und funktionalen Angebotsstruktur und aus dem Bereich der gruppenspezifischen Verhaltensweisen die Veränderung der Nachfrage-Bedürfnisse und Präferenzen nur in einzelnen Studien ausgesprochen werden⁵.

Für die zukünftige Entwicklung im Naherholungsverkehr werden noch zusätzlich zwei weitere Faktoren aus dem Bildungssektor berücksichtigt⁶:

- die soziale Mittelschicht wird durch qualifiziertere Ausbildung anwachsen, was häufig auch mit der Übernahme von Verhaltensmustern der Mittel- oder Obergruppe verbunden ist,
- der schulfreie Samstag bringt eine Verschiebung vom Ein- zum Zweitagesausflug.

Das größte Problem der verschiedenen empirischen Verfahren liegt jedoch weniger in den Teilprognosen der einzelnen Determinanten, sondern in der Gewichtung dieser Faktoren. Auf Grund des weitgehenden Mangels an Untersuchungen über die Interdependenz der verschiedenen

schaft an der Hochschule St. Gallen 1968/1969. / Böventer, E. von: Wirtschaftstheoretische Aspekte des Fremdenverkehrs. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen, Dresden. 14. Jg. (1967) H. 2, S. 519–527.

4 Vgl. die detaillierten Daten bei Maier, J.: Methoden und Probleme von Fremdenverkehrsprognosen. In: Der Tourismus und seine Perspektiven für Südosteuropa. – München 1971. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 6; S. 37–40.

5 Czinki, L.: Der voraussichtliche Bedarf an Freizeitanlagen und Flächen für die Erholung sowie ihre möglichen Standorte für die Bevölkerung von NRW. – Essen 1970.

6 Vgl. Ruppert, K.: Naherholung in der urbanisierten Gesellschaft. In: Der Tourismus und seine Perspektiven für Südosteuropa. – München 1971. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 6; S. 59.

3 Vgl. Prosené, M.: Die Zukunft der Freizeit. In: Menschen im Jahr 2000. Hrsg. von R. Jungk. – Frankfurt a. M. 1969; S. 110–117. / Schmidhauser, H. P.; H. U. Berger: Möglichkeiten zur Abschätzung künftiger Entwicklungen im Fremdenverkehr. In: Sem.-Mitteilungen für Fremdenverkehr und Verkehrswirt-

Faktor-Beziehungen beschränken sich die vorliegenden Prognosen auf die Analyse einzelner Faktoren und ziehen dadurch selbst die Grenzen für ihre Aussagen. Ferner kommt bereits in diesem Stadium der ex-ante-Analyse der Charakterzug vieler Vorausschätzungen, nämlich die optimistische oder pessimistische Grundhaltung der Prognostiker in bezug auf die verschiedenen Einflüsse, zum Ausdruck.

III. Quantitative Methoden und deren Ergebnisse

Bei der Analyse dieser Methoden – von qualitativen Trend-Aussagen sei einmal abgesehen – zeigt sich bereits bei der Zielfunktion der Vorausschätzungen ein deutlicher Unterschied zwischen

- Prognosen in Abhängigkeit von unternehmens-, kommunal- oder regionalpolitischen Entscheidungen (Ziel-Prognosen) und
- Prognosen in Abhängigkeit von gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen (Entwicklungs-Prognosen).

Diese unterschiedliche Blickrichtung liegt in den verschiedenen erkenntnistheoretischen Grundhaltungen der Vorausschätzungen begründet. Die Ziel-Prognose ist im wesentlichen darauf ausgerichtet, die bisherige Entwicklung an ein planungspolitisch bedingtes Soll-Datum in der Zukunft auszurichten und sollte deshalb besser als »strategische Analyse«⁷ oder »Utopie«⁸ bezeichnet werden. Gegenüber den Ziel-Prognosen, die aus der Kritik der beobachteten Situation eine zukünftige Entwicklung anzustreben versuchen, schließen die Entwicklungs-Prognosen aus der ex-post-Entwicklung und der ex-nunc-Struktur auf den zukünftigen Ablauf, unter Berücksichtigung neu auftretender Faktoren aus dem menschlichen Entscheidungsbereich. Während der größte Teil dieser letztgenannten Methoden Aussagen über Zahl und regionale Verteilung der Reisenden sowie über die benutzten Verkehrsmittel macht, bestehen bisher nur einzelne Ansätze für eine Einbeziehung raumrelevanter Verhaltensweisen der verschiedenen Nachfragegruppen und -formen.

Auf Grund der schrittweisen Veränderung unserer Gesellschaft und ihrer ökonomischen und sozialen Grundlagen sind die Entwicklungsprognosen mit einem gewissen Wahrscheinlichkeitscharakter versehen. Sie können deshalb als Orientierungsdaten zur Konfrontation mit den gewünschten Zielen der Planung herangezogen werden.

1. Prognosen über Zahl und regionale Verteilung der Reisenden sowie die benutzten Verkehrsmittel

a) Urlaubsreisen

Der Schwerpunkt der Methoden befaßt sich mit dem Urlaubsreiseverkehr, wobei die Annahme einer steigenden

Reiseintensität, einer Zunahme des Mehrfach-Urlaubs zu verschiedenen Jahreszeiten und die bereits in der Vergangenheit begonnene Umwandlung in der Verkehrsmittelstruktur (trotz absoluter Zunahme der Flugreisenden eindeutige Dominanz des Pkws) allen gemeinsam ist. Vom Verfahren her kann man grundsätzlich einfache Methoden (z. B. Trendextrapolationen oder Analogieschlüsse) und analytische Methoden (z. B. von Korrelationen oder Regressionen bis hin zu Nachfragefunktionen oder Wachstumsmodellen) unterscheiden.

Die einfachste Form der Prognose im gesamtwirtschaftlichen Bereich wird durch das Denken in Wachstumsraten verkörpert. Demgegenüber geht Koch⁹ bei seiner Prognose der Reiseintensität in der BRD im Jahre 1965 von der zunehmenden Motorisierung unter Einbeziehung eines Sättigungsgrades aus. Das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung in München erweitert diese monovariablen Abhängigkeitsbeziehung mit Hilfe einer Regressionsanalyse zwischen Reiseintensität und Bruttoinlandsprodukt sowie eines auf die USA bezogenen Analogieverfahrens der zu erwartenden Konsumgewohnheiten¹⁰. Beide Verfahren wiesen für das Jahr 1980 mit 59 % bzw. 67 % Reiseintensität auf eine Verdoppelung der Beteiligungsquoten gegenüber 1965 hin. Waren diese ersten Ansätze noch an stark wachstumsorientierten Prämissen ausgerichtet, so führen neuere Studien unter Einbeziehung der Sozialstruktur und der Urbanisierungsmuster zu etwas geringeren Quoten der Reiseintensität von 50–55 %.

Bereitet bereits die gesamtwirtschaftliche Prognose der Reiseintensität erhebliche methodologische Probleme, so wachsen diese Schwierigkeiten noch bei einer regionalen Differenzierung, z. B. bei der Verteilung des zukünftigen Reisestromes auf Inland und Ausland. Die einfachsten Verfahren gehen dabei von einer auch in Zukunft vorhandenen Persistenz der heutigen Marktstrukturen und Wettbewerbsverhältnisse aus¹¹, während etwas weiter entwickelte Methoden über die Auswertung von Querschnitzählungen und Kohärenztests die projizierten Regionalgrößen mit den für die übergeordnete Gesamtheit erarbeiteten Zukunftsvorstellungen abzustimmen versuchen. Neben den bei gesamtwirtschaftlichen Betrachtungen meist dominierenden Nachfrageprognosen werden im regionalen Bereich verstärkt auch Angebotsprognosen zur Aufstellung von Gleichgewichtsmodellen herangezogen. Eine Verbindung beider Ansätze wurde von Kohlhauser¹² für Öster-

Kallmünz/Regensburg 1972. = Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 8. S. 57–62.

9 Koch, A.: Die Auswirkungen der Verkehrserschließung auf den Tourismus. In: Jahrbuch für Fremdenverkehr, 13. Jg. (1965) S. 39–46.

10 Gleißner, E.; T. Huber; J. Maier; S. Wiczorek: Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen in der BRD bis zum Jahre 1980. – Berlin 1967. = Schriftenreihe des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung, H. 66.

11 Hoffmann, H.: Analyse der strukturellen Entwicklung des Fremdenverkehrs in Bayern. – München 1970. = Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, H. 23; S. 287.

12 Kohlhauser, W.: Voraussichtliche Entwicklung des Fremdenverkehrs. – Wien 1967. = Monatsberichte des Österreichi-

7 Gerfin, H.: Langfristige Wirtschaftsprognose. – Tübingen, Zürich 1964; S. 11.

8 Ganser, K.: Bevölkerungsprognosen für die räumliche Planung (Vortrag). In: Bevölkerungs- und Sozialgeographie. –

reich vorgenommen, wobei von der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den Haupteinzugsländern des entsprechenden Fremdenverkehrs-Zielgebietes ausgegangen wird, allerdings unter der Annahme, daß sich die regionale Gewichtung der Herkunftsgebiete in Zukunft nicht ändert.

Diese Abhängigkeit von autonom geschätzten exogenen Variablen bei konstant gehaltenen Parametern wird noch erhöht bei Modellen, die auf regionale Nachfragefunktionen¹³ oder regionale Input-Output-Rechnungen¹⁴ aufbauen. Die zwischen den einzelnen Variablen bestehenden Beziehungen können dabei – nicht zuletzt auf Grund des mangelnden statistischen Materials – nur unter sehr vereinfachenden und deshalb mehr oder weniger unrealistischen Annahmen dargestellt werden.

Bei einer weiteren regionalen Differenzierung der Prognosen, etwa auf Gemeindebasis, wird besonders deutlich, daß die »ceteris-paribus-Klausel« oder die »status-quo-Projektion« mancher überregionalen Prognosemethode auf Grund der Vielzahl konkurrierender und sich substitutional ersetzender Orte nicht mehr durchführbar ist. Daneben ist es bisher nicht gelungen, die kommunalpolitischen Entscheidungen und ihre Veränderungen in die Prognose-Variablen einzubeziehen. Die bisher vorliegenden empirischen Ansätze gehen, da die Analyse und Prognose der übergeordneten Märkte sowie sämtlicher Substitutionsmärkte auf Grund des Arbeitsaufwandes und der Gewichtungskriterien in der Regel ausscheiden, deshalb meist von der Angebotsentwicklung im Fremdenverkehr des jeweiligen Ortes sowie der kommunalen und regionalen Infrastrukturentwicklung aus¹⁵. Besonders deutlich zeigt sich hierbei dann der Charakter der »bedingten Prognose«.

b) Kurzurlaubsreisen

Dieser Teil des Sektors Freizeit und Erholung hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. So zeigte die vom Studienkreis für Tourismus durchgeführte Reiseanalyse 1970¹⁶ zum ersten Mal, daß bereits 24 % der Erholungssuchenden Urlaubsreisen mit einer Dauer von 2–4 Tagen durchgeführt haben. Dabei besteht eine leicht negative Korrelation der Beteiligung an diesen Kurzur-

laubsreisen in bezug auf das zunehmende Alter, während bei den Haushaltseinkommen und Sozialschichten eine deutliche positive Beziehung vorhanden ist. Wenn auch für diese Form der Freizeitverwendung bisher keine prognostischen Ansätze vorhanden sind, so ist im Hinblick auf eine Vier-Arbeitstage-Woche in Zukunft mit einer besonders dynamischen Entwicklung bei den Kurzurlaubsreisen zu rechnen.

c) Naherholungsverkehr

In weit stärkerem Maße ist der Naherholungsverkehr, der sich zeitlich vom stundenweisen Ausflug bis zum Wochenendverkehr erstreckt, zu einem Massenphänomen und zu einem landschaftsgestaltenden Faktor größten Ausmaßes geworden. Dabei beteiligen sich nicht nur in den Großstädten zwischen 25 und 35 % der Bevölkerung an dieser Mobilitäterscheinung, sondern auch im ländlichen Raum und in kleineren Städten liegt, wie unsere Studien gezeigt haben, die Beteiligung am Naherholungsverkehr immerhin noch zwischen 5 und 15 % der Bevölkerung.

Die fortschreitende Urbanisierung dürfte hierbei als Prognosefaktor aus den bereits bei den Vorausschätzungen der Urlaubsreisen bekannten Determinanten eine dominante Rolle spielen. Daneben sind bei zukunftsbezogenen Aussagen über den Naherholungsverkehr insbesondere die verschiedenen Freizeitpräferenzen der einzelnen Sozialgruppen in ihrer zukünftigen Entwicklung abzuschätzen. Da gerade diese Faktoren sich als überaus schwierig zu prognostizieren erwiesen haben, klammern die bisher vorliegenden Verfahren sie weitgehend aus. So geht z. B. das DIVO-Institut¹⁷ bei der Berechnung der zukünftigen Entwicklung der Wochenendreisen in NRW von der Bevölkerungsentwicklung und der Motorisierung in diesem Bundesland aus. Für eine Berechnung des Flächenbedarfs für Erholung oder gar für die Entwicklung von Standortplanungen für Freizeiteinrichtungen reichen diese Globalangaben der Reiseintensität im Naherholungsverkehr jedoch nicht aus. Deshalb versucht Czinki¹⁸ dieses Problem mit der Berechnung der »Gleichzeitiganwesenden« in einem Naherholungsgebiet und Annahmen über die saisonale und regionale Verteilung der Erholungssuchenden in NRW zu lösen. Für die Vorausschätzung geht er insbesondere auf der zweiten Stufe seines Modells bevorzugt von Analogie-Überlegungen und bestimmten Wunschvorstellungen aus. Der große Vorzug dieses Verfahrens besteht m. E. jedoch darin, die zukünftige Entwicklung des Naherholungsverkehrs und seiner regionalen Verteilung an eine Vielzahl von Modell-Hypothesen anzubinden, wobei das Problem der Gewichtung der einzelnen Determinanten allerdings nur qualitativ erfolgte.

Dieser Ansatz wurde bei der Prognose des Naherholungsverkehrs von Paris in Gestalt eines multivariablen Nachfragemodells noch weiter entwickelt¹⁹. Die Verwen-

schen Institutes für Wirtschaftsforschung, H. 8; S. 271–281. / Hoffmann, H.: Untersuchung über Umfang, Struktur, Bedeutung und Entwicklung des Fremdenverkehrs in Schleswig-Holstein. – München 1970. = Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, H. 19; S. 65 ff.

13 Vgl. u. a. Todt, H.: Die Beurteilung touristischer Standorte auf Grund ihrer Lage zu den Bevölkerungszentren. – Frankfurt 1966. = Veröffentlichungen des Instituts für Fremdenverkehrswissenschaft an der Universität Frankfurt; S. 77–112.

14 Vgl. u. a. Gleißner, E.: J. Maier: Vorschläge für Verfahren zur langfristigen Vorausschätzung des Güterverkehrs in NRW. – Düsseldorf 1968.

15 Vgl. u. a. Maier, J.: Die Leistungskraft einer Fremdenverkehrsgemeinde. Modellanalyse des Marktes Hindelang/Allgäu. Ein Beitrag zur wirtschaftsgeographischen Kommunalforschung. – München 1970. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 3; S. 433 ff.

16 Studienkreis für Tourismus: Pressenotiz über die Reiseanalyse 70, Urlaubsreisen 1970. – Starnberg 1971.

17 Wochenenderholungsverkehr im Ballungsgebiet NRW. (Hrsg.: DIVO-Institut. – Frankfurt 1968.

18 Czinki, L., a. a. O., S. 103 ff.

19 Freitag, R. D.: Der Naherholungsverkehr von Paris. Eine wirtschafts- und sozialgeographische Untersuchung. Unveröff-

dung von Freizeit und Erholung wurde dabei zum Einkommen, zum Pkw-Besitz, zur Berufsgruppe, zur Alters- und Familienstruktur, zur Wohnqualität und -umwelt, zum Gemeindetyp, zum Bevölkerungswachstum und zur Verfügung stehenden Freizeit in Beziehung gesetzt. Trotz der Einbeziehung zahlreicher Faktoren des sozio-ökonomischen Bereiches werden jedoch die verschiedenen Freizeit-Verhaltensweisen der einzelnen Sozialgruppen in ihrer Raumrelevanz nur wenig angesprochen. Was das Ergebnis dieser Prognosen betrifft, so wird – wie auch in einigen Arbeiten aus der DDR – damit gerechnet, daß bei der Feierabend-Erholung mit einer Steigerung um 150 % und bei der Wochenenderholung um 75 % für die nächsten 15 Jahre zu rechnen ist.

Ein dritter Ansatz zur Vorausschätzung des Naherholungsverkehrs wurde für Hamburg mit der Anwendung des Gravitationsmodells gewählt²⁰. Die Verkehrsbeziehung zwischen Quell- und Zielgebiet der Naherholung wurde dabei in Analogie zum Newtonschen allgemein Gravitationsgesetz zerlegt in die Verkehrserzeugungskraft der Quell-Region i (Q_i) und in die Verkehrsanziehungskraft der Zielregion j (Z_j). Die Fahrten (F_{ij}) zwischen beiden Regionen entsprechen dann dem mathematisch formulierten Zusammenhang:

$$F_{ij} = k \cdot \frac{Q_i^a \cdot Z_j^b}{W_{ij}}$$

Um diesen deduktiven Ansatz empirisch zu belegen, wurden als Einflußgrößen für das Wochenendverkehrsaufkommen Faktoren der Wirtschafts- und Sozialstruktur und für die Verkehrsanziehungskraft vor allem die Landschaftsart und Größe der Gebiete herangezogen. Gerade aber für die Bewertung der letztgenannten Faktoren in den einzelnen Gebieten fehlte eine eindeutige Meßgröße. Auch wenn die Distanzempfindlichkeit in Form des Verkehrswiderstandes in die Berechnung einbezogen worden ist, fehlt doch die Berücksichtigung individual bestimmter Informationsbarrieren und gruppenspezifischer Präferenzen im Raum.

Diesen Mangel zu beseitigen und gleichzeitig das chorologische System der metrischen Distanz in gruppenspezifische Reaktions-²¹ oder »Reichweiten des Aktionshorizonts« zu transformieren, versucht Bartels²². Er definiert

dabei die Attraktivität von Naherholungszielen als Funktion der Naherholungsfläche, die sich aus agrarischer Nutzfläche und sonstigen öffentlichen Freiflächen zusammensetzt, sowie den ästhetischen Qualitäten dieser Flächen und ihrer Verkehrsgunst.

2. Prognostische Ansätze der Einbeziehung raumrelevanter Verhaltensweisen

Dieser Aspekt des Flächenbezugs und der zukünftigen Ansprüche der Bevölkerung an den Erholungsraum kommt in den meisten Prognosen bisher zu kurz. Jedoch wachsen die Ansprüche an den Raum nicht nur durch die zunehmende Reiseintensität im Urlaubs- und Naherholungsverkehr an, sondern auch durch die Herausbildung neuer Freizeitgewohnheiten. Vor allem die Nachfrage nach landschaftlich attraktiven und mit Infrastruktur gut ausgestatteten Standorten, mit Wassersport- und/oder Wintersportmöglichkeiten wird sich besonders stark entwickeln.

a) Urlaubsreisen

Zwar fanden diese Überlegungen bei einer Reihe von Regionalplänen in den Niederlanden, in Frankreich und in Dänemark bereits Eingang, häufig jedoch stark auf das jeweils prognostizierte Urlaubsreisen-Angebot abgestimmt. Sehr global formuliert, sollen dabei die 20–40 qm Erholungsfläche pro Einwohner, die heute in verschiedenen Ländern als Maßgrößen bei der Entwicklung von Erholungsgebieten dienen, in den nächsten 10–15 Jahren auf 50–70 qm pro Einwohner anwachsen²³. Das größte Problem einer flächenbezogenen Erholungsplanung stellt – mit Ausnahme der Arbeiten in den Niederlanden und der Schweiz – der weitgehende Mangel eines Siedlungs-Leitbildes, sowohl eines freizeitorientierten als auch insbesondere eines integralen Leitbildes, dar.

Dabei muß man sich jedoch darüber klar sein, daß der Ausdruck »Prognose« auf Grund der methodologischen Probleme, der Unsicherheitsfaktoren in bezug auf die Datenlage, der mangelnden Kenntnis der Beziehungsfelder und Strukturmuster sowie der Erfassung der heutigen und der Abschätzung der zukünftigen Freizeit-Verhaltensweisen angemessener in »Flächenschätzungen« umformuliert werden müßte.

b) Freizeitwohnen

Ein sehr wichtiges Element bei den künftigen Flächenansprüchen für Freizeitverwendung dürften die Freizeit-

fentl. Diplomarbeit am Wirtschaftsgeographischen Institut der Universität München unter Leitung von Prof. Dr. K. Ruppert. – München 1967.

20 Untersuchungen zum Wochenendverkehr der Hamburger Bevölkerung. T. A.: Die Wochenendverkehrsregion. Gutachten durchgeführt im Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg, bearb. von Ingrid Albrecht. – Lütjensee o. J. (1967); S. 109–126. Vgl. auch Mäcke, P. A.: Das Prognoseverhalten in der Straßenverkehrsplanung. – Wiesbaden 1964; sowie Crampon, L. J.: The gravitation model. A tool for travel market analysis. In: Zeitschrift für Fremdenverkehr. 20. Jg. (1964) H. 3.

21 Ruppert, K.: Die gruppentypische Reaktionsweite. Gedanken zu einer sozialgeographischen Arbeitshypothese. – Kallmünz/Regensburg 1968. = Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 3; S. 103–109.

22 Bartels, D.: Leitbilder der Raumordnung als quantifizierte

Zuordnungsmodelle. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie. 14. Jg. (1970) H. 3, S. 65–79.

23 Vgl. Christaller, W.: Der künftige Bedarf an Erholungsflächen und seine Deckung, dargestellt am Beispiel des Landes Schleswig-Holstein. (Hrsg.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungsausschuß Raum und Fremdenverkehr. – Hannover o. J. (1969). / Parcs et loisirs aux Pays-Bas. – Paris 1968. = Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, H. 12/13. / Teilleitbild Erholung und Fremdenverkehr. Landesplanerische Leitbilder der Schweiz, 1. Zwischenbericht. – Zürich 1969. = Schriftenreihe zur Orts-, Regional- und Landesplanung, Nr. 2.

wohnsitze darstellen. Denn im Laufe der Zeit wurde aus dem Privileg einer begüterten Schicht mehr und mehr ein Verhaltensmuster weiterer Sozialgruppen, die in Verbindung mit der zunehmenden Urbanisierung auch einen immer größeren Raum erfassen. Unabhängig von den verschiedenen Wirtschaftssystemen kann es geradezu als ein Kennzeichen der modernen Funktionsgesellschaften angesehen werden²⁴. Wenn auch im Vergleich zu der Situation in den skandinavischen Ländern oder auch in Frankreich, wo 20 % und mehr der Haushalte über einen Zweitwohnsitz zu Erholungszwecken verfügen, die Entwicklung in der BRD durch einen »time-lag« gekennzeichnet ist, so ist doch bereits in attraktiven Lagen eine beachtliche Konzentration festzustellen. Insbesondere am Rande und im Nahbereich der städtischen Verdichtungszone (vor allem an den See- und Meeresufern), im weiteren Umland der Städte (meist an Waldrändern oder bevorzugten Aussichtspunkten) sowie in den Fremdenverkehrsorten des Hoch- und Mittelgebirges zeigen sich stark präferenzierte Bereiche. Allein 7,3 % der Münchner Haushalte²⁵ oder ebenfalls knapp 7 % der Hamburger Haushalte²⁶ verfügen über einen ständigen Wochenendplatz.

Einen deutlichen Hinweis auf den zukünftigen Flächenanspruch für Freizeitwohnsitze gab *Helmfrid* für Schweden²⁷. Nach einer Vorausschätzung für das Jahr 2000 rechnet man dort mit rd. 1 Mill. Freizeitwohnsitzen und einer Fläche von ca. 15 000 qkm. Wenn auch diese globale Tendenz nur bedingt auf andere Länder übertragen werden kann, so zeigt sie doch ebenso wie die geschätzte Verzehnfachung der Caravans in der BRD in den nächsten 10 Jahren (von 250 000 1970 auf 2,5 Mill. 1980)²⁸ auf den Trend in unserer mobilen Gesellschaft hin.

c) Naherholungsverkehr

Was die Flächenansprüche im Rahmen des zukünftigen Naherholungsverkehrs betrifft, so hat dazu *Ganser*²⁹

eine Methode der Vorausschätzung vorgelegt. Er geht dabei von einer Gliederung der verschiedenen Freizeitaktivitäten und ihren Flächenansprüchen aus, wobei er nach der Nutzungsintensität unterscheidet:

- den Raum der äußeren und inneren Verkehrserschließung,
- den Raum zur Ausübung der jeweiligen Freizeitaktivität,
- den Raum der psychischen, optischen und – das System überlagernd – der sozialen Distanz.

Ohne die Schwierigkeiten bei der Vorausschätzung im Hinblick auf die Mehrfachnutzung der Flächen für verschiedene Aktivitäten oder bei der zeitlich begrenzten Benutzungsdauer bestimmter Flächen für verschiedene oder gleiche Aktivitäten zu verkennen, versucht *Ganser* Schätzungen des künftigen Flächenbedarfs vorzunehmen. Er geht davon aus, daß z. B. der Flächenanspruch der »intensiven Freizeitsportarten«, wie Schwimmen in Hallen- oder Freischwimmbädern oder Tennis, zwar eine große Anzahl Erholungssuchender zusammenführen wird, deren Flächenbedarf aber im Verhältnis zu den »extensiven Freizeitsportarten« wie Skifahren, Reiten oder Golf verschwindend gering ist.

IV. Grenzen und Möglichkeiten zukunftsbezogener Aussagen über Freizeit und Erholung

Während sich nur wenige Arbeiten mit der Einbeziehung raumrelevanter Verhaltensweisen und Flächenansprüche einzelner Freizeitaktivitäten in die Vorausschätzungen für Freizeit und Erholung befassen, betrachtet der Großteil der bisherigen Methoden vorrangig ökonomische, technische und teilweise gesamtgesellschaftliche Aspekte. Der menschliche Verhaltensbereich tritt in den Hintergrund, obwohl es auch dabei Regelmäßigkeiten, einheitliche Verhaltensmuster und Bewertungen gibt, die für eine Vorausschätzung Ansätze bieten. Gerade die Interdependenz wirtschaftlicher, soziologischer, psychologischer und räumlicher Beziehungen sollte deshalb im Vordergrund neuerer Arbeiten stehen. Nur dieser interdisziplinäre Ansatz erlaubt es m. E., den Zusammenhang zwischen Freizeit und Erholung einerseits und räumlichen Auswirkungen andererseits auch in prognostischer Sicht zu analysieren. Dazu sind Untersuchungen, die sich mit den Aktionen und Reaktionen menschlicher Gruppen im Raum befassen, besonders wichtig. Bei allen methodologischen und empirischen Ansätzen sollte jedoch nicht vergessen werden, daß Vorausschätzungen nur Hilfsmittel für das Bestreben sind, die Orts-, Regional- und Landesplanung operationaler zu gestalten.

24 *Ruppert, K.; J. Maier*: Der Zweitwohnsitz im Freizeitraum – raumrelevanter Teilaspekt einer Geographie des Freizeitverhaltens. In: Institut für Raumordnung. Informationen. 21. Jg. (1971) H. 6, S. 135–157.

25 *Ruppert, K.; J. Maier*: Der Naherholungsraum einer Großstadtbevölkerung, dargestellt am Beispiel Münchens. In: Institut für Raumordnung. Informationen. 19. Jg. (1969) H. 2, S. 23–46.

26 *Matti, W.*: Freizeittätten am Wochenende. In: Hamburg in Zahlen. (1971) H. 1, S. 3–8.

27 *Helmfrid, S.*: Zur Geographie einer mobilen Gesellschaft. In: Geographische Rundschau. 20. Jg. (1968) H. 2, S. 445–451.

28 *Ney, H.*: Das Ei wird eckig. In: Esso-Magazin. (1971) H. 1, S. 16–19.

29 *Ganser, K.*: 1,5 Millionen Hektar für die Infrastruktur (Vortrag). In: Landbewirtschaftung ohne Agrarproduktion? – Hannover 1971. = Schriftenreihe für ländliche Sozialfragen; S. 95–119.