

HANS JÜRGEN HUBER

Freizeitverkehr in der Verkehrswegeplanung

Mit 2 Kartenbeilagen

1. Freizeitverkehr

Unter den verschiedenen Freizeitdefinitionen ragt jene hervor, die Freizeit als Zeit außerhalb der Arbeitszeit versteht. Für die Verkehrsplanung ist es zweckmäßig, als Freizeit die Zeit zu definieren, in der der Mensch seine Aktivitäten frei wählen kann. Neben der Arbeitszeit gehört damit eine Reihe weiterer Tätigkeiten, die für die Existenzsicherung notwendig sind, nicht zur Freizeit. Es verbleiben als Freizeit ca. 3–4 Stunden am Werktag, 8–13 Stunden pro Tag an Wochenenden und rund 10–13 Stunden pro Tag im Urlaub¹.

Der Verkehr in der so definierten Freizeit tritt in den verschiedensten Formen in Erscheinung:

- Verkehr im Rahmen der Tageserholung,
- Wochenenderholungsverkehr,
- Kurzurlaubsverkehr,
- Urlaubsreiseverkehr, und schließlich
- Urlauberverkehr.

Tages- und Wochenenderholung lassen sich zusammenfassen zum Begriff der Naherholung². Während die Tageserholung überwiegend in der Nähe der Wohnung stattfindet, erstreckt sich die Wochenenderholung, soweit das Auto dazu in Anspruch genommen wird, auf einen Umkreis von 30 bis 90 Minuten Fahrzeit um die Siedlungsgebiete.

Wenn Feiertage an das Wochenende angrenzen oder wenn das Wochenende durch einen oder zwei Urlaubstage ergänzt wird, entsteht das sog. verlängerte Wochenende, mit bis zu 3 Übernachtungen. Der Verkehrscharakter nimmt hier bereits Züge des Urlaubsverkehrs an, jedoch überwiegt noch der Ausflugscharakter. In der Statistik beginnt bei 4 Übernachtungen der entfernungsempfindliche Kurzurlaub. Unter Urlaubsreiseverkehr versteht man den Verkehr vom Wohnort zum Ort des Haupturlaubs. Als komplementäre Ergänzung tritt zum Urlaubsreiseverkehr noch der Urlauberverkehr hinzu, das ist der Verkehr der Urlauber am Urlaubsort.

2. Problemstellung aus der Sicht der Verkehrsplanung

Bereits seit Anfang der sechziger Jahre ist eine rasche Zunahme des Verkehrs an Wochenenden zu verzeichnen. Diese hat inzwischen dazu geführt, daß auf der Mehrzahl der Bundesfernstraßen die größten Verkehrsmengen im Freizeitverkehr auftreten. Nur noch etwa 5 bis 10 % der Streckenlänge weisen heute im normalen Werktagsverkehr die größten Belastungen auf (vgl. die 2 beiliegenden Karten mit Faktoren des Wochenendverkehrs und Faktoren des Urlaubsreiseverkehrs). Dieser Trend scheint sich fortzusetzen. Die Entwicklung kann durchaus von der Pkw-Halter-Struktur her interpretiert werden: Derjenige Personenkreis, der den Pkw in erster Linie für berufliche Zwecke benötigt, stellte das Hauptreservoir der ersten Motorisierungswelle dar. Die dann einsetzende und heute noch andauernde weitere Motorisierung erfaßte zunehmend jene Bevölkerungsschicht, die das Auto in stärkerem Maße in der Freizeit nutzt. Verkürzung der Arbeitszeit und stei-

1 Koschnick-Lamprecht, Birgit: Die Funktion des ländlichen Raumes aus der Sicht wachsender Freizeitbedürfnisse. In: Die Zukunft des ländlichen Raumes. T. 1. Grundlagen und Ansätze. – Hannover 1971. = Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 66.

2 Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung. Bundestagsdrucksache VI/3793 vom 19. 9. 1972. – Bonn 1972. S. 44.

gendes Einkommen tun ein Übriges, um dem Freizeitverkehr auch in der Zukunft die gar nicht so sehr erwünschten großen Wachstumsraten zu sichern. Die relative Bedeutung des Freizeitverkehrs wird im Laufe der Zeit noch dadurch gesteigert, daß im Werktagsverkehr immer mehr geeignete Substitutionsmöglichkeiten für das Auto geboten werden können, z.B. im öffentlichen Personennahverkehr in Verdichtungsräumen oder im Intercity-Verkehr der Bahn. Es spricht vieles dafür, daß hierzu im Gegensatz der Freizeitverkehr und vor allem der Wochenendverkehr individueller Verkehr bleiben werden, da besonders in der Freizeit die soziologischen Aspekte der Selbstbestimmung vorherrschen.

Für die Verkehrsmengenentwicklung kann die verhältnismäßig sichere Prognose gestellt werden, daß der Freizeitverkehr künftig noch mehr als heute die beherrschende Rolle im Straßennetz spielen wird. Dies löst die Frage aus, ob und in welchem Umfang man dem Freizeitverkehr mit den Mitteln des Straßenbaues begegnen soll. Bei der Beantwortung dieser Frage muß man sich die Ziele der Planung in Erinnerung rufen. Das traditionelle Oberziel der Verkehrsplanung war die Maximierung des Sozialproduktes. Dies erforderte eine Bedarfsdeckung in erster Linie im produktiven Verkehrsbereich, d. h. im Berufsverkehr und im Güterverkehr.

Stärker als in der Vergangenheit steht heute die allgemeine Wohlfahrtszielsetzung, in der auch der konsumtive Verkehr seinen Platz hat, im Vordergrund. Einschränkend wirken sich auf die Planung von Verkehrswegen für den Freizeitverkehr die Ziele des Umweltschutzes und der angestrebte Ausgleich zwischen den verschiedenen Nutzungsanforderungen der Gesellschaft aus. Für die Gewichtung der Ziele untereinander gibt es keine »objektiv beste« Lösung. Sie muß unter den Mitgliedern der Gesellschaft ausgehandelt werden, wobei Nutzwertanalysen wertvolle Hilfestellungen leisten können³. Die räumlichen, verkehrstechnischen und ökonomischen Unterschiede zwischen den einzelnen Freizeitverkehrsarten lassen, unbeschadet des politischen Charakters der Zielgewichtung, der Tendenz nach folgende vorsichtige Wertung zu:

Die Tageserholungsstätten lassen sich räumlich konzentrieren. Damit liegt eine entscheidende Voraussetzung für eine Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vor, die so weit als möglich angestrebt werden sollte.

Der Wochenendverkehr erstreckt sich auf ausgedehnte Teile der gesamten Region. Eine räumliche Konzentration der Erholungsstätten, wie sie bei der Tageserholung denkbar ist, ist aufgrund der Struktur der Freizeitaktivitäten am Wochenende wesentlich schwieriger. Viele Elemente der Freizeit, wie freie Wahl von Ziel, Fahrtzeitpunkt und Aufenthaltsdauer, Mitnahme von Freunden oder Verwandten, Mitnahme von Geräten zur Freizeitgestaltung, Anpassung an die Wetterlage, sind in geradezu idealer Weise auf das Auto zugeschnitten. Der Wochenendverkehr

belastet besonders die Ränder der großen Verdichtungsräume in umgekehrter Richtung wie die Berufsverkehrsströme am Werktag. In vielen Fällen lassen sich dadurch Verkehrswege so planen, daß sie den Anforderungen des Werktags- und des Wochenendverkehrs gleichermaßen genügen. Dort, wo dies nicht möglich ist, kann davon ausgegangen werden, daß die Fahrzeit und eventuelle Zeitverluste durch Stauungen im allgemeinen nicht so hoch bewertet werden wie am Werktag. Es können daher bei der Bemessung der Straßenquerschnitte geringere Ansprüche an die Qualität des Verkehrsflusses in Kauf genommen werden als im Berufsverkehr. Praktisch bedeutet dies, daß der Übergang vom zweispurigen zum vierspurigen Straßenquerschnitt erst bei 1500 bis 1800 Pkw/h in Betracht kommt, während die Schwelle im normalen Werktagsverkehr bereits bei etwa 1100 Pkw/h erreicht ist.

Im Urlaubsreiseverkehr dominieren weiträumige Fahrten; der Ausländeranteil ist groß. Er konzentriert sich auf wenige Hauptdurchgangsstrecken, insbesondere auf die Autobahnen. Es sollte angestrebt werden, die Verkehrsmassierungen auf den Straßen so weit als möglich aufzulösen, und zwar durch folgende Maßnahmen:

- Hebung der Attraktivität der anderen Verkehrszweige,
- Einflußnahme auf die Ferienordnung der Bundesländer,
- Lkw-Fahrverbote an den Wochenenden der Hauptreisezeit,
- Empfehlungen von Umleitungs- und Ausweichstrecken durch Ausgabe von Faltblättern an die Kraftfahrer,
- Räumung von Baustellen auf den Hauptstrecken während der Reisezeit,
- Appelle an die Kraftfahrer.

Auch unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen verbleiben Bauaufgaben, die in erster Linie für den Urlaubsverkehr bestimmt sind. Dazu gehören einige Autobahnen in Süddeutschland, die von Mai bis September durchgehend eine große Belastung aufweisen, oder auch Teile des Autobahnringes um München, der u. a. die Aufgabe hat, die Stadt vom urlaubsbedingten Durchgangsverkehr zu entlasten.

Der Urlauberverkehr tritt in erster Linie innerhalb der Ferienggebiete auf, und zwar an Werktagen und an Wochenenden. Die ansässige Bevölkerung steigt um die Anzahl der belegten Fremdenbetten zur wesentlich größeren Momentanbevölkerung an, die überaus mobil ist. Auch der normale Werktagsverkehr wächst in diesen Gebieten wegen des erhöhten Versorgungsbedarfs in der Urlaubszeit stark an. Immerhin hält dieses vergrößerte Verkehrsvolumen während der ganzen Saison an, so daß man nicht sagen kann, es handle sich um gelegentliche Spitzenverkehrsmengen, die für die Straßennetzgestaltung uninteressant seien. Man muß auch in Betracht ziehen, daß für die Urlaubsgebiete der Touristenverkehr zur Lebensgrundlage gehört und insofern eine ähnliche Funktion hat wie etwa der Güterverkehr in Industriegebieten. Sowohl vom Standpunkt des Urlaubers als auch vom Standpunkt der Interessen der Urlaubsregion erscheint es insofern gerechtfertigt, dem Urlauberverkehr den gleichen Rang bei der Straßen-

3 Fischer, Leopold: Spezielle Aspekte der Anwendung von Nutzwertanalysen in der Raumordnung. In: Raumforschung und Raumordnung. 29. Jg. (1971) H. 2, S. 57 ff.

netzgestaltung einzuräumen wie dem normalen Werktagsverkehr.

In dem Fremdenverkehrsland Österreich ist diese Betrachtungsweise eine Selbstverständlichkeit, während unsere Haupturlaubsländer Bayern und Schleswig-Holstein in dieser Frage in einer ständigen Auseinandersetzung mit anderen Bundesländern um die Anerkennung und die finanzielle Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse ihrer Feriengebiete stehen.

3. Arbeitsmethode zur Ermittlung des Freizeitverkehrs nach Stärke und Richtung

Die nach Wochenend-, Urlaubsreise- und Urlauberverkehr differenzierte Wertung des Freizeitverkehrs zeigt, daß, wenn auch mit unterschiedlichen Gewichten, durchaus die Tendenz besteht, den Freizeitverkehr bei der Investitionsplanung zu berücksichtigen.

Die Planung und der Bau von Verkehrswegen erfordern jedoch eine genaue Vorbereitung, damit zieladäquat investiert werden kann. Die Kenntnis globaler Entwicklungstendenzen reicht dazu nicht aus. Diese müssen durch vertiefte regionale Betrachtungen ergänzt werden. Nur Angaben nach Maß und Zahl in ausreichend genauer geographischer Zuordnung können Fehlplanungen verhindern.

Der Urlaubsreiseverkehr konnte bereits bei den Untersuchungen zum Ausbauplan für die Bundesfernstraßen⁴ recht gut quantifiziert werden. Die Reiseintensität, das ist der Anteil der Personen an der Gesamtbevölkerung über 14 Jahre, der jährlich mindestens 1 Urlaubsreise unternimmt, beträgt z. Z. rd. 40 % und wird bis 1985 auf einen Sättigungswert von rd. 54 % ansteigen. Der Anteil der Pkw-Reisen wird voraussichtlich rd. 70 % betragen. Bei einem Besetzungsgrad von rd. 2,5 sind das rd. 20 Mill. Pkw-Fahrten über weite Strecken, zu denen noch die ausländischen Urlauber hinzukommen. Selbst bei guter Verteilung über die Ferienmonate und über das Netz führt dies zu den hohen und teilweise über mehrere Monate hinweg auftretenden Verkehrsbelastungen auf den Fernstraßen.

Der Urlauberverkehr, der sich auf die Feriengebiete und deren Randzonen beschränkt, ähnelt in seiner Charakteristik dem Wochenendverkehr, wobei stets die Momentanbevölkerung, d. h. ansässige Bevölkerung plus Zahl der Gäste, zugrunde gelegt werden muß.

Bei der Aufstellung des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen wurden erste Modellansätze für die quantitative Beschreibung des Wochenendverkehrs erprobt. Diese haben in Analogie zu den Modellen des Werktagsverkehrs, einen vierstufigen Aufbau: Zunächst wird die Verkehrserzeugung, d. h. die Menge des entstehenden Verkehrs, ermittelt. Diese wird sodann auf die in Betracht kommenden Wochenendzielgebiete verteilt. Es sind dann in einem

3. Schritt die Anteile der einzelnen Verkehrsträger zu errechnen, und schließlich werden die auf den Straßenverkehr entfallenden Anteile auf die verschiedenen Routen des Straßennetzes umgelegt. Die Anteile der Verkehrsträger lassen sich verhältnismäßig klar abschätzen, und auch die Verkehrsumlegung kann mit einigen Modifizierungen analog zum Werktagsverkehr vorgenommen werden.

Voller Problematik, aber deshalb auch besonders interessant, sind die Fragen der Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung. Entscheidend für die Stärke des erzeugten Verkehrs ist das Freizeitverhalten der Haushalte. Ansatzmöglichkeiten für das Freizeitverhalten sind Zeitbudgetuntersuchungen. Diese lassen erkennen, daß erstaunlich wenig Zeit außerhalb der Wohnung und des Arbeitsplatzes verbracht wird. Gerade um diese Zeit geht es allerdings beim Freizeitverkehr. Dabei spielen die Länge und die Verteilung der Arbeitszeit eine große Rolle. Hierzu ein Zahlenbeispiel:

Der Freizeitgewinn durch Verringerung der wöchentlichen Arbeitsstunden von 40 auf 32 Stunden kann auf sehr verschiedene Weise verteilt werden:

- Bei täglicher Verteilung reduzieren sich die 8 Stunden Arbeitszeit jeweils auf 6 Stunden je Tag.
- Bei wöchentlicher Verteilung könnte aus der 5-Tage-Woche eine 4-Tage-Woche werden.
- Bei jährlicher Verteilung könnten zu dem bereits vorhandenen Urlaub 7 weitere Wochen hinzugewonnen werden.

Es ist klar, daß es für den Freizeitverkehr von großer Bedeutung ist, in welcher Form die noch zu erwartenden Arbeitszeitverkürzungen vorgenommen werden.

Neben dem Zeitbudget spielen die Leitbilder des Freizeitverhaltens für den Wochenendverkehr eine entscheidende Rolle. Dieses Leitbild ist beispielsweise in südlichen Ländern wesentlich städtischer geprägt als in Deutschland, wo man die Fahrt in Grüne vorzieht. In den Ostblockländern spielen die Fortbildung, das Lesen und auch die Sonntagsmalerei eine bedeutende Rolle bei der Freizeitgestaltung, während bei uns diese Tendenzen bislang weitgehend fehlen. Bleibt es bei diesen Leitbildern, oder kommt es zu Änderungen? Von der Beantwortung dieser Frage hängen wichtige Entscheidungen in der Verkehrsplanung ab.

Daneben sind demographische Gesichtspunkte zu beachten. In unserer Gesellschaft weist die Altersgruppe zwischen 19 und 24 Jahren eine sehr große Mobilität auf, während junge Ehepaare mit Kindern recht immobil sind. Erst wieder Familien mit Kindern über 10 Jahren neigen zum stärkeren Verlassen der Wohnungen. Hier wird der freie Samstag in den Schulen, mit dem allgemein gerechnet wird, einen spürbaren Mobilitätssprung bringen.

Auch die Berufsaufgliederung zeigt schichtspezifische Differenzen, die für den Freizeitverkehr von Bedeutung sind. Dabei ist weniger die Branchenzugehörigkeit interessant; es sind vielmehr die Arbeitsbedingungen wichtig, da sie Unterschiede im Freizeitverhalten anzeigen. Die Freizeit hat eine Kontrastfunktion zur Arbeitszeit. Wenn sich

⁴ Ausbauplan für die Bundesfernstraßen. Hrsg.: Der Bundesminister für Verkehr. – Bonn 1971.

die Erwartungen bestätigen, wonach Kontrolltätigkeiten, leichte manuelle Zubringertätigkeiten und Wartungs- und Reparaturdienste das Bild der Arbeitswelt des Jahres 2000 bestimmen, wird als Folge der Bedarf an körperlichen Aktivitäten in der Freizeit anwachsen. Die für die Verkehrsplanung wichtigen Fragen sind: Wie und wo werden diese Aktivitäten erbracht?

Es ist selbstverständlich, daß bei den Einflußgrößen des Freizeitverkehrs das Einkommen eine wichtige Rolle spielt. Zeitreihen zeigen, daß die freie finanzielle Masse, die nach Abzug des Aufwandes zur Existenzsicherung verbleibt, ständig anwächst. Beim Einkommen muß auch auf den mobilitätsdämpfenden Faktor der zunehmenden Erwerbstätigkeit der verheirateten Frauen hingewiesen werden.

Bei der Aufzählung der am Entstehen des Wochenendverkehrs beteiligten Größen darf natürlich die Wohnsituation nicht fehlen. Dies gilt sowohl für die internen Verhältnisse, wie Wohnungsgröße und Ausstattung, als auch für die Qualität der Umwelt im Wohnquartier.

Bei der Verteilung des Freizeitverkehrsaufkommens auf die alternativen Zielgebiete müssen drei Gruppen von Gegebenheiten unterschieden werden:

- Freizeitrelevante natürliche Gegebenheiten,
- freizeitrelevante Einrichtungen,
- Verkehrsgelegenheiten.

Das Bundesverkehrsministerium hat in Verbindung mit dem Institut für Stadtbauwesen der Technischen Hochschule Aachen und dem Institut für Raumordnung, Bonn-Bad Godesberg, im Jahre 1972 eine Erfassung sämtlicher freizeitrelevanter Gegebenheiten auf Gemeindeebene im Bundesgebiet durchgeführt. Diese Großaktion erforderte eine Befragung von rd. 22 000 Gemeinden, wobei die Verteilung der Fragebogen unter Mitwirkung der Landesplanungsbehörden erfolgte. Dadurch liegt nunmehr eine sehr gründliche Beschreibung der Angebotsstruktur vor. Es ist damit die Voraussetzung für die modellmäßige Beschreibung des Wochenendverkehrs geschaffen. Diese komplexe Angebotsstruktur wird mit Hilfe von Gewichtungen zu Attraktivitätsmassen zusammengefaßt. Die Angebotsmassen werden den Nachfragemassen gegenübergestellt. Mit Hilfe der Gravitationsformel erfolgt dann die Zuordnung von Quelle und Ziel, d. h. die Ausrechnung von Stärke und Richtung der Verkehrsströme im Wochenendverkehr. Die Analogie zu den Modellen im Werktagsverkehr ist klar zu erkennen: Im Berufsverkehr sind die Arbeitsplätze die Fahrtziele und somit die Zielmassen im Gravitationsmodell, die den Massen der Wohngebiete gegenüberstehen. Beim Wochenendverkehr werden die Arbeitsplätze durch die Wochenendzielgebiete ersetzt. Selbstverständlich sind die Ziele im Wochenendverkehr nicht so eindeutig determiniert wie im Berufsverkehr. Die Verkehrsteilnehmer zeigen bei Wochenendfahrten bei weitem nicht die gleiche

Zielstrebigkeit. Verkehrs- und Wetterlage erzwingen oftmals eine Anpassung an nicht vorhersehbare Gegebenheiten, so daß es auch aus dieser Perspektive gerechtfertigt erscheint, mit wesentlich strengeren Maßstäben straßenbauliche Konsequenzen ins Auge zu fassen.

4. Fragen der Planung

Wegen der fehlenden Bindung an unabwiesbare ökonomische Erfordernisse könnte der Freizeitverkehr und speziell der Wochenendverkehr in starkem Maße Objekt einer vorausschauenden Planung sein. Eine solche Planung ist bislang noch kaum erkennbar, sieht man von der Ausweisung besonderer Parkplätze mit dem Hinweis »Steig aus und wandere« ab.

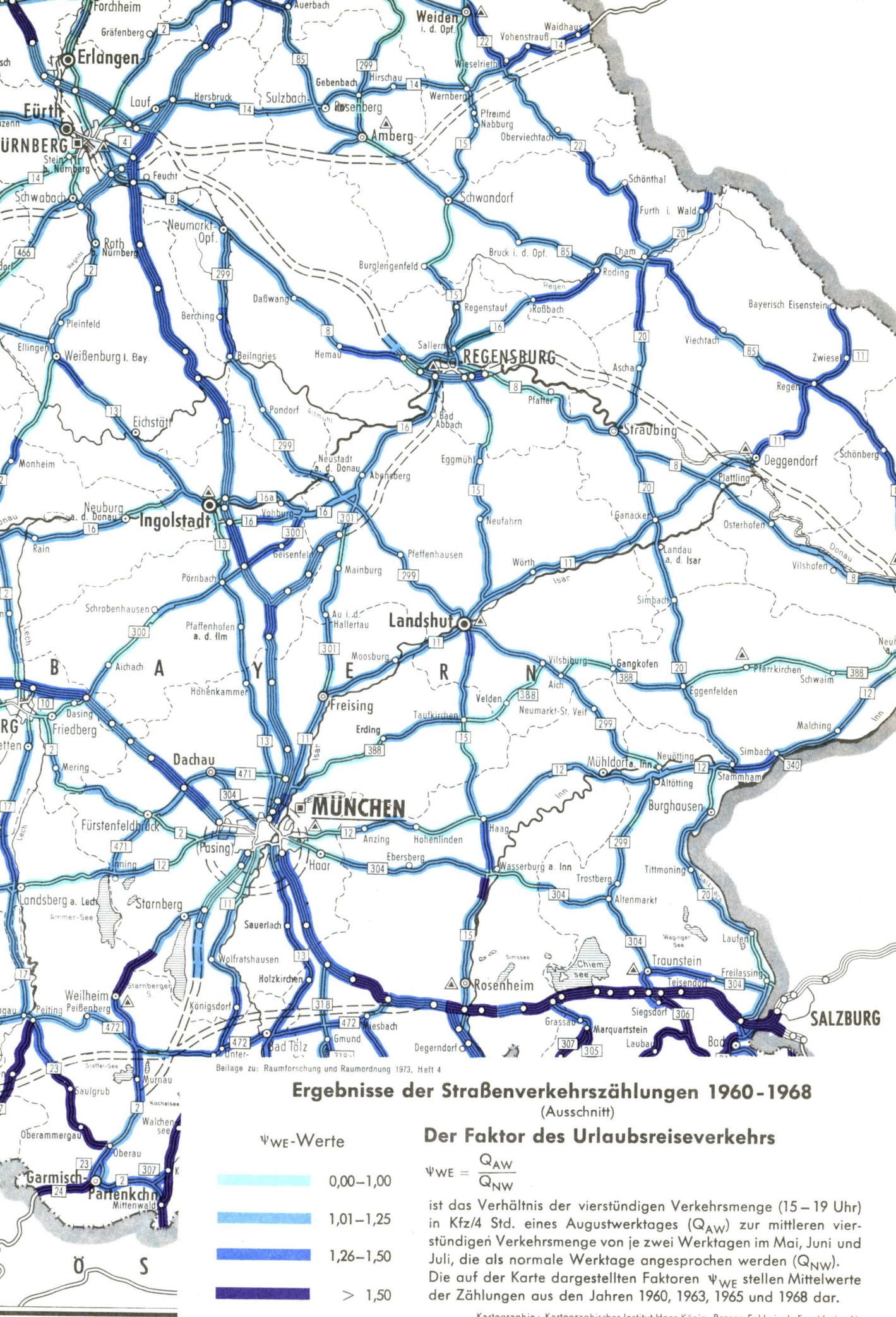
Mehrere wichtige Elemente des Freizeitverkehrs sind der Lenkung zugänglich, insbesondere die folgenden:

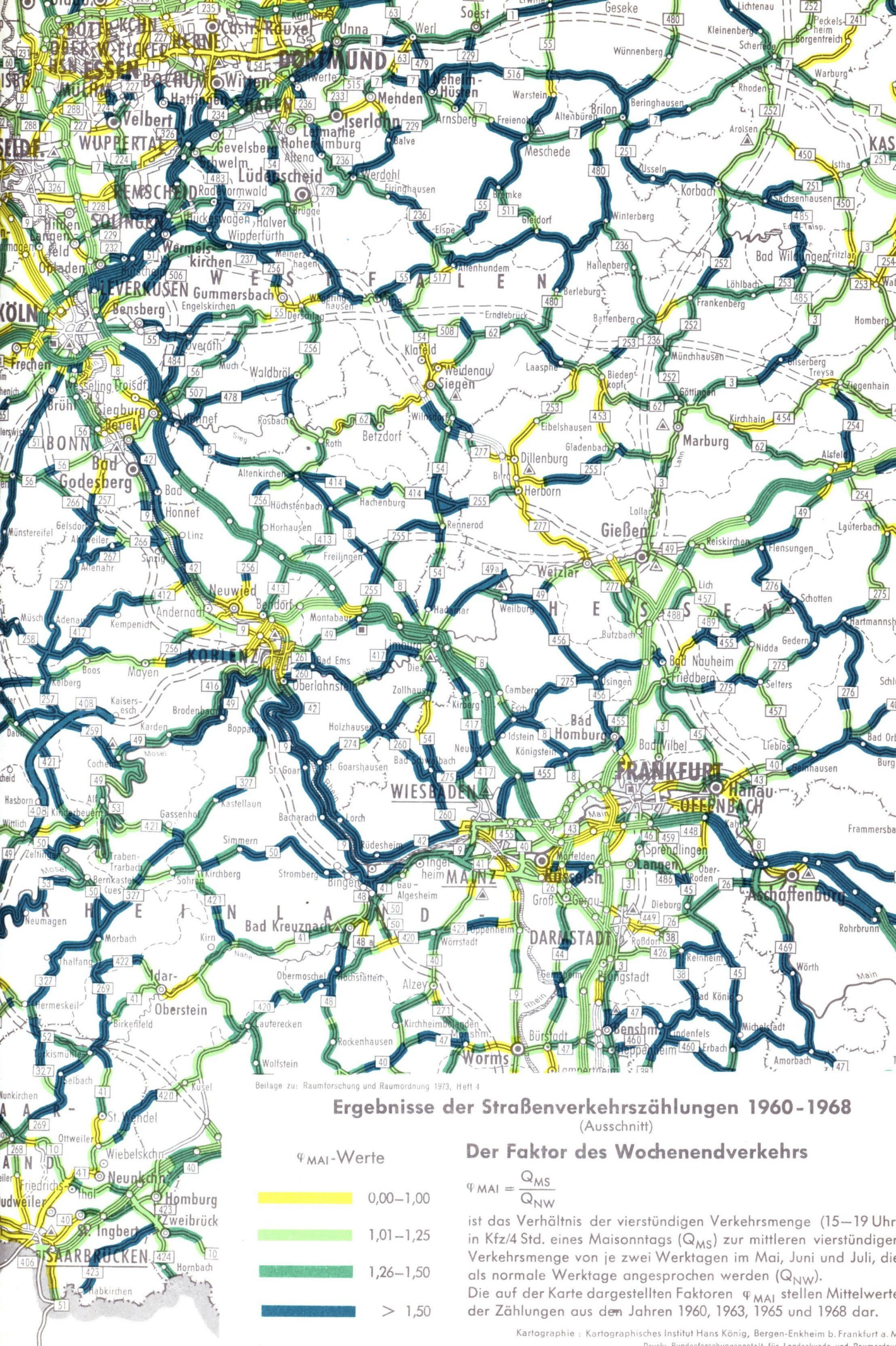
- Verteilung von Freizeit und Arbeitszeit,
- die Anlage freizeitrelevanter Einrichtungen,
- Verkehrsordnung (Gebote und Verbote).

Nicht zuletzt mit dem Gegenstand dieser Betrachtungen, nämlich der Planung des Verkehrswegenetzes, läßt sich ein maßgeblicher Einfluß auf Stärke und Richtung des Wochenendverkehrs und damit auf die Freizeitgestaltung überhaupt ausüben.

Eine solche Planung scheint zur Vermeidung von Fehlentwicklungen mehr und mehr erforderlich. Sie setzt eine enge Zusammenarbeit sehr vieler verschiedener Planungsträger voraus. Besonders wichtig erscheint die Zusammenarbeit der Fachbereiche für Arbeit, Verkehr, Gesundheit, Städtebau und Raumordnung. Unerläßlich ist die Mitwirkung der Landesplanung und der regionalen Planungsgemeinschaften. Auch die Fremdenverkehrsverbände und die Industrie- und Handelskammern könnten eine solche Freizeitplanung mitgestalten, da es hier um Standortfaktoren von großer Bedeutung geht.

Die Betonung des Verkehrswegebau bei den vorangegangenen Überlegungen könnte möglicherweise den Eindruck erwecken, eine ungehinderte Freizeitmobilität sei das oberste Ziel der Planung. Es wurde daher bereits auf die Bedeutung der Ziele des Umweltschutzes und des Ausgleiches der verschiedenen Nutzungsanforderungen hingewiesen. Es soll geschlossen werden mit dem Hinweis, daß es bei einer solchen Planung keineswegs in erster Linie darum geht, jedem Bürger um jeden Preis überallhin eine bequeme Straße zu bauen. Es geht vielmehr um eine Ausgewogenheit zwischen der Schaffung von Verkehrsgelegenheiten zum Zwecke der Erreichbarkeit interessanter Erholungsziele einerseits und dem Schutz dieser Gebiete vor den schädlichen Auswirkungen von Überlastungen andererseits.





Beilage zu: Raumforschung und Raumordnung 1973, Heft 4

Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 1960-1968 (Ausschnitt)

Q_{MAI} -Werte



Der Faktor des Wochenendverkehrs

$$Q_{MAI} = \frac{Q_{MS}}{Q_{NW}}$$

ist das Verhältnis der vierstündigen Verkehrsmenge (15-19 Uhr) in Kfz/4 Std. eines Maisonntags (Q_{MS}) zur mittleren vierstündigen Verkehrsmenge von je zwei Werktagen im Mai, Juni und Juli, die als normale Werktage angesprochen werden (Q_{NW}). Die auf der Karte dargestellten Faktoren Q_{MAI} stellen Mittelwerte der Zählungen aus den Jahren 1960, 1963, 1965 und 1968 dar.