



Freizeit und Erholung

Dittrich, Gerhard G.

Nürnberg, 1974

2.5.2 Landschaft und Freizeitaktivitäten am Wochenende

[urn:nbn:de:hbz:466:1-80914](#)

2.5.2 LANDSCHAFT UND FREIZEITAKTIVITÄTEN AM WOCHENENDE

Nach dieser knappen Charakterisierung des Wohnumlandes hinsichtlich seiner landschaftlichen Elemente, die zur Ausübung von Freizeitaktivitäten von Bedeutung sein können, soll nun analysiert werden, wie in den sechs untersuchten Städten die Freizeit am Wochenende im Freien gestaltet wird.

Dazu wurde den Haushaltsvorständen bei der städtebaulichen Datenerfassung 69 direkt die Frage gestellt: "Wohin gehen/fahren Sie am ehesten, wenn Sie am Wochenende etwas unternehmen?"

Abgesehen von den Städten Wilhelmshaven und Lüneburg sowie dem C-Gebiet in Frankfurt geben in den übrigen Wohngebieten die meisten Haushaltvorstände an, sie würden am Wochenende in ein Erholungsgebiet außerhalb der Stadt fahren.

Die zweithöchsten Nennungen bei dieser Frage (in allen Städten) fielen in die Kategorie "bleibe am Wochenende meistens zu Hause". An dritter Stelle folgt in größerem Abstand die Gruppe derjenigen, die das Wochenende im Kleingarten oder im Wochenendhaus verbringt. Alle anderen Unternehmungen am Wochenende (Aufsuchen der Innenstadt, anderer Stadtteile; Fahren in eine andere Gemeinde) fallen anteilmäßig kaum ins Gewicht. Damit wird deutlich, daß von einem Großteil der städtischen Bevölkerung (in manchen Städten sogar vom höchsten Prozentsatz) der Naherholung am Wochenende außerhalb der kommunalen Grenzen eine entscheidende Bedeutung beigemessen wird, das bedeutet: Für die Teilnahme an Freizeitbeschäftigungen (vorwiegend im Freien) spielt die freie Natur bzw. die Landschaft sowie deren "Benutzbarkeit" eine maßgebende Rolle. Dies bestätigen auch die schon zitierten Befunde der Hamburger Untersuchung über den Wochenend-Tourismus von I. Albrecht. Dort wird nach den Gründen gefragt, die die Wochenendfahrer veranlaßt haben, ihre Stadt zu verlassen; am häufigsten wurden folgende Motive genannt: "Um sich an frischer Luft zu bewegen" (62 %), "Um selber Abwechslung zu haben" (39 %), "Um wieder einmal aus der Stadt herauszukommen" (36 %), "Um zu baden" (29 %)¹⁾. Dementsprechend hoch war auch die häufige Teilnahme der Hamburger Bevölkerung (zwischen 15 und 65 Jahren) an folgenden Freizeitbeschäftigungen im Freien: Wandern, Spazierengehen (62 %), Baden, Schwimmen (31 %), Spiele im Freien (19 %)²⁾.

¹⁾ J. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr....", S. 67

²⁾ desgl., S. 29

In der vom Städtebauinstitut Nürnberg durchgeführten Bevölkerungsbefragung im Rahmen der Datenerfassung 69 konnten so detaillierte Fragen nicht gestellt werden. Es kann aber versucht werden, festzustellen, inwieweit ein Zusammenhang zwischen der Landschaft in der Wohnumgebung der sechs untersuchten Städte und den unternommenen Wochenendausflügen besteht, und inwieweit Pkw-Besitz, Alter und Schulausbildung die Teilnahme variieren können.

Es fällt auf, daß der Prozentsatz derjenigen Haushaltsvorstände, die sich am Naherholungsverkehr beteiligen, in den einzelnen Städten unterschiedlich hoch ist. Er schwankt zwischen 40,7 % (Frankfurt) und 20 % (in Wilhelmshaven und Lüneburg). Bisher vorliegende Untersuchungen über den Naherholungsverkehr¹⁾ zeigen, daß der Pkw-Besitz als ein starkes Antriebselement für Wochenendfahrten angesehen werden muß. Des weiteren wurde festgestellt, daß mit zunehmendem Alter die Teilnahme am Ausflugsverkehr abnimmt und mit steigendem Einkommen zunimmt. Albrecht kommt in ihrem Gutachten zu dem Schluß, daß zwischen Bildungsgrad und Teilnahmeintensität (am Wochenendverkehr) eine positive Korrelation besteht²⁾. Die nachfolgend aufgezeigten Ergebnisse bringen eine Bestätigung dieser Befunde von Albrecht. Im folgenden werden deshalb mögliche Einflüsse von Pkw-Besitz, Alter und Schulausbildung eliminiert und homogene Gruppen gebildet, um einen Vergleich der untersuchten sechs Städte innerhalb dieser homogenen Gruppen zu ermöglichen. Dann evtl. auftretende Unterschiede in den einzelnen Gruppen lassen darauf schließen, daß andere Merkmale, z.B. unterschiedliche landschaftliche Qualitäten, das Freizeitverhalten der einzelnen Gruppen variieren.

Da erstens das Wohnumland für die gesamte Stadt zur Verfügung steht und zweitens in einzelnen Wohngebieten die Masse der vorhandenen Daten eine detaillierte Aufspaltung verbot, wurde auf Aussagen zu den einzelnen Wohngebieten hier verzichtet. Bei einer Kreuzauswertung "Verbringen des Wochenendes/Pkw-Besitz" wurde unterschieden zwischen solchen Haushaltsvorständen, die angaben, einen Pkw zu besitzen, und solchen ohne Pkw, und es wurde für die beiden Gruppen errechnet, welche Anteile von den jeweiligen Gruppen nach eigener Aussage am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren. Dies wurde außerdem für die sechs untersuchten Städte getrennt vorgenommen.

¹⁾ z.B. I. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr...", S. 67; K. Ruppert und J. Maier: "Naherholungsraum und Naherholungsverkehr - Geographische Aspekte eines speziellen Freizeitverhaltens".

²⁾ I. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr...", S. 82f.

Da, wie oben festgestellt, auch die Merkmale Alter und Ausbildung in Zusammenhang stehen mit dem Verhalten am Wochenende, wurde in den beiden Gruppen der Pkw-Besitzer und der Nicht-Pkw-Besitzer (ähnlich wie an anderer Stelle der Untersuchung) nach drei Altersgruppen bzw. nach drei Schulbildungsstufen unterschieden. Damit wird es nunmehr möglich, z.B. festzustellen, ob in der Gruppe der bis 34 Jahre alten Haushaltvorstände mit Pkw zwischen den sechs untersuchten Städten Unterschiede vorhanden sind hinsichtlich des Aufsuchens von Naherholungsgebieten am Wochenende.

Vergleicht man die sechs untersuchten Städte¹⁾ nach dem Anteil der Haushaltvorstände, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren, dann verzeichnet Frankfurt den höchsten Wert, während die Prozentangaben für Lüneburg und Wilhelmshaven am niedrigsten sind. Es fällt auf, daß in den süddeutschen Städten die Ausflugsfreudigkeit größer ist als in den norddeutschen. Frankfurts Spitzenstellung ergibt sich einmal aus der Größe dieser Stadt²⁾, zum anderen aus seiner ausgezeichneten Lage und nicht zuletzt aus der Nähe zu einem bedeutenden Mittelgebirge, das sich auch im Winter großer Beliebtheit erfreut (gute Wintersportmöglichkeiten!). Die geringe Beteiligung am Wochenendverkehr in Wilhelmshaven und Lüneburg dürfte auf fehlende landschaftliche Attraktivitäten im engeren Wohnumland (bzw. ihre Saisonabhängigkeit) der beiden Städte zurückzuführen sein. Die geringe Beteiligung am Wochenendverkehr in Wilhelmshaven könnte auch eine Erklärung erfahren durch die Beantwortung der Frage "Wenn Sie aus dieser Stadt wegziehen müßten, was würden Sie sehr vermissen?" (Tab. 43). In dieser Stadt werden prozentual die wenigsten Nennungen für die Antwort "die landschaftliche Umgebung/Ausflugsmöglichkeiten" abgegeben. In Wilhelmshaven und Lüneburg dürfte außerdem der große Anteil an Gartenbesitzern (von allen 6 Städten am höchsten) mit der geringeren Teilnahme am Ausflugsverkehr zusammenhängen.

Ein etwas anderes Bild in der Rangfolge der Städte ergibt sich, wenn nur die Pkw-Besitzer verglichen werden (vgl. Tab. 46). Danach entwickelt Kempten den relativ größten Naherholungsverkehr, während Wilhelmshaven und Lüneburg wieder die beiden letzten Ränge einnehmen. Die meisten Kemptener fahren am Wochenende

¹⁾ Die Prozentangaben einer bestimmten Stadt beziehen sich nicht auf eine repräsentative Basismasse aus dem gesamten Stadtgebiet, sondern auf die Summe der Nennungen bei einer bestimmten Frage aus den untersuchten drei Wohngebieten der betreffenden Stadt.

²⁾ Nach Untersuchungen von Wehner nimmt der Anteil der Naherholungssuchenden mit zunehmender Einwohnerzahl der Gemeinden zu. W. Wehner: "Zur Bewertung potentieller Naherholungsbereiche der Agglomerationen der DDR". In: "Wissenschaftliche Zeitschrift der PH Dresden", 1968, H. 3, S. 53-61.

"in die Berge". Es ist zu vermuten, daß der eigene Wagen in diesem Ort im stärkeren Maße dafür eine Voraussetzung ist, potentielle Ausflugspunkte aufzusuchen, als in den anderen Städten.

Tab. 46: Haushaltvorstände (HV), die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren - nach Pkw- und Nicht-Pkw- Besitzern

Stadt	HV, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren				
	insgesamt		davon HV		
	mit Pkw		ohne Pkw		
	absolut = 100 % für Spalte 3	%	absolut = 100 % für Spalte 5	%	
Spalte	1	2	3	4	5
Frankfurt	40,7	596	45,5	350	32,9
Stuttgart	32,1	573	38,2	456	24,8
Kempten	36,4	467	45,8	370	24,9
Wilhelmshaven	20,0	674	29,2	748	12,1
Lüneburg	20,0	498	27,3	531	13,6
Kiel	29,5	654	38,4	666	20,7

Quelle: SIN-Datenerfassung 69

Ein Vergleich der Haushaltvorstände "mit Pkw-/ohne Pkw-Besitz" zeigt folgendes: Besitzer eines Wagens unternehmen in allen sechs untersuchten Städten relativ mehr Wochenendfahrten als diejenigen Haushaltvorstände, die keinen Wagen besitzen. Auffallend groß sind die Unterschiede in Lüneburg und Wilhelmshaven, am niedrigsten in Frankfurt und Stuttgart. In den beiden erstgenannten Städten macht sich das Fehlen eines Pkw erheblich bemerkbar: Es ist zu vermuten, daß die wenig abwechslungsreiche Landschaft im Wohnumland die Nicht-Pkw-Besitzer erst recht davon abhält, mit einem öffentlichen Verkehrsmittel in Frage kommende Ausflugspunkte aufzusuchen, ganz abgesehen davon, daß die erforderlichen und bequemen Verbindungen gar nicht vorhanden sind (z.B. von Lüneburg zum Wilseder Berg) oder aber doch nur unzureichend bedient werden. In beiden Städten mag auch der sehr hohe Anteil an Gärten noch verstärkt dazu beitragen, daß die Nicht-Pkw-Besitzer seltener als die Pkw-Besitzer in ein Erholungsgebiet fahren. Im Zusammenhang damit ist zu sehen, daß in Lüneburg und Wilhelmshaven (prozentual) die meisten Haushaltvorstände am Wochenende zu Hause bleiben, bzw. sich in ihrem (Schreber-)Garten aufzuhalten. Für die Wilhelmshavener Nicht-Pkw-Besitzer kann noch angenommen werden, daß sie gerne innerhalb der Stadt spazieren-

gehen, - antwortete doch ein im Vergleich zu den übrigen Städten besonders hoher Prozentsatz der befragten Haushaltvorstände im A- und B-Gebiet auf die Frage "Wenn Sie aus dieser Stadt wegziehen müßten, was würden Sie sehr vermissen?" hiermit: "die schönen Parks, Spiel- und Sportanlagen usw."

Die geringen Unterschiede zwischen Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern bezüglich ihrer Anteile an Erholungsfahrten in Stuttgart und Frankfurt dürfte vermutlich einmal auf die landschaftlichen Attraktivitäten im engeren Wohnumland zurückzuführen sein, die auch Nicht-Pkw-Besitzer bewegen mag, in ein Naherholungsgebiet zu fahren, zum andern auf eine bessere schienennäßige Erschließung und eine gute Bedienung der öffentlichen Verkehrsmittel des Wohnumlandes.

Mögliche Unterschiede zwischen den Städten bei verschiedener Altersstruktur werden besser erkennbar, wenn die Pkw- bzw. Nicht-Pkw-Besitzer, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren, in Altersgruppen aufgeteilt werden, und wenn zwischen den einzelnen Städten innerhalb dieser homogenen Gruppen verglichen wird (vgl. Tab.47).

Grundsätzlich ist festzustellen, daß in allen Altersgruppen und in allen Städten relativ mehr Pkw- als Nicht-Pkw-Besitzer ihre Freizeit am Wochenende außerhalb der Stadt verbringen. Diese Differenzen sind am größten in Wilhelmshaven, und zwar in allen Altersgruppen, sie sind auffallend groß in Lüneburg (ebenfalls in allen Altersgruppen), in Stuttgart in der jüngeren und in Kiel in der höchsten Altersgruppe. Damit wird im Falle Wilhelmshaven und Lüneburg das unterstrichen, was schon bisher über diese beiden Städte gesagt wurde; das unterschiedliche Alter vermag keinen wesentlichen Einfluß auf das hier untersuchte Freizeitverhalten auszuüben. Der große Unterschied in der jüngeren Altersgruppe Stuttgarts könnte (sieht man einmal davon ab, daß die Masse dieser Altersgruppe zu klein sein könnte und sich der Prozentsatz nicht zum Vergleich eignen würde) darauf zurückzuführen sein, daß Stuttgart über ausgedehnte und vorzüglich angelegte Grünanlagen verfügt, so daß diejenigen Haushaltvorstände, die keinen Wagen besitzen, lieber in diesen Anlagen spazierengehen, als mit einem öffentlichen Verkehrsmittel "ins Grüne" zu fahren - noch dazu, wenn (Klein-)Kinder vorhanden sind (in dieser Altersgruppe am häufigsten).

Es ist auch zu berücksichtigen, daß ein sehr hoher Prozentsatz (der höchste überhaupt) der Stuttgarter Autobesitzer in der niedrigen Altersgruppe angibt, seine Freizeit am Wochenende "verschieden" zu nutzen. Es ist zu vermuten, daß die Kieler Nicht-Pkw-Besitzer der höchsten Altersgruppe deswegen so (relativ) viel weniger als die Autobesitzer am Naherholungsverkehr teilnehmen, weil es

Tab. 47: Haushaltvorstände (HV), die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren, unterteilt nach Pkw- und Nicht-Pkw- Besitzern sowie nach Alter

Stadt	HV, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren													
	ins- gesamt	mit zusammen	davon Pkw						davon HV					
			nach Altersgruppen						nach Altersgruppen					
			bis 34 J.	35 - 54 J.	55 J. und älter				bis 34 J.	35 - 54 J.	55 J. und älter			
	%	abs.	%	%	%	%	abs.	%	%	%	%	%	%	
Frankfurt	40,7	596	45,5	42,9	43,8	51,7	350	32,9	22,2	42,3	31,6			
Stuttgart	32,1	573	38,2	28,9	39,2	44,5	456	24,8	11,6	32,3	22,9			
Kempten	36,4	467	45,8	44,6	48,2	42,9	370	24,9	20,9	25,2	25,0			
Wilhelms- haven	20,0	674	29,2	25,7	30,5	29,2	748	12,1	10,4	11,1	12,7			
Lüneburg	20,0	498	27,3	25,9	21,3	38,6	531	13,6	12,5	9,4	15,2			
Kiel	29,5	654	38,4	32,7	41,1	41,4	666	20,7	28,7	25,8	17,0			

Quelle: SIN-Datenerfassung 69

gerade in dieser Stadt gute Voraussetzungen für die Freizeitgestaltung gibt: u.a. Schwimmen und Baden, Segeln auf der Förde, ebenso Dampferfahrten. Die Pkw-Besitzer werden hauptsächlich entfernter gelegene Strände an der Ostsee aufsuchen. Dagegen führt der fehlende Wagen in der jüngeren Kieler Altersgruppe zu keiner nennenswert vermindernten Teilnahme am kurzfristigen Erholungsverkehr im Verhältnis zu den Pkw-Besitzern. Die relativ geringen Unterschiede zwischen Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern in allen drei Altersgruppen Frankfurts deuten darauf hin, daß die Einwohner im Falle eines attraktiven Wohnumlands bereit sind, mit einem öffentlichen Verkehrsmittel in die Naherholungsgebiete zu fahren, was bei einer guten Bedienung auch nicht so schwer fallen dürfte.

Die hohen Unterschiede zwischen den Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern Kemptens in der unteren und mittleren Altersgruppe dürften aus der landschaftlichen Situation des Wohnumlands zu erklären sein: In Kempten fährt "man" (am Wochenende) am ehesten "in die Berge" (wie die städtebauliche Datenerfassung 69 ganz deutlich zeigt) - falls man einen Wagen besitzt. Ohne einen solchen wird es für viele mit zu großer Mühe verbunden sein, besuchenswerte Ausflugspunkte zu erreichen.

Schließlich soll noch versucht werden, festzustellen, inwieweit eine bestimmte Schulbildung in den Gruppen der Pkw- bzw. Nicht-Pkw-Besitzer mit der Teilnahme am Wochenendausflugsverkehr zusammenhängt (vgl. Tab. 48).

Tab. 48: Haushaltsvorstände (HV), die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren, unterteilt nach Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern sowie jeweils nach Schulbildung

Stadt	HV, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren														
	davon HV														
	ins- gesamt	zusammen	mit Pkw			ohne Pkw			zusammen	darunter nach Schulbildung ¹⁾	I	II	III	I	II
			%	abs.	%	%	%	%							
Frankfurt	40,7	596	45,5	39,8	50,6	45,6	350	32,9	26,7	37,6	44,9				
Stuttgart	32,1	573	38,2	33,7	39,3	48,0	456	24,8	22,7	29,8	32,1				
Kempten	36,4	467	45,8	48,1	45,3	37,9	370	24,9	21,6	28,7	39,3				
Wilhelms- haven	20,0	674	29,2	24,5	31,4	38,6	748	12,1	10,6	13,8	24,4				
Lüneburg	20,0	498	27,3	23,6	30,2	27,0	531	13,6	9,0	21,4	25,0				
Kiel	29,5	654	38,4	32,8	43,1	44,1	666	20,7	16,1	25,0	48,5				

¹⁾ I: Volks-/Berufsschule II: mittlere Reife, Abitur, Berufsfach- oder Fachschule III: Universität oder Höhere Fachschule

Quelle: SIN-Datenerfassung 69

Zunächst sollen die Pkw-Besitzer, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren, nach der Schulbildung¹⁾ untersucht werden.

Die größte Teilnahme am Wochenendverkehr ist in Kempten zu verzeichnen - bei den Haushaltsvorständen mit niedriger (Volksschulbesuch) und mittlerer Schulbildung (mittlerer Reife, Abitur) in etwa gleicher Stärke. Lüneburger und Wilhelmshaver jeglicher Schulbildung fahren auch bei der Aufteilung nach jenem Kriterium

¹⁾ Die Gruppenbildung erfolgt hier, im Gegensatz zu der in vorherigen Abschnitten, nach anderen Gesichtspunkten, die stärker das Haushaltseinkommen (eine Grundlage für die Ermöglichung bescheidener oder kostspieliger Freizeitgestaltung) berücksichtigen.

Es wurden folgende Gruppen gebildet:
 I. Volks-/Berufsschule II. mittlere Reife, Abitur, Berufsfach- oder Fachschule
 III. Universität oder höhere Fachschule;

am wenigsten in ein Naherholungsgebiet; dabei ist zu berücksichtigen, daß die Lüneburger Haushaltsvorstände mit Universitätsabschluß nicht annähernd den Prozentsatz der entsprechenden Gruppe in Wilhelmshaven erreichen. Frankfurt zeigt in allen drei Gruppen hohe Werte, ebenso Stuttgart in der Gruppe der höchsten Schulbildung. Vergleicht man zwischen den einzelnen Städten den Anteil der Nicht-Pkw-Besitzer, die am Wochenende in ein Naherholungsgebiet fahren, innerhalb der verschiedenen Schulbildungsstufen, so fällt zunächst auf, daß in allen untersuchten Städten mit zunehmender Bildung die Teilnahme am Wochenendverkehr wächst.

Unter den Nicht-Pkw-Besitzern erfreut sich das Frankfurter Umland größter Beliebtheit: diese Stadt verzeichnet die höchste Ausfahrquote am Wochenende - mit Ausnahme in der Gruppe mit Hochschulabschluß. Eine erneute Bestätigung dafür, daß von Frankfurt aus potentielle Erholungsgebiete auch ohne (eigenen) Wagen gut zu erreichen sind. Wilhelmshaven und Lüneburg zeigen im Vergleich mit den übrigen Städten auch hier in allen Schulbildungsstufen die schwächste Teilnahme am Ausflugsverkehr - eine weitere Bestätigung dafür, wie relativ wenig Anreiz die dortige Landschaft im Wohnumland den Bewohnern zum Besuch bietet. Besonders auffällig sind in Wilhelmshaven und Lüneburg die unterschiedlichen Beteiligungsquoten am Erholungsverkehr in den einzelnen Schulbildungsstufen: in beiden Städten sind sie sehr niedrig in der untersten und sehr hoch in der höchsten Bildungsstufe. Die Angehörigen der letzteren Gruppe nehmen vielleicht die Unbequemlichkeit, die ein Wochenendausflug ohne (eigenen) Wagen mit sich bringt, eher auf sich, als die übrigen Gruppen, weil ihnen als Abwechslung zur Berufsausübung ein Aufenthalt im Freien wichtig erscheinen könnte.

Schließlich sollen wieder Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzer, die am Naherholungsverkehr teilnehmen, nach Schulausbildung zwischen den Städten verglichen werden. Grundsätzlich ist festzustellen, daß in den sechs untersuchten Städten mit zunehmender Bildung die Unterschiede zwischen Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzer abnehmen; es ist zu erkennen, daß bei Haushaltsvorständen mit Hochschulabschluß ein Wochenendausflug nicht mehr so stark mit dem Besitz eines eigenen Wagens variiert.

Die größten Unterschiede gibt es in Wilhelmshaven in der mittleren und gehobenen Bildungsstufe, sehr hohe in der unteren Bildungsstufe der Städte Wilhelmshaven, Lüneburg, Kiel und Kempten. In den beiden letzten Städten mag die landschaftliche Attraktivität des Wohnumlandes die Haushaltsvorstände mit Volkschulabschluß, die keinen Wagen besitzen, im stärkeren Maß dazu bewegen, am Wochenende in ein Naherholungsgebiet zu fahren. Recht geringe Unterschiede sind

in Frankfurt und Stuttgart in allen Bildungsstufen zu verzeichnen, - in Großstädten scheint der fehlende Wagen nicht so sehr ein Hinderungsgrund für die Teilnahme am kurzfristigen Erholungsverkehr zu sein.

Kurz soll auf den Punkt "bleibe am Wochenende zu Hause" eingegangen werden. Aus den Ergebnissen der städtebaulichen Datenerfassung 69 - Bevölkerungsbefragung wird ersichtlich, daß in den Städten bzw. Wohngebieten, in denen der Prozentsatz der Gartenbesitzer hoch liegt, auch entsprechend viele Bewohner keinen Ausflug unternehmen. Das gilt vor allem für Wilhelmshaven und Lüneburg (ohne C-Gebiet - hier zeigt sich, daß trotz des geringen Gartenanteils die Bewohner dieses Gebietes sich nur im schwachen Umfang am Wochenendtourismus beteiligen - ein Zeichen dafür, wie ungünstig die Landschaft in der Umgebung beurteilt wird) sowie für das B- und C-Gebiet in Frankfurt. Der Garten bestimmt zwar weitgehend das Freizeitverhalten auch am Wochenende, aber er führt in Großstädten bzw. in Städten mit landschaftlich reizvoller Umgebung (z.B. Kempten) nicht dazu, daß deren Einwohner deswegen entsprechend seltener hinausfahren.

Bedeutende Unterschiede zwischen Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern sind in allen Altersgruppen, noch größere in den unteren und mittleren Bildungsstufen¹⁾ festzustellen: Nicht-Pkw-Besitzer bleiben öfter zu Hause.

Klar erkennbar ist, daß mit zunehmendem Alter die Nicht-Autobesitzer in allen untersuchten Städten in steigendem Maß zu Hause bleiben - eine Beobachtung, die indirekt die eingangs zitierte These bestätigt, daß mit zunehmendem Alter die Teilnahme am Naherholungsverkehr abnimmt. Auch unter den Pkw-Besitzern wächst in den sechs Städten mit zunehmendem Alter der Anteil der Haushaltvorstände, die an Wochenenden zu Hause bleiben, wenn dieser Trend auch in Lüneburg und Stuttgart nicht so deutlich zum Ausdruck kommt.

Wenn man mit J. Albrecht davon ausgeht, daß es hauptsächlich zwei Motive gibt, nämlich Flucht vor dem Großstadtklima und Mobilitätszwang²⁾, die den Erholungssuchenden zu Wochenendfahrten veranlassen, so wird deutlich, wie ausgeprägt der Wunsch nach einer anderen Umgebung, nach einer anderen Landschaft ist.

¹⁾ Ein Vergleich in der höchsten Bildungsstufe fällt nicht so eindeutig aus wie in den beiden anderen Stufen. Das mag daran liegen, daß diese Schicht allgemein aktiver ist. Andererseits sind absolut so wenige Nicht-Pkw-Besitzer in dieser Schulbildungsstufe, daß die Prozentanteile bei einer Aufspaltung nicht mehr zu sichern sind.

²⁾ J. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr....", S. 66f.

In Hamburg gaben 62 % der befragten Personen an, "daß die Landschaft ihre Entscheidung, ein bestimmtes Erholungsgebiet aufzusuchen, am meisten beeinflusse"¹⁾. Dementsprechend ist auch der weitaus größere Anteil der von der Hamburger Bevölkerung ausgeübten Freizeitbeschäftigungen erholungsorientiert. In dieser Gruppe sind Wanderer und Spaziergänger am stärksten mit 62 % vertreten, gefolgt von Beschäftigungen wie Baden, Schwimmen, Bootssport, Angeln und Camping (44 %)²⁾.

Es darf angenommen werden, daß der Wunsch, ähnliche Freizeitaktivitäten wie die oben genannten auszuüben, die befragten Haushaltvorstände der sechs untersuchten Städte veranlaßt, die dafür geeigneten Landschaften aufzusuchen. Die namenliche Aufzeichnung der "Erholungsgebiete außerhalb der Stadt", in welche die befragten Wochenendausflügler am ehesten fahren, läßt diesen Schluß zu. Die Kemptener nannten am häufigsten die Berge, die Wilhelmshavener und Kieler Strände und Wälder, die Frankfurter und Stuttgarter Wälder und Mittelgebirge.

Je nach dem Vorhandensein von erfaßbaren natürlichen Landschaftsfaktoren, wie Boden, Wasser, Vegetation, Oberflächengestalt und Klima, und deren Wirkung auf den Betrachter (Sinneserleben) sowie deren Benutzung durch den Menschen, besitzt das Wohnumland einer städtischen Gemeinde eine unterschiedliche Anziehungskraft, die selektierend und differenzierend auf das Erholungsverhalten wirkt. So weisen Fremdenverkehrsgebiete, die im Wochenendeinzugsbereich von Ballungsräumen liegen, und spezifische Erholungslandschaften erhöhte Besucherzahlen auf. Dementsprechend ist (auch) eine höhere Beteiligung am Naherholungsverkehr in den drei süddeutschen gegenüber den drei norddeutschen Städten festzustellen, und zwar sowohl bei den Pkw- als auch den Nicht-Pkw-Besitzern - mit einer Ausnahme: in Kiel fahren relativ mehr Pkw-Besitzer in ein Naherholungsgebiet als in Stuttgart.

Ein Vergleich zwischen Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern, die die Stadt zum Zweck der kurzfristigen Erholung verlassen, macht zwar deutlich, daß Autobesitzer in allen sechs Städten häufiger Wochenendausflüge unternehmen, daß aber in den einzelnen Städten das Nichtvorhandensein eines Wagens bei den Erholungssuchenden zu keiner grundsätzlich anderen Beurteilung der landschaftlichen Umgebung führt.

¹⁾ J. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr....", S. 90

²⁾ desgl., S. 39.

"Vielfalt der Elemente, Abwechslung und Kontrast in der Landschaft"¹⁾ sind im süddeutschen Raum wesentlich stärker ausgeprägt und scheinen deshalb ein größeres "Naturerlebnis" oder "Landschaftserlebnis" zu vermitteln als der reliefarme Norden. Kempten weist den stärksten Ausflugsverkehr (in Naherholungsgebieten) am Wochenende auf - sicher bedingt durch die Nähe der Alpen und vieler, z.T. reizvoller Seen. Hinzu kommt, daß die Wohnumgebung Kemptens - im Gegensatz zu den anderen Städten - während des ganzen Jahres für die Wochenenderholung (im Freien) in Frage kommt, also auch im dort schneereichen Winter, wenn sie für mehrere Monate eine geschlossene Schneedecke aufweist. Die Stuttgarter und Frankfurter finden in ihrer Umgebung große Höhenzüge, die bis auf über 800 m ansteigen und im Winter Gelegenheit zum Skilauf und Spazierengehen bzw. Wandern geben. Stuttgart "sollte", entsprechend seiner Größe und seiner schönen Umgebung, eine höhere Wochenendverkehrs nachfrage verzeichnen als Kiel. Wenn dies nicht eindeutig der Fall ist, so ist der Grund wohl darin zu sehen, daß die Kieler Wohnumgebung über so zahlreiche und ideale Bademöglichkeiten verfügt wie keine der anderen befragten Städte. Da die entsprechende Frage der Datenerfassung 69 nicht präziser formuliert wurde, ist nur zu vermuten, daß die Kieler Bürger ihre Antwort hinsichtlich der Wochenendausfahrten lediglich auf die warme Jahreszeit bezogen, und daß sie im Winterhalbjahr wesentlich seltener (als die Stuttgarter) ihr Wochenende im Freien verbringen können, obwohl die zahlreichen erreichbaren Wasserflächen im Winter für den Eislauf sicher auch nicht ohne Reiz sind.

Entsprechend der wenig differenzierten und gegliederten Landschaft im norddeutschen Raum fahren vor allem die Wilhelmshavener und Lüneburger nicht so häufig "ins Grüne". Trotzdem ist man darüber ein wenig verwundert, entsprechen doch Wasser und Heide (neben den Bergen) dem gegenwärtigen touristischen Landschaftsideal²⁾. Auf der anderen Seite ist zu bedenken, daß Wasserflächen bei den Erholungssuchenden unterschiedliche Präferenzen erhalten - je nachdem, wie das Wasser in die Landschaft eingebettet ist. So besitzt die Ostseeküste einen "lieblicheren" Charakter (Steil- und Flachküste; waldreich, stellenweise bis ans Ufer) als die Nordseeküste, die - überwiegend eben, fast baumlos - mit ihrem

¹⁾ H. Kiemstedt: "Möglichkeiten der Bestimmung der Erholungseignung in unterschiedlichen Landschaftsräumen". In: "Beiträge zur Neuordnung des ländlichen Raumes", S. 87 (im folgenden: "Möglichkeiten der Bestimmung....").

²⁾ Deutsches wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (zitiert bei J. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr....", S. 91).

rauen Klima sich eines geringeren Zuspruchs erfreut¹⁾.

Im Wilhelmshavener Umland gibt es an Wasserflächen fast nur die Nordsee, während die Kieler sowohl an die Ostsee (sehr gut geeignet für Kinder), als auch zu vielen, z.T. großen Seen und in die Holsteinische Schweiz fahren können; überall hier kann der Wassersport bestens ausgeübt werden (besonders Segeln), während dies an der Nordsee schwieriger durchführbar ist.

Für Lüneburg gelten in etwa ähnliche Bedingungen wie für Wilhelmshaven. Nur statt Wasser herrscht hier die Heidelandschaft vor, die sich vor allem im Herbst (Heideblüte) größter Beliebtheit erfreut²⁾, zu den übrigen Jahreszeiten aber nicht die Attraktivität besitzen dürfte wie die süddeutschen Landschaften. Beim Wohnumland der norddeutschen Städte ist noch auf folgendes hinzuweisen: wie es vom Standpunkt der Erholung her ein Zuviel an Waldfläche gibt³⁾, dürfte diese Feststellung sicher auch für bestimmte Wasserflächen (Wilhelmshaven) und ausgedehnte Heidegebiete (Lüneburg) zutreffen. Dann wirken derart großflächige, wenig ausgestaltete Räume nachfragemindernd auf den Naherholungsverkehr. Auch die niedrige Lage der Landschaften, die in der kalten Jahreszeit nur eine geringe Schneedecke aufweisen und somit keinen nennenswerten Wintersport zulassen, führt zu einer Einschränkung des Wochenendtourismus während des Winters.

Die Analyse der Befragungsergebnisse unserer empirischen Untersuchung hat - bei allen Einschränkungen, die vorzunehmen waren - doch deutlich machen können, welch starken Einfluß die Landschaft auf das Freizeitverhalten der Bevölkerung der sechs untersuchten Städte ausübt. Es hat sich gezeigt, daß die Haushaltsvorstände der süddeutschen Städte, vor allem Frankfurt und Kempten, sowie der Fördestadt Kiel der Landschaft ihres Wohnumlandes recht hohe Präferenzen zubilligen.

Diese Städte besitzen in ihrem Wohnumland eine sehr abwechslungsreiche Landschaft, die fast in jeder Jahreszeit (mit Einschränkungen bei Kiel) aufgesucht

¹⁾ Die Hamburger Untersuchung über den Wochenendtourismus zeigt, daß für die Hamburger die Ostsee wesentlich attraktiver ist als die Nordsee. 39 % der Befragten fuhren 1964/65 mehrmals an die Ostsee, dagegen nur 12 % an die Nordsee (einschließlich Inseln); vgl. J. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr....", S. 86f. und S. 131.

²⁾ 36 % der Hamburger Bevölkerung bevorzugte mit Abstand zu dieser Jahreszeit die Heide als Ausflugsgebiet; vgl. J. Albrecht: "Untersuchungen zum Wochenendverkehr....", S. 91.

³⁾ H. Kiemstedt: "Möglichkeiten der Bestimmung....", S. 94.

werden kann, so daß sehr viel mehr Menschen in diesem Raum eine Möglichkeit finden, ihre speziellen Bedürfnisse der Freizeitgestaltung befriedigen zu können, als dort, wo die Landschaft einen geringeren Spielraum zur Ausübung von Freizeitaktivitäten zuläßt, wie z.B. in Wilhelmshaven oder Lüneburg.

Wilhelmshaven ist insofern von der Natur benachteiligt, als einmal Sandstrände an der Nordseeküste fehlen, zum anderen steht wegen des Tidenhubs nur eine eingeschränkte Badezeit zur Verfügung, die sich dazu noch täglich verschiebt. So mit kann hier auch der Segelsport nicht in dem Umfang ausgeübt werden wie z.B. im Umland von Kiel. Die kleinen Sielorte an der Jade sind auf den kurzfristigen Erholungsverkehr nur ungenügend vorbereitet. Durch die Anlage eines Freizeitzentrums (z.B. mit Meereswellen-Bad, Mitfahrglegenheit auf Heringsloggern etc.) könnte der Erholungsverkehr im Raum Wilhelmshaven evtl. eine Belebung erfahren. Dies könnte vermutlich auch dadurch erfolgen, daß bessere Ausflugsverbindungen zur nächstgelegenen Insel, Wangerooge, geschaffen werden; das gilt ganz besonders für die Vor- und Nachsaison, wenn die Insel von Urlaubsgästen nicht mehr überbevölkert ist.

Wälder sind im Küstenbereich selten. Es könnten Rundwanderwege angelegt werden, damit mehr Erholungssuchende dieses Landschaftselement aufsuchen. Der Wald sollte eine echte Alternative im Angebot von bevorzugten Erholungsgebieten darstellen.

Es mag auch an der Mentalität der Wilhelmshavener Bevölkerung liegen, wenn die Beteiligung am Naherholungsverkehr so gering ist. Im Wohnumland sind nicht nur Wälder - u.a. sogar ein Urwald - vorhanden, sondern auch Moore. Weiter verkehren während der Sommermonate täglich Ausflugsschiffe von Wilhelmshaven nach Helgoland mit einer nur geringen Überfahrtszeit (3 Stunden). Es muß also nicht allein an fehlenden Möglichkeiten liegen, wenn man am Wochenende zu Hause bleibt. Einen Hinweis verdient noch die Tatsache, daß der Bereich östlich der Stadt für eine Freizeitnutzung fast völlig ausscheidet: abgesehen von der Marschenhalbinsel Butjadingen gibt es hier fast nur Meerwasserfläche.

Ebenso dürfte die Landschaft im Lüneburger Wohnumland zu einförmig sein - eine echte Attraktion stellt die Heide nur während der Heideblüte im Spätsommer/Herbst dar. Der eigentliche Anziehungspunkt, der Naturpark "Lüneburger Heide" mit der höchsten Erhebung in einem weiteren Umkreis, ist auf der Straße von Lüneburg aus nur sehr schwer zu erreichen, abgesehen davon, daß die Straßen schmal und für den Durchgangsverkehr wenig geeignet sind. Ein Ausbau der Straßen und eine z.T. neue Trassenführung könnten die Voraussetzung dafür sein, daß mehr

Erholungssuchende in diesen Landschaftsteil fahren. Mit einem stärkeren Wochenendverkehr in diese Richtung kann demnächst gerechnet werden, weil vor kurzem ein großes Waldgehege im Naturpark geschaffen und neue Wanderwege angelegt worden sind.

Ferner könnten einige Seen zu Badezwecken ausgebaut werden, da es nicht genügend Bademöglichkeiten im Umland gibt. Es wären dies dann vielseitig nutzbare Wasserflächen und könnten eine Grundlage bilden für gern aufgesuchte Freizeitzentren.

Die Unterscheidung der Wochenendfahrer nach Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern ließ erkennen, daß der Besitz eines Kraftfahrzeuges einen wesentlichen Antrieb für Wochenendfahrten darstellt: Prozentual beteiligen sich mehr Pkw- als Nicht-Pkw-Besitzer am Naherholungsverkehr, und zwar in allen Städten. Generell recht niedrig sind die Unterschiede in Frankfurt und Stuttgart - wohl ein Zeichen dafür, wie gut das Umland mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist, und daß die Strecken auch zufriedenstellend bedient werden. Zudem liegen in der Nähe der beiden Städte bevorzugte Landschaften, die schnell und bequem auf direktem Weg zu erreichen sind. Von Frankfurt aus der Taunus und der Spessart; von Stuttgart aus der Schwarzwald und die Schwäbische Alb. Wesentlich seltener fahren die befragten Frankfurter Haushaltsvorstände in den Odenwald und zum Vogelsberg. Der Odenwald dürfte, da er in Konkurrenz zum Taunus steht, zu weit von Frankfurt (40 km) entfernt liegen. Mit einer Steigerung des Ausflugsverkehrs zum Vogelsberg wäre vermutlich zu rechnen, wenn eine bessere Streckenführung der Bundesstraßen die Anfahrt erleichtern würde.

Bei der Unterscheidung von Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern nach Altersgruppen zeigte sich, daß auffällig in der jüngsten Gruppe die Unterschiede in fünf Städten - Kiel bildet eine Ausnahme - am größten sind. Junge Haushaltsvorstände, vor allem wenn sie verheiratet sind und Kinder haben, sind am wenigsten geneigt, einen Ausflug zu unternehmen, wenn ihnen kein Wagen zur Verfügung steht. Es wäre also daran zu denken, Einrichtungen und Anlagen in den neuen Siedlungen zu schaffen, die es auch jungen Ehepaaren mit Kindern gestatten, in ihrer Freizeit bequem und ohne zu großen Zeitaufwand auch ohne Pkw in die Naherholungsgebiete zu gelangen.

Stuttgart kann mit seinen ausgedehnten und vorzüglich ausgestatteten Grünanlagen in dieser Richtung als Vorbild dienen - hier ist der Unterschied zwischen Pkw- und Nicht-Pkw-Besitzern auch am größten. Auch Wilhelmshaven verfügt über einen gut angelegten Park, der sich bei der Bevölkerung großer Beliebtheit er-

freut. Möglicherweise ist auch hier der Grund zu suchen, daß Nicht-Pkw-Besitzer lieber im Ort bleiben.

In der unteren und mittleren Altersgruppe in Kempten wurde der Zusammenhang zwischen fehlenden Wagen und geringerer Teilnahme am Naherholungsverkehr besonders deutlich. Die Berge scheinen nur dann einen Anreiz zu bieten, wenn man möglichst nahe an den Ausgangspunkt für eine Wanderung oder eine Klettertour herankommen kann.

Das Kieler Wohnumland bietet gerade für Menschen jüngeren und mittleren Alters gute Voraussetzungen, Freizeitaktivitäten mehr sportlicher Art (Schwimmen, Rudern, Segeln) auszuüben. Die dafür in Frage kommenden Gebiete liegen nicht weit von der Stadt entfernt und sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen (man verläßt u.U. gleich mit einem Wasserfahrzeug die kommunalen Grenzen). Auch für die Bevölkerungsgruppe im höheren Alter ohne Pkw-Besitz sollten entsprechende Einrichtungen für die Freizeitgestaltung in größerer Nähe zur Wohnung vorgesehen werden, denn dieser Personenkreis nimmt weit weniger am Ausflugsverkehr teil als der gleichaltrige mit Pkw. Das gilt besonders für die Städte Kiel und Kempten, deren Wohnumland für eine körperliche Betätigung, um nicht zu sagen für eine sportliche Freizeitgestaltung prädestiniert ist.

Grundsätzlich darf gesagt werden, daß in Großstädten (z.B. Frankfurt, Stuttgart, Kiel) unabhängig vom Alter - abgesehen von einigen Ausnahmen - und der Anzahl der Kinder (die in den drei genannten Städten am höchsten ist) im Vergleich zu den übrigen Städten der fehlende Wagen den geringsten Einfluß darauf hat, ob ein Naherholungsgebiet aufgesucht wird oder nicht.

Mit zunehmendem Grad der Schulbildung wächst auch die Teilnahme am Ausflugsverkehr - am deutlichsten ist dies bei den Nicht-Pkw-Besitzern in den sechs Städten zu beobachten. Haushaltsvorstände mit Volksschulabschluß machen ihre Teilnahme am kurzfristigen Erholungsverkehr in wesentlich stärkerem Maß vom Besitz eines Pkw abhängig als die Angehörigen höherer Bildungsschichten.

Es fällt auf, daß in Kempten doppelt so viele Haushaltsvorstände mit Volksschulabschluß ein Naherholungsgebiet aufsuchen wie in Wilhelmshaven oder Lüneburg. Es liegt die Vermutung nahe, daß ein Raum mit hohem Freizeitwert einen potentiellen Erholungssuchenden stärker dazu bewegen kann, einen Wagen zu kaufen. Bekanntlich wächst die Zahl der Autobesitzer, die ihren Wagen überwiegend oder fast ausschließlich in der Freizeit benutzen wollen.

Vergleicht man abschließend - so gut es die in dieser Hinsicht relativ wenig präzisen Daten zulassen - die Entfernungen der Landschaften, die von den Erholungssuchenden der untersuchten 18 Gebiete in den sechs Städten am Wochenende aufgesucht werden, zeigt sich, daß sich der kurzfristige Erholungsverkehr in einem groben Umkreis von 25 km um die Stadt herum abspielt.

Im Wohnumland mit attraktiven Landschaften, die zumeist auch überregionale Fremdenverkehrsgebiete sind und einen entsprechenden Infrastrukturausbau haben, nimmt eine größere Anzahl von Erholungssuchenden jedoch auch weitere Strecken in Kauf.

Von Frankfurt ca. 50 km (Spessart, Odenwald), von Stuttgart ca. 40 km (Vordere Schwäbische Alb, Schwarzwald), von Kempten mind. 40 km (Allgäuer Alpen).

Die ganzjährige Nutzung, d.h. die Möglichkeit, auch Wintersport (im Mittel- und Hochgebirge) betreiben zu können, spielt dabei eine Rolle. Auch in den norddeutschen Städten werden die etwas größeren Entfernungen zu reizvollen Landschaftsteilen - von Kiel ca. 35 km (Holsteinische Seenplatte), von Lüneburg ca. 30 km (Staatsforst Gehrde) - von den Erholungssuchenden in Kauf genommen.

Die hier vorgelegten Befunde mögen darauf hinweisen, daß der Schaffung angemessener und bequem zu erreichender Wochenenderholungsgebiete besondere Aufmerksamkeit bei regionalen Planungsmaßnahmen zu widmen ist.

Besonders bei Städten, die durch geographische, topographische und speziell klimatische Situation nicht über reichhaltige "natürliche" Erholungsbereiche verfügen, sind durch gezielte Aufschließung und Aktivierung der bescheideneren Ressourcen im Interesse der Schaffung gleicher Lebensbedingungen für alle Bürger Ausgleichseinrichtungen zu schaffen, die geeignet sind, eine sinnvollere aktive oder passive Gestaltung der freien Zeit im Freien zu ermöglichen.