

Institut für sozial-ökologische  
Forschung (ISOE) GmbH  
Hamburger Allee 45  
60486 Frankfurt am Main



## **Mobilitätsstile in der Freizeit**

Abschlussbericht des Projekts

“Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und  
Tourismusverkehrs”

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

FKZ 298 54 109

Konrad Götz

Willi Loose

Martin Schmied

Steffi Schubert

Frankfurt am Main, Dezember 2002

## ZUSAMMENFASSUNG

Das Projekt hat sowohl neue deskriptive als auch ursachenbezogene Ergebnisse über den Freizeitverkehr im Alltag erbracht (längere Urlaubsreisen und der Flugreiseverkehr waren nicht Teil der Fragestellung).

### **Deskriptive Ergebnisse:**

Die wichtigsten Wegezwecke des Freizeitverkehrs konnten identifiziert werden. Zusammen mit den Ergebnissen aus anderen Projekten - vor allem Lanzendorf 2000 und Zängler 2000 - ist es gelungen, die unterschiedlichen Facetten des Freizeitverkehrs zu beleuchten und in ihrer Relevanz abzuschätzen. Projekte der kontinuierlichen Verkehrsverhaltensforschung wissen nun, welche Kategorien bei der Erfassung des Freizeitverkehrsverhaltens gebildet oder zusammengefasst werden können.

Bei der Feinunterscheidung der Wegezwecke wurde deutlich, dass der Hauptteil der Freizeitwege direkt oder indirekt sozialen Beziehungen dient oder mit der Aufrechterhaltung, Pflege oder Herstellung sozialer Beziehungen verknüpft ist: Freunde, Verwandte, Kinder, PartnerInnen treffen, besuchen oder etwas mit diesen unternehmen. Mit dieser Feststellung ist keine Bewertung verknüpft, aber sie soll deutlich machen, dass Vorschläge zur Einsparung von Wegen nicht leicht zu finden sind.

Neben diesen sozial bedingten Wegezwecken gibt es einen anderen Wegezweck, der – innerhalb der Kategorie Freizeit – eine relativ hohe Verkehrsbelastung verursacht: Die – hauptsächlich am Wochenende – durchgeführte Spazierfahrt bzw. die “Fahrt ins Blaue”. Dass auch sie zumeist mit Formen des socializing verknüpft ist, zeigen in aller Deutlichkeit einige Befunde der qualitativen Untersuchungsphase (vgl. Kapitel V).

Neben den Gesamtergebnissen müssen auch bei den Wegezwecken die zielgruppenspezifischen Befunde beachtet werden: Es wird deutlich, dass der Lebensstilhintergrund nicht nur die Verkehrsmittelwahl und die Wegelänge, sondern auch die einzelnen Wegezwecke beeinflusst.<sup>2</sup>

An der Tatsache, dass der Alltagsfreizeitverkehr etwa ein Drittel aller Wege ausmacht, hat sich nichts geändert. Dass aber auch die Freizeitverkehrsbelastung nur etwa ein Drittel der Gesamtbelastung ausmacht, lässt es ratsam erscheinen, einige der dramatisierenden wissenschaftlichen Aussagen zum Alltagsfreizeitverkehr zu relativieren.

### **Ursachenbezogene Ergebnisse:**

Das Projekt konnte auf Basis der Mobilitätsstile-Forschung davon ausgehen, dass Einstellungen und Orientierungen – insbesondere Mobilitätsorientierungen – einen entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben. Die diesbezüglichen Ergebnisse aus anderen Projekten – insbesondere des Forschungsverbunds CITY:mobil – wurden deshalb zu Grunde gelegt und es konnte auf dem Weg der Mobilitätsstile-Analyse ein Schritt weiter gegangen werden (vgl. dazu CITY:mobil 1999, S. 64).

---

<sup>2</sup> Angesichts der kleinen Stichprobe von 1000 geriet die subgruppenspezifische Auswertung hier allerdings an ihre Grenzen.

Es wurde von der Hypothese ausgegangen, dass unterschiedliche Lebensstile, also Orientierungen, die keine direkten Verbindungen zum Thema Verkehr aufweisen unterschiedliche Profile der Freizeitmobilität (mit-)bedingen (zur Hypothesenbildung vgl. Götz et al. 2000, S. 93). Diese Annahme hat sich in der vorliegenden Untersuchung bestätigt. Eine Typologie unterschiedlicher Lebensstilsegmente leistet einen signifikanten Beitrag zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl und der Freizeitwege. Allerdings muss betont werden, dass die typspezifischen Verkehrsverhaltensweisen nicht nur im Freizeitverkehr, sondern auch hinsichtlich der übrigen Wege (Arbeit, Haushaltsdienstleistungen etc.) signifikante Unterschiede aufweisen. Orientierungen des Lebensstils beeinflussen also das gesamte Verkehrsverhalten und nicht nur das in der Freizeit. Dieser Befund stimmt mit den Annahmen der Lebensstilforschung überein. Lebensstile werden hier als ganzheitliches Konzept verstanden, in dem nicht einzelne Handlungsbereiche gesonderten Gesetzen unterliegen.

Erstmals wurden Lebensstilsegmente nicht nur mit Daten des Verkehrsverhaltens, sondern - im Sinne der Fragestellung des Umweltbundesamtes – auch mit Indikatoren der Umweltbelastung verknüpft. Das Ergebnis entspricht den Hypothesen der qualitativen Forschungsphase: Es wurde vermutet, dass eine Orientierung an Erlebnis, Abwechslung und Abenteuer den höchsten, umweltrelevanten Freizeitverkehr nach sich zieht. In der hier vorgelegten Analyse repräsentieren die FUN-ORIENTIERTEN diese Gruppe. Die geringste Umweltbelastung verursachen die TRADITIONELL-HÄUSLICHEN. Ihre Bezeichnung verrät, dass traditionelle Orientierungen mit einer kleinräumigen Mobilität einher gehen.

Dieses Ergebnis macht zugleich deutlich, mit welchen Problemen sich die Suche nach praktischen Schritten zur Ökologisierung des Verkehrsverhaltens auseinandersetzen muss: Da eine Retraditionalisierung der gesellschaftlichen Milieus und Lebensstilgruppen nicht zu erwarten ist und da auch ausgeschlossen werden kann, dass subgruppentypische Grundorientierungen verändert werden können, müssen Schritte in Richtung Nachhaltigkeit an den bestehenden Realitäten ansetzen. Verkehrsverhalten in der Freizeit kann – zielgruppenspezifisch – nur beeinflusst werden, wenn die unterschiedlichen Lebensstile berücksichtigt werden:

- Die Spaß- und Erlebnisorientierung der FUN-ORIENTIERTEN
- Der Wunsch nach Distinktion und Luxus der MODERN-EXKLUSIVEN
- Das Bedürfnis nach Entlastung der BELASTETEN-FAMILIENORIENTIERTEN
- Der Anspruch auf soziale Integration und Aufwertung der BENACHTEILIGTEN
- Die Orientierung an traditionellen Werten der TRADITIONELL-HÄUSLICHEN

Am Ende des Projekts wurde untersucht, wie sich die vorgeschlagenen zielgruppenspezifischen Maßnahmen hinsichtlich einer Verbesserung der Umweltqualität auswirken könnten. Dabei wurde deutlich, wie schwierig es ist, eine signifikante Reduktion der klimarelevanten Emissionen zu erreichen: Wenn es möglich wäre, mit Hilfe der ziel-

gruppenspezifischen Maßnahmen die Autonutzung in den unterschiedlichen Gruppen zwischen 10% und 20% zu reduzieren, so würde beispielsweise die Reduktion von CO<sub>2</sub> bei 5-7% liegen.