

Neuer B·A·T Report über Freizeit und Mobilität in Deutschland

"ANGST, ETWAS ZU VERPASSEN ..."

WAS DIE DEUTSCHEN IN DER FREIZEIT ZU MASSENHAFTER MOBILITÄT MOTIVIERT

Weder der Drang ins Grüne oder Blaue noch der Wunsch nach Orts- oder Tape-
tenwechsel motiviert die Deutschen am meisten zu massenhafter Mobilität an
Wochenenden und im Urlaub. Es ist vielmehr die "Angst, etwas zu verpassen".
Gut ein Viertel der Bundesbürger (28%) haben die Befürchtung, am Leben vor-
beizuleben, wenn sie sich nicht regelmäßig in ihrer Freizeit in Bewegung setzen
- mit dem Auto, der Bahn oder dem Fahrrad. Und jeder fünfte Bundesbürger
hat das Gefühl, daß ihm mit der Zeit die Decke auf den Kopf fällt (21%). Der
Fluchtgedanke - weg von Fernsehalltag und Alltagsallerlei (23%) - wird dabei
zur treibenden Kraft. Das Wohin ist beinahe nebensächlich, Hauptsache weg
von den eigenen vier Wänden. Dies geht aus einer umfangreichen Repräsen-
tativuntersuchung des B·A·T Freizeit-Forschungsinstituts hervor, in der 2.600
Bundesbürger (darunter 1.646 Autofahrer) nach den Motiven und Hintergrün-
den der ständig wachsenden Freizeitmobilität befragt wurden.

Auf einen Kilometer Arbeitsweg mit dem Auto kommen mittlerweile schon zwei
Kilometer Wegstrecke für Freizeitfahrten. Die wachsende Freizeitmobilität in
Deutschland hat viele Ursachen. Mit Natursehnsucht allein läßt sich diese Mas-
senbewegung nicht erklären. Nur knapp jeder fünfte Bundesbürger (18%) fährt
los, um im Grünen zu sein. Wichtiger aber sind das Abwechslungsbedürfnis, der
Wunsch nach Veränderung (26%), das Aktivitätsbedürfnis, die Unternehmung-
lust (24%) sowie die Neugier, die Sehnsucht nach Neuem (22%). "Haus und
Wohnung können noch so gemütlich, das Wohnumfeld noch so lebenswert
und die Stadt noch so attraktiv sein", so Prof. Dr. Horst W. Opaschowski, der
Leiter des B·A·T Instituts, "das Raus- und Weg-Bedürfnis und der Erlebnishunger
sind viel stärker." Freizeit, Wohlstand und Massenmotorisierung in Verbindung
mit den Verheißungen einer vielfältigen Erlebnisindustrie lassen die Menschen
nicht mehr zur Ruhe kommen. Rastlosigkeit ist die Folge.

Mehr als die Männer wollen die Frauen durch Mobilität dem Alltag entfliehen.
Sie haben zudem ein starkes Verlangen nach frischer Luft (24% - Männer:
18%). Die Männer hingegen suchen eher die räumliche Weite mit einem

Herausgeber

BAT Freizeit-Forschungsinstitut GmbH
Alsterufer 4
20354 Hamburg

Wissenschaftlicher Leiter

Prof. Dr. Horst W. Opaschowski

Kontakt

Dr. Ulrich Reinhardt
Telefon (040) 4151-2448
www.bat.de
freizeitforschung@bat.de

Hauch von Freiheit (21% - Frauen: 14%). Bei den Männern ist auch der Bewegungsdrang sehr viel stärker ausgeprägt (26% - Frauen: 16%).

AUTO GARANTIERT RUND-UM-DIE-UHR-MOBILITÄT

Zwei Drittel der erwachsenen Bevölkerung sitzen regelmäßig am Steuer eines Autos (64%) - die Männer deutlich mehr (77%) als die Frauen (51%). Und 42 Prozent der Deutschen bezeichnen sich dabei als Freizeitfahrer, die überwiegend in der Freizeit selbst am Steuer sitzen. Lediglich jeder fünfte Bundesbürger (21%) gibt an, sein Auto mehr beruflich zu nutzen.

In der Freizeitmobilität der Deutschen haben die Bahn und der öffentliche Personennahverkehr fast keine Bedeutung. Beide Verkehrsmittel üben eine so geringe Freizeitattraktivität aus, daß sie zum Beispiel von den Tagesausflüglern als Alternative zum Auto gar nicht ernst genommen werden. So haben nach der B-A-T Repräsentativbefragung knapp zwei Drittel der Bevölkerung (63%) bei ihrem letzten Tagesausflug das Auto als Verkehrsmittel benutzt. Jeder zehnte unternahm eine Busfahrt und acht Prozent fahren mit dem Fahrrad los. Bahn und öffentlichen Personennahverkehr nutzten nur jeweils fünf Prozent.

Wer sich in der Freizeit mit dem Automobil fortbewegt, macht dies nicht nur aus Gedankenlosigkeit oder zum puren Vergnügen. Wie sonst wäre es zu erklären, daß Familien mit Kindern unter den Autofahrern doppelt so stark vertreten sind (76%) wie 1-Personen-Haushalte (38%). Mehr-Personen-Haushalte sind aus finanziellen und organisatorischen Gründen bisher weitgehend auf das Auto angewiesen.

Ähnlich fällt das Ergebnis bei Kurzreisen von zwei bis vier Tagen Dauer aus. Sie stellen neben den Tagesausflügen einen wesentlichen Teil der Freizeitmobilität dar. Drei von fünf Kurzreisenden (59%) sind bei ihrer letzten Unternehmung mit dem Auto unterwegs gewesen. Dabei haben Landbewohner (61%) mehr vom Pkw Gebrauch gemacht als Großstädter (52%). Doch anders als bei den Tagesausflüglern stellen Bus und Bahn bei den Kurzreisenden durchaus eine realistische Alternative zum Auto dar. Jeder siebte Bundesbürger (16%) hat bei der letzten Kurzreise den Bus als Verkehrsmittel gewählt - die Landbewohner genauso wie die Großstädter. Insbesondere bei den Großstädtern erfreut sich auch die Bahn großer Beliebtheit (18% - Landbewohner: 8%). Die zentrale Lage und die gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe regen offensichtlich doch dazu an, auch in der Freizeit bzw. im Kurzurlaub den gelegentlichen Umstieg vom Auto auf die Bahn zu wagen.



ÖFFENTLICHE VERKEHRSMITTEL: LANGSAM, UNBEQUEM UND WENIG KOMFORTABEL

Gegen die attraktive Konkurrenz des Autos haben öffentliche Verkehrsmittel fast keine Chance. Und ein Freizeitimage haben sie bisher schon gar nicht. "Einfach zu unbequem" geben zwei von fünf Bundesbürgern (39%) als Hauptursache dafür an, warum Autofahrer öffentliche Verkehrsmittel in ihrer Freizeit kaum oder gar nicht benutzen. Jedem dritten Bundesbürger erscheint zudem die Fahrt mit Bahn oder Bus zu langsam (34%). Und gut ein Viertel der Befragten klagt über Komfortmängel während der Fahrt (27%). Professor Opaschowski: "Mit dem Surfbrett in die S-Bahn? Mit dem Snowboard in den Bus? Und mit der Tauchausrüstung umsteigen? Der private Freizeitzug ist bisher ohne die öffentlichen Verkehrsmittel abgefahren." Vor allem den Westdeutschen geht alles viel zu langsam (38% - Ost: 19%). Berufstätigen geht die Überfüllung auf die Nerven, sie wollen sich nicht auch noch in der Freizeit drängeln lassen (27% - Nichtberufstätige: 19%). Und bemerkenswerterweise regen sich mehr Jugendliche (17%) als Rentner (10%) über Schmutz, Schmierereien und ungepflegte Züge auf.

ERREICHBARKEIT VON FREIZEITZIELEN: DIE 60-MINUTEN-DISTANZ

Die Dauer einer Autofahrt ist das Ergebnis einer ganz individuellen Güterabwägung, bei der der Zeitaufwand im richtigen Verhältnis zum Erlebniswert des Freizeitziels stehen muß. Für einen Kino- oder Kneipenbesuch sind die Bundesbürger durchaus bereit, eine halbe Stunde mit dem Auto zu fahren. Die größte Anziehungskraft für automobiler Unternehmungen in der Freizeit stellen jedoch Freunde und Verwandte dar. Um sie zu treffen und mit ihnen zusammen zu sein, sind die Bundesbürger bereit, im Durchschnitt 1,6 Stunden mit dem Auto bis zum Erreichen des Ziels zurückzulegen. Erst danach folgen die fünf attraktivsten Freizeitziele der Deutschen: Freizeitpark (durchschnittlich akzeptierte Fahrzeit bis zum Erreichen des Ziels: 1,4 Stunden), Open-Air-Konzert (1,2 Stunden), Musical, Naherholungsgebiet und Zoo, Tierpark (jeweils 1,1 Std.).

Als Erfahrungswert gilt für die Freizeitmobilität der Bundesbürger: Ein Freizeitziel muß in der Regel in 60 Minuten erreichbar sein. Für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung gibt es diese subjektiv zumutbare Autofahrzeit. In maximal einer Stunde sollten Volksfest- und Spielcasinobesuche genauso wie Museums- oder Theaterbesuche möglich sein.



GEFÜHL DER FREIHEIT. WAS BEIM AUTOFAHREN AM MEISTEN SPAß MACHT

Komfort, Geschwindigkeit und Sicherheit sind beim Autofahren ganz gut und schön - viel schöner aber ist das Gefühl, einfach durch die Gegend zu fahren, das Fahren an sich. Die Ausfahrt ins Freie ist wie ein Ventil zum Abschalten und Auftanken. Auf die Frage, was beim Autofahren besonders viel Spaß macht, nennt jeder dritte Bundesbürger (34%) die bloße Freude am Fahren ohne Ziel und ohne Zweck, die sprichwörtliche Fahrt ins Blaue.

Sich ziel-, zweckfrei und ohne Zeitdruck durch die Gegend bewegen zu können, das ist offenbar Mobilität in ihrer schönsten Form - ein außergewöhnliches Freiheitsgefühl. Dies erklärt auch, warum das Gefühl der Freiheit genauso hoch eingeschätzt wird (33%). Beide, das Freifühlen und das Fahrvergnügen, sind Symptome für das, was Freiheit in der Idealvorstellung der Bevölkerung eigentlich bedeutet: tun und lassen können, was Spaß und Freude macht.

Das automobiler Freizeitvergnügen läßt sich noch steigern durch gute Musik (13%), gesellige Mitfahrer (12%) und eine schöne Landschaft (13%). Alle Sinne fahren mit. So gesehen kann Autofahren auch zum Risikofaktor werden, wenn Sinneseindrücke, Geschwindigkeitsrausch oder Risikoerleben die Konzentration und Aufmerksamkeit beim Autofahren zu beeinträchtigen drohen. Dies trifft insbesondere für die jungen Autofahrer zu. Im Vergleich zur übrigen Bevölkerung legen die 18- bis 34jährigen deutlich mehr Wert auf höhere Geschwindigkeit (+ 6 Prozentpunkte) in Verbindung mit guter Musik (+ 7). Hinzu kommt der persönliche Ehrgeiz, schneller als die anderen sein zu wollen und das besondere Vergnügen, sich beim Autofahren auf kurvenreichen Strecken austoben zu können (jeweils + 4).

ZWISCHEN FAHRVERGNÜGEN UND SCHLECHTEM GEWISSEN WENIG AKZEPTANZ FÜR VERKEHRSPOLITISCHE MAßNAHMEN

Die erlebnispsychologische Bedeutung des Autos als Freizeitmobil muß bisher als das größte Hindernis für die Akzeptanz verkehrs- und umweltpolitischer Maßnahmen angesehen werden. 1.646 repräsentativ ausgewählte Autofahrer wurden in der neuen B·A·T-Studie mit dem Problem von Staus, überlasteten Straßen und dem in der Zukunft drohenden Verkehrsinfarkt konfrontiert. Dabei wurde deutlich, daß die in der Öffentlichkeit diskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen derzeit bei Autofahrern (noch) nicht mehrheitsfähig sind. Drei Viertel der Autofahrer (75%) lehnen autofreie Innenstädte generell ab. Und nur

zwei von fünf Autofahrern (43%) können sich allenfalls mit dem Gedanken anfreunden, autofreie Innenstädte nur zu bestimmten Zeiten zu schaffen.

Die verkehrspolitischen Bemühungen in den 70er und 80er Jahren um eine autogerechte Stadt haben offensichtlich ihre Spuren hinterlassen. Autofahrer wollen an ihrem Gewohnheitsrecht festhalten. Der Vorschlag, die Hälfte der städtischen Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger zu reservieren, ist für die überwiegende Mehrheit nicht diskutabel. Nur 16 Prozent der Autofahrer können einer solchen Regelung zustimmen. Schroff weisen Autofahrer Restriktionen mit Dauercharakter zurück: 95 Prozent lehnen Autobahngebühren und drastisch erhöhte Benzinpreise ab. 97 Prozent halten von täglich oder wöchentlich wechselnden Fahrverboten überhaupt nichts. In gleicher Weise reagieren sie auf vermeintliche Benachteiligungen oder Diskriminierungen: Nur drei Prozent der befragten Autofahrer stimmen für, aber 97 Prozent gegen eine Luxussteuer für Pkw-Fahrer zur Finanzierung eines öffentlichen Personennahverkehrs zum Nulltarif.

Positivere Signale für die Zukunft gehen von der jüngeren Generation aus. Jeder dritte Autofahrer unter 35 Jahren (33%) votiert schon heute für eine autofreie Innenstadt generell. Der Anteil der jungen Interessenten für eine solche verkehrspolitische Maßnahme ist damit doppelt so hoch wie etwa bei den über 55jährigen Autofahrern (15%). In dieser Frage kann es also in Zukunft zu einem Einstellungswandel kommen. Es braucht allerdings Zeit, bis ein solcher Wertewandel konsens- und mehrheitsfähig wird.

