

G. Wolfgang Heinze, Heinrich H. Kill

Freizeit und Mobilität

Neue Lösungen im Freizeitverkehr

Inhalt

Vorwort: Was bringt diese Arbeit Neues?	IX
Anstelle einer Zusammenfassung: Unsere Thesen in einem Stück	XIII
I. Freizeit- und Urlaubsverkehr als neue Herausforderung für Verkehrs- und Raumplanung	1
1. Ausgangssituation und Ziel:	1
Die große Polarisierung zwischen Tourismus und Verkehr kommt noch 1 - Die Wahlfreiheit des Touristen als geplante Illusion und Chance 7 - Neue ethische Verhaltensnormen sichern erst den Freizeitverkehr 9	
2. Die Größe der Herausforderung:	11
Motorisierte Wunschverkehre in der Freizeit als Wachstumsbereich 11 - "Mobile Freizeitgesellschaft" ist das falsche Etikett 15 - Freizeitverkehr als schwierigster Teilverkehr 16 - Die größte Herausforderung bilden Tagesgäste 22 - Immer wichtiger: naturnahe Freizeitaktivitäten und Sekundärverkehr 24	
3. Die Dynamik des Freizeit- und Urlaubsverkehrs:	28
Wachsende Formenvielfalt 28- Freizeitmobilität ist Pkw-geprägt 32- Prognosen spiegeln Erfahrungen, Hoffnungen und Ängste wider 35 - Freizeit- und Urlaubsverkehr zeigen ungebrochenes Wachstum 37 - Tourismus- und Verkehrsentwicklung folgen Trends vorgelagerter Subsysteme 39 - Veränderungen durch Strukturwandel unserer Arbeitsgesellschaft und sinkende Realeinkommen 46	
4. Besonders wichtige (neue) Formen der Freizeit und ihres Verkehrs:	49
Der größte Teil der Freizeit wird im Nahbereich verbracht 49 - Großeinrichtungen sind besser als ihr Ruf 54 - "Grün" und "Reich" als Richtung 62	
II. Wirkungsanalyse	64
5. Die kritischen Stellen des Freizeit- und Urlaubsverkehrs:	64
Hohe Nachfrage durch künstlich niedrige Mobilitätspreise 64 - Dynamische Verkehrspolitik als Unterlaufen von Zwängen 66 - Steigende Systemgeschwindigkeit durch "Entschleunigung" der Nähe und Beschleunigung der Fernbeziehungen 75	
6. Der Freizeitverkehr als Selbstorganisation durch vernetzte Vorwärts- und Rückwärtskopplungen:	78
Wachstum und Akzeptanz 78 - Wachstum und Entleerung gehören zusammen 82 - Ambivalente Wirkungen und steigendes Gewicht von Tourismusin-	

dustrie und Freizeitverkehr 84 - Naturökologische Masseneffekte als Systemgefährdung 88

7.	Ein Wachstumsbereich ändert seinen Kurs: Mehr Qualität statt Masse: "Wendezeit" durch Expansion und Kurskorrekturen 90 - Acht problematische Verhaltensweisen des Verkehrsteilnehmers 94 - Anforderungen an nachhaltige Verkehrskonzepte für Tourismus- und Freizeitregionen 98	90
III.	Maßnahmenanalyse	101
8.	Ansatzpunkt: „Nähe, Gruppe und Identität als Freizeitwerte“: Die Renaissance von „Nähe“ und „kleinen Systemen“ durch Globalisierung 101 - Zum Optimum räumlicher Arbeitsteilung im Freizeit- und Urlaubsverkehr 104 - Neue Chancen durch Telekommunikation und vernetzten physischen Verkehr 107 - Freiraumsysteme für unsere Städte 112 - Die Wiederbelebung des öffentlichen Raums 114 - Kürzere Fahrtweiten durch attraktivere Städte 115 - Der Stadt-Land-Verbund führt zu nachhaltigem Freizeitverkehr 121	101
9.	Ansatzpunkt „Telekommunikation, Verkehr und Makrologistik“: Mißverständnisse im Übergang zur Kommunikationsgesellschaft 123 - Die neuen Verkehrskonzepte für Freizeitgebiete stehen noch aus 127 - Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf Kapazitätsreserven verschärft den Umbruch 130 - Wie es zu schaffen ist: Fahrradtourismus aus dem Bilderbuch 134	123
IV.	Systematik der Handlungsoptionen	139
10.	Zugangsbeschränkungen und Angebotsverbesserungen als zentrale Maßnahmenbereiche: Zugangsbeschränkungen und Kapazitätsschranken werden längst akzeptiert 139 - Förderinstrumente sind einzubeziehen 141	139
11.	Die Palette von Steuerungsmöglichkeiten: Weder Patentrezepte noch beliebige Übertragbarkeit 142	142
V.	Die Durchsetzung alternativer Formen	153
12.	Das Erfolgsgeheimnis von Verkehrsinnovationen: Die Sicherung des Freizeit- und Urlaubsverkehrs verlangt Innovationen. Für sie gilt immer der gleiche Durchsetzungsmechanismus	153
13.	Aus der Systemgeschichte lernen: Evolutionsregeln für den Freizeitverkehr: Neue Verkehrsmittel schaffen sich langfristig ihre eigene neuartige Nachfrage 157 - Neue Formen der Raumüberwindung gelten meist als entbehrlich 158 - Neue Systeme kommen zuerst in Nischen 158 - Alternative Einführungs-	157

Strategien: Pioniergewinne anstreben oder Kinderkrankheiten abwarten? 159 -
Neue Verkehrsformen durch veränderte Randbedingungen 160 - Neue Systeme durch Zusammenbau von Bekanntem 161 - Technischer Fortschritt erfordert risikobereite Institutionen 162 - Neue Techniken kommen nur in instabilen Phasen 162 - Jedes Verkehrsmittel schafft sich seinen eigenen neuen Verkehrsweg 163 - Strukturwandel durch überoptimalen Ausbau dominierender Systeme 164 - Jeder Strukturwandel erhöht die Reise-, Transport- und Übertragungsweiten 164 - Neue Verkehrsmittel begünstigen vor allem Wachstumsgebiete 165 - Vorhergesagte Wachstumsgrenzen werden von dem neuen System meist ignoriert 167 - Verkehrsevolution durch Spezialisierung universeller Techniken 167 - Die Entwicklung des Systemzustandes scheint sich entlang einer festen Bahn zu bewegen 168 - Es sind besondere, nicht alltägliche Anlässe, die neue Transportvorgänge auslösen 168 - Das unterlegene Verkehrsmittel trennt sich zuerst von seinen Schwächen 169

14. Wozu Leidensdruck gut sein kann:

Es müssen erst Grenzen erreicht sein. Eine neue Technik kann nur dann ein Erfolg werden, wenn ihre Väter evolutionsgerecht denken 170

Literatur

Anmerkungen