

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      |
| <b>I. Freizeit- und Urlaubsverkehr als neue Herausforderung für Verkehrs- und Raumplanung</b>   | <b>1</b>  |
| 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  |           |
| <b>II. Wirkungsanalyse</b>  | <b>64</b> |
| 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: 90  
"Wendezeit" durch Expansion und Kurskorrekturen 90 - Acht problematische Verhaltensweisen des Verkehrsteilnehmers 94 - Anforderungen an nachhaltige Verkehrskonzepte für Tourismus- und Freizeitregionen 98

**III. Maßnahmenanalyse** 101

8. Ansatzpunkt: „Nähe, Gruppe und Identität als Freizeitwerte“: 101  
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

9. Ansatzpunkt „Telekommunikation, Verkehr und Makrologistik“: 123  
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

**IV. Systematik der Handlungsoptionen** 139

10. Zugangsbeschränkungen und Angebotsverbesserungen als zentrale Maßnahmenbereiche: 139  
Zugangsbeschränkungen und Kapazitätsschranken werden längst akzeptiert 139 - Förderinstrumente sind einzubeziehen 141

11. Die Palette von Steuerungsmöglichkeiten: 142  
Weder Patentrezepte noch beliebige Übertragbarkeit 142

**V. Die Durchsetzung alternativer Formen** 153

12. Das Erfolgsgeheimnis von Verkehrsinnovationen: 153  
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: 157  
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-

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