



Universität Paderborn

Fachbereich 1 – Geographie
Angewandte Anthropogeographie und Geoinformatik
Prof. Dr. A. Kagermeier / Dipl.-Geogr. W. Gronau

**Bericht an die
Deutsche Forschungsgemeinschaft**

über das Projekt

**Freizeitgroßeinrichtungen:
Auswirkungen auf Freizeitmobilität und Freizeitgewohnheiten**

(Ka 924/4-1)

Laufzeit: 1. Juli 2000 bis 30. Juni 2002

Juli 2002

Zusammenfassung

Der Freizeitverkehr zählt zu einem der stark wachsenden Verkehrssegmente, bei dem – anders als im Alltagsverkehr – die bisherigen Deutungs- und Gestaltungsansätze noch nicht befriedigen können. Am Beispiel eines ausgewählten besonders dynamisch wachsenden Bereichs im Freizeitverkehr, den Fahrten zu Freizeitgroßeinrichtungen wurden mit dem Projekt drei Zielsetzungen verfolgt:

- 1) zu klären, welchen Einfluss diese Freizeitgroßeinrichtungen auf das Verkehrsverhalten ausüben, wobei insbesondere auf die Auswirkungen unterschiedlicher Standorttypen und Verkehrserschließungsqualitäten abgezielt wurde,
- 2) humanwissenschaftliche Ansätze zu entwickeln, die tragfähig sind, das beobachtete Verkehrsverhalten zu deuten und
- 3) aufbauend darauf Möglichkeiten der Verkehrsgestaltung zu präzisieren.

Dabei wurden unterschiedliche Einrichtungen mit unterschiedlicher Lagemerkmale und dementsprechend differierendem Grad der ÖPNV- bzw. NMIV-Erreichbarkeit in zwei Beispielregionen untersucht.

Zentrale Ergebnisse des Projekts sind, dass für eine optimierte Deutung des Verkehrsverhaltens sowohl äußere Rahmenbedingungen als auch subjektive Wahrnehmung zu kombinieren sind. Für die subjektiven Positionen wurde/wird dabei das Konstrukt der Verkehrsmittelaffinität entwickelt. Dieses basiert auf empirisch ermittelten Freizeitverkehrsgruppen, die sich sowohl hinsichtlich ihrer Freizeitorientierungen als auch des Verkehrsverhaltens unterscheiden.

Die Berücksichtigung dieser Ergebnisse bei künftig zu entwickelnde verkehrsgestaltende Maßnahmen im Freizeitverkehr kann dazu beitragen, dass eine Überprüfung darauf hin möglich ist, ob die angesprochenen Zielgruppen ein Mindestmaß an Disponiertheit zum Verkehrsmittelwechsel aufweisen und ob die Angebotsrahmenbedingungen eine entsprechende Akzeptanz erwarten lassen.

0 Vorbemerkung

Das Projekt über das an dieser Stelle berichtet wird, dient unter anderem – wie in den Statuten der DFG vorgesehen – der Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Im Rahmen des Projekts wurde mit der Arbeit an einem Dissertationsvorhaben begonnen, mit dessen Abschluss in der ersten Jahreshälfte 2003 zu rechnen ist. Der Endbericht stellt damit bezogen auf das Dissertationsvorhaben nur einen provisorischen Zwischenstand dar, in dem nur einige ausgewählte Teilaspekte vorgestellt werden. Die Langfassung der Dissertation wird der DFG nach Fertigstellung selbstverständlich zur Verfügung gestellt werden.

1 Rahmenbedingungen und Zielsetzung des Projektes

Der gesamtgesellschaftliche Trend zu einerseits mehr verfügbarer freier Zeit und zu höherer individueller Mobilität andererseits hat in den letzten Jahren zu einem starken Anwachsen des Freizeitverkehrs geführt. Die Zunahme des Aufwandes im Personenverkehr resultiert zum großen Teil aus dem Freizeitverkehrsbereich, wobei im Freizeitverkehr vor allem Steigerungen der Distanzen pro Fahrt und weniger Zunahmen der Fahrtzahlen zu beobachten sind. Die höheren Geschwindigkeiten moderner Verkehrsmittel sowie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führen dazu, dass bei gleich bleibendem Zeitaufwand immer größere Entfernungen zurückgelegt werden. Die Gesamtzahl der Wege oder beförderten Personen (Verkehrsaufkommen) bleibt dabei weitestgehend konstant. Im Mittelpunkt dieser Substitutionsprozesses langsamerer Verkehrsmittel (und damit kürzerer Wege) durch schnellere Verkehrsmittel (und damit längerer Wege) stehen heute Freizeit und Urlaubsverkehr mit dem Pkw. Da dieser Prozess noch anhält, kann davon ausgegangen werden (vgl. Heinze/Kill 1997, S. 37), dass auch in den nächsten Jahren eine weitere erhebliche Zunahme des Freizeitverkehrs eintreten wird. Mit dieser Tendenz verbunden ist eine prognostizierte weitere stärkere Konzentration auf den Pkw als Verkehrsmittel im Freizeitverkehr. Auch dies erscheint angesichts des stetig wachsenden Pkw-Bestandes in der Bundesrepublik sowie der jetzt schon sehr starken Orientierung auf den Pkw im Freizeitverkehr durchaus plausibel.

Die Zunahme des Freizeitverkehrs wird dabei in Wesentlichen auch von den Entwicklungen auf der Angebotsseite im Freizeitmarkt beeinflusst. Musical-Theater, Multiplex-Kinos, Brand Lands, Snow Domes, Erlebnisbäder oder multifunktionale Arenen bezeichnen neue Angebotsformen auf dem Freizeitmarkt, die in den letzten 15 Jahren in großer Zahl entstanden sind. Die zumeist kommerziell ausgerichteten Freizeitgroßeinrichtungen, die in den letzten Jahren einen unglaublichen Boom erlebt haben, stellen unter dem Blickwinkel auf ihre verkehrlichen Implikationen eine neue Herausforderung dar, zumal angesichts der zahlreichen Planungen für weitere Einrichtungen dieser Art ein Ende der stürmischen Entwicklung nicht absehbar ist. Im Rahmen des Projektes galt es zu klären, welchen Einfluss diese Freizeitgroßeinrichtungen auf das Verkehrsverhalten ausüben und welche Ansätze tragfähig sind, das beobachtete Verhalten zu deuten. Ein Großteil der Freizeitgroßeinrichtungen entstand bzw. entsteht an nicht integrierten Standorten am Rande der Städte oder im ländlichen Raum. Damit ist zum einen eine (im Vergleich zu bisherigen Standorten weitere) deutliche Modal-Split-Verschiebung hin zum motorisierten Individualverkehr zu erwarten. Die aufgrund der Größe der Einrichtungen notwendige Ausdehnung der Einzugsbereiche im Vergleich zu kleineren, herkömmlichen Freizeiteinrichtungen führt darüber hinaus zu einer Erhöhung der im Freizeitverkehr zurückgelegten Entfernungen. Durch die entsprechende Auswahl von Beispieleinrichtungen mit unterschiedlicher Lage innerhalb des Stadtgebietes und dementsprechend unterschiedlichem Grad der ÖPNV- bzw. NMIV-Erreichbarkeit wurde auch der Frage nachgegangen, welche Möglichkeiten bestehen, durch entsprechend Standortvorgaben (z. B. SPNV-Erschließung als Bedingung für die Genehmigung) die Verkehrseffekte von Freizeitgroßeinrichtungen zu beeinflussen.

2 Methodisches Vorgehen

Bereits im Vorfeld des Projektes sind zwei Erhebungsbausteine durchgeführt worden, die unterschiedliche methodische Zielsetzungen verfolgten:

- 1) Mit einer Evaluierung der Veränderung von aktionsräumlichen Orientierungen im Freizeitbereich durch das UEC CentrO (für das entsprechende Vergleichswerte der Vorher-Situation vorhanden waren) konnte im Herbst 1999 die Hypothese von der Sogwirkung neuer Freizeitgroßeinrichtungen überprüft werden (vgl. Publikation Nr. 8 im Anhang)
- 2) In der Anfangsphase des DFG-Projekts wurden mit einer in das Projekt einbezogenen Studienabschlussarbeit von FREITAG (2000) Besucherbefragungen an drei exemplarischen Multiplex-Kinos in Ostwestfalen durchgeführt. Damit war die Überprüfung der Tragfähigkeit des Ansatzes von Mobilitätsstilgruppen verbunden (vgl. 3.2, bzw. Publikation Nr. 7 im Anhang).

Im Rahmen des Projektes wurden *zwei Beispielräume* bearbeitet.

- als Beispiel für einen großstädtischen Verdichtungsraum fungierte die Region *München*
- als Beispiel für die Situation im ländlichen Raum steht die Bearbeitung der Region *Ostwestfalen*.

Das Projekt bezog neben unterschiedlichen räumlichen Kontexten und unterschiedlichen Parametern der Verkehrserschließung auch unterschiedliche Typen von Freizeiteinrichtungen mit ein. Stellvertretend für die Vielzahl von Einrichtungen wurden zum einen die relativ klassisch ausgerichteten Einrichtungen aus dem Marktsegment „Edutainment“ gewählt. Als Beispiele für Edutainment-Einrichtungen stehen im Raum Ostwestfalen das „Westfälische Freilichtmuseum“ in Detmold sowie der „Dinosaurierpark“ in Münchehagen. Im Untersuchungsraum München sind die korrespondierenden Einrichtungen der „Tierpark Hellabrunn“ sowie das Museum „Mensch und Natur“. Zum anderen wurden diesen als Beispiel für stark auf hedonistische Motive ausgerichtete Einrichtungen die sog. „Spaß- und Erlebnisbäder“ gegenübergestellt. Für diesen Bereich wurden die jeweiligen Beispiele wiederum nach dem Grad ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit ausgewählt. Pro Region wurde jeweils ein nicht integrierter Standort mit der damit einhergehenden vermuteten hohen MIV-Affinität und je ein gut bis sehr gut integrierter Standort mit qualitativ hochwertigem ÖV-Anschluß einbezogen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die ausgewählten Standorte sowie ihre jeweiligen Spezifika:

Tabelle 1 Überblick Erhebungsstandorte

Untersuchungsraum	Einrichtungstyp	Einrichtung	Standort	Verkehrserschließung	
				ÖV	IV
Ländlicher Raum Ostwestfalen	Edutainment	Westfälisches Freilichtmuseum	Randlage im Mittelzentrum Detmold	++	+++
		Dinosaurierpark Münchehagen	Periphere Ortslage in Kleinzentrum	-	+++
	Spaß- und Erlebnisbad	Westfalenterme Bad Lippspringe	Periphere Randlage in Vorort Paderborns	+	++
		ISHARA Bielefeld	Zentrale Stadtlage (Bahnhofsnahe)	++	+
Großstädtischer Verflechtungsraum München	Edutainment	Tierpark Hellabrunn	Zentrale Stadtlage	+++	-
		Museum Mensch und Natur	Zentrale Stadtlage	++	+++
	Spaß- und Erlebnisbad	Westbad	Zentrale Stadtlage	+++	+++
		Therme Erding	Randlage im Mittelzentrum	+	++
ÖV-Erschließungsqualität: +++ Kombination Straßenbahn/U-Bahn-Anbindung mit zusätzlicher Buserschließung > 6 Fahrten pro Stunde ++ Bus-/Straßenbahnbindung etwa 4 Fahrten pro Stunde + Busanbindung 2 Fahrten pro Stunde - Busanbindung 4 Fahrten pro Tag (nur werktags)					
IV-Erschließungsqualität: +++ Ausreichende Zahl kostenfreier Parkplätze ++ Große Zahl kostenfreier Parkplätze + Ausreichende Zahl kostenpflichtiger Parkplätze - Begrenzte Zahl kostenpflichtiger Parkplätze					

Die empirischen Bausteine des Projekts bestanden neben einer Reihe qualitativ ausgerichteter Expertengespräche und vertiefender Interviews mit Besuchern unterschiedlicher Einrichtungen im Wesentlichen aus zwei Typen von quantitativ ausgerichteten Erhebungen:

- 1) Mündliche Besucherbefragungen in den acht ausgewählten Freizeitgroßeinrichtungen
(Stichprobenumfang: 2.205 Fälle, d.h. etwa 250 Fälle pro Standort)
- 2) Schriftliche Haushaltsbefragungen in den beiden Beispielregion
(Stichprobenumfang: 332 Fälle, d.h. etwa 150 pro Region).

Bei den **Besucherbefragungen** stand neben der Herkunft, der Verkehrsmittelwahl, der Besuchsfrequenz vor allem auch die Exploration relevanter Aspekte der Verkehrsmittelwahlentscheidung im Zentrum. Dabei wurde neben den klassischen Aspekten unterschiedlicher Qualität der Verkehrserschließung ein besonderes Augenmerk auf sozialpsychologische Ansätze gelegt. Die Erhebungen an den Einrichtungsstandorten (=Besucherbefragungen) ermöglichen eine genaue Analyse der verkehrlichen Situation, die gleichzeitig die Basis für zu ermittelnde Verkehrsminderungspotentiale darstellt. Aufbauend auf den erhobenen Einschätzungen und Orientierungen der Besucher können Verkehrsminderungspotentiale durch entsprechende Standorterschließungsqualitäten bzw. – als Best-Practice-Ansätze anzusehende – Maßnahmen des Mobilitätsmanagements evaluiert werden.

Über die rein verkehrlichen Aspekte hinaus sollte eine umfassendere Betrachtung des Nachfrageverhaltens im Freizeitmarkt auch Aufschlüsse darüber geben, welche Perspektiven sich für die Freizeitorientierung und die Akzeptanz von neuen Freizeittrends ergeben. Dieser Aspekt wurde im Wesentlichen in standardisierten **Haushaltsbefragungen** behandelt, da

- die Möglichkeiten zu einer umfassenden Behandlung des Freizeitverhaltens im Rahmen einer Besucherbefragung aufgrund der Befragungssituation eingeschränkt sind und
- ein Querschnitt der Wohnbevölkerung in die Untersuchung einbezogen werden sollte, um die standortbezogenen Ergebnisse hinsichtlich der Besucherstruktur zu kalibrieren.

Mit den bei der Haushaltsbefragung generierten Ergebnissen zu Orientierungen und Einstellungen der Mantelbevölkerung in den beiden Untersuchungsregionen kann der Trend des Freizeit- und Verkehrsverhaltens für weitere in Planung befindliche Einrichtungen abgeleitet werden. Aufbauend auf den Befunden lassen sich auch Parameter festlegen, die für neu zu errichtende Freizeitanlagen Voraussetzungen zu einer Minderung der verkehrlichen Belastungen darstellen.

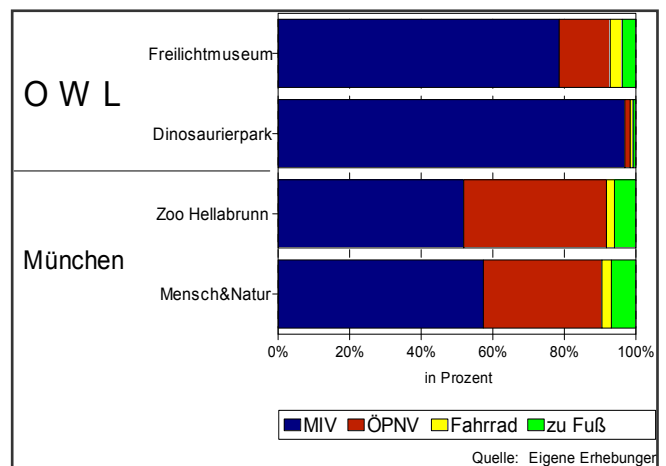
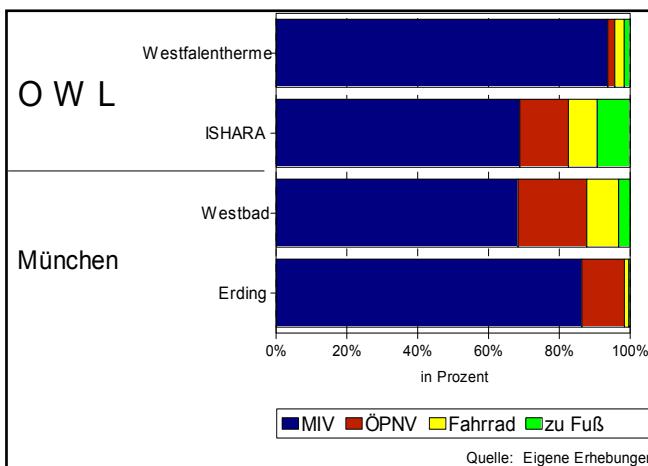
3 Ergebnisse

3.1 Verkehrliche Eckdaten an Freizeiteinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung von Einrichtungstyp, Standort, Erschließungsqualität und Einzugsbereich

Zur Verdeutlichen der verkehrlichen Situation an den einzelnen Standorten seien zunächst einige grundlegende Eckdaten der Standorte vorgestellt.

3.1.1 Standort und Verkehrserschließung als steuernde Größen

Eines der klassischen Paradigmen der Verkehrsplanung ist, dass zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten des *green mode* nur ein entsprechend attraktives Angebot für den ÖPNV bzw. den NMIV bereitgehalten werden müsse. Bei der Verkehrsmittelwahl der Besucher in den Spaß- und Erlebnisbädern pausen sich die unterschiedlichen ÖV-Erschließungsqualitäten der Standorte zwar durch, d.h. im *ISHARA* in Bielefeld und im *Westbad* im München, die gut an das ein hochwertiges ÖPNV-System angebunden sind, ergibt sich auch ein höherer ÖV-Anteil als in den eher MIV- orientierten Standorten *Westfalentherme* in Bad Lippspringe und der *Therme Erding*. Allerdings kommt auch in Bielefeld lediglich jeder siebte Besucher mit dem ÖPNV, in München ist es immerhin jeder Fünfte.



Modal-Split an den Erlebnisbäder-Standorten (N=1.205)

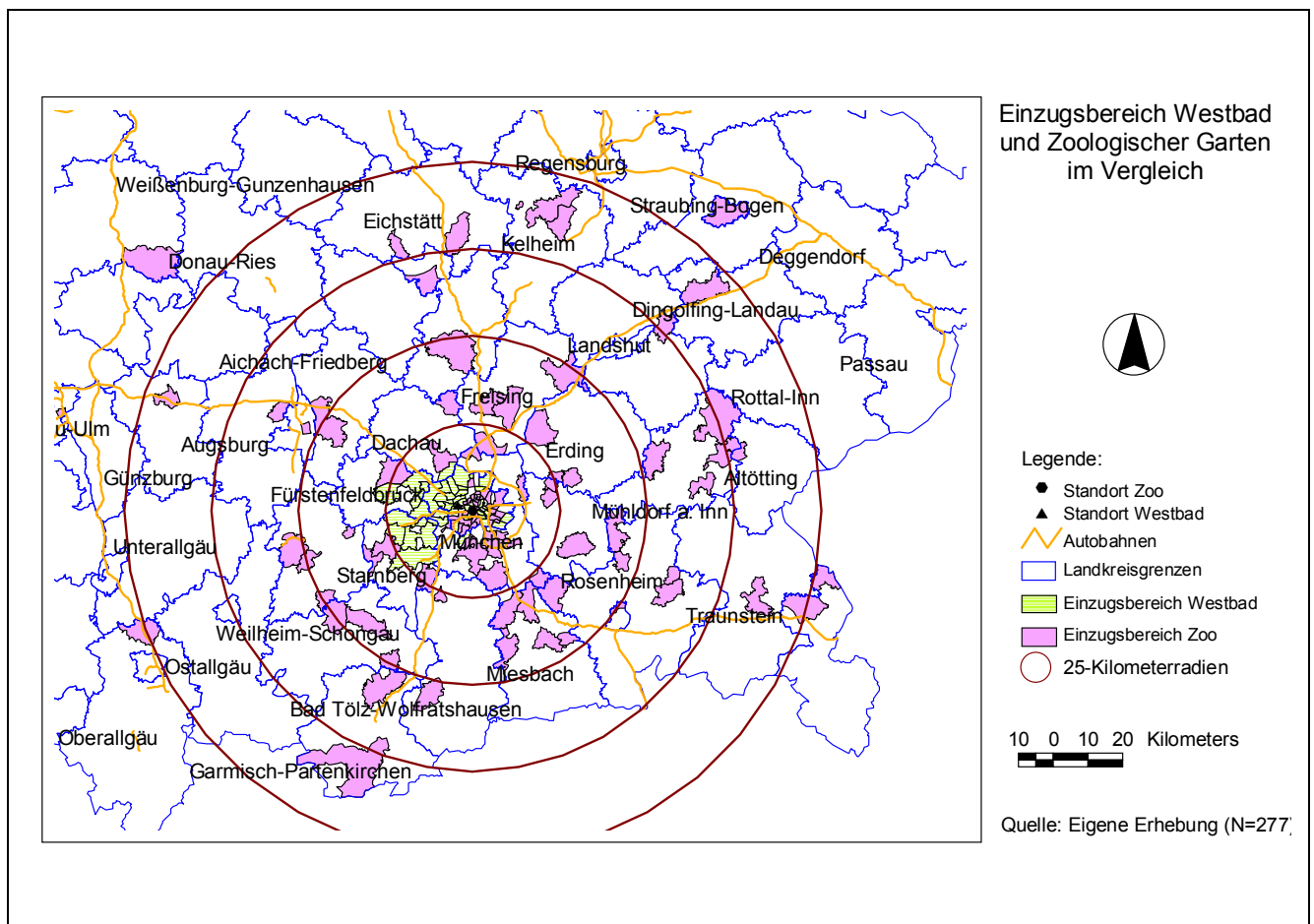
Modal-Split an den Edutainment-Standorten (N=1.000)

Noch deutlicher fallen die Bezüge zwischen der Verkehrserschließungsqualität und den zum Besuch benutzten Verkehrsmitteln bei den Edutainment-Einrichtungen aus. So wird der (fast optimal mit dem ÖV-angebundene) Tierpark *Hellabrunn* von etwa 40 % der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln angesteuert und auch im Museum *Mensch & Natur* in Nymphenburg kommen ein Drittel der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Unterschiede sind vor allem darauf zurückzuführen, dass die Parkplatzverfügbarkeit in Hellabrunn (begrenzte Zahl kostenpflichtiger Parkplätze) deutlich ungünstiger ist als in Nymphenburg. Gleichzeitig wird auch der Stadt-Land-Kontrast bei diesem Einrichtungstyp besonders stark deutlich. Das am Rande eines Mittelzentrums im ländlichen Raum gelegene Freilichtmuseum in Detmold ist zwar bezogen auf das Stadtgebiet als relativ gut mit dem ÖV erschlossen anzusehen. Bezogen auf das gesamte Einzugsgebiet paust sich die – im Vergleich zum Großraum München – geringere Erschließungsqualität in Ostwestfalen (Detmold liegt an keiner überregionalen Eisenbahnachse) in entsprechend höheren MIV-Anteilen durch. Die fast ausschließlich auf den MIV ausgerichtete Erschließung des Dinosaurierparks in Münchehagen spiegelt sich ebenfalls in entsprechenden Modal-Split-Werten.

Damit gilt: es bestehen zwar Möglichkeiten zur Beeinflussung des Modal Splits bei Freizeiteinrichtungen; allerdings sind die Gestaltungsvolumina allein durch entsprechende Mobilitätsangebote insgesamt gesehen geringer als beim Berufs- oder auch beim Einkaufsverkehr. Die Ergebnisse des Tierparks Hellabrunn als einziger Einrichtung, bei der im Parkraummanagement sowohl mengenmäßige als auch finanzielle Restriktionen eingesetzt werden, zeigt, dass das Wechselspiel zwischen einer optimierten ÖV-Erschließung und einer entsprechenden Steuerung der ruhenden MIV-Erschließung zwar zu relativ hohen ÖV-Quoten führen kann, die allerdings mit knapp 30 % immer noch deutlich unter den in München im Alltagsverkehr erzielten Quoten liegen.

3.1.2 Einzugsbereiche

Es wurde einerseits anhand der Postleitzahlangaben der Besucher der tatsächliche, andererseits aber auch anhand des subjektiv für die Anreise als akzeptabel eingestuften Zeitaufwandes der potentielle Einzugsbereich ermittelt. Die Ausprägungen der beiden Varianten unterschieden sich nur geringfügig. So ergab sich für die Edutainment-Einrichtungen unabhängig von Standort und Vergleichsregion ein etwa 100 Kilometer großer Einzugsbereich der sich auch weitgehend mit dem von der Mehrheit für akzeptabel gehaltenen 2-Stunden-Isochrone deckt.



Einzugsbereich Westbad und Zoologischer Garten im Vergleich

Obwohl die Spaß- und Erlebnisbäder im Mittel – im Wesentlichen bedingt durch die höhere Netzichte – einen kleineren Einzugsbereich als die Edutainment-Einrichtungen aufweisen, hat sich die Größe der Einzugsbereiche als irrelevant für den Modal-Split erwiesen.

Die Unterschiede an den einzelnen Standorten resultieren nicht aus unterschiedlich großen Einzugsbereichen der Einrichtungstypen, da sich keine signifikante Modal-Split-Veränderung in Abhängigkeit von der Entfernung der Wohnstandorte der Besucher ergab. Auch die Erschließungsqualität im ÖPNV am jeweiligen Wohnstandort der Besucher erbrachte keine signifikante Korrelation zum Modal-Split. Damit waren weitere Einflussfaktoren für die Modal-Split-Unterschiede zu identifizieren.

Gleichzeitig zeigen sich – auch wenn die Qualität der direkten Verkehrserschließung der Standorte partiell mit dem festgestellten Modal-Split korrespondiert – doch deutliche Unterschiede innerhalb des gleichen Standorttyps bei ähnlich guter Anbindung der Standorte selbst. So werden das Freilichtmuseum in Detmold und das Museum „Mensch und Natur“ in München in etwa gleich häufig vom ÖPNV angefahren, weisen aber erhebliche Modal-Split-Unterschiede auf, die nicht auf unterschiedliche Größen der Einzugsbereiche, wohl aber auf deren verkehrsstrukturelle Erschließung zurückgeführt werden können. Während das Einzugsgebiet von Hellabrunn durch ein insgesamt hohes Niveau der flächendeckenden Erschließung des Verflechtungsbereichs von München charakterisiert ist, zeichnet sich das Einzugsgebiet von Detmold durch eine geringe Netzdichte und niedrige Bedienungsfrequenzen aus.

Die alleinige Betrachtung der Feinerschließung eines Standortes greift folglich zu kurz, wenn das Wechselspiel zwischen Verkehrserschließungsqualität und Modal-Split ermittelt werden soll. Da Freizeitgroßeinrichtungen im ländlichen Raum meistens zum großen Teil Besucher aus benachbart liegenden Großstädten anziehen, müssen entsprechende Betrachtungen die gesamte Wegeketten der Besucher einbeziehen.

3.1.3 Einrichtungstyp

Auch wenn für den Modal-Split die (zumindest partiell) relevanten Dimensionen Verkehrserschließungsqualität des Standortes bzw. im Einzugsbereich identifiziert werden konnten, reichen diese beiden Größen nicht aus, die beobachteten Unterschiede hinreichend zu deuten.

Innerhalb der Untersuchungsregionen ergeben sich zwischen den einzelnen Einrichtungstypen Unterschiede, die auf zusätzliche für die Verkehrsmittelwahl relevante Dimensionen hindeuten. An den untersuchten Standorten ergab sich sowohl in der Vergleichsregion Ostwestfalen als auch im Raum München bei vergleichbarer Qualität der Verkehrserschließung ein signifikanter Zusammenhang zwischen dem jeweiligen Einrichtungstyp und dem dortigen Modal-Split, d.h. die Edutainment-Einrichtungen weisen in beiden Regionen höhere ÖV-Anteile auf, als die Spaß- und Erlebnisbäder. Da diese nicht aus Verkehrserschließung abgeleitet werden können, bestand die Vermutung, dass es sich um besucherspezifische Hintergrundgrößen handelt.

Zur Deutung des Verkehrsmittelwahlverhaltens wurde bzw. wird zurzeit noch ein Ansatz entwickelt, der auf die Benutzerstruktur in den unterschiedlichen Einrichtungstypen abzielt. Auch wenn die Entwicklung des Ansatzes zum Berichtszeitpunkt noch nicht abgeschlossen ist, sprechen die provisorischen Befunde dafür, dass sich der Ansatz als tragfähig erweisen wird.

3.2 Entwicklung eines neuen integrativen Ansatzes zur Erklärung des Verkehrsmittelwahlverhaltens an Freizeiteinrichtungen

Die bisher vorhandenen Ansätze zur Erklärung des Verkehrsmittelwahlverhaltens lassen sich in drei Typen unterscheiden, die kurz vorgestellt werden sollen, um auf deren Basis den für das Projekt entwickelten integrativen Ansatz zu beschreiben.

- 1) Der von BRÖG entwickelte *Ansatz der abgestuften Wahlmöglichkeiten* versucht das Verkehrsmittelwahlverhalten durch vorhandene Restriktionen zu erklären. In diesem Ansatz werden verschiedene Hinderungsgründe berücksichtigt und Verkehrsteilnehmersegmente mit unterschiedlichem Grad an Wahlmöglichkeiten gebildet. Das hierarchisch gestufte Modell berücksichtigt neben objektiven Hinderungsgründen und Sachzwängen auch subjektive Bewertungen von Strecke, Komfort und Fahrzeit. Personen, die keinen Zwängen hinsichtlich ihres Verkehrsmittelwahlverhaltens unterliegen, werden als „Wahlfrei“ angesehen, ohne dass deren Verkehrsmittelwahlverhalten mit dem Modell erklärt werden kann.
- 2) Die sozialpsychologischen Ansätze sprechen dafür, dass individuelle Motive eine erhebliche Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. So wählt z.B. HELD mit seinem „Einstellungsmodell“ im Unterschied zu BRÖG den Weg der individuellen Motive zur Erklärung des Verkehrsmittelwahlverhaltens. Er hat in einer umfassenden Studie ein Ranking für Motive des Verkehrsmittelwahlverhaltens ermittelt. Allerdings werden in diesem stark individuell geprägten Modell die äußeren Restriktionen kaum berücksichtigt. Auch erschwert die Vielzahl der ermittelten Motive sowie deren gegenseitige Einflussnahme eine Übertragbarkeit in die konkrete Praxis. Der Ansatz der individuellen Motive als Einflussgröße für das Verkehrsmittelwahlverhalten muss aber in jedem Fall beachtet werden.
- 3) Eine Erweiterung des sozialpsychologischen Einstellungsmodells liefern BAMBERG/SCHMIDT mit ihrer „Theorie des geplanten Verhaltens“ für das Verkehrsmittelwahlverhalten, in der sie den Einstellungsansatz um den Aspekt des „vergangenen Verhaltens“ erweitern. Damit tragen sie dem Sachverhalt Rechnung, dass die häufige Nutzung eines Verkehrsmittels zu einem bestimmten Zweck zu einer Habitualisierung des Verhalten führt, d.h. oftmals keine bewussten Entscheidung für das eine oder andere Verkehrsmittel mehr getroffen werden. Dies bedeutet eine Entobjektivierung des Wahlverhaltens auf das dann sowohl Parameter der Verkehrserschließung als auch aktualisierte individuelle Bewertungen nur noch bedingt einfließen.

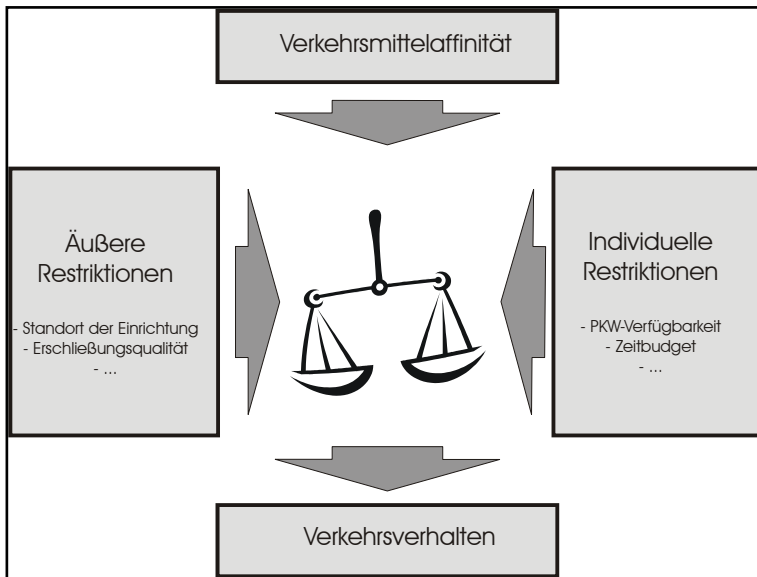
Alle drei Ansätze fokussieren auf wichtige Teilaspekte, ohne jedoch das Verkehrsmittelwahlverhalten umfassend genug zu analysieren, wie die nachfolgende tabellarische Zusammenstellung nochmals verdeutlicht.

Tabelle 2: Gegenüberstellung unterschiedlicher Theorien zum Verkehrsmittelwahlverhalten

Ansätze	Restriktionen	Wahrnehmung	Habitualisierung
BRÖG	+	0	-
HELD	-	+	-
BAMBERG/SCHMIDT	-	+	+

Für ein umfassendes Modell des Verkehrsmittelwahlverhaltens sind die unterschiedlichen Aspekte der vorhandenen Ansätze zu berücksichtigen, um zu tragfähigen Ergebnissen zu gelangen. Der Ansatz von BRÖG berücksichtigt die objektivierbaren Aspekte (einschl. der Verkehrserschließungsqualität) für das Verkehrsmittelwahlverhalten, wobei insbesondere im Freizeitbereich der nicht erklärte Anteil der prinzipiell Wahlfreien und deren Verhalten ausgesprochen hoch sein kann. Deren Verhalten berücksichtigen aber die Ansätze der Motivforschung, wobei hier auch der von BAMBERG/SCHMIDT eingeführte Blickwinkel auf die Habitualisierung im Verhalten einbezogen werden muss.

Die Berücksichtigung aller genannten Faktoren lässt sich mit untenstehendem Schema verdeutlichen. Ausgangspunkt des Verkehrsmittelwahlverhaltens ist die sog. Verkehrsmittelaffinität. Dieses theoretische Konstrukt bezieht sowohl die Motive für das Verkehrsmittelwahlverhalten wie auch die Wahrnehmung unterschiedlicher Verkehrsmittel mit ein. Dies erfolgt durch die Einbeziehung der persönlichen Wünsche



Integratives Modell des Verkehrsmittelwahlverhaltens

des Individuums an „sein“ ideales Verkehrsmittel. Hierbei werden wichtige Eigenschaften, die das „ideale“ Verkehrsmittel des entsprechenden Individuums erfüllen soll, ermittelt. Diese Vorstellungen sind noch prinzipiell verkehrsmittelunabhängig.

Diese Wünsche werden in einem zweiten Schritt der Wahrnehmung von Eigenschaften für zur Verfügung stehende Verkehrsmittelalternativen gegenübergestellt. Mit dieser Art des Vorgehens ist sichergestellt, dass zum einerseits keine rein plakativen Images der jeweiligen Verkehrsträger produziert werden und andererseits regionale Unterschiede der Erschließungsqualität ebenfalls berücksichtigt werden können.

Daraus folgt, dass Personen nicht automatisch in MIV- und ÖV-Affine getrennt werden, sondern dass das Modell eine unterschiedlich starke Orientierung zu den Verkehrsmittelalternativen abbilden kann, die je nach regionalen Qualitätsunterschieden der Verkehrsmittelalternativen zu unterschiedlichen Entscheidungen führt. Darüber hinaus lässt das Modell entsprechend der Präferenzen und Orientierungen der Personen, in unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Kontexten eine differenzierte Nutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel zu. Damit können auch Personen identifiziert werden, die bei entsprechenden Rahmenbedingungen (MIV-Restriktionen bzw. ÖV-Qualitätssteigerung) bereit wären, ihr Wahlverhalten zu modifizieren.

Die Rahmenbedingungen der Verkehrserschließung stellen damit einen integralen Bestandteil des Modells dar. Auf die Verkehrsmittelaffinität wirken je nach Zielwahl und zur Verfügung stehenden Alternativen unterschiedliche Restriktionen ein. Diese sind einerseits äußere Restriktionen wie beispielsweise der Standort der aufzusuchenden Einrichtung sowie die Erreichbarkeit. Andererseits wirken auch individuelle Restriktionen wie z.B. Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit auf die Entscheidung ein. Ausgehend von der Verkehrsmittelaffinität ergibt sich im Zusammenspiel mit den unterschiedlichen Restriktionen ein tatsächlich realisiertes Verkehrsverhalten, wobei die spezifische Verkehrsmittelwahl für jedes Individuum separat abläuft.

3.3 Validierung des neuen Ansatzes mit Hilfe der empirischen Befunde aus der Haushaltsbefragung sowie den Vor-Ort-Erhebungen

3.3.1 Entwicklung der Freizeitverkehrsgruppen

Auf Basis der Haushaltsbefragung, die ein weitgehend repräsentatives Bild der Freizeit- und Verkehrsmittelorientierung in der Freizeit in den beiden Untersuchungsräumen darstellt, konnten entsprechend dem zuvor vorgestellten Modell unter Zuhilfenahme der Clusteranalyse verschiedene Freizeitverkehrsgruppen entwickelt werden. Diese Gruppen zeichnen sich durch eine relative Homogenität in Bezug auf die Verkehrsmittelwahrnehmung, die Kriterien für das Verkehrsmittelwahlverhalten in der Freizeit sowie auf das Freizeitverhalten insgesamt aus.

Somit wird klar unterschieden zwischen den möglichen Einflussfaktoren für das Verkehrsmittelwahlverhalten und dem Verkehrsverhalten selbst. Eine Vermischung dieser beiden Dimensionen wie sie etwa bei LANZENDORF zu finden ist, muss auf Grund der starken Korrelation der beiden Dimensionen als problematisch angesehen werden. Das faktische Verhalten ist ein Abwägungsprozess, der ausgehend von der Verkehrsmittelaffinität und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Restriktionen entsteht.

Aus diesem Grund ist auch die Bildung von Freizeitmobilitätsgruppen, wie sie LANZENDORF (2001) vorschlägt, fragwürdig, da in die Gruppenbildung beide Dimensionen – nämlich die Orientierung und das Verhalten – eingeflossen sind. Durch diese Verschmelzung lassen sich keine Aussagen für das Verhalten bei geänderten Randbedingungen machen, da die Relevanz der unterschiedlichen Dimensionen nicht rekonstruiert werden kann. Des Weiteren bleibt die Frage offen, ob die Freizeitmobilitätsgruppen, bei deren Konstruktion das Verkehrsverhalten eine wichtige Rolle spielt, eben jene Dimension tragfähig erklären können. Um diese Autokorrelation auszuschließen, werden die beiden Aspekte getrennt. Die Gruppenbildung sollte allein auf der Affinität ohne Berücksichtigung des tatsächlichen Verhaltens erfolgen, da nur so innerhalb der Gruppen eine tatsächliche Homogenität – unabhängig von anderen Dimensionen erreicht werden kann – und eine spätere Identifikation der Einflussfaktoren möglich bleibt.

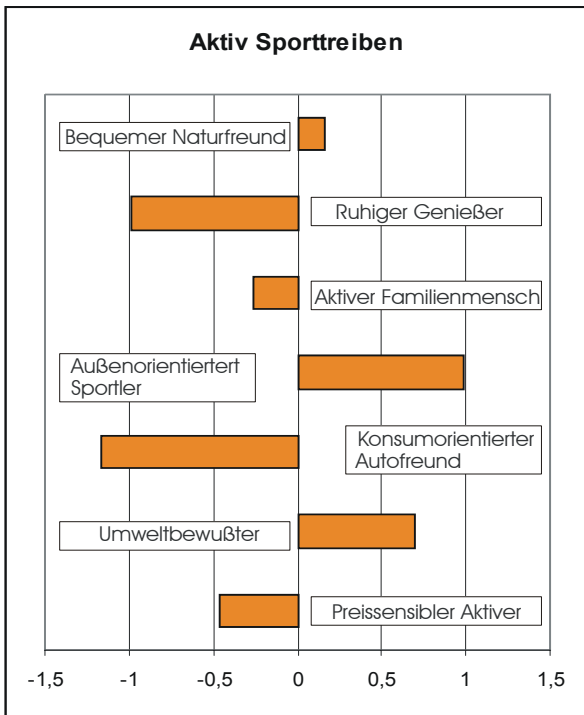
3.3.2 Vorstellung der Freizeitverkehrsgruppen

Unter Einbeziehung der Variablen für die Verkehrsmittelwahrnehmung und der Kriterien für das Verkehrsmittelwahlverhalten in der Freizeit sowie das Freizeitverhalten insgesamt, konnten mit Hilfe der Clusteranalyse sieben Freizeitverkehrstypen ermittelt werden. Die Bezeichnungen der Gruppen ermöglichen eine ausreichend genaue Vorstellung der Orientierungen der einzelnen Gruppen so dass im Folgenden auf eine Einzelbetrachtung verzichtet wird.

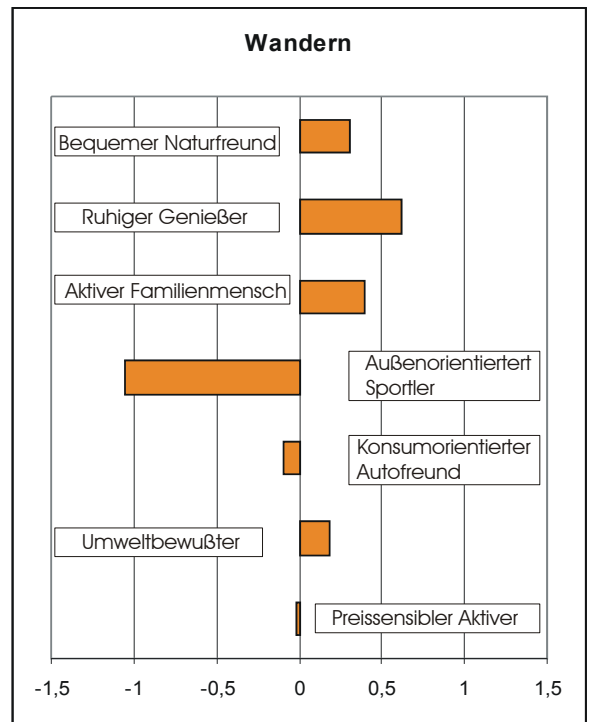
- Konsumorientierte Autofreunde
- Preissensible Aktive
- Außenorientierte Sportler
- Ruhiger Wanderfreund
- Umweltbewusste
- Aktiver Familienmensch
- Bequemer Genießer

Wie stark die Gruppen untereinander divergieren sei im Folgenden kurz für exemplarische Variablen gezeigt, die über die Namen hinaus eine weitere Spezifizierung der Gruppen ermöglichen. Die Darstellung beruht auf der Abweichung vom Mittelwert über alle Gruppen. Abweichungen vom Mittelwert nach oben stellen eine überdurchschnittliche Bedeutung des Aspektes dar und umgekehrt Abweichungen nach unten ein unterdurchschnittliches Bedeutungsgewicht.

Es zeigen sich über alle Variablen deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen hier wurden exemplarische für die Freizeitorientierung die Variablen Wandern und Aktiv Sporttreiben dargestellt.

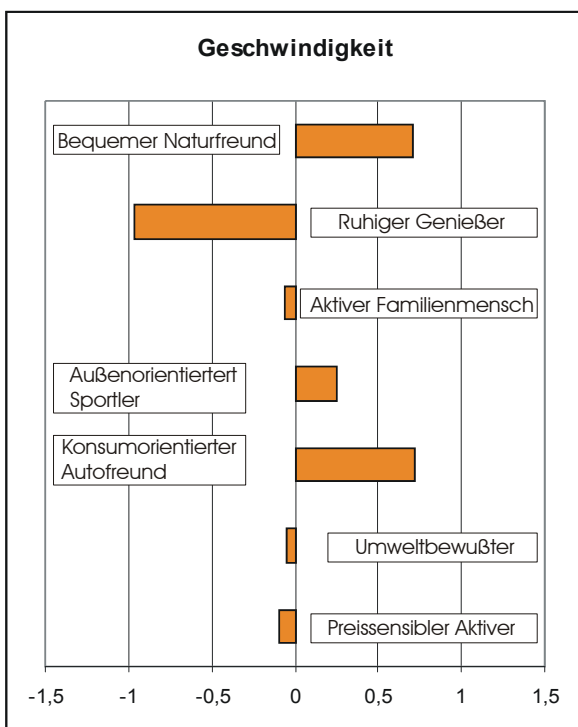


Bewertung der Variable „Aktiv Sporttreiben“ über alle Gruppen (N=2.357)

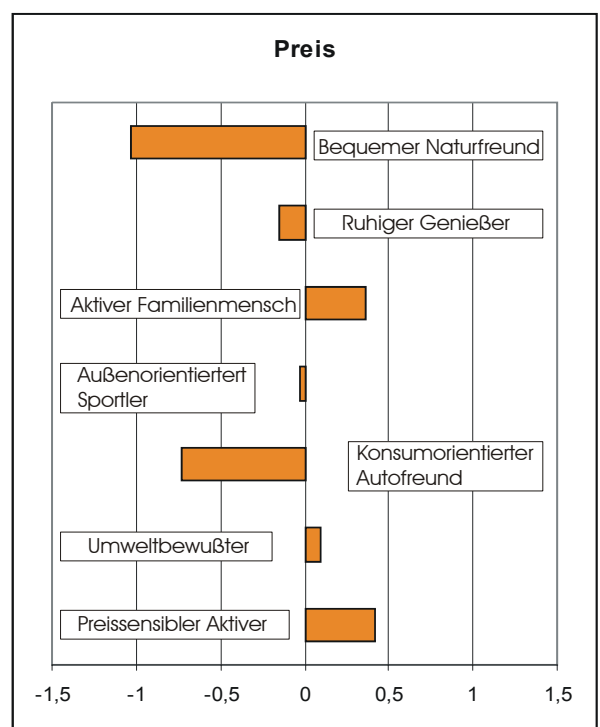


Bewertung der Variable „Wandern“ über alle Gruppen (N=2.357)

Zusätzlich zu den Freizeitaktivitäten zeichnen sich die Gruppen auch durch eine unterschiedliche Relevanz der für die Verkehrsmittelwahl bestimmenden Faktoren aus, hier wurden exemplarisch die Variablen: Rolle der Geschwindigkeit und Rolle des Preises dargestellt.



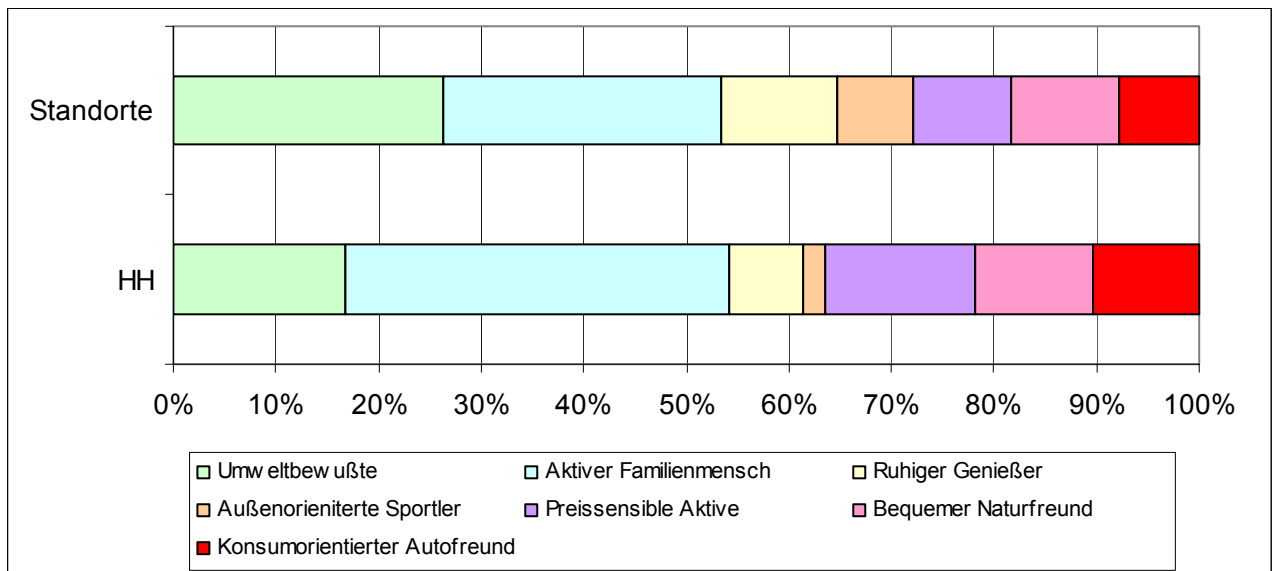
Bewertung der Variable „Geschwindigkeit“ über alle Gruppen (N=2.357)



Bewertung der Variable „Preis“ über alle Gruppen (N=2.357)

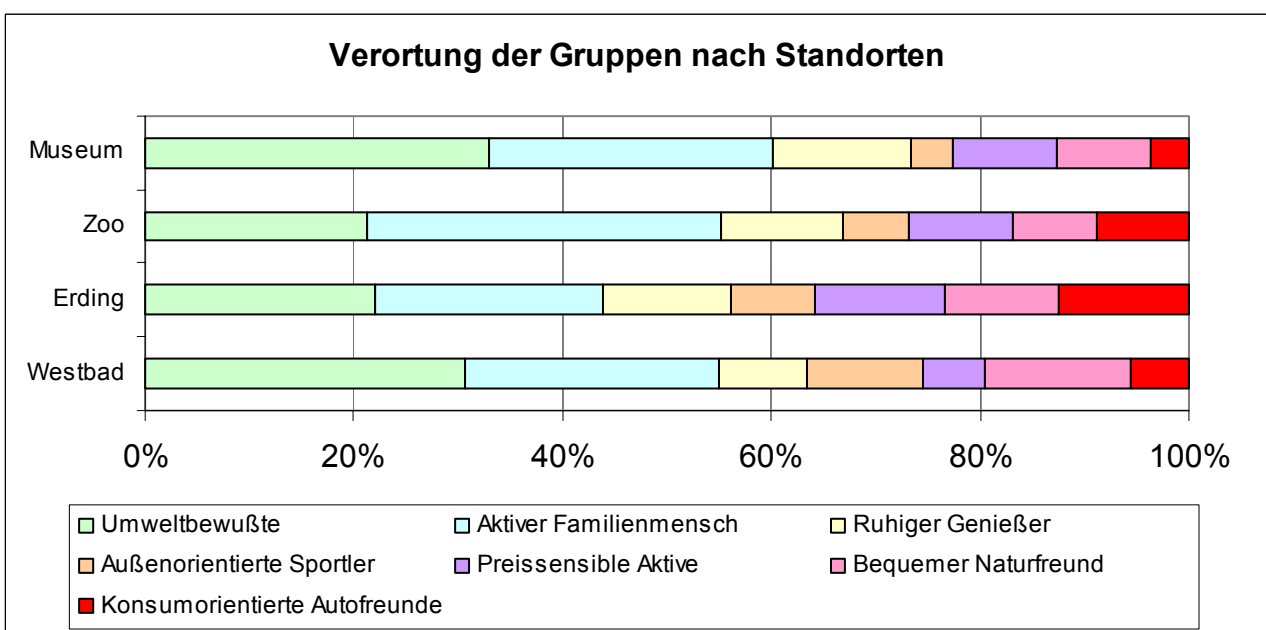
3.3.3 Verortung der Freizeitverkehrsgruppen an den Untersuchungsstandorten

Die unterschiedliche Bewertung der Variablen für die Freizeitgestaltung durch die Gruppen entspricht einem spezifischen Interesse in der Freizeit. Dieser Umstand legt eine selektive Nutzung der unterschiedlichen Einrichtungen durch die Gruppen nahe. Das aus der Haushaltsbefragung ermittelte repräsentative Verhältnis der einzelnen Gruppen zueinander, wird an den Standorten einerseits durch die mehr oder weniger starke gruppenspezifische außerhäusliche Orientierung in der Freizeit, andererseits durch die Interessenlage der einzelnen Gruppen bezüglich des Einrichtungstyps beeinflusst.



Gegenüberstellung Gruppenzusammensetzung in der Haushaltsbefragung und an den Erhebungsstandorten

Stellt man die Zusammensetzung der Freizeitverkehrsgruppen in der repräsentativen Haushaltsbefragung der Erhebung an den Standorten regional gegliedert gegenüber, so erkennt man, dass sich die Orientierung der Gruppen auch auf ihr tatsächliches Verhalten auswirkt.



Verortung der Gruppen an den Erhebungsstandorten (Beispielregion München)

Die Gruppe der „Preissensiblen Aktiven“ ist an den Standorten unterrepräsentiert, da sie ihrer Orientierung entsprechend nur in geringem Umfang kommerzielle Freizeitangebote nutzt. Die Gruppe der Umweltbewussten wiederum ist an den Standorten in der Region München (im Unterschied zur Region OWL) überrepräsentiert. Dies lässt sich durch die gute Erreichbarkeit im ÖPNV im großstädtischen Kontext erklären! Die Gruppe der „Konsumorientierten Autofreunde“ erscheint ebenfalls überproportional häufig an den Standorten. Dies entspricht deren starker Orientierung auf kommerzielle Freizeiteinrichtungen. Die Gruppe der „Außenorientierte Sportler“ ist ebenfalls leicht überproportional an den Standorten vertreten. Dies resultiert allerdings aus einer starken Überrepräsentanz an den Bäderstandorten, die auf Grund der klaren Sportorientierung der Gruppe ebenfalls durchaus plausibel ist.

Die Gruppe des „Aktiven Familienmenschen“ wiederum ist unterrepräsentiert an den Standorten. Dies hängt sicherlich mit der nur mäßigen Einrichtungsaffinität dieser Gruppen zum einen, sowie der Attraktivität des Münchner Umlandes gerade auch für Familien mit Kindern zusammen. Die Gruppe der „Ruhigen Genießer“ wiederum ist durch seine starke Präsenz an Standort Zoo zum „spazieren gehen“ sowie am Standort Erding zum „relaxen“ in der Therme überrepräsentiert. Die Gruppe der „Bequemen Naturfreund“ schätzt ausgedehnte Wanderungen in der Natur und ist demzufolge an den Freizeiteinrichtungen weniger häufig anzutreffen.

Neben dem Überhang der aussenorientierten Gruppen an den Standorten konnte auch eine gewisse selektive Nutzung der unterschiedlichen Freizeiteinrichtungstypen durch die Freizeitverkehrsgruppen konstatiert werden. Zudem ließen sich auch Übereinstimmungen innerhalb der unterschiedlichen Einrichtungstypen feststellen.

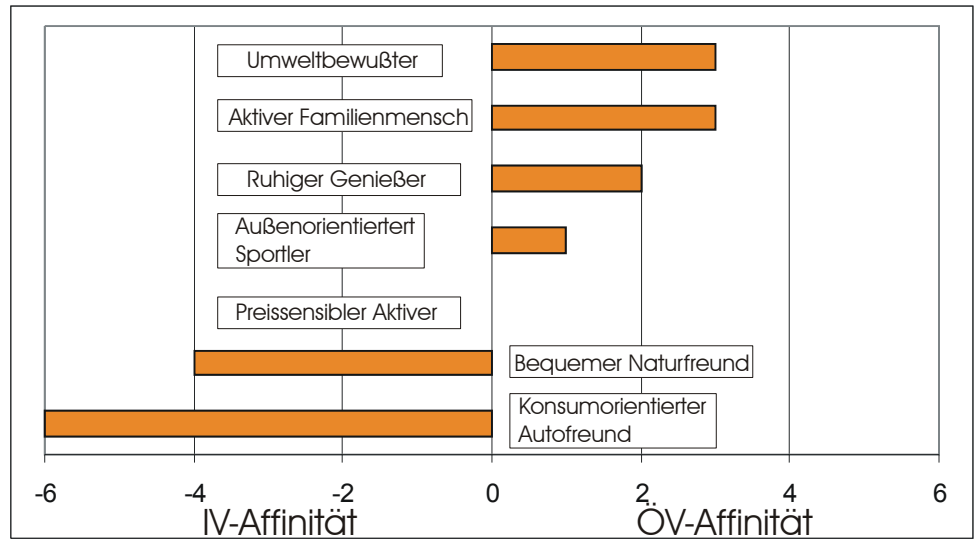
Betrachtet man die exakte Zusammensetzung der Gruppen an jedem Standort so lässt sich einerseits eine gewisse einrichtungsspezifische Ausprägung (z.B. für die Gruppen „Außenorientierte Sportler“ oder die Gruppe der „Bequemen Naturfreunde“) an den Bäderstandorten konstatieren. Dem steht die überproportionale Nutzung der Edutainment Einrichtungen durch den „Aktiven Familienmenschen“ gegenüber. Diese Differenzierungen sind zwar, aufgrund der Auswahl von Einrichtungstypen, die weniger eine „Spezialklientel“ als vielmehr die breite Bevölkerung ansprechen, nur mäßig ausgeprägt. Sie lassen aber durchaus den Schluss zu, dass bestimmte Freizeitverkehrsmittelaffinitätsgruppen selektive Präferenzen aufweisen und folglich spezifische Einrichtungen in ihrer Freizeit aufsuchen.

3.3.4 Entwicklung der Verkehrsmittelaffinität aus den Freizeitverkehrsgruppen

Im Rahmen der Erhebung wurde über die Freizeitorientierung sowie den für das Verkehrsmittelwahlverhalten relevanten Variablen zusätzlich eine Verkehrsmittelbewertung der motorisierten Verkehrsmittel erhoben, so dass für jede der Freizeitverkehrsgruppen eine spezifische Verkehrsmittelbewertung vorliegt. Es wurden nur motorisierte Verkehrsmittel miteinbezogen, da sowohl die Erhebungen im Vorfeld der Untersuchungen, wie auch vergleichbare Studien stets nur einen marginalen Anteil an nicht motorisierten Verkehr erbracht und somit aus Gründen der Akzeptanz der Befragten auf eine Bewertung von nicht motorisierten Verkehrsmitteln verzichtet wurde. Diese Bewertung der Gruppen ist in der u.s. Graphik in Form der Unterschiede der Rangplätze der Bewertung der Verkehrsmittelalternativen dargestellt. Negative Bewertungen stehen für eine positive Bewertung des MIV, im Unterschied dazu stellen die positiven Werte eine positive Bewertung des ÖPNV dar. Es fällt eine starke Divergenz innerhalb der Gruppen auf. Die beiden Gruppen „Bequemer Naturfreund“ sowie „Konsumorientierter Autofreund“ können eindeutig als MIV-affin gelten.

Weitere drei Gruppen nämlich der „Preissensible Aktive“, der „Ruhige Genießer“ und der „Außenorientierte Sportler“ weisen nur geringfügige Abweichungen vom Mittelwert auf, so dass sie als „Wahlfreie“ gelten können.

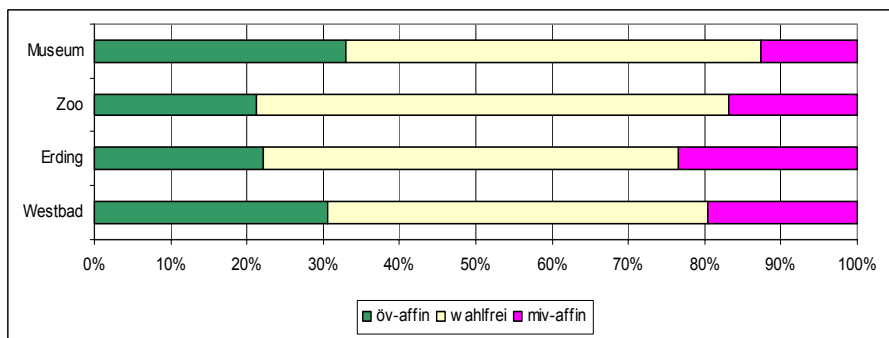
Die verbleibenden beiden Gruppen zeigen eine identisch positive Bewertung des ÖPNV auf. Zieht man jedoch eine weitere in der Erhebung ermittelte Variable, den Zeitkartenbesitz mit ein, so lässt sich allein die Gruppe der „Umweltbewussten“ als ÖV-affin bezeichnen.



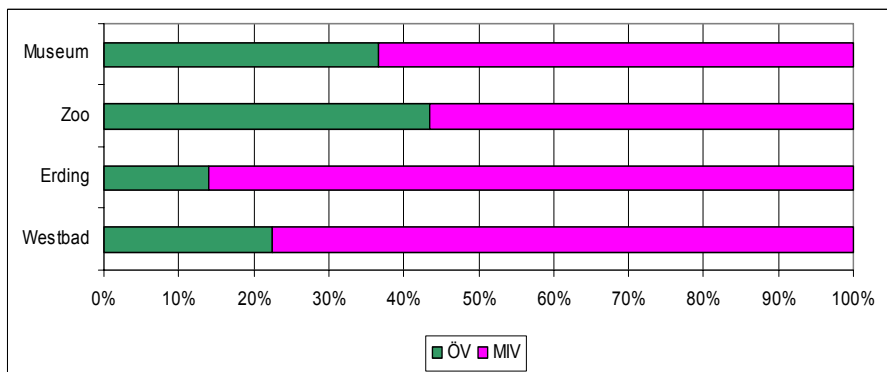
Gegenüberstellung Bewertung ÖV/IV über alle Gruppen

3.3.5 Gegenüberstellung von Verkehrsmittellaffinität und Modal-Split

Aus der Zuordnung zu Freizeitverkehrsgruppen lassen sich Verkehrsmittellaffinitätsmuster für die betrachteten Standorte entwickeln. In einem weiteren Schritt wird die Verkehrsmittellaffinität dem tatsächlichen Modal-Split gegenübergestellt, um die mögliche Bedeutung der Einrichtungstypen bzw. der verkehrslenkende Maßnahmen an den Standorten zu evaluieren.



Affinitätsmuster der Standorte in der Region München



Motorisierter Modal-Split der Standorte in der Region München

Dieses Vorgehen ermöglicht darüber hinaus den Modal-Split an den Standorten als einen Gradmesser für die wahrgenommene Attraktivität des ÖV-Angebotes zu interpretieren. Wenn mehr Besucher als die ohnehin ÖV-affinen Nutzer den ÖPNV nutzen, so haben sich Teile der wahlfreien Nutzer für den ÖPNV entschieden, da er offensichtlich eine gute Alternative zum MIV darstellt. Die o.s. Abbildung zeigt exemplarisch für die Münchner Standorte das so entwickelte Affinitätsmuster.

Bei der Gegenüberstellung der Affinitätsmuster fällt auf, dass sich keine einrichtungsspezifischen Affinitätsmuster ergeben, wohl aber die beiden Edutainment-Standorte Zoo und Museum einen deutlich höheren ÖV-Anteil aufweisen als das auf Grund der Affinitätsmuster zu erwarten ist. Umgekehrt erreichen die beiden Bäder-Standorte nicht einmal die aufgrund der Affinität zu erwarteten Werte. Dabei ist darauf zu verweisen, dass nicht etwa die Erschließungsqualität für den unterschiedlichen Modal-Split verantwortlich ist, sind doch das Westbad und der Zoologische Garten mit einem durchaus vergleichbaren ÖPNV-Angebot erschlossen. Hier ist anzumerken, dass dieses Phänomen in vergleichbarer Weise auch an den Standorten in OWL auftritt. Dies bedeutet offensichtlich, dass die Besucher der Bäder auch bei ÖV-Affinität noch häufig auf das Auto zurückgreifen. Hier mag z.B. eine Rolle spielen, dass die Wartezeit auf öffentliche Verkehrsmittel mit nassen Haaren als lästig empfunden wird, während beim Besuch einer Edutainment-Einrichtung die Befragten offensichtlich eher bereit sind, ihr Auto zu Gunsten des ÖPNV stehen zu lassen. Darüber hinaus werden auch die wenig günstigen Voraussetzungen für den MIV in Form der geringen Anzahl von bewirtschafteten Parkplätzen am Standort Zoo mit einem höheren ÖPNV-Anteil sichtbar.

Aufbauend auf den bisher vorgestellten Befunden zum Modal-Split in Abhängigkeit von Lage und Erschließung der Freizeiteinrichtungen sowie den Affinitätsmustern der Besucher wird abschließend noch kurz das Themenfeld „Verkehrsverminderungspotentiale“ kurz skizziert.

3.4 Verkehrsminderungspotentiale an Freizeiteinrichtungen unter spezieller Berücksichtigung von Mobilitätsmanagementmassnahmen

Das Verkehrsmittelwahlverhalten an Freizeiteinrichtungen wird – wie gezeigt – sehr stark durch die persönlichen Wünsche und Vorstellungen der Besucher bestimmt. Speziell an Freizeitgroßeinrichtungen mangelt es zwar häufig an adäquaten Alternativen zum MIV. Wo diese aber gegeben sind, können sie in der Regel einen nur sehr geringen Anteil am Modal-Split verbuchen. Der von der Therme Erding unternommene Versuch, durch ein Kombiticketangebot – das eine gewöhnliche Thermeneintrittskarte mit einem geringen Aufpreis um ein ÖPNV-Ticket für die Anreise zur Einrichtung erweitert – brachte nur sehr mäßigen Erfolg. Das Kombiticket wurde trotz des hohen Kenntnisstandes der Besucher nur von ca. 4 % der Besucher genutzt. Diesen wiederum stand zu fast zwei Dritteln keine Verkehrsmittelalternative zur Verfügung. Somit konnte mit dem Angebot praktisch keine Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖPNV und damit eine Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV erreicht werden. Der Hauptgrund für die Nutzung des Kombitickets lag in dem damit zu erzielenden tariflichen Vorteil. Zwar waren die Ausgangsbedingungen für dieses Angebot durch den relativ MIV-affinen Standort der Einrichtung, die nur mäßige ÖV-Affinität unter den Besuchern sowie dem gänzlichen Fehlen von restriktiven Maßnahmen gegenüber dem MIV nicht sehr günstig. Aber der Anteil von nur 4% der Besucher, die dieses Angebot genutzt haben – gerade auch vor dem Hintergrund des hohen Kenntnisstandes – kann sicherlich als ernüchternd bezeichnet werden.

Am Vergleichsstandort ISHARA in Bielefeld zeigt sich ein in diesem Zusammenhang ebenfalls beachtenswertes Phänomen. Da dem Bad keine eigenen kostenfreien Parkplätze zur Verfügung stehen, müssen die Besucher im angrenzenden Parkhaus ihr Fahrzeug kostenpflichtig abstellen. Die Einrichtung erstattet ihren Gästen 25 % der Parkkosten. Auf die Frage ob dies von den Besuchern für notwendig erachtet wird,

gab zwar ein Großteil der Besucher an, dass sie dieses Vorgehen zwar positiv bewerten, es aber für den Besuch der Einrichtung nicht als relevant einstufen. Nur ein geringer Teil der Gäste hielt die Erstattung für tatsächlich notwendig. Dies bedeutet gleichzeitig, dass offensichtlich die Bewirtschaftung der Parkflächen allein nur einen geringen Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten der Besucher hat.

Erst die mengenmäßige Einschränkung des Parkraum – wie etwa am Standort Zoologischer Garten München – führt zu einer sichtlichen Steigerung des ÖPNV-Anteils. Dies wird vor allem im direkten Vergleich mit dem Standort Nymphenburg deutlich. Dabei ist im Gegenzug aber am Standort Hellabrunn aber auch ein sehr hochwertigen ÖPNV-Anschluss (U-Bahn-Linie im 10 Minuten-Takt sowie Buslinie im 6-Minuten-Takt), welcher die eingeschränkte MIV-Erreichbarkeit kompensiert.

Diese Befunde zeigen deutlich auf, dass nur ein integriertes Handeln Chancen auf eine Verringerung der Verkehrsbelastung an Freizeiteinrichtungen eröffnet. Mögliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen müssen folglich standortspezifisch ausgerichtet werden.

Hierzu gehören umfassende Maßnahmen auch im Bereich der Restriktionen für den MIV, sowie – und darauf liegt ein besonderes Gewicht – hochwertige Angebote im ÖPNV, sowohl hinsichtlich der Taktfrequenz als auch des Fahrkomforts. Nur durch den Zusammenklang dieser Maßnahmen lässt sich eine spürbare Entlastung erzielen.

Gerade dieser Zusammenklang fällt aber beim Großteil der Freizeitgroßeinrichtungen sehr schwer, zum einen ist die Akzeptanz unter den Betreibern dieser – in der Regel kommerziellen und somit am maximalen Gewinn sprich maximalen Besucherzahlen interessierten – Einrichtungen sehr gering. Zum anderen fällt eine dringend notwendige hochwertige Anbindung der Einrichtung durch den ÖPNV durch deren zu meist peripher zu den Stadtzentren gelegenen MIV-affinen Standorten häufig schwer.

Somit bleibt festzuhalten, dass der Faktor „Lage des Standortes zum Quellgebiet“ für das Verkehrsmittelwahlverhalten zwar eine bedeutende Rolle zukommt. Dies aber eher in Form einer *conditio, sine qua non*. Der Standort stellt eine wichtige Voraussetzung dar, die Rolle des ÖPNV im Freizeitverkehr zu stärken, er ist aber allein noch keine hinreichende Voraussetzung. Erst an einem günstig aus dem Quellgebiet erreichbaren Standort kann unter Berücksichtigung von Dimensionen der Verkehrsmittelorientierung der Besucher durch die Schaffung eines hochwertigen Angebotes im ÖPNV ein höherer ÖV-Anteil erreicht werden. Umgekehrt wird selbst der umfassendste Ansatz der ÖPNV-Förderung an einem ungünstigen Standort der jeweiligen Einrichtung nur zu einer marginalen Verschiebung des Modal-Split beitragen können.

Literaturverzeichnis:

- BAMBERG, S./SCHMIDT P. (1993): Verkehrsmittelwahl – eine Anwendung der Theorie des geplanten Verhaltens. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 24, H.1, S.25-37
- BRÖG, W. (1994): Modellvorhaben fahrradfreundliche Stadt – Werkstattbericht. Berlin
- DVWG (= *Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft*; Hrsg.) (1997): Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität. Bergisch Gladbach
- FREITAG, E. (2000): Die Bedeutung von Multiplex-Kinos und ihre Auswirkungen auf das Freizeitverhalten der Besucher. Paderborn (=unveröffentlichte Magisterarbeit)
- HAUTZINGER, H. (1994): Mobilität verstehen: Neue Forschungen zum Freizeitverkehr. Heilbronn
- HEINZE W. G. & H.H. KILL (1997): Freizeit und Mobilität Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Hannover
- HELD, M. (1982): Verkehrsmittelwahl der Verbraucher. Beitrag einer kognitiven Motivationstheorie zur Erklärung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel. Berlin (= Wirtschaftspsychologische Schriften der Universität München und Augsburg, 8)
- ILS (= *Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung*; Hrsg.) (1994): Kommerzielle Freizeit-Großeinrichtungen Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen. Dortmund
- LANZENDORF, M. (2001): Freizeitmobilität Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung, Trier
- OPASCHOWSKI, H. (1998): Kathedralen des 21 Jahrhunderts. Die Zukunft von Freizeitparks und Erlebniswelten, Hamburg (= Skript zur Freizeitforschung)
- OPASCHOWSKI, H. (1995): Freizeit und Mobilität. Analyse einer Massenbewegung vom B.A.T. Freizeitforschungsinstitut. Hamburg (= Schriftenreihe zur Freizeitforschung, 12)
- STEINECKE, A. (Hrsg.; 2000): Erlebnis- und Konsumwelten. München/Wien
- WENZEL, C.-O. (1999): Die Freizeit-Offensive – aktuelle Projekte und Trends im Freizeitsektor in Nordrhein-Westfalen. In: Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MASSKS;Hrsg.) (1999): Stadtplanung als Deal? Urban Entertainment Center und private Stadtplanung – Beispiele aus den USA und Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- KREILKAMP, E., H. PECHLANER & A. STEINECKE(Hrsg.; 2001): Gemachter oder gelebter Tourismus? Destinationsmanagement und Tourismuspolitik. Wien
- ZÄNGLER, Th. & G. KARG (2002): Zielorte in der Freizeit. In: Beckmann Klaus J. (Hrsg.): Mobilität und Stadt. Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium. Aachen 2002, S. 155-161(= Stadt, Region, Land, 48)
- ZÄNGLER, Th. (2000): Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit. Berlin

Veröffentlichungen

in Vorbereitung:

GRONAU, W.: **Grundlagen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement an Freizeitgroßeinrichtungen (am Beispiel München)**. In: KAGERMEIER, A., T. J. MAGER und T. ZÄNGLER (Hrsg.): *Mobilitätskonzepte in Ballungsräumen*. Mannheim 2002, (= *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, 2)

im Druck:

2) KAGERMEIER, A.: **Freizeit- und Urlaubsverkehr: Strukturen - Probleme - Lösungsansätze**. In: BECKER, Ch., H. HOPFINGER und A. STEINECKE (Hrsg.): *Handbuch der Geographie der Freizeit und des Tourismus*.

erschienen:

- 3) GRONAU, W.: **Möglichkeiten zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens bei Freizeitgroßeinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsmittelaffinität**. In: Beckmann Klaus J. (Hrsg.): *Mobilität und Stadt*. Tagungsband zum 3. Aachener Kolloquium. Aachen 2002, S. 193-201 (= *Stadt, Region, Land*, 48)
- 4) KAGERMEIER A. & GATHER M. (Hrsg.): **Freizeitmobilität: Hintergründe, Probleme, Perspektiven**. Mannheim 2002, (= *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, 1)
- 5) GRONAU, W.: **Implikationen der Freizeitmobilitätsforschung für verkehrlenkende Maßnahmen im Freizeitverkehr**. In: Matthias GATHER & Andreas KAGERMEIER (Hrsg.): *Freizeitmobilität: Hintergründe, Probleme, Perspektiven*. Mannheim 2002, S. 105-118 (= *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, 1)
- 6) KAGERMEIER, A.: **Folgen konsumorientierter Freizeitgroßeinrichtungen für Freizeitmobilität und Freizeitverhalten**. In: Matthias GATHER & Andreas KAGERMEIER (Hrsg.): *Freizeitmobilität: Hintergründe, Probleme, Perspektiven*. Mannheim 2002, S. 119-140 (= *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, 1)
- 7) KAGERMEIER, A. & E. FREITAG: **Multiplex-Kinos als neues Angebotelement im Freizeitmarkt**. In: Steinecke, A. (Hrsg.): *Tourismusforschung in Nordrhein-Westfalen: Ergebnisse – Projekte – Perspektiven*. Paderborn 2002, S. 43-55
- 8) KAGERMEIER, A.: **Auswirkungen des UEC CentrO auf das Freizeitverhalten**. In: Herbert POPP (Hrsg.): *Neuere Trends in Tourismus und Freizeit*. Bayreuth 2001, S. 187-197 (= *Bayreuther Kontaktstudium Geographie*, 1)

Verzeichnis der wissenschaftlichen Vorträge

- : Vortragsmanuskript wird/wurde publiziert
: Nicht publiziertes Referat

- Gronau, W.: **Möglichkeiten zur Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens an Freizeitgroßeinrichtungen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsmittelaufinität.**
Aachen 27. Juli 2002 (AMUS-Tagung der RWTH-Aachen)
- Kagermeier, A.: **Trends auf dem Freizeitmarkt und ihre Implikationen für die Stadtentwicklung.**
Dortmund, 19. Juni 2002 (ILS-Colloquium)
- Gronau, W.: **Neue Freizeitstile und deren Implikationen für klassische Freizeiteinrichtungen..**
Detmold, 31. Juni 2002 (Vortrag im Rahmen der Tagung des Verbandes der Museumspädagogen und Museumspädagoginnen)
- Gronau, W.: **Grundlagen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement an Freizeitgroßeinrichtungen (am Beispiel München).**
München, 19. April 2002 (Vortrag im Rahmen der Jahrestagung des AK Verkehr in der DGfG)
- Kagermeier, A.: **Konsumorientierte Freizeit- und Erlebniswelten: Auswirkungen auf Freizeitmobilität und Freizeitverhalten.**
Leipzig, 8. Januar 2002 (Colloquiumsvortrag am Geographischen Institut)
- Gronau, W.: **Neue Angebote auf dem Freizeitmarkt und ihre Auswirkungen auf Freizeitaktivitäten und Freizeitmobilität.**
Leipzig, 4. Oktober 2001 (Arbeitskreissitzung des AK Verkehr der DGfG im Rahmen des Deutschen Geographentages)
- Kagermeier, A.: **Neuere Entwicklungen der Freizeitmobilität in Nordrhein-Westfalen.**
Münster, 31. Mai 2001 (Ringvorlesung des Hochschulnetzwerk Tourismus NRW: „Zukunftsfähiger Tourismus in NRW.“)