

Freizeitaktivität und Mobilität

**Eine Untersuchung des Einflusses von familiären Faktoren auf das
Freizeitverhalten von Jugendlichen**

Exposé zur Bachelorarbeit

Betreut von: Dr. S. Föbker

Jonas Krebs

Matrikelnummer: 2446271

Geographie B.Sc.

1. Einleitung und Stand der Forschung

Dem Begriff der Freizeit kommt in modernen Gesellschaften eine immer größere Bedeutung zu. Längst wird diese Zeit nicht mehr als reine Erholungszeit definiert, in der man sich von den Anstrengungen der Arbeit zu regenerieren versucht, sondern hat ihren eigenständigen Wert erhalten. Von der Restkategorie, als „arbeitsfreie Zeit“ in den 1950er Jahren, hat sich Freizeit zu einer eigenständigen, positiven Kategorie entwickelt, in welcher subjektive Verständnisse von „freier Zeit“ eine große Rolle spielen. So sind individuelles Spaßempfinden und ein aktives „Nutzen“ der Zeit zu wichtigen Klassifikationsmerkmalen von Freizeitbeschäftigungen geworden. Diese Aktivitäten koppeln sich nicht nur von klassischer Arbeit ab, sondern sind vielmehr Ausdruck für Lebensqualität und Wohlbefinden geworden (*Opaschowski 2012*). Doch nicht nur die Auffassung von Freizeit hat sich seit Mitte des 20. Jahrhunderts kontinuierlich gewandelt, sondern auch ihr zeitlicher Umfang. Dies liegt vor allem an der Tendenz sich verkürzender Arbeitszeiten. Von einer „6-Tage-Woche“ mit 48 Wochenstunden Arbeitszeit in den 1950er Jahren, hat sich heute größtenteils die „39-Stunden-Woche“ etabliert, welche mehr Zeit zur freien Verfügung ermöglicht. Mit mehr als 2100 Stunden pro Jahr übersteigt damit die Freizeit den Zeitaufwand für Erwerbszeit und „Wegezeit“ zur Arbeit (ca. 2000 Stunden/Jahr).

Diese Kombination aus einer aktiveren Nutzung innerhalb eines größeren Zeitkontingents an „freier Zeit“ führt zu einem großen Zuwachs des Freizeitverkehrs. Mehr als ein Drittel aller Wegestrecken dienen laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahre 2008 zur Befriedigung von Freizeitbedürfnissen. Dies entspricht ca. der doppelten Anzahl an Wegestrecken, die für die Arbeitszeit aufgewendet werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es daher wichtig sich mit diesem Bereich intensiv zu befassen, um nachhaltige Verkehrskonzepte aufzustellen. Um dies zu erreichen, müssen sowohl Art und Umfang der Freizeitaktivität analysiert werden, als auch die genutzten Transportmittel.

Die deutschsprachige geografische Freizeitforschung beschäftigte sich in den letzten Jahren dabei vor allem mit der Freizeitmobilität von Arbeitnehmern und Rentnern (u.a. Lanzendorf 2001). Dabei wurden Daten zu Freizeitaktivitäten und präferierten Verkehrsmitteln erhoben. Mittels Verknüpfungen zu sozio-ökonomischen Daten, sowie Einstellungen, Werthaltungen und Lebensweisen wurden milieuspezifische Freizeittypen charakterisiert.

Jedoch wurde die Bedeutung des Freizeitverkehrs von Schülern im Kinder- und Jugendalter weniger berücksichtigt. Hier kann aber davon ausgegangen werden, dass diese aufgrund der hohen Verfügbarkeit von „freier Zeit“, im Schnitt ca. 6 Stunden pro Tag (*Opaschowski 2012*), einen erheblichen Anteil am Freizeitverkehr ausmachen. Dabei ist allerdings ebenfalls davon auszugehen,

dass der familiäre Hintergrund einen großen Einfluss auf die Freizeitgestaltung und Verkehrsmittelwahl der Schüler hat. Eigenständige, rationale Entscheidungen sind hier vermutlich noch stärker an Restriktionen gebunden, als bei Erwachsenen. Aus diesem Grund soll sich diese Bachelorarbeit mit der Frage auseinandersetzen inwieweit elterliche bzw. familiäre Faktoren sich auf das außerhäusliche Freizeitverhalten und auf die Freizeitmobilität der Kinder auswirken.

2. Methodische Vorgehensweise

Als Datengrundlage soll eine quantitative Untersuchung an verschiedenen Schulen dienen. Es sollen sowohl Art der außerhäuslichen Freizeitaktivität, als auch bevorzugtes Verkehrsmittel und Distanzen zu den einzelnen Aktivitäten der Schüler/innen erhoben werden. Zusätzlich sollen Daten zum familiären Umfeld (Bildungsniveau, Erwerbsstatus, Pkw-Zugang, Haushaltsgröße, Pendelverhalten der Eltern) ermittelt werden. Die Umfrage soll nach Möglichkeit an verschiedenen weiterführenden Schulformen durchgeführt werden, um den möglichen überlagernden Einfluss der Schulform analysieren zu können. Bislang besteht die Möglichkeit an einer Realschule und an einem Gymnasium die Umfrage durchzuführen. Zudem soll die Befragung bei den Schülern direkt ansetzen, um eine Beeinflussung der Eltern zu verhindern.

Untersuchungsgebiet ist Langenfeld, ein Mittelzentrum im südlichen Bereich des Kreises Mettmann. Aufgrund einer relativ homogenen Struktur im Bereich des ÖPNV-Angebotes und einer Zentrierung der weiterführenden Schulen auf den innerstädtischen Bereich, ist eine Untersuchung in diesem Gebiet von Vorteil. So werden voraussichtlich Daten von Schülern aus allen 5 Stadtteilen gewonnen, sodass nur die Art der Schulform, und nicht die Schule an sich, einen entscheidenden Einfluss auf die Freizeitmobilität haben kann.

Untersucht werden sollen Schüler der Klassen 9 und 10. Dies hat zum einen den Vorteil, dass eine gute Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Schulformen gewährleistet wird, da dieselben Geburtsjahrgänge untersucht werden. Zweitens ist gerade das Alter der 14-17-jährigen Schüler/innen von Bedeutung, da in diesem Alter begonnen wird, unabhängiger Entscheidungen zu treffen und eigene Präferenzen für Mobilität und Freizeitaktivitäten herausgebildet werden (*Bjerkan u. Nordtomme 2014:2*). Insgesamt eignet sich diese Altersgruppe also besonders, um Auswirkungen der familiären Sozialisation auf die Verkehrsmittelwahl und somit auf die „unabhängige Mobilität“ zu untersuchen.

„Unabhängige Mobilität“ soll hier im Sinne von selbständiger Überwindung der Wegstrecken verstanden werden (*Hjorthol u. Fhyri 2008b: 209*). Da die Altersgruppe noch über keine gesetzliche Fahrerlaubnis verfügt, wäre die Benutzung des Autos ein Indiz für eine eher abhängiger Mobilität.

3. Leithypothesen

Im Zusammenhang der unabhängigen Mobilität drängen sich fünf Hypothesen auf, welche im Fokus der Analyse stehen sollen.

1) Der elterliche Bildungshintergrund wirkt sich auf Art der Freizeitgestaltung aus

Zum einen soll hier der Einfluss (des Erwerbsstatus) und des Bildungsniveaus der Eltern auf die Art der Freizeitgestaltung untersucht werden. Wird bei Kindern von höher gebildeten Familien ein breiteres Spektrum an Freizeitaktivitäten abgedeckt? Und sind diese Freizeitaktivitäten vermehrt institutionell organisiert (z.B. Vereine, Jugendzentren etc.)?

2) Die Art der Freizeitgestaltung wirkt sich auf den Grad der unabhängigen Mobilität aus

Hier soll eine Verknüpfung zur Mobilität hergestellt werden, sodass untersucht werden soll, welche Freizeitaktivität besonders fördernd/hemmend für unabhängige Mobilität ist.

3) Die Haushaltssituation wirkt sich auf den Grad der unabhängigen Mobilität aus

Bei dieser Hypothese soll untersucht werden, inwieweit Zugangsmöglichkeiten zum Auto, das elterliche Zeitbudget (über Erwerbsstatus der Eltern) und die Haushaltsgröße entscheidend für die Verkehrsmittelwahl der Schüler/innen ist.

4) Das Verkehrsverhalten der Eltern überträgt sich auf die Verkehrsmittelwahl der Kinder

Es soll getestet werden, ob das Pendelverhalten der Eltern zur Arbeit bzw. die Art der Verkehrsmittelnutzung auch Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Schüler/innen in ihrer Freizeit hat. Wird vermehrt das Auto genutzt, um Kinder zu Freizeitaktivitäten zu fahren, wenn ohnehin das Auto eine große Rolle im Alltag der Eltern spielt? Oder ist das Gegenteil der Fall? Dass wenn die Eltern bereits zur Arbeit mit dem Auto pendeln, den Kindern in ihrer Freizeit nichts anderes übrig bleibt als unabhängige Verkehrsmittel zu nutzen?

5) Der Einfluss des familiären Hintergrunds wird durch die Kontrollvariablen aufgehoben

Die Angaben zu Geschlecht, Alter, Stadtteil und Schulform können insgesamt eine bedeutendere Rolle bei der Art der Freizeitnutzung und Freizeitmobilität spielen, als der Einfluss des familiären Umfeldes.

Anhand dieser vier Leithypothesen und einer Kontrollhypothese soll die Arbeit einen Einblick in die Freizeitgestaltung von Jugendlichen geben, die in der deutschen Forschung bislang deutlich unterrepräsentiert ist. So sollen, wenn möglich, Erkenntnisse zu zukünftigen Entwicklungen in der

Gesellschaft gewonnen werden, da das momentane Freizeitverhalten der Jugendlichen auch ein Trend für spätere Verhaltensweisen darstellen kann. Vor allem bei der Verkehrsmittelwahl könnte die Sozialisation eine große Rolle spielen, sodass es Auswirkungen auf den zukünftigen „modal split“ haben könnte.

4. Vorläufiges Literaturverzeichnis

BITTLINGMAYER, U.H. U. D. STEDING (2000): Verkehrsverhalten: Nachhaltig, aber sozial ungleich? Einige Anmerkungen zu sozialstrukturellen und symbolischen Dimensionen In: Verkehrsgenese. Entstehung von Verkehr sowie Potenziale und Grenzen der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. S. 131- 145.

BJERKAN; K.Y. U. M.E. NORDTOMME (2014): Car use in the leisure lives of adolescents. Does household structure matter? In: Transport policy 33 (2014) 1-7.

FYHRI; A.; HJORTHOL, R.; MACKETT, R.L.; FOTEL, T.N. U: M. KYTTÄ (2011): Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. In: Transport Policy 18 (2011) 703-710.

FYHRI; A. U. R. HJORTHOL (2008a): Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. In: Journal of Transport Geography 17 (2009) 377-384.

FYHRI; A. U. R. HJORTHOL (2008b): Do organize leisure activities for children encourage car-use? In: Transportation Research Part A 43 (2009) 209-218.

GATHER, M.; KAGERMEIER, A. U. M. LANZENDORF (2004): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. (Gebrüder Borntraeger) Berlin.

LANZENDORF, M. (2000): Social Change and Leisure Mobility. In: World Transport Policy & Practice 6 / 3 21-35.

Lanzendorf, M. (2001): Freizeitmobilität. Unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung. (Geographische Gesellschaft) Trier.

Mansvelt, J. (2009): Leisure. In: Kitchen, R. u. N.Thrift (Hrsg.): International Encyclopedia of Human Geography, 2009 S.179-186

OPASCHOWSKI, W. (2012⁵): Einführung in die Freizeitwissenschaft. (VS Verlag) Wiesbaden.