
Freizeitmobilität und Wohnsituation

Eine empirische Untersuchung zum Einfluß von
Wohnsituation und Wohnzufriedenheit
auf die Freizeitmobilität junger Menschen

Verfasser: Dipl.-Ing. Julia Blinde (Universität Bremen), Dipl.-Ing. Robert Schlich (ETH Zürich)

- Welches sind Determinanten von Freizeitmobilität?
- Welchen Einfluß haben räumliche Faktoren?
- Entscheidet die Wohnsituation und Wohnzufriedenheit mit darüber, wieviel Freizeitverkehr entsteht?

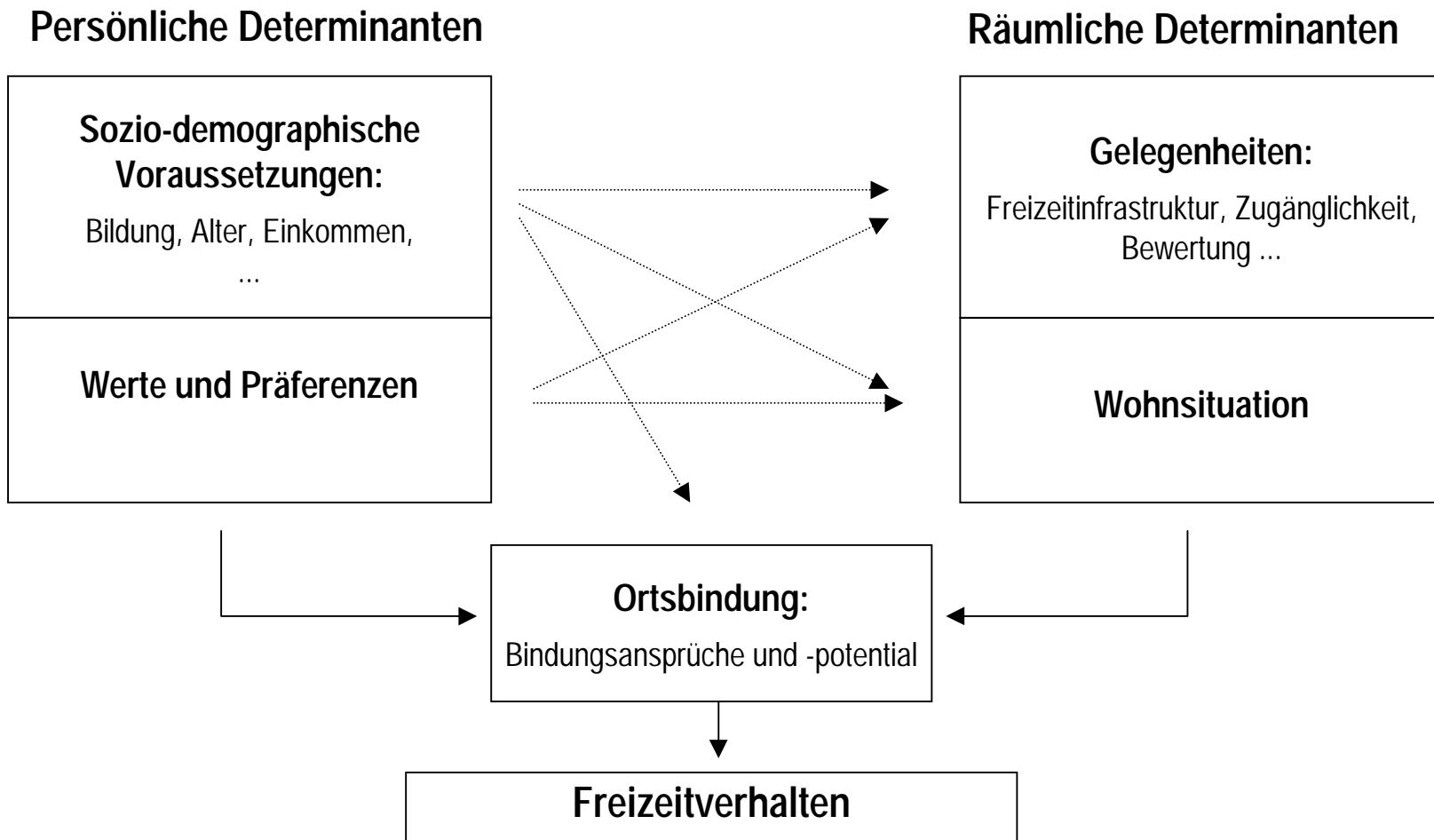
Qualitative Studie im Milieu der „Selbstverwirklicher“
(hohe Bildung, 20-40 Jahre)

15 Personen

Problemzentrierte Interviews, Mental Maps

Freizeitmobilität und Wohnsituation

Was wurde untersucht?



Freizeitmobilität ist abhängig von:

- a) der „**Lebensphase**“
(Stellung der Person im Lebenszyklus)

- b) dem individuellen „**Freizeitbedürfnis**“

Von a) und b) hängt auch die Bedeutung des Raums ab.

a) Lebensphasen

Es können Phasen im Verhalten der Personen identifiziert werden.

Die Zufriedenheit mit der Wohnsituation und das Freizeitverhalten unterscheiden sich in diesen Phasen.

Wendepunkte können Studien- oder Arbeitsbeginn, Umzug, Hausbau u.ä. sein.

a) Lebensphasen - Beispiel

1. Phase: Studienbeginn, soziales Netz am Heimatort besteht weiter, Aufsuchen entfernter Ziele am Heimatort.

2. Phase: Integration in neue Lebenssituation, neues sozialen Netzes, Neugierde auf Angebot vor Ort und Wohnung.

a) Lebensphasen - Beispiel

3. Phase: Erfolgreich abgeschlossene Integration in neue Lebenssituation, Angebot vor Ort und Wohnung verlieren Reiz des Neuen.

4. Phase: Wendepunkt: erster Job, neue Aufgabe bindet Zeit und Energie, näher gelegene Ziele und Wohnung gewinnen an Bedeutung.

a) Lebensphasen: Emotionsmodell

Das Emotionsmodell von Bischoff (1985):

Die Emotionen „Sicherheit“, „Erregung“, „Autonomie“, „Libido“ bestimmen unser Handeln.

Der Mensch ist bestrebt, Ist- und Soll-Werte anzugleichen.

Ausgleich zwischen den Lebenszusammenhängen (Beruf, Freizeit ...)

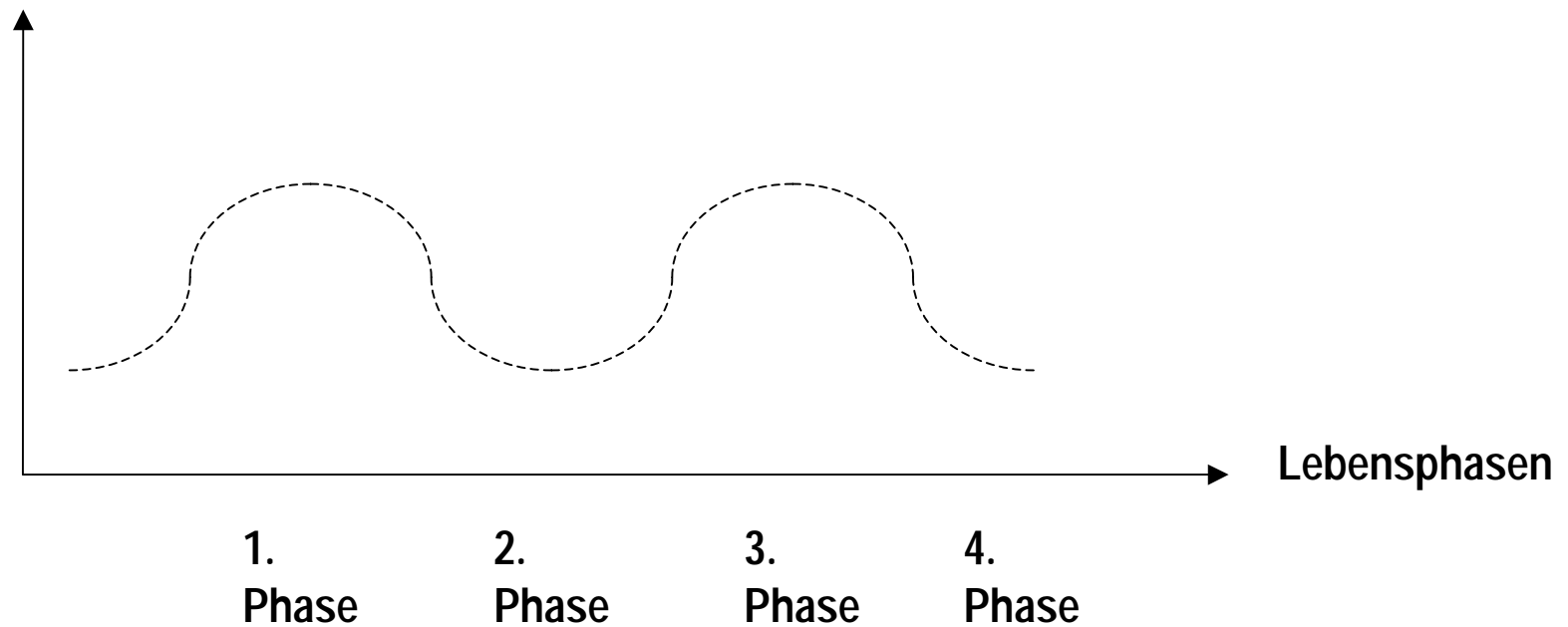
a) Lebensphasen

Fazit a):

Je alltäglicher die Lebenssituation **empfunden** wird, desto größer sind die Ansprüche an die Freizeit und ist der akzeptierte (Verkehrs-) Aufwand.

Stark schematisierte (!) Entwicklung des Verkehrsaufwandes in den Lebensphasen

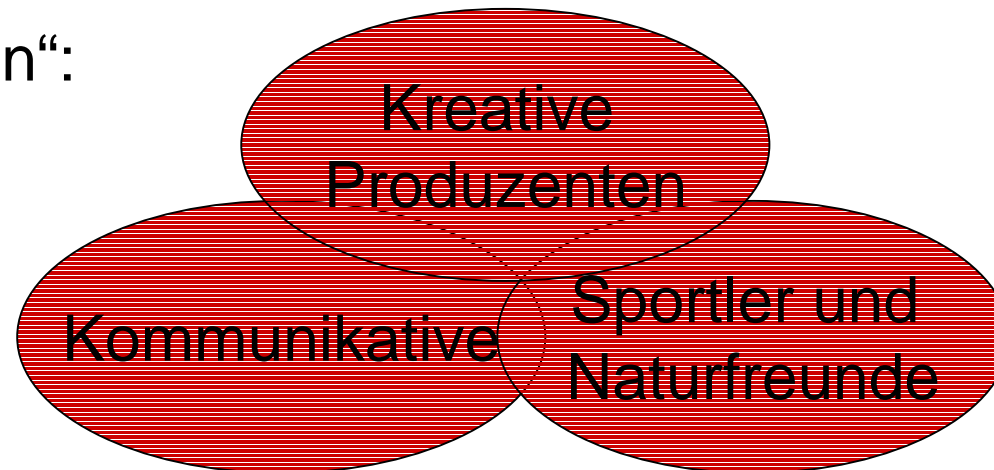
“Verkehrsaufwand”



Fazit b):

Die Stärke, mit der die Lebenssituation das Freizeitverhalten beeinflusst, hängt von Bedürfnissen ab, die in der Freizeit befriedigt werden sollen.

„Bedürfnistypen“:



„Kommunikative“

Freizeit dient Kommunikation und Pflege des sozialen Netzes.

Orte und Inhalte der Freizeitaktivität spielen untergeordnete Rolle.

Kommunikative akzeptieren einen hohen (Verkehrs-)aufwand zur Pflege des sozialen Netzes.

„Kreative Produzenten“

Freizeit dient produktiver Betätigung und Lernen.

Differenzierte Ansprüche an Wohnung und Freizeitangebote.

Sie verbringen vergleichsweise viel Zeit zuhause und im Wohnumfeld.

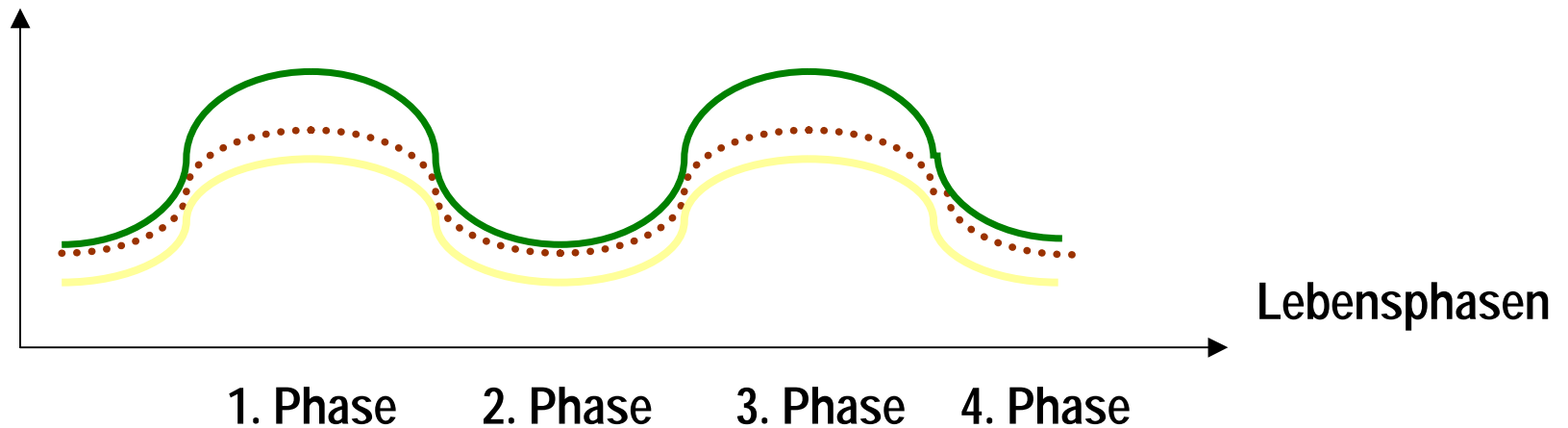
„Sportler und Naturfreunde“

Freizeit dient sportlicher Betätigung und Aufenthaltes in Natur.

Differenzierte Ansprüche an Wohnumfeldgestaltung, aber nicht an die Wohnung.

Akzeptieren hohen (Verkehrs-)aufwand in der Freizeit bei spezialisierten Hobbys.

“Verkehrsaufwand”



Kommunikative

Kreative Produzenten

.....
Sportler und Naturfreunde

Einfluß von Wohnsituation und Wohnzufriedenheit hängt von **Bedürfnissen** und der **Lebensphase** ab.

3 „Bedürfnistypen“ konnten identifiziert werden.

Die Ansprüche an Wohnung und Stadtteil verändern sich im Laufe der Zeit: Je alltäglicher die Lebensphase empfunden wird, desto größer ist der Drang nach Freizeit an anderen Orten.

Der Einfluß von Wohnqualität und -zufriedenheit scheint dann begrenzt.