

Mobilität und Siedlungsqualität : Forschungsprojekt führte zu neuen Erkenntnissen

Autor(en): **Meyrat-Schlee, Ellen**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **88 (1993)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175581>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Forschungsprojekt führte zu neuen Erkenntnissen

Mobilität und Siedlungsqualität

von Ellen Meyrat-Schlee, Soziologin und Planerin, Lehrbeauftragte an der ETH Zürich

Dass starker Verkehr die Aussenraum- und Wohnqualität im Siedlungsinern erheblich beeinträchtigt, ist unbestritten. Weniger bekannt ist hingegen, dass umgekehrt schlechte Wohnverhältnisse den Mobilitätsdrang anheizen, gute ihn aber nicht unbedingt bremsen. Solches und anderes mehr hat eine Studie im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms Stadt und Verkehr (NFP 25) gezeigt. Deren Erkenntnisse wurden kürzlich vorgestellt und sind nachstehend zusammengefasst.

Freizeit, die Tatsache, über erwerbsarbeitsfreie Zeit zu verfügen, die Trennung also der Lebenszeit in Arbeitszeit und Zeit, die durch die Abwesenheit von Erwerbsarbeit definiert wird, ist ein konstituierendes Merkmal der Moderne sowie der westlichen Gesellschaften überhaupt. Diese Zweiteilung der Dauer eines Tages, einer Woche, des ganzen Lebens wird ergänzt und unterstützt durch die Teilung der Lebensbereiche in ein Innen und Aussen, in ein Heim und die Welt, in Raum für Erwerbsarbeit und

Raum für Freizeit sowie durch die Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern.

Bedürfnis nach Raum

Freie Zeit ist an sich ein knappes Gut, das nur in Relation zur Arbeitszeit existiert; diese ist gleichsam Aufwand, die Freizeit ist der Ertrag. In der Freizeit muss also stattfinden, was sonst keinen Raum hat, zeitlich wie örtlich. Sie ist der Lohn der mit («fremdbestimmter») Erwerbsarbeit zugebrachten Zeit. Dabei bedingt nicht nur Arbeitszeit die Freizeit. Freizeit

schafft ihrerseits wiederum Erwerbsarbeit. Freizeit muss Mehrwert schaffen, sonst würde sie eine zentrale gesellschaftliche Funktion nur unbefriedigend erfüllen. Und Mehrwert produzieren heisst in diesem Fall, konsumieren und Arbeit schaffen. Der Mythos der selbstbestimmten, der Befriedigung individueller Bedürfnisse dienenden Freizeit verdeckt dabei die Aufgaben der Freizeitindustrie. Die Freizeitindustrie selbst unterstützt diesen Mythos und widerlegt ihn zugleich. Er entspricht dem

Zwischen geringer Wohnqualität und fehlenden oder unzugänglichen Aussenräumen, Grün- und Freiflächen im Quartier einerseits und der Mobilität andererseits besteht ein Zusammenhang. (Bild SHS)

Entre un habitat médiocre, des espaces extérieurs et surfaces vertes, dans le quartier, man- quants ou inaccessibles, d'une part, et la mobilité d'autre part, il existe une relation.

Bedürfnis der Menschen nach Raum für Einzigartigkeit, das die Freizeitindustrie zwar kräftig unterstützt, jedoch nicht oder nur kurzfristig befriedigt. Es kann von der Freizeitindustrie nicht wirklich befriedigt werden, da sie sich sonst selber der Nachfrage beraubte. Was etwa den selben Effekt hätte, wie wenn die Hersteller von Damenstrümpfen auf das Fehlerprogramm verzichteten und wirklich dauerhafte Strümpfe fabrizieren würden. Nach einer Weile würden sie – die Hersteller – überflüssig.

Freizeitmobilität

Diese hier verkürzt dargestellten Zusammenhänge müssen bei den Überlegungen zur Freizeit und vor allem zur Freizeitmobilität mitbedacht werden. Denn Freizeitmobilität ist nicht zu verstehen und womöglich einzudämmen, wenn sie losgelöst von ihrer gesellschaftlichen Funktion und Bedeutung betrachtet wird. Freizeitmobilität kann denn auch gedeutet werden als die konsequente Umsetzung des Prozesses der Individualisierung, der Loslösung des Individuums aus den «Standesfesseln»: für alle ist alles möglich. Scheinbar frei von jeglichen gesellschaftlichen Beschränkungen sucht der einzelne nach Ausgleich zu seiner Erwerbsarbeit. Da diese hauptsächlich in geschlossenen Räumen stattfindet, muss Freizeit vor allem draussen verbraucht werden. Nach der Enge des Maschinenraums und des Büros die Weite der Natur und der Freizeitparks, nach der Beengung durch die Arbeitszeit die – scheinbar – freie Entfaltung ohne Zeit- und Raumgrenzen. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen greift die These, wonach Freizeitmobilität eine Reaktion ist auf Defizite, Defizite vor allem im Wohnbereich, zu kurz. Freizeitmobilität ist auch Ausdruck eines eigenständigen Bedürfnisses, das tieferliegende Ursachen hat, nämlich in der Dualität unserer Gesellschaftsstruktur.

Die Ergebnisse unserer Untersuchung weisen insofern auf diese Zusammenhänge hin, als sich zeigte, dass Wohnen und Freizeit neben dem Bereich der Arbeit gleichwertige, zentrale Lebensbereiche darstellen; dass aber für diejenigen Bevölkerungsgruppen, denen Wohnen wichtig ist, die Freizeit weniger Bedeutung hat, und umgekehrt: dass Gruppen, für die Freizeit und Reisen bedeutsam sind, weniger Wert aufs Wohnen legen. Ausserhäuslich verbrachte Freizeit quasi als zwingende Folge unbefriedigender Wohnbedingungen zu interpretieren, ist daher – leider – ein



Für den, der ein Auto besitzt, gehört es häufig fast zum Lebensstil, dieses vor allem auch in der Freizeit zu benützen. (Archivbild SHS)

Souvent, pour qui possède une voiture, cela fait presque partie du style de vie de l'utiliser aussi et surtout en période de loisirs.

zu kurzer Schluss. Die Dinge liegen etwas komplizierter.

Frage des Lebensstils

Schön und glücklich wohnen ersetzt nicht den Wunsch nach Abwechslung, Neues Sehen, anderes Erleben. Denn wie sonst ist es zu erklären, dass gerade die höheren Einkommensgruppen – bei denen gute Wohnverhältnisse angenommen werden dürfen – zwar ihre Freizeit zum grossen Teil daheim verbringen, aber trotzdem zu den Freizeitmobilen zählen? (Ähnliches gilt auch für Bewohner von Einfamilienhausquartieren.) Abgesehen vom Feriensitz, über den diese Gruppen (über die vermutlich angenehme Wohnsituation hinaus) zusätzlich verfügen und der Anlass ist für Wegfahrten (mit dem Auto), gehört es bei ihnen auch zum Lebensstil, zum guten Ton, in der Freizeit mobil zu sein und eben nicht

die Zeit nur kontemplativ im eigenen Heim zu verbringen. Wir haben in diesem Fall von wohlstandsbedingten Gründen für erhöhte Freizeitmobilität gesprochen. Gleichzeitig wird auch deutlich, dass gute und befriedigende Wohnverhältnisse durchaus dazu führen können, die Freizeit zu Hause zu verbringen – sogar vermehrt dazu führen können. Dann nämlich, wenn andere Faktoren mit ins Spiel kommen, wie beispielsweise das Alter oder Autobesitz beziehungsweise dessen Fehlen. Ob man nämlich über ein Auto verfügt oder nicht, bestimmt auch Art und Ausmass von Freizeitmobilität. Wenn man es hat, braucht man es. Dies zumindest ist eine relativ lineare Kausalkette. Der bewusste Verzicht auf einen Personenwagen wird somit zum Statement bezüglich der Einstellung zur Freizeitmobilität und ist Ausdruck einer Werthaltung, die das Verhalten auch

in anderen Lebensbereichen prägt.

Auch Alter wichtig

Neben der Schichtzugehörigkeit spielen das Alter und die Stellung im Lebenszyklus, wie auch andere Untersuchungen nachgewiesen haben, eine zentrale Rolle für das Freizeitverhalten: jüngere Leute sind nicht nur mehr freizeit- als wohnungsorientiert, sie sind in der Freizeit auch mobiler. Hervorragendes Motiv ist bei ihnen der Wunsch nach Abwechslung. Dieses Bedürfnis haben nicht nur junge Leute – es ist bei ihnen nur besonders ausgeprägt –, vielmehr ist es für viele ein ausschlaggebendes Motiv, die Freizeit auswärts zu verbringen. Anknüpfend an die eingangs gemachten Überlegungen, liesse sich das am häufigsten genannte Motiv, «Natur und Wandern», sogar auch unter dieses Bedürfnis subsum-

Projet de recherche, nouvelles constatations

Mobilité et qualité de l'habitat

par M^{me} Ellen Meyrat, sociologue et planiste, chargée de cours à l'E.P.F.Z. (résumé)

Il est incontesté qu'un fort trafic à l'intérieur des localités perturbe considérablement la qualité de l'habitat et de son environnement extérieur. Mais il est moins connu qu'inversément, la mauvaise qualité de l'habitat pousse à la mobilité – sans toutefois que la bonne qualité de l'habitat freine forcément la mobilité. C'est ce qu'a montré, avec d'autres choses encore, une étude du Programme national de recherche «Ville et trafic» (PNR 25). En voici un bref résumé.

Les loisirs, c'est-à-dire la nette séparation entre la partie de l'existence consacrée au travail professionnel et celle qui est définie par l'absence de ce travail, sont un élément caractéristique de la société moderne et surtout des sociétés occidentales. Il se complète d'une séparation entre le chez-soi et le monde extérieur, entre le lieu de travail et l'espace de liberté. Les loisirs sont dès lors un élément structurel de ces sociétés, soumis comme tel aux mêmes règles juridiques qu'elles. Ils constituent un modeste bien qui n'existe que par rapport au temps de travail.

Il doit être tenu compte de ces considérations quand on réfléchit sur la mobilité liée aux loisirs. Car cette mobilité ne peut être comprise, ou si possible freinée, si on la considère indépendamment de sa fonction et de son importance sociales. Considéré par l'individu comme une compensation de ses heures de travail, le temps des loisirs s'écoule principalement à l'extérieur, par exemple dans la nature. Sur la base de ces considérations, la thèse selon laquelle la mobilité durant les vacances serait une réaction due à certains manques (surtout en matière de logement) est trop courte; cette mobilité est aussi l'expression d'un besoin spécifique, qui a des causes profondes, notam-

ment la dualité (v. ci-dessus) de notre structure sociétale. Notre enquête a montré qu'habitat et loisirs constituent, à côté du travail professionnel, les aspects essentiels de la vie; mais que pour les groupes de population pour lesquels l'habitat compte beaucoup, les loisirs ont moins d'importance, et vice-versa: ceux pour qui les vacances et le voyage comptent, accordent moins d'importance à l'habitat. Aussi, considérer les loisirs passés hors de la maison comme une conséquence quasi obligée d'un habitat insatisfaisant, est une conclusion trop simpliste. Un bel

et heureux habitat ne remplace pas l'aspiration au changement: voir, vivre autre chose. Sans cela, comment expliquer que les classes aisées – généralement bien logées – participent aussi aux évasions des périodes de vacances? En même temps, il apparaît clairement que de satisfaisantes conditions de logement peuvent fort bien conduire à passer ses vacances à domicile. Le fait d'avoir ou non une automobile influe naturellement beaucoup sur le degré de mobilité en temps de vacances, de même que l'âge: les jeunes gens sont plus mobiles que leurs aînés, et plus tentés de s'évader.

Cependant, ce ne sont pas les rapports généraux entre les causes possibles du comportement en période de loisirs qui sont au premier plan de notre enquête. Ce qui est intéressant est de savoir quelles caractéristiques de l'habitat et de ses alentours peuvent obliger à passer ses vacances au dehors pour pouvoir satisfaire aux divers besoins liés aux loisirs. On a à ce sujet quelques repères. Apparaît notamment avec plus

de précision un rapport entre habitat médiocre (place insuffisante, manque d'espaces verts dans le quartier) et vacances passées hors du domicile. Deux facteurs sont déterminants: la période de la vie où se trouve chacun, et l'attitude personnelle à l'égard de la mobilité. Si cette attitude est hostile, l'environnement immédiat (possibilités de divertissement, de loisirs réparateurs), prend une énorme importance. Sa qualité peut faciliter la décision de ne pas se déplacer. C'est particulièrement important pour les sédentaires, très liés à leur entourage, à leur quartier, et pour la majeure partie des personnes âgées. Tout ce monde est très sensible aux altérations – mais aussi aux améliorations – de son environnement.

Le bien-être matériel est une cause de mobilité: vérité simple et connue qu'a confirmée notre enquête. De bonnes conditions d'habitat n'empêchent pas d'être mobile en période de vacances – elles vont généralement de pair avec une bonne situation financière –; elles favorisent plutôt, apparemment, la mobilité. En revanche, le manque de place dans la maison, le manque d'espaces de loisirs, et de surfaces vertes à proximité, poussent à la mobilité des vacances «faute de mieux».



Une qualité d'habitat insatisfaisante pousse beaucoup de gens à s'évader dans nos montagnes, mais ce n'est pas là l'unique raison de leur mobilité.

Unbefriedigende Wohnqualität im eigenen Quartier treibt viele in die «Idylle» unserer Voralpen- und Alpentäler, ist aber nicht die einzige Triebfeder ihres Mobilitätsbedürfnisses. (Bild SL)

mieren. Nicht im Sinne von «Defizite»-Ausgleichen, sondern als gegensätzliches Bedürfnis zum gelebten Alltag, der keineswegs unerträglich sein muss.

Wenn also das Freizeitverhalten der aktivsten Gruppe, der jungen Leute, hauptsächlich psychologische und soziale Gründe hat, wie beispielsweise ihr typisches Gruppenverhalten, Freunde und Bekannte eben nicht zu Hause zu treffen, sondern «unkontrolliert», ist zu fragen, ob es sinnvoll ist, das Freizeitverhalten junger Menschen mit planerischen Mitteln beeinflussen zu wollen, – und ob man es überhaupt kann. Zwar hat sich in den Gesprächsrunden gezeigt, dass die jugendspezifischen Einrichtungen in den Quartieren generell spärlich und zum Teil ungenügend sind, und zweifellos ist es notwendig, hier die Angebote zu verbessern und auszubauen. Dies müsste aber nicht nur im Hinblick auf eine Reduktion der Freizeitmobilität geschehen – abgesehen davon, dass die anvisierte Altersgruppe in der Regel noch zu jung ist für ein Auto –, sondern im Hinblick auf eine grundsätzlich vermehrte Berücksichtigung der Jugendlichen bei der Gestaltung städtischer Umwelten.

Einfluss der Wohnqualität

Bei unserer Untersuchung stehen aber nicht die allgemeinen Zusammenhänge zwischen möglichen Ursachen und Ausprägungen des Freizeitverhaltens im Vordergrund. Hier interessiert, welche Eigenschaften der Wohnung und Wohnumgebung Anlass sein können, die Freizeit auswärts verbringen zu müssen, um die verschiedenen, mit der Freizeit verknüpften Bedürfnisse zu erfüllen. Und da gibt es durchaus Anhaltspunkte. Es zeigt sich nämlich ein Zusammenhang zwischen geringer Wohnqualität, genauer: knappen Platzverhältnissen innerhalb der Wohnung, fehlenden (oder nicht zugänglichen) Aussenräumen und Grün- und Freiflächen im Quartier und ausser-

häuslich verbrachter Freizeit beziehungsweise Mobilität. Eines oder mehrere dieser Merkmale machen es wahrscheinlich, dass die Freizeit auswärts verbracht wird. Ob das dann tatsächlich geschieht, hängt ab von zwei Faktoren: von der Lebensphase, in der sich jemand befindet, und von der Einstellung gegenüber der Freizeitmobilität. Jüngere Leute wohnen häufig in kleinen (und billigen) Wohnungen, die sich in schlecht ausgestatteten Wohnlagen befinden, ihr Einkommen ist (noch) nicht sehr hoch. Gruppen mit tiefem Einkommen sind generell benachteiligt in bezug auf ihre Wohnverhältnisse. Hier treffen also altersbedingte Freizeitmobilität und schlechte Wohnbedingungen zusammen und verstärken sich gegenseitig.

Anders sieht es aus bei den jungen Familien: auch hier fallen häufig ungünstigere Wohnbedingungen und vergleichsweise geringes Einkommen zusammen. Kommt hinzu, dass diese Gruppe aus verständlichen Gründen auf die nähere Wohnumgebung besonders angewiesen ist; Kleinkinder schränken nicht nur die Ummobilität ein, sondern auch die Freizeitmobilität (sofern kein Auto verfügbar ist). Ist für diese Bewohnergruppen der Zugang zum Aussenraum und zu Naherholungsgebieten erschwert, suchen sie mit anderen Lösungen, wie beispielsweise einem Wohnwagen, ihre Bedürfnisse nach Natur, Weite und Ruhe zu befriedigen. Sie sind in der Freizeit mobil nicht nur aus freien Stücken, sondern weil sie aufgrund der Wohnbedingungen quasi dazu «gezwungen» werden.

Wohlstand macht mobil

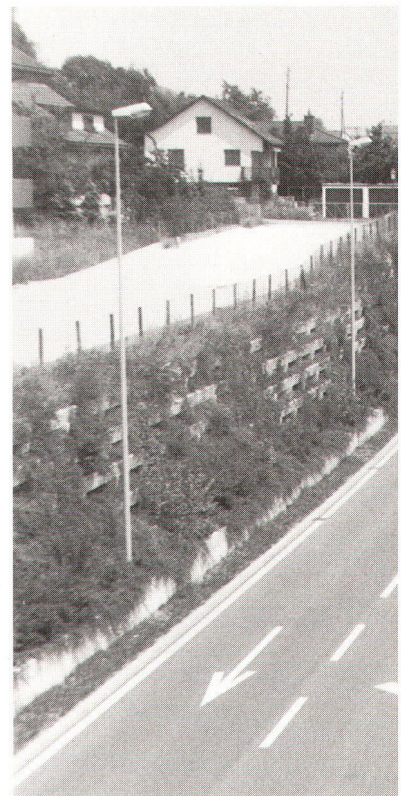
Das muss nicht so sein, kann aber den Entscheid, die Freizeit «mobil» zu verbringen, unterstützen. Denn ob man in der Freizeit mobil ist oder nicht, beruht auf einem vorgängig gefällten Entscheid – der auch geprägt wird von der individuellen Werthaltung. Fällt dieser gegen die Freizeitmobilität aus,

wird der unmittelbare Aussenraum als Spiel- und Regenerationsmöglichkeit enorm wichtig. Seine Qualität kann den Entscheid gegen Mobilität erleichtern. Dies gilt insbesondere für «mobilitätskritische» Leute, es gilt aber auch für die Sesshaften, Bewohnerinnen und Bewohner also, die ihrem Quartier, ihrer Wohnumwelt sehr verbunden sind. (Dazu gehört selbstverständlich auch ein grösserer Teil älterer Menschen, die ja, wie sich zeigte, nicht nur auf Freiräume in unmittelbarer Nähe angewiesen sind, sie nutzen, sondern deren Fehlen entsprechend beklagen.) Wenn es ihnen daher an Lebensqualität mangelt, wie dies die Beispiele aus den Quartiergesprächen nahelegen, so trifft das jene Bewohnerinnen und Bewohner, die auch die Freizeit in der vertrauten Umgebung zubringen möchten; wenn auch nicht ausschliesslich, so doch mehr als die «Freizeitmobilien». Verschlechterungen ihrer Umwelt tangieren sie am meisten – aber auch Verbesserungen.

Wohlstand schafft (Freizeit-) Mobilität. Diese bekannte und simple Wahrheit ist eines der Ergebnisse unserer Untersuchung. Vielleicht sind die Gründe für die heutige Massen-Mobilität nicht mehr dieselben wie diejenigen der ehemaligen «leisure-class». Vielleicht ist einer der Gründe der, den Arthur Koestler 1982 formulierte: «Es dauerte viele Jahre, bis ich erkannte, dass der ruhelose Reisende nur ein Ziel hat: vor sich selbst davonzulaufen.» Dass dieses Davonlaufen leichter zu bewerkstelligen ist bei entsprechenden finanziellen Mitteln, liegt auf der Hand.

Schlussfolgerungen

Die Schlussfolgerungen, die wir aufgrund unserer Beobachtungen ziehen, lauten: Gute Wohnverhältnisse hindern nicht daran, in der Freizeit mobil zu sein – da sie meistens gekoppelt sind an gute finanzielle Verhältnisse und einen entsprechenden Lebensstil, «fördern» sie scheinbar Mobilität.



In Wiedlisbach wurde die Umfahrung in einem engen Bogen um das historische Städtchen gelegt, weshalb ihre Akzeptanz beim Autofahrer gross ist.

(Bild VCS)

A Wiedlisbach, le contournement du centre historique par une déviation courte a beaucoup favorisé le consentement des conducteurs.

Dagegen können enge Raumverhältnisse innerhalb der Wohnung, fehlende Aussenräume und insbesondere fehlende Frei- und Grünflächen in der näheren Wohnumgebung zu vermehrter Freizeitmobilität führen – in diesem Fall tatsächlich faute de mieux. Und da ungünstige Wohnbedingungen in der Regel ebenso verbunden sind mit ungünstigeren finanziellen Verhältnissen, trifft dies die ohnehin Benachteiligten. Wie weit Verbesserungen ihres Wohnumfeldes (und nur darauf kann planerisch Einfluss genommen werden) sie allerdings daran hindern, sich «Ersatzwelten» zu schaffen durch Reisen in Freizeitparks und einfach Herumfahren, muss offenbleiben.