

# **Wann kauft wo die „Nonstopgesellschaft“ ein? Eine Analyse der Zeitverwendung für Einkaufswege und ihrer Entwicklung im vergangenen Jahrzehnt**

*Caroline Kramer (Karlsruhe)*

## **Zusammenfassung**

Auch wenn in zahlreichen Zukunftsvisionen die Auflösung der zeitlichen Rhythmik der Gesellschaft angekündigt wird, so zeigen doch die Auswertungen der Wegezeiten auf der Basis der beiden bundesdeutschen Zeitbudgetstudien, dass nicht nur die Arbeits- und Bildungswege, sondern auch die Wege zum Einkaufen zeitlichen Rhythmen unterliegen, die zudem regional unterschiedlich ausgeprägt sind. Das Gros der Einkaufswege findet werktags entweder zwischen 10 und 12 Uhr oder – im Anschluss an die Erwerbstätigkeit – zwischen 16 und 18 Uhr bzw. an Samstag Vormittagen statt. Dabei hat sich der Zeitaufwand für diese Wege zwischen 1991/92 und 2001/02 erhöht, wobei er unverändert für die Befragten der ländlichen Regionen am geringsten ist. Zudem besitzt die wahrgenommene Qualität der Mobilitätszeit große Bedeutung, so dass hier ein zukünftiger Arbeitsbereich der Mobilitätsforschung liegen könnte.

## **Summary**

Even if numerous visions of the future predict the disintegration of temporal rhythms in society, the evaluation of journey times, based on both of the German time budget surveys shows that not only journeys to and from work and places of study, but also shopping trips are subject to temporal rhythms which also vary from region to region. The vast majority of shopping trips take place on weekdays either between 10am and noon or – after work – between 4pm and 6pm or on Saturday mornings. Between 1991/2 and 2001/2 the time taken for these journeys increased although respondents who live in rural areas continue to spend the least time travelling. In addition, the perceived quality of the journey is considered to be very important: this could form an area of mobility research in the future.

# 1 Einleitung

Wenn derzeit Visionen für die Gesellschaft der Zukunft entworfen werden, dann wird z.B. von dem Philosophen VIRILIO (1992) hinsichtlich der Verwendung der Zeit und der Nutzung von Raum ein „rasender Stillstand“ prognostiziert. Der moderne Mensch einer Nonstopgesellschaft, in der (nach GEIBLER und ADAM 1998) „*alles zu jeder Zeit und überall*“ stattfinden soll, lebe förmlich im Transit. Er beschleunige paradoxerweise digital sein Leben und werde dabei gleichzeitig zunehmend physisch unbeweglich. In diesem Zusammenhang wird die These aufgestellt, dass die reale Mobilität zunehmend von der virtuellen Mobilität verdrängt werde, oder dass „*die geographische Ordnung ... von der chronographischen Ordnung verdrängt (werde)*“ (GUGGENBERGER 1997). Im Hinblick auf diese Prognosen stellen sich folgende Fragen: Sind Anzeichen dieser Zukunftsvisionen bereits erkennbar? Nimmt die reale Mobilität – in diesem Beitrag diejenige für Einkaufswege – denn tatsächlich bereits ab? Wann legen die Menschen einer angeblichen Nonstopgesellschaft wo ihre Einkaufswege zurück? Hierfür wurden die beiden Datensätze der bundesdeutschen Zeitbudgetstudien aus den Jahren 1991/92 und 2001/02 ausgewertet, auf die in Kapitel 2.2 genauer eingegangen wird.

Dieser Beitrag gliedert sich in vier Abschnitte: Nach der Einleitung wird kurz das theoretische Konzept der gesamten Arbeit vorgestellt (vgl. auch KRAMER 2005), um den Rahmen zu erläutern, innerhalb dessen die vorliegende Detailauswertung zu verstehen ist (Kap. 2). In Kapitel 3 stehen die empirischen Ergebnisse im Vordergrund, die sich a) mit dem täglichen Zeitaufwand für Einkaufswege und b) den Tageszeiten, zu denen diese Einkaufswege stattfinden, beschäftigen. Ergänzend wird im Kapitel 4 auf Ergebnisse einer eigenen qualitativen Erhebung hingewiesen, in der die Qualität der zurückgelegten Wegezeit im Vordergrund steht.

Im Mittelpunkt dieses Beitrages stehen folgende Fragestellungen:

- Wie viel Zeit wird im Alltag in welchen Ortstypen für Einkaufswege verwendet? (Im Folgenden werden als „Einkaufswege“ all diejenigen Wege bezeichnet, die in den Zeitbudgetstudien als Wegezeiten für den Haushalt kodiert wurden. Sie beinhalten alle Arten von Einkäufen und Besorgungen für den Haushalt (z.B. Lebensmittel) sowie für die Einzelpersonen des Haushalts (z.B. Kleidung, Schuhe usw.).) Insbesondere soll die Frage beantwortet werden, ob es Orte der zeitlich kurzen bzw. zeitlich langen Einkaufswege gibt und inwieweit dies mit Merkmalen des Kontexts korrespondiert (z.B. mit der Siedlungsstruktur, wie von MARTIN (2005) für verschiedene Berliner Wohnquartiere gezeigt). Gibt es zudem Merkmale der Akteure, für die sich besonders große Differenzen zeigen, wie z.B. entsprechend der HÄGERSTRANDSchen „constraints“ das Geschlecht, die Familienform oder das Alter?
- Wie hat sich der Zeitaufwand für Einkaufswege zwischen den beiden Erhebungen 1991/92 und 2001/02 verändert?

Gibt es Anzeichen dafür, dass der Anteil der Personen, die Wege zum Einkaufen zurücklegen und die Dauer der Wegzeiten für Einkäufe zurückgehen? Lässt sich entsprechend der Substitutionshypothese ein Trend dahingehend erkennen, dass Einkaufswege reduziert bzw. durch Online-Einkäufe eingespart werden?

- Zu welcher Zeit im Tagesverlauf finden diese Wege statt und inwieweit sind dabei Unterschiede zwischen verschiedenen Regionstypen zu erkennen?

Hier wird die Hypothese der Entwicklung zur Nonstop-Gesellschaft aufgenommen, indem analysiert wird, ob sich die Einkaufswege tatsächlich immer weiter über den Tagesverlauf hinweg ausdehnen. Zudem gilt es zu prüfen, ob solch eine Entwicklung – so sie denn stattfindet – an allen Orten gleichermaßen oder als Innovation zuerst in den Zentren zu beobachten ist, um danach in die peripheren Regionen zu diffundieren.

- Inwieweit spielt die Qualität der verbrachten Wegezeit für die Entscheidungsfindung im Mobilitätshandeln eine Rolle?

Mit dieser Frage wird auf den bisher weithin vernachlässigten Aspekt eingegangen, wie sehr die Qualität der im Verkehrsmittel verbrachten Zeit die Verkehrsmittelwahl prägt und wie mit diesem Wissen bisherige und zukünftige Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beurteilt werden müssen.

## 2 Theoretische Ansätze und Datenbasis der Analyse der Wegezeiten

### 2.1 Theoretische Ansätze für die Analyse der Wegezeiten

Ein zentrales Ziel der gesamten Arbeit war, die Wechselwirkungen zwischen dem räumlichen Kontext auf der Makroebene und der individuellen Zeitverwendung für Mobilität auf der Mikroebene genauer zu analysieren (KRAMER 2005). Dabei wurde davon ausgegangen, dass zum einen die Akteure ihren Kontext gestalten (z.B. durch PKW-Nutzung Staus, aber langfristig auch neue Straßen „verursachen“), zum anderen aber auch dieser durch (frühere) Akteure gestaltete aktuelle Kontext Bedingung oder „constraint“ ihres Lebensalltags darstellt. Unter Kontext ist in diesem Fall sowohl der gesellschaftliche Kontext zu verstehen, der sich z.B. auch heute noch in unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Rollenmodellen in den alten und neuen Bundesländern niederschlägt, als auch die Lage des Wohnorts im Siedlungssystem oder dessen Nähe/ Ferne zu bestimmten Infrastruktureinrichtungen, die Auswirkungen auf die Wegezeit haben können. Der Kontext ist hier ausdrücklich nicht in einem deterministischen, sondern einem probabilistischen Sinne zu verstehen, d.h. er interagiert mit dem Akteur als „Setting“ (im Sinne von WEICHHARTS „action setting“ (2003), bzw. BARKERS Setting Theorie (1968)). Es kommen zudem aktionsräumliche Ansätze zur Anwendung sowie die „Constraints-Theorie“ nach HÄGERSTRAND (1970, 1975), die einen wichtigen Bezugsrahmen darstellt.

## 2.2 Datenbasis der Analyse der Wegezeiten

Es wurden die beiden bundesdeutschen Zeitbudgetstudien aus den Jahren 1991/92 und 2001/02 hinsichtlich der dort dokumentierten Wegezeiten analysiert (je rd. 34.000 Tagebücher von rd. 17.000 Personen).

Ziel dieser Studien, die unter der Federführung des *Statistischen Bundesamtes* durchgeführt wurden, war die Erhebung der Aktivitäten, die im Alltag der Befragten ausgeübt werden. Dazu füllten die Personen zwei bis drei Tage lang ein Tagebuch aus, in dem sie im 5-10 Minutentakt eintragen sollten, was sie in dieser Zeit unternahmen, wo diese Aktivität stattfand (zuhause/ nicht zuhause), für wen und mit wem die Aktivität ausgeübt wurde. Auch wenn aus Gründen der Anonymisierung zwar keine Auswertungen und Darstellungen auf der Ebene der individuellen Gemeinden möglich sind, so können mit Hilfe von Typisierungen sehr wohl geographisch relevante Fragestellungen untersucht werden. Für die aus Datenschutzgründen notwendige Typisierung der Wohngemeinden der Befragten bietet sich das zentralörtliche Gliederungssystem der *BBR*-Regions- und Gemeindetypen als ein sinnvolles Konzept für die siedlungsgeographische Untersuchung der Wegezeiten an, nicht zuletzt auf Grund der Möglichkeiten der hierarchischen Gliederung.

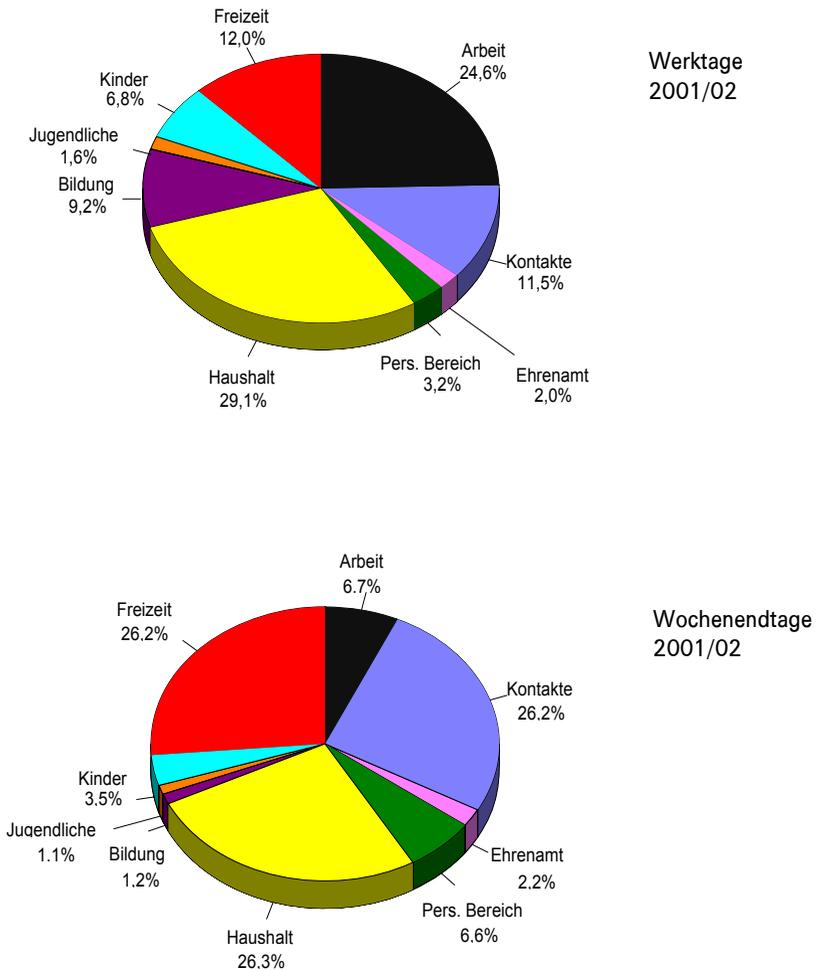
Ergänzt werden diese Daten der Zeitbudgetstudien durch eigene qualitative Erhebungen, im Rahmen derer mit insgesamt 54 Personen in Leitfadenterviews und Gruppendiskussionen zur wahrgenommenen Qualität von Mobilität gesprochen wurde.

## 3 Empirische Analyse der Wegezeiten für Einkaufswege

Um einen ersten Überblick darüber zu erhalten, welche Zwecke welchen Anteil am täglichen Budget der Wegezeiten einnehmen, wurden in Abbildung 1 die Anteile der einzelnen Wegearten an der gesamten Wegezeit abgetragen (Werktage und Wochenendtage). Dabei wurden nur diejenigen Personen berücksichtigt, die am Befragungstag mindestens einen Weg zurücklegten.

Die beiden größten Anteile der Wegezeiten werden werktags von Wegen für den Haushalt (d.h. alle Art von Einkäufen) und Wegen für die Arbeit eingenommen, gefolgt von Wegen für Freizeit, Kontakte und Bildung. An Wochenendtagen gehen erwartungsgemäß die Anteile der Wege für Arbeit und Bildung zurück, dafür steigen diejenigen für Freizeit und Kontakte an, während die Wege für den Haushalt immer noch ein Viertel der Wegezeit einnehmen, was auf die zahlreichen Einkaufsaktivitäten an Samstag-Vormittagen zurückzuführen ist.

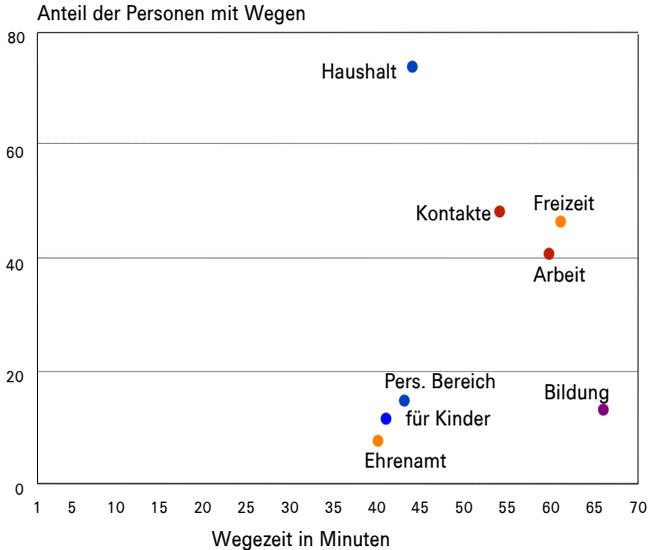
Abb. 1: Verteilung der Wegezeiten nach Wegezweck an Werktagen und Wochenendtagen 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudie des Statistischen Bundesamtes 2001/02 – eigene Auswertungen

Um im Weiteren zu beurteilen, welche Wegearten für das Verkehrsaufkommen insgesamt relevant sind, gilt es zum einen zu wissen, welche Wege besonders lang sind und zum anderen, welche Wege von besonders vielen Personen zurückgelegt werden.

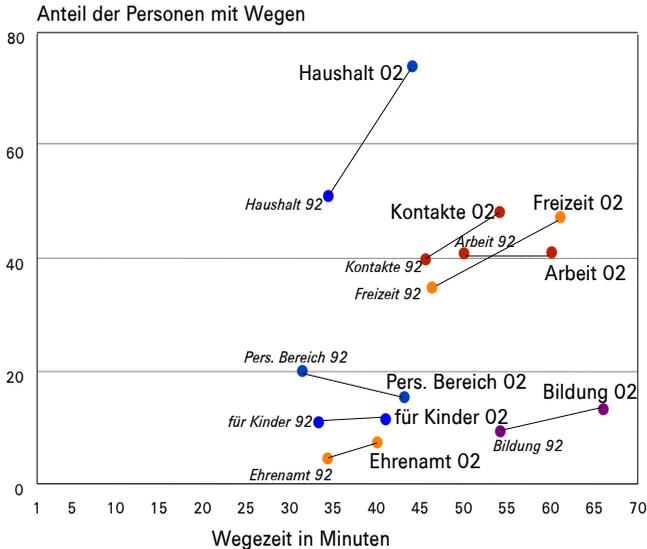
Abb. 2: Anteil der Personen, die Wege ausübten und die durchschnittliche Wegedauer nach Wegezweck 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudie des Statistischen Bundesamtes 2001/02 – eigene Auswertungen

Dazu wurde in Abbildung 2 auf der x-Achse die durchschnittliche Wegezeit für den jeweiligen Wegezweck in Minuten (Wegedauer) abgetragen und auf der y-Achse der Anteil der Personen in Prozent, die einen solchen Weg an den beiden Befragungstagen überhaupt zurückgelegt haben. Im rechten oberen Feld der Graphik befinden sich somit lange Wege, die zudem von einem großen Anteil der Befragten zurückgelegt wurden. Diese Wege besitzen auf das Verkehrsaufkommen einen größeren Einfluss als diejenigen Wege, die sich eher im unteren bzw. linken Bereich befinden. Während die Wege für den Haushalt, d.h. für Einkäufe, vor allem dadurch auffallen, dass sie von einem sehr hohen Anteil von Personen ausgeübt werden, sind Wege für Arbeit, Freizeit und Kontakte besonders lange Wege. Noch länger sind nur die Wege für Bildung, die jedoch nur von sehr wenigen Personen im Alltag zurückgelegt werden, da in den Zeitbudgetstudien Kinder erst ab zehn Jahren (2001/02) bzw. ab 12 Jahren (1991/92) befragt wurden.

Abb. 3: Veränderungen des Anteils der Personen, die Wege ausübten und der durchschnittliche Wegedauer nach Wegezweck zwischen 1991/92 und 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02  
– eigene Auswertungen

Da sich eine wesentliche Frage darauf richtet, ob es in der jüngeren Zeit bereits zu einer Abnahme der realen Mobilität kommt (evtl. zugunsten der virtuellen Mobilität), wurde die Veränderung des Anteils derer, die im Alltag Wege zurücklegen und der dafür aufgewandten Wegezeit in den zehn Jahren zwischen den beiden Zeitschnitten betrachtet. Dazu wurden in Abbildung 3 die Werte beider Erhebungen dargestellt und miteinander verbunden. Dabei fällt auf, dass zwischen 1991/92 und 2001/02 die Anteile derer, die Wege für den Haushalt und für die Freizeit zurückgelegt haben deutlich angestiegen sind. Dieser Anstieg ist allerdings z.T. erhebungstechnisch bedingt, da 2001/02 an drei anstelle von zwei Tagen befragt wurde, so dass sich die Wahrscheinlichkeit erhöhte, dass an einem dieser Tage eine bestimmte Wegeart ausgeübt wurde. Von diesem methodischen Artefakt unabhängig ist jedoch, dass die mittlere Wegezeit für all diese Wege angestiegen ist, z.T. sogar zwischen 10 und 15 Minuten. So sind die Haushaltswege zeitlich länger geworden und auch die Wege für Arbeit sind länger als zuvor. Die letztgenannte Wegeart beansprucht besonders in den neuen Bundesländern mehr Zeit, was vor allem auf eine deutliche Verlängerung der

Wege der vollzeiterwerbstätigen Männer zurückzuführen ist. Dies ist dadurch erklärbar, dass all diejenigen, die bei der schwierigen Arbeitsmarktlage in einem Beschäftigungsverhältnis waren, dafür auch relativ lange Wege in Kauf nehmen mussten (rd. ein Viertel war täglich mehr als 1,5 Stunden für Wege zur/von der Arbeit unterwegs). Deutlich länger sind auch die Wege für Freizeit geworden – sie sind mittlerweile sogar länger als diejenigen für Arbeit – und eine Erhöhung der Wegezeit erfuhren ebenfalls die Wege für Bildung und Kinderbetreuung.

Die Erhöhungen einiger dieser Wegezeiten lassen sich in den neuen Bundesländern z.T. zumindest siedlungsstrukturell durch den Prozess der Suburbanisierung erklären, wie z.B. die Wegezeiten für Einkäufe/Haushalt, für Erwerbstätigkeit oder Freizeit. Dagegen steht die Erhöhung der Wegezeiten zu Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen vermutlich stärker in Zusammenhang mit den veränderten Entfernungen zu diesen Infrastruktureinrichtungen, die sich durch Schließungen und eine Ausdünnung des Standortnetzes in den vergangenen zehn Jahren ergeben haben. Hier sind weitere Erhöhungen der Wegezeiten zu erwarten, da Schließungen weiterführender Schulen und weiterer Kinderbetreuungseinrichtungen bevorstehen bzw. bereits stattgefunden haben. Insgesamt sind jedoch in diesen Daten noch keine Hinweise auf eine sog. „time-space-compression“ in der Form zu erkennen, dass tatsächliche Mobilität durch virtuelle Mobilität/Kommunikation, wie vorausgesagt, ersetzt wird – im Gegenteil: der durchschnittliche Zeitaufwand für Mobilität nimmt sogar eher zu.

### **3.1 Zeitaufwand für Einkaufswege**

Da in diesem Beitrag die Wege von besonderem Interesse sind, die sich dem Einkaufen widmen, stellt sich zuerst die Frage, wer überhaupt im Alltag wie oft Wege für Einkäufe zurücklegt. Wie bereits gezeigt, wurden 2001/02 von mehr als drei Viertel der Befragten an mindestens einem der drei Befragungstage Einkaufswege zurückgelegt (vgl. Abb. 2). Aus Tabelle 1 wird deutlich, dass Frauen dabei (erwartungsgemäß) häufiger Einkaufswege zurücklegen als Männer, was dem geschlechtsspezifischen Rollenmuster entspricht, nach dem Frauen häufiger für die Versorgung des Haushalts zuständig sind.

Dass diese Rollen offensichtlich im Osten nicht so deutlich zu Tage treten, zeigt sich daran, dass in beiden Erhebungsjahren deutlich mehr ostdeutsche als westdeutsche Männer Wege dieser Art im Alltag absolvieren und damit in den neuen Bundesländern weniger große Unterschiede zwischen den Geschlechtern anzutreffen sind als im Westen. Der starke Anstieg der Ausübenden (vor allem der Männer) um bis zu 25 % zwischen 1991/92 und 2001/02 ist in erster Linie auf die Erhöhung der Erhebungstage zurückzuführen. Der participationsgrad an diesen Wegen unterliegt nicht nur geschlechtsspezifischen Unterschieden, sondern verändert sich auch mit dem Alter. So erreichen Frauen in Westdeutschland zwischen 30 und 35 Jahren die höchsten Werte, wohingegen sich dort Männer erst ab ihrem 65. Lebensjahr verstärkt an diesen Aktivitäten beteiligen. In den neuen Ländern sind in allen Altersgruppen die

Unterschiede im Beteiligungsgrad zwischen den Geschlechtern geringer und im Rentenalter übersteigen sogar die Anteile der Männer mit Haushaltswegen die der Frauen.

Tab. 1: Wer legt Einkaufswege zurück? Anteil der Personen, die an mindestens einem der Befragungstage Einkaufswege zurücklegten, nach Geschlecht in %

	Anteil der Personen, die an mindestens einem der Befragungstage Einkaufswege zurücklegten, in %					
	West		Ost		Gesamt	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
1991/92 (zwei Befragungstage):						
mindestens einen Weg	44,6	59,6	50,0	61,0	45,6	59,9
2001/02 (drei Befragungstage)						
mindestens einen Weg	68,5	78,3	75,4	80,4	69,8	78,7

Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02  
– eigene Auswertungen

Betrachtet man die familiären Konstellationen und die Anteile derjenigen, die in den unterschiedlichen Haushaltskontexten Einkaufswege zurücklegen, sowie die Dauer dieser Wege, so zeigt sich, dass es nicht die Frau mit kleinen Kindern im Haushalt ist, die am häufigsten und auch am längsten für Einkäufe unterwegs ist, sondern dass eine bestimmte Gruppe von Männern sowohl am häufigsten im Alltag Einkaufswege zurücklegt als auch die längsten Wege für Einkäufe aufweist (Tab. 2). Es sind dies die alleinlebenden, nicht (mehr) erwerbstätigen Männer, d.h. in erster Linie alleinstehende Rentner. Es kann vermutet werden, dass die zahlreichen und relativ langen Einkaufswege nicht nur der Versorgung des Einpersonenhaushalts dienen, sondern dass sie als strukturierendes Merkmal des Alltags dienen und kommunikative und soziale Funktionen erfüllen, also hier „der Weg nicht selten auch das Ziel“ ist – d.h. die Qualität dieser Wege von großer Bedeutung ist.

Dagegen legen die in Paarbeziehungen mit Kindern lebenden Männer am seltensten Einkaufswege zurück und wenn sie dies tun, dann sind diese relativ kurz. Die Analyse zeigt, dass dies die jeweiligen Frauen im Haushalt übernehmen, auch wenn sie selbst ebenfalls erwerbstätig sind.

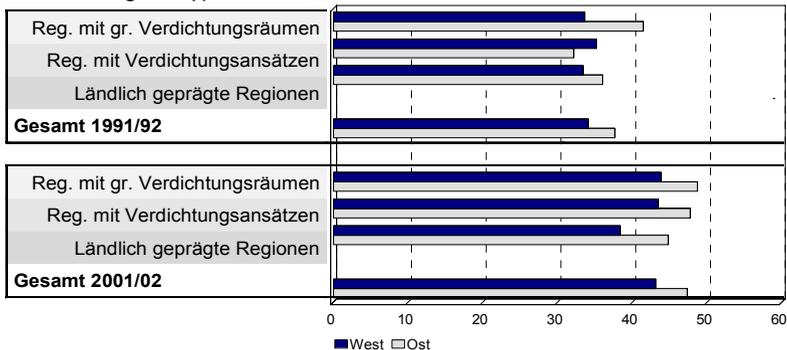
Tab. 2: Wer legt lange/ kurze Einkaufswege zurück? Anteil der Personen, die an mindestens einem der Befragungstage Einkaufswege zurücklegten, in % und durchschnittlicher Zeitaufwand nach Haushaltsform und Geschlecht

Personen, die in folgenden Familien-/ Haushaltsformen leben	Männer		Frauen	
	mit Wegen für den Haushalt/ Einkäufe in %	Wegezeit in Minuten	mit Wegen für den Haushalt/ Einkäufe in %	Wegezeit in Minuten
Alleinlebend, erwerbstätig	80,0	41,9	84,0	38,4
Alleinlebend, nicht erwerbstätig	84,1	53,5	83,3	47,6
im Haushalt als Alleinerziehenden/er	65,6	37,5	78,1	42,5
als Paar, ohne Kind/er	78,2	49,1	79,4	46,0
als Paar, mit Kind/er	60,7	40,4	75,0	40,8
Alle	69,8	44,6	78,7	43,5

Quelle: Zeitbudgetstudie des Statistischen Bundesamtes 2001/02 – eigene Auswertungen

Unterscheidet man in dieser Auswertung nach den drei Regionstypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR), nämlich Regionen mit großen Verdichtungsräumen, Regionen mit Verdichtungsansätzen und ländlich geprägte Regionen, so zeigen sich 1991/92 keine eindeutigen Muster, aber 2001/02 ist klar erkennbar, dass die mittlere Wegezeit mit abnehmender Dichte zurückgeht, was gleichermaßen in den alten und in den neuen Bundesländern zu beobachten war.

Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Zeitaufwand für Einkaufswege in den Regionstypen 1991/92 und 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02 – eigene Auswertungen

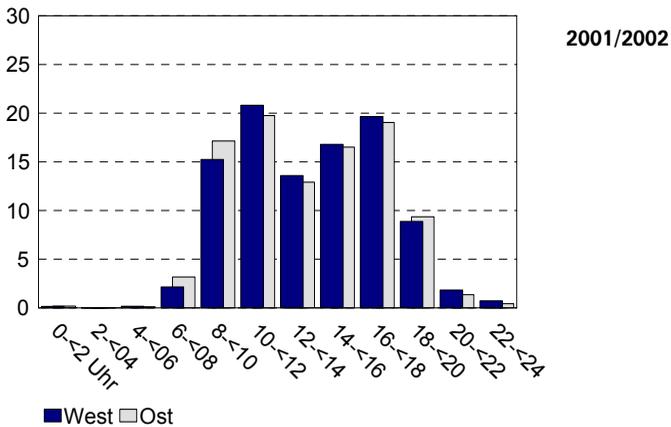
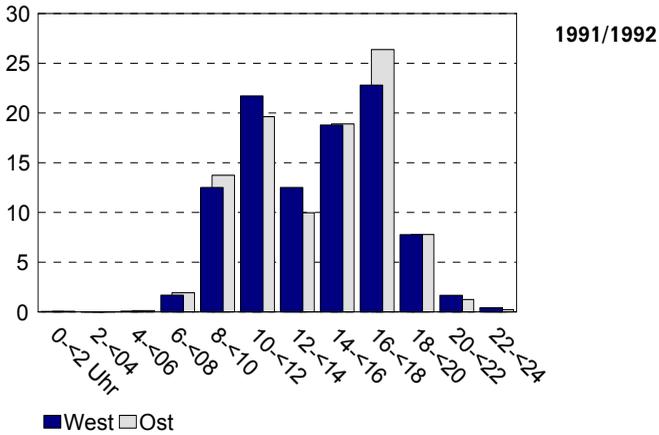
Wie bei allen anderen Wegearten auch zu beobachten, haben sich zwischen 1991/92 und 2001/02 die Wegezeiten für Einkaufswege erhöht, wobei sich die anfangs großen Unterschiede zwischen den Gemeindetypen in den neuen Bundesländern etwas verringerten. Wenn man sich auf die Wegezeiten konzentriert, so ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass in diesen „Orten der kurzen Wege“ nicht zwangsläufig die Wege auch metrisch kürzer sein müssen. Diese Angaben sind leider in den Zeitbudgetstudien nicht enthalten, aber aufgrund der Unterschiede hinsichtlich der PKW-Nutzung lassen sich Zusammenhänge ableiten. So finden zeitlich kurze Einkaufswege vor allem in solchen Gemeindetypen statt, in denen vorwiegend der PKW für diese Wege genutzt wird. Zudem werden die Fahrtzeiten in diesen eher peripheren Regionen nicht durch Staus und langwierige Parkplatzsuche verlängert. Vor allem in den alten Bundesländern ist zu erkennen, dass der PKW umso häufiger genutzt wird, je niedriger der zentralörtliche Rang der Gemeinde ist, d.h. je kleiner die Gemeinde ist und je peripherer ihre Lage ist. Regionen und auch Ortstypen der zeitlich kurzen Einkaufswege sind somit vorwiegend ländliche Regionen, insbesondere ihre Ober- und Mittelzentren. Dagegen zählen die Kernstädte in den Verdichtungsregionen zu den Orten der zeitlich langen Einkaufswege.

Wenn man die Wegedauer zudem nach der Siedlungsstruktur bzw. nach dem Haustyp, in dem die Befragten wohnen, unterscheidet, wie dies MARTIN (2005) in seiner Studie für Berlin durchgeführt hat, so zeigt sich in den Daten der Zeitbudgetstudie, dass Befragte in Häusern mit vielen Wohneinheiten (z.B. in Großwohnsiedlungen oder Wohnhäusern mit mehr als acht bzw. elf Wohneinheiten) die zeitlich längsten und Befragte in 1-2-Familienhäusern die zeitlich kürzesten Einkaufswege zurücklegten. Dieses Ergebnis mag auf den ersten Blick überraschen, da die metrische Entfernung zu Einkaufsmöglichkeiten in dicht bebauten Quartieren eher geringer ist, es ist jedoch dadurch zu erklären, dass im letztgenannten Haustyp sehr viel häufiger der PKW für alle Einkaufswege genutzt wird, so dass die metrisch langen Wege geradezu überkompensiert werden, und letztendlich dort, wo mehr Zu-Fuß- und vor allem ÖPNV-Wege stattfinden, eher zeitlich längere Einkaufswege auftreten.

### 3.2 Einkaufswege im Tagesverlauf

Ein besonderer Vorteil der Analyse von Wegezeiten mit Hilfe der Zeitbudgetstudien liegt darin, dass aufgrund der Erhebung in Tagebuchform die Tageszeiten erfasst wurden, zu denen die Wege stattfinden. Für die Auswertung wurden die Wegezeiten Intervallen von zwei Stunden zugeordnet, die im Folgenden dargestellt werden. Um außerdem die Daten zwischen den neuen und den alten Ländern und auch zwischen den Regionen vergleichbar zu gestalten, wurde die gesamte Wegezeit für Einkaufswege zu 100 % in der jeweiligen Gruppe (z.B. West/Ost) summiert und es wurden die Anteile, die auf das jeweilige Zeitintervall entfallen, abgebildet, so dass die Verteilung der Wegezeiten über den Tagesverlauf erkennbar wird.

Abb. 5: Anteil der Wegezeit für Einkaufswege im jeweiligen Zeitabschnitt an der gesamten Wegezeit für Einkäufe an Werktagen 1991/92 und 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02  
– eigene Auswertungen

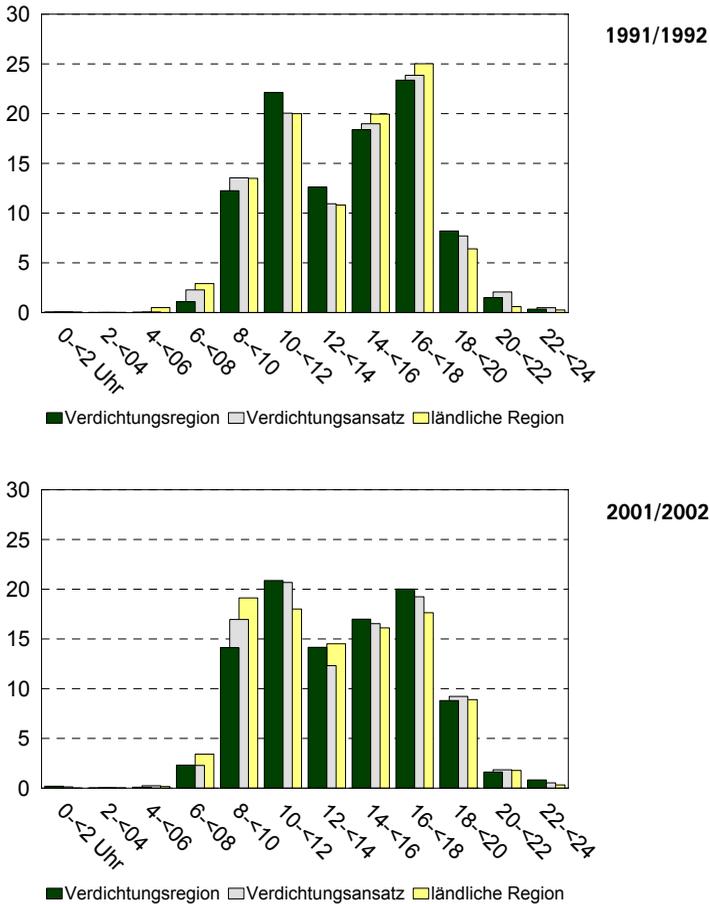
Dabei wird deutlich, dass es zwei Spitzen für Einkaufswege am Tag gibt: Ein Gipfel liegt zwischen 10 Uhr und 12 Uhr und einer befindet sich zwischen 16 und 18 Uhr, wobei Letzterer bereits ab 14 Uhr langsam ansteigt. Beide Spitzen, vor allem jedoch die frühabendliche, waren 1991/92 stärker ausgeprägt als zehn Jahre später und sie waren im Osten wesentlich klarer erkennbar als im Westen. Diese Einkaufswege zwischen 16 und 18 Uhr fanden häufig unmittelbar nach den Heimwegen von der Arbeit statt bzw. wurden mit ihnen verbunden. Die verringerte Erwerbsquote (von Männern, aber vor allem von Frauen) in den neuen Ländern ist ein Grund dafür, dass diese Spitze gerade dort so zurückgegangen ist. Ein weiterer Grund im „Abschleifen“ dieses Gipfels liegt darin, dass aufgrund der verlängerten Ladenöffnungszeiten am Abend ein späterer Einkaufsweg möglich ist, was sich 2001/02 in einer leicht erhöhten Wegezeit für Einkäufe zwischen 18 und 20 Uhr niederschlägt. In diesem Fall scheint eine Erweiterung der Wegezeiten in den Abend hinein stattzufinden. Inwieweit dies bereits Anzeichen für den Trend zu einer „Nonstopgesellschaft“ sind, gilt es zu diskutieren.

Nutzt man einen weiteren Vorteil der Zeitbudgetstudie, nämlich die Abfrage, mit wem man gemeinsam die im Tagebuch beschriebene Zeit verbracht hat, so kann man für die Einkaufsaktivitäten bzw. -wege der Frage nachgehen, ob z.B. Paare diese abendlichen Einkäufe gemeinsam ausüben. Dabei zeigen sich Unterschiede für Männer und Frauen: Wenn Männer in diesem Zeitraum Einkaufswege zurückgelegt haben, dann waren sie zu 30 % in Begleitung ihrer Partnerin, wenn Frauen solche Wege zurückgelegt haben, waren sie nur zu 20 % in Begleitung ihres Partners – sie kauften also häufiger alleine für den Haushalt ein als Männer.

Um der Frage nachzugehen, ob eine Ausweitung der Einkaufsaktivitäten in die Abendstunden eher ein städtisches Phänomen darstellt, oder ob diese Verschiebung überall zu beobachten ist, wurden die Wegezeiten nach den o.g. *BBR*-Regionstypen unterschieden (Abb. 6).

Es wird zum einen deutlich, dass grundsätzlich – vor allem 2001/02 – in den ländlichen Regionen die Einkaufswege früher am Morgen beginnen, während sich in den Verdichtungsregionen die Einkaufswege erst ab 10 Uhr deutlich erhöhen, was den Öffnungszeiten der städtischen Geschäfte entspricht. 1991/92 enden in den Abendstunden in den ländlichen Regionen nach 18 Uhr im Wesentlichen die Einkaufswege – ein Muster, das zehn Jahre später verschwunden war, denn nun finden auch hier gleich viele Einkaufswege in der Zeit zwischen 18 und 20 Uhr statt wie in den Verdichtungsregionen. Es ist an diesen Darstellungen zu erkennen, dass die zeitlichen Rhythmen durchaus regionalen Modifikationen unterliegen, wobei für die abendlichen Wegemuster der Einkaufsaktivitäten eine Angleichung zwischen Stadt und Land erkennbar wird.

Abb. 6: Anteil der Wegezeit für Einkaufswege im jeweiligen Zeitabschnitt an der gesamten Wegezeit für Einkäufe an Werktagen 1991/92 und 2001/02 nach Regionstypen



Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02  
– eigene Auswertungen

Wie zu Beginn bereits erwähnt wurde, stellt der Samstag einen zentralen Einkaufstag der gesamten Familie dar. Einkaufsaktivitäten und damit auch Einkaufswege finden an diesem Tag so häufig statt wie an keinem anderen Tag in der Woche. Entsprechend der zentralen Fragestellung dieses Beitrags nach den Einkaufsmustern einer „Nonstop-

gesellschaft“ kann mit Hilfe der Zeitbudgetdaten für diesen Tag speziell untersucht werden, inwieweit sich Einkaufszeiten verändern bzw. ausdehnen.

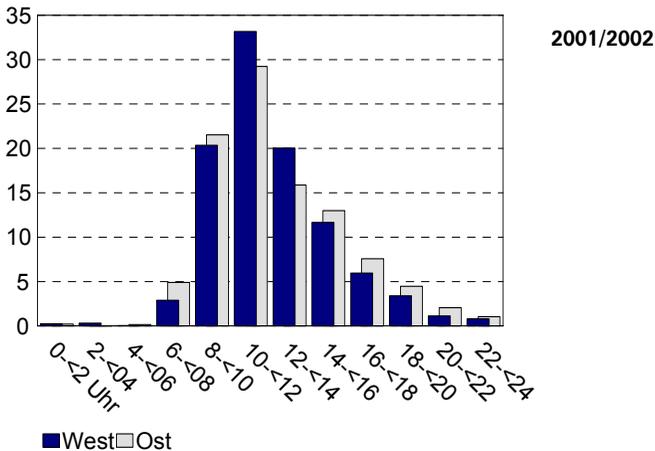
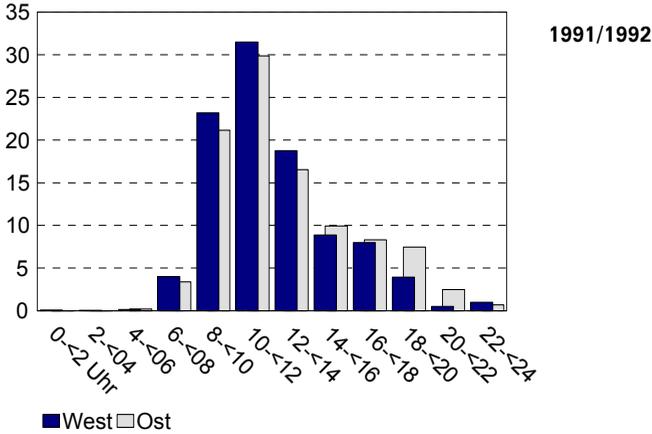
In Abbildung 7 ist deutlich zu erkennen, dass grundsätzlich die Einkaufswege am Samstag zwischen 10 und 12 Uhr am häufigsten stattfinden. Im Zeitvergleich zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten hat sich in den zehn Jahren im Westen der Anteil der Wege vor 10 Uhr verringert und der Anteil der Wege zwischen 10 und 12 Uhr weiter erhöht. Ein Anstieg der Wegezeiten ist in beiden Regionen ebenfalls zwischen 14 und 16 Uhr zu beobachten, was sich auf die in der Zwischenzeit verlängerten Öffnungszeiten zurückführen lässt, die es erlauben, den Samstagseinkauf später zu starten und länger auszudehnen.

Wenn man auf der Individualebene der Zeitbudgetdaten betrachtet, wer überproportional unter diesen Samstag-Nachmittags-Einkäufern vertreten war, so waren dies Allein-Lebende, Paare ohne Kinder, Personen über 40 Jahre und Bewohner/innen der Kernstädte. Paare waren vor allem zwischen 12 und 14 Uhr gemeinsam unterwegs, zuvor werden die Einkaufswege eher getrennt zurückgelegt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang auch, dass die nachmittägliche Verlängerung der Einkaufswege in den neuen Ländern noch deutlicher hervortritt als in den alten Ländern, wo offensichtlich eher an „traditionellen“ Einkaufszeiten festgehalten wird.

Neben den bisher analysierten Einkaufswegen sind jedoch auch zahlreiche andere Wegearten und deren zeitliche Rhythmik von Bedeutung, wenn man wissen möchte, ob sich zeitliche Muster tatsächlich soweit abschleifen, dass „alles überall“ stattfindet. Für einen Überblick ist in Abbildung 8 für verschiedene wichtige Wegearten nach bekanntem Muster die Verteilung der Wege über den Tagesverlauf dargestellt.

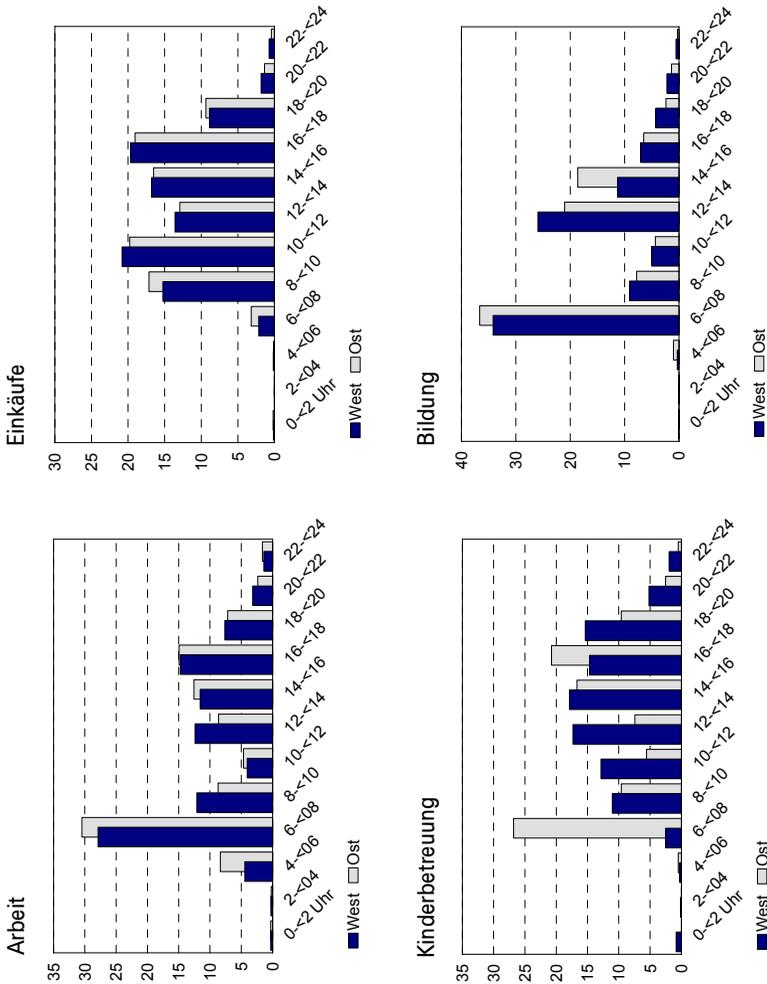
Dabei werden für die meisten Wege sehr klare zeitliche Rhythmen sichtbar: Die Arbeitswege besitzen einen deutlichen ersten Gipfel zwischen 6 und 8 Uhr, einen weiteren, relativ breiten Gipfel am späten Nachmittag, so dass zwar die Erwerbstätigkeit für viele Menschen zu einem ähnlichen Zeitpunkt beginnt, aber das Arbeitsende und der damit verbundene Heimweg wesentlich stärker über den Tag verteilt ist. Bemerkenswert ist der immer noch frühere Beginn des Arbeitstages in den neuen Ländern – dieses Phänomen war 1991/92 noch wesentlich deutlicher ausgeprägt. Ebenso ist in den neuen Ländern die institutionelle Kinderbetreuung mit einem frühen Beginn vor 8 Uhr und einem relativ klaren Ende am späten Nachmittag als strukturierendes Element erkennbar. In den alten Ländern verteilen sich die Betreuungswege stärker über den Tag, da sie sich weniger auf die institutionelle Betreuung als auf Aktivitäten wie Sport, Musikunterricht usw. beziehen. Die Wege zur Schule und Hochschule zeigen ebenso klare zeitliche Strukturen, wobei die zahlreichen Schulwege vor 8 Uhr und die dazugehörigen Heimwege zwischen 12 und 14 Uhr in den alten Bundesländern deutlich hervortreten. In den neuen Ländern sind die verlängerten Schulwege durch den sich an die Schule anschließenden Aufenthalt im Hort zu erklären. Die Haushalts- bzw.

Abb. 7: Anteil der Wegezeit für Einkaufswege im jeweiligen Zeitabschnitt an der gesamten Wegezeit für Einkäufe an Samstagen 1991/92 und 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02  
 – eigene Auswertungen

Abb. 8: Anteil der Wegezeit für verschiedene Wegezwecke im jeweiligen Zeitabschnitt an der jeweiligen gesamten Wegezeit an Werktagen 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes 1991/92 und 2001/02  
 – eigene Auswertungen

Einkaufswegen sind in diesem Zusammenhang eher einer geringen Rhythmik unterworfen. Insgesamt zeigen jedoch alle genannten Aktivitäten mehr oder weniger klar ausgeprägte zeitliche und räumliche Muster.

## 4 Qualität der Wegezeit

Im letzten Teil dieses Beitrags sollen einige Eindrücke zum Thema „Qualität von Wegezeit“ vorgestellt werden. Dieser Aspekt wird derzeit in der Mehrzahl der Mobilitätsstudien nur wenig berücksichtigt, obwohl er zentrale Bedeutung für die individuellen Mobilitätsentscheidungen – sei es für die Entscheidung, einen Weg zurückzulegen, oder die Entscheidung für bzw. gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel – besitzt. In den Interviews (Leitfadengespräche und Gruppendiskussionen) kristallisierten sich folgende wichtige Aspekte von Qualität für Mobilität heraus:

- Die Verkehrsmittelwahl erfolgt häufig relativ unreflektiert, was vor allem die Nutzung des PKWs angeht; er wird benutzt, weil er schon immer benutzt wurde und „eh da“ ist. Besonders letztgenanntes Argument wird bei den Kosten der Verkehrsmittel wirksam.
- Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Flexibilität des PKWs im Gegensatz zu der zeitlichen Fahrplan- und räumlichen Haltestellengebundenheit des ÖPNVs. Häufig wird das ÖPNV-Angebot der Großstädte, in denen man sich nicht nach Fahrplänen richten muss (z.B. Berlin), als vorbildlich angesehen.
- Auch emotionale Aspekte, wie ein Gefühl von Freiheit und Abenteuer oder das Erleben von Geschwindigkeit wurden als wichtige Aspekte von Mobilität genannt, die nur mit dem motorisierten Individualverkehr zu erlangen sind.
- Ein häufig genannter qualitativer Aspekt war zudem der Rückzug ins Private während der Mobilitätszeit, salopp formuliert als „My car is my castle“ - auch dies ist ein Vorzug des PKWs, den kein anderes Verkehrsmittel bietet.
- Dass Mobilität und Kommunikation insbesondere bei Einkaufswegen eine wichtige Kombination darstellen, war ein Aspekt, der im Zusammenhang mit den langen Einkaufswegen der alleinlebenden Senioren bereits erwähnt wurde.

Für die beiden letztgenannten Aspekte belegen Auszüge aus den Interviews, wie wichtig sie für die Befragten sind. Die nachfolgenden beiden Zitate stellen Ausführungen dar, die den „Rückzug ins Private“ illustrieren. Ein 25jähriger Student beschreibt die Vorzüge der PKW-Fahrt folgendermaßen:

„Mit dem Auto ist es ja nicht nur so, dass ich jetzt schneller irgendwo bin, sondern (...) das hat ja noch andere „Benefits“. Du kannst dabei Musik hören. Du kannst dabei rauchen. Sachen, die du halt in der Straßenbahn oder im Bus nicht machen darfst. Du bist alleine.“

Eine 39jährige Teilzeit erwerbstätige Mutter zweier Kinder erlebt ihre Fahrten folgendermaßen:

„Ich klettere gerne in mein Auto und fahre irgendwo hin (...) man hat dann Musik, (...) man hat noch mal so einen Puffer, bevor man dann zur nächsten Geschichte rennt. Bevor ich morgens hier (am Arbeitsplatz, Anm. d. Aut.) lande, da habe ich noch mal 10 Minuten, die ich für mich selbst

habe (...). Und wenn ich jetzt hier raus gehe und fahre Richtung Kindergarten, dann habe ich auch noch mal meine 10 bis 20 Minuten, die ich dann für mich habe, und das genieße ich schon.“

Sie erläutert an anderer Stelle, dass dies die einzige Zeit am Tag sei, die ihr für sich allein zur Verfügung stehe.

Zum Thema Mobilität und Kommunikation demonstriert ein Ausschnitt aus einer Gruppendiskussion, in dem sich ein 52jähriges Ehepaar, beide Vollzeit erwerbstätig, unterhält, wie unterschiedlich dieser Aspekt bewertet werden kann:

A: „Wenn ich einkaufen gehe, dann treffe ich die Frau so und so, halt ein Schwätzchen mit der, dann erzählt die mir, was sie kauft, das ist dann wieder so eine Anregung. Also etwas viel Kommunikativeres.“

B: „Es gibt andere Leute, die sagen, dass mit dem Kaufen und Verkaufen in Tante-Emma-Läden sehr viel Zeit verplempert wurde, anstatt dass es der Kommunikation dient. Wenn man vier Stunden irgendwo in der Schlange stehen muss...“

A: „Dann halte ich ein Schwätzchen...“

B: „Ja, aber man kann (mit dem Internet zu Hause, Anm. d. Aut.) Preise vergleichen, spart viel mehr Zeit, kann dann z.B. auf dem Balkon sitzen. Also man hätte viel mehr Zeit zur persönlichen Verfügung.“

A: „Würde ich nicht machen. Ich krieg' da Depressionen.“

Der Ausschnitt stellt sehr anschaulich zwei Positionen zur Substitutionsthese bei Einkaufswegen durch Internetangebote dar.

## 5 Ausblick

Insgesamt ist im Untersuchungszeitraum zwischen 1991/92 und 2001/02 eine Zunahme der Wegezeiten für Einkäufe zu verzeichnen – bei einer gleichzeitigen leichten Entzerrung der Wegezeiten im Tagesverlauf. Dennoch erscheint für die Mehrzahl der Menschen der Tag aufgrund von Arbeit, Bildung und ähnlichen Verpflichtungen klar strukturiert. Um diesen „Pflock“ der Verpflichtungen werden die anderen Aktivitäten herum arrangiert, so dass von einer „Nonstopgesellschaft“ wie sie in den Zukunftsszenarien beschrieben wird, noch keine Rede sein kann. Wie sich Wegezeiten gestalten, wie die Qualität dieser unterwegs verbrachten Zeit bewertet wird und wie demzufolge die Entscheidungen für ein bestimmtes „Mobilitätshandeln“ zustande kommen, ob nicht sogar Wegezeiten als Entscheidungsgrundlage von größerer Bedeutung sind als metrische Wegstrecken, sind Aspekte, die hier nur kurz angerissen werden konnten, und die Zukunftsfelder einer umfassenden Mobilitätsforschung darstellen könnten. Wege lassen sich nicht immer entsprechend der gängigen Fragebögen (wie z.B. dem der KONTIV – einer bundesweiten Befragung von rund 50.000 Haushalten 1976, 1982 und 1989) auf einen alleinigen Zweck festlegen und nicht selten ist der Weg das Ziel. Diesen qualitativen Aspekten von Mobilität besser gerecht zu werden, könnte eine zukünftige Aufgabe der Mobilitätsforschung darstellen.

## Literatur

- BARKER, Roger G. (1968): *Ecological Psychology: Concepts and Methods for Studying the Environment of Human Behavior*. Stanford
- GEIßLER, Karlheinz und Barbara ADAM (1998): Alles zu jeder Zeit und überall. Die Nonstop-Gesellschaft und ihr Preis. In: ADAM, Barbara, Karlheinz GEIßLER und Martin HELD (Hrsg.): *Die Nonstop-Gesellschaft und ihr Preis*. Stuttgart, Leipzig. S. 11-29
- GUGGENBERGER, Bernd (1997): *Das digitale Nirwana*. Hamburg
- HÄGERSTRAND, Torsten (1970): What about People in Regional Science. Papers, Regional Science Association, XXIV, Ninth European Congress of the Regional Science Association. S. 7-21
- HÄGERSTRAND, Torsten (1975): Space, Time and Human Conditions. KARLQVIST, Anders, Lars LUNDQVIST und Folke SNICKARS (Hrsg.): *Dynamic Allocation of Urban Space*. Farnborough, S. 3-12
- KRAMER, Caroline (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. *Erdkundliches Wissen* 138. Stuttgart
- MARTIN, Niklas (2005): Stadt der kurzen Wege? Zu Nearest-Center Bindungen der alltäglichen räumlichen Einkaufsmobilität in Berlin. In: KULKE, Elmar et al. (Hrsg.): *Dem Konsumenten auf der Spur - neue Angebotsstrategien und Nachfragemuster*. *Geographische Handelsforschung* 11. Passau. S. 27-66
- VIRILIO, Paul (1992): *Rasender Stillstand*. München, Wien
- WEICHHART, Peter (2003): *Gesellschaftlicher Metabolismus und Action Settings*. Die Verknüpfung von Sach- und Sozialstrukturen im alltagsweltlichen Handeln. In: MEUSBURGER, Peter und Thomas SCHWAN (Hrsg.): *Humanökologie*. *Erdkundliches Wissen* 135. Stuttgart. S. 15-44

Erschienen in:

Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung  
Band 19:

Achen, Mathias, Gather, Mathias & Pez, Peter (Hrsg.):

Konsum und Handel, Mobilität und Verkehr.

Mannheim, Verlag MetaGIS Fachbuch, 2008

189 Seiten, 58 Abbildungen und 17 Tabellen

ISBN 978-3-936438-21-5

28,00 EUR inkl. MwSt zzgl. Versandkostenpauschale

Direkt zu beziehen über:

[http://www.metagis.de/verlag/Bestellformular\\_MetaGIS.pdf](http://www.metagis.de/verlag/Bestellformular_MetaGIS.pdf)

oder

Verlag MetaGIS Fachbuch

Inh.: Matthias Werner

Enzianstraße 62

D-68309 Mannheim

Postanschrift:

Postfach 410233

D-68276 Mannheim

Telefon: 0621/72 73 91 20

Fax: 0621/72 73 91 22

Studien zur Mobilitäts- und  
Verkehrsforschung

# Handel und Verkehr, Mobilität und Konsum

Matthias Achen  
Juliane Böhmer  
Matthias Gather  
Peter Pez (Hrsg.)



## **Handel und Verkehr, Mobilität und Konsum**

M. Achen, J. Böhmer, M. Gather, P. Pez (Hrsg.)

Die räumliche Entwicklung und die Bewegung von Personen bzw. Gütern standen immer in enger Wechselbeziehung zueinander. Dies gilt in besonderer Weise für den Handel, dessen räumliche Organisation entscheidend von der Mobilität der Kunden und dem effizienten Transport der Ware beeinflusst wird. Umgekehrt wird auch das Verkehrsverhalten der Konsumenten wesentlich durch die Standortwahl des Einzelhandels beeinflusst.

Diesem Verhältnis zwischen Standortnetz des Handels einerseits und dem Verkehrsverhalten der Konsumenten und Konsumentinnen andererseits widmeten sich die beiden Arbeitskreise "Geographische Handelsforschung" und "Verkehr" der Deutschen Gesellschaft für Geographie auf einer gemeinsamen Jahrestagung 2006 im Augustinerkloster zu Erfurt. Der vorliegende Band dokumentiert einige grundlegende Beiträge dieser gemeinsamen Jahrestagung.

Die Texte widmen sich den wesentlichen Determinanten und Wirkungen der wechselseitigen Beeinflussung von Handel und Verkehr, Mobilität und Konsum. Dabei werden ökonomische Aspekte mit sozialen und ökologischen Folgewirkungen verknüpft, Tendenzen zukünftiger Entwicklungen aufgezeigt und hinterfragt. Der vorliegende Band bietet damit einen Einblick in den aktuellen Forschungsstand an der Schnittstelle von geographischer Mobilitäts- und Handelsforschung.