

Geographie der Erholung, Freizeit-(verhalten) und des Tourismus

Definition Freizeit

Die Freizeit als arbeitsfreie Zeit wird vom Freizeitforscher Dumazedier genauer umschrieben als Gesamtheit der Beschäftigungen, denen sich das Individuum nach freiem Belieben hingeben kann, sei es, um sich zu erholen, zu vergnügen, seine frei gewählte Ausbildung und Information im Sinne seiner sozialen Beteiligung zu verbessern, und zwar nach seiner Befreiung von beruflichen, familiären und sozialen Pflichten.

Definition Erholung: Erholung, so kann man zusammenfassend formulieren, ist ein integraler Prozess der Persönlichkeitsentwicklung und Wiederherstellung der Arbeitskraft des einzelnen durch eine bewusste Freizeitgestaltung, für die neben häuslichen Aktivitäten („indoor recreation“) in größerem Ausmaß außerhäusliche Aktivitäten in dafür geeigneten geographischen Räumen eine Rolle spielen („outdoor recreation“).

In Verbindung mit einem Ortswechsel sind es Formen des Tourismus, für den unter erholsamen und erlebnisreichen Natur- und Kulturräumbedingungen entsprechende rekreative infrastrukturelle Einrichtungen genutzt werden.

1.1 Erholung im Blickfeld der Geographie

Im Vordergrund einer geographischen Betrachtung stehen die für Erholungszwecke genutzten oder geeigneten Örtlichkeiten oder Gebiete, ebenso die räumlichen Beziehungen zwischen Quell- und Zielgebieten der Erholungssuchenden sowie innerhalb der für Erholungszwecke genutzten Standorte und Regionen. Das Wort Rekreation- bzw. die Rekreatiogeographie steht synonym für Erholung bzw. Erholungsgeographie.

Basisbegriff der älteren deutschsprachigen Literatur ist der „Fremdenverkehr“, d.h. **der in einzelnen Orten und Gebieten gehäuft auftretende zeitweilige Aufenthalt Ortsfremder, die dorthin reisen, ohne damit eine Erwerbstätigkeit zu verbinden oder dadurch eine ständige Niederlassung zu begründen.** Der Begriff „Fremdenverkehr“ tauchte (nach HARTSCH 1968, S. 33) erstmals in dem 1866 in Hamburg erschienen Buch „Recht der Frauen auf Erwerb“ von LOUISE OTTO-PETERS, der bürgerlichen Vorkämpferin für die Gleichberechtigung der Frauen, in Verbindung mit Dresden als einer der „Städte mit starkem Fremdenverkehr“ auf. Nach W. Freyer (Einführung in die Tourismusökonomie 6. Auflage) ist der Begriff des Fremdenverkehr mit dem Begriff Tourismus gleichzusetzen.

Tourismusdefinition nach C. KASPAR:

Fremdenverkehr/Tourismus wird verstanden als die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen die sich aus dem Aufenthalt und der Reise Ortsfremder ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlich noch andauernder Wohn- und Arbeitsort ist.

Diese Definition von Kaspar beinhaltet zwar mit dem Verkehrsvorgang der Raumüberwindung zwischen Wohn- und Erholungsort einen geographischen Aspekt, jedoch werden die Auswirkungen auf die Landschaft nicht mit einbezogen. Claude Kaspar ist dieser Umstand bewusst, und er schreibt dazu in seinem Buch: *Wenn beispielsweise die Geographen diese Begriffsdefinition ablehnen, weil das geographische Element fehle, so ist dieser Einwand höchstens im dem Sinne gelten zu lassen, als die verwendete Formulierung die geographische Umwelt nicht expressis ver- bis erwähnt. Dies gilt auch für die zahlreichen, aber nicht einzelnen aufgezählten Motivationen zum vorübergehenden Ortswechsel.*(aus C. Kaspar, die Tourismuslehre im Grundriss 5.Aufl. S. 15)

Deshalb kommt in der Fremderverkehrsgeographie teilweise immer noch die Definition von POSER aus dem Jahre 1939 zur Anwendung.

Fremdenverkehrs-Definition nach POSER:

Poser versteht unter Fremdenverkehr die Summe der Wechselwirkungen, die zwischen einer vorübergehend auftretenden Häufung von Ortsfremden einerseits und ihrer Umgebung andererseits bestehen.

Der Begriff des Ortsfremden erweist sich allerdings in beiden Definitionen nur als bedingt verwendbar. So ist beispielsweise ein „Zweitwohnsitzler“ der seit vielen Jahren vorübergehend in einer Gemeinde wohnt, in der Regel kein Ortsfremder im üblichen Sinne. Trotzdem muss sein Verhalten im Rahmen einer Fremdenverkehrsgeographie erfasst werden.

1.2. Entwicklung der Fremdenverkehrsgeographie

Lange Zeit fand die Bedeutung des Fremdenverkehrs in der geographischen Literatur nur wenig Beachtung. Zwar wies HETTNER im Jahre 1902 auf das durch die zunehmende Verstädterung bedingte Erholungsbedürfnis und damit zusammenhängend auf das Entstehen neuer Fremdenverkehrsorte, sowie den Strukturwandel der vorhandenen Badeorte hin. Auch BROUGIER und HASSERT beschäftigten sich mit dem Fremdenverkehr in ihren geographischen Arbeiten.

STRADBBER und SPUTZ versuchten das Interesse der Geographie am Fremdenverkehr und seinen Auswirkungen auf die Landschaft zu wecken. Der Begriff der Fremdenverkehrsgeographie wurde das erste Mal im Jahre 1905 von STRADBBER in seiner Arbeit „Der Fremdenverkehr“ verwendet. Zentrale Fragestellungen waren mit der Arbeit von STRADNER formuliert, die allerdings noch relativ unsystematisch und unverbunden nebeneinander standen.

SPUTZ (1919) entwickelte einen methodologischen Ansatz, der die einzelnen Analyseelemente zueinander in Beziehung setzt. Er führte zwei grundsätzliche Forschungsfragen in fremdenverkehrsgeographische Arbeiten ein: Zum einen die Frage nach den Wechselwirkungen und –beziehungen zwischen dem Fremdenverkehr und anderen anthropogeographischen Geofaktoren (Verkehr, Siedlungen usw.), mit dem der Grundgedanke des Systemansatzes und der Systemanalyse (Rückkopplungseffekt) vorweggenommen werden. Die Beschreibung und Erklärung der geographischen Grundlagen des Fremdenverkehrs und zugleich seiner geographischen Wirkungen ist seitdem zu einer zentralen Fragestellung geworden. Als Hauptanliegen seiner Tourismusforschungen bezeichnete SPUTZ die Erfassung der „Welle von Fremden,... die sich alljährlich über ein Land (ausbreitet). Denn einerseits ist der Fremde selbst ein Teil der Landschaft, andererseits ruft er eine Änderung in den kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen eines Landes hervor, die wieder zum Teil umgestaltend auf das Landschaftsbild wirken.

Es folgten grundlegende Untersuchungen von WEGENER und GRÜNTAL. Unter Fremdenverkehr versteht WEGENER (1929 S. 25-52) **das zeitweilige Zureisen, Verweilen an einer Örtlichkeit und Wiederfortreisen Nichteinheimischer in so erheblicher Zahl, dass infolgedessen gewisse hierfür charakteristische Verkehrseinrichtungen erschaffen oder verbessert werden.** Gemeint sind Wege, Transportmittel, Unterkunfts- und Verpflegungsstätten und besondere diesem Verkehr dienende Organisationen und dergleichen. Ziel der geographischen Betrachtung ist es zu nächst, eine weltweite Übersicht über Fremdenverkehrsstandorte und –räume zu erarbeiten, die die räumliche Differenziertheit (z.B. verschiedener Fremdenverkehrsarten) berücksichtigt.

Dann sollte untersucht werden, aus welchen Gründen der Fremdenverkehr gerade an dieser Stelle entsteht, und wieweit seine besondere Art und besondere Gestaltung an der betreffenden Stelle sich aus den örtlichen Einflüssen der Umwelt erklären lässt, und wie der Fremdenverkehr seinerseits wiederum an dieser Stelle auf seine Umgebung zurückwirkt. WEGENER leitete die verschiedenen Fremdenverkehrsarten aus unterschiedlichen Grundbedürfnissen ab und entwickelt damit eine erste Systematik der Fremdenverkehrsmotive. Er unterscheidet die Bedürfnisse nach Geselligkeit, materiellen Grundlagen (Nahrung, Unterkunft, Kleidung), staatlicher Verwaltung und Landesverteidigung, Kontakt zwischen leitenden Persönlichkeiten, religiöser Betätigung, ästhetischen Reizen, wissenschaftlicher (Aus-) Bildung, Unterhaltung, Hygiene, klimatischen Gegensätzen und sportlicher Betätigung. WEGENER bezeichnet alle Formen des Reisens und Verweilens von Nichteinheimischen als Fremdenverkehr und grenzt aus dieser Gesamtmenge den Touristenverkehr ab, dem neben ästhetischen, wie wissenschaftlichen oder gesundheitlichen Motiven ein Erholungs- und Abwechslungsbedürfnis zu Grunde liegt. Dieser Doppelcharakter des Fremdenverkehrs (berufliche vs. Erholungsmotive) hat die terminologische Diskussion seitdem beschäftigt und zu statistischen, inhaltlichen und begrifflichen Abgrenzungsproblemen geführt (NEWIG 1975/76)

Nach der Gründung des Forschungsinstituts für Fremdenverkehr an der Handelshochschule Berlin Ende der zwanziger Jahre, tritt der Geograph GRÜNTAL (1934) mit seinen touristischen Forschungsarbeiten an die Fachöffentlichkeit. Seiner Ansicht nach hat die Fremdenverkehrsgeographie primär die Aufgabe, die Verbreitung des Fremdenverkehrs darzustellen und die Wechselbeziehungen zwischen ihm und den natürlichen Erscheinungen auf der Erdoberfläche zu untersuchen. GRÜNTAL nahm die von SPITZ und WEGENER entwickelten Fragestellungen auf, und modifizierte sie hinsichtlich der Standorte des Fremdenverkehrs. Er betrachtet die Fremdenverkehrsgeographie aufgrund des Elementes der räumlichen Mobilität als Teil der *Verkehrsgeographie*, macht zugleich aber deutlich, dass dem standortbildenden Element im Fremdenverkehr eine größere Bedeutung und Wirkung als dem Verkehrselement zukommt. Aus diesem Grund versteht er die Fremdenverkehrsgeographie vorrangig als **Geographie der Orte mit Fremdenverkehr**. Dieser Ansatz knüpft an die Darstellungen von KOHL (1841), HETTNER (1902) und HASSERT (1907) an, die in siedlungsgeographischen Studien auf die standortbildende und -erweiternde Funktion des Fremdenverkehrs verwiesen hatten (SAMOWITZ 1960): GRÜNTAL beschäftigte sich besonders mit der kartographischen Darstellung fremdenverkehrsgeographischer Forschungsergebnisse. Für ihn besteht die Aufgabe der Fremdenverkehrskarte darin, die Struktur und die Verbreitung des Fremdenverkehrs und dessen Beziehung zu den physisch- und anthropogeographischen Geofaktoren abzubilden. Das Ziel der kartographischen Darstellung ist die Typisierung von Fremdenverkehrsorten und -gebieten.

Aber den wohl entschiedensten Impuls erfuhr die Fremdenverkehrsgeographie durch die Arbeit von (POSER); der in seiner Studie über das Riesengebirge sowohl die naturgeographischen Grundlagen des Fremdenverkehrs als auch den Umfang und die Arten des Fremdenverkehrs sowie schließlich die Gestaltung und Typisierung von Fremdenverkehrsorten/ -räumen gleichermaßen berücksichtigt.

Er führte drei spezifisch geographische Fragestellungen ein:

- **den kulturgeographischen Ansatz:** Wie gestaltet und verändert der Tourismus die Natur- und Kulturlandschaft?
- **den strukturräumlichen Ansatz:** Welche räumlichen und zeitlichen Strukturen bildet der Fremdenverkehr generell bzw. bilden speziell die einzelnen Fremdenverkehrsarten?
- **den funktionalen Ansatz:** Welchen räumlich-funktionalen Beziehungen bestehen zwischen dem Zielgebiet des Fremdenverkehrs und den Quellgebieten der Urlauber?

Damit erfuhren die Fremdenverkehrsgeographie der damaligen Zeit ihren deutlichsten methodologischen (Methodologie = Theorie der wissenschaftlichen Methoden) Rahmen. Die wichtigsten Thesen POSER's lassen sich so zusammenfassen: ***In einem Gebiet mit einer besonderen Häufung von Fremden und Fremdenübernachtungen vollziehen sich wichtige Veränderungen der Kulturlandschaft, zumal der Siedlungen, der Wirtschaft und des Verkehrs. Im Fremdenverkehrsgebiet entwickelt sich neben der Land- und Forstwirtschaft und der Industrie ein weiterer Wirtschaftskomplex, den man wegen seiner gleichartigen Ausrichtung auf den Fremden als Kunden am besten als Fremdenverkehrswirtschaft bezeichnet. In einer solchen Raumeinheit müssen Kräfte vorhanden sein, die es immer wieder vermögen, einen großen Fremdenstrom herbeizulenken und zur Stauung zu bringen, so dass man von einer Fremdenverkehrslandschaft als Sondertyp einer Kulturlandschaft sprechen könne.***

Zu den treibenden Kräften die den Fremdenverkehr beeinflussen zählt POSER (S. 48/49) folgende Faktorengruppen auf:

- **Grundfaktoren:** natürliche Faktoren wie die landschaftlichen und natürlichen Gegebenheiten für die verschiedenen Fremdenverkehrsarten im Fremdenverkehrsgebiet (Heilbäderverkehr, Sommerfrischenverkehr, Wintersportverkehr und Wanderverkehr sowie den Durchgangsfremdenverkehr) und den bevölkerungsgeographischen Faktor, d. h. die Bevölkerungsstruktur im Herkunftsgebiet der Fremden.
- **Fördernde Faktoren:** Bevölkerungszunahme im Einzugsgebiet; stimmung- und bedürfnismäßige Erweiterung des Fremdenverkehrsinteresses; verkehrsgeographische, verkehrstechnische, verkehrspolitische Faktoren wie Verkehrserschlossenheit, Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Fahrpreisermäßigungen usw.; Werbung und Propaganda; wirtschaftliche und finanzielle Faktoren wie die Einkommens- und Vermögenslage der Bevölkerung; sicherer Arbeitsplatz usw.; schließlich die Fremden-Aufnahmebereitschaft der Einwohner des Fremdenverkehrsgebietes;
- **Hemmende Faktoren:** Kriege und Revolutionen, Wirtschaftskrisen und Faktoren klimatischer Art (Schlechtwetterfaktor):

Trotz der beiden Weltkriege wurden durch zahlreiche Arbeiten, welche bei SAMOLEWITZ 1957 kritisch referiert sind, ein methodologischer Rahmen für die fremdenverkehrsgeographischen Untersuchungen entwickelt. Insbesondere für die deutsche Geographie war charakteristisch, dass die Probleme des Fremdenverkehrs zunächst der Verkehrsgeographie zugeordnet wurden (vergl. GRÜNTL 1934).

Zu einem Schlüsselbegriff wurden die sog. „Fremdenverkehrsströme“ die nach den Zielen, den Mitteln der Fortbewegung und der Anzahl der beteiligten Personen untersucht wurden. Die ökonomische Betrachtung des Fremdenverkehrs rückte bei dieser Betrachtung jedoch in den Hintergrund. Der polnische Geograph LESZCZYCKI machte im Jahr 1937 nachdrücklich auf diesen Sachverhalt aufmerksam: ***„Unter ökonomischen Blickwinkel stellt der Fremdenverkehrsstrom den Austausch und die Inwertsetzung des Kapitals dar, das die Natur, das Klima und gewisse Werke der menschlichen Kultur verkörpern.“***

LESZCZYCKI kritisierte die in der deutschen Geographie vorherrschende Meinung, und schlug seinerseits vor, die Probleme des Tourismus als getrennte Gruppe zu behandeln und sie der Wirtschaftsgeographie als besondere Teildisziplin zuzuordnen, vergleichbar mit der Agrar- und Industriegeographie. Lehrreich für heute ist es die Problemkreise zu betrachten, die LESZCZYCKI damals (1937, S.86/87) für wesentlich erachtete:

1. **die mit dem Menschen verknüpften Probleme:** die saisonalen Wanderungen, ihre Intensität, Dauer, Richtungen, die demographische Zusammensetzung der Reisenden u.a.m.;
2. **die mit dem geographischem Milieu verknüpften Problem:** die Geographen und Orte, in die sich die Touristen begeben, deren Beschreibung, Klassifikation, Lage, Beziehung zum geographischem Milieu, ihre Funktionen usw.;
3. **die mit der wirtschaftlichen Nutzung verknüpften Probleme:** die Fremdenverkehrsindustrie, Bäder, Gaststätten, Hotels usw.. Diese Industrie gehöre zur Geographie des Tourismus. Die wirtschaftliche Nutzung sei außerdem bedingt durch das geographische Milieu, klimatische und andere Faktoren, sie gründe sich auf eine rationelle Nutzung der Natur. Die Geographie des Tourismus schließe den Schutz der Natur ebenso ein wie die Planung von Regionen;
4. **die mit der Kultur und den Werken der Menschen verknüpften Probleme:** Kulturelle Zeugnisse und andere Werke des Menschen lösen einen Touristenstrom aus. Dieser habe enorme kulturelle und politische Wirkungen.

In diesen Gedanken sind aus heutiger Sicht wesentliche Teile dessen enthalten, was auf Dauer in der Geographie des Fremdenverkehrs von Bestand blieb. Somit gehört auch dieser Forscher, zu jenen die im wesentlichen die Entwicklung der Fremdenverkehrsgeographie, - wie wir sie heute kennen - beigetragen hat.

Trotz der richtungsweisenden Studie von POSER wurde der eigenständigen Betrachtung der Fremdenverkehrsgeographie in den folgende Jahren nicht Rechnung getragen. Sowohl im „logischem System“ von BOBEK (1957 S. 143) als auch im differenzierten „Organisationsplan“ der Geographie von UHLIG (1970 S. 28.) fehlt die gebührende Berücksichtigung der touristischen Dimension. In der Regel wurde der Fremdenverkehr als Bestandteil der Verkehrsgeographie oder – wie in der ehemaligen DDR oder anderen sozialistischen Staaten (vergl. JAKOB 1968, S.51) – der Ökonomischengeographie zugeordnet. Von 1939-1955 wurden die Fragen von Freizeit und Tourismus in der Geographie eher sekundär behandelt.

Mitte der fünfziger Jahre schlägt CRISTALLER (1955 S. 2) vor, den gesamten Fremdenverkehr einheitlich in der Geographie des Fremdenverkehrs- als gleichberechtigte Untergliederung der Wirtschafts- neben der Agrar- und Forstgeographie usw. zu behandeln.

Anhand der folgenden vier Punkte wird dargestellt welche wesentlichen Schritte der Erkenntnisprozess der fachwissenschaftlichen Durchdringung des Erholungswesens aus geographischer Sicht durchlief.

- In den frühen Anfängen der Fremdenverkehrsgeographie, erschöpfte sich der Gegenstand hauptsächlich mit der Herstellung geographisch-räumlicher Bezüge des Fremdenverkehrs. Vielfach stand dabei die Beschreibung des Phänomens Fremdenverkehrs und die Untermuerung mit statistischen Daten im Vordergrund. Obwohl es zur damaligen Zeit auch Hinweise darauf gab das der Fremdenverkehr Änderungen in den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereichen eines Landes verursacht, beschränkt sich die Arbeit der Geographen im wesentlichen auf die Erstellung von Reiseführern und Reisekarten.
- Zwischen den beiden Weltkriegen untersuchte die deutsche Geographie in jener Zeit Fragen der räumlichen Verteilung des Fremdenverkehrs, die „Fremdenverkehrsströme“ und die Mittel ihrer Beförderung. Diesem Umstand war es zu verdanken, das die Zielstellungen des Fremdenverkehrs der Verkehrsgeographie zugeordnet wurden. Die beiden Geographen LESZCZYCKI und POSER beschäftigten sich in ihren Untersuchungen mit den Wechselwirkungen zwischen dem Fremdenverkehr und den natürlichen Grundlagen. Die von ihnen entwickelten methodologischen Grundlagen für fremdenverkehrsgeographische Forschungen kommen zu Teilen auch heute noch zur Anwendung. Der bedeutendste Erkenntnisfortschritt war die Herausarbeitung treibender Kräfte des Fremdenverkehrs in Gestalt von Faktorengruppen, die nach POSER den Fremdenverkehr grundsätzlich beeinflussen.
- Als sich zwischen den fünfziger und sechziger Jahren das Reisen durch die gestiegene Freizeit und Industrialisierung zu einem Massenphänomen entwickelte, setzte ein Umdenken bei den Geografen ein. Von nun an wurden im Rahmen des Fremdenverkehrs nicht nur der Tourismus, sondern als geographische relevante Fragestellungen auch die Freizeitaktivitäten am Wochenende und Feierabenden mit in die Betrachtungsweise der Geographen einbezogen. In dieser Zeit entstanden eine Vielzahl von Forschungsarbeiten und Untersuchungen in Bezug auf Freizeit, Erholung und Tourismus. Zu nennen wären z.B. der kulturgeographische, sozialgeographische und wirtschaftsgeographische Ansatz.

-