

die nahegelegenen Bundesländer Saarland, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. 1959 kamen Hessen und Bayern dazu. Im Jahr 1960 wagte man größere Schritte bis Niedersachsen und Westberlin. Die nächsten Jahre bringen keine weitere Ausdehnung dieser Reisen. Erst im Jahr 1964 wird der Vorstoß zur Nord- und Ostsee (Bremen, Hamburg und Lübeck) unternommen. 1967 konnten wegen Sparmaßnahmen, die von der Kurverwaltung angeordnet waren, diese Reisen nicht fortgesetzt werden.

Die Kurverwaltung von Wildbad hat mir (im Gegensatz zu Badenweiler) leider keine Auskunft über die Höhe der Aufwendungen für Werbung gegeben. Daher kann auf dieser Ebene auch kein Vergleich zwischen den beiden Heilbädern angestellt werden.

VI. Die quantitative Rolle der einzelnen Verkehrsmittel

Es ist zu bedauern, daß in Wildbad eine derartige Erhebung mit einem großen geographischen Aussagewert nur für das Jahr 1965 unternommen wurde. Somit sind Vergleiche zwischen den Jahren nicht möglich. Auf die Gründe für diese bloß einmalige Erhebung soll später eingegangen werden.

Wie die Gäste im Jahr 1965 anreisten:

Anreisende Gäste aus:	mit Bahn in %	mit Auto in %
Baden-Württemberg	27	73
Nordrhein-Westfalen	57	43
Hessen	48	52
Nieders. u. Schleswig-Holstein	61	39
Bayern	31	69
Berlin	59	41
Rheinland-Pfalz	51	49
Saarland	47	53
DDR	90	10
Ausländer	67	33
Gesamtdurchschnitt	48	52

Bei Berlin ist zu bemerken, daß ein Teil der für Autoanreise angegebenen Prozentzahl auf Flugreisen entfällt.

1. Die Statistik als Quelle

Zunächst fällt bei Baden-Württemberg der hohe prozentuale Anteil der Autoanreisenden auf, wozu es keines Kommentars bedarf. Ebenfalls überwiegen die mit Auto Anreisenden besonders in Bayern mit 69 %, gefolgt von Saarland und Hessen. Den Autobesitzern erscheinen die Strapazen der Anfahrt noch gering im Vergleich mit den Bequemlichkeiten (Gepäck, kein Umsteigen usw.), die das eigene Fahrzeug bietet. So gesehen erscheint die Wahl der Eisenbahn auf weitere Entfernung wiederum begreiflich. Hier werden sichereres Reisen erkauft mit den Beschwerden des Umsteigens und mancher Ungewißheit mit der Gepäckbeförderung. Für die Berliner, die mit dem Flugzeug anreisen, darf angenommen werden, daß sie die unangenehmen Grenzformalitäten umgehen wollen.

Die Bundesbahn hat trotz allem noch einen ganz erheblichen Anteil an diesem Zubringerverkehr. Auffallend ist hier die hohe Quote bei den Gästen aus der DDR, was wiederum darauf zurückzuführen ist, daß die Zahl der Autobesitzer allgemein geringer ist und es sich hier vorwiegend um Rentner handelt. Einleuchtend erscheint es, daß die Ausländer, die ins Bad kommen, die Bahn benützen. Auch innerhalb der Bundesrepublik wächst die Zahl der Bahnbenützer unter den Gästen mit der Entfernung vom Heilbad. Hier kann also eine Gesetzmäßigkeit herausgelesen werden.

Die Kurverwaltung von Wildbad hat aus einem ganz bestimmten Grund diese Erhebung angestellt. Sie wollte damit der Deutschen Bundesbahn folgendes beweisen:

Der bundesdeutsche Badegast ist von der Eisenbahnverbindung nach Wildbad nicht besonders begeistert. Diese Feststellung wurde der Kurverwaltung von mehreren Hoteliers bestätigt, die ihre Gäste darüber befragt hatten. Die Bahnverbindungen scheinen für Gäste aus weiter als 200 km abgelegenen Orten noch nicht attraktiv genug zu sein. Genauer heißt das, daß ältere, kranke und gehbehinderte Gäste das beschwerliche und viele Umsteigen scheuen und des-

wegen lieber selbst mit dem Wagen fahren oder sich fahren lassen, welches letzteres die Kur erheblich verteuert. Es ist deshalb verständlich, daß sich Wildbad, wie schon an anderer Stelle erwähnt, um die Einrichtung von direkten Kurswagenverbindungen letztlich erfolgreich bemühte.

Dennoch ist es im Falle Wildbads, bei den Indikationen⁽⁸⁾ des Heilbades und unter Berücksichtigung des Alters der Gäste (etwa 66 % der Gäste sind zwischen 51 und 65 Jahre und mehr alt) erstaunlich, daß die Bundesbahn als Verkehrsmittel für die Anreise nicht besser abschneidet. Mit diesem Ergebnis liegt Wildbad bei den Eisenbahnbenutzern, die nach den Heilbädern reisen, unter dem Durchschnitt im Bundesgebiet. Sicher hat sich dieses Ergebnis seit 1968 - Kurswagenverbindung nach Hamburg- zugunsten der Bundesbahn verbessert.

VII. Die Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf die Physiognomie der Fremdenverkehrssiedlung

Die erste Hauptrichtung der Fremdenverkehrsgeographie beschäftigt sich mit dem Phänomen der Herkunfts- und Zielgebiete der am Fremdenverkehr Beteiligten. Eine zweite Hauptrichtung untersucht die Entwicklung der Physiognomie eines Fremdenverkehrsortes. Eine solche Untersuchung des Fremdenverkehrs unter siedlungsgeographischem Aspekt befaßt sich etwa bei einer städtisch geprägten Fremdenverkehrssiedlung, wie es Wildbad ist, mit folgenden Fremdenverkehrs- und Kureinrichtungen in ihrer Entwicklung. Während hier die Quellen das ursprüngliche,⁽⁹⁾ natürliche Fremdenverkehrsangebot, bei Luftkurorten eine bestimmte Zusammensetzung der Luft darstellen, rechnet man zum abgeleiteten⁽¹⁰⁾ Fremdenverkehrsangebot: Die Entwicklung von Bädern;

Hotels, Pensionen, Gasthäusern, Villen, Fremdenheimen, privaten Gastehäusern;
Geschäftshäusern, Banken;
Parkplätzen, Kuranlagen, Wanderwegen;
sportlichen Einrichtungen;
Tennis, Golf, Fischen, Reiten;
Bergbahn.