

- MARKHAM, C. G.: Aspectos Climatológicos da Sêca no Brasil-Nordeste. Recife, 1972 (Superintendencia do Desenvolvimento do Nordeste, Assessoria Técnica, Divisao de Documentação CDU 551.577.38 (812/813)).
- MARKHAM, C. G. and D. R. MCLAIN: Sea Surface Temperature Related to Rain in Ceará, northeastern Brasil. *Nature* 265 (1977) 320–323.
- NAMIAS, J.: Influence of Northern Hemisphere General Circulation on Drought in Northeast Brazil. *Tellus* 24 (1972) 336–343.
- PEÑA, O. and H. ROMERO: Bases para la comprensión y la clasificación de los climas chilenos. Valparaíso 1975 (Departamento de Geografía, Universidad de Chile-Valparaíso, Publicación No. 6).
- PITTOCK, A. B., L. A. FRANKS, D. JENSSEN, J. A. PETERSON, J. W. ZILLMAN: Climatic Change and Variability: A Southern Perspective. Cambridge University Press. Cambridge, 1978.
- PROHASKA, F.: The Climate of Argentina, Paraguay and Uruguay. In: Schwerdtfeger, W. (ed.) *Climates of Central and South America*. Elsevier Scientific Publishing Company. Amsterdam-Oxford-New York 1976 (World Survey of Climatology, Volume 12).
- RATISBONA, L. R.: The Climate of Brazil. In: Schwerdtfeger, W. (ed.) *Climates of Central and South America*. Elsevier Scientific Publishing Company. Amsterdam-Oxford-New York 1976 (World Survey of Climatology, Volume 12).
- RAYNER, J. N.: An Introduction to Spectral Analysis. Pion Limited. London 1971.
- REED, W. G.: South American Rainfall Types. *Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society* 36 (1910) 426–440.
- SABBAGH, M. E. and R. A. BRYSON: Aspects of the Precipitation Climatology of Canada Investigated by the Method of Harmonic Analysis. *Annals of the Association of American Geographers* 52 (1962) 426–440.
- SCHÜTTE, K.: Untersuchungen zur Meteorologie und Klimatologie des El Niño-Phänomens in Ecuador und Nordperu. Bonn 1968 (Bonner Meteorologische Abhandlungen, Heft 9).
- SCHWERDTFEGER, W. (ed.): *Climates of Central and South America*. In: Landsberg, H. E. (chief ed.) *World Survey of Climatology*. Elsevier Scientific Publishing Company. Amsterdam-Oxford-New York 1976.
- SCHWERDTFEGER, W. and D. W. MARTIN: The Zonal Flow of the Free Atmosphere Between 10N and 80S, in the South American Sector. *Journal of Applied Meteorology* 3 (1964) 726–733.
- SNOW, J. W.: The Climate of Northern South America. In: Schwerdtfeger, W. (ed.) *Climates of Central and South America*. Elsevier Scientific Publishing Company. Amsterdam-Oxford-New York 1976 (World Survey of Climatology, Volume 12).
- TREWARTH, G. T.: *The Earth's Problem Climates*. The University of Wisconsin Press, Madison, Wisc. 1966.
- TRIPP, W. B.: South American Rainfall, South of the Tropics. *Scottish Geographic Magazine* 5 (1889) 297–301.
- VOSS, E. L.: Die Niederschlagsverhältnisse von Südamerika. *Petermanns Geographische Mitteilungen, Ergänzungsheft* 157 (1907).
- VULQUIN, A.: Arguments en Faveur d'une Mousson en Amazonie. *Tellus* 23 (1971) 74–81.
- WALTER, H. and H. LIETH: *Klimadiagramm Weltatlas*. Gustav Fischer Verlag. Jena 1960.
- WEISCHET, W.: Der tropisch-konvektive und der außertropisch-advective Typ der vertikalen Niederschlagsverteilung. *Erdkunde* 19 (1965) 6–14.
- , : Die thermische Ungunst der südhemisphärischen hohen Mittelbreiten im Sommer im Lichte neuer dynamisch-klimatologischer Untersuchungen. *Regio Basiliensis* 19 (1968) 170–189.
- WÖLCKEN, K.: Regenwetterlagen in Argentinien. *Spieker, Landeskundliche Beiträge und Berichte* (1962) 81–140.
- WRIGHT, P. B.: *The Southern Oscillation-Patterns and Mechanisms of the Teleconnections and the Persistence*. Honolulu, Hawaii (University of Hawaii, Hawaii Institute of Geophysics, Publication 77–13).

DER EINZUGSBEREICH EINER FREMDENVERKEHRSGEMEINDE (BEISPIEL BOPPARD)

Erfassung mit Hilfe von Stichproben: Fehlerquellen und Kontrollmöglichkeiten

Mit 6 Karten (Beilage V + VI) und 7 Tabellen

HELMUT HAHN

Summary: The catchment area of a municipality engaged in tourism (the example of Boppard). An investigation based on sample surveys: sources of error and possibilities of control

The difficulty of locating the places of origin of tourists, especially of day visitors, but also of overnight guests, is the cause of the great difficulty of demarcating the catchment areas of municipalities engaged in tourism. It is for that reason that the opportunity has been taken for some time of noting down the registration numbers of parked vehicles as a means of locating the catchment area with relatively little effort. The example of such data collections in Boppard on the Middle Rhine serves to prove that isolated collections or a few counts on so-called "representative" or "normal" days do not provide a sufficient base for the definition of the catchment area because of fluctuations resulting from the most diverse external circumstances and behaviour patterns. Only numerous counts

paying the best balanced attention possible to the rhythm of the week, as well as to that of the year, to local peculiarities and so on are able to minimise the sources of error. Since individual groups of visitors use cars as the means of arrival in differing proportions, and day visitors cover distances different from those of overnight guests the noting-down of registration numbers needs to be supplemented by separate questioning of each group of visitors. These will of course not only have to attain a sufficient volume of sample surveys but also to take into account the criteria mentioned above. In the case of Boppard there emerges a clearly definable, bipartite nucleus, the southern part of which is the catchment area of day visitors, while the northern part caters for day and overnight guests. It is surrounded by a marginal zone in which overnight guests again predominate in the north, and day visitors in the south. Only the marrying of the methods of investigation justifies hopes for a realistic result.

Das Erkennen und Abgrenzen des Einzugsbereiches von Fremdenverkehrsorten bereitet wegen der unzureichenden statistischen Unterlagen große Schwierigkeiten. Dies gilt insbesondere für den nichtübernachtenden Tagesausflugs- (Naherholungs-)verkehr. Eine vollständige Erfassung der Herkunft der Tagesgäste ist nur in seltenen Ausnahmefällen möglich und selbst die der Übernachtungsgäste scheidet zumindest über längere – und damit genügend aussagekräftige – Zeiträume an den Kosten. Beim hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung der Bundesrepublik und der starken Nutzung des Personenkraftwagens insbesondere im Naherholungsverkehr ist daher die Aufnahme des ruhenden Verkehrs, d. h. die Auszählung der parkenden Kraftfahrzeuge nach ihren polizeilichen Kennzeichen eine seit längerem geübte Methode zur Bestimmung von Einzugsbereichen und Besucherfrequenzen (z. B. Lit. Nr. 1, 2, 3 und 8). Aus arbeitstechnischen und finanziellen Gründen beschränken sich die Aufnahmen jedoch fast immer auf wenige Stichtage. Vor allem an Standorten ohne bewachte Parkplätze ist eine durchgehende längerfristige Auszählung auch nur der Benutzer – ohne Erfassung der Herkunft – nahezu unmöglich. Damit wird die Frage der Relevanz einzelner bzw. weniger Erhebungen entscheidend. Witterungsbedingungen, Straßenverkehrsverhältnisse, Zufälle u. a. können die Aussagekraft der Einzelzählung stark einschränken.

Ganz davon abgesehen, daß die Kfz-Zählung keine Trennung von Tagesbesuchern und Übernachtungsgästen erlaubt, treten generelle Fehler auf. So müssen polizeiliche Kennzeichen und Herkunftsort des Benutzers nicht notwendig übereinstimmen. Dies ist oft bei Inhabern von Zweitwohnsitzen der Fall und gilt fast immer für Leihwagen – z. B. der mit Flugzeug oder Schiff anreisenden Ausländer. Viele der Tagesbesucher kommen vom Urlaubsort, d. h. Herkunftsort und Heimatort (Kennzeichen) differieren. Vor allem Omnibusse sind häufig mit Urlaubern aus den unterschiedlichsten Heimatorten bzw. mit Besuchern aus Übersee besetzt. So kann ein Fahrzeug aus den Niederlanden u. U. ausschließlich US-Amerikaner befördern. Selbstverständlich werden nicht nur Autos von Urlaubern, sondern auch von Pendlern und aus weiteren beruflichen oder Versorgungsgründen den Ort Aufsuchenden erfaßt. Im Nahbereich lassen die polizeilichen Kennzeichen nicht immer eine Trennung von Ortsansässigen und Besuchern aus dem übrigen Kreisgebiet zu.

Grundlegende Abweichungen von der tatsächlichen Besucherfrequenz und der Wertigkeit der Einzugsgebiete ergeben sich jedoch aus den unterschiedlichen Prozentsätzen der von den verschiedenen Besuchergruppen benutzten Verkehrsmittel. Während von den Tagesbesuchern 76,8% mit Pkw und Omnibus (62,1% + 14,7%) anreisen, sind es bei den Kurzurlaubern (≤ 3 Übernachtungen) 71,4% (58,2% + 13,2%) und bei den Urlaubern (≥ 4 Übernachtungen) 51,0% und 6,2%. Bei den 6,2% mit dem Omnibus Anreisenden handelt es sich fast ausschließlich um Ausländer, die im allgemeinen nur 5 Nächte in Boppard verweilen. 36,9% der Urlauber sind 50–65, 34,3% > 65 alt. Insbesondere die über 65jährigen bleiben länger als 14 Tage (Durchschnitt 15,5 Übernachtungen). Aber nur 42,4% von ihnen reisen

mit dem Pkw an. Die 50–65jährigen übernachten durchschnittlich 12mal und benutzen zu 51,0% den Pkw. Die genannten Fehlerquellen lassen die in der Literatur des öfteren angesprochene Repräsentanz eines oder weniger Erhebungstage bzw. den Ausdruck „normaler“ Sonn- oder Werktag doch recht fraglich erscheinen.

Im Rahmen einer Untersuchung des Fremdenverkehrs des Kneippkurortes Boppard (Oberes Mittelrheintal) mit einer Befragung der Gäste während der ganzen Saison (April bis einschließlich Oktober) 1979 wurden daher an allen Erhebungstagen Aufnahmen des ruhenden Verkehrs durchgeführt.¹⁾ In diesem Fremdenverkehrsort überschneiden sich Naherholungsverkehr – Tagesausflugsverkehr, Kurzzeiterholung einschließlich Wochenendverkehr und Zweiturlaub –, Langzeiterholung und Kuraufenthalt (privates Kneippsanatorium in Boppard und Kurklinik der LVA Rheinland-Pfalz im Stadtteil Bad Salzig). Bei einer Aufnahme der Autokennzeichen werden daher die unterschiedlichsten Fremdenverkehrsarten gemeinsam erfaßt, wie dies in den meisten Fremdenverkehrsgebieten – abgesehen von den ausgesprochenen Naherholungsstandorten ohne oder mit sehr wenigen Übernachtungsmöglichkeiten – üblich ist. In einem solchen Falle müssen die Einzugsbereiche des Übernachtungsverkehrs in gesonderten Erhebungen festgestellt und bei der Auswertung der Kraftfahrzeugzählungsergebnisse berücksichtigt werden.

Die oben angedeuteten Fehlerquellen der Einzelstichprobe – Witterung, Straßenbelastung, ferner jahreszeitlich, standörtlich und durch Zufälle bedingte Abweichungen – können wohl nur durch eine größere Häufigkeit und sinnvolle Streuung der Zählungen eingengt, wenn auch sicher nicht vollständig ausgeschaltet werden. Auch die übrigen Fremdenverkehrsarten unterliegen vielfältigen, nicht immer leicht überschaubaren Einflüssen. Doch lassen sich die Daten der Befragungen und der Aufnahmen des ruhenden Verkehrs im allgemeinen koppeln. Wochenmitten und Wochenenden, Verkehrsspitzen – Ostern, Pfingsten, zusätzlich an diesem Standort die Weinfeste – und der jahreszeitliche Rhythmus – Vor-, Haupt- und Nachsaison – müssen bei der Auswahl der Erhebungstage möglichst angemessen berücksichtigt werden. In der Vorsaison (April bis Juni) wurde an 9, in der Hauptsaison (Juli bis August) an 11 und während der Nachsaison (September/Oktober) an 8, also insgesamt an 28 Tagen (ca. 13% der Tage) gezählt und ca. 10 300 Fahrzeuge aus der Bundesrepublik auf den wichtigsten Parkplätzen Boppards (am Rhein und in der Stadt), in den Ortsteilen auf den Hunsrückhöhen, in Bad Salzig und Hirzenach erfaßt.

¹⁾ Die Befragung der Gäste und Unternehmen wurde ermöglicht durch eine Sachbeihilfe der Deutschen Forschungsgemeinschaft und gefördert durch die Stadtverwaltung Boppard – insbesondere das Städtische Verkehrsamt – und den Kreis- und Ortsverband des Hotel- und Gaststättengewerbes. Den genannten Behörden und Verbänden, den die Befragungen durchführenden Studenten – Frau Christina Scherges, den Herren Edgar Enzel, Thomas Lambertz und Wolfgang Richter – und nicht zuletzt den die umfangreichen Fragebögen beantwortenden Gästen und Betriebsinhabern gilt mein herzlichster Dank.

Die Ergebnisse der Kraftfahrzeugzählungen wurden zur Veranschaulichung der räumlichen Verteilung in Verwaltungsgrenzenkarten übertragen.²⁾ Es mußten allerdings manche kreisfreien Städte mit den zugehörigen Landkreisen zusammengefaßt werden, da die Kraftfahrzeuge unter einem gemeinsamen polizeilichen Kennzeichen laufen. Die so gewonnenen Karten vermitteln ein recht anschauliches Bild des Einzugsgebietes der Personenkraftwagen und Omnibusse in seinen Intensitätsabstufungen. Die Genauigkeit der Stichproben, ihre Aussagekraft, eventuelle Mängel bzw. sichtbar werdende Fehler sollen nachstehend an ausgewählten Beispielen und im Vergleich mit den Gästebefragungen (ca. 2650 mit mehr als 20 000 Personen), bei denen die Herkunft der Gäste ebenfalls erfaßt wurde, erörtert werden.

Die Übersichtskarte – die an allen Aufnahmetagen in Boppard parkenden Pkw (ca. 9200) – vermittelt einen ersten Eindruck von der Asymmetrie des Gästeeinzugsgebietes und seinem Umfang (s. Karte 1).³⁾ Während südlich von Boppard Kreise mit einem Aufkommen von mehr als 40 Pkw nur bis zur Höhe von Mainz auftreten, werden solche Werte im Norden bis einschließlich Kleve und Borken und im ganzen Regierungsbezirk Arnsberg erreicht. Die meisten Pkw kommen aus den Nachbarkreisen⁴⁾ und den Großstädten der Rheinachse bis Duisburg und aus Aachen. Die außerordentlich hohe Zahl der Pkw aus Koblenz beruht sicher zu einem gewissen Prozentsatz auf in Boppard beruflich Tätigen – Pendler und Dienstleistungen aller Art. Hier liegt einer der wesentlichen Nachteile der einfachen Zählung von Kfz-Kennzeichen. Eine weitere Fehlerquelle ist die Mehrfach-erfassung der Fahrzeuge von Übernachtungsgästen an aufeinander- bzw. in kurzem Abstand folgenden Zähltagen.⁵⁾

Die zahlenmäßige Nachfrage und damit das Gewicht der Städte und Kreise bei der „Versorgung“ Boppards mit Gästen kommt in den absoluten Zahlen zum Ausdruck. Die Intensität der Nachfrage bzw. der Bekanntheitsgrad oder die Anziehungskraft wird in der Relativdarstellung augenscheinlicher. Eine weitere Übersichtskarte soll daher die absoluten Werte in Beziehung zur Einwohnerzahl der jeweiligen Verwaltungseinheit setzen, d. h. es wird angegeben, wieviele Kfz je 100 000 Einwohner in Boppard parken (s. Karte 2). Bei dieser Darstellung werden die Gegensätze zwischen

dichtbesiedelten Städten mit hohen Einwohnerzahlen – oder größerer Zahl potentieller Freizeitkonsumenten – und den schwächer besiedelten Landkreisen abgemildert. Es ergibt sich ein kontinuierlicheres und daher besser überschaubares Kartenbild. Doch wird deutlich, daß im allgemeinen die Beteiligung am Fremdenverkehr nach Boppard in den Städten nicht nur absolut, sondern auch relativ höher liegt als in den Landkreisen.

Die Asymmetrie des Einzugsbereiches wird auch hier deutlich, noch offensichtlicher aber die mit wachsender Entfernung abnehmende Intensität, d. h. die Distanzempfindlichkeit. Die höchsten Werte erreichen die Nachbarkreise mit deutlicher Ausbuchtung nach Norden. Darum herum folgen fast ringartig die einzelnen Intensitätsstufen in absteigender Linie, wiederum unter Hervorhebung der Rheinachse bis Krefeld – Duisburg und – etwas abgesetzt – des Ballungsraums Aachen. Während im Süden das Saargebiet noch fast geschlossen zum engeren Einzugsbereich gehört, werden vom Regierungsbezirk Rheinhessen-Pfalz nur die nördlichen Kreise erfaßt. Erstaunlich ist die geringe Osterstreckung bis zur Linie Wiesbaden – Limburg. Der Wetteraukreis liegt eher isoliert. Im Norden erweitert sich das Einzugsgebiet nach Osten (Regierungsbezirk Arnsberg), wobei die scharfe Grenze zwischen diesem und Nordhessen (Regierungsbezirk Kassel) augenscheinlich wird. Auch die westliche Hälfte des Regierungsbezirks Münster gehört noch zum engeren Einzugsgebiet mit deutlicher Ausstrahlung nach Nordosten (Schwerpunkte Bielefeld und Herford). Nur die Städte Herne (Wattenscheid), Dortmund und der Kreis Recklinghausen fallen hier mit niedrigeren Beteiligungswerten auf.

Die fast modellhafte Abstufung der Intensität und die darin zum Ausdruck kommende Distanzempfindlichkeit läßt den Schluß zu, daß das Kartenbild vom Ausflugsverkehr bestimmt wird, der – wie viele frühere Untersuchungen nachweisen – in besonderem Maße von den zurückzulegenden Entfernungen bzw. dem hierfür erforderlichen Zeitaufwand abhängig ist (s. Lit. Nr. 7). Ein Vergleich mit der Karte der Herkunftsorte der im Verlaufe der Befragung erfaßten Tagesbesucher – das sind die Befragten einschließlich ihrer Begleitpersonen (ca. 12 500)⁶⁾ – scheint daher angebracht. Verwenden wir zur Erleichterung des optischen Vergleichs auch hier die Relativdarstellung (s. Karte 3), die im übrigen nur punktuell von der Absolutdarstellung abweicht, so zeigt sich, daß die Distanzempfindlichkeit offensichtlich nicht der allein bestimmende Faktor bei der Auswahl des Besuchszieles ist. Die oben angedeutete Interpretation des Kartenbildes als Spiegelbild der mit der Entfernung abnehmenden In-

²⁾ Die Schwellenwerte zur Abstufung der Signaturen wurden mit Hilfe von Häufigkeitsverteilungen ermittelt.

³⁾ Die Größe des Einzugsbereiches spiegelt die Anziehungskraft des Mittelrheingebietes und den Bekanntheitsgrad der Stadt Boppard wider. Die kleinen Seitentäler (z. B. das nahegelegene Wisperthal, Lit. Nr. 4) weisen ein weit kleineres Einzugsgebiet auf. Demgegenüber hat der Einzugsbereich bekannter Moselorte (s. Karten in Lit. Nr. 3) ähnliche Ausmaße. Ein direkter Vergleich ist allerdings wegen der geringen Zahl der Erhebungstage und den weit zurückliegenden Daten der Aufnahme nicht möglich.

⁴⁾ Die Fahrzeuge aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis wurden nicht aufgenommen, da sich die Pkw aus Boppard nicht aussondern ließen.

⁵⁾ Dies ließe sich nur bei Aufnahme der gesamten Buchstaben-Zahlenkombination und nachträglicher Streichung der doppelt Erfassten vermeiden, ein sehr zeitraubendes und daher wohl doch zu kostspieliges Verfahren.

⁶⁾ Der besseren Vergleichbarkeit wegen wurden auch hier die Städte und Landkreise mit gleichen Kfz-Kennzeichen zusammengefaßt, obwohl die Erhebungen eine Aufschlüsselung ermöglicht hätten und das Intensitätsgefälle zwischen Kernstädten und Umland dadurch verwischt wird. In die Karte aufgenommen wurden die Herkunftsorte, d. h. die Heimatorte oder die Urlaubsorte, von denen aus der Tagesausflug unternommen wurde. Die Heimatorte der Urlauber weichen im übrigen nicht wesentlich (d. h. aussagekräftig) vom Einzugsgebiet der Übernachtungsgäste ab.

intensität des Tagesausflugsverkehrs muß zumindest modifiziert werden.

Der Kernbereich höchster Intensität reicht von Wiesbaden – Kreuznach im Süden bis Köln – Düren im Norden, ist auf dieser Karte also wesentlich kleiner. Er wird umgeben von Städten und Kreisen relativ niedriger Beteiligung am Tagesausflugsverkehr nach Boppard. Fast immer werden 1 oder 2 Stufen der Skala übersprungen. Das Band geringerer Intensität reicht von Heinsberg über Düsseldorf-Mettmann, den Oberbergischen Kreis, Friedberg, Groß-Gerau, Birkenfeld bis Bitburg und Daun. Erst im Anschluß hieran, in größerer Entfernung also, sind dann wieder höhere Werte zu beobachten. Wenn auch dieser Außenring nicht völlig geschlossen ist, so ist er doch im Norden (Kleve – Wesel), im Osten (Hagen – Ennepe-Ruhr-Kreis, Siegen, Lahn-Dill-Kreis) gut ausgeprägt und im Süden mit Städten und Kreisen beiderseits des Rheins – im Neckar-Rhein-Gebiet – und im Saargebiet noch angedeutet. Eine Interpretation dieses Verbreitungsmusters ist nicht einfach, da sowohl das Band niedrigerer Beteiligung wie auch die anschließenden Räume höherer Intensität sowohl Städte (Ballungsräume) wie auch ländliche Räume umfassen. In der Tat scheinen sich hier unterschiedliche Verhaltensmuster in einigen Fällen in positiver, in anderen in negativer Richtung zu kombinieren.

Die stärkere Beteiligung in eher ländlichen Einzugsbereichen könnte sowohl auf die Vorliebe für größere Rundfahrten als auch auf die verstärkte Teilnahme an organisierten, über größere Entfernung führenden Omnibusfahrten zurückzuführen sein (s. Lit. 5 und 6). Die Herkunft der an den Aufnahmetagen kartierten Omnibusse scheint dies zu bestätigen.⁷⁾ Der niederrheinische Raum, die Nordeifel, der märkische Raum bis zum Lahn-Dill-Gebiet treten mit überdurchschnittlichen Werten auf. Allerdings wird auch eine weitere Fehlerquelle sichtbar. Bei Gruppenreisen (einschließlich Reisegesellschaften) wurden – um die Besucherströme möglichst vollständig zu erfassen – alle Teilnehmer als Begleitpersonen gezählt, mit dem Ergebnis, daß im Rahmen der Stichprobe Busreisende unter Umständen das einzelne Herkunftsgebiet unangemessen hervorheben.⁸⁾ Andererseits können trotz möglicher Verzerrungen tausende mit dem Omnibus anreisende Besucher nicht unberücksichtigt bleiben. Charakteristisch ist übrigens die relativ geringe Zahl von Bussen aus dem Ballungsraum an Rhein und Ruhr. Warum aber Städte wie Mönchengladbach, Hagen und Remscheid relativ stark, Bochum, Herne und Gelsenkirchen dagegen nur schwach durch Tagesbesucher vertreten sind, ist mit allgemein gültigen Kriterien nicht zu begründen.

Die große Zahl von Personenkraftwagen aus dem Nahbereich (Regierungsbezirk Koblenz) ist zweifellos allein das Er-

gebnis des Tagesausflugsverkehrs. Die relativ gleichmäßige Abnahme der Dichte vom Kernbereich nach außen aber muß sich aus der Überschneidung mit den übrigen Fremdenverkehrsarten ergeben. Die Relevanz bzw. Verwertbarkeit von Autokennzeichenaufnahmen zur Abgrenzung des Gesamteinzugsbereiches – Tages- und Übernachtungsgäste – soll daher anhand der Pkw-Gesamtaufnahme bis in die Randbereiche überprüft werden. Zum Kernbereich gehört fast ganz Nordrhein-Westfalen. Allerdings weisen Münster und seine östlichen Nachbarkreise und der Regierungsbezirk Detmold nur noch niedrigere Werte (zwischen 7 und 16 Pkw je 100 000 Einwohner) auf, die Kreise Lippe und Höxter noch weniger, die Stadt Bielefeld und der Kreis Herford aber mehr.

Der norddeutsche Raum kann im Grunde nicht als Einzugsbereich angesprochen werden. Trotzdem zählen der Regierungsbezirk Weser-Ems und die östlich anschließenden Kreise einschließlich Bremen, Hannover und die Landkreise nördlich davon bis zur Stadt Hamburg, ferner die Kreise am Zonenrand mit Schwerpunkten in Wolfsburg und Wolfenbüttel noch zu den Gebieten mit bemerkenswertem Pkw-Besatz (3,0 bis 7,1). In Schleswig und Ostholstein (um Lübeck) werden sogar nochmals Werte von 7,1–16 erreicht. Im übrigen gibt es keinen Stadt- oder Landkreis in Norddeutschland, der nicht mit wenigstens einem Pkw in Boppard vertreten ist.

Bei den erfaßten Pkw aus Norddeutschland kann es sich mit Ausnahme einiger Besucher aus den südlicheren Kreisen Niedersachsens nicht um Tagesbesucher sondern nur um Übernachtungsgäste handeln. Sowohl Kurzurlauber (≤ 3 Übernachtungen) wie auch Urlauber (≥ 4 Übernachtungen)⁹⁾ aus verschiedenen Stadt- und Landkreisen wurden bei der Befragung erfaßt. Offensichtlich machen auch viele Urlauber auf ihrer Fahrt in den Süden einen Abstecher in das Rheinland – für die Bewohner des westlichen Niedersachsens ist dies kein großer Umweg – wie die Häufung der Kennzeichen während der Hauptsaison bestätigt. Ähnliches gilt für den nordhessischen Raum (Regierungsbezirk Kassel) mit seiner geringen Intensität. Nur Kassel, Marburg und Fulda wurden bei den Tagesbesuchern und den Übernachtungsgästen im Rahmen der Befragung erfaßt.

Südhessen (Regierungsbezirk Darmstadt) gehört dagegen zum Nahbereich und damit zum Tagesausflugsquellgebiet. Trotz der geringen Entfernung nimmt die Intensität aber sowohl nach Osten wie Süden rasch ab, so daß nur die westlichen Kreise und Städte (etwa bis zur Linie Wiesbaden – Frankfurt – Lahn ‚Wetzlar/Gießen‘) zum Kernraum gerechnet werden können. Aus diesem Teil Südhessens wurden

⁷⁾ Verträge oder Absprachen zwischen Reiseunternehmen und Hotel- und Gaststättengewerbe können zusätzlich zu „Verzerrungen“ im Einzugsbereich bzw. der Anfahrthäufigkeit von Omnibussen führen.

⁸⁾ Siehe als extremes Beispiel den Stadt- und Landkreis Ansbach. Generell wurden weit mehr Omnibusse aus dem süddeutschen Raum – speziell aus Unterfranken – als aus Norddeutschland erfaßt.

⁹⁾ Bei der Befragung wurden Kurzurlauber – es handelt sich vor allem um Wochenendgäste und Reiseunterbrechungen – mit 1–3 Übernachtungen (≤ 3) von den Urlaubern mit ≥ 4 Übernachtungen – das sind überwiegend Zweiturlauber und Feriengäste – getrennt. Die Absicht, Zweiturlauber (4–6 Übernachtungen) von den Langurlaubern i. e. S. des Wortes (≥ 7 Übernachtungen) zu unterscheiden, konnte wegen zu geringer Zahl der erfaßten Fälle nicht realisiert werden. Kurgäste wurden gesondert erfaßt, aber nicht in diese Untersuchung einbezogen, da ihnen im allgemeinen die Wahl des Kurortes nicht freisteht.

Tabelle 1: Die Herkunftsgebiete der erfaßten Pkw und Omnibusse

The districts of origin of cars and buses which have been noted

Länder bzw. Reg. Bezirke	ganze Saison		Vorsaison		Boppard				Wochenmitten		Stadtmitte		Bad Salzig – Hirzenach		Omnibusse insgesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Berlin	55	0,60	14	0,47	29	0,77	12	0,50	21	0,74	16	0,70	2	0,37	1	0,40
Schleswig/Holst.	141	1,53	34	1,13	70	1,85	37	1,53	104	3,68	30	1,31	1	0,19	1	0,40
Hamburg	92	1,-	15	0,50	50	1,32	27	1,12	42	1,49	23	1,-	3	0,56	-	-
Niedersachsen	304	3,31	87	2,89	149	3,95	68	2,82	80	2,83	68	2,97	24	4,49	5	1,98
Bremen	28	0,30	5	0,17	21	0,56	2	0,08	20	0,71	5	0,22	-	-	-	-
Reg. Bez. Düsseldorf	1550	16,86	515	17,10	578	15,31	457	18,95	350	12,38	287	12,53	50	9,36	57	22,62
Reg. Bez. Köln	1261	13,71	451	14,98	410	10,86	400	16,59	242	8,56	257	11,22	33	6,18	61	24,21
Reg. Bez. Münster	350	3,81	120	3,99	140	3,71	90	3,73	109	3,86	61	2,66	13	2,43	19	7,54
Reg. Bez. Detmold	237	2,58	53	1,76	130	3,44	54	2,24	95	3,36	46	2,01	4	0,75	2	0,79
Reg. Bez. Arnsberg	657	7,14	195	6,48	265	7,02	197	8,17	162	5,73	99	4,32	17	3,18	28	11,11
Reg. Bez. Koblenz (+ Mainz St. + Ld.)	2603	28,31	846	28,11	1150	30,46	607	25,18	942	33,32	928	40,51	179	33,52	12	4,76
Reg. Bez. Trier	146	1,59	39	1,30	65	1,72	42	1,74	46	1,63	40	1,75	20	3,75	1	0,40
Reg. Bez. Rh. Hessen- Pfalz ohne Mainz	217	2,36	83	2,76	79	2,09	55	2,28	97	3,43	63	2,75	97	18,16	1	0,40
Saarland	245	2,66	95	3,16	109	2,89	41	1,70	73	2,58	39	1,70	30	5,62	11	4,37
Reg. Bez. Darmstadt	481	5,23	180	5,98	164	4,34	137	5,68	120	4,24	140	6,11	28	5,24	17	6,75
Reg. Bez. Kassel	73	0,79	29	0,96	29	0,77	15	0,62	23	0,81	22	0,96	1	0,19	2	0,79
Bad./Württbg.	516	5,61	153	5,08	233	6,17	130	5,39	219	7,75	117	5,11	18	3,37	11	4,37
Bayern	240	2,61	96	3,18	104	2,75	40	1,66	82	2,90	50	2,18	14	2,62	23	9,13
insges.	9196	100	3010	100	3775	100	2411	100	2827	100	2291	100	534	100	252	100
NRW ohne Detmold	3818	41,52	1281	42,56	1393	36,90	1144	47,45	863	30,53	704	30,73	113	21,16	165	65,48
Rhld./Pfalz	2966	32,25	968	32,16	1294	34,28	704	29,20	1085	38,38	1031	45,-	296	55,43	14	5,56
Saarland	245	2,66	95	3,16	109	2,89	41	1,70	73	2,58	39	1,70	30	5,62	11	4,37
Südhessen (Darmst.)	481	5,23	180	5,98	164	4,34	137	5,68	120	4,25	140	6,11	28	5,24	17	6,75
Kernbereich	7510	81,67	2524	83,85	2960	78,41	2026	84,03	2141	75,73	1914	83,54	467	87,45	207	82,14

auch Übernachtungsgäste erfaßt. Im übrigen finden sich hier die ersten „weißen“ Kreise (Odenwald- und Vogelsbergkreis), von denen der Odenwaldkreis immerhin von Tagesbesuchern als Heimatkreis genannt wurde, der Vogelsbergkreis aber auch bei den Befragungen nicht in Erscheinung trat.

Der Regierungsbezirk Rheinhessen-Pfalz läßt sich mit Südhessen vergleichen. Er gehört zum Tagesausflugsbereich – dies gilt insbesondere für die Stadt Mainz und den Landkreis Mainz-Bingen – mit einer nach Süden hin rasch abnehmenden Intensität. Nur die nördlichen Kreise (s. Karte 2) können daher dem Kernraum, die südlichen aber müssen dem Randbereich zugerechnet werden. Auch die stark urbanisierten Kreise des Saarlandes entsenden zusätzlich zu den Tagesausflüglern Übernachtungsgäste. Trotz der relativ geringen absoluten Zahlen sollte das Saargebiet – wegen seiner Beteiligung an allen Urlaubsarten – wohl doch dem Kernraum zugerechnet werden.

Von den süddeutschen Ländern ist nur noch der Landesteil Baden in nennenswertem Umfang an den in Boppard parkenden Pkw beteiligt. Hierzu tragen Tagesurlauber und Übernachtungsgäste aus unterschiedlichen Verwaltungsein-

heiten und mit wechselnden Beteiligungen bei. Vom württembergischen Landesteil sind zwar noch alle Städte und Landkreise in der Karte vertreten, doch werden höhere Werte kaum noch erreicht. Sowohl in Württemberg wie auch im Westen Bayerns wurden die einzelnen Verkehrsarten – Tagesgäste und Übernachtungsgäste – nur noch in eher zufälliger Streuung erfaßt. Generell läßt sich ein Nord-Süd- und West-Ost-Gefälle beobachten. Noch relativ flächendeckend wurden Pkw-Kennzeichen aus Unterfranken, Mittelfranken und dem südwestlichen Oberbayern erfaßt. Oberfranken und Schwaben sind nur noch punktuell vertreten, und die Oberpfalz und Niederbayern fehlen fast völlig.¹⁰⁾

¹⁰⁾ Da es sich bei den Gästen aus Württemberg, Bayern und Schleswig-Holstein fast ausschließlich um Übernachtungsgäste handelt, kann durch Mehrfachaufnahme der Pkw die eine oder andere Verwaltungseinheit in eine höhere Intensitätsstufe gerückt sein. Die Kontrolle der Listen ließ darauf schließen, daß in Boppard Beschäftigte (evtl. Saisonarbeiter) vielfach erfaßt wurden (drei Landkreise in Baden/Württemberg und Bayern). Es mag solche Fälle auch im Kerneinzugsbereich geben, doch beeinflussen sie hier bei der großen Dichte der erfaßten Pkw-Kennzeichen nicht das Kartenbild.

Tabelle 2: Herkunftsgebiete der Tagesbesucher und Übernachtungsgäste
The districts of origin of day visitors and overnight guests

Länder bzw. Reg. Bezirke	Tagesbesucher							Kurzurlauber ≤ 3 Übern.							Urlauber ≥ 4 Übern.					
	insgesamt		Wochenmitten		Wochenenden		Weinfeste	insgesamt		Wochenmitten		Wochenenden		Weinfeste	insgesamt		Wochenmitten			
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%		
Berlin	-	-	-	-	-	-	-	-	74	2,12	29	6,46	-	-	45	3,66	18	2,21	14	3,87
Schleswig-Holst.	3	0,02	2	0,07	-	-	1	0,04	20	0,57	10	2,23	10	0,55	-	-	16	1,97	4	1,10
Hamburg	2	0,02	-	-	2	0,03	-	-	34	0,97	6	1,34	4	0,22	24	1,95	47	5,78	31	8,56
Niedersachsen	60	0,48	10	0,33	48	0,66	2	0,09	140	4,01	47	10,47	61	3,37	32	2,60	52	6,40	26	7,18
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0,09	-	-	-	-	3	0,24	57	7,01	51	14,09
Reg. Bez. Düsseldorf	1913	15,21	455	15,20	878	12,03	580	25,35	1306	37,41	112	24,94	820	45,35	374	30,41	184	22,63	80	22,10
Reg. Bez. Köln	2643	21,01	442	14,77	1953	26,76	248	10,84	655	18,76	71	15,81	333	18,42	251	20,41	129	15,87	63	17,40
Reg. Bez. Münster	148	1,18	2	0,07	50	0,69	96	4,20	271	7,76	33	7,35	116	6,52	122	9,92	45	5,54	13	3,59
Reg. Bez. Detmold	17	0,14	9	0,30	5	0,07	1	0,04	96	2,75	36	8,02	19	1,05	41	3,33	47	5,78	10	2,76
Reg. Bez. Arnsberg	1242	9,87	192	6,41	728	9,98	322	14,07	395	11,31	15	3,34	236	13,05	144	11,71	141	17,34	36	9,94
Reg. Bez. Koblenz (+ Mainz St. + Ld.)	4359	34,65	1502	50,18	2259	30,95	600	26,22	51	1,46	2	0,45	39	2,16	10	0,81	12	1,48	3	0,83
Reg. Bez. Trier	104	0,83	12	0,40	92	1,26	-	-	17	0,49	-	-	14	0,77	3	0,24	-	-	-	-
Reg. Bez. Rh. Hessen- Pfalz o. Mainz	182	1,45	21	0,70	154	2,11	7	0,31	10	0,29	-	-	10	0,55	-	-	2	0,25	-	-
Saarland	176	1,40	25	0,84	142	1,95	9	0,39	16	0,46	4	0,89	11	0,61	1	0,08	14	1,72	10	2,76
Reg. Bez. Darmstadt	1312	10,43	117	3,91	812	11,13	383	16,74	129	3,70	10	2,23	59	3,26	60	4,88	14	1,72	6	1,66
Reg. Bez. Kassel	37	0,29	2	0,07	-	-	35	1,53	34	0,97	3	0,67	5	0,28	26	2,11	4	0,49	2	0,55
Bad.-Württbg.	293	2,33	180	6,01	109	1,49	4	0,17	135	3,87	28	6,24	42	2,32	65	5,28	23	2,83	13	3,59
Bayern	88	0,70	22	0,47	66	0,90	-	-	105	3,01	43	9,58	29	1,60	29	2,36	8	0,98	-	-
insgesamt	12579	100	2993	100	7298	100	2288	100	3491	100	449	100	1808	100	1230	100	813	100	362	100
NRW ohne Detmold	5946	47,26	1091	36,45	3609	49,45	1246	54,46	2627	75,25	231	51,45	1505	83,24	891	72,44	499	61,38	192	53,04
Rhld.-Pfalz	4645	36,93	1535	51,29	2505	34,32	607	26,53	78	2,23	2	0,45	63	3,48	13	1,06	14	1,72	3	0,83
Saarland	176	1,40	25	0,84	142	1,95	9	0,39	16	0,46	4	0,89	11	0,61	1	0,08	14	1,72	10	2,76
Südhessen (Darmst.)	1312	10,43	117	3,91	812	11,13	383	16,74	129	3,70	10	2,23	59	3,26	60	4,88	14	1,72	6	1,66
Kernbereich	12079	96,03	2768	92,48	7068	96,85	2245	98,12	2850	81,64	247	55,01	1628	90,04	965	78,46	541	66,54	211	58,29

Der Zwang, sehr stark differierende Werte in eine überschaubare Signaturskala einzupassen, beeinträchtigt im übrigen die kartographische Anschaulichkeit. Einerseits müssen auch die Verwaltungseinheiten, die nur durch wenige Pkw bzw. Gäste in Boppard vertreten sind, aufgenommen werden, andererseits kann die Erstreckung dieser Signaturen über fast das ganze Bundesgebiet den außerhalb des eigentlichen Fremdeneinzugsgebietes liegenden Räumen optisch ein unangemessenes Gewicht verleihen. Die kartographische Darstellung soll und muß daher durch eine tabellarische ergänzt werden, welche die Gewichte des Kern- und Randgebietes des Einzugsbereiches (Nachfrageraumes) und der übrigen eher sporadisch vertretenen Räume deutlich macht. Da das Kartenbild die regionale Verteilung wiedergibt, kann dabei auf eine Untergliederung der peripheren Räume verzichtet und so die Tabelle überschaubar gehalten werden. Von der Verwaltungsgliederung wurde nur in einem Falle abgewichen, indem die zweifellos zum Nahbereich gehörende Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen dem Regierungsbezirk Koblenz zugeschlagen wurden (s. Tab. 1 und 2).

Es zeigt sich, daß das Kerngebiet – Nordrhein-Westfalen (ohne Regierungsbezirk Detmold), Rheinland-Pfalz, Saarland und Südhessen – 96% der Tagesbesucher, fast 82% der Kurz- (Wochenend-)urlauber und zwei Drittel der Zweit- und Erholungs-Urlauber stellt. Dem entspricht der Anteil an den kartierten Pkw mit 81,7%. Aus dem ganzen übrigen Bundesgebiet – Norddeutschland (einschließlich Regie-

rungsbezirk Detmold und Nordhessen) und Süddeutschland – kommen demnach nur 4% der Tagesbesucher, 18% der Kurz- und Wochenendurlauber und 33,5% der relativ wenigen Urlauber (≥ 4 Übern.). Auch die räumliche Verschiebung der Schwerpunkte wird deutlich. Von den Tagesbesuchern kommen mehr als ein Drittel aus der unmittelbaren Umgebung (Regierungsbezirk Koblenz), weitere 36% aus den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf und jeweils ca. 10% aus Arnsberg und Südhessen. Die Wochenendbesucher (bzw. Kurzurlauber) stammen zu mehr als zwei Drittel aus Düsseldorf, Köln und Arnsberg, dagegen die Urlauber nur zu 56%. Von letzteren stellt der norddeutsche Raum immerhin fast ein Viertel.

Der Anteil der einzelnen Verwaltungseinheiten an den aufgenommenen Pkw entspricht annähernd den gewichteten Anteilen der Fremdenverkehrsarten. Allerdings sind die Regierungsbezirke Köln und Arnsberg etwas unterrepräsentiert. Dies liegt sicher daran, daß die Langzeiturlauber überwiegend der älteren Generation angehören und nicht mit dem Pkw anreisen, wie die Befragungen ergaben. Zusätzlich wird sich die relativ große Zahl der Omnibusse und der mit ihnen anreisenden Tages- und Wochendbesucher in diesen etwas zu niedrigen Werten niederschlagen. Der Kernbereich ist deutlich zweigeteilt in den Nahbereich – mit keinem oder nur wenigen Übernachtungsgästen – Rheinland-Pfalz, Saarland und Südhessen und den Fernbereich Nordrhein-Westfalen mit Tagesbesuchern und Übernachtungsgästen

(s. Tab. 2 und Karte 4 und 5). Insgesamt unterstreichen die absoluten und relativen Werte der Tabellen das Gewicht des Kerneinzugsbereiches und erlauben eine kritische Wertung der bei den Erhebungen gewonnenen Daten.

Die Notwendigkeit der Streuung der Erhebungsdaten und der Beachtung der Standorte der Parkplätze soll in folgendem an Beispielen nachgewiesen werden. Dabei bleiben Einzelerhebungen unberücksichtigt, da ihre Ungenauigkeit wohl außer Frage steht. Die zeitliche oder räumliche Selektion der Erhebungsdaten ergibt in der Tat unterschiedliche Werte, die allerdings bei angemessener Größe der Stichproben ihrerseits wieder Aussagemöglichkeiten bieten. In der Nachsaison stammten z. B. 47,5% der in Boppard erfaßten Pkw aus Nordrhein-Westfalen (ohne Regierungsbezirk Detmold), an den Wochenmitten dagegen nur 30,5%. Mit 2026 bzw. 2141 erfaßten Pkw waren die Stichproben annähernd gleich groß, allerdings das Ergebnis von im einen Falle 8, im anderen 14 Erhebungen. Mit anderen Worten: an den Wochenmitten parkten generell weniger Fahrzeuge in Boppard.

Eine Interpretation dieser unterschiedlichen Prozentwerte ermöglichen die Vergleichsdaten. Ein hoher Prozentsatz der parkenden Pkw stammt von Tagesbesuchern. Bei der relativ großen Entfernung bieten sich für einen Besuch in Boppard die freien Wochenenden an. Während der Hauptsaison sind Fahrzeuge aus Nordrhein-Westfalen eher unterdurchschnittlich vertreten (36,9% gegenüber dem Durchschnitt von 41,5%), die Erholungsurlauber reisen zu einem höheren Prozentsatz mit der Bundesbahn an. So konzentriert sich der Besuch auf die Vorsaison (42,6%) und vor allem die Nachsaison mit den Weinfesttagen und dem im Jahre 1979 lang anhaltenden schönen Wetter. Entsprechend stärker müssen in der Wochenmitte Fahrzeuge aus dem Nahbereich vertreten sein. Aus dem Regierungsbezirk Koblenz einschließlich Mainz (Stadt und Land) stammten 33,3% gegenüber nur 25,2% in der Nachsaison. Von den an den Wochenmitten erfaßten Tagesbesuchern waren es sogar 50,2%. Während der Wochenmitte sind aber auch Pkw aus Norddeutschland mit 9,5% (267) stärker vertreten als etwa in der Vorsaison mit 5,2% (155). Hier handelt es sich überwiegend um Durchreisende, die einen kurzen Aufenthalt in Boppard nehmen oder um Kurzurlauber, wobei der Schwerpunkt zweifellos in der Urlaubszeit, also der Hauptsaison, liegt (8,5%).

Aber auch der Standort der Parkplätze beeinflusst das Ergebnis, wie ebenfalls an zwei Beispielen gezeigt werden soll. Während die Besucher wegen Überfüllung der Rheinparkplätze in zentralem Bereich oft weit rheinaufwärts bzw. rheinabwärts ausweichen müssen, liegen die beiden Marktparkplätze kaum 100 m vom Zentrum der Rheinfront entfernt. Hier stammten 40,5% der erfaßten Pkw aus dem Regierungsbezirk Koblenz (einschließlich Mainz), also dem Nahbereich (gegenüber 28,3% im Durchschnitt). Man kann annehmen, daß die Fahrzeughalter aufgrund mehrmaligen Besuchs die Parkplatzsituation Boppards kennen und verstärkt diese günstig gelegene Parkmöglichkeit nutzen. Auf den Parkplätzen in den Ortsteilen Bad Salzig und Hirzenach wird mit 55,4% Fahrzeugen aus Rheinland-Pfalz ein außerordentlich hoher Wert erreicht. Die Erklärung ergibt sich aus der besonderen Situation des Ortsteiles Bad Salzig. Die

LVA-eigene Kurklinik behandelt überwiegend (>80%) Patienten aus Rheinland-Pfalz. Auf dem Parkplatz am Kurpark steigt daher der Anteil der Fahrzeuge aus diesem Bundesland auf über 70%. Dabei handelt es sich weniger um die Pkw der Kurgäste, die überwiegend mit der Bundesbahn anreisen, als die ihrer Besucher, welche den Verwandten-/Bekanntebesuch mit einer Ausflugsfahrt oder einem Wochenendaufenthalt im Mittelrheintal koppeln.

Zur weiteren Kontrolle der Stichproben sollen nun die Ergebnisse der Gästebefragungen bezüglich des Einzugsbereiches etwas detaillierter überprüft werden. Über den Einzugsbereich der Tagesbesucher an Wochenmitten und Wochenenden wurde bereits gesprochen. Ein Vergleich einzelner Räume unter Einbeziehung der Weinfesttage ergibt hier recht interessante Differenzierungen auch im Hinblick auf das Verhalten der in Ballungsräumen bzw. eher ländlichen Gebieten wohnenden Bevölkerung. Während Tagesbesucher aus dem Regierungsbezirk Köln an den Wochenenden generell stärker in Erscheinung treten (26,8%), fällt der Regierungsbezirk Düsseldorf – und hier vor allem der nieder-rheinische Teil – durch hohe Besucherzahlen an den Weinfesttagen auf (25,4%). Auch Südhessen ist einmal durch die weinbaunahen Gebiete Rheingau-Taunus-Kreis und Wiesbaden und zweitens durch die ländlichen Räume überstark vertreten (s. Karte 6). Ein Dichtegebiet reicht vom Nordrhein-westfälischen Kreis Siegen über den Lahn-Dill- und Main-Kinzig-Kreis bis zum Kreis Fulda (Regierungsbezirk Kassel). An den Weinfesttagen stellt der engere Einzugsbereich mit 98% nahezu alle bei der Befragung erfaßten Tagesbesucher. Die Pkw-Kennzeichenaufnahme ergab 88% der Fahrzeuge aus dem Kernbereich. Diese Differenz ergibt sich vor allem aus dem höheren Anteil der Kurzurlauber aus Nord- und Süddeutschland (21,5%). Unter den Übernachtungsgästen an Wochenenden (≤ 3 Tage) sind – abgesehen vom Niederrhein – vor allem auch die Landkreise des Regierungsbezirks Arnberg, speziell der Hochsauerlandkreis, Olpe und Soest stark vertreten. 45,4% der Besucher kamen aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf und 13,1% aus Arnberg. Natürlich stellen während der beiden Weinfestwochenenden die Kegelklubs von den Städten bzw. dem Ballungsraum an Rhein und Ruhr einen hohen Prozentsatz der Übernachtungsgäste.¹¹⁾

Die bisherigen Vergleiche – Autokennzeichenaufnahme, Tagesbesucher und gelegentliche Verweise auf die Übernachtungsgäste – deuteten bereits an, daß sich das Einzugsgebiet mit zunehmender Aufenthaltsdauer ausweitete (s. Tab. 2 und Karten 4 und 5). Auch hier sollen die Befragungsergebnisse das aus der Kennzeichenaufnahme gewonnene Bild vertiefen. Stammten 96% der Tagesbesucher aus dem Kernbereich des Einzugsgebietes, so sind es noch 81,6% der Kurzurlauber, aber nur noch 66,5% der Urlauber (≥ 4 Übern.). Aber während beim Wochenend- bzw. Kurzurlaub der süddeutsche Raum mit 6,9% noch eine gewisse Bedeutung hat – aus Norddeutschland (Schleswig-Holstein,

¹¹⁾ Anstelle weiterer Vergleiche sei hier auf die Werte der Tabelle 2 verwiesen.

Tabelle 3: Herkunft der erfaßten Gäste bzw. Kfz (insges.)
Origin of guests and vehicles (totals) contacted during the investigation

	Tagesurlauber		Kurzurlauber		Urlauber		Camper		Pkw		Omnibusse	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Inländer	9032	69,54	3491	68,50	813	48,62	232	33,43	9887	81,75	252	64,12
Ausländer	3957	30,46	1605	31,50	859	51,38	462	66,57	2207	18,25	141	35,88
insgesamt	12989	100	5096	100	1672	100	694	100	12094	100	393	100

Niedersachsen und den Stadtstaaten) kamen 7,8% der Gäste -, tritt er beim längerfristigen Urlaub stark zurück (3,8%). Bei einer Aufenthaltsdauer von ≥ 4 Nächten stammten 23,4% der Erfaßten aus Norddeutschland. Vor allem der Raum Hannover und die Stadtstaaten treten hier in Erscheinung (s. Karte 5). Diese eher punktuellen Herkunftsräume lassen die Bezeichnung Einzugsbereich kaum angemessen erscheinen. Die relative Häufung während der Wochenmitten - Ansteigen des Anteils auf 34,8% - läßt darüber hinaus den Schluß zu, daß es sich eher um Zweiturlauber als Feriengäste handelt. Der norddeutsche Raum ist daher sicher nicht Einzugsgebiet im engeren Sinne. Der Mittelrhein wird auf der Fahrt nach Süden oder bei einem Zweiturlaub von einem relativ geringen Teil der Bevölkerung aufgesucht. Für Süddeutschland gilt dies in noch extremerer Weise, umso mehr als die Fahrtrichtung dem Trend nach Süden entgegensteht und der süddeutsche Raum über dem Mittelrhein vergleichbare Urlaubs- und Freizeitmöglichkeiten verfügt.

Bisher wurde die Herkunft der ausländischen Gäste bei den Überlegungen ausgeklammert. Dies wäre jedoch völlig unzulässig, da ihr Anteil an allen Besuchergruppen (mit Ausnahme der Kurgäste) über 30% beträgt (s. Tab. 3). Dies gilt allerdings nicht für die erfaßten Pkw-Kennzeichen. Da ein großer Teil der Ausländer aus Übersee bzw. aus weit entfernten Ländern anreist, wird der geringere Anteil von

18,25% verständlich. Immerhin wurden über 2200 Pkw aufgenommen, von denen weit über die Hälfte (57,6%) aus den Niederlanden kam, gefolgt von Belgien - einschließlich weniger Fahrzeuge aus Luxemburg - mit 16,5% und Großbritannien mit 10,8% (s. Tab. 4). Die skandinavischen Länder (überwiegend Dänen), die USA - einschließlich weniger Kanadier - und Frankreich waren mit jeweils 3,6-4% der Pkw vertreten. Auch hier überwiegen mit fast 89% die nördlichen Anrainer.¹²⁾

Im Verlaufe der Saison sind charakteristische Verschiebungen der Anteile der einzelnen Nationen zu beobachten. Etwa 63% der ausländischen Pkw wurden während der Hauptsaison (Juli / August) erfaßt, so auch der größte Teil der Pkw aus den Niederlanden und Skandinavien, während die Besucher aus Frankreich und Belgien relativ stärker in der Vorsaison, die US-Kennzeichen in der Vor- und Nachsaison vertreten waren. Die Fahrzeuge aus Großbritannien lassen zwar eine deutliche Spitze in der Hauptsaison, anteilmäßig jedoch eine ausgewogenere Verteilung über die Gesamtsaison erkennen. Von den Omnibussen kamen jeweils knapp 30% aus Großbritannien und den Niederlanden und jeweils über 15% aus Belgien und Frankreich. Hier wird die Kon-

¹²⁾ Vor allem die Fahrzeuge aus den USA, aber teilweise auch die aus Belgien und Großbritannien, gehören in Deutschland stationierten Armeeinghörigen der genannten Staaten.

Tabelle 4: Herkunft der Kfz mit ausländischen Kennzeichen
Origin of vehicles with foreign registration plates

Staat bzw. Staatengruppe	Personenkraftwagen									Omnibusse				
	Saison		Vorsaison		Hauptsaison		Nachsaison		Wochenmitten		insgesamt		Wochenmitten	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Niederlande	1272	57,63	219	45,82	867	62,15	186	55,69	726	64,19	41	29,08	20	34,48
Belgien/Luxemb.	363	16,45	113	23,64	215	15,41	35	10,48	176	15,56	23	16,31	4	6,90
Großbritannien	238	10,78	52	10,88	135	9,68	51	15,27	106	9,37	42	29,79	23	39,66
Frankreich	80	3,62	34	7,11	35	2,51	11	3,29	28	2,48	25	17,73	4	6,90
Skand. Länder	88	3,99	17	3,56	65	4,66	6	1,80	51	4,51	5	3,55	4	6,90
Schweiz	36	1,63	8	1,67	19	1,36	9	2,69	9	0,80	-	-	-	-
Österreich	12	0,54	2	0,42	4	0,29	6	1,80	5	0,44	1	0,71	1	1,72
Südeuropa	26	1,18	4	0,84	17	1,22	4	1,20	8	0,71	4	2,84	2	3,45
Ost-Südosteuropa	4	0,18	3	0,63	1	0,07	1	0,30	1	0,09	-	-	-	-
USA/Kanada	83	3,76	26	5,44	32	2,29	25	7,49	18	1,59	-	-	-	-
Sonst. Staaten	5	0,23	-	-	5	0,36	-	-	3	0,27	-	-	-	-
insgesamt	2207	100	478	100	1395	100	334	100	1131	100	141	100	58	100

zentration auf die Vor- und Hauptsaison offensichtlich (fast 80% der Fahrzeuge). In dieser Zeit wurden 111 Busse aus dem Ausland gegenüber nur 76 aus der Bundesrepublik gezählt. Nur aus Frankreich kam annähernd ein Drittel der Fahrzeuge in der Nachsaison. Von diesen 8 Omnibussen parkten allerdings 6 an den Weinfesttagen in Boppard, ebenso 7 von den 10 niederländischen.

Der Anteil der Ausländer an den erfaßten Gästen nimmt mit längerer Verweildauer zu: Von 30,5% bei den Tagesbesuchern über 31,5 bei den Kurzurlaubern bis 51,4% bei den Urlaubern mit ≥ 4 Übernachtungen (s. Tab. 3). Von den ausländischen Tagesbesuchern kamen etwas über 10% unmittelbar aus ihrem Heimatland, die übrigen vom jeweiligen Urlaubsort (bzw. ihrer Garnison) nach Boppard bzw. nahmen auf der Durchfahrt für kurze Zeit Aufenthalt (s. Tab. 5). Fast die Hälfte der Tagesbesucher kam aus den Niederlanden, annähernd 20% aus Großbritannien und über 16% aus den USA. Neben diesen drei Staaten sind (in der Reihenfolge ihrer Bedeutung) noch Australien (einschließlich weniger Neuseeländer), Japan, Belgien/Luxemburg und die Schweiz von Bedeutung.

Auch hier sind über die Saison hinweg gewisse Schwankungen im Anteil der einzelnen Länder zu beobachten. Während Besucher aus Großbritannien fast gleichmäßig über die ganze Saison mit einer gewissen Betonung der Wochenmitten Boppard aufsuchen, beherrschen die Besucher aus den USA die Vorsaison (41,1%), und zwar an den Wochenenden und die Niederländer die Nachsaison (72,6%). Selbstverständlich treten während der Hauptsaison die Besucher aus den übrigen Staaten (Japan 8,5%, Australien, Lateinamerika) etwas stärker in Erscheinung. Bei der Vertei-

lung auf Wochenmitten und Wochenendenspielen Absprachen der Beherbergungsbetriebe mit großen Reisebüros (Omnibusunternehmen) über fixe Anreisetage eine Rolle, aber auch die langen Wochenenden und die Weinfeste. Fast 400 Besucher aus den Niederlanden und 124 aus Großbritannien wurden an den Weinfesttagen durch die Befragung erfaßt. Hier scheint Frankreich – gemessen an der Zahl der aufgenommenen Omnibusse – unterrepräsentiert.

Die Zusammensetzung der ausländischen Besucher verschiebt sich beim Übergang von den Tagesgästen zu den Übernachtungsgästen beträchtlich (s. Tab. 5–7). Vor allem der Anteil der Besucher aus Großbritannien steigt von ca. 19% über 37,5% (≤ 3 Übernachtungen) auf 65,4% (≥ 4 Übernachtungen) an, wobei die Wochenmitten bevorzugt werden. Entsprechend sinkt der Anteil der Niederländer. Die belgischen Gäste verzeichnen eine ausgesprochene Spitze unter den Wochenendurlaubern der Nachsaison. 75% belgische Wochenendurlauber wurden an den Weinfesttagen erfaßt. Während in der Vorsaison nur wenige englische Kurzurlauber zu beobachten waren, stieg der Anteil der Australier (37%) und Franzosen (23,9%). Englische Kurzurlauber besuchten Boppard vor allem während der Wochenmitten der Hauptsaison (Werte um 54%), d. h. im Rahmen einer Deutschland-Rheinreise in der Ferienzeit wurden einige Tage in Boppard verbracht. Von den anderen Nationen sind nur noch die US-Amerikaner an den Wochenenden (über 80% der Erfassten an den Weinfesttagen) der Nachsaison erwähnenswert.

Der oben erwähnte überproportionale Anteil der Ausländer an den Gästen mit ≥ 4 Übernachtungen ergibt sich aus der größeren Zahl der in Omnibussen anreisenden Personen.

Tabelle 5: Herkunft der ausländischen Tagesbesucher

(Heimatland auch bei Besuch vom Urlaubsort (Garnison) aus)

Origin of foreign day visitors (home country also noted in cases of visit from another resort [or garrison])

Staat bzw. Staatengruppe	Saison (insges.)		Vorsaison		Hauptsaison		Nachsaison		Wochenmitten		Wochenenden einschl. Weinf.	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Niederlande	1890	47,76	232	20,60	614	44,11	1044	72,55	723	48,95	1167	47,06
Belgien/Luxemburg	107	2,70	48	4,26	50	3,59	9	0,63	32	2,17	75	3,02
Großbritannien	758	19,16	213	18,92	321	23,06	224	15,57	414	28,03	344	13,87
Frankreich	41	1,04	3	0,27	38	2,73	–	–	33	2,23	8	0,32
Skandinavien												
Dän., Schwed., Norw.	15	0,38	2	0,18	11	0,79	2	0,14	2	0,14	13	0,52
Schweiz	81	2,05	80	7,10	1	0,07	–	–	–	–	81	3,27
Österreich	11	0,28	1	0,09	10	0,72	–	–	–	–	11	0,44
Südeuropa												
Ital., Span., Port.	14	0,35	–	–	14	1,01	–	–	14	0,95	–	–
Ost + Südosteuropa	8	0,20	2	0,18	–	–	6	0,42	–	–	8	0,32
USA/Kanada	651	16,45	463	41,12	62	4,45	126	8,76	60	4,06	591	23,83
Lateinamerika	53	1,34	–	–	53	3,81	–	–	–	–	53	2,14
Austr./Neuseel.	132	3,34	44	3,91	60	4,31	28	1,95	49	3,32	83	3,35
Japan	118	2,98	–	–	118	8,48	–	–	110	7,45	8	0,32
übr. Asien	78	1,97	38	3,37	40	2,87	–	–	40	2,71	38	1,53
insgesamt	3957	100	1126	100	1392	100	1439	100	1477	100	2480	100

Tabelle 6: Herkunft der ausländischen Kurzurlauber (≤ 3 Übernachtungen)

Origin of foreigners taking short breaks (3 overnight stays)

Staat bzw. Staatsgruppe	Saison (insges.)		Vorsaison		Hauptsaison		Nachsaison		Wochenmitten		Wochenenden einschl. Weinf.	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Niederlande	458	28,54	45	25,57	235	25,24	178	35,74	206	24,94	252	32,35
Belgien/Luxemburg	282	17,57	6	3,41	119	12,78	157	31,53	73	8,84	209	26,83
Großbritannien	602	37,51	9	5,11	504	54,14	89	17,87	443	53,63	159	20,41
Frankreich	82	5,11	42	23,86	40	4,30	-	-	-	-	82	10,53
Skandinavier												
Dän., Schwed., Norw.	54	3,36	-	-	26	2,79	28	5,62	50	6,05	4	0,51
Schweiz	2	0,12	-	-	2	0,21	-	-	-	-	2	0,26
Österreich	6	0,37	6	3,41	-	-	-	-	2	0,24	4	0,51
Ost + Südosteuropa	2	0,12	-	-	2	0,21	-	-	2	0,24	-	-
USA/Kanada	47	2,93	3	1,70	1	0,11	43	8,63	3	0,36	44	5,65
Austr./Neuseel.	65	4,05	65	36,93	-	-	-	-	47	5,69	18	2,31
Japan	3	0,19	-	-	-	-	3	0,60	-	-	3	0,39
übr. Asien	2	0,12	-	-	2	0,21	-	-	-	-	2	0,26
insgesamt	1605	100	176	100	931	100	498	100	826	100	779	100

Tabelle 7: Herkunft der ausländischen Urlauber (≥ 4 Übernachtungen) und Camper

Origin of foreign holiday makers (4 overnight stays) and campers

Staat bzw. Staatsgruppe	Saison (insges.)		Vorsaison		Hauptsaison		Wochenmitten		Wochenenden		Camper ganze Saison	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Niederlande	206	23,98	63	19,57	133	25,93	113	22,74	93	25,69	367	79,44
Belgien/Luxemburg	26	3,03	4	1,24	22	4,29	15	3,02	11	3,04	8	1,73
Großbritannien	562	65,42	208	64,60	342	66,66	353	71,03	209	57,73	39	8,44
Frankreich	2	0,23	-	-	2	0,39	2	0,40	-	-	-	-
Skandinavier												
Dän., Schwed., Norw.	2	0,23	-	-	-	-	2	0,40	-	-	21	4,55
Schweiz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	3,03
Österreich	10	1,16	2	0,62	8	1,56	8	1,61	2	0,55	-	-
USA/Kanada	4	0,47	-	-	4	0,78	4	0,80	-	-	10	2,16
Austr./Neuseel.	45	5,24	45	13,98	-	-	-	-	45	12,43	3	0,65
übr. Asien	2	0,23	-	-	2	0,39	-	-	2	0,55	-	-
insgesamt	859	100	322	100	513	100	497	100	362	100	462	100

Einige Unternehmen buchen Boppard als Standquartier und veranstalten von hier aus Tagesausflüge.¹³⁾ Schon wenige voll besetzte Busse müssen wegen der relativ geringen Zahl der befragten „Langurlauber“ die Proportionen verschieben, umso mehr als Bundesbürger, die 4 und mehr Nächte verweilen, nicht mit dem Omnibus anreisen, also bei der Erfassung keine Großgruppen zu Buche schlagen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Ausländer übersteigt wegen der relativ geringen Zahl länger verweilender Gäste 5 Tage nur geringfügig. Im übrigen spielen neben den Briten

und Niederländern nur noch die Belgier (als Einzelreisende) und die Australier (Reisegesellschaften) in dieser Gruppe (≥ 4 Übernachtungen) eine Rolle.

Gemessen an dem hohen Anteil der erfaßten niederländischen Pkw (57,6%) lagen die Prozentwerte bei den Befragungen weit niedriger: 47,8% der Tagesbesucher, 28,5% der Kurzurlauber und 24,0% der Urlauber. Wie kommt es zu diesen hohen Pkw-Zahlen? Von den auf dem Campingplatz erfaßten Ausländern waren annähernd 80% Niederländer, die übrigens diesen Platz z. T. schon mehrfach aufgesucht hatten (s. Tab. 7). Hier machte sich eine andere Fehlerquelle bei den Erhebungen bemerkbar. Der Anteil der Ausländer an den Erfassten lag bei 64,3%, während die amtliche Statistik ca. 88% Ausländer notiert. Die Differenz könnte an einer zu geringen Größe der Stichprobe (3,5% = 183 Be-

¹³⁾ Das Nationalitätenkennzeichen der ausländischen und deutschen Omnibusse stimmt im übrigen nicht immer mit der Nationalität der Benutzer überein (z. B. japanische Reisegesellschaft im niederländischen Bus).

fragte) liegen. Nach den Erfahrungen der Interviewer aber ist die Ursache im unterschiedlichen Verhalten der In- und Ausländer zu suchen. Während die deutschen Camper sich während des Tages länger auf dem Campingplatz aufhalten und daher „erfaßt“ werden konnten, unternahmen die Ausländer Tagesausflüge, Stadtbummel usw. und standen bei den Befragungen nicht zur Verfügung. Unter den aufgenommenen niederländischen Pkw sind daher sicher auch die Autos der Camper vertreten – der Platz liegt etwa 6 km von Boppard entfernt –. Die Aufenthaltsdauer von 5 bis 6 Tagen kann in manchen Fällen auch zur Mehrfacherfassung geführt haben. Die große Zahl der niederländischen Campinggäste läßt die übrigen Nationalitäten zahlenmäßig zurücktreten. Aus den Prozentwerten sollen daher keine grundlegenden Schlüsse gezogen werden. Zweitstärkste Gruppe sind auch hier die Engländer, gefolgt allerdings von Skandinavien und Schweizern, während die Belgier schon stark zurücktreten und Franzosen nicht erfaßt wurden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden: Kfz-Kennzeichenerfassungen sind bei genügender Zahl und Streuung der Aufnahmetage unter Berücksichtigung der Wochenmiten und -enden, der Besucherspitzen an langen Wochenenden, besonderer Ereignisse (z. B. Weinfeste) und des Jahresganges ein durchaus geeignetes Mittel zur Bestimmung des Einzugsbereiches einer Fremdenverkehrsgemeinde und seiner graduellen Abstufungen. Im Falle Boppards zeigt die Karte deutlich das asymmetrisch nach Norden verschobene und von der Rheinachse bestimmte Kerngebiet. Es ist nach Norden, Osten und Süden – östliches Münsterland, südwestliches Niedersachsen, Regierungsbezirk Detmold, westliches Nordhessen, südliches Südhessen, Nordbaden und südliches Rheinhessen, aber auch im Westen (ländlicher Raum der West- und Maareifel) – von einer Randzone weniger intensiver Beziehungen zum Urlaubsort Boppard umgeben (s. weiter unten). Der übrige norddeutsche Raum, Baden-Württemberg und Westbayern können nicht zum eigentlichen Einzugsgebiet gerechnet werden, wenn auch vor allem norddeutsche Besucher – auf dem Weg nach Süden – das Mittelrheingebiet aufsuchen. Es zeichnet sich also ein relativ scharf umrissener, begrenzter Einzugsbereich ab, im Gegensatz etwa zu den Badeorten an Nord- und Ostsee oder Fremdenverkehrsorten der Alpen.

Probleme bei der Autokennzeichenauswertung ergeben sich aus der Tatsache, daß Besucher ohne und mit Übernachtung nicht getrennt werden können, aus der Doppelerfassung von Übernachtungsgästen bei aufeinanderfolgenden Aufnahmetagen, aus der unterschiedlichen Nutzung mehr oder weniger gut erreichbarer oder bekannter Parkmöglichkeiten und ortsspezifischen Einflüssen (Beispiel LVA Bad Salzig). Auch die Altersstruktur der Übernachtungsgäste (ältere mit der Bahn anreisende Urlauber) kann das Ergebnis verzerren. Die Kennzeichenaufnahme ist weiterhin nur bedingt tauglich zur Erfassung der Ausländer. Vor allem die aus Übersee bzw. fernen Ländern mit Flugzeug und Schiff anreisenden, dann auf Bahn, Omnibus, Leihwagen usw. umsteigenden Fremden werden nur noch z. T., oder gar (Leihwagen und Busse) unter der falschen Nationalität erfaßt. Der starke Besucherstrom aus den Niederlanden – auch

noch im Tagesausflugsverkehr – hätte eine regionale Differenzierung der Kennzeichenaufnahme nahegelegt, die aber leider versäumt wurde. In jedem Falle empfiehlt sich zur Korrektur und Erlangung zusätzlicher Informationen eine Befragung der Gäste.

Die Termine der Gästebefragungen lassen sich unter Beachtung der bereits genannten Bedingungen mit der Kfz-Kennzeichenaufnahme koppeln. Wichtig ist die Festlegung der Stichprobengrößen in Anlehnung an die tatsächlichen Gästezahlen der einzelnen, getrennt zu erfassenden Besuchergruppen auch während des Verlaufs der Erhebungsperiode. Es wurden Tagesbesucher, Übernachtungsgäste – getrennt nach ≤ 3 und ≥ 4 Übernachtungen und Kurgästen – und Campinggäste getrennt erfaßt. Da die realen Zahlen meist nur annähernd geschätzt werden können, liegen hier mögliche Fehler der Stichprobe. An sich ausreichende Stichproben können ihre Aussagekraft verlieren, wenn die Zahl der Fälle zu gering wird. So ist das Einzugsgebiet des Campingplatzes trotz ausreichend erscheinender Stichprobengröße wegen der starken Belegung durch Niederländer weder in bezug auf die deutschen noch die übrigen ausländischen Benutzer – infolge der geringen Zahl der erfaßten Personen dieser Gruppen – näher zu bestimmen.

Die Befragung ermöglicht im Gegensatz zu der Kennzeichenkartierung die Trennung von Tagesausflüglern und Übernachtungsgästen. Erst sie läßt daher die klare Zweiteilung des Kerneinzugsbereiches der Fremdenverkehrsgemeinde Boppard sichtbar werden. Der Süden – mit der Grenze Nordrhein-Westfalen/Rheinland-Pfalz fast überdeutlich zusammenfallend – ist allein Einzugsbereich der Tagesbesucher (Nahbereich). Nur in randlichen Räumen – im Lahn-Dill-Gebiet, im Raum Wiesbaden-Mainz, Nordbaden und im Saargebiet – kommen Überschneidungen vor. Doch handelt es sich überwiegend um Wochenendverkehr. Nordrhein-Westfalen dagegen ist Überschneidungsbereich von Tagesausflugsverkehr (räumliche Differenzierungen siehe oben) und Übernachtungsverkehr (auch längerfristigem). Dabei wird die Grenze nach Niedersachsen und Nordhessen beim Übernachtungsverkehr randlich geringfügig überschritten. Der längerfristige Übernachtungsverkehr (≥ 7), der hier nicht gesondert ausgewiesen ist, erfaßt überwiegend ältere Menschen.

Die oben angesprochene Randzone des Einzugsbereiches stellt – soweit sie nordrheinwestfälisches und angrenzendes Gebiet umfaßt – wegen zu großer Entfernung (auch der eher ländliche Charakter spielt vielfach eine Rolle) nur noch wenige Tagesbesucher. Doch kommen aus diesem Raum noch zahlreiche Übernachtungsgäste. Der südliche Bereich der Randzone (südliches Rheinhessen und Südhessen) ist zwar wegen der relativ geringen Entfernung noch durch Tagesbesucher vertreten, entsendet aber, da weitere attraktive Erholungsgebiete leicht erreichbar sind, kaum Übernachtungsgäste. Die Einstufung als Randzone ist daher nicht nur wegen der geringen Besucherzahlen sondern auch aus strukturellen Gründen gerechtfertigt.

Die breit gestreuten Erhebungs- und Befragungstermine ermöglichen in ihrer gegenseitigen Ergänzung zusätzlich das Erkennen charakteristischer Verhaltensweisen, etwa in der

Wahl der Wochenmitten oder Wochenenden, der Weinfe-
ste, der Bevorzugung bestimmter Jahreszeiten usw., auf die
im Text näher eingegangen wurde. Die für Pkw-Zählungen
und Befragungen ausgewählten Tage werden in der Literatur
oft als „repräsentativ“ bezeichnet. Aus den hier vorgelegten
Untersuchungsergebnissen geht m. E. eindeutig hervor, daß
es solche für die ganze Saison „repräsentativen Tage“ nicht
gibt. Die Tabellen und Karten zeigen, daß die Stichproben

erst in ihrer Kombination und Streuung die angestrebte
Wirklichkeitsnähe erreichen. Im Einzelfalle mag in einer be-
stimmten Fremdenverkehrssparte einmal eine Verwaltungseinheit über- oder unterproportional vertreten sein. Solche
Fehler lassen sich jedoch durch die doppelte Erfassung der
Besucherströme und den kritischen Vergleich der beiden Er-
hebungsmethoden bzw. ihrer Ergebnisse in befriedigender
Weise ausmerzen.

Literatur

1. AMMANN, FRANK: Analyse der Nachfrageseite der motorisierten Naherholung im Rhein-Neckar-Raum. Heidelberg Geogr. Arbeiten 51, Heidelberg 1978.
2. DACH-HAMANN, ASTRID: Das Bergische Land als Naherholungsraum. Düsseldorf Geogr. Schriften, 8. Düsseldorf 1977.
3. DODT, JÜRGEN: Der Fremdenverkehr im Moseltal zwischen Trier und Koblenz. Forsch. z. dt. Ldk. 162. Bad Godesberg 1967.
4. EBERLE, INGO: Die Bedeutung kleiner Mittelgebirgstäler für den Naherholungsverkehr – mit Beispielen aus Hessen und Rheinland-Pfalz. Ber. z. dt. Ldk. 50, 1976. S. 153–174.
5. MAIER, JÖRG: Modellvorstellungen über den Naherholungsverkehr. Beteiligungsmuster und Reichweitensysteme. Tag. Ber. u. wiss. Abh. Dt. Geogr. Tag Innsbruck 1975. Wiesbaden 1976, S. 629–641.
6. MEUTER, H. U. RÖCK, S.: Wochenendfreizeit in besiedelten Räumen: Einige Daten zur Bedeutung von Landschaft im Freizeitraum. Inf. z. Raumw. 1974. S. 333–345.
7. RUPPERT, K. U. MAIER, J.: Der Naherholungsverkehr der Münchener. Ein Beitrag zur Geographie des Freizeitverhaltens. Mitt. Geogr. Ges. München 55, 1970. S. 31–44.
8. SCHULZ, ARNDT: Der Erholungsverkehr im Naturpark Siebengebirge unter besonderer Berücksichtigung der Tagesbesucher. Ber. z. dt. Ldk. 39, 1, 1967, S. 70–80.

FLUCTUATIONS IN THE LAND-USE COMPOSITION OF URBAN DEVELOPMENT DURING THE INDUSTRIAL ERA*)

With 9 figures

J. W. R. WHITEHAND

Zusammenfassung: Schwankungen im Anteil verschiedener Landnutzungskategorien bei der Stadtentwicklung während des Industriezeitalters

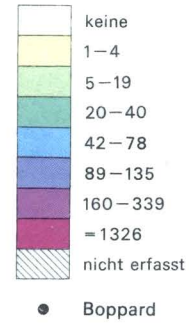
Für die Vereinigten Staaten, Großbritannien, Australien, Italien und für einige ausgewählte britische Städte werden graphische Darstellungen vorgeführt, die Angaben über die zeitlichen Schwankungen des relativen Anteils verschiedener Landnutzungskategorien bei der Stadtentwicklung zwischen der Mitte des 19. und der Mitte des 20. Jahrhunderts machen. Außerdem wird auf eine Studie eingegangen, in der Grundstückstransaktionen, welche der Erschließung von Land für städtische Nutzung vorausgingen, in einem städtischen Teilbereich untersucht wurden. Das zyklische Element beim städtischen Wachstum wird betont, und die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, daß es während der Flautezeiten des Wohnungsbaus zu einem relativ starken Zuwachs städtischer Flächen-nutzung kommt, die nicht Wohnzwecken dient. Es handelt sich besonders um Nutzungen geringer Intensität und um solche, die im Zusammenhang mit öffentlich-institutionellen Bauvorhaben stehen. Schließlich werden einige Faktoren zusammengefaßt, die den Hauptschwankungen in der Zusammensetzung der Landnutzung bei der städtischen Entwicklung zugrunde liegen, wie die Unterschiede in finanziellen Übereinkommen, die in den Anfangsstadien getroffen werden.

An aspect of cities that has been neglected, perhaps partly because it involves a long time perspective and severe data problems, is the analysis of time series relating to the various forms that in combination make up the physical character of urban areas. This type of study can reveal both the recurrent aspects of the development of the urban landscape, such as fluctuations in house-building, and the limitation of the construction of certain forms to particular periods, for example the concentration of cinema building in Britain almost entirely within the first four decades of this century. Ideally it should be undertaken at scales ranging from local to national (and even international) if individual developments in the landscape are to be viewed in the context of more general processes.

*) The author is indebted to Mr. S. T. DELANEY for permission to use his data on golf courses and rugby union clubs, to Mr. P. J. ASPINALL, Mr. R. G. FORD and Mr. T. R. SLATER for their comments on a draft of this paper, and to Mr. T. G. GROGAN for preparing the diagrams for publication.

Karte 1:

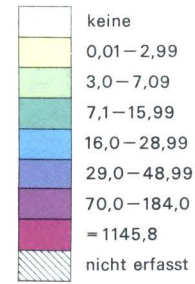
Herkunft der an allen Aufnahmestagen
(Saison 1979) in Boppard parkenden PKW (9196).



0 50 100 km

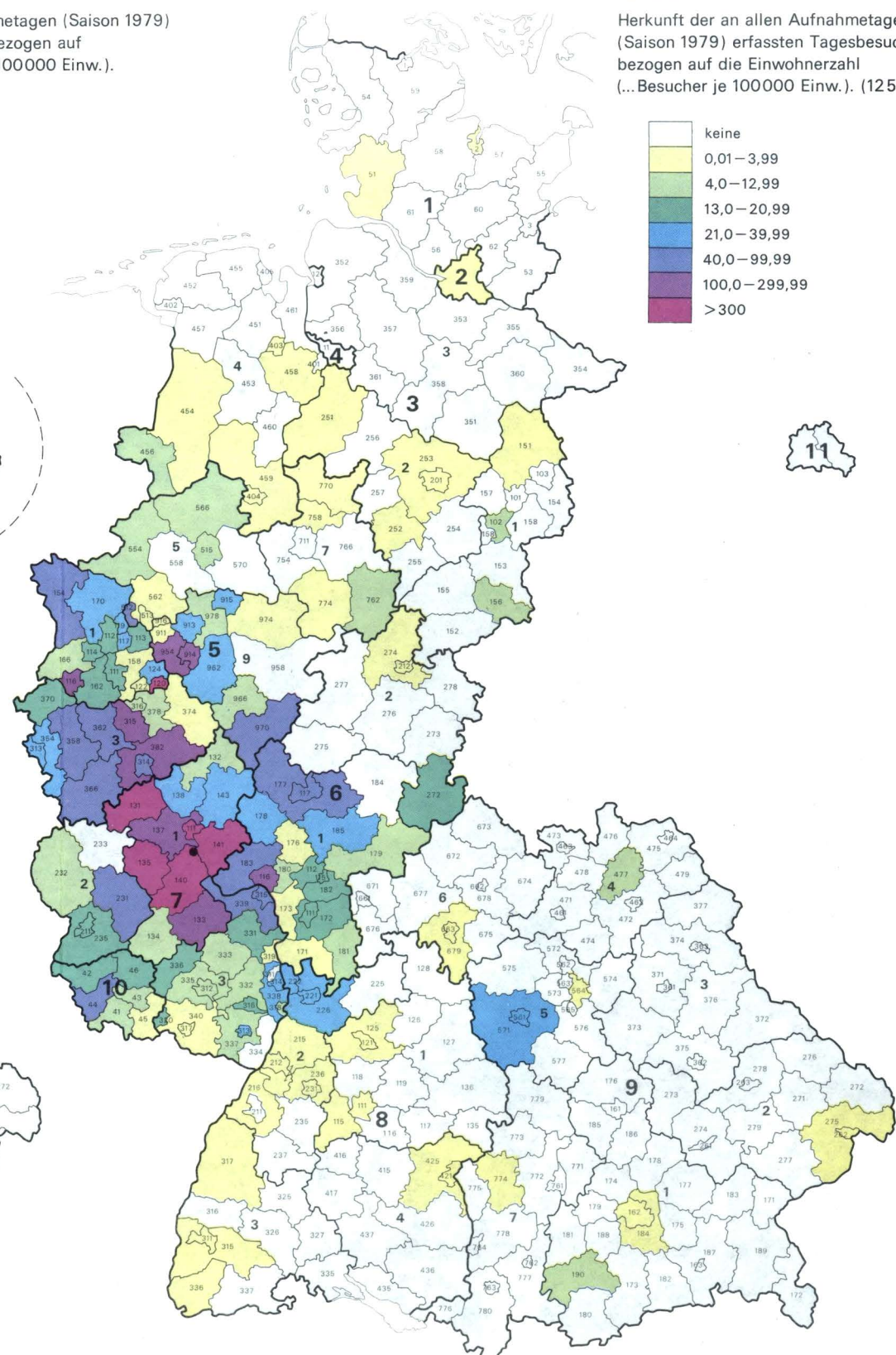
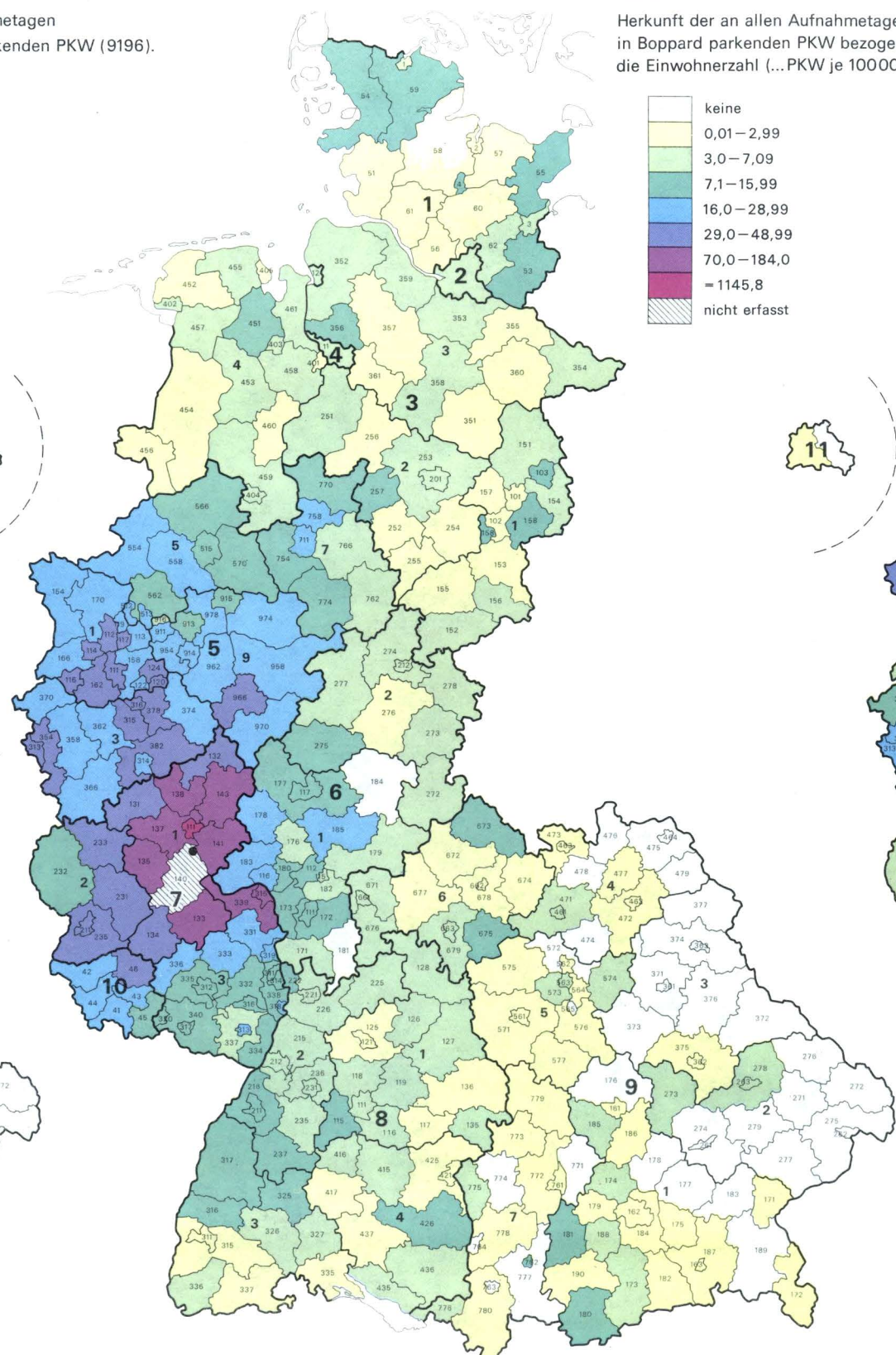
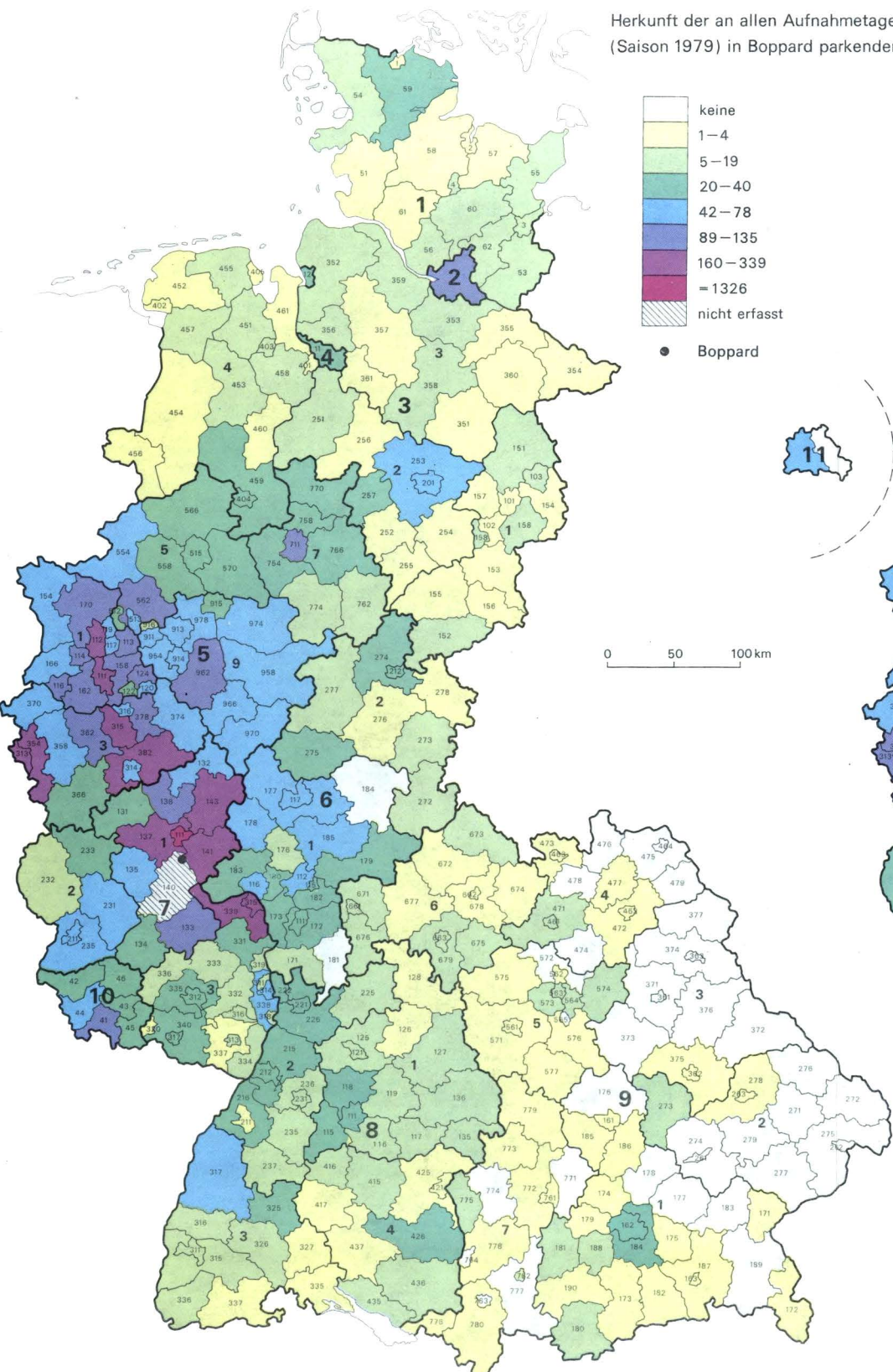
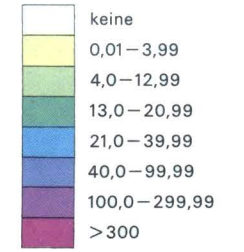
Karte 2:

Herkunft der an allen Aufnahmestagen (Saison 1979)
in Boppard parkenden PKW bezogen auf
die Einwohnerzahl (...PKW je 100000 Einw.).



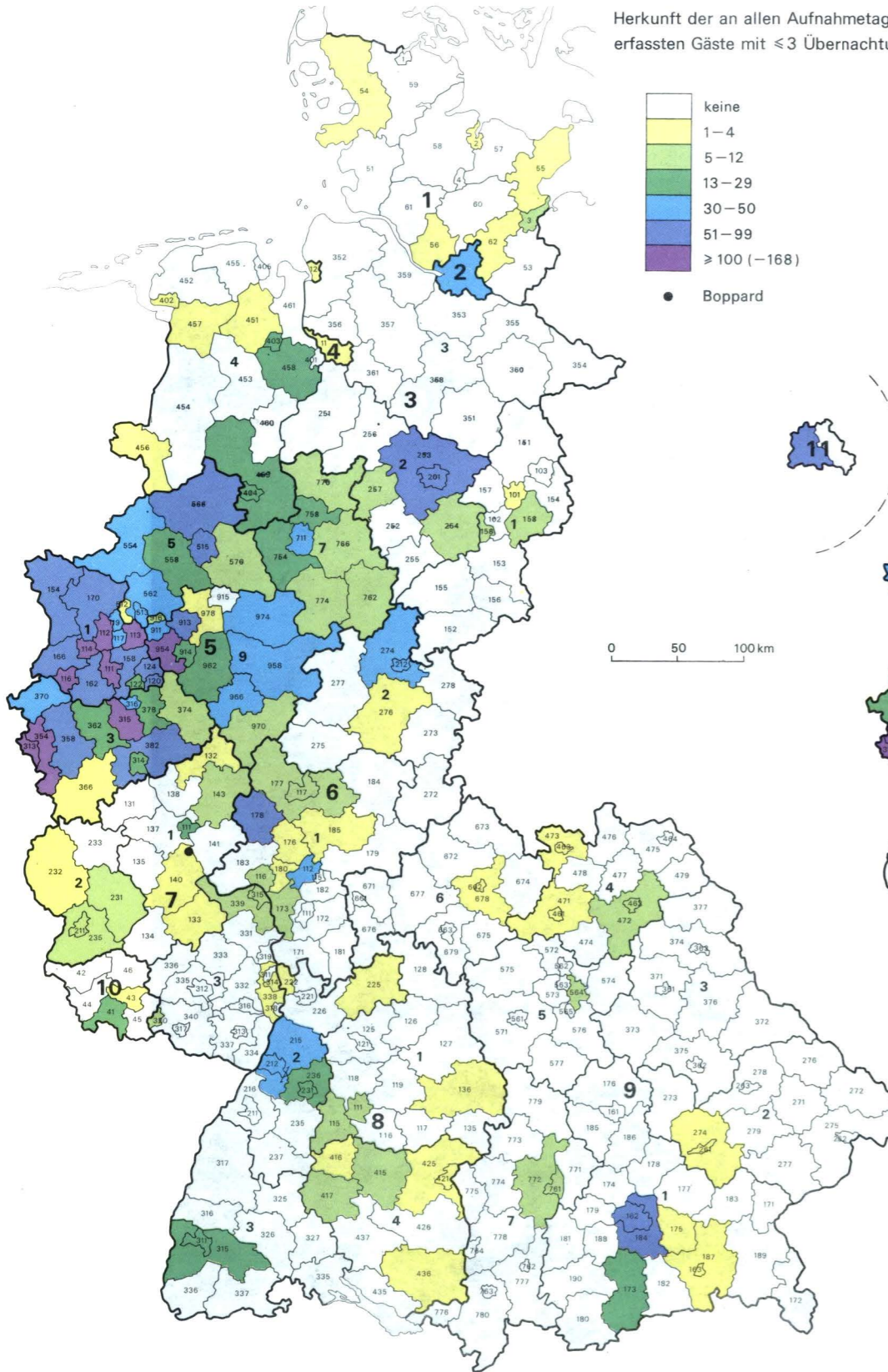
Karte 3:

Herkunft der an allen Aufnahmestagen
(Saison 1979) erfassten Tagesbesucher
bezogen auf die Einwohnerzahl
(...Besucher je 100000 Einw.). (12579)



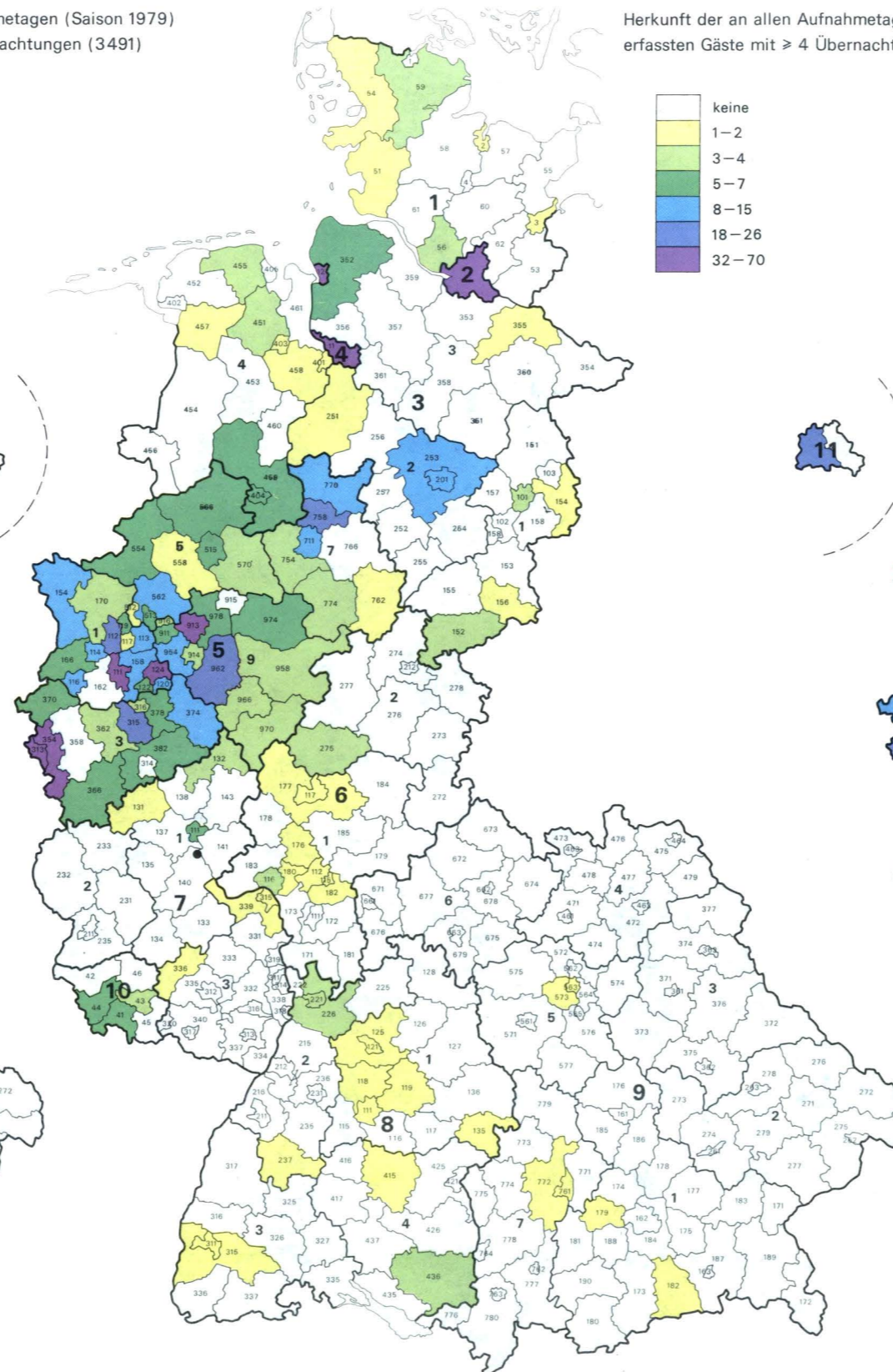
Karte 4:

Herkunft der an allen Aufnahmetagen (Saison 1979) erfassten Gäste mit ≤ 3 Übernachtungen (3491)



Karte 5:

Herkunft der an allen Aufnahmetagen (Saison 1979) erfassten Gäste mit ≥ 4 Übernachtungen (813)



Karte 6:

Herkunft der an den Weinfesttagen 1979 erfassten Tagesbesucher (2288)

