BHANDLUNGEN DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS - ANTHROPOGEOGRAPHIE

HANS-MARTIN HINZ

SOZIO-ÖKONOMISCHE BEDINGUNGEN UND AUSWIRKUNGEN SOWIE RAUMPROBLEME DES AMERIKANISCHEN TOURISMUS UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG FLORIDAS

BAND 38

DIETRICH REIMER VERLAG BERLIN

18
45

ABHANDLUNGEN DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS
ANTHROPOGEOGRAPHIE

BAND 38

HERAUSGEBER:

F. BADER, G. BRAUN, U. FREITAG, G. KLUCZKA, A. KÜHN,
K. LENZ, G. MIELITZ, W. SCHARFE, F. SCHOLZ

SCHRIFTLEITUNG:

H. LEONHARDY

VERANTWORTLICH FÜR DIESEN BAND:

K. LENZ

ABHANDLUNGEN DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS
ANTHROPOGEOGRAPHIE

BAND 38

HANS-MARTIN HINZ

SOZIO-ÖKONOMISCHE BEDINGUNGEN UND AUSWIRKUNGEN SOWIE RAUMPROBLEME DES AMERIKANISCHEN TOURISMUS UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG FLORIDAS

BERLIN 1985

DIETRICH REIMER VERLAG BERLIN

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Hinz, Hans-Martin:
Sozio-ökonomische Bedingungen und räumliche Auswirkungen des amerikanischen Tourismus unter besonderer Berücksichtigung Floridas / Hans-Martin Hinz. - Berlin : Reimer, 1985.
(Abhandlungen des Geographischen Instituts Anthropogeographie ; Bd. 38)
ISBN 3-496-00315-4

NE: Institut für Anthropogeographie, Angewandte Geographie und Kartographie <Berlin, West> : Abhandlungen des Geographischen ...

© by Dietrich Reimer Verlag Berlin 1985
Dr. Friedrich Kaufmann
Unter den Eichen 57, 1000 Berlin 45

Alle Rechte vorbehalten - Nachdruck verboten
Printed in Germany

Gedruckt mit Unterstützung des Geographischen Instituts - Anthropogeographie

D 188

V O R W O R T

Das Quellenmaterial für die vorliegende Untersuchung wurde im wesentlichen während eines Forschungs- und Studienaufenthaltes in den USA im Frühjahr 1980 zusammengetragen. Eine Vielzahl von Mitarbeitern bei Bundes-, Landes- und Regionalbehörden sowie Universitäten und der touristischen Privatwirtschaft gewährte mir Hilfe, ohne die die Erstellung dieser Dissertation kaum möglich gewesen wäre.

Finanziell bezuschußt wurde der Aufenthalt in den USA von der Humboldt-Ritter-Penck-Stiftung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, von der bischöflichen Studienförderung Cusanuswerk, Bad Godesberg, und von der deutschen Gesellschaft für Amerikastudien e.V.
Allen Förderern möchte ich meinen Dank aussprechen.

Besonderer Dank gilt Herrn Professor Dr. Karl Lenz, der die Dissertation von Beginn an förderte und die Arbeit wissenschaftlich betreute. Der Dank gilt auch Frau Göring und Herrn Dr. Kämmer vom John-F.-Kennedy-Institut der Freien Universität Berlin für die fototechnischen Arbeiten bzw. die Bearbeitung des Kartenmaterials.
Die Dissertation wurde inhaltlich im Herbst 1982 fertiggestellt.

Inhaltsverzeichnis

Zielsetzung und Vorgehensweise 1

I Der amerikanische Tourismus im nationalen Rahmen

1 Tourismus - Entstehungsursachen, Definitionen und Abgrenzungen 3
2 Größenordnung und Charakter des amerikanischen Tourismus 11
2.1 Reiseintensität und Reiseverhalten 11
2.2 Größenordnung, Struktur und Auswirkungen der Touristenausgaben 14
2.2.1 Größenordnung der Touristenausgaben 14
2.2.2 Struktur der Ausgaben 15
2.2.3 Die Wirkung der Touristenausgaben 17
2.2.3.1 Multiplikationseffekt und Wirtschaftswachstum 17
2.2.3.2 Touristische Arbeitsplätze 18

3 Die Entwicklungsbedingungen des Tourismus in den USA 21
3.1 Die streßbedingte Nachfrage nach Tourismus als Resultat der zunehmenden Urbanisierung 21
3.1.1 Generelle Streßursachen 21
3.1.2 Reisebedürfnisse und deren Einlösungsmöglichkeiten 23
3.2 Einkommensverbesserungen und Freizeitzuwachs als Resultate des Wirtschaftswachstums 27
3.2.1 Das Wirtschaftswachstum in den USA 27
3.2.2 Einkommensentwicklung 28
3.2.2.1 Einkommenszuwachs 28
3.2.2.2 Einkommensverwendung 30
3.2.3 Arbeitszeitverkürzungen und Freizeitzuwachs 31
3.3 Die Mobilitätsentwicklung 35
3.3.1 Die amerikanische Akzessibilitätsentwicklung 35
3.3.2 Der Zeitfaktor und die Verfügbarkeit an Transportmitteln 36
3.3.3 Die Raumnutzung 39
3.3.4 Beeinträchtigungen der Mobilität 39

4 Die charakteristischen Reaktionsweisen der touristischen Nachfrage in Zeiten ökonomischer Probleme des Landes 42
4.1 Das Verhalten der Tourismusnachfrage in Rezessionsphasen 42
4.2 Der amerikanische Auslandstourismus als Steuerungselement zur Verbesserung der Bilanzstrukturen der USA 47

5 Aspekte der zukünftigen Tourismusnachfrage auf dem Hintergrund von bevölkerungs- und siedlungsgeographischen Veränderungen sowie des generellen Wirtschaftsstrukturwandels in den USA 58
5.1 Die Altersstruktur der amerikanischen Bevölkerung 60
5.2 Der Wirtschaftsstrukturwandel in den USA: Freizeiterwartungen an eine postindustrielle Gesellschaft 65

6 Die amerikanischen Tourismusräume 70

6.1 Die räumliche Verteilung der Tourismusräume in den USA 70

6.2 Strukturelle Aspekte, ökonomische und soziale Probleme der Tourismusräume 76

6.2.1 Strukturelle Aspekte im Beziehungsfeld von touristischen Nachfragezentren und Erholungsräumen 77

6.2.2 Ökonomisch-soziale Probleme der Erholungsräume 79

6.3 Ökologische Belastungen der Tourismusräume 80

6.4 Lösungsbemühungen der Erholungsraumprobleme: Schwerpunkte der Erholungsraumaktivitäten der Bundesregierung 83

6.4.1 Voraussetzungen für ein optimales Erholungsraumangebot: Die quantitative Ausstattung mit Erholungsräumen und die qualitativen Veränderungen in der Administrationsorganisation 84

6.4.2 Veränderungen der Nutzungsprioritäten in den öffentlichen Erholungsräumen 87

6.4.3 Maßnahmen der Bundesregierung zum Abbau regionaler Erholungsraumdefizite 90

6.4.4 Indirekt wirkende Programme der Bundesregierung zur Lösung der Erholungsraumprobleme und zur Förderung des Tourismus 95

7 Der amerikanische Tourismus im regionalen Vergleich 97

7.1 Das Reiseaufkommen im Vergleich der Bundesstaaten 98

7.1.1 Das Reisegesamtaufkommen in den Bundesstaaten 98

7.1.2 Kommerziell und nichtkommerziell relevante Reisen 102

7.1.3 Die Reiseaktivitäten der Bevölkerung der einzelnen Bundesstaaten 106

7.1.4 Reisebilanzen der Bundesstaaten und Hauptreiseströme 109

7.2 Die Ausgaben der amerikanischen Touristen in den Bundesstaaten der USA und ihre Auswirkungen 115

7.2.1 Absolute Ausgaben 115

7.2.2 Die relative Bedeutung der Touristenausgaben 118

7.2.3 Die ökonomischen Auswirkungen der Touristenausgaben 121

7.3 Tourismusdaten: Rangskala der Bundesstaaten 125

II Der amerikanische Tourismus am Beispiel eines Bundesstaates

8 Der Tourismus in Florida 127

8.1 Einleitung 127

8.2 Physiogeographische Gunst- und Ungunstfaktoren und anthropogene Rahmenbedingungen für den Tourismus in Florida 128

8.2.1 Landschaften und Klima Floridas 128

8.2.2 Anthropogene Rahmenbedingungen für die Entwicklung Floridas als Tourismuszielgebiet 133

8.2.2.1 Die Akzessibilitätsveränderungen: Floridas Tourismus im 19. Jahrhundert, das Bahnnetz, das Straßennetz, der Flugverkehr, Passagierschiffahrt 134

8.2.2.2 Kriegsereignisse und Kriegsfolgen stimulieren den Tourismus in Florida 138

8.2.2.3 Die Sunbelt-Migration nach Florida und die räumliche Verteilung der Bevölkerung und des Tourismus 140

8.3 Analyse des Reiseaufkommens in Florida 144
8.3.1 Entwicklung der Größenordnungen 144
8.3.2 Unregelmäßigkeiten der Tourismusnachfrage 146
8.3.3 Tourismusprognosen während der Krise der Jahre 1973 bis 1975 149
8.3.4 Strukturwandel im Florida-Tourismus der 1970er Jahre 150
8.3.4.1 Veränderungen in der Verkehrsmittelpräferenz 151
8.3.4.2 Veränderungen in der saisonalen Verteilung des Touristenaufkommens 155
8.3.5 Die Herkunftsgebiete der Florida Touristen 160
8.3.6 Räumliche Schwerpunkte des Touristenaufkommens 165
8.4 Analyse der Ausgaben der Touristen in Florida 168
8.4.1 Entwicklung der Größenordnungen 168
8.4.2 Relationen von Reiseaufkommen und Touristenausgaben in Florida 171
8.4.3 Ausgabeentwicklungen im Auto- und Flugtourismus 173
8.4.4 Die jahreszeitliche Verteilung der Touristenausgaben 175
8.5 Sozio-ökonomische Auswirkungen der Touristenausgaben in Florida 178
8.5.1 Die relative Bedeutung der Touristenausgaben 178
8.5.1.1 Touristenausgaben pro Kopf der Bevölkerung 178
8.5.1.2 Touristenausgaben und Sozialprodukt 179
8.5.1.3 Touristenausgaben und Einkommen der Bevölkerung 181
8.5.2 Tourismuswirtschaft und touristische Arbeitsplätze 182
8.5.2.1 Arbeitsplatzentwicklung 182
8.5.2.2 Umsatzentwicklung der Tourismuswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung im Beherbergungsbereich 185
8.5.2.3 Einkommensverhältnisse in den Tourismusbranchen 187
8.5.2.4 Saisonalität der touristischen Arbeitsplätze 189
8.5.2.5 Floridas touristische Arbeitsplätze während der Rezession zur Mitte der 1970er Jahre 194
8.5.3 Aspekte eines Kosten-Nutzen-Vergleichs 195
8.5.3.1 Tourismusbedingte Steuereinnahmen 195
8.5.3.2 Öffentliche Mehrausgaben aufgrund des expandierenden Tourismus 196
8.6 Floridas Erholungsräume 199
8.6.1 Größenordnungen, Besitzverhältnisse und regionale Verteilung 199
8.6.2 Die Nachfrageentwicklung nach Erholungsräumen und deren Einrichtungen 204
8.6.3 Verantwortlichkeiten für die Bereitstellung von Erholungsräumen in Florida 211
8.6.4 Finanzierungsprogramme zur Verbesserung der Erholungsraumbasis in Florida und zum Schutz gefährdeter Landschaften 213
8.6.4.1 Die bedeutendsten Finanzierungsprogramme der Regierung Floridas 214
8.6.4.2 Die bedeutendsten Finanzierungsprogramme der Bundesregierung 216
8.6.4.3 Die regionale Verteilung der Finanzhilfen fur die öffentlichen Erholungsräume in Florida 217

8.1 - 8.6 Perspektiven des Florida-Tourismus 218

III Der amerikanische Tourismus - regionale Beispiele

8.7 Regionale Beispiele der touristischen Entwicklung in Florida in Räumen unterschiedlich intensiver Inwertsetzung 221

8.7.1 Entwicklung eines neuen Tourismusraumes, dargestellt am Beispiel der Orlando-Region in Zentral-Florida 222

8.7.1.1 Zentral-Florida bis zum Beginn der 1970er Jahre 222

8.7.1.2 Die Walt Disney World 223

8.7.1.2.1 Standortwahl, Landerwerb und Ausbau 223

8.7.1.2.2 Besucheraufkommen und wirtschaftliche Bedeutung 226

8.7.1.2.3 Ursachen für den Erfolg der Walt Disney World 228

8.7.1.3 Folgeentwicklungen der Walt Disney World in Zentral-Florida 230

8.7.1.3.1 Expansion der Vergnügungsindustrie 230

8.7.1.3.2 Expansion weiterer touristischer und urbaner Infrastruktur 231

8.7.1.3.3 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs im Raum Orlando 232

8.7.1.3.4 Unregelmäßigkeiten in der Entwicklung während der 1970er Jahre 233

8.7.1.3.5 Gegenwärtige Entwicklungstendenzen in der Orlando-Region 236

8.7.1.4 Die räumliche Verteilung der Vergnügungsindustrie in der Orlando-Region 241

8.7.1.5 Raumbelastungen in Zentral-Florida aufgrund der ökonomischen Inwertsetzung des Gebietes 244

8.7.1.6 Öffentliche Reaktionen auf negative überregionale räumliche Auswirkungen ökonomischer Landschaftsinwertsetzungen: Die Areas of Critical State Concern 248

8.7.1.6.1 Das Instrumentarium 248

8.7.1.6.2 Die Green Swamp Area of Critical State Concern 251

8.7.1.6.3 Vergleichendes Beispiel: Die Florida Keys - Area of Critical State Concern 252

8.7.1.6.4 Vergleichendes Beispiel: Die Big Cypress Swamp - Area of Critical State Concern 258

8.7.1.6.5 Einschätzung der Raumnutzungspolitik im Bundesstaat Florida 260

8.7.2 Die Revitalisierung eines Tourismusraumes, dargestellt am Beispiel der Küstenzone des County Dade (Miami Beach) 264

8.7.2.1 Die historische Entwicklung des Tourismus im Raum Miami Beach 264

8.7.2.2 Der Tourismus im County Dade während der 1970er Jahre und Aspekte seines krisenhaften Charakters 269

8.7.2.3 Die Revitalisierung 272

8.7.2.3.1 Der Strand als bedeutendste Ressource des Badetourismus 272

8.7.2.3.2 Hotelerneuerungen, Bautenschutz und Erweiterung der Parkanlagen 279

8.7.2.3.3 Die Anlage eines neuen tourismusorientierten Stadtteils: Das "South Beach Redevelopment Project" 282

8.7.2.4 Die Revitalisierung des Tourismusraumes an der Küste des County Dade und der Wirtschaftsaufschwung der Stadt Miami 291

8.7.2.4.1 Miami - Handels- und Geschäftszentrum mit Lateinamerika 292

8.7.2.4.2 Der Auslandstourismus im County Dade 294

8.7.2.4.3 Einschätzungen 296

8.7.3 Wachstumsbegrenzungen in einem sich entwickelnden Tourismusraum: Das Beispiel Sanibel im County Lee im Südwesten Floridas 297

8.7.3.1 Die touristische Entwicklung im Raum Fort Myers 299

8.7.3.2 Bevölkerungs- und Urbanisierungstendenzen im Südwesten Floridas 302

8.7.3.3 Die Insel Sanibel im County Lee 305

8.7.3.3.1 Tourismus- und Urbanisierungsentwicklungen auf der Insel Sanibel 305

8.7.3.3.2 Die verwaltungsmäßige Verselbständigung von Sanibel und die Durchsetzung einer auf die ökologischen und sozialen Belastbarkeiten abgestimmten Landnutzungskonzeption 308

8.7.3.3.3 Wirkungsweise und Einschätzung 311

8.7.3.4 Weitere Raumschutzmaßnahmen im Südwesten Floridas 318

9 Schlußbetrachtung 320

10 Literaturverzeichnis und Anhangtabellen 333

Zielsetzung und Vorgehensweise

Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts hat sich die Tourismusnachfrage in vielen Ländern der industrialisierten Welt zu einem Massenphänomen entwickelt. Aufgrund der erreichten Größenordnungen des Tourismus zeigen sich seine Auswirkungen vieldimensional, und es bereitet zunehmend Schwierigkeiten, den Tourismus in seiner Komplexität zu erfassen.
Diese Arbeit hat zum Ziel, die wichtigsten Faktoren dieser Komplexität unter geographischen Fragestellungen für den Bereich der Vereinigten Staaten von Amerika zu ermitteln.

Die methodische Vorgehensweise wurde so konzipiert, daß der Tourismus und seine Auswirkungen auf verschiedenen horizontalen Ebenen analysiert wird, um dadurch gleichzeitig eine vertikale Betrachtungsweise zu ermöglichen.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden für jede Betrachtungsebene sowohl die Bedingungen der touristischen Nachfrage als auch die Auswirkungen des Tourismus auf Raum und Gesellschaft sowie die gesellschaftlichen Reaktionen auf Veränderungen, die der Tourismus bewirkte, untersucht.

Bei der Analyse im nationalen Rahmen wird besonderer Wert auf die auslösenden Nachfragefaktoren gelegt, da sie die Basis jeder touristischen Entwicklung sind[1]. Dadurch wird eine generelle Bewertung der Reiseintensitätsentwicklung, des charakteristischen Reiseverhaltens, der touristischen Ausgabeentwicklung und der sozio-ökonomischen Folgewirkungen ermöglicht und erleichtert zugleich Einschätzungen über zukünftige Entwicklungen. Der zweite Komplex im nationalen Rahmen beschäftigt sich mit dem räumlichen Erholungsangebot, soll die regionale Verteilung der Erholungsgebiete und der zuständigen Verantwortlichkeiten, die unterschiedlichen Formen der Inwertsetzung und die aus den Folgewirkungen entstehenden Probleme aufzeigen. In diesem Zusammenhang werden Lösungen der Hauptprobleme, wie sie von der Bundesregierung angestrebt werden, analysiert und bewertet, während die Reaktionsweisen der anderen Verwaltungsebenen in den Fallstudien Berücksichtigung finden.

Im Rahmen dieser Betrachtungsebene wird ein Vergleich touristischer Merkmale der fünfzig U.S.-Bundesstaaten vorgenommen. Hier sollen die regionalen Funk-

---

[1]Oestreich fordert für geographische Arbeiten zum Tourismus eine Vermeidung der Ausblendung der "politökonomischen Situation". Oestreich, Hans, Anmerkungen zu einer "Geographie des Freizeitverhaltens", in: Geographische Rundschau, Bd. 29, 1977, p. 81

tionsstandorte und ihre Ausprägungen aufgezeigt und die touristische Einflußgröße für die einzelnen Bundesstaaten eingeschätzt werden. Aus diesem Vergleich der Bundesstaaten lassen sich zudem großräumige Reiseströme ermitteln.

Die zweite Betrachtungsebene und zugleich Mittelpunkt dieser Arbeit stellt eine Studie über den Tourismus in Florida dar. Dieser Bundesstaat wurde aufgrund seiner überragenden touristischen Größenordnung gewählt, hier treten die vielfältigen Auswirkungen des Tourismus deutlich zutage, lassen sich Vor- und Nachteile, Belastungen und Reaktionsweisen gut analysieren.
Dabei stehen zunächst Standortfragen und die touristische Nachfrageentwicklung mit ihren vielfältigen Auswirkungen im Zentrum der Untersuchungen. Einen zweiten Schwerpunkt bilden die räumlichen Auswirkungen des Florida-Tourismus, insbesondere die Einschätzung von Raumangebot und -nachfrage, die Zuständigkeitsbereiche und die Initiativen der Landesbehörden bei der Lösung von Erholungsraumproblemen.

Neben der Analyse des Tourismus im gesamten Bundesstaat werden als dritte Betrachtungsebene drei lokale Detailstudien erstellt. Es handelt sich dabei um Gebiete des mittleren und südlichen Floridas[2], die sich in unterschiedlich intensiven Erschließungs- und Ausstattungsphasen befinden. Hier läßt sich die gesamte Handlungs- und Prozeßkette des Tourismus, von der Impulsgebung der Inwertsetzung über die sozio-ökonomischen Auswirkungen bis hin zu den Raumbelastungen erschließen. Dabei werden die auftretenden Probleme recht unterschiedlich gelöst, z.T. regional, z.T. durch überregionalen Einsatz.

Ein Schlußkapitel soll die Erkenntnisse der Arbeit aus den drei Betrachtungsebenen, die sich aus den Nachfrageentwicklungen, den Angebotsbereitstellungen sowie den Konfliktentwicklungen und ihren Lösungen ergeben, zusammenfassen und in einem Modell widerspiegeln.

Grundlage dieser Arbeit sind überwiegend Primärdaten, Gesetzestexte, Sekundärliteratur und Informationen aus Gesprächen mit Vertretern aller Behördenebenen, Universitäten, Planungsämtern, Handelskammern und der Tourismuswirtschaft sowie Befragungen vor Ort (1980).

---

[2]Raum um Orlando in Zentralflorida, die Südostküste um Miami Beach und die Südwestküste um Fort Myers, wobei die Gemeinde Sanibel im Mittelpunkt steht.

I Der amerikanische Tourismus im nationalen Rahmen

1 Tourismus - Entstehungsursachen, Definitionen und Abgrenzungen

Es sind im wesentlichen drei Grundbedingungen, die in ihrer Kombination miteinander das auslösen, was heute unter Tourismus, unter Tourismus auf breiter Basis (Massentourismus) verstanden wird: Die Urbanisierung mit ihren demographischen, wirtschaftlichen und sozialen Konsequenzen, die Produktivitätssteigerung der Wirtschaft mit den Folgen des Einkommenszuwachses zum einen und des Freizeitzuwachses zum anderen sowie die Mobilitätszunahme (Kapitel 3). Jede dieser Bedingungen für sich allein kann Tourismus nicht auslösen. Einzeln treten diese Grundbedingungen in vielen Teilen der Erde auf, in ihrer Kombination vor allem in der industrialisierten Welt. Die räumliche Verteilung hochindustrialisierter Gesellschaften auf der Erde ist im wesentlichen identisch mit den Regionen, in denen die Tourismusnachfrage entwickelt wird: Im Jahre 1978 entfielen 78,9 Prozent aller grenzüberschreitenden Reisen auf den Bereich der OECD-Staaten, die RGW-Staaten waren daran zu 11,5 Prozent beteiligt und die restlichen, die nichtindustrialisierten Staaten, zu 9,6 Prozent.[1]
Der Staat mit dem höchsten Reiseaufkommen und den höchsten Einnahmen aus dem Tourismus sind die Vereinigten Staaten von Amerika mit einem Anteil von etwa einem Drittel am Welttourismus (Tabelle 1).

Zur Mitte des 20. Jahrhunderts war die Entwicklung der touristischen Grundbedingungen in den Industrienationen so weit vorangeschritten, daß es zur Ausbildung des Tourismus auf breiter Basis kam: die Möglichkeit für große Bevölkerungsteile der Industriestaaten, am Reisen teilzuhaben. Tourismus ist daher nach quantitativen Maßstäben die Demokratisierung des Reisens, ein Begriff, der im historischen Sinne Anwendung finden sollte, auch wenn derzeit nicht die Gesamtbevölkerung in den Industriestaaten am Reisegeschehen beteiligt ist.[2]

---

[1] Ermittelt aus: Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit, Entwicklungspolitik, Materialien Nr. 67, Tourismus in Entwicklungsländern, Bonn 1981, p.13

[2] Prahl/Steinecke kritisieren diesen Begriff, da er ihrer Meinung nach die soziale Differenzierung der Touristen und die Tatsache verschleiert, daß nicht alle Menschen im Sinne des Wortes Demokratie am Reisegeschehen beteiligt sind. Prahl, Hans-Werner und Steinecke, Albrecht, Der Millionen-Urlaub, Frankfurt/Berlin/Wien 1981, p. 155

Tourismus ist in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einer bedeutenden Bewegung des Menschen im Raum geworden; neben der Pendler-Bewegung zwischen Wohn- und Arbeitsplatz und der Landflucht stellt sie die dritte charakteristische Migration des Menschen in diesem Jahrhundert dar.[3]
Der Tourismus in seiner heutigen Ausprägung ist das Ergebnis eines seit dem Beginn der Industrialisierung gesellschaftlich erzeugten Bedürfnis, das, abhängig vom Entwicklungsstand der Grundbedingungen der touristischen Nachfrage, von unterschiedlich vielen Menschen befriedigt werden kann. Gerade in seinen heutigen quantitativen Ausmaßen und den dadurch erzeugten Auswirkungen liegt die Bedeutung des Phänomens "Massentourismus" und unterscheidet sich darin vom Reisen früherer Zeiten: "Tourism is distinguishable by its mass character from the travel undertaken in the past. The mass movement of people annually from their home location to some other temporary location for a few days or weeks is a growth very largely, if not entirely, of the period following the Second World War".[4]

Die Entwicklungsursachen des Tourismus in den USA sind aufgrund vergleichbarer ökonomischer Entwicklungen des Landes denen der europäischen Industrienationen ähnlich, sie besitzen aber auch aufgrund spezifisch amerikanischer gesellschaftlicher Bedingungen eigenständige Elemente.
Während die Menschen der europäisch-nordamerikanischen Agrargesellschaften kein Freizeitverhalten als Gegensatz zur Arbeit kannten und das Reisen dieser Zeit zweckgebunden war (Kaufleute, Soldaten, Pilger, Handwerker, Grand Tour des Adels), bewirkte der gesellschaftliche Strukturwandel seit dem Beginn der Industrialisierung ein sozial-kulturelles Imitationsverhalten der ökonomisch aufsteigenden Gesellschaftsschichten, was zu einer generellen Reiseintensivierung führte: Die Statusveränderung wurde durch ein Anpassungsverhalten an die Umgangsformen der nächst höheren Gesellschaftsschicht demonstriert und äußerte sich auch im Reiseverhalten. So suchte das europäische Bürgertum die Reiseziele des Adels auf, gestaltete das Reisen dann aber auch auf der Basis der vom Bürgertum veränderten Weltansichten, etwa zur Natur seit Rousseau.

Mit einer vermehrten Reiseintensität des Bürgertums vollzog sich zunehmend eine räumlich-soziale Trennung der Reiseziele, ein Phänomen, das den Tourismus auch heute noch charakterisiert. Die jeweils führende Gesellschaftsschicht privilegierte bestimmte Reiseziele - in Europa zuerst die Kurorte, dann die Seebäder -, was mit fortschreitender Akzessibilitätsverbesserung mittels der Reisekosten deutlicher in der Distanz betont wurde (Reiseziele u.a. Alpen, Mittelmeer).

---

[3]Wolfe, R.I., Recreation Travel: The New Migration, in: The Canadian Geographer, Vol. 10, 1966, p.1
[4]Robinson, H., A Geography of Tourism, London 1976, p. xxi

In den USA verhielt sich das Besitzbürgertum sehr ähnlich. Im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert wurde die Lebensweise des europäischen Adels imitiert (u.a. Architektur, Kleidung), eine Reise nach England entsprach ebenso dem Bildungszuwachs wie auch dem Anspruch, ein so empfundenes kulturelles Defizit (cultural lag) auszugleichen, ähnlich wie es der englische Adel auf seinen Italien-Reisen anstrebte.

Reisen als Freizeitvergnügen entwickelte sich in den USA erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts, als die kontinentale Expansion des Landes abgeschlossen, der Bürgerkrieg (1861-65) beendet und die transkontinentale Eisenbahnverbindung hergestellt war (1869), und vollzog sich auch hier sofort in einer räumlich-sozialen Trennung. Dem amerikanischen Besitzbürgertum wurde es möglich, Reisen in kontinentalen Ausmaßen durchzuführen, während die ökonomisch schwächeren Bevölkerungsgruppen in die Seebäder im Einzugsbereich der Großstädte fuhren (Coney Island, N.Y., Atlantic City, N.J.).
Zu den Zielen früher transkontinentaler Reisen zählte bevorzugt die südkalifornische Küstenregion. Bald nach der Fertigstellung der Eisenbahnlinie setzte der "California health rush of the seventies" ein, wobei organisierte Reisegruppen in Pullman-Zügen für eine Wintersaison in den sogenannten "Sanatorium-Belt" nach Pasadena, San Diego, Santa Barbara und Monterey gebracht wurden.[5] Zwischen 1876 und 1888 wurden in diesen Orten die ersten Luxushotels gebaut. Der Gesundheitstourismus nach Kalifornien flaute am Ende der 1880er Jahre wieder ab.
Seit 1867 setzte mit der Aufnahme einer regelmäßigen Schiffsverbindung zwischen San Francisco und Honolulu der Hawaii-Tourismus ein. Es waren zumeist neureiche Kalifornier, aber auch Besitzbürger von der Ostküste der USA, die nach Hawaii fuhren (1886 = 2 040 Touristen) und für die am Strand von Waikiki drei luxuriöse Hotels errichtet wurden.
Auch Nordost-Florida gehörte zu den frühen Fernreisezielen des Bürgertums (Kapitel 8.2.2.1).

Nach dem Ersten Weltkrieg, als sich in den USA eine breitere Wohlstandsgesellschaft auszuprägen begann, drängten Mittelstandsschichten auf den Reisemarkt und nutzten das erstmals in Massenproduktion gefertigte Automobil, um sich von der urbanen Ostküstengesellschaft abzusetzen. Dies führte zum Tourismus-Boom in Florida während der 1920er Jahre, doch die Depression der 1930er Jahre und der Zweite Weltkrieg ließen diese Vorformen des Massentourismus in den USA stagnieren.

---

[5] Vance, James, California and the Search for the Ideal, in: Annals of the Ass. of American Geographers, Vol. 62, 1972, p. 197

Zu diesem Zeitpunkt hatten sich aufgrund der gesellschaftlichen Veränderungen des Landes auch geistesgeschichtliche Veränderungen vollzogen, die im Hinblick auf die Bewertung von Freizeit und damit auf die Einstellung zum Reisen von grundlegender Bedeutung waren: In dem Bewußtsein, daß in den Jahrzehnten nach dem Ende des Bürgerkrieges die Expansion der amerikanischen Wirtschaft zu neuen sozialen Spannungen und Abhängigkeiten geführt hatte und die Tatsache, daß mit der zunehmenden Schließung einer bis dahin offenen geographischen Frontier im Westen der USA soziale Probleme einer sich rapide wandelnden Gesellschaft nicht mehr zu ventilieren waren, sondern gelöst werden mußten, erfolgte eine Relativierung der die amerikanische Gesellschaft tragenden, den ökonomischen Erfolg der USA begründenden puritanischen Arbeitsethik, die bis dahin keine positive Wertung der arbeitsfreien Zeit kannte.
Die veränderten und bedrückenden Arbeitsbedingungen im industriellen Produktionsprozeß analysierend, vollzog sich eine Hinwendung zur Lebensqualität-Ideologie, die von der vielschichtigen "Progressive Movement" in den zwei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg getragen wurde. Nicht mehr die Arbeit an sich ist ausschließlicher Lebensinhalt, so wie es die puritanische Arbeitsethik als Voraussetzung für den göttlichen Gnadenerweis vermittelt, sondern die arbeitsfreie Zeit und die Muße wurden in diesen Jahrzehnten zu einem positiv bewerteten Bestandteil des Lebens. In der auf das Irdische projizierten Lebensverbesserung manifestiert sich der geistesgeschichtliche Wandel, der sich im sozialen Bereich in den Arbeitszeitverkürzungen niederschlug.

Zwei Strömungen dieser Zeit erwiesen sich als Wegbereiter für den Tourismus:
- Um die Arbeitsbelastungen für den einzelnen zu mildern, gewann die Erholung unter medizinischen Gesichtspunkten an Bedeutung. Durch bestimmte Freizeitaktivitäten soll die angegriffene physische und psychische Gesundheit wiederhergestellt werden. Recreation leistet somit einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität und ist bereits positiv besetzte Äußerung einer veränderten Arbeitsethik. Dabei tritt insbesondere bei den Aktivitäten im Freien (Outdoor Recreation) ein Raumanspruch auf, der sich zuerst im Wohnumfeld und im Naherholungsraum, im Zeitalter des Tourismus auch in weiter entfernt liegenden Räumen konkretisierte.
- Neben der Recreation-Bewegung entstand eine Landschaftsschutzbewegung in den USA, die für einen Teil des heutigen Tourismus die räumliche Basis schuf. Über die Naturbewertung im Sinne Rousseaus hinausgehend stand die Sorge im Mittelpunkt, daß die natürlichen Ressourcen des Landes im Prozeß der industriellen Umgestaltung der Landschaft nicht ausreichend geschützt wurden. Aus der Erkenntnis der Begrenztheit des Raumes heraus gewann dieses Anliegen der "Progressive Movement" an gesellschaftlichem Einfluß und zeigte konkrete politische

Erfolge in der frühen Park-Bewegung und in der Landschaftsschutzpolitik Präsident Theodore Roosevelts (Kapitel 6.4.1).
Die drei Elemente,Recreation, Conservation und Tourism, sind trotz ihrer historisch separaten Organisationsstrukturen heute funktional eng miteinander verknüpft[6]. Es muß von einem Gesamtkomplex gesprochen werden: Der Tourismus basiert auf attraktiven Landschaften und Freiraumaktivitäten, und Recreation partizipiert von der touristischen Infrastruktur zum einen durch die Erschließung neuer Räume, zum anderen durch die Möglichkeit der raumspezifischen Entwicklung neuer Freizeitformen. Da beide Bewegungen auf attraktive Landschaften angewiesen sind, kann "Conservation" zudem einen Beitrag zur Umweltästhetik leisten und somit Bildungsgut sein.
Als problematisch in diesem sich ergänzenden Beziehungsfeld erweist sich der Charakter des Tourismus. Da zur Befriedigung der touristischen Nachfrage eine Infrastruktur geschaffen werden muß, kann diese in Interessensgegensätze mit dem Anliegen von Recreation und Conservation gelangen, wenn die "Touristenattraktion Landschaft" einem zu hohen Grad an Kommerzialisierung ausgesetzt ist (Kapitel 6.3).

Die Kenntnis der historischen Bedingungen des Tourismus vermittelt zwar seine Dynamik, sie reicht aber für eine Definition, insbesondere für heutige Anwendungen, noch nicht aus. Aufgrund der Größenordnungen des Tourismus haben seine Auswirkungen dazu beigetragen, daß er sich zu einem multidimensionalen Komplex erweitert hat, was eine verbindliche Abgrenzung und umfassende Definition bislang unmöglich macht.
Schon eine Definition und Abgrenzung unter rein wirtschaftlichen Aspekten fällt schwer. Obwohl die Tourismuswirtschaft durchaus "industriell" produziert[7] und aufgrund ihrer Größenordnung in statistischen Kategorien erfaßt werden müßte, ist dies bislang nicht möglich gewesen, weil die Leistungen der Tourismuswirtschaft, anders als bei anderen Produktindustrien, nicht nur von der speziellen Nachfragegruppe der Touristen allein, sondern auch von anderen in Anspruch genommen werden[8]. In den amerikanischen Statistiken werden daher die touristischen Wirt-

---

[6]Im Bewußtsein und im Selbstverständnis der Verwaltungen dieser drei Bereiche in den USA ist die historische Trennung durchaus noch präsent.

[7]Industrielle Produktion der Tourismuswirtschaft nach H.M. Enzensberger: Normung der Reiseinhalte = Sights, Attraktionen, Strand, Montage = Organisation und Durchführung der Reisen, Serienfertigung = nivellierende, "austauschbare" touristische Infrastruktur in: Prahl, Hans-Werner, Steinecke, Albrecht, Tourismus - Arbeitstexte für den Unterricht, Stuttgart 1981, pp. 80 f.

[8]Die Umsätze des amerikanischen Beherbergungsgewerbes betrugen im Steuerjahr 1976/77 insgesamt 13,6 Milliarden $, die des Verpflegungsgewerbes 52,0 Milliarden $ und die der Vergnügungsindustrie 17,5 Milliarden $. Dagegen gaben die amerikanischen Touristen 1977 auf ihren Reisen 13,2 Milliarden $ für die Übernachtungen, 26,1 Milliarden $ für die Verpflegung und 7,5 Milliarden $ für

schaftsaktivitäten in mehreren Gruppen, insbesondere der Gruppen "Services" (auch "selected Services"), Einzelhandel (Retail Trade) und Transport erfaßt. Um Aussagen über die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in den USA zu ermöglichen, erfolgt eine Annäherung an die tatsächlichen Größenordnungen durch die Addition einzelner statistischer Wirtschaftsgruppen aus den genannten Bereichen (Kapitel 7.2).

Ähnliche Definitionsprobleme bestehen für die Erholungsräume. Zwar gibt es typische räumliche Interaktionsbeziehungen zwischen Wohn- u. Arbeitsort und dem Raum, in dem sich Tourismus auswirkt (Kapitel 6), so daß dem Tourismusraum als Zielort eine selbständige Raumkategorie zukommt, jedoch erschwert der unterschiedlich intensive Nutzungsgrad und die unterschiedlich stark differenzierte Landnutzung eindeutige Abgrenzungen.

Begriffsdefinitionen für den Tourismus oder verwandter Begriffe (u.a. Fremdenverkehr) sind daher bislang nirgendwo umfassend und verbindlich erstellt worden, sondern werden dem Bedarfsinteresse nach unvollständig formuliert[9]. Dies gilt für den internationalen Bereich ebenso wie für den nordamerikanischen und für die geographische Disziplin[10]. Allerdings wird in den USA in jüngster Zeit versucht, der Komplexität des Tourismus durch die Förderung des synonymen Sprachgebrauchs im behördlichen Bereich (tourism, travel, recreation) gerecht zu werden[11].
Diese Arbeit soll sich an zwei Definitionen orientieren, einer inhaltlichen (a) und einer statistischen (b):

Vergnügungen aus. Ermittelt aus: US Travel Data Center, The State Role in Travel Development, Washington, D.C. 1977, p. 2. National Travel Expenditure Study, Full Year Report, 1977, Washington, D.C. 1979, p. 9

[9]Lediglich die Wortbedeutung des Begriffs Tourismus ist allgemein verbindlich: Tourismus geht auf das griechische "tornos" zurück und bezeichnet ein zirkelähnliches Werkzeug, wobei kennzeichnend die Rundung ist, die eine zum Ausgangspunkt zurückkehrende Wendung beinhaltet, in: Prahl, H-W., Steinecke, A., Tourismus - Arbeitstexte für den Unterricht, Stuttgart 1981, p. 11

[10]Ruppert, Karl, Von der Fremdenverkehrsgeographie zur Geographie des Freizeitverhaltens, in: Tagungsberichte und wissenschaftliche Abhandlungen des 40. Deutschen Geographentages Innsbruck 1975, Wiesbaden 1976, p. 589, Kaminske, Volker, Zur systematischen Stellung einer Geographgie des Freizeitverhaltens, in: Geographische Zeitschrift, Jahrgang 69, 1981, pp. 217-223, Robinson, H., 1976, pp. 53 ff., Matley, Ian M., The Geography of International Tourism, in: Association of American Geographers, Resource Papers No. 76-1, Washington, D.C. 1976, p. 2, Mieczkowski, Ted, The Place of Geography and in the Field of Leisure Research, in: Wiener Geographische Schriften Bd. 51/52, 1978, pp. 87-94, Committee on Commerce, Science, and Transportation, Cannon, Howard und Inouye, Daniel (Hg), National Tourism Policy Study, Final Report, Washington, D.C. 1978, p. 10

[11]National Tourism Policy Study 1978, p. 5

(a) Tourismus ist heute eine aufgrund bestimmter Nachfrageursachen in den Industrienationen ausgelöste und durch bestimmte Wertevermittlungen beeinflußte Aktivität des Menschen, die dieser in der arbeitsfreien Zeit, und zwar in der Mußezeit (leisure-time), ausübt.[12] Tourismus vollzieht sich zum einen in bestimmten Verhaltensinteraktionen, nämlich in der Fortbewegung und der Nutzung eines Verkehrssystems vom Wohnort hin zum Erholungs- bzw. Tourismusraum, der - abhängig vom Grad der Nachfrage und der behördlichen Genehmigungspraxis - durch einen statischen Sektor (touristische Infrastruktur) und einen dynamischen Sektor (touristische Wirtschaftsaktivitäten) geprägt ist (Tourismusraumdefinition, Kapitel 6).
Als Teil der "Grunddaseinsfunktion Freizeitverhalten"[13] konkretisiert sich somit Tourismus außerhalb des Wohnumfeldes, führt in der Regel dort zu einer ökonomischen Markterweiterung und trägt zur räumlichen Inwertsetzung bei.

Tourismus geht über den Feierabendausflug hinaus und ist stärker mit dem Begriff Erholungssuche als mit dem Begriff Zerstreuungssuche verbunden[14]. Freizeitaktivitäten im Wohnumfeld gelten daher nicht als touristisch, im Naherholungsraum nur dann, wenn die Erholungssuche dominiert.

Tourismus vollzieht sich zudem in bestimmten Verhaltensstrukturen, die sich aus der sozio-ökonomischen Differenzierung der Touristen (u.a. Aktivitäts- und Zielgebietspräferenzen) und der unterschiedlichen Ausstattung der Zielgebiete (Landschaften, touristische Infrastrukturen) ergeben[15].

(b) Zur offiziellen Messung des Reisens in den USA, und damit wird zugleich eine Abgrenzung vorgenommen, ist seit 1972 eine Entfernungsangabe bei Census-Erhe-

---

[12] Dauernde Niederlassungen, z.B. in Rentnersiedlungen, und Arbeitsreisen, z.B. Kongresse, widersprechen zwar dem Charakter des Tourismus, stehen aber dann mit ihm in engem Zusammenhang, wenn sich neben dem eigentlichen Aufenthaltsgrund (Wohnen, Arbeiten) touristische Betätigungen ergeben. Zweitwohnungen werden überwiegend unter dem Aspekt touristischer Nutzung bezogen. Aus der Sicht der Zielregion ist diese Differenzierung unerheblich. Ausschlaggebend ist einzig, inwieweit die touristische Infrastruktur in Anspruch genommen wird und in welchem Umfang außerregional erwirtschaftetes Kapital der Tourismuswirtschaft bzw. dem Tourismusraum zufließt.

[13] Im Sinne der Münchener Schule: Maier, J., Paesler, R., Ruppert, K., und Schaffer, F., Sozialgeographie, Braunschweig 1977, pp. 18, 144 ff.

[14] Oestreich, Hans, 1977, p. 81

[15] Mitchell, Lisle S., The Geography of Tourism, An Introduction, in: Annals of Tourism Research, 1979, p. 238

bungen eingeführt worden, die den lokalen Verkehr ausschließt: "Each time a person goes to a place at least 100 miles away from home and returns"[16].

Die 100-Meilen Grenze als Definitionsgrenze ist ein Kompromiß, da auch Tagesreisen über 100 Meilen erfaßt werden, aber längerfristige Reisen unter 100 Meilen Entfernung nicht registriert sind. Diese Definitionsgrenze setzt sich aufgrund der zunehmenden Nachfrage nach statistischer Vergleichbarkeit durch.

---

[16]U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, 1977 Census of Transportation, National Travel Survey, Washington, D.C. 1979, p. XXI, im folgenden zitiert: National Travel Survey 1977

2 Größenordnung und Charakter des amerikanischen Tourismus

2.1 Reiseintensität und Reiseverhalten

Während der vergangenen drei Dekaden vollzog sich in den USA die Expansion des Tourismus auf breiter Basis. Wurden im Jahre 1950 etwa 174 Millionen Besuche allein in den Erholungsgebieten des National Park Service (NPS), des U.S. Forest Service (FS) und der State Parks registriert, versiebenfachte sich diese Zahl zum Beginn der 1980er Jahre auf knapp 1,2 Millionen (Tabelle 1). Allein in den zehn Jahren zwischen 1967 und 1977 stieg die Anzahl der über 100 Meilen-Reisen der Amerikaner von 253 auf 539 Millionen[1]. Sie lag damit weit über dem Aufkommensniveau des weltweiten grenzüberschreitenden Tourismus und entsprach etwa einem Drittel des Welttourismus.

Tabelle 1: Entwicklung des Welt- und U.S.-Tourismus, Anzahl der Reisen in Millionen, Ausgaben der Touristen in Milliarden U.S. Dollar

Reisen und Reiseausgaben	1950	1960	1970	1980	Prognose 1989/90
Anzahl der grenzüberschreitenden Ankünfte im Welttourismus	25	71	168	295	o.A.
Reisen über 100 Meilen					3 000-
- weltweit geschätzt	o.A.	o.A.	o.A.	1 500	3 870
- in USA (U.S. Touristen)	o.A.	o.A.	o.A.	539[1)]	910
Besucherzahlen in den Gebieten des					
- U.S. National Park Service	33	79	172	300	o.A.
- U.S. Forest Service	27	93	173	233	o.A.
- State Parks	114	259	483	615[2)]	o.A.
Ausgaben der Touristen im grenzüberschreitenden Welttourismus	2	7	18	96	o.A.
Touristenausgaben in den USA (U.S. und ausl. Touristen)	o.A.	23	50	157	o.A.
Touristenausgaben					
- weltweit geschätzt	o.A.	o.A.	o.A.	504[2)]	1 000[3)]
- Amerikanische Touristen im In- und Ausland	o.A.	o.A.	o.A.	126[2)]	220[3)]

1) 1977, 2) 1979, 3) in 1979-Dollar

Ermittelt aus: Waters, Somerset (Hg.), The Big Picture, Travel 79-80, ASTA Travel News, Vol. 24, N.Y. 1979, pp. 6, 9, 13, 27, Robinson, H., 1976, pp. 65-72, Fochler-Hauke, Gustav, Verkehrsgeographie, Braunschweig 1976, p.117, Fochler-Hauke, G. (Hg.), Fischer Weltalmanach 1982, pp. 962 f., U.S. Department of Commerce, United States Travel Service, Summary and Analysis of International Travel to/from the United States, Calendar Year 1978, Washington, D.C. 1979, p.11, ders., 21. Program Report of the USTS, Washington, D.C. 1977, p.3, Süddeutsche Zeitung, 9.7.1981, p. 35 und 3.3.1982, p.24, U.S. Department of Agriculture, U.S. Forest Service, Service-Wide Summary, Fiscal Year 1980, Washington, D.C. 1981, U.S. Departmentof Commerce, Historical Statistics of the United States, Washington, D.C. 1975, pp. 396-398, U.S. Department of the Interior, National Park Service, National Park Statistical Abstract 1978, Denver 1979, p.2, und 1980, Denver 1981, pp. 13, 36, National Recreation and Park Association, State Park Statistics 1975, Arlington 1977, p.7. und State Parks Statistics 1970, Washington, D.C. 1971, pp. 7, 9, U.S. Department of the Interior, Heritage Conservation and Recreation Service, The 1978 Nationwide Outdoor Recreation Plan, Part I, Washington D.C., 1979, p. II-77, Statistical Abstract of the U.S. 1978, pp. 242 ff., Goeldner, Charles u.a., Travel Trends in the United States and Canada, Boulder 1981, pp. 25, 35, National Travel Survey 1977, pp. XXIII, XXVI, XXX

---

[1]person-trips, vergl. Tab. 3

Aufgrund der erreichten Größenordnungen wird sich die prozentuale Zuwachsentwicklung, selbst bei einer angenommenen Verdoppelung des Aufkommens in diesem Jahrzehnt (Tabelle 1) - kurzfristige Schwankungen unberücksichtigt -, stetig verlangsamen (Tabelle 2) und bei Erreichen eines bestimmten Aufkommensniveaus in eine Wachstumsstagnation übergehen. Aufgrund der vielfältigen Einflußfaktoren ist der Zeitpunkt und das Volumen dieses Nachfrageniveaus allerdings nicht zu bestimmen.

Tabelle 2: Besucherzahlentwicklung in ausgewählten öffentlichen Erholungsräumen, Zunahme im Jahresdurchschnitt der Dekade

	1950er Jahre		1960er Jahre		1970er Jahre[1)]	
	Besucherzunahme		Besucherzunahme		Besucherzunahme	
Gebiete	pro Jahr	in %	pro Jahr	in %	pro Jahr	in %
National Park Service	4,6 Mio	13,8%	9,3 Mio	11,7%	13,9 Mio	8,1%
State Parks	14,5 Mio	12,7%	22,4 Mio	8,6%	16,6 Mio	3,5%
U.S. Forest Service	6,5 Mio	23,7%	8,0 Mio	8,6%	4,6 Mio	2,7%

1) Angaben für State Parks bis 1975, für U.S. Forest Service bis 1977 und National Park Service bis 1978

Ermittelt aus: Historical Statistics of the U.S., 1975, pp. 396-398, National Park Statistical Abstract 1978, p. 2, 1978 -Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. 11-77, State Park Statistics 1975, p.7

Das touristische Wachstum während der Nachkriegszeit ist auf die Ausbildung eines breiten wohlhabenden Mittelstandes in den USA zurückzuführen, wodurch der Grad der Demokratisierung des Reisens erweitert, die Anzahl der Reisen pro Person erhöht und die Dauer der Reisen verlängert wurde. Im Jahre 1972 verreisten 55 Prozent der amerikanischen Bevölkerung (Vergleichszahl BRD: 49%), bzw. waren 63 Prozent aller Haushalte am Reisegeschehen beteiligt (Tabelle 3). Im Jahre 1977 waren diese Werte auf 64 Prozent der Bevölkerung (BRD: 54%), bzw. 72 Prozent der Haushalte gestiegen, wobei 1977 in den USA als reiseschwaches Jahr galt[2].

Gleichzeitig bedeutet dies, daß 36 Prozent (1977) der Bevölkerung nicht verreisen. Hierbei handelt es sich vor allem um Arbeiter, Rentner und Arbeitslose, überwiegend einkommensschwächere Bürger des Landes: 50 Prozent der nichtrei-

---

[2]Die statistische Reisedefinition in der BRD weicht von der in den USA erheblich ab: Der Studienkreis für Tourismus erfaßt die Reisen der deutschen Bevölkerung bei einer Mindestdauer von 5 Tagen, Geschäftsreisen und Kuren bleiben unberücksichtigt. Deutsche Daten im Text: Studienkreis für Tourismus, Reiseanalyse 1978, Starnberg 1979, Zusammenfassung vom 6.3.1979

senden Amerikaner verfügten über ein Familieneinkommen von weniger als 7.500 $ (1977), was weniger als die Hälfte des amerikanischen Durchschnittseinkommens von 16.009 $ war (Tabelle 4).

Tabelle 3: Das Reiseverhalten der amerikanischen Bevölkerung

Merkmale	1967	1972	1977	Veränderungen 1967-1977
Anteil der Haushalte mit einer oder mehr Reisen pro Jahr	63%	63%	72%	+ 9%
Anzahl der household-trips[1] in Mio	130	237	313	+140%
- trips per household	4,8	5,7	5,8	+ 21%
- persons per trip	1,8	1,9	1,7	- 6%
Anteil der Zivilbevölkerung mit einer oder mehr Reisen pro Jahr	55%	55%	64%	+ 9%
Anzahl der person-trips[1] in Mio	253	458	539	+113%
- Anzahl pro Reisender	3,3	4	4	+ 21%
- Nächte pro Jahr	14,6	15,6	15,9	+ 11%
- Meilen pro Jahr	2890	3239	2812	-
Verkehrsmittel: person-trips in Millionen				
Auto	207 (82%)	391 (85%)	442 (82%)	+114%
Flugzeug	29 (11%)	54 (12%)	66 (12%)	+128%
Bus	7 (3%)	8 (2%)	15 (3%)	+114%
Bahn	4 (2%)	2 (-)	4 (1%)	+ -0%
andere	6 (2%)	4 (1%)	13 (2%)	+117%
Reisegründe: person-trips in Millionen				
Besuche bei Freunden und Verwandten	104 (41%)	176 (38%)	198 (37%)	+ 90%
Outdoor Recreation	31 (12%)	57 (12%)	71 (13%)	+129%
Sightseeing/Vergnügungsreisen	34 (13%)	61 (13%)	70 (13%)	+106%
Geschäfts- und Kongreßreisen	47 (19%)	93 (20%)	105 (20%)	+123%
andere	37 (15%)	72 (16%)	94 (18%)	+154%

1 household-trip:a trip in which one or more members of a household travel together, person-trip: each time a person goes to a place at least one hundred miles away from home and returns.

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1972 Census of Transportation, National Travel Survey, Washington, D.C. 1974, pp. XV f., National Travel Survey 1977, pp. XXIII, XXVI, XXX, Goeldner, Charles, u.a., Travel Trends in the United States and Canada, Boulder 1971, p. 62, 1975, p. 80
In den Jahren 1963, 1967, 1972 und 1977 wurde jeweils ein NTS erstellt (1982 aus Budgetgründen gestrichen), wobei der des Jahres 1963 nicht als repräsentativ gilt. Da erst 1972 die 100-Meilen-Definitionsgrenze eingeführt wurde, erfolgte eine nachträgliche Befragung zu den Reisen über 100 Meilen des Jahres 1967.

Tabelle 4: Merkmale der amerikanischen Haushalte, die nicht am Reisegeschehen beteiligt sind (1977)

Haushalte ohne Reiseaktivitäten			Haushalte mit Reiseaktivitäten
Haushaltsvorstand arbeitet nicht	= 52%		24%
davon Rentner	=	20%	11%
andere	=	32%	13%
Haushaltsvorstand arbeitet	= 48%		76%
davon white collar workers	=	15%	41%
blue collar workers	=	24%	27%
service workers	=	7%	6%
farm workers	=	2%	2%
Familieneinkommen unter 5000 $	= 33%		12%
zwischen 5000 $ und 7500 $	= 17%		10%

Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, p. 3, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 452

Das amerikanische Reisegeschehen ist durch den Autotourismus geprägt: Mehr als vier Fünftel aller Reisen werden im PKW durchgeführt (BRD = 59 %, 1980). Das Flugzeug, das über einen Anteil von 12 Prozent am Reiseaufkommen verfügt (BRD = 16 %, 1980), konnte im Zeitraum 1967-1977 mit plus 128 Prozent den größten prozentualen Zuwachs unter den Transportmitteln erzielen. Alle anderen Verkehrsträger spielen quantitativ nur eine untergeordnete Rolle. Charakteristisch für den amerikanischen Tourismus ist, daß etwa zwei Fünftel aller Reisen zu Freunden und Verwandten führen (davon bezeichnen 45 % diese Reisen als ausgesprochene Urlaubsreisen), während ein Viertel aller Reisen den Gruppen "Sightseeing and Entertainment" sowie "Outdoor Recreation" zugeordnet werden (davon bezeichnen 60 % diese Reisen als Urlaubsreisen). Ein Fünftel aller registrierten Reisen sind Geschäftsreisen. Von den Geschäftsreisenden bezeichnen nur 3,3 % diese als Urlaubsreise[3].

2.2 Größenordnung, Struktur und Auswirkungen der Touristenausgaben

2.2.1 Größenordnung der Touristenausgaben

Mit der Zunahme der Reiseintensität stiegen die Einnahmen aus dem Tourismus: Im Jahre 1960 gaben die reisenden Amerikaner und die ausländischen Besucher insgesamt 23 Milliarden Dollar in den USA aus, bis zum Jahre 1980 stieg diese Summe auf 157 Milliarden Dollar[4]. Damit lagen die in den USA erzielten Tourismuseinnahmen weit über denen des gesamten grenzüberschreitenden Tourismus

---

[3]National Travel Survey 1977, pp. 23-30

[4]Unberücksichtigt in dieser Summe sind die Reiseausgaben, die vor oder nach der Reise getätigt werden, wie z.B. der Kauf von Sport- und Freizeitgeräten, Film-und Buchmaterial. Dieser Freizeitmarkt besaß zur Mitte der 1970er Jahre ein Volumen von etwa 180 Milliarden Dollar, 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. I-23

auf der Erde, allerdings mit abnehmender Tendenz[5], und an den Einnahmen aus dem Welttourismus (Binnentourismus und internationaler Reiseverkehr) sind die amerikanischen Touristen - ohne internationale Besucher in den USA - allein zu etwa einem Viertel beteiligt (Tabelle 1).
Die überdurchschnittlich schnell gestiegenen Ausgaben der Touristen in den USA bewirkten eine Anteilsverbesserung am Bruttosozialprodukt des Landes, von 4,6 Prozent im Jahre 1960 auf 6,0 Prozent im Jahre 1980. Noch höher lag ihr Anteil an den privaten Konsumausgaben des BSP: er stieg von 7,1 Prozent (1960) auf 9,4 Prozent (1980), womit deutlich wird, daß der Tourismus zu einem erheblichen Einflußfaktor im Wirtschaftsgefüge des Landes geworden ist[6]. Ende der 1970er Jahre galt er als drittgrößter Wirtschaftszweig Amerikas[7] und war damit z.B. bedeutender als die Landwirtschaft oder die Stahlindustrie des Landes.
Für die 1980er Jahre wird mit einer nahezu realen Verdoppelung des Ausgabevolumens der amerikanischen Touristen gerechnet; vergleichbares wird für den Welttourismus prognostiziert (Tabelle 1). Schon heute gilt der grenzüberschreitende Welttourismus als einer der bedeutendsten Einzelfaktoren des Welthandels[8]. Unabhängig davon, ob die prognostizierte Expansionsgröße tatsächlich erreichbar ist, könnte der Tourismus am Jahrhundertende, so sieht es der amerikanische Futurologe Herman Kahn[9], zum bedeutendsten Einzelfaktor der Weltwirtschaft werden, quasi "the world's largest peaceful industry"[10].

2.2.2 Struktur der Ausgaben

Die Transportkosten stellen mit knapp 40 Prozent (1977) den größten Ausgabeanteil im amerikanischen Reisebudget dar, aufgrund der Energieverteuerungen während der 1970er Jahre mit steigender Tendenz (Tabelle 5). Mit knapp 30 Prozent sind die Verpflegungskosten der zweitwichtigste Ausgabenposten. Der auffallend niedrige Satz für die Unterkunftsausgaben (1977 = 14,6 %) findet

---

[5]1960 = 3,3:1, 1980 = 1,6:1
[6]Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 1, pp. 36, 38, Vol. 61, 1981, No. 2, p. 2 und Tabelle 1
[7]Discover America Travel Organization, Inc., Newsline, Vol. 4, 1979, No. 8, p. 4
[8]Grenzüberschreitender Tourismus und Welthandel: 1950 = 3,4 %, 1970 = 6,5 %, nach Dilsaver ist lediglich der Erdölhandel noch bedeutender, Dilsaver, Lary M., Roles for Geographers in the International Tourist Industry, in: Annals of Tourism Research, 1979, p. 274
[9]Kahn, Herman, The Next 200 Years - A Scenario for America and the World, zitiert in: U.S. Department of Commerce, Commerce America, Vol. 2, 1977, No. 15, p. 5
[10]Smith, Valene L., Women the Taste-Makers in Tourism, in: Annals of Tourism Research, 1979, p. 50

seine Erklärung in der Beliebtheit der Reisen zu Freunden und Verwandten. Auf diesen Reisen werden nur unterdurchschnittlich hohe Ausgaben getätigt (Tabelle 6).

Auf Flugreisen wird im Durchschnitt zwei- bis dreimal so viel ausgegeben wie auf Autoreisen. Dies liegt nicht ausschließlich an den höheren Kosten für das Verkehrsmittel (im Florida-Tourismus ist die Differenz z.B. weit geringer), sondern ist vielmehr auf den sozio-ökonomischen Status der Reisenden zurückzuführen.

Tabelle 5: Die Zusammensetzung des amerikanischen Tourismus-Dollars

Kosten	1972	1977
Transportkosten	35,6%	39,8%
Unterkunftskosten	15,5%	14,6%
Verpflegungskosten	30,5%	28,9%
Vergnügungskosten	5,5%	8,3%
andere Kosten	12,9%	8,4%

Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, National Travel Expenditure Study, Full Year Report 1974, Washington, D.C. 1976, p.7, Full Year Report 1977, p. 9

Tabelle 6: Nominale Ausgaben der amerikanischen Bevölkerung bei Reisen über 100 Meilen in den USA, auf volle Dollarbeträge gerundet.

	Jahr	Gesamtausgaben Milliarden $	per household-trip	per person-trip	per person-day
Reisen insgesamt:[1]	1972	45,8 Milliarden $	194 $	100 $	22 $
	1977	90,2 Milliarden $	289 $	171 $	43 $
Autoreisen	1972	29,3 Milliarden $	163 $	78 $	19 $
	1977	50,1 Milliarden $	212 $	116 $	35 $
Flugreisen	1972	13,7 Milliarden $	326 $	254 $	41 $
	1977	31,8 Milliarden $	610 $	493 $	65 $
Besuchsreisen	1972	14,1 Milliarden $	188 $	80 $	17 $
	1977	25,7 Milliarden $	256 $	133 $	29 $
andere "pleasure trips"	1972	14,1 Milliarden $	252 $	110 $	23 $
	1977	24,5 Milliarden $	337 $	179 $	43 $
Geschäfts- und Kongreßreisen	1972	12,7 Milliarden $	168 $	137 $	36 $
	1977	25,8 Milliarden $	298 $	248 $	84 $
als Urlaubsreise bezeichnete Reisen	1972	22,8 Milliarden $	295 $	129 $	20 $
	1977	45,7 Milliarden $	452 $	235 $	35 $

[1] Die Ausgaben der ausländischen Touristen sind nicht berücksichtigt: 1972 = 3,3 Milliarden Dollar, 1977 = 7,2 Milliarden Dollar

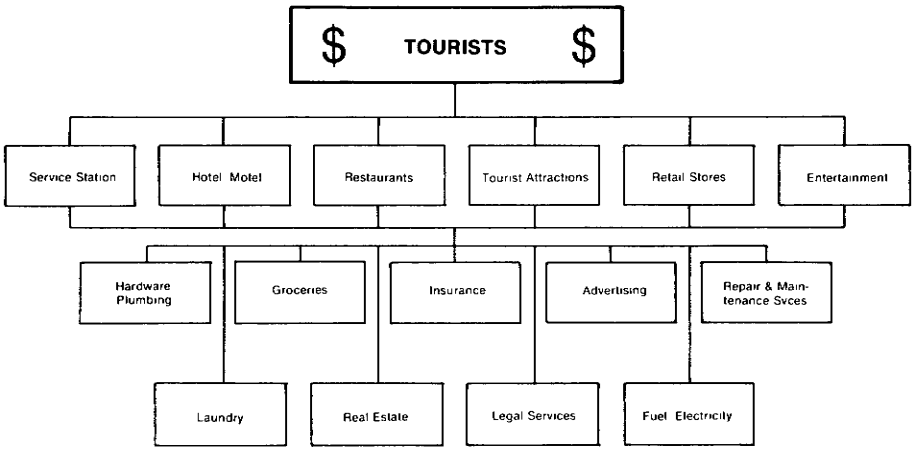
Ermittelt aus: National Travel Expenditure Study 1974, pp. 7 - 24, National Travel Expenditure Study 1977, pp. 9 - 25 (aufgrund veränderter Erhebungsmethoden keine Datenkontinuität von 1976 auf 1977), United States Travel Service, International Travel, Calendar Year 1978, p. 11

2.2.3 Die Wirkung der Touristenausgaben

2.2.3.1 Multiplikationseffekt und Wirtschaftswachstum

Charakteristisch für die Verteilung der Touristenausgaben ist ihre breite Streuung: neben direkten Empfängern erzielen eine Reihe indirekter Empfänger Einnahmen aus dem Tourismus. Die außerregional erwirtschafteten Ausgaben der Touristen stellen eine Quelle zusätzlichen Einkommens dar und tragen zum Wirtschaftswachstum der touristischen Zielregion bei.

Figur 1: Direkte und indirekte Empfänger der Touristenausgaben



U.S. Department of Commerce, United States Travel Service, Tourism USA, Appraising Tourism Potential, Vol.1, University of Missouri, 1978, p. 2.

Mit den Touristenausgaben wird ein Multiplikationseffekt erzielt, dessen Spannweite in den USA zwischen 1,75 und 7,0 liegt. Der Durchschnittswert wird mit 3,3 angegeben[11]. Danach belebten die 157 Milliarden Dollar, die im Jahre 1980 in den USA aus dem Tourismus erzielt wurden, die Wirtschaft mit etwa 500 Milliarden Dollar(!).
Für eine touristische Zielregion ist allerdings von alleiniger Bedeutung, welcher Anteil der Touristenausgaben in der Region verbleibt und als lokales Einkommen

---

[11] Für den Auslandstourismus in den USA wurde für 1978 ein Multiplikationswert von durchschnittlich 2,96 errechnet. United States Travel Service, International Travel, Calendar Year 1978, p. 5, 25. Program Report of the USTS 1980, Washington, D.C. 1982, p. 4

ausgewiesen werden kann. Die Größe des Multiplikationseffektes in der Zielregion ist durchaus unterschiedlich und hängt im wesentlichen von folgenden Faktoren ab[12]:

- Entfernung der Tourismusregion von den urbanen Zentren, den Metropolen der Tourismusnachfrage.
- Höhe des investierten lokalen Eigenkapitals, bzw. Höhe des Fremdkapitals (in welche Region gehen die Gewinne): Je peripherer die Tourismusräume liegen, desto kapitalschwächer sind sie in der Regel.
- Anteil der lokal produzierten Güter und Dienstleistungen.
- Anteil des lokalen Einkommens, das auch lokal wieder ausgegeben wird.

In 90 bis 95 Prozent aller amerikanischer Counties wird ein zusätzlicher Effekt von 0,4 bis 0,8, ein Multiplikationseffekt von 1,4 bis 1,8 erzielt, d.h. bei 100 Dollar Einnahmen aus dem Tourismus wird das lokale Einkommen um 40 bis 80 Dollar vergrößert[13]. Der größte ökonomische Vorteil kommt somit nur in Ausnahmen den touristischen Zielgebieten der ökonomischen Peripherie zugute, er kommt vor allem den Investitionszentren bzw. den Regionen zu, in denen Versorgungsgüter und -dienstleistungen für die touristische Zielregion eingekauft werden müssen. Trotzdem sind die wirtschaftlichen Vorteile aus dem Tourismus fast überall größer als die Investitions- und Unterhaltskosten für die touristische Infrastruktur, so daß der Tourismus allein aufgrund der Steuermehreinnahmen von behördlicher Seite gefördert wird[14].

2.2.3.2 Touristische Arbeitsplätze

Bei einer Ausgabenhöhe von 25 500 Dollar im Jahre 1975 bzw. 29 610 Dollar im Jahre 1978 konnte ein neuer Arbeitsplatz in der Tourismuswirtschaft eingerichtet werden; aufgrund der direkten und indirekten Verteilung der Touristenausgaben werden bei 100 direkt geschaffenen Arbeitsplätzen zusätzlich 48 indirekte Stellen angeregt[15]. Der rapide Anstieg der touristischen Nachfrage hat während

---

[12]Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, USTS, Tourism USA, Development, Vol. 2, University of Missouri, 1978, p. 20, Armanski, Gerhard, Die kostbarsten Tage des Jahres, Berlin 1978, p. 45

[13]USTS, Tourism USA, Development, Vol. 2, 1978, p. 19

[14]Steuereinnahmen aus dem Tourismus: 1976 ca. 13, 1981 über 15 Milliarden Dollar (USA), Discover America Travel Organization, DATO (seit 1980 Travel Industry Association of America, TIA), Travel: An Engine of Employment, Washington, D.C. 1977, p. 4, United States Travel and Tourism Administration, 1981 Travel and Tourism Industry Highlights, Washington, D.C. 1982

[15]Ein Arbeitsplatz im Verpflegungsbereich bei 16 200 $ (1976), im Beherbergungsbereich bei 23 710 $ (1976), DATO, Travel: An Engine of Employment, 1977, pp, 3, 5, U.S. Travel Data Center, Impact of Travel on State Economies 1977-1978, Washington, D.C. 1980, p. 21

der 1960er und 1970er Jahre den touristischen Arbeitsplatzmarkt mehr als doppelt so schnell expandieren lassen wie den gesamten nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsmarkt in den USA. Allein im vergangenen Jahrzehnt wurde eine Verdoppelung der touristischen Arbeitsplätze erreicht: Im Jahre 1981 betrug die Zahl 7,0 Millionen, 1970 waren es erst 3,5 Millionen. Davon sind 4,7 Millionen als direkte touristische Arbeitsplätze anzusehen, 1970 waren es noch 2,3 Millionen[16]. Die 6,3 Millionen Arbeitsplätze des Jahres 1978 entsprachen in etwa 7 Prozent des gesamten nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsmarktes der USA, 1970 waren dies etwa 5 Prozent. Damit sind die touristischen Arbeitsplätze des Landes quantitativ bedeutender als die des gesamten primären Sektors. Wichtigster Arbeitsplatzmarkt innerhalb der Tourismusbranche ist der Sektor "Verpflegung" mit 47,4 Prozent aller Stellen (1978). Es folgen "Transport" mit 17,8 %, "Übernachtung" mit 17,5 %, "Unterhaltung und Recreation" mit 10,8 % und "verschiedene" mit 6,6 %[17].

Charakteristisch für die überwiegende Zahl touristischer Arbeitsplätze ist ihre Ansiedlung im Mittelstands- bzw. Kleinbetrieb. Im Jahre 1972 - und diese Zahl gilt in etwa bis heute - gab es 1,4 Millionen Unternehmen der Tourismus-Branche (1967 = 0,77 Millionen), von denen 97-99 Prozent unter die Definition des Small Business Act von 1958 fallen[18].

Den positiven Aspekten touristischer Arbeitsplatzentwicklung stehen strukturbedingte negative Faktoren gegenüber. Die meisten Arbeitsplätze im Tourismus bieten nur eine unterdurchschnittliche Vergütung (Tabelle 7), erfordern nur eine geringe, z.T. gar keine Berufsausbildung und erlauben nur in wenigen Bereichen eine berufliche Mobilität[19].

---

[16]Vergleichswert BRD: 825 000 touristische Arbeitsplätze (1975), Prahl, Steinecke, Berlin 1981, p. 223, U.S. Travel Data Center, The Importance of Tourism to the U.S. Economy 1975, Washington, D.C. 1975, pp. 14 f., U.S. Travel Data Center, 1978 Travel Industry, Year End Report, in: Proceedings: 1979 Travel Outlook Forum, Washington, D.C. 1979, p. 34, USTTA, 1981 Travel and Tourism Industry Highlights, 1982

[17]U.S. Travel Data Center, Impact of Travel on State Economies 1977-78, p. 19

[18]Unternehmen mit weniger als 100 Millionen Dollar Umsatz pro Jahr (1980) gelten als förderungsberechtigt. U.S. Travel Data Center, The Importance of Tourism . . ., 1975, p. 4, DATO, Travel: An Engine of Employment, 1977 p. 11, Masello, Robert, The big Issue for Small Business, in: United Mainliner, 1980, No. 3, p. 72

[19]U.S. Department of Commerce, United States Travel Service, Creating Economic Growth and Jobs through Travel and Tourism, West Virginia University, 1978, p. 1

Tabelle 7: Die Lohnkostenentwicklung in der Beherbergungsbranche im Vergleich zur generellen Einkommensentwicklung in den USA, nominale durchschnittliche Stundenlöhne

Jahr	nichtlandwirtschaftliche Berufe	Hotel/Motel-Branche
1960	2,09 $	1,09 $
1970	3,23 $	1,97 $
1978	5,69 $	3,62 $

Ermittelt aus: U.S. Department of Labor, Employment and Earnings, United States 1909 - 1978, Washington, D.C. 1979, pp. 2, 51, 799 f.

Ein Großteil der Arbeitsplätze ist durch Teilzeitbeschäftigung bzw. saisonale Beschäftigung charakterisiert. Gruppen, die auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt als benachteiligt gelten, bestimmen die Tourismus-Branchen überproportional: Schwarze und andere Minoritäten zu 13 Prozent (auf dem U.S. Arbeitsmarkt zu 11 Prozent), Frauen zu 55 Prozent (U.S. Arbeitsmarkt zu 40 %) und Jugendliche im Bereich Entertainment/Recreation zu 33 Prozent, auf dem U.S. Arbeitsmarkt zu 14 Prozent[20].

Interesse für den touristischen Arbeitsmarkt zeigen im wesentlichen auch nur die Gruppen, die das Bild des Marktes bereits prägen: Jüngere, Einzelstehende ohne Collegebildung aus den Bereichen Verkäufer, Handwerker und Hausfrauen, z.T. auch Studenten: Menschen, die überwiegend in Mietswohnungen wohnen und noch nicht endgültig etabliert sind[21]. In Zeiten hoher Arbeitsplatzverluste in vielen Wirtschaftsbereichen bietet der touristische Arbeitsplatzmarkt besonders für gering ausgebildete Kräfte Ersatzmöglichkeiten.

---

[20]DATO, Travel: An Engine of Employment, 1977, p. 8

[21]Pearce, John, Receptive Audiences for Employment Recruiting Strategies, in: Journal of Travel Research, Vol. 18, 1979, pp. 21-25

3 Die Entwicklungsbedingungen des Tourismus in den USA

Der Tourismus in den USA beeinflußt aufgrund seiner erreichten Ausmaße zunehmend die räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen des Landes. Dies ist ein Resultat der Entwicklung der elementaren touristischen Nachfrageursachen, die zur Mitte dieses Jahrhunderts einen derartigen Stand erreichten, daß sie den Tourismus auf breiter Basis auslösten und in ihrer weiteren Entwicklung das rapide Wachstum der vergangenen drei Dekaden bestimmten.

3.1 Die streßbedingte Nachfrage nach Tourismus als Resultat der zunehmenden Urbanisierung

3.1.1 Generelle Streßursachen

Insgesamt fühlen sich 76 Prozent der amerikanischen Bevölkerung unter Streß gesetzt, Frauen aufgrund ihrer Doppelrolle stärker als Männer (78 % zu 72 %); jüngere Menschen mit höheren Einkommen empfinden die Alltagsbelastungen intensiver als Menschen anderer Alters- und Einkommensgruppen (Tabelle 8).

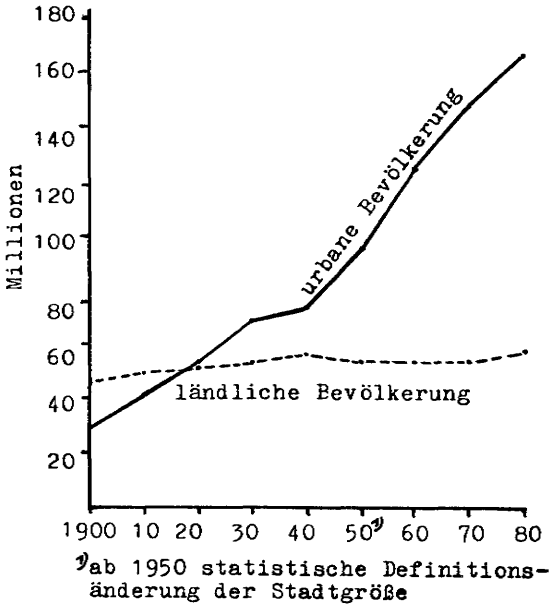
Tabelle 8: Streßempfinden in der amerikanischen Bevölkerung nach Alters- und Einkommensgruppen, 1976

Alter	Anteil	Einkommen	Anteil
18 - 29 Jahre	89%	bis 5000 $	54%
30 - 39 Jahre	86%	5000 bis 10000 $	75%
40 - 49 Jahre	86%	10000 bis 15000 $	81%
50 - 59 Jahre	78%	15000 bis 20000 $	80%
über 60 Jahre	43%	20000 bis 25000 $	88%
		über 25000 $	84%

Ermittelt aus: US Department of Commerce, Social Indicators III, Washington, D.C. 1980, p. 552

Der Anteil der sich belastet fühlenden Bevölkerung ist nahezu identisch mit dem Anteil der urbanen Bevölkerung: 74 Prozent der Einwohner der USA lebten 1980 in städtischen Siedlungen. Diese Bevölkerungskonzentration, die seit den 1940er Jahren rapide zunahm (Figur 2), ist das Ergebnis der Standortentwicklung und der Arbeitsplatzerweiterung der Wirschaftsbereiche des sekundären und - besonders nach dem Zweiten Weltkrieg - des tertiären Sektors.

Figur 2: Die amerikanische Bevölkerungsentwicklung im 20. Jahrhundert im Dekadenabstand



Ermittelt aus: Historical Statistics of the United States, 1975, pp. 8, 11, Kirschten, Dick, America on the Move, in: National Journal, Vol. 13, 1981, p. 2022

Zwei Komponenten des Urbanisierungsprozesses haben zu immer stärker zunehmenden Belastungen der Menschen geführt. Zum einen haben sich die Umweltbedingungen in den Städten mit dem expandierenden Produktions- und Verkehrsaufkommen verschlechtert (Verschmutzung, Lärm, visuelle Veränderungen). Zum zweiten, und dies scheint möglicherweise bedeutender zu sein, haben die Belastungen am Arbeitsplatz zugenommen. Die arbeitsteilige Produktion ist häufig durch einseitige, z.T. monotone Arbeitsvorgänge im festgelegten Rhythmus gekennzeichnet, zum anderen führen Arbeitsaufträge unter Zeitdruck und unter Konkurrenzbedingungen zu Belastungen.

Typische Symptome dieser Belastungen sind die zunehmende persönliche Entfremdung, die soziale Verarmung, der Verlust an Arbeitskraft und, um diese auszugleichen, zunehmende Fluchttendenzen, die Suche nach Gegenweltwerten zum Alltag.

Reisen, Urlaub, Wegfahren werden mit diesen Gegenweltwerten belegt, so daß sich aus den Bedingungen des alltäglichen Arbeitsprozesses eine streßbedingte Nachfrage nach Tourismus entwickelt. Das Reisen ist daher kein Ausdruck eines menschlichen Wandertriebes, sondern ein "getting away from home and work

pressure"[1]. Je stärker die Alltagsbelastung als Bedrückung empfunden wird, desto intensiver werden im Sinne eines Gegendrucks verdrängte Wünsche in Form von Tagträumen in den Urlaub, in die Fremde projiziert, von deren Erfüllung ein Ausgleich zum Alltag erwartet wird. Das Insel-Motiv zum Beispiel, das von jeher literarisches Objekt einer Gegenwelt, einer besseren Welt, einer Utopie war[2], wird heutzutage konkretes Ziel der Erfüllungssuche der Touristen.
Diese Alltagsbelastungen sind in den größeren Städten stärker als in kleineren ausgeprägt mit der Folge, daß die touristische Beteiligungsquote mit dem Grad der Urbanisierung des Wohnortes ansteigt[3]. Die gegenüber früheren Jahrzehnten leicht veränderten Urbanisierungsentwicklungen in den USA während der 1970er Jahre - sie zeichnen sich durch einen stärkeren Zuwachs des Non-Metropolitan-Bereichs (16 %, 1960er Jahre 4 %) bei weiterhin höherem urbanen Wachstum gegenüber den ländlichen Bereich aus - dürften vorläufig keine tiefgreifenden Veränderungen bewirken[4].

3.1.2 Reisebedürfnisse und deren Einlösungsmöglichkeiten

Drei generelle Bedürfnisse werden von jedem arbeitenden Menschen an die Freizeit gestellt[5]:

1) Die Reproduktion der Arbeitskraft, um sich von körperlicher und nervlicher Belastung zu erholen
2) Die Abwechslung als Ausgleich zur Alltagseinseitigkeit (suspensive Phase)
3) Die Befreiung aus Bindungen, Ordnungen und Regeln des Alltages (kompensatorische Phase)

Das Reisen und der Urlaub stellen die geeignetsten Freizeitformen dar, alle drei Bedürfnisstufen in einem Zeitblock zu befriedigen.
Dabei scheint die Bedürfnisbefriedigung im Urlaub einem generellen Lernprozeß zu unterliegen, der von der Häufigkeit des Reisens abhängt: Es ist ein Prozeß von einer Phase rein körperlicher Erholung über Abwechslungs- und Anspruchssteigerung hin zum sozialen Erleben und einem höheren Grad von Selbstver-

---

[1]Smith, Valene, 1979, p. 56, Hahn, Heinz und Schade, Burkhard, Psychologie und Fremdenverkehr, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 53, 1969, p. 36
[2]Bloch, Ernst, Das Prinzip Hoffnung, Frankfurt 1959
[3]OECD, The Impact of Tourism on the Environment, General Report, Paris 1980, p. 29
[4]Vergl. Kirschten, Dick, 1981, p. 2022, Stanfield, Rochelle, Task for Policy Makers: Keeping up with Change, in: National Journal, Vol. 13, 1981, p. 2029
[5]Habermas, Jürgen, Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit, in: Freizeit und Konsumerziehung, 1971, pp. 101 - 122

wirklichung im Urlaub festzustellen[6]. Darin ist eine Widerspiegelung der allgemeinen Bedürfnisentwicklung und deren Zufriedenstellung des Menschen zu erkennen[7].

Diese generelle Aussage muß aber deshalb differenziert werden, weil das konkrete Freizeitverhalten des einzelnen grundsätzlich und entscheidend von der Beschäftigung am Arbeitsplatz abhängt und damit auch den Grad der Bedürfnisbefriedigung bestimmt. Dort, wo am Arbeitsplatz das Bedürfnis nach Entfaltung von Fähigkeiten nicht eingelöst wird, gelingt dies auch in der Freizeit nicht. Je stärker die Entfremdung durch die Arbeit gefördert wird, desto geringer sind die Kompensationschancen in der Freizeit[8]. Arbeitsstrukturen der Alltagsarbeit werden in Verhaltensstrukturen während der Freizeit übertragen. Die Arbeit wird in der Freizeit quasi schattenhaft fortgesetzt; Arbeit und Freizeit sind daher keine echten Gegensätze, weil Freizeit nicht autonom gestaltet werden kann[9].
Menschen, die im Berufsleben eher aktiven Tätigkeiten nachgehen, verhalten sich auch in der Freizeit und im Urlaub aktiv; Menschen, die eher ausführende bzw. monotone Beschäftigungen im Alltag haben, verhalten sich auch überwiegend in der Freizeit und im Urlaub passiv. So ist zum Beispiel das ausschließliche Am-Strand-Liegen-und-Nichtstun - über die Reproduktion der Arbeitskraft hinaus - oder das ausschließliche Sich-Unterhalten-Lassen nicht unbedingt ein Gegensatz zur Arbeit des Alltags, sondern eher eine Fortsetzung wenig kreativer, monotoner Alltagsarbeit. Auch die intensive Besichtigungstour im Urlaub kann durchaus als schattenhafte Fortsetzung von eher herausfordernder Alltagsarbeit gewertet werden[10]. Die Bedürfnislosigkeit und Zufriedenheit, die sich im passiven Freizeit- und Urlaubsverhalten zeigt und häufig zusammentrifft mit einer fehlenden Auseinandersetzung der Urlaubsumgebung, ist nur eine scheinbare; sie ist Resultat einer Anspruchsverkümmerung. Dies ist insofern von großer Bedeutung, weil bei aktiven Menschen der Zufriedenheitsgrad höher ist als bei passiven Menschen[11]. Dabei ist die Art der Aktivität von sekundärer Bedeutung, da keine signifikanten Abstufungen im Zufriedenheitsgrad bei unter-

---

[6]Krippendorf, Jost, 1979, p. 29
[7]Maslow, Abraham, Motivation and Personality, New York, 1970
[8]Osterland, Martin, Einfluß von Arbeitssphäre und Freizeitbereich auf die Verhaltensweise und Bewußtseinsformen von Industriearbeitern, Bremen 1978, Bericht in Süddt. Zeitung, 12.5.1978, p. 44
[9]Maklan, David M., The Four-Day Workweek, New York, 1977, p. 47
[10]Beide Formen stellen zugleich ein Spiegelbild der Leistungsgesellschaft dar, weil Freizeitleistungsnormen wie "braun werden" und "viel sehen" als Merkmale der Reisekultur sozial bewertet werden.
[11]Vagt, Gerhard, Zum Kumulationseffekt im Freizeit-Verhalten, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie Bd. 28, 1976, pp. 724 - 727

schiedlichen Aktivitäten auszumachen sind[12]. Die Aktivitäten selbst werden inhaltlich von den Normen und Werten mitbestimmt, die über Bildung, Werbung und Medien als Reisekultur vermittelt werden[13].
In den USA überwiegen passive Freizeitverhaltensformen, wenn auch aufgrund der zunehmenden Reiseerfahrungen ein deutlicher Trend zu mehr sportlichen Aktivitäten festgestellt wird. Besonders deutlich wird das passive Urlaubsverhalten bei den amerikanischen Frauen, die aufgrund ihrer Doppelbelastungen auf Reisen grundsätzlich weniger aktiv sind als Männer und gern die Touristenzentren aufsuchen, dort, "where the crowd goes"[14]. Da im Gegensatz zu Europa und Japan die amerikanischen Frauen überwiegend über Zielpunkte und Urlaubsart entscheiden, wird damit der Charakter des amerikanischen Tourismus in Bezug auf Aktivitäten bzw. Passivitäten entscheidend beeinflußt.

Wenn die Reaktionskette Freizeitzufriedenheit aufgrund von aktivem Freizeitverhalten und aktives Freizeitverhalten als Ausdruck der Alltagsbeschäftigung schlüssig ist, so ist der Zufriedenheitsgrad mit dem Arbeitsplatz von ausschlaggebender Bedeutung für eine optimale Einlösung der Freizeit- und Reisebedürfnisse. Festgestellt werden kann, daß die größte Unzufriedenheit mit ihren Arbeitsplätzen unter amerikanischen Arbeitern auftritt, besonders dort, wo Anweisungsstrukturen vorherrschen und Monotonie dominiert. Je nach Berufsgruppen würden nur 16 bis 42 Prozent der Arbeiter ihren Beruf noch einmal wählen. Weniger unzufrieden sind Angestellte, zumal dort, wo Verantwortung und Herausforderung erwartet wird. Hier sind es 75 bis 93 Prozent, die ihren Beruf noch einmal wählen würden, wobei die größte Zufriedenheit (93 Prozent) unter den amerikanischen Hochschullehrern festzustellen ist[15].
Diese grobe Beschäftigungsstruktur spiegelt sich deutlich in der Einstellung zum Urlaub wider: Für die überwiegende Zahl der Menschen in den Industriegesell-

---

[12]Robinson, John P., How Americans Use Time, New York 1977, p. 165
[13]Bestandteile der Reisekultur der einkommensstarken amerikanischen Mittelschicht sind auch die Reiseleitbilder, die Kultur- und Naturwerte der nächst höheren Gesellschaftsschicht (früheres Besitzbürgertum). Dies wird deutlich im Vergleich mit den Urlaubspräferenzen von Minoritäten und einkommensschwachen Amerikanern, die den Transformationsprozeß der High-Culture- zu Massenkultur-Werten nicht vollzogen haben. Da sie keine gesellschaftliche Aufwertung erfahren haben, besteht bei ihnen z.B. nicht das bildungsbürgerliche Bedürfnis nach "neuer Natur", wie dies etwa bei den Besuchern der Nationalparks der Fall ist. Minoritäten und Einkommensschwache gehören kaum zu den Besuchern der Parks, sondern bevorzugen bei etwa gleichweiter Entfernung die Erholungsraumanlagen des U.S. Army Corps of Engineers. Dabei ist der Kostenfaktor nicht ausschlaggebend. Vergl. Kando, Thomas, Leisure and Popular Culture in Transition, Saint Louis, 1975, p. 45, Bultena, Gordon und Field, Donald, Visitors to National Parks, in: Leisure Science, Vol. 1, 1978, pp. 395-409
[14]Smith, Valene, 1979, p. 57
[15]Maklan, David, 1977, p. 36

schaften ist das Reisen nach den Ausgaben für Wohnen und Verpflegung zum nächstwichtigen Lebensbereich geworden, an dem nicht gespart werden soll[16]. Für Menschen mit geringer Schulbildung, was meist identisch ist mit weniger zufriedenstellenden Berufen, trifft dies nicht zu. Hier ist die Bereitschaft weit größer, schon viel eher am Reisen zu sparen oder darauf zu verzichten. Die durch die berufliche Belastung verkümmerten Ansprüche an die Freizeit verhindern das Überschreiten einer Aktivitätsschwelle und dies führt konsequenterweise zu einer anderen Einschätzung des Urlaubs- und Reisewertes[17].

Daß diese berufsschematische Gliederung nicht durchgängig ist, wird durch das differenzierte Freizeitverhalten von qualifizierten Facharbeitern gegenüber Band- und Maschinenarbeitern belegt, ebenso sind sozial aktive Arbeiter grundsätzlich auch in der Freizeit aktiver als ihre Kollegen[18].
Letztlich bedeutet diese Erkenntnis, daß eine höhere Bedürfnisbefriedigung im Urlaub und in der Freizeit nur erreicht werden kann, wenn die Belastungen des Arbeitsalltages vermindert werden könnten, weil dadurch schon für den Alltag Potentiale für aktives Freizeitverhalten geschaffen würden, die sich dann in einem veränderten Urlaubsverhalten auswirken müßten: "Leisure can not be made creative unless work ist also creative"[19].
Eine größere Freizeitautonomie des Menschen hätte Konsequenzen sowohl auf die Entscheidungsmechanismen im Vorfeld der Reisen (Sensibilisierung, Informationserwerb etc.) als auch auf die Ausstattung der Tourismusräume. Amerikanische Raumplaner beschäftigen sich bereits mit derartigen Perspektiven, ursprüngliches, nicht entfremdetes menschliches Verhalten stärker zu berücksichtigen, befinden sich aber erst am Beginn von Überlegungen[20]. Als schwierig erweist sich dabei, daß es keine monokausalen Erklärungen für Bedürfnisse wie Spiel, Sport, Ruhe, Musik oder Wissen gibt; bessere Erkenntnisse in diesen Bereichen würden Raumplanungen erleichtern[21].

---

[16]U.S. Department of Commerce, United States Travel Service, Highlights International and Domestic Tourism 1976, Washington, D.C. 1977, ohne Seitenangaben. Studienkreis für Tourismus e.V., Reiseanalyse 1981, Berlin, 2.3.1982, p. 16

[17]In der Bundesrepublik Deutschland verreisen 24 % der Menschen mit Hauptschulabschluß regelmäßig (1980), 40 % selten (bezogen auf die reisende Bevölkerung); Abiturienten und Hochschulabsolventen reisen dagegen zu 52 % regelmäßig und nur zu 9 % selten, Schneider, Uwe, Beschreibung und Entwicklung von Marktpotentialen im Tourismus, Vortrag im Rahmen der Fachtagung der Internationalen Tourismus Börse, Berlin, März 1982.

[18]Osterland, Martin, 1978, Vagt, Gerhard, 1976, p. 726

[19]Kando, Thomas, 1975, p. 276

[20]Lane, Irwin, Department of Parks and Recreation, Honolulu, Hawaii, mündliche Mitteilung, Februar 1980

[21]Erklärungsansätze: Emotionsbewältigung, Reaktivierungsverlangen, sozial-kulturelles Verhalten, Interaktionsbedürfnis auf anderer Ebene.

3.2 Einkommensverbesserungen und Freizeitzuwachs als Resultate des Wirtschaftswachstums

3.2.1 Das Wirtschaftswachstum in den USA

Die Ursachen der streßbedingten Nachfrage des Tourismus, Arbeitsplatzbelastungen und Urbanisierung, trugen gleichzeitig dazu bei, daß die daraus resultierenden Bedürfnisse auch eingelöst werden konnten; sie wurden zu Rahmenbedingungen für einen sich expansiv gestaltenden Produktivitätszuwachs der amerikanischen Wirtschaft.

Tabelle 9: Produktivitätsentwicklung der amerikanischen Wirtschaft, 1889 bis 1976

Zeitraum	Zuwachs im Jahresdurchschnitt
1889 - 1919	1,3 Prozent
1919 - 1948	1,8 Prozent
1948 - 1976	2,3 Prozent

Ermittelt aus: Kendrick, John W. und Grossman, Elliot, S., Productivity in the United States, Baltimore/London 1980, pp. 29f.

Seit den 1940er Jahren beschleunigte sich das Wirtschaftswachstum in bis dahin unbekanntem Ausmaße.[22] Dies äußerte sich in einer nahezu realen Verdreifachung des Bruttosozialprodukts im Zeitraum 1950 bis 1980 (Figur 3). Die amerikanische Bevölkerung profitierte davon in Form des bislang größten Wohlstandszuwachses, der sich u.a. in Einkommenssteigerungen und Arbeitszeitverkürzungen, zwei elementaren touristischen Nachfragebedingungen, auswirkte.

---

[22] Hauptursachen: Kriegsproduktion der 1940er Jahre, Güter- und Dienstleistungsproduktion seit den 1950er Jahren für den stark erweiterten öffentlichen Bedarf und das private Konsumbedürfnis, verbunden mit einer für die USA günstigen Weltmarktposition in der Nachkriegszeit. Vergl. Roskamp, Karl W., Die amerikanische Wirtschaft 1929 - 1970, Stuttgart 1975, pp 142 ff, Armanski, Gerhard, Die Goldene Zeit und ihr Untergang, U.S. Ökonomie 1945 -1975, in: Dollars und Träume, Vol.2, 1980, pp. 82 - 87.

3.2.2 Einkommensentwicklung

3.2.2.1 Einkommenszuwachs

Die Verteilung des erwirtschafteten Wohlstandes brachte den amerikanischen Familien im Zeitraum von 1950 bis 1977 fast eine Verdoppelung des realen Einkommens (Figur 4). Die ökonomische Entwicklung ermöglichte auch eine steigende Anzahl von Frauen auf dem Arbeitsmarkt[23] und eine gesellschaftliche Umverteilung des Wohlstandes mit Hilfe von Sozialprogrammen der Regierung Johnson ("Great Society"), so daß große Teile der Bevölkerung davon profitierten.[24]
In den frühen 1960er Jahren gestaltete sich die Produktivität der amerikanischen Wirtschaft am expansivsten, das Sozialprodukt erzielte in diesem Jahrzehnt die größte Wachstumsrate[25], so daß auch der reale Einkommenszuwachs in den 1960er Jahren mit plus 390 $ im Jahresdurchschnitt höher als in den 1950er Jahren mit plus 314 $ und in den 1970er Jahren - bis einschließlich 1977 mit plus 87 $ - ausfallen konnte.[26]

Die krisenhafte wirtschaftliche Lage am Ende der 1970er und am Beginn der 1980er Jahre[27] führte erstmals wieder zu einer negativen Einkommensentwicklung, so daß sich die 1970er Jahre insgesamt einkommensmäßig als stagnierend

---

[23]Frauenanteil auf dem U.S.-Arbeitsmarkt: 1940 zu 28 Prozent (davon 36% verheiratet), 1978 zu 41 Prozent (davon 61% verheiratet), Vergleichszahl BRD: 36,6% (1978). Ermittelt aus: Historical Statistics of the United States, 1975, p. 131, Statistical Abstract of the United States 1978, pp. 398, 404, Süddeutsche Zeitung, 8.10.1980, p. 31

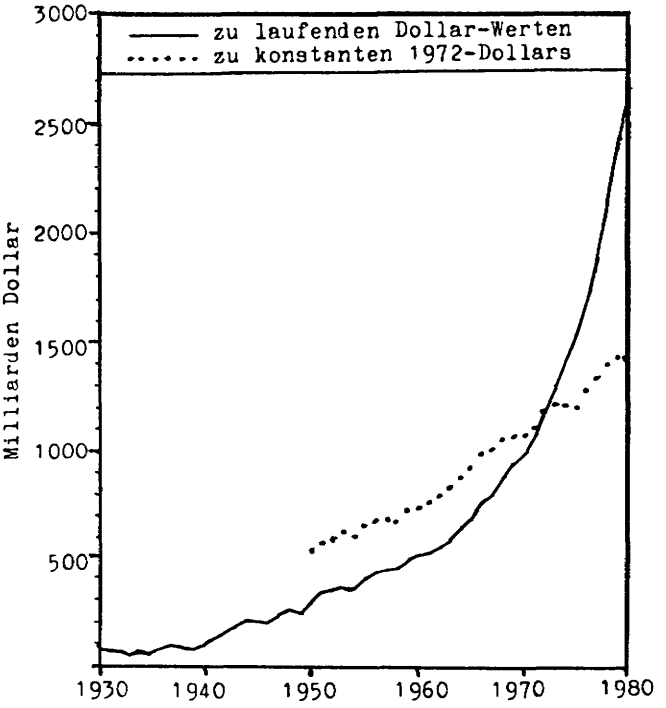
[24]Das Durchschnittseinkommen der nichtweißen Bevölkerung lag bis zur Mitte der 1960er Jahre bei etwa 55 Prozent des Durchschnittseinkommen der weißen Bevölkerung, danach stieg es auf etwa 65 Prozent an. Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Social Indicators 1976, Washington, D.C. 1977, p. 453, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 466

[25]Produktivitätszuwachs der Wirtschaft im Jahresdurchschnitt: 1953 - 1960 = 2,1%, 1960 - 1966 = 3,4%, 1966 - 1969 = 1,5%, 1969 - 1973 = 1,8%, 1973 -1976 = 0,7%, 1977 - 1980 = 0,2%. Zuwachs des BSP im Jahresdurchschnitt (in konstanten 1972-Dollar): 1950er Jahre = 3,1%, 1960er Jahre = 4,6%, 1970er Jahre = 3,8%. Ermittelt aus: Kendrick, John, Grossman, Elliot, 1980, p.29, Historical Statistics of the U.S., 1975, p. 224, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No.1, p. 38, Vol. 61, 1981, No.1, p. 13, Monthly Labor Review, November 1981, p. 36, Süddeutsche Zeitung, 9.11.82, p. 18

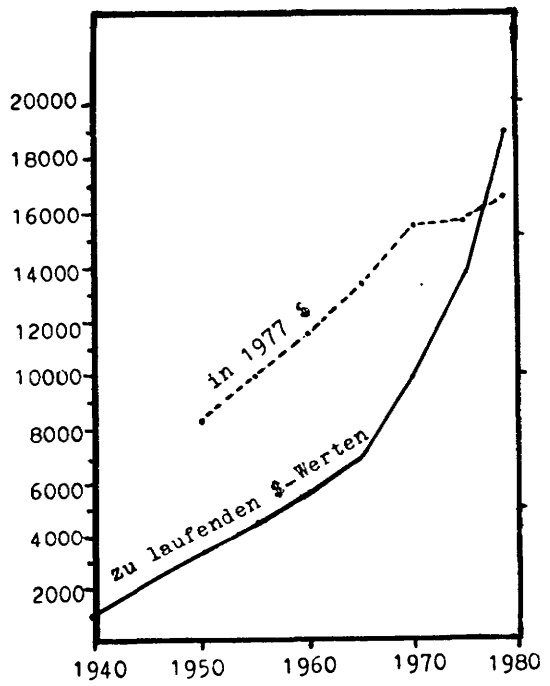
[26]Ermittelt aus: Statistical Abstract of the U.S. 1978, p.452

[27]Kennzeichnung: Abschwächende Produktivitätssteigerung der Wirtschaft mit den Folgen sich verlangsamender Gewinn- und Investitionsraten, insbesondere im sekundären Sektor. Eine zunehmende Marktsättigung (Konsumgüter) führte zum Absinken der Auslastungsquote der Produktionskapazitäten (März 1982 = 72%) und beschleunigte damit - ebenso wie die Rationalisierungsinvestitionen - den Abbau von Arbeitsplätzen und damit den Verlust von Einkommen (Arbeitslosenrate September 1982 = 10,4%)

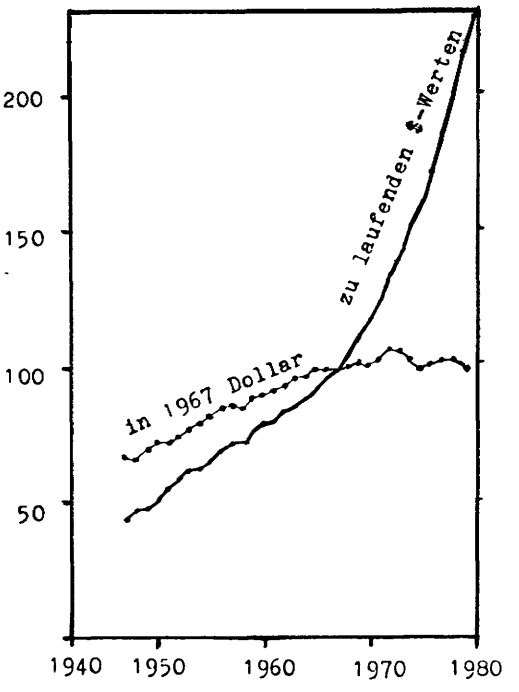
Figur 3: Die Entwicklung des amerikanischen Bruttosozialprodukts



Figur 4: Durchschnittliches Jahresfamilieneinkommen in den USA in Dollar



Figur 5: Durchschnittlicher Wochenverdienst in den USA in der nichtlandwirtschaftlichen Privatwirtschaft in Dollar



Ermittelt aus:
Figur 3: Historical Statistics of the U.S., 1975, p. 224, Statistical Abstract of the U.S., 1976, p. 396, 1978, p. 442, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 1, pp. 36, 38, Vol. 61, 1981, No. 1, p. 13
Figur 4: Historical Statistics of the U.S., 1975, p. 303, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 452, Süddeutsche Zeitung, 29.12.1979
Figur 5: U.S. Department of Labor, Employment and Earnings, 1979, p. 914, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 6, p. 14

bzw. leicht rückläufig erwiesen.[28] Eine sehr wesentliche Nachfragebedingung des Tourismus erhielt somit zu diesem Zeitpunkt keine zusätzlichen Impulse mehr.

3.2.2.2 Einkommensverwendung

Obwohl steigende Preise und sinkende Produktivität (Stagflation) und später hinzukommende hohe Arbeitslosenzahlen seit der Mitte der 1970er Jahre keine zusätzlichen Wohlstandsverteilungen mehr zuließen, begrenzen stagnierende Einkommen nicht unbedingt und unmittelbar die touristische Nachfrage. Vielmehr führten Kostenverlagerungen innerhalb des verfügbaren Einkommens und Veränderungen bei generellen Wertvorstellungen zu Anteilssteigerungen des Reisebudgets:

1) Bis in die 1960er Jahre hinein bedeuteten Einkommensverbesserungen zuallererst die Steigerung der Konsumfähigkeit an Verbrauchs- und Luxusgütern sowie an Investitionen in die nachwachsende, geburtenstarke Generation. Mit dem Geburtenrückgang während der späten 1960er und der 1970er Jahre, der auch als Resultat der Bildungsexplosion der Nachkriegszeit gewertet werden kann, wurden zusätzliche Einkommensmittel freigesetzt[29].

2) Es ist eine deutliche Anteilsverschiebung innerhalb des verfügbaren Einkommens festzustellen. Permanente Alltagskosten nehmen heute geringere Anteile als in der frühen Nachkriegszeit in Anspruch (Tabelle 10). Damit vergrößerte sich potentiell das Reisebudget. Da mit der zunehmenden Gütersättigung der Statuscharakter der Luxusgüter an Bedeutung verliert, gewinnt das Reisen als Konsumgut immer mehr an Anerkennung. Aus dem damit verbundenen Prestigebedürfnis heraus erfährt die touristische Nachfrage eine Steigerung; gleichzeitig sucht der Konsument eine ständige Verbesserung des Produktes (Wunsch nach immer attraktiveren Zielen), so daß hierin auch Ursachen für die Ausdehnung der Tourismusräume und Erweiterung der Tourismusperipherie zu sehen sind.

---

[28] Durchschnittliches Wocheneinkommen zu konstanten 1977-Dollar: 1970 = 186,94 $, 1980 = 172,74 $, entspricht einem realen Einkommensverlust von7,6 Prozent, U.S. Department of Labor, Monthly Labor Review, Nov. 1981, p. 78

[29] Durchschnittliche amerikanische Familiengröße: 1965 = 3,7, 1977 = 2,86, 1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. II-33

Tabelle 10: Ausgewählte Ausgaben am verfügbaren amerikanischen Familieneinkommen

Ausgabenbereich	1946	1981
Verpflegung	32%	24%
Kleidung	15%	5%
Wohnen	22%	22%
Transport	8%	9%
Zwischensumme	77%	60%

Ermittelt aus: Social Indicators 1976, p. 471, U.S. News and World Report, 20.7.1981, p.61, Prozentwerte gerundet.

3) Die Reiseintensität und damit auch das Ausgabeverhalten wird durch einen Wertewandel beeinflußt, der sich seit den 1960er Jahren besonders in der jungen Generation abzeichnet. Es ist eine Abkehr vom reinen Lebensrationalismus (Überbetonung der Arbeit als Lebenssinn) und eine Zuwendung zu mehr Lebensqualität festzustellen[30]. Dies äußert sich auch in einer stärkeren Freizeitorientierung, im Wunsch nach aktiver Freizeitgestaltung. Als Folge dieses Wertewandels erfährt die Freizeitleistung immer mehr an sozialer Anerkennung, während die Arbeitsleistung nicht mehr die gleiche Beachtung findet, wie dies früher der Fall war. Diese postindustrielle Lebenseinstellung, die eine gute Voraussetzung für eine größere, von den Arbeitsstrukturen autonome Freizeitgestaltung ist, regt gerade aufgrund ihrer sozialen Anerkennung die touristische Nachfrage an, indem größere Einkommensanteile in den Freizeitsektor investiert werden.

3.2.3 Arbeitszeitverkürzungen und Freizeitzuwachs

Die Ausdehnung der arbeitsfreien Zeit[31], eine weitere elementare touristische Nachfragevoraussetzung, vollzog sich in ihren Teilaspekten unterschiedlich intensiv:

1) Die Wochenarbeitszeit, die insbesondere unter dem Aspekt des generellen Freizeitverhaltens eine Rolle spielt, erfuhr bereits vor dem Einsetzen des Tourismus auf breiter Basis in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Verringerung um 30 Prozent[32], während ihre weitere Reduzierung zwischen 1950 und 1977 um 5,5 Prozent (auf 36,7 Wochenstunden) nur noch minimal ausfiel[33]. In

---

[30]Anders, Hans-Jürgen, Konsumstil und Wertewandel, Vortrag im Rahmen der Fachtagung der Internationalen Tourismus Börse, Berlin, März 1982

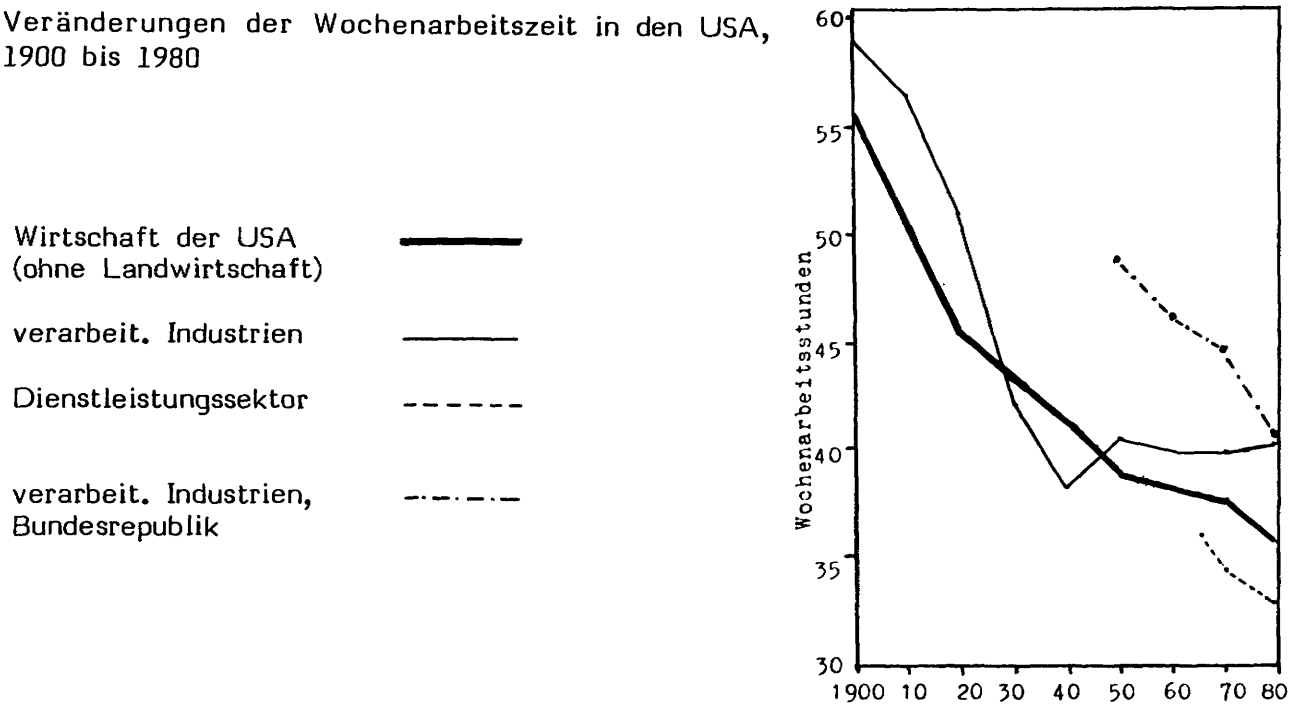
[31]Die arbeitsfreie Zeit besteht aus free-time (obligatorische und reproduktive Aktivitäten) und leisure-time (verhaltensbeliebige Zeit), Sharara, A. Aziz M., Analytische Aspekte der Freiraumerholung in westlichen Ländern mit besonderem Bezug auf die Verhältnisse in den USA, Karlsruhe 1974, pp. 8, 16 f.

[32]Von 56 auf 39 Wochenstunden (1900 - 1950)

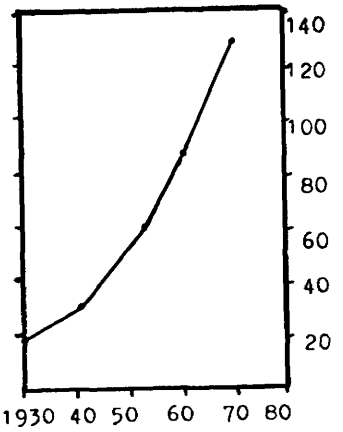
[33]Der statistische Durchschnittswert von 36,7 Wochenstunden verzerrt die wirkliche Situation, da auch Teilzeitbeschäftigungen (bes. Gruppe Services) berück-

Figur 6:

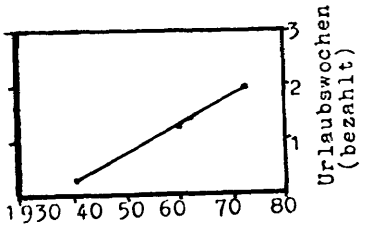
Veränderungen der Wochenarbeitszeit in den USA, 1900 bis 1980



Figur 7: Gesamtzahl der bezahlten Urlaubswochen in den USA in Millionen



Figur 8: Bezahlte Urlaubswochen pro Arbeitnehmer, USA



Ermittelt aus:
Figur 6: Historical Statistics of the U.S., 1975, pp. 168 f., Kando, Thomas, 1975, p. 78, Social Indicators 1976, p. 385, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 412, Der Spiegel, Nr. 40, 1980, p.213, Prahl, H.W., Steinecke, A., 1981, p. 40
Figur 7: Larrabee, Eric und Meyersohn, Rolf, Mass Leisure, Glencoe, Ill., 1960, p. 167, Levitan, Sar und Belous, Richard, Shorter Hours, Shorter Weeks: Spreading the Work to Reduce Unemployment, Baltimore, London, 1977, p. 13
Figur 8: Best, Fred, Bosserman, Phillip und Stern, Barry, Income-free Time Trade-off Preferences of U.S. Workers: A Review of Literature and Introductors, in: Leisure Science, Vol. 2, 1979, pp. 124 f., Levitan, Sar, 1977, p. 13

---

sichtigt sind. Die 40 Stundenwoche der Industriearbeiter kommt der tatsächlichen Situation näher, nur wenige Industriezweige (Gummi, Tabak) bewegen sich auf die 35 Stundenwoche zu.

diesem Prozeß setzte sich der Achtstundentag und das arbeitsfreie Zweitagewochenende für den überwiegenden Teil der Arbeitnehmer durch.

2) Für den Tourismus von größerer Bedeutung sind die Arbeitszeitveränderungen, die größere arbeitsfreie Zeitblöcke zum Ergebnis haben. Die Ausdehnung des bezahlten Jahresurlaubs vollzog sich am stärksten während der 1960er Jahre und entsprach damit dem Wirtschaftswachstum dieser Zeit: Die Anzahl aller bezahlten Urlaubswochen stieg um 50 Prozent (Figur 7). Betrug die durchschnittliche Urlaubslänge im Jahre 1940 noch 0,3 Wochen, so verfügten am Beginn der 1980er Jahre etwa 80 Prozent der amerikanischen Arbeitnehmer über einen bezahlten Mindesturlaub von 14 Tagen[34]. Während der 1970er Jahre wurden dagegen nur geringe Verbesserungen erreicht, die Jahresarbeitszeit wurde lediglich um durchschnittlich 15 Stunden reduziert, in der Bundesrepublik waren es dagegen 174 Stunden, in Japan 120 Stunden[35]. Anders als in den meisten europäischen Staaten gibt es in den USA keinen gesetzlich garantierten Mindesturlaub, vielmehr ist er von der Länge der Betriebszugehörigkeit abhängig und davon, ob es zu kollektiven Betriebstarifverträgen kommt[36].

3) Die Herabsetzung der Altersgrenze wurde insbesondere während der 1970er Jahre erfolgreich forciert. Private Renten- und Sozialversicherungen sowie

---

[34]U.S. Department of the Interior, Bureau of Outdoor Recreation, Outdoor Recreation - A Legacy for America, Washington, D.C. 1973, p. 13 (im folgenden "1973-Nationwide Outdoor Recreation Plan" genannt), Süddeutsche Zeitung, 3.9.1980

[35]Süddeutsche Zeitung, 30.12.1981, p. 18

[36]Die Fabrikarbeiter in den Metropolitan Areas der USA erhielten 1959/60 nach dreijähriger Betriebszugehörigkeit zu 60 Prozent einen bezahlten Jahresurlaub von 2 Wochen; 1972/74 kamen bereits 84 Prozent dieser Arbeitergruppe in diesen Genuß. Nach zehnjähriger Betriebszugehörigkeit erhielten 1959/60 erst 27 Prozent aller Arbeiter der Metropolitan Areas einen dreiwöchigen Jahresurlaub, bis 1972/74 stieg der Anteil auf 75 Prozent.
Günstigere Urlaubsbedingungen gewähren die Betriebe, in denen kollektive Tarifverträge abgeschlossen werden: 1949 erhielten im U.S. Durchschnitt bereits 33 Prozent dieser Arbeitnehmer mehr, und 67 Prozent bis zu zwei Wochen Jahresurlaub. 1973 erhielten nur noch 3 Prozent weniger als zwei Wochen, aber 47 Prozent einen Urlaub von fünf Wochen und mehr. Ermittelt aus: U.S. Department of Labor, Paid Vacations and Holiday Provisions in Major Collective Bargaining Agreements, Washington, D.C., 1974, Levitan, Sar A. und Belous, Richard S., Shorter Hours, Shorter Weeks: Spreading the Work to Reduce Unemployment, Baltimore/London 1977, pp. 13 f.

betriebliche Altersregelungen[37] trugen dazu bei, daß ältere Arbeitnehmer zunehmend früher aus dem Arbeitsprozeß ausschieden[38].

4) Die effektivste Ausdehnung der arbeitsfreien Zeit während der 1970er Jahre erfolgte durch die Umverteilung von Zeitblöcken . Im Jahre 1970 gingen 60 bis 70 Unternehmen (zuerst kleine, verarbeitende Betriebe außerhalb der Stadtzentren, später auch Banken, Versicherungen und Behörden) dazu über, anstelle der Fünftagewoche (5/40) eine Viertagewoche (4/40) mit einem Dreitagewochenende einzuführen; 1974 arbeiteten bereits 650 000 Arbeitnehmer in diesem Rhythmus, die Zahl der Betriebe stieg bis 1977 auf über zehntausend. Der Erfolg dieser Umstellungsversuche deutet darauf hin, daß sich dieser Trend in den 1980er Jahren verstärken wird, bis zu 40 Prozent aller Arbeitnehmer des Landes könnten sinnvollerweise in diesem 4/40-Rhythmus arbeiten[39].
Eine zusätzliche Ausdehnung der arbeitsfreien Wochenenden wurde während der 1970er Jahre durch die Festlegung der meisten offiziellen Feiertage auf einen Montag bewirkt[40].

Die Arbeitszeitreduzierungen sind am Beginn der 1980er Jahre in eine Stagnationsphase geraten, in Teilbereichen ist sogar mit einer Ausdehnung der Arbeitszeit zu rechnen[41].
Die in den vergangenen Jahrzehnten erworbene vermehrte Freizeit kommt der arbeitsfreien Zeit nicht immer zugute: Die durchschnittliche Überstundenzahl pro Woche schwankt im Landesdurchschnitt während der Nachkriegszeit zwischen zweieinhalb und dreieinhalb Stunden; eine zusätzliche Teilarbeitszeit übt jeder fünfte Arbeitnehmer der USA aus (1970), und über vier Millionen Menschen arbeiten in einem zweiten Beruf[42].

---

[37] Z.B. Rentenanspruchsrecht bei Chrysler seit 1973 nach dreißigjähriger Betriebszugehörigkeit, Washington Post, 22.9.1976, p. 3

[38] Anteil der berufstätigen Männer über 60 Jahre: 1960 = 81 %, 1970 = 75 %, 1979 = 62 %, Rones, Philip L., The Retirement Decision: a Question of Opportunity?, in: Monthly Labor Review, Vol. 103, 1980, No. 11, p. 15

[39] Conner, Karen A. und Bultena, Gordon L., The Four-Day-Workweek: An Assessment of its Effects on Leisure Participation, in: Leisure Science, Vol. 2, 1979, p. 55, Maklan, David, 1977, p. 9

[40] OECD-Tourism Committee, Tourism Policy and International Tourism in OECD Member Countries 1977, Paris 1977, p. 46

[41] Bei den Tarifverhandlungen der drei großen Automobilhersteller wurde 1981/82 ein Verzicht auf bezahlte Urlaubstage vereinbart, als Teilbeitrag zur Gesundung der Unternehmen. - Aufgrund des sich defizitär zeigenden amerikanischen Sozialversicherungssystems (Einnahmen 1980 = 105,8 Milliarden $, Ausgaben 107,7 Milliarden $) diskutierte der Kongreß die Heraufsetzung des Rentenalters auf 68 Jahre und die Kürzung der Rente von 80 % auf 55 % beim Ruhestandsbeginn mit 62 Jahren. Süddeutsche Zeitung 14.5.1981, p. 10.

[42] Zuzanek, Jiri, Society of Leisure or the Harried Leisure Class? Leisure Trends in Industrial Societies, in: Journal of Leisure Research, Vol. 6, 1974, p. 297

Dort, wo die zusätzliche freie Zeit nicht für andere Arbeiten verbracht wird, kommt sie etwa zur einen Hälfte den obligatorischen und zur anderen Hälfte den verhaltensbeliebigen Aktivitäten zugute[43]. Von letzteren profitiert auch der Tourismus, insbesondere bei den Arbeitnehmern der 4/40-Woche. Bei ihnen ist eine höhere Reiseaktivität gegenüber den Zeiten des 5/40-Rhythmus festzustellen. Außerdem ist die Lebens- und Arbeitszufriedenheit stärker ausgeprägt, hier scheint ein weiterer Ansatzpunkt für ein generell verändertes Freizeitverhalten vorhanden[44].

3.3 Die Mobilitätsentwicklung

Die dritte elementare Grundbedingung der Tourismusnachfrage ist der Grad der Mobilität einer Gesellschaft. Sie ist charakterisiert durch die Akzessibilität, also durch die Zugänglichkeit eines Gebietes - Straßen, Bahnlinien, Flugplätze und Häfen sind deren Elemente - und durch die Verfügbarkeit an Verkehrsmitteln. Akzessibilität plus Einsatz von Verkehrsmitteln führt zur Raumnutzung, deren Grad vom technischen Entwicklungsstand der Verkehrsmittel (Zeitfaktor) abhängt.

3.3.1 Die amerikanische Akzessibilitätsentwicklung

Als zur Jahrhundertmitte der Tourismus auf breiter Basis möglich wurde, war die Akzessibilitätsentwicklung aufgrund intensiver Baumaßnahmen der 1930er und 1940er Jahre - besonders aufgrund des vom Bund geförderten transkontinentalen Straßenbaus während des Weltkriegs - erheblich vorangeschritten und der technologische Fortschritt im Verkehrsmittelbau so weit entwickelt, daß die Fortbewegung mit Hilfe von Verkehrsmitteln neue quantitative Dimensionen annehmen konnte. Darin unterscheiden sich die Mobilitätsbedingungen des Tourismus auf breiter Basis von denen des Individualtourismus des Bürgertums und des Wochenendtourismus der amerikanischen Arbeitnehmer früherer Jahrzehnte. Die Erholungsräume waren damals aufgrund der überragenden Bedeutung des Verkehrsmittels Bahn punkthaft bzw. linienhaft festgelegt.
Im Jahre 1975 war das amerikanische Straßennetz viereinhalbmal länger als 1930, wobei der größte absolute Ausbauzuwachs während der 1950er Jahre

---

[43]Robinson, John, 1977, p. 117
[44]Conners, Karen und Bultena, Gordon, 1979, p. 66, Maklan David, 1977, pp. 80 f., 99, 144

erfolgt (Tabelle 11). Die Länge entspricht in etwa einem Drittel des Weltstraßennetzes[45]. Etwa 43 000 Meilen sind als Interstate Highway System ausgewiesen. Dieses autobahnähnliche Straßennetz wird seit 1956 angelegt und vom Bund überwiegend finanziert, es ist zu etwa neun Zehnteln fertiggestellt.
Die Akzessibilitätsentwicklung im Bereich des Flugwesens, der Ausbau des kontinentalen Flugnetzes, wurde zwischen 1930 und 1976 versechsfacht mit der größten Expansion während der 1960er Jahre (Tabelle 11). Das für den Passagierdienst zur Verfügung stehende Bahnnetz unterlag einer entgegengesetzten Entwicklung. Das Streckennetz wurde von 178 000 Meilen (1936) auf 32 000 Meilen (1975) verkürzt, was einen Akzessibilitätsverlust von 82 Prozent bedeutet. Die gesamte Akzessibilität in den USA wurde allein im Zeitraum 1950 - 1975 um 56 Prozent verbessert, wobei der Ausbauschwerpunkt in den 1950er Jahren lag (Tabelle 11). In einem Frühstadium des sich entwickelnden Tourismus war somit eine seiner wesentlichen Voraussetzungen erfüllt.

3.3.2 Der Zeitfaktor und die Verfügbarkeit an Transportmitteln

Der Grad der Raumnutzung steht in Abhängigkeit vom technologischen Stand und der quantitativen Verfügbarkeit der Transportmittel. Der technologische Stand beeinflußt den Zeitfaktor, was besonders deutlich im Einsatz des Flugzeuges gegenüber anderen Verkehrsträgern, aber auch der Entwicklung des Fluggerätes selbst zu sehen ist. So hat sich die durchschnittliche Flugreisegeschwindigkeit in den USA zwischen 1950 und 1975 um 123 Prozent erhöht (von 180 auf 403 mph), wodurch sich die Entfernungen im Lande scheinbar um mehr als die Hälfte verringerten.

Unter dem Aspekt der Verfügbarkeit an Verkehrsmitteln besitzt der Individualverkehr in den USA eine überragende Bedeutung: Am Beginn der 1980er Jahre fuhren 40 Prozent aller zugelassenen Autos der Erde auf den Straßen der USA[46]. Knapp 60 Prozent der amerikanischen Haushalte besaßen bereits 1950 ein Auto, zur Mitte der 1970er Jahre waren es bereits 82 Prozent. Die Vergleichsdaten für die deutschen Staaten liegen deutlich darunter: BRD (1976/77): 55 Prozent, DDR: 24 Prozent[47]. Dieser hohe Mobilitätsstand in den USA wird zusätzlich durch

---

[45]Blume, Helmut, USA - Eine geographische Landeskunde, Bd. 1, Der Großraum in strukturellem Wandel, Darmstadt 1975, p. 288

[46]Dieser Anteil lag in den Jahrzehnten zuvor, z.T. als Auswirkung des Weltkrieges, noch höher, z.B. 1958 bei 67 Prozent.

[47]Anteil bei Central-City Familien 66 Prozent (1972), bei Suburb-Familien 87 Prozent. 1973-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. 11, Czada, Peter, Wirtschaft: Aktuelle Probleme des Wachstums und der Konjunktur, Berlin 1980, p. 49

Tab. 11: Die Mobilitätsentwicklung in den USA

Zeitpunkt	Akzessibilitätsveränderungen[1] in Millionen Meilen: Straßenbau insgesamt Länge	Veränd.	Straßenbau mit Bundesmitteln Länge	Veränd.	Flugnetz[2] Länge	Veränd.	Passagierbahnnetz Länge	Veränd.	Veränderung Total	Raumnutzungsveränderungen: Domestic Intercity Passenger Traffic in Milliarden Passenger Miles: priv.Pkw		Bus		Flug		Bahn		Total
1930	0,7	-	0,194	-	0,030	-	0,178[4]	-	-									
1940	1,4	100%	0,235	26%	0,043	43%	0,170	- 5%	o.A.									
1950	1,9	36%	0,644	167%	0,077	79%	0,146	-14%	o.A.	438	-	26	-	10	-	32	-	-
1960	2,6	37%	0,867	36%	0,101	31%	0,094	-36%	29%	706	61%	19	-27%	34	240%	22	-31%	54%
1970	2,9	12%	0,919	6%	0,172	70%	0,050	-47%	15%	1026	45%	25	32%	119	250%	11	-50%	51%
1975	3,1	7%	0,985	8%	0,175[3]	2%	0,032	-36%	5%	1164	13%	26	4%	148	24%	10	- 9%	14%
1930 - 1975		343%		421%		483%		-82%	o.A.	o.A.		o.A.		o.A.		o.A.		o.A.
1950 - 1975		63%		55%		127%		-78%	56%	166%		0%		1 380%		-69%		166%

1) Wasserwege vernachlässigt, 2) Binnenflugnetz der amerik. Fluggesellschaften, 3) 1976, 4) 1936

Ermittelt aus: Historical Statistics of the United States, 1975, pp. 710f., 727, 769, Statistical Abstract of the U.S. 1978, pp. 639, 641, 643, 659, 662

den Zweitwagenbesitz verbessert (Tabelle 12). Allerdings schafft dieser Verfügbarkeitsgrad auch Abhängigkeiten, weil es zur Vernachlässigung anderer Verkehrsmittel kommt.

Tabelle 12: Die Entwicklung des Autobestandes in den USA und der Bundesrepublik Deutschland

	PKW-Anzahl in Mio.			PKW Anzahl/1000 Pers.		PKW besitzende Familien / USA		
Jahr	Welt	USA	BRD	USA	BRD	total	1 PKW	2 u. mehr
1950	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	59%	52%	7%
1960	98[1]	62	3[1]	326	58[1]	75%	59%	16%
1970	193	89	14	436	228	80%	51%	29%
1980	305	121	27	520[2]	355	82%[3]	49%[3]	33%[3]

[1] 1958 [2] 1979 [3] 1974/75

Ermittelt aus: Historical Statistics of the U.S., 1975, p. 717, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 656, 1980, p. 648, Social Indicators III, 1980, p. 195, Waters, Somerset, 1979, p. 39, Blume, Helmut, 1975, p. 288, Fischer Weltalmanach 1960, p. 210, 1971, pp. 303 f., 1973, p. 320, 1977, pp. 639 f, 1978, pp. 647 f, 1982, p. 943

Auch im Flugverkehr ist es zu einer erheblichen Ausweitung der Verfügbarkeit gekommen. Ursache dafür ist die Kapazitätsverbesserung vom 80-Personen Turboprop-Flugzeug zum 500-Personen Großraumjet, die zu einer starken Kostensenkung pro Sitz geführt hat, so daß es aufgrund seiner Konkurrenzfähigkeit zu einem erhöhten Einsatz gekommen ist (Tabelle 13). Auf Überwasserstrecken (z.B. Transatlantik- und Hawaii-Verkehr) hat das Flugzeug aufgrund der Kosten- und Zeitfaktoren den Schiffsverkehr fast völlig vom Markt verdrängt.
Der Verfügbarkeitsstand in den USA ist ablesbar am amerikanischen Flugvolumen: 40 Prozent des Weltluftverkehrs wurden 1980 in den USA abgewickelt[48]. Unter den 20 verkehrsreichsten Flughäfen der Erde (1980) waren 13 amerikanische, drei davon auf den ersten Plätzen: Chicago, Atlanta und Los Angeles[49].

---

[48] Ermittelt aus: Fischer Weltalmanach 1982, p. 937 und Tabelle 13

[49] Die Stadt New York besitzt mit ihren drei Flughäfen das höchste Flugaufkommen aller Städte (1980 = 53,3 Millionen) und liegt damit über der Passagierzahl aller deutschen Flughäfen zusammen (1980 = 48,4 Millionen), Fischer Weltalmanach 1982, pp. 938-942

Tabelle 13: Flug-, Bus- und Bahnverkehr in den USA, Passagierzahlen in Millionen

Jahr	Binnen-flüge	Internationale Flüge	Bus	Bahn
1940	3	o.A.	o.A.	456
1950	17	2	o.A.	488
1960	56	6	366	327
1970	153	16	401	289
1980	293	24[1)]	360[1)]	281[2)]

1) 1979 2) 1978

Ermittelt aus: Historical Statistics of the U.S., 1975, pp. 729, 769, Statistical Abstract of the U.S. 1976, p. 615, 1978, pp. 659-662, 671, 1980, pp. 657, 660, 671, Social Indicators III, 1980, p. 195, Fischer Weltalmanach 1977, p. 639, Waters, Somerset, 1979, p. 120

3.3.3 Die Raumnutzung

Die Akzessibilitätsverbesserungen um 56 Prozent (1950-1975), die veränderten Zeitfaktoren bei den Transportmitteln und die gestiegene Verfügbarkeit an Verkehrsmitteln haben dazu beigetragen, daß die Raumnutzung in den USA zwischen 1950 und 1975 um 166 Prozent zunahm (Tabelle 11). Dabei entsprach die des Individualverkehrs der generellen Raumnutzungsveränderung, wurde aber von der des Flugverkehrs mit plus 1 380 % deutlich übertroffen. Die räumliche Nutzung durch den Busverkehr blieb konstant, während die der Bahn um 69 Prozent rückläufig war. Allerdings haben Bus und Bahn lediglich einen Anteil von gut zwei Prozent am Verkehrsaufkommen.

3.3.4 Beeinträchtigung der Mobilität

Die Mobilität in den USA, die den höchsten Entwicklungsgrad auf der Welt aufweist und als eine große organisatorische Leistung der Industriegesellschaft bewertet werden muß, wurde während der 1970er Jahre durch zwei OPEC-Rohölpreisschübe beeinträchtigt[50]. Dies führte zur Verteuerung der Benzinpreise

---

[50]OPEC-Rohölpreise pro Barrel: siehe Figur 60. Anteil des Tourismus am Ölverbrauch ca. 10 Prozent (1974). Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Importance of Tourism to the U.S. Economy, 1975, p. 26, Süddeutsche Zeitung 28.3.1979, 5.11.1979, 6.9.1980

von 0,34 $ (1970) über 0,74 $ (1979) auf 1,27 $ (1980) pro Gallone (3,8 l), was allerdings noch deutlich unter dem Benzinpreisniveau Europas blieb[51].

Die Reaktion der Autofahrer war eine flexible Anpassung an die veränderte Situation, ohne allerdings das Reisebedürfnis aufzugeben. Dazu zählten u.a. der Zuspruch zu benzinsparenden Autos[52] und die Bereitschaft, Reisestrecken zu kürzen, was besonders von älteren und einkommensschwächeren Touristen angestrebt wurde[53]. Während der Verteuerungsphase des Jahres 1979 wollten jedoch 55 Prozent der Reisenden an ihren Reiseplänen unverändert festhalten, während 43 Prozent Entfernungskürzungen erwogen[54]. Eine Mehrheit wäre zu einem Reiseverzicht zu diesem Zeitpunkt erst bereit gewesen, wenn der Benzinpreis auf 2,50 $ pro Gallone gestiegen wäre[55]. Diese Befürchtung ist jedoch vorläufig unbegründet, da die Benzinpreise im Jahre 1982 erstmals wieder rückläufig waren[56].

Der Flugzeugtreibstoff Kerosin unterlag besonders am Ende des Jahrzehnts einer erheblichen Verteuerung; der Gallonenpreis stieg zwischen Juni 1979 und dem Jahresbeginn 1981 von 55,6 Cents auf 1,10 Dollar[57]. Dies ließ die Flugpreise steigen und beschleunigte den Nachfragerückgang nach Flügen.

Stärker als Preisveränderungen wirken sich Benzinrationierungen auf das touristische Verhalten aus. Würden z.B. jedem Autofahrer nur noch 40 Gallonen Benzin pro Monat zugeteilt werden (ca. 150 Liter), würde knapp die Hälfte aller Autofahrer auf Reisen verzichten. Die zweite Hälfte würde sich auf Ziele bis zu 500 Meilen beschränken. Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsplatz würde Priorität eingeräumt werden[58]. Wie stark eine veränderte Mobilität einschneidend wirkt, zeigen die Erfahrungen aus den 1970er Jahren: Während des Ölembargos 1973/74 gingen der Tourismuswirtschaft vorübergehend etwa 90.000 Arbeits-

---

[51]Gallonenpreis Normalbenzin BRD (1980): 2,35 $, Italien 3,40 $, ermittelt aus: Süddeutsche Zeitung 3.10.1980, 21.1.1981, p. 23

[52]Falsche Managemententscheidungen der amerikanischen Automobilhersteller führten zu einem Verkaufsboom europäischer und japanischer Produkte. Mit einem Produktionsrückgang von 31 Prozent (1979/80) und dem Verlust von 300 000 direkten aber insgesamt 650 000 Arbeitsstellen wurde die größte Branchenkrise der Nachkriegszeit ausgelöst, Süddeutsche Zeitung 12.11.1980, p. 24, 30.12.1980, p. 9

[53]1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. VI-58 ff

[54]Williams, Peter W., Burke, James F. und Dalton, Michael J., The Potential Impact of Gasoline Futures on 1979 Vacation Travel Strategies, in: Journal of Travel Research, Vol. 18, 1979, No. 1, p. 5

[55]Kamp, B. Dan, Crompton, John L. und Hensarling, David M., The Reactions of Travelers to Gasoline Rationing and to Increases in Gasoline Prices, in: Journal of Travel Research, Vol. 18, 1979, No. 1, p. 41

[56]Mai 1982, eine Gallone Normalbenzin: 1,18 Dollar, in: Süddeutsche Zeitung, 13.5.1982

[57]Süddeutsche Zeitung, 10.10.1980, p. 29, 5.2.1981, p. 38, 6.11.1982, p. 31

[58]Williams, Peter u.a., 1979, p. 6

plätze aufgrund der veränderten Nachfrage verloren[59]. Während der zweiten Rationierungsphase (Irankrise), an den Wochenenden zwischen April und Juli 1979, reagierten die Touristen in Form der Bevorzugung anderer Verkehrsträger[60]. Der Rückgang des PKW-Wochenendtourismus, der immerhin ein Viertel aller touristischen "person-miles" (1977) ausmacht, führte zu einem Geschäftsausfall von etwa 10 bis 20 Prozent[61].

---

[59]Robinson, James D., Travel in America: The American Travel Industry Comes of Age, Rede vom 4.5.1977, Phoenix, Arizona, Sonderdruck

[60]Rückgang des PKW-Aufkommens z.B. am 7.7.1979: Florida 14 %, New Mexico 18 %, Südkalifornien 20 %, North Dakota 32 %. Die Bahngesellschaft Amtrak verzeichnete im April 1979 einen Zuwachs von über 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat; die Fluggesellschaften erhielten im Juni 1979 einen Zuwachs von 54 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat und die Busgesellschaften setzten während dieser Monate Zusatzfahrzeuge ein.

[61]Waters, Somerset, 1979, p. 36, Süddeutsche Zeitung 15.5.1979

4 Die charakteristischen Reaktionsweisen der touristischen Nachfrage in Zeiten ökonomischer Probleme des Landes

Mit zwei ökonomischen Problembereichen der 1970er Jahre wurde die massentouristische Nachfrage erstmals konfrontiert: Zum einen stellten sich nach zwölfjähriger Pause (1958-1970) erstmals wieder Rezessionsphasen ein, zum zweiten haben sich die Bilanzstrukturen der USA seit dem Beginn der Dekade ins Negative verändert. Gerade aufgrund der expandierenden touristischen Nachfrage, die ihren bislang höchsten Stand während der 1970er Jahre erreichte und damit Langzeitprognosen übertraf oder zumindest bestätigte[1], ist es bei den heutigen Größenordnungen des Tourismus von ökonomischem Interesse zu wissen, wie sich die Nachfrage des Binnentourismus in einem zyklenhaften Wirtschaftsverlauf verhält, bzw. der Auslandstourismus im Sinne der Verbesserung der Bilanzstrukturen beeinflußt werden kann und welche Veränderungen der Touristenströme damit bewirkt werden[2].

4.1 Das Verhalten der Tourismusnachfrage in Rezessionsphasen

Die Entwicklung des amerikanischen Bruttosozialprodukts zeigt ein zyklisches Verhalten im Abstand von jeweils vier bis fünf Jahren, von dem die 1960er Jahre ausgeschlossen waren[3].

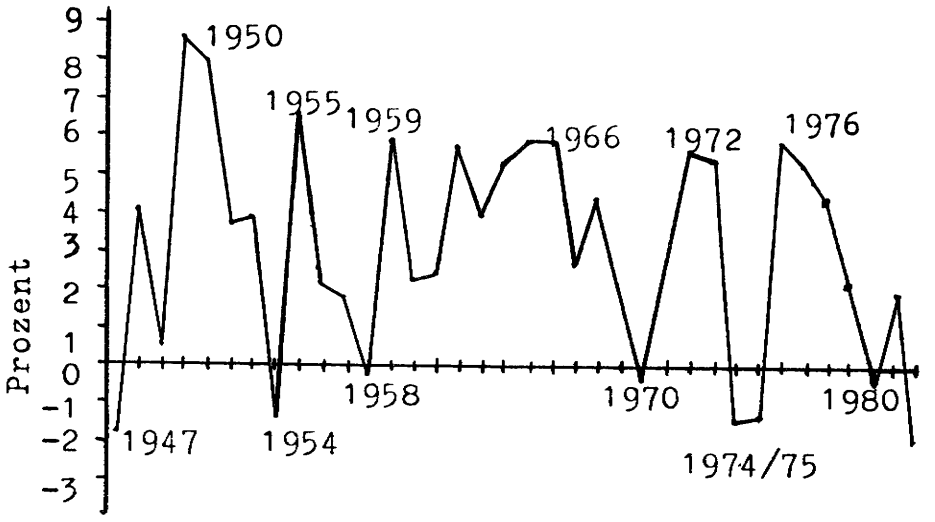
---

[1]Der National Park Service unterschätzte im Jahre 1964 das zu erwartende Aufkommen des Jahres 1974 um ca. 70 Millionen Besucher. Waters sagte 1966 exakt das hohe Ausgabenvolumen des grenzüberschreitenden Tourismus der USA für das Jahr 1976 voraus. Ermittelt aus: National Park Service, Fiscal Year Report 1975, Washington, D.C. 1975, p. 16, Waters, Somerset, The American Tourist, in: The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 368, p. 116

[2]Vergleichsdaten: Ausgaben der amerikanischen Touristen im Ausland (1978) 11,4 Milliarden Dollar, Ausgaben der ausländischen Touristen in den USA (1978) 8,5 Milliarden Dollar. Zahlungsbilanzdefizit der USA 1977 und 1978 jeweils über 14 Milliarden Dollar als Folge der stark defizitären Handelsbilanzen (Energie). Ermittelt aus: Survey of Current Business, Vol. 61, 1981, No. 2, p. S-1, Statistical Abstract of the U.S. 1980, p. 859, USTS, International Travel, Calendar Year 1978

[3]Ursache der Entwicklung in den 1960er Jahren: Künstliche Verzögerung des Wirtschaftsabschwungs durch Kriegsnachfrage in Ostasien. - Zyklenauf- und abschwung werden ausschlaggebend durch den sekundären Sektor bewirkt, dem somit eine zentrale Rolle zukommt, vergl. Kendrick, John, Grossman, E., 1980, pp. 83, 85

Figur 9: Prozentuale Veränderungen des Bruttosozialprodukts der USA, 1947 bis 1982, in konstanten 1972-Dollar-Werten



Ermittelt aus: Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 1, p. 38, Vol. 61, 1981, No. 1, p. 13, Vol. 62, 1982, No. 3, pp. 7, 17, Süddeutsche Zeitung, 20.1.1983, p. 21

Die Rezession zur Mitte der 1970er Jahre (April 1973 bis Januar 1975), die kein positives Sozialproduktwachstum in den Jahren 1974 und 1975 zuließ, stellte den bis dahin größten wirtschaftlichen Einbruch der Nachkriegszeit dar. Während dieser Rezession verhielt sich die Nachfrage nach Reisen steigend, also nicht zyklisch zum allgemeinen Wirtschaftsablauf, und war durch eine Abflachung und Einpendelung am Ende der Krise gekennzeichnet: Im Zeitraum 1972 bis 1976, der die gesamte Rezessionsphase einschließt, konnte eine Reiseintensitätszunahme von 68 Prozent (!) festgestellt werden. Dabei entsprachen die jährlichen Zunahmewerte dem generellen Trend einer Zuwachsverlangsamung aufgrund der derzeit gesellschaftlich erreichbaren Größenordnung des Tourismus[4]. Die nicht krisenkonforme Nachfrageentwicklung, besonders ihre Einpendlung am Krisenende, wird im Vergleich mit dem allgemeinen Verkehrsaufkommen deutlich:

---

[4]Zunahme von 420 Millionen auf 706 Millionen Reisen, dabei 1973 und 1974 plus 172 Millionen (1973 keine Erhebungen), 1975 plus 68 Millionen und 1976 plus 46 Millionen. Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, National Travel Survey, Full Year Report 1974, Washington, D.C. 1975, p. 3, Full Year Report 1975, Washington, D.C. 1976, pp. 3, 33, Full Year Report 1976, Washington, D.C. 1978, pp. 5, 33. Als Ergänzung zu den NTS des Census Büros wurden diese Untersuchungen der gemischten öffentlich/privaten Agentur im Jahresabstand durchgeführt. Aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden werden höhere Reisezahlen ermittelt.

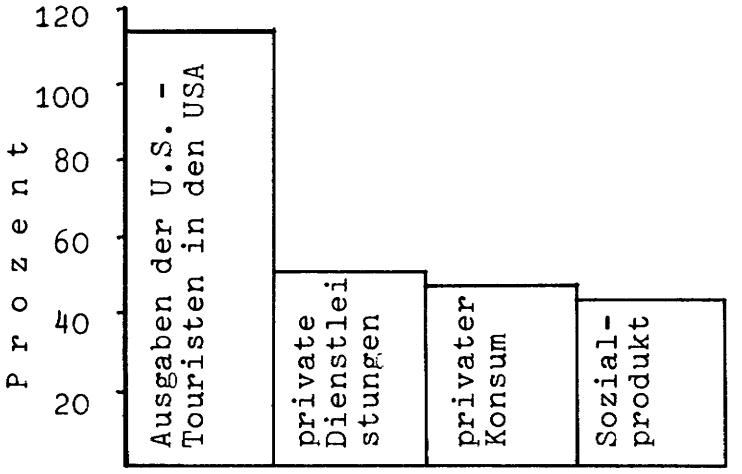
Tabelle 14: Reise- und Verkehrsaufkommen in den USA, Veränderungen in den Jahren 1974 bis 1976

Zeitraum	Anzahl der Reisen	Reise-entfernung	allgemeines Verkehrsaufkommen
1974/75	+ 12%	+ 16%	+ 1,6%
1975/76	+ 7%	+ 12,5%	+ 6,6%

Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, National Travel Survey 1975, pp. 3, 33, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 639

Die Zunahme der Reiseintensität während der Rezession bewirkte auch ein hohes Ausgabenniveau. Dieses erreichte im Zeitraum 1972 bis 1976 einen nominalen Zuwachs von 115 Prozent[5], während vergleichbare allgemeine Wirtschaftsdaten nicht einmal die Hälfte dieses Wachstums verzeichneten (Figur 10).

Figur 10: Nominale Zunahme der Touristenausgaben im Vergleich zur nominalen Entwicklung verschiedener Wirtschaftsdaten der USA, 1972-1976



Ermittelt aus: Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 1, p. 36, U.S. Travel Data Center, 1974 - National Travel Expenditure Study, p. 7, 1976 - National Travel Expenditure Study. p. 9

Dabei ist die Höhe der Touristenausgaben zuallererst auf die quantitative Zunahme der Reisen und weniger auf die Ausgabenhöhe pro Reise zurückzuführen. Pro Reise gaben die Amerikaner im Jahre 1976 lediglich 39,5 Prozent mehr als 1972 aus, bzw. 38,6 Prozent mehr bei Reisen, die ausschließlich als

---

[5]Ausgaben 1972 = 45,8, 1976 = 98,5 Milliarden Dollar. Werden die veränderten Erhebungsmethoden des Jahres 1977 berücksichtigt, dann stiegen die Touristenausgaben zwischen 1972 und 1977 um 97 Prozent (nominal), was real unter der Zuwachsrate der Anzahl der Reisen liegen dürfte. Vergleichsdaten 1972-1977: Sozialprodukt = + 62,2%, private Konsumausgaben + 65,1%, Konsumausgaben für Dienstleistungen + 70,5%.

Urlaubsreisen bezeichnet wurden[6]. Der darin zum Ausdruck kommende Spareffekt pro Reise war auf dem Höhepunkt der Rezession (1973/74) besonders intensiv ausgeprägt, zu einem Zeitpunkt, als die Reiseintensität höchste Zuwachsraten aufwies (Tabelle 15). Im Jahre 1975, als das Wachstum des Bruttosozialprodukts noch negativer war, wurde auf Spareffekte verzichtet, die Ausgaben der Touristen stiegen schneller als die Reiseintensität und mehr als zweimal so schnell wie die generellen Konsumausgaben für Dienstleistungen. Damit wurde ein Beitrag zur beschleunigten Krisenüberwindung geleistet.

Tabelle 15: Die touristische Nachfrage während der Rezession zur Mitte der 1970er Jahre im Vergleich zu den generellen Dienstleistungsausgaben

Zeitraum	Anzahl der Reisen	Ausgaben der U.S. Touristen (nominal)	Private Konsumausgaben f. Dienstleistungen
1973 u. 1974	+41%	+30,6% (2 Jahre)	+21,4% (2 Jahre)
1975	+12%	+24,7%	+11,8%
1976	+ 7%	+30,9%	+11,7%

Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, 1976 - National Travel Expenditure Study, p. 9, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 1, p. 36

Als Folgewirkung dieser touristischen Nachfrageentwicklung gestaltete sich die Arbeitsplatzsituation der Tourismuswirtschaft ebenfalls nicht zyklisch zum allgemeinen Wirtschaftsablauf: Während im Jahre 1975 insgesamt 2,2 Millionen Arbeitsplätze in den USA verlorengingen, wurden im gleichen Jahr 700 000 neue touristische Arbeitsplätze geschaffen[7]. Diese Entwicklung des Jahres 1975 war für den gesamten Krisenzeitraum typisch: Die Zahl der neugeschaffenen Arbeitsplätze der Vergnügungs- und Unterhaltungsindustrie sowie des Recreation-Service wuchs zwischen 1972 und 1977 dreimal schneller als die Gesamtzahl der Arbeitsplätze des Landes[8]. Nach der Rezession trat ein Angleichungstrend ein: Die Zunahme touristischer Arbeitsplätze betrug in den Jahren 1977 und 1978 jeweils 5,9 Prozent, die des gesamten nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplatzmarktes 3,4 Prozent (1977) bzw. 4,1 Prozent im Jahre 1978[9].

Gründe für die hohe Reiseintensität während der Rezession sind in den ausgeprägten Streßmomenten während der Krise zu sehen. In Anbetracht einer

---

[6]Ausgaben pro Reise: 100,20 $ (1972), 139,73 $ (1976), pro Urlaubsreise: 128,72 $ (1972), 178,44 $ (1976)
[7]DATO, Travel: An Engine of Employment, 1977, p. 8
[8]1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. I-20
[9]Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, Proceedings: 1979 Travel Outlook Forum, 1979, pp. 18, 34

unsicheren Zukunft verstärkte sich möglicherweise der Wunsch, sich noch einmal Reisen leisten zu wollen, so daß der Boom im Höhepunkt der Krise auftrat, aber durchaus von Sparmaßnahmen auf den Reisen begleitet war.
Die durch die erhöhte Reiseintensität bewirkten Einnahmen aus dem Tourismus stellten einen privatwirtschaftlich hervorgerufenen antizyklischen Effekt zum zyklischen Wirtschaftsabschwung dar, was als wirtschaftsstabilisierend bewertet werden muß. Der Tourismus erwies sich als mehr als nur ein konsumtiver Wirtschaftszweig, sein charakteristisches Verhalten während der Rezession bestätigte, daß er zu einem sozialen Grundbedürfnis geworden war[10].

Da sich antizyklische Nachfrageeffekte im Zeitalter des Massentourismus zumindest regional auch für frühere Rezessionen nachweisen lassen, könnte man dies als Erfahrungswert auch auf zukünftige Krisenzeiten übertragen[11]. Allerdings gestalten sich die Rezessionen zunehmend länger und tiefgreifender, und die wirtschaftlichen Aufschwungphasen erbringen zunehmend geringere Produktionsauslastungen, so daß sich schon in der Wirschaftskrise der frühen 1980er Jahre Verhaltensveränderungen der touristischen Nachfrage einstellen könnten.
Zwar ist vorstellbar, daß die genannten nachfragefördernden Faktoren die Reiseintensität auch weiterhin anregen; - wenn auch auf geringerem Zuwachsniveau als zur Mitte der 1970er Jahre - unklar scheint zumindest, ob diese Kräfte, insbesondere auch das damit verbundene Ausgabeverhalten, intensiv genug sind, die Zeitspanne der Krise anhaltend zu beleben. Sollte dies nicht der Fall sein, würde sich der Tourismus zunehmend zyklisch zum Wirtschaftsablauf verhalten und damit keinen Beitrag mehr zur Überwindung der Krise leisten können.
Erste touristische Daten der frühen 1980er Jahre belegen noch reale Zunahmen bei den Ausgaben der Touristen im nationalen Rahmen, deuten auch auf antizyklische Effekte hin, zeigen aber im regionalen Bereich, daß derzeit nicht mit gleichgroßen Effekten wie zur Mitte der 1970er Jahre gerechnet werden kann[12]. Sollte sich diese Rezession (1. Hj. 1980, 1981/1982) oder eine spätere zu einer Depression mit hoher Arbeitslosigkeit und geringen Investitionen der Wirtschaft entwickeln[13], so müßte eine neue Einschätzung der Reaktionsweise der touristi-

---

[10]Diese Reaktionsweise der Nachfrage war nicht vorhersehbar, wie dies die behördlichen Prognosen für den Florida-Tourismus belegen (Kapitel 8.3.3).
[11]Vergl. Kapitel 8.3.2
[12]Tourismuseinnahmen USA: 1980 = 157 Milliarden $, 1981 = 180 Milliarden $ (nominal plus 14,6%, Inflationsrate 1981 = 8,9%). 35% aller neugeschaffenen Arbeitsplätze in den USA waren 1980 der Tourismuswirtschaft zuzuordnen, 1981 waren es 16%. USTTA, 1981 Travel and Tourism Industry Highlights, Süddeutsche Zeitung, 2.11.82, p. 23, regionale Darstellungen Kapitel 8.3 bis 8.5
[13]"A recession is a recurring period of decline in total output, income, employment and trade, usually lasting from six months to a year, and marked by widespread contractions in many sectors of the Economy" - "A depression is a

schen Nachfrage vorgenommen werden, weil es bislang keinerlei Erfahrungen in der Frage der Abhängigkeit von Depression und Massentourismus gibt.

4.2 Der amerikanische Auslandstourismus als Steuerungselement zur Verbesserung der Bilanzstrukturen der USA

Zu den charakteristischen Merkmalen des internationalen Tourismus der Vereinigten Staaten gehört der Tatbestand, daß während der 1970er Jahre jeweils mehr Amerikaner ins Ausland gereist sind als ausländische Touristen in die USA[14]. Dies traf in sehr ausgeprägter Form während der ersten Hälfte des Jahrzehnts zu - im Jahre 1973 betrug die Differenz 10,8 Millionen Reisen -, während in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre eine zunehmende Angleichung der Reiseintensität festzustellen war und dazu führte, daß in den Jahren 1980 und 1981 erstmals mehr ausländische Touristen in den USA (135 000 bzw. 203 000) als ins Ausland reisende Amerikaner registriert werden konnten (Figur 11, Tabelle 16 c). 1980 hielten sich durchschnittlich 989 000 ausländische Touristen pro Tag in den USA auf[15].

Die Reisekostenbilanz der USA gestaltete sich während der 1970er Jahre ebenfalls defizitär. Während die U.S.-Touristen im Ausland im Jahre 1970 insgesamt 5,2 Milliarden Dollar ausgaben - bis 1980 stieg diese Summe auf 14 Milliarden Dollar -, gaben die ausländischen Touristen auf ihren USA-Reisen im Jahre 1970 "nur" 2,7 Milliarden Dollar und im Jahre 1980 insgesamt 12,1 Milliarden Dollar aus.

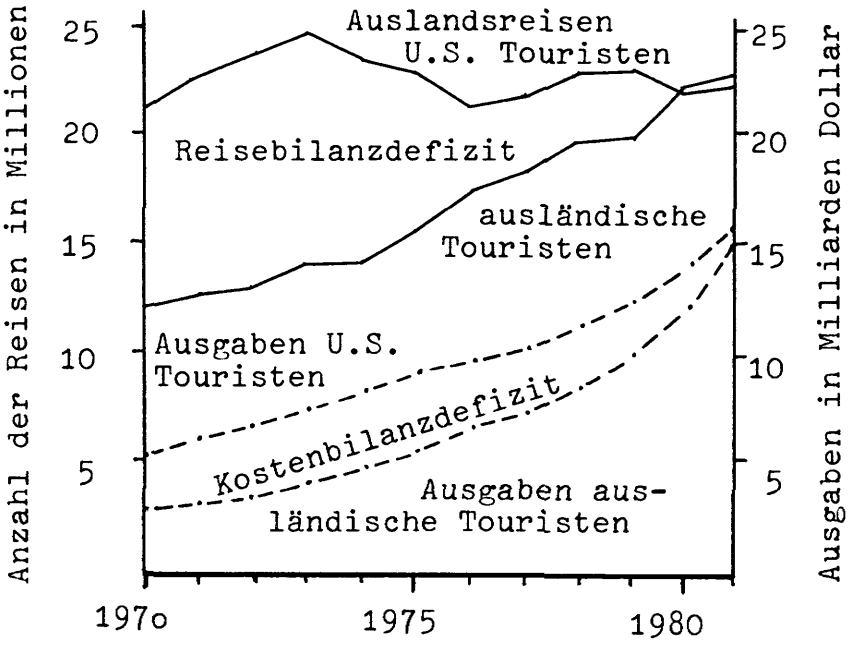
---

recession that is major in both scale and duration. Generally major means unemployment in the double-digit range for a prolonged period - two to four years." Definition des National Bureau of Economic Research, in: Ross, Irwin, Are We Headed for Another Great Depression?, Reader's Digest, Vol. 121, 1982, No. 724, p. 61

[14]Anteile der USA an den zweiseitigen Reiseströmen des grenzüberschreitenden Welttourismus: Anzahl der Reisen (1980) = über 15 Prozent (1970 = 20 Prozent), Kapitalströme in beiden Richtungen zusammen mehr als ein Viertel aller internationaler Touristenausgaben (1980).

[15]Durchschnittliche Aufenthaltsdauer 13 Tage, United States Travel Service, 25. Program Report 1980, 1982, p. 5

Figur 11: Der internationale Tourismus der USA, 1970 bis 1981: Reiseintensität und Kapitalvolumen, inklusive internationaler Transportkosten



Ermittelt aus: United States Travel Service, International Travel 1978, pp. 11-13, 23, USTS, Recap of international Travel to and from the United States in 1980, Washington, D.C., 1981, pp. 1, 4, 1981, Washington, D.C. 1982, pp. 1 ff. Bolyard, Joan E., International Travel and Passenger Fares, 1970 - 1979, in: Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 5, p. 28; Reisebüro Bulletin 8/9 1981, Frankfurt/M., 22.2.1981, p. 44

Daraus ergab sich für den größten Zeitabschnitt des Jahrzehnts ein jährliches Reisekostendefizit von etwa drei Milliarden Dollar. Erst am Ende der Dekade stellte sich eine erhebliche Verringerung des Defizits ein (1980 = 1,8, 1981 = 1,3 Milliarden Dollar), so daß erst zu diesem Zeitpunkt die angestrebten Bilanzerleichterungen verwirklicht wurden[16].

Im einzelnen vollzogen sich folgende Veränderungen im internationalen Tourismus der USA:

---

[16]Das Defizit 1980 war zu 84% ein Transportkostendefizit: Amerikanische Touristen gaben 3,6 Milliarden Dollar für ausländische Transportunternehmen aus, während ausländische Touristen 2,1 Milliarden Dollar für amerikanische Gesellschaften ausgaben. Noch 1975 hatte das Transportdefizit lediglich einen Anteil von 46% am Gesamtdefizit. Das Defizit der touristischen Verbraucherausgaben betrug 1980 lediglich 307 Millionen Dollar (1981 708 Millionen $). Ermittelt aus: USTS, Recap if International Travel to and from the United States in 1980, 1981, pp. 1,4, dass. 1981, Washington, D.C. 1982, pp. 5 ff

Die Zahl der ausländischen Touristen, die in die USA reisten, hat sich zwischen 1965 (7,8 Millionen) und 1980 (22,5 Millionen) nahezu verdreifacht[17]; allein in den 1970er Jahren ist sie um 82 Prozent gestiegen, wobei sich der größte Zuwachs an absoluten Zahlen in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre einstellte (Tabelle 16 a). Letzteres ist auf die rapide gestiegene Nachfrage aus dem europäischen und südamerikanischen Raum zurückzuführen, während in der ersten Hälfte des Jahrzehnts die größte Nachfragesteigerung von den japanischen und mexikanischen Touristen ausging.
Die kanadischen Touristen stellen unter den ausländischen Besuchern die größte Einzelgruppe dar (1980 = 11,4 Millionen), sie verlieren aber zunehmend an relativer Bedeutung am internationalen Reisegesamtaufkommen: Bei einer Verdoppelung ihrer Reiseintensität zwischen 1965 und 1980 ging ihr Anteil von knapp 80 Prozent auf etwa 50 Prozent zurück[18].

Der Bedeutungsverlust, den die kanadischen Touristen als Marktgruppe zu verzeichnen haben, findet seine Begründung in der Reiseintensität der mexikanischen Touristen (1970er Jahre Zuwachs von 195%), besonders aber in der der übrigen Ausländer, die statistisch als "Übersee-Touristen" geführt werden (Zuwachs 245%). Daraus ergeben sich erhebliche Anteilsverschiebungen: Die 3,2 Millionen mexikanischen Touristen des Jahres 1980 entsprachen einer Größenordnung von über 14 Prozent unter allen ausländischen Besuchern, während ihr Anteil im Jahre 1965 erst 5 Prozent ausmachte. Die 7,9 Millionen übrigen ausländischen Touristen verfügten 1980 über einen Anteil von mehr als 35 Prozent, während er im Jahre 1965 erst bei 15 Prozent lag[19].

Die Ausgaben der ausländischen Touristen in den USA haben sich während der 1970er Jahre nominal mehr als vervierfacht: Ohne die internationalen Transportkosten stieg die Summe von 2,3 Milliarden Dollar (1970) auf 10,1 Milliarden Dollar (1980). Damit sind die USA das Land mit den höchsten Deviseneinnahmen aus dem Tourismus[20]. In der amerikanischen Exportbilanz des Jahres 1978 stellten

---

[17] 1981 = 23,1 Millionen

[18] Nicht mitgezählt sind die Tagesausflüge, deren Zahl 1976 mit 24,8 Millionen und 1980 mit 23,4 Millionen angegeben wird. OECD-Tourism Committee, 1977, p. 161, USTS, Recap of International Travel in 1980, 1981, p. 2

[19] Charakteristisch für die Besucher aus Übersee ist, daß sie zu 70 bis 75 Prozent aus rein touristischen Gründen anreisen und nur etwa zehn Prozent als ausgesprochene Geschäftsreisende zu bezeichnen sind. U.S. Department of Commerce, Commerce Today, Vol. 4, 1974, No. 18, p. 20, OECD-Tourism Committee 1977, p. 156

[20] In Milliarden Dollar, 1979: USA (8,3), Italien (8,2), Frankreich (6,8), Spanien (6,5), Großbritannien (5,9), Bundesrepublik Deutschland (5,7). Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Internationaler Tourismus, Daten und Analysen, Berlin 1981, p. 50

die touristischen Devisen nach den Auto- und Getreideverkäufen den drittgrößten Einzelposten dar[21]. Aufgrund eines durchschnittlichen Multiplikationseffektes des Auslandstourismus von 2,96 (1978) wurde die amerikanische Wirtschaft mit Hilfe der Ausgaben der Auslandstouristen im Jahre 1980 mit etwa 36 Milliarden Dollar belebt[22]. Dies führte dazu, daß in diesem Jahr 256 000 touristische Arbeitsplätze in den Vereinigten Staaten allein durch die ausländischen Touristen unterhalten werden konnten und 666 Millionen Dollar Steuereinnahmen aus dem Auslandstourismus erzielt wurden[23].

Die Touristen aus den verschiedenen Herkunftsländern geben auf ihren Amerika-Reisen unterschiedlich viel Geld aus: Die kanadischen Touristen liegen mit durchschnittlich 213 Dollar pro USA-Reise (1980) am unteren Ende der Skala. Briten (415 $), Franzosen (675 $) und Japaner (688 $) nehmen mittlere Ausgabepositionen ein, während zu den ausgabefreudigsten Touristen die Deutschen (735 $) sowie die Besucher aus Venezuela (796 $) und Mexiko (798 $) zählen[24].Das Beherbergungsgewerbe profitiert zunehmend von den ausländischen Besuchern: Erbrachten diese im Jahre 1976 erst 6 Prozent der Brancheneinnahmen, so stieg dieser Wert auf 16,1 Prozent im Jahre 1979, wobei der Südosten und Nordosten der USA mit jeweils 27,4 Prozent (1979) die regionalen Schwerpunkte darstellen[25].
Das veränderte Reiseaufkommen der verschiedenen ausländischen Touristengruppen und deren unterschiedliches Ausgabeverhalten hat zu erheblichen Verschiebungen der Touristenmärkte unter dem Aspekt ihrer ökonomischen Bedeutung geführt. Der Anteil Kanadas sank von 37 Prozent (1970) auf 24 Prozent (1980), der der Mexikaner betrug am Beginn und am Ende des Jahrzehnts 25 Prozent und hat damit bereits die Bedeutung des kanadischen Marktes bei geringerer Besucherzahl erreicht, während die übrigen Auslandsmärkte zusammen ihre Anteile von 38 Prozent (1970) auf beinahe 51 Prozent (1980) steigern konnten (Tabelle 16 a). Die Marktverschiebungen zugunsten der Auslandstouristen, die nicht aus Kanada bzw. Mexiko einreisten, trugen somit ganz wesentlich zur Verminderung des Reisekostenbilanzdefizites bei.

Die Entwicklung der Auslandsreisenachfrage unter den amerikanischen Touristen gestaltet sich bis zum Jahre 1973 expansiv (höchster Stand 1973 mit 24,754

---

[21]United States Travel Service, International Tourism 1978, p. 5
[22]12,1 Milliarden direkte Ausgaben (inklusive internationaler Transportkosten)
[23]U.S. Travel Data Center, Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 19, 29
[24]Beispiele durchschnittlicher Reisedauer: Kanadier 7,1 Tage, "Übersee-Touristen" 26,0 Tage, USTS, 25. Program Report 1980, 1982, p. 31
[25]USTS, 25. Program Report 1980, 1982, pp. 5, 25

Millionen Reisen), war während der Wirtschaftskrise zur Mitte des Jahrzehnts rückläufig (1973-1976 = minus 12 Prozent) und stieg in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre wieder leicht an (1976-1979 um 6 Prozent), ohne aber das hohe Aufkommensniveau der frühen 1970er Jahre zu erreichen (Figur 11). Darin unterscheidet sich die Entwicklung der Auslandsreisenachfrage der Amerikaner von der der ausländischen Touristen, die die USA besuchten[26]. Letztere zeigte eine kontinuierliche Zunahme bei lediglich zwei Stagnationsjahren (1974, 1979).

Die teilweise rückläufige Auslandsreiseintensität der Amerikaner zeichnet sich besonders durch einen Verzicht auf Reisen nach Kanada aus (1970 = 13,6 Millionen, 1980 = 11,2 Millionen Reisen): Im Jahre 1965 führten noch drei Viertel aller Auslandsreisen in das nördliche Nachbarland, 1980 war es nur noch jede zweite Reise[27]. Alle anderen Zielregionen konnten während der 1970er Jahre einen überdurchschnittlichen Nachfragezuwachs verzeichnen, wobei Mexiko in der ersten Hälfte des Jahrzehnts, die Karibik, aber auch Westeuropa in der zweiten Hälfte der Dekade besonderen Zuspruch fanden.

Die Ausgaben der amerikanischen Touristen im Ausland gestalteten sich trotz schwankender Reisezahlen während der 1970er Jahre nominal steigend, von 4 Milliarden Dollar 1970 auf 10,4 Milliarden Dollar 1980[28].
In immer geringerem Ausmaß kommen diese Gelder dem Nachbarstaat Kanada zugute (1970 = 25,6%, 1980 = 17,4%), trotz steigender Beträge[29]. Mexiko konnte dagegen erheblich von den Touristenausgaben der Amerikaner profitieren (1970 = 19,5%, 1980 = 24,7%), ein Umschwung, der sich bereits in der ersten Hälfte des Jahrzehnts vollzog (Tabelle 16 b).
Fast 58 Prozent (1980 = 6 Milliarden Dollar) der ins Ausland transferierten Touristendollars kommen anderen Ländern als den beiden Nachbarstaaten zugute, zwei Drittel davon allein den westeuropäischen Zielstaaten.

Die Verteilungsentwicklung der Ausgaben der amerikanischen Auslandstouristen zeigt, daß in den neu bevorzugten Zielgebieten auch höhere Beträge ausgegeben

---

[26]Aufgrund der kontinentalen Ausmaße der USA und der geringen Anzahl an Nachbarstaaten sind die 10 Prozent Auslandstouristen, gemessen an der Gesamtzahl der Bevölkerung (1980), eine deutlich kleinere Anteilsgruppe als vergleichsweise in der Bundesrepublik Deutschland, wo 32 Prozent der Bevölkerung ins Ausland reisen (60% aller Reisen).
[27]Nicht mitgezählt sind die Tagesausflüge, deren Zahl 1980 insgesamt 27,3 Millionen betrug.
[28]1981 = 11,460 Milliarden $ ohne, 15,947 Milliarden $ inklusive intern. Transportkosten
[29]Touristenausgaben in Kanada: 1970 = 1 Milliarde Dollar, 1980 = 1,8 Milliarden Dollar

Tabelle 16: Der Internationale Tourismus der USA, 1965 - 1980

(a) Die Anzahl der Reisen und die Ausgaben der ausländischen Touristen in den USA

Jahr	Anzahl d. Reisen in Tausend	davon aus: Kanada	Mexiko	"Übersee"[1]	wichtigste Überseestaaten: Japan	Gr.Brit.	BRD	Frankr.	Venezuela
1965	7 841	6 242 (79,6%)	397 (5,1%)	1 202 (15,3%)	44	196	89	66	50
1970	12 362	8 986 (72,7%)	1 085 (8,8%)	2 291 (18,5%)	207	293	178	116	64
1975	15 698	9 918 (63,2%)	2 156 (13,7%)	3 624 (23,1%)	746	438	298	157	104
1980	22 500	11 385 (50,6%)	3 200 (14,2%)	7 915 (35,2%)	1 125	1 130	680	320	465
1965-1970 Veränderungen	58%	44%	175%	91%	370%	49%	100%	76%	28%
1970-1975	27%	10%	99%	58%	260%	49%	67%	35%	63%
1975-1980	43%	15%	48%	118%	51%	158%	128%	104%	347%
1970-1980	82%	27%	195%	245%	443%	286%	282%	176%	627%

Jahr	Ausgaben in Millionen $ [2]	davon aus: Kanada	Mexiko	"Übersee"[1]	wichtigste Überseestaaten: Japan	Gr.Brit.	BRD	Frankr.	Venezuela
1965	1 380	491 (35,6%)	390 (28,3%	499 (36,1%)	27	71	31	23	29
1970	2 331	859 (36,9%)	583 (25,0%	889 (38,1%)	101	51	67	39	43
1975	4 839	1 561 (32,3%)	1 453 (30,0%)	1 825 (37,7%)	410	144	145	68	75
1980	10 090	2 428 (24,1%)	2 554 (25,3%)	5 108 (50,6%)	774	469	500	216	370
1965-1970 Veränderungen	69%	75%	49%	78%	274%	-28%	116%	70%	48%
1970-1975 (nominal)	108%	82%	149%	105%	306%	183%	116%	74%	74%
1975-1980	109%	56%	76%	180%	89%	226%	245%	218%	393%
1970-1980	333%	183%	338%	475%	666%	820%	646%	454%	760%

1) "Übersee" = alle anderen Staaten außer Kanada und Mexiko, 2) ohne internationale Transportkosten

(b) Die Anzahl der Reisen und die Ausgaben der amerikanischen Auslandstouristen

Jahr	Anzahl d. Reisen in Tausend	davon nach: Kanada	Mexiko	"Übersee"[1]	wichtigste Überseeregionen: Westeuropa	Karibik/Mittelamerika
1965	16 936	12 858 (75,9%)	1 049 (6,2%)	3 029 (17,9%)	1 392	871
1970	21 511	13 648 (63,4%)	2 008 (9,3%)	5 855 (27,2%)	2 829	1 657
1975	22 864	13 198 (57,7%)	2 786 (12,2%)	6 880 (30,1%)	3 022	1 989
1980	22 365	11 171 (49,9%)	3 087 (13,8%)	8 107 (36,2%)	3 868	2 541
1965-1970	Veränderungen 27%	6%	91%	93%	103%	90%
1970-1975	6%	- 3%	39%	18%	7%	20%
1975-1980	-2%	-15%	11%	18%	28%	28%
1970-1980	4%	-18%	54%	38%	37%	53%

Jahr	Ausgaben in Millionen $[2]	davon in: Kanada	Mexiko	"Übersee"[1]	wichtigste Überseeregionen: Westeuropa	Karibik/Mittelamerika
1965	2 438	600 (24,6%)	540 (22,1%)	1 298 (53,2%)	795	220
1970	3 980	1 018 (25,6%)	778 (19,5%)	2 184 (54,9%)	1 310	390
1975	6 417	1 306 (20,4%)	1 637 (25,5%)	3 474 (54,1%)	1 709	787
1980	10 397	1 817 (17,4%)	2 564 (24,7%)	6 016 (57,9%)	3 021	1 134
1965-1970	Veränderungen 63%	70%	44%	68%	65%	77%
1970-1975	(nominal) 61%	28%	110%	59%	30%	102%
1975-1980	62%	39%	57%	73%	77%	44%
1970-1980	161%	78%	230%	175%	131%	191%

(c) Internationale Reisebilanz der USA

Jahr	Anzahl d. Reisen in Tausend	davon mit: Kanada	Mexiko	"Übersee"[1]
1965	- 9 095	- 6 616	- 652	- 1 827
1970	- 9 149	- 4 662	- 923	- 3 564
1975	- 7 166	- 3 280	- 630	- 3 256
1980	+ 135	+ 214	+ 113	- 192

Jahr	Ausgaben in Millionen $ [2]	davon mit: Kanada	Mexiko	"Übersee"
1965	- 1058	- 109	- 150	- 799
1970	- 1649	- 159	- 195	- 1 295
1975	- 1578	+ 255	- 184	- 1 649
1980	- 307	+ 611	- 10	- 908

1) "Übersee" = alle anderen Staaten außer Kanada und Mexiko
2) ohne internationale Transportkosten

Ermittelt aus: United States Travel Service, International Travel 1977, pp. 20f., 26f., International Travel 1978, pp. 20f., 26f., Recap of International Travel to and from the United States in 1980, pp. 1, 3, OECD-Tourism Committee 1977, p. 173, Bolyard, Joan, International Travel and Passenger Fares 1970-1979, in: Survey of Current Business, Vol.60, 1980, No.5, p. 28, 31, 33 f.

werden. Eine Kanada-Reise war im Durchschnitt nur mit Ausgaben von 163 Dollar (1980) verbunden, in der Karibik und in Mittelamerika wurden 446 Dollar ausgegeben, in Westeuropa 781 Dollar und in Mexiko 830 Dollar[30].
Amerikas Touristen haben sich während der 1970er Jahre stärker den im Süden der USA vorgelagerten Staaten zugewandt und mit dieser Präferenzverschiebung auch die Kapitalströme in diese Staaten der Dritten Welt, im wesentlichen auf Kosten Kanadas, gelenkt.

Es gibt mehrere Ursachen, die die Auslandsreiseströme beeinflußt haben und dazu beitrugen, daß besonders am Ende der 1970er Jahre ein Abbau des Reisedefizits und eine Verringerung des Reisekostenbilanzdefizits erreicht wurden, so daß in Zeiten großer Zahlungsbilanzprobleme diese von Seiten der internationalen Tourismusnachfrage gemindert werden konnten.
Dazu zählen zum einen die finanzpolitischen Entscheidungen der amerikanischen Regierung während der 1970er Jahre, aber auch die anderer Regierungen. Gegenüber den Währungen wichtiger touristischer Marktländer ist der amerikanische Dollar erheblich abgewertet, bzw. sind andere Währungen aufgewertet worden. Sehr deutliche Kursveränderungen gab es gegenüber der Deutschen Mark und dem japanischen Yen[31].
Dies hatte zur Folge, daß das Reiseziel USA für Ausländer billiger wurde und die Nachfrage kontinuierlich belebte[32]. Gleichzeitig verteuerten sich die Auslandsreisen für Amerikaner, sofern in den Zielländern die dortigen Währungen nicht der Dollarentwertung angepaßt wurden. Als Reaktion der U.S. Touristen auf die veränderte Währungslage sind die überdurchschnittlich hohen Zuwächse der Gesamtausgaben etwa in den karibischen und mittelamerikanischen Nachbarstaaten während der ersten Dekadenhälfte anzusehen und die Senkung des Auslandsreiseniveaus (Anzahl der Reisen) in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts im Vergleich zu den frühen 1970er Jahren. Die Ausgaben- und Reiseintensitätssteigerungen auf dem dann niedrigeren Niveau kamen aber durchaus auch kostenintensiveren Zielen zugute (u.a. Westeuropa)[33].

---

[30]Ohne Berücksichtigung der internationalen Transportkosten

[31]Bei einem Indexwert von 100 für das Jahr 1970 betrug der Dollarwert 1980 gegenüber der DM nur noch 53,4 und gegenüber dem Yen nur noch 69,9, nachdem er im Jahre 1978 sogar nur bei 52,7 lag. U.S. Department of Commerce, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 6, p. 30

[32]Erleichternd wirkte sich die Aufhebung restriktiver Auslandsreisebeschränkungen in Japan zu Beginn der 1970er Jahre aus.

[33]Unterbrochen war dieser Trend aufgrund von finanzpolitischen Entscheidungen in den Nachbarstaaten: Die Abwertung des mexikanischen Peso um 50 Prozent (1975-1977) führte im Jahre 1976 zu einem starken Rückgang der mexikanischen Touristen in den USA, eine Entwicklung, die 1978 bereits überwunden war, als das Reiseaufkommen dem Niveau von 1975 entsprach. Ursache dafür ist die weit höhere Inflationsrate in Mexiko (1980 = 22%), so daß sich die Reisekosten

Die verkehrspolitischen Entscheidungen der amerikanischen Regierung in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre hatten sowohl die Angebotsverbesserungen für ausländische Touristen zum Ziel als auch eine Stärkung des amerikanischen Binnentourismus. Diese Entwicklung war zuerst durch die Liberalisierung des Charterflugverkehrs in die USA (1975/76) und durch die Lande- und Tarifgenehmigungen europäischer Anbieter des Jahres 1977 gekennzeichnet (Concord-Flugzeug der Air France und British Airways, Sky-Train Angebote der Laker-Airways). Von ausschlaggebender Bedeutung war jedoch die flugpolitische Offensive der amerikanischen Regierung, die das Ziel hatte, in den für die USA wichtigen touristischen Marktregionen zusätzliche Landerechte zu erwerben und niedrige Flugtarife im USA-Flugverkehr einzuführen. Bilaterale Flugverkehrsabkommen mit jeweils unterschiedlichen Konzessionen wurden 1978 mit Großbritannien, der Bundesrepublik Deutschland, den Niederlanden und Mexiko abgeschlossen. Mit Kanada war eine vergleichbare Regelung bereits 1973 vereinbart worden[34].
Diese Genehmigungen und Vereinbarungen haben in ganz wesentlichem Maße dazu beigetragen, daß zum Beispiel die Europäer in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts verstärkt Amerika-Reisen unternahmen und dort Ausgaben in bis dahin unbekannten Größenordnungen tätigten. Gleichzeitig verstärkten sich auch die Reisetätigkeiten der Amerikaner nach Europa, allerdings waren deren Zuwachswerte weit geringer als die der Europäer (Tabellen 16 a, b), so daß sich als Resultat eine Verbesserung der amerikanischen Reisebilanzen einstellte.

Mit der schrittweisen Lockerung der Genehmigungspflicht von Streckenführungen und Flugtarifen im nationalen Luftfahrtsbereich der USA, die durch den "Airline Deregulation Act" (1978) gesetzlich geregelt wurde, ist der amerikanische Binnentourismus erheblich belebt worden, womit ebenfalls ein Beitrag zur Verbesserung der Reisebilanzen gelang. Diese "open sky policy" begünstigt Flugtarifsenkungen größten Ausmaßes auf den Inlandstrecken, was sich nach-

---

in Mexiko bedeutend schneller verteuerten (1980 lagen sie um 20% über dem amerikanischen Niveau). - Die Abwertung des kanadischen Dollars im Jahre 1977 führte dazu, daß sich ein Währungsgefälle von 15 Prozent gegenüber dem U.S. Dollar einstellte, was sofort zu einer Stagnation des kanadischen Reiseaufkommens in den USA führte, die auch 1980 noch nicht überwunden war.

[34]Diese Politik führte zu einem Bedeutungsverlust des Flugpreiskartells IATA zumindest auf den Nordatlantikrouten. Verschiedene amerikanische Fluggesellschaften legten ihre Mitgliedschaft nieder (u.a. Pan American).

fragebelebend auswirkte[35]. Dabei ist es zu Strukturveränderungen bei den Fluggesellschaften gekommen: Es fanden Unternehmensfusionen statt, um auf den Hauptflugstrecken preisgünstige Flugtarife einzuführen, während weniger bedeutende Flugstrecken kleineren Gesellschaften verblieben, die auf den Hauptstrecken nicht mehr konkurrieren konnten.

Diese für die Touristen positive Entwicklung zeigt bereits zu Beginn der 1980er Jahre eine rückläufige Tendenz, allerdings nicht aus administrativen Gründen: 1979 und 1980 sind die Treibstoffkosten im Flugverkehr dreimal schneller gestiegen als die Umsätze, so daß die Gewinne der Fluggesellschaften trotz höherer Auslastungen des Fluggerätes rückläufig waren. Der Treibstoffkostenanteil am Umsatz lag 1978 noch bei 18 Prozent; er stieg 1979 auf 30 Prozent und 1980 auf 37 Prozent[36].
Zu den Folgen der defizitären Gewinnentwicklung bei den amerikanischen Fluggesellschaften gehörten die Wiederanhebung der preisgünstigen Flugtarife und verstärkte Rationalisierungsbemühungen auch über den Personalkostensektor[37]. So ist diese für den Verbraucher positive Verkehrspolitik der Regierung Carter aufgrund externer Preisentwicklungen vorerst nur kurzfristig zum Tragen gekommen.
Ebenfalls der Verbesserung der Reisebilanzen dient die Arbeit des eigens aus diesem Grunde im Jahre 1961 mit dem "International Travel Act" eingerichteten "United States Travel Service"[38]. Der Erfolg der Arbeit des USTS beim Abbau des Reisebilanzdefizites wurde vom U.S. Kongreß nicht sehr hoch eingeschätzt, was aber sicherlich auf seine geringe finanzielle Ausstattung zurückzuführen ist[39]. So verfügt z.B. die britische Kronkolonie Hongkong für ihre Auslandswerbung über 20 Prozent mehr Planstellen als der USTS und Großbritannien gibt

---

[35]Spiegelbild dieser Nachfragesteigerung sind die Unternehmenserweiterungen auf dem amerikanischen Reisebüromarkt. Nach Berechnungen der amerikanischen "Air Traffic Conference" wurde seitdem im Durchschnitt alle vier Stunden ein neues Reisebüro eröffnet, so daß die Gesamtzahl auf 19 000 (1981) stieg (BRD = 6 000). Fremdenverkehrswirtschaft International, 23.2.1982, p. 148
[36]Ermittelt aus: Süddeutsche Zeitung, 4.8.1980, p. 8, 5.2.1981, p. 38
[37]Flugpreisentwicklung im Niedrigangebot: New York - Kalifornien (Eastern Airlines), one-way, 1978 = 319 $, 1979 = 99 $, 1980 = 129 $, Berlin -Washington, D.C. (Pan American), one way (Budget), 1979 = 173 $, 1980 = 221 $
[38]Aufgaben: Marktanalysen im In- und Ausland, Unterstützung amerikanischer Tourismusunternehmen im Ausland, Förderung der Zusammenarbeit zwischen Behörden und Tourismuswirtschaft, Auslandswerbung, seit 1976 auch Inlandswerbung ("See more of America when there's so much to see"). Ermittelt aus diversen Berichten in U.S. Department of Commerce, Commerce Today (1971-1975), Commerce America (ab 1976), 21. und 25. Program Report des USTS.
[39]Nach einer Parlamentsdiskussion um die Auflösung des USTS wurde er mit dem "National Tourism Policy Act", 1981, umstrukturiert, in "United States Travel and Tourism Administration" (USTTA) umbenannt und einem Under Secretary of Commerce unterstellt. Vergl. auch Kapitel 6.4.1

für seine touristische Auslandswerbung mit 40 Millionen Dollar (1980) weit mehr als die USA für die ihre aus; 1980 = 7,6 Millionen Dollar[40].

Einen neuen Weg zur Tourismusförderung beschreitet die amerikanische Regierung durch den Abschluß von bilateralen Tourismusabkommen, wobei das mit Mexiko (1978) das bislang bedeutendste ist, weil damit insbesondere die Wirtschaftsbelebung der Grenzregion angestrebt wird (Infrastruktur, Aktivierung des Bahnverkehrs, Organisierter Grenztourismus, Visaerleichterungen etc.). Weitere Vereinbarungen wurden 1982 mit der V.R. China und den Philippinen abgeschlossen.

Dem amerikanischen Tourismus ist am Ende der 1970er Jahre aus dem Auslandstourismus eine zusätzliche Nachfragequelle erwachsen, die, sofern sie sich in der Wirtschaftskrise der frühen 1980er Jahre fortsetzt, antizyklische Elemente auf dem U.S. Markt verstärkt und gleichzeitig die Zahlungsbilanzprobleme entlastet. Für 1981 traf dies zu, dagegen lag das Aufkommen des Auslandstourismus in den USA in der ersten Hälfte des Jahres 1982 um 6 Prozent unter dem des Vorjahres, was auf die weltweite Rezession, höhere Flugtarife und auf das Wiedererstarken des U.S. Dollars zurückzuführen ist[41].

---

[40]Budgetkürzungen für den USTS/USTTA von 13,5 Millionen Dollar (1979) auf 5,0 Millionen Dollar (1983) erschweren das Bemühen, nicht weitere Marktanteile am Welttourismus zu verlieren (1960 = 13,2%, 1980 = 7,6% der grenzüberschreitenden Ankünfte). 1982 und 1983 wurde versucht, Mittel von der Tourismuswirtschaft für die eigene Arbeit zu erhalten.

[41]U.S. Department of Commerce News, 13.9.1982, USTS-Informationen vom 22.4.1982, nicht veröffentlicht.

5 Aspekte der zukünftigen Tourismusnachfrage auf dem Hintergrund von bevölkerungs- und siedlungsgeographischen Veränderungen sowie des generellen Wirtschaftsstrukturwandels in den USA

Unabhängig von der Entwicklung der Grundbedingungen touristischer Nachfrage und ihren Reaktionsweisen auf Rezessionen bzw. finanz- und verkehrspolitische Entscheidungen wirken sich prozeßhafte bevölkerungs- und siedlungsgeographische Entwicklungen des Landes mittel- und langfristig auf die touristische Nachfrage aus. Dazu zählen Veränderungen in der Altersstruktur und in der räumlichen Verteilung der Bevölkerung. Außerdem kann ein von Konjunkturschwankungen unabhängiger genereller Wirtschaftsstrukturwandel die touristische Nachfrage erheblich beeinflussen. Aus der Vielzahl futuristischer Gesellschaftskonzeptionen haben die Vorstellungen von der postindustriellen Gesellschaft die höchsten Erwartungen an eine wohlhabende Freizeitgesellschaft, in der der Tourismus einen noch größeren Stellenwert als derzeit besitzen würde. Um die mit dieser Wirtschaftsstufentheorie verbundenen Freizeiterwartungen einschätzen zu können, hilft eine Charakterisierung des tertiären Sektors der USA.

5.1 Die Altersstruktur der amerikanischen Bevölkerung

Für die touristische Nachfrage ist weniger die Entwicklung der Gesamtzahl der Bevölkerung von Bedeutung[1] als vielmehr die Anzahl der Menschen, die nachfragefördernd wirken können. Dabei spielen das einkommensfähige Alter und der Stand im Lebenszyklus eine entscheidende Rolle.
Die geburtenstarke Nachkriegszeit hatte dazu geführt, daß in den 1970er Jahren die Altersgruppe der 25- bis 44jährigen den stärksten Anstieg aller Bevölkerungsgruppen verzeichnete (14 Millionen). Diese einkommensfähige und zudem aktivste Gruppe konnte die Nachfrage nach Reisen besonders intensiv beleben, zumal der Geburtenrückgang dieser Dekade (6 Millionen) entlastend wirkte (Figur 12).

In den 1980er Jahren ist mit einer quantitativ vergleichbaren Anregung der touristischen Nachfrage wie im Jahrzehnt zuvor zu rechnen, wenn sich auch im

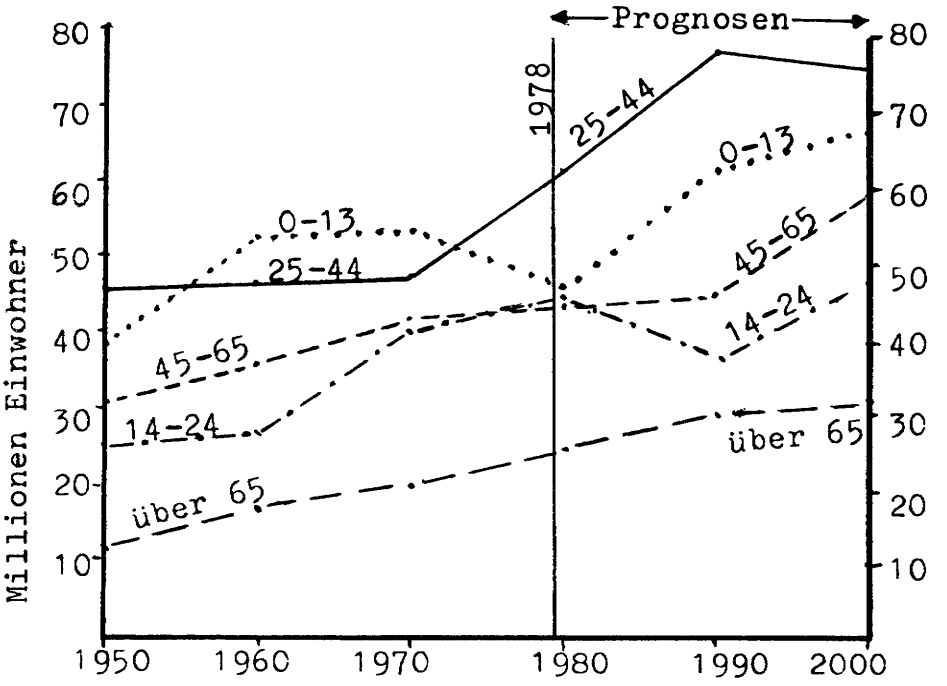
---

[1]Die Bevölkerung der USA vergrößerte sich in den 1950er Jahren um 28 Millionen, in den 1960er Jahren um knapp 24 Millionen und in den 1970er Jahren um über 23 Millionen. Ermittelt aus: Historical Statistics of the U.S., 1975, pp. 8, 11, Kirschten, Dick, 1981, p. 2019

Detail Veränderungen einstellen werden. So wird ein noch etwas stärkerer Zuwachs bei den dann 25- bis 44jährigen erwartet (16 Millionen), deren Nachfragemotivation aufgrund der durchschnittlich höheren Bildung und der veränderten Rolle der Frau in der Gesellschaft intensiver sein könnte als im Jahrzehnt zuvor. Als nachfragehemmend erweisen sich eventuell die wieder zunehmende Kinderzahl (15 Millionen) und der Rückgang der jungen Erwachsenen (14- bis 24jährige, minus 7 Millionen). Dagegen wird sich die Altersgruppe der Rentner um fünf Millionen vergrößern und die Nachfrage beleben.

In den 1990er Jahren wird die touristische Nachfragebelebung überwiegend von der geburtenstarken Kriegs- und Nachkriegsgeneration getragen werden, die dann zum großen Teil der Altersgruppe der 44- bis 65jährigen, z.T. noch der 25- bis 44jährigen, angehören wird. Sie befindet sich dann im günstigsten Einkommensalter und verfügt aufgrund des erreichten Stadiums im Lebenszyklus über die größten Freizeitmöglichkeiten, auch in der Einkommensverwendung. Nach der Jahrhundertwende werden sie als Rentner die wichtigste Nachfragegruppe bilden.

Figur 12: Die Altersstruktur der amerikanischen Bevölkerung, dargestellt im Dedakenabstand

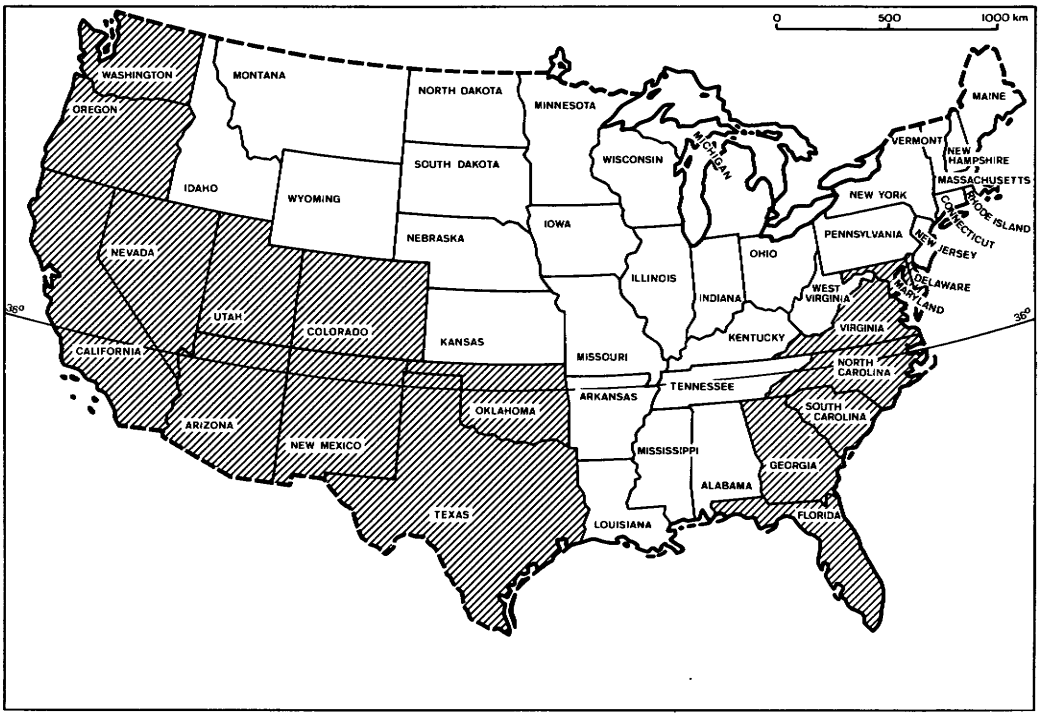


Ermittelt aus: Statistical Abstract of the United States 1978, p. 8, Projektion I, sie ist in den 1980er Zahlen nahezu identisch mit den 1980-Census Ergebnissen.

5.2 Veränderungen in der räumlichen Verteilung der amerikanischen Bevölkerung

Seit vier Jahrzehnten verzeichnen die Städte des amerikanischen Südens und Westens überdurchschnittliche Bevölkerungszunahmen, während die traditionellen Industrie- und Bevölkerungszentren des Landes nur geringe Zuwachsraten aufweisen.[2] Diese Entwicklung wird seit dem Ende der 1960er Jahre mit dem Begriff "Sunbelt-Migration" umschrieben, wobei als geographische Abgrenzung des Einflußfaktors Sonne der 36. Breitengrad diskutiert wird.[3] Allerdings greift der demographische Prozeß in der westlichen Landeshälfte über diese Grenzlinie nach Norden aus (Figur 13).

Figur 13: Kontinentale Bundesstaaten mit einem überdurchschnittlichen urbanen Bevölkerungszuwachs zwischen 1940 und 1975



Ermittelt aus: Abbot, Carl, The American Subelt: Idea and Region, in: Journal of the West, Vol. 18, 1979, p. 15

---

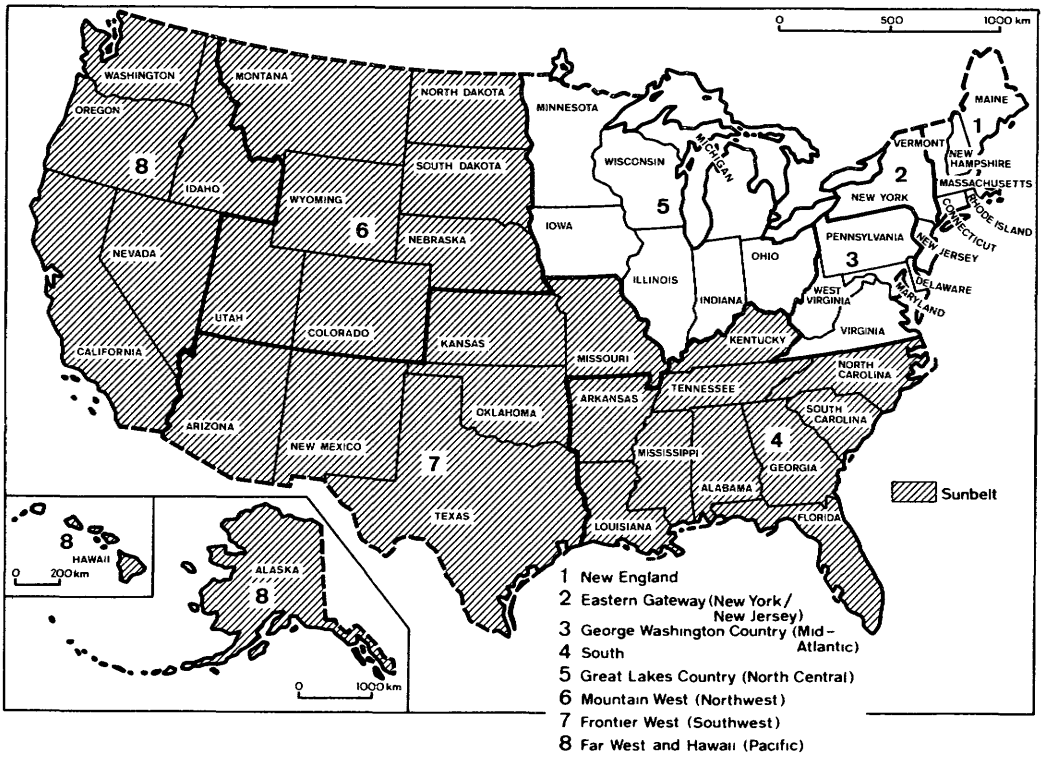
[2]Bevölkerungsveränderungen allein während der 1970er Jahre: Census-Region N.E. +0,2% (u.a. New York - 3,8%), Mittlerer Westen +4,0%, Süden +20,0%, Westen +23,9%. 41 Prozent des nationalen Zuwachses entfielen auf die Staaten Kalifornien, Texas und Florida. Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1980 Census of Housing and Population, Advance Report (PHC 80-V-1), United States Summary, Washington, D.C. 1981, p. 4

[3]Die Begriffsprägung erfolgte 1969 durch Phillips, allerdings hatte Ullmann bereits 1954 diesen Bevölkerungstrend erkannt und dem Erholungssektor, der Militärindustrie und der Verwaltung aufgrund günstiger klimatischer Bedingungen Wachstumschancen vorausgesagt. Phillips, Kevin, The Emerging Republican Majority, New Rochelle, N.Y., 1969, Ullman, Edward, Amenities as a Factor in Regional Growth, in: Geographical Review, Vol. 44, 1954, pp. 119-132

Da in südlichen Bundesstaaten die touristischen Saisonzeiten ausgedehnter sind als in den nördlichen Gebieten - selbst länger als in ausgesprochenen Sommer- und Wintererholungsregionen wie etwa Vermont oder Idaho[4] - und viele der von der Bevölkerungsmigration erfaßten Zielgebiete den landschaftlich reizvollen Erholungsräumen des Landes näher liegen als die traditionellen Bevölkerungszentren (Figur 18), wird durch die Sunbelt-Migration der Grad der touristischen Aktivitäten im Sinne der Nachfragesteigerung beeinflußt:

In den Gebieten, in denen sich während des größten Teils der 1970er Jahre ein überdurchschnittliches urbanes Bevölkerungswachstum vollzog und die annähernd flächendeckend sind mit den Reiseregionen 4, 6, 7 und 8 des Census-Büros

Figur 14: Amerikanische Reiseregionen nach Einteilung des Census-Büros. Sunbeltabgrenzung hier in Übereinstimmung mit den Staaten, in denen sich zwischen 1970 und 1977 ein überdurchschnittliches urbanes Bevölkerungswachstum vollzog



Ermittelt aus: National Travel Survey 1972, p. 7, NTS 1977, p. 5, Statistical Abstract of the U.S., 1975, p. 12, 1978, p. 14.

---

[4]Ermittelt aus: Council of State Governments, Advisory Committee on Travel and Tourism, Tourism: State Structure, Organization and Support, Washington, D.C. 1979, pp. 28, 30 f.

(Figur 14)[5], ist eine höhere Reiseintensität festzustellen als in den übrigen Teilen der USA. Aus der Bevölkerungsverlagerung ergibt sich, daß zwischen 1972 und 1977 die Gesamtzahl der Reisen der Sunbelt-Bewohner um knapp 23 Prozent stieg, während sie im "Frostbelt" lediglich um 12 Prozent zunahm[6]. Die Reiseaktivitäten pro Kopf der Sunbelt-Bevölkerung sind zum einen stärker ausgeprägt und nahmen zum anderen allein im Zeitraum zwischen 1972 und 1977 um ein Fünftel schneller zu als die der Frostbelt-Bevölkerung (Tabelle 17).

Tabelle 17: Die Tourismusnachfrage im Sunbelt der USA, 1972 bis 1977

Reisen[1]		Sunbelt[2] Anzahl	Zuwachs	Rest der USA Anzahl	Zuwachs
Anzahl in Millionen	1972	236,383	-	222,100	-
	1977	290,513	22,9%	248,777	12,0%
Pro Kopf der Bevölkerung	1972	2,387	-	2,034	-
	1977	2,722	14,0%	2,270	11,6%

1) Reisen (person-trips), die in der Region beginnen
2) Sunbelt = Reiseregionen 4,6, 7 und 8 des Census-Büros, Fig. 14

Ermittelt aus: Statistical Abstract of the U.S. 1975, p.12, 1978, p.14, National Travel Survey 1972, p. 7, NTS 1977, p. 5

Neben den klimatischen und landschaftlichen Gunstfaktoren, die diese touristischen Nachfragesteigerungen bewirken, findet mit der Bevölkerungsverlagerung zunehmend eine interregionale Einkommensnivellierung zugunsten des Sunbelt statt (Tabelle 18). Dadurch werden die Bedingungen für eine Reiseintensitätssteigerung verbessert.

Die Ursachen der Sunbelt-Migration, diesem großräumigen Strukturprozeß innerhalb des Gesamtwirtschaftsraums USA, liegen im Investitions- und Innovations-

---

[5]Abweichungen: Kansas, Kentucky, Wyoming und Washington (Sunbelt nach Figur 14) sowie Virginia und New Hampshire (Frostbelt).
[6]Bevölkerungsentwicklung 1972-1977: Sunbelt von 99,020 auf 106,735 Millionen (plus 7,8%), Rest-USA von 109,209 auf 109,595 Millionen (plus 0,4%).

transfer in die ökonomisch peripheren Räume des Südens und Westens, in denen sich neue Wachstumszentren bilden[7]. Aufgrund der spezifischen Sunbelt-Wirt-

Tabelle 18: Durchschnittliches nominales Pro-Kopf-Einkommen in den USA

Census-Region[1)]	1970	1980	Zuwachs
West	4 204	10 267	144%
Nordost	4 421	10 173	130%
Mittl. Westen	3 984	9 650	142%
Süd	3 305	8 473	156%
USA	3 945	9 521	141%

[1)]Abgrenzungen siehe Fig. 18

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, Converging Income Levels, in: Kirschten, Dick, America on the Move, 1981, p. 2021

schaftsstruktur[8] wird die Schaffung von Zentralitätseigenschaften begünstigt, so daß sich diese Räume gegenüber den traditionellen Zentren zunehmend behaupten können und folglich weitere Ausbreitungseffekte auslösen.[9] In diesem Prozeß kommt es auch hier zu einer Ausbildung einer Hierarchie der zentralen Orte bei genereller Ausdehnung der urbanen Flächen. Dieser Prozeß entspricht den theoretischen Überlegungen von Friedmann und Böventer, wonach im postindustriellen Stadium der Abbau regionaler Disparitäten und eine funktionale Interdependenz der Teilräume (Kernregionen, Peripherie) eintritt und damit zusätzliche ökonomische Wachstumseffekte ausgelöst werden[10]. Eine sich verstärkende touristische Nachfrage in den vom Migrationsprozeß erfaßten Räumen und eine

---

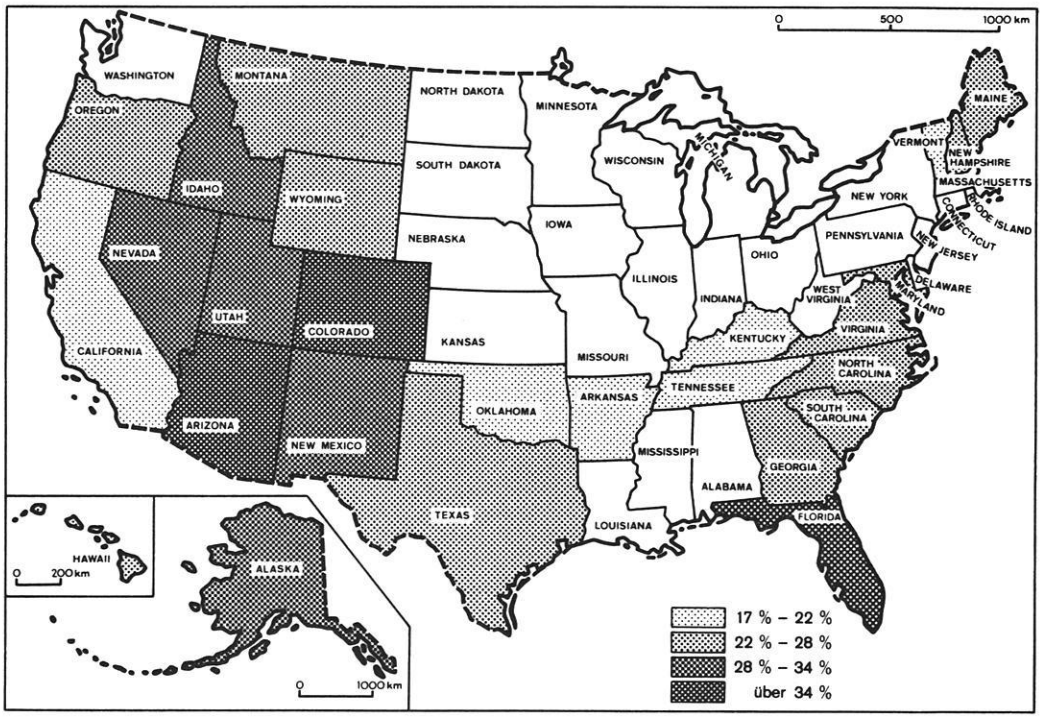
[7]Ausgelöst durch strategische Investitionen während des Zweiten Weltkrieges in Kalifornien sowie der öffentlichen Raumfahrt- und Militärinvestitionen in der Folgezeit besonders in Kalifornien, Florida und Texas. Unternehmens- und Bevölkerungsverlagerungen werden erleichtert aufgrund günstiger Kostenfaktoren wie Klima, Steuern und Grad der organisierten Arbeitnehmer.

[8]Überwiegend hochtechnologische Branchen des tertiären Sektors, die z.T. von öffentlichen Aufträgen abhängig sind: In 48 der 99 State Economic Areas (eine Metropolitan Area oder ein kleineres Handelszentrum mit den umliegenden Counties, zu denen Wirtschaftsbeziehungen bestehen) des Westens und des Südens dominieren tertiäre Wirtschaftsbereiche bzw. regierungsabhängige Unternehmen. Dies trifft im N.E. und Mittleren Westen nur auf 7 der 67 State Economic Areas zu, Abbot, Carl, 1979, p. 11

[9]Ökonomische Autonomiebestrebungen auch durch Interessengruppierungen im amerikanischen Kongreß bei der Budgetverteilung.

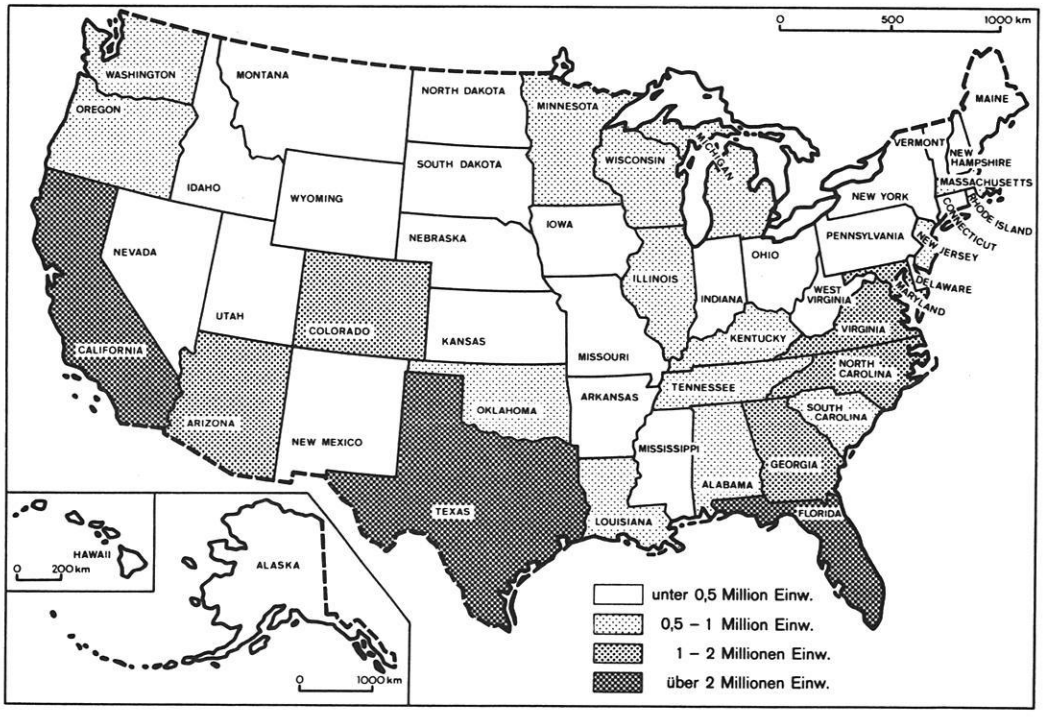
[10]Friedmann, John, Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela, Cambridge, Mass./London, 1966, ders., Urbanization, Planning and National Development, Beverly Hills/London, 1973, Böventer, E. von. Regional Growth Theory, in: Urban Studies, 1975, pp. 1-29, vergl. auch Schätzl, Ludwig, Wirtschaftsgeographie I, Paderborn 1981, pp. 121-124, 145-148

Figur 15: Bevölkerungsprognose für die Bundesstaaten der USA, von 1980 bis zum Jahr 2000: überdurchschnittlich hohe Zuwachsraten



Ermittelt aus: 1980 Census of Population und Bevölkerungsprojektion des Census-Büros, Serie II-B, 1979, absolute Daten in: Kirschten, Dick, 1981, p. 2019

Figur 16: Bevölkerungsprognose für die USA, von 1980 bis zum Jahr 2000: Bundesstaaten mit einem absoluten Zuwachs von mehr als 500 000 Einwohnern.



Ermittelt aus: 1980 Census of Population und Bevölkerungsprojektion des Census-Büros, Serie II-B, 1979, absolute Daten in: Kirschten, Dick, 1981, p. 2019

zunehmende touristische Inwertsetzung der Peripherie müssen daher als Bestandteile postindustrieller Raumprozesse bewertet werden.

Die Bevölkerungsprognosen bis zum Jahre 2000 deuten darauf hin, daß sich die Sunbelt-Migration quantitativ besonders in den südlichen Bundesstaaten verstärken wird[11], während prozentual außerdem eine Reihe von Bundesstaaten entlang einer N.W./S.E.-Achse von Idaho nach Texas und entlang der Atlantikküste (unter Aussparung der Boston-Washington-Megalopolis) überdurchschnittlich hohe Bevölkerungszugänge aufweisen werden (Figuren 15 und 16).
Nach diesen Prognosen kommen zunehmend mehr Menschen in die mit klimatischen und landschaftlichen Gunstfaktoren ausgestatteten Räume, besonders auch in die, in denen sich der Faktor Sonne intensiv auswirkt, so daß nach den Erfahrungswerten aus den 1970er Jahren die touristische Nachfrage in den nächsten zwei Jahrzehnten zusätzlich angeregt werden wird.

Ob sich die Sunbelt-Migration mit der Konsequenz vollzieht, daß im Süden der USA geschlossene Siedlungsbänder zwischen Atlantik und Pazifik entstehen, muß zumindest für die überschaubare Zukunft bezweifelt werden, geomorphologische und klimatische Gründe sprechen eher dagegen[12]. Wolfe stellt sich aber für die zweite Hälfte des 21. Jahrhunderts ein das ganze Land überziehendes Siedlungssystem vor (Ecumenopolis), in dem die Erholungsräume eingeschlossen wären und sich der Tourismus strukturell in einen Naherholungstourismus verändern würde[13]. Von diesem Endzustand postindustrieller räumlicher Ergänzung ist das Land derzeit noch weit entfernt.

5.3 Der Wirtschaftsstrukturwandel in den USA: Freizeiterwartungen an eine postindustrielle Gesellschaft

Die steigende wirtschaftliche Prosperität als Resultat zunehmender Produktivität hat den Wirtschaftsstrukturwandel in den USA während der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg im Sinne der Ausdehnung des tertiären Sektors derart for-

---

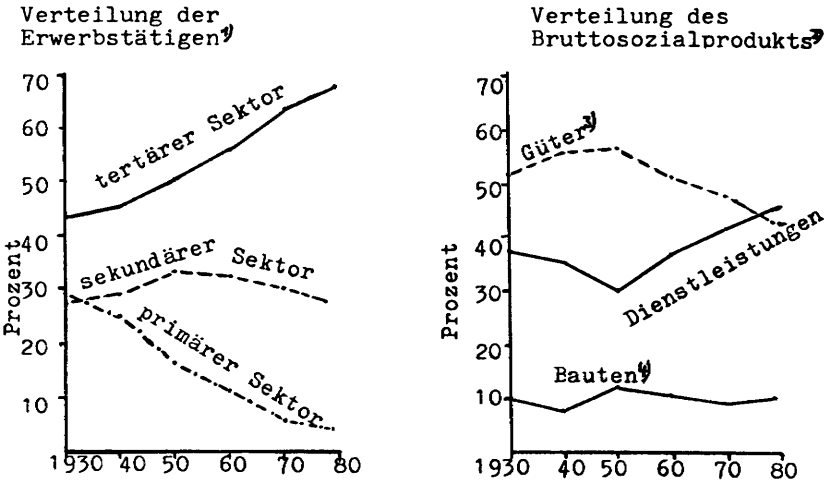
[11] Zuwachsprognose 1980 bis 2000: Kalifornien 4,9, Florida 4,8 und Texas 4,0 Millionen Menschen, wobei der Bevölkerungszuwachs in Florida mit plus 49 Prozent am höchsten ausfallen wird. Diese drei Bundesstaaten vereinigen damit bereits 36% des nationalen Wachstums. In den Census-Regionen Süd und West, in denen 1980 noch 49,9% der Bevölkerung lebten, werden im Jahre 2000 schließlich 53,7% der Amerikaner wohnen. Ermittelt aus: Kirschten, Dick, 1981, p. 2019

[12] Prunty, Merle, Two American Souths: The Past and the Future, in: Southeastern Geographer, Vol. 17, 1977, pp. 1-24

[13] Wolfe, R.I., Recreation Travel, 1966, pp. 8 ff

ciert, daß die USA am Beginn der 1980er Jahre an der Schwelle zur postindustriellen Gesellschaft stehen, zumindest den statistischen Daten nach[14]: 47 Prozent (1980) des Bruttosozialprodukts werden durch den tertiären Sektor erwirtschaftet (Figur 17), 68 Prozent (1979) der Arbeitnehmer sind im Dienstleistungssektor beschäftigt[15].

Figur 17: Die sektorale Bruttosozialprodukt- und Arbeitsplatzentwicklung in den USA



1) zivile Arbeitsplätze, 2) laufende Dollar-Werte,
3) primärer und sekundärer Sektor, 4) private und öffentliche Bauten

Ermittelt aus: Historical Statistics of the U.S., 1975, pp. 137, 139, 228, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 407, Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 6, pp. 10, 511, Vol. 61, 1981, No. 1, p. 13

---

[14]Theorie der postindustriellen Gesellschaft: Eine fortlaufende Produktivitätssteigerung im sekundären Sektor wird durch den Einsatz des technologischen Fortschritts der postindustriellen Revolution möglich (komplexe Systeme, wie z.B. Computer). Eine sich ständig vergrößernde technisch-wissenschaftliche Elite sorgt durch ihren Wissenseinsatz dafür, daß Einkommens-, Freizeit- und Produktivitätszuwachs weitgehend parallel zunehmen. Dabei wird die Nachfrage nach Dienstleistungen sowohl im Wirtschaftsstrukturprozeß verstärkt, nämlich durch verbesserte Kommunikations-, Distributions- und Verkehrsleistungssysteme, als auch durch die verbesserte private Konsumfähigkeit. Der tertiäre Sektor wird zum dominierenden Sektor ökonomischer Tätigkeiten. Vergl. Clark, Colin, The Conditions of Economic Progress, New York 1940, Fourastié, Jean, Le grand espoir du vingtième siècle, Paris 1952, Bell, Daniel, The Coming of Post-Industrial Society, New York 1973

[15]Allein während der 1970er Jahre sind von knapp 21 Millionen neuen Arbeitsplätzen in den USA 18 Millionen dem tertiären Sektor zuzuordnen, Süddeutsche Zeitung, 22.7.1980, p. 15

An diese postindustrielle Gesellschaft werden strukturbedingt hohe Freizeiterwartungen geknüpft, die der Tourismusnachfrage zusätzliche Impulse verschaffen müßten. Die Freizeitprognosen, die zur Mitte der 1960er Jahre für die amerikanische Wohlstandsgesellschaft im postindustriellen Stadium erstellt wurden, sind aber bis heute nicht annähernd verwirklicht. Kreps and Spengler prognostizierten (1966) bei vollem Umsatz des Produktivitätszuwachses in die arbeitsfreie Zeit eine 22-Stundenwoche, den 25-Wochenurlaub und die Altersgrenze mit 38 Jahren für das Jahr 1985[16]. Fourastié ermittelte ebenfalls für 1985 - aber bei anderer Produktivitätsverteilung - die 30-Stundenwoche und den 12 Wochenurlaub[17].
Die Ursachen für die Verlangsamung des postindustriellen Prozesses und damit der nichteingetroffenen Freizeiterwartungen liegen zum einen in der generellen Produktivitätsentwicklung und zum anderen in der derzeitigen Struktur des tertiären Sektors begründet:

1) Die seit der Mitte der 1960er Jahre festzustellende Zuwachsverlangsamung der Produktivität (alle drei Sektoren) ist am Ende der 1970er Jahre in eine Stagnationsphase übergegangen[18]. Ursachen dafür werden in den Zuwachsverringerungen bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung, überwiegende Investitionen in die angewandte Forschung und weniger in die Grundlagenforschung sowie in allgemein geringer gewordenen Kapitalinputs in den sekundären Sektor gesehen[19]. Eine Ausnahme bildet lediglich die Gruppe "Services" innerhalb des tertiären Sektors, deren Arbeitsplatzangebot zu 38 Prozent (1978) von der Tourismuswirtschaft gestellt wird[20]: Im Zeitraum 1966-1976 lag hier der Produktivitätszuwachs über dem der Jahre 1948 bis 1966, was bei keinem anderen Wirtschaftszweig der Fall war[21]. Der Tourismus gehörte in diesem Zeitraum somit zu den Kräften, die den postindustriellen Prozeß forcierten.

---

[16]Kreps, Juanita und Spengler, Joseph, The Leisure Components of Economic Growth, in: Report of the National Commission on Technology Automation, and Economic Progress, Vol.2, The Employment Impact of Technological Change, Washington, D.C. 1966
[17]Fourastié, Jean, Les 40 000 Heurs, Paris 1965
[18]Produktivitätsentwicklung der amerikanischen Wirtschaft: 1978 -0,2%, 1979 -0,3%, 1980 -0,2%, in: Monthly Labor Review, November 1981, p.96
[19]vergl. dazu: Denison, Edward, Explanations of Declining Productivity Growth, in: Survey of Current Business, Vol. 59, 1979, No. 8, p.6, Jensen, Clayne, Outdoor Recreation in America, Minneapolis 1977, p.42, Roskamp, Karl, 1975, pp. 64 f., Kendrick, John und Grossman, Elliot, 1980, p. 34
[20]Ermittelt aus: Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 7, p. S-12 und Daten aus Kapitel 2.2.3
[21]Ermittelt aus: Kendrick, John und Grossman, Elliot, 1980, pp. 34, 36 f.

2) Die Struktur des tertiären Sektors ist in vielen Bereichen durch einen hohen Personalstand und aufgrund der damit verbundenen Kostensteigerung durch eine abnehmende Produktivitätssteigerung gekennzeichnet. Um diese Situation zu überwinden, verstärken sich Rationalisierungsinvestitionen in Teilen des privatwirtschaftlichen Dienstleistungskomplexes, wie z.B. in Form der Standardisierung bei Motel- und Schnellimbißketten oder durch die Modernisierung des Bürowesens, wobei in vielen Bereichen Arbeitskräfte freigesetzt werden. Die tertiäre Wirtschaft vollzieht somit eine gegenüber den anderen Sektoren zeitversetzte "Mechanisierung"[22], die eine weitere Anteilssteigerung des Dienstleistungssektors an der Gesamtzahl der Arbeitsplätze kaum erwarten läßt, sofern nicht die anderen Sektoren noch intensiver automatisiert werden. Forciert wird dieser Prozeß auch im öffentlichen Personalbereich, allerdings überwiegend aus Budgetgründen[23].

Das zeitliche Zusammentreffen von zunehmend postindustrieller Mechanisierung der Produktion, auch des tertiären Sektors, als Reaktion auf stagnierende Produktivitätszuwächse, und öffentlicher Sparmaßnahmen, lassen derzeit nicht nur keine Spielräume für weitere gesellschaftliche Verteilungen im Sinne der postindustriellen Theorien zu (Einkommen, Freizeit), sondern verhindern auch Maßnahmen zur Überwindung neuentstandener Probleme. Dazu zählt im jetzigen Stadium eine gerechte Arbeitsverteilung, die aufgrund der zunehmenden Automatisierung notwendig ist, sollte der Mechanisierungsfortschritt nicht zu Lasten

---

[22]Ursache der Verzögerung: Die private Dienstleistungsnachfrage der Nachkriegszeit (1950 bis 1980 realer Ausgabenanstieg um 232%) konnte vorerst nur über den erweiterten Arbeitsplatzmarkt befriedigt werden mit der Folge, daß die Dienstleistungspreise schneller als die Güterpreise stiegen (zwischen 1969 und 1979 108% zu 92%). Von der Mitte der 1960er Jahre bis zur Mitte der 1970er Jahre verstärkten sich die Kapitalinvestitionen in den tertiären Sektor zumeist in Form von Fusionen, weil die Gewinnraten hier höher waren als im sekundären Sektor. Mit der Kapitalbasiserweiterung wurden Rationalisierungsinvestitionen finanzierbar. Ermittelt aus: Survey of Current Business, Vol. 60, 1980, No. 1, pp. 36, 38, Vol. 61, 1981, No. 1, p. 13, Süddeutsche Zeitung 22.7.1980, p. 15, Stanback, Thomas, 1979, p. 19

[23]Seit den 1930er Jahren, als sich der Bund ein hohes Budgetniveau sicherte, haben Großprojekte wie die Raumfahrt oder die Wohlstandsprogramme der 1960er Jahre die öffentlichen Arbeitsplatzbereiche erheblich ausgedehnt. Seit dem Ende der 1970er Jahre werden hier aufgrund der Höhe der öffentlichen Verschuldungen Einsparungen vorgenommen. Anteilsverschiebung der nichtkommerziellen Arbeitsplätze an der Gesamtzahl der amerikanischen Arbeitsplätze: 1950 = 21%, 1970 = 32%, Stanback, Thomas M., Understanding the Service Economy, Baltimore 1979, pp. 22 f. Öffentliche Ausgaben am Volkseinkommen (BSP abzüglich Abschreibungen und indirekter Steuern, zuzüglich Subventionen) 1950 = 26,3%, 1972 = 42,7%, Armanski, Gerhard, 1980, p. 83
Auswirkungsbeispiel bei Steuermindereinnahmen: Kalifornien 1978/79 (nach Proposition 13) Kürzung des Erholungsraumetats um 30 Prozent, Reduzierung des Personals, 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. VII-38 f.

bestimmter Bevölkerungsgruppen durchgesetzt werden. Solange in diesem Strukturwandel das Verhältnis von Arbeit und Nichtbeschäftigung im gesamtgesellschaftlichen Rahmen nicht gelöst wird, solange können von diesem postindustriellen Strukturprozeß keine wesentlichen touristischen Nachfrageschübe im gesamtgesellschaftlichen Rahmen erwartet werden. Ganz im Gegenteil weist die spätindustrielle bzw. frühpostindustrielle Gesellschaft Amerikas derzeit zunehmend instabile Faktoren auf und ist weit entfernt von dem harmonischen Zustand, den die Theoretiker der postindustriellen Gesellschaft vorhersagten[24].

---

[24]Instabile gesellschaftliche Faktoren wie Fehlinvestitionen, Planungsversagen, behördliche Ineffektivität, Unterrepräsentation humaner Aspekte, zuletzt auch die zunehmende Arbeitslosigkeit, bewirken eher krisenhafte postindustrielle Elemente, die sich in persönlicher Entfremdung, sinnesbetonten Gegenkulturen, Drogenszene und politischer Systemopposition äußern. Vergl. hierzu: La Port, Todd und Abrams, Claire, Kalifornien als postindustriuelle Gesellschaft, in: Kern, L. (Hg.), Probleme der postindustriellen Gesellschaft, Köln 1976, pp. 102 f., Habermas, Jürgen, Toward a Rational Society, Boston, 1970

6 Die amerikanischen Tourismusräume

Die Tourismusnachfrage, wie sie sich in den USA seit der Mitte des 20. Jahrhunderts entwickelt hat, stellt sich als eine Nachfrage nach Ergänzungsräumen zu den urbanen Gebieten dar. Diese Ergänzungsräume erhalten aufgrund ihrer Nutzungsintensivierung zunehmend den Charakter von Eigenständigkeit[1]. Allerdings tritt das touristische Freizeitverhalten nicht überall als primäre oder einzige Nutzung auf, vielmehr ist es vielerorts Teil einer Nutzungsvielfalt, so daß bislang keine konkrete Abgrenzungsdefinition des Tourismusraumes erfolgte. Auch eine differenzierte Betrachtungsweise der Begriffe Erholungsraum und Tourismusraum, die sich an einem bestimmten Grad der Kommerzialisierung zu orientieren hätte, ist nirgendwo verbindlich definiert, so daß die Begriffe im folgenden synonym gebraucht werden.

Aus der steigenden Nachfrage nach Erholungsräumen, aufgrund der regional recht unterschiedlichen Standortlage von Nachfragezentren und Raumangebot und aus den verschiedenen Interessen der am Tourismus beteiligten Aktionsgruppen heraus sowie aus der Raumkonkurrenz des Tourismus mit anderen Landnutzungsinteressenten ergeben sich eine Vielfalt von Problemfeldern, für die es verschiedene Lösungsansätze gibt.

6.1 Die räumliche Verteilung der Tourismusräume in den USA

Ein Sechstel der Fläche der USA steht primär der Erholungsnutzung zur Verfügung, wobei die öffentlichen Erholungsräume mit knapp 320 Millionen Acres ein weitaus größeres Flächenangebot darstellen als die privaten Erholungsräume mit insgesamt 44 Millionen Acres (Tabelle 19). Während die öffentlichen Erholungsräume weitgehend nicht bzw. stark kontrolliert der Kommerzialisierung unterliegen, sind die privaten Tourismusräume intensiver ausgestattet und besucht, so daß beiden Besitzkategorien unterschiedliche, jedoch gleichgewichtige Bedeutung zukommt.

Die öffentlichen Erholungsräume der USA zeichnen sich in ihrer regionalen Verteilung durch eine starke Westlastigkeit aus, was auf den historischen Siedlungsverlauf und auf die Landvergabepolitik sowie auf die geomorphologischen Faktoren der Westhälfte der USA zurückzuführen ist (Tabelle 20).

---

[1] Gildemeister, Reinhard, Landesplanung, Braunschweig 1973, p. 139 .

Tabelle 19: Die amerikanischen Erholungsräume in den 1970er Jahren, Besitz- und Verwaltungsanteile in Millionen Acres

Landbesitzer / Verwaltung	Gesamtfläche	davon Erholungsräume (primäre Nutzung	Erholungsraumanteil an Gesamtfläche
Bundesregierung	755,7	266,7	35,3%
Regierungen der Bundesstaaten	77,9	41,8	53,7%
Lokale Verwaltungen[1]	63,2	10,7	16,%
öffentliche Gebiete der USA	896,8	319,2	35,6%
Indianerland	50,0	25,0[2]	50,0%
Privatland	1 317,0	44,0	3,4%
USA	2 263,8	388,2	17,2%

1) Counties, cities, townships, 2) potentieller Erholungsraum, für jedermann zugänglich

Ermittelt aus: 1973 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. 25, 52, 81, 86, 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. III-41, 48 f., Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 235, Jensen, Clayne, 1977, pp. 83, 171

Tabelle 20: Die regionale Verteilung der öffentlichen Erholungsräume in den USA in den 1970er Jahren

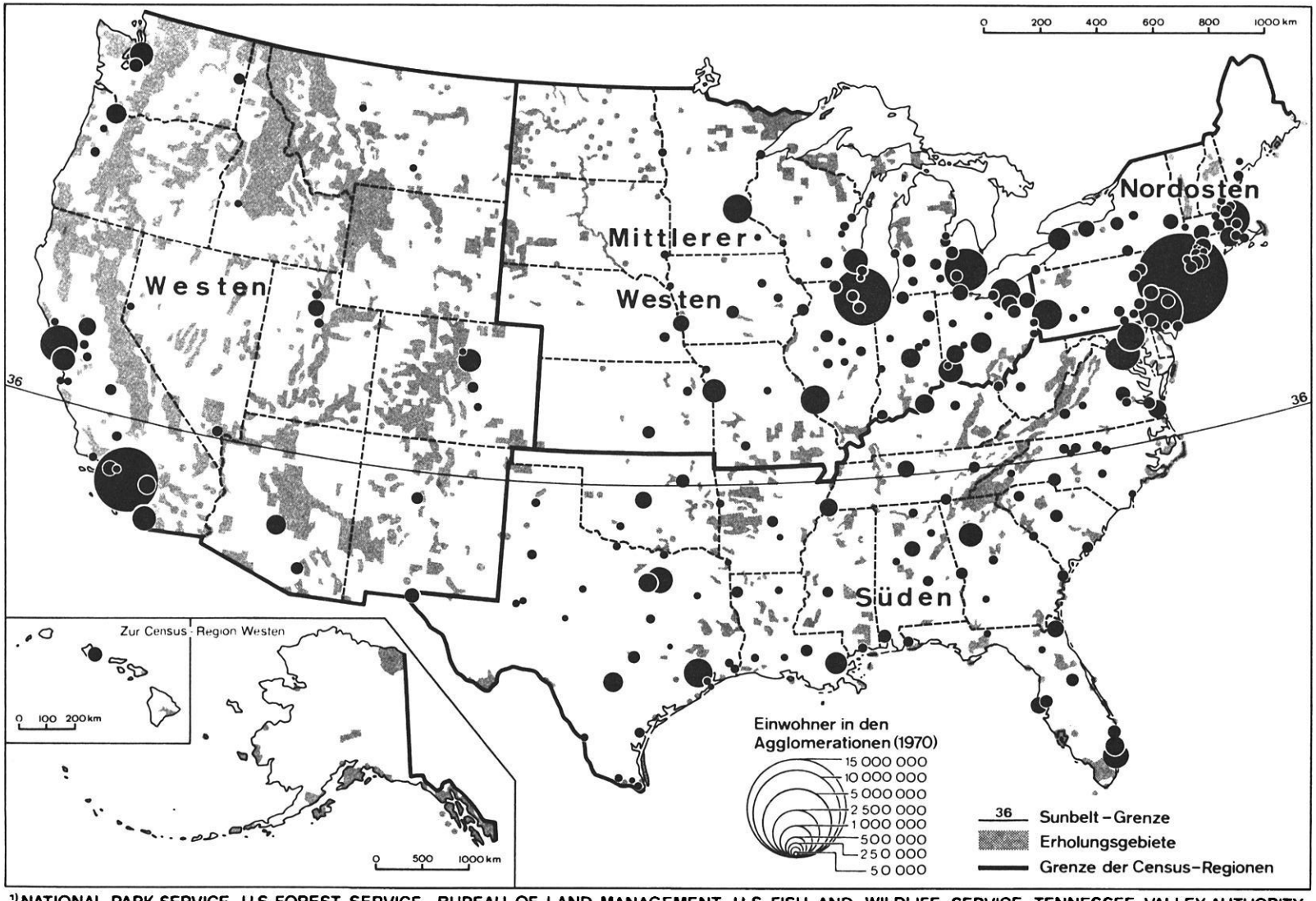
Region[1]	Anteil an U.S. Fläche	Anteil an U.S. Bevölk.[2]	Erholungsraumanteile			
			total	Bundesbehörden	Bundesstaaten	lokale Verwaltungen
Nordost	5%	23%	2,6%	0,6%	14,9%	5,5%
Mittelwesten	21%	27%	11,5%	5,4%	40,9%	49,5%
Süden	25%	32%	10,7%	7,7%	25,3%	29,3%
Westen	49%	18%	75,1%	86,3%	18,9%	15,8%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

1) Abgrenzung vgl. Fig.18, 2) 1976

Ermittelt aus: 1973 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. 25, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 14, Cicchetti, Charles J., Commission on Population Growth and the American Future, Outdoor Recreation and Congestion in the United States, Research Report Vol. 3, Washington, D.C., 1972, p. 174

Diese Unausgewogenheit, hervorgerufen durch die extreme Westlastigkeit der im Besitz der Bundesregierung befindlichen Räume, stellt einen diametralen Gegensatz zur Bevölkerungsverteilung in den USA dar (Figuren 18 und 19). Die periphere Lage der Erholungsgebiete des Bundes ist besonders deutlich zu den Bevölkerungszentren des Nordostens und Mittleren Westens ausgeprägt, während die Bewohner des amerikanischen Westens über Lagevorteile verfügen, was sich

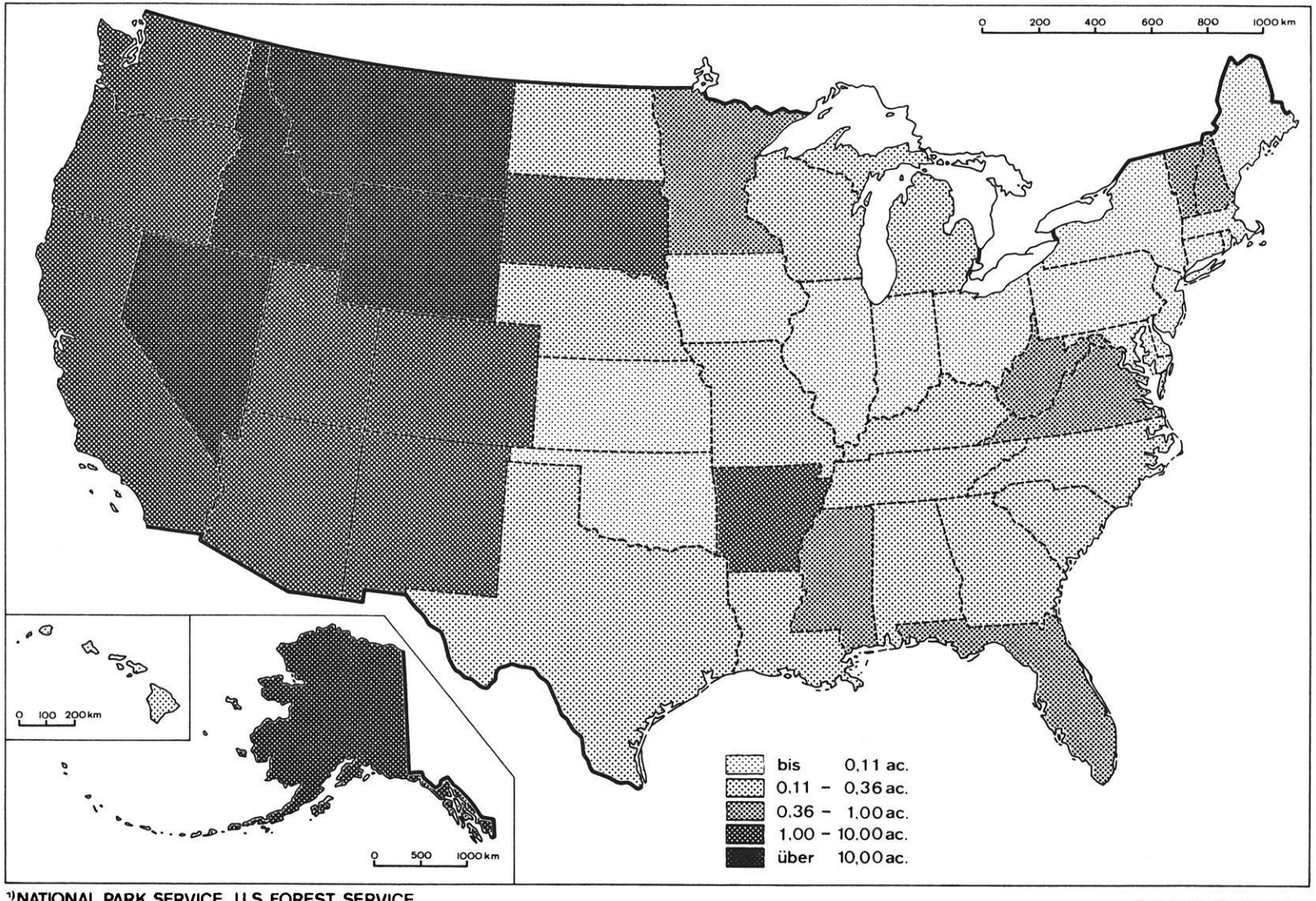
Figur 18: ERHOLUNGSGEBIETE UNTER VERWALTUNG DER BUNDESREGIERUNG[1] UND STÄDTISCHE AGGLOMERATIONEN



[1] NATIONAL PARK SERVICE, U.S. FOREST SERVICE, BUREAU OF LAND MANAGEMENT, U.S. FISH AND WILDLIFE SERVICE, TENNESSEE VALLEY AUTHORITY
NACH: BUREAU OF OUTDOOR RECREATION, OUTDOOR RECREATION – A LEGACY FOR AMERICA, WASHINGTON, D.C., 1973, PP. 14, 53

Entwurf: H.-M. Hinz

Figur 19: ERHOLUNGSRÄUME UNTER VERWALTUNG DER BUNDESREGIERUNG[1] PRO KOPF DER BEVÖLKERUNG DER BUNDESSTAATEN. 1977/1979

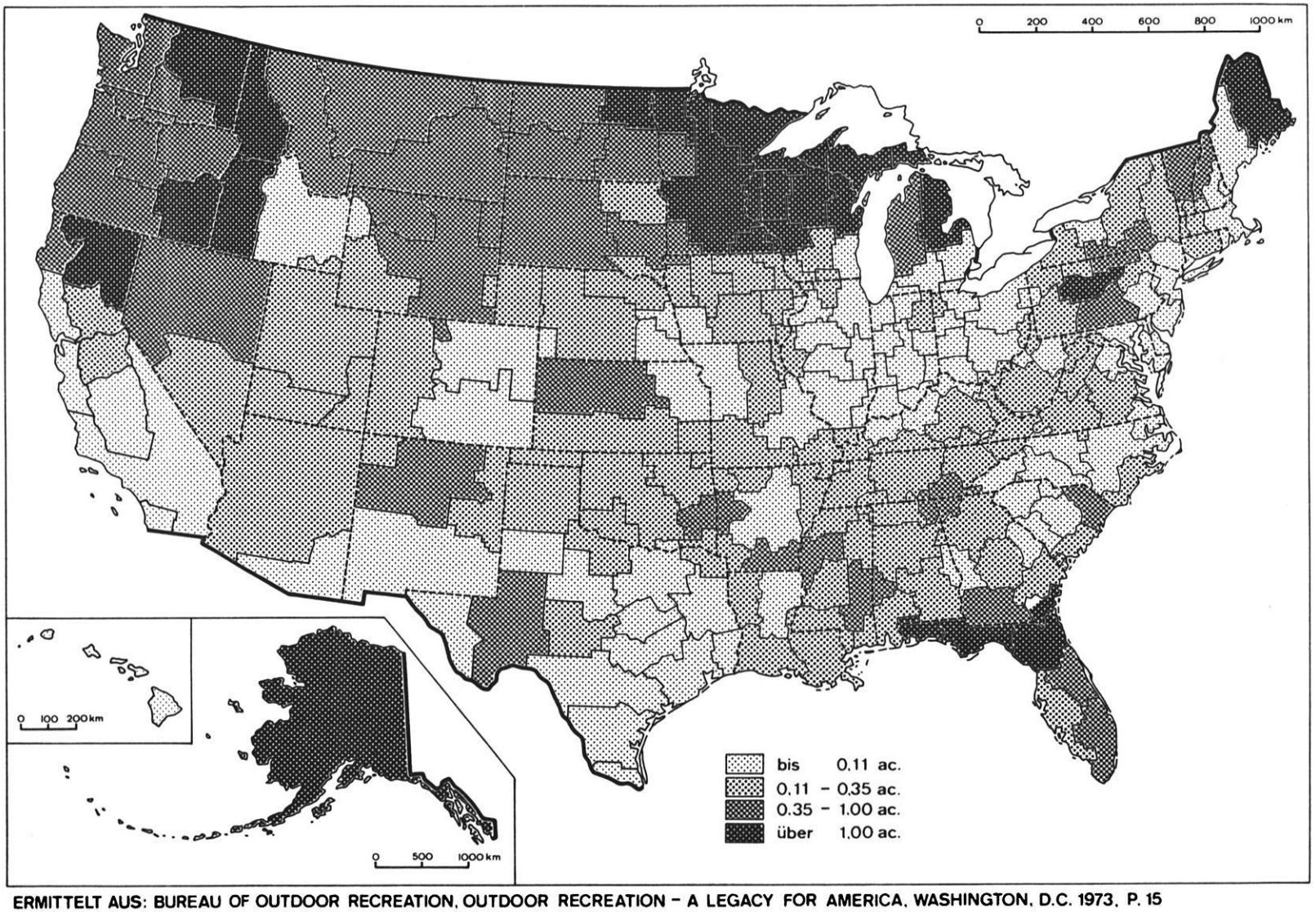


[1] NATIONAL PARK SERVICE, U.S. FOREST SERVICE

ERMITTELT AUS: NATIONAL PARK SERVICE, NATIONAL PARK SYSTEM INDEX VOM 30.6.1979, PP. 14-64,
HILTS, LEN, NATIONAL FOREST GUIDE, CHICAGO 1978, PP. 40-192,
DIERCKE WELTSTATISTIK 80, MÜNCHEN 1980, P. 160

Entwurf: H.-M. Hinz

Figur 20: ERHOLUNGSRÄUME UNTER VERWALTUNG DER REGIERUNGEN DER BUNDESSTAATEN UND DER LOKALEN BEHÖRDEN PRO KOPF DER BEVÖLKERUNG AUF DER BASIS VON "STATE ECONOMIC AREAS" 1972



ERMITTELT AUS: BUREAU OF OUTDOOR RECREATION, OUTDOOR RECREATION - A LEGACY FOR AMERICA, WASHINGTON, D.C. 1973, P. 15

Entwurf: H.-M. Hinz

im Besucheraufkommen auswirkt[2]. Allerdings ist die mit öffentlichen Erholungsräumen so reichlich ausgestattete Peripherie von der Sunbelt-Migration erfaßt, so daß es dadurch allmählich zu einer Lageverbesserung kommt (Figuren 13, 15, 16).

Die Verteilung der öffentlichen Erholungsräume, die in die Zuständigkeitsbereiche der Regierungen der Bundesstaaten und der lokalen Behörden fallen, ist weitaus ausgewogener und der Bevölkerungsverteilung stärker angepaßt, wobei der Mittlere Westen am besten ausgestattet ist (Tabelle 20).

Trotz der günstigeren Verteilung der Erholungsflächen, die im Verwaltungsbereich der mittleren und unteren Ebene liegen, sind die Bewohner der traditionellen Bevölkerungszentren im Gebiet des Manufacturing-Belt nur unterdurchschnittlich mit Erholungsräumen versorgt. Pro Kopf werden hier die niedrigsten Werte erreicht (Figur 20). Es sind die Gebiete der USA, in denen ein Viertel der Bevölkerung wohnt, die keine Erholungsräume in erreichbarer Nähe haben[3]. Für die Behörden stellt sich daher die Aufgabe, diese räumliche Unausgewogenheit durch die Bereitstellung von Erholungsräumen im Einzugsbereich der Städte zu mildern (Kapitel 6.4.3). Die Legitimation dafür leitet die Bundesregierung aus der Verfassung ab[4].

Die im Privatbesitz befindlichen Erholungsräume der USA, in denen der Tourismus eine primäre Landnutzung darstellt, werden auf 44 Millionen Acres geschätzt (Tabelle 19). Dies entspricht in etwa der Größe des Bundesstaates Washington. Etwa 80 Prozent der privaten Erholungsräume sind der Öffentlichkeit zugänglich. Von den insgesamt 44 Millionen Acres sind mehr als 23 Millionen kommerziell genutzt; auf etwa 5 Millionen Acres davon konzentriert sich die intensive Inwertsetzung durch die Tourismuswirtschaft[5]. Diese Fläche, die annähernd der Größe New Jerseys oder Hessens entspricht, stellt das räumliche Grundkapital für die Kommerzialisierung des amerikanischen Tourismus dar.

---

[2]Die Herkunft der Besucher des Yellowstone National Parks an ausgewählten Juli-Tagen des Jahres 1970 bestätigt die Lagegunst des Westens zu den Haupterholungsgebieten des Landes: Berechnet nach einem Autoindex, bezogen auf die im jeweiligen Bundesstaat registrierte Anzahl an Autos, ergab sich folgende Reihenfolge: Montana, Wyoming, Utah, Idaho, Colorado. Nach der absoluten Anzahl der Autos lautete die Reihenfolge: Kalifornien, Utah, Illinois, Montana, Ohio. Hofmeister, Burkhard: Tourists and Recreation Facilities in the Western United States - Use and Misuse, in: Wiener Geographische Schriften, Bd. 51/52, 1978, p. 212

[3]1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. V-2

[4]Artikel 1, Abschnitt 8 der Verfassung: "to promote the general welfare"; Legitimation der Regierungen der Bundesstaaten im zehnten Zusatzartikel der Verfassung (state rights).

[5]Jensen, Clayne, 1977, pp. 83, 171

Neben der privaten touristischen Infrastruktur in den Erholungsorten zählen zum wichtigsten kommerziellen Angebot die Privatstrände überwiegend im Osten und Mittleren Westen, die privaten Campingplätze[6], Dude Ranches (Reiterferien im Wildwest-Stil) im Westen der USA und Vacation Farms (Bauernhofurlaub) sowie eine Vielzahl von Sportzentren, z.B. in privaten Ski-Gebieten, am Wasser (Yacht- und Bootsanlagen), und - weitflächig verstreut - Golfplätze und Shooting-Preserves[7].

Die übrigen privaten Erholungsräume mit primär touristischer Nutzung verteilen sich zu gleichen Teilen auf Zweithausländereien und Besitzeinheiten nichtkommerzieller Gruppen[8].

In den Privatgebieten, in denen der Tourismus nicht die primäre Landnutzung darstellt, sondern sekundär auftritt, werden in der Regie von etwa 500 Unternehmen, besonders der Holzwirtschaft, auf über 60 Millionen Acres touristische Einrichtungen unterhalten, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, darunter 137 Parks. Dies kommt insbesondere der Bevölkerung des Ostens der USA zugute, weil sich der Großteil der privaten Forsten dort konzentriert. Maine und New Hampshire z.B. sind zu 90 Prozent mit Forsten bedeckt.

6.2 Strukturelle Aspekte, ökonomische und soziale Probleme der Tourismusräume

Die Tourismusräume liegen überwiegend in der ökonomischen Peripherie und werden von den erholungssuchenden Touristen, die hier das Gegenstück zum urbanen Alltag erwarten, mittels einer Entfernungsüberwindung erreicht[9]. Im

---

[6]Von insgesamt über 1,1 Millionen Campingplätzen in den USA befinden sich mehr als zwei Drittel in Privatbesitz (1978). 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. V-37

[7]5 136 der insgesamt 12 511 Golfplätze der USA (1978) befinden sich in Privatbesitz. Die USA sind mit Abstand das Land mit den meisten Golfplätzen, gefolgt von Großbritannien mit 1 955 Anlagen, davon 1 680 privat, in: Golf, Jahrgang 31, 1979, Nr. 1, p. 14

[8]1977 besaßen 3,5 Millionen amerikanische Familien ein Zweithaus, 1967 waren es erst 1,5 Millionen Familien. - Zu den nichtkommerziellen Gruppen zählen insbesondere religiöse Gruppen und Jugendorganisationen; letztere unterhalten jährlich etwa 10 000 Gruppen-Campingplätze. U.S. Department of the Interior, Bureau of Outdoor Recreation, Selected Outdoor Recreation Statistics, Washington, D.C., 1971, pp. 128 f., 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. III-49, V.38

[9]Auch die urbanen Zentren sind selbst Zielpunkte des Tourismus und daher Bestandteile der amerikansichen Tourismusräume: 22 Prozent aller "Pleasure-

Idealfall ergänzen sich die Kernregionen der Tourismusnachfrage und die Erholungsräume, weil zum einen die Zielgebiete des Tourismus die Nachfrage befriedigen können und zum anderen die Touristen mit ihren Ausgaben in traditionell wirtschaftsschwachen Regionen zu einer Marktexpansion beitragen[10]. Dieser symbiosenhafte Charakter kann somit zum Ausgleich regionaler Disparitäten entscheidend beitragen und entspricht damit den Vorstellungen über die Entwicklung stabiler Raumstrukturen im postindustriellen Stadium[11]. Die Sunbelt-Migration löst dieses Beziehungsgefüge von Kernregion und Peripherie strukturell nicht auf, da es sich um eine urbane Bevölkerungsverlagerung handelt, sie trägt aber zur touristischen Intensivierung der peripheren Räume aufgrund ihrer Hinverlagerung zu den attraktiven Gebieten bei. Das außerregional erwirtschaftete Kapital als traditioneller Impulsgeber kann dadurch allerdings zugunsten des binnenregional erwirtschafteten Einkommens an Bedeutung verlieren (vgl. Figur 33).

6.2.1 Strukturelle Aspekte im Beziehungsfeld von touristischen Nachfragezentren und Erholungsräumen

Aus der Relation von Reisekosten und Reiseaufkommen müßte sich die touristische Raumnutzung vom Zentrum der Nachfrage aus über den Naherholungsraum bis hin zum Fernreiseziel verhältnismäßig gleichmäßig ausdünnen (Figur 21, Sektor 1). Dies ist in der Praxis nicht der Fall, weil die tatsächliche Nutzung innerhalb einer Entfernungszone vom Informationsstand der Touristen abhängig ist (Figur 21, Sektor 5), so daß aufgrund der ungleichen Informationsverteilung (aber bei vergleichbar attraktiven Räumen) keine gleichmäßig intensive Erschließung stattfindet. Zum anderen nimmt auch der Wissensstand über die touristischen Zielgebiete nicht gleichmäßig mit der Entfernung ab (über mehrere Entfernungszonen), sondern ist linear ausgeprägt, so daß es zu räumlichen Bevorzugungen und Benachteiligungen kommt, was von einer theoretischen Aufkommensverringerung mit zunehmender Entfernung abweicht[12]. Werden diese perzeptionellen Faktoren zusätzlich kombinationsfähig mit günstigen Klimaten, reizvollen Landschaften, niedrigen Lebenshaltungskosten oder Verkehrssonder-

---

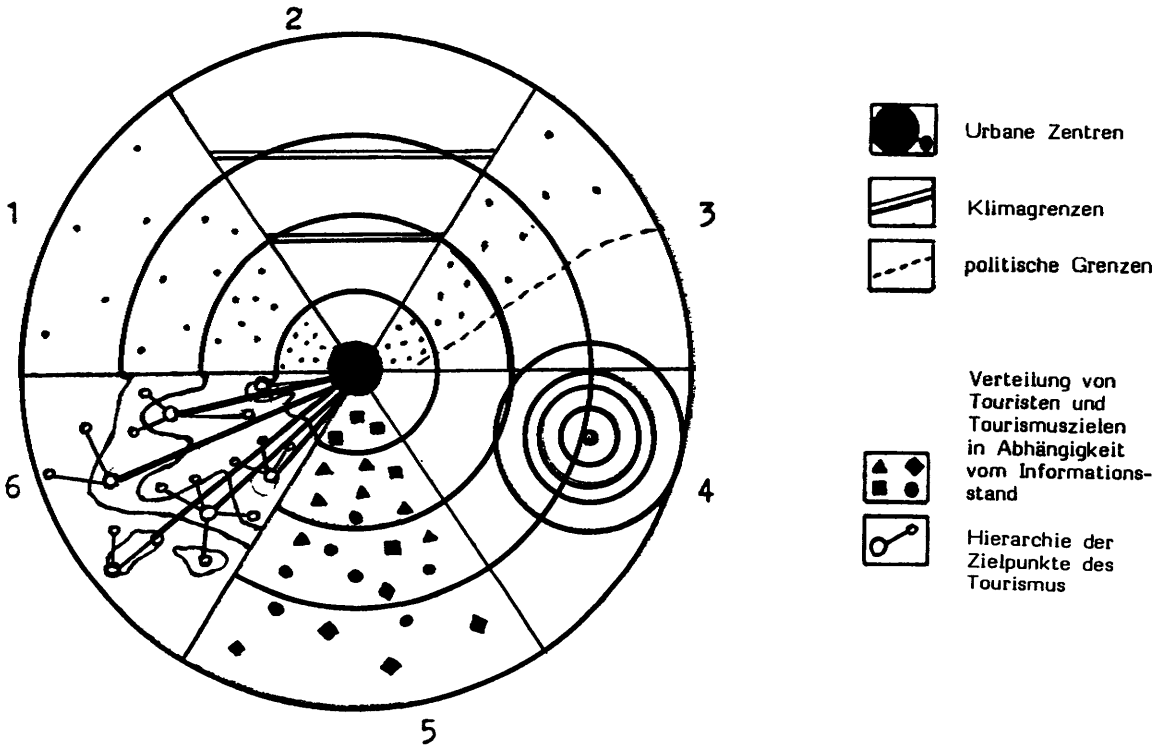
Reisen" haben die "large SMSA" zum Ziel, U.S. Travel Data Center, National Travel Survey, Full Year Report 1979, Washington, D.C. 1980, pp. 10, 75

[10]Christaller, Walter, Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs, in: Erdkunde Bd. 9, 1955, p. 5

[11]Ökonomische Raumstabilisierung durch verbesserte Infrastruktur, Schaffung von Arbeitsplätzen und Einkommen, Begrenzung der Landflucht, Instandsetzung von Erhaltenswertem.

[12]Ursachen des unterschiedlichen Zielgebietewissens: Zielgebietimage, Reisekultur, politisch-kulturelle Verbindungen, wie gleiche Sprach- oder Währungsräume.

Figur 21: Strukturen des Tourismusraums



Erstellt nach Miossec, Jean-Marie, Un Modèle de l'Espace Touristique, in: L'Espace géographique, 1977, No. 1, p. 43

tarifen und guter Akzessibilität, so kommt es zu positiven Deformationen ganzer Entfernungszonen (Figur 21, Sektor 6), wie andererseits die Umkehrung dieser Elemente, etwa geographische, politisch-administrative Erschwernisse (z.B. Verbot des Kuba-Tourismus für Amerikaner durch die U.S. Regierung) oder ungünstige Raumausstattungen und Inwertsetzungen zur Einengung der touristischen Raumnutzung führen (Sektor 3). Dabei entsprechen die positiven Deformationen z.B. im Rahmen des im Inlandstourismus der USA den aus den urbanen Zentren weit nach Westen und Süden gerichteten Hauptreiseströmen (Figuren 36 - 43).

Die Peripherie partizipiert also nicht gleichmäßig vom Tourismus, sondern es gibt hierarchisch strukturierte Aufkommensschwerpunkte und Räume, die von einer touristischen Inwertsetzung ausgespart bleiben und deren touristisches Potential brachliegt. Hier kann der Staat im Sinne der Wirtschaftsförderung korrigierend eingreifen (Kapitel 6.4.4).

6.2.2 Ökonomisch-soziale Probleme der Erholungsräume

Die Verteilung des über den Multiplikationseffekts der Touristenausgaben bewirkten Wirtschaftswachstums überwiegend zugunsten der Zentren des Investitionskapitals zeigt, daß es zu einer gleichberechtigten räumlichen Ergänzung unter ökonomischen Gesichtspunkten selbst für den größten Teil der amerikanischen Tourismuszielregionen nicht kommt, sondern eine für diesen Wirtschaftszweig typische Zentrum-Peripherie-Abhängigkeit besteht (Kapitel 2.2.3). Gerade aber weil Tourismus überwiegend nichturban auftritt, ist schon strukturell nicht mit der Etablierung von Zentralitätseigenschaften im touristischen Zielgebiet zu rechnen. Trotzdem sind die in der Region verbleibenden ökonomischen Effekte groß genug, um zum Abbau regionaler Disparitäten beizutragen. Viele Zielgebiete bemühen sich daher um das Investitionskapital der Tourismuswirtschaft.

Gerade in den Zielgebieten von höchster hierarchischer Ordnung, in denen sich aufgrund der Nachfragesituation (Image, Saisonlänge etc.) Investitionen am stärksten rentieren, kommt es mit der Inwertsetzung auch zum höchsten Grad ökonomischer Stabilisierung (Arbeitsplätze, Einkommen), doch tragen gleichzeitig gravierende Veränderungen zu sozio-psychischen Belastungen der ortsansässigen Bevölkerung bei. So führt z.B. die Preisentwicklung auf dem Immobilienmarkt in der Regel zu einer Verteuerung der Lebenshaltungskosten in der Region (Kapitel 8.7.1), was zu extremen Belastungen der Ortsbevölkerung führen kann, wie z.B. auf der Insel Maui im Bundesstaat Hawaii. Dort ist die Bevölkerung kaum noch in der Lage, in Gebieten der touristischen Nachfrage Boden zu erwerben. Folglich konzentriert sie sich immer stärker in den klimatisch ungünstigeren Inselteilen (Passat-Luvseite). Der Tourismus forciert hier die räumlich-soziale Segregation über den Bodenpreis[13]. Diese Entwicklung und auch das Auftreten einer infrastrukturellen Überausstattung in Form intensiver nivellierender Architektur (Motels, Einkaufszentren, Schnellimbißrestaurants u.a.), die vielerorts das traditionelle Siedlungsbild, das häufig bis zum Auftreten des Massentourismus Gegenwartsfunktionen besaß, zu einem nostalgischen, kommerziell auf die Touristen ausgerichteten Anziehungspunkt verändert hat, kann zu Identitätskrisen führen.[14] Das zuvor so empfundene Eigenleben dieses Lebensraumes scheint immer mehr verlorenzugehen.

Die Lebensbedingungen der Ortsansässigen werden nicht nur durch die Investitionen in die touristische Infrastruktur verändert, auch ein typisches Verhalten

---

[13]Vergl. Farrell, Bryan, The Tourist Ghettos of Hawaii, in: Western Geographical Series, Vol. 10, 1974, pp. 206-209

[14]Vergl. Hasse, Jürgen, Fremdenverkehrsgeographie als Wahrnehmungsproblematik, in: Geographische Rundschau, Bd. 33 1981, p. 70

der Touristen im Urlaubszielgebiet, insbesondere bei massenhaftem Auftreten, kann den Identitätsverlust verstärken und dazu beitragen, daß die Interessen der Nachfragegruppe stärker zum Tragen kommen als die der Betroffenen. Ein Großteil der Touristen befindet sich auf Reisen auf einer Symbolsuche[15], um damit die Adaption von Bildungsgütern zu vollziehen, aber auch, um sich in Zeiten großer Informationsfluten historische, kulturelle und soziale Zusammenhänge in einfacher Weise zu vermitteln bzw. vermitteln zu lassen.

So bestätigt zum Beispiel das Aufsuchen von Baudenkmälern die historische Besonderheit des Reiseziels, ohne daß für die meisten Besucher die historische Wirklichkeit erfaßt werden kann. In diesem Zusammenhang bewirkt die Erwartungshaltung der Touristen auch eine Nachfrage nach der kulturellen und sozialen Wirklichkeit im Reisezielgebiet, die sich in ihrer atomisierten Form auf das Typische, das Besondere konzentriert. Diese Nachfrage führt dazu, daß kulturelle Traditionen, z.B. die Musik und die Tänze etwa der Hawaiianer oder Indianer, aber auch ortsansässige Berufe (Handwerker, Fischer) aus ihrem Sinn- und Zeitzusammenhang gerissen werden. Sie gewinnen eine neue Funktion, die der Tauschware: dabei erfolgt eine Anpassung an die Nachfragegruppe (Art und Zeitpunkt der Darbietung) und nicht umgekehrt eine Anpassung an den traditionellen Ablauf der kulturellen Handlung bzw. des Arbeitsablaufes. Den Touristen kann es in der Regel nicht gelingen, in der "Verrummelung" der Kultur die soziale Wirklichkeit zu erfassen, bei den Einheimischen geht mit dieser Kommerzialisierung ein Verlust an ursprünglichem Verhalten einher (z.B. Gastfreundschaft).

6.3 Ökologische Belastungen der Tourismusräume

Mit dem steigenden Grad der Erholungsraumnutzung haben die Raumbelastungen zugenommen, weil sich die flächenmäßige Erweiterung der Erholungsräume langsamer als die touristische Nachfrage vollzog und es zu hohen touristischen Konzentrationen in den mit vielen Gunstfaktoren ausgestatteten Zielpunkten des Tourismus kam[16].

---

[15]Prahl, Hans-Werner und Steinecke, Albrecht, Der Millionen-Urlaub, 1981, pp. 242 ff

[16]Die Entwicklung in den Gebieten, die der National Park Service verwaltet, verdeutlicht diesen Prozeß: zwischen 1950 und 1978 wurde die Fläche des NPS um über 31% erweitert. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Besucher um 750 Prozent. Standen im Jahre 1950 dem Tagesbesucher noch durchschnittlich

Entsprechend der unterschiedlich intensiven touristischen Raumnutzung zeigt auch der Grad der ökologischen Belastungen Abstufungen: ökologische Veränderungen zeigen sich bereits beim Wandern oder Camping im wenig frequentierten Raum[17]. Eine intensivere Eingriffnahme erfolgt durch die sogenannte Möblierung der Landschaft, also die infrastrukturelle Ausstattung mit Bergbahnen, Lifts, Wegen, Bänken, Verkaufsbuden etc. Dabei treten auch bereits erhebliche visuelle Veränderungen auf. Der National Park Service beteiligt sich daran: sein pädagogisches Konzept der Aufklärung und Wissensvermittlung führt zu Möblierungserscheinungen an den attraktivsten Stellen in den Nationalparks. Dies äußert sich in asphaltierten Wegen, Bänken, Erklärungstafeln und geht in den Parkzentren immer stärker dazu über, urbane Siedlungsformen anzunehmen[18]. Anders der U.S. Forest Service, dem es durch seine Konzeption der Wahrnehmung der Naturlandschaften ohne Erklärungshilfen gelingt, die Möblierung der Landschaften zu verhindern. Eingriffe werden nur dann gestattet, wenn dadurch die Wahrnehmung der Naturlandschaft nicht beeinträchtigt wird.[19]

In den Gebieten, in denen die freie Kommerzialisierung nicht beschränkt wird, kommt es zu den intensivsten Formen der touristischen Inwertsetzung[20]. Extreme Beispiele großer Investitionen in die touristische Infrastruktur sind die Touristensiedlungen von Miami Beach in Florida und Waikiki bei Honolulu im Bundesstaat Hawaii. Vergleichbar der Entwicklung amerikanischer Innenstädte (CBD) wirkt sich die Bodenpreisnachfrage dahingehend aus, daß gewinnmaximierend nur in die Höhe gebaut werden kann. Als Lagevorteil erweist sich die touristische Attraktion, zum Beispiel der Strand, so daß hier Nachfrage und Kapitalinvestitionen am intensivsten sind.

Über derartige punkthafte touristische Siedlungsschwerpunkte hinaus ist es zu linearen touristischen Küstenurbanisierungen gekommen ("Leisureopolis"), wie

---

261 Acres zur Verfügung, so waren es 1978 nur noch gut 40 Acres, also etwa 15 Prozent der Fläche zur Jahrhundertmitte. Ermittelt aus: National Park Statistical Abstract 1978, p. 1, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 242

[17]Wall, Geoffrey, Wright, Cynthia, The Environmental Impact of Outdoor Recreation, Waterloo, Ontario 1977, pp. 48 f.

[18]Vergl. dazu Fritzsimmons, Allan Kress, Central Place Development in Western National Parks, Los Angeles 1975.
Die Kritik an den Möblierungserscheinungen in den Nationalparks führte am Ende der 1970er Jahre zu der Verlagerung der nicht zielgebundenen Einrichtungen (Parkplätze, Andenkenläden u.a.) aus dem Sichtfeld der landschaftlichen Attraktion in eine Reihe von Parks (z.B. John Muir Wood N.P. bei San Francisco 1979/1980). In den Parks, in denen der Individualverkehr bereits den Natureindruck stark beeinträchtigte, wurden Pendelbusse eingesetzt (z.B. am Grand Canyon).

[19]U.S. Department of Agriculture, U.S. Forest Service, Roadless Areas Review Process (RARE II), Washington, D.C. 1979

[20]Das Term-Lease-Gesetz von 1915 beschränkt privatwirtschaftliche Eingriffe in öffentlichen Erholungsgebieten.

z.B. an der Südostküste Floridas, die den visuellen Eindruck der Zersiedlung und des Verlustes an Naturlandschaften verstärken[21].
Dort, wo es zu einem massiven Auftreten von Häusern und Straßenbau, von Luft-und Wasserverschmutzungen in Erholungsräumen kommt, wo die Tier- und Pflanzenwelt großen Veränderungen unterliegt oder anthropogen bedingte Strandabtragungen erfolgen, wird ein "ökologischer Saturiertheitspunkt" überschritten, so daß von einer tourismusbedingten Umweltbelastung, von tourism-pollution, gesprochen werden kann[22]. Die touristischen Umweltbelastungen sind zwar nicht vergleichbar mit denen, die z.B. durch die Schwerindustrie bewirkt werden, sie zeichnen sich aber dadurch aus, daß sie an den attraktivsten und beliebtesten Stellen des Landes auftreten und daher als ebenso schwerwiegend bezeichnet werden müssen. Die Ursachen für die tourism-pollution liegen zum einen im Charakter der Tourismuswirtschaft begründet[23], zum anderen herrschten lange Zeit Unkenntnisse über die Sensibilität der verschiedenen Landschaften vor, was Planungsstrategien und Bebauungsauflagen verhinderte, so daß unkontrollierte Investitionen in die touristische Infrastruktur die Regel waren und zum Teil auch noch sind.

Zierers Aussagen über das Beziehungsfeld von Tourismuswirtschaft und Umwelt aus dem Jahre 1942 belegen, wie sehr der Tourismus in seinen Konzentrationsstandpunkten in der Zwischenzeit intensiviert wurde und dabei neue Probleme aufgeworfen hat: "A notable characteristic of the tourist and recreation industry is that it does not - or should not - lead to the destruction of natural resources, but instead encourages their conservation and enjoyment"[24].

---

[21] Stansfield definiert die "Leisureopolis" als Antithese zur Megalopolis, aus der heraus eine Leisureopolis peripher entwickelt wird. Stansfield, Charles, New Jersey's evolving "Leisureopolis", in: Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften, Heft 17, 1974, pp. 305-317

[22] Begriffsbildung durch den Futurologen Herman Kahn, in: Honolulu Star Bulletin, 27.7.1979, vergl. dazu auch Budowski, Gerardo, Tourism and Conservation: Conflict, Coexistence, or Symbiosis?, in: Parks, Vol. 1, 1977, No. 4, p. 3, Cohen, Erik, The Impact of Tourism on the Physical Environment, in: Annals of Tourism Research, 1978, p. 232
In der Bundesrepublik ist der Tourismus nach der Landwirtschaft der bedeutendste Verursacher des Artenrückgangs bei Pflanzen, Süddeutsche Zeitung, 10.5.83, p.8

[23] Als in den Jahren 1973/74 eine tourismusbedingte Küstenverschmutzung im Bundesstaat Mississippi erhebliche Ausmaße annahm, griffen zuerst die Gesundheits- und Umweltschutzämter des Bundesstaates ein. Die Tourismuswirtschaft reagierte erst, als ein Geschäftsrückgang von etwa zehn Prozent verzeichnet wurde. Gunn, Clare, A., Industry Pragmatism vs. Tourism Planning, in: Leisure Science, Vol. 1, 1977, No. 1, p. 87

[24] Zierer, Clifford, Tourism and Recreation in the West, in: Geographical Review,No. 42, 1952, p. 463

Als Folge der intensiven Investitionen in die touristische Infrastruktur und der damit verbundenen Umweltbelastungen stellt sich nicht nur unter der betroffenen Ortsbevölkerung, sondern auch unter den Touristen Unzufriedenheit ein: während ein Großteil der Besucher diese Formen der touristischen Ausstattung annimmt, weil damit der Wunsch nach sozialen Kontakten und Sich-Vergnügen verwirklicht werden kann, sieht ein anderer Teil der Touristen gerade darin eine Zerstörung der ursprünglichen Fremdenverkehrsbasis und wendet sich von dieser Art der Ortsausstattung ab[25]. Als Folge einer umweltpsychologischen Kontrastwahrnehmung kommt es zu einer Umschichtung der Touristengruppen. Ein Teil der Touristen bleibt aus und sucht neue, weniger intensiv ausgestattete Ziele. Weil die Gegenweltwerte zum Alltag in den vollausgestatteten Touristenzentren nicht mehr von allen Besuchern erlebt werden können, verstärkt die touristische Überbesiedlung mit ihren ökologischen Folgewirkungen eine generelle Dynamik der Ausdehnung von kommerziell ausgestatteten Erholungsräumen. Aus dieser Nachfrage heraus kommt es zu ständigen Neuerschließungen in anderen Gebieten, was unter ökonomischen Aspekten positiv bewertet werden kann; unter ökologischen Gesichtspunkten stellt sich die expandierende Inwertsetzung der Tourismusperipherie, insbesondere bei erneuter Überausstattung, als "Landschaftsfresserei" dar[26], weil es zugleich zu Verödungstendenzen in älteren überentwickelten Schwerpunkten des Touristenaufkommens kommt.

6.4 Lösungsbemühungen der Erholungsraumprobleme: Schwerpunkte der Erholungsraumaktivitäten der Bundesregierung

Es gibt vielfältige öffentliche Bemühungen auf allen politischen Ebenen, das Raumangebot für die rapide gestiegene Tourismusnachfrage zu verbessern. An dieser Stelle sollen die Arbeitsschwerpunkte der Bundesregierung analysiert werden, während Strategien regionaler und lokaler Behörden in den Fallstudien aufgezeigt werden (Kapitel 8.7). Bei den öffentlichen Aktionen, insbesondere auf der Bundesebene, stehen Verbesserungsbemühungen auf den in Eigenbesitz befindlichen Gebieten im Vordergrund, wie auch Hilfsprogramme für Gebiete in anderer Zuständigkeit, um dort die öffentlichen Erholungsrauminteressen zu wahren.

---

[25] Vergl. Kapitel 8.7.2, Raum Miami-Beach

[26] In Anlehnung an Jost Krippendorf, Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft - Verderben oder Segen?, Bern, Stuttgart 1975

6.4.1 Voraussetzungen für ein optimales Erholungsraumangebot: Die quantitative Ausstattung mit Erholungsräumen und die qualitativen Veränderungen in der Administrationsorganisation

In der historischen Entwicklung der Bundesaktivitäten für die amerikanischen Erholungsräume sind zwei Epochen deutlich zu unterscheiden: während der ersten Phase wurden die quantitativen Grundlagen der heutigen öffentlichen Erholungsräume geschaffen, sie setzte mit der Einrichtung des ersten Nationalparks im Jahre 1872 ein (Yellowstone N.P.). Diese Phase war durch eine intensiver werdende öffentliche Gebietsinanspruchnahme vorerst überwiegend unter dem Gesichtspunkt des Landschafts- und Tierschutzes gekennzeichnet, allerdings wurde bereits in ihrer Frühphase auch die touristische Nutzung berücksichtigt, etwa durch einen Bahnanschluß zum Grand Canyon und die dortige, zwar sehr begrenzte, touristische Infrastrukturausstattung[27].

Zum Ende der 1950er Jahre wurde diese Phase durch eine qualitativ veränderte Vorgehensweise abgelöst, weil zu diesem Zeitpunkt die Erkenntnis wuchs, daß trotz großer Flächenerweiterungen in den vergangenen Jahrzehnten nicht genügend Vorsorge getroffen war, um der gestiegenen Tourismusnachfrage zu entsprechen[28]. Neue Organisationsformen und Entscheidungsmechanismen schienen für eine erfolgreiche Vorgehensweise unumgänglich, ohne jedoch auf weitere Einrichtungen von Erholungs- und Landschaftsschutzgebieten im traditionellen Sinne zu verzichten[29]. So fehlte es zur Mitte der 1950er Jahre an Langzeitpla-

---

[27]Der U.S. Kongreß unterstellt besonders attraktive Gebiete dem National Park Service (ab 1916); bis 1980 insgesamt 333 Gebietseinheiten auf 77 Millionen Acres, darunter 39 Nationalparks.
- Seit 1891 Aufbau eines Systems der Forstreserven aus der Public Domain, 1893 = 13 Millionen Acres, 1980 = knapp 187 Millionen Acres (173 Einheiten), Verwaltung durch U.S. Forest Service seit 1905
- Seit 1903 Einrichtung von Tierschutzgebieten, 1979 etwa 500 Gebietseinheiten auf 30 Millionen Acres (ohne Wasserflächen), Leitung durch U.S. Fish and Wildlife Service; 1977 ca. 29 Millionen Besucher.
- Seit 1885, bes. seit 1921 (National Conference on State Parks) Aufbau der State Park Systeme als Ergänzung zum Nationalpark System, 1980 ca. 10 Millionen Acres in 4.307 Einheiten.

[28]Zu diesem Ergebnis kam 1958 die vom U.S. Kongreß eingesetzte Outdoor Recreation Resources Review Commission unter Leitung von Lawrence Rockefeller; 27 Study Reports 1962.

[29]Ähnlich wie Präsident Theodore Roosevelt im Jahre 1906 unter dem Einfluß der Naturschutzlobby (u.a. Sierra Club) 33 National Monuments dem NPS unterstellte, ließ Präsident J. Carter 1978 15 Einheiten in Alaska nach einer Kontroverse zwischen Umweltschutzgruppen und der Ölindustrie dem NPS zuweisen. Dagegen stand die Proklamation von 63 National Monuments und ihre infrastrukturelle Ausstattung durch Präsident F.D. Roosevelt (1933) unter der Prämisse der Arbeitsplatzbeschaffung (150 000) während der ersten Phase der New Deal Politik, vergl. Steiner, Jesse F., Research Memorandum on Recreation in the Depression, New York 1937, p. 65

nungen der erholungsraumverwaltenden Behörden und es gab kaum überregionale und zwischenbehördliche Abstimmungsmechanismen, so daß der öffentliche Mitteleinsatz -der zum größten Teil einen reinen Kostenfaktor darstellt (keine Kommerzialisierung) - nicht optimal war und es zu Überlappungen und Mehrfachausgaben kam, ohne daß den zunehmenden Problemen wirksam begegnet werden konnte.

Eine entscheidende Voraussetzung zur Lösung der Erholungsraumprobleme schuf die Bundesregierung mit dem Aufbau einer übergreifenden Organisationsstruktur am Beginn der 1960er Jahre, die im weiteren Zeitverlauf zunehmend verbessert wurde. Im Jahre 1962 wurde das Bureau of Outdoor Recreation (BOR) als Erholungsraum-Koordinationsbehörde gegründet und mit Leitlinienkompetenzen ausgestattet, die in den Nationwide Outdoor Recreation Plans niedergelegt sind[30]. Deren Durchsetzbarkeit erfolgt über zentrale Finanzhilfeprogramme des Bundes für alle politischen Ebenen zur Verbesserung der Erholungsraumbasis (s.u.). Der neuen Koordinationsbehörde gelang es weit besser als den einzelnen erholungsraumverwaltenden Bundesbehörden eine Lobbyfunktion wahrzunehmen, was sich in erheblichen Kapitalaufstockungen (1977) und Kompetenzerweiterungen (1978) äußerte. Letzteres war der Grund für die Umbenennung des BOR in Heritage Conservation and Recreation Service (HCRS)[31].
Mit dieser Organisationsstruktur war die behördliche Koordination, was die öffentlichen Erholungsräume anbelangt, erheblich verbessert worden, aufgrund des historischen Selbstverständnisses der Erholungsraumverwaltungen fehlte es aber an effektiver Zusammenarbeit mit der Tourismuswirtschaft und selbst mit

---

- Seit 1944 werden Bundesländereien, deren ursprüngliche Nutzung aufgegeben wird (z.B. Militärgelände) aufgrund des Surplus Property Act den erholungsraumverwaltenden Bundesbehörden zu 50% des Marktpreises angeboten. Seit einer Gesetzesänderung im Jahre 1970 (P.L. 91-485) können alle Behörden dies in Anspruch nehmen, bei der Vorlage eines Finanzplanes und der sofortigen Freigabe als Erholungsfläche erfolgt der Transfer kostenlos. Bis zum 2.4.1980 wurden 808 Gebietseinheiten auf 90.732 Acres zu einem Marktwert von 345 Millionen Dollar übergeben, 717 Einheiten allein während der 1970er Jahre aufgrund der verbesserten Erwerbsbedingungen. Ermittelt aus: Heritage Conservation and Recreation Service (HCRS), Surplus Property Report, Washington, D.C. 6.3.1980, nicht veröffentlicht.

[30]Public Law 88-29, bislang drei Pläne: "The Recreation Imperative" (1968) blieb ohne offiziellen Charakter ein Arbeitspapier des Senate Committee on Interior and Insular Affairs, "Outdoor Recreation - A legacy for America" (1973) und "Nationwide Outdoor Recreation Plan" (1978).

[31]Zusätzliche Aufgaben: Aufbau eines "Historic Preservation and Natural Landmark Program", Aufbau neuer Informationssysteme zwischen den Bundesbehörden mit dem Ziel eines Gesamtplanes für die Bundeserholungsräume, und für die Behörden der Bundesstaaten und der lokalen Ebene. Besonders letztere benötigen verbesserte Planungsinformationen, da deren Erholungsraumpolitik in der Reflexion ihrer Master-Pläne unausgewogen erscheint.

den tourismusbezogenen Behörden. Dafür besteht aber ein starkes Bedürfnis, weil in vielen Fällen alle Anbieter ähnlich gelagerte Anliegen haben und beide Seiten betreffende Probleme häufig in räumlicher Nähe zueinander auftreten[32]. Die mangelnde Zusammenarbeit ist größtenteils auch auf die geringe Kenntnis über globale Zusammenhänge von Recreation-Tourism-Conservation bei vielen Behörden und Unternehmen zurückzuführen[33].

Um die Koordination der öffentlichen und privaten Erholungsraumanbieter zu verbessern, um die natürlichen, historischen und kulturellen Grundlagen des Landes besser zu schützen, um den Tourismus und damit das Wirtschaftswachstum zu fördern und um allen Touristen zur Wissenserweiterung, Erholung und besserem Umweltverständnis zu verhelfen, wurde 1978 mit der Vorlage der National Tourism Policy Study der Versuch unternommen, Erholungsraumbehörden, Tourismusbehörden und die Privatwirtschaft mit Hilfe einer weiter übergreifenden und integrierenden Organisationsstruktur die Lösung der aufgetretenen Probleme zu erleichtern[34]. Im dann verabschiedeten National Tourism Policy Act vom Oktober 1981[35] wurde ein mit Richtlinienkompetenz ausgestatteter oberster politischer Rat (Tourism Policy Council) eingerichtet, in dem die Vorgesetzten mehrerer Bundesbehörden die Koordination der Tourismuspolitik vornehmen[36]; und der die behördliche Zusammenarbeit zu den Bundesstaaten und den lokalen Körperschaften aktiviert. Über den Vorsitzenden des Rates (Handelsminister) bzw. seines Stellvertreters (Under Secretary for Travel and Tourism) wurde erstmals eine unmittelbare Verbindung des Tourismus mit der höchsten Exekutive des Landes hergestellt.

Anstelle der 1978 vorgeschlagenen ständigen Koordinationskörper für alle Bundesaktivitäten, für den Kontakt zur Privatwirtschaft und für die Zusammenarbeit mit den anderen Behördenebenen, entschied sich der Kongreß für eine flexible Vorgehensweise: Der Tourism Policy Council beruft bei Bedarf sogenannte Policy Committees.

---

[32] U.a. führt die Ansiedlung privater Tourismusinfrastruktur in der Nähe öffentlicher Erholungsgebiete vielerorts zu visuellen Veränderungen des Reiseziels, so daß sich der Gesamteindruck verschlechtert, zum anderen sind öffentliche Erholungsräume vielfach aufgrund privater Bebauung nicht zugänglich (z.B. Strände).

[33] Umfrage im Rahmen der Erstellung der National Tourism Policy Study 1978, pp. 21 ff, und eigene Erfahrungen beim Besuch der Behörden und Unternehmen.

[34] Unter Vorsitz von Howard Cannon erstellte das Committee on Commerce, Science, and Transportation des Senats in den Jahren 1974-1978 die Vorlage. Nach Auffassung des Verfassers hätten mit ihren Vorschlägen etwa die Hälfte der Koordinationsprobleme ohne Mehrkosten sofort gelöst werden können.

[35] Public Law 97-63, damit wurde der Tourismus erstmals auf der Bundesebene gesetzlich berücksichtigt und als für das Allgemeinwohl bedeutend anerkannt.

[36] Verkehrs-, Arbeits-, Energie-, Handels-, Finanz- und Innenministerium, wobei der Heritage Conservation and Recreation Service in der Regel als Vertreter des Innenministeriums auftritt.

Daneben wurde ein Travel and Tourism Advisory Board geschaffen, in dem Vertreter der Tourismuswirtschaft, der Arbeitnehmer der touristischen Branchen, der Konsumenten und der Wissenschaft Anstöße zur verbesserten globalen Koordination geben sollen, um damit den Tourismus zu fördern.

Mit dieser erweiterten Administrationsstruktur wurden die Koordinationsgrundlagen wiederum erheblich verbessert, sie ist aber weit entfernt von den Vorstellungen aus den 1970er Jahren, die eine organisatorische Integration von Erholungsraum- und Tourismusbehörden anstrebten, zumindestens aber permanente Koordinationskörper für notwendig hielten. Daß der mehrheitlich republikanische Kongreß überhaupt die öffentlichen Aktivitäten auf diesem Sektor ausweitete, liegt - neben den geringen Mehrkosten für diese neue Struktur - an der Bedeutung, die der Tourismus für die Binnen- und Außenwirtschaft des Landes gewonnen hat. Deutlich bestimmen Wirtschaftsfragen die ersten Akzente der Tourismuspolitik[37]. Ob damit eine gegenüber früher stärkere Rücksichtnahme der Gleichbehandlung von Conservation-Recreation und Tourism erreicht wird, muß zumindest für die ökonomische Krisenzeit am Beginn des Jahrzehnts bezweifelt werden[38].

6.4.2 Veränderungen der Nutzungsprioritäten in den öffentlichen Erholungsräumen

Mit dem erhöhten Besucheraufkommen in öffentlichen Gebieten wurde eine Aufwertung des Tourismus notwendig. Dazu zählen die Öffnung und die infrastrukturelle Ausstattung der Bundesgebiete, die Berücksichtigung wesentlicher Nachfrageelemente, aber auch das Achten auf eine den ökologischen Bedingungen angepaßte Nutzungsintensität und damit auch verstärkte Landschaftsschutzmaßnahmen zum längerfristigen Erhalt der Naturlandschaften.
Am Beginn der 1960er Jahre verbesserten die Bundesbehörden die Erholungsraumnutzung durch die Erweiterung des Multiple-Use-Konzepts, wonach der Tourismus als gleichberechtigter Raumnutzer anerkannt wurde: Der U.S. Forest

---

[37] Als erstes ad hoc Komitee wurde das Policy Committee on Facillitation eingerichtet. Es empfahl die Aufhebung der Visumspflicht für Ausländer und eine Reihe von Erleichterungen für die Besucher der USA, in: U.S. Travel and Tourism Administration, Marketing Plan for Fiscal Year 1983, Washington, D.C. 1982

[38] Ansätze auch zu ökologischen Aspekten der Tourismuspolitik sind in der Tatsache der Verhandlungen zwischen dem National Park Service und der U.S. Travel and Tourism Administration über die Entlastungen überfüllter Zielgebiete und die Umlenkung der Touristenströme auch in weniger frequentierte Räume zu sehen.

Service wies 16 Millionen Acres von insgesamt 187 Millionen für die ausschließliche Erholungsnutzung aus und begann mit einer infrastrukturellen Ausstattung (bes. Campingplätze) auf 80.000 Acres[39] Das Bureau of Land Management (BLM), das seit 1946 Gebiete der Public Domain verwaltet, erweiterte 1964 den Nutzerkreis zugunsten des Tourismus und legte bis 1977 insgesamt 203 Erholungsraumeinheiten an[40]. Der National Park Service, der die reizvollsten Landschaften der USA verwaltet, versucht seit 1964 über Klassifizierungskriterien Nutzungsprioritäten zu erstellen. Dabei kristallisierte sich ein dreigliedriges System heraus:

- Etwa 95 Prozent der NPS-Gebiete sind als Natural Areas ausgewiesen, in denen der Landschaftsschutz vorrangig ist und die touristische Infrastruktur den ökologischen Bedingungen angepaßt sein soll[41]. Dies empfindet die Tourismuswirtschaft als zu starke administrative Behinderung, während Naturschutzgruppen bereits die heutigen Ausstattungsformen als zu intensiv bewerten[42].
- Insgesamt 131 historisch besonders bedeutungsvolle Gebiete auf 190.000 Acres unterstanden 1979 dem Schutz des NPS. Durch Instandhaltung und Randbebauungsverbote wird versucht, diese Gebiete in ihrem ursprünglichen Zustand zu erhalten.
- Mit der intensivsten touristischen Infrastruktur werden die als Recreation Areas bezeichneten Gebiete ausgestattet. Seit 1963 werden sie, die den Natural Areas sehr ähnlich sind, unter dem Hauptgesichtspunkt der Erholungsnutzung eingerichtet. 1979 gab es 32 Gebietseinheiten auf 3,9 Millionen Acres.

Noch bevor diese drei Behörden ihre Gebiete verstärkt der touristischen Raumnutzung öffneten, haben drei andere Bundesbehörden zur Verbesserung der Erholungsraumbasis beigetragen: Das für den Bau von Wasserreservoirs, für die Flußkontrolle und den Küstenschutz zuständige U.S. Army Corps of Engineers legte zwischen 1944 (Flood Control Act) und 1979 insgesamt 436 Erholungsraumeinheiten an[43]. Das für die Wasserversorgung und Energiegewinnung im

---

[39]Multiple Use Sustained Yield Act, 1960. Infrastrukturausstattung erfolgt über Lizenzvergabe an Privatwirtschaft.

[40]Besucherzahlen: 1964 = 14,5 Millionen, 1977 = 70 Millionen, 1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. II-77. Außerdem verpachtet das BLM nach dem Recreation and Public Purposes Act von 1954 Gebiete, die der Erholungsnutzung zugeführt werden: Bis 1976 ca. 250 Pachtverträge, zu 85% mit lokalen Behörden.

[41]Natural Areas des NPS (1979 = 72,6 Millionen acres): 39 N.Parks (16 Millionen Acres), 92 N.Monuments (54,6 Millionen Acres), 2 N.Preserves, 4 N.Lakeshores und 10 N.Seashores. Ermittelt aus: NPS, National Park System and Related Areas,Index 1979, Washington, D.C. 1979, p. 12

[42]Jensen, Clayne, 1977, pp. 63 f.

[43]Konzentration der Anlagen im Mittleren Westen und Osten der USA. Besucherzahlen: 1946 = 5 Millionen, 1979 = 428 Millionen. 1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. II-77, Goeldner, Charles, 1981, p. 35

halbariden und ariden Westen der USA zuständige Bureau of Reclamation (BoR) errichtete zwischen 1949 und 1976 insgesamt 231 Erholungsraumanlagen, von denen allerdings 189 Einheiten von anderen Agenturen nach Fertigstellung übernommen wurden[44].

Der Stärkung des Conservation-Elements im Zuge der touristischen Infrastrukturausstattung vieler öffentlicher Gebiete dient der parallele Aufbau eines Systems von besonders schützenswerten Gebieten aus den bestehenden Bundesländereien. Seit der Mitte der 1960er Jahre werden diesem Wilderness Preservation System Landschaften zugeordnet "where the earth and its community of life are untrammeled by man, where man himself is a visitor who does not remain"[45]. Besondere Ausdehnung hat dieses System am Ende der 1970er Jahre erfahren, als der NPS 1978 Teile der Everglades und des Hawaii Volcanoes National Park diesen Schutzgebieten zuordnete; in den 1980er Jahren ist mit einer erheblichen Ausdehnung des Systems zu rechnen[46]. In diesen Gebieten sind touristische Aktivitäten sehr begrenzt (z.B. auf das Wandern und das freie Zelten).

Der Erholungsnutzung, bei gleichzeitigem Schutz vor anderen Landnutzungsinteressenten aber auch zu intensiver touristischer Nutzung, dient der Aufbau eines Systems nationaler Fluß- und Wanderwege, die nicht auf öffentliche Gebiete beschränkt bleiben. Damit sollen dem Erholungssuchenden reizvolle, intakte Landschaften erschlossen werden.
Als Grundstock wurden 1968 vom Bureau of Outdoor Recreation acht Flußläufe in das System aufgenommen, 1980 umfaßte es bereits 53 Flüsse, davon waren im gleichen Jahre allein 25 Flüsse berücksichtigt worden[47]. In den 1980er Jahren ist mit einer rapiden Expansion zu rechnen, nachdem langwierige wissenschaftliche Voruntersuchungen und die Klärung der Besitzverhältnisse abgeschlossen sein werden.

---

[44]Das Bureau of Reclamation wurde in den 1970er Jahren in Water and Power Resources Service umbenannt. Besucherzahlen in den unter Eigenregie betriebenen Anlagen: 1950 = 6,6 Millionen, 1979 = 66 Millionen, Jensen, Clayne, 1977, pp. 74 f., Goeldner, Charles 1981, p. 35

[45]Zitiert aus dem Wilderness Act von 1964, P.L. 88-577, bei Jensen, Clayne, 1977, p. 100

[46]Wilderness Preservation System: 1964 (9,1 Millionen Acres), 1979 (19,4 Millionen Acres), Forest Service plant Aufstockung um 15 Millionen Acres, BLM um 90-120 Millionen Acres. U.S. Council on Environmental Quality, Environmental Quality, Washington, D.C. 1977, U.S. Forest Service, RARE II, 1979

[47]Wild and Scenic River Act 1968, P.L. 90-542, 1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. IV-11, Süddeutsche Zeitung, 4.12.1980, p. 59

Der Aufbau eines Systems nationaler Wanderwege kommt dem in den 1970er Jahren verstärkten Bedürfnis nach Wandern und Laufen (backpacking, jogging) entgegen. 1968 wurden die ersten zwei National Scenic Trails durch die Appalachen bzw. die Rocky Mountains angelegt (1978 durch einen dritten ergänzt). Wesentlich umfangreicher ist das Netz der National Recreation Trails, von denen es 1979 bereits 275 gab und das in den 1980er Jahren eine weitere Expansion erfahren dürfte. Hinzugekommen sind außerdem vier National Historic Trails als neue Kategorie[48]. Die Anlage dieses Wegenetzes erfordert umfangreiche Koordinationsarbeit, da lediglich 17 Prozent der Strecken über Bundesgebiete verlaufen[49].

6.4.3 Maßnahmen der Bundesregierung zum Abbau regionaler Erholungsraumdefizite

Die Bundesregierung versucht seit der Mitte der 1960er Jahre die Erholungsraumdefizite besonders im Einzugsbereich der Bevölkerungszentren durch zwei Aktionsschwerpunkte abzubauen.

1) Als direkte Maßnahmen erweitern die erholungsraumverwaltenden Bundesbehörden ihre Besitzungen im Einzugsbereich der Großstädte, bzw. bemühen sich um neue Landerwerbungen, um dort z.B. National Recreation Areas einzurichten und diese touristisch auszustatten[50]. Zum anderen zählt auch die in den ursprünglichen Konzeptionen nicht vorgesehene touristische Inwertsetzung der Tennessee Valley Region zu diesen Maßnahmen. Da diese Bundesgebiete im Zweitages-Einzugsbereich von etwa 50 Prozent der amerikanischen Bevölkerung liegen, trug die Tennessee Valley Authority (TVA) mit ihrer Vorgehensweise erheblich zum Abbau der Westlastigkeit der öffentlichen Erholungsräume der USA bei[51].

---

[48]National Trails System Act 1968, P.L. 90-543, 1978-Nationwide O.R. Plan, Executive Report, Washington, D.C. 1979, p. 128

[49]1978 wurden vom HCRS regionale Arbeitsgruppen zur Koordination aller Wegesysteme angeregt, u.a. auch der Radwege und der ehemaligen Bahngleiskorridore.

[50]3,6 der 3,9 Millionen Acres der als Recreation Areas klassifizierten Gebiete des NPS gehören dazu; außerdem stehen einige National Recreation Areas unter der Verwaltung des U.S. Forest Service und des Army Corps of Engineers. Einige Beispiele: Gateway NRA und Delaware Water Gap NRA im Einzugsbereich von New York, Cuyahoga Valley NRA in Ohio im Einzugsbereich von Cleveland and Akron, Golden Gate NRA bei San Francisco, Santa Monica Mountains NRA bei Los Angeles und Chattahoochee River NRA im Einzugsbereich von Atlanta.

[51]Nach Fertigstellung der touristischen Infrastruktureinrichtungen durch die TVA wurden 125 000 Acres den Bundesbehörden NPS, U.S. FS und Fish and Wildlife Service übergeben, sowie 19 State- und 92 County- bzw. Municipal Parks den regionalen und lokalen Behörden übereignet. Zwischen dem Kentucky Lake und

2) Die Bundesregierung unterstützt in Form von Finanzhilfeprogrammen die Regierungen der Bundesstaaten und die lokalen Behörden in ihren Bemühungen, die Erholungsraumbasis zu erweitern. Für eine Laufzeit von 1965 bis 1989 richtete sie als wichtigste Finanzierungsgrundlage den Land and Water Conservation Fund (LWCF) ein[52], aus dem für Erholungsraumerwerbs- und -ausstattungsprojekte der mittleren und lokalen Ebene Zuschüsse von 50 Prozent gewährt werden[53].

Die regionale Verteilung der Mittel aus dem LWCF zeigt, daß die bevölkerungsstarken Bundesstaaten die größten Zuwendungen erhalten und diese, ebenso wie die tourismusintensiven Staaten, große Anteile daraus für den Landerwerb und weniger für die Ausstattung der bestehenden Erholungsräume ausgeben, um somit der rapide gestiegenen Nachfrage zu begegnen (Tabelle 21). Binnenregional werden die LWCF-Mittel zu etwa 60 Prozent im Urban-Fringe-Bereich investiert und bewirken damit den Abbau defizitärer Erholungsraumangebote im Einzugsbereich der Großstädte, wobei sie sich gegen andere Raumnutzungsinteressenten durchsetzen müssen[54].

Bis zum 31.10.1979 wurden knapp 2,2 Milliarden Dollar als Zuschußmittel für die Bundesstaaten und die lokalen Behörden ausgegeben. Davon entfielen 844 Millionen Dollar auf den Landerwerb. Mit der doppelten Summe wurden 1,77 Millionen Acres Erholungsraum erworben. Infrastrukturelle Einrichtungen konnten in 25 133 Projekten durchgeführt werden[55].

---

dem Lake Barkley wurde eine National Recreation and Environmental Education Demonstration Area eingerichtet. Besucherzahlen 1978 = über 80 Millionen, Goeldner, Charles, 1981, p. 35

[52]Public Law 88-578, Mittelbereitstellung: 1965 bis 1970 jährlich bis 200 Millionen Dollar, 1971 bis 1976 jährlich 300 Millionen Dollar, ab 1977 jährlich 900 Millionen Dollar

[53]Viele lokale Behörden sind nicht in der Lage, die 50%-Eigenbeteiligung zu finanzieren, verschiedene Bundesstaaten, bes. Kalifornien, New York und Florida, haben daher Zusatzfonds eingerichtet, State Park Statistics 1975, p. 4

[54]Ermittelt aus: 1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. VIII-32., 1978-NORP, Executive Report 1979, p. 82, Zeitraum 1966-1977. Die nominale Verdreifachung des Fonds zwischen 1967 und 1977 erbrachte aufgrund der Bodenpreisentwicklung lediglich eine reale Mittelaufstockung von etwa einem Drittel.

[55]1,46 Millionen Acres durch die Landesregierungen, der Rest durch die lokalen Behörden. Ermittelt aus: HCRS, Index Statistic, State Summary by Project Type, Washington D.C. vom 17.12.1979

Tabelle 21: Inanspruchnahme der Zuschüsse aus dem Land and Water Conservation Fund für Projekte der Regierungen der Bundesstaaten und der lokalen Behörden, 1965 bis zum 31.10.1979

Bundesstaaten mit Zuweisungen von über 70 Millionen bzw. unter 20 Millionen Dollar

Staat	Zuschußsumme Millionen $	Investiert in Acres	Anzahl d. Projekte	Staat	Zuschußsumme Millionen $	Investiert in Acres	Anzahl d. Projekte
Kalifornien	159,7	203 604	713	North Dakota	19,9	30 530	770
New York	139,3	94 256	746	Alaska	19,8	25 431	168
Pennsylvania	100,2	64 719	841	Wyoming	19,1	6 652	507
Texas	95,3	27 415	666	Maine	19,0	54 001	392
Illinois	89,3	49 466	508	N.Hampshire	18,6	41 995	335
Ohio	88,3	40 897	704	Vermont	18,6	64 265	300
Michigan	75,7	45 754	1175	Delaware	16,8	15 615	112
New Jersey	70,1	45 773	261				

Bundesstaaten, die aus dem LWCF-Zuschüssen über 25 Millionen bzw. unter 5 Millionen Dollar für den Erwerb zusätzlichen Erholungsraumes bereitstellen

Staat	Zuschußsumme in Millionen Dollar	Anzahl der Projekte	Anteil an LWCF-Summe	Staat	Zuschußsumme in Millionen Dollar	Anzahl der Projekte	Anteil an LWCF-Summe
Kalifornien	97,7	261	61%	Idaho	4,5	42	22%
Illinois	69,4	200	78%	Kansas	4,5	59	15%
Florida	50,1	77	77%	Alabama	4,3	41	12%
Ohio	39,6	297	45%	New Mexico	3,9	17	17%
Virginia	29,2	51	64%	Mississi.	3,7	57	15%
Michigan	26,7	286	35%	W. Virginia	3,4	35	13%
Texas	28,1	90	29%	N. Dakota	2,7	61	14%
Maryland	25,7	91	59%	S. Dakata	2,5	57	12%
Wisconsin	25,4	614	57%	Wyoming	1,3	10	7%

unberücksichtigt: District of Columbia, Puerto Rico, Guam, American Samoa und die Virgin Islands.

Ermittelt aus: HCRS, Index Statistic, State Summary by Project Type, Washington D.C. vom 17.12.1979

Die LWCF-Mittel stehen außerdem auch den erholungsraumverwaltenden Bundesbehörden zu, und zwar zu 40 Prozent (Figur 22). Der National Park Service, der besonders intensiv die regionalen Erholungsraumdefizite abzubauen bemüht ist, erhält davon 70 bis 75 Prozent, während der U.S. Forest Service etwa 25 Prozent und der Fish and Wildlife Service sowie das BLM jeweils cirka ein Prozent der Mittel in Anspruch nehmen[56].

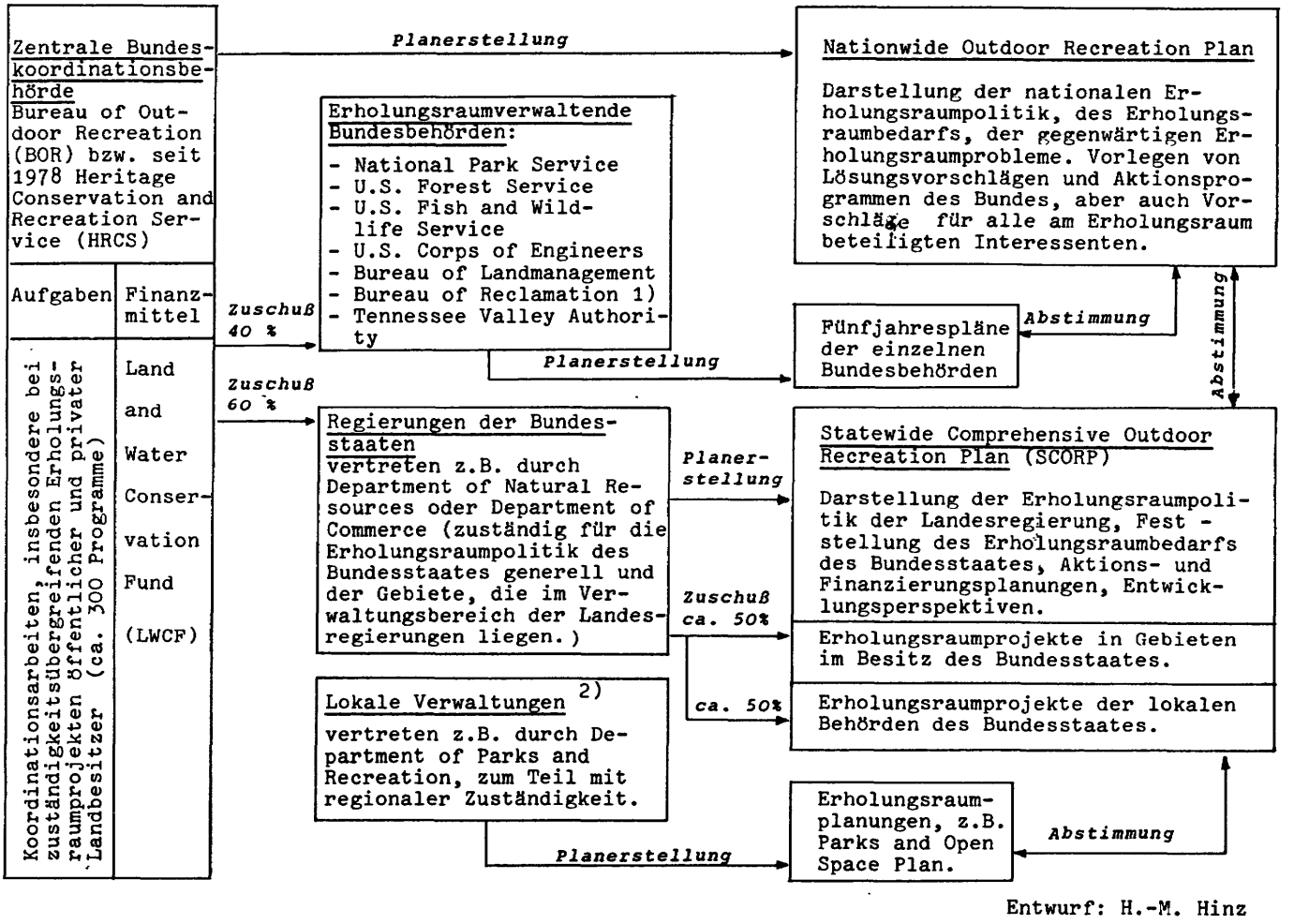
Der LWCF stellt als wichtigste Landerwerbshilfe nur einen Teil der Summen dar, die insgesamt für die Erholungsräume bereitgestellt werden (Tabelle 22). Daß diese Gesamtsumme weitaus höher liegt, hängt mit den aufzubringenden Unterhaltskosten zusammen, die 1976 allein 54 Prozent der Gesamtkosten ausmachten, in den lokalen Erholungsräumen sogar 56 Prozent[57].

---

[56]Ermittelt aus: Bureau of Outdoor Recreation, Selected Outdoor Recreation Statistics 1971, pp. 10 f, 1978-NORP, Executive Report 1979, p. 110, BOR, Focal Point for Outdoor America, Washington, D.C. 1975, p. 4

[57]Ermittelt aus: 1973-Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. 56, 68, 76. Neben den öffentlichen Finanzhilfen gehören Anleihen auf dem privaten Kapitalmarkt

Figur 22: Erholungsraumplanungsprozesse als Resultat der Finanzhilfen der Bundesregierung für den Erholungsraumerwerb und die Erholungsraumausstattung aller Behördenebenen.



Entwurf: H.-M. Hinz

1) umbenannt in Water and Power Resources Service, 2) Counties, Städte, lokale Parkdistrikte

---

zur wichtigsten Finanzierungsbasis der Erholungsraumpolitik. Diese Geldaufnahmen sind projektbezogen und bedürfen in der Regel der Zustimmung durch die Wahlbevölkerung. Zwischen 1961 und 1976 wurden 4,6 Milliarden Dollar durch die Regierungen der Bundesstaaten und der lokalen Behörden (Schwerpunkt 1969-1972) aufgenommen, wobei die bevölkerungsstarken Staaten Pennsylvania (17%), New York (14%), New Jersey (12%), sowie das Touristenzielgebiet Florida (8%) zusammen schon mehr als die Hälfte der Gesamtsumme aller Bundesstaaten aufnahmen. Auch darin kommt das Bemühen um die Verbesserung der Erholungsraumsituation im Umfeld der Siedlungszentren deutlich zum Ausdruck. Ermittelt aus: 1973-Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. 69, 79, 1978-NORP, p. VII-17

Tabelle 22: Ausgaben für die öffentlichen Erholungsräume in den USA, Steuerjahr 1976, in Millionen Dollar

Geldgeber	Empfänger Bund	Staaten	lokale Verwaltungen	total
Bund	600	300	1 200	2 100
Staaten	-	700	100	800
lokale Verw.	-	-	2 100	2 100
total	600	1 000	3 400	5 000

1) davon LWCF, bis 1976 = 300, ab 1977 = 900 Millionen $

Ermittelt aus: 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. VII-3

Mit der Vergabe der Geldmittel aus dem LWCF wurde ein Erholungsraumplanungsprozeß auf allen politischen Ebenen verknüpft. An der Leitlinienkompetenz der Nationwide Outdoor Recreation Plans orientiert und mit ihnen abgestimmt, melden zum einen die erholungsraumverwaltenden Bundesbehörden in ihren Fünfjahresplänen ihren Bedarf an[58]. Von größerer Bedeutung für den gesamtstaatlichen Planungsprozeß sind jedoch die Statewide Comprehensive Outdoor Recreation Plans (SCORP), die während der 1970er Jahre von allen Regierungen der Bundesstaaten zumindest erstmals erstellt wurden[59]. Die Regierungen der Staaten treten als Empfänger ihrer und der lokalen Projekte auf, sie sind verpflichtet, diese Pläne alle fünf Jahre zu aktualisieren.
Aus diesem Organisationssystem, das alle Behördenebenen zu Planungsprozessen veranlaßt hat, was notwendigerweise die Landnutzungsentscheidungen beeinflußt, ergab sich ein umfassender Abstimmungsmechanismus, dessen Leitlinienfunktion, da mit Finanzhilfen gekoppelt, auf der Bundesebene angesiedelt ist. Hierbei handelt es sich um ein unmittelbares Resultat der veränderten zentralen Organisationsstruktur[60].

---

[58]Der National Park Service erstellt seit 1956, der Forest Service seit 1957 Bedarfspläne, das BLM wurde 1976 nach dem Federal Land Management Policy Act verpflichtet, Langzeitplanungen und Nutzungsabgrenzungen z.B. für die kalifornische Wüste zu erstellen (California Desert Conservation Area), wobei der Tourismus einer der wichtigsten Landnutzungsinteressenten ist.

[59]Gleichberechtigte Antragsteller: das District of Columbia, Guam, American Samoa, Puerto Rico, U.S. Virgin Islands

[60]Die Planungsprozesse unterliegen zunehmenden strukturellen Veränderungen. Während bis zum Ende der 1970er Jahre eher statische Planungen vorherrschend waren (Erstellung von Normwerten und Kontrolle der Angebotsverbesserungen an diesen Normen im Zeitabstand), geht man seit 1979 auf der Bundesebene und in einigen Bundesstaaten wie z.B. Kalifornien dazu über, zusätzlich mit jährlichen Aktionsplänen auf aktuelle Erholungsraum- und Nachfragebedürfnisse besser vorbereitet zu sein. Damit wird eine Optimierung des Mitteleinsatzes angestrebt.

6.4.4 Indirekt wirkende Programme der Bundesregierung zur Lösung der Erholungsraumprobleme und zur Förderung des Tourismus

Die Bundesregierung versucht neben ihren direkten Einflußmöglichkeiten auch indirekt die Bedingungen für die Erholungsgebiete und den Landschaftsschutz zu verbessern, auch durch Tourismusstimulierungen in besonders tourismusschwachen Räumen.

1) Es werden Maßnahmen zur Wissenssteigerung über ökologische Zusammenhänge ergriffen, um eine den natürlichen Umweltbedingungen stärker angepaßte Landnutzung zu bewirken. Damit soll bei der Privatwirtschaft und den öffentlichen Entscheidungsträgern der Landnutzung die Erkenntnis gestärkt werden, daß kurzfristige ökonomische Interessen im Inwertsetzungsprozeß der Landschaft zu Problemanhäufungen führen können, was bei einer rückläufigen touristischen Nachfrage die Investitionen in Frage stellen würde. Zu diesen Maßnahmen zählen die Landschaftsstudien der Bundeserholungsraumkoordinationsbehörde (BOR/HCRS): In den 1970er Jahren wurden Untersuchungsergebnisse über die Gefährdung der Inseln, der Flüsse, der Feuchtgebiete und Tundren der USA vorgelegt[61].
Eine weitere Initiative zur Wissensverbesserung ist den Küsten des Landes gewidmet, die durch eine vielfältige ökonomische Inwertsetzung gefährdet sind. Um die Belastbarkeit der Küsten und eine diesen Belastungen angepaßte Küstennutzung herauszufinden, stellt die Bundesregierung, die 1972 den Küstenschutz zur nationalen Aufgabe erklärte, den Regierungen der Bundesstaaten Finanzhilfen zur Erstellung von Küstenplänen zur Verfügung[62]. Zwischen 1974 und 1979 nahmen 21 Bundesstaaten, die zusammen 75 Prozent der amerikanischen Küsten repräsentieren, die Bundeszuschüsse (80%) in Anspruch und führten entsprechende Küstenuntersuchungen durch[63]. Zu den Auswirkungen dieser Maßnahmen zählen u.a. Strand- und Dünenbebauungsverbote in verschiedenen Staaten, um damit der Stranderosion Einhalt zu gebieten, die sich aufgrund der zuvor durchgeführten Baumaßnahmen verstärkt hatte. In Florida werden seit 1981 alle Landnutzungsentscheidungen an den Küsten erst nach Absprache aller

---

[61] 1978-Nationwide Outdoor Recreation Plan, p. IV-61

[62] Coastal Zone Management Act 1972, P.L. 92-583. Mit Hilfe von gemischten Kommissionen wird versucht, das Kompetenzproblem zu überbrücken, daß die Landesregierungen zwar die Küstenpläne erstellen, die lokalen Behörden aber überwiegend als Entscheidungsträger über die Landnutzung auftreten.

[63] U.S. Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), Office of Coastal Zone Management, Report to the Congress Fiscal Year 1978, Washington, D.C. 1978, pp. 6-8. Kosten zu diesem Zeitpunkt: 115 Millionen Dollar

Entscheidungsträger getroffen[64], und das Jahr 1980 wurde von der Bundesregierung zum "Year of the Coast" proklamiert und diente der Sensibilisierung der Bevölkerung für die Küstenproblematik[65].

2) Die nichtöffentlichen Eigentümer landschaftlich und historisch bedeutender Gebiete der USA erhalten finanzielle Hilfen, sofern diese Attraktionen gefährdet sind[66]. Besonders in ihrer Bedeutung herausragende Gebiete erhalten außerdem durch den National Park Service einen den NPS-Einheiten vergleichbaren Schutz, sobald sie als Affiliated Areas registriert sind. Bis 1979 gab es 23 Einheiten dieser Kategorie[67].

3) Um touristische Potentiale in konkrete Angebote umwandeln zu können, erhalten vom Tourismus ausgesparte Räume - dort wo es sinnvoll ist - von der Bundesregierung finanzielle Hilfen.
Davon betroffen sind überwiegend wirtschaftsschwache Räume in die die Economic Development Administration (EDA) zwischen 1966 und 1976 insgesamt 167 Millionen Dollar als Zuschüsse für Planungskosten (75%) zur Tourismusförderung investierte.
Zum anderen können Amerikas Städte aufgrund ihrer Steuerstruktur häufig nicht genügend Finanzmittel aufbringen um vernachlässigte, aber durchaus attraktive Stadtteile zu revitalisieren. Seit der Mitte der 1970er Jahre haben verschiedene Bundesprogramme auf diesem Sektor zu Verbesserungen geführt und vielerorts konnten u.a. auch brachliegende touristische Potentiale aktiviert werden (z.B. die erweiterte touristische Nutzung des Hafenviertels von San Francisco), womit ein Beitrag zur ökonomischen Stabilität der Städte geleistet wurde[68].

---

[64]Save Our Coast Program des Governors, Absprachen im Coastal Management Program geregelt: Florida Department of Administration, Economic Report of the Governor 1981-1982, Tallahassee 1982, pp. 47 f

[65]Frankfurter Allgemeine Zeitung, 17.1.1980, p. 7

[66]Natural Landmark Program seit 1962 und Historic Landmark Program seit 1966, ab 1978 Historic Preservation and Natural Landmark Program. Steuerbegünstigungen und Instandsetzungszuschüsse bis zu 50 Prozent. Bis 1979 insgesamt 1700 Natur Einheiten und 1600 historische Komplexe registriert. 1978-NORP, Executive Report, 1979, p. 32

[67]Beispiele: Pineland National Reserve in New Jersey, Ice Age National Scientific Reserve in Wisconsin, Jamestown National Historic Site in Virginia, USS Arizona in Pearl Harbor im Bundesstaat Hawaii.

[68]Bundesprogramme zur Revitalisierung von Stadtteilen: Community Development Block Grants Program (1974), Urban Waterfront Program (1976), Urban Park and Recreation Recovery Program (1978).

7 Der amerikanische Tourismus im regionalen Vergleich

Die markantesten Aufkommens- und Verteilungsschwerpunkte des amerikanischen Tourismus zeigen im Vergleich der Reiseregionen des Census-Büros eine deutliche Fluchtbewegung aus den urbanen Zentren in den Süden, in den Westen und in den Nordosten der USA (Tabelle 23)[1].

Tabelle 23: Das Reiseaufkommen des Jahres 1977 in den amerikanischen Reiseregionen

Reise-region[1)]		Anzahl der Reisen, die in der Region beginnen	Reisen pro Kopf d. Bevölk. (a), pro Kopf d.reisenden Bevölk. (b)		Reisen, die die Region zum Ziel haben	Reisebilanz inklusive Auslands-tourismus	Reisebilanz ohne Auslands-tourismus
		in Millionen	a	b	in Millionen		
New England	(1)	23,472	1,9	3,4	22,407	- 1,1	+ 0,2
N.Y./N.J.	(2)	44,363	1,8	3,4	34,685	- 9,7	- 6,3
Mid Atlantic	(3)	53,263	2,2	3,8	50,801	- 2,5	- 1,1
South	(4)	96,608	2,3	3,8	111,894	+ 15,3	+ 16,7
North Centr.	(5)	127,679	2,7	4,0	109,476	- 18,2	- 14,8
North West	(6)	28,854	3,6	4,8	30,538	+ 1,7	+ 2,2
South West	(7)	79,905	3,0	4,4	78,073	- 1,8	- 0,2
Pacific	(8)	85,146	2,8	4,1	83,553	- 1,6	+ 3,2
Ausland		-	-	-	17,862	+ 17,9	-
USA		539,289	2,5	4,0	-	-	-

1) Vgl. Figur 14

Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, 1979, pp. 5, 24 f., Reisen = person trips, gilt für alle folgenden Tabellen und Figuren

Das Reiseaufkommen und die Auswirkungen des Tourismus besitzen in den verschiedenen Regionen und Bundesstaaten unterschiedliche Einflußgrößen. Dies ist auf die Struktur des jeweiligen Tourismusaufkommens, aber auch auf die allgemeine ökonomische Ausstattung der entsprechenden Zielgebiete zurückzuführen.

Im folgenden soll im Querschnitt der nationale Tourismus im Vergleich der Bundesstaaten unter Berücksichtigung der wichtigsten Teilaspekte analysiert werden[2].

---

[1] Allerdings vollzieht sich das Reiseaufkommen zu 67% in den Regionen, in denen die Reisen beginnen.

[2] 1977, Jahr der jüngsten vergleichbaren Datenerhebung, in der Fallstudie zu Florida erfolgt die Analyse auch im zeitlichen Vergleich.

7.1 Das Reiseaufkommen im Vergleich der Bundesstaaten

7.1.1 Das Reisegesamtaufkommen in den Bundesstaaten

Es sind im wesentlichen die flächengroßen amerikanischen Bundesstaaten mit hohen Bevölkerungszahlen, die über Spitzenwerte im Reisegesamtaufkommen verfügen. Kalifornien besitzt vor Texas, New York, Illinois und Pennsylvania die führende Position. Demgegenüber ist das Reisegesamtaufkommen in Bundesstaaten mit niedriger Bevölkerungszahl und/oder kleinen Flächen gering, wobei Alaska, Hawaii, Rhode Island, North Dakota und Vermont die geringsten Aufkommenswerte verzeichnen (Figur 23, Tabelle 30, Spalten 1 und 3).

Die Zahlen des Reisegesamtaufkommen sind jedoch für den Tourismus der einzelnen Bundesstaaten nur von relativer Bedeutung, da sie auch die Transitreisen und die Reisen der aus dem Bundesstaat ausreisenden eigenen Bevölkerung erfassen (Tabelle 24).

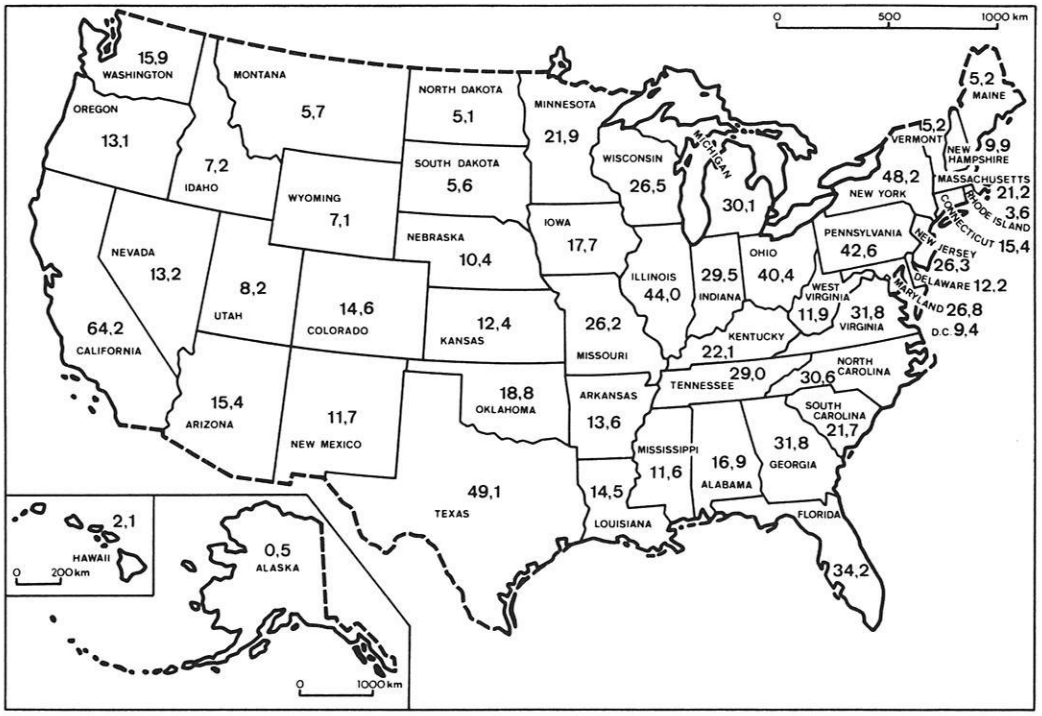
Tabelle 24: Beispiele der Zusammensetzung des Reisegesamtaufkommens (1977)

Reisegruppen	Kalifornien	Florida	Hawaii
	in Millionen Reisen (person-trips)		
Reisen der Einwohner im Staat	41,7	9,8	0,2
Reisen der Besucher	9,9	18,4	1,8
ausreisende Einwohner ⟹ Transit	10,8	5,2	0,1
Durchreisende	1,8	0,8	
Reisegesamtaufkommen	64,2	34,2	2,1

Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 211, 226, 232

Dieser Transitanteil ist in den einzelnen Bundesstaaten unterschiedlich intensiv ausgeprägt. In den urbanisierten Staaten am Atlantik ist er außerordentlich hoch: Delaware (82%), Connecticut (80%), Maryland (79%) und New Jersey (71%). Aber auch in Teilen der Appalachen, der nördlichen Rocky Mountains-Staaten und im Süden in Georgia liegt er über 60 Prozent (Figur 24).
Dagegen liegt der Transitanteil am Reisegesamtaufkommen in den Staaten in geographischer Randlage und in ausgesprochenen Tourismuszielgebieten niedrig, was in den nichtkontinentalen Bundesstaaten Hawaii (Transitanteil 5%) und Alaska (6%) besonders ausgeprägt ist. Ihnen folgen Florida (18%), Kalifornien (20%) und Texas (28%).

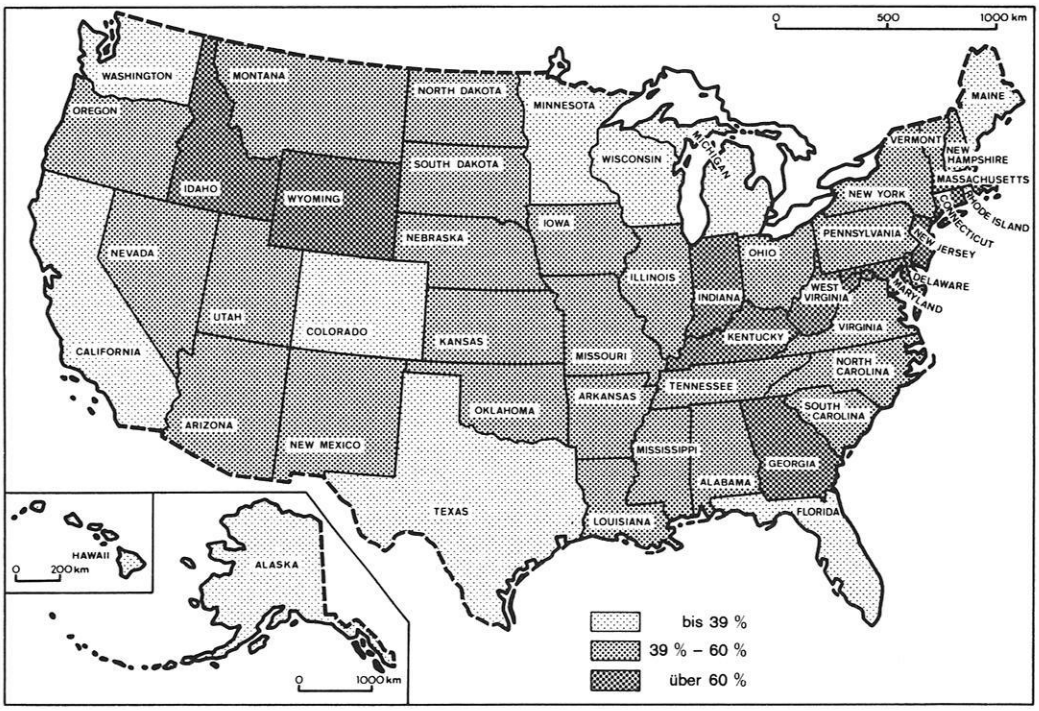
Figur 23: Reisegesamtaufkommen in den Bundesstaaten, Anzahl der Reisen in Millionen, 1977 [1]



1) Reisen = person-trips

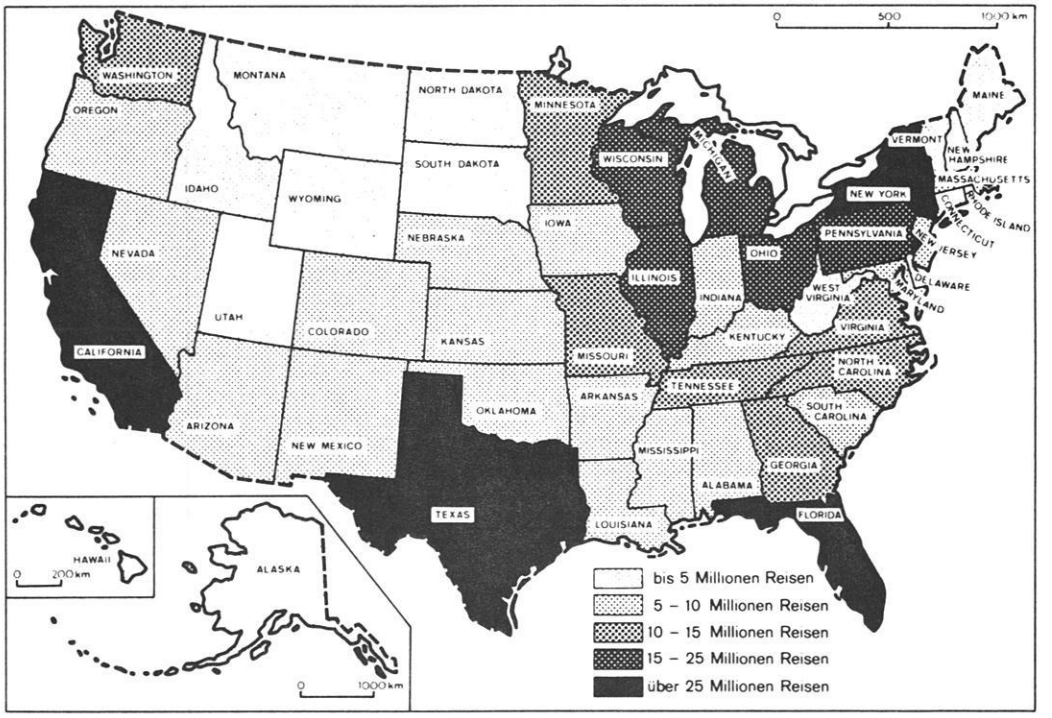
Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

Figur 24: Transitanteil am Reisegesamtaufkommen, 1977



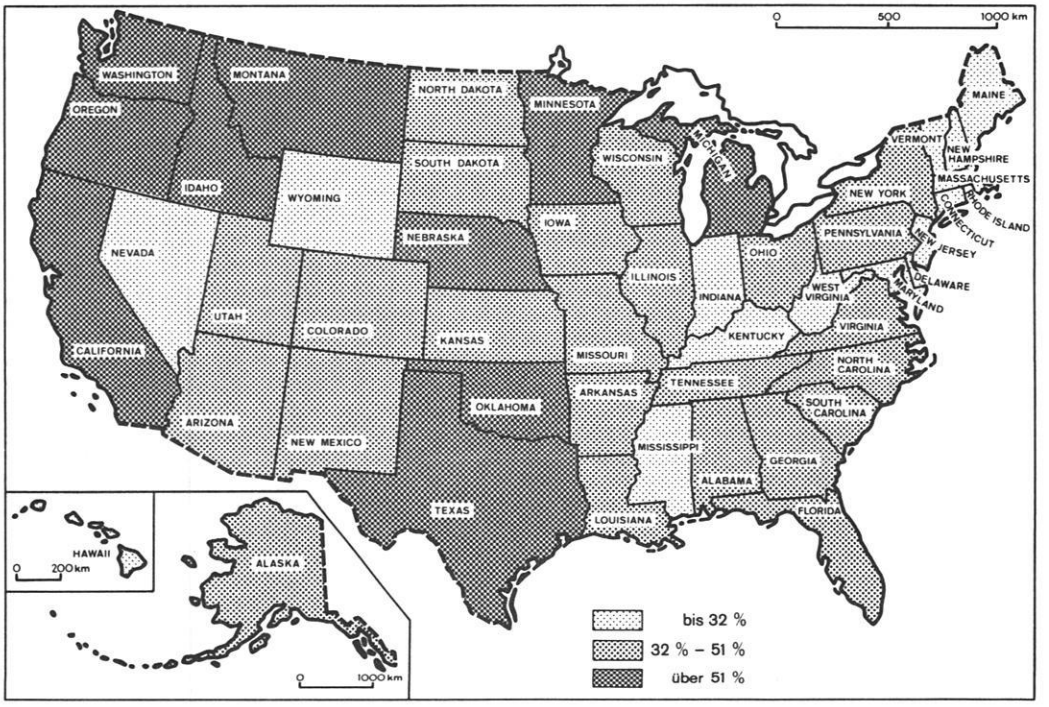
Ermittelt aus: NTS 1977, pp. 199-351
Die Abgrenzungen wurden aufgrund von Häufigkeitsverteilungen vorgenommen. Dies gilt auch für die folgenden Figuren.

Figur 25: Reisen, die den Bundesstaat zum Ziel haben, die dort verbracht werden, 1977



Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

Figur 26: Anteil der reisenden Bevölkerung des jeweiligen Bundesstaates an der Gesamtzahl der Reisen, die den Bundesstaat zum Ziel haben, 1977



Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

Von größerer touristischer Relevanz für den einzelnen Bundesstaat sind daher die Reisen, die die Bundesstaaten zum Ziel haben, d.h. die Reisen der eigenen Bevölkerung und die der Besucher (out-of-state Touristen), die im Bundesstaat verbracht werden. Es sind die bevölkerungsstarken Bundesstaaten, sowie Florida, das die größte Anzahl an out-of-state Reisen erhält, die über das quantitativ höchste Reiseaufkommen verfügen. In Kalifornien wurden 1977 insgesamt 51,6 Millionen Reisen verbracht, was die überragende Position in den USA darstellt. Es folgen Texas (35,3 Millionen Reisen), Florida (28,2 Millionen Reisen) und New York (27,1 Millionen Reisen), sowie eine Anzahl urbanisierter Staaten im Nordosten und im Bereich der Großen Seen (Figur 25).

Die nördlichen Prärie- und Hochgebirgsstaaten, aber auch der Appalachenstaat West Virginia haben aufgrund ihrer geringen Bevölkerungszahl bzw. geringen Größe, ihrer teilweisen peripheren Lage und zum Teil aufgrund ihrer geringen touristischen Anziehungskraft ein nur geringes quantitatives Reiseaufkommen. Dies trifft auch auf Alaska und Hawaii zu.

Von großer Bedeutung für den Tourismus eines Bundesstaates ist neben der Gesamtzahl der Reisen, die im Bundesstaat verbracht werden, die Zusammensetzung der Touristengruppe unter dem Aspekt ihrer regionalen Herkunft, weil dies über eine die Wirtschaft anregende zusätzliche Kaufkraft Aufschluß gibt. Von den Reisen, die im Bundesstaat verbracht werden, ist der Anteil der Reisen der eigenen Bevölkerung in Nevada, auf Hawaii, in Neuengland und in verschiedenen Atlantik- und Appalachenstaaten besonders gering (unter 10%); der Tourismus dieser Staaten wird also zu großen Teilen von auswärtigen Besuchern bestritten (Figur 26). Das Gegenteil trifft auf eine Anzahl flächengroßer Staaten in der westlichen Landeshälfte sowie im Gebiet der Großen Seen zu. Hier ist aufgrund des eigenen großen Reisegesamtaufkommens - trotz teilweiser großer Besucherzahlen von außerhalb des Bundesstaates - der Anteil der eigenen reisenden Bevölkerung am Reisegesamtaufkommen des Bundesstaates besonders hoch. Dies trifft auch auf verschiedene Staaten mit geringem Reiseaufkommen zu, sofern sie sich in peripherer Lage zu den Hauptwohngebieten des Landes befinden. In Kalifornien ist dies besonders intensiv ausgeprägt: 81 Prozent des Touristenaufkommens erbringt die eigene Bevölkerung, obwohl Kalifornien den siebenten Rang bei der Anzahl der einreisenden out-of-state Touristen unter den Bundesstaaten einnimmt. Es folgen Texas (71%), Nebraska (70%), sowie Montana und Minnesota mit je 64 Prozent. In Florida, das eine mittlere Position einnimmt, sind die Einwohner zu 35 Prozent am Reiseaufkommen des Bundesstaates beteiligt.

7.1.2 Kommerziell und nichtkommerziell relevante Reisen

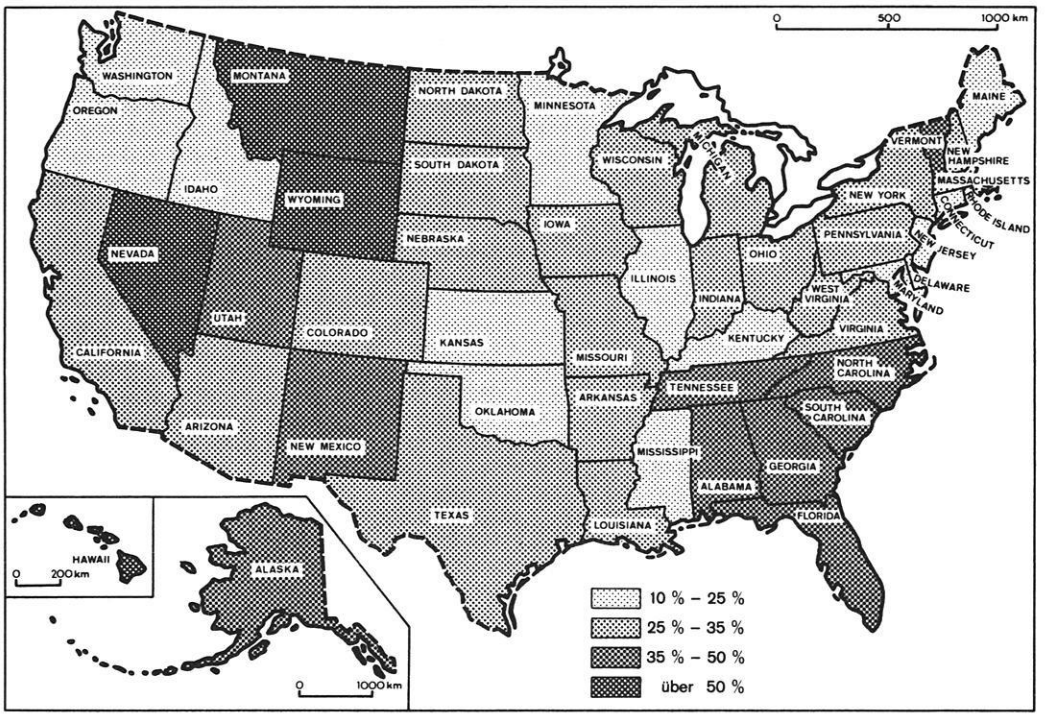
Da das generelle Reiseaufkommen alle Möglichkeiten des Verbringens einer Reise beinhaltet, kann die Art der Übernachtungen einiges über die kommerzielle Bedeutung des Reiseaufkommens aussagen.
Im nationalen Durchschnitt werden 31,5 Prozent aller Übernachtungen auf Reisen in kommerziellen Unterkünften verbracht. In den einzelnen Bundesstaaten schwanken die Werte zwischen 65,5 und 11 Prozent (Figur 27). Das District of Columbia besitzt dabei die Spitzenposition (65,5%) vor Nevada (65,1%), Hawaii (57,2%), Wyoming (51,7%) und Montana (50,0%)[3].
Dies sind Gebiete, die aufgrund ihrer geographischen Lage, ihrer physisch-geographischen Bedingungen und ihrer Tourismusstruktur für einen hohen Grad an kommerziellen Übernachtungen prädestiniert sind. Dabei spielt ganz wesentlich auch eine Rolle, daß in den meisten dieser Staaten die persönlichen Beziehungen zu den Menschen der urbanisierten Regionen der USA quantitativ nur gering ausgebildet sein können, weil die Größenordnungen der Einwohnerzahlen dieser Gebiete dies nicht anders zulassen. Nicht-kommerzielle Übernachtungsarten besitzen daher nur eine unterdurchschnittliche Bedeutung[4].

Die Anzahl der Übernachtungen auf Reisen, die in kommerziellen Unterkünften verbracht werden, geben Auskunft über den Grad klassisch-kommerzieller Formen des Tourismus, die als die wirtschaftlich ertragreichsten anzusehen sind: Florida nimmt mit 99,5 Millionen Übernachtungen in kommerziellen Unterkünften (1976) die überragende Spitzenposition in den USA ein (Figur 28). Dies ist ein deutlicher Hinweis auf den ausgeprägten out-of-state Tourismus dieses Staates, der sich auch im extrem hohen Übernachtungsanteil der Sightseeing Reisen (30,1%) im Vergleich zum nationalen Durchschnitt (7,7%) zeigt (Tabelle 25).
Kalifornien verzeichnet bei höherem Reiseaufkommen gegenüber Florida knapp 70 Millionen kommerzielle Übernachtungen und liegt mit diesem Aufkommen auf Platz zwei unter den Bundesstaaten. In diesen Zahlen spiegelt sich eine andere Tourismusstruktur wider: Aufgrund des hohen Grades an Eigenaufkommen bei der Anzahl der Reisen in Kalifornien, der großen Bevölkerungszahl des Bundesstaates und der räumlichen Nähe der Erholungsgebiete zu den urbanen

---

[3]Das District of Columbia wird neben den 50 Bundesstaaten als gleichberechtigte Einheit geführt. Eine Darstellung in den Abbildungen entfällt.
[4]Von allen Übernachtungen auf Reisen werden im nationalen Durchschnitt 41,6 Prozent auf Reisen zu Freunden und Verwandten verbracht (1977). Diese Übernachtungsart liegt in Nevada bei 18,9 Prozent, auf Hawaii bei 25,6 Prozent, in Montana bei 32,6 Prozent und in Wyoming bei 35,6 Prozent. Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, Tabellen 2 A, 28

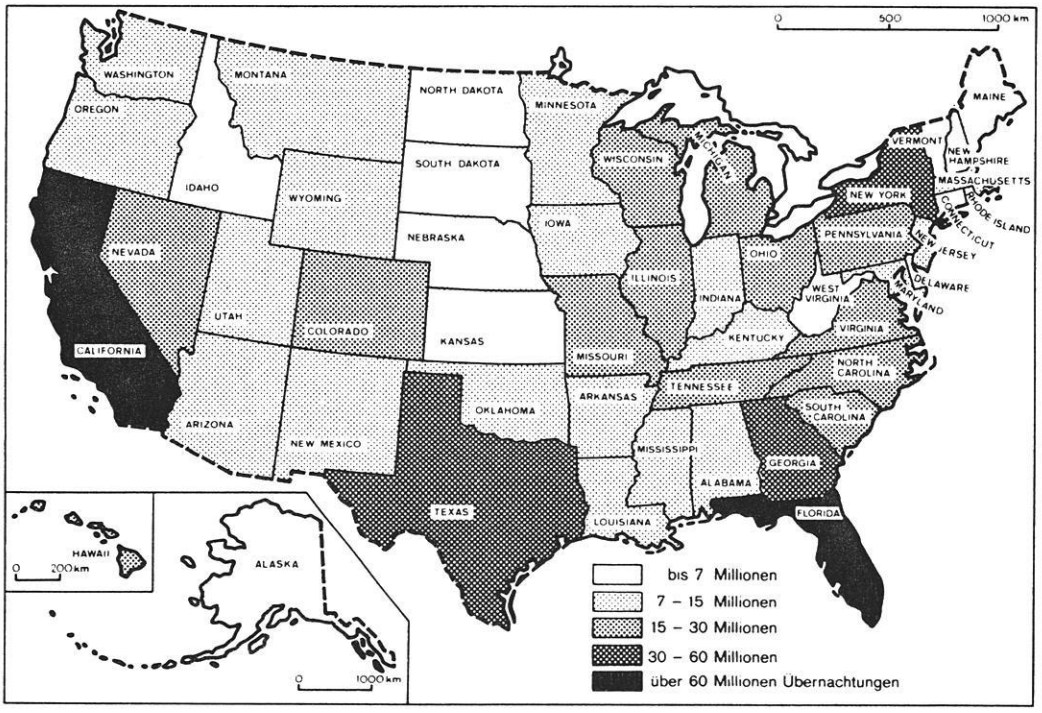
Figur 27: Anteil der in kommerziellen Unterkünften verbrachten Übernachtungen auf Reisen, 1976[1)]



1) Übernachtungen = Number of nights spent by persons on trips

Ermittelt aus: Goeldner, Charles, Travel Trends in the United States and Canada, Boulder, 1978, p. 95

Figur 28: Anzahl der Übernachtungen, die in kommerziellen Unterkünften verbracht werden, 1976



Ermittelt aus: Goeldner, Charles, 1978, p. 95

Zonen des Bundesstaates, bieten sich andere Übernachtungsformen eher an, wie z.B. Besuche bei Freunden und Verwandten oder Camping (Tabelle 25).
Die wenigsten kommerziellen Übernachtungen (unter 5 Millionen) werden in den kleinen Atlantikstaaten, in Neuengland, in den Präriestaaten zwischen North Dakota und Kansas, in einigen Gebirgsstaaten (Idaho, West Virginia) und in Alaska registriert. Es handelt sich dabei um Staaten mit einem generell geringen quantitativen Reiseaufkommen (Figur 25).
Der Bundesstaat Hawaii zeigt eine markante Abweichung: Obwohl er dem Reiseaufkommen nach lediglich an 49. Stelle aller Bundesstaaten steht, rangiert er bei der Anzahl der kommerziellen Übernachtungen an 18. Stelle. Verständlich wird diese Situation, berücksichtigt man, daß über 43 Prozent aller Übernachtungen (1977) auf Entertainment- und Sightseeing-Reisen entfallen. Vergleichbares gilt für Nevada, das im Reiseaufkommen den 23. Platz und bei den kommerziellen Übernachtungszahlen die 7. Stelle einnimmt (Tabelle 30). Fast 45 Prozent aller Übernachtungen werden hier auf Entertainment-Reisen verbracht.

Tabelle 25: Anteile der Übernachtungen an der Gesamtzahl der verbrachten Nächte auf Reisen nach unterschiedlichen Reiseformen in ausgewählten Bundesstaaten, 1977

Reiseformen	Florida	Kalifornien	Hawaii	Nevada
Besuchsreisen zu Freunden und Verwandten	33,0%	41,8%	25,6%	18,9%
Outdoor Recreation	6,9%	13,4%	11,8%	6,3%
Entertainment	3,9%	6,8%	14,0%	44,7%
Sightseeing	30,1%	4,8%	29,4%	3,5%
andere	26,1%	33,2%	19,2%	26,6%

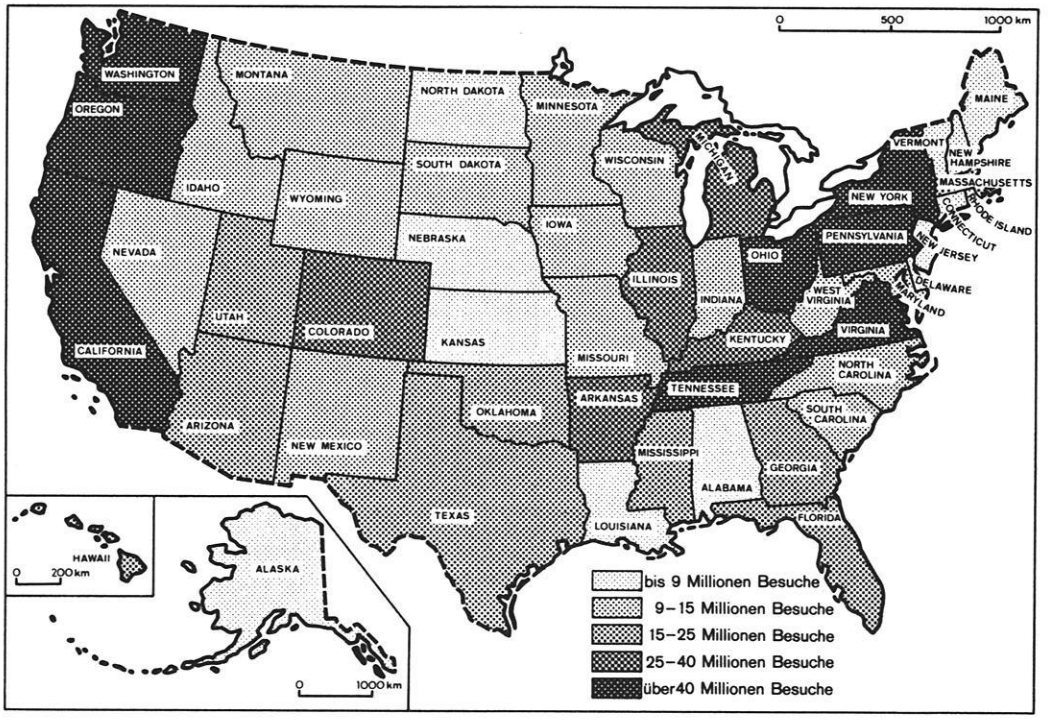
Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 211, 226, 232, 283

Überwiegend nichtkommerzielle touristische Aktivitäten spiegeln sich in den Besuchen der öffentlichen Erholungsgebiete wider. (Figur 29)
Der Bundesstaat mit dem größten Reiseaufkommen und der höchsten Einwohnerzahl, Kalifornien, kann auch die meisten Besucher in den öffentlichen Erholungsräumen aufweisen. 1979 waren es 136,3 Millionen[5]. Diese Zahl ist mehr als doppelt so groß wie die der nächstplazierten Staaten Washington (58,9 Mio) und Oregon (54,3 Mio). Hier wirkt sich der Lagevorteil der Erholungsgebiete zu den urbanen Zentren Kaliforniens in eindeutiger Weise aus und ist ebenso ein Beleg

---

[5]Die Besucherzahl von 136 Millionen in Kalifornien liegt weit über der Zahl des Reisegesamtaufkommens. Hier sind sowohl Mehrfachbesuche pro Reise als auch alle Reisen unter 100 Meilen enthalten.

Figur 29: Anzahl der Besuche in ausgewählten öffentlichen Erholungsräumen 1979: Gebiete des National Park Service, der National Forests und der State Parks



Ermittelt aus: Goeldner, Charles, 1981, pp. 15, 25, 31

für die relativ geringe Zahl an kommerziellen Übernachtungen in diesem Bundesland.

Neben diesen pazifischen Küstenstaaten verfügen mehrere Appalachenstaaten zwischen New York und Tennessee, die in günstiger Reichweite zur atlantischen Megalopolis liegen, über ein hohes Aufkommen in den öffentlichen Erholungsräumen. Daß das nördliche Neuengland, neben anderen Gebieten, wie z.B. die Prärriestaaten, nur geringe Besucherzahlen aufweist, liegt besonders an der begrenzten Fläche öffentlicher Erholungsgebiete. In den Neuengland Staaten gibt es aber eine Vielzahl privater Erholungsräume (Forsten), die das Bild relativieren.

7.1.3 Die Reiseaktivitäten der Bevölkerung der einzelnen Bundesstaaten

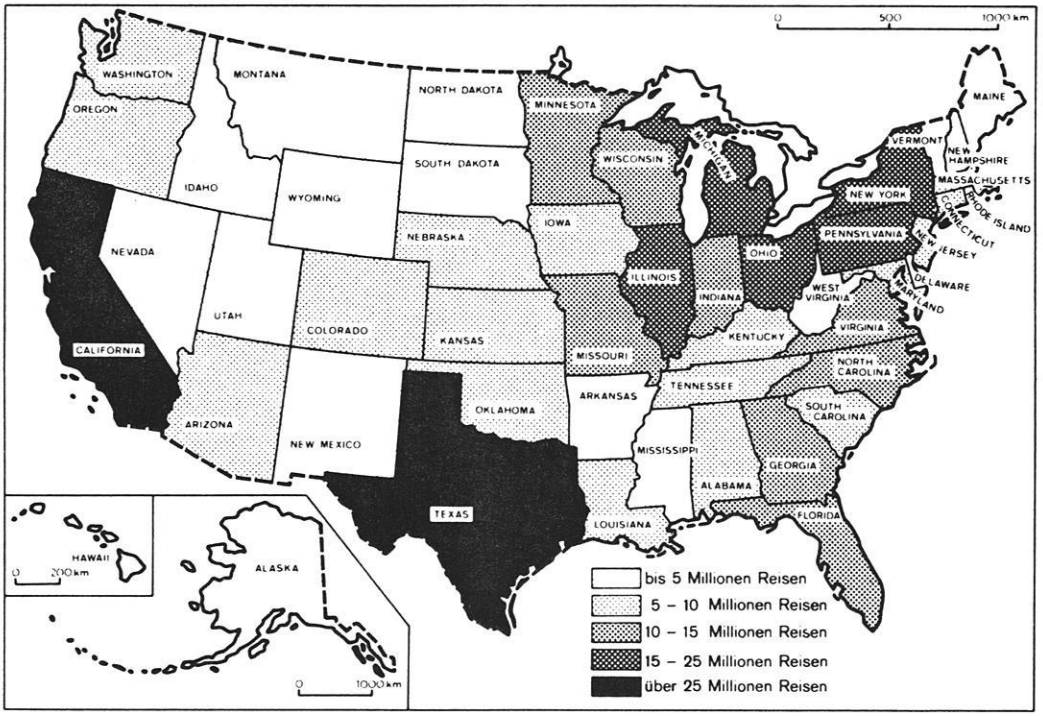
Neben dem Reiseaufkommen, das den einzelnen Bundesstaaten zugute kommt, wird im folgenden das Reiseaufkommen der Bevölkerung der einzelnen Bundesstaaten ermittelt:
Im wesentlichen verfügen die bevölkerungsstarken Bundesstaaten, in denen ein hohes durchschnittliches Einkommen erwirtschaftet wird, über die höchsten absoluten Reisezahlen ihrer Bevölkerung. Die Kalifornier erbringen mit 52,5 Millionen Reisen vor den Texanern (34,7 Mio Reisen) das höchste Reiseaufkommen, gefolgt von einigen Staaten des nordöstlichen Industriegebietes der USA (Figur 30). In den Staaten mit geringen Bevölkerungszahlen und niedrigem durchschnittlichem Einkommen erbringt die Bevölkerung ein nur geringes Reisevolumen (Figuren 30 und 32). Dies trifft besonders auf die Rocky-Mountains-Staaten, die Staaten der nördlichen Prärien, Teile des Alten Südens und der zentralen Appalachen sowie das nördliche Neuengland zu.

Daß die Reiseintensität nicht ausschließlich vom Einkommen abhängt, zeigt ein Vergleich der Pro-Kopf-Reisen (bezogen auf die Bevölkerungszahl der Bundesstaaten) mit dem Durchschnittseinkommen der Bevölkerung (Figuren 31 und 32). Lediglich im Alten Süden und in einigen Appalachen-Staaten scheint eine Einkommensabhängigkeit von der Reiseintensität vorzuliegen. Ansonsten sind erhebliche Abweichungen festzustellen. Dabei zeigen die größten Auffälligkeiten die nördlichen Hochgebirgs- und Präriestaaten (von den Großen Seen zum Pazifik) sowie einige Staaten im Südwesten, deren Bevölkerung sich besonders reiseintensiv verhält. Hierbei handelt es sich zum großen Teil um attraktive touristische Zielregionen oder deren Einzugsbereiche und z.T. um die Gebiete, die von der Sunbelt-Migration erfaßt sind und in denen eine verstärkte Reiseintensität festgestellt wird. In diesen Staaten mit mehr als drei Reisen pro Kopf der Bevölkerung pro Jahr (Figur 31) werden - bis auf die Dakotas und Idaho - mehr als 55 Prozent der Reisen in den Bundesstaaten verbracht, in denen sie beginnen, was als Hinweis auf die Nähe touristisch attraktiver Räume (z.B. Rocky Mountains, große Seen) gewertet werden kann.[6]
Vor allem in touristisch attraktiven Bundesstaaten, in Staaten, die über eine große Fläche verfügen und zum Teil in peripherer Lage liegen, ist der Anteil der Reisen der Bevölkerung der Bundesstaaten, die im Bundesstaat verbracht

---

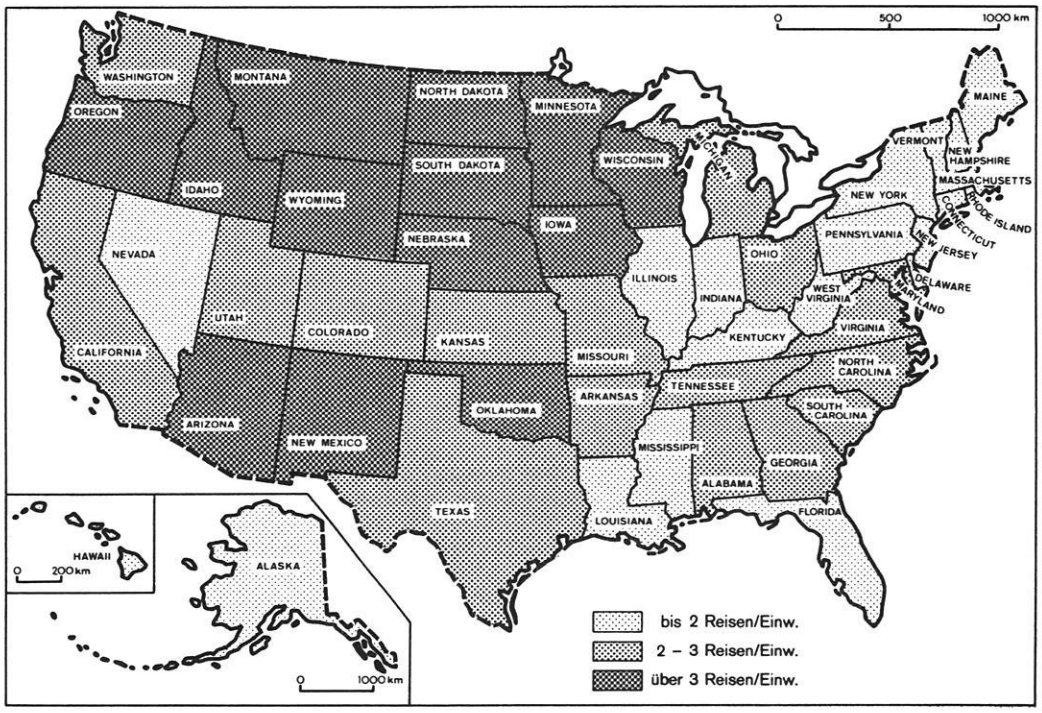
[6] In den dünnbesiedelten Staaten wird zudem die 100-Meilen Grenze der Reisedefinition eher als im dichtbesiedelten Osten überschritten, so daß sich daraus auch erklären läßt, warum die Reiseintensität in diesen ländlichen Bereichen -bezogen auf die Gesamtbevölkerung - höher ausfällt als in den urbanisierten Bundesstaaten.

Figur 30: Anzahl der Reisen, die von der Bevölkerung der einzelnen Bundesstaaten unternommen werden, die im Bundesstaat beginnen (1977)



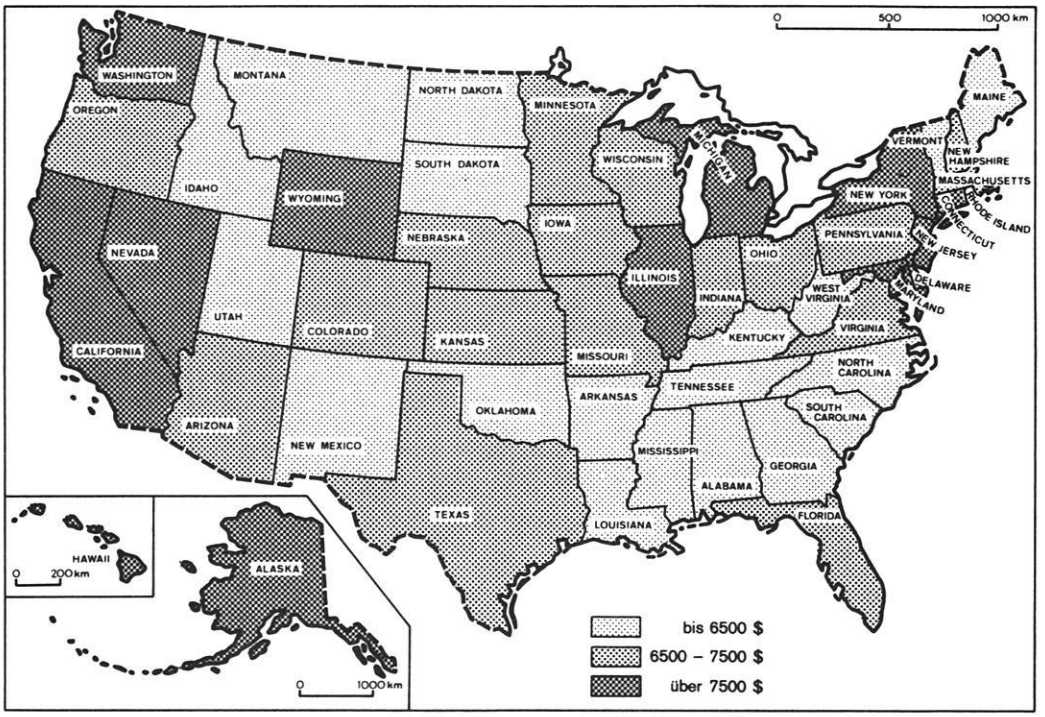
Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

Figur 31: Durchschnittliche Anzahl der Reisen/Jahr pro Kopf der Bevölkerung, 1977



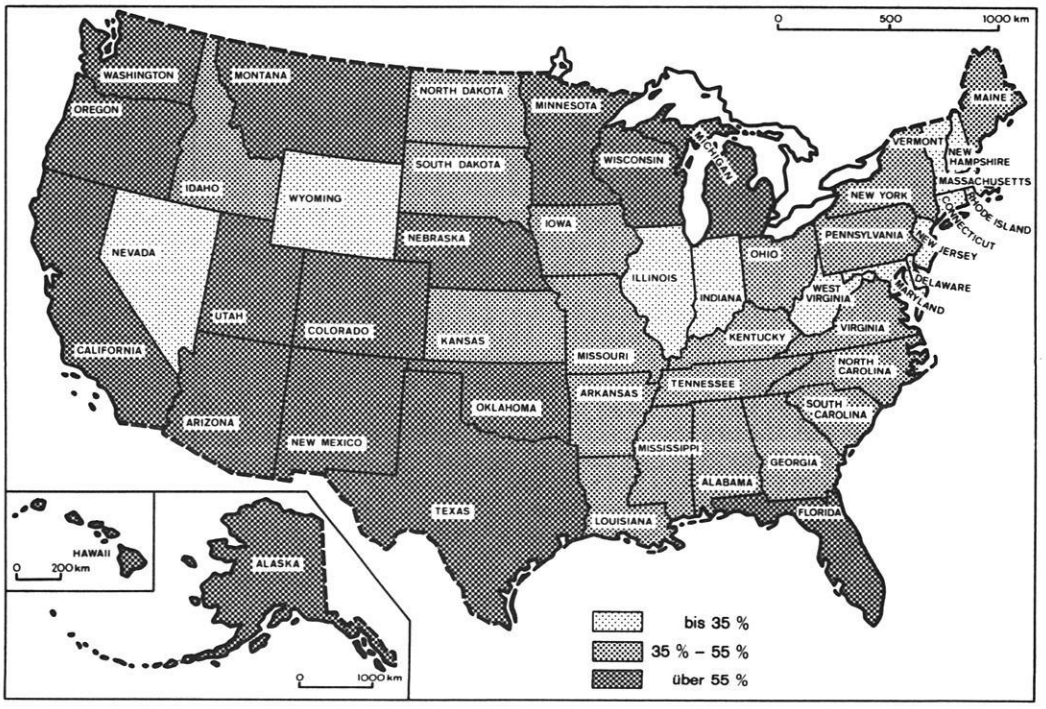
Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 14

Figur 32: Pro-Kopf-Einkommen der Bevölkerung der amerikanischen Bundesstaaten 1977



Ermittelt aus: Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 449

Figur 33: Anteil der Reisen, die im Bundesstaat beginnen und dort verbracht werden, 1977



Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

werden - gemessen an der Gesamtzahl aller Reisen der Einwohner des Bundesstaates - besonders hoch. Unter den kontinentalen Staaten besitzt Kalifornien wiederum die Spitzenposition: 79 Prozent der Reisen der Kalifornier werden in Kalifornien selbst verbracht (Figur 33). Es folgen die Staaten Texas (72%), Nebraska (70%), Alaska (67%) und Florida (65%).

Die niedrigsten Werte (über 15%) werden in den kleinen z.T. stark urbanisierten Atlantikstaaten, bei denen relativ kurze Entfernungen genügen, um die Grenzen des Bundesstaates zu überqueren, und im Wüstenstaat Nevada ermittelt. Hier verbringen nur relativ wenige Einwohner ihre Reisen.
Eine Ausnahmesituation zeigt Hawaii. Die geringe Reiseaktivität der Bewohner, wie sie in Figur 31 zum Ausdruck kommt, ist auf die durch die Lage der Inselgruppe und auf die touristischen Gunstfaktoren der Insel selbst zurückzuführen, so daß der statistisch ermittelte Anteil von 100 Prozent für die Reisen der Bevölkerung, die im Bundesstaat verbracht werden, erklärlich ist. Das Aufsuchen eines anderen Bundesstaates bedeutet zumindest einen mehrstündigen Flug für die Reisenden.

7.1.4 Reisebilanzen der Bundesstaaten und Hauptreiseströme

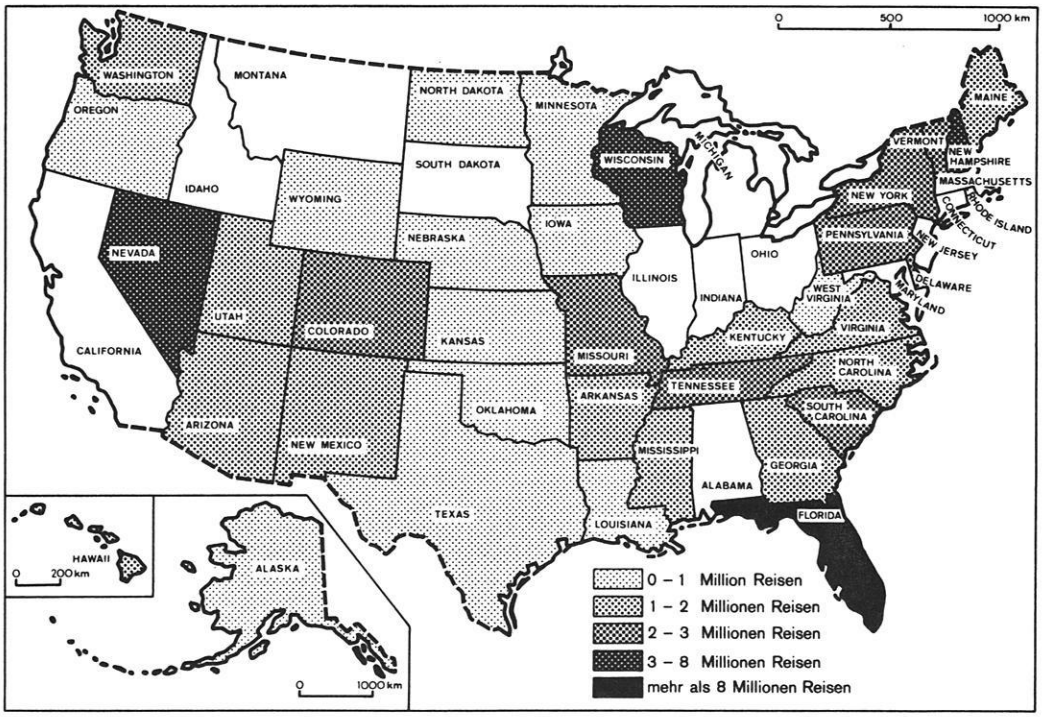
Obwohl in vielen Bundesstaaten ein Großteil der Reisen nicht über die Grenzen des betreffenden Staates hinausgeht, können anhand der Reisen, die in andere Bundesstaaten führen, typische Reisebewegungen, Reiseströme zwischen den Bundsesstaaten der USA ermittelt werden.
Typisch ist, daß Bundesstaaten mit hohen Einwohnerzahlen auch die meisten Reisenden nach außerhalb abgeben, aber gleichzeitig eine Vielzahl an out-of-state Touristen erhalten. Eine Ausnahme stellt Florida dar, das vergleichsweise wenig Reisen nach außen abgibt, aber der wichtigste Bundesstaat für out-of-state Reisen ist (Tabelle 26).

Tabelle 26: Bundesstaaten mit hohen Ausreise- bzw. Einreisezahlen, 1977 in Millionen

Staaten mit hohen Ausreisezahlen der eigenen Bevölkerung		Staaten mit der höchsten Anzahl der out-of-state-Touristen	
Illinois	14,9	Florida	18,4
Ohio	13,4	New York	14,1
New York	11,4	Pennsylvania	13,0
Kalifornien	10,8	Illinois	11,8
Pennsylvania	10,4	Ohio	10,7
		Texas	10,2
(Florida = 5,2)		Kalifornien	9,9

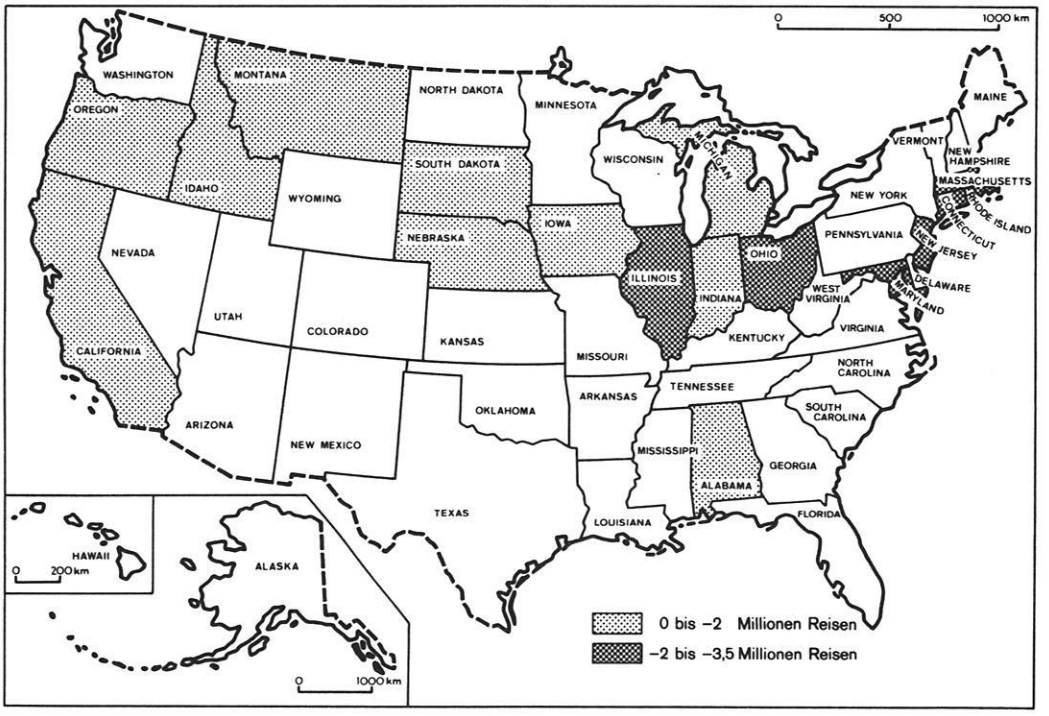
Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, Tab. 28, 29

Figur 34: Reisebilanzwerte der Bundesstaaten, Reiseüberschüsse 1977



Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

Figur 35: Reisebilanzwerte der Bundesstaaten, Reisedefizite 1977[1)]



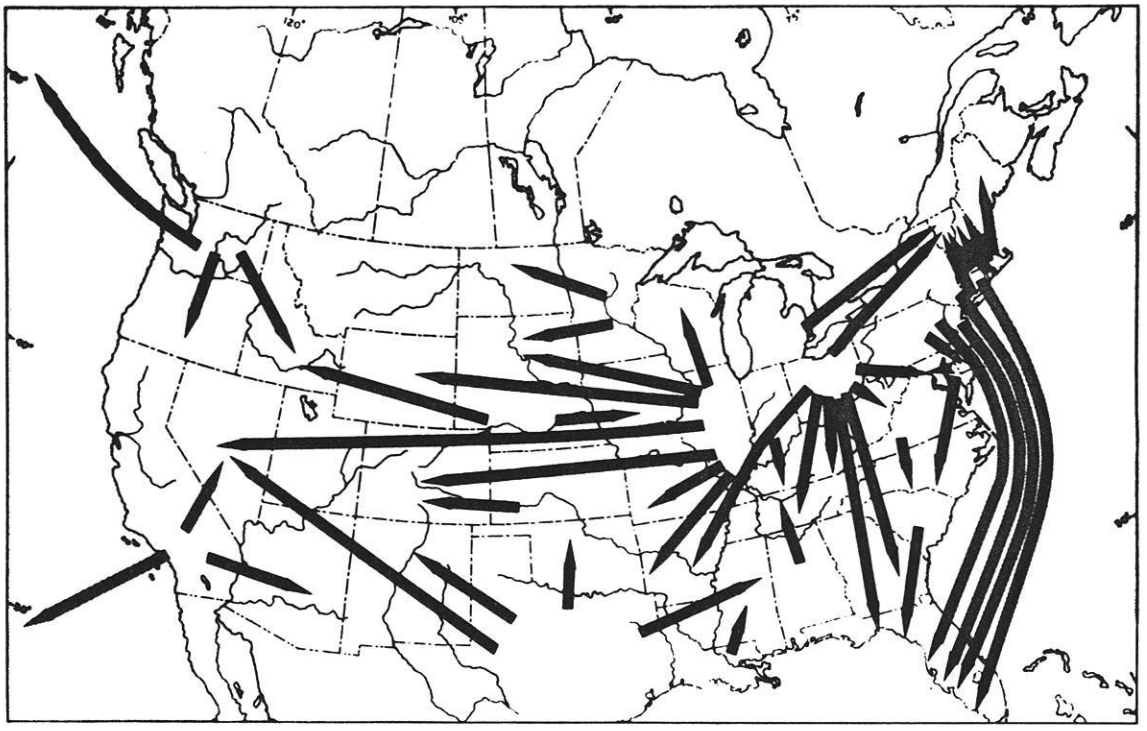
Ermittelt aus: National Travel Survey 1977, pp. 199-351

1) Da Iowa, Nebraska und Oregon über ausgeglichene Bilanzen verfügen, sind diese Staaten in beide Abbildungen aufgenommen

Bei den Reise-Netto-Werten erzielt Florida mit 13,4 Millionen Reisen im Jahre 1977 den mit Abstand größten Reisebilanzüberschuß aller Bundesstaaten und ist damit bedeutendstes touristisches Zielgebiet der USA. Erst mit großem Abstand folgen die Bundesstaaten Nevada mit plus 7,2 Millionen Reisen, Wisconsin mit plus 4,2 Millionen Reisen, das District of Columbia mit plus 3,8 Millionen Reisen und New Hampshire mit plus 3,7 Millionen Reisen (Figur 34).

Die Bundesstaaten, die die größten Reisebilanzdefizite aufweisen, sind zum einen vier Atlantikstaaten zwischen Massachusetts und Maryland[7], zum anderen Illinois und Ohio (Figur 35). Die Defizitwerte liegen zwischen zwei und 3,2 Millionen Reisen. Etwas abgeschwächt stellt sich die Situation für Kalifornien dar, das mit minus 900 000 Reisen ebenfalls zu den Netto-Abgeberstaaten zählt.
Auf der Basis der Netto-Reisewerte jedes einzelnen Bundesstaates lassen sich die Hauptreiseströme in den USA ermitteln, wie sie in den Figuren 36 bis 43

Figur 36: Die Hauptreiseströme in den USA, 1972



Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

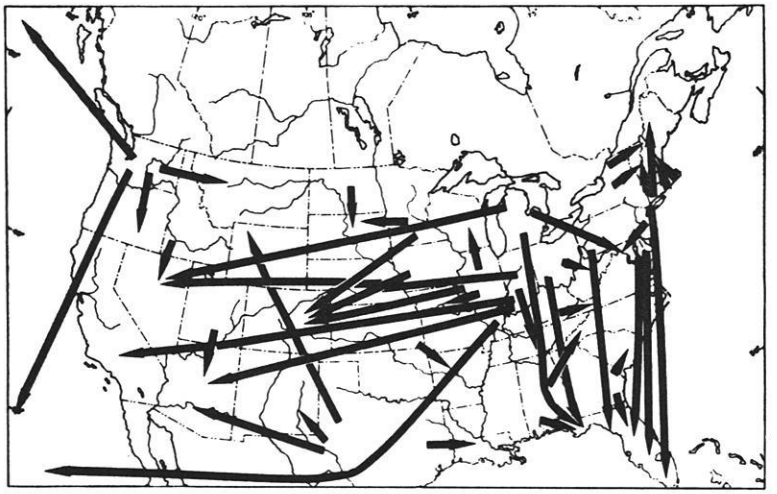
---

[7]Maryland weist das größte Reisedefizit aller Bundesstaaten mit 3,2 Millionen Reisen auf.

ausgewiesen sind[8]. Dabei wird ersichtlich, daß die bedeutendsten Reiseströme in den Bundesstaaten der atlantischen Megalopolis und in den Staaten südlich der Großen Seen einsetzen und überwiegend in den Süden, mit Florida als wichtigstem Zielstaat, führen.
Aber auch in das nördliche Neu-England, in die zentrale Appalachenregion, sowie in die Hochgebirgsstaaten der Rocky Mountains sind diese Hauptreiseströme gerichtet. Aus anderen Reiseabgeber-Staaten (u.a. Kalifornien, Texas, Washington) führen die Hauptströme eher in benachbarte Gebiete, die überwiegend mit großflächigen Erholungsräumen ausgestattet sind bzw. in die nichtkontinentalen Bundesstaaten.

In den Figuren 37 bis 43 sind die Hauptreiseströme für die verschiedenen Reiseanlässe bzw. Reiseformen dargestellt:

Figur 37:
Die Hauptreiseströme der SIGHTSEEING-Reisen, 1972



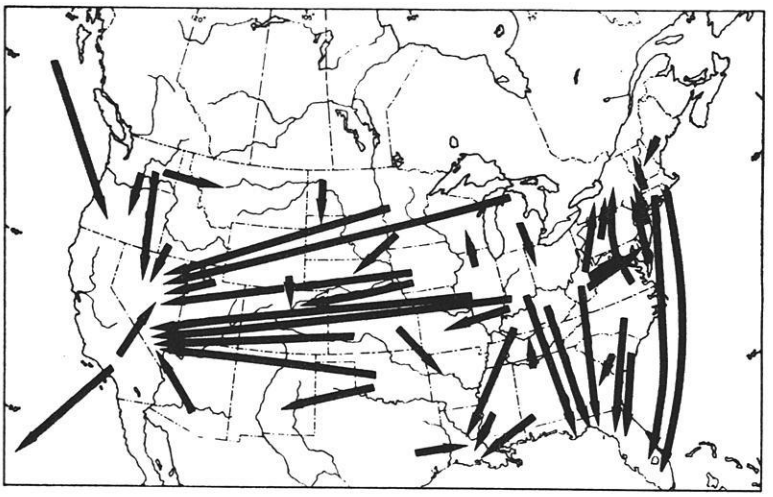
Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

Die Sightseeing-Reisen (Figur 37), die Entertainment-Reisen (Figur 38) und die Outdoor-Recreation Reisen (Figur 39) zeigen Ähnlichkeiten mit den Gesamtreisebewegungen auf. Die Herkunftsgebiete sind nahezu identisch; Abweichungen wie in Kalifornien, wo die out-of-state Touristen bei den Sightseeing-Reisen überwiegen, so daß dieser Bundesstaat als Zielgebiet ausgewiesen ist, sind die Ausnahme. Sightseeing-Reisen sind besonders auf die Rocky Mountains Staaten, auf Florida und zum Teil auf Hawaii ausgerichtet. Ähnliches ist bei den Out

---

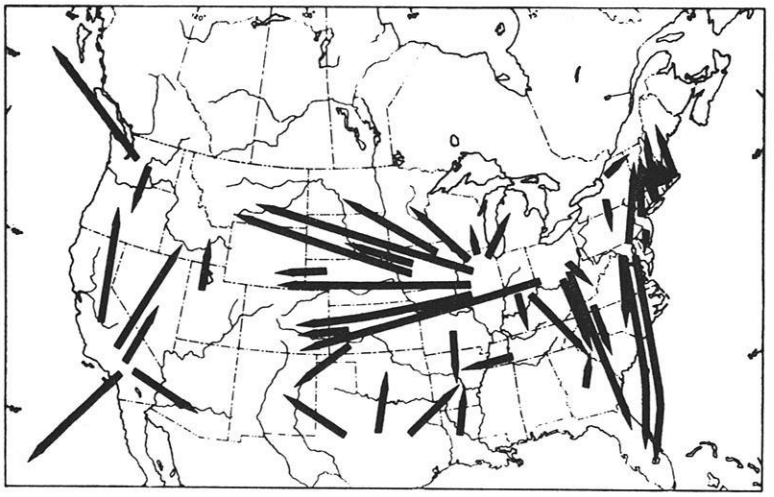
[8]Dabei sind aus Gründen der Übersicht nur die Reisen aus den Staaten berücksichtigt worden, in denen die eigene Bevölkerung mehr Reisen in andere Bundesstaaten unternimmt, als dieser Bundesstaat selbst an out-of-state Touristen aus dem betreffenden Staat erhält. Nach: Hudman, Lloyd E. und Budge, Robert Seth, An Analysis and Atlas of Travel in the United States, Boulder, Colorado 1977, pp. 95-98, Das Datenmaterial wurde mit Hilfe eines 'trip-assignment model' erstellt.

Figur: 38:
Die Hauptreiseströme der ENTERTAIN-MENT-Reisen 1972



Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

Figur 39:
Die Hauptreiseströme der OUTDOOR-RECREATION-REISEN 1972

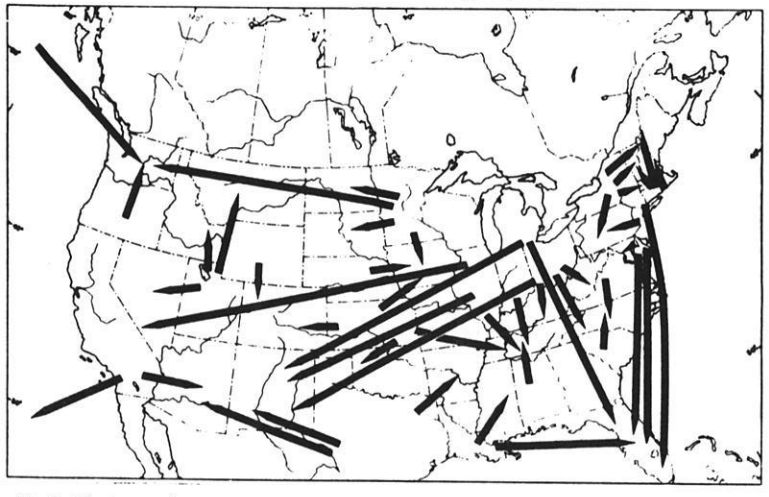


Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

door Recreation Reisen festzustellen, deren deutliche Zielschwerpunkte im Hochgebirge, aber auch im nördlichen Neuengland liegen.
Bei den Entertainment-Reisen verdeutlicht die Karte die führende Rolle Nevadas; aber auch Florida, New York und Lousiana erhalten hohen Zuspruch.
Die Hauptreiseströme unter dem Aspekt der Besuche bei Freunden und Verwandten und die Reisen aus familiären Gründen verlaufen stark Sun-Belt orientiert, so daß sie als Teilresultat der großräumlichen Wohnsitzverlagerung in den USA angesprochen werden können.

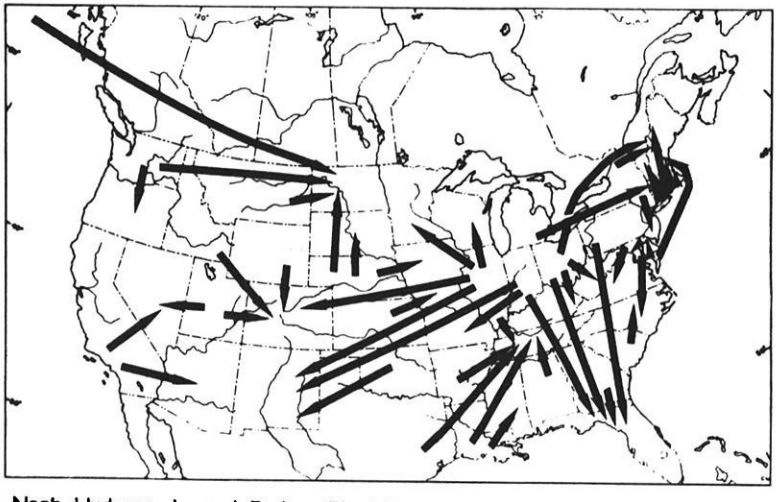
Dagegen zeichnen sich die Reiseströme der Geschäfts- und Kongreßreisen durch einen überwiegenden Verlauf von Ost nach West aus, mit sekundären Bewegungen in den Süden. Diese Reisen besitzen zwar primär nicht Erholungs- bzw.

Figur 40:
Die Hauptreiseströme der VISITING FRIENDS & RELATIVES Reisen, 1972



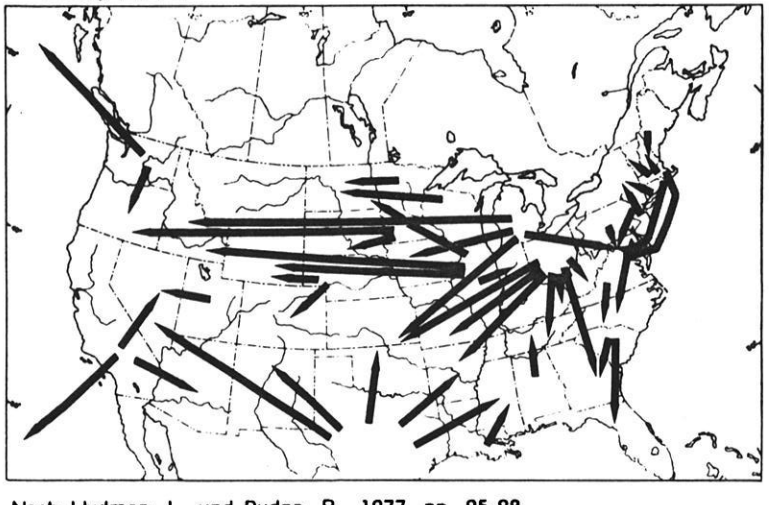
Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

Figur 41:
Die Hauptreiseströme der PERSONAL & FAMILY AFFAIRS Reisen, 1972



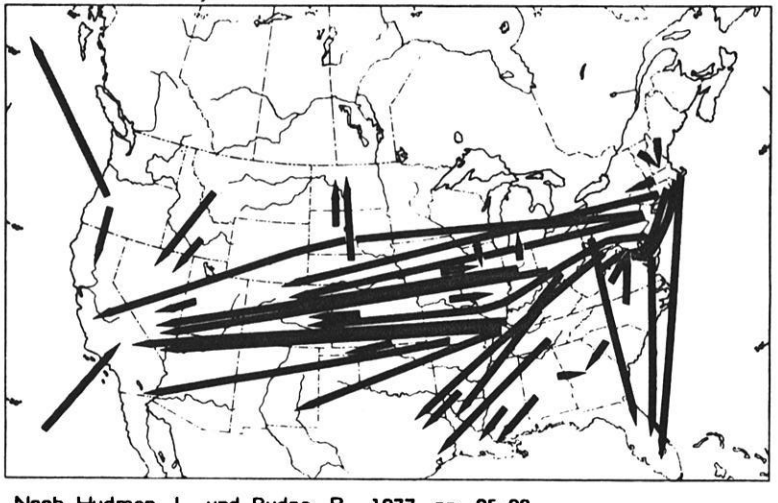
Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

Figur 42:
Die Hauptreiseströme der BUSINESS-Reisen, 1972



Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

Figur 43:
Die Hauptreiseströme der CONVENTIONS-Reisen, 1972



Nach Hudman, L. und Budge, R., 1977, pp. 95-98

Urlaubscharakter, haben für die Zielregionen aufgrund des außerregional erwirtschafteten Kapitels, das dort ausgegeben wird, touristische Bedeutung.

7.2 Die Ausgaben der amerikanischen Touristen in den Bundesstaaten der USA und ihre Auswirkungen

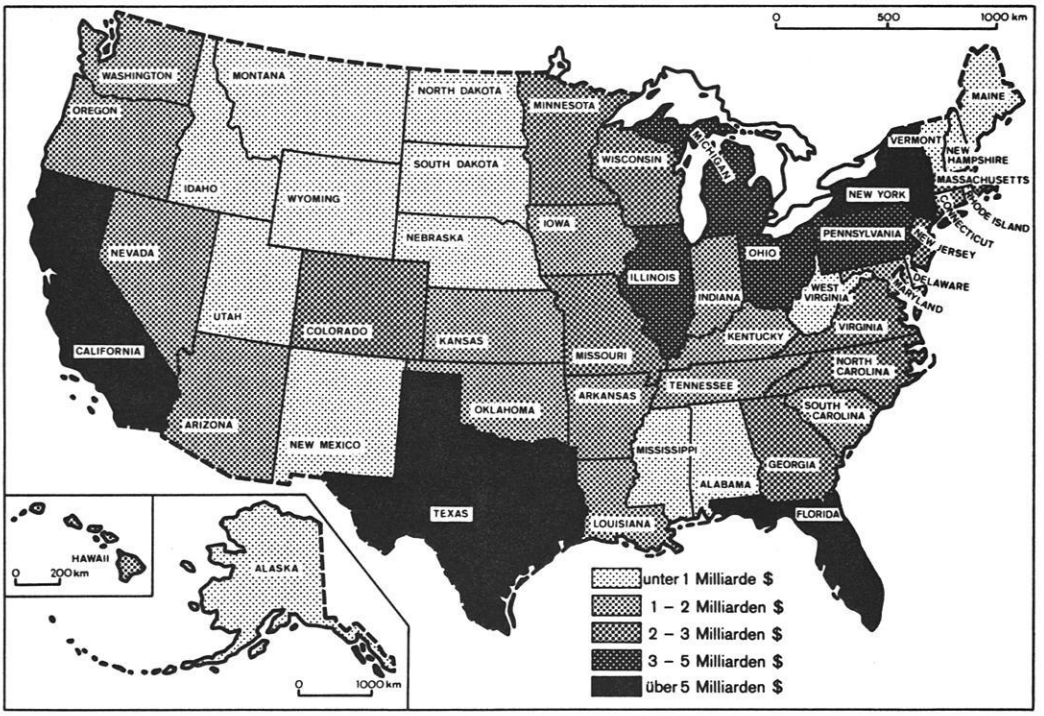
7.2.1 Absolute Ausgaben

Die Bundesstaaten, die über ein großes Reiseaufkommen verfügen, erzielen auch die höchsten Einnahmen aus dem Tourismus[9]: In Kalifornien gaben die Touristen im Jahre 1977 knapp 13 Milliarden Dollar aus, eine Summe, die von keinem anderen Bundesstaat erreicht wurde. Florida folgt mit knapp 8,5 Milliarden

---

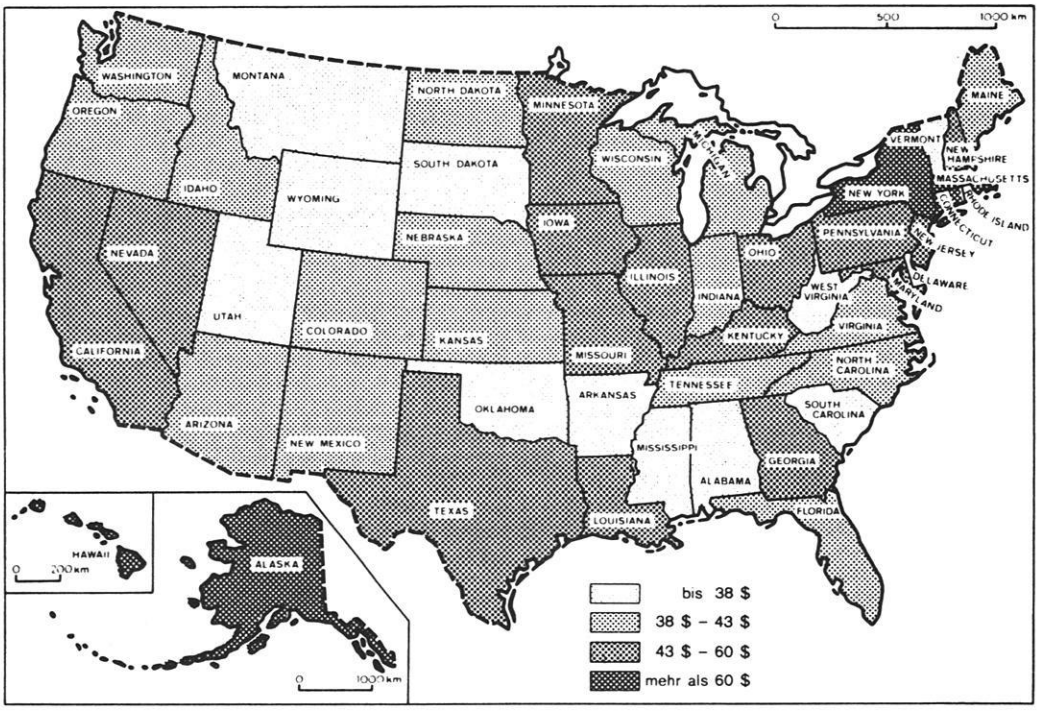
[9]Grundlage der hier verwendeten touristischen Wirtschaftsdaten ist das "Travel Economic Impact Model" (TEIM) des U.S. Travel Data Center (seit 1974, 1977 verändert, so daß Datenvergleichbarkeit eingeschränkt ist). Bei der Erfassung der Wirtschaftsdaten zum Tourismus wurden neben den Reisen über 100 Meilen auch die Übernachtungsreisen bei kürzeren Entfernungen berücksichtigt, um den tatsächlichen Ausgabedaten so nahe wie möglich zu kommen. Daraus ergeben sich folgende Differenzen: Ausgaben der US-Touristen in den USA 1977 = 90 Milliarden Dollar bei Reisen über 100 Meilen, 109,4 Milliarden Dollar bei der Berücksichtigung der Übernachtungsreisen auch unter 100 Meilen.
Gezählt werden die Ausgaben in den Staaten, in denen Übernachtungen stattfinden, die Ausgangspunkte bzw. Zielpunkte der Reisen sind. Tagestransitreisen durch einen Staat und der Auslandstourismus bleiben unberücksichtigt. Für das TEIM wurden 16 Teilbranchen nach den Klassifizierungen des Office of Management and Budget in Washington (Standard Industrial Classification, SIC) ausgewählt: Tankstellen/Autohändler (SIC 55), Autovermietung (751), Unterhaltungs- und Erholungsdienstleistungen (SIC 79), Kinos (783), Restaurants (SIC 58), Kaufhäuser (SIC 53) und kleinere Geschäfte (59), Hotels/Motels (SIC 701), Campingplätze und Trailer-Parks (703), zwei Gruppen von building contractors (152) (1531), Fluggesellschaften (SIC 45), Taxis (411), Busgesellschaften (413), Bahn/Amtrak (441), Reisevermittler (SIC 4722)

Figur 44: Ausgaben der U.S.-Touristen in den USA, 1977



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, Washington, D.C. 1980, pp. 34-37

Figur 45: Durchschnittliche Tagesausgaben auf Reisen über 100 Meilen, 1977



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, 1977 National Travel Expenditure Study, p. A 99

Dollar auf Rang zwei[10], aber auch New York und Texas mit 7,1 bzw. 6,2 Milliarden Dollar gehören mit zur Spitzengruppe (Figur 44).

Zwischen drei und fünf Milliarden Dollar erzielen eine Reihe flächengroßer bzw. urbanisierter Staaten im Gebiet südlich der Großen Seen. Eine mittlere Position (zwei bis drei Milliarden Dollar) nehmen einige Atlantikstaaten, periphere Staaten an den Großen Seen und der Hochgebirgsstaat Colorado ein, während besonders die nördlichen Prärie- und Hochgebirgsstaaten, Teile des Alten Süden, West Virginia in den zentralen Appalachen sowie das nördliche Neuengland die Gebiete mit den geringsten Einnahmen aus dem Tourismus sind (unter 0,5 Milliarden $).

Die Höhe der Einnahmen ist nicht nur von der Anzahl der Reisen abhängig, sondern es spielen die unterschiedlichen Reisekosten in den verschiedenen Zielgebieten, die sozioökonomische Situation der Touristen sowie bestimmte Reiseverbringungspräferenzen eine Rolle.

Die Ausgaben, die die Touristen im Durchschnitt aller Reisen pro Tag tätigen, geben darauf einen Hinweis: Im atlantischen Nordosten der USA, in den Bundesstaaten Connecticut, New York, Massachusetts und im District of Columbia werden die höchsten Tagesausgaben registriert (Figur 45). In Connecticut wird mit 81,16 Dollar (1977) der Betrag des nationalen Durchschnitts (42,74 $) fast verdoppelt. Zu dieser Spitzengruppe zählen auch die Staaten Alaska (68,21 $) und Hawaii (66,37 $).

Die Ursachen für diese hohen Tagesbeträge sind in den überdurchschnittlich hohen Teilbeträgen für Übernachtungen, Transport bzw. Verpflegung zu sehen (Tab. 27), die für diese Bundesstaaten charakteristisch sind. Es sind die Bundesstaaten, in denen ein hohes Einkommen erzielt wird (Figur 32), die auf touristische Ausstattungsimporte angewiesen sind (Alaska, Hawaii) und in denen der Anteil der Übernachtungen in kommerziellen Unterkünften eine besonders große Rolle spielt (Figuren 27 und 28).

Tabelle 27: Überdurchschnittlich hohe touristische Teilausgaben für Übernachtungen, Verpflegung und Transport, Tagesbasis, 1977

Übernachtungsausgaben		Transportausgaben		Verpflegungsausgaben	
USA	6,23 $	USA	17,01 $	USA	12,36 $
Hawaii	17,01 $	Connecticut	55,29 $	District o.C.	20,28 $
District of C.	16,35 $	Alaska	33,24 $	Alaska	18,63 $
New Hampsh.	15,80 $	Mass.	31,44 $	New York	17,85 $
Nevada	12,33 $	Illincis	31,12 $	Idaho	17,37 $
Mass.	10,67 $	New York	29,99 $	Nevada	16,50 $
Maine	10,53 $	Hawaii	27,78 $	Vermont	16,12 $
New York	10,31 $	Ohio	26,01 $	New Jersey	15,38 $
		Kalifornien	25,74 $	Hawaii	15,09 $

Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, 1977 National Travel Expenditure Study, 1979, p. A 99

[10]Die Daten weichen von den Erhebungen der Landesbehörden ab (Kapitel8.4).

Die niedrigsten Tagesausgaben fallen in den Staaten des Alten Südens an, wobei Arkansas mit 28,79 Dollar sich am preiswertesten präsentiert, gefolgt von Mississippi (33,79 $) und Alabama (34,61 $). Ebenfalls zur Gruppe der Niedrigpreis-Staaten zählen einige Prärie- und Hochgebirgsstaaten sowie Vermont und West Virginia. Bis auf Wyoming gehören alle Bundesstaaten, in denen pro Tag im Durchschnitt nicht mehr als 38 Dollar ausgegeben werden, zu der Gruppe der einkommensschwächsten Staaten, was ein Hinweis auf niedrige Lebenshaltungskosten ist.

Tabelle 28: Unterdurchschnittlich niedrige touristische Teilausgaben für Übernachtungen, Verpflegung und Transport, Tagesbasis, 1977

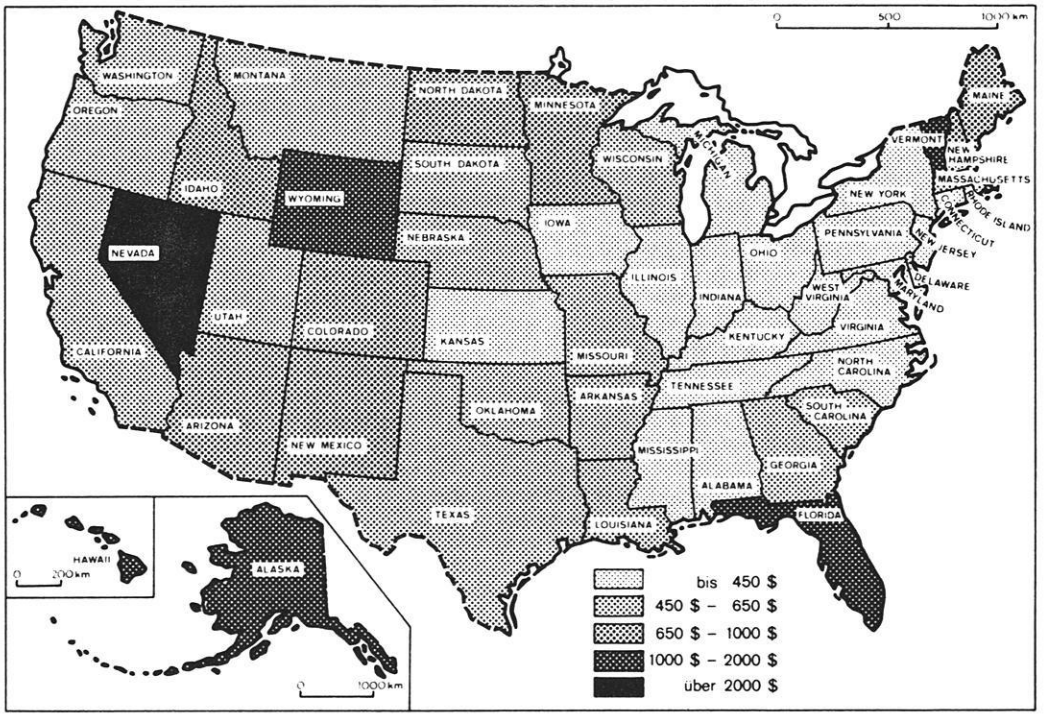
Übernachtungsausgaben		Transportausgaben		Verpflegungsausgaben	
USA	6,23 $	USA	17,01 $	USA	12,36 $
North Dakota	2,93 $	Vermont	3,36 $	Arkansas	10,96 $
Ohio	3,13 $	Delaware	6,37 $	Wyoming	10,99 $
Alabama	3,21 $	Arkansas	7,43 $	S. Dakota	11,10 $
Oregon	3,29 $	Maine	7,50 $	Montana	11,42 $
Oklahoma	3,46 $	N. Hampshire	8,13 $	Missouri	11,42 $
Nebraska	3,47 $	Wisconsin	9,73 $	Alabama	11,43 $
Kansas	3,48 $	West Virginia	9,77 $	Kansas	11,46 $
Mississippi	3,53 $			Michigan	11,46 $
Arkansas/R.Isl.	3,54 $				

Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, 1977 National Travel Expenditure Study, p. A 99

7.2.2 Die relative Bedeutung der Touristenausgaben

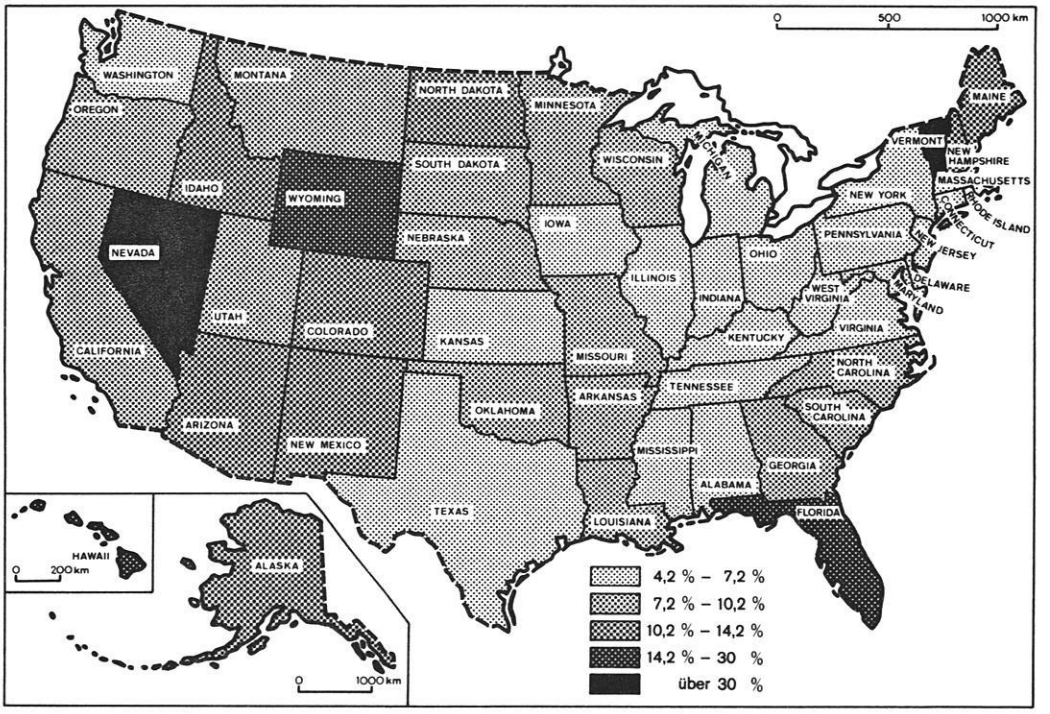
Die Größenordnungen der Touristenausgaben, so wie sie den einzelnen Bundesstaaten zugute kommen, sind nicht identisch mit der Bedeutung, die sie besitzen. Faktoren wie die Bevölkerungsgröße, die Vielfalt und Differenziertheit der Wirtschaft sowie deren Produktivität relativieren den Einfluß der Touristenausgaben zum Teil recht erheblich.
Bei der Verteilung der Touristenausgaben auf die Einwohner der Bundesstaaten ergab sich 1977 folgendes Bild:
Bundesstaaten, die bevorzugte Zielgebiete der Touristen sind (z.B. Nevada, Florida, Hawaii), Bundesstaaten mit einer geringen Bevölkerungszahl (Wyoming, Vermont, Alaska, Hawaii) und Bundesstaaten, in denen hohe Tagesausgaben getätigt werden (z.B. Alaska, Hawaii), erzielen die höchsten Pro-Kopf-Werte, insbesondere wenn eine Kombination dieser Faktoren vorliegt: Nevada besitzt mit 2867 Dollar pro Einwohner mit großem Abstand die Spitzenposition in den

Figur 46: Touristenausgaben pro Kopf der Bevölkerung des Bundesstaates, 1977



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 34-37, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 14

Figur 47: Der Anteil der Touristenausgaben am durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen der Einwohner der Bundesstaaten, 1977



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 34-37, Statistical Abstract of the U.S. 1978, pp. 14, 449

USA, gefolgt von Vermont mit 1775 Dollar, Hawaii mit 1643 Dollar und Alaska mit 1276 $. Florida gehört mit 1003 Dollar pro Kopf ebenfalls zur Spitzengruppe (Figur 46).

Die niedrigsten Pro-Kopf-Werte werden im Alten Süden (Alabama 245 $, Mississippi 291 $), in den Appalachen-Staaten, in den großen Industriestaaten des Manufacturing-Belts und in den flächenkleinen Atlantik-Staaten erzielt. Bis auf Randgebiete werden in der ganzen östlichen Landeshälfte der USA nur unterdurchschnittliche Pro-Kopf-Werte erreicht.
Kalifornien an der Westküste, das mit Abstand die höchsten Einnahmen aus dem Tourismus erzielt, gehört bei der Pro-Kopf-Berechnung (592 Dollar) eher zu den Staaten, in denen die Touristenausgaben vergleichsweise wenig bedeutend sind, wenn auch bedeutender als in fast allen Staaten der östlichen Landeshälfte.

Noch prägnanter wird die relative Bedeutung der Touristenausgaben in ihrer Relation zum privaten Einkommen der Bevölkerung, weil dadurch die Einflußgröße des Tourismus an der Gesamtwirtschaft des jeweiligen Bundesstaates auf einer Pro-Kopf-Basis deutlich wird. Eine nahezu identische Staatengruppe wie bei den Ausgaben der Touristen pro Kopf der Bevölkerung schält sich auch bei den hohen Tourismusanteilen am Pro-Kopf-Einkommen heraus. In Nevada liegt er bei knapp 36 Prozent, was dem Fünffachen des nationalen Durchschnitts von 7,2 Prozent entspricht, Vermont folgt mit 30,5 Prozent, vor Hawaii (21,4%), Wyoming (15,7%) und Florida mit 15,0% (Figur 47). Die niedrigsten Werte werden in Alabama und Illinois mit jeweils 4,4 Prozent erreicht. Kalifornien liegt mit 7,5 Prozent im Bereich des nationalen Durchschnitts, während viele bevölkerungsstarke Staaten aufgrund ihrer differenzierten Wirtschaft nur unterdurchschnittliche Anteile erzielen.

Bei einem Vergleich der Rangplätze der Bundesstaaten kann der Einfluß der Touristenausgaben konkretisiert werden: Bei den absoluten Werten (Touristenausgaben) nehmen z.B. Nevada (18. Platz), Vermont (36. Platz) und Hawaii (27. Platz) lediglich Mittelplätze ein, bei den relativen Daten liegen sie auf den ersten drei Rängen (Tabelle 30). Florida belegt sowohl bei den absoluten Zahlen (2. Rang) als auch bei den relativen Daten (5. und 7. Rang) vordere Plätze im bundesstaatlichen Vergleich und verfügt damit über die günstigste Gesamtposition in den USA. Dagegen nimmt Kalifornien als bedeutendster Staat bei den absoluten Daten bei den relativen lediglich einen Mittelplatz ein.

7.2.3 Die ökonomischen Auswirkungen der Touristenausgaben

Wichtigster Wirtschaftszweig ist der Tourismus in Nevada, Hawaii und Florida[11]. Allerdings profitiert die Tourismuswirtschaft recht differenziert und regional unterschiedlich von den Ausgaben der Touristen. Der Vergleich der Bundesstaaten Florida, Kalifornien und Hawaii zeigt, daß zum Beispiel die Anteile für die Übernachtungen in Florida und Hawaii überdurchschnittlich hoch ausfallen, was ein Hinweis auf den dortigen out-of-state Charakter des Tourismus ist (Tabelle 29).

Tabelle 29: Verteilung der Touristenausgaben nach Branchen der Tourismuswirtschaft, 1977

Tourismus-branche	Florida		Kalifornien		Hawaii		nationaler Durchschnitt
	in Mio.$	in %	in Mio.$	in %	in Mio.$	in %	
Öffentl. Transport	1164,6	13,7	3485,0	26,9	435,1	29,6	19,2%
Auto-Transp.	1324,3	15,6	2745,0	21,2	180,2	12,3	20,6%
Übernacht.	1972,5	23,3	1569,7	12,1	376,7	25,6	14,7%
Unterhalt.	665,7	7,8	932,2	7,2	67,0	4,6	8,5%
Verpflegung	2619,9	30,9	3278,7	25,3	334,2	22,7	28,6%
andere	733,4	8,7	944,7	7,3	76,9	5,2	8,4%
total	8480,4	100,0	12955,3	100,0	1470,1	100,0	100,0%

Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 34-37

Die Steuereinnahmen, die sich aus den Ausgaben der Touristen erzielen lassen, haben ein Volumen von 11,8 Milliarden Dollar (1977) in den USA[12]. Die Verteilung der tourismusbedingten Steuereinnahmen nach Administrationsebenen zeigt im Vergleich zur Verteilung des Gesamtsteueraufkommens, daß die Regierungen der Bundesstaaten relativ am stärksten vom Tourismus profitieren und daher dürfte auf dieser Ebene das Interesse an der Förderung des Tourismus besonders ausgeprägt sein: 1977 und 1978 erhielt der Bund 53 Prozent der tourismusbedingten Steuern, aber 59 Prozent vom Gesamtsteueraufkommen. Die Bundesstaaten bekamen 35 Prozent (24%) und die lokalen Behörden 12 Prozent (17%)[13]. Die im Bundesstaat verbleibenden Steueranteile von durchschnittlich 47 Prozent (Land und lokale Körperschaften) fallen in Bundesstaaten mit geringem absolu-

---

[11] U.S. Travel Service, Highlights International and Domestic Tourism 1976, Washington D.C., 1977

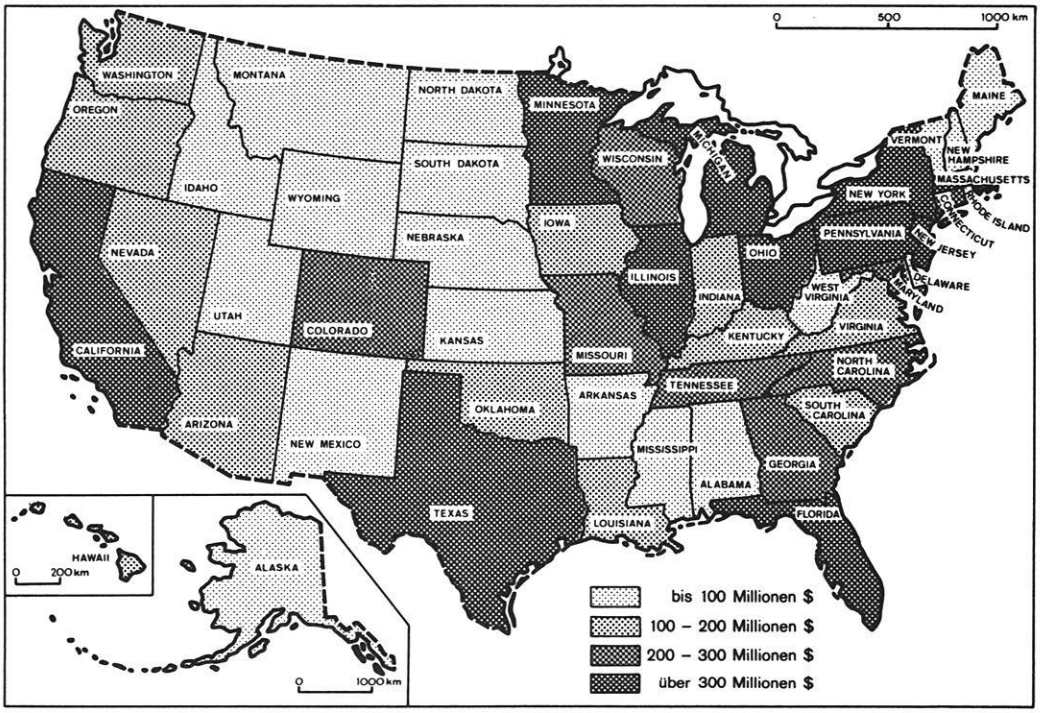
[12] 1978 = 13,3, inklusive Auslandstourismus knapp 14 Milliarden Dollar (3% des Gesamtsteueraufkommens), U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 29, 47

[13] Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Government Finances in 1977-78, Washington, D.C. 1979, p. 13, U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, p. B-3

ten Touristenaufkommen überdurchschnittlich hoch aus und müßten gerade hier Anreize zur öffentlichen Förderung des Tourismus schaffen: Vermont (66%), Mississippi (64%), Dakotas (59%), Arkansas und Kentucky mit je 59 Prozent. Dagegen fallen diese Sätze besonders niedrig in Delaware (24%), Oregon (29%), Alaska (30%) und Illinois (33%) aus[14].

Bei den absoluten Steuereinnahmen stellt sich eine ähnliche Rangfolge wie bei der Verteilung der Touristenausgaben ein: Kalifornien erzielte 1977 mit knapp 1,5 Milliarden Dollar die größte Summe an touristisch bedingten Steuern, gefolgt von New York mit über 1 Milliarde Dollar, Florida mit 767 Millionen Dollar und Texas mit 604 Millionen Dollar. Dies sind genau die vier Bundesstaaten, die auch die höchsten Ausgabenbeträge der Touristen erhalten. Daß die Relationen bei den Steuereinnahmen gegenüber den Gesamteinnahmen unterschiedlich sind - New York erzielt höhere Steuereinnahmen als Florida, obwohl Florida weit höhere Gesamteinnahmen aus dem Tourismus erhält - , ist auf die unterschiedlichen Steuersätze in den einzelnen Bundesstaaten zurückzuführen, ist aber auch von den in Anspruch genommenen Leistungen abhängig.

Figur 48: Durch Touristenausgaben bewirkte Steuereinnahmen des Jahres 1977



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 46 f.

---

[14]U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 46 f.

Zu den Staaten mit geringen Steuereinnahmen aus dem Tourismus zählen die Atlantikstaaten Rhode Island und Delaware sowie die nördlichen Prärie- und Hochgebirgsstaaten South Dakota, Montana und Wyoming. Sie erzielen weniger als 40 Millionen Dollar (Figur 48).
In zehn Bundesstaaten gab es 1977 als Resultat der Touristenausgaben jeweils mehr als 100 000 touristische Arbeitsplätze, wobei Kalifornien mit 383 200 das größte Angebot bereitstellte vor Florida mit 301 800[15]. Danach folgen Texas (214 000) und eine Reihe von Staaten im Bereich der Großen Seen und der Atlantikküste, von denen New York (212 300) und Pennsylvania (169 700) die bedeutendsten sind.
Kaliforniens und Floridas überragende touristische Positionen bestätigen sich somit auch auf dem Arbeitsplatzmarkt.
Die geringste Anzahl touristischer Arbeitsplätze im bundesstaatlichen Vergleich wird in den kleinen Atlantikstaaten (Rhode Island, 11 500, Delaware 15 300), in Alaska (11 700) und in den nördlichen Prärie- und Hochgebirgsstaaten der USA registriert, Staaten, in denen das touristische Ausgabenaufkommen generell niedrig ist (Figuren 44 und 49).

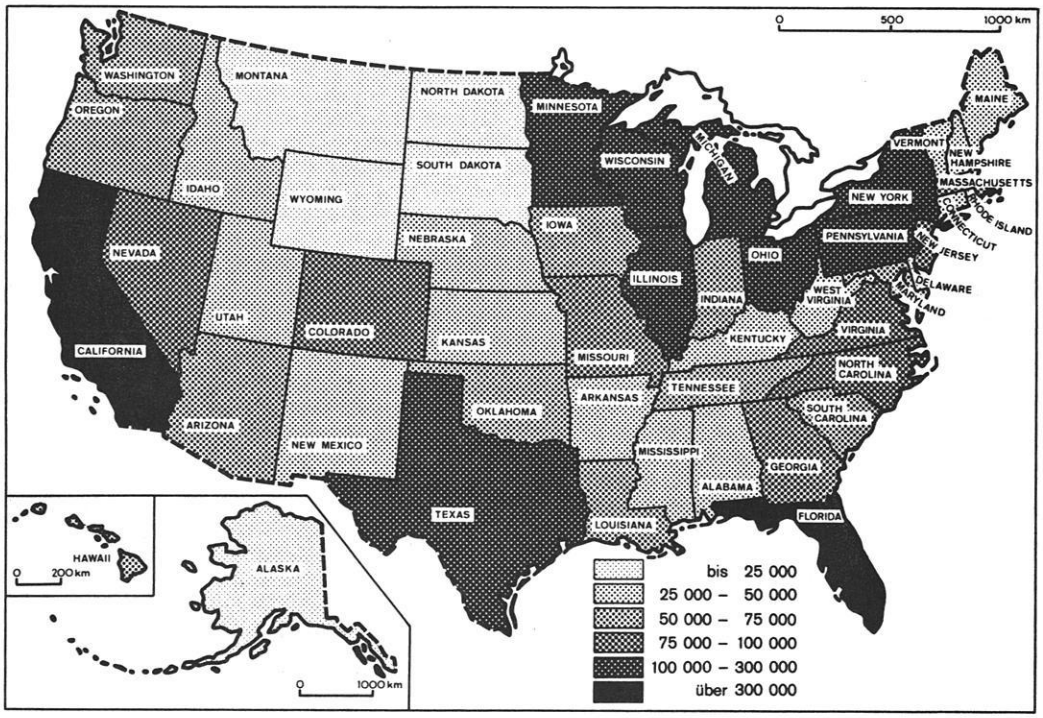
Die Bedeutung der touristischen Arbeitsplätze für den gesamten Arbeitsplatzmarkt der einzelnen Bundesstaaten ist von ihrer quantitativen Verteilung abweichend: Hier sind es wiederum kleine Aufkommensstaaten, die über Spitzenpositionen verfügen: In Nevada sind 27,5 Prozent aller nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätze dem Tourismus zugeordnet (1978), in Vermont sind es 24,9 Prozent, in Hawaii 14,1 Prozent und in Wyoming 11,1 Prozent (Figur 50). Außerdem gehört Florida mit 10,2 Prozent zur Spitzengruppe, so daß neben der absoluten Arbeitsplatzzahl auch die relative die Bedeutung des Tourismus in Florida unterstreicht.
In Kalifornien liegt dagegen der Anteil lediglich bei 4,6 Prozent und damit unter dem nationalen Durchschnitt (1978 = 4,8% nach TEIM). Eine noch geringere Bedeutung besitzt der touristische Arbeitsplatzmarkt in Illinois, Alabama, Rhode Island und Connecticut, wo der Anteil unter drei Prozent liegt.

Zum wichtigsten Arbeitsplatzmarkt wurde der Tourismus in dreizehn Bundesstaaten und im District of Columbia: Alaska, Arizona, Colorado, Florida, Hawaii, Louisiana, Maryland, Nevada, New Hampshire, New Mexico, Utah, Vermont und Wyoming. Relativ unbedeutend ist der touristische Arbeitsplatzmarkt in Connecticut und Illinois, hier rangiert er erst an neunter Stelle[16].

---

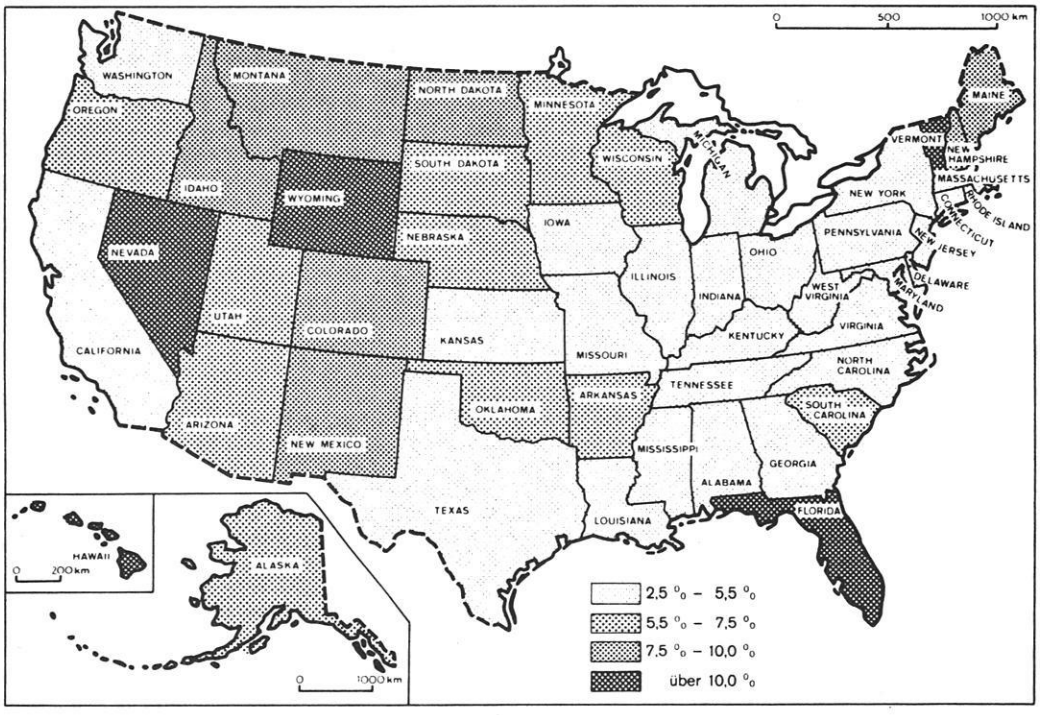
[15]1978: Kalifornien 425 000, Florida 324 500
[16]Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 26f.

Figur 49: Die Anzahl der touristischen Arbeitsplätze im Jahr 1977



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 42 f.

Figur 50: Anteil der touristischen Arbeitsplätze an der Gesamtzahl der nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätze, 1978



Ermittelt aus: U.S. Travel Data Center, The Impact of Travel on State Economies 1977-1978, 1980, pp. 26 f.

7.3 Tourismusdaten: Rangskala der Bundesstaaten

In Tabelle 30 sind die absoluten und relativen Werte des Reiseaufkommens, der Ausgaben der Touristen und deren Auswirkungen in Form einer Rangskala aufgeführt, wodurch die einzelnen Bundesstaaten und das District of Columbia für jeden zuvor behandelten Aspekt eine Zuordnung erhalten.
Danach verfügen Kalifornien und Florida über die günstigste Verteilung der Zuordnungsplätze: Kalifornien dominiert eindeutig bei den absoluten Werten im Reiseaufkommen, auch bei den Anteilen, die die eigene Bevölkerung am Reiseaufkommen erbringt, bei den Ausgaben der Touristen, bei den Steuereinnahmen und bei der Anzahl der touristischen Arbeitsplätze. Bei allen relativen Werten nimmt Kalifornien bestenfalls eine mittlere oder eher eine unbedeutende Position ein. Die Bedeutung des Tourismus als ökonomischer Einflußfaktor ist aufgrund der differenzierten Wirtschaft Kaliforniens geringer, als es die absoluten Zahlen vermuten lassen.

Anders stellt sich der Tourismus für Florida dar. Hier werden insbesondere dann Spitzenplätze in der Rangskala erreicht, wenn die Anzahl der von außerhalb Floridas einreisenden Touristen, ihre Ausgaben und deren Auswirkungen angesprochen sind. Diese tragen erheblich dazu bei, daß Florida auch nach absoluten Zahlen des Reiseaufkommens zu den Hauptreisezielen der USA zählt. Bei den relativen Werten, die den Einfluß des Tourismus auf die Ökonomie des Bundesstaates ausdrücken, gehört Florida ebenfalls zur Spitzengruppe im bundesstaatlichen Vergleich. Damit wirkt sich das hohe Reiseaufkommen in einer entsprechenden Bedeutung für den Bundesstaat aus.

Nach Kalifornien und Florida verfügen Texas und New York über eine Anzahl an Spitzenplätzen in der Rangskala, was sich ebenso wie in Kalifornien auf die absoluten Werte bezieht. Gemessen an der relativen Bedeutung verzeichnen diese beiden Bundesstaaten ebenfalls nur mittlere bzw. hintere Plätze.

Umgekehrt stellt sich die Situation in den kleinen, touristisch attraktiven Staaten Hawaii, Nevada und Vermont dar. Unter dem Aspekt der ökonomischen Bedeutung des Tourismus für den Bundesstaat nehmen diese drei Staaten die Spitzenposition ein. Die entgegengesetzten Plätze verbleiben ihnen bei den absoluten Zahlen des Reiseaufkommens.

Tabelle 30: Der amerikanische Tourismus im Vergleich der Bundesstaaten, Rangskala 1977

Bundesstaat	Bevölkerungszahl	Pro-Kopf Einkommen	Reisegesamtaufkommen	Transitanteil am Reisegesamtaufkommen, beginnend: niedr.Wert	Anzahl der Reisen, die d. B'staat z.Ziel haben	Anteil in-state Tourismus am Aufkommen	Anzahl der Übernacht.[1] in kommerz.Unterkünften	Reisen, die im Bundesstaat beginnen	Anteil in-state Tourismus, z. reisend. Bev.	Besuche in öffentl. Erholungsgebieten[2]	Reisebilanz	Reisenanzahl pro Kopf d. Bevölk. d. B'staates	Ausgaben der U.S.-Touristen in den USA	durchschnittliche Tagesausgaben	Touristenausgaben pro Kopf der Bevölk.	Touristenausgaben als Anteil am Pro-Kopf-Eink.	touristisches Steueraufkommen	Anzahl der tourist. Arbeitsplätze	Anteil tour.Arb.plätze am Arbeitsplatzmarkt[3]
Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Figur im Text	-	32	23	24	25	26	28	30	33	29	34 35	31	44	45	46	47	48	49	50
Alabama	21	49	24	35	27	15	22	23	30	39	43	24	34	49	51	50	35	37	50
Alaska	49	1	51	2	51	27	50	50	5	42	33	50	45	2	4	9	44	50	15
Arizona	32	32	26	19	22	13	23	27	13	19	19	12	23	32	11	11	24	23	13
Arkansas	33	50	30	25	30	31	26	33	24	13	13	25	32	51	26	20	37	32	17
California	1	6	1	4	1	1	2	1	2	1	44	18	1	9	18	28	1	1	30
Colorado	28	16	28	10	20	20	12	28	11	10	6	17	17	31	9	12	18	17	10
Connecticut	24	3	27	50	41	49	49	32	49	43	47	37	30	1	37	45	17	35	48
Delaware	47	8	34	51	48	45	48	45	43	49	24	38	50	48	22	31	49	48	19
District of C.	51	2	40	16	35	--	30	44	--	11	4	26	35	3	5	6	28	40	25
Florida	8	29	7	3	3	33	1	8	8	22	1	35	2	27	7	5	3	2	5
Georgia	14	36	8	40	14	24	5	14	25	18	14	30	10	12	21	19	13	14	31
Hawaii	40	9	50	1	49	44	18	51	1	20	15	51	27	4	3	3	26	29	3
Idaho	41	38	42	42	45	7	43	36	20	29	40	5	44	25	15	13	43	44	6
Illinois	5	7	4	37	7	28	17	4	38	12	50	32	8	7	47	51	5	8	51
Indiana	12	22	12	44	19	37	29	15	40	36	42	33	20	35	48	48	25	19	45
Iowa	25	24	23	24	21	14	36	22	26	25	36	11	31	21	40	39	32	28	29
Kansas	31	17	33	31	31	25	47	31	31	47	34	19	33	23	34	37	33	33	32
Kentucky	23	40	18	45	29	35	35	29	35	9	22	39	28	17	42	33	30	30	36
Louisiana	20	43	29	21	24	18	25	26	27	46	28	34	18	14	28	23	23	20	27
Maine	38	47	46	11	40	40	46	43	37	45	18	36	39	36	10	7	39	24	7
Maryland	18	11	14	49	32	38	31	21	44	33	51	27	22	13	41	43	19	39	39
Massachusetts	10	15	21	43	28	43	19	20	47	23	46	40	12	6	32	35	10	15	42
Michigan	7	10	11	9	6	8	9	6	16	14	41	28	6	26	35	40	9	6	40
Minnesota	19	18	19	8	10	5	20	9	6	37	31	6	11	18	13	17	11	10	16
Mississippi	29	51	37	29	34	36	37	35	29	17	16	41	43	50	50	41	41	42	43
Missouri	15	30	17	23	12	21	16	13	21	24	10	20	13	19	20	22	12	12	26
Montana	43	35	44	26	44	4	33	37	14	31	39	2	47	43	19	16	50	45	12
Nebraska	35	28	38	18	33	3	45	30	4	41	37	4	37	38	23	24	36	34	20
Nevada	46	5	31	12	23	48	7	47	48	32	2	45	18	8	1	1	21	16	1
New Hampshire	42	31	39	33	37	46	41	48	41	44	5	48	42	20	8	8	45	43	9
New Jersey	9	4	16	48	26	41	28	17	45	40	48	46	9	10	38	46	7	11	44
New Mexico	37	44	36	36	36	26	27	34	15	34	20	9	38	28	14	10	40	38	8
New York	2	13	3	17	4	16	3	3	18	4	7	44	3	5	43	44	2	4	46
North Carolina	11	41	10	27	11	17	11	11	19	30	17	21	14	37	33	29	16	13	34
North Dakota	45	34	48	14	42	19	47	40	22	50	32	3	48	39	12	14	46	47	11
Ohio	6	19	6	30	8	22	13	5	36	8	49	31	7	11	46	47	8	7	47
Oklahoma	27	33	22	22	17	10	34	19	17	16	29	8	29	47	29	26	31	27	24
Oregon	30	21	32	13	25	6	21	24	12	3	38	10	26	22	16	21	27	26	22
Pennsylvania	4	20	5	28	5	32	10	7	33	5	8	42	5	15	44	42	6	5	41
Rhode Island	39	27	49	46	50	--	51	46	--	48	35	47	51	29	49	49	48	51	49
South Carolina	26	48	20	34	18	29	15	25	28	27	12	14	25	40	24	18	29	22	23
South Dakota	44	39	45	32	47	11	40	41	23	35	45	7	49	41	31	25	51	49	18
Tennessee	17	46	13	39	15	34	8	18	32	6	11	29	24	33	45	34	15	21	37
Texas	3	26	2	5	2	2	4	2	3	21	27	15	4	16	27	30	4	3	33
Utah	36	42	41	20	38	23	24	38	10	15	21	22	41	45	17	15	38	36	14
Vermont	48	45	47	15	43	47	44	4	46	51	9	49	36	46	2	2	34	31	2
Virginia	13	25	9	38	13	30	6	12	34	7	23	23	16	24	36	38	20	18	38
Washington	22	14	25	6	16	9	32	16	7	2	25	16	21	30	30	36	22	25	35
West Virginia	34	37	35	47	39	42	39	39	42	38	26	43	40	42	39	32	42	41	28
Wisconsin	16	23	15	7	9	12	14	10	9	28	3	13	15	34	25	27	14	9	21
Wyoming	50	12	43	41	46	39	38	42	39	26	30	1	46	44	6	4	47	46	4

1) 1976 2) 1979 3) 1978

II Der amerikanische Tourismus am Beispiel eines Bundesstaates

8 Der Tourismus in Florida

8.1 Einleitung

Florida besitzt im Vergleich der amerikanischen Bundesstaaten eine herausragende touristische Position (Kapitel 7). Die Einflußgrößen des Tourismus und seine vielfältigen positiven wie negativen Auswirkungen bestimmen im großem Maße Gesellschaft und Raum dieser Region. Der Einfluß ist derart markant, daß Florida aufgrund eines typischen touristischen Beziehungsfeldes von Kernregionen und Peripherie kulturell von den Herkunftsgebieten der Touristen geprägt wird, ein Tatbestand, der sich durch die Sunbelt-Migration verstärkt[1]. Die Florida-Halbinsel ist als kultureller Bestandteil des amerikanischen Nordens ausgewiesen[2].
Die Tourismusanalyse dieses Bundesstaates soll zum einen die touristische Entwicklung, ihre Veränderungen, Auswirkungen, die entstandenen Probleme und ihre Lösungen ermitteln, dies sowohl für den Bundesstaat als ganzes, als auch im Anschluß daran für ausgewählte Regionen (Kap. 8.7). Zum anderen soll damit ein Beitrag geleistet werden, neben der Darstellung des Tourismus im nationalen Rahmen, eine Transparenz des vieldimensionalen Phänomens Tourismus durch die Analyse anderer Betrachtungsebenen herzustellen.

Die Fallstudie soll ermitteln:
- Die Eignung Floridas als Tourismusraum, d.h. es erfolgt eine Bewertung der naturräumlichen und klimatischen Situation sowie der durch den Menschen geschaffenen Rahmenbedingungen.

---

[1] 57 Prozent der out-of-state Touristen (damit sind bei der Analyse des Florida-Tourismus die Touristen aus den USA und Kanada gemeint) und 57 Prozent der Neubewohner Floridas stammen aus den Bundesstaaten des Industriegürtels des amerikanischen Nordostens und Mittleren Westens. Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, Tallahassee 1979, p. XVI-7, Marcus, Robert, A Geography of Florida, Gainesville 1964, p. 149, Florida Development Commission Research, Florida Industrial Location Maniaul, Tallahassee 1969, p. II-c-4, Friese, Heinz, Wirtschafts- und Sozialgeographische Entwicklungen und Probleme im mittleren und südlichen Florida, in: Geographische Rundschau, Bd. 23, 1971, p. 382

[2] Bigelow, Bruce, Roots and Regions: A Summary Definition of the Cultural Geography of America, in: Journal of Geography, Vol. 79, 1980, pp. 218-229

- Das Tourismusaufkommen (Reisen, Ausgaben) unter Berücksichtigung von Veränderungen im Zeitablauf und deren Ursachen sowie die räumliche Verteilung.
- Die sozio-ökonomischen Auswirkungen des Tourismus.
- Die Fragen der Besitzverhältnisse und Verantwortlichkeiten für die Erholungsräume, deren Nutzungen und Nachfrageschwerpunkte sowie die Vorgehensweise bei der Erweiterung öffentlicher Erholungsräume bei gleichzeitigen Bemühungen des Raumschutzes vor unkontrollierter ökonomischer Inwertsetzung.
- Die entstandenen Raumbelastungen, ihre ökologisch negativen Auswirkungen und die Reaktion der Verantwortlichen im Beziehungsfeld von Interessensgegensätzen, dargestellt an drei lokalen Beispielen unterschiedlich intensiver Inwertsetzungsstadien.

8.2 Physiogeographische Gunst- und Ungunstfaktoren und anthropogene Rahmenbedingungen für den Tourismus in Florida.

8.2.1 Landschaften und Klima Floridas

Die geographische Lage Floridas als südlichster Festlandsbundesstaat der USA zwischen dem 24. Grad und 31. Grad nördlicher Breite ist der gewichtigste touristische Gunstfaktor[3].

Die physisch-geographische Situation Floridas - der Bundesstaat wird im Rahmen einer physisch-geographischen Gliederung der USA der "Atlantischen und Golfküstenebene" zugeordnet[4] - ist überwiegend geprägt durch im Miozän landfest gewordene Kalkschichtablagerungen, wobei besonders in Zentral-Florida ausgeprägte Karstformen auftreten. Neben dem Grundwasserspiegel in den klassischen Deckschichten besteht in tieferen Kalklagen ein zusätzlicher Wasserkörper (Aquifer), der für die Inwertsetzung des Landes, insbesondere auch für die touristische, von außerordentlicher Bedeutung ist. Die an den Randstellen der Miozän-Hebung auftretenden Karstquellen, wie zum Beispiel Silver Springs bei Ocala, gelten als traditionsreiche touristische Anziehungspunkte.

---

[3]Größe Floridas: 151 670 qkm, Vergleich: Bundesrepublik Deutschland: 248 625 qkm, Nord-Süd-Ausdehnung: etwa 800 km, Ost-West-Ausdehnung: etwa 230 km, im Pfannenstilbereich Nordfloridas ca. 540 km.

[4]BLUME, Helmut, USA, eine geographische Landeskunde, Band II, Die Regionen der USA, Darmstadt 1979, p. 6, Abbildung 1

Charakteristische Oberflächenmerkmale sind neben den Höhenzügen in Nordflorida die über 300 km langen "Central Highlands" mit Höhen um 70 m bis 100 m, die das Rückgrat der Halbinsel bilden[5] und deren Mischwaldbestände zum Teil in der Form der National Forests einem besonderen Schutz unterliegen, aber gleichzeitig der touristischen Nutzung offenstehen. Die Central Highlands werden flankiert von Ebenen und Höhenzügen, wobei letztere auch als Strandwälle auftreten, wie dies zum Beispiel an der Atlantikküste bei der Atlantic Coastal Ridge der Fall ist.
Die übrigen Gebiete Floridas sind ausgesprochen flach, wobei die südliche Halbinsel aufgrund ihrer hydrologischen Oberflächensituation mit tropischen Sumpflandschaften bedeckt ist, die aufgrund ihrer Seltenheit in Nordamerika als touristisch attraktive Zielgebiete, überwiegend im Sinne des Ausflugstourismus, gelten, wie die Everglades oder der Big Cypress Swamp[6].
Der Halbinsel Florida im Süden vorgelagert ist die etwa 240 km lange Inselgruppe der Florida-Keys, deren Korallenbänke eine besondere touristische Anziehungskraft ausüben (Kapitel 8.7.1.6.3),

Die bedeutendsten landschaftlichen Tourismus-Ressourcen in Florida sind die mit Stränden besetzten Küstenabschnitte, wobei sich diese häufig auf den den Küsten vorgelagerten flachen, langen Sandbänken befinden (Barrier-Islands). An der 933 km langen Atlantikküste sind etwa 650 km mit Stränden besetzt, an der 1240 km langen Küste am Golf von Mexiko sind dies etwa 700 km. Letztere verteilen sich zu 400 km im Nordwesten Floridas zwischen der Grenze zu Alabama und der Apalachee Bay und zu 300 km an der mittleren Golfküste zwischen Naples und Tarpon Springs. Ungeeignet für den Badetourismus ist die

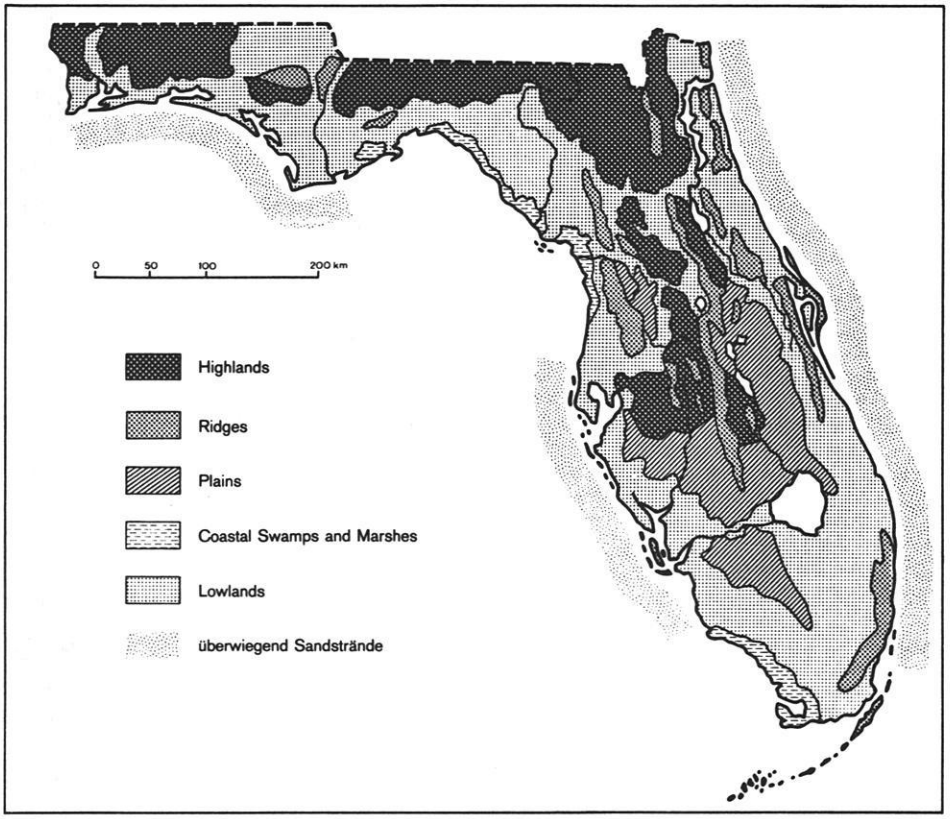
---

[5]Höhenzüge in Nordflorida: Nord-West-Plateau bei Pensacola und die Tallahassee Hills

[6]Die Oberflächensituation der südlichen Halbinsel ist durch ein leichtes Gefälle (2 cm/km) aus dem Bereich des Kissimmee-Sees (südlich von Orlando in Zentral-Florida) nach Süden gekennzeichnet. In der niederschlagsreichen Zeit (Mai bis Oktober) setzt ein Überlaufen des Wassers am Kissimmee-See ein, welches sich im Senkungsgebiet des fast 2000 qkm großen Okeechobee Sees sammelt. Da die Tiefe dieses größten Sees Floridas mit 5 bis 8 Metern gering ist, läuft das Wasser dem Gefälle folgend in einem 80 km breiten Streifen nach Süden über und speist damit die Sumpfgebiete der Everglades und des Großen Zypressen Sumpfes (Big Cypress Swamp). Die geringe Reliefenergie und die Vegetation (Schilf- und Rietgräser, Zypressen, Mangroven im Brackwasserbereich) verlangsamen den Abfluß auf eine halbe Meile pro Tag, so daß es während der Regenzeit zu erheblichen Überschwemmungen kommt. In den Sümpfen ragen zu dieser Zeit dann lediglich die Hammocks aus der wasserbedeckten Umgebung heraus und dienen als Refugium vieler Tierarten.
Die natürlichen Bedingungen werden seit Jahrzehnten durch Dränagearbeiten verändert, was zu erheblichen ökologischen Veränderungen beitrug (Kapitel 8.7.1.6).

Marschküste am Golf von Mexiko und die Mangrovenküste im Süden der Halbinsel (Figur 51).

Figur 51: Oberflächenformen Floridas



Nach Wood, R. und Fernald, E., The New Florida Atlas, 1974, p. 41

Die geographische Lage Floridas bedingt eine klimatische Situation, die sich von anderen südlichen Regionen der kontinentalen USA abhebt und daher als ein ganz wesentlicher touristischer Gunstfaktor anzusehen ist: Die Südhälfte Floridas ist die einzige Festlandsregion, die vom tropischen Klima (Aw") bestimmt wird, während die übrigen Gebiete des Bundesstaates den warmgemäßigten Klimaten zugeordnet werden (Cfa).

Dabei wird das Wetter im Winter weitgehend vom stationären atlantischen Hochdruckgebiet bestimmt und ist überwiegend trocken und mild. Relativ selten, etwa alle drei bis fünf Jahre, wird diese Wettersituation durch vorübergehende Kälteeinbrüche unterbrochen. Diese "cold spells", mit Temperaturen unter dem Gefrierpunkt, werden durch nach Süden ausgreifende Zyklonen bewirkt. Dabei wird auf der Rückseite der Fronten Kaltluft aus dem Norden herangeführt, die durch keinerlei natürliche Hindernisse auf dem nordamerikanischen Kontinent aufgehalten werden. Diese Kaltlufteinbrüche stellen eindeutige

Ungunstfaktoren während des Winters dar, sie führen in der Regel zum vorübergehenden Ausbleiben der Touristen bzw. zu deren vorzeitiger Abreise.

Das Wetter im Sommer wird aufgrund des geringer gewordenen Luftdrucks über dem Kontinent noch stärker vom Atlantik-Hoch (Bermuda-Hoch) und einer Hochdruckzelle im Golf von Mexiko bestimmt. Feuchtigkeitsbeladene Winde vom Meer führen zu höheren Niederschlägen als im Winter. Die Luftfeuchtigkeit ist im Sommer entsprechend stärker ausgeprägt und dies besonders während der Nacht und am Vormittag (80% bis 90%). Am Nachmittag, wenn der Land-See-Wind Effekt umschlägt, sinkt der Feuchtigkeitswert bis auf 55 Prozent[7]. Typisch für die Sommerzeit sind auch häufige kurze Konvektionsregen im Tagestemperaturmaximum. Die mit den Niederschlägen verbundene Abkühlung relativiert Floridas Lage in der geographischen Breite des ariden Wüstengürtels der Erde.

Als klimatische Extremerscheinung während des Sommers und im Herbst gelten die tropischen Wirbelstürme (mehr als 75 Meilen pro Stunde), die sich durchschnittlich sieben Mal pro Jahr über dem Atlantik, dem Golf von Mexiko und der Karibischen See in den Zeiten zwischen Juni und November bilden, wobei die Karibischen Inseln den Hurrikanen weit häufiger ausgesetzt sind als das amerikanische Festland[8].
Bis auf die Extremerscheinungen der Kaltlufteinbrüche im Winter und der Hurrikane besonders im Herbst gilt das Klima in Florida als ausgeglichen: Die Jahresdurchschnittstemperaturen liegen zwischen 20 und 26 Grad.
Entsprechend der geographischen Breite nehmen die Temperaturen von Nord nach Süd zu. Die regionalen Temperaturdifferenzen sind gering: im Winter liegen sie bei 8,4 Grad Celsius (Tabelle 31, vergleiche Panama City und Key West), im Frühjahr und im Herbst bei etwa 5 Grad und im Sommer sind es lediglich 2,2 Grad Celsius. Die jahreszeitlichen Temperaturdifferenzen (Januar/Juli) betragen in Nordflorida knapp 15 Grad Celsius, im Süden nur 7,5 Grad, was den Süden für einen ganzjährigen, insbesondere aber für den Wintertourismus prädestiniert.

Bei den Jahresniederschlägen sind regionale Schwerpunkte im Nordwesten und Südosten Floridas festzustellen[9]. Mißt man jedoch die Niederschläge an ausgewählten Standorten des Tourismus, so ist eher ein Nord-Süd-Gefälle auszuma-

---

[7]Florida Department of Commerce, Florida Comments, Climate and Elevations in Florida, Tallahassee 1973, p. 3

[8]Um diesen, nicht nur für den Tourismus gefährlichen Ungunstfaktor zu mindern, wurde eine Zeitlang versucht, mit Hilfe von Trockeneisimpfungen die Stürme zu entschärfen bzw. aufzulösen.

[9]Wood, Roland, Fernald, Edward, The New Florida Atlas, Tallahassee 1974, p. 60

chen (Tabelle 32), von den höheren Niederschlagsaufkommen im Norden zu geringeren Niederschlägen im Süden.

Tabelle 31: Durchschnittliche Monatstemperaturen in ausgewählten Orten Floridas in Grad Celsius

Ort	Jan.	April	Juli	Okt.	Jahresdurchschnitt
Panama City	13,0	20,0	27,8	21,1	20,6
Daytona Beach	15,1	20,5	26,7	23,0	21,4
Orlando	15,8	21,2	27,5	23,3	22,0
Fort Myers	17,5	22,6	28,0	24,4	23,1
Miami Beach	20,6	23,9	28,0	25,8	24,5
Key West	21,4	25,0	28,9	26,4	25,5

Lage der Orte siehe Figur 53

Ermittelt aus: Marcus, Robert, 1964, p. 18, Florida Department of Commerce, Florida Comments, Climate and Elevations in Florida, Tallahassee 1973, p. 2, dort Angaben in Fahrenheit

Tabelle 32: Durchschnittliche Monatsniederschläge in ausgewählten Orten Floridas in Millimeter

Ort	Jan.	April	Juli	Okt.	Jahresdurchschnitt
Panama City	90,4	118,1	208,5	68,6	1473,4
Daytona Beach	49,8	75,4	171,2	142,5	1267,4
Orlando	50,8	85,9	203,2	100,6	1304,8
Fort Myers	38,6	67,1	230,6	103,9	1354,8
Miami Beach	42,7	74,2	113,0	170,4	1175,0
Key West	43,4	58,2	115,3	170,9	1073,2

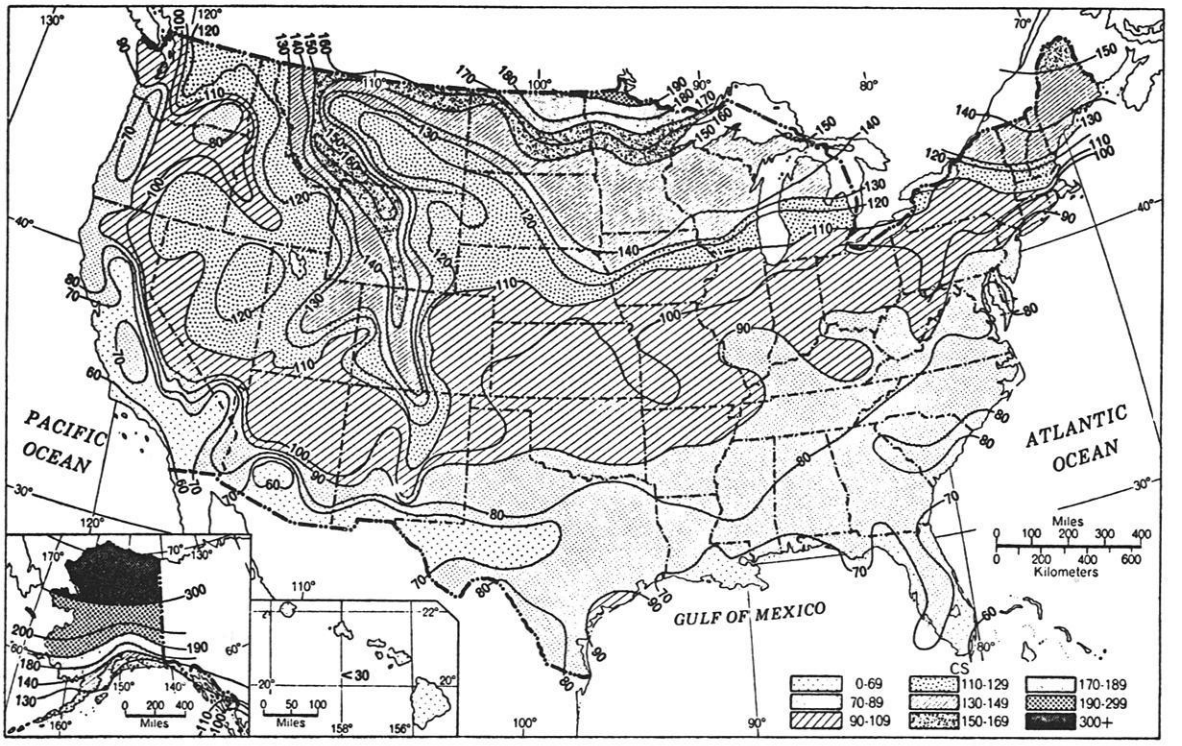
Lage der Orte siehe Figur 53

Ermittelt aus: Marcus, Robert, 1964, p. 17, Florida Department of Commerce, Florida Comments, Climate and Elevations, Tallahassee 1973, p. 2, dort in Inches

In der jahreszeitlichen Verteilung zeigen sich regionale Unterschiede: das mittlere und nördliche Florida besitzt sein Niederschlagsmaximum im Sommer, das Minimum weitgehend im Winter. In Südflorida tritt das Niederschlagsmaximum im Herbst auf, während das Minimum ebenfalls im Winter liegt.

Florida gehört mit seinen ausgeglichenen klimatischen Bedingungen zu den südlichen Randregionen der USA, die über die günstigsten Behaglichkeitswerte des Landes verfügen. Ähnlich geringe bioklimatische Streßwerte treten außerdem in Mittel- und Süd-Kalifornien, im Süden der Bundesstaaten Arizona, Neu-Mexiko, Texas, Louisiana, Mississippi und Alabama auf. Deutlich niedriger liegen die bioklimatischen Streßwerte lediglich auf den Hawaii-Inseln (Figur 52). Innerhalb Floridas werden dabei die günstigsten Werte an der Südostküste erreicht, sie sind aber generell entlang der Küsten niedriger als im Binnenland. Die Küsten Floridas gehören somit zu den Gebieten mit den höchsten klimatischen Gunstfaktoren und sind damit bevorzugtes Ziel einer touristischen Nutzung.

Figur 52: Jahreswerte des kumulativen bioklimatischen Streß (CS)



$$CS = \sum_{1}^{12} (D^2 + N^2),$$

D = mittlerer monatlicher Tages-Behaglichkeits-Index
N = monatlicher Nacht-Behaglichkeits-Index

Nach TERJUNG, W.H., Annual physioclimatic Stresses and Regimes in the United States, in: Geographical Review, Vol. 57, 1967, p. 232

8.2.2 Anthropogene Rahmenbedingungen für die Entwicklung Floridas als Tourismuszielgebiet

Der überwiegende Teil der Grundbedingungen der touristischen Nachfrage des Florida-Tourismus wird außerhalb dieses Bundesstaates, besonders im Industriegürtel des amerikanischen Nordostens und Mittleren Westens, entwickelt. Der Anteil Floridas an den Nachfragebedingungen beschränkt sich daher - neben den Nachfragemöglichkeiten der Einwohner Floridas, die sich touristisch in Florida betätigen - auf die Akzessibilitätsverbesserungen und in diesem Zusammenhang auf die Bereitstellung der touristischen Infrastruktur.
Außerdem haben bestimmte historische Entwicklungen der USA in ihren konkreten Auswirkungen auf Florida die touristische Nachfrage belebt. Dazu zählen

die Kriegsereignisse und Nachkriegsentwicklungen dieses Jahrhunderts sowie die Sunbelt-Migration der letzten vier Jahrzehnte.

8.2.2.1 Die Akzessibilitätsveränderungen

- Florida-Tourismus im 19. Jahrhundert

Noch bevor es zu einer ersten bemerkenswerten Verkehrserschließung Floridas kam, setzte bald nach dem amerikanischen Bürgerkrieg (1861-1865) ein erster Touristenstrom nach Florida ein. Er brachte Besitzbürger aus den Städten des Nordostens der USA per Schiff in den Norden Floridas, wobei Fernandina Beach im äußersten Nordosten das Zentrum bildete. Neben dem Badetourismus an der Atlantikküste organisierte dieser ausschließliche Wintertourismus regelmäßige Bootsexkursionen über die Flüsse St. John und Oklawaha zur Quelle Silver Springs bei Ocala im zentralen Binnenland Floridas[10].

- Das Bahnnetz

Seit den 1880er Jahren wurde durch öffentliche Landverkäufe die Finanzierung von Bahnanlagen erleichtert und der Ausbau forciert. Zwischen 1881 und 1890 wurde das Bahnnetz in Florida von 550 Meilen auf 3500 Meilen erweitert. Zwei Bahnlinien waren für die räumliche Verteilung des Florida-Tourismus von großer Bedeutung, da sie von Anfang an auch als touristische Infrastrukturmaßnahme konzipiert wurden, sichtbar durch den Bau komfortabler Hotels durch die Bahngesellschaften. Dies war zum einen die Bahnstrecke zur Westküste, Savannah-Jacksonville-Tampa, die der Industrielle Henry Plant errichten ließ, zum anderen, und für den Tourismus sicherlich bedeutender, die Bahnlinie entlang der Atlantikküste, die Henry Flagler, ein Geschäftspartner John D. Rockefellers, finanzierte. Diese Ostküstenbahn führte von Jacksonville nach St. Augustine (1884), der ältesten Stadt der USA (gegründet 1565), wurde 1896 bis zur damaligen Zeltstadt Miami (400 Einwohner) verlängert und erhielt ihre endgültige Ausdehnung durch den Bau der "Overseas Railroad" (42 Brücken über die Inselkette der Florida Keys) nach Key West im Jahre 1912. Nach der Zerstörung der Bahnbrücken zwischen den Inseln infolge eines tropischen Wirbelsturmes im Jahre 1935 wurde an gleicher Stelle der "Overseas Highway" gebaut.

---

[10]Die südliche Hälfte der Halbinsel lag zu diesem Zeitpunkt noch jenseits der Frontier.

Mit dem Eisenbahnbau wurde die Halbinsel Florida entlang der Küsten erschlossen und ermöglichte so eine Südwärtsverlagerung des Tourismus, dessen Zielpunkte dieses Bahnnetz mehrere Jahrzehnte lang bestimmte.
Heute spielt das gut 700 Meilen lange Bahnnetz, auf dem Passagierzüge verkehren, und das von den historischen Bahnanlagen z.T. abweicht, eine nur untergeordnete Rolle im Tourismusaufkommen. Vier Intercity-Züge verkehren täglich in beiden Richtungen zwischen St. Petersburg bzw. Miami und New York[11].

- Das Straßennetz

Die Grundlage für den heutigen Auto-Tourismus in Florida wurde in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre im Zuge der "Florida Boom Days" gelegt, als das Straßennetz von 748 Meilen (1200 km) im Jahre 1924 auf 3254 Meilen (5200 km) im Jahre 1930 erweitert wurde. Bis zum Jahre 1977 wuchs es auf 69 325 Meilen (111 570 km), wobei die quantitativ bedeutendsten Ausbauten nach 1960 erfolgten. Zu diesem Zeitpunkt hatte es eine Länge von 26 000 Meilen bzw. 41 600 km[12].
Trotz der enormen Ausbauanstrengungen in der Nachkriegszeit war die Verkehrsdichte auf diesen Straßen, insbesondere auf den Hauptreiserouten, häufiger Anlaß zur Kritik der Touristen. Die Ursache dafür ist in der Verdoppelung der Autoreisen nach Florida im Zeitraum von 1962 bis 1976 von 10,9 auf 20,9 Millionen zu sehen und in der Verdoppelung der in Florida registrierten Autos von 2,49 Millionen (1964) auf 5,02 Millionen (1977)[13].

Eine spürbare Entlastung bewirkte der Ausbau des autobahnähnlichen Interstate Highway Systems während der 1960er und besonders während der 1970er Jahre[14]. Es wurden zwei Nord-Süd-Verbindungen im Hinterland der Küsten (I-75, I-95) sowie zwei Querverbindungen (I-10 von Pensacola nach Jacksonville und I-4 von Daytona Beach nach Tampa) angelegt, zuzüglich einiger kurzer Anschlußstrecken. Außer dem öffentlichen Schnellstraßensystem verbesserte der private

---

[11] Amtrak-Fahrplan, November 1975, siehe Figur 53
[12] Ermittelt aus: University of Florida, Florida Statistical Abstract 1979, Gainesville 1979, p. 310, Dunkle, John, Atlas of Florida, Gainesville 1964, p. 33
[13] Florida Statistical Abstract 1979, p. 314, Marcus, Robert, 1964, p. 146, Florida Department of Commerce, Division of Tourism, Florida Tourist Study, Executive Summary 1976, Tallahassee 1977. Im folgenden wird für die statistischen Datensammlungen der Jahre 1973 bis 1981 jeweils zitiert: Florida Tourist Study mit Jahresangabe, ohne Seitenangabe.
[14] Bestand 1962 = 215 Meilen (375 km), 1978 = 1 077 Meilen (1 723 km), weitere 370 Meilen befinden sich im Bau, Florida Department of Transportation, Annual Report 1977/78, Tallahassee 1978, p. 25

Straßenbau die Akzessibilität, besonders im Südosten Floridas. Allerdings sind diese Straßen gebührenpflichtig (Figur 53).

Figur 53: Das Hauptverkehrsnetz Floridas

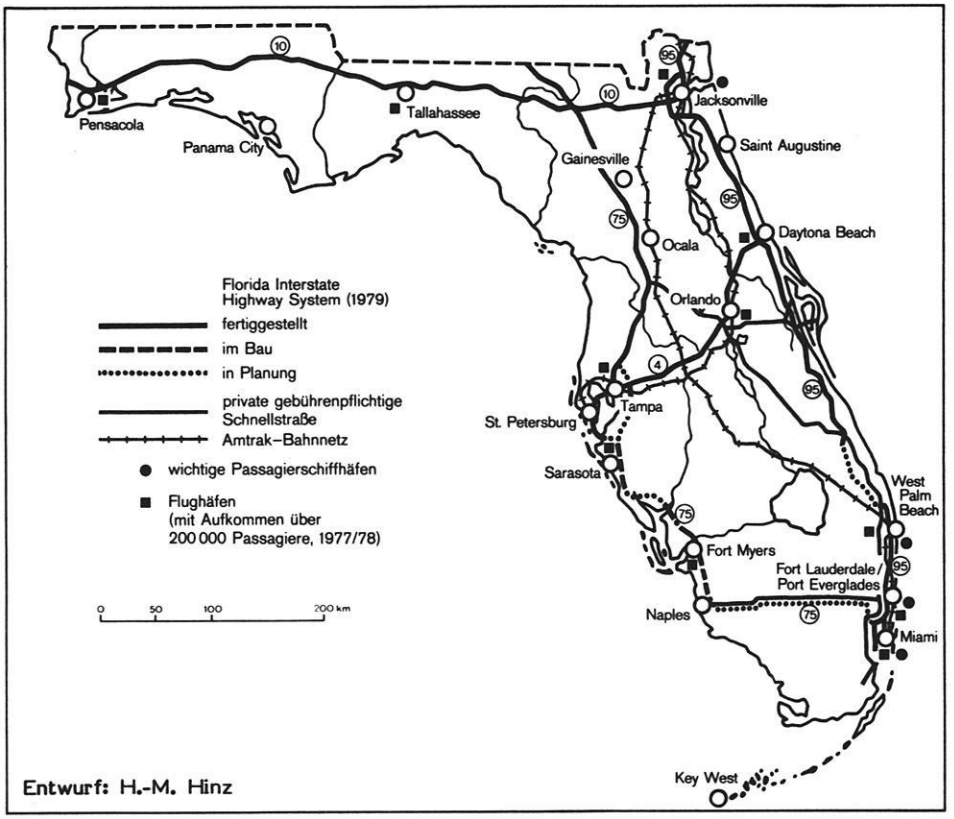


Tabelle 33: Die Hauptein- und -ausreisestraßen des Autotourismus in Florida

	Einreise				Ausreise			
Jahr	I-75	I-95	I-10	andere	I-75	I-95	I-10	andere
1976	41%	24%	16%	19%	37%	24%	21%	18%
1977	42%	25%	18%	15%	38%	23%	23%	16%
1978	38%	28%	20%	14%	31%	29%	25%	15%
1979	39%	27%	18%	16%	28%	30%	22%	20%
1980	36%	28%	19%	17%	27%	31%	22%	20%

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1976 bis 1980

Dabei ist der Interstate Highway 75, der aus Zentral-Georgia nach Florida führt, vor der Küstenstraße I-95 aus Savannah kommend, zum aufkommensstärksten Eingangstor der Autotouristen nach Florida geworden, während der Interstate Highway 10 aus Richtung New Orleans nur eine etwa halb so große Bedeutung besitzt. Dies spiegelt die Herkunftsregionen der Touristen wider,

wobei für den I-75 die Autotouristen aus dem Mittleren Westen und aus Georgia ausschlaggebend sind.
Allerdings werden auf dem I-75 geringere Ausreiseanteile als Einreiseanteile festgestellt, während auf dem I-10 dies umgekehrt ist. Dies ist ein Hinweis auf einen Rundreisecharakter.

- Der Flugverkehr

Florida wurde bereits mit dem Aufkommen des Flugzeuges an das amerikanische und an das internationale Flugnetz angeschlossen. So nahm im Jahre 1927 die im gleichen Jahr gegründete Gesellschaft Pan American ihren ersten Liniendienst von Key West nach Havanna auf und entwickelte in der Folgezeit Miami zum amerikanischen Flugtor nach Lateinamerika.

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, insbesondere in den 1970er Jahren, verzeichneten die Flugreisen nach Florida eine boomartige Nachfrage: So verdreifachte sich zwischen 1969 und 1979 die Zahl der out-of-state Flugtouristen nach Florida von 4,2 Millionen auf 12 Millionen[15]. Dabei liegt der Schwerpunkt des Flugaufkommens eindeutig im Südosten (46% 1977/78, noch 62% 1967/68). Es folgt das zentrale Florida mit 27 Prozent (1967/68 erst 11%) vor der Westküste mit 18 Prozent (1967/68 waren es 17%). Eine Schwerpunktverlagerung im Flugaufkommen wird besonders an den überdurchschnittlichen Zuwachswerten von Orlando (491%) und Fort Myers (436%) zwischen 1967/68 und 1977/78 deutlich[16].

- Passagierschiffahrt

Mit dem allgemeinen Rückgang des Linienschiffsverkehrs infolge der Einführung des Düsenverkehrsflugzeuges ab 1958 ist der Schiffahrt in Form der Kreuzfahrt eine neue Funktion zugekommen. Für amerikanische Touristen stellt sich der mittelamerikanische und karibische Raum als bedeutendster Kreuzfahrtmarkt dar. Floridas Häfen weisen dabei eine bevorzugte Lagegunst auf: Port Everglades bei Fort Lauderdale und Miami wurden in den 1970er Jahren zu den führenden Passagierhäfen der USA, Miami seit 1974 zum führenden Passagierhafen der Welt, und lösten darin die Position New Yorks ab. Die Passagier-

---

[15]Florida Tourist Study 1979
[16]Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, p. 331. Florida Development Commission Research 1969, p. VIII-c-2, East Central Florida Regional Planning Council, The Council Quarterly IV 1979, Winter Park 1980, p. 8

zahlen des Hafens von Miami nahmen von 569 366 (1970) auf 1,329 Millionen (1979) zu[17].
Beide Häfen bieten Kreuzfahrten unterschiedlicher Dauer und Ziele an. Vom Hafen Miami gehen überwiegend die preisgünstigen Kreuzfahrten aus, die etwa 3 Tage bis zu einer Woche dauern, wobei die Bahamas und die nördlichen Antillen (Puerto Rico, Jamaika, Virgin Islands) die wichtigsten Zielgebiete sind. Von Port Everglades aus beginnen die längeren und luxuriöseren Kreuzfahrten in die Zielgebiete Mexiko, südliche Antillen und zur Nordküste Südamerikas.
Die Kreuzfahrten sind überwiegend Winterreisen. Im Sommer dagegen bestehen Linienschiffsverbindungen zwischen Port Everglades und europäischen Häfen zum einen und zu nordamerikanischen Westküstenhäfen (bes. Vancouver) zum anderen[18].

Der traditionelle Fährhafen Key West ist seit dem Ende der 1950er Jahre infolge der Revolution auf Kuba in eine Lageungunst gefallen und seitdem als Fährhafen ohne Bedeutung.

Trotz Passagierzahlsteigerungen in den 1970er Jahren besitzen die nordamerikanischen Schiffspassagiere an der Gesamtzahl der out-of-state Reisen nach Florida nur einen geringen Anteil, der jedoch zunehmende Tendenz aufweist[19].

8.2.2.2 Kriegsereignisse und Kriegsfolgen stimulieren den Tourismus in Florida

Obwohl Florida während der vergangenen einhundert Jahre nie Kriegsschauplatz im eigentliche Sinne war, haben bestimmte Auswirkungen der Kriege den Bekanntheitsgrad Floridas forciert und den Tourismus maßgeblich stimuliert.
Im Spanisch-Amerikanischen Krieg von 1898 besaß Florida eine günstige geostrategische Position zu den Kriegszielen im karibischen Raum. Da die Marine in Tampa ihre Hauptbasis besaß, kam erstmals in der amerikanischen Geschichte eine größere Bevölkerungsgruppe (Soldaten) nach Florida, lernte Klima und Landschaft kennen, was zur Folge hatte, daß dieser Bundesstaat nach der

---

[17]Metropolitan Dade County Department of Tourism, Dade County Tourism Facts, Miami 1980, ohne Seitenangaben, South Florida Regional Planning Council, Analysis of Support Services for Broward, Dade, Martin, Palm Beach and St. Lucie Counties, Miami 1976, p. 75

[18]Stansfield, Charles, Changes in the Geography of Passenger Liner Ports: The Rise of the Southeastern Florida Ports, in: Southeastern Geographer, vol. 17, 1977, p. 31

[19]Anteil unter den Flugtouristen nach Florida: 1976 = 1,0%, 1977 = 0,5%, 1978 = 1,1%, 1979 = 2,2%, 1980 = 2,1%, Florida Tourist Studies 1976 bis 1980

Jahrhundertwende nicht nur einen doppelt so hohen Bevölkerungszuwachs wie der nationale Durchschnitt verzeichnete (Tabellle 34), sondern eben auch als Tourismusziel weiten Bevölkerungskreisen bekannt wurde.
Während des Ersten Weltkrieges wirkte sich dies in der ersten intensiven touristischen Nachfragephase in Südflorida aus. Seit der Fertigstellung des Bahnanschlusses waren in Miami eine Anzahl von Hotelbauten entstanden. Ein Großteil der Touristen, die in Friedenszeiten ins Ausland gefahren wären, nahmen während des Krieges dieses neue Angebot in Anspruch und trugen gleichzeitig dazu bei, den Bekanntheitsgrad Floridas als Touristenziel zu vergrößern.

Während des Zweiten Weltkrieges war der Tourismus in Florida aufgrund von Benzin- und Transportbeschränkungen quasi unterbrochen. Da die Armee sich in Florida in einem viel größeren Umfang als je zuvor und für eine größere Zeitdauer einrichtete (Trainingslager, Pilotenschulen), lernte eine große Zahl von Soldaten Südflorida kennen, zumal viele von ihnen in den von der Armee angemieteten Hotels wohnten. Eine wesentliche Erfahrung in diesen 1940er Jahren lag darin, daß Florida auch in den Sommermonaten attraktiv und klimatisch erträglich sein kann, was für den Tourismus auf breiter Basis in der Nachkriegszeit von ausschlaggebender Bedeutung wurde.

Aus allen drei Kriegen gingen die USA als Sieger hervor, wodurch sich die ökonomische Situation des Landes und die generellen touristischen Nachfragebedingungen zunehmend verbesserten. Diese Kriegsfolgen wirkten sich unmittelbar auf den Tourismus in Florida aus:

Nach dem Ersten Weltkrieg, in den 1920er Jahren, ermöglichte die sich entwickelnde Wohlstandsgesellschaft der USA einen sich ständig verstärkenden Touristenstrom nach Florida, aber auch einen bis dahin nicht erlebten Bevölkerungszuwachs (52%).
Für die späteren Besitzverhältnisse in den Touristenzentren waren die "Florida Boom Days" der Jahre 1925 und 1926 von großer Bedeutung[20]. Diese begannen nach der Fertigstellung eines Brückenbaus von Miami nach Miami Beach und äußerten sich in einem spekulativen Boden- und Objektkauf in einem etwa 100 km langen Küstengebiet um Miami, aber auch in anderen Landesteilen. Dabei verfünffachten sich die Bodenpreise innerhalb eines Jahres. Als ein Hurrikan im Jahre 1926 Verwüstungen, Überschwemmungen und mehr als 100 Tote zur Folge

---

[20]Anfang der 1960er Jahre befanden sich 80 Prozent der Küstenbebauung der Südostküste ("Gold Coast") in Privatbesitz, an der mittleren Atlantikküste waren es etwa 75 Prozent, an der mittleren Golfküste ("Sun Coast") knapp 80 Prozent und an der Nordwestküste ("Miracle Strip") 65 Prozent. Marcus, Robert, 1964, p. 153

hatte, brach der Boom aufgrund einer Verkaufswelle zusammen und das Wachstum setzte sich gemäßigt fort.
In diesem Rahmen wurde die allgemeine und die touristische Infrastruktur in der Folgezeit verbessert, Hotel- und Wohnbauten der 1930er Jahre spiegeln noch heute in Miami Beach den Zeitgeist der New-Deal-Epoche in ihrem Art-Deco-Stil wider (Kapitel 8.7.2).

Durch diesen Ausbau der touristischen Infrastruktur war insbesondere die Südostküste in der Lage, die nach Ende des Zweiten Weltkrieges einsetzende touristische Nachfrage sofort zu befriedigen. Diese Nachfrage wiederum löste ihrerseits sofort eine weitere Expansion der touristischen Infrastruktur aus, die maßgeblich dazu beitrug, daß sich Florida zu einem der bedeutendsten Touristenziele der Welt während der frühen Nachkriegszeit entwickelte.

8.2.2.3 Die Sunbelt-Migration nach Florida und die räumliche Verteilung der Bevölkerung und des Tourismus

Die Bevölkerung Floridas hat sich zwischen 1940 und 1980 verfünffacht (Tabelle 34). Die Ursachen dieses um ein Mehrfaches dem USA-Durchschnitt entsprechenden Bevölkerungszuwachses sind die ökonomisch bedingte Sunbelt-Migration und die Zunahme der bereits aus dem Arbeitsprozeß ausgeschiedenen Bevölkerungsgruppen[21].

Tabelle 34: Bevölkerungsentwicklung Floridas, 1900 bis 1980

Jahr	Anzahl	Zuwachs absolut	Zuwachs in %	Vergleich USA[1)]	Migrationsanteil	Urbanisierungsgrad
1900	528 542	-	-	-	-	20,3%
1910	752 619	224 077	42,4	21%	-	29,1%
1920	968 470	215 851	28,7	15%	-	36,5%
1930	1 468 211	499 741	51,6	16%	-	51,7%
1940	1 897 414	429 203	29,2	7%	-	55,1%
1950	2 771 305	873 891	46,0	14%	58,5%	65,5%
1960	4 951 560	2 180 255	78,7	19%	74,1%	73,9%
1970	6 789 443	1 837 883	37,1	13%	72,1%	80,5%
1980	9 739 992[2)]	2 950 459	43,4	11%	91,1%[3)]	o.A.

1) gerundet, 2) 1981 = 10,2 Millionen, 3) 1970-1979

Ermittelt aus: Statistical Abstract of the United States 1979, p. 6, Florida Statistical Abstract 1979, p. 5, Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, 1979, p. XVI-4, U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, 1980 Census of Population and Housing, Florida, Advance Report, Washington, D.C. 1981, p.1 und United States Summary, p.4, Economic Report of the Governor 1979-80, Tallahassee 1980, p.11, Economic Report of the Governor 1981-82, p.1

---

[21] Über 65jährige in Florida: 1950 = 222 000 (8%), 1981 = 1,831 Millionen (18%), das ist der höchste Wert eines Bundesstaates. Florida Statistical Abstract 1979, p. 23, Economic Report of the Governor 1981-82, p. 1

Die Sunbelt-Migration wird in Florida vom Tourismus wesentlich mitbestimmt, ebenso, wie von der Weltraum-, Rüstungs- und Elektroindustrie[22]. Sunbelt-Migration und Tourismus regen sich gegenseitig an: Aufgrund der steigenden Tourismusnachfrage werden direkte und indirekte Arbeitsplätze geschaffen[23], die Neubewohner Floridas die zum Teil diese Arbeitsplätze in Anspruch nehmen, stimulieren die touristische Nachfrage durch ihr eigenes Freizeitverhalten, aber auch über den Verwandten- und Freundeskreis aus der ehemaligen Wohnumgebung, die Florida besuchen[24].

Aufgrund der engen Verknüpfung zeigt sich die Bevölkerungsverteilung in Florida und die räumliche Verteilung des Tourismus nahezu deckungsgleich (Figuren 54 und 55). Sie haben ihre Aufkommensschwerpunkte in den Küstenregionen, also in den Gebieten mit den geringsten biologischen Streßwerten; seit den 1970er Jahren hat sich außerdem auch das zentrale Binnenland zu einem Bevölkerungs- und Tourismusschwerpunkt entwickelt. Ein Florida-internes Kernregion-Peripherie-Verhältnis von städtischen Siedlungen und Tourismusräumen ist kaum ausgeprägt, etwa 80 Prozent der Touristen verbringen ihre Reisen in der "Florida-Megalopolis"[25].

Daraus ergeben sich Raumnutzungskonflikte, Infrastrukturbelastungen und Umweltprobleme. Insbesondere die Bereitstellung weiterer öffentlicher Erholungsgebiete in den Zielpunkten des Tourismus und die Aufrechterhaltung und Verbesserung der öffentlichen Zugänglichkeit zu bestehenden Erholungsgebieten (u.a. Strände), die entlastend wirken könnten, sind aufgrund der Besitzverhältnisse und der Raumnachfrage in den Zielpunkten des Küstentourismus erschwert.

Auch die 1970er Jahre brachten keine räumlichen Entflechtungen von Bevölkerungs- und Touristenzentren. Zwar vollzog sich eine touristische Dezentralisierung zugunsten Zentral-, N.W.- und S.W.-Floridas sowie in den Randbereichen der traditionellen touristischen Zentren, was eine quantitative Entlastung der

---

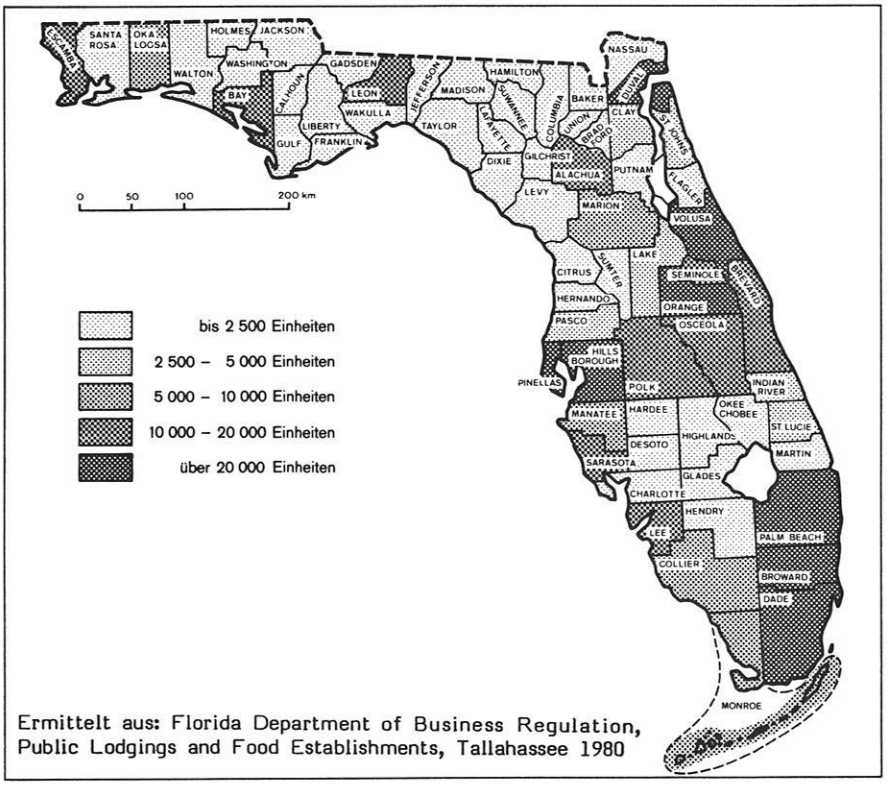
[22]Florida besaß im Jahre 1981 das beste Investitionsklima in den USA, lag 1979 noch auf Rang 12 unter den Bundesstaaten, Economic Report of the Governor 1981-1982, 1982, p.20

[23]Zuwachs 1976 - 1981 insgesamt 89%, vergl. Kap. 8.5.2.1

[24]Die Entscheidung vieler Neubewohner, sich in Florida niederzulassen, dürfte auf frühere Reiseerfahrungen in Florida zurückzuführen sein. Dafür spricht der hohe Grad an Übereinstimmung an der regionalen Herkunft der Touristen und Neubewohner und die Tatsache, daß seit zwei Jahrzehnten der Anteil der Wiederholungsreisen nach Florida extrem hoch liegt: 1980 waren es bei den Flugtouristen 84%, bei den Autotouristen 90%.

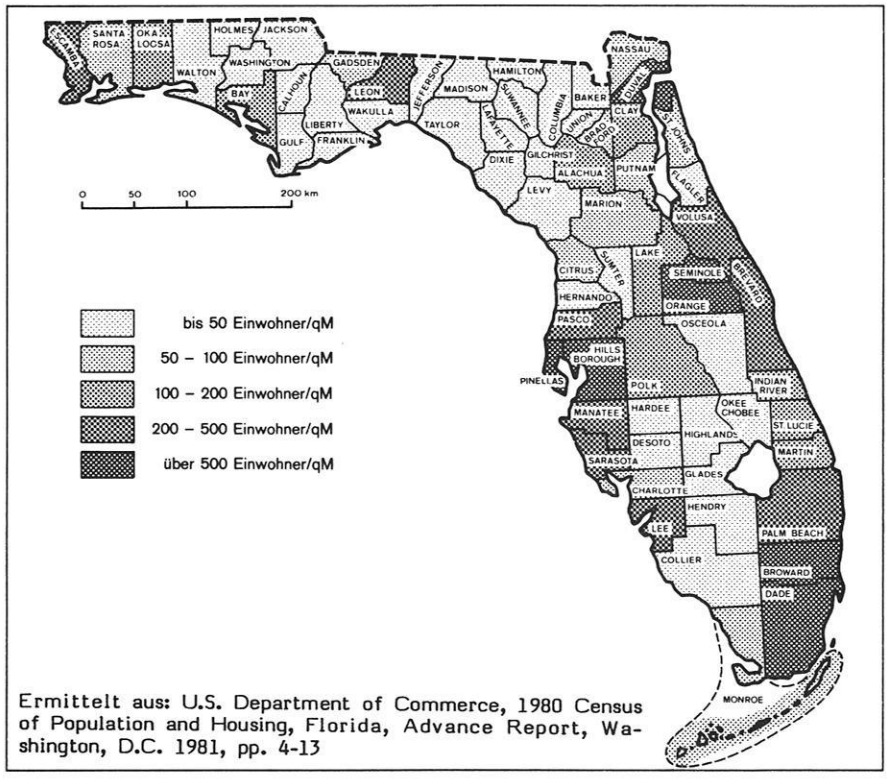
[25]PÖTKE, Peter-Michael, Florida Megalopolis, in: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 1974, Heft 6, p. 176

Figur 54: Die räumliche Verteilung der zu vermietenden Unterkünfte in Florida, 1980, nach Counties, in Zimmer-Einheiten



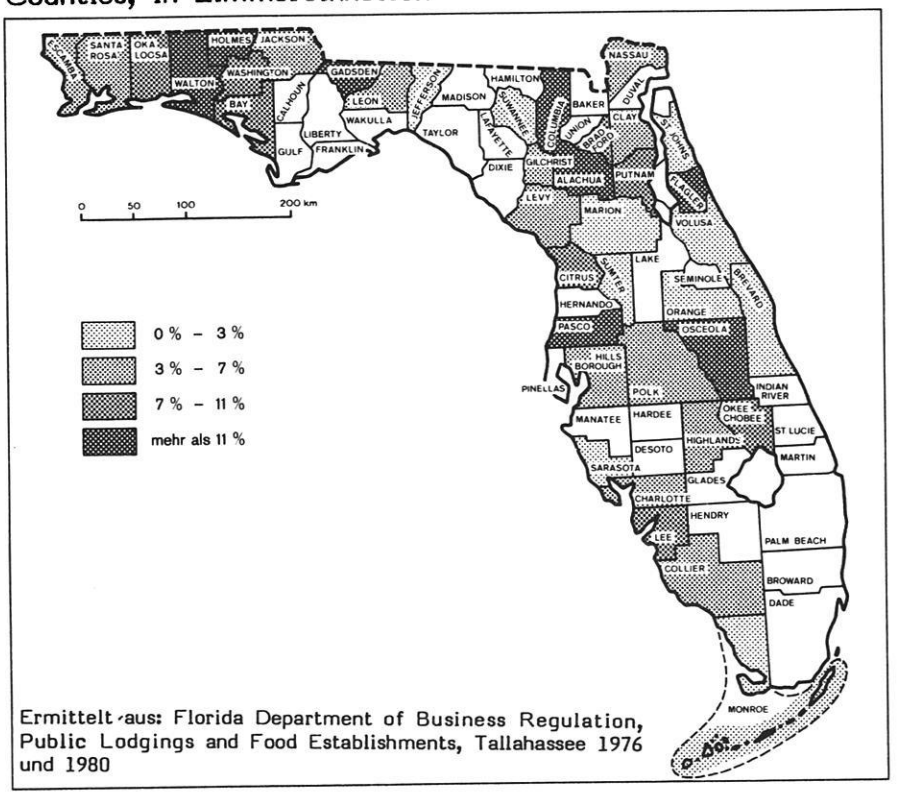
Ermittelt aus: Florida Department of Business Regulation, Public Lodgings and Food Establishments, Tallahassee 1980

Figur 55: Bevölkerungsdichte in Florida, 1980 Personen pro Quadratmeile, nach Counties



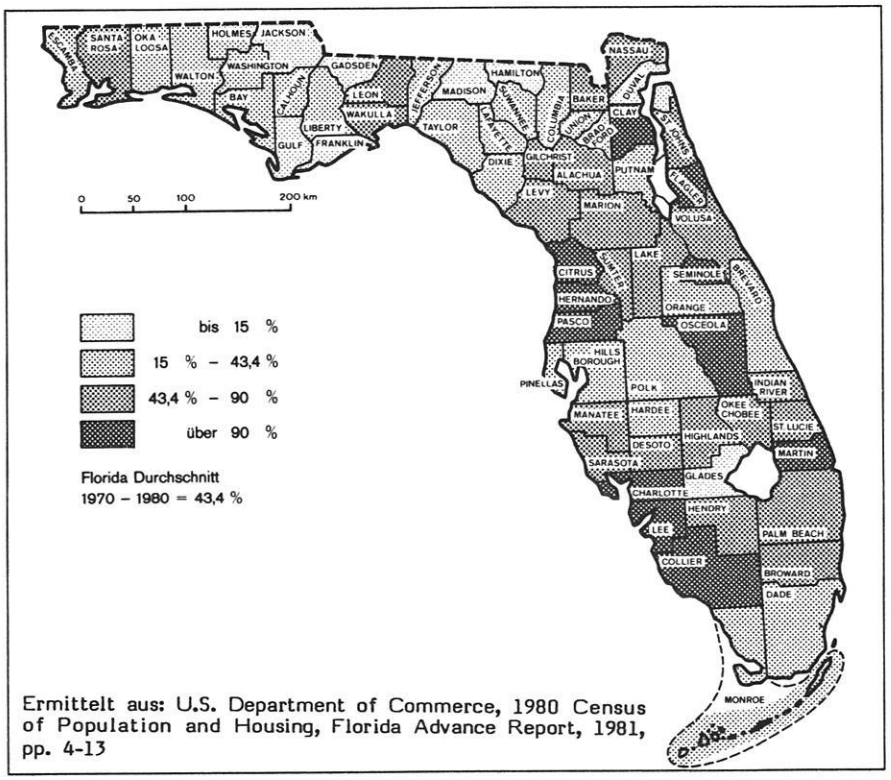
Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1980 Census of Population and Housing, Florida, Advance Report, Washington, D.C. 1981, pp. 4-13

Figur 56: Zunahme der touristischen Unterkunftskapazitäten in Florida, 1976 bis 1980, nach Counties, in Zimmereinheiten



Ermittelt aus: Florida Department of Business Regulation, Public Lodgings and Food Establishments, Tallahassee 1976 und 1980

Figur 57: Bevölkerungszunahme in Florida 1970 bis 1980 nach Counties



Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1980 Census of Population and Housing, Florida Advance Report, 1981, pp. 4-13

Südostküste und der mittleren Golfküste bedeutete, doch weisen auch die Bevölkerungsveränderungen der vergangenen Dekade nahezu identische Dezentralisierungsmerkmale auf. Dies besonders in Zentral- und darüber hinausgehend in S.W.-Florida, sowie in den Randbereichen traditioneller Siedlungsschwerpunkte (Figuren 56 und 57). Hier macht sich der hohe Anteil des Tourismus an der Wirtschaft des Bundesstaates bemerkbar: Tourismusraum ist gleichzeitig Arbeitsplatz- und Wohnraum.

8.3 Analyse des Reiseaufkommens in Florida

8.3.1 Entwicklung der Größenordnungen

Zur Mitte der 1950er Jahre setzte der Massentourismus nach Florida ein und war seitdem von einem rapiden Wachstum gekennzeichnet. Die Zahl der Touristenreisen nach Florida stieg zunächst zwischen 1955 (5,5 Millionen) und 1965 um 193 Prozent auf 16,1 Millionen. Im Jahre 1975 wurden bereits 27,3 Millionen Reisen nach Florida registriert, was einem Anstieg gegenüber 1955 um 396 Prozent bedeutete. In dem Vierteljahrhundert zwischen 1955 und 1980 vergrößerte sich das Tourismusaufkommen um insgesamt 553 Prozent auf knapp 36 Millionen Reisen (Figur 58). Floridas Touristenzahlen entsprechen damit in etwa den Größenordnungen des spanischen Tourismus[26].

Bis zur Mitte der 1950er Jahre war das Reiseaufkommen nach Florida durch zwei Phasen relativer Konstanz gekennzeichnet. In den 1930er Jahren lag das Touristenaufkommen zwischen einer und drei Millionen Reisen, wobei die höchsten Werte in der zweiten Phase der New Deal-Epoche erreicht wurden. Das Jahrzehnt zwischen 1945 und 1955 brachte eine rasche Verdoppelung des Vorkriegsaufkommens unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, war dann aber nur von einem minimalen Zuwachs gekennzeichnet (1946 = 4,5 Millionen, 1954 = 5,2 Millionen Reisen).

Der Dekadenvergleich verdeutlicht die sich verstärkende, bislang ungebrochene touristische Nachfragesteigerung (Tabelle 35). Schon die 1940er Jahre brachten mehr als eine Verdoppelung des Reiseaufkommens im Dekadendurchschnitt

---

[26] 1980 besuchten 38 Millionen ausländische Touristen Spanien, Süddeutsche Zeitung, 27.8.1981, p. 31

gegenüber den 1930er Jahren. Der in der Mitte der 1950er Jahre einsetzende Massentourismus führte dazu, daß in diesem Jahrzehnt ein um durchschnittlich 73 Prozent höheres Aufkommensniveau gegenüber den 1940er Jahren erzielt wurde.

Tabelle 35: Touristenaufkommen in Florida im Dekadenvergleich

Jahrzehnt	Anzahl der Reisen im Jahresdurchschnitt / Dekade	Zuwachs an durchschnittlichen absoluten Reisezahlen	Prozentualer Anstieg
1930 - 1939	1,7 Millionen		
1940 - 1949 1)	3,7 Millionen	2,0 Millionen	117,6%
1950 - 1959	6,4 Millionen	2,7 Millionen	73,0%
1960 - 1969	16,1 Millionen	9,7 Millionen	151,6%
1970 - 1979	27,5 Millionen	11,4 Millionen	70,8%

1) 1942 - 1944 ohne Zählung

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1979, Marcus, Robert, 1964, p. 145, Wood, Ronald und Fernald, Edward, 1974, p. 74, Florida Development Commission Research, 1969, p, II-c-2

Der größte prozentuale Anstieg der Reisen nach Florida stellte sich in den 1960er Jahren mit gut 151 Prozent ein, als der Tourismus auf breiter Basis erstmals für ein volles Jahrzehnt zur Ausprägung gelangte und im Jahresdurchschnitt der Dekade 16,1 Millionen Reisen erreichte, gegenüber 6,4 Millionen Reisen in den 1950er Jahren. Dieser Durchschnittswert für die 1960er Jahre wurde in den 1970er Jahren noch um mehr als 70 Prozent übertroffen und lag bei 27,5 Millionen Reisen, was das bislang am stärksten ausgeprägte quantitative Reiseaufkommensniveau in Florida darstellt.

Daten zur Touristenbevölkerung, d.h. die Anzahl der Reisen unter Berücksichtigung der Reisedauer, präzisierten die Reiseaufkommenswerte: Generell ist auch bei der Zahl der Touristen, die sich pro Tag eines Jahres in Florida aufhalten eine erhebliche Zunahme schon aufgrund der Reisezahlentwicklung festzustellen. Waren es 1954 insgesamt 302 000 Touristen, die sich pro Tag während dieses Jahres in Florida aufhielten, so stieg dieser Tagesdurchschnittswert auf knapp 1,3 Millionen im Jahre 1980 (Tabelle 36). Allerdings führten Präferenzveränderungen, z.B. die Verkürzung der Reisedauer, trotz steigender Reisezahlen zu einer zeitweilig rückläufigen Touristenbevölkerung, wie dies für 1962 und 1973 ausgewiesen ist. Umgekehrt stieg diese schneller an als die Anzahl der Reisen, sobald sich die Reisedauer der Touristen verlängerte (z.B. 1977).

Tabelle 36: Ausgewählte Daten zur Touristenbevölkerung in Florida, 1954 bis 1980

Jahr	Anzahl der Reisen[1] in Millionen	durchschnittliche Aufenthalts-dauer in Tagen	Anzahl der Touristen durchschnittlich pro Tag in Millionen	Touristen-bevölkerung zusätzlich zur Wohnbe-völkerung
1954	5,2	21,2	0,302	8,7%
1957	8,1	26,0	0,557	13,7%
1962	13,0	12,0	0,427	7,9%
1967	19,5	14,8	0,791	13,0%
1973	25,5	9,8	0,685	8,7%
1977	29,8	14,1	1,151	13,2%
1980	33,8	13,6	1,259	12,9%

1) out-of-state Touristen, d.h. amerikanische und kanadische Touristen

Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, Kapitel 1, Statistical Abstract of the United States 1959, p. 10, 1980 Census of Population and Housing, Advance Report, Florida, p. 1, Florida Tourist Studies 1973, 1977, 1980, Florida Development Commission Research, 1969, p. II-C-2, Wolff, Reinhold P., Influences on Production and Consumption; Tourist Population and Expenditure, in: Kilpatrick, Wylie, Florida's Economy-Past Trends and Prospects for 1970, Gainesville 1956, pp. 134-139

Für diese Veränderungen gibt es mehrere Erklärungen: So schwächt sich in Phasen, in denen der Grad der Demokratisierung des Reisens zunimmt, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ab, wie dies der generelle Vergleich der Daten der 1950er mit späteren Jahren zeigt (Tabelle 36). Gleiche Effekte werden auch durch eine Verkehrsmittelpräferenzveränderung oder dem Trend zum Mehrfachurlaub bewirkt. Dagegen führten z.B. Außenwertverluste der Währung oder die Bevorzugung preisgünstiger Unterkünfte eher zu einer Ausdehnung des Aufenthaltes.

Entsprechend den Reisepräferenzveränderungen schwankten die Relationswerte der Touristenbevölkerung zur Wohnbevölkerung des Bundesstaates. So entsprach die Touristenbevölkerung des Jahres 1962 einer zusätzlichen Tagesbevölkerung von knapp 8 Prozent; am Ende der 1970er Jahre vergrößerte sie sich auf etwa 13 Prozent. Veränderungen dieser Größenordnungen werden somit zu einem wichtigen infrastrukturellen Planungseckpfeiler.

8.3.2 Unregelmäßigkeiten der Tourismusnachfrage

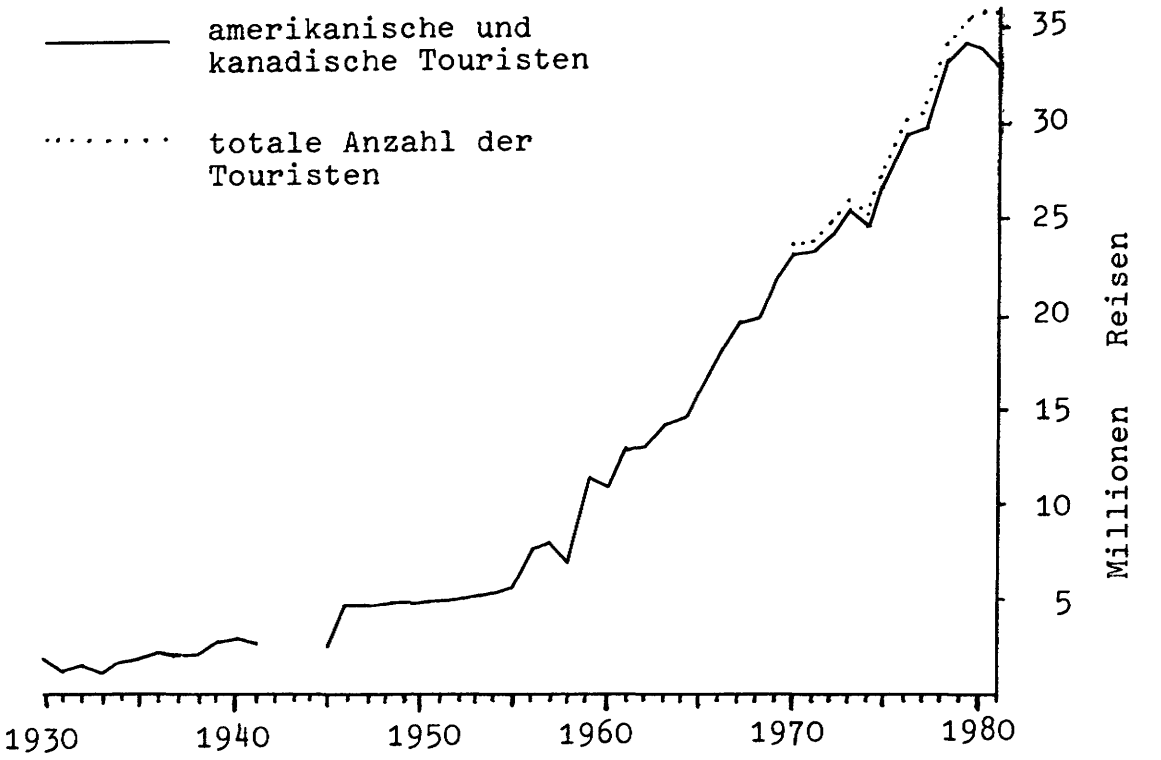
Die nahezu stagnierende touristische Nachfrage in der frühen Nachkriegszeit bis zur Mitte der 1950er Jahre ließ ihren starken Anstieg im darauffolgenden Vierteljahrhundert nicht vermuten[27], kannte aber bis dahin auch keine Unregelmäßigkeiten größeren Ausmaßes (Figur 58).

---

[27]Im Jahre 1954 wurde für das Jahr 1970 ein Anstieg der Besuchertage von 110 auf 180 Millionen prognostiziert (+ 64%). Tatsächlich wurden 1970 dann 299,3 Millionen Besuchertage registriert, was einem Anstieg um 172 Prozent entsprach. Ermittelt aus: Wolff, Reinhold, 1956, pp. 134 ff, Friese, Heinz, 1971, pp. 381 f

Seit dem rapiden Anstieg der Reisezahlen ist die Nachfrage nach Florida-Reisen durch vorübergehende Unregelmäßigkeiten gekennzeichnet gewesen: in drei Jahren, 1958, 1960 und 1974, stellte sich ein Nachfragerückgang ein. Außerdem ist es mehrmals zu stagnierenden Nachfragetendenzen gekommen und es gab jeweils nach rückläufigen bzw. stagnierenden Entwicklungen kräftige Nachfragesteigerungen.

Figur 58: Anzahl der Touristenreisen nach Florida, 1930 bis 1981



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1981, Wood, Ronald und Fernald, Edward, 1974, p. 74, Marcus, Robert, 1964, p. 145, Florida Development Commission Research, 1969, p. II-c-2, Florida Department of Commerce, Analysis of Visitors to Florida 1970 - 1980, International and other Modes of Transportation, Tallahassee 1982

Alle drei rückläufigen Reisenachfrageentwicklungen stehen im zeitlichen Zusammenhang mit Rezessionsphasen in den USA, sind aber nicht unbedingt mit ihnen identisch. In früheren Rezessionsphasen (1949, 1953) war keine Unregelmäßigkeit der Nachfrage zu beobachten, d.h. erst mit dem Einsetzen des Tourismus auf breiter Basis reagierte ein Teil der Besucher auf Wirtschaftskrisen durch einen Verzicht auf eine Florida-Reise[28].

---

[28]Dies muß nicht gleichbedeutend mit einem Reiseverzicht sein. Floridas exponierte geographische Lage kann mit ein Grund für den dortigen Aufkommensrückgang sein.

Während der Rezession von 1957 (März 1957 bis Februar 1958) verzeichnete die Tourismusnachfrage zuerst einen Zuwachs, war am Ende und nach der Rezession im Jahre 1958 dann von einem Rückgang um 13,6 Prozent gekennzeichnet. Im darauffolgenden Jahr 1959 wurde der stärkste Nachfragezuwachs des Jahrzehnts mit 61,4 Prozent erreicht.
Im Jahre 1960 fiel die touristische Nachfrage nach Florida-Reisen zum zweiten Mal zurück, diesmal jedoch mit 4,6 Prozent deutlich geringer als 1958. Dieser Rückgang war nahezu zeitgleich mit der amerikanischen Rezessionsphase, die vom Februar 1960 bis zum Januar 1961 anhielt. Es war zugleich das Jahr, in dem ein tropischer Wirbelsturm erhebliche Zerstörungen in Florida bewirkte. Schon 1961 folgte eine erhebliche Nachfragesteigerung von 18,5 Prozent, die 1962 in einen Stagnationstrend (plus 1,6%) überging.
In der leichten Rezession, die von April 1969 bis April 1970 dauerte, verstärkte sich die Nachfrage in der Krise (1969), während sie an ihrem Ende im Jahre 1970 quasi stagnierte.
Die bis dahin tiefgreifendste Rezession der Nachkriegszeit, die in den USA vom April 1973 bis zum Januar 1975 anhielt, zeigte in ihrer ersten Phase (1973) einen Reisezuwachs von 5,4 Prozent. Im Jahre 1974, als sich die Energieverteuerungen und -verknappungen infolge des Nahostkrieges vom Herbst 1973 auswirkten, ging die Zahl der Reisen nach Florida um 3,9 Prozent zurück. Schon 1975 stieg die Nachfrage wieder und erreichte mit plus 11,4 Prozent den größten Jahres-Zuwachs der 1970er Jahre. Die steigende touristische Nachfrage hielt auch 1976 (8,1 Prozent) an, bevor sie im Jahre 1977 in einen stagnierenden Trend (plus 1 Prozent) überging[29].

Zum Beginn der 1980er Jahre ist ein Teilrückgang im Reiseaufkommen festzustellen: Die Nachfrage blieb nach Steigerungen in den Jahren 1978 (10,7%) und 1979 (3,6%) bei den amerikanischen und kanadischen Touristen im Jahre 1980 um 1,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück, im Jahre 1981 nochmals um 2,7%[30]. Dieser Rückgang wurde durch die Nachfragesteigerung der ausländischen Touristen (außer Kanada) nach Florida-Reisen (1980 plus 40 Prozent, 1981 plus 43%) mehr als ausgeglichen, so daß die Gesamtnachfrage um 1 Prozent (1980) stieg, dann aber stagnierte.

---

[29] 1977 stellt einen Verzögerungseffekt für 1976 dar, als im Jahr der 200-Jahrfeier der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung die Reiseintensität im Inland zunahm.

[30] In der ersten Hälfte des Jahres 1980 befanden sich die USA in einer rezessiven Phase. Nach einer kurzen Erholung begann die lange Rezession der Jahre 1981/82. Außerdem traten im ersten Quartal 1981 Kälteeinbrüche auf, die einen Rückgang der Nachfrage bewirkten.

Die Reaktionsweise der touristischen Nachfrage nach Florida-Reisen in wirtschaftlichen Krisenzeiten der USA zeigte somit bislang - 1980er Jahre unberücksichtigt - einen antizyklischen Trend (1957, 1969, 1973), sofern nicht außerzyklisch bedingte Ereignisse zeitgleich auftraten (Wirbelsturm 1960, Benzinprobleme 1974): In der Krise nahm die Nachfrage zu, während sie am Ende einer Rezession oder nach deren Abschluß in eine Stagnation bzw. Rückläufigkeit abfiel (1958, 1970, 1977).
Die Nachfrageabläufe in der Krise, Zunahme-Stagnation/Rückläufigkeit-Zunahme, glichen sich im Rahmen einer generellen Nachfrageexpansion aus.

8.3.3 Tourismusprognosen während der Krise der Jahre 1973 bis 1975

Die Rezession der Jahre 1973 bis 1975 wirkte sich in Florida sehr tiefgreifend aus, was zum einen mit der überdurchschnittlich hohen Abhängigkeit der Wirtschaft des Bundesstaates vom Erdöl zusammenhängt[31], zum anderen durch einen tiefen und zudem langanhaltenden Einbruch in der Bauwirtschaft gekennzeichnet war. Unter diesen Vorzeichen waren die Befürchtungen für Floridas bedeutendsten Wirtschaftszweig, dem Tourismus, groß, daß auch hier vergleichbare Einbrüche in der Nachfrage auftreten würden, dies, zumal die Energieprobleme, die in dieser Zeit auftraten, die Akzessibilität zu beeinträchtigen drohten.
So wurde von der Landesregierung im Jahre 1973 für das Jahr 1974 mit einem Rückgang von 3,9 Millionen Reisen (= 15,3%) gerechnet (Figur 59). Dies erwies sich als Fehlprognose, da lediglich ein Rückgang von einer Million Reisen (3,9%) eintrat. Somit hatte der Tourismus weit milder in der Krise reagiert als dies, von der Gesamtwirtschaft abgeleitet, zu erwarten war.
Alle kurzfristigen Prognosen, die in den Jahren 1973, 1974 und 1975 erstellt wurden, unterschätzten die Tourismusnachfrage: So wurden 1975 tatsächlich 4,3 Millionen Reisen mehr registriert, als dies noch im Jahre 1973 erwartet wurde. Selbst die Prognosen von 1974 für 1975 unterschätzten das Aufkommen um 2 Millionen Reisen.

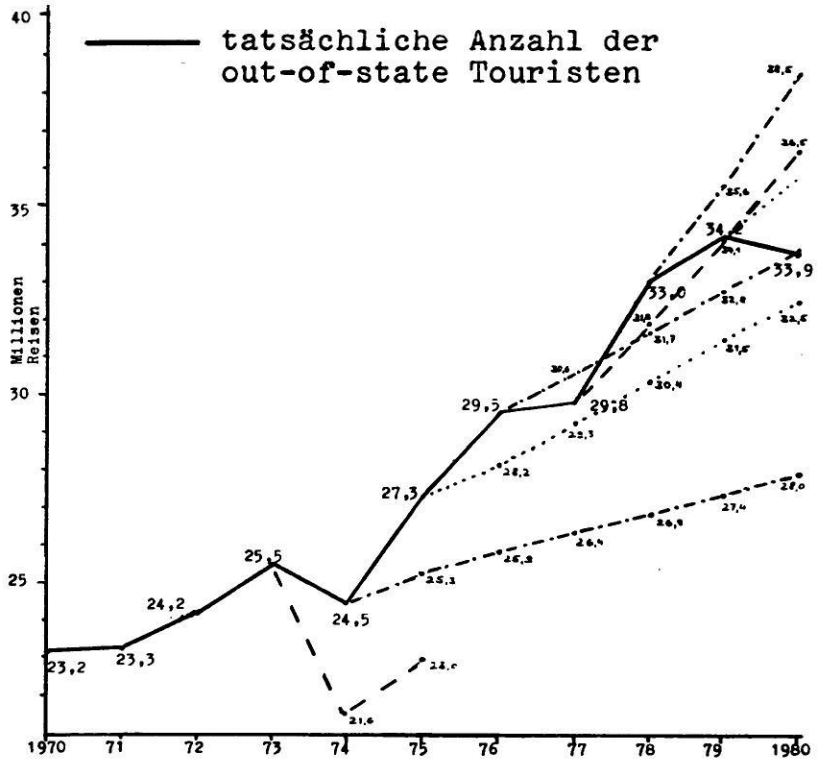
Entsprechend unsicher waren auch die mittelfristigen Prognosen dieser Zeit: Im Jahre 1974 wurden für 1980 insgesamt 28 Millionen Reisen prognostiziert, eine Zahl, die bereits 1976 erreicht wurde. Zwei Jahre später, 1976, erwartete man knapp 34 Millionen Reisen für 1980. Die Prognosedifferenz von 1974 und 1976 betrug damit immerhin fast sechs Millionen Reisen für 1980.

---

[31] Abhängigkeitsgrad vom Erdöl: USA 46%, Florida 75%, in: Blume, Helmut, 1979, p. 117

Die Gründe für diese Fehlprognosen sind auf eine falsche Einschätzung des touristischen Nachfragerhythmus und auf die Unkenntnis über den sozialen Stellenwert des Tourismus für den arbeitenden Menschen (Tourismus ist mehr als nur ein konsumtiver Wirtschaftszweig) sowie auf fehlende Erfahrungen des touristischen Verhaltens unter veränderten Energiebedingungen zurückzuführen. Die Prognosen, die nach der Wirtschaftskrise 1974/75 für das Ende des Jahrzehnts erstellt wurden, erwiesen sich als realitätsnäher - allerdings mit einer Tendenz der Überschätzung -, weil die Erfahrungen aus den Jahren 1973 bis 1975 darin Eingang gefunden hatten.

Figur 59: Tourismusprognosen des Handelsministeriums Floridas 1973 bis 1979



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies, 1973 bis 1980

8.3.4 Strukturwandel im Florida-Tourismus der 1970er Jahre

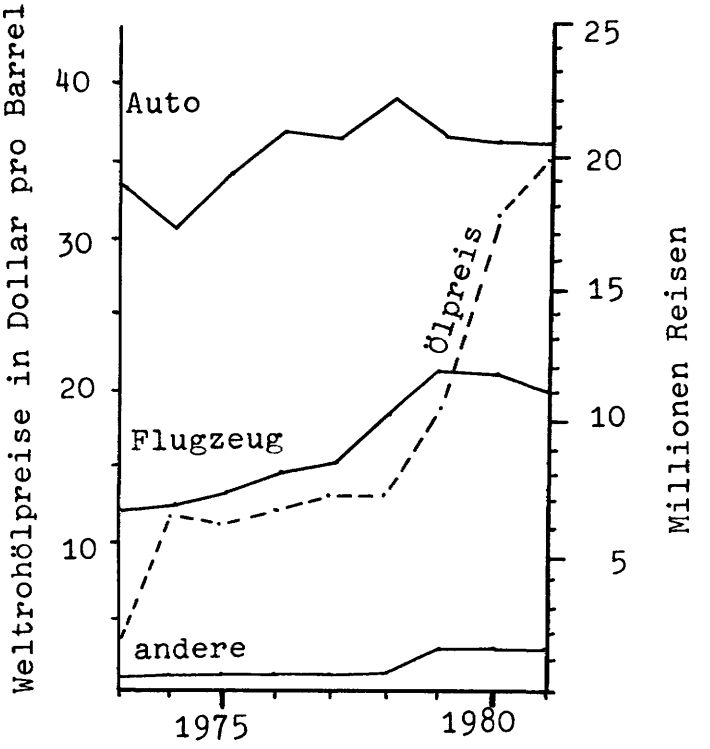
Die veränderte Situation im Energieangebot, wie sie sich seit 1973/74 darstellt, hat insbesondere in den Phasen stärkster Verteuerungen und Verknappungen zur Beschleunigung eines Strukturwandels des Florida-Tourismus beigetragen. Dabei sind Veränderungen in der Verkehrsmittelpräferenz und in der Folge Verände-

rungen in der saisonalen Verteilung des Tourismusaufkommens die wesentlichen Merkmale.

8.3.4.1 Veränderungen in der Verkehrsmittelpräferenz

Der milde Reiserückgang des Jahres 1974 findet seine Erklärung in der Flexibilität der Touristen in bezug auf die Verkehrsmittelpräferenz. Während der Autotourismus im Jahre 1974 aufgrund der erstmals aufgetretenen Benzinproblematik um 7,3 Prozent (1,350 Millionen Reisen) zurückging, stieg im gleichen Jahr das Flugreiseaufkommen nach Florida um 2,3 Prozent (150 000 Reisen) gegenüber dem Vorjahr. Die anderen Verkehrsträger (Bus/Bahn) erfuhren eine Nachfragesteigerung von 67 Prozent (200 000 Reisen), so daß netto ein Rückgang von einer Million Reisen (3,9%) verblieb (Figur 60). Im darauffolgenden Jahr 1975 nahm das Autoreiseaufkommen um 12,2 Prozent zu; verstärkt wurde der generelle Nachfrageaufschwung aber auch durch ein weiter zunehmendes Flugaufkommen (1975 = 9,1%).

Figur 60: Die Anzahl der out-of-state-Reisen nach Florida nach Verkehrsmitteln, 1973 bis 1980



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies, 1973 bis 1981; Süddeutsche Zeitung 26.3.1983, p. 31

Eine vergleichbare Entwicklung war während der zweiten Energiepreisschubphase am Ende der 1970er und am Beginn der 1980er Jahre festzustellen: Die Zahl der Autoreisen ging 1978/1979 um 5,5 Prozent (1,215 Millionen Reisen), 1979/-

1980 um 1,1 Prozent (227 000 Reisen) und 1980/1981 um 0,9 Prozent (187 000 Reisen) zurück. Gleichzeitig stieg das Flugaufkommen im Jahre 1979 um 16,5 Prozent (1,696 Millionen Reisen), zeigte sich 1980 stagnierend (-0,8%) und gestaltete sich 1981 erstmals mit minus 6,2 Prozent rückläufig[32]. Noch stärker als während der ersten Krise (1974) stieg in der zweiten Phase die Zahl der Reisenden, die mit dem Bus oder der Bahn nach Florida kamen, von 647 000 (1978) auf 1,3 Millionen (1979).

Diese Flexibilität der Touristen in der Verkehrsmittelfrage, wie sie in den Energiekrisen besonders deutlich wurde, beschleunigte eine generelle Verkehrsmittelpräferenzveränderung. So galt das Flugzeug für die Reisen nach Florida in den Krisen der 1970er Jahre zwar als alternatives Angebot, auf das aber nach der Beendigung der Krise nicht wieder verzichtet wurde, sondern die Nachfrage nach Flugreisen stieg auch weiterhin an.

Innerhalb eines Jahrzehnts - extrem beeinflußt durch die Energiekosten - konnte das Flugzeug als Verkehrsmittel seinen Anteil am Gesamtreiseaufkommen nach Florida verdoppeln; von 18 Prozent im Jahre 1970 (1961 = 12%) auf über 35 Prozent im Jahre 1980[33]. Damit entfernen sich die Werte für den Florida-Flugtourismus immer stärker von den nationalen Durchschnittswerten, die 1967 bei 11 Prozent und 1977 bei 12 Prozent für das Flugreiseaufkommen lagen.

Eine entgegengesetzte Entwicklung ist bei den Auto-Reisen nach Florida festzustellen. Deren Anteil sank kontinuierlich von 83 Prozent (1961) über 78 Prozent (1970) auf 61 Prozent (1980). Damit liegt der Florida-Autotourismus in seinem Aufkommensanteilen deutlich unter dem U.S. Durchschnitt, der 1967 und 1977 bei 82 Prozent lag.

Der entscheidende Grund für die Hinwendung zum Flugzeug ist der Kostenfaktor. Während die Benzinpreise für die Autofahrer gestiegen sind, haben die Fluggesellschaften ihre Preise gesenkt, so daß das Flugzeug zum preisgünstigsten Anreisemittel nach Florida wurde (Tabelle 37). Der Preisvergleich für die Jahre 1977 und 1980 zeigt, daß sich die Kosten für die Auto- und Busreise in diesem Zeitraum in etwa verdoppelt haben, während die Flugpreise rückläufig sind. Andere Verkehrsträger werden dem Flugzeug erst bei größeren Reisegruppen (Familien mit Kindern) zur Konkurrenz, so bietet die Bahn zum Beispiel Familientarife an[34].

---

[32]Aufgrund von Kälteeinbrüchen im 1. Quartal 1981 wurde ein Aufkommensrückgang von fast 1,7 Millionen Touristen, davon etwa 50 Prozent Flugtouristen, registriert.

[33]Ermittelt aus: Dunkle, John, 1964, p. 42, Friese, Heinz, 1971, p. 382, Florida Tourist Study 1980

[34]Reisegruppengröße im Durchschnitt der Jahre 1975 bis 1979: Autotourismus 2,6, Flugtourismus 1,8 Personen

Erleichtert wird der Zuspruch zur Flugreise zum einen durch ein breites Kapazitätsangebot[35], zum anderen durch in den USA nicht vergleichbare günstige Mietwagenbedingungen in Florida. Etwa 40 Prozent der Flugtouristen machen davon Gebrauch (1980: Wochenmietpreis ab 109 $).

Tabelle 37: Reisekosten für die einfache Strecke New York - Miami (2200 km)

Verkehrsmittel	Reisedauer	November 1977	März 1980
Linienflug	2 Std 45 Min.	75,00 $/55 $[1)]	99,00 $/90 $[2)]
Greyhound-Bus[3)]	28 Stunden	49,50 $	97,15 $
Amtrak-Bahn[4)]	26 Std. 20 Min.	86,00 $	106,00 $
Auto	36 Stunden	78,50 $[5)]	165,00 $[6)]

1) 55 $ Montag - Mittwoch Tarif
2) 90 $ bei Buchung 7 Tage im voraus (National Airlines), 1981 sogar 69 $
3) Preise ohne Verpflegung, 1981 auf 132 $ gestiegen
4) Preise für Coach-Klasse, inklusive Snacks, Familientarif 1980 für zwei Personen zusammen 159 $
5) Berechnung inklusive einer Motelübernachtung und preisgünstige Verpflegung in Schnellimbißrestaurants
6) Benzinkosten ca. 135 $, eine Motelübernachtung(30 $), Preis ohne Verpflegung

Ermittelt aus: eigene Befragung, Miami März 1980 und Süddeutsche Zeitung, 15.12.1977

Aufgrund der Preisvorteile, die das Flugzeug als Verkehrsmittel im Florida-Tourismus während der 1970er Jahre erzielen konnte, ist es breiteren sozialen Schichten zugänglich geworden: Flugtouristen gehören im Durchschnitt höheren Einkommensgruppen an als Autotouristen, jedoch mit abnehmender Tendenz[36].

Flugreisen verursachen strukturbedingt und daher für einen Teil der Touristen nicht finanzierbar, aber auch aufgrund der sozio-ökonomischen Zusammensetzung der Touristen höhere Folgekosten während des Aufenthaltes, als Autoreisen. Einen dieser Faktoren stellen die Übernachtungskosten dar: Flugreisende nehmen zu einem größeren Anteil Hotels und Motels in Anspruch als Autoreisende, umgekehrte Relationen ergeben sich für Übernachtungen im Zelt bzw. Trailer (Tabelle 40). Dadurch liegen die Tagesausgaben bei den Flugtouristen in Florida um etwa 80 bis 100 Prozent über den Ausgaben der Autotouristen (Tabelle 38), wobei berücksichtigt werden muß, daß der Anteil der Geschäfts- und Kongreßtouristen unter den Flugreisenden ausgeprägter als unter den Autoreisenden ist[37].

---

[35] Allein Eastern Airlines unterhielt im Winterflugplan 1977/78 täglich 52 Flugverbindungen zwischen New York und Miami, im Winterflugplan 1979/80 waren es täglich 58 Flüge. Ermittelt aus Eastern-Airlines Flugplänen.

[36] Florida Tourist Studies 1974, 1980

[37] Geschäfts- und Kongreßtouristen: bei Flugreisen 27,4% (1974) bzw. 36,6% (1980), bei Autoreisen 9,5% (1974) bzw. 8% (1980), in: Florida Tourist Studies 1974 und 1980

Tabelle 38: Durchschnittliche Tagesausgaben der out-of-state-Touristen in Florida, 1975 bis 1980

Jahr	Flugtouristen	Autotouristen
1975	38,81 $	21,33 $
1976	39,22 $	22,07 $
1977	42,82 $	23,47 $
1978	45,61 $	24,15 $
1979	49,89 $	27,49 $
1980	56,22 $	27,44 $

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1975 bis 1980

Um die hohen Folgekosten der Flugreisen zu kompensieren, wird von einem Teil der Touristen die Reisezeit verkürzt. Mit der Nachfragesteigerung nach Flugreisen hat sich die durchschnittliche Reisedauer von 11,3 Nächten (1975) auf 9,4 Nächte (1980) reduziert (Tabelle 39). Zum zweiten wird an den Übernachtungskosten selbst gespart: In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre nahmen Flugtouristen das kommerzielle Übernachtungsangebot zunehmend weniger in Anspruch (1976 = 67,5%, 1980 = 61,1%), wogegen die Übernachtungen bei Freunden und Verwandten und im Eigenbesitz (Condominium) gegenüber der ersten Hälfte der 1970er Jahre zugenommen hat[38]. Gerade der Eigenbesitz scheint aufgrund des hohen Grades an Wiederholungsreisen (1979 zwischen 80% und 90%) und einer späteren Nutzung als Alterswohnsitz längerfristig ökonomischer zu sein.
Aber auch die Autotouristen bevorzugen zunehmend die nichtkommerziellen Unterkünfte, allerdings nicht um die Reise überhaupt finanzieren zu können, sondern um sie zeitlich auszudehnen. Die Anteile der Übernachtungen bei Freunden und Verwandten stiegen zwischen 1974 und 1980 um 10 Punkte auf gut 35 Prozent[39]; die Übernachtungen im Eigenbesitz haben sich in ihren Anteilswerten im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt.

Tabelle 39: Übernachtungspräferenzen der Florida-Touristen in Prozent 1)

	FLUGTOURISTEN					AUTOTOURISTEN				
Jahr	Hotel/ Motel	Zelt/ Trailer	Condo	F&V	Reisedauer, Nächte	Hotel/ Motel	Zelt/ Trailer	Condo	F&V	Reisedauer, Nächte
1974	58,0	0,9	4,1	31,2	9,8	57,9	9,4	1,3	25,0	11,3
1975	58,1	0,6	3,3	32,3	11,3	50,0	8,8	1,9	28,9	13,3
1976	67,5	1,5	3,7	30,7	11,1	59,3	11,8	3,7	26,9	14,7
1977	66,0	1,0	4,3	33,1	10,1	61,6	11,1	3,9	24,4	15,7
1978	63,9	1,0	6,0	33,7	9,6	54,1	14,5	3,0	30,2	16,0
1979	63,8	4,4	5,8	33,4	9,7	50,2	10,0	4,0	33,3	16,4
1980	61,1	1,1	4,9	34,6	9,4[2)]	51,1	11,2	3,5	35,2	16,0[3)]

1) Mehrfachnennungen möglich, 2) 1981 = 8,3 Nächte 3) 1981 = 16,7 Nächte

F&V = Freunde und Verwandte, Condo = Condominium

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1974 bis 1981

---

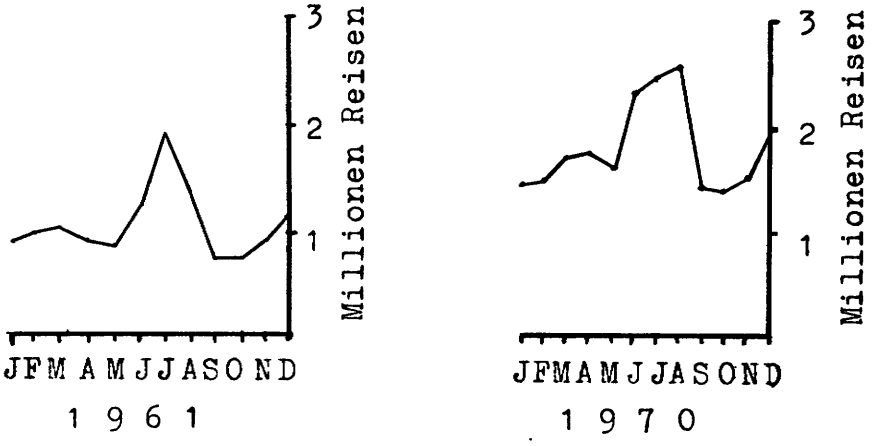
[38]Condominium ist Eigentum in Form einer Wohnung oder eines Hauses.
[39]1981 = 40,5 Prozent

Die Spareffekte der Flugtouristen erwiesen sich gegenüber denen der Autotouristen als intensiver, so daß die durchschnittlichen Tagesausgaben zwischen 1975 und 1979 bei den Flugtouristen nicht schneller als bei den Autotouristen stiegen (Tabelle 38).

8.3.4.2 Veränderungen in der saisonalen Verteilung des Touristenaufkommens

Seitdem im letzten Jahrhundert erstmals Touristen nach Florida kamen, galt dieser Bundesstaat bis in die 1950er Jahre hinein als ein ausgesprochenes Winterreiseziel. Mit der Verbreitung des Wissens über die klimatischen Bedingungen des Sommers in Florida, mit der Einführung von Klimaanlagen und mit der Gewährung erheblicher Preisnachlässe für Übernachtungen während der Sommermonate, die bis zu 60 Prozent gegenüber den Winterpreisen betrugen[40], wurde Florida mit dem aufkommenden Massentourismus zu einem überwiegenden Sommererholungsgebiet (Figur 61).

Figur 61: Das Touristenaufkommen in Florida, 1961 und 1970 nach Monaten



Ermittelt aus: Dunkle, John, 1964, p. 42, Friese, Heinz, 1971, p. 382

Diese saisonale Verteilung des Florida-Tourismus behielt ihre Gültigkeit bis zur Mitte der 1970er Jahre. Seitdem vollzog sich erstmals in der Zeit des Tourismus auf breiter Basis eine totale saisonale Umstrukturierung: Die Sommermonate wurden immer stärker zur Nebensaison, während sich die Winter- und Frühjahrsquartale zur Hauptsaison entwickelten.

---

[40]Pötke, Peter-Michael, Retirement und Tourismus an der Westküste Floridas, Bochum 1973, p. 100

Der Rückgang des Sommers (3. Quartal) als bedeutendste Saisonzeit des Florida-Tourismus vollzog sich während der Rezession und der Energiekrise der Jahre 1973 bis 1975 (Figur 62). Das Winterquartal, das bis zu diesem Zeitpunkt (1973) zusammen mit dem 4. Quartal die am stärksten ausgeprägte Nebensaison bildete, erfuhr im Jahre 1975 den bis dahin größten Nachfragezuwachs und wurde dadurch zur touristischen Hauptsaison in Florida. Zum Ende des Jahrzehnts verstärkte sich dieses Saisonmaximum: Mehr als 30 Prozent aller Reisen wurden im Jahre 1980 im Winter in Florida verbracht[41].

Diese saisonalen Veränderungen während der 1970er Jahre sind auf zwei Ursachen zurückzuführen:
Bei den Autoreisen unterlag das Winterquartal seit 1975 einer bis dahin nicht gekannten Nachfrage und wurde 1977 zur Hauptsaison. Das traditionelle Sommermaximum des Autotourismus gestaltete sich seit dem Ende der 1960er Jahre rückläufig und ist seit 1977 nicht mehr führende Saisonzeit. Dadurch stellte sich im Autotourismus ein hoher Grad an saisonaler Ausgeglichenheit während der zweiten Hälfte der 1970er Jahre ein, was für die Tourismuswirtschaft und die Belastung der Infrastruktur als positiv zu werten ist (Figur 62).

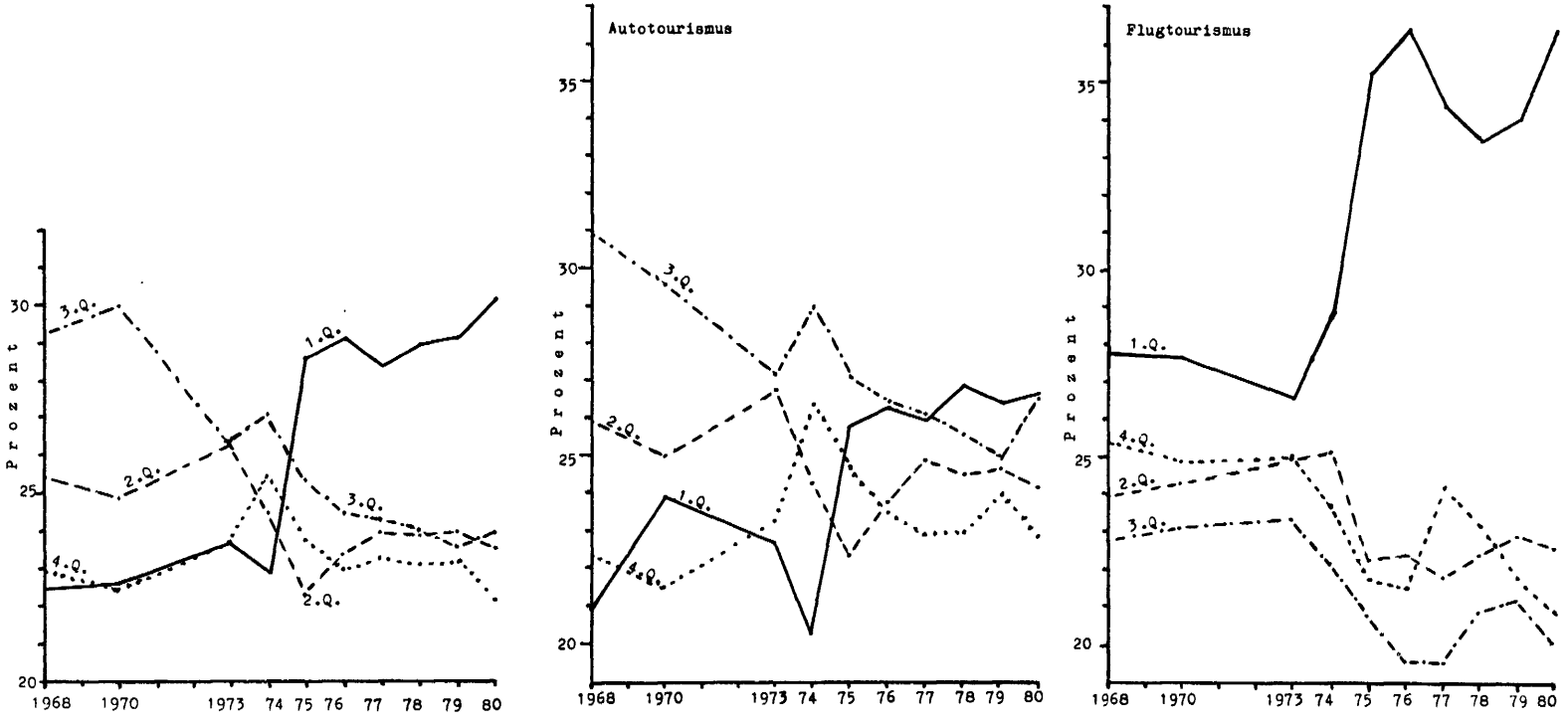
Hauptursache für den generellen saisonalen Strukturwandel des Florida-Tourismus ist die seit 1975 rapide gestiegene Winterpräferenz der Flugtouristen, die einhergeht mit einer Präferenzverschiebung zugunsten des Flugzeuges. Zwar besaß das Winterquartal schon zuvor das Maximum bei den Flugreisen, ab 1973 vergrößerte es sich extrem von 26,6 Prozent auf 36,5 Prozent (1976). Dieser hohe Anteil wurde nur vorübergehend in den folgenden drei Jahren leicht zugunsten des 4. Quartals nach unten korrigiert.

Unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer zeigt die jahreszeitliche Verteilung der Touristenbevölkerung Abweichungen gegenüber der Anzahl der Reisen. Diese saisonale Verteilung ist für die sozio-ökonomischen und räumlichen Auswirkungen des Tourismus von größerer Bedeutung. Seit 1976 ist danach das Frühjahr (2. Quartal) die Hauptsaison im Florida-Tourismus. Zusammen mit dem Winterquartal bildet diese Jahreszeit in überragender Weise den touristischen Aufkommensschwerpunkt. Der Sommer erwies sich in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre noch stärker als Nebensaison, als dies schon bei der Anzahl der Reisen zum Ausdruck kam. Floridas Tourismus ist somit von einer starken Saisonalität geprägt, die sich in dieser Form erst zur Mitte der 1970er Jahre ergab.

---

[41] Aus Figur 62 ist zu entnehmen, daß die Krise ("Erdölschock") sich auf die Reiseintensität nach Florida auf die erste Hälfte des Jahres 1974 beschränkte.

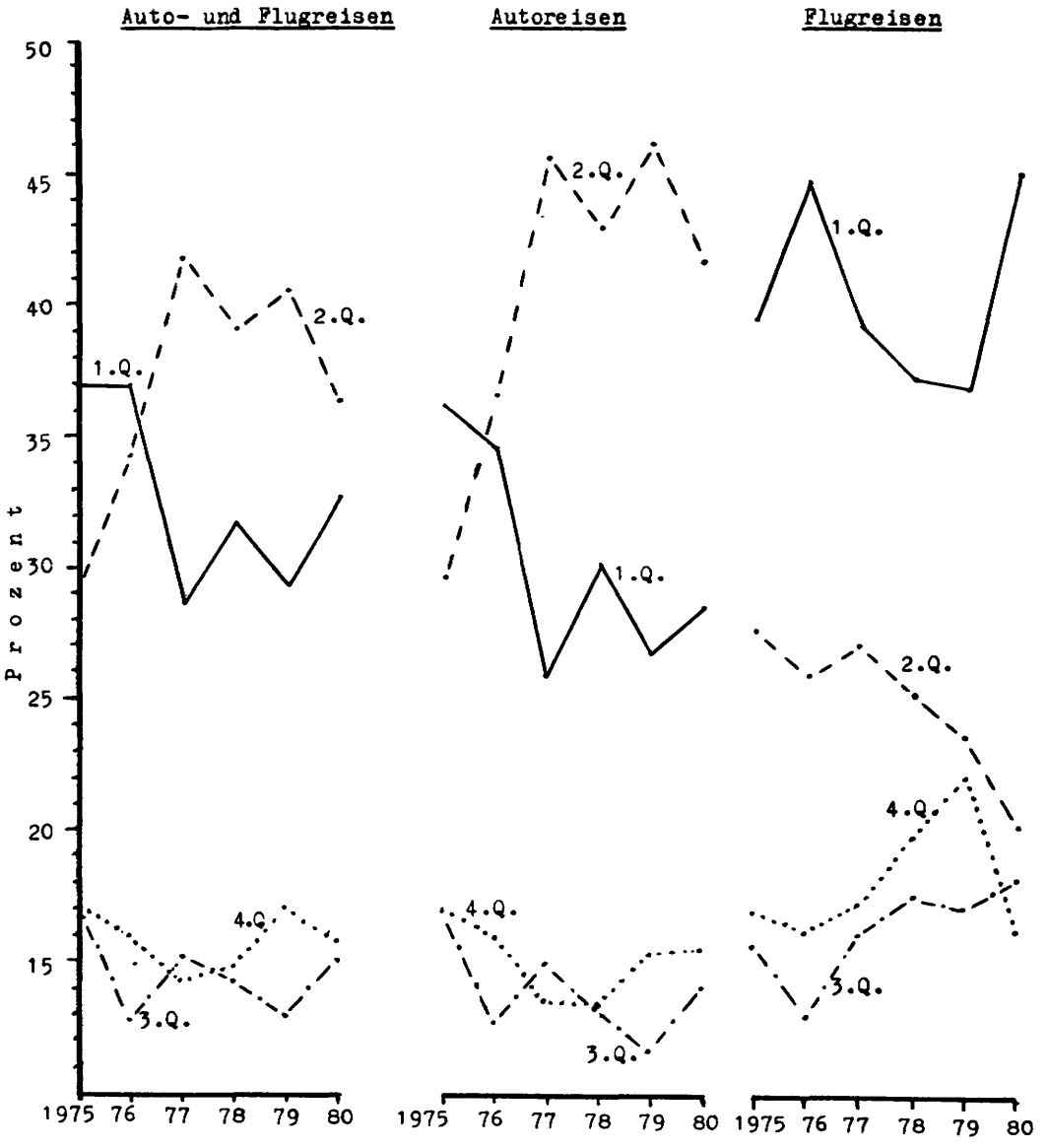
Figur 62: Die saisonale Verteilung des Touristenaufkommens in Florida nach Quartalen, 1968 bis 1980: Flug- und Autotouristen aus den USA und Kanada



Nicht berücksichtigt sind die Jahre 1969, 1971, 1972

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1980, Friese, Heinz, 1971, p. 382, Florida Development Commission Research 1969

Figur 63: Die saisonale Verteilung des Touristenaufkommens in Florida nach Quartalen, 1975 bis 1980, gemessen nach der Anzahl der out-of-state-Reisen unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer (Touristenbevölkerung)



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies, 1975 bis 1980

Tabelle 40: Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Auto- und Flugtouristen in Florida und die touristische Tagesbevölkerung, 1975 bis 1980, nach Quartalen

Jahr		Flug-Tourismus I.Q.	II.Q.	III.Q.	IV.Q.	I.-IV.	Auto-Tourismus I.Q	II.Q.	III.Q.	IV.Q.	I.-IV.
1975	TB	381 863	252 950	143 726	154 301	227 919	1 017 751	834 192	477 534	481 727	704 962
	Nächte	12,7	14,1	8,6	8,8	11,3	18,6	17,6	8,3	9,2	13,3
1976	TB	439 601	254 607	127 483	158 887	244 109	1 167 614	1 237 368	428 957	539 288	841 726
	Nächte	13,7	12,9	7,4	8,4	11,1	19,4	22,7	7,1	10,0	14,7
1977	TB	372 217	257 897	153 824	164 880	235 565	923 246	1 632 018	534 477	481 460	888 749
	Nächte	11,6	12,7	8,4	7,3	10,1	15,7	28,9	9,0	9,3	15,7
1978	TB	404 430	273 639	190 938	215 402	271 140	1 169 556	1 661 896	519 281	517 131	967 014
	Nächte	10,7	10,8	8,1	8,2	9,6	18,0	28,0	8,4	9,3	16,0
1979	TB	462 117	298 248	214 925	277 978	319 037	1 000 912	1 725 337	432 263	576 263	936 397
	Nächte	10,3	9,9	7,7	9,7	9,7	16,6	30,6	7,6	10,5	16,4
1980	TB	550 571	248 088	223 003	198 720	306 569	1 043 308	1 520 546	514 453	569 830	903 803
	Nächte	11,6	8,4	8,5	7,3	9,4	17,3	27,8	8,4	11,0	16,0

TB = touristische Tagesbevölkerung

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1975 bis 1980

Es ist der Auto-Tourismus, der zum Frühjahrsmaximum der Touristenbevölkerung entscheidend beitrug (Figur 63). Dies ist darauf zurückzuführen, daß sich die Reisedauer der Auto-Touristen zwischen 1975 und 1979 im 2. Quartal von durchschnittlich 17,6 Nächten auf 30,6 Nächte verlängert hat. Damit wurde die touristische Tagesbevölkerung bei den Autotouristen erheblich vergrößert[42]; zusätzlich dadurch, daß bei den Flugtouristen ein umgekehrter Trend im zweiten Quartal auftrat: Die Reisedauer verkürzte sich von 14,1 Nächten (1975) auf 8,4 Nächte (1980).

Eine Erklärung für die ausgeprägte Frühjahrsintensität im Autotourismus nach Florida bietet die Altersstruktur der Touristen. Dabei muß insbesondere die Gruppe der Pensionäre berücksichtigt werden. Während deren Anteil bei den Flugreisen rückläufig ist, die Flugtouristen sich somit zunehmend verjüngen, steigt der Anteil der über 65jährigen bei den Autoreisen seit Jahren in auffäl-

---

[42]Das zweite Quartal 1979 zeigte die bislang größte Touristendichte in Florida, als sich über 1,7 Millionen Autotouristen und knapp 300.000 Flugtouristen im Tagesdurchschnitt des Quartals im Bundesstaat aufhielten (Tabelle 40).

liger Weise: von 9,0 Prozent im Jahre 1974 auf 21,3 Prozent im Jahre 1980 (Tabelle 41). Ihr größeres Zeitbudget begünstigt somit die saisonale Schwerpunktbildung.

Tabelle 41: Altersstruktur der Florida-Touristen
Angaben in Prozent

Flug-Touristen

Altersgruppe	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
bis 35 Jahre	34,2	34,3	29,2	29,8	32,8	33,0	28,5
36 - 49 Jahre	32,2	26,8	29,8	28,8	29,8	30,5	32,4
50 - 64 Jahre	23,2	27,3	30,9	28,9	27,2	26,7	29,8
ab 65 Jahre	10,4	11,6	10,2	12,5	10,2	9,8	9,3

Auto-Touristen

Altersgruppe	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
bis 35 Jahre	22,6	27,7	23,4	21,8	22,3	22,0	22,7
36 - 49 Jahre	37,8	27,1	27,0	29,0	27,3	25,7	24,3
50 - 64 Jahre	30,6	31,5	33,9	34,4	32,0	33,3	31,7
ab 65 Jahre	9,0	13,7	15,7	14,8	18,4	19,0	21,3

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1974 bis 1980, Daten beziehen sich auf den Haushaltsvorstand

Somit waren zwei Merkmale für den saisonalen Strukturwandel des Florida-Tourismus während der 1970er Jahre von entscheidender Bedeutung: Zum einen die ausgeprägte Winterpräferenz der Flugtouristen, deren Maxima 1976 und 1980 bei 45 Prozent lagen, und die Frühjahrspräferenz der Autotouristen, wobei hier in den Jahren 1977 und 1979 die höchsten Saisonanteile mit etwa 46 Prozent erreicht wurden (Figur 63).

8.3.5 Die Herkunftsgebiete der Florida-Touristen

Die zum Industriegürtel der USA zählenden Bundesstaaten des amerikanischen Nordostens und Mittleren Westens sind traditionell die bedeutendsten Herkunftsregionen des Florida-Tourismus. Die New Yorker Florida-Touristen stellten 1978 mit 8,4 Prozent die größten Anteile eines Bundesstaates am Reisegesamtaufkommen in Florida, denen die Touristen aus Ohio, Michigan, Illinois, Indiana, Pennsylvania und New Jersey folgten (Tabellen 43, 44). Der einzige Bundesstaat außerhalb des Industriegürtels, der über große Anteile am Florida-Tourismus verfügt, ist der Nachbarstaat Georgia, 1978 mit 6,6 Prozent nach New York der zweitbedeutendste Markt. Zehn Jahre zuvor lag Georgia noch an sechster

Stelle. Andere Bundesstaaten des Südens verfügen über weit geringere Anteile: Alabama 3,4 Prozent (1978) und Louisiana 3,2 Prozent (1978).
Die ausländischen Touristen haben während der 1970er Jahre ihre Anteile am Reisegesamtaufkommen nach Florida erheblich vergrößert, wofür die Währungsveränderungen, die Flugpreispolitik und spezielle lateinamerikanische Nachfragestimulierungen ausschlaggebend waren (Kapitel 8.7.2).
Während die kanadischen Touristen in den zehn Jahren zwischen 1968 und 1978 ihre Anteile nahezu verdoppelten, konnten die übrigen ausländischen Touristen ("Übersee") ihre Anteile sogar verdreifachen (Tabelle 43). Der gesamte Auslandsmarkt war im Jahre 1978 mit knapp 8 Prozent für Florida beinahe gleichbedeutend wie der New Yorker Markt, doch erzielten gerade die nichtkanadischen Ausländer am Jahrzehntewechsel einen weiteren Bedeutungszuwachs: Ihre Zahl stieg von 395 000 (1970) über 1,2 Millionen (1978) auf 3,0 Millionen im Jahre 1981, was in etwa einer Verachtfachung gegenüber 1970 entsprach.
Aufgeschlüsselt nach den Auto- und Flugtouristen aus den USA und Kanada ergibt sich folgendes Bild der regionalen Herkunft:

Im Autotourismus stellen die Besucher aus den Bundesstaaten, die Florida benachbart sind, das größte Aufkommen[43]. Die herausragende Position unter diesen Staaten nimmt Georgia ein. Besonders am Ende der 1970er Jahre verstärkte sich die touristische Nachfrage aus Georgia erheblich, was sich in einem Reisezuwachs von gut 1,3 Millionen (1977) auf über 2,3 Millionen Autoreisen (1980) ausdrückt und einem Anteil am Autotourismus von 11,2 Prozent (1980) entsprach. Andere benachbarte Staaten verzeichneten in der 2. Hälfte des Jahrzehnts ebenfalls Nachfragesteigerungen größeren Ausmaßes. Dies führte dazu, daß die Besucher aus Alabama nach denen aus Georgia und Ohio zur drittgrößten Gruppe der Autotouristen wurden, während die Touristen aus Louisiana 1980 den vierten Rang einnahmen.
Die Autotouristen aus dem Industriegürtel des Nordostens und Mittleren Westens entwickeln ihre Nachfrageschwerpunkte in den Bundesstaaten Ohio, New York und Michigan (Figur 64, Tabelle 45). Die Gebiete westlich des Mississippi sind für das Touristenaufkommen in Florida im Vergleich zu den Regionen der östlichen Landeshälfte unbedeutend. In der gesamten Westhälfte der USA beginnen weniger als 20 Prozent der Autoreisen nach Florida, von denen außerdem ein Großteil aus den Südstaaten Louisiana und Texas stammt.

In der zweiten Phase der Benzinverteuerungen am Ende der 1970er Jahre reagierten die Autotouristen aus den Bundesstaaten des Nordostens stärker als die

---

[43]Tabelle 44, Region 3: Georgia, Alabama, Tennessee, Mississippi

Touristen aus dem Mittleren Westen (Ausnahme Michigan, 1979, 1980) mit einem Verzicht auf eine Autoreise nach Florida (Figur 64).
Eine vergleichbare Situation war schon in der ersten Phase der Energieverteuerung (1974) festzustellen. Lediglich aus dem Mittleren Westen verstärkte sich zu diesem Zeitpunkt die Nachfrage nach Autoreisen nach Florida, während sie in anderen Teilen dieses Industriegürtels rückläufig war (Tabelle 44, Region 4). Dies kam dem Südwesten und Zentralflorida zugute, wo sich die Autotouristen aus dem Mittleren Westen konzentrierten, während der Norden und der Südosten Aufkommensrückgänge zu verzeichnen hatte (Tabelle 42). Die Energiekrise wirkte sich somit zuerst in den von eher sozial schwächeren Touristen aufgesuchten Räumen aus (N) bzw. in den Gebieten, deren Attraktionsgrad im Schwinden begriffen war (S.E.).

Tabelle 42: Nachfrageveränderungen nach Auto-Reisen nach Florida in der Energiekrise des Jahres 1974

Region in Florida	Veränderungen gegenüber 1973
Südost	- 15,5%
Südwest	+ 15,5%
Zentral	+ 4,0%
Nordost	- 22,4%
Nordwest	- 9,8%

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 und 1974

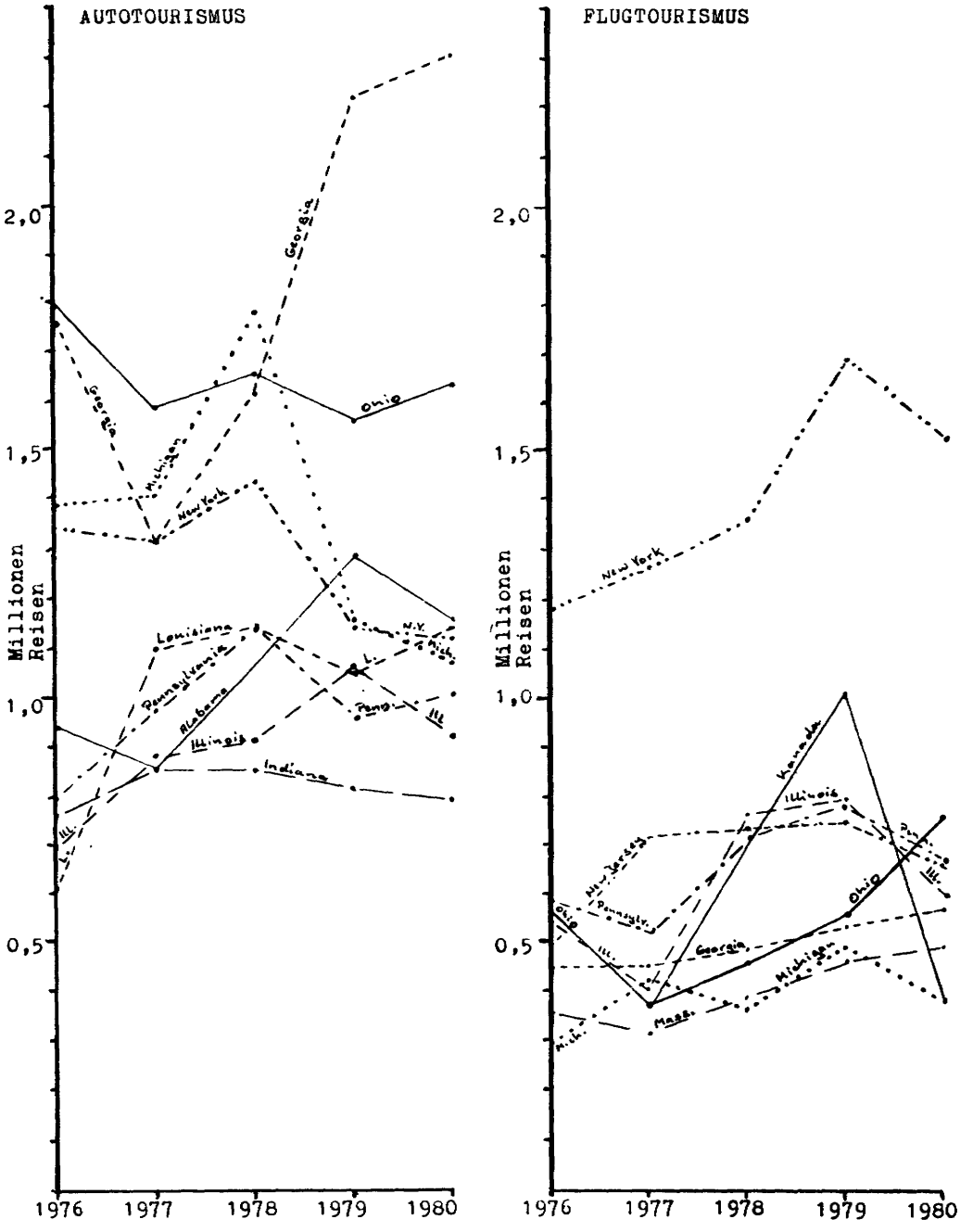
Tabelle 43: Die bedeutendsten Herkunftsgebiete der Flug- und Auto-Touristen 1978 und 1968

Staat/Region	Anteil an der Anzahl der Reisen 1978	Anteil an der Anzahl der Reisen 1968
New York	8,4%	10,4%
Georgia	6,6%	4,6%
Michigan	6,4%	7,5%
Ohio	6,3%	10,0%
Pennsylvania	5,5%	6,9%
Illinois	5,1%	6,0%
New Jersey	1)	6,9%
Indiana	2)	4,6%
Kanada	4,8%	2,7%
Übersee	3,0%	0,9%

1) Anteil 2,2%, allerdings nur Flugtouristen berücksichtigt
2) Anteil 2,6%, nur Auto-Touristen berücksichtigt

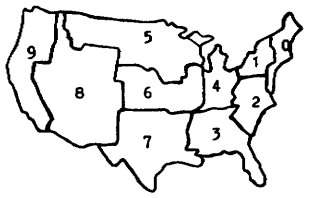
Ermittelt aus: Florida Tourist Study 1978, Florida Development Commission Research, 1969, p. II-C-4

Figur 64: Die bedeutendsten Herkunftsgebiete der Auto- und Flugtouristen Floridas, 1976 bis 1980



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies, 1976 bis 1980

Tabelle 44: Die regionale Herkunft der Florida-Touristen, 1973 und 1974



Post-leitzahl Region	Autoreisen 1973 in Mio	in %	Autoreisen 1974 in Mio	in %	Flugreisen 1973 in Mio	in %	Flugreisen 1974 in Mio	in %
0	2,4	13	1,9	11	1,2	18	1,1	17
1	3,0	16	2,4	14	1,7	26	1,5	22
2	2,6	14	2,2	13	0,7	11	0,7	11
3	4,7	25	4,1	23	1,1	17	1,0	14
4	2,9	15	3,2	19	0,5	8	1,1	16
5	0,5	3	0,5	3	0,2	2	0,2	3
6	1,0	5	1,2	7	0,3	4	0,5	7
7	1,2	7	1,2	7	0,3	5	0,3	5
8					0,2	3		
9	0,4	2	0,5	3	0,4	6	0,4	5
total	18,7	100	17,2	100	6,6	100	6,8	100

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 und 1974

Der Flugtourismus nach Florida wird deutlich von den Touristen des Nordostens bestimmt[44]. Der Bundesstaat New York ist dabei das überragende Nachfragezentrum: 1979 bestritten die knapp 1,7 Millionen New Yorker Flugtouristen etwa 14 Prozent (1979) des gesamten Flugaufkommens. Illinois folgte mit knapp 800 000 Flugreisen (Figur 64). Während der Phase der zweiten Benzinverteuerung (1979, 1980) stieg die Zahl der New Yorker Flugtouristen erstmals über die der New Yorker Auto-Touristen, was eine einmalige Situation für einen amerikanischen Bundesstaat darstellt. Hier wirkten sich die Preis- und Zeitvorteile des Flugzeuges am stärksten aus[45].

Die kanadischen Flugtouristen konnten zwischen 1977 und 1979 ihre Reisezahlen verdreifachen und besaßen im Jahre 1979 einen Flugreiseanteil in Florida von 8,4 Prozent, womit Kanada nach New York bedeutendste Marktregion wurde. Allerdings blieben im Jahre 1980 viele kanadische Flugtouristen aus, so daß diese Position vorerst verlorenging.

Der Westen der USA spielt auch im Flugaufkommen nach Florida eine nur untergeordnete Rolle, die Anteile liegen, vergleichbar mit dem Autotourismus, bei 20 Prozent.

Die touristische Interaktion ist somit deutlich als eine Nord-Süd-Beziehung ausgewiesen.

---

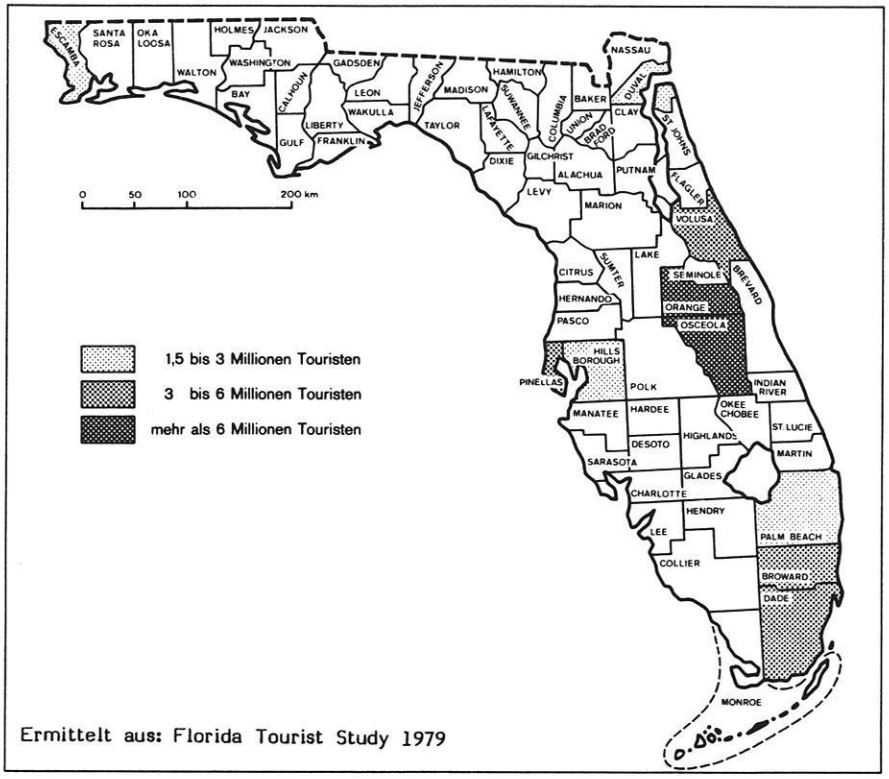
[44]Tabelle 44, Regionen 0 und 1 mit zusammen 44 Prozent des Flugaufkommens.

[45]Während der ersten Energieverteuerungsphase 1974 bewirkten die Flugtouristen aus dem Mittleren Westen den Zuwachs an Flugreisen im wesentlichen allein, als das Aufkommen aus dieser Region eine Verdoppelung erfuhr (Tabelle 44, Region 4).

8.3.6 Räumliche Schwerpunkte des Touristenaufkommens in Florida

Für das Ende der 1970er Jahre lassen sich folgende regionale Schwerpunkte des Tourismus in Florida bestimmen:
Die Südostküste mit den Counties Dade, Broward, Palm Beach, also der Bereich um Miami, Fort Lauderdale und West Palm Beach, verzeichnete mit 10,4 Millionen Reisen (1979) das größte regionale Touristenaufkommen. Ein fast gleichgroßes Reiseaufkommen ist in Zentral-Florida, in den Counties Orange/Osceola und Volusia mit 9,7 Millionen Reisen festzustellen. Dies ist der Bereich um Daytona Beach und Orlando. Dabei haben die Counties Orange/Osceola mit 6,5 Millionen Reisen das größte touristische Aufkommen aller Counties[46]. Den dritten regionalen Schwerpunkt bilden die Counties Pinellas und Hillsborough (Tampa, St. Petersburg) an der mittleren Golfküste mit zusammen 5,7 Millionen Reisen (1979). Das Tourismusaufkommen in Nord-Florida ist gegenüber dem mittleren und südlichen Florida deutlich geringer: Die Schwerpunkte liegen hier im Westen um Pensacola (County Escambia) mit 1,8 Millionen Reisen und im Osten um Jacksonville (County Duval) mit 1,6 Millionen Reisen (Figur 65).

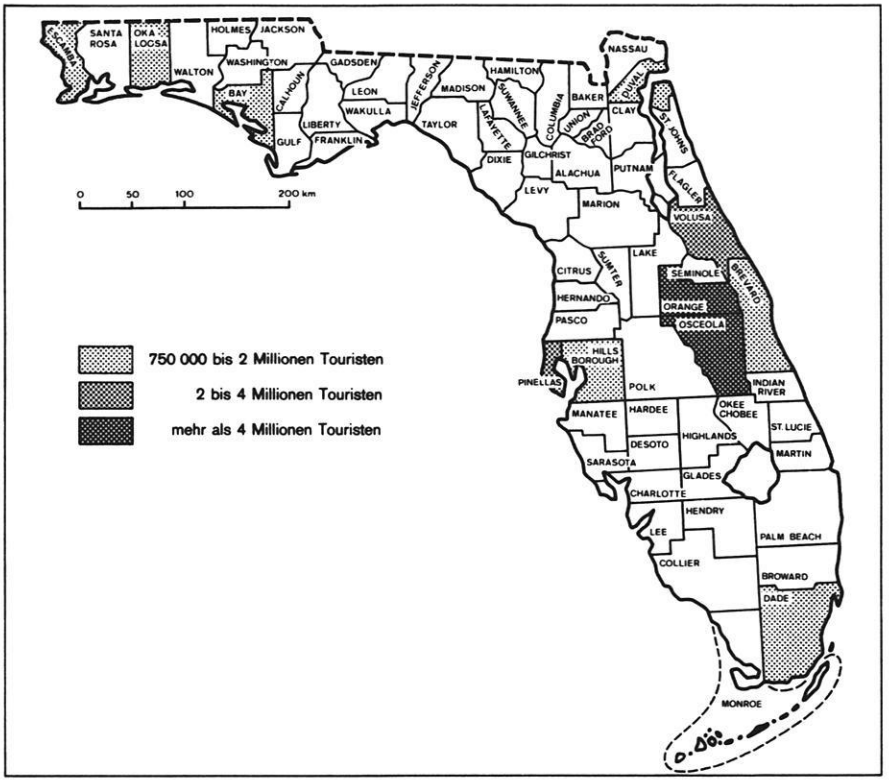
Figur 65: Die bedeutendsten Zielpunkte des Florida-Tourismus 1979: Counties mit mehr als 1,5 Millionen Touristen



---

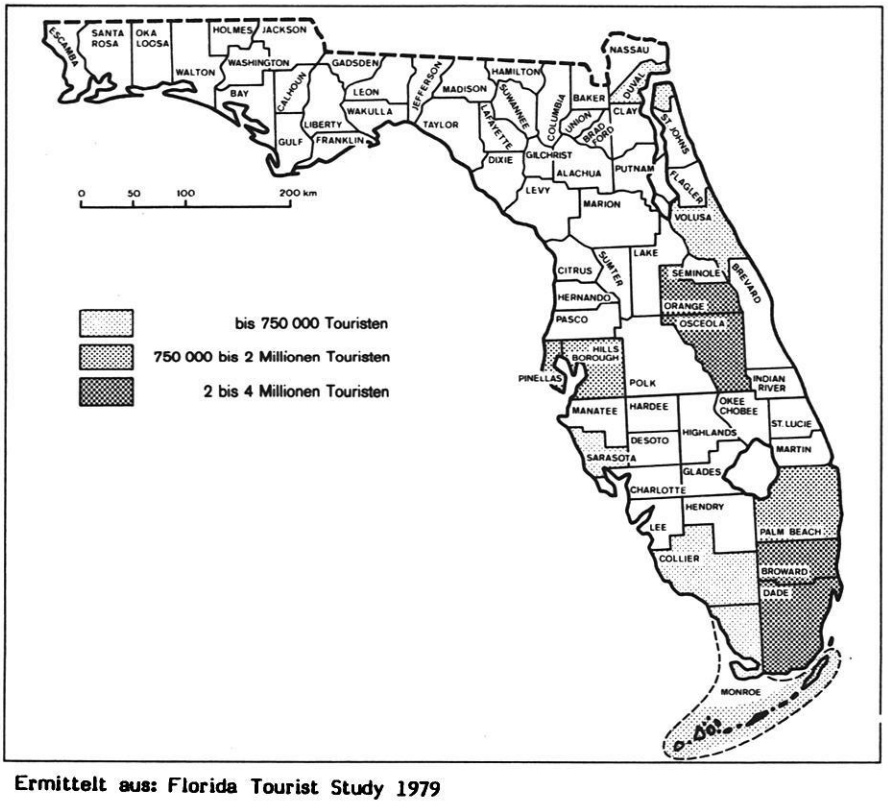
[46]Die Counties Orange und Osceola werden als Einheit geführt, da die Walt Disney World (WDW) auf dem Gebiet beider Counties liegt. Alle Angaben beziehen sich auf Daten der Florida Tourist Studies 1979 und 1978.

Figur 66: Die bedeutendsten Zielpunkte des Autotourismus 1979, nach Counties (Anzahl 11)



Ermittelt aus: Florida Tourist Study 1979

Figur 67: Die bedeutendsten Zielpunkte des Flugtourismus 1979, nach Counties (Anzahl 12)



Ermittelt aus: Florida Tourist Study 1979

Betrachtet man Flug- und Autoreisen separat, so ergeben sich Abweichungen in der regionalen Schwerpunktbildung: im Flugtourismus besitzen die drei Counties der Südostküste mit zusammen 7,1 Millionen Flugreisenden (1979) eine überragende Position vor den Counties Zentral-Floridas (2,7 Millionen) und denen der mittleren Golfküste (2,1 Millionen). Dagegen ist der Flugtourismus in Nordflorida vergleichsweise unbedeutend (Figur 67).

Im Autotourismus stellen die Counties Zentral-Floridas (Orange/Osceola, Volusia und Brevard) mit 7,9 Millionen Reisen das mit Abstand bedeutendste Zielgebiet des Bundesstaates dar.
Der zweite regionale Schwerpunkt liegt im Nordwesten zwischen Pensacola und Panama City (Counties Escambia, Okaloosa und Bay); hier wurden 1979 insgesamt 4,1 Millionen Autoreisen registriert[47]. An der mittleren Golfküste (Pinellas, Hillsborough) wurden 1979 3,6 Millionen Auto-Touristen und an der Südostküste (Broward, Dade) 2,3 Millionen Autoreisen gezählt. Die Südostküste stellt somit erst die vierte regionale Schwerpunktbildung dar, d.h. ihre Bedeutung ist überwiegend auf den Flug-Tourismus zurückzuführen (Nachfragerückgang im Autotourismus 1968-1978 um -3,3%).

So wie sich die räumliche Verteilung der Touristen in Florida am Ende der 1970er Jahre zeigte, stellte sie sich gegenüber früheren Zeiten stark verändert dar. Traditionell zeichnete sich der Florida-Tourismus durch eine fast ausschließliche Küstenbetonung aus, die ihren überragenden Schwerpunkt im Südosten mit etwa 45 Prozent des Reisegesamtaufkommens in den 1950er und

Tabelle 45: Veränderungen in der räumlichen Verteilung des Touristenaufkommens in Florida

Region	1953/54[1)]	1961[1)]	1973[2)]
Südost	45%	44%	24%
Südwest	10%	11%	22%
Zentral	7%	7%	20%
Nordost	7%	7%	8%
Nordwest	o.A.	o.A.	14%
touring	o.A.	o.A.	12%

1) tourist days, S.E.: Counties Dade, Broward, Palm Beach, S.W.: County Pinellas, Zentral: County Volusia, N.E.: County Duval
2) flächendeckend, Anzahl der Reisen

Ermittelt aus: Wolff, Reinhold, 1956, pp. 134 - 137, Dunkle, John, 1964, p. 42, Florida Tourist Study 1973

---

[47]Der Autotourismus hat im N.W. einen überragenden Anteil von knapp 98 Prozent am Reisegesamtaufkommen. Die Counties dieser Region verzeichneten zwischen 1968 und 1978 die höchsten touristischen Zuwachsraten in Florida. Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973, 1978, Florida Development Commission, 1969, p. II-c-3

1960er Jahren besaß (Tabelle 45). Die mittlere Golfküste (Südwest) stellte den zweiten Aufkommensschwerpunkt dar, während das zentrale Florida bis in die 1960er Jahre hinein unbedeutend blieb.
Mit der Dezentralisierung des Tourismus in den 1970er Jahren stellte sich eine fast gleichmäßige regionale Verteilung des Touristenaufkommens auf der mittleren und südlichen Florida-Halbinsel ein, so daß sich eine noch verstärkende Konzentration in den traditionellen Erholungsräumen vermeiden ließ.
Die Dezentralisierung zugunsten Zentral- und S.W.-Floridas zum einen und Nordwestfloridas zum anderen - die Counties Okaloosa (+ 124%) und Escambia (+ 76%) verzeichneten zwischen 1968 und 1978 die größten Nachfragezuwächse in Florida - hat folgende Ursachen: Während sie in Zentralflorida nach der touristischen Inwertsetzung durch die Vergnügungsindustrie im wesentlichen von den Besuchern aus dem amerikanischen Industriegürtel bewirkt wurde, ist sie im Nordwesten auf die verstärkte Nachfrage aus den Nachbarstaaten zurückzuführen[48]. Hier erhielt sie ihre Anstöße aus dem Kulturraum des Alten Südens, allerdings muß bereits eine Einflußgröße, die sich aus der Sunbelt-Migration ergibt, berücksichtigt werden.

8.4 Analyse der Ausgaben der Touristen in Florida

8.4.1 Entwicklung der Größenordnungen

Während der vergangenen Jahrzehnte haben die Touristen, die nach Florida fuhren, von Jahr zu Jahr (bis auf 1969) höhere Geldbeträge in Florida ausgegeben (Figur 68). Unmittelbar vor dem Beginn des Auftretens des Massentourismus im Jahre 1954 waren dies knapp eine Milliarde Dollar; 1960 betrug die Summe 1,9 Milliarden Dollar, 1968 waren 5,5 und 1980 15, inklusive des Auslandstourismus sogar 17 Milliarden Dollar[49]. Diese Größenordnungen liegen weit über denen, die in führenden europäischen Tourismusländern aus deren internationalem Tourismus erzielt werden[50]. Somit besitzt Florida bei vergleichbaren Reisezahlen einen viel höheren Grad an Kommerzialisierung.

---

[48] 76 Prozent der Autotouristen im Nordwesten stammen aus den benachbarten Staaten, Florida Tourist Studies 1973, 1974

[49] 1981 = 18,6 Milliarden $, ab 1970 neue Berechnungsgrundlage. Berücksichtigt worden sind die Ausgaben der out-of-state Flug- und Autotouristen (USA, Kanada), nicht die Ausgaben der anders anreisenden Touristen, nicht die Ausgaben der Einwohner Floridas, die sich touristisch betätigen.

[50] 1979: Italien = 8,2 Frankreich = 6,8 und Spanien 6,5 Milliarden Dollar, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Internationaler Tourismus, Berlin 1981, p. 50

Die 1970er Jahre haben sich als das ökonomisch bislang bedeutendste Jahrzehnt des Florida-Tourismus erwiesen. Der Jahresdurchschnittswert dieser Dekade lag auf einem fast dreifach höheren Niveau als in den 1960er Jahren (Tabelle 46).

Tabelle 46: Touristenausgaben in Florida, Jahresdurchschnittswerte der Dekade

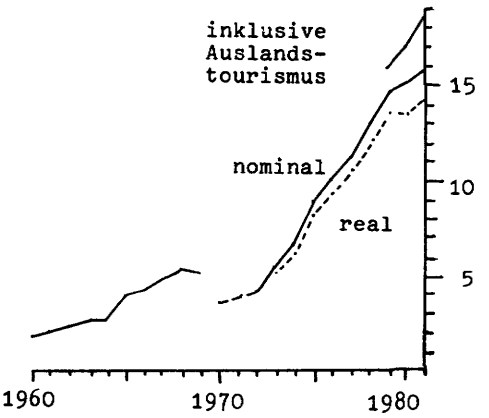
Zeitraum	Touristenausgaben in Milliarden $ nominal	real[1)]	Pro-Kopf-Touristenausgaben nominal	real[1)]
1960er Jahre[2)]	3,697	3,530	221,38 $	221,38 $
1970er Jahre[3)]	10,629	9,836	352,06 $	325,28 $
Zuwachs	188%	166%	59%	47%

1) real = jährliche nominale Zuwachsrate abzüglich jährliche Preissteigerungsrate für Dienstleistungen in den USA
2) 1961 - 1969, 3) 1973 - 1980
Ermittelt aus: Anhangtabellen 1 und 3

Die Entwicklung der touristischen Nachfrage während der 1970er Jahre hat somit pessimistische Prognosen aus den 1960er Jahren widerlegt, die aufgrund der hohen touristischen Belastungen während der 1960er Jahre voraussagten, daß Florida während der 1970er Jahre touristisch nicht mehr nutzbar sei[51]. Genau das Gegenteil ist eingetreten.

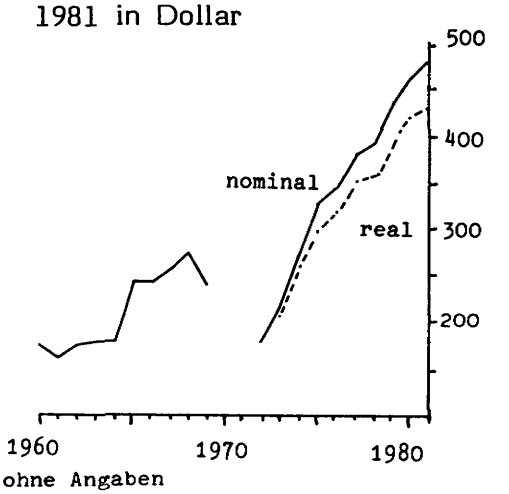
Die Ausgaben der Touristen auf der Pro-Kopf-Basis verzeichnen einen ähnlichen Wachstumsverlauf wie die Gesamtausgaben (Figur 69).

Figur 68: Ausgaben der Florida-Touristen 1960-1981 in Milliarden Dollar



Ermittelt aus: Anhangtabellen 1 und 3

Figur 69: Ausgaben der Florida-Touristen pro Kopf 1960-1981 in Dollar



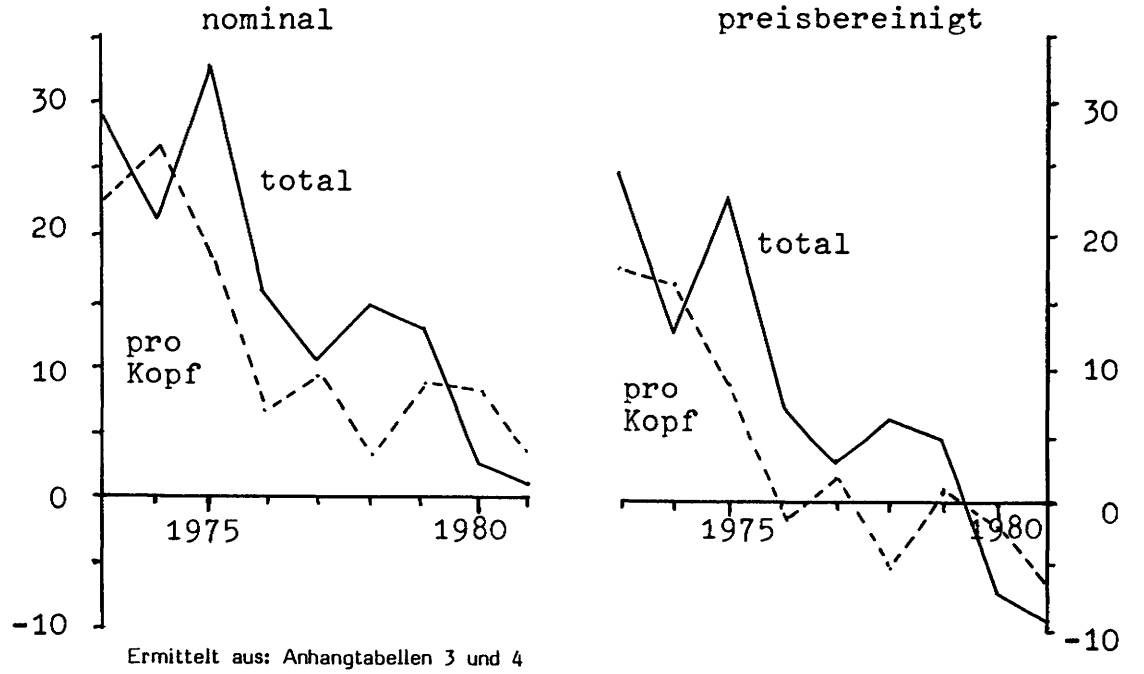
ab 1970 neue Serie, 1971 ohne Angaben
Ermittelt aus: Anhangtabellen 1, 3 und 4

[51] Diverse Zitate bei Friese, Heinz, 1971, p. 384

Ihre Größenordnungen lagen 1960 bei knapp 172 Dollar, 1968 bei gut 275 Dollar und 1980 bei etwas über 461 Dollar (Anhangtabelle 4). Im Dekadenvergleich der 1960er und 1970er Jahre lagen die Pro-Kopf-Ausgaben der Florida-Touristen in den 1970er Jahren auf einem knapp 60 Prozent höheren Ausgabenniveau. Allerdings war diese Zunahme des Ausgabenniveaus auf der Pro-Kopf-Basis geringer als die der Gesamtausgaben, was ein Indiz für die Teilnahme auch weniger gut verdienender Bevölkerungskreise am Reisegeschehen gegenüber dem Vorjahrzehnt ist.

Im Laufe der 1970er Jahre verlangsamten sich die Zuwachsraten der Ausgaben der U.S.- und kanadischen Touristen, sowohl bei den Gesamtausgaben als auch bei den Pro-Kopf-Ausgaben. Nominal wurde bislang noch kein Wachstumsrückgang registriert, die preisbereinigten Daten zeigen jedoch ein negatives Wachstum bei den Pro-Kopf-Ausgaben in den Jahren 1976, 1978 und am Beginn der 1980er Jahre und erstmals 1980/81 auch bei den Gesamtausgaben[52]. Spareffekte (bes. bei Pro-Kopf-Ausgaben) und Reiseverzichte (Gesamtausgaben, bes. 1980/81) kommen darin zum Ausdruck, aber auch der sozio-ökonomisch selektierende Charakter des Tourismus spiegelt sich darin wider. Dies bestätigt ein Vergleich der Zuwachsraten der Gesamtausgaben und der Pro-Kopf-Ausgaben:

Figur 70: Prozentuale Veränderungen der Touristenausgaben in den Jahren 1973 bis 1981: Flug- und Autotouristen aus den USA und Kanada.



Ermittelt aus: Anhangtabellen 3 und 4

---

[52]Nicht berücksichtigt sind die Ausgaben der ausländischen Touristen, die zunehmende Bedeutung erlangen: 1979 = 1,4 Milliarden $ (8,8% aller Ausgaben), 1980 = 2,078 Milliarden $ (12,2%), 1981 = 3,0 Milliarden (16,1%). Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1979 bis 1981

In den Jahren, in denen die Anzahl der Reisen besonders stark zunahm, zum Beispiel 1975, 1976 und 1978 (Figur 58, 71), ist der Zuwachs bei den Pro-Kopf-Ausgaben gering oder rückläufig gewesen, während die Zuwachsraten bei den totalen Ausgaben eher stiegen. Beide Kurven verzeichneten in diesen Jahren die größten Abstände voneinander. In den Jahren, in denen sich das Reiseaufkommen verlangsamte (z.B. 1977), lagen beide Kurven dicht beieinander. In Jahren mit einer rückläufigen Reisenachfrage (1974, 1980, 1981) rutschten die Zuwachswerte der totalen Touristenausgaben sogar unter die der Pro-Kopf-Ausgaben. Außerdem ist die jeweilige Aufkommensspitze der touristischen Nachfrage in die Überlegungen mit einzubeziehen: In den Jahren 1975 und 1976 waren es mehrheitlich die Autotouristen, die den Zuwachs im Reiseaufkommen gegenüber dem Vorjahr erbrachten; 1978 waren es sowohl Auto- als auch Flugtouristen (Figur 60). Autotouristen und seit der zweiten Hälfte der 1970er Jahre auch ein Teil der Flugtouristen gehören durchschnittlich den schwächeren Einkommensgruppen an. Mit ihrer Reiseteilnahme wird der Grad der Demokratisierung des Reisens erweitert, ebenso wie er zurückgesetzt wird, wenn diese Touristen auf eine Reise verzichten.
Das Angleichen der Ausgabekurven oder sogar das stärkere Wachstum bei den Pro-Kopf-Ausgaben gegenüber den gesamten Touristenausgaben bedeutet für das Zielgebiet, daß bei geringerer Besucherzahl die Reisenden im Durchschnitt relativ mehr ausgaben als die bei einem höheren Reiseaufkommen der Fall ist, weil gerade die Touristen, die die Spitze des Reiseaufkommens ausmachen, die geringsten Pro-Kopf-Ausgaben aufweisen.

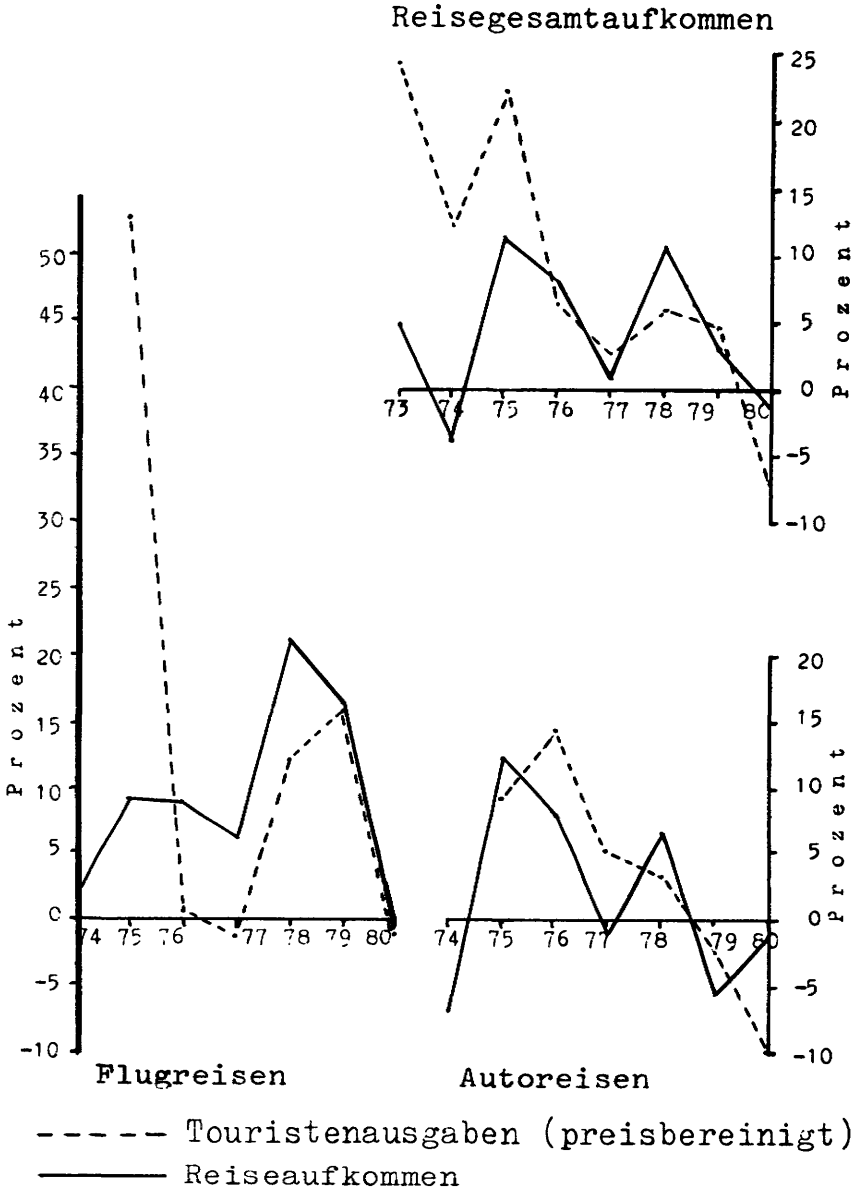
Unter rein ökonomischen Überlegungen stellt sich die Frage der Förderung einer generellen Begrenzung des Touristenaufkommens, insbesondere dann, wenn die öffentlichen Investitionskosten limitiert sind, die bei einem expandierenden Tourismus bereitgestellt werden müssen. In Florida ist von einer Förderung eines Elite-Tourismus nichts zu bemerken, so daß der soziale Wert des Reisens, gerade auch für einkommensschwächere Gruppen, in Florida zum Tragen kommt.

8.4.2 Relationen von Reiseaufkommen und Touristenausgaben in Florida

Während das Reiseaufkommen (Anzahl der Reisen) in den 1970er Jahren um etwa 70 Prozent über dem Aufkommensniveau der 1960er Jahre lag, erreichten die Ausgaben der Touristen einen weit höheren durchschnittlichen Dekadenzuwachs von preisbereinigt 166 Prozent. Diese Differenz ist auf das Ausgabeverhalten der Touristen während der ersten Hälfte der 1970er Jahre zurück-

zuführen, als die Ausgabesummen weit höhere Zuwachsraten verzeichneten als dies auf die Entwicklung der Reiseintensität zutraf (Figur 71). In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre fand bei einer zyklenartigen Zuwachsentwicklung im Reiseaufkommen eine generelle Verlangsamung der Zuwachsraten bei den Ausgaben statt, die in ihren preisbereinigten Werten zum Teil unter die des Reiseaufkommens fielen.
Dies belegt, daß unter Aufrechterhaltung und Steigerung der Reiseintensität seit 1976 zunehmend auf den Florida-Reisen gespart wird. Bei den Flugtouristen ist dies ab 1976 deutlich festzustellen, bei den Autotouristen überwiegend ab 1978 (Figur 71).

Figur 71: Prozentuale Veränderungen im Reiseaufkommen und bei den Ausgaben der Touristen, Florida 1974 bis 1980.



Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, p. 599, U.S. Department of Commerce, Survey of Current Business, Vol. 61, 1981, No. 2, p. 12, Florida Tourist Studies 1974 bis 1980, Anhangtabellen 2 und 3

Die Ursachen für die Spareffekte müssen mit der zunehmenden Beeinträchtigung der Hauptnachfragefaktoren des Tourismus in den USA in Zusammenhang gebracht werden (Kapitel 3). Bei Anhalten dieses Trends ist mit einer weiteren Spartendenz zu rechnen. Dies hätte zur Folge, daß ein Teil der Touristen an einer Florida-Reise generell sparen müßte, so daß das Reisegesamtaufkommen in eine mittelfristig stagnierende Phase eintreten würde, wie es sich im Jahre 1980/81 bereits bei den U.S.- und kanadischen Touristen anzudeuten scheint. Für Florida wäre dies nach einem Vierteljahrhundert touristischen Wachstums eine völlig neue Situation, die einer kurzfristigen Nachfrageschwankung, wie sie im Zusammenhang mit vergangenen Rezessionsphasen festzustellen war, übergeordnet wäre.

8.4.3 Ausgabeentwicklungen im Auto- und Flugtourismus

Zwischen 1974 und 1980 ist der Anteil der Ausgaben der Autotouristen an den gesamten Touristenausgaben um über neun Prozent gefallen und lag 1980 bei 59,3 Prozent, während zur gleichen Zeit der Ausgabenanteil der Flugtouristen um 11 Prozent auf 40,7 Prozent stieg (Tabelle 47). Dies ist besonders auf die veränderten Anteile am Reiseaufkommen zurückzuführen, so daß sich die Zuwachsraten bei den Gesamtsummen, die die Autotouristen erbringen, seit 1976 verlangsamen und 1980 in ihren nominalen Zuwachswerten stagnieren[53]. Bei den Ausgaben der Flugtouristen stellten sich, besonders aufgrund der Verkehrsmittelpräferenzveränderungen dieser Zeit, in den Jahren 1975, 1978 und 1979 jeweils nominale Zuwachswerte von über 20 Prozent ein.

Tabelle 47: Nominale Ausgabensumme der Auto- und Flugtouristen in Florida, 1974 bis 1980

	AUTOTOURISTEN			FLUGTOURISTEN		
Jahr	Ausgaben in Milliarden $	Veränderungen	Anteil	Ausgaben in Milliarden $	Veränderungen	Anteil
1974	4,573	-	68,4%[1]	1,988	-	29,7%[1]
1975	5,447	19,1%	61,6%[1]	3,232	62,6%	36,5%[1]
1976	6,674	22,5%	65,5%	3,516	8,8%	34,5%
1977	7,525	12,8%	66,7%	3,749	6,6%	33,3%
1978	8,417	11,9%	65,1%	4,518	20,5%	34,9%
1979	8,890	6,8%	61,6%	5,603	24,0%	38,4%
1980	8,901	0,1%	59,3%	6,102	8,9%	40,7%

1) andere Verkehrsträger in der Gesamtsumme berücksichtigt

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1974 bis 1980

---

[53] Anteile am Reisegesamtaufkommen: 1974 = 70,4% (Auto), 27,6% (Flug), 1980 (Flug-und Auto = 100%) = 63,3% (Auto), 36,6% (Flug)

Daß die Ausgabeentwicklungen zugunsten des Flugtourismus nicht ausschließlich auf Veränderungen der Reiseverkehrsmittelpräferenz zurückzuführen ist, zeigt das durchaus differenzierte Ausgabeverhalten der Flug- und Autotouristen auf der Pro-Kopf-Basis:

Die Autotouristen versuchten das jährlich zunehmende Reisezeitbudget, das 1974 durchschnittlich 11,3 Nächte und 1979 16,4 Nächte betrug, durch Einsparungsmaßnahmen bei den Tagesausgaben (pro Kopf) auszugleichen, wobei in einigen Jahren dadurch auch die Reisegesamtkosten real vermindert werden konnten (Tabelle 48). Mit Ausnahme des Jahres 1979 entwickelten sich die realen Tagesausgaben rückläufig. Die größten Spareffekte wurden dabei 1975 mit minus 18,8 Prozent (real) erzielt, es war das Jahr, in dem die Autotouristen Hotels bzw. Motels weit weniger in Anspruch nahmen als in anderen Jahren (Tabelle 39) und sich verstärkt der Trend zu Übernachtungen bei Freunden und Verwandten abzeichnete. 1980 wurden nach 1975 die größten Einsparungen bei den Tagesausgaben erzielt und aufgrund einer erstmals wieder einsetzenden Reisezeitverkürzung an den Kosten für die gesamte Reise gespart wie nie zuvor in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre.

Tabelle 48: Veränderungen im Ausgabeverhalten der Flug- und Autotouristen in Florida auf der Pro-Kopf-Basis, 1975 bis 1980

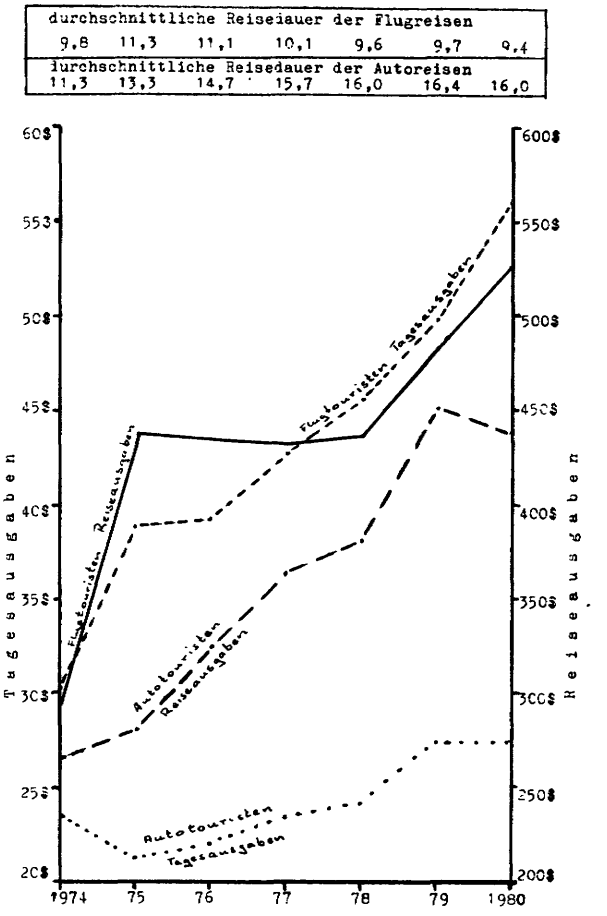
	AUTOTOURISTEN (pro Kopf)			FLUGTOURISTEN (pro Kopf)		
Jahr	Reisedauer	reale Kosten pro Reise	Tagesausgaben (real)	Reisedauer	reale Kosten pro Reise	Tagesausgaben (real)
1975	+17,7%	- 3,3%	-18,8%	+15,3%	+39,5%	+19,6%
1976	+10,5%	+ 6,9%	+ 4,8%	- 1,8%	+ 9,1%	- 7,2%
1977	+ 6,8%	+ 6,0%	- 1,4%	- 9,0%	- 8,4%	+ 1,5%
1978	+ 1,9%	- 5,1%	- 5,6%	- 5,0%	- 7,1%	- 2,0%
1979	+ 2,5%	+10,2%	+ 5,7%	+ 1,0%	+ 2,3%	+ 1,3%
1980	- 2,4%	-12,6%	-10,2%	- 3,1%	- 0,8%	+ 2,7%

real = jährliche nominale Zuwachsrate abzüglich jährliche Preissteigerungsrate für Dienstleistungen in den USA

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1974 bis 1980, Florida Statistical Abstract 1979, p. 599, Survey of Current Business, Vol. 61, 1981, No. 2, p. 12

Das Ausgabeverhalten der Flugtouristen (pro Kopf) war im Jahr 1975, als sich die Verkehrsmittelpräferenzveränderung zugunsten des Flugzeuges vollzog, expansiv, sowohl bei den Tageskosten und aufgrund einer Ausdehnung der Reisedauer auch bei den Kosten für die gesamte Reise. Darin äußert sich der Nachfragezuwachs am Ende der tiefgreifenden Rezession. Ab 1976 setzte der Einsparungseffekt in Form der Reisedauerverkürzung ein, von durchschnittlich 11,3 Nächten (1976) auf 9,4 Nächte (1980), wobei lediglich im Jahre 1979 die Reisedauer nicht rückläufig war. Entsprechend der Verkürzung der Reisen gingen auch die Ausgaben für die Gesamtreisen real zurück und selbst die nominalen Ausgaben für die Reisen stagnierten in dieser Zeit (Figur 72).

Figur 72: Nominale Tages- und Reiseausgaben der Auto- und Flugtouristen in Florida, 1974 bis 1980.



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1974 bis 1980

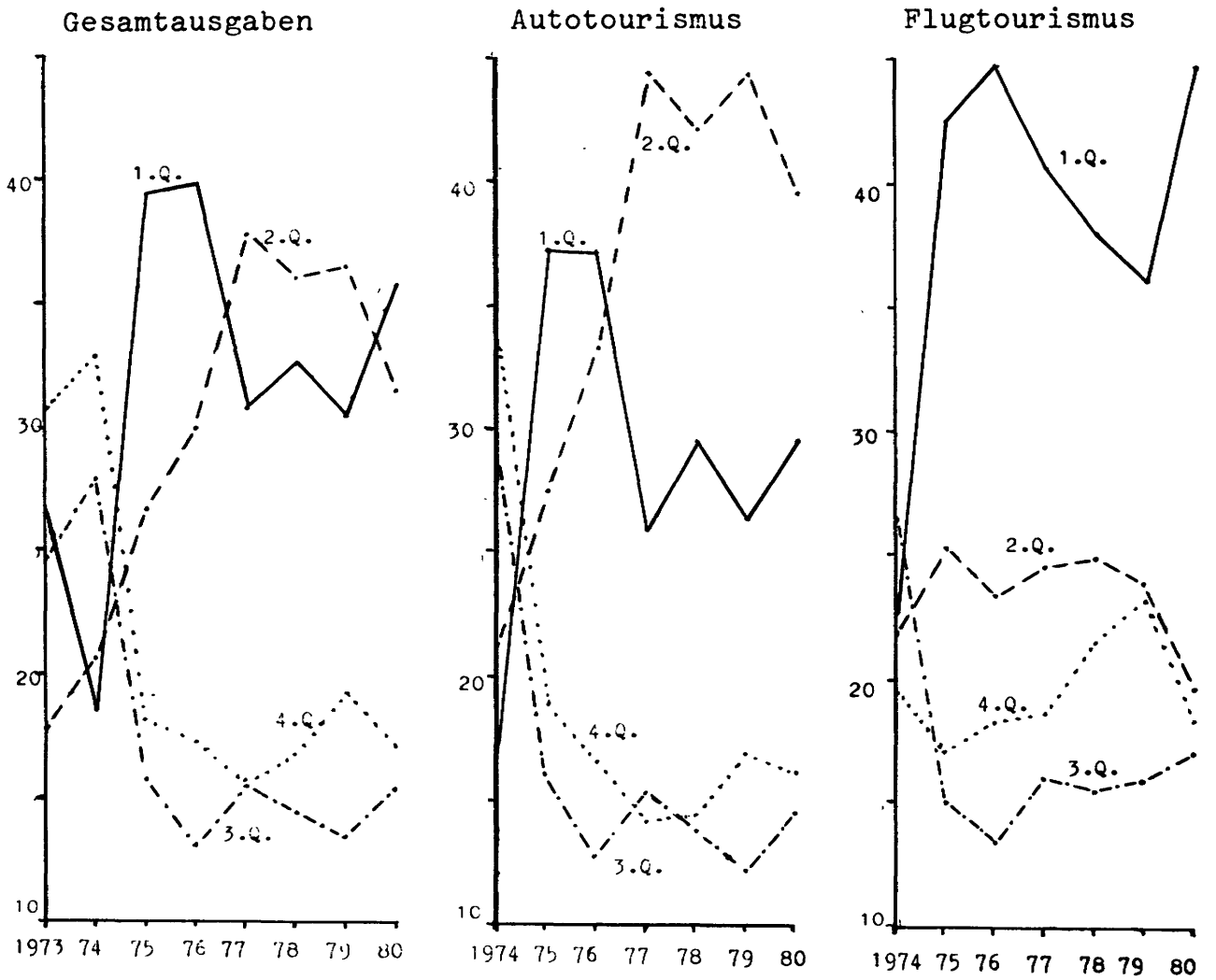
Die Spareffekte bei den Flugtouristen wurden immer in den Jahren besonders deutlich, in denen die Zahl der Flugreisen gegenüber dem Vorjahr besonders zunahm (1976, 1978); die Tagesausgaben gestalteten sich real rückläufig. Andererseits nahmen die Tagesausgaben der Flugtouristen gerade in den Jahren zu,in denen die Zuwachswerte der Reisezahlen geringer ausfielen als im Jahr zuvor (1977, 1980). Darin drückt sich das Fernbleiben einkommensschwächerer Touristen aus.

8.4.4 Die jahreszeitliche Verteilung der Touristenausgaben

Seit der zweiten Hälfte der 1970er Jahre sind in Folge der stark ausgeprägten Saisonalität des Reiseaufkommens auch die Touristenausgaben von einer deutlichen Saisonalität gekennzeichnet (Figur 73). Vor der Krise der Jahre 1974/75 herrschte noch eine relative saisonale Ausgeglichenheit vor, wobei eine gewisse

Winterpräferenz in den Quartalen IV und I bestand. Seit der Überwindung der Krise im Jahre 1975 vergrößerte sich der Grad der Saisonalität bei den Ausgaben von Jahr zu Jahr. Während sich das I. Quartal in den Jahren 1975, 1976 und 1980 als das ökonomisch bedeutsamste erwies, war es 1977, 1978 und 1979 das 2. Quartal. Als ausgeprägte Nebensaisonzeit erwies sich während des ganzen Zeitraums der Sommer.

Figur 73: Die prozentuale saisonale Verteilung der Touristenausgaben in Florida nach Quartalen, 1973 bis 1980

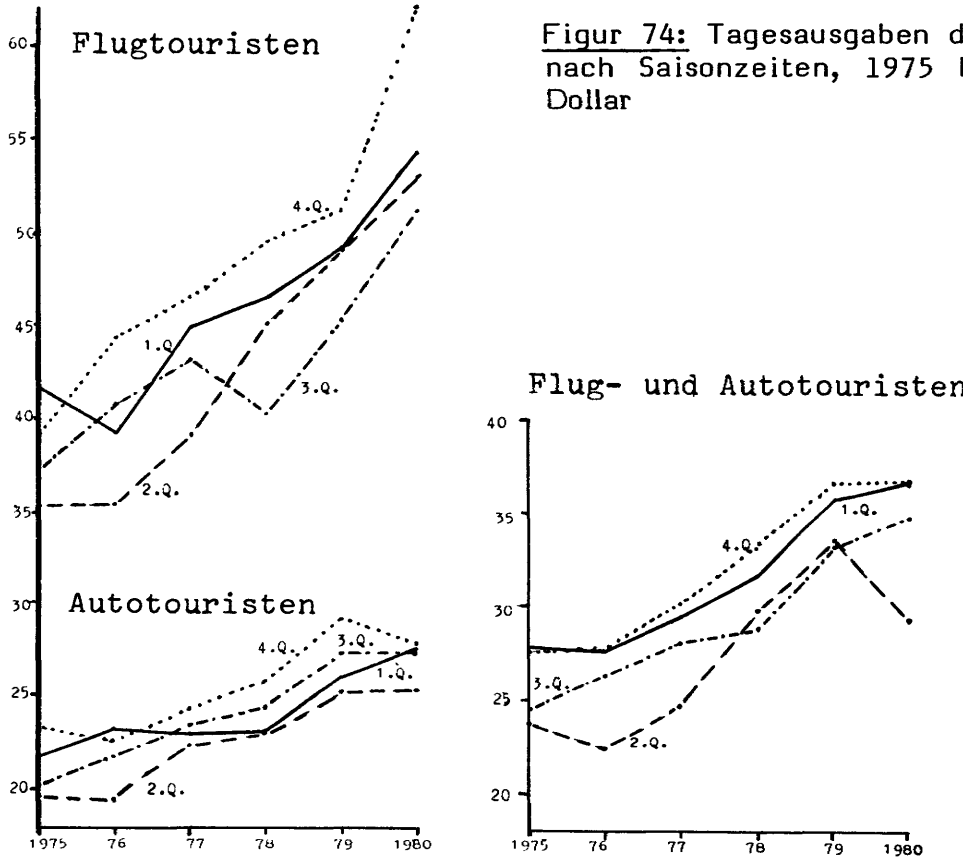


Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1980

Daß das 2. Quartal zeitweilig zur wirtschaftlich wichtigsten Saisonzeit wurde (1977-79), ist auf den quantitativen Ausgabenanstieg der Autotouristen in dieser

Jahreszeit zurückzuführen: 1974 besaß das 2. Quartal lediglich einen Anteil von gut 21 Prozent und erreichte 1977 einen Wert von über 44 Prozent (Figur 73).

Daß das Winterquartal in den Jahren 1975, 1976 und 1980 bei den Gesamtausgaben zur bedeutendsten Jahreszeit wurde, ist auf die Ausgabensteigerung im Flugtourismus zurückzuführen. Hatte das 1. Quartal im Jahre 1974 noch einen Anteil von knapp 22 Prozent bei den Ausgaben der Flugtouristen, so erhöhte sich dieser Anteil in den Jahren 1976 und 1980 auf knapp 45 Prozent, wodurch bei den Flugtouristen dieses Quartal zur überragenden Ausgabesaison wurde. In den Jahren 1977 bis 1979 verringerte sich der Anteil des 1. Quartals vorübergehend zugunsten des 4. Quartals (Weihnachtsquartal). Der Sommer stellt sowohl bei den Ausgaben der Flug- als auch bei den Ausgaben der Autotouristen seit 1975 die ausgeprägteste Nebensaison dar (Ausnahme: Autotourismus, 1977). Ein Vergleich der saisonalen Verteilung der Gesamtausgaben der Touristen mit der Verteilung des Reiseaufkommens ergibt eine geringere Saison-Extremität (Amplitude) der Ausgaben gegenüber dem Reiseaufkommen (Figur 63). Dies hängt mit den unterschiedlichen Tagesausgaben in den verschiedenen Jahreszeiten zusammen.
Im reiseaufkommensstarken 2. Quartal werden besonders unter den Autotouristen die geringsten Tagessätze festgestellt, Vergleichbares gilt für die Flugtouristen, die allerdings seit 1978 im Sommer noch weniger an Tagesausgaben erbringen (Figur 74).



Figur 74: Tagesausgaben der Touristen nach Saisonzeiten, 1975 bis 1980, in Dollar

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1975 bis 1980

Dagegen werden in den Winterquartalen die höchsten Tagesausgaben getätigt, wobei beim 4. Quartal die im Laufe des Jahres bewirkten Preissteigerungen am deutlichsten einfließen.

8.5 Sozio-ökonomische Auswirkungen der Touristenausgaben in Florida

8.5.1 Die relative Bedeutung der Touristenausgaben

8.5.1.1 Touristenausgaben pro Kopf der Bevölkerung

Die Ausgaben der out-of-state Touristen in Florida haben für die Bevölkerung des Bundesstaates in den 1970er Jahren eine rapide Bedeutungsverbesserung gebracht. Pro Kopf der Einwohner des Bundesstaates stiegen die Einnahmen aus dem Tourismus trotz eines Bevölkerungszuwachses von knapp 3 Millionen von 530 Dollar (1970) auf 1600 Dollar (1980) um 202 Prozent (Tabelle 49). Dabei lag der Zuwachs in der ersten Hälfte des Jahrzehnts mit plus 97 Prozent deutlich über dem der zweiten Dekadenhälfte (plus 54% nominal, real = 33%), in der es zu den genannten Sparmaßnahmen der Touristen kam.

Tabelle 49: Ausgaben der out-of-state Touristen pro Kopf der Bevölkerung Floridas

Jahr	nomineller Betrag	preisbereinigter Betrag
1960	374,60 $	-
1965	649,61 $	612,10 $
1970[1)]	530,27 $	-
1975	1 042,31 $	869,11 $
1980	1 600,93 $	1 390,35 $

1) ab 1970 neue Serie

Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, p. 599, Anhangtabelle 3, Tabelle 34, Daten weichen von Angaben in Kapitel 7.2 ab.

8.5.1.2 Touristenausgaben und Sozialprodukt

Floridas Wirtschaftsaktivitäten sind überdurchschnittlich hoch dienstleistungsorientiert[54]. An dieser für einen Sunbeltstaat typischen Situation besitzt der Tourismus entscheidende Anteile. Am Sozialprodukt der 1960er Jahre lagen diese zuerst bei 17,1 Prozent (1962) und stiegen auf 24,4 Prozent im Jahre 1967, fielen allerdings im Jahre 1969 auf 20 Prozent zurück.
Nach der Einführung einer neuen Berechnungsgrundlage (1970) betrug der Anteil des Tourismus am Sozialprodukt 11,4 Prozent (1972). Bis zum Jahre 1976 stieg er auf 19 Prozent und war damit (seit 1975) größer als der Anteil des sekundären Sektors des Bundesstaates[55]. Es ist davon auszugehen, daß die totalen Touristenausgaben, d.h. die der ausländischen und der mit Bus und Bahn anreisenden sowie der Floridianer mitberücksichtigt, die Werte des sekundären und primären Sektors zusammen übertreffen.

Am tertiären Sektor haben die Touristenausgaben eine Anteilssteigerung von 15 Prozent (1972) auf knapp 24 Prozent (1976) bewirkt.

Die in diesen hohen Anteilswerten liegende Gefahr der touristischen Monostruktur der Wirtschaft mit den denkbaren Folgen sozio-ökonomischer Instabilität im Falle rückläufiger touristischer Entwicklungen scheint für Florida unbegründet, da trotz zunehmender Touristenausgaben in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre der Anteil dieser Gelder am Sozialprodukt seit 1977 stagniert bzw. leicht rückläufig ist (Tabelle 50).

Ein Vergleich der Entwicklung von Touristenausgaben und Sozialprodukt während der Rezession zur Mitte der 1970er Jahre zeigt die touristische Entwicklung ausgesprochen antizyklisch zum Gesamtwirtschaftsverlauf in Florida. Die Extremwerte der Zuwachsraten zueinander traten im Jahre 1975 auf (Figur 75), wodurch möglicherweise ein nominell negatives Wirtschaftswachstum in Florida verhindert wurde.

Ob sich vergleichbare Effekte in kommenden Rezessionsphasen in Florida einstellen werden, muß zumindest für die frühen 1980er Jahre bezweifelt werden, da sich die Zuwachswerte bei den Ausgaben der amerikanischen und kanadischen Flug- und Autotouristen extrem verlangsamt haben. Zumindest werden sie nicht

---

[54]Anteile des tertiären Sektors am Sozialprodukt während der vergangenen zwei Jahrzehnte zwischen 73,5 und 79,8 Prozent. Sekundärer Sektor 16,3 bis 21,1 Prozent und primärer Sektor von 6,3 Prozent (1962) auf 3,8 Prozent (1978). Literaturangaben Tabelle 50

[55]Ermittelt aus: Literaturangaben Tabelle 50

mehr die Ausgleichswirkung erzielen, wie dies zur Mitte der 1970er Jahre der Fall war, es sei denn, das Sozialprodukt insgesamt wäre durch deutliche negative Wachstumswerte gekennzeichnet.

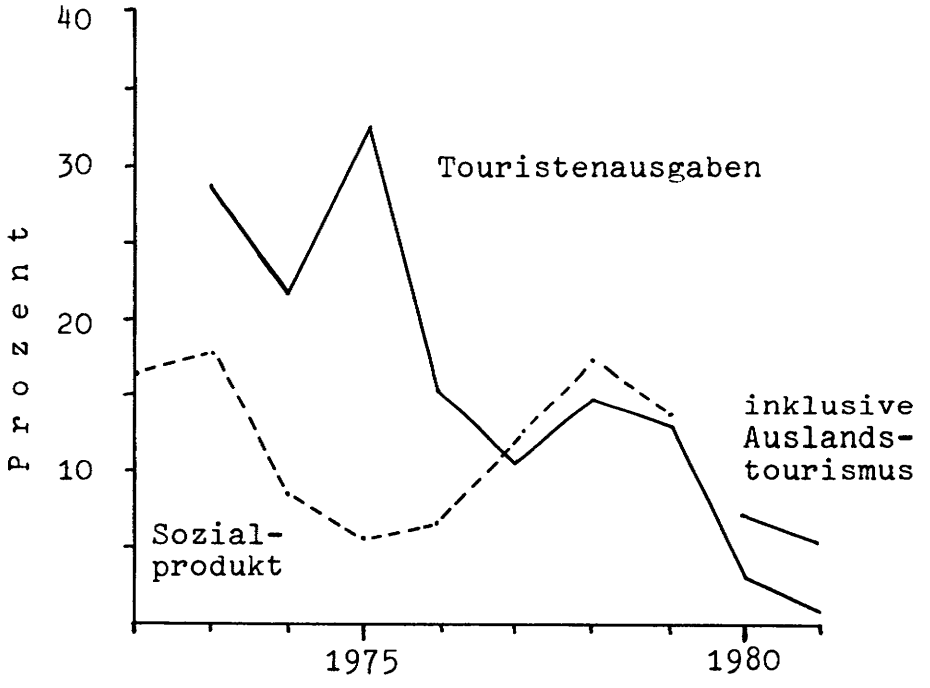
Tabelle 50: Touristenausgaben und Sozialprodukt Floridas während der 1970er Jahre, in Milliarden Dollar

	Sozialprodukt						
Jahr	total	tertiärer S.	sekundärer S.	primärer S.	Touristen-ausgaben	Anteil Tourismus am Soz.prod.	Anteil Tourismus am tertiären S.
1972	37,492	28,512	7,390	1,590	4,273	11,4%	15,0%
1973	44,085	33,125	9,028	1,932	5,500	12,5%	16,6%
1974	47,796	36,389	9,435	1,972	6,690	14,0%	18,4%
1975	50,267	39,280	8,800	2,187	8,844	17,6%	22,5%
1976	53,532	42,719	8,744	2,069	10,190	19,0%	23,9%
1977	59,667	47,616	10,115	1,936	11,274	18,9%	23,7%
1978	69,904	54,482	12,780	2,642	12,935	18,5%	23,7%
1979	79,100	o.A.	o.A.	o.A.	14,593	18,4%*	o.A.

* inklusive Auslandstourismus 20,2%

Ermittelt aus:
Florida Department of Administration, Economic Report of the Governor 1978, Tallahassee 1978, pp. 98 f., 1979-80, 79, 80, p. 67; Florida Statistical Abstract 1979, p. 594, Florida Tourist Studies 1973 bis 1980, Goeldner, Charles, 1978, p. 73; Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Florida Economy, Miami, Februar 1981, p. 17

Figur 75: Die Entwicklung von Sozialprodukt und Touristenausgaben in Florida, Zuwachsraten der Nominalbeträge



Ermittelt aus Literaturangaben Tabelle 49

8.5.1.3 Touristenausgaben und Einkommen der Bevölkerung

Die Ausgaben der Touristen sind während der 1970er Jahre schneller gestiegen als die Summe der Einkommen der Einwohner Floridas (Tabelle 51). Entsprechend hat sich der Anteil der Touristenausgaben in Relation zur Einkommenssumme in Florida von 12,5 Prozent (1972) auf 19,9 Prozent (1978) erhöht. Der leichte Anteilsverlust am Ende der 1970er Jahre deutet auch hier darauf hin, daß die Schaffung von Arbeitsplätzen in anderen Wirtschaftsbereichen zu einer größeren ökonomischen Ausgewogenheit beiträgt.

Tabelle 51: Touristenausgaben und Einkommen der Bevölkerung Floridas, 1972 bis 1980, in Milliarden Dollar

Jahr	totale Einkommenssumme	Touristenausgaben	Anteil Tourismus am Einkommen	reales Pro-Kopf-Einkommen
1972	34,075	4,273	12,5%	3477 $
1973	39,989	5,500	13,8%	3612 $
1974	44,798	6,690	14,9%	3464 $ (-)
1975	48,157	8,844	18,4%	3355 $ (-)
1976	52,648	10,190	19,4%	3414 $
1977	58,328	11,274	19,3%	3519 $
1978	65,130	12,935	19,9%	3673 $
1979	74,700	14,593	19,5%[1]	3679 $
1980	84,112	15,003	17,8%[2]	3615 $ (-)

1) inklusive Auslandstourismus 21,4%
2) inklusive Auslandstourismus 20,3%

Ermittelt aus:
Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, 1979, pp. I.3 - I.5; Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Florida Economy, Miami, 1981, p. 18; Florida Tourist Studies 1973 bis 1980; Goeldner, Charles, 1978, p. 73; Statistical Absatract of the U.S. 1980, p. 447; Economic Report of the Governor, 1981 Economic Forecast, p. 12, 1981-1982 Report, p. 54

Der größte Bedeutungszuwachs der Touristenausgaben in der Relation zum Einkommen wurde im Jahre 1975 erzielt, als der Anteil von 14,9 Prozent auf 18,4 Prozent stieg. In der Rezession erwiesen sich die antizyklisch auftretenden Touristenausgaben mildernd gegenüber einem real rückläufigen Pro-Kopf-Einkommen, konnten dieses jedoch nicht verhindern. Ohne die touristische Nachfragesteigerung dieser Jahre hätten sich die realen Einkommen in Florida (pro Kopf) noch stärker rückläufig gezeigt, als dies in den Jahren 1974 und 1975 der Fall war (Tabelle 52).

Am Beginn der 1980er Jahre deuten erste Daten darauf hin, daß sich gleiche antizyklische Effekte noch nicht einstellten: Ganz im Gegenteil, die negativen Zuwachsraten bei den preisbereinigten Ausgaben der Flug- und Autotouristen aus den USA und Kanada waren mit minus 6,8 Prozent (1980) und minus 8,8 Prozent (1981) deutlich höher als die der Durchschnittseinkommen (1980 real minus 1,7 Prozent). Selbst unter Einbeziehung der Ausgaben der Auslandstouri-

sten in Florida gestaltete sich das Verhältnis etwas günstiger, ohne aber antizyklische Effekte vorzuweisen: 1980 minus 2,8 Prozent, 1981 minus 4,8 Prozent[56]

Tabelle 52: Pro-Kopf-Einkommensveränderungen in Florida und die Entwicklung der Touristenausgaben zur Mitte der 1970er Jahre

Jahr	reales Pro-Kopf-Einkommen	Touristenausgaben preisbereinigt
1974	-4,1%	+12,3%
1975	-3,1%	+22,6%
1976	+2,4%	+ 6,9%

Ermittelt aus: Literaturangaben Tabelle 51 und Anhangstabelle 3

8.5.2 Tourismuswirtschaft und touristische Arbeitsplätze

8.5.2.1 Arbeitsplatzentwicklung

Als ein sozial wichtiges Resultat der expandierenden Touristenausgaben in Florida und Folge der Umsatzsteigerungen der Tourismuswirtschaft ist die Expansion der durch diese Einnahmen bereitgestellten Arbeitsplätze anzusehen: Im Jahre 1976 entsprachen die knapp 335 000 auf diese Weise geschaffenen Arbeitsplätze einem Anteil von 12 Prozent aller nichtlandwirtschaftlichen Stellen, bzw. knapp 15 Prozent aller tertiären Arbeitsplätze Floridas (Tabelle 53). Bis

Tabelle 53: Die durch die Ausgaben der Touristen geschaffenen Arbeitsplätze in Florida

Jahr	Arbeitsplätze	Anteil an nichtlandwirtschaftl. Arbeitsplätzen	Anteil an tertiären Arbeitsplätzen
1976	334 900	12,0%	14,9%
1977	450 000	15,3%	19,0%
1978	497 487	15,8%	19,9%
1979	533 096	15,8%	19,8%
1980	580 200	16,2%	20,5%
1981	631 500	17,0%	21,3%

Ermittelt aus: U.S. Department of Labor, Report on Employment, Florida 1979 und 1980, nicht veröffentlicht (Computerauszug), Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, 1979, p. V-16; Florida Tourist Studies 1976 bis 1981, Economic Report of the Governor 1981-1982, p. 57; Florida Statistical Abstract 1979, pp. 160 f.; Daten abweichend von U.S. Travel Data-Angaben (Kapitel 7.2)

---

[56]Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1980, 1981, Economic Report of the Governor 1981-1982, p. 54, Anhangtabelle 3

zum Jahre 1981 stieg die Zahl auf 631 500. Da der Zuwachs überdurchschnittlich hoch war (89%), konnte damit der Anteil an allen nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstellen auf 17 Prozent (U.S. Durchschnitt 1978 = 7%) bzw. 21 Prozent der tertiären Arbeitsplätze gesteigert werden.

Der touristische Arbeitsmarkt hat die Entwicklung des tertiären Beschäftigungssektors entscheidend mitbestimmt, da er überdurchschnittlich expandierte (Tabellen 54/55). Am Beginn der 1980er Jahre waren über 72 Prozent aller Arbeitsplätze Floridas dem tertiären Wirtschaftsbereich zugeordnet, während es zehn Jahre zuvor erst knapp 64 Prozent waren. Die arbeitsplatzpolitische Bedeutung des Tourismus liegt in seiner Arbeitsplatzintensität. Der tertiäre Sektor Floridas zeichnet sich ansonsten durch eine arbeitsplatzschwache Struktur aus.[57]

Tabelle 54: Arbeitsplatzverteilung in Florida nach Wirtschaftssektoren

Sektor	1971	1981
Primärer Sektor	18,0%	7,7%
Sekundärer Sektor	18,4%	20,1%
Tertiärer Sektor	63,6%	72,2%

Ermittelt aus: Economic Report of the Governor 1981-1982, pp. 57 f.

Die größten Branchen des touristischen Arbeitsmarktes in Florida sind das Verpflegungs- und das Übernachtungsgewerbe. Beide Bereiche zusammen umfassen 55 Prozent aller touristischen Arbeitsplätze (1980), sie sind aber durch unterschiedliche Wachstumsentwicklungen gekennzeichnet[58].
Dabei verzeichnete die Arbeitsplatzentwicklung im Verpflegungsbereich im Zeitraum 1965-1980 bei einer absoluten Zunahme von 72 700 auf knapp 226 000 Arbeitsplätze ein beinahe doppelt so schnelles Wachstum wie der gesamte Arbeitsplatzmarkt des Bundesstaates (Tabelle 55). Besonders in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre wurde mit plus 49 Prozent (!) die größte Arbeitsplatzexpansion der vergangenen zwei Dekaden erzielt, was ebenso deutlich über dem Landesdurchschnitt von 30 Prozent lag[59].

Dagegen gestaltete sich der Arbeitsplatzzuwachs bei den Übernachtungsbetrieben im gleichen Zeitraum eher unterdurchschnittlich. Ihre absolute Zahl nahm

---

[57]Abweichend vom nationalen Durchschnitt liegen die Arbeitsplatzanteile des tertiären Sektors in Florida unter den Sozialproduktanteilen, die dieser Sektor erwirtschaftet.

[58]Die Arbeitsplätze des Verpflegungsgewerbes haben einen Anteil von 31 Prozent (1980) am Einzelhandel; die des Übernachtungsgewerbes von über 11 Prozent des Bereichs (selected) Services.

[59]Der hohe Zuwachs ist neben der steigenden Tourismusnachfrage auf die Bevölkerungsmigration zurückzuführen.

Tabelle 55: Die Entwicklung des Arbeitsplatzmarktes in Florida unter Berücksichtigung ausgewählter touristischer Arbeitsplätze 1960 bis 1980

Arbeitsplatzbereich	Anzahl der Arbeitsplätze in Tausend 1960	1965	1970	1975	1980
Nichtlandwirtschaftliche Arbeitsplätze	1320,6	1619,1	2152,1	2746,4	3570,5
Sekundärer Sektor[1]	328,5	387,5	493,4	521,9	724,2
Tertiärer Sektor[2]	947,6	1221,7	1650,6	2215,1	2835,7
Einzelhandel	237,7	325,3	436,8	561,5	728,4
VERPFLEGUNG[3]	o.A.	72,7	105,8	151,6	225,9
Services	218,6	280,5	400,2	584,3	815,8
UNTERKUNFT[4]	39,0	45,8	58,6	73,3	92,0
Arbeitsplätze aufgrund d. Touristenausgaben	-	-	-	334,9[5]	580,2

Arbeitsplatzbereich	Prozentuale Veränderungen 1960-1965	1965-1970	1970-1975	1975-1980	pro Jahr 1960-1980
Nichtlandwirtschaftliche Arbeitsplätze	22,6%	32,9%	27,6%	30,0%	8,5%
Sekundärer Sektor	18,0%	27,3%	5,8%	38,8%	6,0%
Tertiärer Sektor	28,9%	35,1%	34,1%	28,0%	10,0%
Einzelhandel	36,9%	34,3%	28,5%	29,7%	10,3%
VERPFLEGUNG	o.A.	45,5%	43,3%	49,0%	14,0%
Services	28,3%	42,7%	46,0%	39,6%	13,7%
UNTERKUNFT	17,4%	27,9%	25,1%	25,5%	6,8%
Arbeitsplätze aufgrund d. Touristenausgaben	-	-	-	73,2%[6]	-

1) verarbeitende Industrie und Bauwirtschaft 2) Transport und öffentliche Versorgung, Groß- und Einzelhandel, Finanzen, Versicherungen und Immobilien, Services, öffentliche Verwaltung, 3) Eating and Drinking Places als Teil des Einzelhandels 4) Lodging als Teil von Services 5) 1976 6) 1976 - 1980, o.A. = ohne Angabe

Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, 1979, p. V-16 U.S. Department of Labor, Report on Employment, Florida, 1979 und 1980, nicht veröffentlicht (Computerauszug) Goeldner, Charles, 1978, pp. 52-54, 58-60 Florida Statistical Abstract 1979, pp. 160 f., 430, 360

zwischen 1965 und 1980 von 45 800 auf 92 000 zu, wobei ihre größte prozentuale Expansionsphase in die zweite Hälfte der 1960er Jahre mit plus 28 Prozent fiel. Es war der Zeitraum der Preisreduzierungen während der Sommermonate, die zu einer Nachfragesteigerung führten. Trotz des nur unterdurchschnittlichen Zuwachses im Vergleich zu anderen Tourismusbranchen in Florida wird die absolute Größenordnung dieses Arbeitsplatzbereiches im Vergleich der Bundesstaaten nur von der in Kalifornien übertroffen (Kapitel 7.2). Das bedeutet, daß der Arbeitsplatzmarkt für diese Berufe bereits vor 1960 ein hohes Niveau erreicht hatte, so daß die Zuwachsraten nur unterdurchschnittlich ausfallen konnten, zum anderen wurde das kommerzielle Übernachtungsgewerbe während der 1970er Jahre von Sparmaßnahmen der Touristen betroffen, so daß auch nur eine weit geringere Prosperität möglich war (Tabelle 56).

Tabelle 56: Umsatzentwicklungen in ausgewählten Tourismusbranchen Floridas, 1963 bis 1977

Branche	Einnahmen in Millionen Dollar 1963	1967	1972	1977	Zuwachs 1963 - 1977 nominal	real[1]
Unterkunft[2]	383,8	593,1	1046,4	1577,1	311%	230%
Unterhaltung[3]	214,0	303,1	723,1	1157,2	441%	359%
Verpflegung[4]	572,2	817,5	1784,6	2901,0	407,%	326%

Branche	Durchschnittlicher Jahreszuwachs 1963 bis 1967 nominal	real	1967 bis 1972 nominal	real	1972 bis 1977 nominal	real
Unterkunft	13,6%[5]	10,5%	15,3%[6]	9,4%	10,1%	2,3%
Unterhaltung	10,4%[7]	7,3%	27,7%[8]	21,8%	12,0%	4,1%
Verpflegung	10,7%	7,6%	23,7%	17,7%	12,5%	4,7%

1) jährliche nominale Zuwachsrate abzüglich jährliche Preissteigerungsraten für Dienstleistungen in den USA Preissteigerungsraten: 1963 - 1976 = 12,4%, 1967 - 1972 = 29,6%, 1972 - 1977 = 39,3%, 1963 bis 1977 = 81,3% 2) Hotels, Motels, trailering parks, and Camps (SIC 701,3) 3) Amusement and recreation service, including motion pictures (SIC 78, 79) 4) Eating and Drinking Places 5) USA = 9,9%, 6) USA = 10,2%, 7) USA = 5,9% 7) USA = 12,4%

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1977 Census of Service Industries, Geographic Area Series, Florida, Washington, D.C., 1980, Tabellen 1 bis 3; Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, 1979, pp. XIII-6, XIII-8 Florida Statistical Abstract 1979, pp. 426, 599

8.5.2.2 Umsatzentwicklung der Tourismuswirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung im Beherbergungsbereich

Trotz unterschiedlicher Wachstumsentwicklungen der verschiedenen Einzelbranchen der Tourismuswirtschaft Floridas gilt diese insgesamt als überdurchschnittlich gut entwickelt[60]: so stiegen die Umsätze im Zeitraum 1963-1967 im Übernachtungsgewerbe Floridas um nominal 13,6 Prozent im Jahresdurchschnitt und zwischen 1967 und 1972 um 15,3 Prozent, während sie im U.S. Durchschnitt mit 9,9 Prozent (1963-1967) bzw. 10,2 Prozent (1967-1972) weit geringer ausfielen (Tabelle 56). Das gleiche gilt für die Vergnügungsindustrie des Bundesstaates: Hier nahmen die Jahresdurchschnittsumsätze um 10,4 Prozent (1963-1967) bzw. 27,7 Prozent (1967-1972) zu, während dies im U.S.-Durchschnitt lediglich 5,9 Prozent bzw. 12,4 Prozent waren.

---

[60]Der Umsatzzuwachs der Unterkunftsbranche in Florida stieg zwischen 1963 und 1977 preisbereinigt um 230 Prozent und lag damit deutlich unter den Umsatzzunahmen der Vergnügungsindustrie (359%) und der Verpflegungsbranche (526%). Dies ist insbesondere auf die Entwicklung im Zeitraum 1967 bis 1972 zurückzuführen, als die Umsatzsteigerungen bei der Vergnügungs- und Verpflegungsbranche deutlich zunahmen (Tabelle 56).

Auch im Zeitraum von 1972 bis 1977, der die Rezession zur Mitte des Jahrzehnts einschließt, konnte die Tourismuswirtschaft Floridas real Umsatzsteigerungen von 2,3 Prozent bis 4,7 Prozent pro Jahr erzielen. Diese Werte fielen zwar geringer als in früheren Jahren aus, jedoch zeigten sie sich weiterhin wachstumsorientiert, was als positive ökonomische Entwicklung in dieser Phase zu werten ist.

Spiegelbild der wirtschaftlichen Situation des Übernachtungsgewerbes ist die Entwicklung im Unterkunftsangebot: Es stellt sich auf einem in den USA nicht vergleichbaren sehr hohen quantitativen Niveau dar, gestaltet sich aber leicht rückläufig (Tabelle 57). Die Anpassung an die Nachfrage vollzieht sich zum einen durch die Aufgabe veralteter Angebote bzw. weniger gefragter Unterkunftsarten (bes. Hotels und Privatzimmer), zum anderen durch die Vergrößerung der einzelnen Unterkunftskomplexe um die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen zu stärken.[61].

Tabelle 57: Die Angebotsentwicklung der zu vermietenden Unterkünfte in Florida, in Zimmereinheiten

Unterkunftsart	1.1.1962	1.1.1976	1.1.1980	Veränderung Zimmereinheiten 1962-80	1976-80	Establ. 1976-80
Hotels	91 000	87 276	84 038	- 7,7%	- 3,7%	- 9,4%
Motels	97 000	182 675	183 556	+ 89,2%	+ 0,5%	- 6,3%
Apartments	182 000	561 780	564 874	+210,4%	+ 0,6%	- 4,5%
Privatzimmer[1)]	76 000	29 377	22 812	- 70,0%	-22,3%	-24,1%
Condominium	o.A.	10 978	13 153	-	+19,8%	+31,05
Rentnerunterk.	o.A.	12 161	7 804	-	-35,8%	-76,2%
total	-	884 247	876 247	-	- 0,9%	- 6,5%

1) Rooming House, 2) Retirement Housing

Ermittelt aus: Florida Department of Business Regulation, Public Lodging and Food Service Establishments, 1976 und 1980, Dunkle, John, 1964, p. 42

Motels und Apartments verzeichneten in den 1960er und 1970er Jahren die größte Nachfrage, verdreifachten ihre Kapazitäten und stellen quantitativ vor den Hotels das größte Angebot. Der zu vermietende Eigenbesitz (Condominiums) entwickelte sich in den vergangenen Jahren zu einer zunehmenden, wenn auch noch nicht bedrohenden Konkurrenz für die traditionellen kommerziellen Anbieter (Hotels/Motels). In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre erzielte diese Unterkunftsart die größten Zuwachsraten in der Angebotserweiterung.

---

[61]Rückgang bei der Anzahl der Establishments größer als bei der Zimmerzahl

8.5.2.3 Einkommensverhältnisse in den Tourismusbranchen

Die Umsatzentwicklung in den verschiedenen Tourismusbranchen bestimmt auch die unterschiedlichen Einkommensverhältnisse der Angestellten dieser Branchen. So liegen die Einkommen in der Vergnügungsindustrie in etwa im Bereich der Durchschnittseinkommen Floridas, während im umsatzschwächeren Unterkunftsgewerbe die Einkommen deutlich darunter liegen (Tabelle 58).

Tabelle 58: Nominales Pro-Kopf-Einkommen in ausgewählten Wirtschaftsbereichen Floridas, 1972 und 1977

Wirtschaftsbereich	1972	1977	Veränderung
Florida, total	4 461 $	6 697 $	50,1%
Services[1)]	5 406 $	7 588 $	40,4%
UNTERKUNFT	3 537 $	4 663 $	31,8%
UNTERHALTUNG	4 783 $	6 555 $	37,0%

1) Services als Teil des tertiären Sektors, Unterkunft und Unterhaltung als Teil von Services

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1977 Census of Service Industries Florida, Washington, D.C., 1980, p. 10-6, Statistical Abstract of the U.S. 1978, p. 449

Die für die Unterkunftsbranche Floridas gegenüber anderen Tourismuszweigen ungünstige Umsatzsituation ist zum einen auf die arbeitsplatzintensive Lage dieser Branche zurückzuführen; pro Angestellter werden nur unterdurchschnittliche Einnahmen erwirtschaftet (Tabelle 59). Zudem liegt der Anteil der Lohn-

Tabelle 59: Geschäftseinnahmen pro Angestellter in touristischen Wirtschaftsbereichen Floridas

	1972		1977		
Wirtschaftsbereich	Dollar	Anteil der Lohnkosten	Dollar	Anteil der Lohnkosten	Veränderung 1972 - 1977
Services[1)]	16 165	33,4%	22 489	33,7%	39,1%
UNTERKUNFT	12 992	27,2%	17 006	27,4%	30,9%
UNTERHALTUNG	16 303	29,3%	23 800	27,5%	46,0%

1) Services als Teil des tertiären Sektors, Unterkunft und Unterhaltung als Teil von Services

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, 1977 Census of Service Industries, Florida, Washington, D.C. 1980, pp. 13-15

kosten an diesen Pro-Angestellten-Einnahmen der Unterkunftsbranche mit 27,4 Prozent unter denen anderer Dienstleistungsbereiche. Die Beibehaltung dieses niedrigen Lohnkostenanteils an den Umsätzen war für die Aufrechterhaltung der Wirtschaftlichkeit der Betriebe erforderlich, zumal die nominelle Produktivitätssteigerung pro Angestellter im Beherbergungsbereich mit knapp 31 Prozent weit geringer ausfiel als beispielsweise in der Vergnügungsindustrie mit 46 Prozent.

Für die Angestellten in den Hotels und Motels ergab sich daraus ein realer Einkommensverlust von etwa 7 Prozent im Zeitraum 1972 bis 1977.

Zum anderen beeinflußte eine veränderte touristische Nachfragestruktur die Umsatz- und Einkommensentwicklung. So lagen die Umsatzsteigerungen der Beherbergungsbranche während der 1960er Jahre über denen anderer Tourismusbranchen, dies zu einem Zeitpunkt, als die Touristen auf die kommerziellen Übernachtungsangebote stärker angewiesen waren als heute und daher eine Arbeitsplatzerweiterung möglich war.
In den 1970er Jahren wurden aufgrund der Präferenzverschiebungen der Touristen allerdings nicht nur die Beherbergungsbetriebe belastet; die Sparmaßnahmen wirkten sich ebenso, z.T. noch stärker, auf die Vergnügungsindustrie aus (Tabelle 60): Die preisbereinigten Umsätze gingen dort drastisch zurück, von 21,8 Prozent (Jahresdurchschnittswert 1967-1972) auf 4,1 Prozent (1972-1977), lagen aber noch deutlich über denen der Unterkunftsbetriebe. Als Folge dieser Entwicklung stiegen die nominalen Einkommen in der Vergnügungsindustrie nur unterdurchschnittlich und lagen 1977, im Gegensatz zu 1972, unterhalb des Durchschnittseinkommens in Florida (Tabelle 58).
Die Aufteilung des Tourismus-Dollars der Jahre 1976 und 1977 zeigt, daß die Vergnügungswirtschaft von den Sparmaßnahmen der Touristen besonders betroffen war (Tabelle 60).

Tabelle 60: Die Verteilung der Touristenausgaben in Florida in den Jahren 1976 und 1977

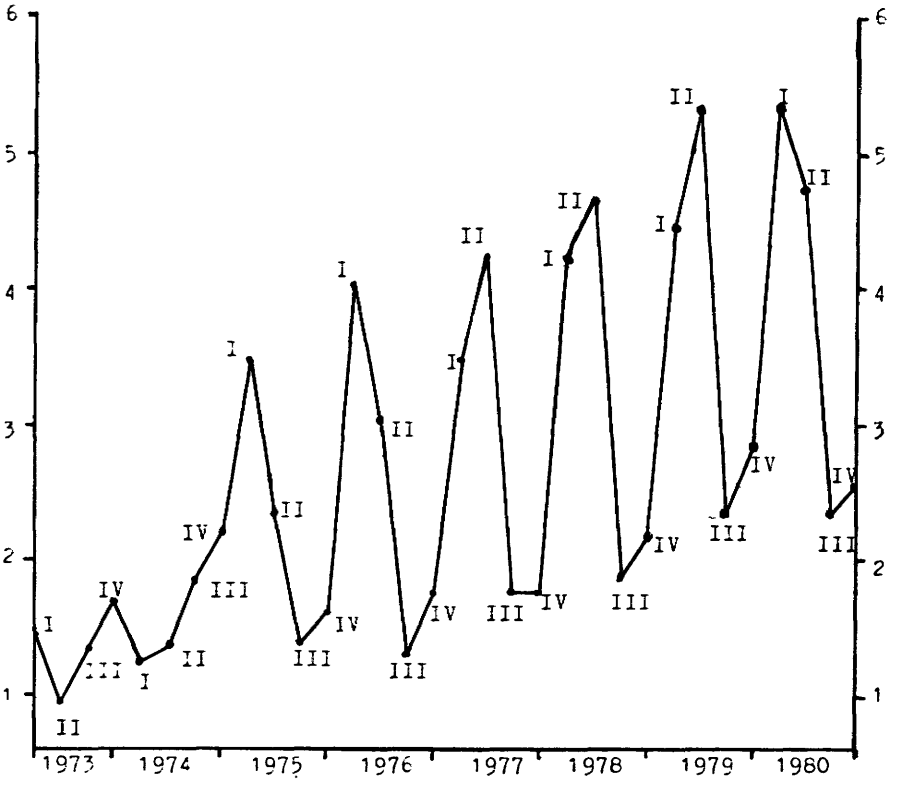
	Autoreisen			Flugreisen		
Ausgaben für	1976	1977	Veränderung	1976	1977	Veränderung
Verpflegung	94,12 $	117,11 $	+24,4%	139,59 $	146,32 $	+ 4,8%
Unterkunft	72,09 $	94,76 $	+31,4%	121,17 $	122,52 $	+ 1,1%
Transport	48,45 $	52,14 $	+ 7,6%	63,95 4	64,99 $	+ 1,6%
Unterhaltung	48,46 $	48,19 $	- 0,6%	62,89 4	56,42 $	- 10,4%
Andenken etc.	56,20 $	52,09 $	- 7,3%	50,44 $	52,51 $	+ 4,1%
Summe	319,32 $	364,29 $	+14,1%	438,04 $	442,76 $	+ 1,1%

Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1976, 1977

8.5.2.4 Saisonalität der touristischen Arbeitsplätze

Für die Tourismuswirtschaft und ihre Arbeitsplätze bedeutet die unausgeglichene jahreszeitliche Verteilung der Touristenausgaben eine stark unregelmäßige Nachfrage nach ihren Dienstleistungen (Fig. 76). Die Saisonalität vieler touristischer Arbeitsplätze in Florida ist daher eines der strukturellen Hauptprobleme der Tourismuswirtschaft. Seit der Mitte der 1970er Jahre hat sich dieses Problem aufgrund einer deutlichen Frühjahrs- bzw. Winterpräferenz der Tourismusnachfrage verschärft. Ein Teil der touristischen Arbeitsplätze besitzt daher zwangsläufig einen Teilzeitcharakter und die davon besonders betroffenen Angestellten waren einer sozialen Verunsicherung ausgesetzt mit der Folge eines veränderten sozialen Verhaltens (s.u.).

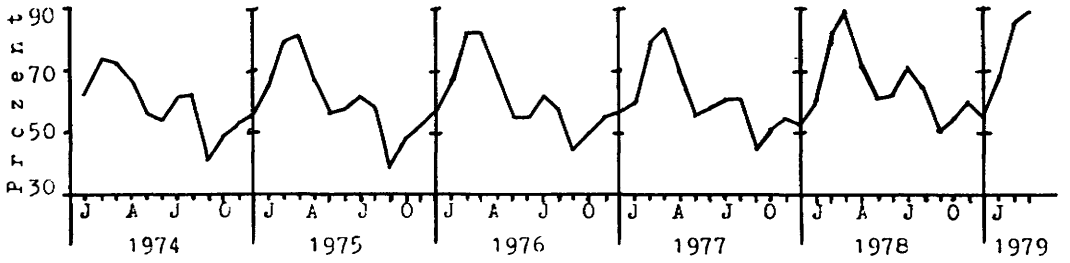
Figur 76: Touristenausgaben in Florida nach Quartalen in Milliarden Dollar



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1980

Die Beherbungsbranche in Florida ist dafür ein typisches Beispiel. Seit 1975 ist eine sich verstärkende Saisonalität in der Auslastung der Hotels und Motels festzustellen: das Auslastungsmaximum wuchs von 74 Prozent im Februar 1974 kontinuierlich auf 90 Prozent im März 1978 und 1979 (Figur 77). Das Ausla-

Figur 77: Die Auslastungsquote der Hotels und Motels in Florida, 1974 bis 1979



Nach Southeast Banking Corporation, Mid Year Economic Update, Miami, 1.7.1979, ohne Seitenangaben

stungsminimum verringerte sich allerdings von 40 Prozent im September 1975 auf etwa 50 Prozent im September 1978, wobei sich ein sekundäres Sommermaximum von 72 Prozent (1978) herausbildete. Im Saldo hat sich der Grad der Saisonalität zwischen 1974 und 1978 verstärkt: lagen die Extremwerte der Zimmerauslastung im Jahre 1974 um 34 Punkte auseinander, waren es im Jahre 1978 bereits 40 Prozent.

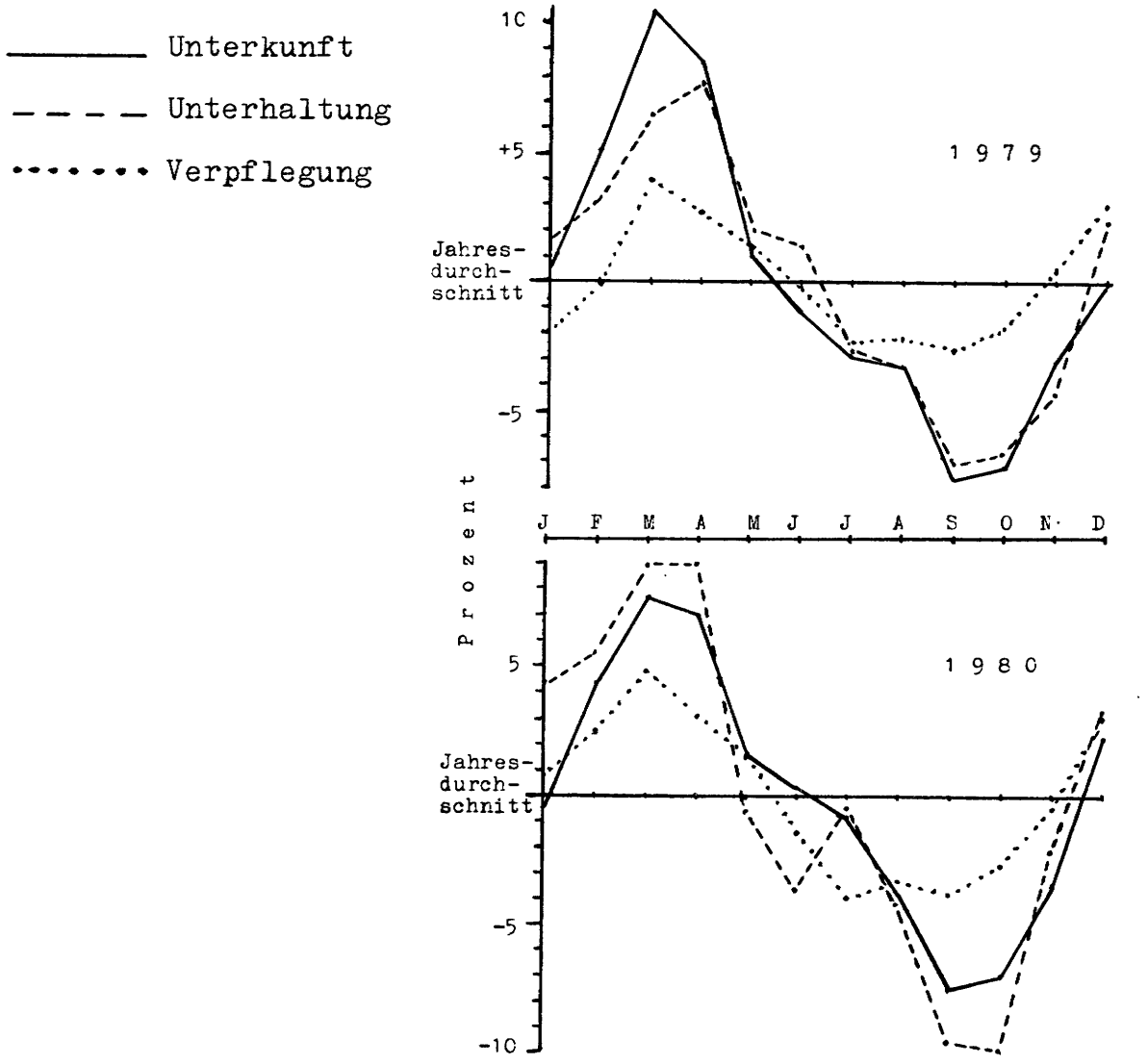
Als Folge der saisonal unterschiedlichen Auslastungsquoten der kommerziellen Unterkünfte ist auch die Nachfrage nach Arbeitskräften im Beherbergungsgewerbe entsprechend unausgeglichen: 1979, das ein typisches touristisches Wachstumsjahr war, zeigte ein extremes Arbeitsplatzmaximum im März/April und ein ebenso deutlich ausgeprägtes Arbeitsplatzminimum im September /Oktober[62].
Die Arbeitsplatzsituation in der Vergnügungs- und Unterhaltungsbranche ist in ihrer saisonalen Extremität der des Beherbergungsgewerbes sehr ähnlich. Dagegen zeichnet sich der Arbeitsplatzbedarf im Verpflegungsbereich durch einen höheren Grad an saisonaler Ausgeglichenheit aus, da er in einem geringeren Maße von den anreisenden Touristen abhängig ist.
Allen touristischen Arbeitsplätzen ist jedoch der typische Saisoncharakter mit einem Maximum im März oder April und einem Minimum im Sommer (Verpflegungsbranche) bzw. im September und Oktober gemein.

In den einzelnen Tourismusregionen Floridas treten durchaus abweichende, zum Teil völlig entgegengesetzte Arbeitsplatzsaisonzeiten auf. So tritt zum Beispiel im Raum Miami die größte Nachfrage in den Monaten Februar und März auf,

---

[62]Im Jahre 1980 zeigten sich diese Extremwerte gegenüber 1979 abgeschwächt, was auf den Nachfragerückgang der amerikanischen und kanadischen Touristen und den größeren Einfluß der ausländischen Touristen (außer Kanada) zurückzuführen sein dürfte. Dadurch lag z.B. die Arbeitsplatznachfrage in den Sommermonaten im Bereich des Jahresdurchschnittswertes, während sie 1979 deutlich darunter angesiedelt war (Figur 78).

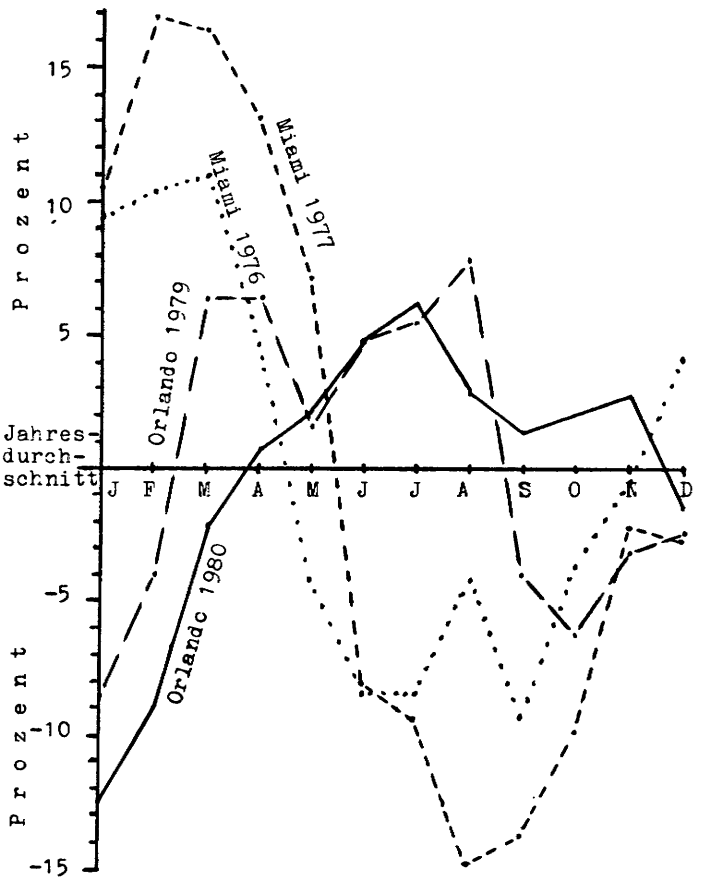
Figur 78: Die Saisonalität der touristischen Arbeitsplätze in Florida; ausgewählte Beispiele für die Jahre 1979 und 1980: Abweichungen vom Jahresdurchschnittswert



Ermittelt aus absoluten Monatsdaten U.S. Department of Labor, Report on Employment, Florida 1979 und 1980, nicht veröffentlicht (Computerauszug)

während von Juni bis Oktober eine ausgeprägte Nebensaison vorherrscht (Figur 79). Im Gegensatz dazu werden in der Orlando-Region insbesondere in den Sommermonaten (1979 auch im März und April ein zweites Maximum) Arbeitsplätze im Beherbergungsgewerbe nachgefragt, was hauptsächlich mit der Walt Disney World und den Sommerschulferien in Zusammenhang steht.

Figur 79: Die Saisonalität der Beherbergungsarbeitsplätze in Miami (SMSA) und Orlando (SMSA)



Jahresdurchschnittswerte: Miami SMSA = 19 200 Arbeitsplätze (1976), 18 300 (1977), Orlando SMSA = 12 600 (1979), 14 500 (1980)

Ermittelt aus: U.S. Department of Labor, Report on Employment, Orlando SMSA 1979 und 1980, nicht veröffentlicht, Florida Department of Commerce, Florida Labor Market Trends, Miami (1978), Monatsdaten in: Schultz, R., Stronge, W., 1978, p. 39

Diese zum Teil sehr verschiedenen Saisonzeiten in den beiden bedeutendsten Tourismusregionen Floridas fördert die Mobilität unter den vom Arbeitsplatzverlust betroffenen Angestellten.

Die Angestellten der Beherbergungsbranche sind aufgrund der ausgeprägten Saisonalität sowohl von Arbeitsplatzverlusten, von Kurzarbeit als auch von Einkommensverlusten in der Nebensaison betroffen. Für die Südostküste ergab sich in den Jahren 1977/78 folgendes Bild[63]:

---

[63]Südostküste: Counties Dade, Broward und Palm Beach. Ermittelt aus: Schultz, Ronald und Stronge, William, The Social and Economic Effects of the Florida Tourist Industry, Boca Raton, 1978, pp. 41-68

- Mehr als ein Fünftel der Arbeitsplätze gingen in der Nebensaison vorübergehend verloren; 14 Prozent der Angestellten blieben ohne Arbeit, 7,5 Prozent fanden eine Beschäftigung in einer anderen Branche und 1,5 Prozent in anderen Betrieben der gleichen Branche.
- Von den in der Nebensaison weiterhin Beschäftigten mußten 28 Prozent eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit ohne finanziellen Ausgleich hinnehmen. Damit waren mehr als die Hälfte aller Arbeitsplätze des Beherbergungsgewerbes in Südostflorida von den Nebensaisonauswirkungen materiell betroffen.
- Mehr als zwei Drittel aller Beschäftigten arbeiten im "Trinkgeld-Bereich" ihrer Branche. In der Nebensaison sind bis zu vier Fünftel der Angestellten dieses Bereiches von Einkommensverlusten aufgrund geringerer Trinkgeldeinnahmen betroffen[64].

Am stärksten spüren die Arbeitsplatzeinschränkungen in der Nebensaison Nicht-Weiße, sozial Schwächere und Frauen[65], in Südostflorida gehören etwa 80 Prozent der Betroffenen diesen Gruppen an. Dabei handelt es sich überwiegend um Reinigungskräfte, Zimmermädchen, Küchenhilfen und Parkplatzwächter, aber auch Unterhaltungsdarsteller[66].

Zu den Folgen des saisonalen Charakters vieler touristischer Arbeitsplätze gehört aufgrund der sozialen Lage vieler Betroffener die Inanspruchnahme öffentlicher Finanzhilfen in Form von Arbeitslosengeldern und Lebensmittelzuschüssen, so daß diese negativen Auswirkungen des Tourismus zu öffentlichen Belastungen führen (Figur 81). Ein hoher Grad an Mobilität ist typisch für die von den saisonalen Arbeitsplatzeinschränkungen betroffenen Angestellten. Dies führt zwangsläufig zu einer nur schwach ausgebildeten Beziehung zum sozialen Umfeld und zu einer nur geringen sozialen Bindung an die jeweilige Wohngemeinde, was die Identität mit der Umwelt erschwert und den persönlichen Zufriedenheitsgrad senkt.

---

[64]Die Trinkgeldeinnahmen in den Hotels und Motels machen im U.S.-Durchschnitt 45 Prozent zusätzlich zum Grundgehalt aus, wodurch die ansonsten niedrigen Gehälter eine Aufbesserung erfahren. Allerdings ist die Trinkgeldspanne für die einzelnen Berufe der Hotel/Motel-Branche weit gefächert und reicht von durchschnittlich 2,4 Prozent für Zimmermädchen bis zu 160 Prozent für das Bedienungspersonal in Hotel-Restaurants.
U.S. Department of Labor, Industry Wage Survey, Hotels and Motels, Washington, D.C. 1973, Tabelle 5

[65]Frauen nehmen zu 53 Prozent die Arbeitsplätze des Beherbergungsgewerbes in Anspruch, am Arbeitsmarkt in Florida sind sie zu 39,7 Prozent beteiligt. Florida Department of Labor and Employment Security, Women in the Florida Labor Force, Tallahassee 1979, pp. 14f.

[66]Schultz, Ronald und Stronge, William, 1978, pp. 41-68, 71, 75

8.5.2.5 Floridas touristische Arbeitsplätze während der Rezession zur Mitte der 1970er Jahre

Die Wirtschaftskrise der Jahre 1974 und 1975 wirkte sich auf dem Arbeitsmarkt Floridas negativ vorwiegend im sekundären Sektor aus, als dort 1974 ein Rückgang von 17,6 Prozent eintrat, was überwiegend auf einen Einbruch in der Bauwirtschaft zurückzuführen war (-39,5%). Im gleichen Zeitraum stellten die Tourismusbranchen Unterkunft und Verpflegung mehr als 20 000 neue Arbeitsplätze zur Verfügung, das entsprach in etwa dem Arbeitsplatzverlust der verarbeitenden Industrie des Bundesstaates (Tabelle 62, Figur 80).
Zwar zeigte sich bei den touristischen Arbeitsplätzen im Rezessionsverlauf eine Verlangsamung der Zuwachsraten, sie waren jedoch noch höher als die Zuwachsraten des gesamten tertiären Arbeitsplatzsektors, so daß sich der touristische Arbeitsplatzmarkt während der Rezession als stabilisierendes, im Endeffekt antizyklisches Element auf dem Arbeitsmarkt Floridas erwies.

Tabelle 61: Aspekte der Arbeitsplatzentwicklung in Florida, 1974 bis 1976

Arbeitsplatzbereich	1974	1975	1976	1974-1976
Tourismus[1)]	+ 9 300	+ 3 600	+ 7 400	+ 20 300
Baugewerbe	-110 100	+15 000	-15 800	-110 600
verarbeitende Industrie	- 4 800	-29 600	+14 600	- 19 800

1) Beherbergungs- und Verpflegungsgewerbe

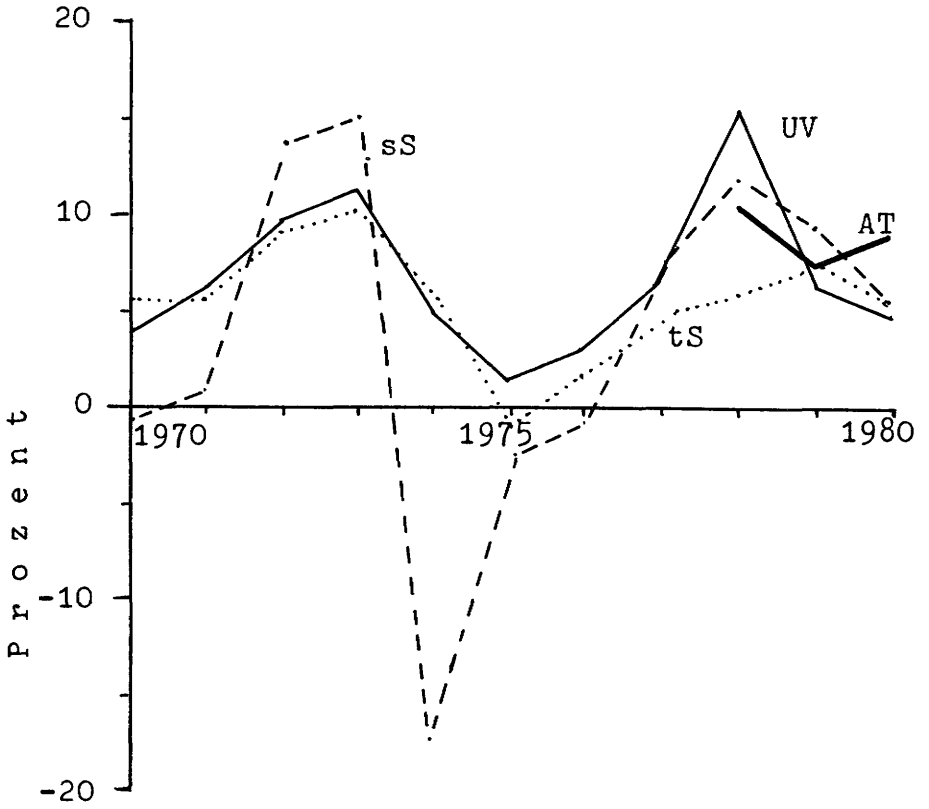
Ermittelt aus: Goeldner, Charles, 1978, pp 53 ff, Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy, 1979, pp. XI-4, V-16

Wie sich die Arbeitsplatzsituation in der Rezession der frühen 1980er Jahre entwickeln wird, läßt sich noch nicht endgültig einschätzen. Die Kurve der Gesamtzahl der durch die Ausgaben der Touristen angeregten Arbeitsplätze ist ansteigend[67]. Deutlich schwächer zeigt sich die Entwicklung bei den direkten Beherbergungs- und Verpflegungsarbeitsplätzen, die sich am Beginn des Jahrzehnts im Bereich des durchschnittlichen Zuwachsniveaus der Arbeitsplätze des sekundären und tertiären Sektors befanden (Figur 80).

---

[67] 1980-81 plus 8,8 Prozent

Figur 80: Veränderungen der Arbeitsplatzsituation Floridas während der 1970er Jahre



AT = Arbeitsplätze aufgrund der Touristenausgaben,
UV = Unterkunft und Verpflegung,
sS = sekundärer Sektor,
tS = tertiärer Sektor

Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic - Development, 1979, p. V-16, XI-4 Florida Statistical Abstract 1979, p. 430 Goeldner, Charles, 1978, pp. 53 ff Florida Tourist Studies 1977 bis 1980 U.S. Department of Labor, Report on Employment, Florida, 1979 und 1980, nicht veröffentlicht (Computerauszüge).

8.5.3 Aspekte eines Kosten-Nutzen Vergleichs

8.5.3.1 Tourismusbedingte Steuereinanhmen

Neben der privaten Tourismuswirtschaft erzielt die öffentliche Hand zunehmend größere Einnahmen aus dem Tourismus in Form der verschiedenen Steuern: betrugen sie im Steuerjahr 1972/73 noch 250 Millionen Dollar, so stiegen sie in den folgenden Jahren kontinuierlich - lediglich von einem vorübergehenden Rückgang im Jahre 1975/76 unterbrochen - auf knapp 855,3 Millionen Dollar im Jahre 1980/81. Sie verdreieinhalbfachten sich somit nominell in diesem Zeitraum. Dabei erhöhte sich der prozentuale Anteil der tourismusbedingten Steuern am Steuergesamtaufkommen des Bundesstaates von knapp 15 Prozent (1972/73) auf gut 27 Prozent (1978/79).

Tabelle 62: Steuereinnahmen in Florida aufgrund der Touristenausgaben

	1972/ 1973	1973/ 1974	1974/ 1975	1975/ 1976	1976/ 1977	1977/ 1978	1978/ 1979	1979/ 1980	1980/ 1981
Steuersumme in Millionen Dollar	250,0	304,6	419,9	362,6	535,5	607,9	735,7	785,7	858,3
Anteil am gesamten Steueraufkommen	14,8%	15,7%	21,7%	17,9%	23,3%	o.A.	27,3%	o.A.	o.A.

Ermittelt aus: Goeldner, Charles, 1975, p. 66, Florida Tourist Studies 1974 bis 1981, Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy, 1979, p. XIX-4, Florida County Comparison 1980, Tallahassee 1980, pp. 123 ff

Insbesondere während der Rezession der Jahre 1974/75, als andere Wirtschaftsbereiche weniger zum Steuergesamtaufkommen beitragen konnten, stieg der Anteil der touristisch bedingten Steuereinnahmen von knapp 16 Prozent auf knapp 22 Prozent.
Da der Tourismus für das Steueraufkommen Floridas einen derart gravierenden Anteil (US-Durchschnitt nur 3%) besitzt, liegt es im ökonomischen Interesse der Behörden, diesen so weit wie möglich zu fördern, zumal auch im Steueraufkommen ein Multiplikationseffekt auftritt. Redman hat für die Jahre 1970-1976 ermittelt, daß bei einer zehnprozentigen Zunahme des Touristenaufkommens in Florida die Steuereinnahmen aus dem Verkauf der verschiedensten Konsumgüter bis zu 35 Prozent steigen[68].

8.5.3.2 Öffentliche Mehrausgaben aufgrund des expandierenden Tourismus

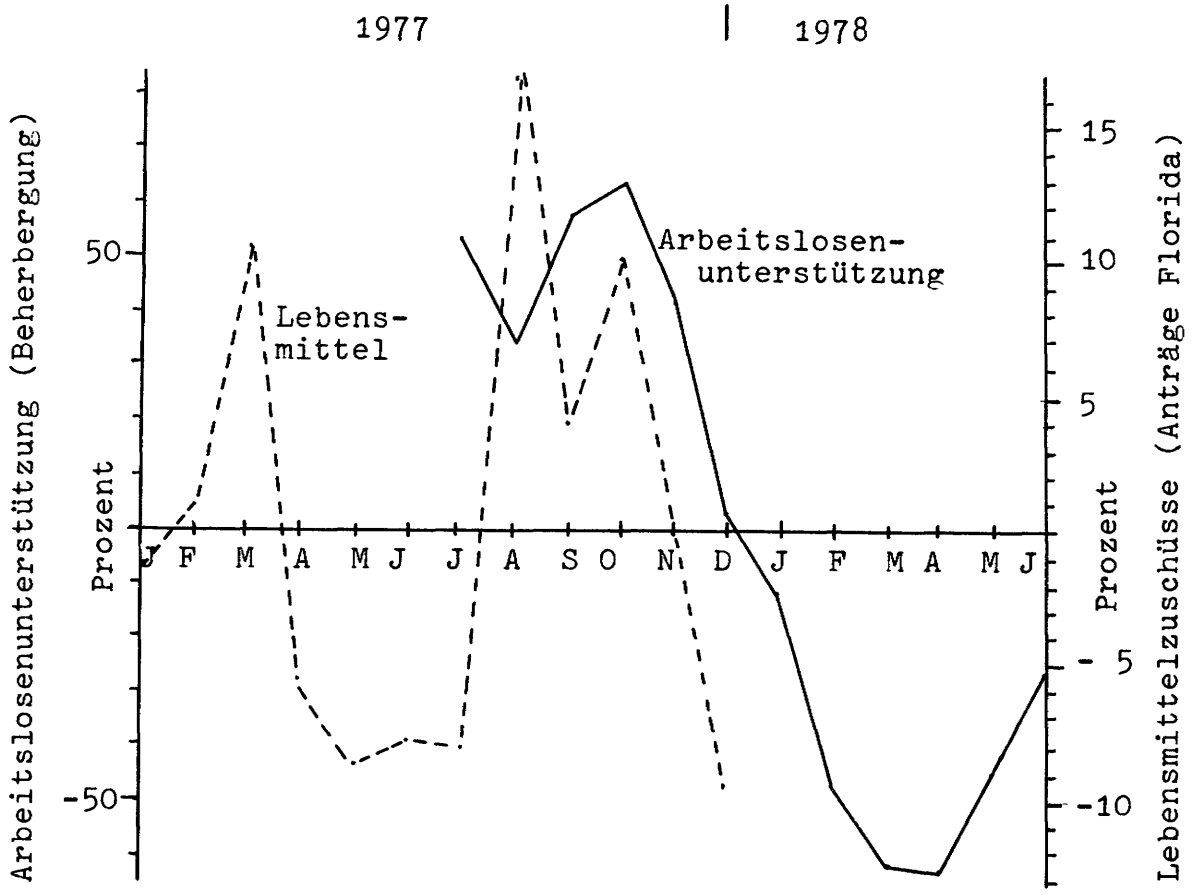
Mit dem gestiegenen Touristenaufkommen in Florida sind der öffentlichen Hand aber auch zusätzliche Kosten entstanden, die aus dem Steueraufkommen finanziert werden müssen. Dazu zählen Investitionen in die Infrastruktur, den Landschaftsschutz, aber auch eine Reihe von Folgekosten, die aufgrund des saisonalen Charakters des Tourismus entstehen: So liegt zum Beispiel das Jahresmaximum der Verkehrsunfälle abweichend vom US-Durchschnitt in der touristischen Hauptsaison des Frühjahrs und führt zu weiteren Folgekosten, etwa in der medizinischen Versorgung, und beim Polizeieinsatz. In der Nebensaison entstehen öffentliche Kosten für die arbeitslos gewordenen Angestellten der Tourismuswirtschaft in Form von Arbeitslosenunterstützungen und Lebensmittelzuschüssen, die allerdings zum Teil von der Bundesregierung erbracht werden (Figur 81).

Außerdem übt der Tourismus in Florida eine Sogwirkung auf kriminelles Verhalten aus, dessen Bekämpfung zusätzliche öffentliche Kosten verursacht. Die

---

[68]Redman, Milton, A Study of the Exportability of State Taxes in Florida, Boca Raton 1978

Figur 81: Inanspruchnahme der Arbeitslosenunterstützung der Angestellten des Beherbergungsgewerbes in Florida und Antragsteller auf Lebensmittelbezuschussung. Prozentuale Abweichungen vom Jahresdurchschnitt auf der Basis der Anzahl der Anträge.

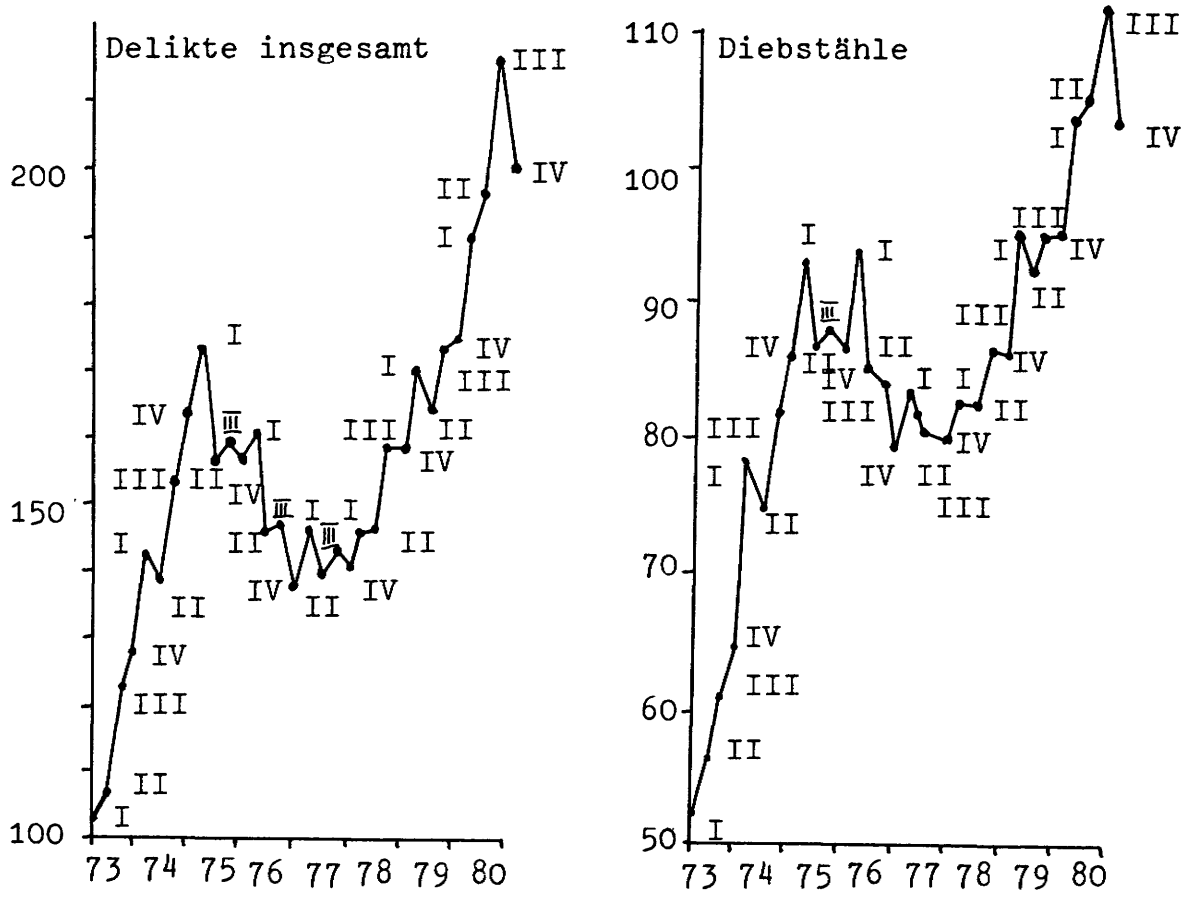


Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, Characteristics of the Insured Unemployment, Florida Department of Health and Rehabilitative Service, absolute Monatsdaten in Schultz, Ronald, Stronge, William, 1978, pp. 88, 92

Der Märzwert bei den Lebensmittelbezuschussungen ist auf die spezifische Landwirtschaftssituation nach einem Frosteinbruch im Jahre 1977 zurückzuführen.

Kriminalitätsindexveränderungen während der 1970er Jahre zeigen einen deutlichen Trend zur Kriminalitätsexpansion in den Saisonzeiten des Touristenaufkommens. Dies ist recht eindeutig bei Diebstählen auszumachen, insbesondere in den Jahren 1975 bis 1977, während diese Deutlichkeit in der Rezession 1973/74 und ab 1978/79 von der generellen Kriminalitätszunahme dieser Zeiten überlagert wird (Figur 82).

Figur 82: Die Entwicklung der Kriminalität in Florida, 1973 bis 1980 nach Quartalen, dargestellt an Indexwerten der Landesbehörden



Ermittelt aus Indexwerten des Florida Department of Law Enforcement, Crime in Florida, 1980 Annual Report, Tallahassee 1981, p. 37, 1977 Annual Report, Tallahassee 1978, p. 36

Der unmittelbare Zusammenhang von Touristenaufkommen und hohem Kriminalitätsgrad wird durch die regionale Schwerpunktverteilung der kriminellen Handlungen bestätigt: Unter den zehn Orten mit der höchsten Kriminalitätsrate in Florida befinden sich überwiegend touristische Zielpunkte.

Tabelle 63: Regionale Schwerpunkte der Kriminalität in Florida, 1978, Rate pro 100 000 Einwohner

Ort	Rate	Ort	Rate
Florida	6 772		
Daytona Beach Shores	49 782	West Palm Beach	15 639
Hacienda Village	41 799	Kissimmee	13 767
Medley	31 539	Jacksonville Beach	13 643
Panama City Beach	28 005	Opa Locka/Miami	13 351
Daytona Beach	18 726	Fort Myers	12 185

Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, pp. 503-507

Die Größenordnungen der tourismusbedingten Ausgaben der Landesregierung liegen insgesamt unter den Größenordnungen der Steuereinnahmen aus dem Tourismus (Tabellen 62, 64), so daß bei einer Abschätzung von Kosten und Nutzen für die Landesregierung von Florida der Nutzen deutlich überwiegt.

Tabelle 64: Ausgewählte Beispiele für Ausgaben des Bundesstaates Florida, die in Beziehung zum Tourismus stehen, in Millionen Dollar.

Ausgaben	1971/72	1972/73	1973/74	1974/75	1975/76	1976/77
Florida-Budget	1339,5	1608,8	2025,7	2431,3	2326,7	2413,2
Natürliche Ressourcen 1)	44,6	50,3	63,4	106,5	83,8	83,9
Straßenbau	o.A.	o.A.	26,8	120,1	52,6	14,7
Parks/Denkmäler	0,6	1,0	0,9	10,0	0,5	0,2
Tourismus-Agentur	o.A.	o.A.	1,7	1,9	1,9	3,7
Tourismuswerbung 2)	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	13,0
Schutz für Mensch und Besitz	29,7	37,5	42,4	54,2	45,8	50,8

1) Pro Einwohner (1977)=32 $, Durchschnitt USA = 20 $, 2) inklusive gemischter Finanzierung (privat/öffentlich)

Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, An Analysis of the Florida Economy, 1979, p. XIX-5, Florida Statistical Abstract 1979, p. 616, United States Travel Service, Tourism: State Structure, Organization, and Support, Washington, D.C. 1979, p. 25, U.S. Travel Data Center, Survey of State Travel Offices 1978-79, Washington, D.C. 1978, pp. 27-47, Goeldner, Charles, 1981, p. 91

8.6 Floridas Erholungsräume

8.6.1 Größenordnungen, Besitzverhältnisse und regionale Verteilung

Mit der steigenden Zahl der Touristen nach Florida steht dem einzelnen Reisenden zunehmend weniger Raum zur Verfügung. Die touristische Dichte nahm in den Erholungsräumen Floridas zwischen 1954 und 1980 von 8 auf 33 Touristen pro Quadratkilometer zu (Tabelle 65).

Nicht berücksichtigt dabei sind die Raumansprüche der Einwohner Floridas, die am Tourismus in Florida zu 35 Prozent Anteil haben (1977) und der ausländischen Touristen (außer Kanada). Da die urbanen Zentren und die touristischen Zielgebiete in Florida in räumlicher Nähe zueinander liegen, findet gerade durch das rapide Bevölkerungswachstum eine zusätzliche Raumeinschränkung statt. Die Bevölkerungsdichte unter Einbeziehung der Touristenbevölkerung hat sich zwi-

schen 1954 und 1980, bezogen auf die Gesamtfläche Floridas, von 24,8/qkm auf 72,5/qkm nahezu verdreifacht.

Tabelle 65: Die Entwicklung der Touristendichte in Florida, U.S.- und Kanadische Touristen unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer

	Touristendichte			Wohn- u. Touristenbevölkerung	
Jahr	pro qkm in Florida	pro qkm in den Erholungsräumen Floridas[1)]	Fläche pro Tourist in Erholungsräumen	Anzahl in Millionen	Dichte pro qkm
1954	2,0	7,9	0,126 qkm	3,771	24,8
1957	3,6	14,6	0,066 qkm	4,786	31,6
1962	2,8	11,2	0,089 qkm	5,819	38,4
1967	5,2	20,7	0,048 qkm	6,874	45,3
1973	4,5	18,0	0,055 qkm	8,530	56,2
1977	7,6	30,2	0,033 qkm	9,868	65,1
1980	8,3	33,0	0,030 qkm	10,999	72,5

1) Erholungsraumgröße 38 135 qkm (1979)

Ermittelt aus Literaturangaben der Tabellen 36, 66

Ein Viertel der Fläche Floridas, etwas mehr als 38 000 qkm sind als Erholungs- und Tourismusräume ausgewiesen (1979). Von der Landfläche dieser Erholungsräume befinden sich 96 Prozent im Besitz der Öffentlichkeit, während gut vier Prozent Privatbesitz sind (Tabelle 66). Wichtigster öffentlicher Erholungsraum-Anbieter ist die Bundesregierung, die 49,4 Prozent dieser Flächen verwaltet, während die Regierung des Bundesstaates über 45,6 Prozent und die lokalen Behörden über knapp ein Prozent verfügen.

Tabelle 66: Erholungsraumanbieter in Florida 1979, Fläche in Acres

Anbieter	Landfläche	Anteil	Wasserfläche[1)]	Anteil
Bundesregierung	4 102 142	49,4%	179 295	16,0%
Landesregierung	3 790 164	45,6%	886 737	78,9%
Counties	43 736	0,5%	4 230	0,4%
Städte	30 620	0,4%	15 020	1,3%
Privat-kommerziell	46 536	0,6%	4 682	0,4%
Privat-nicht-kommerziell	11 674	0,1%	1 028	0,1%
Privat-Klubs	281 250	3,4%	33 030	3,0%
total	8 306 122	100%	1 124 022	100%

1) Binnengewässer und Küsten

nach: Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. V-19

Die Erholungsräume des Bundes in Florida weisen regionale Schwerpunkte im Süden und Nordwesten des Bundesstaates auf (Tabelle 67, Regionen II und XI). Der größte Teil dieser 4,3 Millionen Acres wird vom National Park Service (1,6 Millionen Acres), vom U.S. Forest Service (1,2 Millionen Acres) und dem U.S. Fish and Wildlife Service (451 000 Acres) verwaltet:
Die Gebiete des NPS wurden im Jahre 1978 von 7,565 Millionen Menschen besucht, 429 900 davon als Übernachtungsreisende.

Die regionalen Aufkommensschwerpunkte liegen im Nordwesten und Süden Floridas[69].
Der U.S. Forest Service verwaltet drei National Forests in Florida (Apalachicola, Osceola und Ocala) und ist besonders in den 1970er Jahren darum bemüht gewesen, die touristischen Nutzungsmöglichkeiten zu verbessern[70]. Dem U.S. Fish and Wildlife Service unterstehen 24 Gebietseinheiten in Florida, die touristisch überwiegend im Sinne der Naturbeobachtung genutzt werden, und in denen Einrichtungen wie Campingplätze und Picknick-Anlagen vorzufinden sind.
Mehr als ein Drittel der Gebiete dieser drei Bundesbehörden (1,4 Millionen Acres) wurden bis 1980 dem National Wilderness Preservation System zugeordnet (94% vom NPS), um diese Naturräume vor jeglicher Inwertsetzung, auch vor zu intensiver touristischen, längerfristig zu schützen.

Neben diesen drei Bundesbehörden legt das Army Corps of Engineers im Rahmen seiner Erschließungs- und Dränagearbeiten Erholungsraumeinrichtungen an. Die etwa 50 Einheiten konzentrieren sich im Bereich des Okeechobee-See und an den Binnenwasserwegen Südfloridas.

Die Erholungsräume unter der Verwaltung der Landesregierung (3,9 Millionen Acres) sind relativ gleichmäßig über die Fläche des Bundesstaates verteilt, mit leichten Schwerpunktbildungen in Nord- und Südflorida (Tabelle 67). Zu den attraktivsten Gebieten zählen die Einheiten des State Park Systems, die State Forests sowie die Wasser- und Tierschutzgebiete.

---

[69]Der NPS verzeichnet sein größtes regionales Besucheraufkommen in der Gulf Island National Seashore in den Counties Escambia, Okaloosa und Santa Rosa im Nordwesten Floridas, einem Schwerpunkt des Campingtourismus (1978: 3,972 Millionen Besucher, davon 157 234 Übernachtungsbesucher). Der Everglades National Park im Süden Floridas ist der zweitbedeutendste Zielpunkt (1978: 1,136 Millionen Besucher, davon 176 444 Übernachtungsreisende). Es folgen: die Canaveral National Seashore (1978: 882 600 Besucher), das Biscayne National Monument bei Miami mit 177 400 Besuchern, sowie eine Reihe historischer Fortanlagen. Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, p. 435

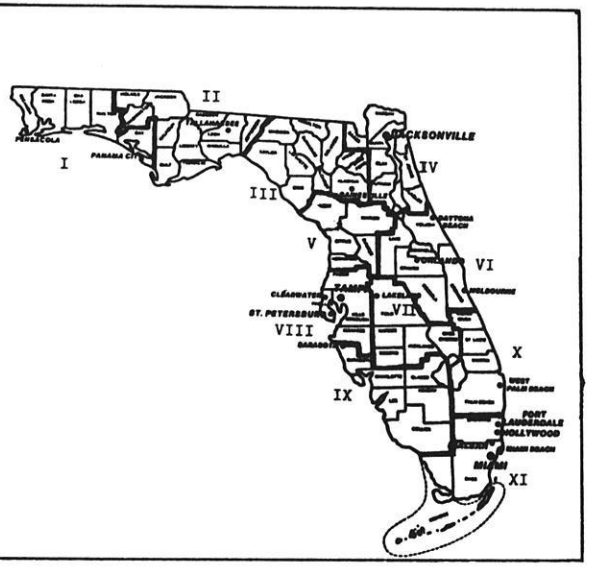
[70]Im Jahre 1975 gab es 42 Touristenzentren auf einer Fläche von 364 Acres. Bis 1980 stieg die Zahl auf 59 Einheiten (1 313 Acres).

Tabelle 67: Die regionale Verteilung der Erholungsräume in Florida, 1979 nach Planungsregionen und Anbietern, in Acres

Anbieter	Planungsregionen I	II	III	IV	V	VI
Bundesregierung	488 046	676 116	78 670	107 203	296 227	230 151
Landesregierung	821 101	533 978	658 206	321 932	217 668	263 002
Counties	670	445	1 787	387	1 460	6 981
Städte	1 325	1 118	951	3 409	595	4 559
Privat-kommerziell	1 936	2 852	3 170	548	2 868	5 334
Privat-nicht-komm.	596	1 910	1 640	517	650	2 520
Privat-Klubs	2 448	75 884	166 467	13 027	4 663	4 192
Anteile, total	14,2%	14,1%	9,8%	4,8%	5,6%	5,5%

Anbieter	VII	VIII	IX	X	XI	Florida
Bundesregierung	106 210	788	512 528	150 470	1 527 528	4 273 937
Landesregierung	74 584	72 606	560 643	188 992	934 389	4 667 101
Counties	1 091	9 844	6 804	6 782	11 801	48 052
Städte	2 823	5 940	1 496	16 358	7 067	45 641
Privat-Kommerziell	6 000	753	23 686	1 809	1 962	51 218
Privat-nicht-komm.	1 473	351	2 223	691	131	12 702
Privat-Klubs	5 372	3 642	5 718	27 818	5 049	314 280
Anteile, total	2,1%	1,0%	12,0%	4,2%	26,7%	100%

1) geringfügige Abweichungen zu den Werten in Tabelle 65 möglich



Ermittelt aus: Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida, Tallahassee 1981, Tabellen 5.16 bis 5.20, pp. V-19 f.

Das State Park System ist aufgrund seines hohen Grades an regionaler Ausgeglichenheit für viele Erholungssuchende, besonders unter den Einwohnern Floridas, eine der bedeutendsten Erholungsraumressourcen des Bundesstaates. Die Besucherzahl liegt deutlich über der der Gebiete des NPS (1978/79: 12,9 Millionen, davon 1,2 Millionen als Übernachtungsreisende)[71]. Gerade aufgrund der hohen Nachfrage bemühte sich die Landesregierung um eine Vergrößerung der Gebiete. Allein in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre wurde das State Park System um knapp 30 Prozent erweitert[72]. Dabei spiegelt die Erhöhung der Anzahl der State Preserves von 6 auf 17 (1975-1980) die Erholungsraumpolitik der Landesregierung wider: in Zeiten erhöhter Nachfrage und starken Bevölkerungszuwachses wird möglichst viel Land erworben, um es als Erholungsraum längerfristig zu sichern. Dabei wird es nicht unmittelbar der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, weil die Kosten für die infrastrukturellen Einrichtungen nicht gleichzeitig aufgebracht werden können. Damit nimmt die Regierung aus längerfristigen sozialen Belangen die Interessen des ökonomisch schwächeren Landnutzungsinteressenten "Erholung" wahr. Von den 124 Gebietseinheiten des State Park Systems sind erst 85 Einheiten der Öffentlichkeit zugänglich.

Neben dem State-Park-System gibt es vier State Forests in Florida (306 000 Acres), in denen es 27 mit Erholungsraumeinrichtungen ausgestattete Zentren gibt (1980).

Die Expansion der touristischen Infrastruktur und die zunehmende Urbanisierung in Florida haben viele sensible ökologische Systeme in negativer Weise beeinträchtigt. Um dies längerfristig einzuschränken bzw. zu verhindern, sind bis 1980 über 800 000 Acres in 35 Einheiten zu Wasserschutzgebieten von den Landesregierungen erklärt worden[73]. Insbesondere die sensiblen Brackwassergebiete im Süden Floridas, die über reichhaltige Flora- und Faunabestände verfügen, sollen auf diese Weise geschützt werden. Letztlich kommt diese Schutzpolitik gerade auch den Touristen zugute, die an der Naturbeobachtung ein besonderes

---

[71]Zur touristischen Infrastruktur in den Gebieten zählen 43 Campingplätze und 24 Zentren, in denen Hütten zu mieten sind (1979), Association of South Eastern State Park Directors, Annual Information Exchange, Final Report 1979, ohne Ortsangaben, Tabellen 2, 3, 6 und 9.

[72]1975 = 283 061 Acres, 1980 = 366 423 Acres (davon 149 345 Acres State Parks, 59 997 Acres Recreation Areas und 153 443 Acres State Preserves). State Park Einheiten 1980: 30 State Parks (1975=29), 34 State Recreation Areas (1975=38), 17 State Preserves (1975=6), 32 Feature Sites, 7 Museen (1975=5), 4 Gärten, ermittelt aus: Florida Department of Natural Resources, Properties under Jurisdiction of the Devision, 1.1.1980, nicht veröffentlicht, Outdoor Recreation in Florida 1981, pp.IV-3f.

[73]Mit dem Florida Aquatic Preserve Act von 1975 wurde eine zentrale Verwaltungs-und Kontrollstruktur geschaffen.

Interesse haben (16,8% aller Touristen), für sie wurden in den Schutzgebieten Erholungseinrichtungen in beschränktem Ausmaß bereitgestellt[74].
Neben den Wasserschutzgebieten gibt es 52 Tierschutzgebiete, die zusammen über 80 000 Acres umfassen (1980). Sie werden touristisch in Form der Naturbeobachtung, des Angelsportes und des Jagens genutzt[75].

Auf der lokalen Verwaltungsebene besitzen für den Tourismus insbesondere die County Parks eine wichtige Funktion. Gerade in Gebieten hoher touristischer Urbanisierung stellen sie einen visuell deutlich wahrnehmbaren Gegensatz in nur geringem räumlichen Abstand dar und werden von auswärtigen Touristen genauso aufgesucht, wie von Einheimischen[76].

Die privat-kommerziellen Erholungsraumanbieter sind insbesondere im zentralen Florida lokalisiert, im Raum zwischen Daytona Beach und Fort Myers, die Gebiete der privaten Klubs und der nicht-kommerziellen Organisationen dagegen in Nordflorida, in den Planungsregionen II und III.

8.6.2 Die Nachfrageentwicklung nach Erholungsräumen und deren Einrichtungen

Um ein adäquates Erholungsraumangebot bereitstellen zu können, sind die Kenntnisse über die Aktivitätspräferenzen der Erholungssuchenden generell und ihre regionalen Nachfrageschwerpunkte im speziellen zu berücksichtigen. Sowohl die Interessen der von auswärts anreisenden Touristen, die zu 65 Prozent am Reiseaufkommen Anteil haben, als auch die Wünsche der erholungssuchenden Einwohner Floridas müssen in den Erholungsraumplanungen Eingang finden, soll das Erholungsraumangebot optimal angenommen werden.
Die Strandaktivitäten genießen bei allen Erholungssuchenden in Florida Priorität: bei den auswärtigen Touristen sind es mehr als 86 Prozent und unter der erholungssuchenden Bevölkerung Floridas knapp 71 Prozent (Tabelle 68). Während bei den von auswärts anreisenden Touristen in der Präferenzskala die Bereiche "Swimming Pool", "Camping/Trailer", "Radfahren", "Besuche von archäologischen bzw. historischen Punkten" und "Golf-Spielen" den Strandaktivitäten folgen, ist bei den erholungssuchenden Floridianern das Radfahren noch stärker gefragt als

---

[74]Beispiel in Kapitel 8.7.3 (Sanibel)
[75]Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, p. IV-17
[76]vergleiche Kapitel 8.7.2, Raum Miami Beach

die Strandaktivitäten[77]. Erst danach folgen die Freizeitaktivitäten "Swimming Pool", "Tennis", "Picknick", "Jagen" und "Golf-Spielen".
Die regionale Schwerpunktverteilung der Nachfrageaktivitäten (Tabelle 69) ist in vielen Bereichen deckungsgleich mit der räumlichen Lage der traditionellen Touristenzentren und der urbanen Gebiete. Hier befinden sich auch bereits die quantitativ größten Erholungsraumangebote (Tabelle 70), so daß von einer Lagediskrepanz nicht gesprochen werden kann, andererseits das Erholungsraumangebot aber in den Gebieten mit hohen Bodenpreisen bereitgestellt werden muß.

Tabelle 68: Erholungsraumaktivitäten der out-of-state Touristen in Florida und der erholungssuchenden Einwohner, 1979

	TOURISTEN			EINWOHNER		
Aktivität	Anzahl der Aktivitäten in Tausend	Pro Kopf Anteils-rate	Anteil der teilnehmenden Tourist.	Anzahl der Aktivitäten in Tausend	Pro Kopf Anteils-rate	Anteil der teilnehmenden Bevölk.
Strandaktivitäten	87 214	2.11	86,2%	28 127	2.37	70,9%
Swimming-Pool	62 364	1.38	55,1%	15 665	1.47	35,6%
Camping/Trailer	38 549	0.93	26,7%	1 905	0.24	16,7%
Radfahren	19 136	0.46	6,3%	29 115	2.58	38,9%
Arch./histor.Punkte	11 875	0.33	39,0%	2 860	0.26	41,0%
Golf	11 623	0.26	11,3%	7 188	0.76	17,3%
Shuffleboard	10 049	0.26	9,4%	1 142	0.10	7,5%
Picknick	9 481	0.21	21,7%	8 853	0.78	59,0%
Wandern	8 561	0.21	7,3%	3 482	0.47	26,8%
Salzwasser Angeln ohne Boot	8 049	0.20	10,5%	4 988	0.56	32,6%
Baden/Binnengewasser	7 715	0.14	8,6%	6 281	0.98	34,2%
Naturbeobachtung	7 650	0.18	16,8%	3 513	0.41	27,8%
Tennis	6 528	0.14	7,8%	9 049	0.72	20,8%
Salzw.Angeln m.Boot	4 983	0.13	9,2%	5 918	0.62	36,0%
Binnenw.Angeln m.Boot	3 217	0.08	2,9%	3 811	0.72	30,9%
Zelten	2 795	0.07	4,4%	1 085	0.15	15,6%
Binnenw.Angeln o.Boot	2 253	0.05	3,5%	2 988	0.56	29,2%
Salzw.Bootsrampenben.	2 040	0.05	3,9%	3 690	0.35	23,3%
Binnenw.Bootsrampen	1 761	0.03	2,2%	2 726	0.50	26,1%
Kanu	786	0.02	1,5%	1 161	0.15	15,7%
Baseball/Softball	385	0.01	0,7%	5 793	0.59	16,4%
Football/Soccer/Rugby	291	0.00	0,4%	4 693	0.28	8,8%
Reiten	230	0.01	0.6%	1 977	0.20	9,3%
Handball/Racquetball	230	0.00	0.2%	1 942	0.12	6,4%
Basketball	531	0.01	0.7%	4 081	0.42	11,1%
Jagen	o.A.	o.A.	o.A.	7 625	0.85	4,5%
total	308 296 (65%)	7.27	-	169 658 (35%)	17.21	-

nach: Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. VII-3 basierend auf einer Erhebung, die zwischen April 1978 und März 1979 durchgeführt wurde.

Die Nachfrage nach Erholungsräumen und deren Ausstattungen übersteigt trotz günstiger regionaler Verteilung das räumliche Angebot zum Teil erheblich[78]. So ergibt sich z.B. an der Südostküste aufgrund des hohen Aufkommens an den Stränden ein Erholungsraumdefizit von 47 Strandmeilen (1979) bei einem Bestand

---

[77]Radfahren allerdings mit einem weit geringeren Beteiligungsgrad in der Bevölkerung als bei den Strandaktivitäten.
[78]Grundlage sind festgelegte Standardwerte der Landesregierungen

Tabelle 69: Erholungsraumaktivitäten der out-of-state Touristen und Einwohner Floridas nach Planungsregionen, 1979 in Tausend

Aktivität	Planungsregionen I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Florida
Strandaktivitäten	7 416	129	17	7 616	186	17 063	0	22 788	14 592	13 398	32 136	115 341
Swimming Pool	2 363	382	673	2 796	988	21 785	2 119	13 340	6 554	7 969	19 060	78 029
Radfahren	1 100	618	885	4 283	921	7 691	2 719	8 630	4 518	6 155	10 730	48 251
Camping/Trailer	1 664	280	625	2 285	2 189	11 850	1 538	10 159	4 078	1 251	4 534	40 454
Golf	442	134	138	953	509	3 637	547	3 706	2 396	2 844	3 505	18 811
Picknick	2 077	370	427	1 117	480	2 957	309	4 489	1 356	1 260	3 492	18 334
Tennis	661	191	409	1 011	186	1 970	284	2 174	1 206	2 016	5 469	15 577
Arch./hist.Punkte	982	174	244	2 037	382	3 057	408	2 537	301	542	3 472	14 735
Baden/Binnengewässer	846	387	320	1 981	1 194	3 906	758	1 279	260	955	2 110	13 996
Salzw.Angeln o.Boot	1 259	50	7	779	70	1 393	0	3 483	1 884	2 249	1 865	13 037
Wandern	648	136	192	412	441	1 658	783	2 958	2 204	650	1 958	12 043
Shuffleboard	224	2	15	10	316	2 125	156	2 963	1 437	1 678	2 176	11 191
Naturbeobachtung	306	196	206	409	469	1 534	421	2 246	1 071	538	3 766	11 163
Salzw.Angeln m.Boot	877	53	50	551	210	813	0	2 165	1 652	1 251	3 279	10 801
Jagen	691	1 192	751	786	624	642	1 544	226	463	538	168	7 625
Binnenw.angeln m.Boot	197	365	233	1 084	790	1 707	752	910	171	323	506	7 028
Baseball/Softball	339	216	244	669	270	619	215	1 180	245	424	1 758	6 178
Bootsrampen/Salzw.	467	33	21	512	57	499	0	1 362	634	609	1 536	5 730
Binnenw.angeln o.Boot	258	256	86	472	380	1 149	470	466	216	343	1 145	5 241
Football/Soccer/Rugby	159	96	78	351	41	402	105	906	137	238	2 471	4 964
Basketball	479	246	118	263	148	597	180	762	141	464	1 214	4 612
Bootsrampen/Binnenw.	171	247	181	861	177	1 447	379	597	55	233	109	4 487
Zelten	236	69	96	424	91	1 784	271	273	62	117	458	3 880
Reiten	31	138	110	142	153	282	57	827	146	41	281	2 207
Handball/Racquetball	25	28	181	158	37	400	76	424	31	152	659	2 172
Kanu	146	44	53	163	78	514	320	173	66	41	349	1 947
total	24 064	6 024	6360	32 125	11 387	91 511	14 611	90 913	46 476	46 279	108 206	477 954

nach: Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. VII-33

Tabelle 70: Erholungsraum-Ressourcen und Erholungsraumeinrichtungen in Florida[1] 1979 nach Planungsregionen (alle Anbieter)

Ressourcen/Einr.	Planungsregionen I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Florida
Strandfläche in Millionen Sq.Feet	10,5	5,2	22,5	34,0	0,2	8,9	0	6,7	14,5	13,3	24,6	11
Strandlänge in Meilen	41,5	39,5	0,1	40,1	0,3	17,5	0	16,5	18,8	21,2	79,8	275,3
Uferlänge/Binnenland	0,4	2,6	8,8	0,9	1,8	4,0	2,8	5,9	0,6	1,9	0,2	21,9
Campingstellen,Anzahl	6 110	3 979	6 157	3 811	10 584	23 019	11 088	14 196	14 792	9 599	12 441	115776
Picknick Tische	1 542	1 597	1 771	1 816	2 899	6 026	1 337	8 532	6 881	2 996	8 516	43913
Bootsrampen total	195	218	138	231	189	411	216	200	174	247	260	2481
Marinas, total	25	48	34	41	40	106	20	64	177	106	183	844
Angel-Piers,Binnengew.	10	144	15	21	64	112	44	26	23	10	9	478
Angel-Piers,Salzwasser	84	13	7	12	105	33	0	85	272	32	109	757
Wanderwege, Meilen	155	264	56	110	258	68	107	20	428	16	37	1532
Wege f. Naturbeobacht.	29	166	41	19	126	142	18	25	33	18	132	748
Kanu-Strecken, Meilen	315	257	383	96	138	116	68	212	58	19	232	1894
Reitwege, Meilen	1031	81	50	12	98	167	93	18	90	21	75	1735
Radwege, Meilen	2	141	90	111	30	153	11	74	64	57	1 196	1927
Tennis-Plätze	218	103	113	553	96	709	277	865	618	852	1 507	5911
Golfplätze (Löcher)	707	207	180	730	358	1 646	687	1 725	1 362	2 136	1 780	11518
Swimming Pools	41	34	54	81	55	187	64	148	125	127	241	1157
Shuffleboard-Felder	25	9	30	76	129	476	231	744	260	291	570	2841
Jagdgebiete/Mill.acres	0,770	1,036	1,058	0,278	0,407	0,250	0,148	0,024	0,412	0,165	0,678	5,224

1) betrifft die Gebiete, die als "recreation areas", "recreation sites" und "recreation facilities" ausgewiesen sind. Nicht berücksichtigt sind die generellen Küstengewässer (66,4 Millionen Acres), Binnenseen (2,25 Millionen Acres) und Flußläufe (12 000 Meilen). Dies gilt ebenso für Angaben in Tabelle 72, 73 und 74).

nach: Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. V-6

Tabelle 71: Erholungsraum- und Einrichtungs-Defizite in Florida[1] 1979 nach Planungsregionen

Ressourcen/Einrichtungen	Planungsregionen I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	Florida
Strandlänge in Meilen	8,1	0	0,1	3,5	0,2	23,4	0	38,9	16,0	16,8	47,0	153,8
Swimming-Pools	7	0	0	0	0	120	0	38	0	0	53	218
Fahrradwege in Meilen	19	6	3	4	16	41	41	114	23	65	0	332
Camping/Trailer-Plätze	0	0	0	1400	0	3754	0	2685	0	0	0	7839
Golf (Löcher)	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	5
Picknick Tische	264	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	265
Tennis-Plätze	5	12	14	62	0	29	0	0	0	0	109	231
Ufer-Meilen,Binnengew.	1,9	0,7	0,5	4,5	1,9	8,2	0,6	2,3	0,6	1,8	4,9	27,9
Wanderwege, Meilen	7	0	6	4	0	38	12	97	33	15	70	282
Shuffleboard-Flächen	53	0	0	0	48	320	0	157	205	282	174	1239
Wege f.Naturbeobachtung	0	0	0	1	5	0	2	24	3	3	0	38
Jagdgebiete in acres	0	0	43	146	0	383	88	258	20	92	0	1030
Bootsrampen, total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zelten, Plätze	60	1	3	294	0	1445	0	103	0	0	103	2009
Reitwege, Meilen	1	0	1	0	5	7	1	41	2	0	0	58

1) betrifft die Gebiete, die als "recreation areas", "recreation sites" und "recreation facilities" ausgewiesen sind. Resultat aus Erholungsraumaktivitäten der Touristen und Einwohner Floridas unter Einbeziehung von Erholungsraumstandardwerten (optimale Nutzung).

Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. VII-34

von knapp 80 Meilen (Tabellen 70, 71). An der mittleren Golfküste (Region VIII) betrug das Stranddefizit 39 Meilen (Bestand 16,5 Meilen) und an der mittleren Atlantikküste (Region VI) über 23 Meilen bei einem Bestand von 17,5 Meilen. In den Planungsregionen Zentral- und Nordostfloridas bestand ein erhebliches Camping- bzw. Trailerplatzdefizit (7 839 Stellplätze in den Regionen IV, VI und VIII).

Unter Vernachlässigung der laufenden Anstrengungen zur Verbesserung des Erholungsraumangebotes werden sich aufgrund der zu erwartenden Nachfrage bestimmte Defizitwerte noch verstärken: so steigt z.B. bis 1985 die zusätzlich benötigte Strandlänge in der Südostregion XI auf 55 Meilen, an der mittleren Golfküste auf 45 Meilen und an der mittleren Atlantikküste auf 27 Meilen, während der Defizitwert in der Nordwestregion I lediglich von 8,1 (1979) auf 9,5 Meilen zunimmt[79].

Tabelle 72: Erholungsraumressourcen und Erholungsraumeinrichtungen in Florida in den Jahren 1975 und 1979[1)]

Ressourcen/Einrichtungen	1975	1979	Veränderungen
Strandfläche in Mill.Sq.Feet	76,2	117,8	55 %
Strandlänge in Meilen	148,8	275,3	85 %
Uferlänge/Binnenland, Meilen	8,1	21,9	170 %
Campingstellen, Anzahl	96959	115776	19 %
Picknick-Tische	18924	43913	132 %
Bootsrampen	1874	2481	32 %
Marinas	o.A.	844	-
Angel-Piers, Binnenwasser	222	478	115 %
Angel-Piers, Salzwasser	o.A.	757	-
Jagdgebiete in Mill. acres	5,297	5,224	-1 %
Wanderwege in Meilen	443,1	1532,3	246 %
Wege f. Naturbeobachtung	112,4	748,0	565 %
Kanu-Strecken in Meilen	1237,0	1893,3	53 %
Reitwege in Meilen	413,5	1735,2	420 %
Radwege in Meilen	586,7	1927,0	228 %
Tennis-Plätze	1526	5911	287 %
Golfplätze (Löcher)	o.A.	11518	-
Swimming Pools	355	1157	226 %
Shuffleboard-Felder	o.A.	2841	-

1) betrifft die Gebiete, die als "recreation areas", "recreation sites" und "recreation facilities" ausgewiesen sind.

Ermittelt aus:
Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1976, Tallahassee 1976, p. 71
Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. v-5

---

[79]Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, p. VII-35

Tabelle 73: Erholungsraumressourcen und Erholungsraum-Einrichtungen in Florida[1] nach Anbietern, 1979

Ressourcen/Einrichtungen	Bundes-regierung	Landes-regierung	Counties	Städte	Privat-kommerz.	Privat nicht-komm.	Privat Klubs	Florida[2]
Strandfläche in Mill.Sq.Feet	9,0	31,9	43,8	33,0	0,2	0,03	0,04	118,0
Strandlänge in Meilen	68,7	105,9	41,9	55,2	3,1	0,2	0,3	275,3
Uferlänge/Binnenland,Meilen	1,0	3,1	8,6	3,8	3,9	1,2	0,3	21,9
Campingstellen, Anzahl	1 883	5 975	2988	1400	97180	2974	3375	115776
Picknick-Tische	659	6 366	9429	4820	21149	621	369	43913
Bootsrampen	123	265	842	358	835	15	43	2481
Marinas	3	9	11	17	724	3	77	844
Angel-Piers, Binnenwasser	2	65	45	48	294	16	8	478
Angel-Piers, Salzwasser	2	70	64	58	547	2	14	757
Jagdgebiete in Mill. acres	1,230	3,500	0	0	0,027	0	0,468	5,224
Wanderwege in Meilen	258,0	498,3	59,4	16,6	239,1	338,7	112,2	1 532,3
Wege zur Naturbeobachtung	140,4	86,3	105,8	50,5	138,6	173,2	53,2	748
Kanu-Strecken in Meilen	361,7	1 034,0	1,5	0,8	294,5	192,2	9,1	1 893,8
Reitwege in Meilen	28,0	61,0	76,5	5,0	1398,3	58,7	107,7	1 735,2
Radwege in Meilen	104,0	25,6	793,3	874,9	100,7	1,3	25,2	1 927,0
Tennis-Plätze	2	2	564	1890	738	39	2676	5 911
Golfplätze (Löcher)	0	9	99	748	3008	9	7645	11 518
Swimming Pools	0	0	54	206	537	43	317	1 157
Shuffleboard-Felder	2	0	204	1525	906	35	169	2 841

1) betrifft die Gebiete, die als "recreation areas", "recreation sites" und "recreation facilities" ausgewiesen sind.
2) Geringfügige Abweichungen in der Addition möglich

Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981, p. V-7

Die Behörden Floridas sind somit gefordert, große Anstrengungen zur Erweiterung der aktivitätsorientierten Erholungsraumbasis zu unternehmen. Recht erfolgreich zeigten sie sich in den 1970er Jahren, als sie zwischen 1975 und 1980 z.B. die öffentlich zugänglichen Strandflächen um 55 Prozent erweiterten, das Campingplatzangebot um 19 Prozent erhöhten (z.T. private Initiative) und das Wegenetz um ein Vielfaches verlängerten (Tabelle 72). Dabei sind die lokalen Behörden zu 65 Prozent angesprochen, wenn es um die Erweiterung öffentlich zugänglicher Strandflächen geht, während die Landesregierung aktivitätsorientiert überwiegend z.B. für die Wegenetze und die Jagdgebiete zuständig ist (Tabelle 73). In den 1980er Jahren wird daher eine vergleichbare Angebotsverbesserung nötig sein, um Überlastungen der Räume in Grenzen zu halten und einen hohen Erholungsgrad zu ermöglichen.

8.6.3 Verantwortlichkeiten für die Bereitstellung von Erholungsräumen in Florida

In Florida ist die öffentliche Wahrnehmung der Erholungsrauminteressen besonders wichtig, weil das floridainterne Kernregion-Peripherie-Verhältnis nur gering ausgebildet ist. Ohne eine Einschaltung der öffentlichen Hände würden sich die ökonomisch stärkeren Kräfte in ihren Raumansprüchen durchsetzen. Folglich unterlägen zumindest die nichtkommerziellen Erholungsräume in ihren Ansprüchen einer Dezimierung, gerade in einer Zeit stärkster Erholungsraumnachfrage. Öffentliches Eintreten für Erholungsräume muß auch in einem weiteren Rahmen verstanden werden, nämlich dem generellen Landschaftsschutz, weil gerade die charakteristischen Landschaften Floridas für die Touristen Anlaß sind, dort hinzureisen. Die Betonung des Conservation-Elements bedeutet somit die Aufrechterhaltung der wichtigsten Tourismusbasis.

In Florida setzten die öffentlichen Erholungsraumaktivitäten relativ spät ein[80],

---

80) 1935 wurde der erste State Park gegründet, 1949 die erste Behörde für die Erholungsräume auf öffentlichen Gebieten eingerichtet. Erst 1961 berief der Governor ein Committee on Recreational Development, das die seit 1957 informellen Erholungsraumabsprachen der landverwaltenden Behörden in eine offizielle Politik umsetzte. 1963 erfolgte die Verabschiedung der dafür notwendigen gesetzlichen Grundlage und die Gründung des Florida Outdoor Recreation Development Council als Organisationsform der Erholungsraumpolitik. Im Jahre 1969 wurde dieser Rat in das Department of Natural Resources, Division of Recreation and Parks umbenannt. Zu den Aufgaben dieser Behörde gehören die Erholungsraumplanungen (festgelegt in den State Comprehensive Outdoor Recreation Plans von 1971, 1976 und 1981), der Erholungsraumlanderwerb und Landschaftsschutzmaßnahmen. Seit 1975 ist die Kompetenz dieser Behörde auf die totale Landnutzung der bundesstaatlichen Ländereien erweitert worden (Richtlinien im State Lands Management Plan von 1981), ein Ausdruck für die gestiegene Bedeutung, die die Erholungsräume im generellen Landnutzungsprozeß gewonnen

aufgrund der rapiden und komplexen Entwicklungen, die durch die Sunbelt-Migration und die steigende Tourismusnachfrage in Florida ausgelöst wurden, war die Regierung des Bundesstaates während der 1970er Jahre bemüht, verstärkt Einfluß auf den Inwertsetzungsprozeß, auch über den Bereich der eigenen Landbesitzungen hinaus, auszuüben. Dazu erstellte sie als Voraussetzung Richtlinien für eine umfassende Raumentwicklung: 1972 wurde die Ausarbeitung der Raumnutzungsvorstellungen der Landesregierung beschlossen und 1978 erstmals im State Comprehensive Plan gesetzlich in Kraft gesetzt[81]. Der Leitlinienplan besteht aus 17 Teilen, darunter auch dem Bereich "Recreation/Leisure"[82], er erweitert aber die Entscheidungskompetenzen der Landesregierung auf Gebiete anderer Zuständigkeit nicht. Um dies zu erreichen, wurde ebenfalls 1972 das Florida Environmental Land and Water Management Act beschlossen, wodurch es der Landesregierung ermöglicht wurde, bei Inwertsetzungen von regionalen Ausmaßen Einfluß auf die Landnutzungsentscheidungen zu nehmen, auch wenn diese Gebiete nicht der eigenen Verwaltung unterstehen. Dies betrifft sowohl Einzelprojekte (Developments of Regional Impact) als auch gefährdete Gebiete (Areas of Critical State Concern).[83] Da touristische Projekte und Inwertsetzungen überregionale Auswirkungen zeigen, ist der Tourismus in seiner weiteren Ent-

---

haben.

[81]Comprehensive Planning Act 1972

[82]Die vier Hauptziele des State Comprehensive Plan in bezug auf "Erholung" sind: a) Den Einwohnern Floridas und den Besuchern eine hochwertige Umwelt für Erholungsraumaktivitäten zu bieten, b) Alle Erholungsraumnutzer mit dem Wissen über die Natur und Kulturgeschichte Floridas vertraut zu machen, c) Förderung der Zusammenarbeit aller Erholungsraumanbieter und die Bereitstellung von Erholungsraumeinrichtungen und -programmen, d) Mit Hilfe der Erholungsräume bei Besuchern und Einwohnern eine individuelle Entwicklung der Persönlichkeit zu fördern und die Gesundheit zu stärken. Bureau of Comprehensive Planning, Recreation/Leisure Element of the State Comprehensive Plan, Tallahassee 1977

[83]Bei den Developments of Regional Impact (DRI) handelt es sich um große Bauprojekte, deren Auswirkungen über die betreffende County-Grenze hinausreichen: Flughäfen, Verkehrswege, Touristenattraktionen, Sportstadien, Shopping Centers, Siedlungen über 250 Häuser etc. Der Investor muß bei der Beantragung der Baugenehmigung einen Plan erstellen, in dem der Umwelteinfluß, der Wasserverbrauch, die Wirtschaftlichkeit des Projektes etc. aufgeführt sind. In Zusammenarbeit mit den Landesbehörden schätzen die Regional Planning Councils die Auswirkungen der Projekte ein, die endgültige Entscheidung trifft der Governor und sein Kabinett (Chapter 380.06 Florida Statutes 1979). Erste Erfahrungen mit den DRI zeigen, daß es zu zusätzlichen Auflagen und damit zu Verteuerungen und Verzögerungen kam, es aber nur wenige Ablehnungen gab. Tourismusgroßprojekte wie die Disney World oder der ehemals geplante Florida-Jet-Port hätten sich diesem Entscheidungsmechanismus unterwerfen müssen, wären sie nach 1972 geplant worden (Areas of Critical State Concern siehe Kapitel 8.7.1.6).

wicklung unmittelbar von diesen Gesetzen betroffen. Seine bis dahin unkontrollierte Expansion war zum Teil auch Anlaß für diese Gesetzesmaßnahmen (vgl. Kapitel 8.7.1.6).
Eine weitere Initiative der Landesregierung, die Raumentwicklung in Florida im positiven Sinne zu beeinflussen und gleichzeitig die Erholungsraumbasis zu erweitern, wurde 1972 mit der Verabschiedung des Water Resources Act eingeleitet. Die Kontrolle der Wasserqualität, der Wassernutzung und der -verteilung, die sich im rapiden Urbanisierungs- und Inwertsetzungsprozeß als dringend notwendig für ein problembegrenztes Wachstum erwies, wurde fünf neugeschaffenen regionalen Kontrollinstanzen, den Water Management Districts zugewiesen[84]. Zu den Aufgaben dieser Agenturen gehört auch die Bereitstellung von Erholungsräumen und deren Ausstattung mit Campingplätzen und Bootsanlegestellen. Bis 1975 wurden 44 Anlagen dieser Art fertiggestellt, deren Zahl auf 95 im Jahre 1980 erhöht werden konnte.

Die wichtigste Landnutzungskompetenz im Bundesstaat liegt allerdings bei den über 400 lokalen Verwaltungen in den Counties und Städten. Da es häufig zu Interessenskonflikten in Fragen der Landnutzung mit der Regierung des Bundesstaates kam, wurden die lokalen Behörden im Jahre 1975 vom Parlament Floridas gesetzlich zur Erstellung lokaler Raumentwicklungspläne verpflichtet. Diese sollten bis 1979 verabschiedet sein und dann alle fünf Jahre aktualisiert werden[85]. Diese Local Comprehensive Plans sollen sich an den Leitlinien des State Comprehensive Plan orientieren. Mit diesem Abstimmungsmechanismus wurde eine größere Öffentlichkeit in Fragen der Raumnutzung hergestellt.

8.6.4 Finanzierungsprogramme zur Verbesserung der Erholungsraumbasis in Florida und zum Schutz gefährdeter Landschaften

Um die Situation der Erholungsräume und der gefährdeten Gebiete zu verbessern, stellen die Bundesregierung und die Landesregierung Finanzmittel aus dem Steueraufkommen bzw. vom privaten Kapitalmarkt bereit.

---

[84]Leitung der Water-Management-Districts durch die Umweltschutzbehörde (Department of Environmental Regulations)
[85]Local Government Comprehensive Planning Act 1975, 163.3161 Florida Statutes
Inhalt der Local Comprehensive Plans: zukünftige Landnutzungsaktivitäten, geplantes Verkehrsnetz, sanitäre Versorgung, Landschaftsschutzmaßnahmen, Erholungsraumplanungen, Hausbau, zwischenbehördliche Koordinationen.

8.6.4.1 Die bedeutendsten Finanzierungsprogramme der Regierung Floridas

1) 1972 wurde im Zusammenhang mit dem Land Conservation Act ein 240 Millionen Dollar Kredit aufgenommen, der die Zustimmung der Wahlbevölkerung fand. Daraus wurde mit 40 Millionen Dollar das "Outdoor Recreation Resources Acquisition Program" finanziert, was der ausschließlichen Erweiterung des State-Park-Systems zugute kam (Kapitel 8.6.1)[86]. Die restlichen 200 Millionen Dollar waren zum Erwerb gefährdeter Gebiete vorgesehen (Environmentally Endangered Land Acquisition Program), die ohne diese öffentlichen Investitionen der zunehmenden Urbanisierung, speziell der touristischen, erlegen wären (bis 1975 zehn Gebietseinheiten (141 195 Acres), bis 1980 insgesamt 22 Einheiten). Dazu zählen z.B. der Aufkauf von Uferabschnitten der Mangrovenküsten im Südwesten, um das ökologische Gleichgewicht dieser Brackwasserregionen zu erhalten. Anderenfalls wäre in diesem Gebiet die Basis für einen auf Naturbeobachtung ausgerichteten Tourismus verlorengegangen (Kapitel 8.7.3).
Als größtes Einzelprojekt erwiesen sich die Landkäufe in Teilen der gefährdeten Großen Zypressen Sümpfe im Süden Floridas. Dafür stellte die Regierung in Tallahassee 40 Millionen Dollar zur Verfügung, während die Bundesregierung bis einschließlich Juli 1980 einen Betrag von 156 Millionen Dollar investierte und dafür 395 000 Acres mit über 35 000 bereits privat verkauften Parzellen erwarb (Kapitel 8.7.1.6).
Die Landerwerbspolitik der 1970er Jahre wird in den 1980er Jahren fortgesetzt: 1979 wurde als Anschlußprogramm die Einrichtung eines Conservation and Recreation Lands Trust Fund beschlossen[87]. Nach einer Übergangsphase, in der jährlich drei Millionen Dollar zur Verfügung standen, sollen ab 1982 jährlich 20 Millionen Dollar zum Landerwerb zur Verfügung stehen. Vorrangig sollen die gefährdeten Gebiete erworben werden, die sich in den Areas of Critical State Concern befinden (vorübergehender Landnutzungseinfluß der Landesbehörden), aber auch erodierte Strandabschnitte und grundsätzlich alle Gebiete, die zur Vergrößerung der Erholungsraumbasis beitragen[88].

2) Für die Landerwerbungen, die in den Water Management Districts nach dem State Water Plan vorgesehen sind, wurde im Jahre 1981 der Water Management

---

[86]Sieben Gebietseinheiten mit zusammen 5 484 Acres wurden erworben. Mit diesen Mitteln wurden davon 3 385 Acres gekauft, der Rest aus Zuschüssen des Land Acquisition Trust Fund und des LWCF beglichen.
[87]Der Fond besteht aus 27 Millionen Dollar Restmittel des Land-Conservation Funds von 1972 und wird aus noch nicht genau fixierten Sondersteuern finanziert. Die Richtlinien sind im Conceptual State Lands Management Plan vom März 1981 festgelegt (Division of State Land)
[88]Chapter 79-255 Laws of Florida, Chapter 16 Q-2 Conservation and Recreation Lands

Lands Trust Fund eingerichtet[89]. Diese Gelder kommen auch der Erweiterung der Erholungsraumbasis zugute.

3) Die Erholungsraumsituation wird ganz entscheidend verbessert, wenn erodierte Strandabschnitte restauriert werden. Diesem Zweck dient der Erosion Control Trust Fund, aus dem die Landesregierung zwischen 1977 und 1980 für 33 Projekte 13,4 Millionen Dollar investiert[90]. Diese Gelder werden nur dann vergeben, wenn die öffentliche Zugänglichkeit zum Strand gewährleistet ist, wozu permanente Zugangswege, Parkmöglichkeiten und Strandeinrichtungen, wie Umkleidehäuser zählen.
Liegen diese Strände in von tropischen Wirbelstürmen gefährdeten Zonen, beteiligt sich die Bundesregierung über das Army Corps of Engineers an der Strandrestaurierung. Die Strände werden dann als Küstenschutzmaßnahme verbreitert und die Kosten zu 50 bis 70 Prozent von der Bundesregierung getragen (Kapitel 8.7.2.3)[91].

4) Zur Verbesserung der touristischen Binnenwasser-Infrastruktur, insbesondere zur Anlage von Bootsrampen und die Einrichtung der entsprechenden Zufahrtsmöglichkeiten, wurde im Jahre 1974 der Motorboat Revolving Trust Fund als Finanzierungsgrundlage des "Florida Boating Improvement Program" eingerichtet. Bis zur Mitte des Jahres 1980 wurden 341 Projekte für insgesamt 10,4 Millionen Dollar fertiggestellt.

5) Im Jahre 1963 wurde der Land Acquisition Trust Fund geschaffen. Die Regierung von Florida unterstützt damit den Erwerb von Erholungsräumen und Einrichtungsvorhaben der lokalen Behörden[92]. Nach dem 'Florida Recreation Development Assistance Program' werden bei Projekten bis zu 50 000 Dollar bis zu 100 Prozent Zuschüsse gewährt, bei Projekten bis zu 100 000 Dollar liegen die Zuschußanteile bei 50 Prozent. Bis zum Jahre 1975 wurden aus diesem Fond 29 Gebietserwerbungen sowie 118 Einrichtungsprojekte mit 6,7 Millionen Dollar bezuschußt. Zur Mitte des Jahres 1980 stieg die Zahl der Gebietserwerbungen

---

[89]Senate Bill 620 (1981) Senatoren Vogt, Mc Knight, Laufzeit bis 1992
[90]Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, p. IV-16
[91]Jede spätere Strandbebauung erfordert in diesen Fällen eine Zustimmung der Bundesregierung. Die Landesregierung besitzt dagegen seit 1971 Auflagerechte über die Uferrandbebauung (Coastal Construction Setback Law).
[92]Die lokalen Behörden Floridas gaben im Jahr 1979 zusammen etwa 280 Millionen Dollar (inklusive Zuschüsse) für ihre Erholungsraummaßnahmen aus; Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, pp. IV-38 f.

auf insgesamt 36, die der Ausstattungsprojekte auf 209 bei Gesamtzuschüssen von 8,9 Millionen Dollar[93].

8.6.4.2 Die bedeutendsten Finanzierungsprogramme der Bundesregierung

1) Der Land and Water Conservation Fund (LWCF) ist die wichtigste Finanzhilfe des Bundes. Seit der Schaffung dieses Fonds im Jahre 1965 erhielt Florida bis zur Mitte des Jahres 1980 knapp 70 Millionen Dollar Zuschüsse (50 Prozent). Mit Hilfe dieser Gelder wurden insgesamt 73 023 Acres Erholungsraumland erworben und auf 10 044 Acres Erholungsraumausstattungen finanziert. Dabei wurden die größten Beträge in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre bereitgestellt: 1979/80 bedeuteten die 18,5 Millionen Dollar die bis dahin höchste Zuschußsumme eines Steuerjahres. Damit entsprach die Bundesregierung der verstärkten Erholungsraumnachfrage in Zeiten rapide steigender Bodenpreise. Bis 1975 waren erst 36,9 Millionen Dollar gezahlt worden, mit denen bis dahin 56 540 Acres erworben und auf insgesamt 2 500 Acres Erholungsraumeinrichtungen finanziert wurden[94].
2) Über das "Small Watershed Program" unterstützt die Bundesregierung die lokalen Behörden bei der Forcierung der öffentlichen Erholungsraumnutzung kleinerer Gewässer. Derzeit werden sechs Projekte dieser Art in Nordflorida finanziert.

3) Die Farmers Home Administration stellt Landwirten und kleineren Gemeinden (bis zu 50 000 Einwohner) günstige Kredite zur Erholungsraumförderung zur Verfügung. So erhielt zum Beispiel die Gemeinde Sanibel im Südwest-County Lee im Oktober 1980 einen Kredit von knapp 3,2 Millionen Dollar zum Ankauf eines öffentlich zugänglichen Strandes (Kapitel 8.7.3).

4) Die Städte Floridas erhalten für ihre Erholungsraumprojekte u.a. Zuschüsse aus dem Urban Park and Recreation Recovery Program, zwischen 1978 und 1980 wurden 11 Projekte mit insgesamt 4,2 Millionen Dollar gefördert.

---

[93]Florida Department of Natural Resources, Outdoor Recreation in Florida 1981, pp. IV-5f.

[94]Die Mittel aus dem LWCF verteilen sich im Zeitraum 1966 bis 1980 zu 51 Prozent auf Erholungsraumprojekte der Landesregierung und zu 49 Prozent auf entsprechende Vorhaben der lokalen Behörden Floridas. Die Gelder, die daraus für Landerwerbungen ausgegeben wurden, kamen zu 58 Prozent der Landesregierung und zu 42 Prozent den lokalen Verwaltungen zugute. Ermittelt aus: Florida Department of Natural Resources, Land and Water Conservation Fund Projects, Tallahassee 1980, nicht veröffentlicht.

5) Anders als im Westen der USA kann in Florida nicht auf öffentliche Landreserven (Public Domain) zurückgegriffen werden. Das Surplus Federal Property Program stellt daher den einzigen kostenlosen Gebietstransfer zugunsten der Erholungsräume Floridas dar. Bis 1980 wurden 23 Gebietseinheiten mit zusammen 2 567 Acres zu einem Bodenpreiswert von 21 Millionen Dollar auf diese Weise gewonnen (Kapitel 6.4.1).

Neben den Hilfsprogrammen führt die Bundesregierung in Florida auch verschiedene zentrale Programme durch, die z.T. bestimmten Nachfrageerwartungen entgegenkommen[95].

8.6.4.3 Die regionale Verteilung der Finanzhilfe für die öffentlichen Erholungsräume in Florida

Die finanziellen Hilfsprogramme kommen überwiegend den Gebieten mit großem Touristenaufkommen und hoher Bevölkerungsdichte zugute, also den im Konkurrenzdruck der Raumansprüche stehenden Bereichen. Sie stärken somit die Erholungsinteressen gegenüber allen anderen Landnutzungsinteressenten. Aus der Addition der bisher geleisteten Finanzhilfen für Projekte der lokalen Behörden geht die Südostküste deutlich als Hauptzuschußregion hervor. Mit großem Abstand folgen die Counties der mittleren Golfküste und das zentrale Binnenland Floridas (Tabelle 74). Trotzdem reichen diese Hilfsmaßnahmen nicht aus, um die touristische Nachfrage nach Erholungsräumen und deren Ausstattungen zufriedenzustellen, so daß es weiterer Anstrengungen bedarf.

---

[95]Bis 1980 wurden vier Wanderwege in das National Recreation Trail System aufgenommen und fünf weitere Wege befanden sich zu diesem Zeitpunkt in der Ausstattungsphase.
Unter dem National Historic Landmark Program wurden bis 1980 insgesamt 19 historisch wertvolle Einheiten Floridas registriert, zu denen auch die Kathedrale von St. Augustine und das Hemingway Haus in Key West gehören.

Tabelle 74: Die Verteilung der Zuschußmittel für Erholungsraumprojekte der lokalen Behörden aus dem LWCF, Motorboat Revolving Fund und Land Acquisition Trust Fund. Counties mit über 1 Million Dollar Zuschüssen, Stand: 1.1.1980

County	Summe in Millionen Dollar	Dollar pro Einwohner
Dade	11,119	7,44
Palm Beach	7,345	13,74
Broward	7,316	7,87
Pinellas	5,532	7,81
Sarasota	13,602	19,64
Hillsborough	2,468	4,01
Orange	2,153	5,00
Brevard	2,129	8,05
Duval	1,615	2,81
Lee	1,383	7,63
Indian River	1,061	20,27

Ermittelt aus: Florida Department of Natural Resources, Local Financial Assistance Distribution, Tallahassee 1980, nicht veröffentlicht

8.1 - 8.6 Perspektiven des Florida Tourismus

1) Nachfrageentwicklung

Florida verdankt sein hohes Tourismusaufkommen, das in den 1970er Jahren das Niveau führender europäischer Tourismuszielländer erreichte[96], einer Reihe von klimatischen und landschaftlichen Gunstfaktoren, sowie ihrer Wahrnehmung bereits in Zeiten vor dem Einsetzen des Tourismus auf breiter Basis mit der Folge der frühzeitigen touristischen Infrastrukturausstattung.

Ob die Tourismusnachfrage in den 1980er Jahren weiter zunehmen wird, hängt im starken Maße von der weiteren Entwicklung der Grundbedingungen der touristischen Nachfrage ab. Man kann aber von weiteren geringen Zuwachsraten beim Reisegesamtaufkommen ausgehen, periodische Schwankungen unberücksichtigt. Allein die Sogwirkungen der weiter zunehmenden Sunbelt-Migration nach Florida werden sich nachfragefördernd zeigen. Die Ausgaben der Touristen, die eine der wichtigsten ökonomischen Grundlagen des Bundesstaates sind, lassen sich real, zumindest mittelfristig, nur noch wenig steigern, werden wahrscheinlich eher stagnieren, da die Touristen seit der Mitte der 1970er Jahre zu verstärkten Sparmaßnahmen gezwungen sind, um das Aufkommensniveau derart expansiv zu

---

[96] 30 Prozent Zuwachs allein in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer

gestalten. Die zunehmende Unabhängigkeit von kommerziellen Unterkünften erleichtert das Sparbemühen. Zuwachserwartungen gehen daher derzeit vom Auslandstourismus aus.
Mit der Ansiedlung anderer Wachstumsbranchen in Florida wird die im Vergleich zum nationalen Durchschnitt extrem hohe relative Bedeutung des Tourismus nicht mehr gesteigert, so daß die Gefahr einer sich zuspitzenden monostrukturellen Entwicklung gebannt ist. Für die touristischen Arbeitsplätze sind trotzdem Zuwachsentwicklungen in Teilbereichen denkbar, allein schon aufgrund der steigenden Bevölkerungszahl.

Die Reaktionsweise der touristischen Nachfrage auf Wirtschaftskrisen hat sich in der Vergangenheit häufig antizyklisch dargestellt. Für die frühen 1980er Jahre zeichnet sich zumindest für Florida ab, daß es zu vergleichbar großen Ausgleichwirkungen nicht kommt.
Bei Nachfrageschwankungen haben die Erfahrungen gezeigt, daß attraktive Regionen trotzdem mit Zuwachs rechnen können, sofern sie von einkommensstarken Gruppen aufgesucht werden, während weniger attraktive Regionen und Gebiete, die von einkommensschwächeren Touristen besucht werden, eher Aufkommenseinbußen erleiden. Es ist anzunehmen, daß diese binnenregionale Aufkommensdifferenzierung beibehalten wird, weil z.B. die Preisgestaltung bei den Anreisekosten nicht dazu zwingt, etwa lediglich bis in den Norden Floridas zu reisen.

2) Saisonalität

Die Herausbildung extremer touristischer Saisonzeiten seit der Mitte der 1970er Jahre muß als negative Entwicklung des Florida-Tourismus gewertet werden. Zwar war das Touristenaufkommen von jeher saisonal geprägt, doch führt dies heute aufgrund des inzwischen erreichten quantitativen Niveaus des Tourismus zu erheblichen Belastungen auf dem touristischen Arbeitsplatzmarkt. Aufgrund des Charakters der überwiegenden Zahl dieser Arbeitsplätze entstehen in der Nebensaison öffentliche Zusatzkosten; aufgrund der regional schwankenden Saisonzeiten wird zusätzlich die Zwangsmobilität gefördert.

In Zeiten des Massentourismus sind Saisonzeiten durchaus beeinflußbar: Preisanreize der Beherbergungsbetriebe haben in den 1960er Jahren ein Aufkommensmaximum im Sommer bewirkt, die sich gegenüber anderen Verkehrsträgern günstig gestaltenden Flugpreise haben während der 1970er Jahre zum erneuten saisonalen Strukturwandel beigetragen. Derzeit liegt der Aufkommensschwer-

punkt in der klimatisch günstigsten Jahreszeit und es fehlt an genügend Anreizen, eine stärkere Ausgeglichenheit herbeizuführen, um eine jahreszeitliche Verteilung, wie etwa auf den Hawaii-Inseln, zu erreichen[97].

Eine bessere saisonale Verteilung würde zudem zu Entlastungen der touristischen Infrastruktur führen.

3) Raumprobleme

Mit dem Tourismusboom und dem Bevölkerungszuwachs wurden und werden weiterhin die Räume Floridas inwertgesetzt und verdichten sich. Besonders nicht-kommerzielle Erholungsrauminteressen stehen dadurch in einer sich ständig verstärkenden Konkurrenz der Raumnutzung. Das Problem verstärkt sich aufgrund der nahezu identischen Lage von touristischen und anderen Investitionsräumen. Auch die Dezentralisierung des Tourismus während der 1970er Jahre hat zu keinen Problemlösungen geführt, da die touristische Inwertsetzung und die Urbanisierung auch in diesem Prozeß in enger Beziehung zueinander standen. Potentielle Erweiterungsräume des Tourismus besitzen für die Besucher der Haupttouristenzielregion eher Durchreise- bzw. Ausflugscharakter (z.B. Nordwest-Florida oder Gebiet um St. Augustine) oder sind aufgrund ökologisch begrenzter Belastbarkeit sinnvollerweise nur für eine eingeschränkte Nutzung zugänglich (z.B. Sumpfgebiete im Süden und deren Randbereiche). Die Vielzahl der öffentlichen Finanzhilfeprogramme zur Erholungsraumverbesserung konzentrieren sich daher überwiegend auf die bestehenden Nachfragezentren und haben dazu beigetragen, daß sich die Erholungsrauminteressen behaupten konnten und Defizitwerte in der Flächen- und Raumausstattung sich in Grenzen halten.
Aufgrund der Nachfrageentwicklung müßten diese Programme in den 1980er Jahren zumindestens das gleiche reale Volumen besitzen wie im Jahrzehnt zuvor. Dies ist derzeit jedoch zweifelhaft: Im Rahmen ihres Economic Recovery Program streicht die Bundesregierung im Steuerjahr 1982/83 insgesamt etwa 900 Millionen Dollar in Florida[98]. Ob die Landesregierung unter diesen Bedingungen ihre Erholungsraumprogramme voll aufrecht erhalten kann, ist derzeit nicht zu beantworten. Ihr Interesse daran dürfte groß sein, da der Nutzen aus dem Tourismus um ein Vielfaches über den Kosten, die der Öffentlichkeit entstehen, liegt.

---

[97] Verteilung 1980: 1. Quartal = 25,5%, 2. Q. = 24,0%, 3. Q. = 26,6%, 4. Q. = 23,9%, Hawaii Visitors Bureau, Annual Research Report 1980, Honolulu 1981, p. 3, Hawaii verfügt jedoch über bessere klimatische Gunstfaktoren.
[98] Economic Report of the Governor 1981-1982, p. 45.

III Der amerikanische Tourismus - regionale Beispiele

8.7 Regionale Beispiele der touristischen Entwicklung in Florida in Räumen unterschiedlich intensiver Inwertsetzung

An regional begrenzten Beispielen, insbesondere in den privatwirtschaftlich genutzten und mit öffentlicher Unterstützung geförderten Räumen, läßt sich die Handlungskette des sozio-ökonomischen Prozesses des Tourismus am deutlichsten aufzeigen. Dies betrifft sowohl die Impulsgebung der touristischen Inwertsetzung als auch die sozio-ökonomischen und räumlichen Auswirkungen, beinhaltet zudem die daraus resultierenden Interessenskonflikte und ihre Lösungsbemühungen.

Exemplarisch werden drei Regionen des mittleren und südlichen Floridas, die sich jeweils in einem unterschiedlich intensiven Stadium der touristischen Entwicklung befinden, vorgestellt.
Dies ist zum einen das zentrale Binnenland Floridas, der Raum um Orlando, der bis zum Beginn der 1970er Jahre eher einen touristischen Transitcharakter besaß und mit der Ansiedlung der Vergnügungsindustrie eine rapide, noch nicht beendete Inwertsetzung erlebte. Neben der positiv zu bewertenden wirtschaftlichen Belebung eines einstigen Passivraumes mit den entsprechenden sozio-ökonomischen Auswirkungen, stieg zugleich mit der räumlichen Ausdehnung der touristischen Infrastruktur die Gefahr überregionaler Raumbelastungen. Es wird aufgezeigt, wie die Landesregierung versucht, negative Folgewirkungen im Inwertsetzungsprozeß einzugrenzen und dabei Einfluß auf ihr traditionell nicht zustehende Landnutzungsrechte nimmt.

Ein zweites Beispiel ist die Südostküste Floridas, der traditionelle Tourismusraum im Vorfeld der Stadt Miami. Hier ist es zu Überausstattungen der touristischen Infrastruktur gekommen, was u.a. zu erheblichen ökologischen Veränderungen (u.a. Strandverlust) und infolge stagnierender touristischer Nachfrage auch zu sozio-ökonomischen Belastungen führte. Es wird analysiert, wie versucht wird, die Attraktivität dieser wichtigen Zielregion des Tourismus wiederherzustellen, welche Revitalisierungsmaßnahmen angestrebt und welche Interessenskonflikte ausgetragen werden.

Drittes Untersuchungsgebiet ist die Südwestküste Floridas, der Raum um Fort Myers, der sich in einer relativ jungen Phase der touristischen und allgemeinen

Inwertsetzung befindet. Am Beispiel der Insel-Gemeinde Sanibel bei Fort Myers soll aufgezeigt werden, mit welchen Mitteln eine an ökologisch vertretbaren und ökonomisch sinnvollen Prinzipien orientierte Wachstumskontrolle ermöglicht wird, um den touristischen Charakter dieser Region aufrechtzuerhalten und eine Entwicklung wie z.B. in Miami Beach zu verhindern.

Alle drei Untersuchungen geben zudem Antworten auf die in den überregionalen Überlegungen aufgeworfenen Fragen und Probleme für die lokale, z.T. auch regionale Ebene.

8.7.1 Entwicklung eines neuen Tourismusraumes, dargestellt am Beispiel der Orlando-Region in Zentral-Florida

8.7.1.1 Zentral-Florida bis zum Beginn der 1970er Jahre

Zentral-Florida besaß bis zum Beginn der 1970er Jahre seine touristischen Zentren an der Atlantikküste[1]; zum einen im Raum Daytona Beach, zum anderen wurde ab 1966 das John-F.-Kennedy-Weltraumzentrum am Cape Canaveral zur touristischen Hauptattraktion[2]. Zwischen dem 22.7.1966 und dem 1.1.1980 besuchten knapp 17,8 Millionen Touristen das Weltraumzentrum, wobei die höchsten Besucheraufkommen in den Jahren 1969, 1972, 1973, 1978 und 1979 mit jeweils mehr als 1,5 Millionen festgestellt wurden[3].
Das Binnenland Zentral-Floridas um Orlando lag zu diesem Zeitpunkt abseits der Haupttouristenströme. Zentral-Florida war durch einen überwiegenden Transittourismus gekennzeichnet: 1968 wurden in der Region East Central Florida 7,3 Millionen Durchreise-Touristen gezählt, die zusammen 93 Millionen Dollar im Gebiet ausgaben, während knapp 2,4 Millionen Touristen in der Region blieben, überwiegend als Sommertouristen in Daytona Beach, und 184 Millionen Dollar

---

[1]Unberücksichtigt bleibt in dieser Betrachtung die Entwicklung an der mittleren Golfküste.
[2]Im Jahre 1969 lagen 68 Prozent der kommerziellen Unterkunftskapazitäten der Region 'East Central Florida' (Counties: Brevard, Indian River, Lake, Orange, Osceola, Seminole, Volusia) in den Counties Volusia (Daytona Beach) und Brevard (John-F. Kennedy-Weltraumzentrum). Von den 4700 Unterkunftseinheiten des County Brevard befanden sich 1969 etwa 2000 Einheiten im Bereich von Cocoa Beach, nahe dem Cape Canaveral. Ermittelt aus: Economics Research Associates (ERA), Tourism in East Central Florida, Los Angeles, Washington, D.C., 1969, p.32
[3]TWA-Services, NASA Tours Division, unveröffentlichte Statistik, Kennedy Space Center, 1.4.1980, höchster Jahreswert: 1972 mit 1,668 Millionen Besucher

ausgaben. Im Raum Orlando wurden 1968 lediglich 623 000 Touristen gezählt.[4] Mit der touristischen Inwertsetzung des Binnenlandes zuerst durch die Walt Disney Gesellschaft, die an die zuvor verbesserte Infrastruktur im Raum Orlando anknüpfen konnte, wurde ein neues Touristenzentrum höchster Rangordnung abseits traditioneller touristischer Zielgebiete geschaffen und damit ein regionales Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum ausgelöst, was in der Folgezeit zu einer Umgestaltung der gesamten Region führte.

8.7.1.2 Die Walt Disney World

8.7.1.2.1 Standortwahl, Landerwerb und Ausbau

Aufgrund des kommerziellen Erfolges des Vergnügungsparks Disneyland bei Anaheim in Kalifornien (seit 1955) begann die Disneygesellschaft am Beginn der 1960er Jahre mit der Planung einer noch größeren Anlage, der Disney-World. Die Standortentscheidung, die an der Bevölkerungsverteilung des amerikanischen Nordostens und mittleren Westens orientiert war, fiel im Jahre 1963 auf Zentral-Florida. Hier trafen die klimatischen Bedingungen, die einen ganzjährigen Betrieb ermöglichen, mit den Haupttouristenströmen der Bevölkerung des amerikanischen Nordostens und Mittleren Westens zusammen. Die Errichtung der Anlage näher zu den Bevölkerungszentren wäre aus beiden Gründen ungünstiger gewesen. Innerhalb Floridas ist der Raum Orlando das geographische Zentrum zu den verschiedenen traditionellen Touristenzielen Floridas, liegt somit in günstiger Erreichbarkeit im Sinne von Tagesreisen und zugleich auf den Transitwegen in die Touristenzentren des Südens der Halbinsel.

---

[4] Ökonomische Basis der Orlando-Region war traditionell die Landwirtschaft, insbesondere der Zitrusanbau. Eine Streuung wirtschaftlicher Aktivitäten setzte 1956 mit der Niederlassung des Rüstungsunternehmens Glenn Martin Company (heute Marietta Corporation) ein (11 000 Arbeitsplätze). Es war der Ausgangspunkt für weitere Unternehmensansiedlungen der Elektro- und Computerindustrie (software) in Zentral-Florida. Durch diese Standortbestimmung setzte im Randbereich von Orlando eine Landnutzungsveränderung von bis dahin unbekanntem Ausmaße ein: Zwischen 1947 und 1961 vergrößerte sich die Suburbfläche um etwa das Dreifache unter Verdrängung des Weidelandes und des Zitrusanbaus. Dieser Prozeß erfuhr Ende der 1960er Jahre einen weiteren Entwicklungsschub, als 1968 einer der größten "Naval Training Center" der USA in Orlando eingerichtet wurde, in dem 1980 etwa 5 400 zivile und militärische Angestellte beschäftigt waren, sowie 7 000 Rekruten und Studenten permanent in Ausbildung stehen. Ermittelt aus: Economic Research Associates, 1969, p. 3, Mookherjee, Debnath, The Impact of Urban Growth on Land Use in the Urban Fringe of Orlando, Florida, in: Southeastern Geographer, Vol. 2, 1962, p. 13, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, An Economic Profile, Orlando, Januar 1981, ohne Seitenangaben

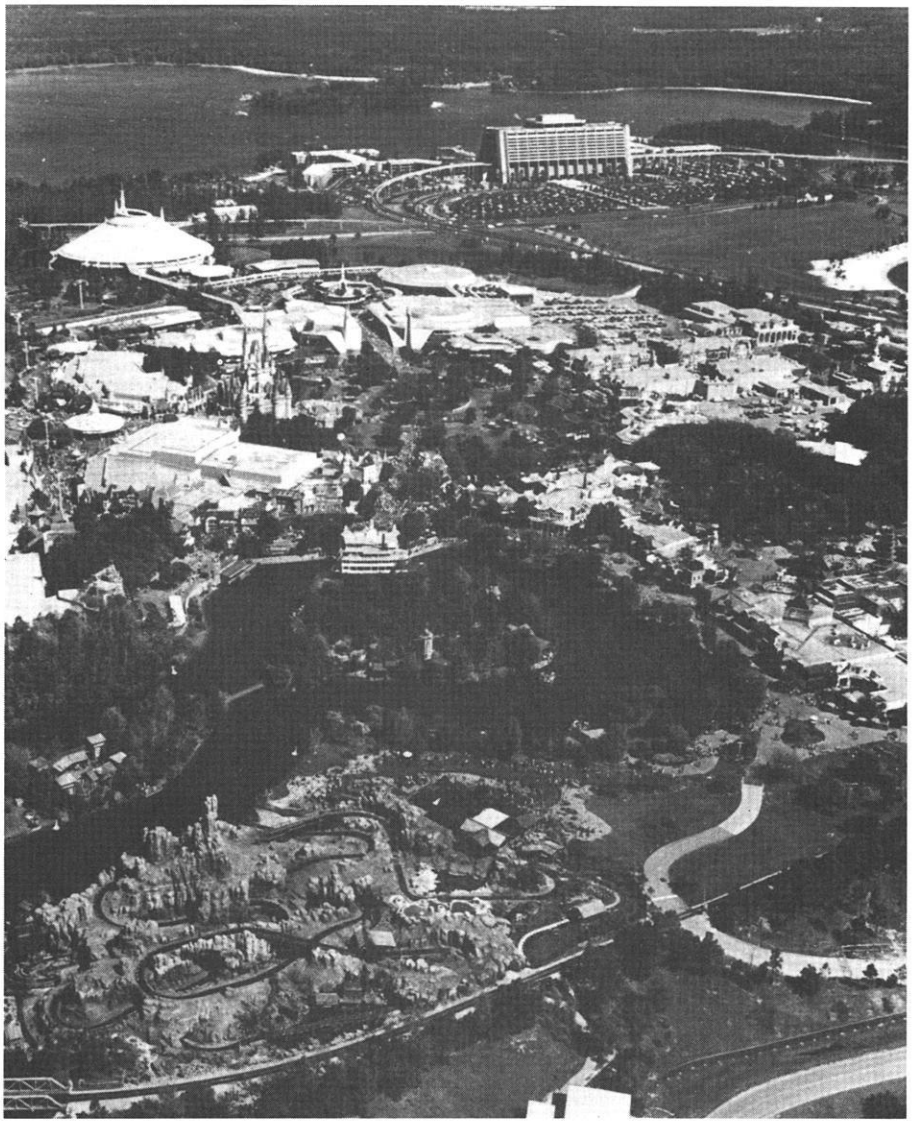
In diesen frühen 1960er Jahren verfügte die Orlando-Region noch über große Flächen offenes Land, aufgrund ihrer peripheren Lage zu den urbanen Gebieten Floridas mit entsprechend günstigen Bodenpreisen.
Der Landerwerb erfolgte in den Jahren 1964 und 1965. Zwanzig Meilen südwestlich von Orlando wurden 27 400 Acres (112 qkm) für die geplante Walt Disney World (WDW) erworben. Um eine Bodenspekulation zu verhindern, wurden über verschiedene und zum Teil in der Region unbekannte Agenturen mehr als 100 Besitzrechte für zusammen etwa 5 bis 5,5 Millionen Dollar gekauft.
Dabei bestand von vornherein der Plan, ein viel größeres Gebiet als das Disneyland in Kalifornien (250 Acres) zu erwerben, um alle touristischen Folgeentwicklungen auf räumliche Distanz zu halten und selbst die Möglichkeiten einer Angebotsvermehrung zu besitzen, was in Kalifornien nicht der Fall ist.
Erst nachdem der Landerwerb abgeschlossen war, teilte die Unternehmensleitung zusammen mit dem Governor von Florida im Jahre 1965 die Pläne der Disney-Gesellschaft der Öffentlichkeit mit. In der Folgezeit stiegen die Bodenpreise extrem von durchschnittlich 180 Dollar pro Acre (1964) auf etwa 40 000 Dollar pro Acre (1970) an, d.h. der Disney Besitz erfuhr eine Wertsteigerung von über einer Milliarde Dollar am Beginn der 1970er Jahre[5].

Die erste Ausbauphase der Walt Disney World begann mit den Grundarbeiten in den Jahren 1967 und 1968, wobei Wasserkontrollkanäle und Experimentalstationen eingerichtet wurden, um die direkte Umweltbelastung in Folge von Trockenlegungsmaßnahmen so niedrig wie möglich zu halten. Während der ersten Hauptbauphase in den Jahren 1969 bis 1971, durch die etwa 9000 Arbeitsplätze geschaffen wurden, errichtete man den Vergnügungspark "Magic Kingdom" auf etwa 100 Acres im Nordwesten des Besitzes (Foto 1), der mit seinen heute 45 Attraktionen ein Spiegelbild der Anlage in Kalifornien wurde. Bis zur Eröffnung der WDW am 1.10.1971 wurden insgesamt 400 Millionen Dollar investiert, nachdem man 1968 in einer Investitionsprognose bis zur Eröffnung der Anlage noch von 280 Millionen Dollar ausgegangen war.
In den Folgejahren bis 1980 verdoppelte sich die Investitionssumme auf 800 Millionen Dollar, um damit weitere touristische Attraktionen auf dem Gelände der WDW zu finanzieren.[6] Dazu zählt das etwa 2 500 Acres große "Vacation Kingdom", eine großzügig geplante vielseitige und weitläufige Ferienanlage um einen 200 Acres großen künstlichen See, der neben der Freizeitgestaltung auch

---

[5]Crompton, John L., Book Review: Zehnder, Leonard, Florida's Disney World: Promises and Problems, in: Leisure Sciences, Vol.1, 1977, No.1, p.110
[6]Walt Disney Productions, WDW News, Facts and Figures, Lake Buena Vista, 1979 ohne Seitenangabe, W.D.-Productions, Tencennial News, Lake Buena Vista 1981

Foto 1: Der Vergnügungspark "Magic Kingdom" in der Walt Disney World



Bildnachweis: Walt Disney Productions, 1981

der Wasserregulierung dient[7]. Am östlichen Rand des Disney Besitzes entstand die Feriensiedlung Lake Buena Vista auf 300 Acres (5 Hotels, 300 Villen, Shopping Center und Vergnügungskomplex), die auch ohne Gebührenerhebung zugänglich ist. Ein Kongreßzentrum mit 140 Villen erweiterte im Jahre 1980 das Walt Disney World-Angebot. Im Süden des Disney Besitzes wurden 8000 Acres als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Dieses Areal ist den Touristen des "Vacation Kingdom" zur Naturbeobachtung zugänglich. - Zur Bewältigung des Besucheraufkommens in der WDW legte man einen Parkplatz für 12 000 Autos, 10 Zubringer-Zugsysteme und drei Fährschiffe an. Etwa 80 Restaurants in der WDW versorgen die Besucher.

8.7.1.2.2 Besucheraufkommen und wirtschaftliche Bedeutung

Die WDW war von Beginn an ein großer Erfolg. Im ersten Jahr wurden bereits 10,7 Millionen Touristen gezählt, am Ende der 1970er Jahre lag das Besucheraufkommen mit 13 bis 14 Millionen auf einem etwa 30 Prozent höheren Niveau als während der ersten Hälfte des Jahrzehnts (Tabelle 75). Insbesondere ein

Tabelle 75: Besucheraufkommen und Touristenausgaben in der Walt Disney World, Florida und im Disneyland, Kalifornien

	WALT DISNEY WORLD/Florida			DISNEYLAND/Kalifornien		
Jahr[1)]	Besucher-zahlen in Millionen	Umsätze in Millionen $	Ausgaben pro Kopf in $	Besucher-zahlen in Millionen	Umsätze in Millionen $	Ausgaben pro Kopf in $
1972	10,713	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
1973	11,577	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
1974	10,834	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.
1975	12,515	236,3	22,08	10,062	110,4	10,97
1976	13,107	275,4	21,01	10,211	122,5	12,00
1977	13,057	300,5	23,01	10,678	140,6	13,17
1978	14,071	345,6	24,56	10,807	158,3	14,65
1979	13,792	389,6	28,25	10,760	177,7	16,51
1980[2)]	13,783	433,4	31,44	11,522	207,1	17,97
9 Jahre	113,448	1980,6 (6 Jahre)		64,040	916,6 (6 Jahre)	

1) Jahr endet am 30.9., 2) 1981 = 13,2 Millionen

Ermittelt aus: Walt Disney Productions, WDW News, World-History, Lake Buena Vista 1980, Annual Report 1979, Burbank, 1979, p. 5, Annual Report 1980, Burbank, 1980, pp. 11, 15, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today - An Economic Profile Januar 1981, ohne Seitenangaben, Grant, Gordon, Disneyland: The Dream Turns Twenty Five, in: United Mainliner, März 1980, p. 30, Demarest, Michael, Disney's Last Dreams, in: TIME, 4.10.1982, p.43.

---

[7]Das Vacation Kingdom besteht aus drei Hotels der oberen Preisklasse (1 845 Zimmer), die im Jahresdurchschnitt zu 99 Prozent ausgebucht sind, 825 Campingplätzen, Golfanlagen, Stränden mit Korallensand aus Hawaii, Motorbootanlagen, Tennisplätzen und Wanderwegen. Eröffnung: 1973.

Vergleich mit den Besucherzahlen im John-F.-Kennedy-Weltraumzentrum zeigt die Größenordnungsunterschiede[8]. Die Walt Disney World wurde damit zu einer der meistbesuchten Touristenattraktionen der Welt und übertraf darin alle Erwartungen: Noch 1969, während der Bauphase, wurde für 1975 mit einem Besucheraufkommen von 8,9 Millionen gerechnet, für 1980 mit 10,4 und für 1985 mit 11,9 Millionen. Diese Zahlen wurden erheblich übertroffen; in den ersten zehn Jahren des Bestehens der WDW kamen doppelt so viele Touristen wie noch 1971 geschätzt[9].

Um das Besucheraufkommen noch weiter zu steigern, wurde zwischen 1979 und 1982 auf etwa 450 Acres die noch von Walt Disney selbst konzipierte "Experimental Prototype Community of Tomorrow" (EPCOT) errichtet, die aus einer internationalen Pavillionausstellung (World Showcase) und einer Zukunftswelt (Future World) besteht. Durch dieses 800 Millionen Dollar kostende größte private Bauprojekt der USA, das die bisherige Investitionssumme in die Gesamtanlage verdoppelte, wurden 5000 Arbeitsplätze geschaffen[10]. Für die Zeit nach der Eröffnung des EPCOT-Centers am 1.10.1982 wird mit einem durchschnittlichen Jahresbesucheraufkommen in der WDW von 22 Millionen gerechnet, womit ein Niveau erreicht würde, das um mehr als ein Drittel über dem jetzigen läge[11].

Die Vergnügungsparks der Walt Disney Productions sind außerordentlich kapitalintensiv und zudem wachstumsorientiert. Die Umsätze, die in der Walt Disney World erwirtschaftet werden, hatten 1975 ein Kapitalvolumen von 236,3 Millionen Dollar und stiegen bis 1980 nominal um 83 Prozent auf 433,4 Millionen Dollar an; preisbereinigt um 31 Prozent. Sie liegen weit über den Einnahmen, die im Disneyland erzielt werden (Tabelle 75), dies ist auf das größere Angebot zurückzuführen.

Etwa ein Fünftel der Ausgaben der Touristen in den Vergnügungsparks sind als Bruttogewinne ausgewiesen. Sie beliefen sich für beide Vergnügungsparks im

---

[8]Höchstes Tagesaufkommen WDW; 31.12.1980 = 92 969, Kennedy Weltraum-Zentrum 14 378 (28.12.1971)

[9]Besucherprognose für die WDW im Jahre 1971 für den Zeitraum 1971-1981: 65 Millionen; tatsächliches Aufkommen: 127 Millionen Touristen (Vergleichszahl Disneyland, Kalifornien; 1955-1980 = 180 Millionen). Ermittelt aus: Economic Research Associates, 1969, p. 47, Tencennial News, 1981, Grant, Gordon, Disneyland: The Dream Turns Twenty Five, in: United Mainliner, März 1980, p. 30

[10]An der Finanzierung beteiligten sich Großunternehmen wie General Motors, Exxon, American Express, Kodak, Coca Cola, Kraft, General Electric, Bank of America

[11]Ein weiteres Großprojekt "Magic Kingdom" der Disney-Productions entsteht in Tokio für 300 Millionen Dollar (1979-1983).

Jahre 1975 auf 61 Millionen Dollar und stiegen um mehr als das Doppelte auf 127,5 Millionen Dollar im Jahre 1980. Dies ist ein Ausdruck des kommerziellen Erfolges des Unternehmens. Dabei nahmen die Bruttogewinne im Jahresabstand stärker als die Umsätze zu (Ausnahme 1980), d.h. die Kosten konnten zunehmend günstiger gestaltet werden (Tabelle 76).

Tabelle 76: Umsätze und Gewinne der Walt-Disney Gesellschaft in den Bereichen "Entertainment & Recreation" (beide Vergnügungsparks), in Millionen Dollar

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Umsätze	343,7	401,6	445,2	508,4	571,1	643,4
Brutto-gewinne[1)]	61,0	70,4	92,1	106,0	120,6	127,5

1) Operating Income = vor Corporate Expenses und vor Steuern, Abweichungen zu Tab. 75 möglich

Ermittelt aus: Walt Disney Productions, Annual Report 1979, p. 38, Annual Report 1980, p. 46

Die Walt-Disney-Gesellschaft führte 1980 fast 113 Millionen Dollar Steuern ab[12]. Da die Walt Disney World in Florida mit ihren Umsätzen zu mehr als 47 Prozent (1980) an den Gesamtumsätzen der Walt-Disney Productions beteiligt ist, bedeutet dies, daß in Florida ein direktes Steueraufkommen von etwa 53 Millionen Dollar für alle fiskalischen Ebenen erbracht wurde. Diese Steuereinnahmen sind für die öffentlichen Hände wichtige Anreize, die Tourismuswirtschaft in diesem Raum zu fördern (Infrastruktur, Werbung etc.).

8.7.1.2.3 Ursachen für den Erfolg der Walt-Disney-World

Der Versuch, eine ideale kommerzielle Freizeitlandschaft zu gestalten, ist neben der günstigen Standortwahl auch aufgrund des Zusammentreffens mehrerer Ausstattungs- und Nachfragefaktoren als gelungen anzusehen:

1) Die Nachfrageäußerungen der Touristen

Die Lebens- und Arbeitssituation der Menschen in den urbanen Ballungsgebieten der USA führen u.a. zu einem Verlust an Kreativität und beim überwiegenden Teil der Touristen zu einer Bevorzugung des passiven Erlebnisbereiches. Der Tourist in der Disney World stößt unter diesen Prämissen auf das wohl perfek-

---

[12]Gesamtumsätze 1980 inklusive Konsumgüter und Filmproduktion 914,5 Millionen Dollar, davon 135,2 Millionen Nettogewinne, Walt-Disney-Productions, 1980 Annual Report, pp. 1, 38

teste Unterhaltungsangebot in der Welt. Die Darbietungen, bei denen die Unterschiede zwischen Lebewesen und computergesteuerten Robotern verschwimmen, wo ganze Landschaften elektronisch gesteuert werden, regen insbesondere das "Kind im Erwachsenen" an, so daß Disney World für Erwachsene möglicherweise attraktiver ist als für Kinder.
Identifikationspunkte für alle Generationen sind die Disney-Produkte, wie Mickey Mouse und Donald Duck, die seit einem halben Jahrhundert in den Medien des Landes gegenwärtig sind und deren tatsächliches Antreffen im Vergnügungspark zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor des Unternehmens wurde.

2) Die Gegenwelt zum Alltag

Alltagsfluchttendenzen sind mit der Suche nach einer Gegenwelt, einer konfliktfreien Welt, verbunden. Die Disney Gesellschaft hat dieses Anliegen konsequent aufgenommen und verwirklicht. Walt Disney selbst, dessen Lebenslauf eine Verkörperung des amerikanischen Traums darstellt[13], hat diese Vorstellungen konzipiert: "Ich will nicht, daß unsere Besucher die reale Welt sehen, in der sie leben müssen. Ich will, daß sie sich wie in einer anderen Welt fühlen, die voller Freundlichkeit ist"[14].

Die Vergnügungsstadt "Magic Kingdom" wurde als humane Stadt vom Reißbrett her perfekt geplant. Alle Belastungen der Großstädte Amerikas sind hier durch konsequente Umsetzung von Planungsideen verhindert worden, so daß die "Tagstadt" nicht nur ein Gegenmodell, sondern auch ein Vorbild für Planungen in anderen, in wirklichen Städten sein kann[15]: Magic Kingdom ist eine fußgängerfreundliche Stadt (elastischer Asphalt), die Transportmittel fahren emissionsfrei, die Ver- und Entsorgung erfolgt in einem unterirdischen Ringtunnel. Abwässer werden einer Baumschule zugeleitet, Abfälle in einem Recycling-System in nutzbare Energie umgesetzt. Satellitenfotos überwachen Umweltveränderungen. Diese Stadt stellt somit eine echte Alternative zu den Situationen in den amerikanischen Städten dar.

In den Attraktionen spiegelt sich ausschließlich positives Denken wider, z.B. in der Darstellung der Vergangenheit (Wilder Westen), des technischen Fortschritts,

---

[13]Geboren 1901 in Chicago als Sohn eines armen Bauhandwerkers, gestorben 1966 als Millionär.
[14]Grube, Dankwart, Am Anfang war die Maus, in Geo-Magazin, 1977, Nr. 8, p. 90
[15]Peter Blake, ein führender amerikanischer Architekturkritiker:; "Die WDW ist die einzige neue Stadt von Bedeutung, die seit dem ersten Weltkrieg in den USA gebaut wurde", Grube, D., 1977, p. 93

der Gleichheit aller Menschen (Puppenwelt) und der amerikanischen Gegenwart ("Everything is beautiful in the USA"). Verstärkt wird diese Einstellung durch das sehr freundliche Auftreten der überaus "korrekt" gekleideten Angestellten der WDW[16].

Die konfliktfreie Weltschau wird in den neuen Attraktionen des EPCOT-Centers ab 1982 fortgesetzt: Dort wird demonstriert, wie im nächsten Jahrtausend die Energieversorgung, das Verkehrswesen, die Weltraum- und die Meeresnutzung harmonisch organisiert wird.

In der konfliktfreien Darbietung der Welt liegt neben dem als positiv zu wertenden Abwechslungscharakter zum Alltag die Gefahr einer starken Manipulierbarkeit: Wenn den computergesteuerten Plastik-Figuren frenetischer Beifall gespendet und mit ihnen zusammen eine sehr emotionstragende Fassung der Nationalhymne im Rahmen einer einseitig positiven Geschichtsbeschreibung der USA gesungen wird, dann wird der Identifikationssuche des einzelnen auf einer recht oberflächlichen Ebene entsprochen[17].

8.7.1.3 Folgeentwicklungen der Walt Disney World in Zentral-Florida

Die großen Kapitalinvestitionen der Tourismuswirtschaft und das hohe Besucheraufkommen in der Orlando-Region sind nicht auf das Gelände der Walt Disney World beschränkt. Außer den Investitionen der Disney-Gesellschaft wurden von der privaten Tourismuswirtschaft in den Counties Orange und Osceola während der 1970er Jahre insgesamt 2,3 Milliarden Dollar investiert[18]. Diesen Investitionen der Privatwirtschaft standen im gleichen Zeitraum Touristenausgaben in der Region von 14 Milliarden Dollar gegenüber, so daß sich diese Investitionen relativ schnell amortisieren werden.

8.7.1.3.1 Expansion der Vergnügungsindustrie

Der Erfolg der WDW regte andere Unternehmen der Unterhaltungsindustrie an, am Tourismus-Boom Zentral-Floridas zu partizipieren und Investitionen vorzunehmen. So sind im Laufe der 1970er Jahre eine Reihe von Vergnügungsparks im Umkreis der WDW eingerichtet und erweitert worden. Dazu zählt die "Sea World of Florida", einer der größten kommerziellen Tierparks der Welt (50 ha),

---

[16] Kleidung, Haarlänge und Auftreten sind Bestandteile der Arbeitsverträge.
[17] Eigene Beobachtungen, März 1980
[18] Walt Disney Productions, Tencennial News 1981

deren Kosten bei Eröffnung (1973) 23 Millionen Dollar betrugen und die von über 3 Millionen Besuchern (1980) aufgesucht wird[19].
Die Konzentration dieser hochtechnisierten Vergnügungsindustrie im Raum Orlando hat unter anderem dazu geführt, daß es traditionellen Schaustellern unmöglich wurde, in Zentral-Florida wirtschaftlich zu arbeiten[20].

Dabei hatten alle Folgeinvestitionen der Vergnügungsindustrien aufgrund der verteuerten Bodenpreise nicht mehr die gleichen Startbedingungen wie die Walt Disney Productions. Die Boden- und Immobilienmakler betrieben im ganzen Land großangelegte Werbekampagnen, so daß der Boden in einem Radius von 200 Meilen um Orlando der Spekulation unterlag, deren Ziel es vorrangig war, einen Gewinn durch Weiterverkauf zu erzielen. Für die Investoren ergaben sich daraus erhebliche Verteuerungen. So erwarb z.B. die Hotel-Kette "Holiday Inn" im Jahre 1966 ein Gelände in der Nähe der WDW für 4000 Dollar pro Acre. Vier Jahre später bezahlte die Ölfirma "Marathon Oil" auf dem Nebengrundstück 155 000 Dollar pro Acre[21].

8.7.1.3.2 Expansion weiterer touristischer und urbaner Infrastruktur

Die Etablierung der Vergnügungsindustrie in Zentral-Florida löste einen extremen Bauboom aus. Neben der Errichtung der Vergnügungsparks selbst wurde in den 1970er Jahren ein Ausbau der Unterkunftskapazitäten von über 400 Prozent erreicht (Tabelle 78): im Jahre 1971 gab es 6300 Hotel- bzw. Motelzimmer in der Orlando-Region[22]. 1980 war diese Zahl auf 32 027 gestiegen und erreichte damit das Niveau von Miami Beach (1980 = 30 671). Von allen Hotel- und Motelneubauten, die in Florida zwischen 1970 und 1980 errichtet wurden, entfielen 28 Prozent allein auf das County Orange[23]. Zur Abwicklung der Finanzgeschäfte im Rahmen der Bauaktivitäten ließen sich unmittelbar nach der Eröff-

---

[19]Weitere Attraktionen sind ein Wachsfiguren-Museum, die "Stars Hall of Fame", das sechs Millionen Dollar kostete und 880 000 Besucher (1978) zählte, das fünf Millionen Dollar Objekt "Circus-World", dessen Kapazität in den Jahren 1977/78 verdoppelt wurde und 1,1 Millionen Besucher (1980) verzeichnete, das Wasserspielzentrum "Wet n' Wild", das 1977 für 4 Millionen Dollar angelegt wurde, ein "Mystery Fun House" für 0,5 Millionen Dollar, ein Automuseum (1979) und mehrere kleinere Anlagen, wie Gärten und Zoos. In einigem Abstand dazu befindet sich die etwas ältere Anlage "Cypress Gardens", die 1980 von 1,4 Millionen Touristen besucht wurde.
[20]Dr. Pellengill, Florida Department of Community Affairs, Gespräch, März 1980
[21]What Walt hath wrought, in Forbes, Vol. 109, No.11, 1.6.1972, p.21
[22]Orlando-Region ist identisch mit Orlando SMSA, bestehend aus den Counties Orange, Osceola und Seminole
[23]Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy of Region IV, Miami, Juni 1981, p. 23

nung der Walt Disney World sieben neue Banken in Orlando nieder, am Beginn der 1980er Jahre waren es bereits 80 Banken, ein Indiz für die wirtschaftlichen Auswirkungen des Tourismus[24].

Die Ökonomisierung der Region durch den Tourismus läßt sich außerdem am Kaufkraftindex ablesen: Die Umsatzsteigerungen des Einzelhandels wurden überwiegend durch außerregional erwirtschaftetes Kapital ermöglicht (Tabelle 77), wodurch die Stadt Orlando im Umsatzvolumen des Einzelhandels von der 75. auf die 53. Position in den USA zwischen 1970 und 1980 vorrückte[25]. Die Anzahl der Einkaufszentren stieg im gleichen Zeitraum von 4 auf 30.

Tabelle 77: Kaufkraftindex der Counties der Orlando SMSA 1970 bis 1979

County	Haushalts-zuwachs	Haushaltseinkommens-zuwachs, nominal	Umsätze des Einzelhandels
Orange	50%	73%	185%
Osceola	114%	148%	436%
Seminole	82%	73%	670%

Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, Florida County Comparisons, 1980, pp. 12, 138, Southeast Banking Corporation, Analysis and Outlook for the Economy of Region IV, Miami 1981, p. 25

8.7.1.3.3 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum im Raum Orlando

Ein Resultat der Wirtschaftsaktivitäten in der Orlando-Region während der 1970er Jahre ist die Schaffung von 125 965 neuen Arbeitsplätzen. Die Zahl der Arbeitsplätze stieg von 174 800 (1970) auf 300 765 (1980), davon wurden 52 127 (1971-1981) allein durch das Auftreten der Walt Disney World geschaffen, 13000 bis 16000 in der WDW selbst. Nach der Eröffnung des EPCOT-Centers wird mit weiteren 7 000 neuen Arbeitsplätzen gerechnet[26].
Infolge der Schaffung neuer Arbeitsplätze stieg die Zahl der Einwohner in der Orlando SMSA in den 1970er Jahren von 453 270 (1970) auf 700 699 (1980) um insgesamt 55 Prozent, wobei sich der prozentual stärkste Zuwachs nördlich der Stadt Orlando, im Seminole County mit plus 115 Prozent (1980 = 179 152 Einwohner) einstellte[27]. Dies löste eine rapide Entwicklung auf dem Immobilien-

---

[24]Orlando Chamber of Commerce, Orlando-Today, An Economic Profile, Januar 1981, Orlando, ohne Seitenangaben.
[25]ebenda
[26]Walt Disney Productions, Tencennial News 1981, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, An Economic Profile, Juli 1979, ohne Seitenangaben
[27]U.S. Department of Commerce, 1980 Census of Population and Housing, Advance Report, Florida, Washington, D.C. 1981, pp. 9, 10, 12

markt aus: Die Zahl der Wohneinheiten stieg in dem Jahrzehnt in der Orlando SMSA um 120 680 Einheiten, was einem Zuwachs von 77 Prozent entsprach[28].

8.7.1.3.4 Unregelmäßigkeiten in der Entwicklung während der 1970er Jahre

Das starke Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum in der Orlando-Region während der 1970er Jahre vollzog sich nicht gleichmäßig, sondern zeigte zur Mitte des Jahrzehnts Stagnationstrends, bzw. leicht rückläufige Entwicklungen.

Die Belebung der regionalen Wirtschaft ging neben der Einrichtung der Vergnügungsparks insbesondere von der starken Nachfrage nach Hotel- und Motelbauten aus. Zwischen 1971 und 1974 wurde die bestehende Kapazität vervierfacht, von 6300 Zimmer auf 25 000 Zimmer (Tabelle 78). Die Auslastungsquote in den kommerziellen Unterkünften von 80 Prozent im Jahresdurchschnitt (1972) spiegelt den Tourismusboom der frühen 1970er Jahre bei noch vergleichsweise geringer Kapazität wider.

Tabelle 78: Die Hotel- und Motelkapazitäten in der Orlando SMSA während der 1970er Jahre

Jahr[1)]	Zimmeranzahl	Auslastungsrate im Jahresdurchschnitt
1971	6 300	o.A.
1972	8 700	80%
1974	25 000	53%
1976	30 297	59%
1978	31 475	67%
1980	32 027	70%

1) jeweils 1.1. des Jahres

Ermittelt aus: Florida Department of Business Regulation, Public Lodging and Food Service Eastablishments, Tallahassee 1976, 1978, 1980, ohne Seitenangaben, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, An Economic Profile, Juli 1979, Judge, Joseph, Florida's Booming- and Beleaguered-Heartland, in: National Geographic Magazin, Vol. 144, 1973, p. 596

In der Folge der Energiekrise, die sich 1974 im Bundesstaat Florida besonders durch das Ausbleiben von Autotouristen äußerte und z.B. auch in der Walt Disney World einen leichten Besucherrückgang brachte, fiel die Auslastungsquote der Hotels und Motels in Orlando auf 53 Prozent zurück, gerade zum Zeitpunkt der größten Angebotsbereitstellung. Mit dem Ausbleiben eines Teils der Touristen waren vorübergehend Überkapazitäten entstanden. Da eine profitable Führung von kommerziellen Unterkünften erst bei einer Auslastung von etwa zwei Dritteln im Jahresdurchschnitt möglich ist, bedeutete dies für einen Teil

---

[28]ebenda, Wohneinheiten 1970 (156 282), 1980 (276 964)

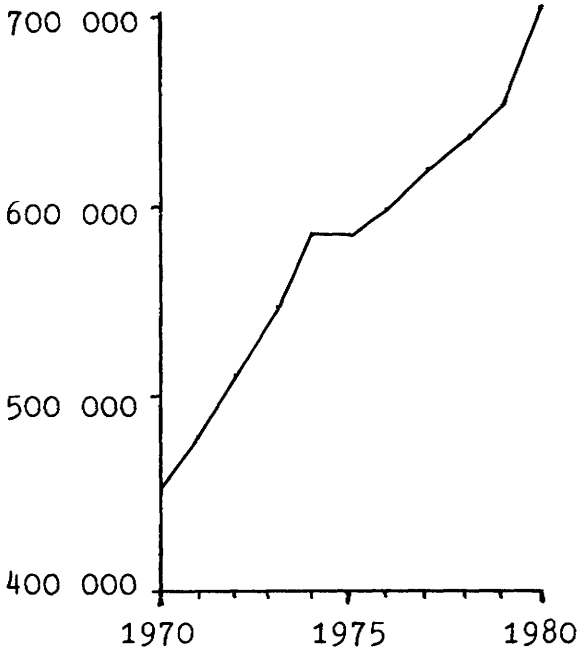
der Branche wirtschaftliche Verluste. Die profitable Auslastungsquote für den Durchschnitt aller Hotels und Motels war in der Orlando-Region erst wieder 1978 erreicht. Trotzdem fand auch in dieser nachfrageschwächeren Zeit (1974-1978) ein weiterer Ausbau der Unterkunftskapazitäten um 26 Prozent statt. Dies deutet darauf hin, daß die Auslastungsquoten in den Hotels der verschiedenen Preiskategorien recht unterschiedlich gewesen sein müssen bzw. kapitalkräftige Investoren unabhängig vom Konjunkturverlauf wirtschaftlich tätig wurden. Die Rezession zur Mitte der 1970er Jahre hatte somit nicht die Bauwirtschaft im Bereich der touristischen Infrastruktur erfaßt, vielmehr betraf sie den Haus- und Wohnungsbau, da die Bevölkerungszahl in der Orlando Region zur Mitte des Jahrzehnts stagnierte (Figur 83). Der Bauboom, der 1972 am stärksten ausgeprägt war, brach in der Rezession zusammen, was sich in der Folge auf dem Arbeitsmarkt sehr einschneidend auswirkte (Tabelle 82). Vergleichbares gilt für die Höhe des Investitionskapitals im Bausektor, das erst im Jahre 1979 den nominellen Wert von 1973 überstieg[29]. Auch in künftigen Rezessionsphasen besteht für die nichttouristische Bauwirtschaft die Gefahr, besonders anfällig zu sein und Überkapazitäten zu schaffen: Die Kosten für ein Einfamilienhaus in Zentralflorida haben sich aufgrund der Bodenpreisentwicklung von durchschnittlich 28 000 Dollar (1972) auf 47 000 Dollar (1978) verteuert bei gleichzeitiger Verkleinerung der Wohnfläche um etwa ein Drittel[30]. Um ein Haus kaufen und unterhalten zu können, wäre 1977 ein durchschnittliches Familieneinkommen von 18 000 Dollar Voraussetzung. Dieses lag in den Counties der Planungsregion East Central Florida nur bei 14 604 Dollar[31].
Das bedeutet, daß sich nur überdurchschnittlich gut verdienende Familien den Kauf eines Hauses leisten können. Da die meisten der touristischen Arbeitsplätze den nur unterdurchschnittlichen Einkommensgruppen zugerechnet werden, ist bei der Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges am gesamten Arbeitsplatzmarkt die Schaffung von Überkapazitäten auf dem Häusermarkt beinahe vorprogrammiert, wenn nicht durch die Ansiedlung einkommensstärkerer Berufe in Zentral-Florida das Durchschnittseinkommens verbessert wird.

Genau dies wird in Orlando angestrebt. Obwohl man davon ausgehen kann, daß die derzeit im touristischen Bereich getätigten Investitionen (Tabelle 80) auch in den 1980er Jahren die Wirtschaft der Orlando-Region entscheidend prägen werden, wird eine stärkere Wirtschaftsstreuung zugunsten sauberer Wachstums-

---

[29]Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today 1979 und 1981. Werte 1973 = 544 Millionen Dollar, 1975 = 146 und 1979 = 629 Millionen Dollar
[30]Die Häuser der Bauperiode 1979-1983 sollen durchschnittlich 56 000 Dollar kosten, in: East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts 1979-1983, Vol.2, 1979, p.11
[31]ebenda, p. 22

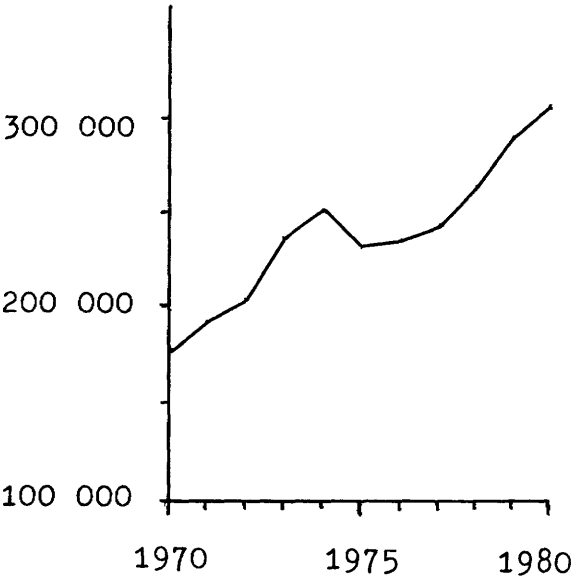
Figur 83: Die Bevölkerungsentwicklung in Orlando (SMSA), 1970 bis 1980



1970, 1980 Censuserhebungen,
1971 bis 1979 Fortschreibungswerte

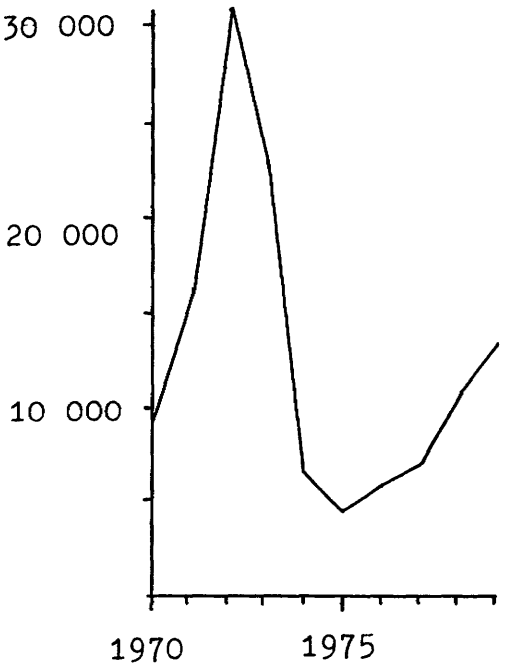
Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, The Council Quarterly IV-79, p. 6, U.S. Dep. of Commerce, 1980 Census, Florida, pp. 9, 10, 12

Figur 84: Die Arbeitsplatzentwicklung in Orlando (SMSA), 1970 bis 1980



Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council. The Council Quarterly IV-79, pp. 9, 11, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today. An Economic Profile, 1981

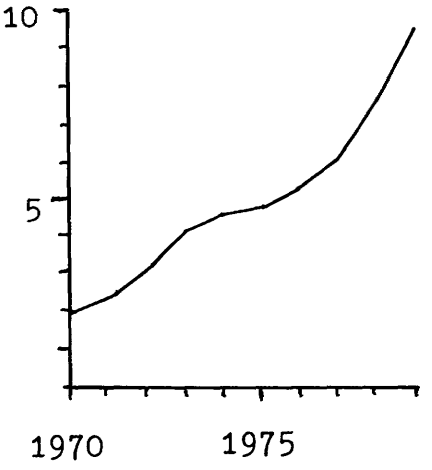
Figur 85: Die Bauentwicklung in Orlando (SMSA) 1970 bis 1979, Anzahl der genehmigten Bauanträge für Ein- und Mehrfamilienhäuser[1] sowie Mobile Homes.



1) Ein Großteil der touristischen Unterkunftskapazitäten wird unter Mehrfamilienhäuser subsummiert.

Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, The Council Quarterly, IV-79, Winter Park 1980, p. 16

Figur 86: Die nominale Umsatzentwicklung des Einzelhandels in Orlando (SMSA), 1970 bis 1979 in Milliarden Dollar.



Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, The Council Quarterly, IV-79, p. 21

industrien gefördert[32]. Aufgrund der großen Zukunftschancen dieser Wirtschaftsbereiche kann diese für den Sunbelt so typische Wirtschaftsansiedlung in künftigen Rezessionsphasen möglicherweise Wirtschaftseinbrüche verhindern, eine Funktion, die bislang überwiegend dem Tourismus allein zukam.

8.7.1.3.5 Gegenwärtige Entwicklungstendenzen in der Orlando-Region

Nach dem ersten großen Investitionsboom in den frühen 1970er Jahren befindet sich die Orlando-Region seit 1978, mit Trendverstärkung in den Jahren 1979 und 1980, in einer zweiten intensiven Investitionsphase. Diese äußert sich in einer regen Bautätigkeit, die mindestens bis 1983/84 andauern wird, sich möglicherweise aufgrund der Hochzinspolitik in den USA in den Jahren 1981/82 zeitlich strecken könnte.
Nominal werden die derzeitigen Kapitalinvestitionen die Größenordnungen der frühen 1970er Jahre weit übertreffen (Tabelle 80). Wiederum gehen dabei von der touristischen Inwertsetzung entscheidende Impulse aus: die größten Einzelinvestitionen nimmt die Disneygesellschaft mit mindestens 947 Millionen Dollar vor (1979-1982), wobei das EPCOT-Projekt und ein Kongreßzentrum auf dem Gebiet der Walt Disney World die Investitionsschwerpunkte bilden.
Der Kongreßtourismus in Orlando, der wirtschaftlich zunehmende Bedeutung erlangt - die Zahl der Kongreßteilnehmer stieg von 80 000 (1973) auf 429 000 (1980) - wird durch den Bau eines County Orange Kongreßzentrums (1980-82) zusätzlich gefördert. Es ist mit 42 Millionen Dollar Baukosten veranschlagt[33].

Ein weiteres touristisches Großprojekt stellt die Anlage "Little England" dar, die auf 1328 Acres in der Nähe der Walt Disney World für etwa 500 Millionen

---

[32]Zu den größten Firmenniederlassungen in der Orlando SMSA in den 1970er Jahren zählten: Martin-Marietta Aerospace, General Electric, Brunswick Corporation, Stromberg-Carlson, NCR-Corp. Als einziges Großunternehmen außerhalb des Elektronik-Sektors siedelte sich das Verpackungsunternehmen Owens-Illinois in Orlando an. 1979 verstärkte die Verwaltung des County Orange die Unternehmensansiedlung durch die Bereitstellung günstiger Kredite (38 Millionen $). Daraufhin ließen sich 1979/80 weitere 22 Unternehmen in Orlando nieder (u.a. Western Electric, Burroughs Corp. und Westinghouse mit allein 3000 neuen Arbeitsplätzen. Auch die günstigen Büromieten fördern diesen Ansiedlungsprozeß (pro sq.foot 1978: Orlando 6,93 $, New York 17-22 $, Los Angeles und Boston 10-16 $, Dallas 8,50-9,50 $). Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts 1979 - 1983, 1979, p. 31, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today 1981

[33]Einnahmen aus dem Kongreßtourismus in Orlando, 1980 = 90 Millionen Dollar, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, An Economic Profile, Januar 1981

Dollar in den Jahren 1980 bis 1983 errichtet wird. Zentrales Thema dieses Vergnügungsparks wird die Darstellung der britischen Geschichte sein. Hotels, Motels, Restaurants, ein Camping- und ein Golfplatz, sowie eine kleine Wohnsiedlung werden auf dem Gelände parallel errichtet.
Für etwa 100 Millionen Dollar wird die "Sea-World" in den Jahren 1979 bis 1983 ausgebaut und gehört somit ebenfalls zu den touristischen Investitionsgroßprojekten dieser Jahre.

Allein für die Projekte EPCOT, Sea World und das Orange-Kongreßzentrum werden zusätzlich 4750 Hotel- bzw. Motel-Zimmer benötigt, um dem zu erwartenden touristischen Mehraufkommen zu entsprechen. Außerdem müssen zusätzlich Unterkünfte für die Anlage "Little England" und für eine geplante Filmstadt "Universal Studio Tours" (nach dem Vorbild in Hollywood, Kalifornien) sowie kleinerer Projekte errichtet werden, so daß insgesamt in den 1980er Jahren in der Orlando-Region mit dem Bau von etwa 15 000 Unterkunftseinheiten gerechnet werden kann.
Da ein höheres Touristenaufkommen die Nachfrage nach Einzelhandelsgütern steigert, werden zeitgleich mehrere Einkaufszentren in der Orlando-Region errichtet. Die Schätzungen der Investitionssummen des Einzelhandels schwanken zwischen 175 und 600 Millionen Dollar.

Zu den Parallelinvestitionen der touristischen Großprojekte zählen die öffentlichen Ausgaben zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur:
Das kostenintensivste öffentliche Projekt stellt der Ausbau des Flughafens von Orlando dar, auf dem sich das Passagieraufkommen in den vergangenen 15 Jahren um ein Mehrfaches erhöht hat.

Tabelle 79: Passagierzahlentwicklung des Flughafens Orlando, 1965 bis 1980

Jahr	Passagierzahl
1965	0,5 Millionen
1970	1,0 Millionen
1975	3,3 Millionen
1980	6,5 Millionen

Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, The Council Quarterly, IV, 1979, p. 8 Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, An Economic Profile, Orlando, Januar 1981

Eine erste Ausbauphase des Flughafens wurde 1976 abgeschlossen und führte zur Anerkennung als Internationaler Flughafen. In den Jahren 1979 bis 1981 wurden 125 Millionen Dollar für den Ausbau eines neuen Terminals investiert (1981 eröffnet), und in den Jahren 1981 bis 1983 werden weitere 169 Millionen Dollar

bereitgestellt, um damit Ausbaufolgeprojekte zu finanzieren. Mit diesen Investitionen soll der Flughafen in Orlando Kapazitäten für 10 Millionen Passagiere pro Jahr erhalten[34].
In den Straßenbau werden im Zeitraum 1979 bis 1983 etwa 65 Millionen Dollar investiert, die insbesondere zur Straßenverbreiterung und zum Ausbau der Straßenkreuzungen im Bereich der Walt Disney World vorgesehen sind, sowie für die Verbesserungen der Straßenverbindungen aus der Kissimmee-Region in Richtung Walt Disney World[35]. Obwohl die Zufahrtsstraßen zur Walt Disney World (I-4) zehn, z.T. zwölfspurig sind, kommt es in Kreuzungsbereichen zu erheblichen Rückstaus, die es zu vermeiden gilt.

Zur Mitte der 1980er Jahre ist mit dem Baubeginn einer Ringautobahn um Orlando und mit dem Aufbau eines Massentransportsystems zu rechnen. Erste Langzeitplanungen wurden 1980 in Angriff genommen[36].
Allein diese touristischen Großprojekte der Privatwirschaft und die öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen schaffen mehr als achteinhalbtausend Arbeitsplätze, die allerdings zeitlich begrenzt sind. Nach der Fertigstellung dieser tourismusbezogenen Projekte werden mindestens dreizehneinhalbtausend neue, permanente Arbeitsplätze bereitgestellt werden (Tabelle 80), vergleicht man diese Zahl mit der Zahl der generell zu erwartenden Arbeitsplätze von mindestens 17 000 (1979-83), so wird deutlich, daß der Arbeitsmarkt von Orlando auch weiterhin beinahe monofunktional vom Tourismus bestimmt wird.

Aufgrund der Wirtschaftsaktivitäten und der Arbeitsplatzerweiterungen ist mit einer weiteren rapiden Bevölkerungszunahme zu rechnen: in der ersten Hälfte der 1980er Jahre mit etwa 100 000 Neubewohnern, von denen die Altersgruppe der 25-bis 44jährigen die größte Einzelgruppe darstellen wird[37]. Dadurch wird die Nachfrage nach neuen Wohnkapazitäten angeregt. Für mehr als 1,6 Milliarden Dollar ist der Bau von knapp 29 000 Wohneinheiten im Zeitraum 1979-1983 geplant, wofür 2 500 bis 3 500 Arbeitskräfte benötigt werden. Allerdings ist das Problem die Finanzierbarkeit der Häuser durch einen Teil der Neubewohner nicht gelöst.

---

[34]Walk, John, Airport Battle could doom Bond Sales, in: Sentinel Star, Orlando, 13.3.1980, pp. 1, 17
[35]East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts 1979-1983, Vol. 2, Winter Park 1979, pp. 39-41
[36]Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, Januar 1981, Orlando ist heute außerdem der bedeutendste Zielort für Bahnreisen in Florida. Täglich ca. 600 Passagiere, außerdem Autoreisezugverbindungen aus Lorton/Virginia.
[37]East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts, 1979, p. 21, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today 1981

Tabelle 80: Auswahl der bedeutendsten Bauvorhaben in der Orlando-Region (SMSA), 1979 bis 1983

Projekt	Bauzeit	Investitionssumme/Mill.$	Arbeitsplätze vorübergehend	Arbeitsplätze permanent
A) touristisch				
Privatwirtschaft				
Walt Disney W.				
EPCOT-Center	1979-82	900	5 000	7 000
Kongreßzentrum	1979-80	47	360	
Little England	1980-83	500	o.A.	o.A.
Sea World-Erweiterung	1979-83	100	600	1 500
Sheraton-Hotel	1979-81	50	150	o.a.
Einkaufszentren	1979-83	175/600	700	3 000
Öffentlich				
Orlando-Flughafen	1979-83	294	1 000	2 000
Straßenbau	1979-83	60	375	-
Orange County-Kongreßzentrum	1979-81	42	200	o.A.
Summe A)		ca. 2 600	8 385	13 500
B) andere				
Haus/Wohnunghsbau[1]:				
Orange County	1979-83	860	2500/3500	
Osceola County	1979-83	123		
Seminole County	1979-83	640		
Bürogebäude	1979-80	45	o.A.	o.A.
	1981	84	o.A.	o.A.
Western Electric	1980-84	500	o.A.	o.A.
Abwasser- u. Abfallbeseitigung	1979-83	75	o.A.	o.A.
Freihandelszone Flughafen	1982	15	250	o.A.
Summe B)		2 342		
Summe A) + B)		4 942	11 100 - 12 100	

1) beinhaltet auch Hotel/Motel und Condominium-Einheiten.

Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts, 1979, pp. 7, 10-12 Walt Disney Productions, WDW News, Facts and Figures, 1979, Orlando Chamber of Commerce, Orlando Today, Januar 1981, Southeast Banking Corporation, Selected Business Statistics, Central Florida, April 1980, Demarest, Michael, 1982, p. 42, Walk, John, 13.3.1980, pp. 1, 17

Während am Beginn der 1980er Jahre in vielen Teilen der USA die Wirtschaft stagnierte bzw. sich in der Rezession befand, erlebte Zentral-Florida die größte ökonomische Belebung seiner Geschichte und gehört damit zu den bedeutendsten Wachstumsregionen der USA. Die Entwicklung der Arbeitslosenquote spiegelt die positive Wirtschaftsentwicklung wider, zeigt aber auch die durch die Bauwirtschaft verursachten Belastungen zur Mitte der 1970er Jahre und ihre nur allmähliche Erholung.

Tabelle 81: Entwicklung der Arbeitslosenquote in Orlando, Florida und den USA, 1974 bis 1981

Jahr	Orlando SMSA	Florida	USA
1974	6,1%	6,2%	5,6
1975	11,1%	10,7%	8,5
1976	9,1%	9,0%	7,7
1977	8,1%	8,2%	7,0
1978	6,2%	6,6%	6,0
1979	5,5%	6,0%	5,8
1980	4,6%	5,9%	7,2
1981	o.A.	6,8%	7,6

Ermittelt aus: Florida Department of Labor and Employment Security, Orlando SMSA 1979 Annual Planning Information, Tallahassee 1978, p. 17, Economic Report of the Governor, 1981-1982, p.58, Southeast Banking Corporation, Selected Florida Business Statistics, Miami, 1981, ohne Seitenangaben

Diese ökonomische Belebung der Region beschleunigt den Urbanisierungsprozeß und wird auch in Zukunft Agrarflächen und Feuchtgebiete weiter verdrängen. Zurückhaltende Prognosen gehen davon aus, daß bei einem Bevölkerungsanstieg in der Orlando SMSA auf 1,1 Millionen zur Jahrhundertwende die Urbanisierung um etwa 30 Prozent zunehmen wird (Tabelle 82). Dabei ist diese Landnutzungsveränderung aufgrund der in der Orlando Region getätigten Investitionen nicht auf die unmittelbare Umgebung Orlandos begrenzt, sondern es sind schon heute deutliche Fernwirkungen festzustellen. So sind rege Bauaktivitäten in New Smyrna Beach am Atlantik festzustellen, die von der Orlando-Region ausgelöst werden (Condominiums).

Tabelle 82: Urbanisierungsprognose für die Orlando SMSA 1975 -2000

County	Landfläche in Acres	Urbanisierte Fläche in Acres 1975	Anteil	2000	Anteil
Orange	582 915	89 626	15,4%	112 740	19,3%
Osceola	866 985	18 376	2,1%	23 849	2,8%
Seminole	199 813	30 846	15,4%	39 587	19,8%
SMSA	1 649 713	138 848	8,4%	176 176	10,7%

Ermittelt aus: East Central Florida Regional Planning Council, Regional Land Use Policy Guide, 1978, pp. 38, 43, 72

Die Annahmen über die weitere Entwicklung der Orlando-Region sind mit den Erwartungen einer weiteren Steigerung der Tourismusnachfrage eng verbunden. Allein der WDW erwartet nach der Eröffnung des EPCOT-Centers zusätzliche acht Millionen Touristen im Jahr. Treffen diese Aufkommenserwartungen, die mit entsprechenden Ausgabenerwartungen der Touristen gekoppelt sind, ein, so werden sich die derzeit laufenden Investitionen ökonomisch auszahlen, indem es zu Umsatzsteigerungen, Arbeitsplatzerweiterung und Einkommenszuwachs kommt. Offen bleibt die Frage, ob sich die Sparmaßnahmen der Touristen, so wie sie in den vergangenen Jahren festgestellt wurden, auch in der Orlando-Region auswirken. Möglicherweise besitzen die Anlagen der Vergnügungsindustrie

in Zentral-Florida auch weiterhin einen derart hohen Stellenwert bei den Besuchern, daß diese Region unbeeinflußt von Sparmaßnahmen und konjunkturellen Schwankungen bleibt. Sollte dies aber nicht der Fall sein, so kann sich der derzeitige Expansionsboom in Zentralflorida sehr schnell als eine Schaffung von Überkapazitäten erweisen und möglicherweise in einer regionale Wirtschaftskrise münden. Dies könnte durch die Ansiedlung anderer Wachstumsindustrien in Zentral-Florida gemildert, jedoch nicht ausgeglichen werden.

8.7.1.4 Die räumliche Verteilung der Vergnügungsindustrie in der Orlando-Region

Die Kapitalinvestitionen der Öffentlichkeit und der Wirtschaft in die touristische Infrastruktur und in den Haus- und Wohnungsbau haben zu einer ausgeprägten "Korridor-Entwicklung" entlang des Interstate Highways 4 geführt (Figur 87). Diese Straße führt aus Nordosten kommend (Touristenzentrum Daytona Beach) durch die Stadt Orlando und verläuft in Richtung Südwesten in die Tourismusregion von Tampa/St. Petersburg. Dabei konzentrieren sich die touristischen Anlagen parallel dieser Straße im Südwesten der Stadt, während neue Wohngebiete hauptsächlich nördlich der Stadt, beiderseits dieses Hauptverkehrswegs entstehen.
Der Standort der Tourismusattraktionen südwestlich von Orlando befindet sich in einem außerhalb des Stadtgebietes liegenden Kreuzungsbereich mehrerer Schnellstraßen, die die Verbindung zu anderen Tourismusräumen Floridas herstellen: Die Attraktionen selbst liegen parallel zum Interstate Highway 4. Der Florida-Turnpike führt aus dem Südosten (Raum Miami) in das zentrale Florida und stellt eine Verbindung zum wichtigen "Einreise"-Interstate Highway 75 her. Der Beeline Expressway führt vom Weltraumzentrum am Cape Canaveral in die Orlando-Region und passiert dabei den Internationalen Flughafen von Orlando, so daß auch für die Flugtouristen eine Schnellstraßenverbindung zu den Touristenattraktionen zu Verfügung steht.

Entsprechend dieser Verkehrssituation stellt der Hauptkreuzungsbereich den günstigsten Standort für die Unterkünfte dar. Zentrum der Hotel- und Motel-Verteilung im Raum Orlando ist der "International Drive", ein Hotel/Motel-Strip parallel zum Interstate Highway 4 südlich der Kreuzung mit dem Florida-Turnpike (Foto 2). Von hier aus liegen die Walt Disney World, die Innenstadt von Orlando und der Flughafen in einer etwa gleichweiten Entfernung.
Weitere Hotels und Motels sind an allen Zufahrtsstraßen anzutreffen, wobei sich die Straße 192, die die Verbindung zwischen der Stadt Kissimmee und der WDW

darstellt, zunehmend zu einem zweiten Konzentrationsschwerpunkt an Unterkünften herausbildet. Die touristische Inwertsetzung des Raumes Orlando, aber auch die Anlage von Wohngebieten fördert den "urban sprawl" im Sinne von "strip-developments" und läßt den visuellen Eindruck einer großräumigen Zersiedlung entstehen[38]. Auch die zukünftige Entwicklung wird sich an der Achse des Interstate Highways 4 orientieren, dabei aber eher nach Osten ausgreifen als nach Westen, da im Westen zunehmend eine unkontrollierte ökonomische Inwertsetzung der Räume aufgrund ökologischer Gesichtspunkte begrenzt wird (Kapitel 8.7.1.5).

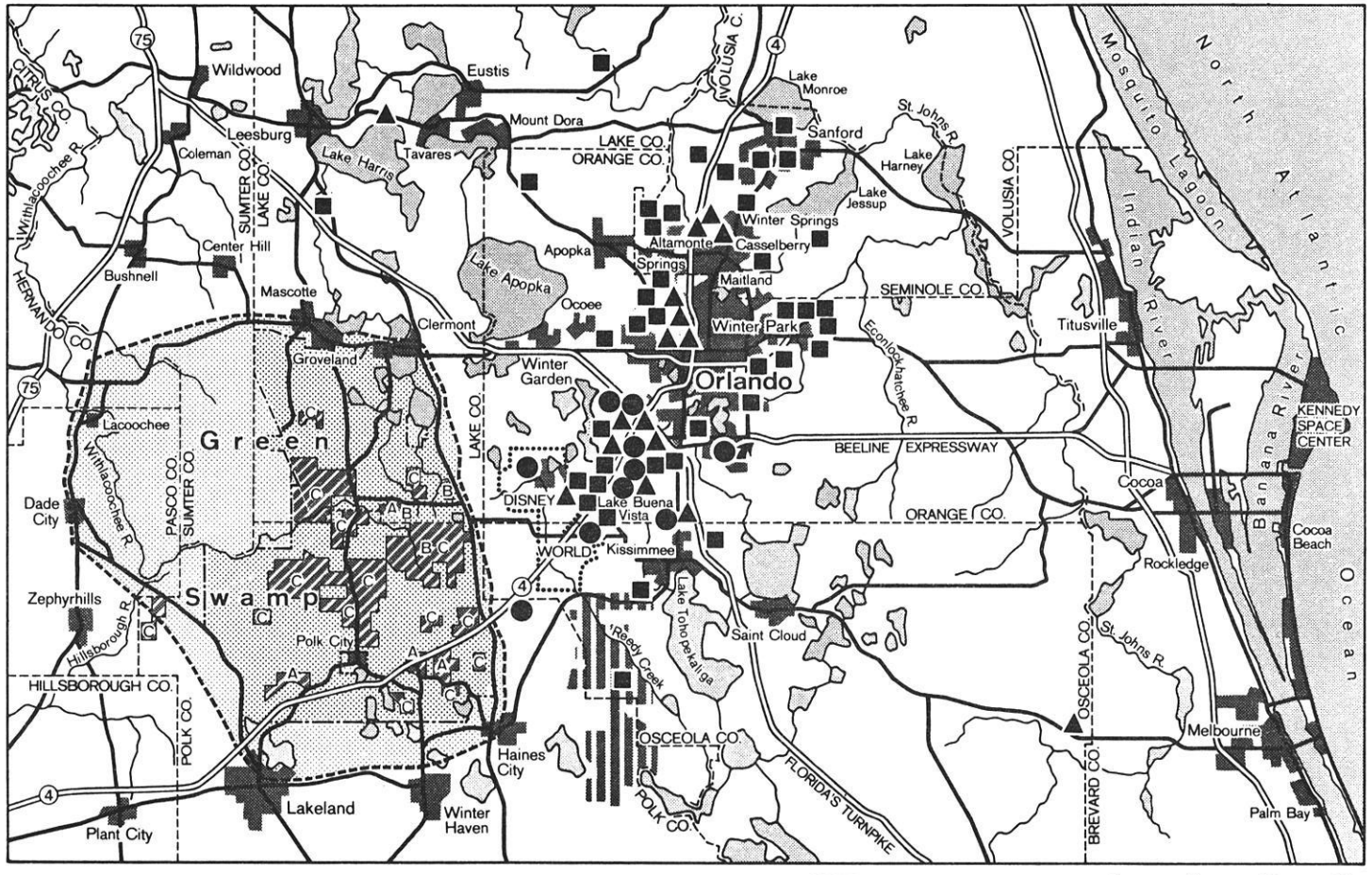
Foto 2: "International Drive", bedeutendster Hotel/Motel-Strip im Bereich Walt Disney World und Orlando.

Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

---

[38]Die neuen Wohngebiete liegen abseits der Touristenattraktionen und sind durchaus sozial zu differenzieren. In den neuen Wohngebieten nördlich von Orlando: hier leben insbesondere kinderreiche, jüngere Familien. Den Raum südlich von Orlando (Kissimmee) bevorzugen dagegen die Pensionäre, die nach Zentral-Florida ziehen. Im Seen- und Zitrusanbaugebiet westlich der Stadt entstehen zum einen Wohnsiedlungen für einkommensstärkere Familien, aber auch reine Schlafsiedlungen, wie Clermont und Mt. Dora im County Lake. Zu letzteren zählen auch einige Mobile-Homes Siedlungen, die überwiegend von Pendlern bewohnt werden, die in Orlando arbeiten. East Central Florida Regional Planning Council, Regional Land Use Policy Guide, Winter Park 1978, p. 69

Figur 87: Die Orlando-Region: Entwicklung eines Fun-Belts



Entwurf: H.-M. Hinz

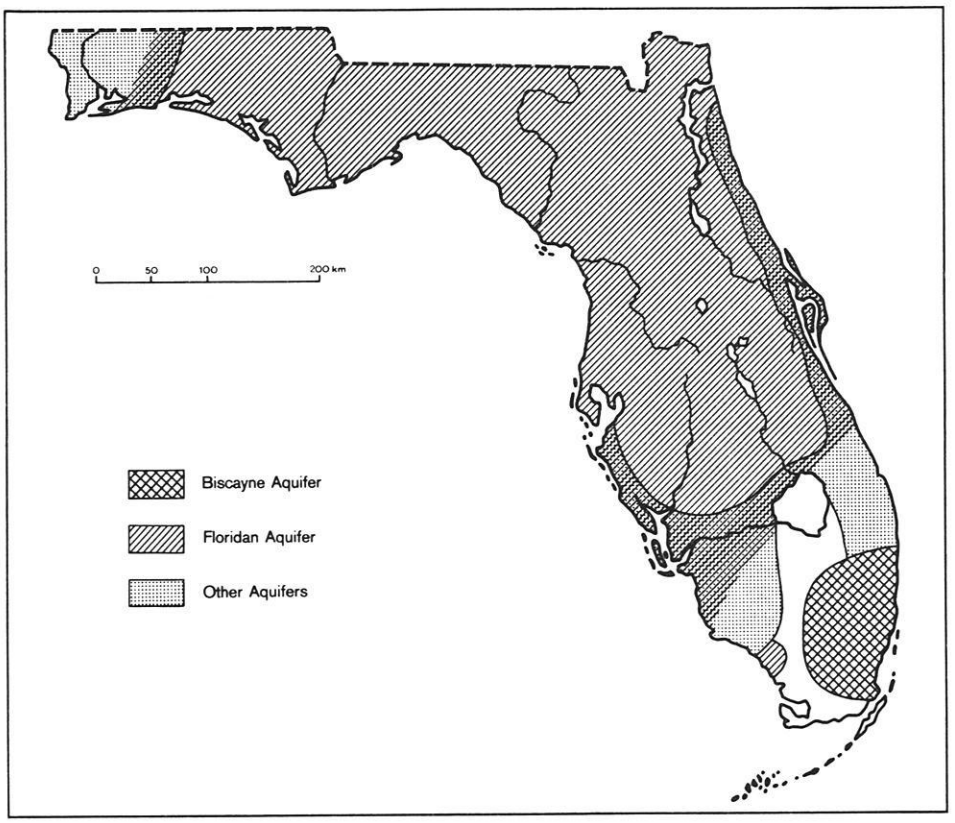
8.7.1.5 Raumbelastungen in Zentralflorida aufgrund der ökonomischen Inwertsetzung des Gebietes

Mit dem Auftreten der Vergnügungsindustrie im zentralen Binnenland Floridas in den 1970er Jahren, mit dem Aufbau einer touristischen Infrastruktur und mit den Folgewirkungen des Arbeitsplatz- und Bevölkerungszuwachses sowie mit der Ansiedlung weiterer Wirtschaftszweige, erfuhr die Orlando-Region eine Raumnutzungsveränderung in einem zuvor nicht gekannten Ausmaß. Dabei vollzog sich und vollzieht sich dieser Prozeß in einer äußerst sensiblen Landschaft. Die geologische und hydrologische Situation dieses Gebietes beeinflußt die naturräumlichen Bedingungen großer Teile des mittleren und südlichen Floridas. Veränderungen in diesem Gebiet führen zu Veränderungen auch in anderen Teilen der Halbinsel, haben somit überregionale Auswirkungen:
Der Florida-Aquifer ist der bedeutendste Karstwasserkörper des Bundesstaates, der etwa 70 Prozent des gesamten Grundwassers Floridas bereitstellt und etwa 90 Prozent des Grundwassers Zentral-Floridas. Seine höchsten Erhebungen liegen nur wenige Kilometer westlich der Walt Disney World dicht unter der Oberfläche. Das bedeutet, daß hier die günstigsten Bedingungen vorherrschen, Niederschläge aufzunehmen und im Karstkörper weiträumig zu speichern (Figuren 88, 89).
Dieses etwa 800 000 Acres große oberflächennahe Gebiet des Aquifer wird Green Swamp genannt. Es ist zu mehr als der Hälfte mit Feuchtlandvegetation besetzt, die Böden besitzen hohe organische Werte und es ist einer der bevorzugten Winternistplätze der Zugvögel. Die Feuchtgebiete, auf denen nach den Niederschlägen das Wasser eine längere Zeit an der Oberfläche verbleibt, sind Quellgebiete für fünf Flüsse.
Für den Wasserverbrauch Zentral-Floridas, aber auch weiterer Gebiete, ist der Green Swamp von größter Bedeutung. Jährlich werden hier etwa 81 Milliarden Gallonen Wasser bereitgestellt[39]. Im Verlauf der 1970er Jahre ist der Wasserbedarf in Zentral-Florida derart gestiegen, daß am Beginn der 1980er Jahre das Limit nahezu erreicht ist, das zur Aufrechterhaltung eines Mindestwasserspiegels nötig ist, auch um eine Salzintrusion in den Florida-Aquifer zu verhindern[40].
Der Green-Swamp wird von der zunehmenden, durch den Tourismus ausgelösten Urbanisierung der Orlando-Region immer stärker erfaßt. Er wird zugleich von

---

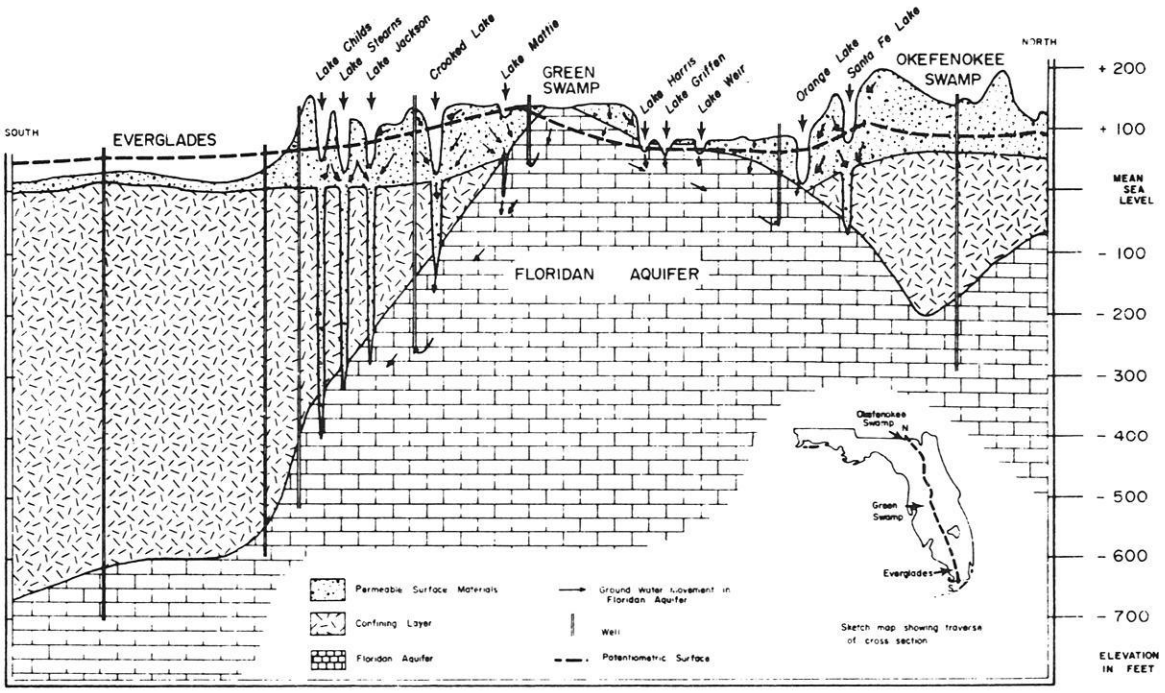
[39]Florida Department of Administration, Final Report and Recommendations for the proposed Green Swamp Area of Critical State Concern, Lake and Polk Counties, Tallahassee 1974, pp. 22 f. Im folgenden als Green-Swamp Area of Critical State Concern Report bezeichnet.
[40]Wasserverbrauch 1980: Phosphatindustrie ca. 52 Milliarden Gallonen, Stadt Orlando 18 Milliarden Gallonen (1973: 12 Milliarden Gallonen).

Figur 88: Die Grundwasserstauräume Floridas



Nach: Marcus, Robert, A Geography of Florida, Gainesville 1964, p. 40, Wood, R., Fernald, E., The New Florida Atlas, 1974, p. 49

Figur 89: Die Bedeutung des Green Swamp für den Florida-Aquifer



Florida Department of Administration, Final Report and Recommendations for the proposed Green Swamp Area of Critical State Concern, Tallahassee 1974, p. 9

der Urbanisierungsexpansion aus der Tampa-Region und dem Bereich Lakeland-Winterhaven tangiert.
Eine Urbanisierung des Green Swamp hätte zur Folge, daß aufgrund von Dränagemaßnahmen der Wasserspiegel gesenkt werden müßte und daß durch Baumaßnahmen die Flächen eingeengt würden, auf denen die Niederschläge in den Boden eindringen. Letztlich würde dadurch der Florida-Aquifer über geringere Wassermengen verfügen und damit die Wasserverbrauchsmöglichkeiten erheblich einschränken.
Was die Gesamtregion anbelangt, also über den eigentlichen Green-Swamp hinaus, ist die Auffüllfähigkeit des Florida-Aquifer heute bereits eingeschränkt, insbesondere durch die Urbanisierungsmaßnahmen im Norden der Stadt Orlando (Seminole County), ein Gebiet, in dem der Florida-Aquifer ebenfalls günstige Auffüllbedingungen besaß.
Bis zum Beginn des Urbanisierungsdrucks in den 1970er Jahren beschränkte sich die Landnutzung im Green Swamp auf Zitrusanbau (höhere Lagen) und Weidewirtschaft, wobei allerdings auch bereits Dränagemaßnahmen durchgeführt wurden. Die Siedlungen sind vorzugsweise in den Randlagen des Green Swamp anzutreffen: Clermont, Dade City, Haines City, Lakeland und Winterhaven.
Die Urbanisierungsbedrohung des Green Swamp geht in erster Linie vom Bau und Ausbau des Straßennetzes aus und in der Folge von größeren Bauprojekten: Das Gebiet ist bereits in einem Schnellstraßendreieck eingeschlossen (Interstate Highways 4 und 75, Florida Turnpike), wobei der Interstate Highway 4 durch das hydrologische Zentrum des Green Swamp gelegt wurde. Hier bestand die Gefahr einer Fortsetzung der "Korridor-Entwicklung" aus dem Umfeld der Stadt Orlando heraus: Zwischen 1968 und 1973 wurden etwa 55 000 Acres Land im Green Swamp verkauft. Geplant und zum Teil begonnen wurden Projekte der Tourismuswirtschaft, insbesondere der Vergnügungsindustrie, und Wohnkomplexe für etwa 40 000 Menschen[41].

Gerade weil der Green Swamp eine überregionale Bedeutung für die Wasserversorgung Zentral-Floridas besitzt, er außerdem über ein ökologisch wichtiges Feuchtgebiet verfügt, hat die Regierung des Bundesstaates Florida eine überregionale Verantwortung geltend gemacht und Einfluß auf die Landnutzungs-

---

[41] Florida Department of Administration, Green-Swamp Area of Critical State Concern-Report, 1974, p. 15

kontrolle genommen[42]. Sie hat einen Teil des Green Swamp (322 690 Acres) zur "Area of Critical State Concern" bestimmt und damit vorübergehend auf die Landnutzungsentscheidungen der Verwaltungen der Counties Lake und Polk Einfluß genommen (Kapitel 8.7.1.6).

Ein weiteres Umweltproblem ersten Grades im Raum Zentral-Florida mit überregionalen Auswirkungen stellt ein Dränageprojekt dar, das nach den Überschwemmungserfahrungen der Jahre 1947 und 1948 in den 1960er Jahren durchgeführt wurde und sich während der 1970er Jahre aufgrund der Urbanisierungen in Zentral-Florida als ausgesprochen belastend erwies: Der 100 Meilen lange Kissimmee Fluß, der die Verbindung zwischen dem Kissimmee See und dem Okeechobee See herstellt und die natürliche Abflußrinne nach Süden darstellt (wobei es in der Regenzeit häufig zu Überschwemmungen kam), wurde für 30 Millionen Dollar kanalisiert (Canal 38) und dabei auf die halbe Länge gekürzt). Die trockengelegten Gebiete des einst mäandrierenden Flusses (37 000 Acres) erwiesen sich als produktive agrare Anbau- und Weidegebiete.
Als Problem stellt sich die verlorengegangene Filterfunktion des ehemaligen Flußbettes dar, die der Kanal selbst aufgrund der höheren Abfließgeschwindigkeit nicht erfüllen kann. Die Folge daraus ist eine verstärkte Eutrophisierung des Okeechobee Sees, der das größte Wasserreservoir für die Städte des Südostens, zunehmend auch des Südwestens darstellt. Zugespitzt hat sich dieses Problem durch die stark erhöhten Abwassermengen aus der Tourismusregion um Orlando, zumal die dort bestehenden Kläranlagen überlastet und veraltet sind[43], so daß das Wasser des Okeechobee Sees zunehmend einer Verschmutzung ausgesetzt ist, und es in den trockenen Wintermonaten zu starken Algenbildungen kommt. Entsprechend deutlich wird an diesen Zuständen Kritik geübt: "The engineers have built a shortcut from the bathrooms and streets of central Florida to the major drinking-water reservoir of south Florida"[44].
Die derzeitigen Bauvorhaben in Zentral-Florida und des zu erwartenden höheren Touristen- und Bevölkerungsaufkommens im Raum Orlando spitzen das Problem in den 1980er Jahren zu. In der Orlando-Region ist zwar derzeit der Ausbau der Kanalisationssysteme und der Abwasserreinigung in Gange; diese Maßnahmen

---

[42]Ein weiterer Grund für die Vorgehensweise der Landesregierung waren die seit vielen Jahren getätigten öffentlichen Investitionen zur Einrichtung von vier Überflutungsschutzgebieten (die auch mit Erholungsraumeinrichtungen ausgestattet wurden). Dazu mußten 96 807 Acres Land aufgekauft werden, von denen bis 1974 knapp 70 000 Acres bereits erworben waren. Bei einer Veränderung der hydrologischen Situation infolge von Dränagemaßnahmen wären diese Ausgaben nutzlos.
[43]East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts, 1979, p. 42
[44]David Anthony (Umweltschützer), in: Judge, Joseph, 1973, p. 596

gelten aber schon heute nicht als ausreichend. Die Landesbehörden stoppten bereits am Beginn der 1980er Jahre mehrere Bauprojekte im Raum Orlando, bis Verträge über eine Reduzierung der Abwassermengen in das öffentliche Abwässersystem vereinbart sind[45]. Außerdem sehen die Sparmaßnahmen der Regierung Reagan Zuschußkürzungen für die Abwassersysteme vor[46]. Als Ausgleich zu dieser negativen Entwicklung ist das Bemühen zu werten, die Filterfunktion des Kissimmee wieder zu verbessern, indem 70 Millionen Kubikyards des einstigen Flußbodens wieder verwendet werden sollen[47].
Noch dramatischer sieht es derzeit bei der Abfallentsorgung aus. Hier hat die Reagan-Administration alle Zuschüsse gestrichen, solange keine stark kostenreduzierten Pläne der Antragsteller vorliegen. Dies könnte neben der Überlastung der bestehenden Systeme letztlich zur generellen Wachstumsverlangsamung beitragen.

8.7.1.6 Öffentliche Reaktionen auf negative überregionale räumliche Auswirkungen ökonomischer Landschaftsinwertsetzungen: Die Areas of Critical State Concern

8.7.1.6.1 Das Instrumentarium

Seit 1972 besitzt die Regierung des Bundesstaates Florida die Möglichkeit, bestimmte Gebiete für einen festgelegten Zeitraum als Area of Critical State Concern (ACSC) zu bestimmen[48]. Dabei handelt es sich um eine geographische Region, von der die Landesregierung annimmt und dies auch belegt, daß die praktizierten Landnutzungsentscheidungen der lokalen Behörden nicht geeignet sind, diese Region vor unkoordiniertem und unkontrolliertem Wachstum zu schützen, und diese dann negative Auswirkungen überregionaler Ausprägung zeigen[49]. Für eine der Umwelt angepaßten Landnutzung entwickelt die Landes-

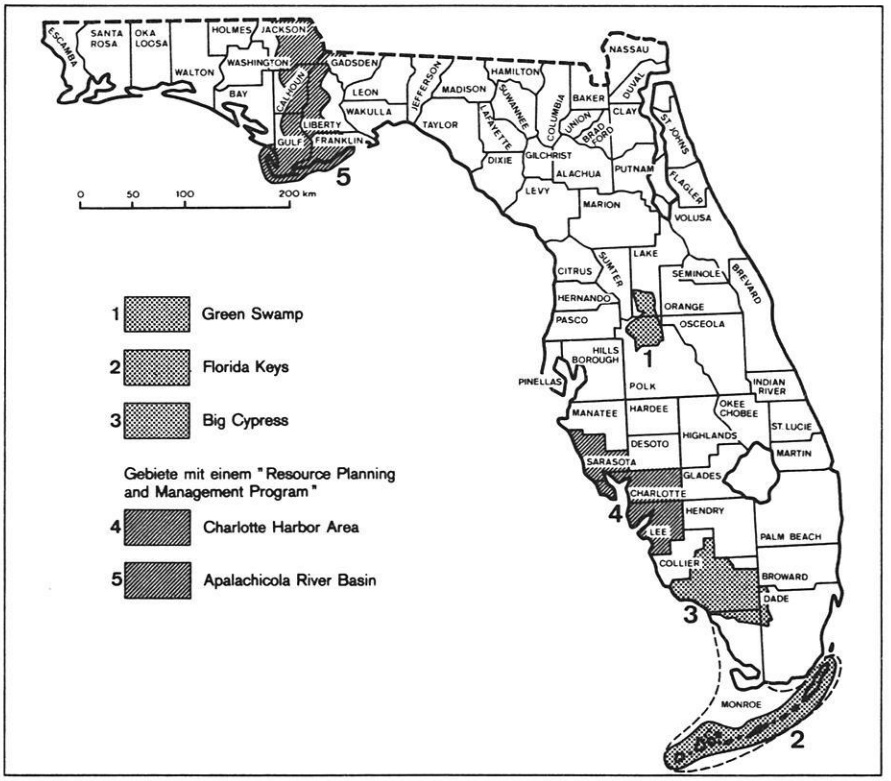
---

[45]East Central Florida Regional Planning Council, Near Term Regional Impacts, 1979, p. 41, Economic Report of the Governor 1981-1982, p. 46
[46]Zuschußsumme 1981 = 125 Millionen Dollar, 1982 und 1983 je 95 Millionen Dollar, in: Economic Report of the Governor 1981-1982, p. 48
[47]Kissimmee River Restauration Act, Florida Statutes 76-113, 1976
[48]Environmental Land and Water Management Act, 1972
[49]Voraussetzungen für das Eingreifen der Landesregierung:
- Gebiete mit signifikanter Umwelt- bzw. Naturlandschaftsbedeutung von regionaler oder landesweiter Größenordnung, in denen unkontrollierte Landnutzungsentwicklungen diese Grundlagen zerstören würden. Abgewogen bei den Entscheidungen werden der wirtschaftliche und der ökologische Wert eines Gebietes, wobei die großräumige Umweltbelastung wichtigstes Kriterium ist und dabei auf bedrohte Pflanzen- und Tierarten sowie die visuelle Naturraumästhetik

regierung eigene Kriterien, denen sich die betroffenen lokalen Behörden in ihren Entscheidungen anpassen.

Von diesem Instrumentarium hat die Regierung Floridas in drei Fällen Gebrauch gemacht. Mindestens in zwei der drei Regionen ist der Tourismus der ausschlaggebende Urbanisierungsanstoß gewesen, der zu einer räumlichen Belastung von überregionalem Ausmaß führte: Der Green Swamp in Zentral-Florida (Raum Orlando) und die Inselgruppe der Florida-Keys im Süden. Der Big Cypress Swamp, als drittes Schutzgebiet dieser Art, war überwiegend durch eine sich abzeichnende allgemeine Urbanisierungsexpansion bedroht (Figur 90).

Figur 90: Areas of Critical State Concern



Entwurf: H.-M. Hinz

Rücksicht genommen wird.
- Gebiete, die historische oder archäologische Bedeutung besitzen, auf denen private oder öffentliche Entwicklungen diese beeinträchtigen oder zerstören würden.
- Gebiete, in denen größere öffentliche Investitionen vorgenommen werden bzw. geplant sind (Verkehrsanlagen, Energieversorgung, Wasserprojekte), und die bei bestimmten Raumnutzungen sich als Fehlinvestitionen erweisen müßten.
Ermittelt aus: Chapter 380 Florida Status 1979, Land and Water Management, Part I, Environmental Land and Water Management, 380, 05

Vorschlagsberechtigt, ein Gebiet als ACSC anerkennen zu lassen, sind alle Behörden, wobei den regionalen Planungsämtern (Regional Planning Councils) eine besondere Rolle zukommt, außerdem alle privaten Organisationen und die Bevölkerung des Bundesstaates. Nach einer Antragstellung begutachtet die zuständige Landesbehörde die Landnutzungsentscheidungen der lokalen Behörden im betreffenden Gebiet und erstellt nach einer sehr detaillierten Gebietsuntersuchung einen Bericht für den Governor, in dem eine Gebietsabgrenzung und genau festgelegte Regulierungsvorstellungen zur Landnutzung vorgeschlagen werden.
Das Gesetz von 1972 sah vor, daß der Governor und sein Kabinett (The Commission) die Entscheidung über die Status-Anerkennung allein treffen. Diese wurde auch für die drei Gebiete in den Jahren 1973-75 ausgesprochen. Nach Einsprüchen entschied das oberste Gericht Floridas (State Supreme Court) am 22.11.78, daß die Entscheidungskompetenz auf das Parlament zu erweitern sei. Nach einer Gesetzesänderung entscheidet ab 1979 das Parlament über die Vorschläge der Kommission (Governor und Kabinett)[50].
Nachdem ein Gebiet den Status einer Area of Critical State Concern erhalten hat, sind die lokalen Behörden in den betreffenden Gebieten aufgefordert, ihre bestehenden Landnutzungsvorschriften vorzulegen oder neue zu unterbreiten, die an den Landnutzungsvorstellungen der Landesregierung für das betreffende Gebiet orientiert sind. Die Aufgabe der Regierung Floridas besteht dann darin, diese Vorschläge zu kommentieren, da ein direktes Eingriffsrecht nicht besteht, sofern die Regulierungsvorschriften der lokalen Behörden nicht völlig abweichend von denen des Landes sind. In diesem Fall oder falls keine Vorschläge unterbreitet werden (180 Tage Frist), legen die Landesbehörden eigene Vorschläge vor (120 Tage Frist), über die der Governor und sein Kabinett innerhalb von 45 Tagen zu entscheiden haben.

Für die nach 1979 als Area of Critical State Concern zu deklarierenden Gebiete muß die Landesregierung von vornherein ein "Resource Planning and Management Program" vorlegen, für die derzeit bestehenden ACSC wurden sie im nachhinein erstellt[51]. Andererseits sollen die Landnutzungsprozeduren der lokalen Behörden Bestandteile ihrer Raumnutzungspläne sein, zu deren Erstellung sie seit 1975 gesetzlich verpflichtet sind. Damit wird eine größere Durchsichtigkeit und Anpassungsfähigkeit von beiden Seiten bereits im Vorfeld einer möglichen Statusanerkennung angestrebt.

---

[50]Chapter 380, Florida Statutes. Anwendung auf die ACSC "Green Swamp" und "Florida-Keys", nicht aber auf die Big Cypress Swamp ACSC, da hier Bundesverpflichtungen gekoppelt sind.
[51]Paul Darst, Bureau of Land and Water Management, Tallahassee, Gespräch März 1980

8.7.1.6.2 Die Green-Swamp Area of Critical State Concern

Seit der Eröffnung der Walt Disney World im Oktober 1971 bedrohte der Bauboom in Zentral-Florida das Gebiet des Green Swamp. Nach der Gesetzesverabschiedung (1972) und der Beantragung, den Green Swamp als Area of Critical State Concern auszuweisen, begannen im Mai 1973 die Untersuchungen der Landesbehörden, die mit dem Empfehlungsbericht an den Governor im Juni 1974 abgeschlossen wurden. Dieser Report zeigte die überregionalen Umweltbelastungen auf, insbesondere das Problem der Wasserversorgung.
Der Governor und sein Kabinett erklärten im Juni 1974 einen Teil des Green Swamp zur Area of Critical State Concern[52]. Ein Jahr später wurden die Landnutzungsregulierungen veröffentlicht[53]. Darin werden die Ziele dieser Raumnutzungspolitik erläutert, die Besitzrechte ausdrücklich anerkannt und sehr detailliert beschrieben, welche ökonomischen Tätigkeiten unbeeinflußt von dieser Regelung bleiben (Landwirtschaft) und welche Gebiete von Baumaßnahmen in Zukunft ausgeschlossen sind.

Die Überprüfung der Legitimation dieser Landnutzungseingriffe durch das oberste Gericht Floridas ließ die vollzogene Proklamation rechtlich unabgesichert erscheinen, ein Zustand der mit der legislativen Anerkennung überwunden wurde. Für den Zeitraum vom 1.7.1979 bis 1.7.1982 wurde der Green Swamp als ACSC rechtsgültig anerkannt, allerdings verfuhr man auch in den Jahren zuvor nach den veränderten Regulierungsvorschriften[54].

Es gibt einige Hinweise, auf tatsächlich vollzogene Einschränkungen bei den Landnutzungsentscheidungen: zum einen war es den lokalen Behörden des Green Swamp Gebietes nicht gelungen, eigene Landnutzungsvorschläge zu unterbreiten, die auf die Zustimmung der Landesbehörden hätten stoßen können, so daß die Landesbehörden ihre Vorschläge einbrachten, die als Leitfäden für die Entscheidungen auf lokaler Ebene verpflichtend und akzeptiert wurden[55]. Zur Durchsetzung einmal von den lokalen Behörden übernommener Regulierungsvorstellungen der Landesbehörden können diese durchaus gerichtlich vorgehen[56], so daß im Green Swamp günstige Voraussetzungen bestanden, die Raumnutzungsvorstellungen der Regierung auch umzusetzen. Das dies zur Eingrenzung der Umwelt-

---

[52]Chapter 22 F-5, Florida Administration Code, 25.7.1974
[53]Chapter 22 F-6 und 22 F-7, Florida Administration Code, 20.7.1975
[54]Chapter 380.0551, Florida Statutes, 1979
[55]Healy, Robert, G., Land Use and the States, Washington, D.C., 1976, p. 219
[56]Jackson, Richard H., Land Use in America, London 1981, p. 74

probleme beigetragen hat, wurde bereits von den Landesbehörden am Beginn der 1980er Jahre angenommen[57].
Indirekt ist eine veränderte Entwicklung auch aus der Bevölkerungs- und Bauzunahme der Städte und Siedlungen zu entnehmen, die am Rande des Green Swamp Gebietes liegen. Hier zeigte sich das Wachstum im Vergleich zu den Durchschnittswerten der betreffenden Counties nur unterdurchschnittlich.

Tabelle 83: Bevölkerungs- und Bauentwicklungen in Siedlungen am Rande des Green Swamp in den Counties Lake und Polk

Gebiet	Bevölkerungsveränderung 1970/80	Bauveränderungen (Häuser) 1970/80	Gebiet	Bevölkerungsveränderung 1970/80	Bauveränderungen (Häuser 1970/80)
Polk County	+ 40,8%	+ 66,0%	Lake County	+ 51,3%	+ 78,2%
Haines City	+ 20,6%	+ 41,9%	Clermont	+ 49,2%	+ 57,2%
Lake Hamilton	+ 33,2%	- 8,3%	Groveland	+ 3,3%	+ 13,7%
Lakeland	+ 10,8%	+ 32,4%	Mascotte	+ 15,1%	+ 35,5%
Lake Alfred	+ 10,1%	+ 27,8%			
Winter Haven	+ 30,9%	+ 56,6%			

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Advance Report, 1980 Census of Population and Housing, Florida, pp. 8, 11

Erst die Erfahrungen aus dem abgeschlossenen Handlungszirkel[58] wird eine vollständige und abschließende Einschätzung zulassen, ob sich diese Raumschutzpolitik als erfolgreich erwiesen hat, ob der Green Swamp tatsächlich von der Expansion der tourismusbedingten Urbanisierung verschont werden konnte.

8.7.1.6.3 Vergleichendes Beispiel: Die Florida Keys Area of Critical State Concern

Um die Problematik der raumbelastenden Landnutzungsentscheidungen der lokalen Behörden und des Eingreifens der Landesregierung zu verdeutlichen, werden im folgenden die anderen beiden Gebiete in Florida vorgestellt, die den Status einer Area of Critical State Concern erhielten.

Die Inselgruppe der Florida Keys[59] besitzt zwar nicht die gleiche überregionale Bedeutung wie der Green Swamp, die Raumbelastungen, die durch eine unkontrollierte Tourismusexpansion ausgelöst wurden, sind dort aufgrund der Sensibilität der Inseln aber möglicherweise weiter fortgeschritten.

---

[57] Paul Darst, Bureau of Land and Water Management, Tallahassee, Gespräch März 1980 und Brief vom 18.6.1981.
[58] Statusanerkennung - Resource Planning and Management Program -Regulierungsdurchführung - Statusaufhebung
[59] Key vom spanischen cayo = kleines, flaches Land, vergl. Figur 90

Die etwa 200 km lange Inselkette, sie besteht aus 97 Inseln, von denen 35 durch Straßen miteinander verbunden sind, gehört zu den attraktivsten Tourismusräumen Floridas. Dies ist zum einen auf die sehr günstige klimatische Lage der Inselgruppe zurückzuführen, zum anderen auf die ausgeprägtesten Korallenriffe der kontinentalen USA, die sich von der Biscayne Bay bei Miami bis nach Key West erstrecken.Neben dieser natürlichen Tourismusressource stellt die Stadt Key West aufgrund ihrer latinischen Tradition einen Anziehungspunkt dar. Die Häuser sind im Stile der spanischen Handelsroutenarchitektur errichtet (Conch-Stil) und Key West gilt seit Jahrzehnten als ein führendes Künstlerzentrum der USA (E. Hemingway, T. Williams).
Der Tourismus hat sich aufgrund dieser Anziehungspunkte zum bedeutendsten Wirtschaftszweig der Inselgruppe entwickelt (1972 über 1 Million Touristen mit 150 Millionen Dollar Ausgaben), dem etwa 40 Prozent aller Arbeitsplätze zugeordnet sind[60].
Dies bestätigen die Daten des Kaufkraftindex für das County Monroe[61]: die Umsätze des Einzelhandels stiegen in einem weit höheren Maße als die Anzahl der Haushalte und das durchschnittliche Haushaltseinkommen. Die Differenz wurde daher durch außerregionales Einkommen erbracht, im wesentlichen durch die Ausgaben der Touristen, aber auch durch Rentner und Militärangehörige (Tabelle 84).

Tabelle 84: Kaufkraftindex des County Monroe, 1970-1979

Zuwachs bei der Anzahl der Haushalte	:	29,2%
Zunahme des nominalen Haushaltseinkommens[1)]	:	86,8%
Umsatzzunahme des Einzelhandels	:	246,0%

1) 1969 - 1979

Ermittelt aus: Florida Department of Commerce, Florida County Comparisons, 1980, pp. 12, 138, Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy of Region I, Miami 1981, p. 28

Der Hausbau auf den Inseln, als wichtigstes Urbanisierungselement, ist zum großen Teil touristisch bedingt: Etwa ein Viertel bis ein Drittel aller Haushalte sind nur temporär besetzt, zumeist in der Wintersaison und bzw. oder an den Wochenenden.

---

[60]Florida Department of Administration, Final Report and Recommendations for the proposed Florida Keys Area of Critical State Concern, Tallahassee 1974, p. 23. Die Key West Naval Air Station auf der Insel Boca Chica Key stellt mit knapp 30% aller Arbeitsplätze nach dem Tourismus den bedeutendsten Arbeitsplatzanbieter dar.
[61]Das County Monroe besteht aus der Inselgruppe der Keys und einem Festlandsgebiet, das aber zum Everglades National Park gehört, so daß ökonomische und urbane Aktivitäten des County quasi ausschließlich auf die Inseln beschränkt sind.

Es ist jedoch nicht der expandierende Tourismus und der Bau von Häusern an sich, der zu erheblichen Raumbelastungen auf den Inseln geführt hat, sondern planlose, unkontrollierte Genehmigungen der Behörden des County Monroe. Seit 1960 verfügen sie zwar über Zonierungs-Codes, fällten aber im Interesse einer raschen Inwertsetzung ständig spontane Entscheidungen bei Bauanträgen.

In der Folgezeit stellte sich heraus, daß aufgrund dieser Genehmigungspraxis die Bereitstellung öffentlicher Folgeeinrichtungen zeitlich und finanziell nicht möglich waren, und es zu entsprechenden Umweltbelastungen kam. Aufgrund der Konfiguration der Inseln sind die öffentlichen Versorgungseinrichtungen weit komplizierter zu installieren als anderswo, müssen sich an der Hauptverkehrsader, dem Overseas Highway, orientieren.
Zu diesen öffentlichen Versorgungseinrichtungen gehören die Trinkwasserversorgung, die Abwasser- und Abfallbeseitigung und die Instandhaltung der Hauptverkehrsachse.
Die Trinkwasserversorgung erfolgt aufgrund des Brackwasserbestandes im Grundwasser der Inseln seit 1940 über ein Aquädukt aus dem Raum Homestead, südwestlich von Miami. Dort wird das Wasser aus dem Biscayne-Aquifer gepumpt. In den frühen 1970er Jahren deckten die so bereitgestellten 6,2 Millionen Gallonen pro Tag nur noch etwa drei Viertel des Bedarfs. Die übrigen Wassermengen werden über eine Entsalzungsanlage auf Stock Island (2 Millionen Gallonen pro Tag) und durch separate Osmole-Anlagen in den einzelnen Wohnvierteln erbracht.
Da zu diesem Zeitpunkt für 1980 mit einem Tagesverbrauch von 12 Millionen Gallonen gerechnet wurde, war eine Angebotsverbesserung unumgänglich, dafür bestanden aber von Seiten der County-Verwaltung keinerlei Planungen. Der Bau einer zweiten Pipeline und eines neuen Staubeckens mit Kosten von 35 Millionen Dollar (1974) wurde von den Landesbehörden als unbedingt notwendig angesehen und in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre auch in Angriff genommen.
Die Abwasseraufbereitung und die Abfallbeseitigung galten in den frühen 1970er Jahren als völlig unzureichend. Der Boden auf den Inseln besitzt keine Filterfunktion, ist porös und daher nicht als Stauraum zu nutzen; 'Septic-tanks' sind daher weit verbreitet, gelten aber als unzureichend. Vielfach werden Abwasser und Abfälle direkt ins Meer geleitet, wie dies in Key West der Fall ist, so daß die Umweltbehörden des Bundesstaates die Träger der bestehenden Anlagen im Jahre 1973 aufforderte, sich den vorgegebenen Standards anzupassen. Auch hier war ein entscheidendes Versäumnis der lokalen Behörden festzustellen.
Aufgrund des gewachsenen Verkehrsaufkommens galten schon in den frühen 1970er Jahren 37 der 44 Brücken der Hauptverkehrsstraße (Overseas Highway)

als überholungsbedürftig. Dafür hätten 164 Millionen Dollar (in 1974-Werten) durch die Öffentlichkeit bereitgestellt werden müssen, was nicht erfolgt ist.
Für alle Projekte belief sich die öffentliche Investitionssumme auf 250 Millionen Dollar (1975-Werte), um den Bedarf nach den geltenden Standards decken zu können[62]. Diese Finanzplanung kam erst auf Initiative der Landesbehörden im Rahmen der Statusdiskussion um eine ACSC zustande; die County-Verwaltung sah sich dazu nicht in der Lage.
Zu den Folgen dieser Unterversorgung gehören erhebliche Raumbelastungen und Umweltzerstörungen:
So gelten zum Beispiel vier Fünftel der Korallenbestände vor der Insel Plantation-Key als abgestorben. Entlang der Hauptverkehrsachse wurden etwa 7000 Acres Mangrovenbestände zerstört, zwei Drittel aller Mangroven auf den Inseln gelten als gefährdet. Durch den Verlust an Mangroven und Korallen werden nicht nur Pflanzen- und Tierbestände verändert und die natürlichen Tourismusressourcen eingeengt, sondern die generelle Erosion der Inseln wird verstärkt und Überflutungen und Zerstörungen infolge von tropischen Wirbelstürmen begünstigt. Investitionen auf den Inseln sind damit stärker gefährdet als zuvor.

Um die bedrohten Inseln und ihre angrenzenden Gewässer besser zu schützen, sind eine Vielzahl von öffentlichen Maßnahmen eingeleitet worden.
Die Regierung Floridas errichtete auf den Inseln eine Anzahl von State Park Einheiten und erweiterte somit die Erholungsraumbasis. Bedeutendste Anlage ist der dem Festland nahegelegene John Pennekamp Coral Reef State Park, der nach ersten Uferaufkäufen im Jahre 1959 eingerichtet und dann ständig erweitert wurde.
Seine Besonderheit liegt im Schutz der dem Lande weit vorgelagerten Korallenbänke. Er ist der einzige Unterwasser State Park in den USA und aufgrund dieser Attraktion auch Hauptanziehungspunkt auf den Inseln. Die Touristenzahlen stiegen kontinuierlich von 306 131 (1969/70) auf 430 510 (1978/79)[63].
Auch die Bundesregierung hat eine Anzahl von Wasser- und Tierschutzgebieten eingerichtet. Um die Bestände der Key Largo Korallenriffe noch wirkungsvoller zu schützen, wurde ein 100 Quadratmeilen großes Seegebiet, das an den John Pennekamp State Park anschließt, im Jahre 1975 zum National Marine Sanctuary erklärt[64]. Erholungsraumnutzung und ökologische Studien stehen im Mittelpunkt der Inanspruchnahme diese Meeresgebietes.

---

[62]Florida Department of Administration, Florida Keys ACSC-Report, 1974, p. 41
[63]Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy of Region I, 1981, p. 32
[64]Verwaltungsbehörde ist die National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)

Mit den Maßnahmen der Landes- und Bundesregierung wurden jeweils nur Teilräume erfaßt und nie die Ursachen der Raumbelastungen bekämpft. Eine Veränderung wurde erst durch die Bürgerinitiative "Upper Keys Citizens Ass." eingeleitet, die bei der Landesregierung in Tallahassee den Antrag stellte, der gesamten Inselkette der Florida Keys (70.000 Acres) den Status einer Area of Critical State Concern zu geben. Sie versprach sich davon eine stärker umweltfreundliche Raumplanung, um damit die Inseln für den Tourismus und für die Bewohner auch in Zukunft attraktiv zu erhalten.
Der Governor und sein Kabinett vollzogen die Status-Anerkennung im April 1975, die Grenzfestlegungen und Regulierungsvorschriften wurden am 16. Mai 1975 veröffentlicht[65].
Aufgrund der Gerichtsverfahren zur Klärung der Kompetenzfragen verzögerte sich auch hier die endgültige Statusanerkennung. Sie wurde schließlich durch die Legislative für den Zeitraum 1.7.1979 bis 1.7.1982 ausgesprochen.
Die Area of Critical State Concern umfaßt das County Monroe mit Ausnahme des Everglades National Parks und der angrenzenden Bundesgebiete, betrifft also im wesentlichen die Insel-Kette, wobei seit 1979 die Stadt Key West nicht mehr zu diesem Geltungsbereich gehört. Mit den unter diesem Status gültigen Regulierungsbestimmungen wird zum einen der Küstenschutz, insbesondere der Schutz der Mangroven angestrebt. Zweitens soll der wirtschaftliche Schutz der Inseln gewährleistet sein (Erhaltung als Tourismusraum), indem die entsprechenden öffentlichen Investitionen für die Wasserversorgung, Abfallbeseitigung und den Straßenbau getätigt werden. Zur Aufrechterhaltung der Inseln als Tourismusbasis gehört auch, daß der ästhetische Gesamtcharakter als tropisches Vegetationsgebiet nicht verlorengeht. So müssen zum Beispiel alle Neubauten über 15 m Höhe, alle Wohnkomplexe von mehr als zehn Häusern und alle Wirtschaftsaktivitäten auf Flächen von mehr als fünf Acres den Vorstellungen der Landesbehörden von einer harmonischen Anpassung an die Umgebung Rechnung tragen. Damit sollen Bausünden der Vergangenheit vermieden werden, die durch Hochhäuser, Werbetafeln und monotone `strip-developments´ (trailer parks, Motels, Schnellimbissrestaurants und Appartmenthäuser) gekennzeichnet waren und den tropischen Charakter der Inseln immer stärker verdrängten.

Erste positive Auswirkungen dieser veränderten Raumnutzungspolitik sind neben den in Angriff genommenen öffentlichen Versorgungsprojekten der Bevölkerungs- und Bauentwicklung auf den Inseln zu entnehmen.
So hat sich zwar die Gesamtbevölkerung des County Monroe in den 1970er Jahren um 20 Prozent vergrößert, was einer doppelt starken Zunahme im Vergleich zu den 1960er Jahren entsprach, doch lag dieser Zuwachs weit unter dem

---

[65]Chapter 22 F-8, Florida Administration Code, 16.5.1975

des Landesdurchschnitts von 43,4 Prozent. Außerdem ist eine zunehmende Dezentralisierung im Bevölkerungswachstum auf den Inseln festzustellen (Tabelle 85).

Tabelle 85: Bevölkerungsentwicklung im County Monroe

Jahr	Bevölkerung im County Monroe		davon in Key West City		im Rest-County	
	Anzahl	Veränderung	Anzahl	Veränderung	Anzahl	Veränderung
1960	47 921	-	33 965	-	13 956	-
1970	52 586	+ 9,7%	29 312	-13,7%	23 274	+66,8%
1980	63 098	+20,0%	24 292	-17,1%	38 806	+66,7%

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Advance Report, 1980 Census of Population and Housing, Florida, Washington, D.C., 1981, p. 9, Florida Department of Labor and Employment Security, Miami SMSA, Annual Planning Information 1979, Anhang Monroe County, Tallahassee 1978, p. 44

Der Zuwachs wäre ohne die veränderte Raumnutzungspolitik sicherlich höher ausgefallen, wie dies die Entwicklung der Baugenehmigungen zeigt: In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre war der Zuwachs an Baugenehmigungen nur noch halb so groß wie in der ersten Hälfte der Dekade (Tabelle 86), was nicht als Konjunkturschwäche bewertet werden kann. Auch die Expansion der touristischen Infrastruktur hat sich in der zweiten Dekadenhälfte erheblich verlangsamt, in einer Zeit stärkster touristischer Nachfrage in Florida. Der Großteil der 157 Hotels und Motels und der 130 Restaurants auf den Inseln war bereits in der ersten Hälfte des Jahrzehnts fertiggestellt[66]. Diese Indikatoren deuten den Erfolg der korrigierten Raumnutzungspolitik an.

Tabelle 86: Generelle Bauentwicklung und touristische Kapazitätserweiterungen im County Monroe

Jahr	Prozentuale Veränderungen in Anzahl der Bauerlaubnisse	Hotel/Motel Einheiten (Zimmer)		Sitzkapazitäten Restaurants	
		Anzahl	Veränderung	Anzahl	Veränderung
1970	-	3 793	-	o.A.	-
1975	+21,9%	5 101	+34,5%	20 079	-
1980	+11,3%	5 496	+ 7,7%	23 357	+16,3%

o.A. = ohne Angaben

Ermittelt aus: U.S. Department of Commerce, Advance Report, 1980 Census of Population and Housing, Florida, 1981, p. 9
Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy of Region I, 1981, pp. 29, 33
Florida Department of Business Regulation, Public Lodging and Food Service Establishments, 1980

---

[66]Weitere touristische Infrastruktureinrichtungen auf den Florida Keys: 120 Swimming Pools, 40 Tennisplätze, 5 Golfplätze, mehrere Campingplätze, in: Monroe County Chamber of Commerce, Florida Keys and Key West, 1980, ohne Seitenangaben.

8.7.1.6.4 Vergleichendes Beispiel: Die Big Cypress Swamp Area of Critical State Concern

Teile des Großen Zypressen Sumpfes im Süden Floridas sind 1973 zur Area of Critical State Concern erklärt worden. Dabei handelt es sich um ein bis in die 1940er Jahre unberührtes tropisches Sumpfgebiet, das seinen Landschaftscharakter aufgrund von Dränagearbeiten und Projektdurchführungen, auch der touristischen Infrastruktur, immer stärker verliert und verändert.
Die Dränagearbeiten haben dazu geführt, daß der Sommerhochstand des Wassers heute etwa zwei Meter niedriger ist, und daß die Abfließzeit von ehemals 6 bis 8 Monaten auf 3 bis 4 Monate verkürzt wurde und damit eine Austrocknung im niederschlagsarmen Winter begünstigt wird[67]. Die Folgen dieser hydrologischen Veränderungen und der einsetzenden Landnutzung waren häufiger auftretende Brände in den Sümpfen während der Trockenzeit, die Verschmutzung des Grundwassers aufgrund der Abwasserzuflüsse in das neu installierte Kanalsystem, der Verlust von 275 Quadratmeilen Mangrovenbeständen in Süd-Florida, das Aussterben von vielen Tierarten, die zunehmende Salzwasserintrusion und der Verlust an organischem Boden auf neugeschaffenen Agrarflächen[68].
Zu den Hauptinteressenten der ökonomischen Inwertsetzung des Big Cypress Swamp zählen die Tourismus- und die Immobilienwirtschaft:
Eine tiefgreifende ökologische Veränderung wäre im Big Cypress Swamp zu erwarten gewesen, hätte man 1968 den Bau eines geplanten Großflughafens zugelassen. Der Florida-Jet-Port war auf eine Größe von 100 qkm (!) konzipiert und an den projektierten Zufahrtsstraßen zu beiden Küsten hätte eine "Korridor-Entwicklung" in Form der touristischen Infrastrukturausstattung und deren Folgeeinrichtungen eingesetzt. Aufgrund massiver Proteste von Umweltschutzgruppen und als Ergebnis einer Gebietsstudie des amerikanischen Innenministeriums wurde dieses Flughafenprojekt im Jahre 1970 zurückgezogen und dem Ausbau der Küstenflugplätze zur Bewältigung des zu erwartenden Touristenaufkommens der Vorzug gegeben[69]. Allerdings sind im Laufe der 1970er Jahre die Spekulationen um eine Wiederaufnahme des Projektes nie verstummt; bis auf die Anlage einer Versuchslandebahn wurden jedoch keine baulichen Maßnahmen getroffen. Eine Neuauflage der Flughafenpläne würden in diesem Fall sowohl den Bedingungen der Areas of Critical State Concern als auch den Landnut-

---

[67]Die Regulierungsvorschriften des County Collier sahen Wasserspiegelsenkungen von sechs Metern vor.
[68]Vergl. auch Longbrake, David und Nichols, Woodrow, Miami - Sunshine and Shadows, Cambridge, Mass., 1976, p. 7, Jackson, R., Land Use in America, 1981, p. 38
[69]"Impact of the Big Cypress Swamp Jetport", Leopold Report, Washington, D.C. 1969

zungsauflagen der Developments of Regional Impact unterliegen und damit kaum mehr Chancen auf Verwirklichung besitzen. So beschränkt sich die heutige touristische Infrastrukturausstattung im Big Cypress Swamp auf Picknick- und Aussichtsplätze sowie Lehrpfade.

Die Immobilienwirtschaft als zweiter Großinteressent der Landnutzung im Big Cypress Swamp verkaufte mit Hilfe der Verwaltung des County Collier bis in die frühen 1970er Jahre auf einer Fläche von insgesamt 113 000 Acres mehr als 73 000 Besitzeinheiten im Siedlungsgebiet Golden Gate Estates im Big Cypress Swamp. Dabei wurden die Flächen in einem halbentwickelten Zustand veräußert, d.h. es war lediglich ein Kanal- und Wegenetz angelegt (Kosten: 26 Millionen Dollar) und nur wenige Häuser auf den verkauften Gebietseinheiten errichtet worden. Da die Käufer das Recht besaßen, ihren Besitz zu parzellieren und weiterzuverkaufen, wäre eine Neubevölkerung im Big Cypress Swamp von weit größerem Ausmaß denkbar gewesen, als die vom County Collier angegebene Zahl von 30 000 Einwohnern. Allein die in diesem Zusammenhang durchgeführten Dränagearbeiten hatten am Beginn der 1970er Jahre Süßwasserknappheiten an der Westküste zur Folge und im Bereich von Naples mußten neue Quellen im Landesinneren gebohrt werden, da ansonsten die Salzwasserintrusion im Küstenbereich zugenommen hätte.
Der konkrete Anlaß der Landesregierung, diese Entwicklung im Big Cypress Swamp zu begrenzen, waren die verheerenden Flächenbrände im Winter 1971. Um einen umfassenden ökologischen Schutz der Sumpfgebiete zu ermöglichen, strebte die Regierung Floridas an, dem gesamten Big Cypress Swamp den Status einer Area of Critical State Concern zu geben. Da mit diesem Vorhaben mehr als 90 Prozent der Fläche des County Collier der Entscheidungsvollmacht der County-Verwaltung entzogen worden wäre, führte der Protest der Countybehörden und der privaten Investoren dazu, daß nur die Gebiete zur ACSC erklärt werden durften, deren ökologische Bedrohung ausdrücklich nachgewiesen werden konnte.
Infolgedessen wurden im Jahre 1973 lediglich der mittlere und östliche Teil des Sumpfes, insgesamt 1 342 Quadratmeilen von insgesamt 2 450 Quadratmeilen, zur Area of Critical State Concern erklärt[70]. Im Rahmen einer Regionalwahl stimmten im Februar 1974 die Einwohner des County Collier dieser Vorgehensweise zu. Dies war notwendig, da ein öffentlicher Landerwerb in den gefährdeten Gebieten vorgesehen war. Daran beteiligte sich auch die Bundesregierung, weil die Einflußnahme ausschießlich über das Instrumentarium ACSC als nicht wirksam genug angesehen wurde, um den akuten ökologischen Problemen des Sumpfes zu begegnen. Der Bundesstaat Florida investierte 40 Millionen Dollar

---

[70]Chapter 22 F-3, Florida Administration Code, 20.11.1973

(Kapitel 8.6.4), die Bundesregierung insgesamt 116 Millionen Dollar und erklärte ein Teilgebiet von 570 000 Acres, etwa ein Drittel des gesamten Sumpfes, im Jahre 1974 zur National Preserve[71].

Im Rahmen des Status einer ACSC paßten sich die lokalen Behörden den Regulierungsvorstellungen der Landesregierung an: Eine Anzahl beantragter Projekte wurde zurückgewiesen - nur noch zehn Prozent der Gesamtfläche waren für Landnutzungsvorhaben zugänglich - und Baumaßnahmen, die das Abfließen von Süßwasser in den Ozean begünstigen, wie dies bei Dränageprojekten und der Anlage von Finger-Kanal-Siedlungen der Fall ist, wurden untersagt.

Tabelle 87: Verwaltungszuständigkeiten im Bereich der Big Cypress Swamp Area of Critical State Concern

County	Größe in Quadratmeilen	davon Bundesbesitz
Collier	1 105	695
Monroe	197	197
Dade	40	40
total	1 342	896

Florida Department of Administration, Final Report and Recommendations for the Big Cypress Area of Critical State Concern, Tallahassee 1973, p. 66

Mit der Statusanerkennung des Big Cypress Swamp und der Florida Keys als Areas of Critical State Concern untersteht nahezu der gesamte Süden der Florida-Halbinsel einem besonderen öffentlichen Schutz. Ergänzend kommen hinzu die Wasser- und Tierschutzgebiete sowie der Everglades National Park, der im Jahre 1947 auf einer Fläche von zuerst 460 901 Acres eingerichtet wurde, um die Everglades-Sümpfe zu erhalten. Er wurde im Zuge weiterer Landkäufe auf 1 136 100 Acres (1978) vergrößert. Mit diesen Maßnahmen wurden entscheidende Beiträge zur "public welfare" geleistet, weil damit seltene Landschaften des Landes erhalten werden, die dem Erholungssuchenden zur Verfügung stehen, einer übermäßigen Kommerzialisierung aber entzogen bleiben.

8.7.1.6.5 Einschätzung der Raumnutzungspolitik im Bundesstaat Florida

Die Gesetzesinitiativen von 1972, die der Landesregierung Einflußnahmen auf Landnutzungsentscheidungen der lokalen Behörden ermöglichen, sofern überregionale Auswirkungen feststellbar sind, stellen eine Zäsur in bis dahin praktizierte Gewohnheiten der Landnutzungsentscheidungskompetenz dar. Dies ist

---

[71] Big Cypress Conservation Act, 380.055 Florida Statutes, 1973, Chapter 73-131 und Public Law 93-440, 1974

darauf zurückzuführen, daß bis zu diesem Zeitpunkt eine Interessensübereinstimmung in grundsätzlichen Fragen der Landnutzung zwischen den Behörden aller politischen Ebenen und den privaten Landbesitzern bestand: Der Wert des Bodens, seine beste Nutzung, war identisch mit der höchsten Form der Kapitalisierung, weil sich dadurch die privaten Investoren hohe Renditen und die Behörden Wirtschaftsaktivitäten, Steuereinnahmen und letztlich die Stärkung der sozialen Sicherheit versprachen. Die Landesregierung hat diese Entwicklung stets unterstützt; so verkaufte sie in Florida zwischen 1955 und 1967 etwa 28.000 Acres, um dieses Land privatwirtschaftlich in Wert setzen zu lassen[72].
Diese generelle Interessensübereinstimmung führte in Florida schon früh dazu, daß die Landesregierung ihr zustehende Landnutzungsrechte an die lokalen Verwaltungen übertrug, so daß diese allein die Interessen der Öffentlichkeit gegenüber privaten Interessen wahrnahmen: Dieser Prozeß der Kompetenzübertragung begann zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit dem Florida General Drainage Act (1913) und wurde 1967 abgeschlossen, als alle County-Verwaltungen Landnutzungsrechte besaßen.
Als in den vergangenen Jahrzehnten durch eine bis dahin unbekannten Grad an Erschließungs- und Inwertsetzungsmaßnahmen negative räumliche Auswirkungen offenbar wurden, betrafen die erlassenen Umweltschutzgesetze aufgrund der bestehenden Landnutzungskompetenzen de facto nur die im öffentlichen Besitz befindlichen Gebiete, sowie Luft und Wasser allgemein, nicht aber die Gebiete, auf denen sich die Veränderungen vollzogen.
Seit der zweiten Hälfte der 1960er Jahre setzte eine sich verstärkende Wahrnehmung umweltgefährdender Prozesse zuerst bei den Betroffenen ein, die zur Austragung von Interessensgegensätzen führte. Der geplante Florida-Jet-Port und der Cross-Florida-Barge-Canal sind dafür die herausragendsten Beispiele[73].
Da sich lokale Landnutzungsentscheidungen aufgrund der zunehmenden Größenordnungen der geplanten Projekte immer stärker überregional auswirkten, setzte in dieser Phase bei den Landespolitikern ein Überdenken der eigenen Position in Fragen der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten ein.
Konkret vollzog sich dies nach den Auswirkungen der großen Trockenheit in Südflorida im Jahre 1971, als Governor Askew eine Expertenkonferenz einberief, deren Ergebnisse die Grundlage für das raumpolitische Handeln war, das

---

[72]Healy, Robert, 1976, p. 109

[73]In den Jahren 1964 bis 1971 wurde, anknüpfend an Pläne aus den 1930er Jahren, der Cross-Florida-Barge-Canal zwischen Yankeetown am Golf von Mexico und dem St. John Fluß gebaut. Umweltschutzgruppen führten gegen das Corps of Engineers Prozesse, weil die Baumaßnahmen eine Kanalisierung des Oklawaha Flusses in Zentralflorida bedeutet hätte und der wirtschaftliche Nutzen des Kanals nicht überzeugend belegt werden konnte (zu klein für Ozeanschiffe). Nach Investitionen von 58 Millionen Dollar stoppte die Regierung Nixon im Jahre 1971 den Bau des Kanals.

sich 1972 erstmals in Gesetzesform manifestierte[74]. Bei den Landesbehörden ließ sich eine veränderte Beurteilung über den Wert des Bodens feststellen. Der höchste und beste Nutzen ist danach nicht mehr ausschließlich seine Kapitalisierung in Form der ökonomischen Inwertsetzung, sondern kann durchaus sein Schutz und Erhalt sein, um somit langfristig seine landschaftliche Besonderheit sicherzustellen und die damit verbundene Versorgungsnutzung (z.B. Wasser) aufrechtzuerhalten.

Mit dieser veränderten Einschätzung und dem sich daraus ergebenden politischen Handeln entstand ein Interessenskonflikt zwischen der Regierung des Bundesstaates auf der einen, und den lokalen Behörden sowie den privaten Landbesitzern und Investoren auf der anderen Seite, längerfristige und kurzfristige Interessen standen sich gegenüber.

In ihrer raumpolitischen Vorgehensweise entschied sich die Regierung Floridas für ein gemäßigtes Handeln: ohne das Landnutzungsrecht der lokalen Behörden anzutasten, erhob sie eine Richtlinienkompetenz bei Landnutzungsentscheidungen mit überregionalen Auswirkungen. Dabei ließ sie sich leiten von einem "Model Land Development Code" des American Law Institute (ALI), dessen Artikel 7 die zu schützenden überlokalen Interessen beschreibt[75]. Die Regierung Floridas entschied sich nicht für ein auf der Expertenkonferenz von 1971 diskutiertes Konzept, nach dem die Fläche des gesamten Bundesstaates in verschiedene Entwicklungsregionen geteilt werden sollte, womit eine zentrale Leitung aller Raumnutzungsaktivitäten durch die Landesregierung verbunden gewesen wäre[76].

Andererseits ist die Tatsache, daß die Regierung Floridas überhaupt in Landnutzungsentscheidungen der lokalen Ebene eingreift im Vergleich zur bis dahin geübten Praxis ein neues Faktum, das insbesondere bei den betroffenen lokalen Behörden und privaten Investoren als revolutionär verstanden wurde, da Raumordnungsvorstellungen, Bauprojekte und deren Finanzierung im voraus erstellt und sichergestellt sein müssen, was eine erhebliche Mehrarbeit, Zeitaufwand und steigende Kosten bedeutete.

---

[74]Als erster Bundesstaat der USA hatte Hawaii im Jahre 1961 Landnutzungskontrollgesetze erlassen, um den zu erwartenden touristischen "Gründerjahre-Bauboom" nach der Aufnahme als Bundesstaat der USA lenken zu können. Florida, Kalifornien, Vermont und Oregon folgten Anfang der 1970er Jahre, Auswirkungen des Tourismus waren dafür von ausschlaggebender Bedeutung.

[75]Miller, James N., Hawaii's "Quiet Revolution" hits the Mainland, in: National Civic Review, Vol. 62, 1973, p. 419. Der 1968 fixierte ALI-Code stellt eine aktualisierte Form von bereits in den 1920er Jahren juristisch beschriebenen Landnutzungsrechten dar.

[76]Darin unterscheidet sich die Gesetzesinitiative in Florida von denen in Hawaii und Kalifornien: Nach dem 'Hawaiian Land Use Law' besitzt die Landesregierung quasi die Zonierungsrechte und hat die Fläche des Bundesstaates in Nutzungszonen gegliedert. In Kalifornien besitzt die Landesregierung das absolute Recht über die Landnutzung für einen 1000 yards breiten Küstenstreifen ("California Coastal Zone Conservation Act", 1972).

Das lediglich gemäßigte Eingreifen der Landesregierung in den Prozeß der Landnutzungsentscheidungen ist daher auch kritikwürdig:

- So stellt das Handeln der Regierung zuallererst eine Reaktion auf eine von privater Seite getätigte und von den lokalen Behörden geförderte Initiative dar. Eigene Raumordnungsvorstellungen werden erst im nachhinein für ein bereits bedrohtes Gebiet entwickelt.
- Die übergeordneten Behörden nehmen lediglich ein Kommentierungsrecht in Anspruch. Damit kommt es im wesentlichen auf die Art der Entscheidungsvorlage der lokalen Behörden an, die somit einen großen Spielraum bei der Interessensdurchsetzung besitzen[77].
- Das Parlament Floridas hat der Landesregierung auferlegt, höchstens fünf Prozent der Landfläche Floridas (1,7 Millionen Acres) zur Zeit den Status der Areas of Critical State Concern zu geben, so daß der größte Teil Floridas von diesen Gesetzesauswirkungen nicht betroffen ist und unkontrolliert den traditionellen Landnutzungsentscheidungen unterliegt.

Was die Kritik jedoch mildern könnte, ist die Tatsache, daß es als flächendeckende Ergänzung zu den ACSC das Instrumentarium des State Comprehensive Plan und der Local Comprehensive Plans gibt. Es scheint allerdings die liberalste Möglichkeit zu sein, die unterschiedlichen Raumnutzungsinteressen miteinander abzustimmen, ohne daß die Konfliktgegensätze in starre Fronten geraten. Gegenseitige Plankommentierungen sollen letztlich dazu führen, die verlorengegangene Übereinstimmung der Behörden in den Zielvorstellungen der Raumnutzung wieder herzustellen, und zwar unter der Prämisse, negative Raumauswirkungen auszuschließen. Da diese Pläne alle fünf Jahre aktualisiert werden müssen, wird dies ein permanenter Anpassungsversuch sein. Der allgemeine Charakter dieser Pläne läßt allerdings große Spielräume für die Umsetzung der darin geäußerten Vorhaben.

Florida hat seit 1972 den Weg beschritten, den Fred Bosselman als "The Quiet Revolution in Land Use Control" bezeichnete[78]. Letztlich handelt es bei diesem "revolutionären" Element um eine von der Ebene des Bundesstaates initiierte Forderung an die lokalen Entscheidungsträger, sich in Zeiten verstärkter, hier großenteils touristisch bedingter Landnutzung zu übergeordneten und längerfristigen Rauminteressen zu bekennen. Die Umsetzung dieser Politik müßte zu einem höheren Grad an Harmonie von gesellschaftlicher und räumlicher Entwicklung in Florida beitragen.

---

[77]Bei den Projekten, die in den Bereich der "Developments of Regional Impacts" fallen, besitzen die regionalen Behörden (Regional Planning Councils) das Kommentierungsrecht. Da hier häufig lokale Vertreter in den Räten sitzen, scheinen die Interessensabgrenzungen nicht immer deutlich zu sein.

[78]Fred Bosselman und David Callis, The Quiet Revolution in Land Use Control, Washington, D.C. 1971

8.7.2 Die Revitalisierung eines Tourismusraumes, dargestellt am Beispiel der Küstenzone des County Dade (Miami Beach)

Tourismusräume, die zu einem hohen Grad mit kommerzieller und öffentlicher Infrastruktur ausgestattet wurden und daher über ein hohes touristisches Aufkommensniveau verfügen, stehen unter bestimmten Umständen in der Gefahr, einen Teil der Touristen zu verlieren. Dies trifft besonders dann zu, wenn die äußeren Erscheinungsformen des Touristenzentrums nicht mehr den Gegenwelt-Werten der Touristen entsprechen oder die natürlichen Tourismusressourcen, wie z.B. Strände, verlorengehen. Dadurch wird die ökonomische Basis des Touristenzentrums geschmälert und beeinträchtigt die Aufrechterhaltung des Angebotes. Immer weniger Touristen sind zusätzlich anzusprechen, so daß die Probleme des Touristenzentrums anwachsen und als Folge der verringerten ökonomischen Basis eine Verödung eintreten kann.
Ein Beispiel für eine derartige Überentwicklung eines Touristenzentrums ist die Küste des County Dade[1], im wesentlichen die Miami-Beach Region. In Zeiten generell starker Tourismusnachfrage in Florida stellte sich hier lediglich eine Nachfragestagnation, allerdings auf hohem Niveau ein (Figur 92). Um diese Stagnation zu überwinden und auch in Zukunft ein führendes Touristenziel bleiben zu können, ist im Raum Miami Beach seit der zweiten Hälfte der 1970er und am Beginn der 1980er Jahre ein vielseitiges, sehr kostenintensives Revitalisierungsbemühen öffentlicher und privater Initiatoren festzustellen.
Die touristische Entwicklung an diesem Küstenabschnitt ist ein Beispiel für Fehlentwicklungen bei ausbleibenden Planungen und Schutzmaßnahmen, gleichzeitig jedoch ein gutes Beispiel für den Versuch, die entstandenen Probleme zu lösen.

8.7.2.1 Die historische Entwicklung des Tourismus im Raum Miami Beach

Seit der Gründung der Gemeinde Miami Beach im Jahre 1915 besaß die Stadt den typischen Charakter eines Fremdenverkehrsortes: während der Tourismussaison lag die Zahl der Tagesbevölkerung um ein Mehrfaches über der Einwohnerzahl (Tabelle 88).

---

[1]County Dade ist identisch mit Miami SMSA

Tabelle 88: Einwohnerzahl und geschätzte Tagesbevölkerung während der Tourismussaison in Miami Beach

Jahr	Einwohner	Tagesbevölkerung
1920	644	o.A.
1930	6 494	35 000
1940	28 012	75 000
1950	46 282	105 200
1960	63 145	150 000
1970	87 072	o.A.
1980	96 298	160 766

o.A. = ohne Angaben

Ermittelt aus: Miami Beach Visitor and Convention Authority, Tourism Statistics, Miami Beach 1981, U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Advance Report, 1980 Census of Population and Housing, Florida, Washington, D.C. 1981, p. 6, Dade County Department of Planning, Statistik zur Bevölkerungszahl, ohne Erscheinungsdatum

Die Ausstattung als Fremdenverkehrsort begann unmittelbar nachdem die Sumpfgebiete durch Sandaufschüttungen aus den Everglades trockengelegt waren, wobei es zum Verlust der Mangrovenbestände kam. Das Flamingo-Hotel war das erste Hotel auf der der Stadt Miami vorgelagerten Sandbank, bis zum Jahre 1930 wurden bereits 61 Hotels in Miami Beach errichtet. Räumlich konzentrierten sich diese Bauten im Süden der Insel, im Distrikt South Beach. Dabei waren zwei- bis vierstöckige Hotels (Foto 3), gemischt mit Apartmenthäusern die typische Bauweise dieser Epoche[2].

Noch vor dem Einsetzen des Massentourismus erfuhr Miami Beach insbesondere in den 1940er und 1950er Jahren, eine auf der Welt nicht vergleichbare touristische Infrastrukturausstattung, die den Ort in die Lage versetzte, die Verdoppelung des Touristenaufkommens in Florida unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg problemlos aufzunehmen: im Jahre 1950 gab es bereits 374 Hotels, 138 Swimming Pools und 400 Restaurants[3]. Im Großraum Miami wurden 1948 mehr Übernachtungen gezählt als in der Schweiz[4]. Die Hotelanlagen, die während der Ausbauphase der 1940er und 1950er Jahre in Großbauweise errichtet wurden, gruppierten sich entlang der Collins Avenue, dem "Broadway on the Ocean"[5], nördlich des Distrikts South Beach und wurden zumeist direkt auf die Dünen gebaut. Dieser Stadtteil stellt auch heute noch den zentralen Hotel-Distrikt von Miami Beach dar (Foto 4).

Als Folgewirkung dieser Hotelneubauten trat eine Nutzungsveränderung bei den älteren Hotels in South Beach ein. Diese wurden aufgrund der sinkenden Nach-

---

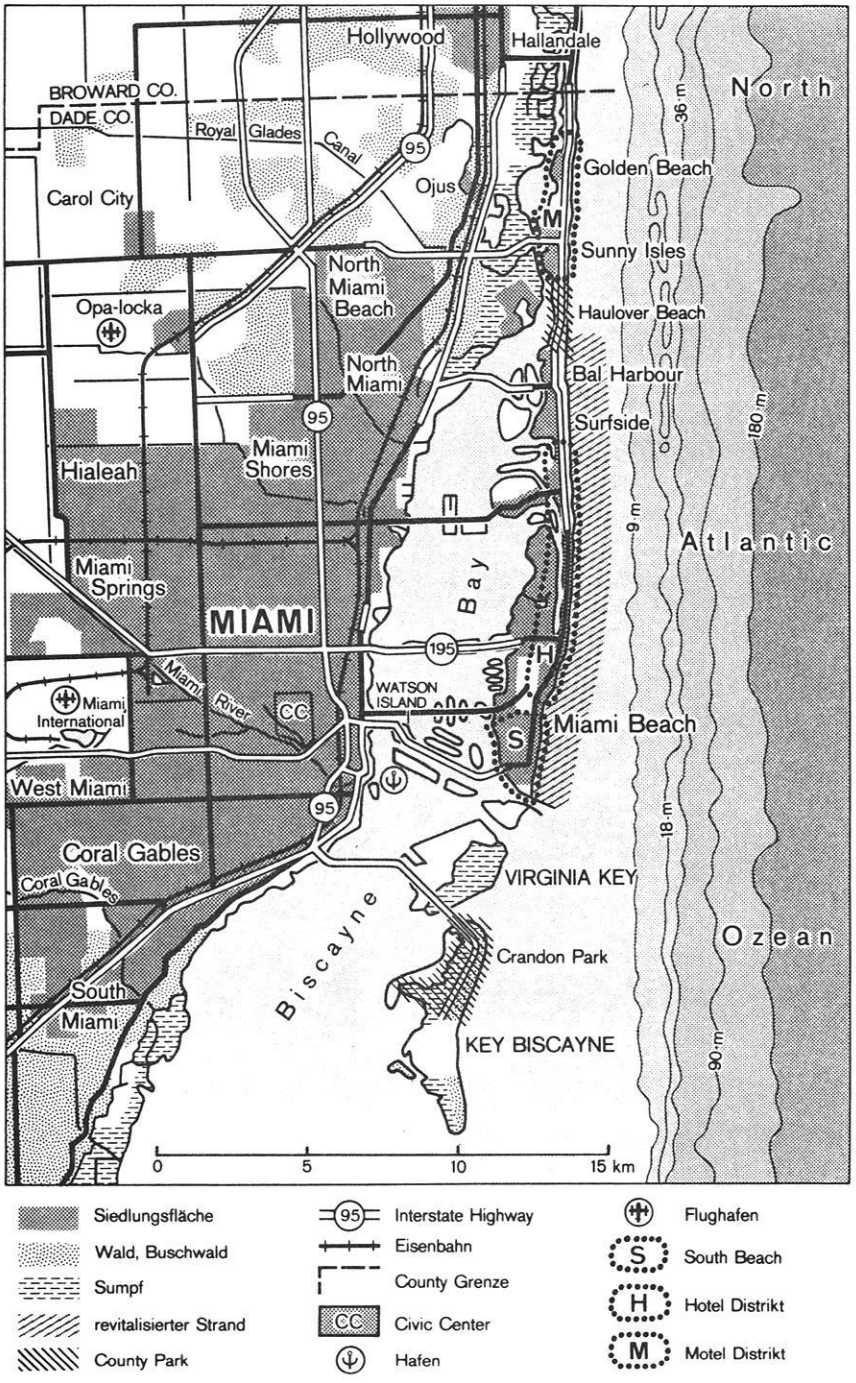
[2]1950 = 1.500 Apartments in Miami Beach

[3]Nicholas, William, Miami's Expanding Horizons, in: National Geographic Magazin, Vol. 98, 1950, p. 584

[4]Martin, Richard, Miami eine amerikanische Fremdenstadt als Geschäftszentrum, in: Geographica Helvetica, 1951, Heft 6, p. 118

[5]Thielen, Benedikt, Florida Rides a Space-Age Boom, in: National Geographic Magazin, Vol. 124, 1963, p. 864

Figur 91: Der Raum Miami



Entwurf: H.-M. Hinz

Foto 3: Miami Beach: Typische Hotelanlage im Stadtteil South Beach

Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

Foto 4: Miami Beach: Zentraler Hoteldistrikt mit Neustrand

Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

frage zunehmend in Apartments umgewandelt und überwiegend durch jüdische Bewohner osteuropäischer Herkunft in Anspruch genommen.
Vom einsetzenden Massentourismus profitierte der neue zentrale Hotel-Distrikt nur anfänglich in vollem Umfang. Mit zunehmender Demokratisierung des Reisens suchte der Mittelstandstourismus preisgünstigere Angebote.
Diese, zudem autogerechteren Unterkünfte entstanden seit dem Ende der 1950er Jahre an der nördlichen Verlängerung der Collins Avenue, in der Gemeinde Sunny Isle in Form einer typischen "strip-development" mit Motels, Restaurants und Einzelhandelsgeschäften.

Eine Folge der touristischen Schwerpunktverlagerung nach Norden war eine Nutzungsveränderung im zentralen Hotel-Distrikt. Eine Anzahl von Großhotels wurde in Apartmenthäuser umgewandelt und besonders von Überwinterungstouristen, meist Pensionären, in Anspruch genommen.
Insgesamt wurde ein etwa 15 Meilen langer Küstenabschnitt im Vorfeld der Stadt Miami fast ausschließlich touristisch in Wert gesetzt, wodurch die dortigen Strände eine für den erholungssuchenden Menschen sinnvolle Nutzung erhielten. Die Größenordnungen der Unterkunftskapazitäten an dieser Küste sind in Florida unerreicht: Die mehr als 60 000 Zimmer (Hotelschwerpunkt in Miami Beach, Motelschwerpunkte in den nördlich anschließenden Gemeinden) bieten Unterkunftsmöglichkeiten für etwa 150 000 Personen. Allein Miami Beach mit seinen mehr als 30.000 Hotel- und Motel-Einheiten und über 900 Swimming Pools besitzt eine mit der gesamten Orlando-Region vergleichbare Kapazität.

Tabelle 89: Verteilung der Hotel- und Motelkapazitäten im County Dade, Stand: 12. März 1980

Gebiet	Hotels		Motels		total	
	Anzahl	Zimmer	Anzahl	Zimmer	Anzahl	Zimmer
Miami Beach	320	29 174	23	1 497	343	30 671
Surfside/Bal Harbor	13	1 943	25	1 134	38	3 077
Sunny Isle	6	1 036	55	6 245	61	7 281
North Dade	19	1 398	112	4 617	131	6 015
Key Biscayne	3	604	7	314	10	918
South Dade	18	1 089	94	2 657	112	3 746
Miami	59	5 778	15	883	74	6 661
total	445	42 441	334	18 250	779	60 691

Ermittelt aus: Metropolitan Dade County Department of Tourism, Dade County Tourism Facts, Miami, März 1980, ohne Seitenangaben

Neben der Ausstattung mit Unterkünften in Strandnähe erweitern eine Reihe von Erholungsraumeinrichtungen, Attraktionen und kulturelle Angebote die Basis des Tourismus im County Dade.[6]

---

[6]Zu den Erholungsraumeinrichtungen zählen 11 Strandparks, 35 Yacht-Clubs und Marina Anlagen, 37 Golfplätze, 410 öffentliche Tennisfelder, 467 Parkeinheiten

8.7.2.2 Der Tourismus im County Dade während der 1970er Jahre und Aspekte seines krisenhaften Charakters

Mit über einem Fünftel des Wirtschaftspotentials in der Miami SMSA stellt der Tourismus den größten Wirtschaftsfaktor dar[7]. Diese überragende Bedeutung des Tourismus spiegelt sich auf dem Arbeitpslatzmarkt wider: die Bereiche Handel, Services und Transport umfassen 60 Prozent (1979) aller Arbeitsplätze[8]. Ein sehr großer Teil davon muß als touristisch angesprochen werden, darunter die 22 600 Arbeitsplätze (1980) des Beherbergungsgewerbes[9].

Das Touristenaufkommen im County Dade entsprach während der 1970er Jahre mehr als einem Viertel des Gesamtaufkommens Floridas, allerdings mit einer stark saisonalen Ausprägung (Kapitel 8.5.2). Die Ausgaben der Touristen beliefen sich 1979 auf 7,021 Milliarden Dollar[10]. Charakteristisch für die touristische Nachfrage während der 1970er Jahre im County Dade war ein stagnierender Trend: so bedeuteten die 6,9 Millionen Touristen des Jahres 1976 nur einen minimalen Zuwachs gegenüber den 6,1 Millionen Touristen des Jahres 1970. Damit lagen die Zuwachsraten im Touristenaufkommen des County während dieser Zeit meist unter den vergleichbaren Zuwachsraten der Nachfrage für den Bundesstaat insgesamt (Figur 93).

Für die krisenhafte Situation, die sich in dieser Stagnation ausdrückt, gibt es mehrere Erklärungen:

---

aller Größenordnungen sowie Einrichtungen im Everglades National Park in erreichbarer Autodistanz. Zu den kommerziellen Attraktionen zählen ein Seeaquarium, ein Papageien-, Affen- und Orchideenpark, ein Wissenschaftsmuseum, ein Multimedia Panorama ("Planet Ocean"), Hunde- und Pferderennen, Darbietungen des baskischen Jai-alai, das Einkaufszentrum im neuen Omni-Komplex, das kubanische Viertel "Little Havanna" in Miami und die Siedlungen der Miccosukkee-Indianer westlich von Miami. Daneben gibt es eine Vielzahl nichtkommerzieller Attraktionen, wie verschiedene Museen und Galerien, das im italienischen Renaissance-Stil errichtete Haus Vizcaya (1914-16) des Industriellen James Deering sowie das Theater- und Operangebot der Stadt Miami.

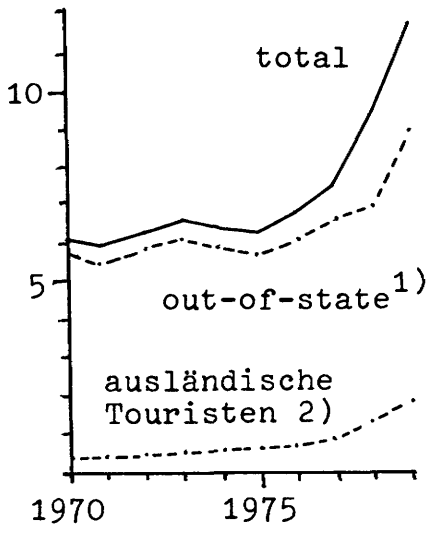
[7]Longbrake, David und Nichols, Woodrow, Miami-Sunshine and Shadows, 1976, p.23

[8]Florida Department of Labor and Employment Security, Miami SMSA, Labor Market Trends, Letter No. 407, Tallahassee, Januar 1980, p. MI 3

[9]Vergleichsdaten: Fort Lauderdale SMSA = 10 100, Palm Beach SMSA = 7 100 Arbeitsplätze im Beherbergungsgewerbe,
in: Southeast Banking Corporation, Selected Business Statistics, Florida, Gold Coast, Miami 1980, ohne Seitenangaben

[10]Entspräche bei einer Vergleichbarkeit der Daten etwas über 40 Prozent der Gesamtausgaben in Florida. Metropolitan Dade County Department of Tourism, Dade County Tourism Facts, 1980, ohne Seitenangaben

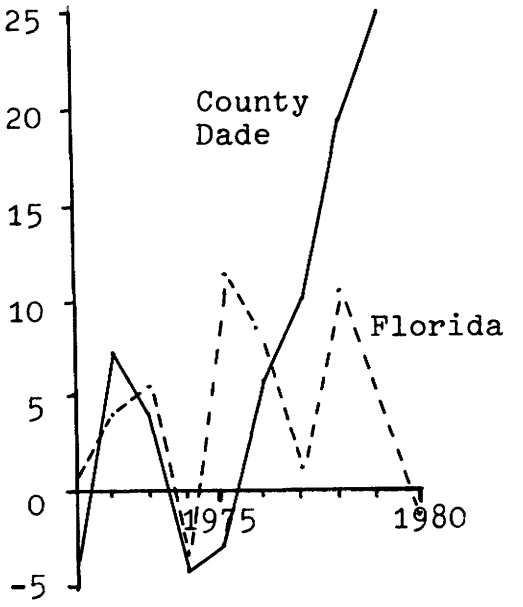
Figur 92: Die Entwicklung der touristischen Nachfrage im County Dade (Miami SMSA), Anzahl der Touristen 1970 bis 1979 in Millionen



1) USA, Kanada, 2) außer Kanada

Ermittelt aus: Metropolitan Dade County Department of Tourism, Dade County Tourism Facts, Miami 1980. Daten z.T. abweichend von Angaben des Florida Dep. of Commerce.

Figur 93: Die Entwicklung der touristischen Nachfrage im County Dade und in Florida, jährliche prozentuale Veränderungen der Anzahl der Reisen der out-of-state Touristen (USA/Kanada), 1971 bis 1979/80



Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1980, Dade County Tourism Facts 1980, Goeldner, Ch., 1975, p. 40

- Aufgrund der Großbauweise der Hotels in Miami Beach im Dünenbereich ist die Erosion des Strandes verstärkt worden und hat zu einem Verlust dieser für den Badetourismus wichtigsten Ressource geführt.
- Die Hotelskyline von Miami Beach und der generell hohe Urbanisierungsgrad der Region gerieten zunehmend in einen Gegensatz zu einer stärker werdenden Naturempfindsamkeit der Touristen, die sich im Aufschwung des Camping- und Wandertourismus niederschlug. Parallel dazu entsprachen die Hotelbauten der Großbauweise nicht den Preisvorstellungen der Mittelstandstouristen. Die Auslastungsquote der Hotels lag in der Stagnationsphase (1977) noch bei 62,3% im Jahresdurchschnitt, was dem Grenzbereich der Wirtschaftlichkeit entspricht[11].

---

[11] Florida Department of Labor and Employment Security, Miami SMSA-Annual Planning Information 1979, 1978, p. 4

- Der Verlust an Gegenwelt-Werten wurde bei vielen Touristen aus den Industriestädten des Nordens der USA durch das Auftreten der Exilkubaner im Raum Miami verstärkt. Damit wurden zwangsläufig Erinnerungen an eigene Stadtprobleme mit den dort lebenden Puerto Ricanern hergestellt, obwohl dies aufgrund der unterschiedlichen Sozialstruktur der beiden Latino-Gruppen objektiv als unbegründet bewertet werden kann.[12]
- Die Miami Region hatte sich zu einem Gebiet mit der höchsten Kriminalitätsrate in den USA entwickelt[13].
- Andere touristische Zielregionen traten zunehmend in Konkurrenz zur Miami Region, wozu in Florida besonders die Orlando-Region und außerhalb Floridas die karibischen Inseln zählten (Kapitel 4.2).

Noch im Jahre 1976 wurde die zukünftige Entwicklung des Tourismus für den Raum Miami Beach negativ eingeschätzt: "Tourism - which is already waning - is likely to continue its decline as the urban system of Miami in growing larger is losing some of its unique character as a tourist attraction"[14].

Jedoch konnte zum Ende der 1970er Jahre die touristische Nachfragestagnation überwunden werden. Im Jahre 1979 wurden knapp 12 Millionen Besucher gezählt, was beinahe einer Verdoppelung des Aufkommensniveaus während der größten Zeitspanne des Jahrzehnts entsprach. Seit 1977 stieg die Zuwachsrate der Reisen im County Dade stärker als die Zuwachsrate für den gesamten Florida-Tourismus. Eine Ursache dafür ist in den umfangreichen Revitalisierungsmaßnahmen im Raum Miami-Beach zu sehen (Kapitel 8.7.2.3), wodurch die Küstenregion attraktiver und somit wieder konkurrenzfähiger wurde.

Die auch weiterhin bestehende hohe Kriminalitätsrate ist, was die Gesamtzahl der Delikte anbelangt, durchaus nicht auf das County Dade beschränkt, sondern liegt in anderen Tourismusräumen in vergleichbaren Größenordnungen. Die besonders stark ausgeprägte Gewaltkriminalität an der Südostküste ist nicht das Ergebnis einer Sogwirkung des Tourismus, sondern hat überwiegend andere Ursachen. Aber auch hier sind Anzeichen der Besserung festzustellen[15].

---

[12]Die Hauptherkunftsgebiete der Touristen im Raum Miami (1979): New York (13,8%), Kanada (11,0%), Pennsylvania (5,6%), Georgia (4,7%), Illinois (4,6%), Ohio (4,1%). Ermittelt aus: Metropolitan Dade County Department of Tourism, Dade County Tourism Facts, Miami 1980

[13]White, Langdon, Foscue, Edwin, McKnight, Tom, Regional Geography of Anglo-America, Englewood Cliffs, 1979, p. 263

[14]Longbrake, David und Nichols, Woodrow, Miami-Sunshine and Shadows, 1976, p. 62, auch White, Foscue und McKnight stellten fest, daß es zu wenig Aktivitäten gibt, der Küste das Image einer beschwingten Region zu geben.

[15]Miami hat mit 70 Morden pro 100 000 Einwohner die höchste Mordrate in den USA (1980). Hauptursache ist der illegale Drogenhandel, insbesondere die

Tabelle 90: Kriminalitätsraten in Florida nach Counties

1977 County		Delikte pro 100 000 Einw.	1980 County	Delikte pro 100 000 Einw.
Volusia	(Daytona)	9 287	Dade	11 571
Monroe	(Keys)	8 851	Monroe	10 817
Dade	(Miami)	7 921	Orange	10 423
Escambia	(Pensacola)	7 837	Hillsbourough	10 364
Orange	(WDW)	7 660	Alachua	10 253
Hillsborough	(Tampa)	7 579	Palm Beach	9 800
Broward	(Ft.Lauderdale)	7 546	Leon (Tallahassee)	9 669
Palm Beach		7 203	Osceola	9 452
Alachua	(Gainesville)	7 140	Broward	9 285
Osceola	(WDW)	7 087	St. Lucie	9 206

Ermittelt aus: Florida Department of Law Enforcement, Annual Report 1977, pp. 68-72, Annual Report 1980, pp. 71-75

8.7.2.3 Die Revitalisierung

Als im Jahre 1965 ein erster Landnutzungsplan des County Dade vorgelegt wurde, war die touristische Inwertsetzung an der Küste weitgehend abgeschlossen und es zeigten sich bereits negative Auswirkungen dieser touristischen Urbanisierung. So bedurfte es einer Vielzahl von Revitalisierungsmaßnahmen, um einen weiteren Imageverlust als Touristenzentrum zu verhindern, der die touristische Nachfragestagnation verlängert hätte. Zu diesen Revitalisierungsmaßnahmen zählen die Restaurierung des Strandes, die Modernisierung bestehender touristischer Einrichtungen und die Erweiterung der Erholungsraumbasis (Parks) sowie die Anlage eines neuen tourismusorientierten Stadtteils.

8.7.2.3.1 Der Strand als bedeutendste Ressource des Badetourismus

In den Jahren der stärksten touristischen Nachfrageentwicklung in Florida erreichte die Erosion des Strandes von Miami Beach infolge der Großbauweise der Hotels im Dünenbereich ihr größtes Ausmaß. Gerade zu einem Zeitpunkt, in dem

---

Gewalttätigkeit der in Familienverbänden operierenden Drogenhändler, aber auch der Drogenabhängigen. 70 Prozent des illegalen amerikanischen Drogenhandels wird über Südflorida abgewickelt. Das Kapitalvolumen entspricht mit gut 7 Milliarden Dollar dem des Tourismus im County Dade (1979). Seit Beginn 1982 kämpft eine Sonderkommission unter Leitung von Vizepräsident Bush gegen den Drogenhandel in Südflorida mit dem zumindest kurzfristigen Erfolg des deutlichen Rückgangs der Gewaltkriminalität im Raum Miami. Kelly, James, Trouble in Paradise, in: Time, 23. November 1981, pp. 31-33, Süddeutsche Zeitung, 28.7.1982, p.8

die Strandnutzung zunahm, wurde somit die wichtigste Erholungsraumbasis geschmälert.
Um einen weiteren Strandabtransport zu verhindern, restaurierte man in den Jahren 1977 bis 1981 den Strand auf einem 17 km langen Abschnitt. Es handelte sich dabei um das größte Stranderneuerungsprojekt der USA, und es gilt als Beispiel dafür, welcher Anstrengungen es bedarf, Fehlentwicklungen bei Landnutzungsentscheidungen im nachhinein zu korrigieren.

- Die natürlichen Strandbedingungen in Südost-Florida

Die etwa 200 Meilen lange Südostküste Floridas (County St. Lucie bis County Dade) besitzt 123 Meilen Strandabschnitte, die sich zu einem großen Teil auf den der Küste vorgelagerten Sandbänken, den Barrier Islands, befinden. Zu ihnen zählen im betreffenden Gebiet Miami Beach, Key Biscayne und Virginia Key. Diese, in ihren natürlichen Bedingungen sehr mobilen Sandbänke stellen einen natürlichen Schutz des flachen Festlandes vor Wassereinwirkungen dar und schließen Lagunen und Strandseen ein[16].

Entsprechend den vorherrschenden Windrichtungen bestimmen die Küstenströmungen des Atlantiks die Strandbedingungen in entscheidendem Maße: Während des Winterhalbjahres von September bis Februar herrscht ein Nordost-Wind vor, so daß es zu einer dominierenden südlichen Strömung kommt[17]. In den Monaten März, April und Mai gibt es keine dominierenden Winde, während im Juni, Juli und August Südostwinde eine nördliche Strömung bewirken.

Aufgrund der überwiegenden südlichen Küstenströmung kommt es zu einem nach Süden gerichteten Sandtransport im küstennahen Bereich[18]. Eines der Hauptherkunftsgebiete der hier transportierten Quarzsande sind die Appalachen. Dort erodiertes Material wird über die Flüsse Georgias und South Carolinas zum Atlantik transportiert, von der Südströmung erfaßt und als Floridas Atlantikstrände, gemischt mit fossilem Korallen- und Muschelmaterial, abgelagert.
Entsprechend nimmt das Transportvolumen von Norden nach Süden ab (Tabelle 91).

Mit der Windwirkung kommt es zur Aufwehung von Stranddünen, die, sobald Strandvegetation einsetzt, einen natürlichen Küstenschutz bilden. Diese betrifft

---

[16]Der teilweise Halbinsel-Charakter der Barrier Islands ist durch den Intracoastal Waterway aufgehoben.
[17]Longshore Current oder Littoral Drift genannt.
[18]küstennaher Bereich = bis 10 m Tiefe

Tabelle 91: Transportvolumen des Florida Strandes im küstennahen Bereich

Station	Bewegtes Material im Jahres-durchschnitt in Kubik-Yards
Duval County	500 000
Canaveral Harbor	350 000
St. Lucie-Inlet	230 000
Port Everglades	50 000
Miami Harbor	10 000
Key West	unbedeutend

Schätzwerte des U.S. Army Corps of Engineers, in: South Florida Regional Planning Council, Natural Systems, 1978, p. 19

zum einen die Gezeitenwirkung, bedeutender ist jedoch der Schutz vor den tropischen Wirbelstürmen und den Nordoststürmen, die im Herbst und Winter auftreten können.[19] In der Kombination von Wirbelstürmen oder Nordoststürmen mit der Gezeitenwirkung kommt es zu Wasserhochständen, die zu Überflutungen der Sandbänke und zum Angriff auf die Dünen führen. Eingriffe des Menschen in die natürliche Strand- und Dünengenese vermindern daher die natürlichen Abwehrfunktionen und fördern Zerstörungen.

- Eingriffe des Menschen in die natürliche Strandgenese

Überregional: Die Quarzsandzufuhr aus den Appalachen wird durch Damm-und Stauseeanlagen an den Zuflüssen zunehmend eingeschränkt. Längerfristig tragen diese Transporthindernisse dazu bei, daß die Strände Floridas ausdünnen.
Das Meeresspiegelniveau steigt an der Küste Floridas jährlich um 0,06 feet[20], was längerfristig einen Rückgang der flachen Küstenlinie zur Folge haben wird und die Erosion verstärkt. Ursache des Anstiegs des Meeresspiegels ist überwiegend die anthropogen bedingte Aufwärmung der Atmosphäre, insbesondere durch die Zunahme des CO_2-Gehaltes[21].

---

[19]Die Wasserstandsveränderungen durch Gezeiten im Bereich Miami betragen 2,5 feet. Im County Dade traten zwischen 1830 und 1980 insgesamt 55 Wirbelstürme auf, 34 davon wurden als Hurrikane klassifiziert.

[20]U.S. Army Corps of Engineers, Dade County Beach Erosion Control and Hurricane Protection Project, Jacksonville, 1979, p. 8

[21]Nach Angaben der NASA beträgt der CO_2-Gehalt in der Atmosphäre derzeit 0,034%, was einen Anstieg um 15 Prozent in diesem Jahrhundert bedeutet. Bei gleichbleibender Verfeuerung fossiler Brennstoffe ist mit einer Verdoppelung des CO_2-Gehaltes in den nächsten 50 Jahren zu rechnen, so daß aufgrund des sich bildenden Treibhauseffektes die Durchschnittstemperaturen der Atmosphäre um 1,5 bis 4 Grad Celsius steigen und den Meeresspiegelanstieg verstärken. Flohn, Herman, Das Wetter der nächsten 100 Jahre, in: Kursbuch 64, Berlin 1981, p. 166, Süddeutsche Zeitung, 18.12.81, p. 48

Regional: Beim Bau der Großhotels im Raum Miami Beach wurde von den Investoren Wert auf einen unmittelbaren Strandzugang gelegt, um mit diesem Standortvorteil den größtmöglichen Attraktivitätsgrad zu bieten. Dabei wurden Dünen abgetragen und auf der Wasserhochstandslinie jeweils ein Betonwall zum Schutz gegen die Wasserwirkung angelegt.
Die Folge dieser Bauweise war eine Verstärkung der Erosion, da die natürlichen Abwehrfunktionen des Strandes und der Dünen nicht mehr vorhanden waren. Insbesondere bei hoher See erfolgte kein Auslaufen der Wellen mehr, sondern ein verstärkter Rückstrom von den Hotelfundamenten. Dadurch wurde der Strand stärker als im Normalfall abgetragen und verlor zugleich seine Funktion als Energiebrecher für nachfolgende Wellen. Besonders bei Sturmfluten verstärkte sich die Gefährdung der Bauten. Der erodierte Strand wurde dabei mehr als zwei bis drei Meilen ins Meer transportiert, über den an dieser Küste naheliegenden Kontinentalschelf hinausgetragen und in der Florida-Straße abgelagert. Von hier besteht keine Möglichkeit des Sand-Rücktransportes durch die Wellenenergie, so daß es seit dem Bau dieser Großhotels zu vermehrten Strandverlusten gekommen ist, was während der 1960er und 1970er Jahre unübersehbar wurde (Foto 5).

Foto 5: Die Strandsituation vor und nach den Strandrevitalisierungsmaßnahmen in Miami Beach (zentraler Hotelbereich)

Bildnachweis: Miami Beach Visitor & Convention Authority, 1981

Die Reaktion der Hotelbesitzer auf diesen Strandverlust war der Bau von Stahl-Holz Rippen (groins) in einem rechten Winkel zur südwärts gerichteten Küstenströmung, um das transportierte Sandmaterial aufzuhalten. Gleichzeitig erhofften sich die Hotelbesitzer durch die Anlage dieser Rippen eine private Atmosphäre ihrer Hotelanlagen, da Strandwanderungen für die Öffentlichkeit aufgrund dieser Hindernisse kaum noch möglich waren. Tatsächlich wurde damit jedoch die Erosion noch verstärkt.

- Das Strandrevitalisierungsprojekt

Der Verlust dieser bedeutenden Basis des Küstentourismus wurde vorerst nicht einheitlich bewertet. Die Behörden des County Dade erstellten in Zusammenarbeit mit dem U.S. Army Corps of Engineers in den Jahren 1966-1968 eine erste Stranderneuerungsstudie und forderten die Durchführung einer Restaurierung[22]. Diese Pläne stießen jedoch auf die Ablehnung der Eigentümer der anliegenden Hotels und verzögerten das Vorhaben um viele Jahre. Deren Interessen waren davon geleitet, die private Atmosphäre des Strandes für die Hotelgäste aufrechtzuerhalten, was bei der Anlage eines neuen, der Öffentlichkeit leicht zugänglichen Strandes aufgehoben wäre. Sie befürchteten einen weiteren Rückgang der Auslastungsquote ihrer Hotels.
Ein zweiter Ablehnungsgrund für die direkt betroffene Tourismuswirtschaft waren Erfahrungen mit kleineren Stranderneuerungsprojekten, die die Risiken von Strandrestaurierungen zeigten: In der Gemeinde Bal Harbor nördlich von Miami Beach wurden in den 1960er Jahren 319 000 Kubikyards Strand aufgeschüttet, von denen pro Jahr bis zu 40 000 Kubikyards wieder erodierten[23]. Der Strand von Fort Pierce im County St. Lucie wurde im Jahre 1971 um 75 m verbreitert, 1974 war er bereits wieder zur Hälfte abgetragen[24].
In diesem Interessenskonflikt setzten sich letztlich die Behörden durch, die den zukünftigen Strand großzügiger als vorangegangene Projekte planten und dabei den Küstenschutz und somit auch den Objektschutz (Hotels) zur Maxime ihres Vorhabens erhoben.
Das "Dade County Beach Erosion Control and Hurricane Protection Project" wurde im Jahre 1977 als Gemeinschaftsprojekt der Behörden des County Dade und der Bundesregierung in Angriff genommen. Washington beteiligt sich an derlei Projekten, sobald ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1 zu 1 gegeben ist, wobei die neuaufgeschütteten Strandabschnitte in jedem Fall der Öffentlichkeit

---

[22]Hausdokument Nr. 335 des US-Kongreß 27.6.1968
[23]Oesen von, Henry M., A Beach Restoration Project Study, Bal Harbor Village, Florida, in: Shore and Beach, Vol. 41, 1973, No. 2, p. 3
[24]South Florida Regional Planning Council, Analysis of Support Services for Broward, Dade, Martin, Palm Beach and St. Lucie Counties, Miami 1976, p. 40

zugänglich gemacht werden müssen. Im Falle des Projektes auf der Insel Miami Beach schätzte man das Kosten-Nutzen-Verhältnis mit 1 zu 6 ein, was mit der potentiell hohen Wertzerstörung beim Auftreten tropischer Wirbelstürme begründet wurde[25]. Die Gesamtkosten, die zu 55 Prozent vom Bund und zu 45 Prozent vom County Dade aufzubringen waren, wurden bei Durchführungsbeginn mit 54 bis 56 Millionen Dollar beziffert, im Jahre 1980 rechnete man bereits mit 65 Millionen Dollar[26].

In den fünf Jahren zwischen 1977 und 1981 wurden auf einer Länge von 10,7 Meilen (mehr als 17 km) insgesamt 14,2 Millionen Kubikyards Sand aufgeschüttet, wodurch ein drei Meter hoher und 80 bis 90 Meter breiter Strand entstand. (Foto 5) Zusätzlich sind für die Jahre 1982 bis 1987 jährliche Strandausbesserungen von etwa 211 000 Kubikyards vorgesehen. Nach einer Laufzeit von zehn Jahren soll entschieden werden, ob weitere Maßnahmen notwendig sind oder ob sich eine natürliche Strandgenese eingestellt hat, die weitere Ausbesserungen überflüssig machen.

Die breit angelegten Aufschüttungen sind notwendig, weil die Hauptursachen der Stranderosion, die Hotelbauten, nicht beseitigt werden können. Die technische Konstruktion des Strandes muß daher so konzipiert sein, daß die erosionsfördernden Kräfte so weit wie möglich ausgeschlossen werden.

Das Auffüllmaterial, das für die fünf Bauabschnitte benötigt wurde, konnte aus 15 bis 20 Metern Tiefe, aus einem Bereich zwischen zwei fossilen Korallenriffen aus zwei bis vier Kilometern Entfernung gepumpt werden[27]. Schwimmende Pumpen und Pipelines wurden jeweils in den Monaten Mai bis Oktober zur Materialförderung eingesetzt, während dies im Winterhalbjahr aufgrund der rauen See nicht möglich war und zudem auf die Tourismussaison Rücksicht genommen werden mußte.[28] Mit diesem Stranderneuerungsprojekt wurde dem

---

[25]Siipola, Mark, U.S. Army Corps of Engineers, Miami Beach Area Office, mündliche Mitteilung März 1980

[26]U.S. Corps of Engineers, Miami Beach Area Office, Projektinformationen vom 2.10.1979, Kagan, Richard, The New Miami, in: United Mainliner, März 1980, p. 137, Costly Facelift for an Old Resort, in: TIME, 13.8.1979, p. 52

[27]Aufgrund der Verzögerung des Restaurierungsbeginns finanzierte die wohlhabende Gemeinde Bal Harbor ihren Strandabschnitt im Jahre 1975 vor (0,8 Meilen, 1,6 Millionen Kubikyards) und leitete 1978 eine Dünenbepflanzung ein. Diese Vorarbeiten wurden ab 1977 Bestandteil des Gesamtprogramms.

[28]Drei Konstruktionselemente charakterisieren den neuen Strand und sollen zur Wiedergewinnung der natürlichen Strandgenese beitragen:
1) Der Strandhang: Die Wellenenergie bewirkt im Wellenrücklauf einen Sandabtransport aus dem angelegten Hangbereich. Dieser Sand wird im küstennahen Bereich abgelagert und hat als Sandbank dort die Funktion eines Wellenbrechers, wodurch die generelle Erosion des Strandes abgeschwächt wird (Die

Badetourismus im Raum Miami Beach die wichtigste Ressource wiedergegeben; die Tourismuswirtschaft und die sie fördernde Stadtverwaltung setzten dies sofort werbewirksam um. Schon während der Ausbauphasen stieg die touristische Nachfrage an, so daß sich die Skepsis der Hotelbesitzer als unbegründet erwies.

Das Strandrevitalisierungsprojekt kann aber nicht ausschließlich positiv bewertet werden, weil es zu Umweltbeeinflussungen, Finanzierungsproblemen und Nutzungseinschränkungen gekommen ist:
Mit Sicherheit sind bei den Fördermaßnahmen Muschelbetten und Seegräser zerstört worden. Während der Aufschüttungsarbeiten wurde das Muschelsammeln von der Fremdenverkehrswerbung propagiert und an den Wochenenden waren jeweils 500 - 600 Sammler im Bereich der Strandaufschüttungen anzutreffen.
Ungeklärt ist die Frage, ob der grobkörnige Neustrand eine ähnliche Widerstandsfähigkeit gegenüber den Erosionskräften besitzt wie der Naturstrand. Sollte dies nicht der Fall sein, würden permanente Unterhaltskosten entstehen, deren Bereitstellung jeweils gesichert werden müßte.

Die grobkörnige Zusammensetzung des neuen Strandes erfordert in vielen Abschnitten das Tragen von Schuhen, was den Attraktionsgrad erheblich einschränkt. Es ist bei der Materialförderung nicht gelungen, ein Verfahren zu entwickeln, das einen mit dem Altstrand vergleichbaren Korngrößenbestand ermöglicht. Eigens zur Grobgesteinssammlung am Strand wurde ein Spezialfahrzeug entwickelt (Rotoveyer), das Grobmaterial bis zu einer Tiefe von 4 cm erfaßt und abtransportiert. Die im Auftrag des U.S. Army Corps of Engineers arbeitenden Firmen bemühten sich, eine verfeinerte Materialförderung für die beiden letzten Projektabschnitte im Süden zu ermöglichen (1980/81). Der aufgeschüttete Strand wurde 1980 durch sichtbare Kühlwasserrohre unterbrochen. Um die Klimaanlagen der Hotels zu bedienen, wird Salzwasser aus Quellen gepumpt und über Rohre in den Ozean geleitet. Diese Rohre erwiesen sich für

---

Wellenbrechung erfolgt, wenn der Meeresboden 1,3mal tiefer liegt als die Höhe der Welle).
2) Die Strandfläche: Bei Stürmen werden Teile der Strandflächen vom höheren Wellengang erfaßt und als größere Sandbänke im küstennahen Bereich abgelagert, wo sie ebenfalls eine energiebrechende Funktion übernehmen. Anders als bei den Abtragungen bei normalem Seegang wird nicht mehr das gesamte erodierte Material zurückgespült, so daß der Strand künstlich ausgebessert werden muß.
3) Die Düne: Die 4 m hohe und über 6 m breite Düne als landseitiger Abschluß der Aufschüttungen ist als Schutzmaßnahme gegen Sturmeinwirkungen höchster Größenordnung konzipiert. Dabei kann sie teilweise abgetragen werden, so daß es zur Ausbildung großer Sandbänke im küstennahen Bereich kommt. Auch hier sind Dünenausbesserungen im nachhinein unvermeidlich.

den neuen Strand als zu kurz, so daß sie offen liegen. Sie müßten umgeleitet oder verlängert werden, derzeitig widersprechen sie jeder Strandästhetik.

8.7.2.3.2 Hotelerneuerungen, Bautenschutz und Erweiterungen der Parkanlagen

Ausdruck der touristischen Überentwicklung und der Nachfragestagnation ist die Aufgabe von älteren Hotels bzw. ihre Umwandlung in Mietwohnungen, allerdings bei gleichzeitigem Ausbau der Motelkapazitäten (Tabelle 92). Bei den Neumietern in Miami Beach handelt es sich überwiegend um einkommensschwächere Pensionäre, die durch ihr Auftreten den Eindruck eines Altersgettos verstärken, der schon durch die Bewohner von South Beach gegeben war.

Tabelle 92: Entwicklung der Unterkünfte im County Dade

Jahr	Hotelzimmer	Motelzimmer	Zweithäuser	Restaurant-sitzplätze
1970	47 109	16 395[1)]	2 789	211 644
1975	45 578	17 168	15 738	229 866
1980	42 441	18 250	o.A.	250 281

1) 1974

Ermittelt aus: Florida Department of Business Regulation, Public Lodging and Food Service Establishments, Tallahassee 1980, South Florida Regional Planning Council, Economic Analysis for Broward, Dade, Martin, Palm Beach and St. Lucie Counties, Miami 1976, Tabellen 7 und 9

Um diesem Trend der Verödung zu begegnen, haben die führenden Großhotels von Miami Beach Erneuerungsarbeiten durchgeführt, die z.T. die ersten ihrer Art nach einem Vierteljahrhundert waren[29]. Diese Revitalisierungsmaßnahmen sind neben der zu erwartenden Nachfragesteigerung im Zusammenhang mit der Stranderneuerung auch auf die zunehmende Zahl ausländischer Touristen zurückzuführen (Kapitel 8.7.2.4). Diese Nachfragegruppe ist, zumal wenn es sich um Gruppenreisen handelt, eher an Hotelunterkünften als an Motels interessiert.
Um die Attraktivität des Hoteldistrikts zu steigern, wurde im Jahre 1982 mit der Anlage einer Strandpromenade begonnen (3,2 Millionen Dollar).
Der Attraktivitätssteigerung von Miami Beach dient auch das Bemühen, die dominierende Architektur der 1930er und 1940er Jahre zu schützen. Ein Fünftel

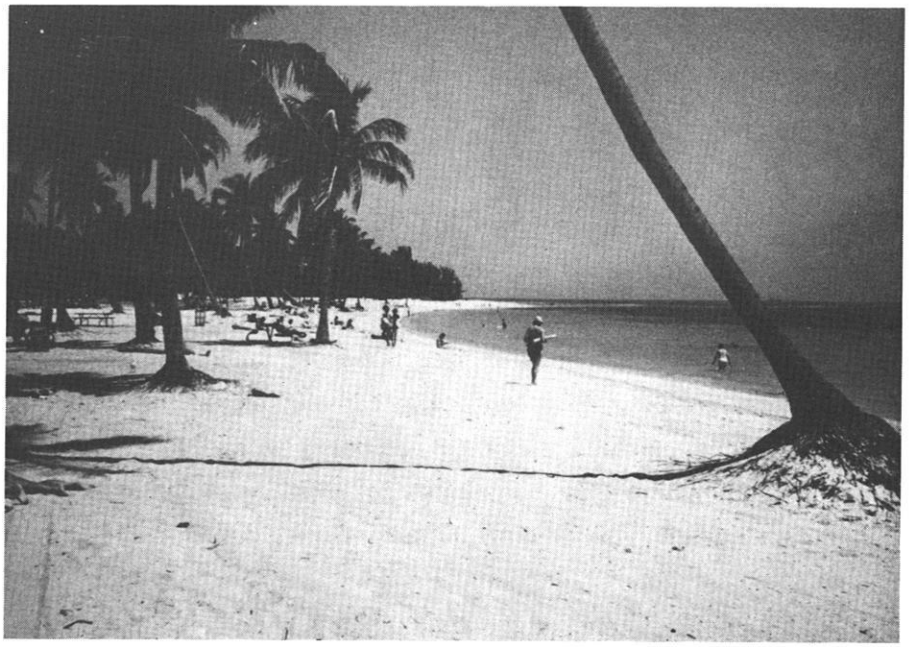
---

[29]Das führende Hotel in Miami Beach, das 1 250 Zimmer große Fontainebleau-Hilton, investierte 25 Millionen Dollar (1978-1980) und ließ in diesem Rahmen eine sehr ansprechende Swimmingpool-Anlage in Südseekulisse errichten. Das Hotel Americana in Bal Harbor investierte 10 Millionen Dollar, sechs weitere Hotels jeweils etwa eine Million Dollar. Miami Beach Visitor and Convention Authority, Miami Beach Newsletter, 19.3.1980, p. 1, Kagan, Richard, The New Miami, in: United Mainliner, März 1980, p. 38

der heutigen Stadtbebauung wurde im "Art Deco-Stil" errichtet und soll in dieser geschlossenen Form erhalten bleiben. Dafür setzt sich die "Miami Design Preservation League" ein, die am Ende der 1970er Jahre einen wichtigen Erfolg verbuchen konnte, als der Stadtteil als "National Historic Preservation District" ausgewiesen wurde[30]. Zusätzliche Impulse werden von den seit 1980 angelaufenen Bemühungen ausgehen, den Art-Deco-Stadtteil zu einem Kulturzentrum der Kunst der 1930er und 1940er Jahre zu entwickeln.

Einen Gegensatz zu den touristisch urbanisierten Küstenabschnitten mit der Hotel-Skyline von Miami Beach als Zentrum stellen die 16 County-Parks dar, deren Besucherzahl zur Mitte des vergangenen Jahrzehnts bei jährlich 18 Millionen lag, wovon etwa die Hälfte als out-of-state Touristen anzusprechen waren[31]. Ihre Beliebtheit ist auf ihren überwiegend tropischen Charakter zurückzuführen. Offener Raum, keine Hotelbebauung, mit Palmen besetzte Strände und eine Vielzahl nicht urbaner touristischer Infrastruktureinrichtungen wie Camping- und Picknickstellen, Bootsanlege-, Tennis- und Golfplätze, prägen das Bild dieser überwiegend strandorientierten Parks. Zu den besuchtesten Anlagen zählen Crandon Beach auf der Insel Key Biscayne und Hanlover Beach nördlich von Miami Beach (Foto 6).

Foto 6: County Park Crandon Beach auf Key Biscayne



Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

---

[30]Kagan, Richard, 1980, p. 38

[31]Metropolitan Dade County Department of Parks and Recreation, Metro Dade County Parks System one of the finest in Nation serving 18 Million People, Miami, ohne Datenangaben, p.1

Der Erfolg der County-Park-Verwaltung ist auf die schon früh einsetzende Landerwerbspolitik zurückzuführen, aber auch auf ihre Ausstattungskonzeptionen. Während der Hotelausbauphase der 1940er und 1950er Jahre wurde von seiten dieser Verwaltung der Ankauf von Land für öffentliche Erholungsräume in Angriff genommen, so daß heute die Möglichkeit besteht, auf kurzer Distanz dem urbanisierten Miami Beach zu entfliehen.

Bei der Ausdehnung und Gestaltung der Parks, um die die County-Verwaltung ständig bemüht ist, wird auf die Interessen der Besucher Rücksicht genommen, so daß eine optimale Erholungsraumverbesserung eintritt. Die Anwohner werden in einem Radius von drei Meilen nach ihren Freizeitpräferenzen im Wohnumfeld befragt und das Verhalten der amerikanischen und kanadischen Touristen sowie das der europäischen Winter- und das der lateinamerikanischen Sommertouristen ermittelt. Über den Gestaltungsplan, der aus diesen Untersuchungen für die Parkanlagen entsteht, entscheidet die oberste County-Behörde, während die Wähler den Landerwerbs- und Einrichtungskosten zustimmen müssen. Der Gesamtprozeß dauert etwa drei Jahre[32].

Die County-Verwaltung hat auch Erfolge bei der Bewältigung der Zugangsprobleme zu verzeichnen. Häufig hindert geschlossener privater Landbesitz in vorderster Bebauungsfront den öffentlichen Zugang zu den Stränden.[33] Dies trifft besonders an den stark urbanisierten Küstenabschnitten zu, an denen die Herstellung eines öffentlichen Zugangs kompliziert ist, aber durchaus erreicht werden kann[34]. Günstigere Ansatzpunkte bieten sich in den Randbereichen der expandierenden Leisureopolis, wie z.B. an der Biscayne-Bucht südlich von Miami.
Hier gelingt es der County-Verwaltung aufgrund ihrer einflußreichen Stellung im Entscheidungsprozeß der Landnutzung (Standards nach dem Open Space Plan, 1969), die Abtretung von Privatland für großzügige öffentliche Zugänge - meist

---

[32]McGregor, Dade County Department of Parks and Recreation, Gespräch, März 1980

[33]In den USA gelten die Küsten zwischen dem Flutwasserhöchststand (feuchter Sand) und dem schiffbaren Wasser nach der Public Trust Doctrine in Common Law als öffentlich und im Zuständigkeitsbereich der Landesregierungen. In Florida gilt nach einem Urteil des obersten Gerichtshof seit dem Ende der 1970er Jahre der gesamte Strand, also auch der trockene Sand für die Erholungsnutzung als öffentlich. Joint Center for Environmental and Urban Problems, Planning for Beach Access, Fort Lauderdale 1979, p. 1, 1978 - Nationwide Outdoor Recreation Plan, pp. IV 32-34

[34]Komplexes Vorgehen: Pachtverträge zur Sicherung schmaler Zugangswege, meist im Abstand von einem halben Kilometer, Bereitstellung von Parkplätzen bzw. öffentlichen Verkehrsverbindungen, Mindestausstattungen am Strand, wie Lebensrettungsstellen und Toiletten.

in Form von Parks und Grünanlagen - mit dem Baugenehmigungsverfahren zu koppeln. Die Investoren, hier überwiegend aus Lateinamerika, die ihr Geld in Wohnanlagen und touristischer Infrastruktur anlegen, nehmen diese Gebietsabgaben in Kauf, weil dadurch das Genehmigungsverfahren erheblich beschleunigt wird.
Die erfolgreiche Arbeit der Dade Countyverwaltung hat dazu geführt, daß die Landesregierung seit 1981 auch andere lokale Behörden ermutigt, diesem Beispiel der Verhinderung von geschlossener Uferbebauung zu folgen[35].

8.7.2.3.3 Die Anlage eines neuen tourismusorientierten Stadtteils: Das "South Beach Redevelopment Project"

- Vorhaben und Problembereiche

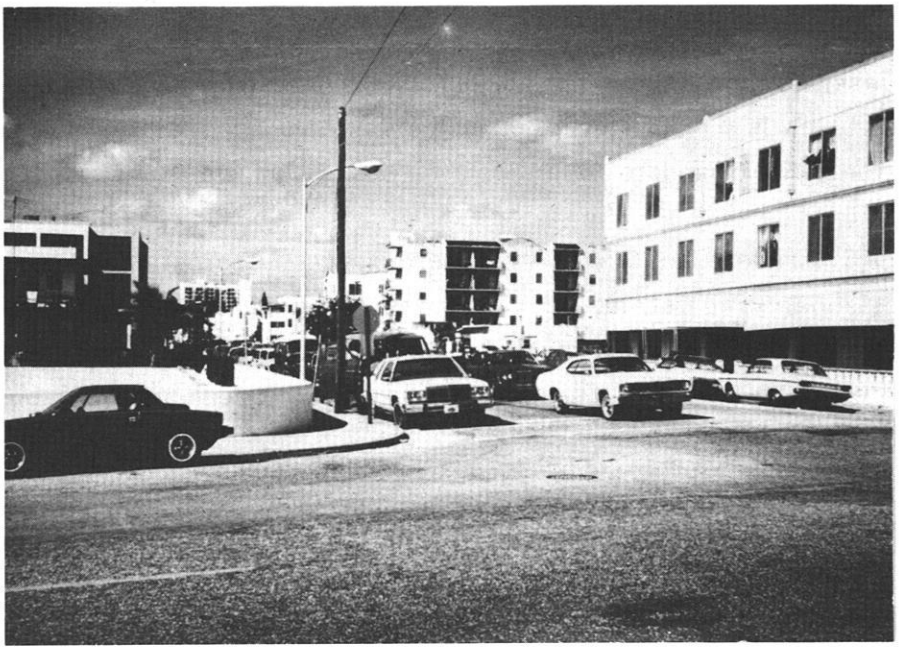
Mit der Nordwärtsverlagerung der touristischen Infrastruktur auf der Insel Miami Beach war nicht nur der zentrale Hotel-Distrikt einer sinkenden Nachfrage ausgesetzt; in viel stärkerem Maße traf dies auf den Bereich South Beach im Süden der Insel zu. Dieser historische Kern von Miami Beach unterlag in der gesamten Nachkriegszeit einem Verödungsprozeß: Hotels und Wohnhäuser veralteten, die Wirtschaft stagnierte und die Bewohner des Mittelstandes verließen das Gebiet. In den 1970er Jahren lebten etwa 6000 Menschen in South Beach, 62 Prozent von ihnen verfügten nur über ein unter dem statistischen Armutsniveau liegendes Einkommen[36]. Da es sich überwiegend um Menschen im Pensionsalter handelt, kann South Beach aufgrund seiner sozio-demographischen Situation als Altersgetto bezeichnet werden. Entsprechend der sozio-ökonomischen Situation überstiegen die öffentlichen Kosten in South Beach die Steuereinnahmen bei weitem[37].

Dieser dem Tourismus verlorengegangene Problemstadtteil wird in seinem südlichen Teil zwischen der 1. und 6. Straße (Fläche: 222 Acres) im Verlauf der 1980er Jahre eine totale Umgestaltung erfahren. (Fotos 7, Figur 94) Bei dem "South Beach Redevelopment Project", das eine Bauzeit von zehn Jahren in

---

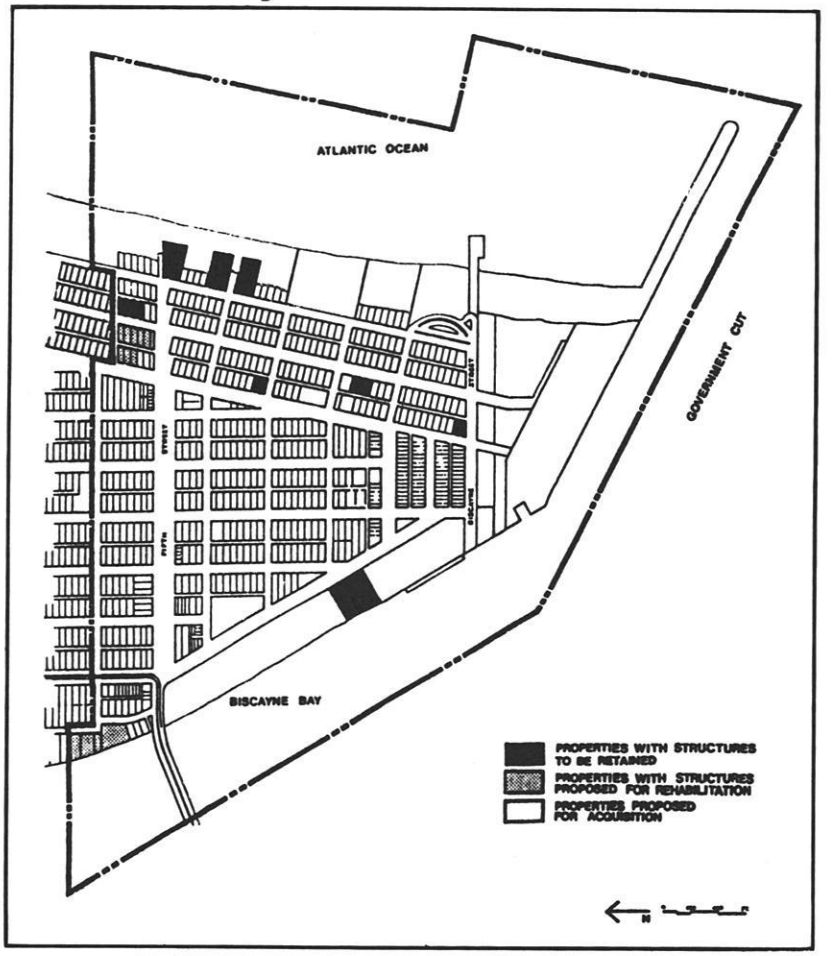
[35]Florida Housing Land Acquisition and Site Development Trust Fund, 1981, erstes Steuerjahr 1,8 Millionen Dollar.
[36]Longbrake, David und Nichols, Woodrow, Miami - Sunshine and Shadows, 1976, pp. 31 f.
[37]Schätzungen am Ende der 1970er Jahre: 3,8 zu 1,4 Millionen Dollar, Miami Beach Redevelopment Agency, South Shore, A Newsletter, Miami Beach, Fall 1979, ohne Seitenangaben, UPI-Report, Miami Beach Officials Plan Redevelopment, 1980, ohne Tagesangaben

Foto 7: Miami Beach: Revitalisierungsstadtteil South Beach Fifth Street Ecke Collins Avenue



Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

Figur 94: Miami Beach: Straßenplan von South Beach vor Beginn der Revitalisierung



Nach: Miami Beach City Commission, Revised Relocation Plan for the South Beach Development Project, Miami Beach, 1977

Anspruch nehmen wird, handelt es sich um das umfangreichste touristische Revitalisierungsprojekt der USA[38]. Die geplante freizeitorientierte Stadtlandschaft soll Nutzungsmischformen aufweisen, d.h. es ist auch der Bau von Wohneinheiten vorgesehen, wobei die kommerzielle Nutzung aber überwiegend touristisch sein wird: "This is a touristoriented use designed to provide attractions and services for visitors and residents as well as lodging for tourists".[39]

Mit dieser Nutzungsmischform wird einem Trend entsprochen, der die Bildung von klassischen Touristengettos wie den Hoteldistrikt von Miami Beach oder Waikiki auf der Insel Oahu verhindern soll, Vorbilder dafür gibt es bereits[40]. Das bedeutet letztlich, daß sich Planungsideen gegenüber unkontrollierten "Gründerjahre"-Investitionsmentalitäten durchsetzen.

---

[38]Neben South Beach wird an der südlichen Verbindungsstraße zwischen Miami und Miami Beach (Mac Arthur Causeway), die vor einigen Jahrzehnten künstlich aufgeschüttete, 86 Acres große unbewohnte Watson Insel touristisch in Wert gesetzt. In den Jahren 1981 - 1983 sollen hier sowohl öffentliche Freizeiteinrichtungen, besonders aber privatwirtschaftliche Attraktionen in Form dreier "Theme-Parks" angelegt werden. Damit wird der Abbau des für 1985 mit 3 700 Acres bezifferten Defizits an öffentlichen Parks angestrebt (County Dade) bei gleichzeitiger Stimulierung der lokalen Wirtschaft. Nach einer Marktstudie der Economic Research Associates (ERA) werden 1700 vorübergehende und 1000 permanente Arbeitsplätze geschaffen und besonders für die Bewohner des citynahen Wohnbereichs von Miami zur Verfügung gestellt. Da mit einem jährlichen Besucheraufkommen von drei Millionen gerechnet wird, werden die Steuereinnahmen auf 1,5 Millionen Dollar pro Jahr geschätzt.
Die Projektkosten belaufen sich auf 68,5 Millionen Dollar (1980), die Stadt Miami nahm 1979 einen 55 Millionen Dollar-Kredit auf.
Ermittelt aus: City of Miami, Draft of Watson Island Environmental Impact Statement, Miami 1979, pp. 2-2, 4-18, 4-37

[39]City Commission of the City of Miami Beach, Revised Redevelopment Plan for the South Beach Redevelopment Project, Miami Beach, Florida, 25.4.1979 (Resolution No. 79-15886), p. 12

[40]Im Bundesstaat Hawaii entstand in Antithese zur Touristensiedlung Waikiki auf Oahu (Anzahl der Unterkünfte: 1960 = 7 151, 1970 = 17 452, 1980 = 29 473) die Siedlung Kaanapali auf der Insel Maui (Anzahl der Unterkünfte im Bereich Lahaino-Kaanapali-Napili 1980 = 6 718). Auf einer vergleichbaren Grundfläche von Waikiki wurden hier nur etwa 20 Prozent der Unterkunftsdichte zugelassen. Neben kommerziellen Unterkünften entstanden Apartments, Eigentumswohnungen und Mietwohnungen inmitten weiträumiger Grünanlagen. Während in Waikiki freiwillige Absprachen zur Ausbaubegrenzung der Unterkünfte zwischen Tourismuswirtschaft und Behörden erfolglos waren (Mitte der 1970er Jahre auf Obergrenze von 26 000 Zimmer (1980) geeinigt), konnten sich in Kaanapali Planungsideen behaupten, auch wenn es hier ebenfalls zu Hotelgroßbauten gekommen ist.
Ermittelt aus: Hawaii Visitors Bureau, Revised 1980 Annual Research Report, Honolulu 1981, pp. 1, 29, 1977 Annual Research Report, 1978, p.1, Kreisel, Werner, Fremdenverkehr in Hawaii - Entwicklung und Perspektiven, in: Erdkunde, Bd. 34, 1980, pp. 303 f., Farrell, Bryan, 1974, pp. 187 ff.

Zu den geplanten Baumaßnahmen in South Beach gehören 4 300 Hotelzimmer, 2 500 Wohneinheiten, 45 Acres öffentliche Parks, eine 30 Acres große Kanallandschaft, eine große Marina-Anlage, etwa 100 Tennisplätze, ein öffentlicher Strand (Teil des Strandrevitalisierungsprojektes), Büroräume und Grundflächen für den Einzelhandel und die Vergnügungs- und Unterhaltungsindustrie. Ein Mini-Bus-System soll permanente Verbindungen zu den Stadtzentren von Miami Beach und Miami herstellen (Foto 8).
Nach der Fertigstellung des neuen Stadtteils wird mit 7000 neuen permanenten Arbeitsplätzen gerechnet und die Stadt Miami Beach erwartet pro Jahr Einnahmen von etwa 35 Millionen Dollar aus den verschiedenen Steuern[41].

Die Durchführung des Revitalisierungsvorhabens hat mehrere Interessensgegensätze aufkommen lassen, zu denen die Gegensatzpaare Investoren und Wohnbevölkerung sowie Investoren und Umwelt zählen.
Den privaten Investoren, denen an einer kostengünstigen Durchführung des Projektes gelegen war und ist, standen die Interessen der Wohnbevölkerung von South Beach gegenüber. Den Einwohnern ging es aufgrund ihrer sozialen Situation um den Erhalt preisgünstigen Wohnraumes. Ihre Proteste gegen das bereits in den späten 1960er Jahren geplante Projekt, in dem die Lösung ihrer Probleme unberücksichtigt war, verzögerte die Genehmigung durch die Behörden bzw. die Zustimmung der Wohnbevölkerung von Miami Beach für öffentliche Geldmittelaufnahmen um mehrere Jahre. Die Stadtverwaltung sah sich beiden Interessen gegenüber verantwortlich: Zum einen unterstützte sie das Bauvorhaben, weil dadurch längerfristig die Wirtschaftsaktivitäten in der Gemeinde angeregt werden würden und sich damit die Steuerbasis verbreitert hätte, auf der anderen Seite trug sie Verantwortung für die sozialen Probleme in South Beach.

Die Lösung dieses Interessensgegensatzes erfolgte in Form der Verabschiedung eines Sozialplanes, was als Erfolg der Bewohner von South Beach gewertet werden muß. In diesem "Relocation Plan", der am 2. März 1977 vom Rat der Stadt Miami Beach angenommen wurde, ist für die Wohnbevölkerung von South Beach, die vor dem 2. März 1976 dort ansässig war, folgende Regelung festgelegt[42]: allen Bewohnern steht das Recht zu, darüber zu entscheiden, ob sie weiterhin in South Beach auf Mietbasis wohnen möchten oder nicht. Für diejenigen, die im revitalisierten Stadtteil bleiben, erfolgt der sofortige Wohnungsbau, noch bevor mit dem Bau der Hotels begonnen wird. Für diejenigen,

---

[41]Miami Beach Redevelopment Agency, South Shore - a Newsletter, Fall 1979.
[42]Ermittelt aus: Miami Beach City Commission (vor 1977 City Council), Revised Relocation Plan for the South Beach Redevelopment Project, Miami Beach, Florida, 2. März 1977 (Resolution No. 77-15283, und 77-15291 Erweiterung).

Foto 8:

Miami Beach: Stadtteil-Revitalisierungsplan für South Beach (South Shore)

1 Marina South
Hotel, Restaurants, Büros
Einzelhandelsgeschäfte,
Passagierhafen

2 Marina North
Hotel, Condominiums, Yacht
Club, Wassersportgeschäfte,
Liegeplätze, Reparatur

3 Hotel (Bild links unten)

4 Hotelanlage mit Wasserfall
(links, 2. Häuserblock
von unten)

5 Drei Inseln mit Wohnfunk-
tion - Restaurants, Einzel-
handelsgeschäfte, Gale-
rien, Bootsanlegestellen

6 Wohnblöcke (Blockreihe
links) - Einkaufszentrum
für Wohnbevölkerung, Büros

7 Einkaufszentrum Wohnfunk-
tion (linke Blockreihe,
oben)

8 Strand-Zentrum: (links
oben) Strandorientierte
Einrichtungen, Wohnen,
Altersheim

9 Ocean Beach Park

10 Condominiums

11 Synagoge, Gemeinschafts-
zentrum, Wohnen

12 Sportzentrum (Beach Club)

13 Hotel, Restaurants

14 Recreation Island:
Vergnügungs- und Unter-
haltungszentrum, Restau-
rants, Einzelhandels-
geschäfte

15 Hotels

16 Entertainment Center:
Hotels, Condominiums,
Theater, Unterhaltung,
Boutique

17 Ökologische Ausstellung

18 Strände

19 Kongreßhotel, Restaurants

20 South Shore Park

die in anderen Stadtteilen von Miami Beach wohnen möchten, wurden vorerst 750 Unterkunftseinheiten angemietet. Dabei soll der Umzugsprozeß in einem Zeitraum von fünf Jahren abgeschlossen sein, wobei die Umzugskosten den Betroffenen erlassen werden.

Da diese sozial schwachen Bewohner nicht in der Lage sein würden, die weit höheren Mieten im neuen Stadtteil aufzubringen, wurde den über 65jährigen garantiert, daß die künftige Miete die alte Miete nicht übersteigen wird bzw. sie nicht über 25 Prozent des Einkommens liegen darf. Diese Regelung gilt bis zum Lebensende. Jüngere Mieter erhalten eine einmalige Ausgleichszahlung in Höhe von 4 000 bis 8 000 Dollar, um damit höhere Mieten zahlen zu können. Auf keinen Fall dürfen die neuen Wohneinheiten in Eigentumswohnungen umgewandelt werden, solange diese Alt-Mieter darin wohnen.
Besitzer von Eigentumswohnungen im alten South Beach können ihre Wohnung gegen eine neue Eigentumswohnung im revitalisierten Stadtteil eintauschen oder aber zu Marktpreisen, zuzüglich 15 000 Dollar für mögliche höhere Unterhaltskosten bei neuerworbenen Einheiten an die für die Stadtteilerneuerung zuständige Agentur verkaufen.
Die Kosten für das Umsiedlungsprogramm, für diesen Sozialplan, wurden 1977 mit 19,6 Millionen Dollar beziffert; im Jahre 1980 auf 45 Millionen Dollar geschätzt[43].
Die Behörden haben sich im Rahmen dieses Planes dazu verpflichtet, ein mit bisherigen Normen vergleichbares soziales Dienstleistungsangebot im neuen Stadtteil bereitzustellen und gleichzeitig dafür zu sorgen, daß die allgemeinen Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf für die sozial Schwächeren finanzierbar bleiben.[44]
Ein "Relocation Social Assistance Committee", bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Bewohner von South Beach und der privaten Investoren, dient als Kontrollorgan und soll sicherstellen, daß die vor Baubeginn getroffenen Vereinbarungen im Laufe der 1980er Jahre verwirklicht werden.
Diese Konfliktlösung in South Beach verdeutlicht, daß den Anliegen der Wohnbevölkerung durchaus entsprochen wird, wenn diese ihre Interessen artikuliert

---

[43]Miami Beach City Commission, Revised Rules and Regulations Governing Relocation Payments for the South Beach Redevelopment Project, Miami Beach, 25.4.1979, Resolution No. 79-15886, pp.10 ff; UPI-Report, Miami Beach Officials Plan Redevelopment, 1980, Miami Beach City Commission, Revised Relocation Plan, p.21

[44]Neben der Umsetzung der Wohnbevölkerung ist auch an eine Teilumsiedlung von kleineren Betrieben des Stadtteils gedacht. Hierfür wurden aus der gleichen Finanzierungsquelle 5,4 Millionen Dollar bereitgestellt (1977), wovon der Einzelhandel mit 2,9 und die Tourismuswirtschaft mit 1,7 Millionen Dollar als Umsiedlungsbeihilfe unterstützt werden. Miami Beach City Commission, Revised Relocation Plan 1977, p. 23

und mit demokratischen Mitteln (Zustimmungsrecht bei Kreditaufnahmen der Behörden) umzugehen weiß. South Beach ist ein Beispiel dafür, daß privatwirtschaftliche Interessen nicht immer auf Kosten der wirtschaftlich Schwächeren durchsetzbar sind, sondern daß Kompromisse erreicht werden können, wenn auch unter erheblicher Verzögerung der Plandurchführung.

Neben den sozialen Fragen im Zusammenhang mit der Revitalisierung des Südens von Miami Beach stellen sich Fragen der Umweltbelastung, insbesondere solcher, die durch die Anlage sogenannter Finger-Kanäle und künstlicher Lagunen entstehen. Diese Anlagen sind in Florida sehr populär, sie dehnen die Uferflächen aus und schaffen direkte Wasseranschlüsse an die entsprechenden Grundstücke[45]. Negative Umweltauswirkungen ergeben sich aus einer geringer werdenden Zirkulation und der zunehmenden Ablagerung von Abfall- und Erosionsmaterial. Wasserverschmutzungen und in der Folge Tier- und Pflanzenbestandsveränderungen sind die Resultate.

Das U.S. Army Corps of Engineers, das seit 1968 bei derartigen Landschaftsgestaltungen ein Zustimmungsrecht besitzt, hat seit 1970 mehrmals Projekte dieser Art in Florida untersagt, da die Umweltbelastungen als zu gravierend eingeschätzt wurden[46]. Insbesondere deshalb, weil durch Finger-Kanal-Anlagen im Küstenbereich Süd-Floridas der Mangrovenverlust zwangsläufig ist und damit der natürliche Küstenschutz herabgesetzt wird.

Für South Beach trifft das nicht zu, da die Mangrovenbestände dort bereits mit der Gründung der Stadt Miami Beach entfernt wurden. Um der Wasserbelastung vorzubeugen, werden die Kanalanlagen, die in South Beach geplant sind, offener angelegt und so konzipiert, daß von der Gezeitenwirkung eine stärkere Zirkulation erreicht wird. Aufgrund der Zuflüsse in die Biscayne-Bucht und der Auswirkungen bestehender und geplanter Sielanlagen zeigt sich die Ebbewirkung im Wasseraustausch der Gezeiten der Flutwirkung sogar überlegen (Tabelle 93).

Das Abraummaterial dieser Kanalanlagen soll auf 22 Acres aufgeschüttet werden, um damit Überflutungen der flachen Küste im Projektbereich zu verhindern.
Trotz der Bemühungen, Fehler zu vermeiden, die andernorts mit Fingerkanalanlagen begangen werden, bleiben dennoch große Zweifel, ob sich die Umweltbelastungen bei einer intensiven Raumnutzung tatsächlich verhindern lassen.

---

[45]Fort Lauderdale verfügt über die größten Finger-Kanal-Anlagen in den USA und trägt daher den Beinamen "Venedig Floridas".
[46]Bekanntestes Beispiel waren die geplanten Erweiterungen von Marco Island im County Collier.

Tabelle 93: Gezeitenwasseraustausch in Millionen Kubikfuß pro Gezeit in der Biscayne Bucht bei Watson Island

	Spring Tide		Neap Tide	
Richtung	Ebbe	Flut	Ebbe	Flut
Nord	39,4	34,3	26,0	22,6
Süd	668,4	581,5	441,2	383,8
West	442,1	384,6	291,8	253,9
Ost	56,7	49,3	37,4	32,5

City of Miami, Draft of Watson Island Environmental Impact Statement, Miami 1979, p. 3-6, Angaben beruhen auf Messungen aus den Jahren 1973 und 1976

- Die Durchführung des Projektes

Konkrete Organisationsformen zur Projektdurchführung wurden im Jahre 1976 eingeleitet, als der Rat der Stadt Miami Beach die "Miami Beach Redevelopment Agency", auch "South Shore Redevelopment Agency" genannt, gründete. Diese Agentur besitzt die volle Autorität über das Projekt und hat den Auftrag, die Durchführungsarbeiten von der Planung bis zur Fertigstellung zu organisieren[47]. Dabei erfolgt die Stadtteilrevitalisierung im Gegensatz zu früheren touristischen Urbanisierungsphasen in Miami Beach nach einem Gesamtplan, der 1979 von der Stadtverwaltung gebilligt wurde und eine Laufzeit von 30 Jahren besitzt, in denen keine wesentlichen Veränderungen zulässig sind[48]. Nachdem die Verwaltung ihrerseits das Gebiet als Sanierungsbereich ausgewiesen hatte, stimmten die Einwohner von Miami Beach diesem Projekt und seiner Finanzierung zu, so daß im Jahre 1980 mit der Planverwirklichung begonnen werden konnte.[49]

---

[47]Nach den Rahmenbedingungen des "Florida Community Redevelopment Act" von 1969, Sec. 163.360 Florida Statutes.

[48]Revised Redevelopment Plan for the South Beach Redevelopment Project, Resolution No. 79-15886.

[49]South Beach soll nach folgendem Organisationsablauf entstehen: Die "South Shore Redevelopment Agency" kauft das nicht-öffentliche Land im Gebiet auf bzw. schließt mit den Eigentümern, die im neu zu errichtenden Stadtteil leben werden, entsprechende Verträge. Sie läßt den Abriß bestehender Bauten durchführen und investiert umgehend in die vorgesehenen öffentlichen Versorgungseinrichtungen, Kanalanlagen und Parks. Danach sind insgesamt drei Ausbauphasen vorgesehen: Die erste erfolgt im Südwesten mit der Anlage der Marina, dem Bau von Hotels, Einzelhandelsgeschäften und Condominiums.

- Die Finanzierung des Projektes

Die tatsächlichen Baukosten, die bis zur Fertigstellung des Gesamtprojektes entstehen, sind heute noch nicht zu bestimmen. Als die Agentur 1976 gegründet wurde, ging man von insgesamt 500 Millionen Dollar aus. Diese Schätzungen stiegen im Laufe der folgenden Jahre auf eine Milliarde Dollar (1980).

Die Finanzplanungen für die Agentur allein sahen im Jahre 1977 Ausgaben von 271,1 Millionen Dollar vor. Sie sind für die Landaufkäufe, die Gebäudeabtragung, die öffentlichen Versorgungseinrichtungen und die Durchführung des Sozialplanes bestimmt[50].
Da sich in der Zwischenzeit die Kosten erheblich verteuerten, stieg die Kreditaufnahme der Stadt Miami für dieses Projekt auf 380 Millionen Dollar (1980). Die Rückzahlung wird nicht vor dem Jahr 2005 abgeschlossen sein, womit sich ein öffentliches Verschuldungsproblem abzeichnet[51].
Entscheidend für die planmäßige Projektdurchführung wird das Verhalten der privaten Investoren sein, zu deren größten Unternehmen die Sheraton Hotelgruppe und Western-International zählen. Möglicherweise tritt eine abermalige Projektverzögerung, diesmal aus monetären Gründen, ein, weil sich die Kredite in den Jahren 1981/82 erheblich verteuerten und nicht alle Investoren als vom Kapitalmarkt unabhängig eingeschätzt werden.

- Fazit

Das Gesamtprojekt scheint ein gelungener Versuch zu sein, ein ehemaliges Touristenzentrum, das sich in Folge einer Nachfrageveränderung einer zuneh-

---

[50]Diese Gelder wurden 1977 in Form von Krediten (253,4 Millionen Dollar) und Landverkäufen bzw. -pachten an die zukünftigen Wirtschaftsunternehmen im Gebiet (20,4 Millionen Dollar) aufgebracht. An fortlaufenden Pachtgebühr- und Steuereinnahmen errechnete sich die Agentur (1977) jährliche Einnahmen von 21,7 Millionen Dollar, so daß die Kreditrückzahlungen in einem Zeitraum von 13 bis 15 Jahren vorstellbar wären.

[51]Das South Beach Project wird von überregionaler Seite unterstützt: Die Bundesregierung stellte im Jahre 1977 zur Planung und Durchführung der wasserseitigen Anlagen der Marina 8,868 Millionen Dollar zur Verfügung (Economic Development Administration), so daß die Durchführungsarbeiten noch vor dem allgemeinen Baubeginn anliefen. Im Steuerjahr 1978/79 erhielt Miami Beach für die Anlage des South Shore Parks im Projektbereich 1,587 Millionen Dollar aus dem Land and Water Conservation Fund. Dies war die größte Zuschußsumme für ein Einzelprojekt in Florida im betreffenden Steuerjahr. Ermittelt aus: The Miami Herald, Beach Renewal Still Faces Obstacles, 12. März 1980, Florida Department of Natural Resources, LWCF-Program, Status Report, Tallahassee 10.10.1979

menden Verödung ausgesetzt sah und sich zu einem Problemstadtteil entwickelte, zu revitalisieren. Positiv zu werten ist die getroffene Vereinbarung, die Wohnbevölkerung in das Neubau-Projekt zu integrieren und damit mögliche soziale Ungerechtigkeiten auszuschalten.
Ebenfalls positiv einzuschätzen ist die Durchführung eines von vornherein festgelegten Gesamtplans, so daß Bebauungs- und Bevölkerungsdichte festgelegt sind und nicht mehr im Ermessens- und Entscheidungsspielraum der jeweils investierenden Unternehmen der Tourismuswirtschaft liegen. Damit und aufgrund der Nutzungsmischkonzeption kann eine Überentwicklung der touristischen Siedlung und eine touristische Gettobildung verhindert werden. Die Revitalisierung geht andererseits voll zu Lasten der bisherigen Bausubstanz, die abgetragen wird, so daß der neue Stadtteil einen völlig veränderten Charakter besitzen wird.

8.7.2.4 Die Revitalisierung des Tourismusraumes an der Küste des County Dade und der Wirtschaftsaufschwung der Stadt Miami

Für den Revitalisierungsprozeß an den der Stadt Miami vorgelagerten Küstenabschnitten gibt es zwei Initialgründe: Zum einen ist die beschriebene Eigenentwicklung ausschlaggebend gewesen: das stagnierende Touristenaufkommen soll mit Hilfe der Attraktivitätsverbesserung des Angebotes überwunden werden.

Eine zweite Ursache ist in der außerordentlichen Wirtschaftsbelebung der Stadt Miami während der 1970er Jahre zu sehen. Diese ist zum Teil auf die Sunbelt-Verlagerung von amerikanischen Unternehmen zurückzuführen, bedeutender aber ist, daß Miami sich während dieser Dekade zum führenden Handels- und Geschäftszentrum der USA mit Lateinamerika entwickelte, nachdem es schon in den Jahrzehnten zuvor als anglo-amerikanisches Tor nach Lateinamerika eine wichtige Verkehrsposition errungen hatte.[52]
Dies hat zu erheblichen Kapitalinvestitionen in der Stadt Miami geführt und den Auslandstourismus in der Region, insbesondere aus Mittel- und Südamerika, gefördert. So kann die Revitalisierung der Küste um Miami Beach auch als ein Resultat dieses "neuen Reichtums" der Stadt Miami verstanden werden.

---

[52] Zwischen 1967 und 1972 ließen sich 40 große amerikanische Firmen in Miami nieder, bis 1978 stieg die Zahl auf über 100 an. Greater Miami Chamber of Commerce, Greater Miami has ..., Miami 1979, ohne Seitenangaben, Money Games Under the Palms, Forbes, Vol. 109, 15.2.1972, p. 24

8.7.2.4.1 Miami - Handels- und Geschäftszentrum mit Lateinamerika

Seit mehr als einem Jahrzehnt ist Miami Ziel mehrerer ausländischer Kapitalströme, insbesondere lateinamerikanischer Herkunft: Zum einen handelt es sich um Anlage- und Handelskapital, insbesondere der erdölproduzierenden Staaten, wobei Venezuela eine führende Rolle spielt. Steigende Ölpreise auf dem Weltmarkt kommen somit im Geldrückfluß der Region Miami zugute. Zum zweiten handelt es sich um Kapitalanlagen aus den lateinamerikanischen Staaten, in denen hohe Inflationsraten und Steuersätze auftraten oder sich ein Preisverfall bei traditionellen Exportprodukten einstellte (Kaffee, Zucker, Bananen, Baumwolle) und zur Kapitalflucht anregte.
Zum dritten führen Oberschichtgruppen aus den Ländern Fluchtkapital ein, in denen die politische Stabilität der Länder unter dem Aspekt der Interessen dieser Eliten ungewiß ist. In diesen Fällen erfolgt der Kapitaltransfer meist in barer Form (suit-case-money).
Die Höhe der Bareinlagen aus Lateinamerika betrug im Jahre 1975 in Florida 5 Milliarden Dollar (Touristenausgaben 8,8 Milliarden), bei totalen Bankeinlagen von 32,5 Milliarden Dollar (1978) im Bundesstaat[53]. Im Jahre 1980 lagen die Bareinlagen der Lateinamerikaner allein im County Dade bei 4 Milliarden Dollar[54]. Neben den hohen Bankeinlagen - Miami ist nach New York zum bedeutendsten Finanzzentrum der USA geworden - profitiert die Region durch große Kapitalinvestitionen auf dem Immobilienmarkt. Auch hier sind es überwiegend Südamerikaner, die Wohnkomplexe, Fabriken und Banken erwerben, überwiegend an der Biscaynebucht, wo sich bereits ein Drittel des Bodens in lateinamerikanischem Besitz befindet[55].

Der Kauf amerikanischer Waren durch die Lateinamerikaner vergrößerte das Handelsvolumen Miamis erheblich: schneller als im bundesstaatlichen Durch-

---

[53]Von den 32,2 Milliarden Dollar 7,0 Milliarden im County Dade und 3,1 Milliarden Dollar im Nachbarcounty Broward.
[54]Kelly, James, 1981, . 36
[55]Zusätzlich zu den legalen lateinamerikanischen Geldern profitieren die Banken im Raum Miami von den Erlösen des illegalen Drogenhandels (Schätzwert 7 Milliarden Dollar). "Criminals have become conspicious buyers of some of the best properties in South Florida", Finanzanalytiker Ch. Kimball in: Kelly, James, 1981, p. 35, Berman, Phyllis, Miami: Saved Again, in: Forbes, Vol. 120, 1.11.1977, p. 37

schnitt stieg das Handelsvolumen des Hafens von Miami und 1979 betrug der Exportanteil nach Lateinamerika 50 Prozent[56].
Folgen dieses expandierenden Wirtschaftskontaktes zwischen Miami und Lateinamerika sind umfangreiche Baumaßnahmen in der Stadt seit der zweiten Hälfte der 1970er Jahre[57]. Dabei fördert die Stadtverwaltung von Miami diesen Wirtschaftsaufschwung durch die Bereitstellung öffentlicher Versorgungseinrichtungen[58], versucht aber zugleich eine unkontrollierte Expansion zu verhindern: Seit 1975 wird nach einem "Comprehensive Development Master Plan" entschieden, der aber immerhin noch einen Zuwachs von einer Million Menschen vorsieht[59].

Daß gerade Miami und nicht etwa Los Angeles zum Standort expansiver Wirtschaftskontakte zu Lateinamerika wurde, ist auf das spezifische lateinamerikanische Umfeld von Miami zurückzuführen, wie es sich in keiner anderen Stadt der USA zeigt: Die Latinos sind eine wirtschaftlich sehr aktive Mittelstandsgruppe. Der überwiegende Teil stammt aus Kuba, aber auch aus Staaten wie Venezuela, Brasilien, Kolumbien und Costa Rica. 1980 lebten 581 030 Latinos in Miami (SMSA), was einen Bevölkerungsanteil von 35,8 Prozent entsprach, 1970

---

[56]1972-1978 = 232% zu 190%; Exportwertsteigerungen des Hafens von Miami: 1973/74 = 532 Millionen Dollar, 1978/79 = 2,270 Milliarden Dollar (Importe von 410 auf 851 Millionen Dollar). Ermittelt aus: Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy of Region I, Miami 1981, p. 35, ebenda, Mid-Year Economic Update, Miami, 1.7.1979, pp. 4 f., Economic Report of the Governor 1981-1982, p. 30

[57]Seit dem Krisenjahr 1975 war eine stetige Zunahme der Bauerlaubnisse im County von 5536 auf 18 935 (1979) festzustellen.
Ein Großteil der Bauaktivitäten des Counties vollzieht sich in der Stadt Miami. Zu den bedeutendsten Projekten zählen:
- Omni International Hotel- und Einkaufszentrum (76 Mill.$)
- größte Freihandelszone in den USA, 1977, 60 Mill.$ privat finanziert, Umsätze 1980 = 171 Mill.$, 1981 = 326 Mill.$
- Welthandelszentrum als Sitz der Handelsvertretungen und der Export/Import Firmen
- Regierungsbauten und Kulturzentrum in West Miami, 1980 = 250 Millionen $
- Ausbau des Hafens und des Flughafens
- People-Mover-System, Verkehrsverbindungen der Geschäftszentren, Fertigstellung 1983
- Schnellverkehrssystem in Miami, Metrorail, 1983

Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy in Region I, 1981, p. 29

[58]Kreditaufnahmen der Stadtverwaltung für die öffentlichen Versorgungseinrichtungen, insbesondere für die Trinkwasserversorgung: 1972 = 553 Millionen Dollar, 1975 = 123,5 Millionen Dollar, in: 'Greater Miami Chamber of Commerce, Greater Miami has ...', 1979

[59]Abgestimmte Pläne des County Dade und der Stadt Miami (City Comprehensive Master Plan). Problematisch wird sich die Wasserversorgung bei steigender Nachfrage erweisen, da der Biscayne Aquifer an der Grenze der Nutzbarkeit steht.

lag dieser Anteil noch bei 23,6 Prozent[60]. Es wird damit gerechnet, daß der Anteil der Latinos an der Gesamtbevölkerung im County Dade bis zum Jahre 1985 auf 43 Prozent ansteigen wird, womit diese Gruppe einen höheren Anteil als die Weißen hätte.[61]
Diese Floridianer lateinamerikanischer Herkunft, die zur Mitte der 1970er Jahre ein Drittel aller Einzelhandelsgeschäfte von Miami führten, 85 Prozent der Textilarbeiterschaft und 65 Prozent der Bauarbeiter stellten, 70 Prozent aller Tankstellenpachtverträge besaßen, aber auch Banken und größere Wirtschaftsunternehmen leiten, haben sich dem "American Way of Life" voll angepaßt, gelten als selbstbewußt und nicht diskriminiert; genau darin unterscheiden sie sich von den mexikanischen Immigranten in Kalifornien (überwiegend Landarbeiter) und den Puerto Ricanern in den Industriestädten des amerikanischen Nordostens. Es gelang ihnen, ihre lateinamerikanische Kultur aufrechtzuerhalten und somit ein Klima zu schaffen, das für lateinamerikanische Geschäftsleute und in der Folge für lateinamerikanische Touristen attraktiv genug ist, nach Miami und Miami Beach zu reisen: Der Raum muß heute als bikulturell angesehen werden, eine Situation, auf die sich die Geschäftswelt voll eingestellt hat[62].

8.7.2.4.2 Der Auslandstourismus im County Dade

Aufgrund der expansiven internationalen Wirtschaftsentwicklung im Raum Miami während der 1970er Jahre ist die Küste im County Dade, insbesondere in der zweiten Hälfte der Dekade zu einem Standpunkt des internationalen Tourismus mit überwiegend lateinamerikanischem Gepräge geworden. Der Anteil der ausländischen Touristen im County Dade lag im Jahre 1979 bei 26,3 Prozent. Von den 3,1 Millionen Touristen kamen 1,4 Millionen aus lateinamerikanischen Ländern (45,2%), 1,3 Millionen aus Kanada (41,9%) und 0,4 Millionen (12,9%)

---

[60]U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Advance Report, 1980 Census of Population and Housing, Florida, Washington, D.C. 1981, p. 5

[61]Eine Ursache des weiteren Anstiegs der Latinos an der Gesamtbevölkerung im County Dade sind die im Jahre 1980 über den kubanischen Hafen Mariel ausgereisten kubanischen Flüchtlinge (Marielitos) sowie völlig verarmte Flüchtlingsgruppen aus Haiti (1980 = 25 000). Anders als die Kuba-Flüchtlinge der 1960er Jahre, die am Wirtschaftsaufbau Süd-Floridas großen Anteil haben, gilt ein Teil der Marielitos als nicht integrationsfähig (mindestens 5000 Gewaltkriminelle aus den Gefängnissen Kubas).

[62]In Miami: 7 spanisch-sprachige Rundfunk- und drei Fernsehanstalten, spanische Ausgabe des "Miami Herald" (60 000), "Little Havanna", lateinamerikanischer Distrikt mit Restaurants und Geschäften südlich des CBD von Miami.

aus anderen Ländern[63]. Dabei liegt der Anteil der Ausländer ohne Berücksichtigung der Kanadier im Raum Miami dreimal höher als im Durchschnitt des Bundesstaates.
Aus den lateinamerikanischen Festlandsstaaten wurden 830 266 Besucher gezählt, wobei die Hauptkontingente aus Venezuela (218 679), Kolumbien (135 635) und Mexiko (93 226) kamen. Aus den karibischen Staaten reisten insgesamt 550 058 Touristen in den Raum Miami, wobei die Bahamas (218 225) und Jamaika (135 714) die bedeutendsten Herkunftsstaaten waren.

Die europäischen Touristen stellen die größten nicht-amerikanischen Reisegruppen (1979 = 246 868), von denen besonders die Touristen aus Großbritannien (145 215) und der Bundesrepublik Deutschland (42 808) zu erwähnen sind. Die Bedeutung des Auslandstourismus für die Region Miami liegt im längeren Aufenthalt und damit in den höheren Ausgaben der Touristen begründet (Tabelle 94). Die ausländischen Touristen ohne die Kanadier, deren Zahl von 1978 (1,347 Millionen) auf 1979 (1,802 Millionen) um ein Drittel zunahm, haben am Gesamtreiseaufkommen nach der Anzahl der Reisen einen Anteil von etwas über 15 Prozent (1979), bei den Ausgaben der Touristen liegt ihr Anteil dagegen bei 36 Prozent[64].

Tabelle 94: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der verschiedenen Touristengruppen im County Dade, 1979

U.S. und kanadische Touristen:	9,0 Nächte
Spanisch sprechende Touristen:	13,5 Nächte
Französisch sprechende Touristen:	15,4 Nächte
Englisch sprechende Touristen:	19,1 Nächte
Deutsch sprechende Touristen:	24,3 Nächte

Ermittelt aus: Dade County Tourism Facts, Miami 1980

Die Förderung des Auslandstourismus ist daher ein besonderes Anliegen der Tourismuswirtschaft und der lokalen Behörden. Die Werbung für Miami Beach ist seit einigen Jahren auf den kosmopolitischen Charakter des Tourismus in der Region ausgerichtet.
Zu dessen Stimulierung trägt auch der Kongreßtourismus in Miami Beach bei: 1980 wurden 300 Kongresse mit insgesamt 325 000 Teilnehmern durchgeführt[65].

---

[63]Ermittelt aus: Metropolitan Dade County Department of Tourism, Dade County Tourism Facts, Miami 1980, ohne Seitenangaben, Angaben zum Teil abweichend von Daten des Florida Department of Commerce.
[64]Ermittelt aus: Dade County Tourism Facts, Miami 1980
[65]Reisebüro Bulletin 8-9, 20.2.1981, p. 50

8.7.2.4.3 Einschätzungen

Die Revitalisierungsmaßnahmen im Küstenbereich der Miami-Region haben aus einer Eigendynamik heraus negative Auswirkungen einer touristischen Überausstattung im nachhinein begrenzt. Obwohl diese Maßnahmen noch nicht vollständig verwirklicht sind, stieg die touristische Nachfrage wieder an. Zum anderen haben die expandierenden Wirtschaftskontakte zu Lateinamerika nicht nur eine zusätzliche touristische Nachfragequelle erschlossen, sondern der damit verbundene neue Reichtum Miamis verbesserte die finanziellen Möglichkeiten, Revitalisierungen durchzuführen. Dadurch wird zunehmend der Attraktivitätsgrad der Region für die touristischen Besucher erhöht. Eine wesentliche Ursache für diese Aktivitäten ist in dem sich seit zwei Jahrzehnten entwickelnden latinischen Umfeld der Miami-Region zu sehen.

Drei Prozesse stimulieren sich derzeit gegenseitig: die touristische Revitalisierung, die steigende Wirtschaftskooperation mit Lateinamerika und die Sunbeltmigration. Dies hat dazu beigetragen, daß die privaten Investitionstätigkeiten in Florida im Jahre 1980 um 12 Prozent stiegen, während sie im U.S. Durchschnitt um 7,2 Prozent rückläufig waren[66]. Der Tourismus trat dabei als einer der entscheidenden Wachstumsfaktoren auf[67].

---

[66]Economic Report of the Governor 1981-1982, p.16

[67]Neben den touristischen Inwertsetzungsinvestitionen in der Orlando-Region bilden die touristischen Revitalisierungsinvestitionen im Raum Miami den zweiten ökonomischen Wachstumsschwerpunkt Floridas am Beginn der 1980er Jahre.

8.7.3 Wachstumsbegrenzungen in einem sich entwickelnden Tourismusraum: Das Beispiel Sanibel im County Lee im Südwesten Floridas

Das County Lee im Südwesten Floridas[1], der Raum um die Stadt Fort Myers, unterliegt sowohl einer allgemeinen Urbanisierungsentwicklung als auch einer sich verstärkenden touristischen Inwertsetzung. Dabei vollzieht sich der Erschließungspropzeß im Rahmen einer Südwärtsverlagerung der touristischen Infrastruktur aus dem Raum Tampa Bay-Sarasota (Figuren 54, 56).

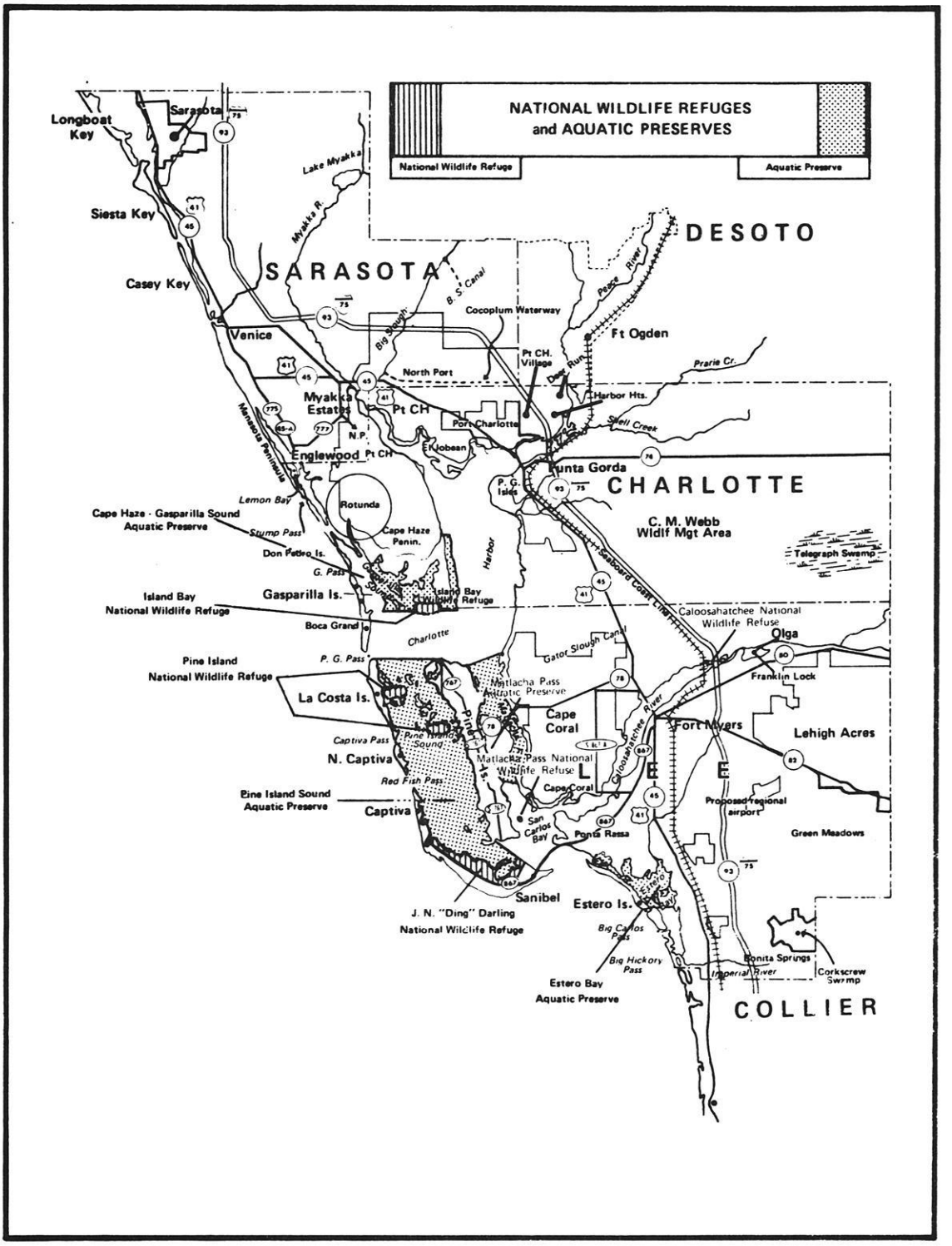
Die Küstenlandschaften sind in der Region die Hauptanziehungspunkte des Tourismus, sie sind durch eine Vielzahl von Brackwasserbuchten gekennzeichnet und verfügen über reichhaltige Flora- und Faunabestände[2].
Diese Brackwasserbuchten, von denen Charlotte-Harbor die größte ihrer Art in der Region ist, werden eingerahmt von einer über 70 Meilen langen Inselkette. Zu diesen Barrier-Islands zählt auch die Doppelinsel Sanibel und Captiva. Die Touristen, die den Raum Fort Myers aufsuchen, sind überwiegend an den Naturlandschaften und der Erholung am Wasser interessiert, wodurch ein deutlicher Gegensatz zum kommerziellen Attraktionstourismus Zentralfloridas und zum touristisch urbanisierten Südosten um Miami Beach gegeben ist. Bis auf das Winterhaus von Thomas Edison (1886, Fort Myers) und zwei Tierparks gibt es keine nennenswerten "man-made"-Attraktionen in diesem Gebiet.[3]

Die Insel Sanibel vereinigt attraktive Naturlandschaften der Region auf engem Raum: Zum einen verfügt sie über ausgezeichnete, 14 Meilen lange Sandstrände, an denen artenreiche und große Mengen Muscheln angespült werden und bietet sehr gute Wassersportmöglichkeiten[4]. Zum anderen besteht das landseitige Drittel der Insel aus einer buchtenreichen Brackwasserküste, die als "J.N. Ding Darling National Wildlife Refuge" zum Schutzgebiet erklärt wurde. Gerade aus der Kombination von Strand und Naturschutzgebiet auf engem Raum muß dieses Schutzgebiet als das für den Tourismus bedeutendste der fünf National Wildlife

---

[1]County Lee identisch mit Fort Myers - Cape Coral SMSA
[2]Reichhaltige Bestände an Muscheln, Krebsen, Zugvögeln, braunen Pelikanen, Wasserschildkröten, Alligatoren etc.
[3]Everglades Wonder Gardens in Bonita Springs, 23 Meilen südlich von Fort Myers und Aquarama Waltzing Waters in Cape Coral, nördlich von Fort Myers gelegen.
[4]Sandstrände im County Lee = 51,5 Meilen bei einer Küstenlänge von 599 Meilen, Southwest Florida Regional Planning Council, The Southwest Florida Economy, Update 79, Fort Myers 1979, pp. 11, 101

Figur 95: Nationale Schutzgebiete im Raum der Charlotte Harbor Bucht im Südwesten Floridas (Counties Lee und Charlotte)



Florida Department of Administration, Charlotte Harbor - A Florida Resource, Tallahassee 1978, p. 27

Refuges in der Region angesehen werden[5]. Es ist durch eine unbefestigte Autostraße erschlossen. Die Expansion des Tourismus hier und die generell zunehmende Urbanisierung der Region (Tab. 95, 96, Kapitel 8.7.3.2/3) ließen Befürchtungen aufkommen, daß gerade die Insel Sanibel aufgrund ihrer touristischen Standortvorteile dem Urbanisierungsdruck derart ausgesetzt sein könnte, daß eine mögliche Überentwicklung die Basis des auf Naturbeobachtung ausgerichteten Tourismus zerstören würde. Die Gemeinde Sanibel versucht dies zu verhindern, indem sie sich für eine streng kontrollierte Entwicklung der Insel mit definierten Wachstumsgrenzen entschieden hat (Kapitel 8.7.3.3.2). Sie liefert damit ein Beispiel, wie reagiert werden kann, wenn die Gefahren negativer Raumbelastungen erkannt und ihnen rechtzeitig begegnet wird.

Tabelle 95: Besucherzahlen im "J.N. Ding Darling National Wildlife Refuge", Sanibel

Jahr	Anzahl der Touristen
1960	125 000
1972	560 000
1975	800 000

Ermittelt aus: Florida Department of Administration, Charlotte Harbor, A Florida Resource, Tallahassee 1978, p. 26, Godschalk, David, Brower, David, McBennet, Larry, Vestal, Barbara, Herr, David, Constitutional Issues of Growth Management, Washington, D.C., Chicago, 1979, p. 277

8.7.3.1 Die touristische Entwicklung im Raum Fort Myers

Erste Ansätze einer touristischen Entwicklung im County Lee waren bereits in den 1920er Jahren wärend des "Florida-Boom" vorhanden, als im Vorfeld der Stadt Fort Myers die Siedlung Fort Myers Beach entstand. Allerdings fand in den folgenden Jahrzehnten kein nennenswerter Ausbau der touristischen Infrastruktur statt, wie etwa in Miami Beach. Erst in den 1960er Jahren kann von einer touristischen Nachfrageentwicklung auf breiter Basis gesprochen werden. Dies setzte sich in den 1970er Jahren fort.
Nach der Anzahl der Reisen verdreifachte sich die Nachfrage zwischen 1968 und 1978 (Tabelle 96).

Zu den charakteristischen Merkmalen des Tourismus in der Region zählt der im Vergleich zum Bundesstaat überdurchschnittlich hohe Grad an Autoreisen (1978 = 83,5%) und der nur unterdurchschnittliche Anteil an Flugreisen (16,5%). Ein weiteres Merkmal ist die Art der Reisen: Überwiegend handelt es sich nicht um

---

[5]Außerdem wurden 4 Wasserschutzgebiete (ab 1966) im Einzugsbereich der Charlotte-Harbour-Bucht eingerichtet.

einen Rundreise- bzw. Durchreisetourismus, sondern vielmehr um einen Zieltourismus, bei dem die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 15 Tagen liegt (Tabelle 96).

Tabelle 96: Entwicklung des Reiseaufkommens und der Touristenausgaben im County Lee, 1968 -1978

Jahr	Aufenthaltsdauer in Millionen Tagen	Anzahl der Reisen	Ausgaben in Millionen $
1968	4,8	287 210	96,1 1)
1974	5,8	o.A.	171,5
1978	13,6	903 609	850,0

1) 1970

Ermittelt aus: Lee County Chamber of Commerce, Lee County Statistical Library 1979, pp. 67f., Pötke, Peter Michael, Retirement and Tourismus an der Westküste Floridas, Bochum 1973, p. 135

Die Entwicklung bei den Ausgaben der Touristen bestätigt die rapide gestiegene Tourismusnachfrage (1970 - 1978: nominal 800 Prozent Zuwachs). Diese Einnahmen aus dem Tourismus haben für das County einen hohen Stellenwert. So nimmt es z.B. bei den touristisch bedingten Steuereinnahmen pro Kopf der County-Bevölkerung den sechsten Rang (1979) unter den Counties des Bundesstaates ein[6].

Auch die Umsatzentwicklung im Einzelhandel weist auf die überragende Bedeutung des Tourismus für die Wirtschaft im Raum Fort Myers hin. Mit einem Zuwachs von nominal 279 Prozent stieg sie während der 1970er Jahre doppelt so schnell wie die Anzahl der Haushalte und lag mehr als dreimal über dem Anstieg der Haushaltseinkommen im County Lee (Tabelle 97). Darin spiegeln sich die Ausgaben außerregional erwirtschafteten Kapitals wider, was im wesentlichen auf die Touristen, aber auch auf die Rentner zurückzuführen ist, die sich im Ruhestandsalter in Florida niederließen[7].

Die jahreszeitliche Verteilung der Einzelhandelsumsätze und die der Arbeitsplätze in der Region weisen ausgeprägte saisonale Schwerpunkte auf: Während die Maxima im Frühjahr und im Dezember (Weihnachtsgeschäft) auftreten,

---

[6]Grundlage: Steuereinanhmen aus den Bereichen Unterkunft und Verpflegung, Reihenfolge: Hamilton, Orange, Monroe, Collier, Martin, Lee, Florida Department of Commerce, Florida County Comparisons 1980, 1980, pp. 23 ff

[7]Real war das durchschnittliche Haushaltseinkommen (1970-79) um 4,4 Prozent rückläufig (Inflationsgesamtrate 87,2%), d.h. die Umsatzsteigerungen des Einzelhandels beliefen sich real auf 192 Prozent.

Tabelle 97: Kaufkraftindex, County Lee, 1970-1979

Zunahme bei der Anzahl der Haushalte	=	108 Prozent
Zunahme des nominalen Haushaltseinkommens	=	83 Prozent
Umsatzsteigerung des Einzelhandels	=	279 Prozent

Ermittelt aus: Southwest Florida Regional Planning Council, The Southwest Florida Economy, Update 79, pp. 42, 48, Florida Department of Commerce, Florida County Comparisons 1980, pp. 12, 48, Southeast Banking Corporation, Analysis of and Outlook for the Economy of Region I, Miami 1981, p. 28

liegen die Minima im Spätsommer[8]. Aufgrund der engen Verflechtung von Tourismus, Einzelhandel und Arbeitsplatzmarkt ist auf eine entsprechende saisonale Verteilung der Touristenausgaben zu schließen.

Die touristische Infrastruktur des Countys erfuhr infolge der auftretenden Nachfrageentwicklung während der zweiten Hälfte der 1970er Jahre einen umfangreichen Ausbau. Dies zeigte sich besonders deutlich in der Verdoppelung der Zuwachsraten beim Motelbau gegenüber der ersten Hälfte der Dekade und in dem noch stärkeren Anstieg der Restaurantkapazitäten. Letzteres ist auch auf den parallel steigenden Bedarf einer größeren Einwohnerschaft zurückzuführen (Tabelle 98):

Tabelle 98: Die Entwicklung ausgewählter Unterkunfts- und Restaurantkapazitäten im County Lee, 1970 bis 1980

	Motelzimmer		Hotelzimmer		Restaurantplätze	
Jahr	Anzahl	Zuwachs	Anzahl	Zuwachs	Anzahl	Zuwachs
1970	4 239	-	664	-	21 142	-
1975	4 604	+ 8,6%	752	+13,3%	25 412	+18,5%
1980	5 352	+16,2%	876	+16,5%	38 296	+50,7%

Ermittelt aus: Lee County Chamber of Commerce, Lee County Statistical Library 1979, p. 37, Florida Department of Business Regulation, Public Loding and Food Service Establishments, Tallahassee 1980

Die Investitionen in die touristische Infrastruktur des County Lee beschleunigte die Südverlagerung des Tourismus aus der Tampa-Region im Sinne einer Ausdehnung der Erholungsraumnutzung. Die Counties Lee und Sarasota besitzen heute bereits eine vergleichbare Ausstattungsgröße[9]. Das Ausgreifen nach Süden findet im County Collier, das bis an die Zypressensümpfe reicht, seine Fortsetzung (Tabelle 99).

---

[8]Ermittelt aus: Florida Department of Labor and Employment Security, Ft.Myers SMSA, Annual Planning Information 1979, Tallahassee 1978, p. 13, Southwest Florida Regional Planning Council, The Southwest Florida Economy, Update 79, Fort Myers 1979, p. 93

[9]Sarasota erhielt seine touristische Infrastrukturausstattung bereits in den 1950er und frühen 1960er Jahren, Pötke, Peter Michael, 1973, p. 128

Tabelle 99: Öffentliche Erholungsraumeinrichtungen im Südwesten Floridas

Art	Lee	Sarasota	Charlotte	Collier	Glades	Hendry
Öffentliche Strände	8	21	1	5	0	0
Parks	55	62	21	56	11	21
Bootsrampen	9	6	3	3	4	3
Marinas	53	30	16	40	3	4

Southwest Florida Regional Planning Council, Land Use Policy Plan, Fort Myers 1978, p. A-6

8.7.3.2 Bevölkerungs- und Urbanisierungstendenzen im Südwesten Floridas

In den drei Jahrzehnten zwischen 1950 und 1980 hat sich die Bevölkerung in der Südwestregion Floridas mehr als versiebenfacht, was sich in einem Anstieg von über einer halben Million Menschen äußerte, wobei im County Lee mit Fort Myers als größte Stadt der Region überdurchschnittliche Zuwachsraten festzustellen waren.[10] Die Migration ist dabei die Hauptkomponente des Bevölkerungswachstums (1970-1977 zu 97,2 Prozent).[11]

Tabelle 100: Daten zur Bevölkerungsentwicklung in Südwest Florida

Jahr	County Lee Anzahl	County Lee Veränderung	Südwest Florida[1)] Anzahl	Südwest Florida[1)] Veränderung	Florida Veränderung
1950	23 404	-	71 255	-	46%
1960	54 539	133%	170 850	140%	79%
1970	105 216	93%	306 756	80%	37%
1980	205 266	95%	577 014	88%	43%
1950-80	181 862	777%	505 759	710%	251%

1) Counties Charlotte, Collier, Glades, Hendry, Lee, Sarasota

Ermittelt aus: Southwest Florida Regional Planning Council, The Southwest Florida Economy, Update 79, p. 57
U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Advance Report 1980 Census of Population and Housing, Florida, Washington, D.C., 1981, pp. 4-12, Tabelle 34

Ähnlich verhält es sich mit der Bauentwicklung als dem ausschlaggebenden Urbanisierungsfaktor. Hier liegen die Zuwachswerte des Südwestens über den Durchschnittswerten für den Bundesstaat, im County Lee war sogar eine dreimal stärkere Bautätigkeit als im Landesdurchschnitt festzustellen. Dabei erwie-

---

[10] Die Fort Myers-Cape Coral SMSA gehörte in den 1970er Jahren zu den am schnellsten wachsenden Standard Metropolitan Areas der USA.

[11] Der Zuzug von Pensionären in den Südwesten beeinflußte die Entwicklung erheblich. Dies traf besonders auf das County Charlotte mit den Siedlungszentren Punta Gorda und Port Charlotte zu, in dem der Anteil der über 65jährigen bei 42,2 Prozent lag (1977), während er in der Region Südwest 28 Prozent und im County Lee 23 Prozent betrug. Southwest Florida Regional Planning Council, The Southwest Florida Economy, Update 79, 1979, p. 98

Tabelle 101: Daten zur Bauentwicklung im Südwesten Floridas

Jahr	County Lee Anzahl	County Lee Veränderung	Südwest Florida Anzahl	Südwest Florida Veränderung	Florida Veränderung
1960	21 032	-	71 580	-	-
1970	43 511	107%	136 513	91%	42%
1980	111 013	155%	320 834	135%	73%
1960-80	89 981	428%	249 254	348%	146%

Ermittelt aus: Southwest Florida Regional Planning Council, The Southwest Florida Economy, Update 79, p. 57 U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Advance Report 1980 Census of Population and Housing, Florida, Washington, D.C. 1981, pp. 4-12

sen sich die 1970er Jahre als die bauintensivsten Jahre: der Bauwert des County Lee stieg von 850 Millionen (1970) auf 3,011 Milliarden Dollar (1979)[12]. Der Prozeß des Bevölkerungszuzuges ist noch nicht abgeschlossen. Vielmehr scheint bis zur Jahrhundertwende eine beinahe Verdoppelung der Bevölkerungszahl in der Südwest-Region möglich, der Urbanisierungsdruck wird sich somit verstärken.[13].

Allerdings liegt in dieser Bevölkerungsprognose ein hoher Grad an Unsicherheit. Sollten die bereits seit den 1950er Jahren verkauften Siedlungsflächen voll bebaut werden, wäre mit insgesamt 1,1 Millionen Wohneinheiten zu rechnen, in denen etwa drei Millionen Menschen leben könnten[14].

Tabelle 102: Anzahl der verkauften und bebauten Grundstücke im Südwesten Floridas, 1975

County	Anzahl der Grundstücke	davon bebaut	Agrarflächenveränderung 1949 bis 1974
Lee	457 782	14 823	- 25%
Charlotte	311 177	14 633	- 56%
Sarasota	125 469	8 436	+ 29%
Collier	94 665	8 716	- 39%
Hendry	92 991	1 237	+ 17%
Glades	74 684	187	+ 1%
Region	1 156 768	48 032	-

Ermittelt aus: Southwest Florida Regional Planning Council, Land Use Policy Plan, 1978, pp. A-5, A-7

Ein weiterer Faktor der Beschleunigung der touristischen und der allgemeinen Urbanisierung Südwest-Floridas ist die Verbesserung der Akzessibilität: Der Interstate-Highway 75 wird bis zur Mitte der 1980er Jahre soweit fertiggestellt sein, daß die Region an das Hauptverkehrsnetz des Bundesstaates angeschlossen sein wird. Die Erfahrungen aus anderen Gebieten Floridas zeigen, daß Akzessibilitätsverbesserungen Erschließungs- und Entwicklungsmaßnahmen zumeist

---

[12]Lee County Chamber of Commerce, Lee County Statistical Library 1979, p.7
[13]Prognose für das Jahr 2000: 1,035 Millionen Einwohner im Südwesten. Southwest Regional Planning Council, Land Use Policy Plan, 1978, p. 29
[14]Southwest Florida Regional Planning Council, Land Use Policy Plan, 1978, p.16

boomartig auslösen (z.B. Entwicklung des Broward County in den 1950er Jahren).
Der Lee County Airport (Page Field), in Stadtnähe von Fort Myers gelegen, wurde in den Jahren 1975 bis 1978 ausgebaut und erhielt u.a. einen neuen Terminal. Aufgrund der Nachfrageveränderungen (1971 = 170 878, 1978 = 676 146 Passagiere) erwies er sich schon nach kurzer Zeit als zu klein. Zur Zeit wird daher ein neuer Flughafen in der Nähe der Trasse des Interstate Highway 75 errichtet, der in ersten Bauabschnitten noch 1983 fertiggestellt werden soll. Dieser neue South West Regional Airport bei Fort Myers kann zugleich als eine Ersatzlösung für den ehemals geplanten Florida-Jet-Port im Big Cypress Swamp angesehen werden, zumindest für den Golfküstenbereich.

Alle Daten weisen also auf eine weitere Erschließung der Region hin. Nicht nur der auf die Naturbeobachtungen ausgerichtete Tourismus wird davon tangiert werden, die Urbanisierungsmaßnahmen machen zudem verstärkte Investitionen in die öffentlichen Versorgungseinrichtungen erforderlich. Hier lassen sich schon heute erhebliche Probleme vorhersagen, insbesondere was die Wasserversorgung anbelangt. Der Südwesten Floridas ist die einzige Region, die ein natürliches Wasserdefizit aufweist[15]. Die derzeitige Versorgung erfolgt aus den oberen Schichten des Aquifer, der Hawthorn-Formation. Die Kapazitätsgrenzen gelten bereits als erreicht, bei weiterer Wasserentnahme ist mit Salzintrusionen zu rechnen. Als Ergänzung wird auf die Versorgung durch Oberflächenwasser zurückgegriffen, doch schränkt die Verschmutzung des Peace-Rivers (aus Phosphatabbaugebiet) und des kanalisierten Caloosahatchee-Rivers (direkte Verbindung zum Okeechobe See) die Nutzungsmöglichkeiten erheblich ein. Mangelnde Abwasseranlagen in Zentral-Florida wirken sich über das Wasserwegesystem auch im Südwesten des Bundesstaates negativ aus.
Neben der Wasserversorgung ist auch die zukünftige Abwasser- und Abfallbeseitigung ungeklärt. Viele Abfälle werden nicht länger in die zentralen Systeme des Südwestens, die zwischen 1954 und 1978 errichtet wurden, abgeführt, da ihre Kapazitätsgrenzen 1982 erreicht wurden, sondern werden in kleineren, meist über nur geringe Staumöglichkeiten verfügende Systeme, gesammelt.
Eine Abhilfe ist daher dringend notwendig, die zunehmende öffentliche Verschuldung setzt aber auch hier Grenzen, so daß sich die ökologischen Probleme verstärken dürften[16].

---

[15]Florida Department of Administration, Charlotte Harbor, A Florida Resource, 1978, p. i

[16]Bis zum Jahre 2000 müssen mindestens 3,6 Quadratmeilen für die Abfallagerung bereitgestellt werden. Southwest Florida Regional Planning Council, Land Use Policy Plan, 1978, pp. 22, 37

8.7.3.3 Die Insel Sanibel im County Lee

8.7.3.3.1 Tourismus- und Urbanisierungsentwicklungen auf der Insel Sanibel

Die Insel Sanibel und ihre Schwesterinsel Captiva, die durch eine Straße miteinander verbunden sind, gehören zu den Tourismusräumen, die der Stadt Fort Myers vorgelagert sind und die aufgrund ihrer Lagegunst dem Urbanisierungsdruck sowohl touristischer als auch allgemeiner Art besonders ausgesetzt sind. Dies wird zusätzlich dadurch begünstigt, daß es seit 1963 eine 5,5 Kilometer lange Brücke zwischen dem Festland und Sanibel gibt[17].
Sanibel und Captiva sind typische Fremdenverkehrsgemeinden: In der Hochsaison halten sich täglich etwa 10 000 Touristen und 11 000 Tagesbesucher vom Festland hier auf, was die Einwohnerzahl von 3.363 (1980) bei weitem übersteigt. 1975 wurde von einer Touristenzahl von einer Million ausgegangen[18].
Charakteristisch für das Besucheraufkommen ist der überwiegende Anteil der out-of-state Touristen in den Winter- und Frühjahrsmonaten, während im Sommer vorzugsweise Einwohner Floridas nach Sanibel kommen.
Der Tourismus ist die überragende Wirtschaftsaktivität der Inseln und besitzt sein deutliches Aufkommensmaximum im Frühjahr mit leicht zunehmender Bedeutung der Sommermonate; Spätsommer und Herbst gelten als Nebensaison (Figuren 96, 97). Die ökonomische Bedeutung des Tourismus konkretisiert sich zum einen darin, daß 36 Prozent der Einzelhandelsumsätze der Inselgemeinde durch den Verpflegungsbereich, der aus 27 Betrieben mit zusammen 2.629 Plätzen besteht, erbracht werden (1980), was weit über dem Durchschnittswert für Florida von 9,3 Prozent (1977) liegt[19]. Zum anderen werden 35 Prozent der Einzelhandelsumsätze durch die Lebensmittelgeschäfte und 5 Prozent durch die Andenkenläden erbracht. In allen drei Einzelhandelsbranchen treten die Touristen als gewichtige Konsumentengruppe auf, z.T. in überragender Weise (Tabelle 103).

Es war die Absicht der Regierung des County Lee, die 11 000 Acres große Insel Sanibel der totalen touristischen Infrastrukturausstattung freizugeben und eine umfassende Besiedlung zu fördern. Dazu hatte sie eine Zonierung in 30 000 Grundstücke vorgenommen, was im Extremfall eine Einwohnerzahl von 60 000 bis 90 000 hätte bedeuten können. Dabei wären Dränagearbeiten zur Trocken-

---

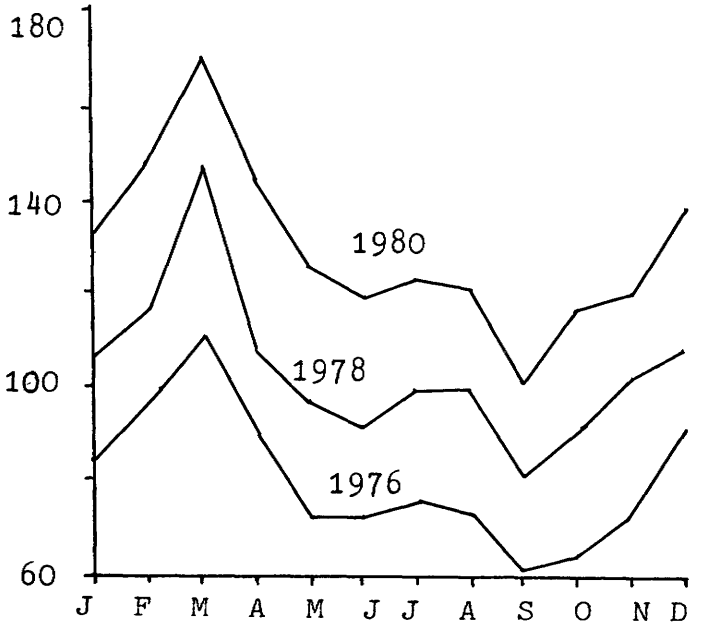
[17]Es wird eine Brückengebühr von 3 Dollar (1980) erhoben.
[18]Sanibel-Captiva Islands Chamber of Commerce, mündliche Auskunft, März 1980
[19]Ermittelt aus: Barton-Aschman Associates, Inc., Commercial Market, Economic, and Land Use Analysis, Sanibel Florida, Evanston, Ill., 1981, pp. 18-28, 97

Tabelle 103: Ausgewählte Einzelhandelsumsätze in Sanibel, 1980, Anteile der Konsumenten nach deren Unterkunftsart

Unterkunftsart der Konsumenten	Verpflegungs-betriebe	Lebensmittel-geschäfte	Andenken-läden
Hotels/Motels	60,4%	18,8%	50,2%
Mietunterkünfte/ Condominiums	18,9%	34,8%	22,8%
Interval-Besitz	8,1%	5,6%	7,7%
Einfamilienhäuser	7,1%	24,1%	11,0%
Mobil Homes	0,3%	1,1%	0,3%
Nachbarinsel Captiva	5,2%	15,6%	8,0%
total	100,0%	100,0%	100,0%

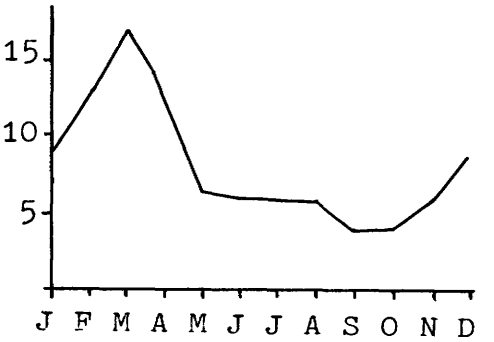
Ermittelt aus: Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, pp. 18, 22, 26, Die Feststellung der absoluten Daten basiert auf einer Umfrage, unter Berücksichtigung von Belegungsquoten in den verschiedenen Unterkünften im Jahresdurchschnitt und unter Einberechnung der Ausgabensätze, die die Verbraucher auf Sanibel und außerhalb Sanibels erbringen. Zu diesen Summen wurden acht Prozent addiert, was dem durchschnittlichen Anteil der Tagesbesucher an den Einzelhandelsumsätzen entspricht. Absolute Werte: Verpflegungsbetriebe: 10,298 Millionen $, Lebensmittelgeschäfte: 10,043 Millionen $ und Andenkenläden; 1,268 Millionen Dollar (1980)

Figur 96: Monatliche Verteilung des Autoaufkommens auf der Brücke zur Insel Sanibel, 1976, 1978 und 1980 in Tausend



Ermittelt aus nicht veröffentlichten Daten der Stadtverwaltung von Sanibel (1981)

Figur 97: Monatliche Verteilung der Einzelhandelsumsätze in der Gemeinde Sanibel, 1980, in Prozent



Ermittelt aus: Barton-Aschman Associates, Commercial Market, Economic, and Land-Use Analysis, Sanibel, Florida, Evanston, Ill. 1981, pp. 43 f.

legung von Feuchtgebieten unerläßlich geworden, der Bau von Hotels und Condominiums direkt am Strand war zugelassen.

Mit diesen Raumordnungsvorstellungen war für Sanibel ein Weg vorgezeichnet, der dem von Miami Beach entsprach: totale touristische Urbanisierung, hier stark mit Wohnfunktionen gemischt, ohne jede Rücksichtnahme auf die Belast-

barkeit des Raumes. Nicht nur, daß sich der Charakter des Tourismus hier völlig verändert hätte, es wären auch eine Reihe von Folgeproblemen ausgelöst worden:

- Die vorgesehenen Baumaßnahmen der touristischen Infrastruktur hätten in die natürliche Strandgenese eingegriffen, was den Strandabtransport gefördert hätte[20].
- Bei einer großen Bevölkerungszahl hätte sich das Sicherheitsproblem beim Auftreten von tropischen Wirbelstürmen erhöht. Da die gesamte Insel lediglich Höhen von 2 bis 3 Metern aufweist, ist sie der Überflutungsgefahr infolge von Sturmeinwirkungen ausgesetzt und die Bevölkerung muß in diesen Fällen weit ins Inland evakuiert werden. Bei einer hohen Bevölkerungszahl würde die bestehende Brücke zum Festland als Evakuierungsweg nicht ausreichen, sodaß weitere Brückenbauten notwendig wären, bzw. ein Fährschiffsystem hätte eingerichtet werden müssen.
- Es hätte erheblicher öffentlicher Anstrengungen bedurft, die Wasserversorgung (Entsalzungsanlagen) und die Abwasser- und Abfallbeseitigung sicherzustellen, was die Erholungsnutzung auf der Insel weiter eingeschränkt hätte.

Zur Mitte der 1960er Jahre setzte der vom County geförderte Urbanisierungsprozeß ein und erreichte in der ersten Hälfte der 1970er Jahre mit einem Bevölkerungszuwachs von 230 Prozent größere Ausmaße (Tabelle 108).
Die Bewohner der Inseln Sanibel und Captiva standen den eingeleiteten Entwicklungen kritisch gegenüber. Sie gründeten bereits 1967 einen "Sanibel-Captiva Planning Board", der in inoffizieller Weise die Landnutzungsentscheidungen der County-Verwaltung kommentierte und dabei auf die ökologische Sensibilität der Inseln verwies.
Diese Kommentare hatten keinerlei Einfluß auf die zunehmende ökonomische Inwertsetzung. Die Einwohner Sanibels gingen daher am Beginn der 1970er Jahre zur Selbsthilfe über, indem sie die verwaltungsmäßige Verselbständigung der Insel anstrebten, um sie damit der Entscheidungskompetenz der County-Verwaltung zu entziehen.
Einziges Ziel des angestrebten Status als selbständige Gemeinde war es, Rücksichten auf die ökologischen Bedingungen der Insel bei weiteren Erschließungsmaßnahmen zu nehmen, indem alle Raumnutzungsentscheidungen den Belastbarkeiten des Raumes, den Sicherheitsproblemen im Falle einer notwendig werdenden Evakuierung und den öffentlichen Versorgungsmöglichkeiten unterzuordnen sind.

---

[20]Die Küstenströmung vor Sanibel verläuft überwiegend küstenparallel von Nord nach Süd.

8.7.3.3.2 Die verwaltungsmäßige Verselbständigung von Sanibel und die Durchsetzung einer auf die ökologischen und sozialen Belastbarkeiten abgestimmten Landnutzungskonzeption

Die verwaltungsmäßige Verselbständigung von Sanibel vollzog sich in den Jahren 1973 und 1974 in folgenden Schritten: 1973 wurde eine "Sanibel Home Rule Study Group" gegründet, die die juristischen und administrativen Vorarbeiten übernahm und ein Referendum vorbereitete. Dieses wurde am 5. November 1974 durchgeführt. Bei einer Wahlbeteiligung von 85 Prozent der wahlberechtigten Bevölkerung, was für amerikanische Verhältnisse ein durchaus beachtenswerter Prozentsatz ist, stimmten 64 Prozent für den neu angestrebten Status. Sechs Wochen später, am 16. Dezember 1974, erhielt die City of Sanibel ihre Autonomie. Während der sechswöchigen Übergangsphase setzte die County-Verwaltung von Lee noch einmal voll ihre Interessen durch, indem sie Baugenehmigungen zuließ, die etwa zehn Prozent der damaligen Inselbebauung entsprachen[21].

Vornehmliche Aufgabe der neuen Verwaltung war die Ausarbeitung eines Landnutzungsplanes. Dazu wurden in den Jahren 1975 und 1976 durch die "Sanibel-Captiva Conservation Foundation" ökologische Studien erstellt und ein führendes privates Planungsunternehmen der USA beauftragt, alternative Landnutzungskonzeptionen zu erarbeiten[22].
Diese Vorgehensweise mündete in den "Comprehensive Land Use Plan, City of Sanibel, Lee County", der am 19.7.1976 angenommen wurde[23]. Die Absicht, eine bessere Raumnutzungspolitik zu verwirklichen, wird in folgender Passage dokumentiert: "The Use of Land and buildings in the City of Sanibel should be determined by the capacity of natural and man-made environments to accommodate such uses without hazard, to health, safety and welfare of the citizens and visitors to the City"[24].Unter Abwägungen aller Raumbelastungen geht der Plan von 1976, der alle fünf Jahre aktualisiert wird[25], von einem gebremsten, aber stark kontrollierten Wachstum aus: Bis zu insgesamt 6000 Gebäude dürfen vorerst auf der Insel errichtet werden, bei einem Bestand von etwa 3 550 Gebäuden zum Zeitpunkt der Planerstellung. Die Höchstzahl wurde 1978 auf 7 800 festgelegt[26]. Im Rahmen dieser Wachstumsbegrenzung sieht sich die Stadt in der Lage, die notwendigen öffentlichen Versorgungseinrichtungen zu

---

[21]Godschalk, David u.a., 1979, p. 278
[22]Wallace, Mc Harg, Roberts, and Todd (WMRT) aus Philadelphia.
[23]City of Sanibel Ordinance No. 76-21
[24]Comprehensive Land Use Plan, City of Sanibel, 1976, Section 2.5.1
[25]Im Januar 1981 wurde der überarbeitete zweite Landnutzungsplan veröffentlicht.
[26]City of Sanibel, Rate of Growth Ordinance 1978

finanzieren. Es wurden Kategorien der Dringlichkeit aufgestellt und Evakuierungspläne für Notfälle ausgearbeitet. In diesem Zusammenhang wurde eine Obergrenze von 6 250 Autos auf der Insel festgelegt.Die angestrebte Wachstumsbegrenzung erforderte eine Umzonierung der vom County Lee vorgenommenen Landaufteilung. Die ursprünglich 30 000 ausgewiesenen Landstücke wurden von der Gemeindeverwaltung auf maximal 7 580 begrenzt. Auch die Bebauungspraxis erfuhr eine Veränderung, unter anderem wurde ein generelles Strandbebauungsverbot erlassen und die vorderste Bebauungslinie auf mindestens 50 bis 80 Meter von der durchschnittlichen Wasserflutlinie zurückversetzt. Außerdem erließ man neue Standards für die Bebauungsdichte. Waren zuvor bis zu 22 Moteleinheiten (Zimmer) bzw. 18 Apartmenteinheiten pro Acre zugelassen, sieht die neue Regelung Dichtewerte von lediglich 5 Einheiten pro Acre vor[27]. Flächenbeanspruchende Bauten über 12 000 sq.feet unterliegen seit 1981 einem "Sanibel Impact Statement", d.h. die Auswirkungen des Projektes auf die Wirtschaftsstruktur der Insel und auf die Verkehrs- und Umweltbelastungen müssen vor der Baugenehmigung ermittelt sein[28].
Um die natürliche Umwelt auf Sanibel so wenig wie möglich zu belasten, wird neben der allgemeinen Rezonierung und Veränderung der Bebauungsdichte zusätzlich auf lokale ökologische Faktoren bei Landnutzungsentscheidungen Rücksicht genommen: So dürfen zum Beispiel keine Strandveränderungen durch Baumaßnehmen ausgelöst werden, auch nicht durch räumlich weiter entfernt liegende Bauprojekte. Die natürlichen Abflußbedingungen müssen unter allen Umständen erhalten bleiben, um die Süßwasseransammlungen nicht zu mindern. Das bedeutet, daß in bestimmten Gebieten die Bebauungsdichte extrem begrenzt wird (z.B. 0,3 dwelling units/acre). Weiterhin dürfen nur bestimmte Arten und Mengen an natürlicher Vegetation bei Baumaßnahmen beseitigt werden, gleichzeitig unterliegen Neuanpflanzungen der Auflage, traditionelle einheimische Vegetation zu fördern, um nicht den Inselcharakter durch importierte Pflanzen zu verändern. Auch dem Schutz der Tierwelt wird Vorrang vor einer Bebauung gegeben (Brutgebiete, Nistplätze der Zugvögel etc.). Gleichzeitig soll dem Menschen der Zugang zu den Naturlandschaften ermöglicht sein, wozu auch die öffentliche Zugänglichkeit zu den Stränden gehört[29].

Die Umsetzung dieser Landnutzungsbestimmungen wird durch eine Gliederung der Insel in ökologische Zonen angestrebt. Jede Zone wird darin beschrieben und für bestimmte Landnutzungen mit entsprechenden Bebauungsdichten ausgewiesen

---

[27]City of Sanibel, Comprehensive Land Use Plan, 1976, Sec. 3.9.
[28]Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, pp. 7, 57
[29]City of Sanibel, Comprehensive Land Use Plan 1976, Sec. 3.9.1

(Tabelle 104). Landnutzungskarten liegen bislang nicht vor, werden aber vorbereitet.

Mit diesem umfassenden, bis ins Detail beschriebenen Landnutzungsplan, der über traditionelle Zonierungsbestimmungen hinausgeht, ist es der Gemeinde Sanibel gelungen, ein Instrumentarium zu schaffen, Erkenntnisse aus zuvor erstellten Analysen konsequent in Landnutzungen umzusetzen. Daher besitzt diese Vorgehensweise Vorbildcharakter.

Tabelle 104: Allgemeine Landnutzungsrichtlinien für die verschiedenen ökologischen Zonen der Gemeinde Sanibel

Zone	Nutzung	Inwertsetzungsmaßnahmen
Strandzone am Golf v. Mexiko	Erholung und Landschaftsschutz	Keine, eventuell Spazierwege in höheren Lagen
Höhenrücken am Strand d. Golfküste	Erholung und Landschaftsschutz, Wohnfunktion und kommerzielle Versorgung	Einzelstehende, feste Gebäude insbes. tourismusorientiert, Condos, Intervall-Besitz etc. Strandorientierte öffentliche Einrichtungen, "open space"-Charakter ist zu erhalten
Binnenfeuchtgebiete:		
a) höhere Lagen	Erholung und Landschaftsschutz, Gartenbau, Landwirtschaft, geringe Wohnfunktion, öffentliche Versorgungseinrichtungen	Begrenzter Gebäudebau für Tourismus, Wohnen, Schulen, Einzelhandelsgeschäfte, öffentliche Versorgungseinrichtungen.
b) Niedriglagen (über längere Zeiträume feucht)	Erholung und Landschaftsschutz, Gartenbau, sehr geringe Wohnfunktion	Gartenbau, sehr geringer Häuserbau
Zentraler Höhenzug	Erholung und Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Wohnfunktion, geringe kommerzielle Versorgung, öffentliche Einrichtungen	Begrenzter Gebäudebau für Einzelhandel, Gebäude für Wohnen und öffentliche Verwaltung
Mangrovenküste	Erholung und Landschaftsschutz, sehr geringe Wohnfunktion	Sehr geringe Erholungsraumeinrichtungen, minimaler Gebäudebau
Bay Beach	Erholung und Landschaftsschutz	Bootsanlegestellen und Marinas
"Filled Land"	Erholung und Landschaftsschutz, Wohnfunktion, kommerzielle Versorgung, öffentliche Versorgungseinrichtungen	Gebäudebau für Tourismus, Wohnen, Einzelhandel und öffentliche Versorgungseinrichtungen
"Special Blind Pass"	Erholung und Landschaftsschutz, Wohnfunktion und kommerzielle Versorgung	Gebäudebau für Tourismus, Wohnen und Einzelhandel, strandorientierte öffentliche Einrichtungen

Erstellt nach Beschreibungen in Section 2.5.1, Comprehensive Land Use Plan, City of Sanibel, 1976

8.7.3.3.3 Wirkungsweise und Einschätzung

Die Landnutzungsvorstellungen der Gemeinde Sanibel, in denen Erholungsnutzung und Landschaftsschutz Priorität besitzen, konnten in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre beinahe in idealer Weise verwirklicht werden. Probleme bestehen weiterhin mit den vor 1974 beschlossenen Baumaßnahmen, die mit den gegenwärtigen Vorstellungen zur Raumnutzung nicht zu vereinbaren sind[30].
Die Baugenehmigungspraxis der Sanibel-Verwaltung verzeichnete im Vergleich zum County Lee seit 1978 eine nur noch unterdurchschnittliche Entwicklung (Tabelle 105), wobei der Anteil der Baugenehmigungen an denen des County deutlich rückläufig ist (1977 = 8,5%, 1980 = 3,8%).
Mit insgesamt 5 256 Gebäuden war im Jahre 1980 die Kapazitätsgrenze auf Sanibel (zuerst 6 000, später 7 800 Einheiten) noch längst nicht erreicht. Trotz dieser Verlangsamung der Inwertsetzung ist abzusehen, daß bei gleichbleibender Genehmigungspraxis, d.h. durchschnittlich 340 Baugenehmigungen pro Jahr, die selbstgesetzte Kapazitätsobergrenze in den Jahren 1986/87 erreicht sein wird.

Tabelle 105: Baugenehmigungen in der Gemeinde Sanibel und im County Lee, 1976 bis 1980

	Sanibel			County Lee	
Jahr	Anzahl	Veränderung	Anteil an County Lee	Anzahl	Veränderung
1976	215	-	6,6%	3.270	-
1977	557	+ 159%	8,5%	6.564	+ 100%
1978	372	- 33%	4,6%	8.112	+ 24%
1979	275	- 26%	3,9%	7.119	- 12%
1980	278	+ 1%	3,8%	7.403	+ 4%

Ermittelt aus: Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, p. 89, Lee County Chamber of Commerce, Lee County Statistical Library 1979

Für eine längerfristige Perspektive stellt sich somit das Urbanisierungswachstum der zweiten Hälfte der 1970er Jahre als noch zu schnell dar. Als Konsequenz daraus haben die Behörden eine noch striktere Wachstumsbegrenzung beschlossen (Rate of Growth Ordinance 1978). Danach sollen pro Jahr nur noch 180 Genehmigungen erteilt werden, 130 davon für Einfamilienhäuser. Das würde bedeuten, daß die Gebäudezahl bis 1990 um 34 Prozent zunehmen würde, die Bebauungshöchstgrenze mit den dann erstellten 7 056 Einheiten aber noch nicht erreicht wäre (Tabelle 106).

In den 1980er Jahren wird im wesentlichen der Einfamilienhausbau expandieren, während die Hotel/Motel-Kapazitäten auf dem derzeitigen Stand eingefroren

---

[30]Ausgewiesen als "nonconforming land use"

Tabelle 106: Prognostizierte Bauentwicklung in Sanibel aufgrund bestehender Rechtsvorschriften, 1980-1990

Gebäudeart	Bestand 1980	Prognose 1990	erwartete Veränderungen
Einfamilienhaus	1.475	2.775	88%
Mietunterk./Condom.	2.379	2.861	20%
Hotel/Motel-Zimmer	1.143	1.143	0%
Intervall-Besitz	170	188	11%
Mobile Homes	89	89	0%
insgesamt	5.256[1)]	7.056	34%

1) nach Census 1980 = 4.491

Ermittelt aus: Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, p. 14

werden (1.1.43 Zimmer, was etwa einem Fünftel der Unterkunftskapazitäten dieser Art im County Lee entspricht). Das bedeutet jedoch nicht, daß damit ein Wachstumsende der touristischen Infrastrukturausstattung eintreten wird. Es werden vielmehr die Eigentumsformen im touristischen Bereich, wie Condominiums und Intervall-Besitz gefördert (Tabelle 106). Damit werden zugleich die einkommensstärksten Gruppen, die in Sanibel auftreten, angesprochen, so daß diese Art der Tourismusförderung durchaus selektiv wirken kann.

Tabelle 107: Durchschnittliches Jahreshaushaltseinkommen auf Sanibel nach Art der Unterkunft, 1980

Intervall-Besitz	87 000 $
Condominium	62 000 $
Einfamilienhaus	45 000 $
Mietunterkünfte	37 000 $
Mobile Homes	23 000 $

Ermittelt aus: Barton Aschman Associates, Inc., 1981, pp. 35 f.

Die veränderte Bebauungsdichte in Sanibel hat dazu geführt, daß sich die Kosten für den Endverbraucher erheblich verteuerten. Für Touristen bedeutet dies, daß die Aufenthaltskosten in Sanibel erheblich stiegen. So betrug zum Beispiel die Wochenmiete für ein Ferienhaus am Ende der 1960er Jahre ca. 350 Dollar, zur Mitte der 1970er Jahre etwa 500 Dollar und am Ende des Jahrzehnts bis zu 1000 Dollar[31] (Fotos 9, 10).

Auf Sanibel wird daher, wie auch in anderen Tourismusregionen mit überdurchschnittlich hohen Bodenpreisen (z.B. Hawaii), die Form des Teilbesitzes bzw. Intervallbesitzes an Zweithäusern oder -wohnungen angeboten, was im Endeffekt einer Ferienhausnutzung entspricht. Gegen eine einmalige Zahlung erwirbt der Käufer ein lebenslanges Nutzungsrecht über eine voll eingerichtete und versorgte Wohneinheit, inklusive der Inanspruchnahme der Dienstleistungen, für einen bestimmten Zeitraum pro Jahr. Ende der 1970er Jahre mußten auf Sa-

---

[31]Captran, Inc. (Hg.), Island Album 1979, Sanibel 1979, p. 5

Foto 9: Touristische Bebauung, Golf-Küste der Insel Sanibel

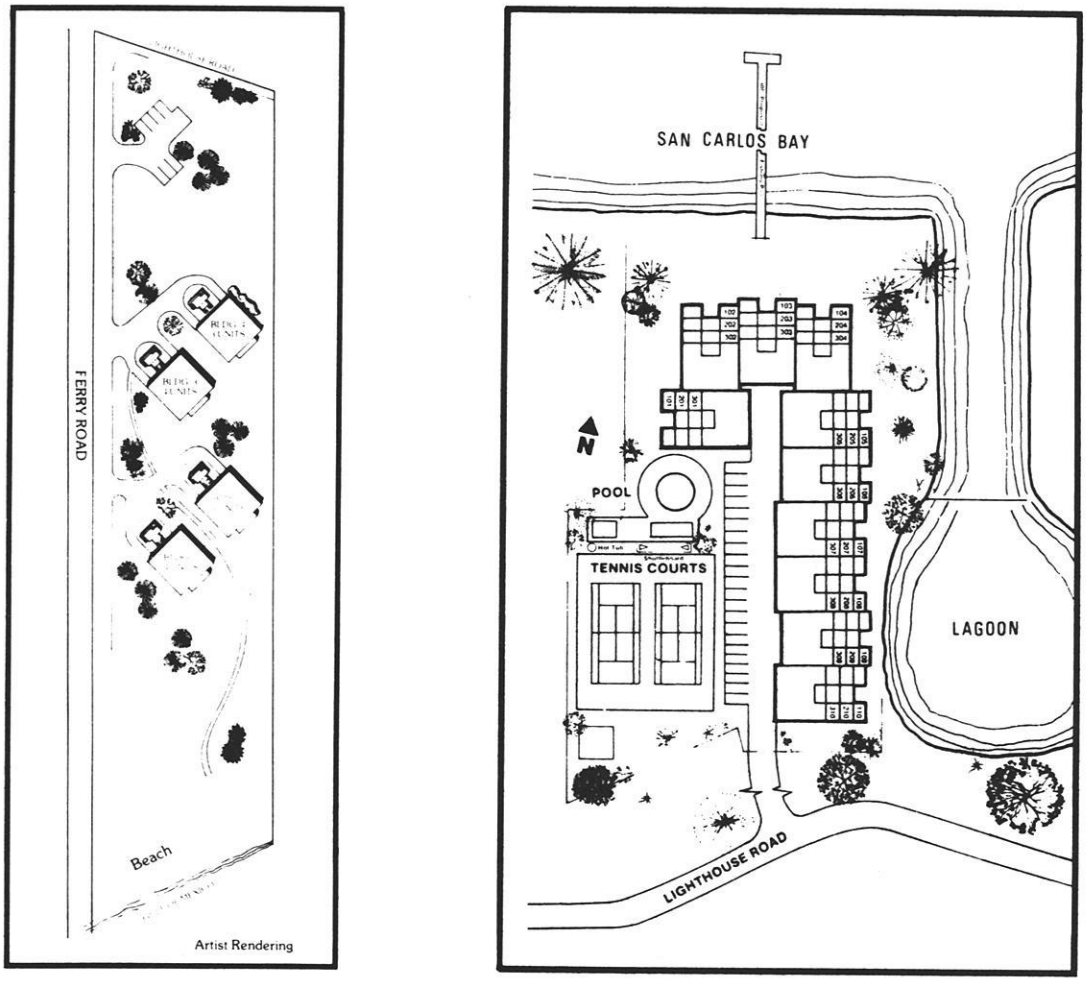
Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

Foto 10: Einfamilienhaus-Bebauung, Golf-Küste der Insel Sanibel

Aufnahme: H.-M. Hinz, März 1980

nibel durchschnittlich 5000 Dollar für eine Woche Nutzungsrecht pro Jahr als einmalige Zahlung geleistet werden. Die Wohneinheiten sind in sehr anspruchsvollen Kleinstsiedlungen gebaut und eingerichtet worden (Figur 98). Sie weisen die höchsten Auslastungsquoten mit 90 Prozent (1980) auf, liegen damit weit über denen der Hotels und Motels (66%) oder der Condominiums (60%) und haben daher die günstigsten Voraussetzungen für eine Profitabilität[32]. Aufgrund der hohen Planungsqualitäten auf Sanibel, wie sie in den Werten der Bebauungsdichte zum Ausdruck kommen, unterliegen der Intervall-Besitz und der Condominium-Bau einer hohen Nachfrage. Darin unterscheidet sich Sanibel von vielen anderen Regionen Floridas, in denen diese Bauformen in einer weitaus höheren Bebauungsdichte auftreten, und zum Teil nur schwer zu verkaufen sind[33].

Figur 98: Touristensiedlungen auf Sanibel Island vom Typus des Intervall-Besitzes



Nach: Captran, Inc. (Hg), Island Album 1979, Sanibel 1979, pp. 7 f.

---

[32]Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, p. 17
[33]Godschalk, David, u.a., 1979, p. 293

Auf der anderen Seite haben diese Bauverteuerungen dazu geführt, daß es an Wohnraumkapazitäten für mittlere und niedrige Einkommensgruppen mangelt, insbesondere für Arbeitnehmer der Tourismuswirtschaft, die in Sanibel arbeiten, aber auf dem Festland wohnen.

Die Bereitstellung dieser Wohnmöglichkeiten wird sowohl im "Local Comprehensive Planning Act" (1975) als auch im Landnutzungsplan von Sanibel (1976) als Forderung erhoben[34]. Am Ende der 1970er Jahre waren diese Forderungen noch nicht eingelöst: Vier Fünftel der auf Sanibel arbeitenden und auf dem Festland wohnenden Menschen sind aufgrund ihrer ökonomischen Situation nicht in der Lage, auf Sanibel Wohneigentum zu erwerben.

Veränderungen deuten sich am Beginn der 1980er Jahre an, nachdem im November 1981 eine entsprechende Verordnung verabschiedet wurde[35]. Mit dem Versuch der Zusammenlegung von Wohn- und Arbeitsplätzen für einkommensschwächere Personen auf der Insel wird zugleich ein weiteres Problem, das der kommerziellen Überentwicklung angegangen. Im Landnutzungsplan von 1976 waren ca. 900 000 sq.feet als Geschäftsflächen ausgewiesen, weniger als die Hälfte davon war im Jahre 1980 in Anspruch genommen. Aufgrund der beschlossenen Wachstumsbegrenzungen werden bis 1990 höchstens weitere 85 000 sq.feet benötigt[36]. Auch um privatwirtschaftlichen Fehlinvestitionen vorzubeugen, könnten genau auf diesen Flächen preiswertere Wohnangebote erstellt werden. Diese Mischnutzung (Einzelhandel/Wohnen) wäre insbesondere an der Hauptstraße der Insel, dem Periwinkle Way, wünschenswert, damit es hier nicht zu der vierlerorts typischen strip-development kommt, die den Charakter der Insel, zumindest visuell, verändern würde.

Der bisherige Erfolg der neuen Raumordnungspolitik auf Sanibel wird ebenso in einer rapiden Reduzierung des Bevölkerungszuwachses seit Inkrafttreten der

---

[34]Local Comprehensive Planning Act, 1975, Section 7 (f): "the provision of adequate sites for future housing including housing for low and moderate income families . . ." Sanibel Land Use Plan, Section 2.5.3 (a) "the City must . . . provide opportunities for subsidized low and moderate income housing . . ."

[35]Es ist die Einrichtung einer nichtkommerziellen privaten Stiftung vorgesehen (Housing Foundation), deren organisatorische Arbeit von der Stadt finanziert wird. Die Stiftung erhält ein Vorkaufsrecht bei Besitzveräußerungen in Sanibel (60 Tage Frist). Der Kaufpreis für den Neubesitzer soll unter Ausschaltung des Immobilienmarktes, aus dem Originalpreis plus einer Summe, die sich aus einem Hauskostenpreisindex des Bureau of Labor Statistics ergibt, zustandekommen, zuzüglich der vom Besitzer erbrachten Einrichtungskosten. - Ebenso ist die Anmietung von preisgünstigen Mietwohnungen geplant. Bei beiden Vorhaben ist die Stiftung auf einen hohen Grad an konstruktiver Mitarbeit der Wohnraumbesitzer angewiesen. Daher werden die Preisdifferenzen zum Immobilienmarkt nicht übermäßig sein, mit etwa zehn Prozent wird gerechnet. Ermittelt aus: City of Sanibel, Ordinance No. 80, 17.11.1981 ("Below Market Rate Housing Ordinance"), Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, pp. 3, 41, vi

[36]Ermittelt aus: Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, p. 87

neuen Regulierungen im Jahre 1976 sichtbar. Der Bevölkerungszuwachs, der in der ersten Hälfte der 1970er Jahre auf Sanibel mehr als viermal über dem Zuwachs im County Lee lag und damit den freizeitorientierten Urbanisierungsdruck dokumentierte, entsprach in den Jahren 1976 bis 1980 nur noch der Durchschnittsentwicklung (Tabelle 108). Die geplante Bauentwicklung auf Sanibel läßt einen Bevölkerungsanstieg auf 4 860 im Jahre 1990 erwarten, was einen Zuwachs gegenüber 1980 von 44,5 Prozent bedeutet, während gleichzeitig im County Lee mit einem Anstieg von 63,3 Prozent gerechnet wird. Die Wachstumsbegrenzungspolitik wird sich daher in den 1980er Jahren noch deutlicher als heute zeigen.

Tabelle 108: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Sanibel und im County Lee, 1970-1980

Jahr	Sanibel	County Lee
1970	818[1)]	105 216
1976	2 698	163 978
1980	3 363	205 266
1970-76	230%	56%
1976-80	25%	25%

1) 1970 keine selbständige Gemeinde, keine Census-Einheit

Ermittelt aus: Lee County Chamber of Commerce, Lee County Statistical Library 1979, p. 39, Lee County Chamber of Commerce, The Fort Myers Resort Area Magazin, Fort Myers 1978/79, p. 25, U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, Advance Report 1980 Census, Florida, p. 8

- Fazit

Die ersten Erfahrungen mit dem neuen Landnutzungskonzept sind überwiegend positiv zu bewerten. Die Bewohner von Sanibel haben durch engagiertes Handeln ihre Landnutzungsinteressen durchgesetzt und damit sich selbst, ihrer naturräumlichen Umgebung und ihrer einzigen Wirtschaftsbasis, dem Tourismus, eine längerfristige Perspektive verschafft, als dies bei einer Durchsetzung der Interessen der County-Verwaltung der Fall gewesen wäre.
Die veränderte Vorgehensweise ist dabei nicht von einer radikalen Wachstumsstop-Ideologie gekennzeichnet, sondern durch ein gedrosseltes Wachstum geprägt, das sich in für den Raum und die Gesellschaft tragbaren Formen vollzieht.
Es gibt allerdings einige Elemente in der derzeitigen Entwicklung, die auf die Förderung eines Elite-Tourismus hindeuten. Dazu zählen die von der Stadt geförderten touristischen Unterkunftsformen, die die einkommensstärkeren Besucher begünstigen, dazu kann auch die bestehende räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsplätzen der Angestellten der Tourismuswirtschaft über den Miet- bzw. Kaufpreis gerechnet werden. Weitere Faktoren sind in der Aufrecht-

erhaltung der Sackgassenlage der Insel Sanibel und Captiva bei gleichzeitiger Erhebung einer Brückenbenutzungsgebühr auf dem einzigen Zufahrtsweg nach Sanibel zu sehen. Möglicherweise wird dadurch ein Teil der Tagesbesucherströme an Strände umgelenkt, deren Zugang kostenfrei ist, wie zum Beispiel nach Fort Myers Beach.

Auf der anderen Seite wird diese bewußte oder unbewußte Förderung eines Elite-Tourismus dadurch relativiert, daß die kostenpflichtige Zugänglichkeit kein entscheidendes Hindernis ist, die Insel Sanibel aufzusuchen, was sich im Aufkommen von etwa 11 000 Tagesbesuchern während der Hochsaison ausdrückt.
Die ökonomische Bedeutung der Tagesbesucher in Sanibel ist allerdings tatsächlich geringer als die anderer Gruppen. So waren sie zum Beispiel im Jahre 1980 zu 13 Prozent an der Anzahl der Einzelhandelskunden beteiligt, erbrachten aber nur 8 Prozent der Umsätze[37], während die Touristen, die auf Sanibel kommerzielle Unterkünfte in Anspruch nahmen, nach Stichproben im März 1981 mit 106 Dollar pro Tag ohne Unterkunftskosten weit mehr ausgaben, als es dem durchschnittlichen Tagessatz in Florida entspricht[38].
Das Auftreten der Tagesbesucher führt andererseits auch nicht zu einem sogenannten "Tijuana-Vegas-Effekt", wonach hohe Investitionen in die touristische Infrastrukturausstattung eines Tourismusraumes durch die Ausgaben der Touristen mit niedrigen Einkommen nicht mehr ausgeglichen werden können[39]. Dies schon allein deshalb nicht, weil die Insellage von Sanibel durchaus keinen anderen Grad an regionaler Importabhängigkeit aufweist als das benachbarte Festland, so daß der Multiplikationseffekt der Einnahmen aus dem Tourismus auch dem der Region entspricht.
In Sanibel scheinen sich vielmehr Elite-Tourismus und Massentourismus zu ergänzen, so daß sich Extreme nicht auswirken. Für andere Gemeinden könnte dies vorbildlich sein. Allerdings geben zumindest zwei Merkmale der Gemeinde Sanibel Anlaß zur Skepsis, ob die hier geübte Vorgehensweise generell übertragbar ist.
Zum einen ist Sanibel zwar der räumlichen Größe nach, nicht aber der Einwohnerzahl nach mit touristischen Zielgebieten wie etwa Miami Beach zu vergleichen. Gerade weil in solchen Urbanisierungen jahrzehntelang gewachsene komplexe Beziehungsfelder bestehen, ist Sanibel wiederum nur touristischen Siedlungen vergleichbarer touristischer Dichte gegenüberzustellen. Zum zweiten bieten die sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen Sanibels extrem günstige Voraussetzungen, eine Wachstumsbegrenzungspolitik durchzuführen. Die über-

---

[37] Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, p. 4
[38] 1980 zwischen 50 $ und 56 $.
[39] Zum Begriff: Haring, Joseph, Export Base, Tourism, and the Future of Hawaii, in: Arizona Review, Vol. 18, 1969, pp. 18-21

durchschnittlich gute Einkommenslage der Bewohner der Insel, die sich im Verlauf der 1970er Jahre gegenüber den Mittelwerten für den Bundesstaat noch verbessert haben (Tabelle 109), hat es ihnen ermöglicht, aufwendige Umweltstudien zu finanzieren und kostenintensive Planungsunternehmen in Anspruch zu nehmen. In anders strukturierten Gemeinden dürfte dies erhebliche Probleme aufwerfen.

Tabelle 109: Pro-Kopf-Einkommen in Sanibel, County Lee und Florida, 1970 bis 1977

Gebiet	1970	1975	1977
Sanibel	5 814 $	8 908 $	11 241 $
County Lee	3 091 $	4 789 $	5 769 $
Florida	3 058 $	4 908 $	5 761 $

Ermittelt aus: Florida Statistical Abstract 1979, pp. 138, 140, Barton-Aschman Associates, Inc., 1981, p. 92

8.7.3.4 Weitere Raumschutzmaßnahmen im Südwesten Floridas

Die rapide und unkontrollierte touristische und allgemeine Urbanisierung im Südwesten Floridas hat dazu geführt, daß mit Ausnahme Sanibels die lokalen Behörden infolge ihrer Landnutzungsentscheidungen immer weniger in der Lage sind, öffentliche Versorgungseinrichtungen im gleichen Tempo bereitzustellen, wie dies erforderlich wäre. Zusätzlich wurden bei den bereits getroffenen Maßnahmen die Umweltbelastungen generell zu wenig berücksichtigt. Zum Beispiel wurde an der Bucht Charlotte Harbor bei der Anlage der Siedlungen Punta Gorda und Port Charlotte ein Teil der Mangrovenbestände zerstört, wodurch der typische Charakter der Region verändert wurde. Als Reaktion darauf und um die für den Brackwasserbereich so wichtigen Pflanzen zu schützen, nahm die Regierung Floridas im Rahmen des "Environmental Endangered Land Program" (seit 1972) den Ankauf von weiten Teilen der Uferabschnitte im Bereich der Charlotte Harbor vor.

Um eine weiter fortschreitende unkontrollierte Entwicklung zu begrenzen, beantragte im Jahre 1975 die Umweltschutzvereinigung "Environmental Confederation of Southwest Florida", die Küstenregionen der Counties Lee, Charlotte und Sarasota den Status einer "Area of Critical State Concern" zu verleihen. Dies war vorerst nicht möglich, da zum Zeitpunkt der ursprünglich vorgesehenen Statusanerkennung (Juni 1977) ein Bezirksgericht und später der oberste Gerichtshof Floridas über die Rechtmäßigkeit des Statusanerkennungsverfahrens verhandelte, und weil zu diesem Zeitpunkt bereits fünf Prozent der Fläche Floridas als ACSC ausgewiesen waren. Allerdings wurde für die Region ein "Resource Management and Planning Program", wie schon zuvor und erst-

malig für das Einzugsgebiet des Apalachicola Flusses in Nordflorida erstellt (Figur 90). Im Rahmen dieses Programmes findet eine ständige Zusammenarbeit aller an Landnutzungsentscheidungen beteiligten Verwaltungen des Gebietes statt, um eine Abstimmung aller Entwicklungsmaßnahmen unter der Prämisse der Eingrenzung von umweltbelastenden Inwertsetzungen zu erreichen. Aus den Jahresberichten ist ein "Charlotte Harbor Management Plan" entstanden (1981), der auf konkrete ökologische Gefahren bei bestimmten Erschließungsmaßnahmen hinweist und die für dringend notwendig gehaltenen öffentlichen Investitionen im Bereich der Versorgungseinrichtungen (Wasser, Abfall etc.) nennt[40]. Ebenso werden Globalstrategien des weiteren Erschließungs-bzw. Wachstumsbegrenzungsgrades vorgestellt. Dieser Plan kann als Schritt und Voraussetzung für die Statusanerkennung als Area of Critical State Concern angesehen werden, was frühestens ab Herbst 1982 möglich ist, wenn der Status der bestehenden ACSC aufgehoben wird.

Damit wird auch an diesem Beispiel deutlich, daß ein auf die Umwelt rücksichtnehmender Entscheidungsmechanismus bei der Landnutzung erst durch den Einsatz überregionaler Kompetenz möglich zu sein scheint. Dies verdeutlicht zugleich die Ausnahmesituation, die Sanibel heute noch besitzt.

---

[40]Charlotte Harbor Resource Planning and Management Committee, Charlotte Harbor Management Plan, 5. Juni 1981, ohne Erscheinungsort

9 Schlußbetrachtung

Ziel dieser Arbeit war es, die Komplexität des Tourismus für den Bereich der Vereinigten Staaten unter geographischen Fragestellungen zu erfassen. Um die vielfältigen Faktoren der Nachfragebedingungen sowie der räumlichen und sozio-ökonomischen Auswirkungen des Tourismus darzustellen, ihn aber gleichzeitig als Einheit und als Teil der Lebensäußerung Sich-Erholen auszuweisen, wurde als methodische Vorgehensweise die horizontale Analyse gewählt: Nationaler Rahmen, Vergleich der Bundesstaaten, Fallstudie des Bundesstaates Florida und dreier Regionen unterschiedlich intensiver touristischer Inwertsetzungsphasen in Florida.

Dabei konnten folgende Entwicklungen, Probleme und Lösungsansätze festgestellt werden:

Die Nachfrage nach Tourismus, nach raumrelevantem Freizeitverhalten in den Vereinigten Staaten, ist durch die Ausbreitungsvorgänge einer sich zunehmend produktiver gestaltenden Industriegesellschaft ausgelöst worden (Tabelle 110). Zu nennenswerten Auswirkungen gelangte diese Nachfrage erstmals in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert, nach dem Abschluß der kontinentalen Expansion, der Inbetriebnahme großräumiger Verkehrsverbindungen und dem Ende des inneramerikanischen Krieges (1861-65). Dabei stellte sich eine soziale Segregation des Reisens ein, was sich in den Reisezielen, der Reisedauer und letztlich den Reisekosten ausdrückte. Alle Reisenden waren jedoch im wesentlichen auf das Bahnnetz angewiesen (früher Florida- und Hawaii-Tourismus auch auf das Schiff), so daß auch die räumliche Verteilung dieses frühen Tourismus begrenzt war.

Eine Erweiterung der touristischen Raumansprüche setzte mit der beginnenden Demokratisierung des Reisens nach dem Ersten Weltkrieg ein, als erstmals auch obere Mittelschichten am Reisegeschehen beteiligt waren und weil diese Gruppen zugleich Träger der ersten Verbreitungswelle des privaten Autobesitzes waren. Die Reiseziele wurden in der Folgezeit durch den stark forcierten Straßenbau erheblich erweitert. Gleichzeitig nahmen die Landschaftsschutzbemühungen zu (Conservation), was sich für die touristische Raumnutzung späterer Jahrzehnte als außerordentlich bedeutungsvoll erweisen sollte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die touristische Nachfragesteigerung in den USA auf breiter Basis ein, und in der Folgezeit erlangte der überwiegende Teil der amerikanischen Bevölkerung die Möglichkeit, daran Teil zu haben (1977 insgesamt 72 Prozent aller Haushalte). Die Besucherzahlen in den öffentlichen Erholungsräumen, die Reisezahlen der 1960er und 1970er Jahre und die Raumnutzungsexpansion der vergangenen Dekaden zeigen einen ständigen Reiseinten-

Tabelle 110: Die Entwicklung der touristischen Nachfrage in den USA

Gesamtgesellschaftliche Entwicklungen	Entwicklung der touristischen Nachfragevoraussetzungen	Tourismusentwicklung	Wirkungsweise
Agrargesellschaft/ Kolonialperiode Keine positive Wertung der arbeitsfreien Zeit im Sinne einer Erholungsnutzung (leisure).			Keine raumrelevante Daseinsfunktion Freizeitverhalten.
Industriegesellschaft Folgen der Industrialisierung und Westexpansion: - Vergrößerung der Interaktionsräume - zunehmende Arbeitsplatzbelastungen in den Städten und Hinwendung zum Erholungsanspruch (recreation): positive Bewertung der arbeitsfreien Zeit. - Kritik an der Zerstörung der Naturlandschaften. - zunehmende Produktivitätssteigerung der U.S.-Wirtschaft: 1899 - 1919 1,3 %, 1919 - 1948 = 1,8 Prozent im Jahresdurchschnitt.	- Verkehrsnetz- und Akzessibilitätsverbesserungen - Alltagsfluchttendenzen - Landschaftsschutzbewegungen (conservation movement) - Arbeitszeitverkürzungen und Einkommensverbesserungen	- Großräumiges Reisen des Besitzbürgertums seit der zweiten Hälte des 19. Jahrhunderts, ab 192oer Jahre auch obere Mittelschichten. - Naherholungsraumtourismus im Bereich der Städteperipherien durch die lohnabhängige urbane Bevölkerung; überwiegend als Tagesausflüge am Wochenende.	- Geringe Raumansprüche, zuerst überwiegend am Bahnnetz, dann am frühen Straßennetz orientiert.
III. Quartal im 20. Jh. Bislang höchste Produktivitätssteigerung der U.S.-Wirtschaft: 1948 - 1976 2,3 % im Jahresdurchschnitt; Bislang stärkster Wirtschaftsstrukturwandel: Anteile des tertiären Sektors am BSP 1950 = 30 %, 1980 = 47 %, tertiäre Arbeitsplätze: 1950 = 50 %, 1979 = 68 %.	- Zunahme der urbanen Bevölkerung um 74 % (1950-1980), von 96 auf 167 Millionen. - Monotonisierung des Arbeitsprozesses und Arbeitshetze. - Soziale Belastungen und Umweltveränderungen (Streß) in den Städten. Folgen: Nachfragesteigerungen nach Reproduktion der Arbeitskraft, nach Abwechslung, Zunahme der Alltagsflucht. - Akzessibilitätsverbesserungen: Straßenbau 63 %, Flugnetz 123 %, Autobesitz von 59 % auf 82 % aller Haushalte (Zeitraum 1950 - 1975). - Familieneinkommenszuwachs nominal 382 %, real 92 % (1950 - 1977). Mit zunehmender Gütersättigung höhere Anteile für Reiseausgaben in der Einkommensverwendung. - Freizeitzuwachs: Jahresurlaub 74 % (1953 - 1970), Wochenarbeitszeit 5,5 % (1950 -1977), Arbeitszeitumverteilungen.	- Zunahme des Grades der Demokratisierung des Reisens: 1967 = 63 %, 1977 = 72 % aller Haushalte. - Zunahme der Reiseintensität: Raumnutzung 204 % (1950 - 1978) Anzahl der Reisen: 1967 = 253, 1977 = 539 Millionen. Expansion des Auslandstourismus. Zunahme der Touristenausgaben in den USA um 583 % (1960 - 1980).	- Steigende Raumansprüche: Private und öffentliche Initiativen: Landerwerb, Infrastrukturausstattung, Zugänglichkeit, Abbau regionaler Disparitäten. - Kommerzialisierung des Tourismus: drittgrößter Wirtschaftszweig und Devisenbringer. Tourismus forciert Tertiärisierungsprozeß. - Charakteristische Veränderungsmerkmale des Tourismus: Antizyklisches Nachfrageverhalten, Strukturveränderungen infolge von Preisveränderungen, verkehrs- und finanzpolitischen Entscheidungen. Auswirkungen: Veränderungen in Verkehrsmittelpräferenzen, Saisonzeiten, Reiseentfernungen und auf dem Arbeitsplatzmarkt.
IV. Quartal im 20. Jh. (Beginn), Perspektiven Stagflation in den USA unter Abschwächung des Tertiärisierungsprozesses infolge von Rationalisierungen, Kostenentwicklungen und Steuerstrukturveränderungen.	nachfragefördernd: - Arbeitsplatz- und Umweltbelastungen in den urbanen Zentren, trotz Verlangsamung des Urbanisierungsprozesses (Streß). - Zunehmende Anteile für das Reisen bei der Einkommensverwendung (Konsumgut). - Hoher Mobilitätsgrad - Reiseintensivierung infolge der Sunbelt-Migration. - Steigende Nachfrage aus dem Ausland nachfragehemmend: - stagnierender Freizeitzuwachs - leicht rückläufiges Realeinkommen - hohe Arbeitslosenzahl	- Nachfragezuwachs mit geringeren Steigerungsraten als im III. Quartal des Jh., absolute Anzahl der Reisen mit geringem Zuwachs. - Ausgaben der Touristen unterliegen größeren Sparmaßnahmen. Trend: Gesamteinnahmen aus dem Tourismus schwach steigend bis stagnierend.	- Weiter steigende Raumansprüche - Touristische Wirtschaftsbelebung zeigt sich regional über früher abgeschwächt (starke regionale Differenzen). Auswirkungen auf den Arbeitsplatzbereich, auf Steuereinnahmen u.a. Relative Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor geht in Stagnationstrend über.

sitätszuwachs mit der bislang reiseintensivsten Dekade in den 1970er Jahren. Quantitativ ist das Reiseaufkommen in den USA das umfangreichste unter den Industriestaaten.

Da mit dem Reisen die Inanspruchnahme von Dienstleistungen und der Kauf von Gütern verbunden ist, wurde ein Teil des Tourismus kommerzialisiert. Die Summe der Touristenausgaben in den USA stieg zwischen 1960 und 1980 um nominal 583 Prozent; der Tourismus entwickelte sich zum drittgrößten Wirtschaftszweig des Landes (Ausgaben: 157 Milliarden Dollar, 1980, Anteil der Arbeitsplätze: 7 Prozent, 1978) und in mehreren Bundesstaaten wurde er der bedeutendste Wirtschaftsbereich. Besonders in den 1970er Jahren nahm die relative Bedeutung des Tourismus an den Sozialdaten erheblich zu (Sozialprodukt, Einkommen, Arbeitsplätze). Aufgrund des touristischen Multiplikationseffekts(ca. 3,3) belebten die Ausgaben der Touristen nicht nur die Tourismuswirtschaft, sondern indirekt weitere Wirtschaftsbereiche, 1980 insgesamt mit etwa 500 Milliarden Dollar.
Dabei verlief die Zuwachsentwicklung durchaus nicht gleichmäßig, sondern zeigte vom linearen Zuwachs abweichende charakteristische Verhaltensmerkmale auf, wobei besonders die antizyklisch zu den allgemeinen Wirtschaftsschwankungen auftretende Tourismusnachfrage zu nennen ist. Dies betraf sowohl die Reiseintensität, die Ausgabensumme der Touristen als auch die Auswirkungen dieser Nachfrage, z.B. die Entwicklung auf dem Arbeitsplatzmarkt. Der Tourismus erwies sich dabei als stabilisierendes Element in Phasen allgemeiner Konjunkturschwächen.

Ebenso ist es im Verlauf der Nachkriegszeit zu einer Reihe von tourismusinternen Veränderungen, z.T. in erheblichen Ausmaßen gekommen (regional nachweisbar), etwa in der Verkehrsmittelpräferenz, in der Übernachtungsart, bei den Reiseentfernungen (Benzin-, Flug- und Unterkunftskosten), weniger im Hinblick auf Angebotseinschränkungen (Benzinverkauf) oder auf temporäre klimatische Veränderungen. Jede Aufkommensverschiebung trifft die Tourismuswirtschaft erheblich (Umsätze, Anzahl der Arbeitsplätze, saisonale Auslastungen, Einkommen) und beeinflußt damit generell die ökonomische und soziale Stabilität einer Tourismusregion.

Der rapide Anstieg der touristischen Nachfrage trat zeitgleich mit der Phase höchster Wirtschaftsproduktivität in den USA auf (Ausdruck: reale Verdreifachung des BSP zwischen 1950 und 1980). Die daraus resultierende reale Einkommensverdoppelung und die Reduzierung der Arbeitszeit (Arbeitsfreie Zeit durch Umverteilungen vergrößert) trugen wesentlich zur Expansion des Dienst-

leistungssektors bei, der mit Abstand zum führenden Wirtschaftssektor in den USA wurde (Anteil am BSP, 1980: 47%, Anteil am Arbeitsplatzmarkt, 1979: 68%). Damit stehen die USA der statistischen Definition nach an der Schwelle zur postindustriellen Gesellschaft, an die hohe Freizeiterwartungen geknüpft werden.

Eine der wesentlichen Ursachen der Nachfragesteigerung nach Reisen in der Nachkriegszeit ist im rapiden Urbanisierungsprozeß (1940 = 56%, 1980 = 74% der Bevölkerung) und den damit verbundenen Umwelt- und Sozialbelastungen in den Städten zu sehen, ebenso in den zunehmend monotonen bzw. unter Zeitdruck zu verrichtenden Arbeitsvorgängen. Insgesamt fühlen sich 76 Prozent der amerikanischen Bevölkerung dem Streß ausgesetzt, so daß sich daraus Alltagsfluchttendenzen und der Wunsch nach Reproduktion der Arbeitskräfte und nach Abwechslung ergaben und weiterhin verstärken.

Mit der Ausbreitung des Tourismus zu einem Massenphänomen nahmen die freizeitorientierten Raumansprüche zu, zumal die Mobilität durch den verbesserten privaten Autobesitz (1950 = 50%, 1975 = 82% aller Haushalte), den Ausbau des Straßennetzes (1950-1975 um 63%), besonders auch durch den Ausbau des Binnenflugnetzes (1950-1975 um 123%) entscheidend verbessert wurde und in den USA den wohl höchsten Stand auf der Erde besitzt.

Es ist davon auszugehen, daß die künftige touristische Nachfrage in den USA weiterhin in absoluten Reisezahlen zumindest leicht zunehmen wird -vorübergehende Stagnationsphasen unberücksichtigt -, die Zuwachsraten aber nur gering ausfallen werden. Damit werden sich die touristischen Raumansprüche weiterhin expansiv gestalten, zumal sich das Raumangebot trotz erheblicher Anstrengungen vielerorts, besonders im Einzugsbereich der Agglomerationen, noch immer defizitär zeigt.
Für eine weitere Nachfragesteigerung sprechen die bestehenden Alltagsstreßbedingungen mit den sich daraus ergebenden Fluchttendenzen; außerdem die in der Zwischenzeit, auch als Ergebnis der Bildungsexpansion vergangener Jahrzehnte, eingetretene Werteveränderung, d.h. die Betonung auf das "Jetzt Leben", "Jetzt Reisen" und der Statuswert, den das Reisen als Konsumprodukt - auch zur sozialen Differenzierung - errungen hat. Die zunehmenden Freizeitanteile in der Einkommensverwendung erleichtern die Umsetzung dieser Nachfrage.

Mit der Verlagerung eines Teils der amerikanischen Bevölkerung in die von der Sunbelt-Migration erfaßten Räume (auch dort urbanes Bevölkerungswachstum),

nimmt die Reiseintensität in diesen Gebieten stärker als in den traditionellen Bevölkerungszentren der USA zu. Klimatische und landschaftliche Gunstfaktoren wirken sich dabei nachfragesteigernd aus.

Überwiegend als Ergebnis von währungs- und verkehrspolitischen Entscheidungen, aber auch wie im Fall Miamis durch ein spezifisches regionales Wirtschaftswachstum hervorgerufen, wurden zusätzliche Nachfrageimpulse aus dem Auslandstourismus für das Gebiet der USA gewonnen, was zur Markterweiterung und zur Außenbilanzverbesserung beitrug (Tourismus zudem drittgrößter Devisenfaktor), und durchaus auch weiterhin wirken kann, falls sich die Nachfragebedingungen nicht wesentlich verschlechtern und die Währungsrelationen lediglich geringe Schwankungen aufweisen.

Allerdings bleibt der Tourismus von den wirtschaftlichen Krisenerscheinungen in den USA, insbesondere wenn sie sich als strukturelle und längerfristige Probleme erweisen, nicht unberührt. Nachfrageabschwächungen können sich als Resultate längerfristig stagnierender oder rückläufiger Realeinkommen und Freizeitentwicklungen, sowie hoher Arbeitslosenquoten einstellen. Die amerikanischen Touristen reagieren bereits seit der Mitte der 1970er Jahre auf diese sich abzeichnenden Veränderungen, allerdings vorerst nicht mit einem Reiseverzicht, sondern mit Einsparungen auf ihren Reisen (Reisedauer, Entfernung, Unterkunftsart), so daß die Tourismuswirtschaft insgesamt trotz steigender Reisezahlen keine vergleichbare Belebung wie in der Zeit bis 1975 erfährt, Branchenausnahmen und regionale Ausnahmen unberücksichtigt. Die relative Bedeutung des Tourismus in den Zielgebieten geht daher in einen Stagnationstrend über.

Entscheidend für eine mittel- und langfristige Perspektive der Tourismusnachfrage in den USA ist die Entwicklung der Rezessions- und Aufschwungphasen der Wirtschaft, von deren Ablauf eine weitere gesellschaftliche Verteilung (Einkommen, Freizeit, Arbeitsplätze) abhängig ist.
Nur wenn sich der gegenwärtige Trend verstärken sollte, wonach die jeweils folgende Rezessionsphase stärker und länger anhält und die jeweils folgenden Aufschwungphasen nicht intensiv genug ausgeprägt sind, wird die Reisedemokratie durch die von den negativen Wirtschaftsauswirkungen Betroffenen eingeschränkt werden. Das träfe insbesondere dann zu, wenn sich der Charakter der Krisen dahingehend verändern würde, daß über die bisherigen Konjunkturschwankungen bei einem generellem Wachstum des Sozialprodukts hinaus, erstmals wieder mittlere Konjunkturwellen etwa im Zehnjahresrhythmus (Juglar-Zyklen) einstellen würden, weil diese Zyklen auch Depressionsphasen mit ein-

schließen (hohe Arbeitslosigkeit und geringe Investitionsneigungen). Dies könnte dazu führen, daß auch bei der Anzahl der Reisen über das bisher bekannte Maß hinaus Stagnationen oder rückläufige Entwicklungen auftreten, so daß die antizyklischen Effekte der Ausgaben verlorengingen, wodurch sich die Wirtschaftskrise noch verstärken würde. Bislang wurde die Tourismusnachfrage, gerade auf dem Hintergrund von ökonomischen Problemen, unterschätzt. Allerdings liegen noch keine Erfahrungen über die Nachfrageentwicklung des Massentourismus in Depressionsphasen vor, so daß unklar bleibt, ob es in diesen Fällen überhaupt zu antizyklischen Effekten kommt.

Die Tourismusnachfrage löste permanent steigende Ansprüche nach Ergänzungsräumen zu den Zentren der Nachfrage aus, und entsprach damit den Vorstellungen von der ökonomischen Aktivierung peripherer Räume im postindustriellen Zeitalter. Die Inwertsetzung und Nutzung der Erholungs- und Tourismusräume vollzog sich dabei nicht immer harmonisch, vielmehr führte eine bestimmte Dynamik im Prozeß der Ausstattung vielerorts zu Belastungen und Konflikfeldern.
Ein Sechstel der amerikanischen Landfläche ist als Erholungsraum ausgewiesen. Diese Flächen werden überwiegend durch die öffentliche Hand bereitgestellt, zum großen Teil aus den ursprünglich überwiegend dem Landschaftsschutz unterstellten Gebieten. Ihre geographische Lage führte zu erheblichen regionalen Unausgewogenheiten (Westlastigkeit), woraus sich Raum- und Raumausstattungsdefizite besonders im Einzugsbereich der Ballungszentren ergaben.
Die Bundesbehörden gehen diese Ausstattungs- und Lageprobleme offensiv an, wobei in ihren Bemühungen eine strukturelle und quantitative Intensitätszunahme seit 1958 festzustellen ist. Zu den Maßnahmen der zweiten Phase zählen u.a. die Festlegung auf Nutzungsprioritäten in den bestehenden Erholungsräumen (u.a. Wilderness Areas, Recreation Areas, Multiple-Use-System), der Schutz historisch bedeutender Punkte des Landes und das Eingehen auf spezielle Nachfrageelemente, wie z.B. die Einrichtung von Verwaltungsgrenzen überschreitenden Wege- und Flußsystemen zur touristischen Nutzung, die gezielte räumlich Erweiterung der Erholungsraumbasis in den bevölkerungsstarken und tourismusintensiven Gebieten des Landes und hier insbesondere die Förderung des Einzugsbereichs der Großstädte, etwa durch die Anlage der National Recreation Areas.

Dabei ist der Erfolg dieser Bemühungen auf eine sich zunehmend zentraler gestaltende Entscheidungskompetenz zurückzuführen, die die Koordination der Arbeit aller mit dem Erholungsraum Beschäftigten immer stärker intensivierte, besonders aber auf den Einsatz von zusätzlichen Finanzhilfen. Mit der Mittel-

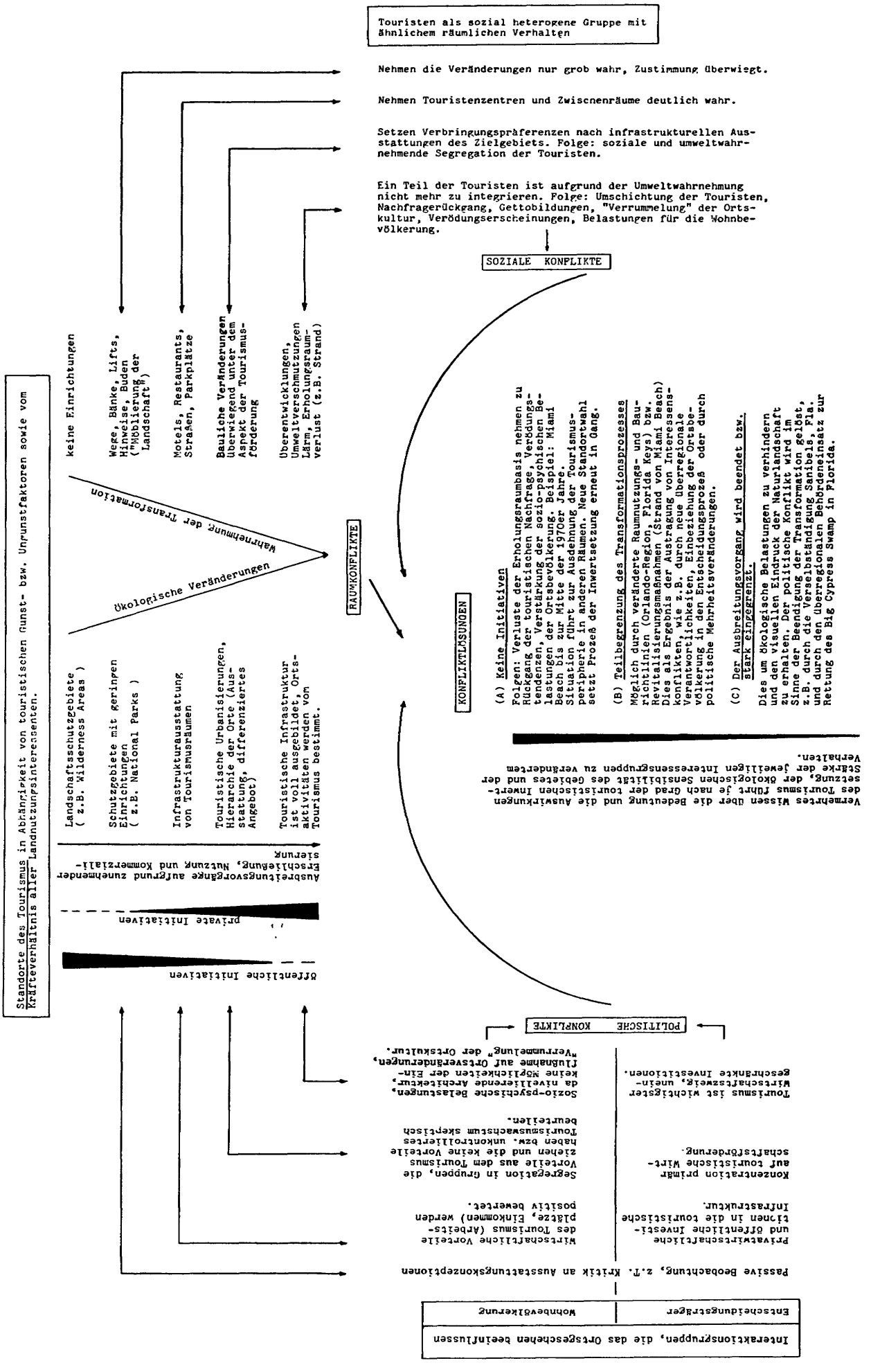
vergabe aus dem Land and Water Conservation Fund wurde ein alle Behördenebenen umfassender Abstimmungsprozeß in der Erholungsraumplanung erstmals ermöglicht, der zum Abbau von Defiziten im Erholungsraumangebot in entscheidender Weise beitrug und damit zugleich die touristischen Raumansprüche gegenüber anderen Landnutzungsinteressenten stärkte. Allerdings bestehen trotz dieser Erfolge weiterhin Erholungsraumdefizite.

Die in Privatbesitz befindlichen Erholungsräume sind flächenmäßig mit den öffentlichen nicht zu vergleichen, liegen aber, insbesondere wenn es sich um kommerziell stark genutzte Räume handelt, in den Gebieten, die über die höchsten touristischen Gunstfaktoren verfügen, wie Klima, Landschaften, Saisonlänge, touristische Infrastruktur und Akzessibilitätsgrad. Daher verlaufen die Hauptreiserouten in den USA nicht ausschließlich in die flächenmäßig großen öffentlichen Erholungsräume des Westens des Landes, sondern besitzen daneben deutliche Südpräferenzen. Während in den öffentlichen Erholungsräumen die Kommerzialisierung des Tourismus stark begrenzt ist, tragen die privaten Anbieter zur ökonomischen Markterweiterung im Standort ihrer Investitionen in entscheidender Weise bei, so daß sie eine mit den öffentlichen Erholungsräumen vergleichbare Bedeutung besitzen.

Außerhalb öffentlicher Erholungsräume, dort, wo eine Förderung des Tourismus aus gesamtwirtschaftlichen Gründen wünschenswert erscheint, eigene Mittel zur Inwertsetzung aber nicht ausreichen (wirtschaftsschwache Räume, Städte), sind öffentliche Finanzhilfen bereitgestellt worden. Damit werden die Räume, die potentielle Gunstfaktoren aufweisen, vitalisiert und tragen zu einer Streuung des Touristenaufkommens bei.

Der Grad der Inwertsetzung der Tourismusräume kennt eine Vielzahl von Abstufungen und damit unterschiedliche Belastungen (Figur 99). Dies beginnt bei infrastrukturellen Ausstattungsverboten in ökologisch sehr sensiblen Räumen, wie z.B. im Wilderness Preservation System, und kennt als folgende Stufe Gebiete mit geringen Einrichtungen, wie z.B. in den Nationalparks. Hier spricht man von einer Möblierung der Landschaft. Die nächste Intensitätsstufe kennt touristische Infrastruktureinrichtungen, die Übernachtungen und Verpflegung ermöglichen (Motels, Restaurants, Straßen- und Parkplatzbau u.a.) und wird übertroffen von touristischen Urbanisierungen, in denen dieser Wirtschaftszweig bereits das Ortsbild bestimmt und bauliche Veränderungen weitgehend der einseitigen Förderung des Tourismus dienen. Der höchste Grad touristischer Inwertsetzung ist von Überausstattungen gekennzeichnet mit den Folgen von touristisch be-

Figur 99: Dynamik und Konfliktfelder des amerikanischen Tourismus



dingten Umweltbelastungen, Lärm und Erholungsraumzerstörungen, was besonders im privatwirtschaftlichen Investitionsraum auftritt.

Diese Ausbreitungsvorgänge lösen Reaktionen aus, die die Ökologie des Raumes sowie das Verhalten der Touristen (temporäre Ortsbevölkerung) und das der Interaktionsgruppen, die das Ortsgeschehen beeinflussen (Entscheidungsträger/ Wohnbevölkerung), betreffen.
Mit zunehmender touristischer Nutzung kommt es zu Raumbelastungen, deren unterschiedliche Bewertung zu Interessenkonflikten führt und deren Lösungen zumeist vom Kräfteverhältnis der Interessensgruppen abhängig ist:
Landschaftsverändernde Prozesse werden bereits in Landschaftsschutzgebieten, in denen die touristische Betätigung ohne touristische Infrastruktur auskommen muß (Wandern, Angeln, Zelten, Jagen), ausgelöst. Damit wird eine systemfremde Entwicklung eingeleitet - Neef nennt dies "Exodynamik"[1] - die aber weitgehend unbeobachtet und kritikfrei bleibt. Erst durch permanente gesellschaftliche Impulsgebungen (touristische Infrastruktur) nehmen ökologische Veränderungen zu, werden verstärkt visuell erkennbar, so daß diese Veränderungsvorgänge wahrnehmbar werden. Da diese Wahrnehmung in einem Frühstadium der Inwertsetzung nur grob ausgeprägt ist, wird Kritik bestenfalls an Ausstattungskonzeptionen geübt (z.B. am National Park Service).
Erst in Phasen intensiverer touristischer Landschaftsumgestaltungen, wie z.B. auf den Florida Keys, in denen das Orts- und Landschaftsbild total verändert wurde und der Tourismus zum dominierenden Wirtschaftsbereich avancierte, findet eine differenzierte und zunehmend kritische Bewertung des Transformationsprozesses statt. Die Veränderungen und ihre Folgen, etwa bei der Wasserproblematik oder den öffentlichen Versorgungseinrichtungen, werden besonders von den Teilen der Ortsbevölkerung angemerkt, die keine Vorteile aus dem Tourismus ziehen (dafür aber z.B. steigende Lebenshaltungskosten registrieren) und bei denen, die einen längerfristigen Verlust der touristischen Gunstfaktoren befürchten, während bei den privaten und öffentlichen Investoren die kurzfristigen ökonomischen Erwartungen noch im Vordergrund stehen. Bei den Touristen setzt eine Segregation ein, die aufgrund der unterschiedlichen Ausstattung des Touristenzieles (Hierarchie des Angebotes) und aufgrund unterschiedlicher Umweltwahrnehmung erfolgt.

Bei uneingeschränkten Investitionen in die touristische Infrastruktur kann die Beeinträchtigung der Landschaft einen Grad erreichen, bei dem die Bewertung auch bei den öffentlichen Entscheidungsträgern negativ ausfällt, weil fundamen-

---

[1]Neef, Ernst, Ein Modell für landschaftsverändernde Prozesse, in: Geographische Rundschau, Nr. 32, 1980, p. 474

tale Gunstfaktoren, wie etwa die Existenz des Strandes, in Frage gestellt werden. In diesen Fällen erfordert der Raumkonflikt unbedingt eine gesellschaftliche Reaktion, weil eine weitere Transformation die Investitionen in die touristische Infrastruktur als Fehlinvestitionen ausweisen würde.

Bei den ökologischen Problemen in diesen Extremfällen bleibt es selten. Aufgrund der dominierenden architektonischen Erscheinungsformen der touristischen Infrastruktur (nivellierender Charakter) und des hohen Grades an touristischer Kommerzialisierung, in die ein Teil der Ortsbevölkerung einbezogen ist, kann es zu Entfremdungen unter der Ortsbevölkerung kommen, weil die Umgestaltung der Wohnumgebung stärker negativ bewertet wird, als die ökonomischen Vorteile aus dem Tourismus. Die Folge daraus ist ein politischer Interessensgegensatz von Wohnbevölkerung und Entscheidungsträgern: ein soziales Konfliktpotential kann entstehen, wenn es zu Gettobildungen (Touristen/Wohnbevölkerung), Verödungserscheinungen und zu "Verrummelungen" der Ortskultur kommt. Eine Entfremdung zwischen Ortsbevölkerung und Touristen ist die Folge, die Kommerzialisierung stellt dann das wesentliche Bindeglied zwischen beiden Gruppen dar.
Auf seiten der Touristen kommt es aufgrund der Umweltveränderungen immer stärker zum Ausbleiben der sensiblen Erholungssuchenden, so daß eine stärkere Umschichtung der Touristen erfolgt, in diesem Stadium sogar mit dem Trend der generellen Abschwächung der Nachfrage.

Die Lösungen der Konflikte, die im Tourismusraum auftreten, sind häufig vom Stand des Wissens über die ökologische Sensibilität des betroffenen Gebietes, letztlich aber - und hier kann eine Wissensverbesserung durchaus Einfluß ausüben - von den Kräfteverhältnissen der verschiedenen Interessengruppen im Entscheidungsprozeß abhängig.
Die Wissensverbesserung streben die nichtlokalen Behörden aus einem Gemeinschaftsinteresse heraus in besonderem Maße an. Dies erfolgt zum Beispiel durch die Erstellung von Landschaftsstudien (Inseln, Feuchtgebiete, Flußsysteme u.a.) durch die Bundeskoordinationsbehörden für die Erholungsräume (HRCS) oder über Finanzhilfen des Bundes an die Staaten zur Erstellung von Küstenplänen. Dem dient ebenso der gegenseitige Abstimmungsprozeß in der Erholungsraumplanung, wie er in den "Nationwide Outdoor Recreation Plans" und den "State Comprehensive Outdoor Recreation Plans" zum Ausdruck kommt.

Es lassen sich grob drei Abstufungen bei den Reaktionen auf entstandene Konflikte feststellen (Figur 99):

(A) Dominieren die Interessen der Tourismuswirtschaft uneingeschränkt, erfolgen auf Raumkonflikte keinerlei Initiativen, solange die ökonomische Basis nicht beeinträchtigt wird. Miami Beach in Florida war bis zur Mitte der 1970er Jahre dafür ein Beispiel. Jahrzehntelang wurde unbegrenzt in die touristische Infrastruktur investiert, auch noch, als sich die Stranderosion aufgrund der Hochhausbebauungen im Dünenbereich deutlich zeigte.
Dies war u.a. ein entscheidender Grund dafür, daß die touristische Nachfrage in Zeiten allgemeinen Zuwachses hier stagnierte, weil ein Teil der Touristen diese Urlaubsortsituation nicht mehr akzeptierte. Damit traten zunehmend Verödungserscheinungen auf, und es verstärkten sich die Gettobildungen (Touristen/Ortsbevölkerung/Überwinterungsrentner).
Bei dieser Offenhaltung des Konfliktes stellen die nicht mehr anreisenden Touristen zugleich eine Nachfragegruppe für andere Zielregionen dar: sie suchen Tourismusziele mit geringerer Ausstattung auf und sind gleichzeitig ein Potential für neu zu erschließende Erholungsräume. Touristische Überentwicklungen regen somit die Ausdehnung der Tourismusperipherie an.

(B) Über das touristische "Gründerjahre"-Stadium, so wie es durch Miami Beach in Florida und Waikiki in Hawaii repräsentiert wird, ist man im Laufe der 1970er Jahre in den USA weitgehend hinausgekommen. Dies muß bereits als Resultat der Wissensverbesserung bewertet werden, welche sich bei Teilen der Entscheidungsträger und der Ortsbevölkerung niedergeschlagen hat, ist aber auch auf die zunehmende Lernfähigkeit der Touristen und ihre zunehmend kritische Einstellung zurückzuführen.
Konfliktlösungen werden in dieser Phase durch Teilbegrenzung des Transformationsprozesses angestrebt, auch unter Einbeziehung der Ortsbevölkerung und unter stärkerer Rücksichtnahme auf die Ausstattungserwartungen der Touristen.

Dabei ist es nur deshalb zu Entscheidungen im Sinne der Konfliktlösung gekommen, weil die Interessen der Tourismuswirtschaft nicht mehr uneingeschränkt akzeptiert werden, obwohl alle Beteiligten durchaus den Tourismus als Wirtschaftsbasis sicherstellen wollen:
- So mußte zum Beispiel im lokalen Bereich die kostenintensive Strandrevitalisierung von Miami Beach zuerst gegen die Vorstellungen der ortsansässigen Tourismuswirtschaft von den Behörden durchgesetzt und bezahlt werden, um den Transformationsprozeß "kosmetisch" zu begrenzen und damit die Erholungsraumbasis und in diesem Fall den Küstenschutz sicherzustellen. In Miami Beach erwies sich die Begrenzung negativer Faktoren als sehr kostenintensiv. Daher wurde der Kostenaufwand z.T. über außerregionales Kapital beglichen (öffentliche Zuschüsse für Strandrevitalisierung u.a.) und speziell in diesem Fall durch

eine regionale Prosperitätsphase erleichtert. Es muß davon ausgegangen werden, daß diese günstige Konstellation nicht in anderen belasteten Tourismusräumen auftritt.

- Zur Eingrenzung überregionaler Raumbelastungen eigneten sich die Landesbehörden, z.B. in Florida Entscheidungsmechanismen an, um gegen die Praxis bestimmter lokaler Behörden in deren Landnutzungsentscheidungen vorzugehen. Daß dabei in traditionelle Praktiken eingegriffen wurde, bestätigt die Sorgen um die durch den Tourismus hervorgerufenen immer weiter ausgreifenden Raumbelastungen. Da dieses Instrumentarium z.B. in Florida nur zeitlich und räumlich begrenzt einsetzbar ist, erfolgt für die übrigen Gebiete ein gegenseitiger Abstimmungsprozeß (State Comprehensive Plan, Local Comprehensive Plans), um eine einheitliche Bewertung der Raumnutzung anzustreben.
- Die Lösung von politischen und sozialen Konflikten, die durch eine Überentwicklung der touristischen Infrastruktur entstanden sind, scheint dann erfolgreich, wenn auf die sensibel reagierenden Touristen Rücksicht genommen wird und die Ortsbevölkerung in der Lage ist, ihre Interessen wirkungsvoll einzubringen. Dann sind Ortsveränderungen nicht mehr ausschließlich von der günstigsten Form der privaten Kapitalinvestitionen abhängig. Das "South Beach Redevelopment Project" in Miami Beach ist dafür ein gutes Beispiel. Eine Benachteiligung der sozial schwachen Ortsbevölkerung wurde über das Zustimmungsrecht für öffentliche Kreditaufnahmen ausgeschlossen (Sozialplan); eine Gettobildung wird durch eine angestrebte Mischnutzung (Wohnen/Tourismus) im neuen Stadtteil verhindert, so daß es zu einer Entfremdung zwischen Ortsbevölkerung und Touristen nicht zwangsläufig kommen muß. Es entsteht in "South Beach" eine aufgelockerte, dennoch konzentrierte Siedlung (Verhinderung des Urban Sprawl), deren Auf- und Grundriß von vornherein festgelegt ist. Somit wird sich diese Form der Urbanisierung gegenüber früheren Siedlungen (z.B. zentraler Hoteldistrikt in Miami Beach) sehr verändert zeigen, weil sich Planungsideen hier durchgesetzt haben. Ob damit bereits die ideale Form für die touristische Bedürfnisbefriedigung gefunden wurde, bleibt abzuwarten. Die Begrenzung des Transformationsprozesses ist nicht die Anlage an sich, sondern ist in der Verhinderung alter Bausünden zu sehen.

(C) Die bislang intensivste Form der Konfliktlösung ist die Beendigung des touristischen Ausbreitungsvorganges bzw. seine extrem starke Begrenzung.[2] In diesen Fällen ist man nicht mehr bereit, nur die ökologisch sensibelsten Gebiete vor der touristischen Inwertsetzung auszuklammern, wie zum Beispiel der Green

---

[2]Dies kann als Beendigung der "Pinguinphase" des Tourismus gedeutet werden. Bis zu diesem Stadium kamen Öffentlichkeit, Privatwirtschaft und Ortsbevölkerung durch ihre Handlungsweise den Touristen entgegen (wie Pinguine den antarktischen Besuchern), und gestalteten die Räume dementsprechend um.

Swamp in der Orlando-Region, sondern es geht darum, auch den allgemeinen visuellen Charakter des Gebietes zu bewahren.

Diese Vorgehensweise zeigt sich bislang nur in den Fällen durchführbar, in denen der politische Konflikt im Sinne der Verhinderung eines Raumkonfliktes entschieden wurde. Dies wird möglich durch entsprechende Mehrheitsbildungen in den Entscheidungszentren, wie z.B. der Verselbständigung von Sanibel in Florida, oder durch die Aneignung von Landnutzungskompetenzen übergeordneter Administrationen, wie dies z.B. die kalifornische Landesregierung für die gesamte Küste des Bundesstaates tat, oder durch den öffentlichen Erwerb bedrohter Gebiete, wie z.B. durch die Gemeinschaftsinitiative der Bundes- und Landesbehörden im Big Cypress Swamp in Südflorida. Jede Landnutzungsveränderung unterliegt in den genannten Fällen stark kontrollierten Auflagen.

Zusammenfassend läßt sich nach den Erfahrungen zunehmender Tourismusexpansion in den USA während der vergangenen drei Jahrzehnte feststellen, daß sich zum einen die touristischen Raumansprüche in der Raumnutzungskonkurrenz durchaus behaupten konnten, es aber weiterhin bei Defiziten bleibt, besonders in den Hauptnachfragegebieten, und daß andererseits die touristische Inwertsetzung selbst landschaftsverändernde Prozesse an den schönsten Stellen des Landes bewirken. Diese Prozesse werden spätestens beim Überschreiten eines Saturiertheitspunktes von Teilen der vom Tourismus betroffenen Menschen negativ bewertet, so daß daraus Konfliktpotentiale entstehen. Da eine zunehmende Wissensverbesserung über die vielseitigen Auswirkungen des Tourismus zu Lernprozessen und Sensibilisierungen führte, kommt es häufiger zum Austragen von Interessenskonflikten. Zu den Ergebnissen zählt, daß die touristischen Ausbreitungsvorgänge nicht mehr überall unkontrolliert zum Tragen kommen, sondern dort stufenweise dem Harmoniebedürfnis von Mensch und Natur angepaßt werden. Sollten diese Vorstellungen generell mehrheitsfähig werden, würde die Erholungsraumbasis längerfristig gesichert werden können und besäße große Chancen, von den Touristen, aber auch von der betroffenen Ortsbevölkerung angenommen zu werden. In diesem Sinne entspräche die touristische Inwertsetzung der Peripherie in sehr positiver Weise den Vorstellungen von der zunehmenden räumlichen Vitalisierung ehemaliger Passivräume im postindustriellen Stadium.

10. Literaturverzeichnis

Verwendete Gesetzestexte sind nicht gesondert aufgeführt (nur im laufenden Text), ebenso Zeitungsartikel ohne Verfasserangaben und mündliche Auskünfte.

Abbott, Carl: The American Sunbelt: Idea and Region, in: Journal of the West, Vol. 18, 1979, No. 2, pp. 5-18

Anders, Hans-Jürgen: Konsumstil und Wertwandel, Referat im Rahmen des Fachprogramms der Internationalen Tourismus Börse (ITB), Berlin, März 1982

Armanski, Gerhard: Die kostbarsten Tage des Jahres, Berlin 1978

Armanski, Gerhard: Die Goldene Zeit und ihr Untergang, U.S.-Ökonomie 1945-1975, in: Dollars und Träume, Vol.2, 1980, pp. 75-107

Association of Southeastern State Park Directors: Annual Information Exchange, o.O., Final Report 1979

Barton-Aschman Associates, Inc.: Commercial Market, Economic, and Land Use Analysis, Sanibel, Florida, Evanston, Ill., 1981

Bell, Daniel: The Coming of Post-Industrial Society, New York 1973

Berman, Phyllis: Miami: Saved Again, in: Forbes, Vol. 120, 1.11.1977, pp.37-41

Best, Fred, Bosserman, Phillip, Stern, Barry: Income-free Time Trade-off Preferences of U.S. Workers: A Review of Literature and Indicators, in: Leisure Sciences, Vol. 2, 1979, pp. 119-141

Bigelow, Bruce: Roots and Regions: a Summary Definition of the Cultural Geography of America, in: Journal of Geography, Vol. 79, 1980, pp. 218-229

Bloch, Ernst: Das Prinzip Hoffnung, Frankfurt 1959

Blume, Helmut: USA - Eine geographische Landeskunde, Band 1: Der Großraum im strukturellen Wandel, Darmstadt 1975

Blume, Helmut: USA - Eine geographische Landeskunde, Band II, Die Regionen der USA, Darmstadt 1979

Bolyard, Joan E.: International Travel and Passenger Fares 1970 - 1979, in: Survey of Current Business, Vol. 60, No. 5, 1980, pp. 28-34

Bosselman, Fred, Callis, David: The Quiet Revolution in Land Use Control, Washington, D.C. 1971

Böventer, E. von: Regional Growth Theory, in: Urban Studies, 1975, Heft 12, pp. 1-29

Budowski, Gerado: Tourism and Conservation: Conflict, Coexistence, or Symbiosis? in: Parks, Vol. 1, 1977, No. 4, pp.3-6

Bultera, Gordon L., Field, Donald: Visitors to National Parks: A Test of the Elitism Argument, in: Leisure Sciences, Vol. 1, 1978, pp. 395-409

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit: Entwicklungspolitik, Materialien Nr. 67, Tourismus in Entwicklungsländern, Bonn 1981

Captran, Inc.: Island Album 1979, Sanibel 1979

Charlotte Harbor Resource Planning and Management Committee: Charlotte Harbor Management Plan, 5.6.1981, ohne Erscheinungsort

Christaller, Walter: Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs, in: Erdkunde, Bd. 9, 1955, pp.1-19

Cicchetti, Charles, Commission on Population Growth and the American Future: Outdoor Recreation and Congestion in the United States, in: Research Reports, Vol. 3, Population, Resources, and the Environment, Washington, D.C. 1972, pp. 151-178

Clark, Colin: The Conditions of Economic Progress, New York 1940

Cohen, Erik: The Impact of Tourism on the Physical Environment, in: Annals of Tourism Research, 1978, pp. 215-237

Committee on Commerce, Science, and Transportation, Cannon, Howard und Inouye, Daniel (Hg.): National Tourism Policy Study, Final Report, Washington, D.C. 1978

Conner, Karen A., Bultena, Gordon L.: The Four-Day Workweek: An Assessment of its Effects on Leisure Partizipation, in: Leisure Science, Vol.2, 1979, pp. 55-69

Council of State Governments, Advisory Committee on Travel and Tourism: Tourism State Structure, Organization, and Support, Washington D.C. 1979

Cromton, John L.: Book Review: Zehnder, Leonard, Florida's Disney World: Promises and Problems, in: Leisure Sciences, Vol. 1, 1977 No. 1 pp. 109-112

Czada, Peter: Wirtschaft: Aktuelle Probleme des Wachstums und der Konjunktur, Berlin 1980

(Metropolitan) Dade County Department of Parks and Recreation: Metro Dade County Parks System, one of the finest in Nation Serving 18 million People, Miami, ohne Datenangaben

Dade County Department of Planning: Statistiken zur Bevölkerung, ohne Erscheinungsdaten

(Metropolitan) Dade County Department of Tourism: Dade County Tourism Facts, Miami 1980

Demarest, Michael: Disney's Last Dream, in: Time, 4.10.1982, pp. 42 f.

Denison, Edward: Explanations of Declining Productivity Growth, in: Survey of Current Business, Vol. 59, No. 8, 1979, pp. 1-24

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Internationaler Tourismus, Daten und Analysen, Berlin 1981

Diercke Weltstatistik 80, München 1980

Dilsaver, Lary M.: Roles for Geographers in the International Tourist Industry, in: Annals of Tourism Research, 1979, pp. 273-284

Discover America Travel Organization (DATO): Travel: An Engine of Employment, Washington, D.C. 1977

Dunkle, John: Atlas of Florida, Gainesville, 1964

East Central Florida Regional Planning Council: Regional Land Use Policy Guide, Winter Park, Fla. 1978

- : Near Term Regional Impacts 1979-1983, Vol. 2, Winter Park, Fla. 1979

- : The Council Quarterly, IV, 1979, Winter Park, Fla., 1980

Economics Research Associates (ERA): Tourism in East Central Florida, Los Angeles, Washington, D.C., 1969

Farrel, Bryan: The Tourist Ghettos of Hawaii, in: Western Geographical Series, Vol. 10, 1974, pp. 181-221

Flohn, Herman: Das Wetter der nächsten 100 Jahre, in: Kursbuch 64, Berlin 1981, pp. 165-183

Florida Department of Administration: Charlotte Harbor, A Florida Resource, Tallahassee 1978

Economic Report of the Governor 1978, Tallahassee 1978

Economic Report of the Governor 1979-1980, Tallahassee 1980

Economic Report of the Governor, 1981 Economic Forecast, Tallahassee 1981

Economic Report of the Governor, 1981-1982, Tallahassee 1982

Final Report and Recommendations for the Big Cypress Area of Critical State Concern, Tallahassee 1973

Final Report and Recommendations for the proposed Florida Keys, Area of Critical State Concern, Tallahassee 1974

Final Report and Recommendations for the proposed Green Swamp Area of Critical State Concern, Lake and Polk Counties, Tallahassee 1974

- Bureau of Comprehensive Planning: Recreation/Leisure Element of the State Comprehensive Plan, Tallahassee 1977

Florida Department of Business Regulation: Public Lodging and Food Service Establishments, Master File Statistics 1976, 1977, 1978, 1979, 1980 (jeweils 1.1. des Jahres). Tallahassee, 1976 bis 1980

Florida Department of Commerce: Florida Comments; Climate and Elevations in Florida, Tallahassee 1973

- Bureau of Economic Analysis: An Analysis of the Florida Economy as it pertains to Economic Development, Tallahassee 1979

  Florida County Comparisons 1980, Tallahassee 1980

- Division of Tourism: Florida Tourist Study, Executive Summary, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, Tallahassee 1974 bis 1982

Analysis of Visitors to Florida 1970-1980, International and other Modes of Transportation, Tallahassee 1981

Florida Department of Labor and Employment Security: Ft. Myers SMSA Annual Planning Information 1979, Tallahassee 1978

Miami SMSA Annual Planning Information 1979, (Anhang Monroe County) Tallahassee 1979

Miami SMSA Labor Market Trends, Letter No. 407, Tallahassee 1980

Orlando SMSA Annual Planning Information 1979, Tallahassee 1978

Orlando SMSA, Labor Market Trends, Letter No. 401, Tallahassee 1980

Women in the Florida Labor Force, Tallahassee 1979

Florida Department of Law Enforcement: Crime in Florida, 1977 Annual Report, Tallahassee 1978

1980 Annual Report, Tallahassee 1981

Florida Department of Natural Ressources: Division of Recreation and Parks, Outdoor Recreation in Florida 1976, Tallahassee 1976

- Outdoor Recreation in Florida 1981, Tallahassee 1981

Land and Water Conservation Fund - Program, Status Report, Tallahassee, 10.10.1979

Land and Water Conservation Fund Projects (Computerauszug), Tallahassee 1980

Properties under Jurisdiction of the Division of January 1, 1980 (nicht veröffentlicht) Tallahassee, 1980

Local Financial Assistance Distribution (nicht veröffentlicht), Tallahassee 1980

Florida Department of Transportation: Annual Report 1977/78, Tallahassee 1978

Florida Development Commission Research: Florida Industrial Location Manual, Tallahassee 1969

Fochler-Hauke, Gustav (Hg.): Fischer Weltalmanach, Frankfurt 1960, 1971, 1973, 1977, 1978, 1982

Fochler-Hauke, Gustav: Verkehrsgeographie, Braunschweig 1976

Fourastié, Jean: Le grand espoir du vingtième siècle, Paris 1952

- : Les 40 000 Heurs, Paris 1965

Friedman, John: Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela, Cambridge, Mass./London, 1966

- :, Urbanization, Planning and National Development, Beverly Hills/London 1973

Friese, Heinz: Wirtschafts- und Sozialgeographische Entwicklungen und Probleme im mittleren und südlichen Florida, in: Geographische Rundschau, Bd. 23, 1971, pp. 379-384

Fritzsimmons, Allen K.: Central Place Development in the Western National Parks, Los Angeles 1975

Gildemeister, Reinhard: Landesplanung, Braunschweig 1973

Godschalk, David; Brower, David; McBennet, Larry; Vestal, Barbara; Herr, David: Constitutional Issues of Growth Management, Washington, D.C., Chicago, 1979

Goeldner, Charles und Dicke, Karen: Travel Trends in the United States and Canada, Boulder, Col., 1971, 1975, 1978 und 1981

Gore, Rick;: Twilight Hope for Big Cypress, in: National Geographic Magazin, Vol. 150, 1976, pp. 251-273

Grant, Gordon; Disneyland: The Dream Turns Twenty-Five, in: United Mainliner, Los Angeles, March 1980, pp. 27-36

Grube, Dankwart: Am Anfang war die Maus, in: Geo-Magazin, 1977, Nr. 8, pp. 84-100

Gunn, Clare A.: Industry Pragmatism vs. Tourism Planning, in: Leisure Sciences, Vol. 1, 1977, No. 1, pp. 85-94

Habermas, Jürgen: Toward a Rational Society, Boston 1970

-: Soziologische Notizen zum Verhältnis von Arbeit und Freizeit, in: Freizeit und Konsumerziehung, 1971, pp. 101-122

Hahn, Heinz und Schade, Burkhard: Psychologie und Fremdenverkehr, in: Wissenschaftliche Aspekte des Fremdenverkehrs, Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 53, 1969, pp. 35-53

Haring, Joseph: Export Base, Tourism, and the Future of Hawaii, in: Arizona Review, Vol. 18, 1969, pp. 16-21

Haase, Jürgen: Fremdenverkehrsentwicklung als Wahrnehmungsproblematik, in: Geographische Rundschau, Bd. 33, 1981, pp. 69-71

Hawaii Visitors Bureau: Annual Research Report 1976, Honolulu 1977,

- : Annual Research Report 1977, Honolulu 1978

- : Revised Annual Research Report 1980, Honolulu 1981

Healy, Robert G.: Land Use and the States, Washington, D.C., 1976

Hilts, Len: National Forest Guide, Chicago 1978

Hofmeister, Burkhard: Nordamerika, Frankfurt 1970

Hofmeister, Burkhard: Tourists and Recreation Facilities in the Western United States - Use and Misuse, in: Wiener Geographische Schriften, Bd. 51/52, 1978, pp. 208-219

Hudman, Lloyd E. und Budge, Robert S.: An Analysis and Atlas of Travel in the United States, Boulder, Col. 1977

Institut der Deutschen Wirtschaft: Zahlen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland, München 1978

Jackson, Richard H.: Land Use in America, London 1981

Jensen, Clayne B.: Outdoor Recreation in America, Minneapolis, 1977

Joint Center for Environmental and Urban Problems: Planning for Beach Access: A Manual for Florida Local Governments, Fort Lauderdale, 1979

Judge, Joseph: Florida's Booming and Beleaguered Heartland, in: National Geographic Magazin, Vol. 144, 1973, pp. 585-621

Kagan, Richard: The New Miami, in: United Mainliner, March 1980, pp. 137-151

Kahn, Herman: The Next 200 Years - A Scenario for America and the World, in: Commerce America, Vol. 2, 1977, No. 15, pp. 5-7

Kaminski, Volker: Zur systematischen Stellung einer Geographie des Freizeitverhaltens, in: Geographische Zeitschrift, Jg. 69, 1981, pp. 217-223

Kamp, B. Dan, Crompton, John L. und Hensarling, David: The Reactions of Travelers to Gasoline Rationing and to Increases in Gasoline Prices, in: Journal of Travel Research, Vol. 18, 1979, No. 1, pp. 37-41

Kando, Thomas M.: Leisure and Popular Culture in Transition, Saint Louis, 1975

Kelly, James: Trouble in Paradise, in: Time, 23. November 1981, pp. 30-38

Kendrick, John W. und Grossman, Elliot S.: Productivity in the United States, Baltimore, London, 1980

Kirschten, Dick: America on the Move, in: National Journal, Vol. 13, 1981, pp. 2016-2024

Kreisel, Werner: Fremdenverkehr in Hawaii - Entwicklung und Perspektiven, in: Erdkunde, Bd. 34, 1980, pp. 299-309

Kreps, Juanita, Spengler, Joseph: The Leisure Components of Economic Growth, in: Report of the National Commission on Technology Automation, and Economic Progress, Vol. 2, The Employment Impact of Technological Change, Washington, D.C. 1966

Krippendorf, Jost: Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft - Verderben oder Segen? Berlin, Stuttgart, 1975

- : Die Geburt einer aufgeklärten Reisekultur, in: Deutsches Allgemeines Sonntagsblatt, 4.3.1979, p.29

La Porte, Todd und Abrams, Claire: Kalifornien als postindustrielle Gesellschaft, in: Kern, Lucian (Hg.), Probleme der postindustriellen Gesellschaft, Köln 1976, pp. 97-125

Larrabee, Eric, Meyersohn, Rolf: Mass Leisure, Glencoe, Ill. 1960

Lee County Chamber of Commerce: Lee County Statistical Library 1979, Fort Myers 1979

Lee County Chamber of Commerce: The Fort Myers Resort Area Magazin, Fort Myers 1978/79

Levitan, Sar; Belous, Richard S.: Shorter Hours, Shorter Weeks: Spreading the Work to Reduce Unemployment, Baltimore, London 1977

Longbrake, David; Nichols, Woodrow: Miami, Sunshine and Shadows, Cambridge, Mass., 1976

Maier, Jörg; Paesler, Reinhard; Ruppert, Karl; Schaffer, Franz: Sozialgeographie, Braunschweig 1977

Maklan, David: The Four-Day Workweek, New York 1977

Marcus, Robert: A Geography of Florida, Gainesville 1964

Martin, Richard: Miami eine amerikanische Fremdenstadt als Geschäftszentrum, in: Geographica Helvetica, 1951, Heft 6, pp. 115-123

Masello, Robert: The Big Issue for Small Business, in: United Mainliner, 1980, No. 3, p.72-74, 152

Maslow, Abraham: Motivation and Personality, New York 1970

Matley, Ian M.: The Geography of International Tourism, in: Association of American Geographers, Resources Papers No. 76-1, 1976

Miami Beach City Commission: Revised Relocation Plan for the South Beach Redevelopment Project, Resolution No. 77-15283 und 77-15291, Miami Beach, 2.3.1977

- : Revised Redevelopment Plan for the South Beach Redevelopment Project, Resolution No. 79-15 886; Miami Beach, 25.4.1979

-: Revised Rules and Regulations Governing Relocation Payments for the South Beach Redevelopment Project, Resolution No. 79-15886, Miami Beach, 25.4.1979

Miami Beach Redevelopment Agency: South Shore - A Newsletter, Miami Beach,Fall 1979

Miami Beach Visitor and Convention Authority: Miami Beach Newsletter, Miami Beach, 19.3.1980

Miami Beach Visitors and Convention Authority: Tourism Statistics, Miami Beach 1981

Miami, City of: Draft of Watson Island Environmental Impact Statement, Miami, 1979

(Greater) Miami Chamber of Commerce: "Greater Miami has ...", Miami 1979

Mieczkowski, Ted: The Place of Geography of Tourism and Recreation in the System of Geography and in the Field of Leisure Research, in: Wiener Geographische Schriften, Bd. 51/52, 1976, pp. 87-94

Miller, James N.: Hawaii's "Quiet Revolution" Hits the Mainland, in: National Civic Review, Vol. 62, 1973, pp. 412-420, 460

Miossec, Jean-Marie: Un Modèle de L'Espace Touristique, in: L'Espace Géographique, 1977, No. 1, pp. 41-48

Mitchell, Lisle, S.: The Geography of Tourism, an Introduction, in: Annals of Tourism Research, 1979, pp. 235-244

Monroe County Chamber of Commerce: Florida Keys and Key West 1980, ohne Erscheinungsort

Mookherjee, Debnath: The Impact of Urban Growth on Land Use in the Urban Fringe of Orlando, Florida, in: The Southeastern Geographer, Vol. 2, 1962, pp. 7-18

National Recreation and Park Association: State Park Statistics 1970, Washington, D.C. 1971

- : State Park Statistics 1975, Arlington, 1977

Neef, Ernst: Ein Modell für landschaftsverändernde Prozesse, in: Geographische Rundschau, Nr. 32, 1980, pp. 474-477

Nicholas, William; Miami's Expanding Horizons, in: National Geographic Magazin, Vol. 98, 1950, pp. 561-594

OECD - Tourism Committee: Tourism Policy and International Tourism in OECD Member Countries, Paris 1977

OECD: The Impact of Tourism on the Environment, General Report, Paris 1980

Oesen von, Henry M.: A Beach Restoration Project Study, Bal Harbor Village, Florida, in: Shore and Beach, Vol. 41, 1973, No. 2, pp. 3-4

Oestreich, Hans: Anmerkungen zu einer "Geographie des Freizeitverhaltens", in: Geographische Rundschau, Bd. 29, 1977, pp. 80-83

Orlando Chamber of Commerce: Orlando Today, An Economic Profile, Juli 1979 und Januar 1981

Outdoor Recreation Resources Review Commission: Study Report 3: Wilderness and Recreation - A Report on Resources, Values, and Problems, Washington, D.C., 1962

Osterland, Martin: Einfluß von Arbeitssphäre und Freizeitbereich auf die Verhaltensweise und Bewußtseinsformen von Industriearbeitern, Bremen 1978, Bericht in: Süddeutsche Zeitung, 12.5.1978, p. 44

Pearce, John A.: Receptive Audiences for Employment Recruiting Strategies, in: Journal of Travel Research, Vol. 18, 1979, No. 1, pp. 21-25

Phillips, Kevin: The Emerging Republican Majority, New Rochelle, N.Y., 1969

Pötke, Peter-Michael: Retirement and Tourismus an der Westküste Floridas, In: Materialien zur Raumordnung, Bd. 13, Bochum 1973

- : Florida Megalopolis, in: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 1974, pp. 173-176

Prahl, Hans-Werner; Steinecke, Albrecht: Der Millionen-Urlaub, Von der Bildungsreise zur totalen Freizeit, Frankfurt, Berlin, Wien, 1981

- : Tourismus - Arbeitstexte für den Unterricht, Stuttgart 1981

Prunty, Merle C.: Two American Souths: the Past and the Future, in: Southeastern-Geographer Vol. 17, 1977, pp. 1-24

Redman, Milton: A Study of the Exportability of State Taxes in Florida, Boca Raton, 1978

Robinson, H.: A Geography of Tourism, London 1976

Robinson, James: Travel in America: The American Travel Industry Comes of Age, Rede am 4.5.1977, Phoenix, Arizona, Sonderdruck

Robinson, John P.: How Americans Use Time, A social-psychological Analysis of Everyday Behavior, New York, N.Y. 1977

Rones, Philip L.: The Retirement Decision: a Question of Opportunity? in: Monthly Labor Review, Vol. 103, 1980, No. 11, pp. 14-17

Roskamp, Karl, W.: Die amerikanische Wirtschaft 1929-1970, Stuttgart 1975

Ross, Irwin: Are We Headed for Another Great Depression? in: Reader's Digest, Vol. 121, 1982, No. 724, pp. 60-64

Ruppert, Karl: Von der Fremdenverkehrsgeographie zur Geographie des Freizeitverhaltens, in: Tagungsberichte und wissenschaftliche Abhandlungen des 40. Deutschen Geographentages, Innsbruck 1975, Wiesbaden 1976, pp. 589-594

Sanibel, City of: Comprehensive Land Use Plan, Sanibel, Fla., 1976

Schätzl, Ludwig: Wirtschaftsgeographie 1, Paderborn, 1981

Schneider, Uwe: Beschreibung und Entwicklung von Marktpotentialen im Tourismus, Referat im Rahmen des Fachprogramms der Internationalen Tourismus Börse (ITB), Berlin, März 1982

Schultz, Ronald; Stronge, William: The Social and Economic Effects of the Florida Tourist Industry, Boca Raton, Fla., 1978

Sharara, A. Aziz M.: Analytische Aspekte der Freiraumerholung in westlichen Ländern mit besonderem Bezug auf die Verhältnisse in den USA, Karlsruhe 1974 (Diss.)

Smith, Valene L.: Women the Taste-Makers in Tourism, in: Annals of Tourism Research, 1979, pp. 49-60

Southeast Banking Corporation: Analysis of and Outlook for the Florida Economy, Miami, 1981

- : Analysis of and Outlook for the Economy of Region I, Miami, 1981

- : Analysis of and Outlook for the Economy of Region IV, Miami, 1981

South Florida Regional Planning Council: Analysis of Support Services for Broward, Dade, Martin, Palm Beach and St. Lucie Counties, Miami, 1976

- : Economic Analysis for Broward, Dade, Martin, Palm Beach and St. Lucie Counties, Miami, 1976

- : Natural Systems, Miami, 1978

Southwest Florida Regional Planning Council: Land Use Policy Plan, Fort Myers, 1978

- : The Southwest Florida Economy, Update 79, Fort Myers 1979

Stanbeck, Thomas M.: Understanding the Service Economy, Baltimore 1979

Stanfield, Rochelle: Task for Policy Makers: Keeping up with Change, in: National Journal, Vol. 13, 1981, pp. 2025 - 2031

Stansfield, Charles: Changes in the Geography of Passenger Liners Ports: The Rise of Southeastern Florida Ports, in: Southeastern Geographer, Vol. 17, 1977, pp. 25-32

-: New Jersey's evolving "Leisureopolis", in: Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften, Heft 17, 1974, pp. 305-317

Steiner, Jesse F.: Social Science Research Council, Research Memorandum on Recreation in the Depression, Bulletin 32, New York, N.Y. 1937

Studienkreis für Tourismus e.V.: Reiseanalyse 1979, Starnberg 1978, Ausgabe vom 6.3.79, Berlin

- : Reiseanalyse 1981, Starnberg 1982, Ausgabe vom 2.3.82, Berlin

Terjung, W.H.: Annual Physioclimatic Stresses and Regimes in the United States, in: Geographical Review, Vol. 57, 1967, pp. 225 - 240

Thielen, Benedikt: Florida Rides a Space-Age Boom, in: National Geographic Magazin, Vol. 124, 1963, pp. 858-903

TWA-Services, NASA Tours: Besucherstatistiken (nicht veröffentlicht), Kennedy Space Center, 1.4.1980

Ullman, Edward: Amenities as a Factor in Regional Growth, in: Geographical Review, Vol. 44, 1954, pp. 118-132

University of Florida: Florida Statistical Abstract 1979, Gainesville 1979

U.S. Army Corps of Engineers: Dade County Beach Erosion Control and Hurricane Protection Project, Jacksonville, Fla. 1979

- : Project Information, Miami Beach, 2.10.1979

U.S. Council on Environmental Quality: Environmental Quality 1977, Washington, D.C. 1977

U.S. Department of Agriculture,
- U.S. Forest Service: The Forest Service Roles in Outdoor Recreation, Washington, D.C. 1978

  Roadless Areas Review Process (RARE II), Washington, D.C. 1979

  Service-wide Summary Fiscal Year 1980, Washington D.C. 1981

U.S. Department of Commerce,
- Bureau of the Census, Census of Population and Housing 1980, Advance Report, PHC80-V-1, United States Summary, Washington, D.C. 1981

  Census of Population and Housing 1980, Advance Report, PHO80-V-11, Florida, Washington, D.C. 1981

  Census of Service Industries 1977, Geographic Area Series: Florida, Washington, D.C. 1980

  Government Finances in 1977-78, Washington, D.C. 1979

  Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970 (Bicentennial Edition), Washington, D.C. 1975

  National Travel Survey, 1972, Census of Transportation, Washington, D.C. 1974

  National Travel Survey, 1977, Census of Transportation, Washington, D.C. 1979

  Social Indicators 1976, Washington, D.C. 1977

  Social Indicators III, Washington, D.C. 1980

  Statistical Abstract of the United States, 1959, 1971, 1973, 1975, 1976, 1978, 1979, 1980

- National Oceanic and Atmospheric Administration, Office of Coastal Zone Management, Report to the Congress, On Coastal Zone Management, Fiscal Year 1978, Washington D.C. 1978

- United States Travel Service, 21. Program Report of the USTS, Washington, D.C. 1977, 25. Program Report of the USTS 1980, Washington D.C. 1982

Creating Economic Growth and Jobs through Travel and Tourism, West Virginia University 1978

Highlights International and Domestic Tourism 1976, Washington, D.C., 1977

Summary and Analysis of International Travel to/from the United States, Calendar Year 1977 and Historical Series from 1965, Washington, D.C., 1978

-, Calender Year 1978 and Historical Series from 1970, Washington D.C. 1979

Tourism USA, Vol. 1, Appraising Tourism Potential, University of Missouri 1978

Tourism USA, Vol. 2, Development, Planning for Tourism and Assessing Your Product and the Market, University of Missouri, 1978

- United States Travel Serivce, Tourism: State Structure, Organization, and Support, Washington, D.C. 1979

U.S. Department of the Interior: Bureau of Land Management (BLM): California Desert Conservation Area, Plan Alternatives and Environmental Impact Statement, Draft, Riverside, Cal., 1980

- Bureau of Outdoor Recreation, Focal Point for Outdoor America, Washington, D.C. 1975

- Bureau of Outdoor Recreation (BOR): Outdoor Recreation - A Legacy for America (1973 Nationwide Outdoor Recreation Plan), Washington, D.C., 1973

Selected Outdoor Recreation Statistics 1971, Washington, D.C. 1971

- Heritage Conservation and Recreation Service (HCRS): The 1978 Nationwide Outdoor Recreation Plan, Part I: The Assessment, Review Draft, Washington, D.C. 1979

The 1978 Nationwide Outdoor Recreation Plan, Executive Report, Washington, D.C., 1979

Federal Recreation Fee Report 1980, Washington, D.C. 1980

State Summary by Project Type (Index Statistik zum Land and Water Conservation Fund), Washington, D.C., 17.12.1979

Surplus Property Report, Washington, D.C. 6.3.1980

- National Park Service (NPS), Fiscal Year Report 1975, Public Use of the National Park System, Washington, D.C., 1975

National Park Statistical Abstract 1978, Denver 1979

National Park Statistical Abstract 1980, Denver 1981

National Park System and Related Areas Index 1979, Washington, D.C. 1979

U.S. Department of Labor: Employment and Earnings, United States 1909 - 1978, Bulletin 1212 - 11, Washington, D.C., 1979

- Industry Wage Survey, Hotels and Motels, Washington, D.C., 1973

- Paid Vacations and Holiday Provisions in Major Collective Bargaining Agreements, Bulletin 1425-9, Washington, D.C., 1974

- Report on Employment: Florida statewide - 1979, 1980, 1981 (1. Quartal), nicht veröffentlicht, Computerauszug, Washington D.C., 1981

- Report on Employment: Orlando SMSA, 1979 und 1980, nicht veröffentlicht, Computerauszug, Washington, D.C., 1981

U.S. Travel and Tourism Administration (USTTA): 1981 Travel and Tourism Industry Highlights, Washington, D.C. 1982

- Marketing Plans for Fiscal Year 1983, Washington D.C. 1982

- Recap of International Travel to and from the United States in 1980, Washington D.C. 1981

- Recap of International Travel to and from the U.S. in 1981, Washington D.C. 1982

U.S. Travel Data Center: Impact of Travel on State Economies 1977-1978, Washington, D.C., 1980

- The Importance of Tourism to the U.S. Economy 1975, Washington, D.C. 1975

- National Travel Expenditure Study, Full Year Report 1974, Washington, D.C. 1976

- Full Year Report 1975, Washington, D.C. 1976

- Full Year Report 1976, Washington, D.C. 1977

- Full Year Report 1977, Washington, D.C. 1979

National Travel Survey, Full Year Report 1974, Washington, D.C. 1975

- Full Year Report 1975, Washington, D.C. 1976

- Full Year Report, 1976, Washington, D.C. 1978

- Full Year Report, 1979, Washington, D.C. 1980

Proceedings: 1979 Travel Outlook Forum, 7.12.1978, Washington, D.C., 1979

The State Role in Travel Development, Washington, D.C., 1977

Survey of State Travel Offices 1978-79, Washington, D.C. 1978

Vance, James: California and the Search for the Ideal, in: Annals of the Ass. of the American Geographers, Vol. 62, 1972, pp. 185-210

Vagt, Gerhard: Zum Kumulationseffekt im Freizeit-Verhalten, in: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Bd. 28, 1976, pp. 724-727

Wall, Geoffrey, Wright, Cynthia: The Environmental Impact of Outdoor Recreation, Waterloo, Ont., 1977

Walk, John: Airport Battle could doom Bond Sales, in: Sentinel Star, Orlando, 13.3.1980, pp. 1, 17

Walt Disney Productions, Annual Report 1979, Burbank, Cal., 1979

- : Annual Report 1980, Burbank, Cal., 1980

- : WDW News, Facts and Figures, Lake Buena Vista, Fla., 1979

- : World-History, Lake Buena Vista, Fla., 1980

- : Tencennial News, Lake Buena Vista, Fla., 1981

Waters, Sommerset H.: The American Tourist, in: The Annals of the American Academy of Political and Social Science, Vol. 368, 1966, pp. 109-118

- : The Big Picture, Travel 79-80, ASTA Travel News, Vol. 24, New York 1979

White, Langdon; Foscue, Edwin; McKnight, Tom: Regional Geography of Anglo-America, Englewood Cliffs, 1979

Williams, Peter W.; Burke, James F.; Dalton, Michael: The Potential Impact of Gasoline Futures on 1979 Vacation Travel Strategies, in: Journal of Travel Research, Vol. 18, 1979, No. 1, pp. 3-7

Wolfe, R.I.: Recreation Travel: The New Migration, in: The Canadian Geographer, Vol. 10, 1966, pp. 1-14

Wolff, Reinhold P.: Influences on Production and Consumption: Tourist Population and Expenditure, in: Kilpatrick, Wylie, Florida's Economy - Past Trends and Prospects for 1970, Gainesville 1956, pp. 134-139

Wood, Roland; Fernald, Edward: The New Florida Atlas, Tallahassee 1974

Zierer, Clifford: Tourism and Recreation in the West, in: Geographical Review, No. 42, 1952, pp. 462-481

Zuzanek, Jiri: Society of Leisure or the Harried Leisure Class? Leisure Trends in Industrial Societies. in: Journal of Leisure Research, Vol. 6, 1974, pp. 293-304

Magazine, Zeitungen, Zeitschriften:

Annals of the American Academy of Political and Social Science
Annals of the Association of the American Geographers
-, Resources Papers
Annals of Tourism Research
Arizona Review
ASTA Travel News
Canadian Geographer
Commerce America
Commerce Today
Daedalus
Deutsches Allgemeines Sonntagsblatt
Dollars und Träume
Erdkunde
Forbes
Frankfurter Allgemeine Zeitung
Frankfurter Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften
Freizeit- und Konsumerziehung
Fremdenverkehrswirtschaft International
Geographica Helvetica
Geographical Review
Geographische Berichte
Geographische Rundschau
Geographische Zeitschrift
Geo-Magazin
Honolulu Star Bulletin
International Journal of Tourism Management
Journal of Geography
Journal of Leisure Research
Journal of the West
Journal of Travel Research
Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie
Kursbuch
Leisure Sciences
L'Espace Géographique
Miami Herald
Monthly Labor Review
National Civic Review
National Geographic Magazin
National Journal
Newsline
Parks
Reader's Digest
Reisebüro-Bulletin
San Francisco Chronic
Schriften zu internationalen Wirtschaftsfragen
Sentinel Star Orlando
Spiegel
Süddeutsche Zeitung
Shore and Beach
Southeastern Geographer
Survey of Current Business
Time
Touristik Aktuell
United Mainliner
U.S. Department of Commerce News,
U.S. News and World Report
Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
Washington Post
Western Geographical Series
Wiener Geographische Schriften
Working Papers for a New Society
Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie

Anhangtabelle 1:

Anzahl der amerikanischen und kanadischen Touristen in Florida in Millionen

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl	Anzahl[1)]	Jahr	Anzahl	Anzahl[1)]
1930	1,7	1940	2,8	1950	4,7	1960	10,8	1970	23,2	23,6	1980	33,8	35,9
1931	1,0	1941	2,6	1951	4,8	1961	12,8	1971	23,3	23,7	1981	32,9	35,9
1932	1,4	1942	o.Z.	1952	4,9	1962	13,0	1972	24,2	24,6			
1933	1,0	1943	oZ.	1953	5,1	1963	14,2	1973	25,5	26,0			
1934	1,5	1944	o.Z.	1954	5,2	1964	14,5	1974	24,5	25,1			
1935	1,7	1945	2,5	1955	5,5	1965	16,1	1975	27,3	27,9			
1936	2,0	1946	4,5	1956	7,6	1966	17,9	1976	29,5	30,2			
1937	2,1	1947	4,5	1957	8,1	1967	19,5	1977	29,8	30,6			
1938	2,0	1948	4,6	1958	7,0	1968	20,0	1978	33,0	34,2			
1939	2,6	1949	4,7	1959	11,3	1969	22,0	1979	34,2	35,7			

o.Z. = ohne Zählung, 1) inklusive aller Auslandstouristen
Ermittelt aus: Florida Tourist Studies 1973 bis 1981, Wood, Ronald und Fernald, Edward, 1974, p.74, Marcus, Robert, 1964, p.145, Florida Development Commission Research, 1969, p.II-c-2, Florida Department of Commerce, Analysis of Visitors to Florida 1970-1980, International and other Modes of Transportation, Tallahassee 1981, ohne Seitenangaben

Anhangtabelle 2:

Anzahl und Anteile des Touristenaufkommens in Florida der amerikanischen und kanadischen Touristen, nach Verkehrsmitteln

	Auto-Reisen		Flugreisen		andere (Bus/Bahn)	
Jahr	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %
1961	10,624	83,0	1.536	12,0	0,640	5,0
1966	11,226	77,5	2,462	17,0	0,797	5,5
1968	15,600	77,6	3,740	18,7	0,700	3,5
1970	18,100	78,3	4,150	17,9	0,900	3,8
1973	18,600	72,9	6,600	25,8	0,300	1,3
1974	17,250	70,4	6,750	27,6	0,500	2,0
1975	19,346	70,9	7,362	27,0	0,552	2,1
1976	20,900	70,8	8,027	27,2	0,573	2,0
1977	20,662	69,3	8,513	28,6	0,589	2,1
1978	22,060	66,8	10,309	31,2	0,647	2,0
1979	20,845	61,0	12,005	35,1	1,314	3,9
1980	20,618	61,0	11,904	35,2	1,301	3,8
1981	20,431	62,1	11,168	33,8	1,306	4,0

Ermittelt aus: Dunkle, John, 1964, p. 42, Friese, Heinz, 1971, p. 382, Florida Tourist Studies 1973 bis 1981

Anhangtabelle 3

Die Ausgaben der amerikanischen und kanadischen Auto- und Flugtouristen in Florida, in Milliarden Dollar

Jahr	nominal	real[1]	Jahr	nominal	real	Jahr	nominal	real	N.A.	Jahr	nominal	real	N.A.
1954	0,991	o.A.	1960	1,855	o.A.	1970[2]	3,600	o.A.		1980	15,003	13,542	17,081
1957	1,300	o.A.	1961	2,043	2,005	1971	o.A.	o.A.		1981[3]	15,729	14,219	18,594
			1962	2,225	2,186	1972	4,273	o.A.					
			1963	2,522	2,476	1973	5,500	5,311					
			1964	2,586	2,537	1974	6,690	6,177					
			1965	3,873	3,817	1975	8,844	8,202					
			1966	4,311	4,160	1976	10,190	9,454					
			1967	4,962	4,772	1977	11,274	10,486					
			1968	5,508	5,250	1978	12,935	11,973					
			1969	5,242	4,864	1979	14,593	13,543	15,993				

1) jährliche nominale Zuwachsrate abzüglich jährliche Preissteigerungsrate für Dienstleistungen in den USA, 2) ab 1970 neue Serie, 3) Nominalbetrag inklusive Ausgaben der Bus- und Bahnreisen, o.A. = ohne Angaben, N.A. = Nominalausgaben inklusive der Auslandstouristen

Ermittelt aus: Goeldner, Charles, Travel Trends in the United States and Canada, Ausgaben 1971, 1975, 1978, Florida Tourist Studies 1973 bis 1981, Marcus, Robert, 1964, pp.150 f., Wolff, Reinhold, 1956, p. 138, Florida Development Commission Research, 1969, p. II-c-2, Florida Statistical Abstract 1979, p.599, Survey of Current Business, Vol. 61, 1981, No.2, p.12, Vol. 62, 1982, No.3, pp. 7, 17

Anhangtabelle 4

Die durchschnittlichen Pro-Kopf-Ausgaben der amerikanischen und kanadischen Auto- und Flugtouristen in Florida, in Dollar

Jahr	nominal	real[1]	Jahr	nominal	real	Jahr	nominal	real	Jahr	nominal	real
1954	190,58	o.A.	1960	171,76	o.A.	1970[2]	115,17	o.A.	1980	461,33	418,59
1957	160,49	o.A.	1961	159,61	156,12	1971	o.A.	o.A.	1981	478,00	432,11
			1962	171,15	168,07	1972	176,57	o.A.			
			1963	177,61	174,23	1973	215,69	208,00			
			1964	178,34	174,95	1974	273,06	253,00			
			1965	240,56	236,66	1975	323,96	297,64			
			1966	240,85	231,42	1976	345,42	318,45			
			1967	254,46	243,96	1977	378,32	351,64			
			1968	275,40	262,09	1978	391,97	359,78			
			1969	238,27	219,22	1979	426,70	395,11			

1) siehe Anhangtabelle 3, 2) ab 1970 neue Serie

Ermittelt aus: Anhangtabellen 1 und 3

Abhandlungen des geographischen Instituts der Freien Universität Berlin

Band 1: K. Schröder, Die Stauanlagen der mittleren Vereinigten Staaten. Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Kulturgeographie der USA. 1953. 96 S. mit 4 Karten, DM 12,--

Band 2: O. Quelle, Portugiesische Manuskriptatlanten. 1953. 12 S. mit 25 Tafeln und 1 Kartenskizze. Vergriffen!

Band 3: G. Jensch, Das Ländliche Jahr in deutschen Agrarlandschaften. 1957. 115 S. mit 13 Figuren und Diagrammen, DM 19,50

Band 4: H. Valentin, Glazialmorphologische Untersuchungen in Ostengland. Ein Beitrag zum Problem der letzten Vereisung im Nordseeraum. 1957. 86 S. mit Bildern und Karten,

Band 5: Geomorphologische Abhandlungen. Otto Maull zum 70. Geburtstag gewidmet. Besorgt von E. Fels, H. Overbeck und J.H. Schultze. 1957. 72 S. mit Abbildungen und Karten, DM 16,--

Band 6: K.-A. Boesler, Die städtischen Funktionen. Ein Beitrag zur allgemeinen Stadtgeographie aufgrund empirischer Untersuchungen in Thüringen. 1960. 80 S. mit Tabellen und Karten. Vergriffen!

Seit 1963 wird die Reihe fortgesetzt unter dem Titel

ABHANDLUNGEN DES 1. GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS DER FREIEN UNIVERSITÄT BERLIN

Band 7: J.H. Schultze, Der Ost-Sudan. Entwicklungsland zwischen Wüste und Regenwald. 1963. 173 S. mit Figuren, Karten und Abbildungen. Vergriffen!

Band 8: H. Hecklau, Die Gliederung der Kulturlandschaft im Gebiet von Schriesheim/Bergstraße. Ein Beitrag zur Methodik der Kulturlandschaftsordnung. 1964. 152 S. mit 16 Abbildungen und 1 Karte, DM 30,--

Band 9: E. Müller, Berlin-Zehlendorf. Versuch einer Kulturlandschaftsgliederung. 1968. 144 S. mit 8 Abbildungen und 3 Karten, DM 30,--

Band 10: Werner, Zur Geometrie von Verkehrsnetzen. Die Beziehung zwischen räumlicher Netzgestaltung und Wirtschaftlichkeit. 1966. 136 S. mit 44 Figuren. Englisch summary. Vergriffen!

Band 11: K.D. Wiek, Kurfürstendamm und Champs-Elysées. Geographischer Vergleich zweier Weltstraßen-Gebiete. 1967. 134 S. mit 9 Fotos, 8 Kartenbeilagen, DM 30,--

Band 12: K.-A. Boesler, Kulturlandschaftswandel durch raumwirksame Staatstätigkeit. 1969. 245 Seiten mit 10 Fotos, zahlreichen Darstellungen und 3 Beilagen, DM 60,--

Band 13: Aktuelle Probleme geographischer Forschung. Festschrift anläßlich des 65. Geburtstages von Joachim Heinrich Schultze. Herausgegeben von K.-A. Boesler und A. Kühn. 1970 549 S. mit 43 Fotos und 66 Figuren, davon 4 auf 2 Beilagen, DM 60,--

Band 14: D. Richter, Geographische Strukturwandlungen in der Weltstadt Berlin. Untersucht am Profilband Potsdamer Platz — Innsbrucker Platz. 1969. 229 S. mit 26 Bildern und 4 Karten, DM 19,--

Band 15: F. Vetter, Netztheoretische Studien zum niedersächsischen Eisenbahnnetz. Ein Beitrag zur angewandten Verkehrsgeographie. 1970. 150 S. mit 14 Tabellen und 40 Figuren, DM 19,--

Band 16: B. Aust, Stadtgeographie ausgewählter Sekundärzentren in Berlin (West). 1970. IX und 151 S. mit 32 Bildern, 13 Figuren, 20 Tabellen und 7 Karten, DM 19,--

Band 17: K.-H. Hasselmann, Untersuchungen zur Struktur der Kulturlandschaft von Busoga (Uganda). 1976. IX und 294 S. mit 32 Bildern, 83 Figuren und 76 Tabellen, DM 39,50

Band 18: J.-H. Mielke, Die kulturlandschaftliche Entwicklung des Grunewaldgebietes. 1971. 348 S. mit 32 Bildern, 18 Abbildungen und 9 Tabellen, DM 30,--

Band 19: D. Herold, Die weltweite Vergroßstädterung. Ihre Ursachen und Folgen aus der Sicht der Politischen Geographie. 1972. IV und 368 S. mit 14 Tabellen und 5 Abbildungen, DM 19,--

Band 20: Festschrift für Georg Jensch aus Anlaß seines 65. Geburtstages. 1974. XXVIII und 437 Seiten mit Abbildungen und Karten, DM 32,--

Band 21: V. Fichtner, Die anthropogen bedingte Umwandlung des Reliefs durch Trümmeraufschüttungen in Berlin (West) seit 1945. 1977. VII und 169 S., DM 22,--

Band 22: W.-D. Zach, Zum Problem synthetischer und komplexer Karten. Ein Beitrag zur Methodik der thematischen Kartographie. 1975. VI und 121 S., DM 19,--

Die Reihe wird fortgesetzt unter dem Titel:

ABHANDLUNGEN DES GEOGRAPHISCHEN INSTITUTS — ANTHROPOGEOGRAPHIE

Band 23: Ch. Becker, Die strukturelle Eignung des Landes Hessen für den Erholungsreiseverkehr. Ein Modell zur Bewertung von Räumen für die Erholung. 1976. 153 S., DM 29,50

Band 24: Arbeiten zur Angewandten Geographie und Raumplanung. Arthur Kühn gewidmet. 1976. 167 S., DM 22,–

Band 25: R. Vollmar: Regionalplanung in den USA. Das Appalachian Regional Development Program am Beispiel von Ost-Kentucky. 1976. X und 196 S., DM 18,–

Band 26: H. Jenz, Der Friedhof als stadtgeographisches Problem der Millionenstadt Berlin — dargestellt unter Berücksichtigung der Friedhofsgründungen nach dem 2. Weltkrieg. 1977. VII und 182 S., DM 18,–

Band 27: H. Tank, die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur einer traditionellen Sozialgruppe. Das Beispiel Old Order Amish Ohio, Indiana und Pennsylvania, USA. 1970. 170 S., DM 20,–

Band 28: G. Wapler, Die zentralörtliche Funktion der Stadt Perugia. 1979. 132 S., DM 20,–

Band 29: H.-D. Schultz, Die deutschsprachige Geographie von 1800 bis 1970. Ein Beitrag zur Geschichte ihrer Methodologie. 1980. 488 S., DM 32,–

Band 30: M. Grupp, Entwicklung und sozio-ökonomische Bedeutung der holzverarbeitenden Idustrien im Südosten der Vereinigten Staaten von Amerika. 1981. XII und 188 S. mit Anhang, DM 28,–

Band 31: G. Ramakers, Géographie physique des plantes, géographie physique des animaux und géographie physique de l'homme et de la femme bei Jean-Louis Soulavie. Ein Beitrag zur Problem- und Ideengeschichte der Geographie im achtzehnten Jahrhundert. 1981. II und 205 S. mit 8 Abbildungen, DM 28,–

Band 32: H. Asche, Mobile Lebensformgruppen Südost-Arabiens im Wandel. Die Küstenprovinz Al Bātinah im erdölfördernden Sultanat Oman. 1981. XII und 344 S. mit 20 Tabellen, 36 Karten und 20 Fotos, DM 36,–

Band 33: F. Scholz/J. Janzen (Hrsg.), Nomadismus — ein Entwicklungsproblem? Beiträge zu einem Nomadismus-Symposium, veranstaltet in der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1982. VIII und 250 S. mit 6 Bildern und 25 Karten und Diagrammen, DM 22,–

Band 34: D. Voll, Von der Wohnlaube zum Hochhaus. Eine geographische Untersuchung über die Entstehung und die Struktur des Märkischen Viertels in Berlin (West) bis 1976. 1983. XII und 237 S. mit 76 Abbildungen, DM 32,–

Band 35: Hassan A. El Mangouri, The Mechanization of agriculture as a Factor Influencing Population Mobility in the Developing Countries: Experiences in the Democratic Republic of the Sudan (Auswirkungen der Mechanisierung der Landwirtschaft auf die Bevölkerungsmobilität in Entwicklungsländern: Fallbeispiel - die Republik Sudan). 1983. VI und 288 S. mit 8 Abbildungen, 2 Karten und 49 Tabellen, DM 34,–