Literatur

Caracterization de la capacidad agrológica de los suelos de España. Metodología y normas (1974). Hrsg. v. Ministerio de Agricultura. Madrid.

Juarez Sanchez-Rubio, C. (1976): Mapa de cultivos y aprovechamientos a escala 1:50.000. In: Estudios Geográficos, 37, 360–362.

Tichy, F. (1965): Die Bodennutzungskarte von Italien. In: Peterm. Geogr. Mitt. 109, 208–209.

FREMDENVERKEHR IN HAWAII – ENTWICKLUNG UND PERSPEKTIVEN

Mit 6 Abbildungen, 2 Photos und 2 Tabellen

Werner Kreisel

Summary: Tourism in Hawaii

Tourism is today Hawaii's most important industry. Not only is it the largest source of export income and of jobs generated, but is has the largest growth potentials of all of Hawaii's major industries. Tourism has surpassed the sugar and pineapple industry in importance for the islands' economy. While moderate increases are noted in visitors from the US-mainland, recent figures indicate strong increases in overseas travel to Hawaii, primarily from Japan.

The rapid growth of this industry since the fifties caused a building boom which took place particularly in Waikiki. The result is a "visitors' agglomeration" with a skyline of high-rise-structures – for some however it is a "concrete jungle" which creates alarm over traffic and pollution problems, increased crime-rate etc. Nevertheless, new tourism is expanding and new tourist areas are developing on the neighbouring islands: the Lahaina-Napili-coast and the Kihei-Maalaea area on the Island of Maui, Kailua-Kona on the Big Island (Hawaii) and the east-coast of the Island of Kauai.

Since Hawaii's economy is dependent on tourism, there is some concern that because this industry has been fickle in other parts of the world, it may be inherently unstable. In the event of a visitor industry recession, Hawaii could be subject to an economic collapse. However, there is no alternative to be seen for the future economic growth of the Islands.

1. Vorbemerkungen, Bedeutung des Fremdenverkehrs

Eine der ersten Schilderungen Waikikis stammt aus dem Jahre 1792. Wir verdanken sie Menzies, der als Schiffsarzt und Naturwissenschaftler Vancouver auf seiner Reise nach Hawaii begleitete. Er beschreibt überschwenglich die Schönheit der Landschaft, die weiten Strände und die ausgedehnten Haine von Kokosnußpalmen, zwischen denen verstreut die Hütten der Eingeborenen lagen, umgeben von exakt angelegten, bewässerten Feldern von Taro, Süßkartoffeln und Yams (Photo 1).

Dieses Bild eines Südseeparadieses hat sich seitdem grundlegend gewandelt. Wo seinerzeit nur wenige Hawaiianer inmitten einer subtropisch üppigen Vegetation lebten, erheben sich heute gewaltige Hotelkomplexe – die Folge des Fremdenverkehrs, der insbesondere in den letzten 25 Jahren das Aussehen Waikikis total verändert hat (Photo 2). Hotel neben Hotel, Appartmenthochhaus neben Appartmenthochhaus schossen wie Pilze aus dem Boden und verursachten, wie manche meinen, teilweise einen „Beton- und Asphaltdschungel" ohne Rücksicht auf stadtplanerische Gesichtspunkte.

Der Fremdenverkehr ist heute der wichtigste Wirtschaftszweig, die größte Einnahmequelle Hawaiis. Von einer Gesamtsumme von 3.786 Mio $ kamen im Jahre

Photo 1: Waikiki um 1810
aus Beständen des Bishop Museum, Honolulu
Waikiki in 1810 from the Bishop Museum's holdings, Honolulu

Photo 2: Waikiki – 1977
(eigene Aufnahme)
Waikiki – 1977 (own photograph)

1978 aus dem Fremdenverkehr mehr als die Hälfte, nämlich 2.188 Mio $ (57,8%). Der Fremdenverkehr hat damit als Wirtschaftsfaktor die Zahlungen der Bundesregierung zur Unterhaltung der verschiedenen Militärbasen, aber auch Zucker- und Ananasindustrie überholt. Daß dies eine ganz junge Entwicklung ist, zeigt sich im Vergleich mit früheren Jahren, etwa 1955, als der Fremdenverkehr noch kaum 10% der Gesamteinnahmen Hawaiis ausmachte, Zucker- und Ananasindustrie hingegen fast die Hälfte (Abb. 1).

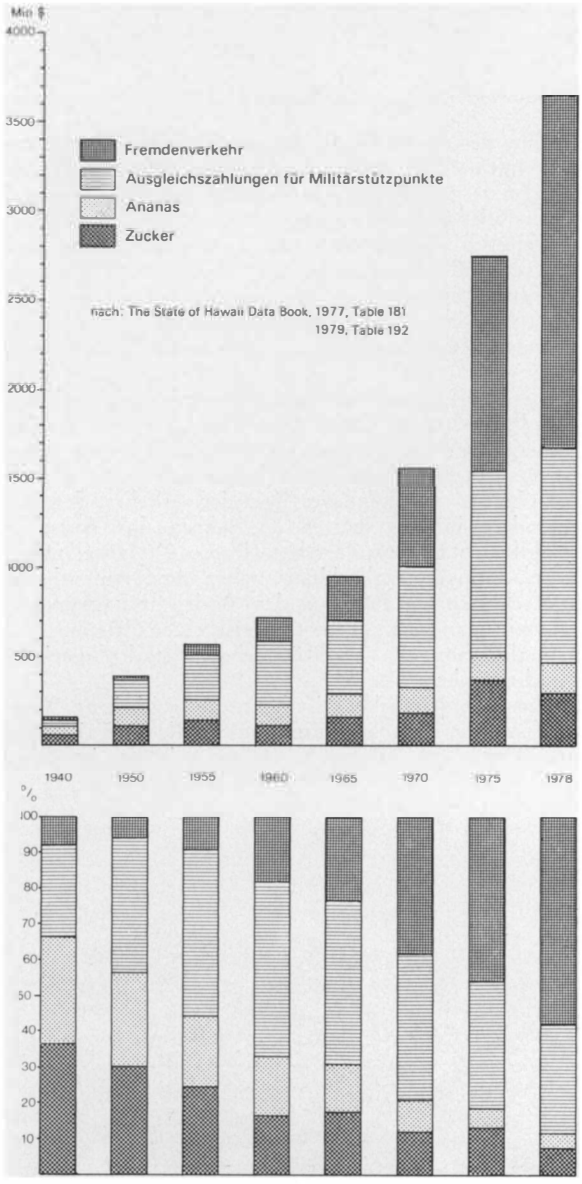

Abb. 1: Einkünfte aus den wichtigsten Wirtschaftszweigen Hawaiis nach: The State of Hawaii Data Book, 1977, Table 181; 1979, Table 192

Receipts from the main branches of the Hawaiian economy according to The State of Hawaii Data Book, 1977, Table 181; 1979, Table 192

Dementsprechend ist die Anzahl der Besucher Hawaiis beträchtlich angestiegen, von kaum 1/4 Million 1955 auf über 4,7 Mio im Jahre 1978. Die Besucher kommen heute fast ausschließlich mit dem Flugzeug, stammen zudem nicht mehr ausschließlich, wie vorher, aus den USA und betrachten Hawaii zunehmend als Zielpunkt der Reise und nicht mehr als bloße Zwischenstation (Abb. 2).

Die Hotelbranche bot 1978 23.050 Personen Arbeit. Nimmt man jedoch all diejenigen zusammen, die ihren Arbeitsplatz dem Fremdenverkehr verdanken – also neben anderen Dienstleistungen ein beträchtlicher Teil des Einzelhandels, jeweils ansehnliche Prozentsätze der im Transportwesen Beschäftigten, im Baugewerbe Tätigen, daneben derer, die im Sektor der Finanz, Versicherung und als Makler tätig sind – kann man davon ausgehen, daß ein Drittel der in Hawaii vorhandenen Arbeitsplätze ohne den Fremdenverkehr nicht denkbar wäre. Dies beleuchtet die dominierende Stellung des Fremdenverkehrs, eine im Grunde freilich einseitige Orientierung, aus der sich in Krisenzeiten Probleme ergeben könnten (Tab. 1).

2. *Ursachen für den Aufschwung des Fremdenverkehrs*

Der Fremdenverkehr in Hawaii setzte in einer Situation ein, in der die beiden bislang wichtigsten Wirtschaftszweige, die auf den Cash-crops Zuckerrohr und Ananas aufbauten, mit als eine Folge des zweiten Weltkrieges auf eine große Zahl von Arbeitskräften hatten verzichten müssen und hierdurch zu einer starken Mechanisierung und Rationalisierung gezwungen waren. Auch schon einige Zeit zuvor war es ein Bestreben gewesen, die Zahl der in Zucker- und Ananaswirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer zurückzuschrauben, um Lohnkosten einzusparen, vor allem aber, um die Abhängigkeit von zahlenmäßig starken, gewerkschaftlich orientierten Arbeitern zu lockern. Hieraus hatte sich ein ernstzunehmendes Arbeitslosenproblem ergeben: im Jahre 1950 waren 11,6% der männlichen Bevölkerung arbeitslos, da die Möglichkeiten immer geringer wurden, in Zucker- und Ananaswirtschaft beschäftigt zu werden.

In dieser Situation erwies es sich für Hawaii als günstig, daß man einen Wirtschaftszweig gefunden hatte, der eine aufstrebende Entwicklung absehen ließ und die Arbeitsplätze zur Verfügung stellte, auf die man in naher Zukunft angewiesen sein würde. Für Hawaii war die „visitors industry" der Wirtschaftszweig der Zukunft, den es sich lohnte voranzutreiben, zumal da andere Alternativen, die man statt dessen hätte forcieren können, nicht in Sicht waren.

Daß der Fremdenverkehr einen derart gewaltigen Aufschwung erleben konnte, liegt neben dieser günstigen Ausgangssituation auch noch in anderen Faktoren begründet. Die Stationierung vieler Soldaten in den zahlreichen Militärstützpunkten während des zweiten Weltkrieges hatte diese für die Naturschönheiten dieser Inseln empfänglich gemacht und den Ruf Hawaiis als „Südseeparadies" auch auf dem nordamerikanischen Kontinent bekannt gemacht. Die Erwartung, die die Besucher mit Hawaii verbanden und die sich das moderne Touristenmanagement immer mehr zunutze macht, ist der exotische Charme des

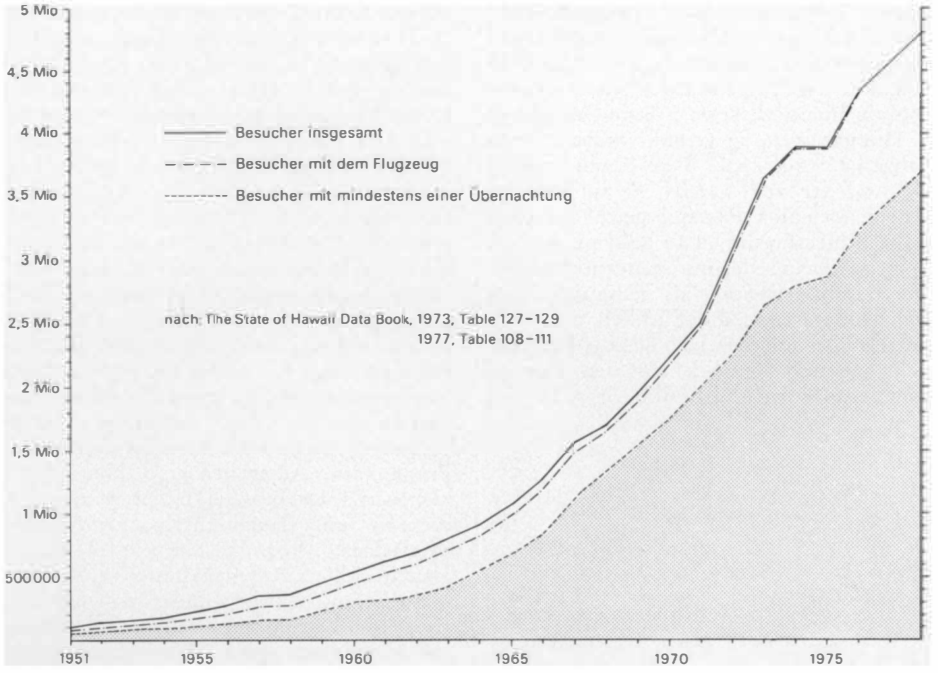

Abb. 2: Entwicklung der Besucherzahlen auf den Hawaii-Inseln nach: The State of Hawaii Data Book, 1973, Table 127–129; 1977, Table 108–111, 1979, Table 103–104

Development in the number of visitors to the Hawaii Islands: according to The State of Hawaii Data Book, 1973, Table 127–129; 1977, Table 108–111; 1979, Table 103–104

Tabelle 1: Verteilung der Beschäftigten auf die Wirtschaftszweige in Hawaii – 1978

Distribution of employees in different branches of the Hawaiian economy – 1978

	Anzahl	%
GESAMT	413.500	100.0
Landwirtschaft	16.300	3.9
Verwaltung (State of Hawaii und Counties)	57.700	14.0
Bundesbehörden und Militär	29.350	7.1
Hotels	23.050	5.6
Andere Dienstleistungen	66.300	16.0
Kreditinstitute, Versicherungen, Vermittlungen	28.500	6.9
Einzelhandel	79.150	19.1
Großhandel	17.000	4.1
Transport und Verkehr	28.550	6.9
Industrie	23.550	5.7
Baugewerbe	20.400	4.9
Sonstige	23.650	5.7

Nach: The State af Hawaii Data Book, 1979, Table 173, 174

Archipels, ergänzt durch Attraktionen, wie etwa den Vulkanismus. Der sogenannte „Aloha Spirit", der Geist der Freundschaft und des gegenseitigen Verstehens, zählt überdies zu den Pluspunkten, die man von seiten Hawaiis ins Feld führt. Daß jedoch seit Beginn des Fremdenverkehrs in diesem Bild nur die positiven Seiten vorgespiegelt werden, liegt auf der Hand.

Ein für die Ankurbelung des Fremdenverkehrs wichtiger Faktor ist auch, daß diese Inseln politisch zu den USA gehören: seit 1898 nach der Annexion der kurzlebigen Republik Hawaii als Territorium, seit 1959 als 50. Bundesstaat der Vereinigten Staaten. Der Amerikaner bleibt damit bei einem Besuch Hawaiis im Inland und braucht auch hinsichtlich Verpflegung und Unterkunft nicht auf den gewohnten Standard zu verzichten.

Die wesentlichste Rolle für den Aufschwung des Fremdenverkehrs spielt jedoch die Zunahme des Luftverkehrs und die hierdurch verkürzte und intensivierte Verbindung mit dem kontinentalen Bereich der USA. Bis zum zweiten Weltkrieg kamen die wenigen Besucher Hawaiis geschlossen mit dem Schiff. Traditionsreiche Schiffahrtslinien wie die „Matson Navigation Company" bedienten dabei hauptsächlich die Strecke San Francisco–Honolulu. Die Reise dauerte damals viereinhalb Tage, zusätzlich zweieinhalb Tage Bahnfahrt, wenn der Besucher von der Ostküste der USA kam. Hieraus folgt, daß diese Art des „Fremdenverkehrs" auf einen Personenkreis beschränkt war, der die nötigen Geldmittel und die genügende Freizeit aufbringen konnte, um die sowohl kosten- als auch zeitaufwendige Reise (7 Tage) nach Hawaii antreten zu können (Huetz de Lemps, Chr., 1964, S. 6).

Dieser „elitäre" Tourismus wandelte sich durch den Flugverkehr zum Massentourismus. 1936 fand der erste Passagierflug zwischen San Francisco und Honolulu

statt. Die Flugzeit betrug damals 27 Stunden; 1949 wurde sie erstmals auf unter 10 Stunden gesenkt und seit dem Beginn des Düsenzeitalters, das man hier 1959 einsetzen läßt, dauert die Flugreise zwischen San Francisco und Honolulu nur noch etwa 5 Stunden. Hinzu kam, daß die Flugpreise stetig gesenkt wurden, von 319.70 $ im Jahre 1945 auf 85.03 $ 1970, um hernach im Jahre 1977, wieder auf 122.04 $ zu klettern (Abb. 3). Aus dem normalen Passagiergeschäft hatten die Fluglinien die Schiffahrtslinien so bald verdrängt. Der Wandel zeigt sich neben der insgesamt hochschnellenden Zahl der Besucher daran, daß heute das Flugzeug mit immer größerer Ausschließlichkeit die Rolle des Verkehrsmittels übernommen hat, das die Besucher nach Hawaii bringt und letztlich für den riesigen Fremdenzustrom verantwortlich ist (Abb. 2).

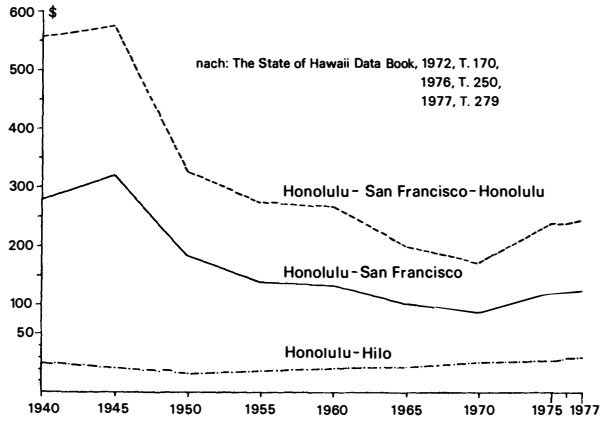

Abb. 3: Entwicklung der Flugpreise Honolulu–San Francisco und Honolulu–Hilo nach: The State of Hawaii Data Book, 1972, Table 170; 1976, Table 250; 1977, Table 279

Development in airline fares Honolulu–San Francisco and Honolulu–Hilo, according to The State of Hawaii Data Book 1972, Table 170; 1976, Table 250; 1977, Table 279

Mehrere Ereignisse spielten somit zusammen und erleichterten den Aufschwung des Fremdenverkehrs in Hawaii. Bis heute konzentriert man sich auf seinen weiteren Ausbau. Der Fremdenverkehr wird damit im Grunde genommen, wie es auch Zuckerrohr und Ananas bisher gewesen waren und wie es seit jeher für Hawaii typisch war, zu einer „Monokultur". Die Wirtschaft war immer auf einen Wirtschaftszweig ausgerichtet gewesen, eine größere Differenzierung und Diversifizierung hatte es auch vordem nicht gegeben. Der Fremdenverkehr setzt diese Tendenz fort und impliziert damit möglicherweise gewisse Gefahren, die eines Tages hieraus entstehen könnten.

3. Herkunft der Besucher und Charakteristika des Fremdenverkehrs

Dennoch ist die Entwicklung bislang aufstrebend. Der Bedeutungszuwachs des Fremdenverkehrs geht Hand in Hand mit der zahlenmäßigen Zunahme der Personen, die Hawaii nicht mehr als Durchgangsstation ansehen, sondern mindestens einmal oder öfters in Hawaii übernachten. Hierin manifestiert sich die gestiegene Bedeutung Hawaiis als Reiseziel: Hatten am Anfang der fünfziger Jahre nur knapp 40% der Besucher Hawaiis hier mindestens einmal übernachtet, so sind dies heute etwa 80%. Gleichzeitig differenziert sich das Herkunftsgebiet der Besucher Hawaiis.

Ursprünglich war ein Besuch Hawaiis hauptsächlich für amerikanische Touristen in Frage gekommen. Die politische Zugehörigkeit zu den USA legt dies nahe. Überdies begrenzte die isolierte Lage des Archipels inmitten des pazifischen Ozeans anfänglich die Ausgangsgebiete, von denen aus sich der Fremdenverkehr nach Hawaii entwickeln könnte: die Bevölkerung Japans verfügte zunächst nicht über die notwendigen finanziellen Voraussetzungen, um einen Urlaub in Hawaii bezahlen zu können; mit China bestanden keine offiziellen Beziehungen, so daß ein Besucherstrom von dort nicht in Frage kam. Australien und Neuseeland zogen und ziehen als Urlaubsziel näher gelegene Inselgruppen, die Fiji- und Tonga-Inseln, Samoa und die Gesellschaftsinseln, vor. Für sie war Hawaii zu abgelegen, als daß sich ein Aufenthalt hier gelohnt hätte.

So nimmt es nicht wunder, daß selbst zu einem relativ späten Datum wie 1960 80% der Besucher Hawaiis mit mindestens einer Übernachtung aus den USA kamen. Doch hat sich seitdem ein Wandel in der Herkunft der Besucher vollzogen. Hawaii bemüht sich, weitere Besuchermärkte zu erschließen, um nicht bei eventuellen Dollarschwächen einzig auf den amerikanischen Markt angewiesen zu sein. Eine ungünstige Entwicklung in einem Bereich könnte so durch eine positive Tendenz eines anderen aufgefangen werden (Tab. 2).

In diesem Lichte ist besonders die Ausdehnung nach Japan zu sehen. Die in einem Boom befindliche japanische Wirtschaft, gelockerte Reisebestimmungen der japanischen Regierung, Senkung der Flugpreise, bessere und häufigere Flugverbindungen und eine steigende Anziehungskraft für japanische Touristen taten das ihre für einen Aufschwung, dem die Rezession der japanischen Wirtschaft im Jahre 1977 mit einem leichten Rückgang der Besucherzahlen aus Japan auf die Dauer nichts wird anhaben können. Daneben ist der Besucherzustrom aus Kanada, weniger aus Australien und Neuseeland angewachsen. Besonders die Touristen aus Kanada stellen ein beträchtliches Kontingent an Hawaiis Besuchern, besonders während des Winters.

Mit der Differenzierung des Einzugsgebietes für Hawaiis Fremdenverkehr hängen andere Wandlungen zusammen. So ist es eine ganz neue Tendenz, daß die Zahl der Gruppenreisenden gegenüber den Einzelreisenden zunimmt. Kamen vor 1972 noch weniger als ein Viertel sämtlicher Besucher Hawaiis in Gruppenreisen, sogenannten „Group Inclusive Tours" (G.I.T.) oder „Package Tours", so sind es heute zwischen 40–50%. Dies liegt u. a. an den Besuchern aus Japan, die fast vollständig in Reisegruppen organisiert sind. Hieraus ergibt sich eine ganze Reihe von Problemen, die gerade mit diesen Touristen aus Japan verknüpft sind: Sie kommen im allgemeinen mit japanischen Reiseveranstaltern, die normalerweise japanische Fluggesellschaften benutzen, in Hotels wohnen, die mittlerweile von japanischen Konsortien aufgekauft sind, in Restaurants

Tabelle 2: Herkunftsländer der Besucher Hawaiis / Countries of origin of visitors to Hawaii
Es sind nur die Personen mit mindestens einer Übernachtung erfaßt

	1960	1965	1970	1975	1978
GESAMT	296.500	686.500	1.514.500	2.830.000	3.670.000
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
USA	237.200	541.000	1.120.000	1.980.000	2.500.000
	80.0%	78.8%	74.0%	70.0%	68.1%
Kanada	20.800	48.500	80.000	210.000	315.000
	7.0%	7.1%	5.3%	7.4%	8.6%
Japan	14.800	36.400	131.500	400.000	470.000
	5.0%	5.3%	8.7%	14.1%	12.8%
Australien, Neuseeland	11.900	30.300	69.100	125.000	180.000
	4.0%	4.4%	4.6%	4.4%	4.9%
Andere asiat. u. pazif. Länder	8.900	18.200	52.500	58.000	110.000
	3.0%	2.7%	3.5%	2.0%	2.6%
Sonstige Länder	2.900	12.100	61.400	57.000	95.000
	1.0%	1.8%	4.1%	2.0%	2.6%

Nach: The State of Hawaii Data Book, 1977, Table 111, 1979, Table 105

essen, die Japanern gehören und in japanischen Läden einkaufen.

So gesehen, betrachtet man den Anstieg des Fremdenverkehrs aus Japan doch auch mit etwas gemischten Gefühlen. Man beklagt, die hierbei anfallenden Einnahmen flössen in Wahrheit nicht nach Hawaii, sondern nach Japan, und die angeblichen Tagesausgaben eines japanischen Touristen von $ 123.00 gegenüber lediglich $ 46.20 eines Amerikaners vom „Mainland" müsse man dann etwas differenzierter sehen (The State of Hawaii Book, 1977, S. 106).

In der Tat ist es bemerkenswert, daß sich japanische Geschäftsleute und Firmen in jüngster Zeit sehr stark in Hawaii engagieren. Schätzungen besagen, daß zwischen 1962 und 1972 etwa 50 Unternehmen aus Japan eine Gesamtsumme von 200–250 Mio $ investiert hätten (Hawaii's Reaction to Japanese Investments in the Islands. – An Assessment by the Ministry of Foreign Affairs; Public Information and Cultural Affairs Bureau, Government of Japan, veröffentlicht durch DPED, Sept. 1973). Diese Investitionen geschahen hauptsächlich im Hotelsektor, auf dem Immobilienmarkt, in Erholungsstätten wie Golfplätzen, daneben in Supermärkten und Department Stores.

Von Seiten Hawaiis führt dies zu Befürchtungen über eine eventuelle japanische Beherrschung dieses für die Inseln wichtigsten Wirtschaftszweiges. Das plötzliche Emporschnellen der japanischen Touristenzahlen und ihre Ausrichtung auf mittlerweile von Japanern erworbene Einrichtungen sowie zusätzlich das sehr selbstbewußte Auftreten vieler japanischer Geschäftsleute nährt das Unbehagen noch, ebenso wie ihre teilweise „mangelnde Kooperationsbereitschaft" mit hawaiianischen Stellen.

Insgesamt gesehen kommt bei der modernen Entwicklung des Fremdenverkehrs in Hawaii das Bemühen zum Ausdruck, bei der allgemein festzustellenden Konzentration auf den Fremdenverkehr im Rahmen des Möglichen von nicht auszuschließenden Schwankungen unabhängig zu werden, wenn man auch manche Entwicklungen nicht nur in positivem Lichte sieht.

4. Auswirkungen des Fremdenverkehrs

Die Hauptauswirkung des Fremdenverkehrs besteht in einem gewaltigen Bauboom. Hieran wird klar, in welchem Maße der Tourismus andere Wirtschaftszweige, insbesondere die Baubranche, beeinflußte. Die Zahl der Hotelzimmer stieg entsprechend der vervielfachten Besucherzahlen rasant an: 1940 existierten in ganz Hawaii lediglich 2.634 Hotelzimmer, nach der Unterbrechung durch den Krieg waren es 1950 noch weniger, 2.003 Hotelzimmer, 1955 ist nur ein leichter Anstieg auf 4.115 zu verzeichnen, der erst 1960 beträchtlich übertroffen wurde und auf 9.522 stieg. 1965 waren es dann 14.827 Hotelzimmer, danach erst erfolgte die schnellste Entwicklung auf 30.323 Hotelzimmer im Jahre 1970, 40.691 im Jahre 1975 und 49.822 im Februar 1979 (The State of Hawaii Data Book, 1973, Table 255; 1977, Table 355; 1979, Table 389; s. Abb. 4 und 5).

Die Entwicklung der Zimmerzahlen auf den einzelnen Inseln zeigt, in welcher Form sich der Wandel vollzogen hat: Vor dem Einsetzen des Tourismus, im Jahre 1946, stellte Waikiki lediglich 41,5% der Zimmer in ganz Hawaii (652 von 1.572), Oahu insgesamt 64,0%. Die Folgezeit sah dann eine immer stärkere Konzentration auf Waikiki: 1950 bot Waikiki bereits 53,0% aller Hotelzimmer Hawaiis (1.061 von 2.003), Oahu insgesamt 70,0%, im Jahre 1955 hatte Waikiki 69,7% (2.870 von 4.115), Oahu 80,2%. Am Beginn der sechziger Jahre erreichte die Konzentration in Waikiki den Höhepunkt, 1960 befanden sich hier 74,9% (7.151 von 9.522) aller Zimmer, in ganz Oahu 85,3%.

Waikiki war zu dieser Zeit der Brennpunkt des hawaiianischen Fremdenverkehrs geworden. Hier liegt jedoch der Wendepunkt zwischen der bisherigen einseitigen Ausrichtung auf Waikiki und dem Übergreifen

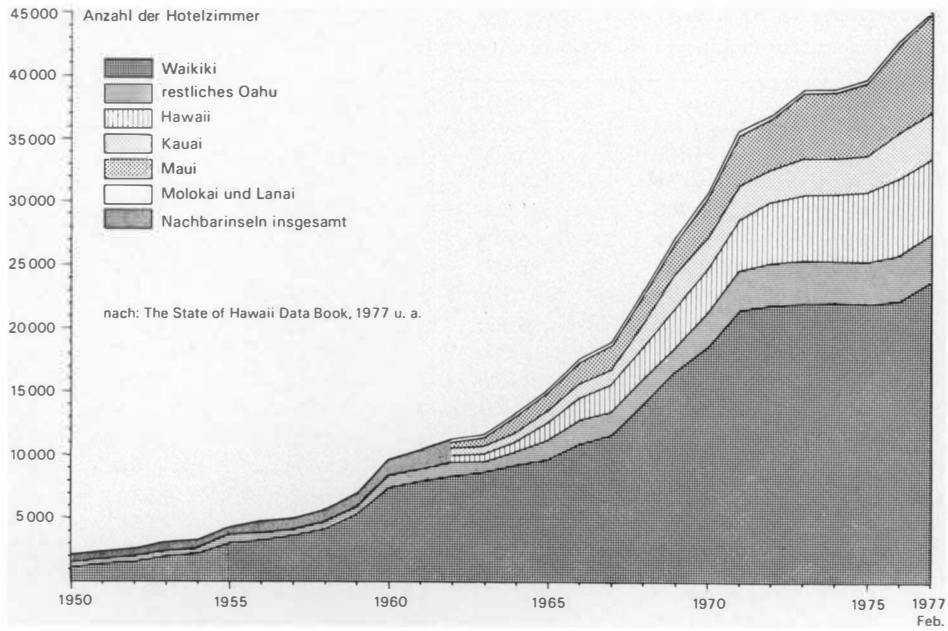

Abb. 4: Entwicklung der Hotelkapazität auf den Hawaii-Inseln 1950–1977 nach: The State of Hawaii Data Book, 1977, u. a.

Development of hotel capacity on the Hawaiian Islands 1950–1977, according to The State of Hawaii Data Book, 1977 amongst others

des Fremdenverkehrs auf die anderen Inseln. Gefördert wurde dies durch schnellere und billigere Flugverbindungen zwischen den einzelnen Inseln: Im Jahre 1965 betrug Waikikis Anteil nur noch 64,3% (9.531 von 14.827 Zimmern), ganz Oahu stellte 74,7%, 1970 war Waikikis Anteil auf 60,9% (17.452 von 30.323 Zimmern), ganz Oahus auf 70,0% gesunken. 1975 wies Waikiki 55,0% (21.812 von 39.632 Zimmern), ganz Oahu 64,0% auf, um 1979 auf 52,9% (26.346 von 49.832 Zimmern), für ganz Oahu 60,3% zu sinken (Zahlen aus Hawaii Visitors Bureau, 1973, Annual Report; The State of Hawaii Data Book, 1976, Table 323; 1977, Table 357; 1979, Table 389).

Bei einer dennoch fortgesetzten Ausdehnung des Fremdenverkehrsvolumens in Waikiki hat somit seit dem Beginn der sechziger Jahre eine Dezentralisierung stattgefunden, die einerseits den Expansionsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs und den gesteigerten Besucherzahlen Rechnung trug, andererseits aber auch gegen die Zentralisierung in Waikiki ankämpfen wollte. Man kam damit gleichzeitig auch einer wachsenden Aversion vieler Besucher entgegen, die sich von Waikikis Massenbetrieb abgestoßen fühlten und das „eigentliche" Hawaii nun auf den anderen Inseln suchten.

Waikiki ist trotzdem das Zentrum des hawaiianischen Fremdenverkehrs geblieben, auch wenn es nur noch die Hälfte aller Hoteleinheiten stellt. Hier war der allererste Ansatzpunkt für den „Fremdenverkehr", als „Seaside Resort" für reiche Bewohner Honolulus. Der Bau des späteren „Royal Hawaiian Hotel" (1872) war der Auslöser für die Errichtung einiger weiterer großer Hotels schon vor dem zweiten Weltkrieg. Ihr Erfolg führte seit den fünfziger Jahren zum Entstehen vieler kleinerer Hotels, für deren Errichtung der Einsatz von weniger Kapital notwendig war, die aber dennoch vom sich abzeichnenden Boom des Fremdenverkehrs profitieren wollten. Dies führte bald zu einer Zweigliederung Waikikis in eine Zone, die den reicheren Touristen vorbehalten war, entlang der Hauptverkehrsader, der Kalakaua Avenue und am Strand von Waikiki. Hier befanden sich die größeren und teureren Hotels. Dahinter, bis zum Ala Wai Kanal schlossen sich die kleineren und billigeren Hotels an (vgl. Abb. 6).

Schon diese Phase des Fremdenverkehrs steht im Zusammenhang mit der Einrichtung der entsprechenden Infrastruktur: Supermärkte, Geschäfte, Banken, Andenkenläden kamen bald hinzu und erweiterten die Ausstattung Waikikis, eine Entwicklung, die in der Gegenwart eine immense Ausweitung erfährt.

Die Konkurrenz der großen Hotelketten war für die einzelnen kleineren Hotelbesitzer jedoch teilweise zu stark: Den kontinuierlich zunehmenden Bauvorhaben der großen Hotelkonzerne wie „Sheraton" und „Hilton" mit immer neuen und moderneren Hotels waren die kleinen Unternehmer häufig nicht gewachsen. Damit beginnt ein charakteristischer Kreislauf. Die kleinen Unternehmen wurden unmodern, die Bauvorhaben der großen hatten dafür gesorgt; dies führte dazu, daß die Preise der kleineren Hotels niedriger bleiben mußten. Hieraus ergaben sich geringere Einnahmen, als deren Konsequenz die baulichen Gegebenheiten, die gesamte Qualität dieser Hotels, litt. Dies führte wiederum dazu, daß sich weniger zahlungskräftige Besucher hier einfanden. Die Qualität schaukelte sich systematisch nach unten.

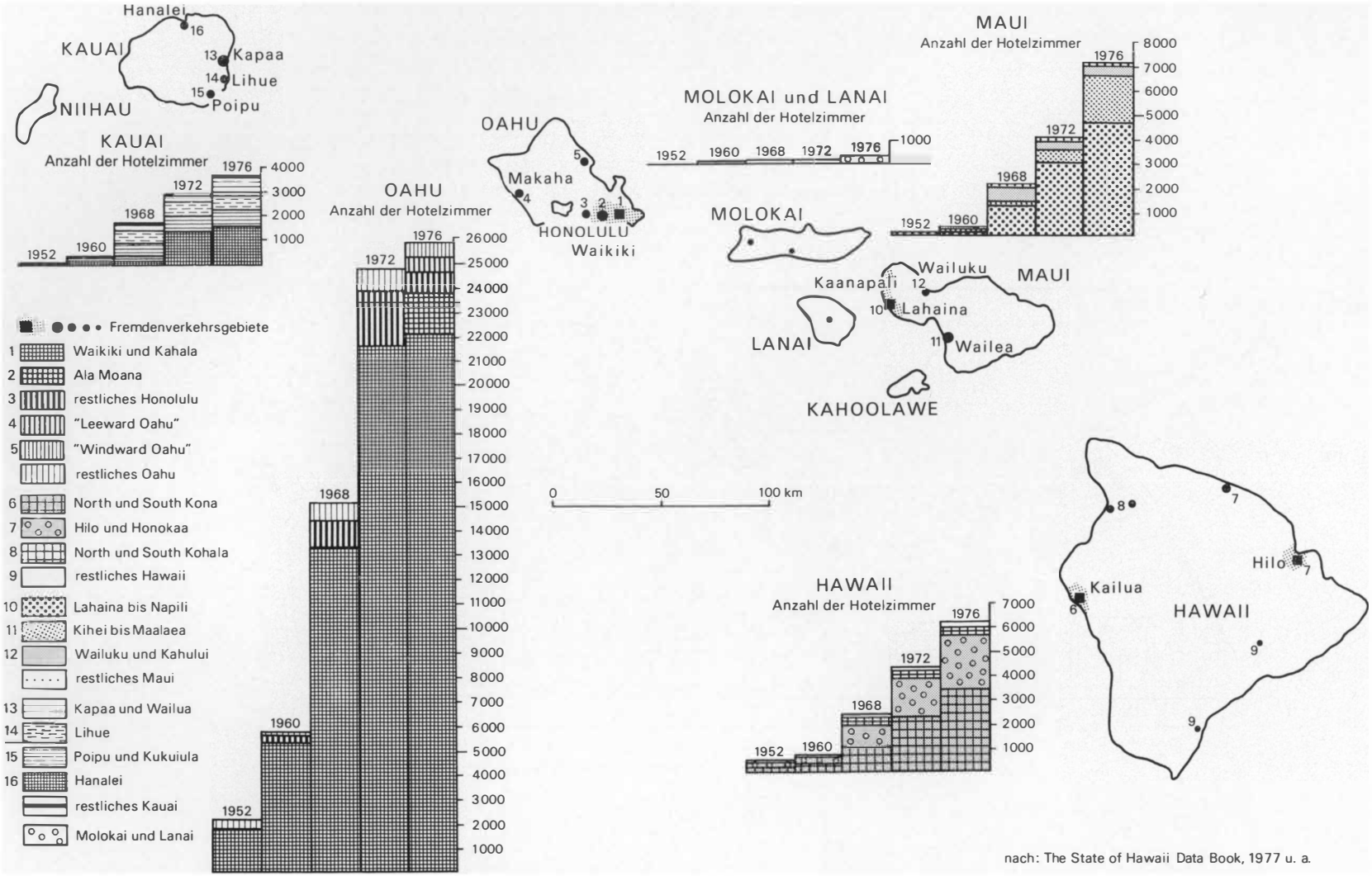

Abb. 5: Fremdenverkehrsgebiete und Entwicklung der Hotelkapazität auf den Hawaii-Inseln nach: The State of Hawaii Data Book, 1977, u. a.
Tourist areas and development of hotel capacity on the Hawaii Islands, according The State of Hawaii Data Book, 1977, amongst others

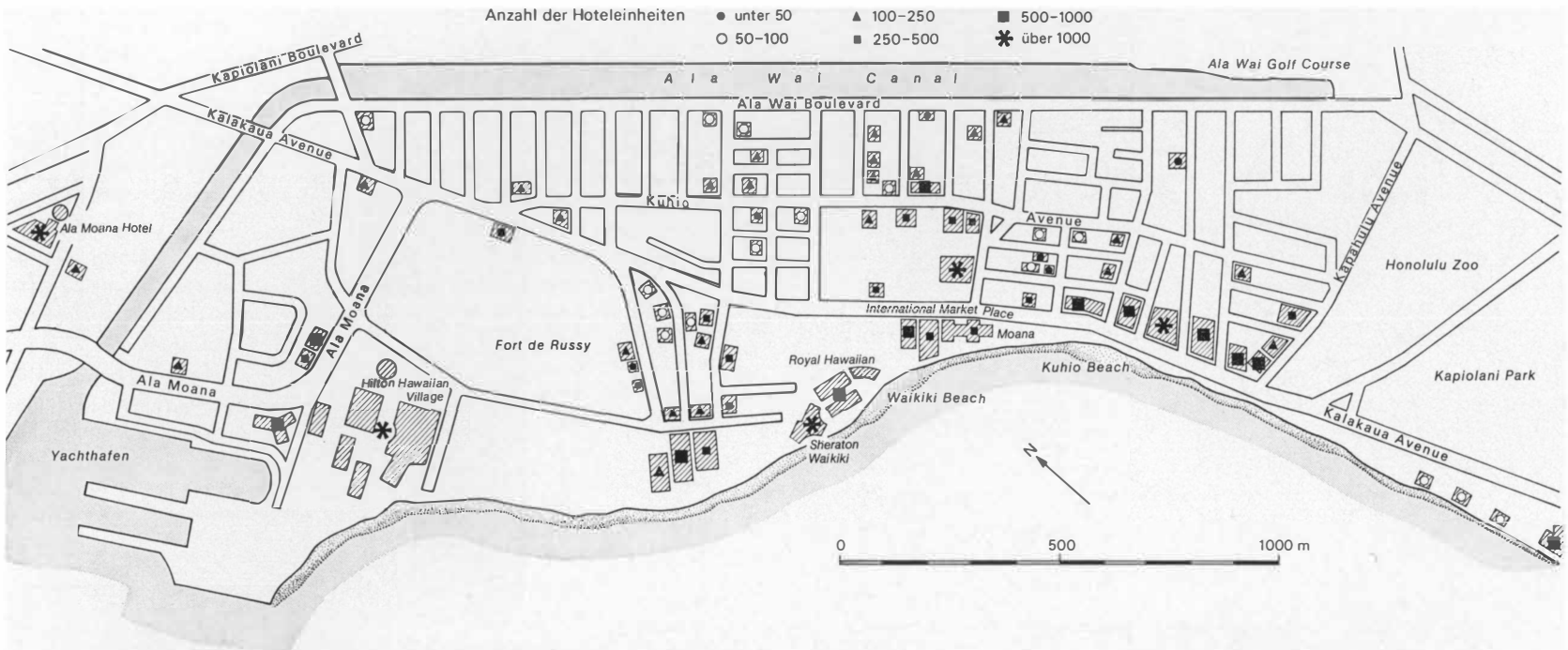

Abb. 6: Waikiki – 1977 – Lage und Kapazität der wichtigsten Hotels
Waikiki – 1977 – situation and capacity of the major hotels

Schließlich gab es zwei Möglichkeiten: die eine war, daß man den Hotelbetrieb einstellte und das Hotel in ein Apartmenthotel umwandelte, was bedeutet, daß man zugleich auch Dauermieter für Monate oder Jahre suchte. Da die Mieten in diesen Fällen niedriger sind, senkten sich so die Einnahmen weiter. Schließlich wurde aus dem ehemaligen Hotel ein Apartmenthaus oder Condominium Building, wenn man die Apartments als Eigentumswohnungen verkaufte. Diese Tendenz nimmt zu, je mehr sich die Anziehungskraft Hawaiis als Altersruhesitz – etwa neben Florida – verstärkt und zur Zuwanderung vieler Amerikaner vom Festland führt.

Teilweise gereicht eine solche Entwicklung den Baustrukturen nicht zum Nachteil, in vielen Fällen hingegen doch. Es ist abhängig vom geforderten Preis und von den neu einziehenden Personen. Die für amerikanische Städte charakteristische Segregationstendenz resultierte häufig darin, daß etwa weiße Bewohner vom amerikanischen „Mainland", die sich nach ihrer Pensionierung als „Dauertouristen" in Waikiki niedergelassen hatten, massenweise die Flucht ergriffen, wenn etwa ein Neger Mitbewohner wurde. Nach einem solchen Massenauszug stand das Gebäude möglicherweise längere Zeit leer, was wieder eine Verschlechterung der Wohnqualität bis hin zur Slumbildung mit sich brachte. Auf diese Weise wurde das Gebäude schließlich reif für den Aufkauf durch die großen Hotelketten, was als zweite Möglichkeit von vornherein zu bedenken war. Denn ein Verkauf von teilweise eben schon heruntergekommenen Gebäuden schien bald lukrativ. Durch solchen Aufkauf und durch den Erwerb der letzten für Hawaii typischen Verandahäuschen schaffen die Hotelketten die Voraussetzung für Neubauten, die dann gleich als Wolkenkratzer konzipiert sind, um den zur Verfügung stehenden Raum bestmöglich zu nutzen. Entsprechend dieser Situation nehmen die großen Hotels seit der Mitte der sechziger Jahre zu, die kleineren Apartmenthotels, Motels und Cottages nehmen ab. Dabei ist diese Entwicklung noch längst nicht zu einem Ende gekommen. Im Gegenteil: auf einem anderen Niveau wiederholt sich dies: Hotels, die bisher als „fashionable" galten, werden in den Augen der Besucher unmodern, was für sie den Ansatz zur Wertminderung in sich birgt: wer etwas gelten will, zieht dann neu errichtete Hotels vor.

Gerade hier in Waikiki zeigt sich heute der Tourismus, wie er sich genausogut in Miami Beach oder Benidorm offenbart (Abb. 6). Standardisierte Wolkenkratzer haben der individuellen Ausstrahlung Waikikis zum Nachteil gereicht und eine nivellierte Fremdenverkehrslandschaft geschaffen, die Waikiki kaum von anderen internationalen Badeorten unterscheiden läßt (Photo 2). Spekulation und planloses Wachstum haben den von vielen beklagten „Beton- und Asphaltdschungel" hervorgerufen. Durch die Menschenballung in diesem Bereich entstanden Gefährdungen für die Umwelt, Luft- und Wasserverschmutzungsprobleme, Zunahme des Straßenverkehrs. Gleichzeitig schnellt die Verbrechensrate gerade in Waikiki in die Höhe. Waikiki ist die Hochburg des Fremdenverkehrs geblieben, auch heute noch wird der Großteil der Gäste Hawaiis hier „abgefertigt". Muß dies so sein, muß Tourismus insgesamt und speziell der Hawaiis sich so auswirken?

Andere Konzepte verfolgt man teilweise beim Aufbau des Fremdenverkehrs auf den Nachbarinseln. Besonders in Maui und in Hawaii haben sich typische Fremdenverkehrsgebiete herausgebildet. In Maui ist es vor allem die Westküste von der alten Walfängerstadt Lahaina bis Napili, die praktisch ununterbrochen von Hotels gesäumt wird. Hierbei macht man sich die klimatischen Gegebenheiten zunutze, da dies zusammen mit Kihei das regenärmste, sonnenscheinreichste Gebiet von Maui ist. Obwohl man schließlich die Bauhöhe reglementiert und mehr Wert auf niedrige Bauweise gelegt hat, um die Landschaft nicht zu stark zu überformen, konnte man doch nicht immer die Errichtung von Hochhäusern verhindern, die – mittlerweile unmodern geworden und von minderer Qualität – mancherorts leerstehen. Auf der anderen Seite führt die Beschränkung der Bauhöhe auf 35 Fuß, wie sie etwa für Lahaina gelten soll (Lahaina Community Development Plan) bei einer vorhersehbaren und geplanten weiteren Steigerung der Kapazität zu einer Zersiedelung der Landschaft.

Während dieses Fremdenverkehrsgebiet an den alten Walfängerhafen Lahaina anknüpft, entsteht das neben der Inselhauptstadt Wailuku wichtigste Fremdenverkehrsgebiet Mauis zwischen Kihei und Wailea aus wilder Wurzel, gleichfalls an der Leeseite im Regenschatten des Haleakala gelegen (Abb. 5). Auch hier ist die Entwicklung nicht einheitlich als positiv zu bewerten, manche Hotelbauten erweisen sich bereits jetzt als Mißerfolg, wenn man auch bestrebt ist, hier eine neue Konzeption zu verfolgen: Man strebt eine stärkere Vermischung von Fremdenverkehr und Wohngebieten der einheimischen Bevölkerung an, um den „Ghettocharakter" mancher Fremdenverkehrsbezirke zu vermeiden.

Das wichtigste Fremdenverkehrsgebiet der Insel Hawaii liegt um Kailua an der Kona-Küste Hawaiis, die vordem für ihren Kaffee-Anbau bekannt war. Hier konzentriert sich der Tourismus von Hawaiis Westküste, die Luvseite hat ein Fremdenverkehrszentrum in Hilo. Wenn auch nicht in dieser Intensität und Schnelligkeit wie in Waikiki geht die Entwicklung hier ähnlich vor sich mit einem Trend von kleineren zu immer größeren Hotels. Ein Anziehungspunkt erster Ordnung, der freilich nicht das Entstehen einer Fremdenverkehrsagglomeration bewirkt hat, ist auf der Insel Hawaii darüber hinaus der Nationalpark um den Vulkan Kilauea.

Abgesehen von Molokai, wo „Sheraton" kürzlich ein Hotel eröffnet hat, über dessen Chancen bisher noch keine Klarheit besteht und Lanai, das für den Fremdenverkehr keine Bedeutung hat, ist die Entwicklung in Kauai am wenigsten hektisch verlaufen. Der Fremdenverkehr an der Ostküste zwischen Kapaa und Wailua, an der Südküste – bei Poipu und Kukuiula und im Norden um Hanalei zeigt am wenigsten die Auswüchse des Tourismus, wie sie in Waikiki am stärksten ins Auge fallen. Das liegt mit an der County-Verwaltung und der Bevölkerung Kauais, die einem übereilten Aufschwung des Fremdenverkehrs kritisch gegenübersteht.

Auf den Hawaii-Inseln finden sich damit zwei Generationen von Fremdenverkehrsgebieten, eine ältere in Waikiki, wo das Fremdenverkehrszentrum Hawaiis schlechthin entstanden ist, und eine jüngere in einzelnen Bereichen der Nachbarinseln, wo im Zuge von

Dezentralisierungstendenzen und Erschließungsmaßnahmen manche Gebiete für den Tourismus hinzugewonnen worden sind (Abb. 5). Wie erwähnt, bemühte man sich dabei, diese Fremdenverkehrsgebiete als Gegenkonzeption zu Waikiki aufzubauen. Denn dieses erscheint heute vielen als das Paradebeispiel für eine Fehlentwicklung, die man auf den Nachbarinseln vermeiden möchte. Dort bestehen starke Tendenzen – auch von Seiten der Umweltschützer – das natürlich gewachsene Gemeinwesen nicht durch unbedacht schnelle Entwicklungen aus dem Gleichgewicht zu bringen. Auf „städtisches" Leben, das der Fremdenverkehr in Waikiki verursacht hat, legt man hier weniger Wert, die mehr ländlich ausgerichteten Nachbarinseln sehen eine prosperierende Zukunft nicht in einem rasanten Aufwärtstrend und Bauboom, wie in Waikiki, dessen Erfolg man nicht für dauerhaft hält, sondern – zumindest mittlerweile – in einer langsameren, mehr organischen Entwicklung.

5. *Der Fremdenverkehr – ein Wirtschaftszweig ohne Alternativen?*

Es wurde dargelegt, in welchem Maße der Fremdenverkehr inzwischen die erste Rolle in Hawaiis Wirtschaftsleben spielt, sowohl, was die Schaffung von Arbeitsplätzen, als auch die Einnahmen Hawaiis angeht. Für die Zukunft plant man einen weiteren Ausbau, ist sich jedoch über die Größe und Schnelligkeit des Wachstums nicht im klaren. Unter Einbeziehung einer Reihe von Variablen, die die gesamtwirtschaftliche Situation, die Einkommensentwicklung und anderes berechnen, hat man mehrere Simulationsmodelle aufgestellt, die eine breite Toleranzmarge aufweisen und zwischen 20.000 und 174.000 direkt im Hotelgewerbe Tätigen und zwischen 3,5 und 31 Mio Besuchern im Jahre 2000 schwanken. Man geht in jedem Fall davon aus, daß der Fremdenverkehr die Nummer eins der hawaiianischen Wirtschaft bleiben wird, unabhängig davon, ob das Wachstum nun 0% oder 10% sein wird.

Dabei rechnet man mit einer weitergehenden Erschließung neuer Bereiche für den Fremdenverkehr, vor allem auf den Nachbarinseln entsprechend einer zunehmenden Dezentralisierung der hiermit verbundenen Einrichtungen von Waikiki. Die Frage ist, ob man dabei der Schaffung neuer, kleiner „Waikikis" auch auf den Nachbarinseln wird entgehen können oder ob dies doch auf ein Umschwenken auf den „Waikiki-Stil" der Fremdenverkehrsballung hinausläuft, zu dem man eigentlich eine Alternative suchte? Im Jahre 2000 soll Oahu nur noch 45% der Hotelzimmer stellen, Maui wird bis dahin den schnellsten Zuwachs zu verzeichnen haben, dort sollen sich dann 24% der Hoteleinheiten befinden, in Hawaii 21,5% und in Kauai 9,5%.

Dies sind Aussichten, die manchen aufs äußerste mißfallen. In der Öffentlichkeit regt sich inzwischen immer lauter der Unmut über die Expansion des Fremdenverkehrs. Man befindet sich jedoch in einem Dilemma: man steht den Touristen zwar kritisch gegenüber, ist jedoch auf das Geld angewiesen, das sie ins Land bringen. Trotzdem existiert eine solche ablehnende Haltung gegenüber dem Fremdenverkehr in allen Schichten der Bevölkerung. Zum Teil verbündet sich diese unterschwellige Tendenz mit hawaiianischen „nationalistischen" Bestrebungen, sich auf das eigene hawaiianische Erbe zu besinnen – etwa sichtbar an den mehrfachen Versuchen, die Insel Kahoolawe, bislang Zielgebiet für Schießübungen der Marine, für die alte hawaiianische Kultur zurückzugewinnen – und alles „Ausländische" abzulehnen.

Eine solche Haltung ist zwar im Ansatz verständlich, wenn sie ihrer Unzufriedenheit mit dem „Betondschungel" Waikikis, diesem „extremen Beispiel negativen ausländischen Einflusses" Ausdruck verleiht und sich überhaupt gegen jede Einwirkung von außerhalb wendet. Nur: der Protest kommt zu spät. Heute ist Waikiki eine Realität, ebenso wie der Tourismus und der American Way of Life. Man mag zwar über die ungebremste Spekulation klagen, die der Fremdenverkehr in Waikiki hervorgerufen hat. Die Frage nach einer etwaigen Alternative ist jedoch schwierig zu beantworten: Welcher Wirtschaftszweig kann den Fremdenverkehr in Hawaii ersetzen und alle mit ihm verbundenen Verästelungen ausfüllen: Welcher Wirtschaftszweig sichert die Arbeitsplätze, ist daneben letzten Endes so umweltfreundlich wie der Fremdenverkehr?

Der Aufbau von Industrie – abgesehen von Zucker- und Ananasverarbeitung – ist wegen des geringen zur Verfügung stehenden Raumes und des Fehlens von Rohstoffen schlecht möglich und wird auch allgemein abgelehnt, da man hierdurch eine Verschlechterung der Umweltqualität befürchtet. Eine Differenzierung der Landwirtschaft, der Aufbau einer „diversified agriculture" ist gleichfalls nicht erfolgversprechend. Denn Zuckerrohr und Ananas nehmen den größten Teil der landwirtschaftlichen Nutzfläche ein. „Diversified agriculture" würde daher auf Kosten der beiden Cashcrops gehen und ihr Zurückschneiden bedingen. Dies kann und will man sich kaum leisten, da diese doch noch einen beträchtlichen Teil von Hawaiis Wirtschaftskraft ausmachen. Sonstiger Raum, der für eine Ausweitung der landwirtschaftlichen Nutzfläche geeignet wäre und herangezogen werden könnte, steht kaum zur Verfügung.

Darüber hinaus ist nicht zu ersehen, wer diese Landwirtschaft eigentlich betreiben sollte. Hawaiis gesamte Entwicklung zeigt eine Landflucht, einen Zuzug in die Zentren, verbunden mit der Abnahme der Beschäftigten des primären Sektors zugunsten der „städtischen" Berufe des sekundären und tertiären Sektors. Diese Tendenz wird kaum umkehrbar sein, die Zahl derjenigen, die freiwillig in der Landwirtschaft arbeiten würden, wäre gering, abgesehen davon, daß unklar ist, welche Kulturpflanzen mit Aussicht auf Erfolg angebaut werden könnten. Die „diversified agriculture" bleibt damit wohl ein realitätsfernes Schlagwort. Eine ernsthafte Alternative zum Fremdenverkehr wird sie ebensowenig wie andere Wirtschaftszweige darstellen können.

Hawaii wird daher gezwungenermaßen auf den Fremdenverkehr angewiesen bleiben. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Tourismus unter allen Umständen hier zu halten, wenn man schon Gefahr laufen muß, daß die alleinige Ausrichtung auf diesen Wirtschaftszweig im Falle einer Rezession bedrohlich wäre. Hierbei scheint jedoch zweifelhaft, ob künftig eine hek-

tische Entwicklung wie in Waikiki auf die Dauer von Vorteil sein und den Standard aufrechterhalten kann, der über 90% der Besucher nach Umfrageergebnissen überdurchschnittlich zufriedenstellt.

Das Problem ist die Austauschbarkeit von Urlaubszielen mit ähnlichen Voraussetzungen. Die Fremdenverkehrsgebiete mit „internationalem Flair" werden zwar von den Kunden der Reiseveranstalter verlangt. Der gegenwärtige Massentourismus erwartet überall auf der Welt den gleichen Standard, die gleiche, unterschiedslos einheitliche touristische Infrastruktur, die eine Nivellierung ohne wesentliches Interesse für das jeweilige Land mit sich bringt. Jedoch kann eben diese Austauschbarkeit dazu führen, daß das eine Feriengebiet plötzlich unmodern würde und andere, „unverbrauchte" seinen Platz einnähmen. Hawaiis Konkurrenten wären in diesem Fall heute leicht erreichbare Ziele, wie Samoa, Tahiti, Tonga oder Fiji. Ansätze in dieser Richtung sind bereits gemacht.

Hieraus folgt, daß man sich von Seiten Hawaiis bemühen sollte, nicht in der Anonymität eines beliebigen Fremdenverkehrsgebietes unterzugehen, sondern das Spezifische dieser Inseln und ihren charakteristischen Charm zur erhalten, um die Ersetzung durch andere Ferienziele möglichst zu vermeiden. Rasches Wachstum und fortgesetzte ungeregelte Bautätigkeit unter Ausnutzung des gegenwärtigen Booms könnte sich im Endeffekt als kurzlebiges „Strohfeuer" erweisen, nach dessen Ende schließlich „Fremdenverkehrsruinen" übrig bleiben. Das Aufrechterhalten der Qualität und organisches Wachstum ist auf lange Sicht einem kurzfristigen quantitativen Aufschwung vorzuziehen. Nur dann wird man die in der alleinigen Ausrichtung auf den Fremdenverkehr liegenden Gefahren bannen können. Andernfalls könnte über kurz oder lang dieser Wirtschaftszweig, zu dem heute keine Alternative in Sicht ist, auf der Strecke bleiben.

Literaturauswahl

Department of Geography, University of Hawaii (Hgr.): Atlas of Hawaii. 1972.

Department of Planning and Economic Development (DPED) State of Hawaii: Hawaii International Services Agency – Hawaii's Reaction to Japanese Investments in the Islands – An Assessment by the Ministry of Foreign Affairs, Public Information and Cultural Affairs Bureau, Government of Japan, Mai 1973.

– : Hawaii Tourism Impact Plan, Vol. I – Statewide, Vol. II – West Hawaii, 1972.

– : Hawaii International Services Agency – What Hawaii's People Think of Foreign and Mainland Investments in the Islands – Results of a Public-Opinion Poll, Taken October 5–15, 1975, Nov. 1975.

– : Journalists View Hawaii's Economy, 1976.

– : The State of Hawaii Data Book – A Statistical Abstract, 1970–1979.

– : Revised Population and Economic Projections, 1975–2000, März 1978.

– : The Economy of Hawaii 1978 – Annual Report and Outlook, 1979.

– : Research and Economic Analysis Division – Low-Range Population and Economic Simulations for the State of Hawaii, März 1978.

Department of Planning and Research, State of Hawaii – Statistical Abstract of Hawaii, 1962, Mai 1962.

Hawaii Visitors Bureau – Annual Research Reports, 1972–1977.

Huetz de Lemps, Chr.: Le Tourisme dans l'Archipel des Hawaii, in: Cahiers d'Outre-Mer, tome XVII, 1964, S. 9–57.

LITERATURBERICHTE

DAS PROBLEM DER LÄNDERKUNDE*)

In der verdienstvollen Reprint-Reihe „Wege der Forschung" legt R. Stewig einen (gegenüber den anderen etwas schmaleren) Band über die nicht nur heute umstrittenen Probleme der Länderkunde vor. Er bringt zunächst 12 Aufsätze aus Fachzeitschriften, die von 1915 (R. Sieger) bis 1969 (O. Schmieder) die alte Diskussion um Länder- und Landeskunde, Länderkunde und Allgemeine Geographie, das länderkundliche Schema, individuelle Länderkunde, amtliche Landeskunde usw. wiedergeben (außer den genannten Autoren: R. Gradmann, A. Hettner, H. Spethmann, E. Banse, H. Lautensbach, Th. Kraus, E. Meynen). Beginnend mit der auf dem Kieler Geographentag 1969 vorgetragenen Kritik geographischer Fachschaften an der Länderkunde, folgen dann einige Auszüge aus der gegenwärtigen Diskussion für und wider die „regionalgeographische" Forschung (E. Wirth, Kilchenmann, Storkebaum), weiter über die „öffentlichkeitsgerechte" amtliche Landeskunde (Stiens) und die Schulgeographie, für die bereits die kontroversen Titel: „Allgemeine Geographie statt Länderkunde!" (H. Schulze) und „Die Länderkunde ist tot – es lebe die Länderkunde!" (J. Birkenhauer), die Spanne der Auffassungen andeuten. Als einziger ausländischer Beitrag folgt die Übersetzung von J. H. Patersons „Überblick über die Probleme und Fortschritte der regionalen Geographie im angloamerikanischen Raum" (1974). Damit, und in der Begrenzung der oben gegebenen Auswahl, wird wieder das Dilemma aller Herausgeber ähnlicher Sammelwerke deutlich, daß Zahl und Umfang der für das Thema interessanten Arbeiten und der verlagstechnisch mögliche Umfang nur schwer miteinander in Einklang zu bringen sind. Dennoch wird mit dieser Auswahl ein instruktiver Überblick über eine Grundfrage der geographischen Wissenschaft gegeben.

Der Tradition dieser Reihe entsprechend, leitet R. Stewig selbst den Band mit einem wissenschaftshistorischen und -methodischen Beitrag ein, der nicht nur Zusammenfassung und Ausblick bietet, sondern sich als eigener Versuch versteht, die länderkundliche Darstellungsmethode derart weiterzuentwickeln, daß sie vor den „berechtigten wissenschafts-

*) Stewig, Reinhard (Hrsg.): Das Problem der Länderkunde (WDF, Bd. 391). 1979. VI, 307 S., GZL Ladenpr. DM 62,– (Mitglieder DM 38,–).