

Produktzyklen im Reiseverkehr

Am Beispiel der Steiermark

Einleitung

In den letzten zehn Jahren haben sich für den österreichischen Fremdenverkehr die Wettbewerbsbedingungen stark gewandelt. Mit der weltweiten Verlangsamung des Wirtschaftswachstums und gewissen Verschiebungen in den Zielpräferenzen hat sich die internationale Tourismuskonsumnachfrage umgestaltet. Dadurch wurden in Österreich insbesondere die Sommererholungsgebiete geschwächt, wobei der Wachstumsknick hauptsächlich die Billigquartiere traf, während das Qualitätsangebot die Umsätze weiterhin steigern konnte. In den achtziger Jahren flachte dann auch die Entwicklung des Winterreiseverkehrs ab, wogegen vom Städtetourismus starke Wachstumsimpulse ausgingen. Mit dem wachsenden Städtetourismus schwächte sich die dominierende Stellung der BRD in der touristischen Nachfrage in Österreich merklich ab.

Wie sind diese Entwicklungen zu interpretieren? Leidet der österreichische Fremdenverkehr unter einer vorübergehenden Angebotsschwäche oder liegt ein Strukturbruch vor? Kann etwa durch Verbesserung der Beherbergungsqualität und durch eine Durchdringung des Übersee-Marktes die "alte" Trendlinie wieder erreicht werden, oder sind die Anbieter zu tiefgreifenden Prozessen der Anpassung herausgefordert? Dieser Aufsatz, der Teilabschnitte aus dem WIFO-Gutachten "Tourismus in der Steiermark. Ein Produktzykluskonzept" (Palme, 1986) zusammenfaßt, geht von der Auffassung aus, es handelt sich um ein Strukturproblem. Er versucht, es in einen Zusammenhang mit einem Produktzykluskonzept zu stellen: Der Strukturwandel wird als Ergebnis von Phasenverschiebungen einzelner touristischer Produktzyklen betrachtet.

Touristische Produktzyklen

Grundkonzept der touristischen Produktzyklen

Ausgangspunkt ist die Annahme, daß das Entwicklungsmuster des "Produktzyklus", das für Industrieprodukte beobachtet und von *Vernon* (1967) analysiert wurde, auch für den Tourismus gelte. Hat doch eine Urlaubsreise in der Konsumstruktur der Haushalte eine ähnliche Bedeutung wie ein langlebiges

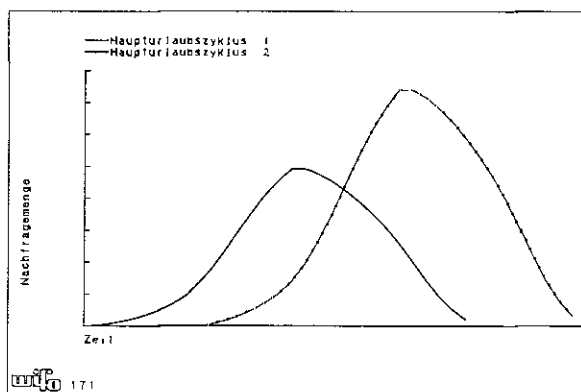
Konsumgut. In diesem Zusammenhang ist mit "Produkt" nicht eine Hotelleistung oder ein Urlaubsaufenthalt in einem bestimmten Ort (Region) gemeint, sondern — sehr unpräzise — ein spezifischer Urlaubsstil. Es wird somit unterstellt, daß bestimmte "Urlaubsstile" Lebenszyklen durchlaufen.

Bei einem produktzyklischen Entwicklungsmuster folgt die Nachfrage einem Trend in Form einer sich über den gesamten Lebensbereich spannenden S-Kurve (Abbildung 1). Ein Urlaubszyklus beginnt mit einer Einführungsphase ("Innovationsphase"), in der die gesamte Marktnachfrage noch ziemlich niedrig ist. Eine bestimmte Art, Urlaub zu machen, ist am Anfang noch wenig bekannt. Sobald der neue Urlaubsstil vom Markt akzeptiert ist, setzt mit steigender Nachfrage die "Wachstumsphase" ein. Die Nachfrage wächst, weil die Urlaubsart billiger und dadurch für einkommensschwächere Schichten erschwinglich wird. Für eine produktzyklische Marktentwicklung ist es wesentlich, daß mit fortschreitender Zyklusdauer Nachfrager aus kaufkraftschwächeren Schichten hinzukommen. Mit der Zeit erschöpft sich das Wachstumspotential, und dann treten kaum noch neue Nachfrager in den Markt ein. Der Urlaubszyklus hat seine "Reifephase" erreicht. Später geht nicht nur das Wachstum, sondern auch die Gesamtnachfrage zurück. Die Nachfrager bleiben aus, weil sie entweder einen anderen Urlaubsstil gewählt haben oder aus dem Reisemarkt überhaupt ausgeschieden sind. In dieser "Schrumpfungsphase" setzt sich der Markt mehr und mehr aus "immobilen" Gästeschieden zusammen.

Die Entwicklung innerhalb eines Zyklus führt dazu, daß jeder Urlaubsstil von Phase zu Phase "minder-

Abbildung 1

Entwicklungsmuster touristischer Produktzyklen



wertiger" und schließlich zu einem "inferioren" Gut (mit einer Einkommenselastizität unter 1) wird. Davon ist die übergreifende Entwicklung von Zyklus zu Zyklus zu unterscheiden, die sich mit jedem neuen "Urlaubsstil" auf "höherrangige" (bei Annahme einer Bedürfnishierarchie etwa im Sinne von Maslow) Bedürfnisse der Urlauber hinbewegt.

Es wurden folgende die nächtigungswirksame Entwicklung des Fremdenverkehrs (also ohne Ausflugsverkehr) in Österreich beeinflussende Produktzyklen unterschieden:

- Sommerfrischenzyklus,
- Autohaupturlaubszyklus,
- Flugcharterzyklus,
- Wintersportzyklus,
- Städtereisenzyklus

Die ersten drei Produktzyklen beziehen sich vorwiegend auf den Haupturlaub im Sommer. Sie folgten in der Entwicklung des Tourismus zeitlich aufeinander, und zwar jeweils um eine Phase verschoben. Die Phasen der einzelnen Haupturlaubszyklen verliefen nicht unabhängig voneinander, sondern der nachfolgende Zyklus gab jeweils den Anstoß für die Phasenverschiebung des vorangegangenen Zyklus. Im Nachfragevolumen erkennt man jene beiden Phasenübergänge am deutlichsten, die mit der Wachstumsphase zusammenhängen: wenn das Wachstum des nachfolgenden Zyklus teilweise dadurch zustande kommt, daß dem vorangegangenen Zyklus Nachfrager abgeworben werden, wodurch dieser in die Reifephase gelangt. So kam der Sommerfrischenzyklus durch das Wachstum des Autohaupturlaubszyklus in der Nachkriegszeit in die Reifephase, und dieser wieder Mitte der siebziger Jahre durch das Wachstum des Flugcharterzyklus.

Mit jedem neuen Haupturlaubszyklus wurden schnellere Verkehrsmittel benutzt. Der Sommerfrischenzyklus war eng mit der Ausbreitung des Eisenbahnnetzes verbunden. Der technische Fortschritt im Kraftfahrzeugbau und der Ausbau des Autobahnnetzes erlaubten im Autohaupturlaubszyklus höhere Reisegeschwindigkeiten. Schließlich werden im Flugcharter-tourismus die Reisedistanzen noch rascher überwunden; das Flugzeug ist mittlerweile durch die Verbilligung der Flugtarife und durch den Einsatz von Großraumflugzeugen zu einem Massenverkehrsmittel geworden. Die mit jedem Zyklus zunehmende Reisegeschwindigkeit dehnte auch die Reichweite der Marktgebiete weiter aus. Mit dem erweiterten Einzugsgebiet vergrößerte sich jeweils das gesamte Nachfragevolumen.

Der Wintersportzyklus ist der erste Zyklus, der nicht einen Haupturlaub, sondern einen Zweit- oder Mehrfachurlaub betrifft. Seine Anfänge reichen bis vor den Zweiten Weltkrieg zurück, der entscheidende Wachstumsdurchbruch gelang in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre und dürfte derzeit zu Ende gehen.

Der Städtereisenzyklus ist der jüngste Mehrfachreisenzyklus, seine Expansion dauert erst wenige Jahre. In den achtziger Jahren bestimmt der Städtetourismus maßgeblich die Wachstumsrate des westeuropäischen Reiseverkehrs.

Dieses Produktzyklenkonzept wird im folgenden konkretisiert, indem die spezifischen Wettbewerbsverhältnisse (einschließlich der Produktions- und Standortbedingungen) der verschiedenen Zyklusphasen und ihre Unterschiede zwischen den Produktzyklen dargelegt werden.

Wettbewerbsbedingungen in den Zyklusphasen

Innovationsphase

Einen "neuen Urlaubsstil" kreieren großstädtische obere Einkommens- und Bildungsschichten mit "elitären" Ansprüchen. Dementsprechend stellen initiativ und risikofreudige Unternehmer ein serviceintensives Qualitätsangebot bereit. Da in diesem Stadium das Urlaubsprogramm noch nicht voll entwickelt ist, entdecken die Urlauber immer wieder neue Bedürfnisse und Anforderungen an improvisationsfähige, qualifizierte Arbeitskräfte. Skill-gebundenes Know-how und eine einzigartige, in ihrer Komplexität bewertete Landschaft (gemäß den "ästhetischen" Werthaltungen der "frühen" Nachfrager) sind die entscheidenden Produktions- und Standortfaktoren. Sie bestimmen in einer Situation des Produktwettbewerbs die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit eines Urlaubsortes, vorausgesetzt, daß dieser an ein modernes Verkehrsnetz (als notwendige Standortbedingung für den Marktzutritt) angeschlossen ist.

Wachstumsphase

In dieser Phase treten "neue", nicht mehr der obersten Gesellschaftsschicht angehörende Nachfrager in den Markt ein. Diese Gäste aus mittleren bis niedrigen (in der späteren Wachstumsphase der Haupturlaubszyklen) Einkommensschichten haben ein einkommenselastisches und preisbewußtes Konsumverhalten.

Dabei ist die Einkommens- und Preiselastizität der Sommerhaupturlauber größer als die der Mehrfachreisenden. Bei den Mehrfachreisenden treten nämlich niedrige Einkommensschichten nicht mehr oder viel seltener in den Markt ein. Damit gewinnen Produkteigenschaften im Vergleich zu den Preisen für die Nachfragedynamik der Wachstumsphase eine erhebliche Bedeutung. Der unterschiedliche Preisdruck

und der unterschiedliche Entwicklungsprozeß bei den Produkten ist schließlich auch — zumindest teilweise — mit gegensätzlichen räumlichen Tendenzen verbunden: In der Wachstumsphase wirken bei den Sommerhaupturlaubszyklen prinzipiell zentrifugale Kräfte, sodaß sich der Fremdenverkehrsmarkt räumlich ausbreitet, während bei den — bisherigen — Mehrfachreisenzyklen Intensivierungsprozesse mit räumlichen Konzentrationstendenzen vorherrschen

Haupturlaubszyklen

Auf die preisdrückenden Nachfragebedingungen stellen sich die Anbieter mit einer Verbilligung ein, indem sie das Leistungsangebot standardisieren und auf billigeren Standorten investieren. Durch die einfachere Ausstattung der die Kapazitäten erweiternden Bauten verringern sich die Abschreibungen, und durch die extensiveren Serviceleistungen sinken die Arbeitskosten der weniger qualifizierten Arbeitskräfte. In Österreich hat sich die Vereinheitlichung vor allem in kleineren Gast- und Beherbergungsbetrieben vollzogen. Die Kapitalmobilität setzt eine Änderung der Einstellung der Urlauber zur Landschaft voraus. Sie bewerten vorwiegend jene Aspekte der Landschaft, die für ihre Hauptbeschäftigung im Urlaub wichtig sind, aus einer "funktionalen Perspektive". Durch diese Zerlegung der Anforderungen an die Landschaft eignen sich mehr Standorte für ein touristisches Angebot. Im frühen Stadium der Wachstumsphase orientieren sich die Nachfrager noch relativ eng an den Standorten der Innovationsphase, da sie das Urlaubsverhalten der "elitären Gruppen" nachahmen. Mit zunehmender Dauer der Wachstumsphase nehmen die "sozialen Distanzen" zwischen diesen beiden Nachfragergruppen zu, sodaß das Nachahmungsverhalten unterbleibt und eine besondere Berücksichtigung landschaftlicher Standortfaktoren aus diesem Grund fast ganz wegfällt.

Das regionale Ausbreitungsmuster (d. h. die Dezentralisierung) des Sommerreiseverkehrs wird von der Wachstumsdynamik der Nachfrage und vom Gefälle der Bodenrente (in Abhängigkeit von den Verkehrsmitteln der Urlauber) bestimmt. Dementsprechend unterscheiden sich die regionalen Wachstumsmuster der drei Haupturlaubszyklen.

Die Wachstumsraten des Sommerfrischenzyklus waren niedriger als jene des Autohaupturlaubszyklus, und die kleinere Reichweite der nicht motorisierten Urlauber begrenzte das Randwachstum der traditionellen Sommerfrischenzentren. Deshalb vollzog sich im Sommerfrischenzyklus ein beträchtlicher Teil des Wachstums nicht in den bestehenden hochrangigen Fremdenverkehrszentren, sondern in kleineren, an der Eisenbahn gelegenen Nachbarorten. Bei diesem punktförmigen Wachstumsmuster bildete sich eine

Hierarchie von (traditionellen) Fremdenverkehrsorten aus

Die große Dynamik des Autohaupturlaubs führte dagegen zu einer räumlich-sektoralen Entflechtung in Badegebiete einerseits und in Wandergebiete andererseits, da die Bodenkapazitäten an den Badeseen für eine gemischte Nutzung zu knapp waren.

Weiters ermöglichte die größere Beweglichkeit der motorisierten Urlauber eine innerregionale Funktionsteilung. Kleinere Fremdenverkehrsorte "ersparten" es sich, vielfältige oder kapitalintensive Einrichtungen der Fremdenverkehrsinfrastruktur (mit geringer Teilbarkeit) bereitzustellen. Positive externe Effekte von benachbarten Urlaubszentren verringerten somit den öffentlichen Kapitalbedarf der kleineren Orte und senkten die Eintrittsbarriere in den Autohaupturlaubszyklus. Um die "teuren" Fremdenverkehrszentren mit Qualitätsbetrieben und einer vielfältigen Fremdenverkehrsinfrastruktur gruppierten sich auf billigeren Standorten Schlafzonen und Schlaforte mit vielen kleinen Billigquartieren (Privatquartiere, gewerbliche C/D-Betriebe) bzw. wertschöpfungsextraktiven Campingplätzen (vor allem in den Baderegionen). In der Wachstumsphase des Autohaupturlaubszyklus entstanden somit intensive Fremdenverkehrsagglomerationen mit einem von Zentren ausgehenden Gefälle der Preise, Betriebsstruktur und des Intensitätsgrades. Wegen der hohen Distanzsensibilität der im Durchschnitt jüngeren und sehr einkommenselastischen Badeurlauber bildeten sich an den Badeseen schmale bandförmige Agglomerationen mit sehr hoher Nächtigungsintensität. In den intensiven Wanderagglomerationen war die Nachfragekonzentration der im Durchschnitt älteren und weniger einkommenselastischen Gäste schwächer. Dort hat sich aufgrund der netzartigen Wanderwege das alte Siedlungsnetz mit den "zentralen Orten" als Mittelpunkten gleichsam reproduziert.

Schließlich bewegte sich der Autohaupturlaub mit fortschreitender Wachstumsphase aus den intensiven Fremdenverkehrsagglomerationen heraus, um sich in weniger intensiven Randregionen (meist Bergwangergebiete, die im Osten und Südosten angeschlossen) auszubreiten. Damit war das Maximum der regionalen Dezentralisierung des Autohaupturlaubs (somit des Sommerreiseverkehrs) in den Alpen erreicht. Der Autohaupturlaubszyklus gelangte (innerhalb der westeuropäischen Industriestaaten) an seine "regionale Peripherie".

Während der Sommerfrischenzyklus in erster Linie ein absatzmarktorientierter Binnentourismus war, läßt sich auf den Autohaupturlaubszyklus die Präferenzhypothese aus der Außenhandelstheorie (Linder, 1961) anwenden: Wegen der Ähnlichkeit der Nachfragepräferenzen zwischen Binnen- und Exportmarkt stellt der Außenhandel nichts anderes als eine Ausdehnung des Handels vom Inland auf das benach-

barte Ausland dar. Die günstige Erreichbarkeit mit dem Pkw (bequeme Anreise in einem Tag) und das Fehlen von Sprachbarrieren verschafften Österreich damals, als viele Deutsche die ersten Urlaubserfahrungen sammelten, auf dem deutschen Reisemarkt internationale Wettbewerbsvorteile. Ein Urlaub in Österreich kam den Lebensgewohnheiten der Deutschen sehr nahe und war vergleichsweise billig. Demnach hing in Österreich die Dynamik des Autohaupturlaubszyklus eng mit der Entwicklung der Reiseintensität in der BRD zusammen.

Im Flugcharterzyklus gibt es kein kleinbetriebliches, sondern ein großbetriebliches (den Bedingungen vieler Industrieproduktionen entsprechendes) Wachstumsmuster. Die großteils von Reiseveranstaltern organisierten Reisen begünstigen die Ausnutzung von Großbetriebsvorteilen in Großraumflugzeugen und Großhotels. Dadurch kommt es zu einer Stückkostendegression im Bereich des Transports und der Beherbergung bzw. Verpflegung. Darüber hinaus werden wenig industrialisierte Zielländer mit niedrigen Arbeitskosten und niedrigen Bodenpreisen angefliegen. Der Haupturlaub ist damit in die "internationale Peripherie" eingedrungen, für die Standorte des Sommerhaupturlaubs wird die Absatzmarktorientierung weitgehend hinfällig. Der Flugchartertourismus stellt, dem Faktorkostenansatz in der Außenhandels-theorie (Heckscher-Ohlin-Theorie) entsprechend, einen internationalen Handel zwischen Industriestaaten und weniger entwickelten Ländern dar.

Mehrfachreisenzyklen

Auf den Städtereisenzklus treffen teilweise ähnliche Wachstums- und Standortbedingungen (hoher Organisationsgrad, Flugzeug als häufig benutztes Reiseverkehrsmittel, geringere Beweglichkeit am Aufenthaltsort) wie auf den Flugcharterzyklus zu. Deshalb werden auch hier auf der Angebotsseite "Großbetriebsvorteile" genutzt — umso mehr, als sich die Besichtigungs- und Unterhaltungsgelegenheiten auf die Innenstädte konzentrierten und die teuren Grundstücke (in Stadtkernnähe) erst bei einer intensiven Nutzung "rentabel" werden. Da in großen Hotels eine effiziente Bewältigung von komplexen Organisationsaufgaben von großer Bedeutung ist, wird ein leistungsfähiges Management zu einem der wichtigsten Produktionsfaktoren. Durch den hohen Investitions- und Kapitalbedarf großer Hotels ist vielen Hotelgründern eine Eintrittsbarriere gesetzt, die häufig von multinationalen Konzernen überwunden wird. In diesen Unternehmungen sind nicht selten Hotels mit Verkehrsbetrieben (z. B. Fluggesellschaften) und/oder Reisebüros organisatorisch-rechtlich zusammengefaßt. Durch eine derartige "vertikale Integration" wird (wegen der fehlenden Lagerfähigkeit von Dienstlei-

stungen) das hohe Absatz- und Produktionsrisiko von großen Dienstleistungsbetrieben durch Verlagerung in den internen Unternehmensbereich abgeschwächt.

Als Mehrfachreisender ("Dritturlauber") ist der Städtereisende im Durchschnitt einkommensstärker, jünger, reiseerfahrener, gebildeter (beherrscht z. B. Fremdsprachen) und reist von weiter an Kaufkraft und Erlebnisansprüche drücken sich in hohen Tagesausgaben und in einer kurzen Aufenthaltsdauer aus. Mit der abnehmenden Erlebnis- und Unterhaltungstiefe sinkt nach einigen Tagen der Grenznutzen eines zusätzlichen Aufenthaltstags unter die (hohen) Tagesausgaben (z. B. in Wien im Jahr 1984: etwa 2.500 S). Im Gegensatz zum Flugcharterzyklus findet der Städtereisenzklus hauptsächlich zwischen hochentwickelten Industriestaaten der Welt unter ähnlichen Bedingungen wie der "intra-industrielle" Außenhandel mit Industriegütern statt: Zwei Länder liefern einander jeweils die gleichen Güter (z. B. Autos), aber in unterschiedlichen Typen. Auf den Städtereisenzklus übertragen, exportiert Österreich "Wien", "Salzburg" u. a. und importiert "Venedig", "Paris", "Tokio" u. a. Angesichts der großen räumlichen Reichweite der Städtereisen wurden die Reiseveranstalter auf der Nachfrageseite zu einem wichtigen Motor der Entwicklung. Durch die Planung und Organisation der Reise nehmen sie dem Kunden großteils das Risiko unzulänglicher Information ab. Die Reisebüros verringern den gerade bei Reisen in weit entfernte Großstädte für Individualreisende beträchtlichen zeitlichen Organisationsaufwand. Darüber hinaus üben große Reiseveranstalter aufgrund ihrer Marktmacht (als Nachfrager großer Mengen) einen gewissen Druck auf die Verbilligung der Städtereisen aus.

Die Städtereisen führen nicht immer über lange Distanzen, sodaß neben dem Flugzeug vor allem auch Straßenverkehrsmittel (Bus, Pkw) zur An- und Rückreise benutzt werden. Dadurch wird die Intensivierung auf teuren Grundstücken im Stadtkern (ähnlich wie beim Autohaupturlaubszyklus) durch eine Agglomerationsbildung ergänzt, indem sich auf billigeren Standorten am günstig gelegenen Stadtrand (an den "Einfahrtstoren" der Autobahnen) und im Stadtumland "Schlaforte" (bzw. -viertel) und "Ausflugsorte" anordnen. Schließlich kommt durch die "multi-destination programs" ein weiteres, wenn auch bisher noch nicht sehr ausgeprägtes regionales Ausbreitungsmuster des Städtereisenzklus hinzu. Insbesondere Übersee-Gäste besuchen bei ihren Europareisen mehrere Städte und gelegentlich Zielorte zur Ausübung nicht-städtischer Urlaubsaktivitäten. Diese Zwischen-Zielorte bekommen somit auch Wachstumsimpulse vom Städtereisenzklus, sofern sie für eine erlebnisreiche Urlaubsbetätigung hervorragend geeignet sind und im Routennetz der Städtereisen liegen (z. B. Wachau).

Im Wintersportzyklus hat die Wachstumsphase zu einer Kapitalintensivierung der Infrastruktur und zu einer regionalen Konzentration in Richtung schneesicherer, höhergelegener Regionen (z. B. in den Tal-schlüssen oder auf Pässen; *Lichtenberger, 1976*) geführt.

Als "Zweiturlauber" ist der typische Winterurlauber ebenfalls einkommensstärker und jünger als der typische Sommerurlauber. Der Wintersportler reist relativ häufig auch ohne Kinder in die Winterurlaubsgebiete. Ein wichtiger Wachstumsimpuls ging von der Sportartikelindustrie aus. Die Entwicklung des Sportgerätes und der Pisten ("Schiautobahnen") erleichterte breiteren Bevölkerungskreisen das alpine Schifahren. Obwohl im Wintersport das Produkt teilweise homogener wurde, wurde es nicht billiger. Dieser scheinbare Widerspruch ergibt sich daraus, daß Schifahren eine Fortbewegung ist und damit die Entwicklung von Schipisten bis zu einem gewissen Grad den "Entwicklungsregeln" von Verkehrssystemen folgt. Die Standardisierung (z. B. im Aufstiegsbereich) führte sehr wohl zu einer Verbilligung pro Entfernungseinheit, sogleich aber erhöhte sich mit der technischen Entwicklung die Verkehrsleistung. Das Pistenetz wurde ausgebaut, erweitert und teilweise zu einem Netzwerk verknüpft. Mit zunehmender Entwicklungs- und Erschließungsdauer von Schigebieten legten die Schifahrer mehr "Schikilometer" pro Tag zurück. Die Verbilligung je Entfernungseinheit geht also durch die Zunahme der Weglängen wieder verloren.

Die hohe Kapitalintensität der Infrastruktur (durch Vernetzung der Pisten zu "Schigroßräumen", durch den Einsatz von Schneekanonen zur Verminderung des Auslastungsrisikos u. a.) setzt neuen Wintersportgebieten hohe Eintrittsbarrieren. In den letzten Jahren wurden nur noch wenige höherrangige Schigebiete neu aufgeschlossen. In den Ostalpen paßte sich das Beherbergungsangebot nicht in dem Maß der großbetrieblichen Infrastruktur an wie etwa in den "integriert" entwickelten "Schistationen" in Frankreich. Dennoch wurde in den intensiven alpinen Kernregionen das Beherbergungsangebot durch den Winterreiseverkehr stark umgeformt. Das Bettenangebot wurde auf die höheren Qualitätsansprüche der einkommensstärkeren Wintergäste umgerüstet. Durch den Zweisaisonbetrieb amortisierte sich der höhere Investitionsbetrag relativ rasch.

Reifephase

In der Reifephase tritt eine Sättigung der Gesamtnachfrage ein, und der "ausgereifte" Urlaubsstil wird zu einem "inferioren" Gut. Am Wachstumsende verschärfen sich die Wettbewerbsbedingungen zu einem Verdrängungswettbewerb, der sich räumlich als ein Einengungsprozeß ausdrückt. In diesem

Kampf um Marktanteile wenden die Fremdenverkehrsanbieter entweder eine Preisstrategie oder eine Strategie der Produktdifferenzierung an.

Über eine Billigpreisstrategie können jene Regionen ihre Marktposition verbessern, die in der Nähe wichtiger Herkunftsgebiete liegen, sodaß sie von weniger "mobilen" Individualurlaubern (Pensionisten, Familien mit Kindern) leicht aufgesucht werden können. Dabei handelt es sich um extensive Regionen, die in der Wachstumsphase nicht oder nur selten aufgesucht wurden. Es kann somit in der Reifephase — in geringem Ausmaß — zu einer neuerlichen räumlichen Umschichtung des Fremdenverkehrs kommen. Die Verlagerung erfolgt nicht in Richtung "Peripherie" (wie dies analog zur Verlagerung von leicht transportierbaren Industrieprodukten gefolgert werden könnte), sondern wegen der Transportkostenempfindlichkeit dieser besonders preisbewußten Urlauber in Richtung (Nachfrage-)Zentrum: Das Einzugsgebiet verengt sich.

Weiters wird auch in manchen intensiven, von der Dynamik der Wachstumsphase geprägten Regionen teilweise eine Preisstrategie verwirklicht. Versicherungen, Betriebe, Vereine u. a. bauten auf traditionellen Standorten "Heime" oder adaptierten große Hotels, die sie aus einer Liquidationsmasse günstig erwarben, zu "Heimen". Auf diese Weise entstand in der Reifephase des Sommerfrischenszyklus ein "Sozialtourismus" mit gestützten Preisen auf "internen" Märkten. Die Ausbildung von Zweitwohnsitzen ist eine andere Art der in der Reifephase verstärkt auftretenden Ausschaltung des Urlaubsmarktes. Im Autohaupturlaubszyklus setzen größere Beherbergungsbetriebe in zweisaisonalen Intensivgebieten das absatzpolitische Instrument einer "zeitlichen Preisdifferenzierung" ein, indem sie für einen Sommeraufenthalt die Preise nach den (kurzfristigen) Grenzkosten und nicht nach den höheren Durchschnittskosten (wie für Winteraufenthalte) festlegen.

Mit der Produktdifferenzierung (-spezialisierung) wird versucht, bestehende Regionalmärkte intensiver zu durchdringen. Durch neue Bestandteile im Fremdenverkehrsangebot wird die Wertschöpfung gesteigert. Wenn die Produktdifferenzierung marktgerecht gestaltet wird, entsprechen die Produktmerkmale besser den Anforderungen der Nachfrager. Die Nachfrager erzielen einen höheren Grenznutzen und sind dafür bereit, einen höheren Preis zu zahlen. Die Steigerung der Wertschöpfung ergibt sich demnach primär aus einer Anhebung der Qualität. Eine Produktdifferenzierung ist eine managementintensive (insbesondere marketingintensive) Strategie, wobei "externe Effekte" den wirtschaftlichen Erfolg besonders beeinflussen, sodaß dem Staat wichtige Gestaltungs-, Koordinierungs- und Förderungsaufgaben zukommen. Ein Wettbewerb mit Produkten schwächt den Ertrag weniger ab als ein Preiswettbewerb, weil es für jedes

Spezialprodukt eine "autonome Kernnachfrage" gibt, die das Ausmaß der auf Austauschbarkeit begründeten Produktkonkurrenz verringert (Kaufer, 1980). Je mehr ein touristisches Angebot auf regionstypische, anderswo nicht vorkommende Ressourcen spezialisiert wird, desto besser ist es vor Nachahmung durch Konkurrenten geschützt.

In der Reifephase des Sommerfrischenzyklus wurde in Österreich kaum versucht, durch Spezialprodukte im Verdrängungswettbewerb zu bestehen. Die Etikettierung als "Luftkurort" ist eines der seltenen Beispiele. In der derzeitigen Reifephase des Autohaupturlaubszyklus bieten der Wertewandel der Urlauber (Opaschowski, 1985: "Öfter, kürzer und intensiver") und die Tendenz zu vermehrter Freizeit günstige Voraussetzungen für eine Spezialisierung im Segment der Mehrfach- und Kurzurlaubsreisen. Der in Winterurlaubsgebieten abnehmende Anteil alpiner Schifahrer bzw. die immer kürzere Zeit, die die Schifahrer pro Tag auf Schipisten verbringen, erweitern die Möglichkeiten für eine Produktdifferenzierung im Wintersportzyklus (z. B. Winterfrischenformen).

Schrumpfungphase

Bei stabilen Konkurrenzverhältnissen spielen in dieser letzten Phase besondere Absatzstrategien keine Rolle mehr. Die weitgehend einkommensunelastischen Gäste scheiden nach und nach als Nachfrager aus dem Markt aus, werden aber nicht von neuen Gästeschieden ersetzt.

Wettbewerbsposition des steirischen Fremdenverkehrs

Das in den vorstehenden zwei Abschnitten entwickelte theoretische Erklärungskonzept soll nun angewendet werden, um die längerfristige Entwicklung des steirischen Fremdenverkehrs zu interpretieren. Insbesondere soll gezeigt werden, wie sich die Wettbewerbsbedingungen innerhalb der Zyklen und von Zyklus zu Zyklus zum komparativen Vorteil oder Nachteil der steirischen Fremdenverkehrsstandorte verschoben haben.

Sommerfrischenzyklus

Die Steiermark hatte im Sommerfrischenzyklus die größten Standort- und Wettbewerbsvorteile. Sie war den ganzen Zyklus hindurch durch ihre Lage zu einem nahen Absatzmarkt begünstigt und konnte zudem in jeder Zyklusphase ein konkurrenzfähiges Angebot bereitstellen.

Einzelne steirische Regionen nahmen bereits in der Innovationsphase, als aristokratische und großbürgerliche Wiener gesellige Sommerfrischenreisen unternahmen oder sich auf Kur begaben, am Marktgeschehen teil. Diese Gäste bevorzugten für ihre Zerstreuung (etwa bei Jagden) walddreiche, romantische Landschaften mit bizarren Formen und einzigartiger Hochgebirgskulisse als "Szenerie". Diese Standortanforderungen begünstigten den Ostteil (Nähe zu Wien) der nördlichen Kalkalpen. Im Salzkammergut (einschließlich Ausseerland), wo der ärarische Besitz ein zusätzlicher Faktor für die Aufenthalte des Kaiserhauses war, und am Semmering (sowie in Baden und Gastein) bildeten sich hochrangige Fremdenverkehrszentren aus.

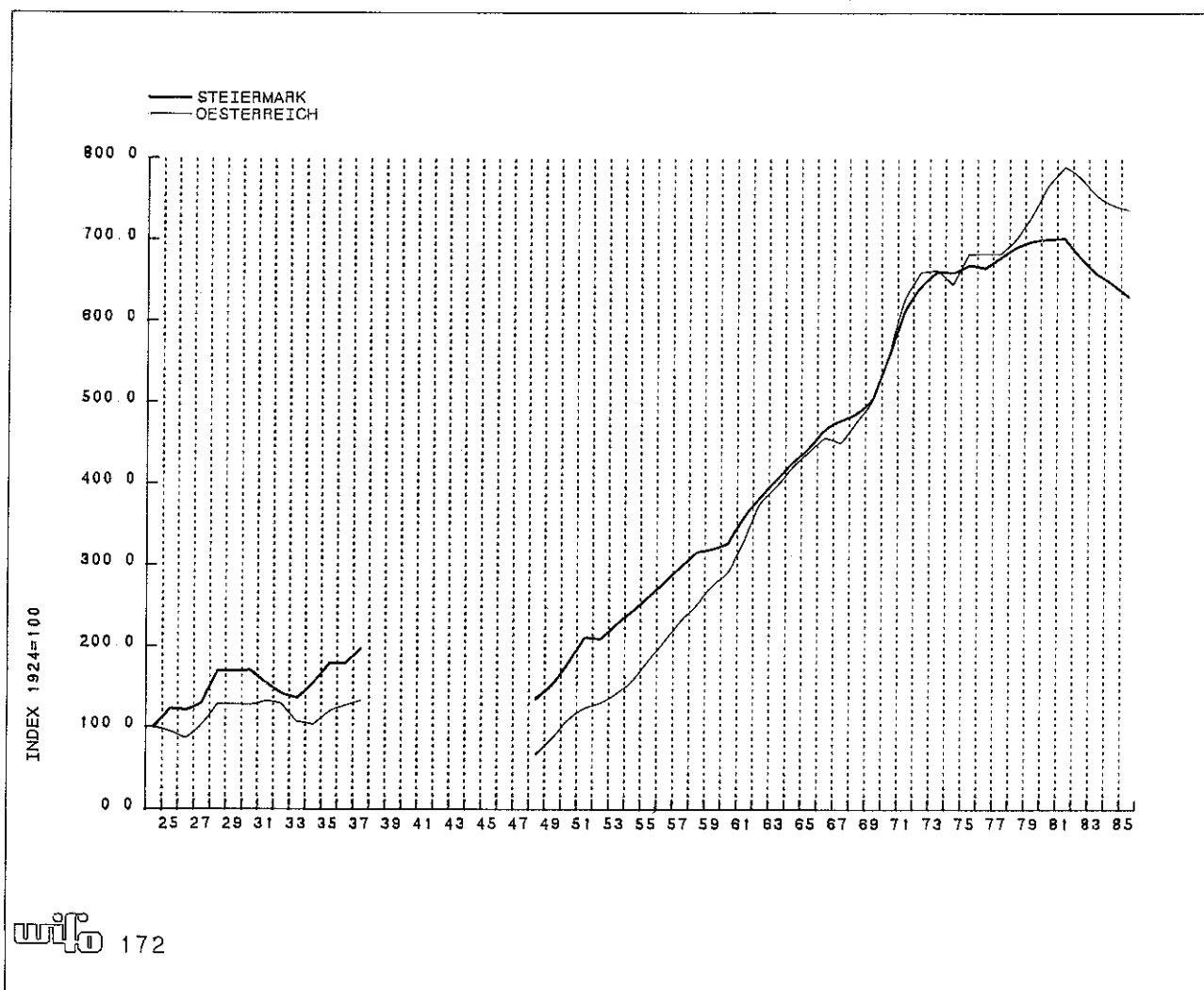
In der Wachstumsphase nutzte dann die steirische Fremdenverkehrswirtschaft die Standortgunst der Nähe zu Wien zu den größten Marktanteilsgewinnen. Allerdings bedeutete infolge der schwächeren Nachfragedynamik des Sommerfrischenzyklus (im Vergleich zum Autohaupturlaubszyklus) die Periode der größten Marktanteilsgewinne nicht auch zugleich die Periode des größten Wachstums. Der "Konkurrenzeffekt" war kleiner als der "Struktureffekt". Immerhin betrug in der Zwischenkriegszeit (1924 bis 1937) das Nächtigungswachstum in der Steiermark im Jahresdurchschnitt 5,4% (Österreich +2,3% pro Jahr). Und dieses überdurchschnittliche Wachstum brachte der Steiermark am Ende der Periode einen Marktanteil von 13% (1937) der gesamtösterreichischen Nächtigungen. In der Marktstellung innerhalb Österreichs wurde die Steiermark nur von Niederösterreich (27,8%) deutlich übertroffen, das durch seine noch größere Absatznähe bereits zu Beginn der Wachstumsphase die Hälfte der Nächtigungen von Wienern in Österreich (1925 54,0%) und damit die meisten Nächtigungen der Inländer (1925 42,9%) an sich zog. Auf die Steiermark folgten in der Marktstärke Tirol (1937 11,3% der gesamten Nächtigungen in Österreich) und Oberösterreich (11,2%).

Die in der Zwischenkriegszeit in den Urlaubsmarkt eintretenden kleinbürgerlichen Sommerfrischler bewerteten als Landschaftsvorzüge hauptsächlich Wald, Wiese und damit "frische Luft" sowie die Gelegenheiten für nicht allzu anstrengende Spaziergänge. Diese Standortanforderungen begünstigten in der Steiermark inneralpine Becken und Haupttäler. Im oberen Ennstal (Schladming, Ramsau am Dachstein), im oberen Murtal (Murau, Oberwölz), im Mürztal (Neuberg an der Mürz, Kapellen und der Sonderfall Mariazell) sowie im Aflenzener Becken entwickelten sich mittelrangige Sommerfrischenorte. Daneben entfaltete sich Bad Gleichenberg als (mittelrangiger) Kurort.

Die Steiermark setzte sich auch im Preiswettbewerb der Reifephase recht erfolgreich durch. Neben dem sozialtouristischen Angebot in entwickelten traditionellen Regionen (vor allem um den Semmering, im

Abbildung 2

Entwicklung der Übernachtungen im Fremdenverkehrsyear



Fremdenverkehrsyear: z. B. 1924 = November 1923 bis Oktober 1924

Mürztal und im Aflenzener Becken) bot sie dem Sommerfrischenzirkel mit dem Joglland eine zusätzliche, nahe gelegene Billigregion an. In diesen Sommerfrischenorten um den waldreichen Wechsel und in den Fischbacher Alpen bevorzugten ältere Wiener (Stamm-)Gäste die billigen C/D-Betriebe (mit Gelegenheit zur Vollpension) und Wiener Familien mit Kindern die Privatquartiere (viele davon auf Bauernhöfen). Aufgrund der preislichen Wettbewerbsstärke wuchs in der Steiermark die Nachfrage von Wiener Sommerurlaubern stärker als in den übrigen Bundesländern — insbesondere als sich der Autohaupturlaub so weit durchsetzte, daß das Sommerurlaubsland Österreich kaum noch zusätzliche Wiener Gäste anziehen konnte. Während in den fünfziger Jahren die Sommernachfrage der Wiener in der Steiermark (Nachtigungen zwischen 1953 und 1961 +5,2% pro Jahr) kaum rascher stieg als in Gesamtösterreich

(+4,7% pro Jahr), öffnete sich in den sechziger Jahren eine Wachstumsschere. In dieser Periode des Verdrängungswettbewerbs nahmen in den Sommerhalbjahren die Nachtigungen von Wienern in Österreich jährlich nur um 0,4% (1961/1973), in der Steiermark hingegen um 3,9% zu. Dadurch erhöhte sich in etwas mehr als einem Jahrzehnt der Marktanteil der Steiermark um rund 10 Prozentpunkte, von 18,5% (Sommerhalbjahr 1961) auf 27,7% (1973). Seit Beginn der Schrumpfungsphase (1972) verringert sich die Nachfrage auf dem Wiener Teilmarkt, indem der Hotellerie aus demographischen Gründen und — in geringerem Ausmaß — durch Errichtung von Zweitwohnungen immer mehr Gäste verlorengehen. Die Nachtigungen der Wiener nahmen zwischen den Sommerhalbjahren 1973 und 1981 in Österreich jährlich um 2,2%, nach 1981 sogar um 3,4% ab. In der Steiermark sanken die Nachtigungen der Wiener et-

Übersicht 1

Entwicklung der Übernachtungen in der Steiermark und in Österreich

Fremdenverkehrsjahr	Steiermark			Österreich		
	In 1 000	Index		In 1 000	Index	
		1924 = 100	In % von Österreich		1924 = 100	In % von Österreich
1924	1 345,0	100,0	8,76	15 360,0	100,0	
1925	1 676,1	124,6	11,41	14 684,7	95,6	
1926	1 623,9	120,7	12,17	13 348,3	86,9	
1927	1 750,4	130,1	11,01	15 899,5	103,5	
1928	2 302,1	171,2	11,60	19 841,2	129,2	
1929	2 278,3	169,4	11,43	19 925,0	129,7	
1930	2 320,9	172,6	11,85	19 584,1	127,5	
1931	2 083,1	154,9	10,12	20 584,0	134,0	
1932	1 895,9	141,0	9,54	19 880,1	129,4	
1933	1 824,8	135,7	11,05	16 517,7	107,5	
1934	2 071,9	154,0	13,03	15 900,5	103,5	
1935	2 421,2	180,0	12,99	18 633,2	121,3	
1936	2 398,2	178,3	12,22	19 628,9	127,8	
1937	2 671,6	198,6	12,97	20 595,3	134,1	
1938 bis 1947						
1948	1 835,4	136,5	17,42	10 538,1	68,6	
1949	2 045,7	152,1	15,18	13 479,7	87,8	
1950	2 411,5	179,3	14,05	17 154,1	111,7	
1951	2 850,4	211,9	14,83	19 220,1	125,1	
1952	2 792,6	207,6	13,98	19 981,0	130,1	
1953	3 074,8	228,6	14,08	21 838,4	142,2	
1954	3 259,4	242,3	13,58	23 996,9	156,2	
1955	3 519,9	261,7	12,55	28 056,0	182,7	
1956	3 740,7	278,1	11,82	31 654,8	206,1	
1957	4 021,6	299,0	11,30	35 584,5	231,7	
1958	4 262,3	316,9	11,07	38 517,2	250,8	
1959	4 297,2	319,5	10,14	42 383,2	275,9	
1960	4 393,0	326,6	9,84	44 649,4	290,7	
1961	4 860,9	361,4	9,57	50 767,4	330,5	
1962	5 175,2	384,8	8,92	58 025,7	377,8	
1963	5 433,5	404,0	8,93	60 816,2	395,9	
1964	5 744,4	427,1	8,89	64 622,4	420,7	
1965	5 939,4	441,6	8,81	67 441,7	439,1	
1966	6 297,7	468,2	8,98	70 149,0	456,7	
1967	6 440,0	478,8	9,33	69 050,8	449,5	
1968	6 525,7	485,2	8,93	73 094,7	475,9	
1969	6 755,7	502,3	8,78	76 940,4	500,9	
1970	7 443,5	553,4	8,67	85 824,1	558,8	
1971	8 266,4	614,8	8,57	96 490,1	628,2	
1972	8 669,8	644,6	8,55	101 432,0	660,4	
1973	8 896,1	661,4	8,73	101 892,7	663,4	
1974	8 854,9	658,4	8,94	99 006,2	644,6	
1975	9 009,7	669,9	8,59	104 846,8	682,6	
1976	8 935,3	664,3	8,51	105 004,5	683,6	
1977	9 114,2	677,6	8,69	104 838,8	682,5	
1978	9 318,9	692,9	8,64	107 808,1	701,9	
1979	9 411,0	699,7	8,38	112 242,1	730,7	
1980	9 441,3	702,0	8,00	118 023,6	768,4	
1981	9 456,2	703,1	7,80	121 302,9	789,7	
1982	9 094,2	676,1	7,62	119 315,6	776,8	
1983	8 830,0	656,5	7,63	115 669,6	753,1	
1984	8 688,8	646,0	7,63	113 949,9	741,9	
1985	8 456,5	628,7	7,48	113 009,9	735,7	

Durchschnittliche jährliche Veränderung in %

1924/1937	+ 5,4	+ 2,3
1951/1961	+ 5,5	+ 10,2
1961/1973	+ 5,2	+ 6,0
1973/1981	+ 0,8	+ 2,2
1981/1985	- 2,8	- 1,8

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Fremdenverkehrsjahr: z B 1924 = November 1923 bis Oktober 1924

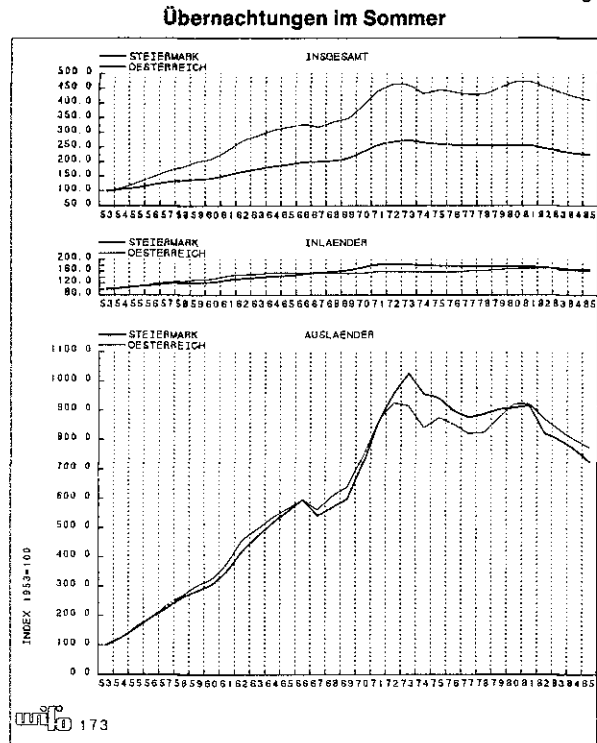
Übersicht 2

Übernachtungen im Sommerhalbjahr

	Steiermark		Österreich	
	In 1 000	Index	Marktanteil	Index
1953	2 338,7	100,0	14,14	100,0
1954	2 489,9	106,5	13,51	111,4
1955	2 685,3	114,8	12,38	131,1
1956	2 879,2	123,1	11,66	149,2
1957	3 098,0	132,5	11,04	169,6
1958	3 273,8	140,0	10,78	183,6
1959	3 285,0	140,5	9,85	201,6
1960	3 353,4	143,4	9,62	210,8
1961	3 694,2	158,0	9,34	239,2
1962	3 922,8	167,7	8,64	274,3
1963	4 170,8	178,3	8,71	289,7
1964	4 399,1	188,1	8,59	309,6
1965	4 451,1	190,3	8,43	319,1
1966	4 727,3	202,1	8,68	329,4
1967	4 680,3	200,1	8,91	317,4
1968	4 822,1	206,2	8,66	336,7
1969	4 947,2	211,5	8,60	347,9
1970	5 478,4	234,3	8,46	391,5
1971	6 122,6	261,8	8,33	444,1
1972	6 334,1	270,8	8,21	466,6
1973	6 462,6	276,3	8,47	461,3
1974	6 136,7	262,4	8,61	430,6
1975	6 091,7	260,5	8,26	445,7
1976	5 965,8	255,1	8,27	435,9
1977	5 964,5	255,0	8,45	426,9
1978	5 925,9	253,4	8,35	429,1
1979	5 994,9	256,3	8,02	452,2
1980	5 965,1	255,1	7,63	472,9
1981	6 014,1	257,2	7,69	472,8
1982	5 673,0	242,6	7,57	452,8
1983	5 533,6	236,6	7,66	436,8
1984	5 363,5	229,3	7,72	420,3
1985	5 183,8	221,7	7,66	409,3

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

Abbildung 3



Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

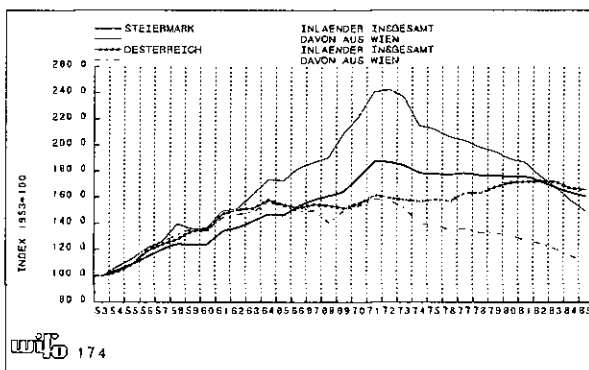
Übernachtungen von Inländern im Sommerhalbjahr

	Steiermark			Österreich						
	Insgesamt In 1.000	Index 1953 = 100	Marktanteil In % von Öster- reich	Aus Wien Insgesamt In 1.000	Index 1953 = 100	Marktanteil In % von Öster- reich	Insgesamt In 1.000	Index 1953 = 100	Aus Wien In 1.000	Index 1953 = 100
1953	2 084,4	100,0	21,04	1 021,6	100,0	17,85	9 905,0	100,0	5 724,6	100,0
1954	2 172,8	104,2	21,28	1 095,8	107,3	18,25	10 210,9	103,1	6 004,4	104,9
1955	2 278,5	109,3	21,09	1 159,7	113,5	18,51	10 803,7	109,1	6 263,9	109,4
1956	2 389,0	114,6	20,22	1 246,0	122,0	18,02	11 815,6	119,3	6 912,9	120,8
1957	2 524,2	121,1	20,54	1 289,9	126,3	17,86	12 290,7	124,1	7 220,6	126,1
1958	2 605,3	125,0	20,56	1 427,5	139,7	18,91	12 673,4	127,9	7 547,6	131,8
1959	2 558,6	122,8	19,24	1 384,7	135,5	17,79	13 297,3	134,2	7 785,6	136,0
1960	2 582,7	123,9	19,33	1 396,4	136,7	18,10	13 359,5	134,9	7 714,6	134,8
1961	2 606,5	134,6	19,24	1 530,0	149,8	18,49	14 586,9	147,3	8 274,2	144,5
1962	2 850,3	136,7	19,10	1 550,0	151,7	18,39	14 922,5	150,7	8 428,3	147,2
1963	2 970,6	142,5	19,77	1 657,9	162,3	19,40	15 027,4	151,7	8 543,8	149,2
1964	3 081,8	147,8	19,70	1 777,3	174,0	19,80	15 645,4	158,0	8 976,4	156,8
1965	3 041,7	145,9	19,90	1 764,3	172,7	20,11	15 286,7	154,3	8 772,6	153,2
1966	3 210,5	154,0	21,34	1 868,0	182,9	21,87	15 047,0	151,9	8 542,3	149,2
1967	3 308,5	158,7	21,59	1 910,8	187,0	22,22	15 323,2	154,7	8 601,1	150,2
1968	3 369,2	161,6	22,16	1 949,7	190,8	24,28	15 207,2	153,5	8 028,6	140,2
1969	3 425,6	164,3	22,83	2 140,8	209,6	24,90	15 006,9	151,5	8 595,8	150,2
1970	3 658,3	175,5	23,77	2 269,4	222,1	25,75	15 388,6	155,4	8 812,7	153,9
1971	3 924,2	188,3	24,51	2 459,3	240,7	27,05	16 009,9	161,6	9 093,5	158,9
1972	3 896,7	186,9	24,65	2 480,7	242,8	27,57	15 804,8	159,6	8 999,2	157,2
1973	3 848,1	184,6	24,56	2 414,4	236,3	27,73	15 688,6	158,2	8 707,8	152,1
1974	3 712,4	178,1	23,93	2 194,9	214,9	27,42	15 511,3	156,6	8 006,0	139,9
1975	3 695,1	177,3	23,55	2 168,8	212,3	27,32	15 692,8	158,4	7 937,4	138,7
1976	3 688,3	176,9	23,73	2 102,4	205,8	27,20	15 541,6	156,9	7 728,4	135,0
1977	3 740,7	179,5	23,10	2 081,8	203,8	26,68	16 190,5	163,5	7 903,0	136,3
1978	3 671,1	176,1	22,71	2 023,3	198,1	26,62	16 162,5	163,2	7 601,7	132,8
1979	3 691,2	177,1	22,16	1 994,6	195,2	26,30	16 657,5	168,2	7 582,8	132,5
1980	3 652,5	175,2	21,50	1 933,4	189,3	25,76	16 991,1	171,5	7 506,0	131,1
1981	3 678,4	176,5	21,58	1 908,3	186,8	26,19	17 044,6	172,1	7 286,0	127,3
1982	3 587,8	172,1	20,99	1 800,5	176,2	25,23	17 093,3	172,6	7 134,9	124,6
1983	3 500,0	167,9	20,52	1 719,5	168,3	24,87	17 054,8	172,2	6 913,6	120,8
1984	3 410,0	163,6	20,62	1 613,5	157,9	24,51	16 538,2	167,0	6 584,5	115,0
1985	3 351,0	160,8	20,36	1 529,7	149,7	24,09	16 460,4	166,2	6 350,1	110,9

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

Abbildung 4

Inländernachtungen im Sommerhalbjahr



Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

ger als in den anderen zwei Bundesländern mit traditionsreichem Sommerfrischentourismus (Niederösterreich und Oberösterreich)

Autohaupturlaubszyklus

Mit dem Autohaupturlaub kam ein Zyklus in den Reiseverkehrsmarkt, der die Marktstellung der Steier-

mark stark untergrub. Die steirische Konkurrenzfähigkeit war in den meisten Zyklenabschnitten beeinträchtigt. Die steirische Fremdenverkehrswirtschaft konnte nicht mehr an die Bedeutung, die sie vor dem Zweiten Weltkrieg hatte, anschließen.

In diesem Zyklus der "benachbarten" Ausländer kehrte sich für die Steiermark der ehemalige Lagevorteil ins Gegenteil um. Unter den alpinen Bundesländern hat die Steiermark — auch heute noch — die schlechteste Verkehrslage zur BRD (und zu den anderen westeuropäischen Ländern). Dementsprechend ging die Innovationsphase an der Steiermark vorüber, und in der Wachstumsphase strömten deutlich weniger Ausländer in die Steiermark als in die westlichen Bundesländer. In zwei Jahrzehnten (zwischen 1953 und 1972) haben die Ausländer ihren Nächtigungsanteil in der Steiermark um nur 28,0 Prozentpunkte ausgeweitet (1972 38,9%; Österreich + 40,3 Prozentpunkte).

Ein weiterer Standortnachteil ergab sich aus dem Mangel an größeren Badeseen. Die Steiermark konnte den motorisierten Sommerhaupturlaubern fast nur Wandergebiete anbieten und mußte daher mit dem weniger dynamischen Sektor des Autohaupturlaubs vorliebnehmen. Das Wachstum des Sommer-

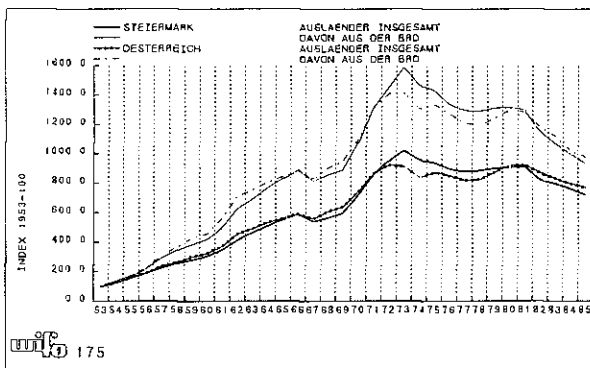
Übernachtungen von Ausländern im Sommerhalbjahr

	Steiermark			Österreich			
	Insgesamt In 1 000 Index 1953 = 100	Marktanteil In % von Öster- reich	In 1 000 Index 1953 = 100	Aus der BRD In 1 000 Index 1953 = 100	Marktanteil In % von Öster- reich	Insgesamt In 1 000 Index 1953 = 100	Aus der BRD In 1 000 Index 1953 = 100
1953	254,3	100,0	140,4	100,0	4,06	6.636,2	100,0
1954	317,1	124,7	195,0	138,9	4,08	8.216,2	123,8
1955	406,8	160,0	240,7	171,4	3,95	10.883,9	164,0
1956	490,1	192,8	313,8	223,5	3,92	12.869,7	193,9
1957	573,8	225,7	415,5	295,9	3,86	15.759,0	237,5
1958	668,5	262,9	488,1	347,7	3,81	17.695,2	266,6
1959	726,4	285,7	541,7	385,8	3,66	20.052,7	302,2
1960	770,8	303,1	589,0	419,5	3,70	21.515,1	324,2
1961	887,7	349,1	704,8	502,0	3,58	24.984,4	376,5
1962	1.072,5	421,8	887,5	632,1	3,60	30.455,1	458,9
1963	1.200,3	472,1	973,5	693,3	3,71	32.884,5	495,5
1964	1.317,3	518,1	1.088,1	773,5	3,88	35.558,5	535,8
1965	1.409,4	554,3	1.170,8	833,8	3,98	37.491,8	565,0
1966	1.516,8	596,5	1.248,2	889,0	4,06	39.432,5	594,2
1967	1.371,9	539,5	1.145,2	815,6	3,99	37.179,6	560,3
1968	1.452,9	571,4	1.208,9	861,0	3,86	40.478,8	610,0
1969	1.521,6	598,4	1.250,9	890,9	3,80	42.543,9	641,1
1970	1.820,1	715,8	1.510,2	1.075,6	3,96	49.364,2	743,9
1971	2.198,4	864,6	1.848,9	1.316,8	4,05	57.456,7	865,8
1972	2.437,4	958,6	2.038,3	1.451,7	4,17	61.381,9	925,0
1973	2.614,5	1.028,3	2.230,2	1.588,3	4,56	60.636,7	913,7
1974	2.424,3	953,5	2.057,6	1.465,4	4,56	55.721,3	893,7
1975	2.396,6	942,6	2.010,7	1.432,0	4,35	58.035,3	874,5
1976	2.277,4	895,7	1.874,2	1.334,8	4,27	56.587,5	852,4
1977	2.223,8	874,6	1.816,0	1.293,4	4,36	54.416,6	820,0
1978	2.254,8	886,8	1.813,3	1.291,5	4,39	54.808,7	825,9
1979	2.303,7	906,0	1.849,3	1.317,1	4,29	58.137,0	876,1
1980	2.312,6	909,5	1.847,4	1.315,7	4,11	61.234,8	922,7
1981	2.335,7	918,6	1.820,2	1.296,4	4,12	61.156,1	921,6
1982	2.085,2	820,1	1.619,6	1.153,5	3,96	57.803,8	871,0
1983	2.033,6	799,8	1.501,4	1.069,3	3,89	55.192,0	831,7
1984	1.953,5	768,3	1.400,1	997,1	3,98	52.981,2	798,4
1985	1.832,8	720,8	1.318,5	939,1	3,90	51.240,0	772,1

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

Abbildung 5

Ausländernächtigungen im Sommerhalbjahr



Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober.

reiseverkehrs erreichte in der Steiermark (durchschnittliche jährliche Zunahme der Nächtigungen zwischen 1950 und 1972 5,7%) bei weitem nicht das Ausmaß wie etwa im Burgenland (+ 15,3%) oder in Kärnten (+ 12,1%).

Die steirischen Standortnachteile im Autohaupturlaub wirkten sich auch in der Entwicklung der Nächtigungsintensitäten und in der regionalen Ausbreitung aus. Während die Zahl der Gemeinden mit über

100.000 Nächtigungen (im Sommer) in Tirol auf das 7,7fache (von 8 Gemeinden im Jahr 1957 auf 62 im Jahr 1972) oder in Salzburg auf das 5,8fache (von 6 auf 35) zunahm, erhöhte sich die Zahl der Gemeinden dieser Größenordnung in der Steiermark nur auf das 2,4fache (von 5 auf 12). Diese wenigen steirischen Gemeinden des Intensivfremdenverkehrs vergrößerten ihren Nächtigungsanteil am steirischen Fremdenverkehr um 4,7 Prozentpunkte (von 31,8% im Sommer 1957 auf 36,5% im Sommer 1972). Sie liegen überwiegend in der einzigen intensiven Wanderagglomeration der Steiermark: in der Dachstein-Tauern-Region.

Die regionale Ausbreitung des Ausländerverkehrs in Sommererholungsgebieten erreichte nur die nordwestlichen Landesteile der Steiermark (Teile der politischen Bezirke Liezen und Murau). Deshalb wuchsen auch nicht sehr viele steirische Gemeinden in die Klasse der mittelgroßen Frequenz mit 50.000 bis 100.000 Nächtigungen hinein. Zwischen 1957 und 1972 waren es insgesamt 7 Gemeinden, ebensoviele wie in der Klasse der großen Fremdenverkehrsgemeinden. Demnach fielen im Jahr 1972 in der Steiermark 94,2% aller Fremdenverkehrsgemeinden in die Größenklasse von weniger als 50.000 Nächtigungen.

Verteilung von Gemeinden mit hohen Nächtigungszahlen im Sommerhalbjahr

	Anzahl der Gemeinden					Übernachtungen				
	1957 Absolut	1972	1957 Anteile am Bundesland in %	1972	Veränderung der Anteile in Prozent- punkten	1957 In 1 000	1972	1957 Anteile am Bundesland in %	1972	Veränderung der Anteile in Prozent- punkten
<i>Gemeinden mit mehr als 100.000 Sommernächtigungen</i>										
Wien	1	1	100,0	100,0	+ 0,0	1 185,9	2 452,8	100,0	100,0	+ 0,0
Niederösterreich	4	4	0,8	1,4	+ 0,6	604,7	762,7	19,3	19,3	+ 0,0
Burgenland	—	2	—	3,0	+ 3,0	—	291,2	—	34,6	+ 34,6
Steiermark	5	12	1,3	2,9	+ 1,6	884,7	2 106,3	31,8	36,5	+ 4,7
Kärnten	13	33	8,1	18,2	+ 10,1	2 383,8	9 579,9	62,1	70,5	+ 8,4
Oberösterreich	8	16	4,1	6,5	+ 2,4	1 579,4	3 272,9	51,0	51,1	+ 0,1
Salzburg	6	35	5,7	30,2	+ 24,5	2 263,4	8 489,3	54,6	72,3	+ 17,7
Tirol	8	62	3,1	24,8	+ 21,7	1 813,4	13 982,1	28,5	66,4	+ 37,9
Vorarlberg	2	9	2,6	12,0	+ 9,4	535,5	1 921,6	38,1	49,4	+ 11,3
Österreich	47	174	2,7	10,7	+ 8,0	11 251,8	42 859,0	43,1	61,5	+ 18,4
<i>Gemeinden mit 50.000 bis 100.000 Sommernächtigungen</i>										
Wien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederösterreich	3	9	0,6	3,1	+ 2,5	197,9	563,2	6,3	14,3	+ 8,0
Burgenland	1	4	1,4	5,8	+ 4,4	51,4	229,9	30,9	27,3	— 2,6
Steiermark	5	12	1,3	2,9	+ 1,6	324,6	815,6	11,6	14,1	+ 2,5
Kärnten	6	26	3,7	14,4	+ 10,7	460,4	1 716,1	12,0	12,6	+ 0,6
Oberösterreich	6	13	3,1	5,7	+ 2,6	338,4	1 019,6	10,9	15,9	+ 5,0
Salzburg	9	23	8,6	19,8	+ 11,2	584,8	1 779,5	14,1	15,2	+ 1,1
Tirol	26	48	10,1	19,2	+ 9,1	1 834,1	3 425,3	28,8	16,3	— 12,5
Vorarlberg	3	11	3,9	14,7	+ 10,8	203,6	860,5	14,5	22,1	+ 7,6
Österreich	59	146	3,4	9,0	+ 5,6	3 995,4	10 409,9	15,3	14,9	— 0,4

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

Diese machten in Salzburg nur 50%, in Tirol 56%, in Kärnten 67% und in Vorarlberg 73% aus. Die steirischen Randregionen des Ausländerreiseverkehrs haben somit nicht mehr die Eigenschaften von Intensivregionen. Sie sind billige "extensive Haupturlaubsregionen" (z. B. Gerichtsbezirk Gröbming oder Oberwölz) für einkommensschwächere Wanderurlauber. Durch die Randlage gelangte die "Expansionswelle" der Ausländernächtigungen relativ spät in die Steiermark. In den fünfziger Jahren verschlechterte sich die steirische Marktposition wie in keinem anderen Zeitraum, die Sommernächtigungen stiegen nur halb so stark (1951/1961 +5,5% pro Jahr in der Steiermark) wie in Österreich (+10,2% pro Jahr). Die steirische Fremdenverkehrswirtschaft erzielte erst dann ein überdurchschnittliches Wachstum auf dem deutschen Reisemarkt, als in Österreich der Höhepunkt bereits überschritten war. So ging in Tirol das Wachstum der Nächtigungen von Deutschen in den sechziger Jahren schon deutlich zurück (1957/1960 +16,3% pro Jahr, 1960/1966 +8,3%, 1967/1972 +11,9%), während es sich in der Steiermark noch beschleunigte (1957/1960 +11,7%, 1960/1966 +13,6%, 1967/1972 +12,3%). Der Marktanteil des steirischen Fremdenverkehrs am gesamtösterreichischen Sommerurlaubsmarkt der Deutschen nahm von 3,6% (Nächtigungen) im Jahr 1962 auf 4,1% im Jahr 1966 bzw. von 4,0% im Jahr 1970 auf 4,6% im Jahr 1973 zu.

Der Anfang der sechziger Jahre einsetzende Aufhol-

prozeß der Steiermark auf dem deutschen Markt wurde aber durch die Wirtschaftskrise Mitte der siebziger Jahre wieder gestoppt. Jene Urlauber, die zuletzt als Sommergäste für Österreich gewonnen werden konnten, waren aufgrund ihrer schwachen wirtschaftlichen Position die ersten, die aus dem Urlaubsmarkt ausschieden.

Schließlich läßt sich die steirische Randposition auf dem Markt der deutschen Autohaupturlauber auch anhand des kurzfristigen Wachstumsmusters belegen. Denn das jährliche Nächtigungswachstum in der Steiermark entsprach dem Konsumverhalten einkommensschwächerer Nachfrageschichten: Im Verhältnis zu Österreich insgesamt blieb die Steiermark in den Jahren des Konjunkturaufschwungs (1968, 1969) im Hintertreffen, holte im Konjunkturrückgang (1965, 1970, 1971) auf und fiel in Krisenjahren (1967, 1976, 1982) wieder zurück.

Als Mitte der siebziger Jahre der Flugchartertourismus in die Wachstumsphase eintrat, wurde der Autohaupturlaubszyklus in die Reifephase gedrängt. Nunmehr stärkte sich auf dem westeuropäischen Reisemarkt die Position der außereuropäischen Zielländer sowie der an der Peripherie gelegenen Mittelmeerländer und schwächte sich die Position der Zielländer in den Alpen und in weiten Teilen des Adriaums. Die "klassischen" Ziele des Autohaupturlaubs wurden "inferior", wie eine Modellschätzung (Smeral, 1985) des internationalen Reiseverkehrs (Stützperiode 1973 bis 1984) bestätigt: Die Einkommenselastizität war für

Entwicklung der Übernachtungszahlen im Sommerhalbjahr

	Nächtigungen insgesamt		Inländernächtigungen				Ausländernächtigungen			
	Steiermark	Österreich	insgesamt		Aus Wien		insgesamt		Aus der BRD	
			Steiermark	Österreich	Steiermark	Österreich	Steiermark	Österreich	Steiermark	Österreich
Veränderung gegen das Vorjahr in %										
1953	+ 10,4	+ 11,2	+ 7,4	+ 17	+ 4,8	+ 0,8	+ 44,0	+ 29,2	+ 92,5	+ 67,4
1954	+ 6,5	+ 11,4	+ 4,2	+ 31	+ 7,3	+ 4,9	+ 24,7	+ 23,8	+ 38,9	+ 38,1
1955	+ 7,8	+ 17,7	+ 4,9	+ 5,8	+ 5,8	+ 4,3	+ 28,3	+ 32,5	+ 23,4	+ 27,8
1956	+ 7,2	+ 13,8	+ 4,9	+ 9,4	+ 7,4	+ 10,4	+ 20,5	+ 18,2	+ 30,3	+ 31,2
1957	+ 7,6	+ 13,6	+ 5,7	+ 4,0	+ 3,5	+ 4,5	+ 17,1	+ 22,5	+ 32,4	+ 34,4
1958	+ 5,7	+ 8,3	+ 3,2	+ 3,1	+ 10,7	+ 4,5	+ 16,5	+ 12,3	+ 17,5	+ 18,9
1959	+ 0,3	+ 9,8	- 1,8	+ 4,9	- 3,0	+ 3,2	+ 8,7	+ 13,3	+ 11,0	+ 15,7
1960	+ 2,1	+ 4,6	+ 0,9	+ 0,5	+ 0,8	- 0,9	+ 6,1	+ 7,3	+ 8,7	+ 7,6
1961	+ 10,2	+ 13,5	+ 8,7	+ 9,2	+ 9,6	+ 7,3	+ 15,2	+ 16,1	+ 19,7	+ 23,7
1962	+ 6,2	+ 14,7	+ 1,6	+ 2,3	+ 1,3	+ 1,9	+ 20,8	+ 21,9	+ 25,9	+ 25,1
1963	+ 6,3	+ 5,6	+ 4,2	+ 0,7	+ 7,0	+ 1,4	+ 11,9	+ 8,0	+ 9,7	+ 6,5
1964	+ 5,5	+ 6,9	+ 3,7	+ 4,1	+ 7,2	+ 5,1	+ 9,8	+ 8,1	+ 11,6	+ 6,7
1965	+ 1,2	+ 3,1	- 1,3	- 2,3	- 0,7	- 2,3	+ 7,0	+ 5,4	+ 7,8	+ 5,0
1966	+ 6,2	+ 3,2	+ 5,6	- 1,6	+ 5,9	- 2,6	+ 7,6	+ 5,2	+ 6,6	+ 4,7
1967	- 1,0	- 3,6	+ 3,1	+ 1,8	+ 2,3	+ 0,7	- 9,6	- 5,7	- 8,3	- 6,7
1968	+ 3,0	+ 6,1	+ 1,8	- 0,8	+ 2,0	- 6,7	+ 5,9	+ 8,9	+ 5,6	+ 9,1
1969	+ 2,6	+ 3,3	+ 1,7	- 1,3	+ 9,8	+ 7,1	+ 4,7	+ 5,1	+ 3,5	+ 5,2
1970	+ 10,7	+ 12,5	+ 6,8	+ 2,5	+ 6,0	+ 2,5	+ 19,6	+ 16,0	+ 20,7	+ 15,7
1971	+ 11,8	+ 13,5	+ 7,3	+ 4,0	+ 8,4	+ 3,2	+ 20,8	+ 16,4	+ 22,4	+ 19,9
1972	+ 3,5	+ 5,1	- 0,7	- 1,3	+ 0,9	- 1,0	+ 10,9	+ 6,8	+ 10,2	+ 6,9
1973	+ 2,0	- 1,1	- 1,2	- 0,9	- 2,7	- 3,2	+ 7,3	- 1,2	+ 9,4	+ 0,1
1974	- 5,0	- 6,6	- 3,5	- 1,0	- 9,1	- 8,1	- 7,3	- 8,1	- 7,7	- 7,6
1975	- 0,7	+ 3,5	- 0,5	+ 1,2	- 1,2	- 0,9	- 1,1	+ 4,2	- 2,3	+ 2,3
1976	- 2,1	- 2,2	- 0,2	- 1,0	- 3,1	- 2,6	- 5,0	- 2,5	- 6,8	- 4,9
1977	+ 0,0	- 2,1	+ 1,4	+ 4,2	- 1,0	+ 1,0	- 2,4	- 3,8	- 3,1	- 5,1
1978	- 0,6	+ 0,5	- 1,9	- 0,2	- 2,8	- 2,6	+ 1,4	+ 0,7	- 0,1	- 0,9
1979	+ 1,2	+ 5,4	+ 0,5	+ 3,1	- 1,4	- 0,2	+ 2,2	+ 6,1	+ 2,0	+ 4,4
1980	- 0,5	+ 4,6	- 1,0	+ 2,0	- 3,1	- 1,0	+ 0,4	+ 5,3	- 0,1	+ 4,2
1981	+ 0,8	+ 0,0	+ 0,7	+ 0,3	- 1,3	- 2,9	+ 1,0	- 0,1	- 1,5	- 1,6
1982	- 5,7	- 4,2	- 2,5	+ 0,3	- 5,7	- 2,1	- 10,7	- 5,5	- 11,0	- 7,4
1983	- 2,5	- 3,5	- 2,4	- 0,2	- 4,5	- 3,1	- 2,5	- 4,5	- 7,3	- 5,6
1984	- 3,1	- 3,8	- 2,6	- 3,0	- 6,2	- 4,8	- 3,9	- 4,0	- 6,7	- 8,8
1985	- 3,4	- 2,6	- 1,7	- 0,5	- 5,2	- 3,6	- 6,2	- 3,3	- 5,8	- 4,0
Durchschnittliche jährliche Veränderung in %										
1953/1961	+ 5,3	+ 11,5	+ 3,8	+ 5,0	+ 5,2	+ 4,7	+ 16,9	+ 18,0	+ 22,3	+ 24,3
1961/1973	+ 4,8	+ 5,6	+ 2,7	+ 0,6	+ 3,9	+ 0,4	+ 9,4	+ 7,7	+ 10,1	+ 7,9
1973/1981	- 0,9	+ 0,3	- 0,6	+ 1,1	- 2,9	- 2,2	+ 1,4	+ 0,1	- 2,5	- 1,2
1981/1985	- 3,6	- 3,5	- 2,3	- 0,9	- 5,4	- 3,4	- 5,9	- 4,3	- 7,7	- 6,5

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Sommerhalbjahr: Mai bis Oktober

Österreich kleiner als 1 (0,7), für Spanien und Griechenland größer als 1.

Besonders hart wurde das Zielland Österreich von der Entwicklung der touristischen Nachfrage aus der BRD betroffen, da die Nächtigungen in den Sommerhalbjahren 1973 bis 1983 jährlich um durchschnittlich 2,2% abnahmen. Auch in dieser Phase des Autohaupturlaubszyklus verlor die Steiermark im (Verdrängungs-)Wettbewerb gegenüber den westlichen Bundesländern weiter an Boden. Von 1973 bis 1984 ging in der Sommersaison der Anteil der Steiermark an den Nächtigungen der Deutschen in Österreich von 4,6% auf 4,0% und bei den Nächtigungen der Niederländer von 2,5% auf 2,2% zurück.

Sowohl die Ballungszentren des Fremdenverkehrs (z. B. Ankünfte der Deutschen in den Tiroler Wanderagglomerationen in den Sommerhalbjahren 1973 bis 1983 +0,3% pro Jahr) als auch die Randregionen der westlichen Bundesländer bestehen im Preiswettbewerb um die deutschen Gäste besser als die weiter östlich gelegenen Urlaubsregionen. Durch die Grenz-

kostenpreisstrategie der Fremdenverkehrsagglomerationen verlieren die Privatquartiere und kleinen gewerblichen Billigbetriebe in den südöstlichen Randregionen komparative Preisvorteile. Analog zum Joglland im Sommerfrischenszyklus werden nun manche entwicklungsschwächere Täler Vorarlbergs und Tirols (z. B. im Bregenzerwald, Lech- und Alpbachtal) dank der günstigen Lage zu Süddeutschland "attraktiver": Dort fragen transportkosteneempfindliche Individualtouristen häufiger Billigquartiere nach (Sommerankünfte der Deutschen in den Gerichtsbezirken Bezau, Reutte und Schwaz +2% pro Jahr zwischen 1973 und 1983).

Wintersportzyklus

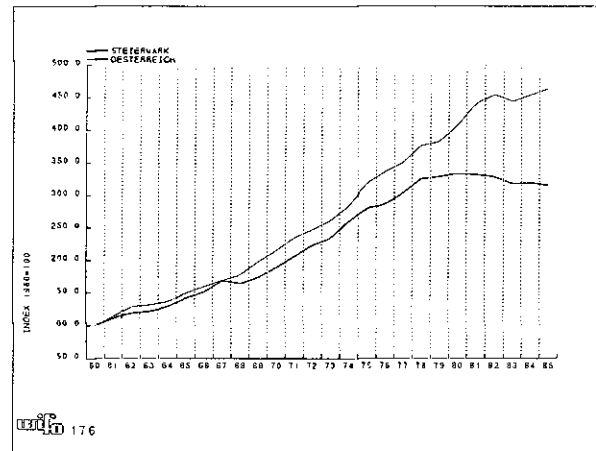
Der Winterreiseverkehr ist jener Sektor des Tourismus, der im Alpenraum die Fremdenverkehrsdynamik in den letzten zwei Jahrzehnten weitgehend bestimmt hat. Mit der Abschwächung der Dynamik in

der Sommersaison wurde der Winterreiseverkehr für die Bilanz des österreichischen Fremdenverkehrs immer wichtiger. Von den Nächtigungen eines Fremdenverkehrsjahres entfielen 1960 21,9% auf das Winterhalbjahr, 1973 25,1% und 1985 40,1%. Zwar entspricht in der gesamten Steiermark der Winteranteil an den Nächtigungen eines Fremdenverkehrsjahres (1985 37,3%) ungefähr dem österreichischen Durchschnitt, im Vergleich zu den westlichen Bundesländern (Winteranteil zwischen 46,5% und 52,1%) ist jedoch die steirische Wintersaison zu wenig ausgeprägt. Mit der schwachen Stellung des Winterfremdenverkehrs fehlte vielen steirischen Regionen eine maßgebliche Stütze für einen Wirtschaftserfolg, weshalb sich schon frühzeitig Strukturprobleme abzeichneten. Dieser erste Mehrfachreisenzklus bot vielen entwickelten Fremdenverkehrsregionen in den Alpen die Chance zur Strukturverbesserung. Im Wintersportzyklus behaupteten sich teilweise die Standorte vorangegangener Sommerhauptaurlaubszyklen, sodaß die davon betroffenen Regionen eine neue Wachstumsperiode erlebten. In der Steiermark vollzog sich eine solche Zyklennachfolge nur in der Dachstein-Tauern-Region, wo nun auf einen Sommergast schon 1,5 Wintergäste entfallen.

Die Steiermark konnte bereits in den sechziger Jahren (Nächtigungswachstum zwischen 1961 und 1973

Abbildung 6

Übernachtungen im Winter



Winterhalbjahr: z. B. 1960 = November 1959 bis April 1960

pro Jahr 6,3%), als das Winterangebot noch viel isolierter und kapitalextensiver war, mit dem gesamtösterreichischen Expansionstempo (Nächtigungszunahme pro Jahr 7,1%) nicht voll mithalten. In den siebziger Jahren verringerte sich die steirische Wettbewerbskraft nochmals. Die Steiermark blieb in den Wintersaisons 1973 bis 1985 jährlich um 2,4 Prozentpunkte hinter dem Nächtigungswachstum in Gesamtösterreich zurück. Der steirische Marktanteil sank von 9,5% (1973) auf 7,2% (1985). In dieser Phase der Kapitalintensivierung wies die Steiermark erhebliche Standortschwächen auf. Zum Teil fehlen diesem Bundesland hochgelegene, schneesichere Schigebiete, die eine intensive Aufschließung "gelohnt" hätten. Zum Teil behinderte die schlechte Verkehrslage gegenüber Westeuropa die Dynamik, umso mehr als der Winterreiseverkehr ziemlich transportkostenempfindlich ist und sich in Österreich der Anteil der Ausländernnächtigungen von 54,1% (Winterhalbjahr 1961) auf 74,1% (1983) erhöht hat.

Übersicht 7

Entwicklung der Übernachtungen im Winterhalbjahr

	Steiermark			Österreich	
	In 1.000	Index 1960 = 100	Marktanteil In % von Österreich	In 1.000	Index 1960 = 100
1960	1 039 6	100 0	10 64	9 774 8	100 0
1961	1 166 7	112 2	10 42	11 196 0	114 5
1962	1 252 4	120 5	9 90	12 648 1	129 4
1963	1 262 6	121 5	9 78	12 904 3	132 0
1964	1 345 3	129 4	10 03	13 418 6	137 3
1965	1 488 3	143 2	10 15	14 663 1	150 0
1966	1 570 3	151 1	10 02	15 669 5	160 3
1967	1 759 7	169 3	10 63	16 548 0	169 3
1968	1 703 6	163 9	9 79	17 408 7	178 1
1969	1 808 6	174 0	9 33	19 389 6	198 4
1970	1 965 1	189 0	9 33	21 071 4	215 6
1971	2 143 8	206 2	9 31	23 023 5	235 5
1972	2 335 7	224 7	9 63	24 245 2	248 0
1973	2 433 6	234 1	9 51	25 587 4	261 8
1974	2 718 2	261 5	9 79	27 773 6	284 1
1975	2 918 1	280 7	9 38	31 118 7	318 4
1976	2 969 6	285 6	9 03	32 895 5	336 5
1977	3 149 8	303 0	9 20	34 231 7	350 2
1978	3 393 0	326 4	9 21	36 837 0	376 9
1979	3 416 1	328 6	9 12	37 447 5	383 1
1980	3 476 2	334 4	8 73	39 797 7	407 1
1981	3 442 1	331 1	7 99	43 102 2	441 0
1982	3 421 2	329 1	7 70	44 418 4	454 4
1983	3 296 4	317 1	7 59	43 422 8	444 2
1984	3 325 3	319 9	7 48	44 430 6	454 5
1985	3 272 7	314 8	7 22	45 309 4	463 5
Durchschnittliche jährliche Veränderung in %					
1961/1973	+ 6,3			+ 7,1	
1973/1985	+ 2,5			+ 4,9	

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt Winterhalbjahr: z. B. 1960 = November 1959 bis April 1960

Städtereisenzklus

Auch dieser jüngste touristische Produktzyklus führt zu keiner Trendumkehr in den Marktanteilsverlusten des steirischen Fremdenverkehrs. Denn die steirische Landeshauptstadt hat sich im Städtetourismus noch nicht besonders entfaltet. Die Besucherzahlen in Graz lagen bereits in der Innovationsphase des Städtereisenzklus mit großem Abstand hinter Wien, Salzburg und Innsbruck. Im Jahr 1970 z. B. nächtigten in Graz 296 190 Gäste, in Salzburg oder Innsbruck hingegen 1,443 400 bzw. 1,235 150. Und auch in der Wachstumsphase blieb Graz bisher mit einem mittleren Nächtigungswachstum von 0,9% pro Fremdenverkehrsjahr (1979/1985) hinter den drei österreichischen Spitzenstädten (+ 3,0% pro Jahr) und hinter

Fremdenverkehrsnachfrage in wichtigen Städten

	Ankünfte		Übernachtungen		Inländer	Struktur der Ankünfte nach Herkunftsländern			
	1985 ¹⁾	1979/1985	1985 ¹⁾	1979/1985		1985			
	In 1.000	Durchschnittliche jährliche Veränderung in %	In 1.000	Durchschnittliche jährliche Veränderung in %		Insgesamt	Ausländer		Aus dem übrigen Ausland
						Anteile in %			
						Aus der BRD		Aus den USA	
Wien-Stadt	2 127,0	+4,8	5 540,0	+4,1	11,6	88,4	18,9	69,5	14,2
Salzburg-Stadt	847,0	+3,4	1 626,0	+2,3	17,6	82,4	13,4	69,0	21,1
Innsbruck-Stadt	794,0	+3,4	1 449,0	+2,6	13,1	86,9	9,1	77,8	28,7
Graz-Stadt	253,6	+1,1	470,0	+0,9	47,9	52,1	14,8	37,3	5,0
Klagenfurt-Stadt	150,0	+0,9	336,1	-0,7	48,3	51,7	13,6	38,1	5,2
Linz-Stadt	203,2	+2,6	361,0	+3,2	40,5	59,5	26,1	33,4	3,4

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt — ¹⁾ Fremdenverkehrsjahr

europäischen Großstädten (z. B. München, Venedig, Brüssel, Berlin) zurück. Diese höherrangigen österreichischen Stadtkernregionen ziehen viel mehr "übrige Ausländer" (Ausländer ohne BRD) an sich als Graz (1985 in Wien 69,5% aller Gäste, in Salzburg 69,0%, in Innsbruck 77,8%, in Graz hingegen 37,3%), vor allem US-Amerikaner (z. B. Innsbruck 28,7%, Graz 5,0%). In Graz (wie auch in Linz) ist offensichtlich der Städtetourismus noch nicht so stark vom Sightseeing-Tourismus, sondern immer noch vom Dienstreise- und Berufsreiseverkehr geprägt. Diese Aussage läßt sich aus dem höheren Inländeranteil (Graz 47,9%, Innsbruck 13,1%) wie auch aus dem gleichmäßigeren Saisonmuster folgern (Standardabweichung der Monatswerte, Monatsmittel = 100, in Graz 35,4, Wien 42,3, Innsbruck 46,9; Hutter, 1986).

Zusammenfassung und strategisches Grobkonzept

Aufgrund des skizzierten Ablaufs der touristischen Produktzyklen entwickelte sich der steirische Fremdenverkehr bis vor etwa 15 Jahren ohne größere mittelfristige Schwankungen. Abgesehen von der Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg nahm der steirische Fremdenverkehr jahrzehntelang ziemlich gleichmäßig (zwischen 1924 und 1972 um 5% pro Jahr) zu. Im Gegensatz dazu wich die Entwicklung des österreichischen Fremdenverkehrs viel akzentuierter vom langfristigen Wachstumstrend (zwischen 1924 und 1972 ebenfalls +5% pro Jahr) ab, weil sie stärker vom Autohaupturlaubszyklus und schwächer vom Sommerfrischenszyklus geprägt wurde. Im Gegensatz zum österreichischen Fremdenverkehr expandierte der steirische Tourismus nie mit zweistelligen Wachstumsraten (Österreich in den fünfziger Jahren). Deshalb nahm die Dynamik des Fremdenverkehrs in der Steiermark nur vereinzelt "gründerzeitähnliche" Formen an. Das "Altern" der beiden Haupturlaubszyklen, insbesondere das Auslaufen des Sommerfrischenszyklus, und die Wettbewerbsschwierigkeiten in den Mehrfachreisenzyklen beeinträchtigt

ten im letzten Jahrzehnt die Fremdenverkehrswirtschaft in der Steiermark erheblich. Zwischen 1973 und 1985 gingen die Nächtigungen in steirischen Beherbergungsbetrieben um 0,4% pro Jahr zurück, während sie in österreichischen immerhin noch um 0,9% pro Jahr zunahmen.

Innerhalb eines halben Jahrhunderts hat somit der steirische Fremdenverkehr einiges von seiner anfangs bestehenden Konkurrenzfähigkeit verloren. Im Sommerreiseverkehr wurden die Standortfaktoren der Steiermark durch die kurzen Reichweiten im Sommerfrischenszyklus begünstigt, in den späteren Haupturlaubszyklen durch die größeren Reichweiten benachteiligt. Durch die verkehrstechnisch bedingte Ausweitung der Einzugsgebiete (und Abschwächung der Absatzmarktorientierung) verlor die Steiermark ihren Lagevorteil auf dem Binnenmarkt (insbesondere Nähe zu Wien) und fand keine Möglichkeit, sich auf dem Exportmarkt ausreichend zu "entschädigen". Dadurch blieben viele steirische Regionen von der Entwicklung eines nennenswerten Fremdenverkehrs ausgeschlossen. Im Intensivierungsprozeß der Mehrfachreisenzyklen (insbesondere im Wintersportzyklus) fiel die Steiermark aufgrund unzulänglicher natürlicher oder kultureller Ausstattung (wenige hochgelegene Schigebiete, keine "weltstädtische Stadtkultur") im Wettbewerb zurück. Kurzum, im bisherigen Verlauf der touristischen Zyklen sank der Marktwert des Fremdenverkehrsstandortes "Steiermark". Diese Entwicklung brachte der Steiermark auch im Fremdenverkehr hartnäckige Strukturprobleme. In der Fremdenverkehrsstatistik der gesamten Steiermark drücken sie sich etwa folgendermaßen aus: zu kleines Marktgebiet (von allen Ankünften im Fremdenverkehrsjahr 1985 entfallen 64,8% auf Inländer und nur 14,8% auf ausländische Gäste außerhalb der BRD; Österreich 27,3% und 30,2%), geringer Ausstattungsstandard der Beherbergungsbetriebe (nur 37,5% der Sommergäste werden in A- oder B-Hotels gemeldet; Österreich 44,3%) und sehr geringe Bettenauslastung (21,6%; Österreich 26,8%). Günstiger sind die Saisonstruktur der Steiermark (vor allem in-

Regionale Verteilung der Fremdenverkehrsnachfrage in der Steiermark

	Sommerhalbjahr 1985				Fremdenverkehrsjahr 1985			
	Ankünfte		Übernachtungen		Ankünfte		Übernachtungen	
	Absolut	Anteile an der Steiermark insgesamt in %	Absolut	Anteile an der Steiermark insgesamt in %	Absolut	Anteile an der Steiermark insgesamt in %	Absolut	Anteile an der Steiermark insgesamt in %
Traditionelle Fremdenverkehrsregionen	281 130	28,00	1 958 000	37,79	430 840	26,92	2 883 000	34,06
Hochrangige traditionelle Sommerfrischenregionen	67 700	6,74	490 000	9,45	98 100	6,13	716 000	8,46
Bad Aussee								
Mittlerangige traditionelle Sommerfrischenregionen	144 900	14,44	713 000	13,76	236 400	14,77	1 188 000	14,03
Irdning Mariazell Bruck an der Mur Mürzzuschlag								
Mittlerangige traditionelle Kurregionen	21 300	2,12	265 000	5,11	27 700	1,73	335 000	3,96
Feldbach								
Billige traditionelle Sommerfrischenregionen	47 230	4,70	490 900	9,47	68 640	4,29	644 000	7,61
Friedberg Vorau Birkfeld								
Reife Intensivregionen	105 000	10,46	696 000	13,43	265 000	16,55	1 920 000	22,68
Schladming								
Dynamische Stadtregionen	166 000	16,53	308 000	5,94	254 000	15,87	471 000	5,56
Graz-Stadt								
Entwicklungsschwache Regionen	451 975	45,01	2 220 590	42,86	651 090	40,41	3 191 050	37,71
Moderne Kurregionen	36 500	3,64	194 300	3,75	47 900	3,01	248 000	2,93
Fürstenfeld Bad Radkersburg								
Hochwertige extensive Erholungsregionen	106 090	10,56	687 000	13,25	157 800	9,85	998 800	11,80
Hartberg Pöllau Weiz Frohnleiten Deutschlandsberg Murau								
Campingintensive Extensivregionen	17 380	1,73	82 800	1,60	23 100	1,44	102 500	1,21
Knittelfeld Mureck								
Massenunterkunftsintensive Extensivregionen	75 900	7,56	339 800	6,56	107 560	6,72	509 900	6,02
Graz-Land, Wildon St. Gallen Liezen								
Durchmischte Extensivregionen	27 300	2,72	118 300	2,28	41 400	2,58	170 400	2,01
Kindberg Voitsberg								
Extensive Haupturlaubsregionen	23 120	2,30	184 100	3,55	41 200	2,57	311 000	3,67
Gröbming Oberwölz								
Extensive Billigregionen	34 715	3,47	244 190	4,72	51 480	2,95	351 150	4,16
Fehring Kirchbach Stainz Neumarkt in der Steiermark Oberzeiring								
Extensive Ausflugsregionen	60 020	5,97	177 400	3,43	73 330	4,58	205 000	2,43
Eibiswald, Arnfels, Leibnitz								
Extensive Durchzugs- und Berufsreiseregionen	70 950	7,06	192 700	3,72	107 320	6,71	294 300	3,48
Judenburg Rottenmann Eisenerz Leoben Gleisdorf								

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt

nerhalb der Sommersaison entfallen 56,3% der Ankünfte auf die Nebensaison; Österreich 51,7%) und die etwas kürzere mittlere Aufenthaltsdauer (Fremdenverkehrsjahr 1985 5,6 Tage; Österreich 5,8 Tage) zu beurteilen.

Noch deutlicher werden die Strukturprobleme des steirischen Fremdenverkehrs aus einer regionalen Perspektive: Drei Viertel (31 Gerichtsbezirke) aller steirischen Gerichtsbezirke (nach dem Stand von 1977) gehören zu den "entwicklungsschwachen Fremdenverkehrsregionen" und ein weiteres Fünftel (absolut: 9) zu den "traditionellen Fremdenverkehrsregionen". Auf diese beiden Gebiete mit den größten Tourismusproblemen entfielen rund 73% (Ankünfte) bis 80% (Übernachtungen) des steirischen Sommerreiseverkehrs. Etwas leichter dürften die Strukturprobleme in den "reifen Intensivregionen" und in den "dynamischen Stadtregionen" zu beseitigen sein, weil hier die Angebotsdefizite weniger grundlegend und weniger hartnäckig sind. Jeder der beiden zuletzt genannten Regionstypen ist in der Steiermark nur durch eine Region (Gerichtsbezirk Schladming bzw. Graz-Stadt) vertreten, obgleich diese für das Nachfragevolumen in der Gesamtsteiermark sehr wichtig sind (je-

weils ungefähr ein Sechstel der Ankünfte eines Fremdenverkehrsjahres).

Da infolge des unterschiedlichen "Alters" die steirischen Fremdenverkehrsregionen mit jeweils anderen Strukturproblemen kämpfen, sollte die Verbesserung der Fremdenverkehrsstruktur nicht durch eine gesamtsteirische Globalstrategie, sondern durch regional differenzierte Strategien versucht werden.

Die "traditionellen Fremdenverkehrsregionen", die aus dem Sommerfrischenzyklus stammen, benötigen eine "Erneuerungsstrategie", die das veraltete und einseitige Angebot auf neue Gästeschichten (etwa durch "Produktdifferenzierung" im "Kurzurlaubsmarkt") hin adaptiert. Durch den Verfallprozeß unterblieben notwendige Ersatzinvestitionen, und es breitete sich Resignation aus. Die Fremdenverkehrspolitik sollte dementsprechend den Schwachstellen "Finanzierung" und "Know-how" eine besondere Aufmerksamkeit zuwenden.

Das gleiche trifft auf die "entwicklungsschwachen Fremdenverkehrsregionen" zu, denen es aber darüber hinaus an einer touristischen Basisorganisation mangelt, da sie — im Schatten der bisherigen Entwicklung stehend — von keinem Produktzyklus nach-

haltig geformt wurden. Sie tragen die Merkmale eines geringen Entwicklungsniveaus: geringe Nachfrage-dichte, keine Saison, wenige Ausländer, kleine Betriebsgrößen, meist Vorherrschen von Billigquartieren. Eine regionalpolitische Entwicklung peripherer Regionen (etwa anstelle der wenig erfolgreichen "Industrialisierung") kann vom Fremdenverkehr allgemein nicht erwartet werden, da sich die ländlichen Regionen derzeit für keinen expansiven Produktzyklus eignen. Zur Belebung des Fremdenverkehrs in entwicklungsschwachen Regionen empfiehlt sich deshalb eine kapitalexensive "Entwicklungsstrategie" mit einer Spezialisierung auf "sanfte Tourismusformen". In diese Strategie sollten eine Bestandspolitik (Verbesserung des Beherbergungs- und Gaststättenwesens durch Beratung, Investitionshilfe u. a.), eine mobilitätsorientierte Gründungspolitik (zur Anreicherung mit spezialisierten Angeboten) sowie der Aufbau einer Basisfremdenverkehrsorganisation (zur Nutzung von positiven externen Effekten) eingebunden sein.

Die "reife Intensivregion" um Schladming ist eine vom Wintersportzyklus umgeformte Agglomeration des Autohaupturlaubszyklus. Demnach hat sie die Folgen des zyklusbedingten Strukturwandels im Sommerhaupturlaub zu bewältigen und sollte die Kapitalintensivierung nicht zu weit treiben, da solche "Mono-

strukturen" wegen der Tendenz zur Inflexibilität strukturpolitisch bedenklich sind. Zur Minderung des ökonomischen Auslastungs- und des ökologischen Belastungsproblems in reifen Intensivregionen empfiehlt sich eine "Spezialisierungsstrategie" (etwa auf einem "Nationalpark Niedere Tauern" aufbauend).

Schließlich ist die Stadt Graz gegenwärtig die einzige steirische Region mit einem Angebot für einen touristischen Wachstumsmarkt. Zur Stärkung der Marktstellung innerhalb der "dynamischen Stadtregionen" sollte die steirische Landeshauptstadt eine "Erweiterungsstrategie" mit etwa folgenden Schwerpunkten verfolgen: Verbesserung der internationalen Verkehrsanschlüsse, Intensivierung des Marketing (vor allem mit Reiseveranstaltern) und Investitionen in Hotelneubauten.

Somit ergibt sich aufgrund der gegenwärtigen Konstellation der touristischen Produktzyklen, daß eine Strategie der Marktexpansion (in Richtung Fernreise-markt) nur für dynamische Stadtregionen realistisch ist. Für die übrigen Regionen hingegen hat die Festlegung einer Entwicklungs-, Erneuerungs- oder Spezialisierungsstrategie in erster Linie bei einer "produkt-differenzierten Marktintensivierung" (von bestehenden Regionalmärkten) anzusetzen.

Gerhard Palme

Literaturhinweise

Breuss, F., Österreichs Außenwirtschaft 1945-1982. Signum, Wien, 1983.

Dorner, R., Glatz, H., Schremmer, Ch., Eigenständige Entwicklung peripherer Regionen und umweltfreundlicher Fremdenverkehr. Gutachten im Auftrag des Bundeskanzleramtes und des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz. Institut für Höhere Studien, Wien, 1985.

Heckscher, E. F., "The Effect of Foreign Trade on the Distribution of Income" in Ellis, H. S., Metzler, L. A. (Hrsg.) Readings in the Theory of International Trade, Philadelphia-Toronto, 1949.

Hirsch, S., Location of Industry and International Competitiveness. Oxford, 1967.

Hutter, M., Städtetourismus im internationalen Vergleich. Manuskript, Wien, 1986.

Kauffer, E., Industrieökonomik. Eine Einführung in die Wettbewerbstheorie. München, 1980.

Lichtenberger, E., Der Massentourismus als dynamisches System: Das österreichische Beispiel, Tagungsberichte und wissenschaftliche Abhandlungen des 40. Deutschen Geographentages in Innsbruck 1975, Innsbruck, 1976.

Linder, S. B., An Essay on Trade and Transformation, New York, 1961.

Maslow, A. P., Motivation and personality. New York, 1954.

Opaschowski, H. W., "Neue Urlaubsformen und Tourismus-trends" in AIEST (Hrsg.), Entwicklungstrends der touristischen Nachfrage, Bregenz, 1985.

Palme, G., Tourismus in der Steiermark. Ein Produktzykluskonzept. WIFO-Gutachten, Wien, 1986.

Schuimeister, St., Reiseverkehr und Wirtschaftsstruktur, Gutachten im Auftrag der Sektion Fremdenverkehr der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft. WIFO, Wien, 1981.

Smeral, E., "Längerfristige Entwicklung und struktureller Wandel im internationalen und österreichischen Tourismus", Österreichische Strukturberichterstattung, Kernbericht 1984, Band II, WIFO, Wien, 1985.

Smeral, E., Kramer, H., Walterskirchen, E., Situation des österreichischen Fremdenverkehrs und Perspektiven bis zum Jahr 2000. WIFO-Gutachten, Wien, 1984.

Vernon, R., "International Investment and International Trade in the Product Cycle" The Quarterly Journal of Economics, 1966 (80).

Zimmermann, F., "Der Fremdenverkehr in Österreich — Skizze einer praxisorientierten räumlichen Fremdenverkehrsforschung aus geographischer Sicht", in Backe, B., Seger, M., "Festschrift für Elisabeth Lichtenberger". Klagenfurter Geographische Schriften, 1985 (6).