

Stermann, Walter

Article — Digitized Version

Probleme des österreichischen Fremdenverkehrs

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Stermann, Walter (1959) : Probleme des österreichischen Fremdenverkehrs, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 39, Iss. 8, pp. 462-466

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132844>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

aus leichteren Zugang zum Sterlingmarkt zu gewinnen. Andererseits haben die englischen Chemiefirmen immer schon der Errichtung von Tochtergesellschaften und Produktionsstätten im Ausland größere Aufmerksamkeit gewidmet als die kontinentalen Erzeuger. Im Vergleich zu den führenden kontinentalen Chemieländern ist jedoch das Exportgeschäft in Großbritannien weniger bedeutend und die Ausfuhrsteigerung im letzten Jahrzehnt weniger schnell vonstatten gegangen. Als Chemie-Exporteur wird Großbritannien aber nur von den USA und der Bundesrepublik übertroffen. Die britische Chemie-Ausfuhr steigt schneller als der Inlandsabsatz und nimmt etwa ein Viertel der Gesamterzeugung auf. Sie geht etwa zu gleichen Teilen in das Commonwealth und das übrige Ausland. Kontinentaleuropa hat seinen Anteil am britischen Chemie-Export erhöht, doch bleibt abzuwarten, ob sich diese Tendenz nach Gründung des Gemeinsamen

Marktes fortsetzen wird. Im Commonwealth haben sich die chemischen Importe aus Großbritannien im letzten Jahrzehnt weniger stark erhöht als die aus Kontinentaleuropa, zum Teil weil britische Produzenten dazu neigen, die Commonwealth-Märkte durch lokale Tochtergesellschaften selbst auf Kosten der Ausfuhr des Mutterlandes zu beliefern, zum Teil aber auch weil nicht-britische Firmen dort zu günstigen Bedingungen konkurrieren können. Der britische Chemie-Export zeigt eine größere Streuung als derjenige der meisten anderen Chemieländer — ein Umstand, der sich während des letzten Konjunkturrückschlages zugunsten Englands auswirkte. Andererseits geben aber gerade Großbritanniens weltweite Handelsbeziehungen der chemischen Industrie die Möglichkeit, von einem Wirtschaftsaufschwung, erhöhter Kaufkraft und wachsendem Wohlstand in Überseeländern Nutzen zu ziehen.

Probleme des österreichischen Fremdenverkehrs

Dr. Walter Stermann, Wien

Im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung kommt dem österreichischen Alpengebiet die Aufgabe zu, als Erholungsraum seine reproduktiven Kräfte den Bewohnern der Großstädte und der industriellen Ballungszentren zur Verfügung zu stellen. In der Ausübung seiner Funktion erweist sich der österreichische Fremdenverkehr damit auch als ein ausgleichender Wirtschaftsfaktor. Die Alpenländer sind sowohl landwirtschaftlich als auch industriell wenig entwickelt, sie sind ihrer landschaftlichen Struktur nach vorwiegend „alpines Grünland“, das nur eine sehr extensive Viehwirtschaft (Almwirtschaft) zuläßt. Die oberhalb der Vegetationszone liegenden Regionen gelten statistisch als „Odland“. Erst durch den Fremdenverkehr wird dieses „Odland“ zum gesuchten Erholungsraum. Das landwirtschaftlich nur wenig genutzte „Grünland“ schafft die Voraussetzungen für den alpinen Skilauf, der von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung gewinnt.

SOZIALE UND WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG

Diese soziologische Ausgleichsfunktion des Fremdenverkehrs hat auch ihre Auswirkungen auf die österreichische Sozialstruktur: sie schafft eine Art Einkommensausgleich zwischen den industriell und landwirtschaftlich ausgerichteten östlichen Bundesländern und der westlichen Gebirgslandschaft, die weder die Errichtung größerer Industrien noch eine intensivere Ausnutzung des Bodens zuläßt. Tatsächlich zeigt ein Vergleich der Bundeshauptstadt Wien und der östlichen Bundesländer Niederösterreich und Oberösterreich mit den westlichen Bundesländern Salzburg, Tirol und Vorarlberg, daß weder die ernährungsmäßigen noch die industriellen Kräfte der westlichen Bundesländer, auch unter Berücksichtigung der bedeutend geringeren Bevölkerungsdichte, ausreichend sind. Der Fremdenverkehr ist in der Lage, hier eine Lücke zu schließen, wobei er durch die Schaffung

neuer Arbeitsplätze auch der Landflucht entgegenwirkt: es wurde festgestellt, daß etwa in den ausgesprochenen Fremdenverkehrsgebieten Tirols die Bevölkerung im Gegensatz zu anderen ländlichen Gebieten konstant geblieben ist und keine Abwanderung in die Städte und Industriezentren erfolgte.

Von den insgesamt 32,7 Mill. Übernachtungen im Jahre 1958 steht Tirol mit 7,4 Mill. an der Spitze, gefolgt von Salzburg mit 5,5 Mill. und Kärnten mit 4,4 Mill. Aus einer Übersicht über den prozentualen Anteil der einzelnen österreichischen Bundesländer an den In- und Ausländerübernachtungen im Jahre 1958 geht hervor, daß die in der Übernachtungszahl führenden Bundesländer ihre Stellung vorwiegend dem Ausländerfremdenverkehr verdanken, während sich der Inländerfremdenverkehr auf die östlichen Bundesländer und die Steiermark konzentriert. Dabei ist es klar, daß die Bevölkerung der Bundeshauptstadt Wien das größte Kontingent für die Inländerübernachtungen stellt. Von den 13,7 Mill. Inländerübernachtungen des Jahres 1958 entfielen 7,4 Mill. (54 %) auf aus Wien stammende Fremde.

Anteil der Bundesländer an den In- und Ausländerübernachtungen im Jahre 1958

(in %)		
Bundesland	Inländer	Ausländer
Burgenland	1,1	0,8
Kärnten	9,4	16,2
Niederösterreich	26,6	1,6
Oberösterreich	20,2	6,5
Salzburg	12,7	19,6
Steiermark	18,6	3,2
Tirol	6,3	34,3
Vorarlberg	1,8	10,1
Wien	3,3	7,7
Insgesamt	100,0	100,0

Eine Aufgliederung des Ausländerfremdenverkehrs nach Herkunftsländern zeigt, daß der überwiegende Teil der Fremden, nämlich 69 %, aus der Bundes-

republik Deutschland kommt. In weitem Abstand folgen dann Großbritannien mit 7%, die Niederlande mit 5%, die USA mit 4% und schließlich Frankreich mit 3%.

Die Deviseneinnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr beliefen sich im Jahre 1958 auf 4,336 Mrd. S, das entspricht rd. einem Fünftel der Deviseneingänge aus dem österreichischen Gesamtexport 1958. Damit ist der Fremdenverkehr zum größten Devisenbringer Österreichs geworden und hat die Eisen- und Stahlindustrie (1958 rd. 16% des gesamten Devisenerlöses aus den Exporten gegenüber 19% im Jahre 1957) von der ersten Stelle verdrängt. Mit Ausgaben von 883 Mill. S für den passiven Reiseverkehr schloß die österreichische Fremdenverkehrsbilanz 1958 mit einem Aktivsaldo von 3,453 Mrd. S ab.

Die angeführten Zahlen lassen die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die österreichische Wirtschaft erkennen und erklären die Notwendigkeit einer geschlossenen und durchdachten Fremdenverkehrspolitik, deren Grundlagen im Zusammenwirken aller beteiligten Faktoren erstellt und nach denen die einzelnen örtlichen Maßnahmen ausgerichtet werden müssen. Allerdings wird eine einheitliche Fremdenverkehrspolitik durch die Tatsache erschwert, daß der Fremdenverkehr nach der österreichischen Verfassung Sache der Länder ist, auch wenn einzelne wichtige Funktionen dem Bund vorbehalten bleiben. Hier aber ergeben sich gewisse Hemmnisse für eine einheitliche Konzeption aus der proporzmäßigen Aufteilung der Kompetenzen auch dieses Wirtschaftszweiges auf die betreffenden Ressortministerien jeder der beiden Regierungsparteien (Handelsministerium und Verkehrsministerium), wodurch eine gewisse Doppelgleisigkeit entsteht.

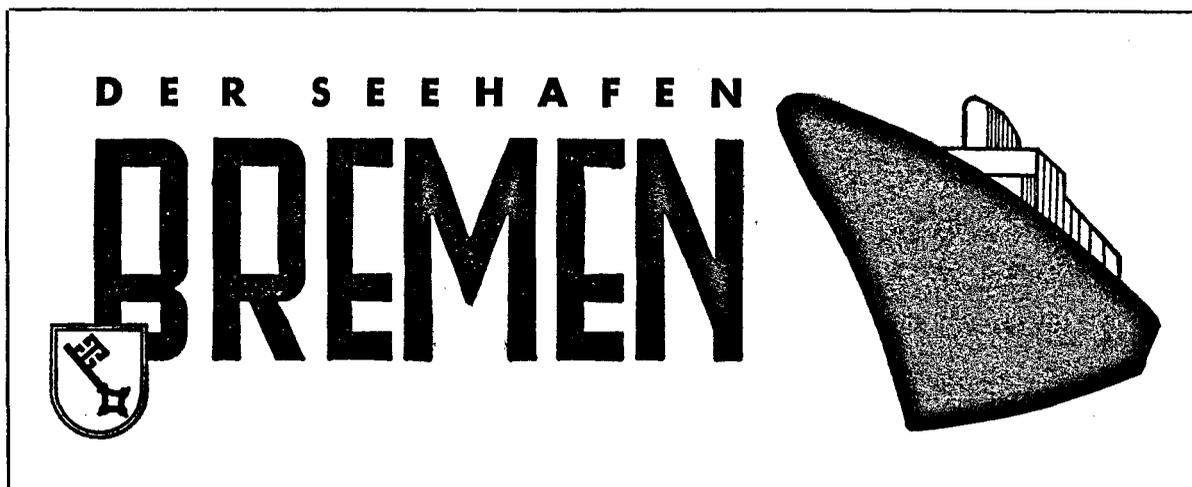
Trotz des starken Anstiegs des Fremdenverkehrs in den letzten Jahren — gegenüber 1954, wo nach Beseitigung der schwersten Kriegs- und Besatzungsschäden in den Beherbergungsbetrieben die Übernachtungszahlen von 1937 ungefähr wieder erreicht wurden, beträgt die Frequenzsteigerung für das Jahr 1958 61% — ist bei gleichbleibender europäischer Konjunkturlage für die kommenden Jahre noch eine

starke Ausweitung zu erwarten, da die Bevölkerung Europas im nächsten Jahrzehnt um rd. 10% zunehmen dürfte. Mit der Erhöhung des Lebensstandards steigt außerdem in den europäischen Ländern auch die Anzahl der Auslandsreisen. Für die Bundesrepublik Deutschland wird z. B. bis 1970 mit einer Verdoppelung der Auslandsreisen gerechnet. Die fortschreitende Motorisierung und die Verlängerung der Freizeit lassen eine laufende Verstärkung des innereuropäischen Reiseverkehrs erwarten. Dazu kommt die ständige Erweiterung des Reiseverkehrs aus den USA nach Europa, der nach OEEC-Berichten schon im Jahre 1957 die Hälfte der Ziffer des Vorjahres betragen hatte.

Es erhebt sich die Frage, ob die bisher von dem Fremdenverkehr bevorzugten Gebiete Österreichs und die vorhandene Bettenkapazität dieser steigenden Nachfrage gewachsen sein werden. Wie die Aufstellung erkennen läßt, hat sich in den letzten Jahren insofern eine langsame Umwandlung vollzogen, als die traditionellen Sommerfrischen und Wintersportorte des westlichen Österreich und der Kärntner Seengebiete vorwiegend von ausländischen Gästen besucht werden, während die Inländer mehr in den östlichen Bundesländern und in der Steiermark ihren Urlaub verbringen, wo die Preise der Fremdenverkehrsbetriebe im Durchschnitt bedeutend niedriger sind, da hier ein starkes Preisgefälle vom Westen nach dem Osten Österreichs besteht.

KONZENTRATION UND VERKEHRSPROBLEME

In diesem Zusammenhang muß ein Problem erwähnt werden, mit dem sich die österreichische Fremdenverkehrspolitik zu befassen hat. Es ist dies die Konzentration des Fremdenverkehrs an wenigen Brennpunkten, die sich in den letzten Jahren herausgebildet hat. Während Österreich über 4000 Gemeinden zählt, konzentrieren sich 40% des Ausländerfremdenverkehrs in nur 32 Gemeinden, die je mehr als 100 000 Ausländerübernachtungen zu verzeichnen haben. Von diesen 32 Gemeinden aber liegen 27 in den im Ausländerfremdenverkehr führenden Bundesländern Tirol, Salzburg und Kärnten, 3 in Vorarlberg und 2 in Oberösterreich. Von den 13 Gemeinden, die



über 200 000 Ausländerübernachtungen ausweisen, liegen 6 in Tirol, 4 in Salzburg, 2 in Kärnten und 1 in Vorarlberg. Dieser Umstand birgt die Gefahr einer neuen Konzentration und einer Verstärkung des Fremdenverkehrs in sich mit allen ihren Nachteilen wie Lärmentwicklung, Hast und Gedränge, die den Sinn des Fremdenverkehrs, Ruhe und Erholung zu bieten, geradezu ins Gegenteil verkehren. Wenn auch solche Konzentrationsvorgänge im allgemeinen naturbedingt sein dürften, so ist die Konzentration auf einige wenige Orte zweifellos ungesund. Es wird daher Aufgabe der österreichischen Fremdenverkehrspolitik sein, durch geeignete Maßnahmen Gebiete, die die gleichen oder wenigstens ähnlichen Voraussetzungen aufweisen wie diese Konzentrationspunkte, dem Fremdenzustrom zu öffnen und damit nicht nur eine Auflockerung, sondern auch eine Erweiterung dieses Zustroms zu erreichen. Im Osten Österreichs sind jedenfalls noch ausgezeichnete Voraussetzungen für die Schaffung neuer Erholungsräume vorhanden, die stufenweise und in organischer Anpassung an den wachsenden Bedarf für die Ausweitung des österreichischen Fremdenverkehrs ausgenutzt werden können.

Die rapid fortschreitende Motorisierung verlagert das Schwergewicht auf dem Transportsektor des Fremdenverkehrs von der Schiene auf die Straße, ohne daß freilich dadurch ein Rückgang der Eisenbahnfrequenz eintreten würde, es vollzieht sich nur das Anwachsen des Straßenverkehrs in bedeutend schnellerem Tempo als das des Eisenbahnverkehrs. Im Jahre 1958 überschritten 79% der nach und durch Österreich reisenden Fremden die Grenze auf der Straße (gegenüber 77,8% im Jahre 1957), während nur 20,5% (21,7%) per Bahn oder Schiff reisten. Der Anteil des Flugverkehrs blieb mit 0,5% noch gering, doch ist in Zukunft gerade hier mit einer revolutionären Entwicklung, vor allem für den Transport von Fremden aus Übersee, zu rechnen.

Das österreichische, ebenso wie das gesamteuropäische Straßennetz sind dem sprunghaften Anwachsen des Autoverkehrs vielfach nicht mehr gewachsen, und trotz der bedeutenden Mittel, die laufend im Haushalt des Bundes und der Länder für den Straßenbau bereitgestellt werden, bleibt dieser hinter der Entwicklung des Verkehrs zurück. In der Aufhebung der Grenzformalitäten für den Autoverkehr ist Österreich vorangegangen, und andere Staaten folgen diesem Beispiel, sehr zum Vorteil des innereuropäischen Reiseverkehrs auf der Straße.

Die fortschreitende Motorisierung erhöht aber auch die Verkehrsprobleme der Fremdenverkehrsorte, da daraus neben der Lärmentwicklung auch eine steigende Verkehrsunsicherheit für die Feriengäste resultiert. Diese Orte stehen daher vor der Frage, ob Ortsdurchfahrten oder Ortsumfahrungen vorteilhafter seien. Gewiß ist es richtig, daß bei der zweiten Lösung die Gefahr eines gewissen Umsatzrückganges besteht, doch dürfte sie auf längere Sicht unbedingt die günstigere sein.

KAPAZITÄTSAUSNUTZUNG

Was nun die Frage anlangt, ob die vorhandenen Beherbergungskapazitäten in Österreich der ständig ansteigenden Fremdenverkehrsentwicklung gewachsen sein werden, so sind hier zuerst die Kapazitätsausnutzung und die damit zusammenhängende Rentabilität der Betriebe zu untersuchen.

Beherbergungskapazität des österreichischen Fremdenverkehrs

Jahr	Anzahl der Betten	Übernachtungen	Ausgenutzte Bettenkapazität in %
1936/37	217 871	20 130 000	25
1953/54	214 954	21 820 000	28
1953/57	264 008	32 383 000	34
1957/58	283 110	35 179 000	34

Die Aufstellung gibt insofern ein allgemeines, zum Ungünstigen verschobenes Bild, als sie die ausgenutzte Kapazität auf 365 Tage bezieht und also unberücksichtigt läßt, daß die Ein- und Zweisaisonbetriebe viel weniger Betriebstage haben. Tatsächlich liegt die durchschnittliche Kapazitätsausnutzung der Saisonbetriebe bei etwa 25%, während sie bei Jahresbetrieben mehr als 50% erreicht. Diesen Ziffern steht eine kalkulatorisch notwendige Kapazitätsausnutzung von 65 bis 70% gegenüber, die zur Gewährleistung einer genügenden Rentabilität erforderlich ist. Die Übersicht zeigt, daß zwar die Anzahl der Übernachtungen stärker gestiegen ist als die der Bettenkapazität, daß aber dennoch große Kapazitätsreserven verfügbar sind. In Spitzenzeiten genügt das vorhandene Angebot der Nachfrage oft nicht, aber es ist natürlich ausgeschlossen, die Bettenkapazität den Erfordernissen solcher Saisonspitzen anzupassen. Um diesen Stoßbedarf ohne zu große Investitionskosten zu befriedigen, wird die Errichtung von Nebenunterkünften (Dependancen) in Leichtbauweise empfohlen, die infolge ihrer niedrigen Gestehungskosten trotz der kurzen Verwendungsdauer eine Rentabilität erwarten lassen.

Eine Betrachtung der Preisstruktur der österreichischen Fremdenverkehrsbetriebe zeigt das schon erwähnte starke lineare Gefälle vom Westen nach dem Osten. An der unteren Grenze stehen die Pensionspreise von 30 S, die es erfreulicherweise noch immer gibt, an deren Kostendeckung Betriebswirtschaftler jedoch nicht unberechtigte Zweifel hegen. An der oberen Grenze dürften die besten Güteklassen der Hotelbetriebe in den Spitzenorten des Fremdenverkehrs und in den Städten das internationale Preisniveau erreicht haben. Im internationalen Preisvergleich der Fremdenverkehrsbetriebe nimmt Österreich nach den USA, Frankreich, Großbritannien, der Schweiz, Italien, Holland, Deutschland, Schweden und Griechenland den zehnten Platz ein.

MANGELNDE RENTABILITÄT

Die ungenügende Kapazitätsausnutzung in Verbindung mit den niedrigen Preisen ergibt für die österreichischen Fremdenverkehrsbetriebe im allgemeinen eine schlechte Rentabilität. Zwar ist der Kampf mit dem Problem der Rentabilität eine allgemeine Erschei-

nung im europäischen Fremdenverkehrswesen, doch schließt Österreich hier im internationalen Vergleich besonders schlecht ab.

Die jüngsten Reihenuntersuchungen, die vom Institut für Fremdenverkehrsforschung an der Hochschule für Welthandel in Wien an 73 Betrieben vorgenommen wurden, kommen zu dem Ergebnis, daß für die Ein- und Zweisaisonbetriebe das Nettoergebnis ohne Berücksichtigung der Verzinsung des Fremd- und Eigenkapitals knapp unter der Ertragsschwelle liegt. Das Defizit erreicht bei Einsaisonbetrieben 2% des Umsatzes, bei Einbeziehung des Zinsendienstes für das Fremdkapital 3,8%. Wird auch die Verzinsung des Eigenkapitals in die Rechnung einbezogen, so erhöht sich das Defizit auf fast 13%. Bei den Zweisaisonbetrieben liegen die entsprechenden Ziffern bei minus 1,9% und minus 4,3% bzw. minus 13%. Lediglich die Jahresbetriebe, d. h. vorwiegend die Stadthotels, erreichen eine Rendite von 0,7%, die sich jedoch bei Einrechnung der Verzinsung in ein Defizit von 1% bzw. 6,8% verkehrt. Allerdings sind in allen Fällen durch die Möglichkeiten der Steuerbegünstigungen die bilanzmäßigen Abschreibungen überhöht, so daß sich bei Einsetzen von verbrauchsbedingten Abschreibungen das Ergebnis verbessert und sich bei den Jahresbetrieben — immer unter Verzicht auf die Eigenkapitalverzinsung — ein positives Resultat ergibt. Die Hauptursache dieses schlechten Abschneidens der österreichischen Betriebe liegt in der im Verhältnis zu den anderen Fremdenverkehrsländern zu hohen Belastung an Steuern und sozialen Abgaben. So beträgt die steuerliche Belastung, ganz generell und auf einen Durchschnitt aller drei Betriebstypen bezogen, in der Schweiz 1,27%, in Italien 1,87%, in der Bundesrepublik Deutschland 7,10%, in Österreich jedoch 9% vom Umsatz.

Eine Verbesserung der Rentabilität von der Preisseite her scheidet, zumindest als allgemeine Lösung, aus, da der Standard des österreichischen Realeinkommens und die internationalen Wettbewerbsbedingungen eine Erhöhung des gegenwärtigen Preisniveaus kaum zulassen. Als Ausweg kann vor allem eine stärkere Ausnutzung der vorhandenen Bettenkapazität in Betracht kommen, und hier sind seit Jahren eifrige Bemühungen im Gang, eine Saisonverlängerung durch Einbeziehung der Monate vor und nach der Hauptsaison bei entsprechenden stärkeren Preisermäßigungen zu erreichen. Für die Luxusbetriebe werden solche Preisreduktionen nicht in Betracht kommen, da der Teil ihres Publikums, der Ruhe und Erholung sucht, auch außerhalb der Hauptsaison bereit sein wird, die Preise zu bezahlen, die der Betrieb auf Grund seiner Kostenrechnung fordern muß. Anders die Betriebe mit kaufkraftschwächerem Publikum. Sie müssen durch kräftige Preisnachlässe versuchen, die überhöhte Nachfrage der Hauptsaison auf Vor- und Nachsaison umzuleiten. Bei den bekannt hohen fixen Kosten im Beherbergungsgewerbe sind allerdings diesen Preisnachlässen Grenzen gesetzt, wenn nicht die Leistungen verringert und damit der Erfolg der Aktion gefährdet werden sollen. Im übrigen wird gefordert,

Veröffentlichungen der List Gesellschaft E. V.

Wirtschaftssysteme des Westens **Economic Systems of the West** **Systèmes économiques** **de l'Occident**

Herausgegeben von Rudolf Frei

Band 6

Vol. I: Belgique, Denmark, Great Britain, Japan, Niederlande, Österreich, Spanien, Sweden
1957. 252 Seiten. Brosch. DM 18,—, Lw. DM 22,—

Band 7

Vol. II: Canada, Deutschland (BR), Finland, Italy, Norway, Portugal, Schweiz
1959. IX, 221 Seiten. Brosch. DM 21,75, Lw. DM 25,75

„In ausführlichen Einzelstudien werden Wirtschaftsstruktur und -entwicklung des jeweiligen Landes vor allem im Hinblick auf Monopolisierung- bzw. Preisbindungstendenzen und die Formen staatlicher Einflußnahme charakterisiert ... Das Symposium bietet wertvolle Unterlagen und Anregungen für vergleichende Analysen. Es eignet sich auch bestens als zuverlässiges Informationswerk. Den in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefaßten Texten ist jeweils ein dreisprachiges Resümee angefügt.“

Literaturanzeiger

für das allgemeine wissenschaftliche Schrifttum 1958/2

Band 11 Paul E. Erdman

Swiss-American Economic Relations

Their Evolution in an Era of Crises

1959. XII, 173 Seiten. Brosch. DM 16,80, Lw. DM 20,—

Die verschiedene Stellung, Abhängigkeit und Zielsetzung beider Länder auf dem Weltmarkt wird hier als eine der wesentlichen Gründe für die Belastungen angesehen, denen die Wirtschaftsbeziehungen beider Länder in den letzten Jahrzehnten ausgesetzt waren.

Band 12 Friedrich Hertle

Standortprobleme **der amerikanischen** **Eisen- und Stahlindustrie**

1959. ca. 136 Seiten. Brosch. ca. DM 11,80,
Lw. ca. DM 15,—

Die Arbeit analysiert ausführlich alle Komponenten (Kapazitätsausweitung, Erschöpfung der Ersatzlagerstätten, neue Hüttentechnik, Verkehrswege und Energiephase etc.), die für den dynamischen Umwandlungsprozeß der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie verantwortlich sind.

Kyklos-Verlag Basel
J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen

daß, um den Anreiz für Ferienaufenthalte in der Vor- und Nachsaison zu erhöhen, auch die übrigen Fremdenverkehrsfaktoren, wie die Verkehrsträger usw., für diese Zeiten namhafte Preisnachlässe gewähren. Die Folgen der mangelnden Rentabilität sind nicht zu übersehen: die spärliche Verzinsung des Eigenkapitals läßt Investitionen für das Privatkapital wenig attraktiv erscheinen, und die geringe Nachfrage gegenüber der großen Zahl der zum Kauf angebotenen Objekte drückt die Preise. In steigendem Maße werden Beherbergungsbetriebe ihrem Zweck zugunsten von Sozialversicherungsträgern, Gewerkschaften, Industriefirmen usw. entfremdet. Eine Verbesserung der Rentabilität ist daher dringend erforderlich, sie könnte in erster Linie durch steuerliche Maßnahmen, vor allem auf dem Sektor der Umsatzsteuer, erfolgen. Hier fordern die Hotelbetriebe auch für sich die Anwendung jener Bestimmungen über die Rückvergütung der Umsatzsteuer, die der Exportwirtschaft zur Erleichterung ihrer Preisgestaltung auf den internationalen Märkten in differenzierter Form gewährt wird. Im Hinblick darauf, daß der Ausländerfremdenverkehr als „unsichtbarer Export“ der erste Devisenbringer ist, ist eine solche Forderung zumindest nicht unlogisch. Für das besonders unter mangelnder Rentabilität leidende reine Gaststättengewerbe könnte allerdings, da Unterlagen in Form des Meldenachweises hier nicht erbracht werden können, eine solche Rückvergütung nicht in Betracht kommen.

INVESTITIONSBEDARF

Der gegenwärtige Investitionsbedarf der Fremdenverkehrswirtschaft für Ausbau, Rationalisierung und Modernisierung wird vom Handelsministerium für die nächsten fünf Jahre auf rd. 2 Mrd. S veranschlagt, von denen bei der ungünstigen Ertragslage kaum viel mehr als ein Drittel aus Eigenmitteln finanziert werden kann, so daß die Finanzierungsfrage für etwa 1,2 bis 1,4 Mrd. S noch zu lösen ist.

Da nur ein kleiner Teil des Investitionsbedarfs durch ERP-Kredite befriedigt werden kann, müssen andere Finanzierungsquellen gesucht werden. Die Zinsbelastung aus den üblichen Bankkrediten steht jedoch nicht im Einklang mit den gegenwärtigen Ertragsver-

hältnissen im Fremdenverkehr, und bei den billigeren Auslandskrediten bieten oft die Forderungen nach erhöhten Sicherheiten gewisse Schwierigkeiten, da die Fremdenverkehrswirtschaft hier der Industrie und der Elektrizitätswirtschaft unterlegen ist. Für die kommerziellen Kredite übernimmt eine beim Handelsministerium gegründete Gesellschaft die Bürgschaft gegenüber den Kreditinstituten und trägt auch einen kleinen Teil der Verzinsung. Eine generelle Gewährung von Zinszuschüssen durch den Bund wäre nur zweckmäßig, wenn sie laufend aus Budgetmitteln erfolgen könnte. Dazu aber würde es einer gesetzlichen Regelung bedürfen.

Investitionsbedarf der Fremdenverkehrswirtschaft

Position	Mill. S
Bereits vorliegende ERP-Kreditansuchen	300
Programmbedarf:	
Modernisierung, Verbesserung und kleine Neubauten von Gaststätten- und Beherbergungsbetrieben	150
Hotelneubauten größeren Umfangs	225
Investitionsfonds des Gaststättengewerbes zur Technisierung der Küchenbetriebe	25
Erschließung von Bergbauerngebieten für den Fremdenverkehr und von Erholungsdörfern	250
Ausbau von internationalen Sanatorien, Kuranstalten und mineralischen Heilvorkommen	150
Schwimmbäder in Fremdenverkehrsorten	100
Insgesamt	1200

Einem allgemein im internationalen Fremdenverkehr festzustellenden Bedarf folgend werden in Österreich gegenwärtig vor allem die Projekte verfolgt, die dem ursprünglichsten Zweck der Ferienreise, nämlich dem Aufsuchen von vollkommener Ruhe und Erholung sowie dem Besuch von Heilbädern und Luftkurorten, dienen. Das angeführte Investitionsschema legt daher Schwerpunkte auf den Ausbau von internationalen Sanatorien, Kuranstalten und Heilbädern sowie auf die Erschließung von Bergbauerngebieten und von Dörfern, die ausschließlich der Entspannung und Erholung bestimmt sind.

Was dem österreichischen Fremdenverkehr noch ganz fehlt, sind internationale Erziehungsinstitute und Schulen. Hier hat die Schweiz einen gewaltigen Vorsprung, während in Österreich nur Ansätze dazu in den verschiedenen Sommerkursen vorhanden sind, denen jedoch die Einheitlichkeit fehlt.

Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST: Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährl. DM 10,—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,— oder mit „Bibliographie der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, oder durch den Buchhandel.