

Kurzberichte

Langfristige Veränderungen der Steuerstruktur und Steuerbelastung

Infolge vermehrter wirtschaftlicher und sozialer Aufgaben beansprucht die öffentliche Hand heute in allen entwickelten Volkswirtschaften weit mehr vom Sozialprodukt als vor dem Krieg. Gleichzeitig wurden die Steuersysteme den geänderten wirtschaftlichen, sozialen und politischen Bedürfnissen angepaßt. Die vorliegende Arbeit orientiert in groben Zügen, wie sich das Steueraufkommen und die Steuerstruktur sämtlicher öffentlicher Körperschaften (Bund, Gebietskörperschaften, Kammern, Sozialversicherung) in Österreich seit 1937 verändert haben und vergleicht die Steuerbelastung der heimischen Wirtschaft mit der anderer Volkswirtschaften.

Steuerbelastung um mehr als ein Viertel höher als vor dem Kriege

Der Bund hob im Jahre 1957 öffentliche Abgaben (Bundessteuern und gemeinwirtschaftliche Abgaben) im Werte von 25,0 Mrd. S ein. Rechnet man verschiedene steuerähnliche Einnahmen des Bundes und der von ihm verwalteten Fonds mit eigener Rechtspersönlichkeit, weiters die Landes- und Gemeindesteuern, die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge zur Sozialversicherung sowie die Umlagen der gesetzlichen Interessenvertretungen (Kammern) hinzu, so ergibt sich ein Gesamtaufkommen an Steuern und steuerähnlichen Abgaben von 39,7 Mrd. S, das sind 5,700 S pro Kopf der Bevölkerung. Die Steuer- und Sozialbelastung, gemessen am Brutto-Nationalprodukt, erreichte 32,6%.

Das Steueraufkommen ist gegenwärtig absolut und relativ höher als vor dem Krieg. Im Jahre 1937

nahmen sämtliche öffentliche Körperschaften 22 Mrd. S Steuern und steuerähnliche Abgaben ein, das sind 16,5 Mrd. S heutiger Kaufkraft. Die Steuerbelastung betrug 25,4% des Brutto-Nationalproduktes. In 20 Jahren ist somit die reale Steuerleistung der österreichischen Wirtschaft um 141% gestiegen, um 28% stärker als das reale Brutto-Nationalprodukt. Dabei waren die Steuern schon in den Dreißigerjahren ziemlich hoch, da viele öffentliche Haushalte versuchten, den durch die Wirtschaftskrise verursachten Einnahmefall durch Tarifierhöhungen wettzumachen. Im Vergleich zu den Konjunkturjahren bis 1929 ist die Steuerbelastung noch stärker gestiegen.

In den letzten Jahren hat der Anteil des Steueraufkommens am Brutto-Nationalprodukt leicht geschwankt, ohne daß eine eindeutige Tendenz in der einen oder anderen Richtung erkennbar wäre. Die Steuerbelastung war am höchsten im Jahre 1953 mit 34,5%, sank in den beiden folgenden Jahren auf 31,5% und stieg seither auf 32,6%. Diese kurzfristigen Schwankungen wurden teilweise dadurch verursacht, daß die Erträge der progressiven direkten Steuern stärker zu steigen tendieren als das Sozialprodukt. Um ein automatisches Anziehen der Steuerschraube zu verhindern, wurden die Steuersätze von Zeit zu Zeit gesenkt und den geänderten Einkommensverhältnissen angepaßt (Senkung der Einkommensteuer 1954, 1955 und 1958). Außerdem spielte eine Rolle, daß die Erträge aus veranlagten Steuern in der Regel erst nach zwei Jahren eingehen und sich daher nicht kurzfristig dem Konjunkturverlauf anpassen. Im Jahre 1953 z. B. war die Steuerbelastung deshalb besonders hoch, weil erst in diesem Jahre die Gewinne des Konjunkturjahres 1951 veranlagt wurden.

Steueraufkommen und Steuerbelastung

	Steueraufkommen ¹⁾		Steuern zu Preisen ²⁾ 1957	Steuerbelastung in % des Brutto-Nationalproduktes
	zu laufenden Preisen Mrd. S	zu Preisen ²⁾ 1937 = 100		
1937	21,6	16,5	100	25,4
1953	26,78	30,8	187	34,5
1954	28,20	31,8	193	32,2
1955	31,54	34,4	208	31,5
1956	35,75	37,3	226	32,3
1957 ³⁾	39,74	39,7	241	32,6

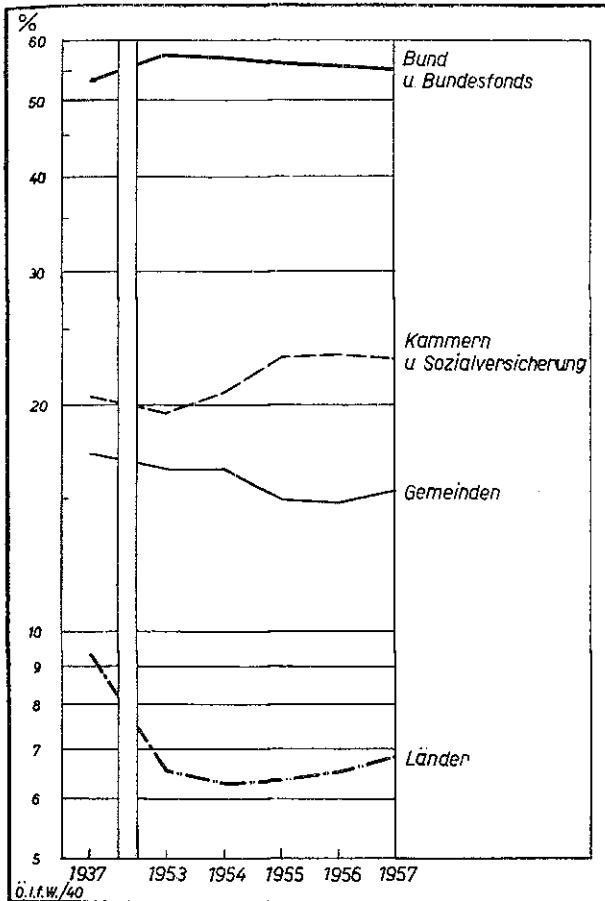
¹⁾ Bruttobetrag der öffentlichen Abgaben, steuerähnliche Einnahmen des Bundes und der von ihm verwalteten Fonds, Länder- und Gemeindesteuern, Kammerumlagen, Beiträge zur Sozialversicherung. 1937 Ist-Erfolg, 1953 bis 1957 Soll-Erfolg. (Ist-Erfolg plus Saldo der Steuerrückstände) — ²⁾ Deflationiert durch den Preisindex für das Sozialprodukt — ³⁾ Vorläufige Ergebnisse, teilweise durch Schätzungen ergänzt

Steueraufkommen und Steuerverteilung nach öffentlichen Körperschaften

	Steueraufkommen ¹⁾			Steuerverteilung ²⁾		
	Bund u. Fonds	Länder u. Gemeinden	Kammern u. Sozial- versich.	Bund u. Fonds	Länder u. Gemeinden	Kammern u. Sozial- versich.
				%		
1937	63,4	16,2	20,4	53,2	26,4	20,4
1953	76,5	4,3	19,2	57,7	23,1	19,2
1954	74,9	4,5	20,6	56,7	22,7	20,6
1955	72,7	4,5	22,8	55,8	21,4	22,8
1956	72,2	4,5	23,3	55,4	21,3	23,3
1957 ³⁾	72,7	4,3	23,0	54,9	22,1	23,0

¹⁾ Vor dem Finanzausgleich — ²⁾ Nach dem Finanzausgleich — ³⁾ Vorläufige Ergebnisse, teilweise durch Schätzungen ergänzt

Die Verteilung des Steueraufkommens nach öffentlichen Körperschaften
(Logarithmischer Maßstab; in Prozent des Gesamtabgabenertrages)



Der Bund (einschließlich Fonds) beansprucht gegenwärtig einen etwas größeren Anteil am gesamten Abgabenaufkommen als vor dem Kriege, da ihm zusätzliche Aufgaben (Wohnbaufonds, Kinder- und Familienlastenausgleich, Kriegsfolgelasten, Lehrbesoldung usw.) übertragen wurden, denen keine ausreichenden Ersparungen (z. B. Staatsschulden) gegenüberstehen. Dagegen ist der Anteil der Länder am Steuerertrag zurückgegangen. Das gleiche gilt für die Gemeinden, vor allem wegen der vergleichsweise geringen Ergiebigkeit einiger gemeindeeigener Abgaben (z. B. Grundsteuern). Kammern und Sozialversicherung dagegen konnten ihren Anteil vergrößern.

Von den gesamten Steuern und steuerähnlichen Abgaben von 39,7 Mrd. S im Jahre 1957 wurden 73% vom Bund, 4% von den Ländern und Gemeinden und 23% von den Kammern und Sozialversicherungsträgern eingehoben. Nach dem Finanzausgleich verblieben dem Bund und den von ihm verwalteten Fonds 55% aller Steuermittel, während sich der Anteil der Länder und Gemeinden auf 22% erhöhte. Im Jahre 1937 entfielen auf den Bund 53%, die Länder und Gemeinden 26% und die Kammern und Sozialversicherungsträger 20% des Steueraufkommens. Der gegenüber der Vorkriegszeit etwas größere Anteil des Bundes er-

klärt sich daraus, daß er besonders stark mit zusätzlichen Aufgaben belastet wurde (z. B. Kinderbeihilfen und Familienlastenausgleich, Wohnbaufinanzierung, Ablöselieferungen). Außerdem übernahm er den Personalaufwand für die Volks- und Hauptschullehrer, der früher von den Ländern getragen wurde. Der Anteil der Gemeinden am Steueraufkommen ist zum Teil deshalb rückläufig, weil der Ertrag der Grundsteuer, die vor allem in den Landgemeinden eine der wichtigsten Einnahmequellen ist, weit schwächer zugenommen hat als der der übrigen Steuern.

Verschiebung der Steuerstruktur zu Gunsten der direkten Steuern

Die Zunahme der Steuerbelastung seit 1937 geht hauptsächlich auf die direkten Steuern zurück. Ihr Ertrag hat sich in den letzten 20 Jahren real vervierfacht, ihr Anteil am Brutto-Nationalprodukt stieg von 5,6% im Jahre 1937 auf 12,2% im Jahre 1957. Demgegenüber hat sich der Ertrag der indirekten Steuern real nur knapp verdoppelt, ihr Anteil am Brutto-Nationalprodukt ging von 14,7% auf 13,4% zurück. In den letzten Jahren stieg das Aufkommen an indirekten Steuern fast genau so stark wie das Brutto-Nationalprodukt. Die Sozialabgaben (einschließlich der Arbeitslosenversicherungsbeiträge) sind gegenwärtig real etwa dreimal so hoch wie vor dem Kriege, ihr Anteil am Brutto-Nationalprodukt stieg von 5% auf 7%.

Struktur der Steuern

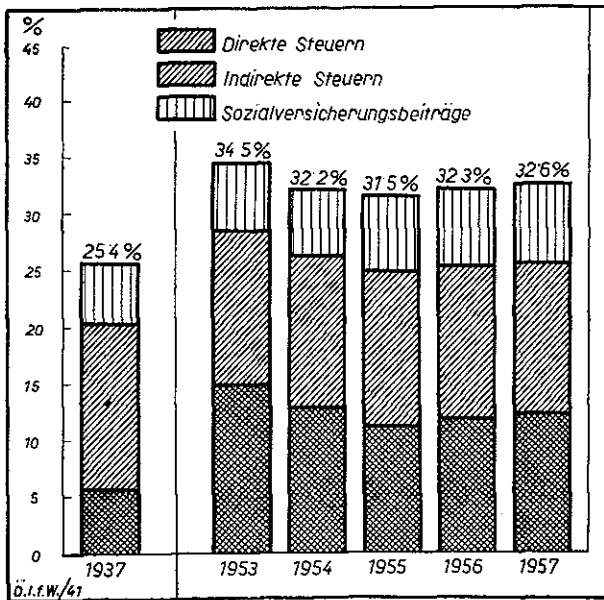
	Direkte Steuern		Indirekte Steuern		Sozialversicherungsbeiträge	
	Mrd. S	% ¹⁾	Mrd. S	% ²⁾	Mrd. S	% ³⁾
1937	0,48	5,6	1,25	14,7	0,43 ³⁾	5,1
1953	11,57	14,9	10,48	13,5	4,73	6,1
1954	11,20	12,8	11,66	13,3	5,34	6,1
1955	11,22	11,2	13,70	13,7	6,62	6,6
1956	12,93	11,7	15,08	13,6	7,74	7,0
1957 ³⁾	14,92	12,2	16,32	13,4	8,50	7,0

¹⁾ Steuerbelastung in % des Brutto-Nationalproduktes. — ²⁾ Einschließlich Arbeitslosenversicherungsbeiträge, die ab 1953 unter den direkten Steuern ausgewiesen sind. — ³⁾ Vorläufige Ergebnisse, teilweise durch Schätzungen ergänzt.

Infolge der ungleichen Entwicklung der Steuererträge hat sich das Schwergewicht des österreichischen Steuersystems seit der Vorkriegszeit deutlich von den indirekten zu den direkten Steuern verschoben. Der Anteil der direkten Steuern am Gesamtaufkommen an Steuern und Sozialabgaben stieg von 22% im Jahre 1937 auf 43% im Jahre 1953. In den folgenden Jahren ging er etwas zurück, erreichte aber im Jahre 1957 noch immer 38%. Demgegenüber sank der Beitrag der indirekten Steuern zum gesamten Steueraufkommen von 58% im Jahre 1937 auf durchschnittlich 40% in

Entwicklung der Steuerbelastung

(Normaler Maßstab; Steueraufkommen in Prozent des Brutto-Nationalproduktes)



Seit 1937 ist die Steuerbelastung des Brutto-Nationalproduktes um mehr als ein Viertel gestiegen. Der erhöhte Steuerdruck geht hauptsächlich auf die direkten Steuern zurück. Auch die Belastung mit Sozialabgaben hat infolge des Ausbaues der Sozialversicherung zugenommen. Dagegen ist der Anteil der indirekten Steuern am Brutto-Nationalprodukt leicht zurückgegangen.

den letzten Jahren. Ordnet man die Sozialversicherungsbeiträge den direkten Steuern zu, dann hat sich das Verhältnis von den direkten zu den indirekten Steuern umgekehrt. Es betrug vor dem Krieg 2 : 3 und seither 3 : 2.

Diese Verlagerung erlaubt es, die Steuerbelastung besser den individuellen Einkommensverhältnissen anzupassen und nach sozialpolitischen Gesichtspunkten zu differenzieren. Allerdings läßt die grobe Einteilung in direkte und indirekte Steuern noch keine eindeutigen Schlüsse auf die Progression des Steuersystems und die relative Belastung verschiedener Berufsschichten zu. Die stärkere Belastung mit direkten Steuern trifft nicht nur die Bezieher hoher und höchster Einkommen, sondern auch die Masse der Lohn- und Gehaltsempfänger. Von 1937 bis 1957 ist der Ertrag der Lohnsteuer sogar etwas stärker gestiegen als der Ertrag der veranlagten direkten Steuern. Weiters ist zu berücksichtigen, daß in der Praxis auch die direkten Steuern unter bestimmten Voraussetzungen zumindest teilweise überwältzt werden. Andererseits können auch die indirekten Steuern durch Staffelung der Umsatzsteuersätze und stärkere Belastung des Luxuskonsums progressiv gestaltet werden.

Internationaler Steuerbelastungsvergleich

Internationale Steuerbelastungsvergleiche sind deshalb schwierig, weil die institutionellen Bedingungen von Land zu Land verschieden sind und der Begriff „Steuer“ nicht immer gleich weit gezogen wird (in Österreich z. B. werden die Kammerumlagen zu den steuerähnlichen Einnahmen gezählt, in den anderen Ländern dagegen in der Regel nicht). Außerdem wird das Nationalprodukt vielfach nur grob berechnet. Trotz diesen Vorbehalten gibt eine vergleichende Gegenüberstellung von Steuerleistung und Nationalprodukt in verschiedenen Ländern wertvolle Hinweise.

Zum Vergleich wurden 12 Länder herangezogen, für die eine einigermaßen einheitliche Berechnung möglich und sinnvoll war. Sie scheiden sich hinsichtlich der Steuerbelastung deutlich in zwei Gruppen. In die erste Gruppe mit einem Anteil der Steuern am Brutto-Nationalprodukt von 28 bis 33% fallen Staaten mit einem gut ausgebauten System sozialer Sicherheit, wie die skandinavischen Staaten, Großbritannien, Holland, Frankreich, die Bundesrepublik Deutschland und Österreich. Zur zweiten Gruppe (Steuerbelastung 19 bis 26%) gehören die USA, Kanada, Belgien, die Schweiz und Japan, wo es eine obligatorische Kranken- und Rentenversicherung nicht oder nur in Ansätzen gibt. Österreich hat nach dieser Zusammenstellung die zweithöchste Steuerbelastung nach der Bundesrepublik Deutschland. Die Bedeutung dieser Reihung darf jedoch nicht überschätzt werden, da die Belastungsunterschiede in dieser Gruppe gering sind und möglicherweise auf statistische Ungenauigkeiten zurückgehen. Außerdem gibt Österreich zwar relativ weniger für die Landesverteidigung und die Staatsschuld aus als die

Internationaler Vergleich der Steuer- und Sozialbelastung des Brutto-Nationalproduktes im Jahre 1955¹⁾

	Währung	Steueraufkommen ²⁾ in Landeswährung	Steuerbelastung des Brutto-Nationalproduktes (%)
Bundesrepublik Deutschland	DM	53'85	32,8
Österreich	S	31 54	31,5
Frankreich	frs.	5.155	30,9
Holland	fl.	8 63	29,6
Großbritannien	£	5 51	28,9
Schweden	s. Kr.	12 73	28,2
Norwegen	n. Kr.	6 67	27,6
USA	\$	100 6	25,6
Kanada	can. \$	6 34	23,9
Belgien	bfrs.	104 0	22,3
Schweiz	sfs.	5 18	19,4
Japan	Y	1 591	19,4

¹⁾ Q: „Statistical Yearbook of UNO“ 10/1957, teilweise ergänzt durch OEEC-Berichte; Institutsberechnung — ²⁾ Steuern im weitesten Sinne, einschließlich aller Sozialbeiträge und ähnlicher Abgaben.

meisten anderen Länder, dagegen mehr für Sozialversicherung und Kinder- und Familienlastenausgleich. Einige Wirtschaftszweige, wie die Wohnungswirtschaft und öffentliche Verkehrs- und Versorgungsbetriebe, die in anderen Ländern ihre

Kosten ausschließlich oder weitgehend durch erwerbswirtschaftliche Einnahmen decken, werden in Österreich in hohem Maße durch Steuern finanziert. Auch die Lasten des Staatsvertrages dürfen in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden.

Produktionsrückgang in der Fahrzeugindustrie

Die heimische Kraftfahrzeugindustrie hat nach dem Krieg, dank gewaltigem Nachholbedarf, rasch wachsendem Lebensstandard und geringen Importkontingenten, besonders schnell expandiert. Ihre Produktion erreichte im I. Quartal 1956 mit dem Vierzehnfachen der Vorkriegszeit den bisher höchsten Stand. Unmittelbar danach folgte ein scharfer Rückschlag. Vom I. bis zum IV. Quartal 1956 sank die Produktion von Kraftfahrzeugen um 34% und war damit um 31% niedriger als im IV. Quartal 1955. Seither hat sie sich wieder leicht erholt. Im Jahresdurchschnitt 1957 war sie zwar um 16% und 19% niedriger als in den Jahren 1956 und 1955, im IV. Quartal aber schon wieder um fast 11% höher als ein Jahr vorher.

Die Beschäftigtenzahlen spiegeln, wenn auch abgeschwächt, die gleiche Entwicklung wider. Von Ende 1955 bis Ende 1956 schränkte die Fahrzeugindustrie ihren Beschäftigtenstand von 25.500 auf 23.400 (um 8%) ein und erhöhte ihn bis Ende 1957 wieder auf 24.700. Regional war die Entwicklung stark unterschiedlich. In Oberösterreich (Traktoren- und Lastkraftwagenerzeugung) wurde die Beschäftigung auch 1957 weiter eingeschränkt (von 8.100 Ende 1955 auf 6.500 Ende 1957), in der Steiermark (Zweiradindustrie) nach dem Rückschlag im Jahre 1956 wieder kräftig erhöht. In Wien wurde sie 1956 und 1957 leicht ausgeweitet, weil die Dämpfung in der Lastkraftwagen- und Autobranche durch einen guten Geschäftsgang der Zubehörindustrie ausgeglichen wurde.

Beschäftigte in der Fahrzeugindustrie¹⁾

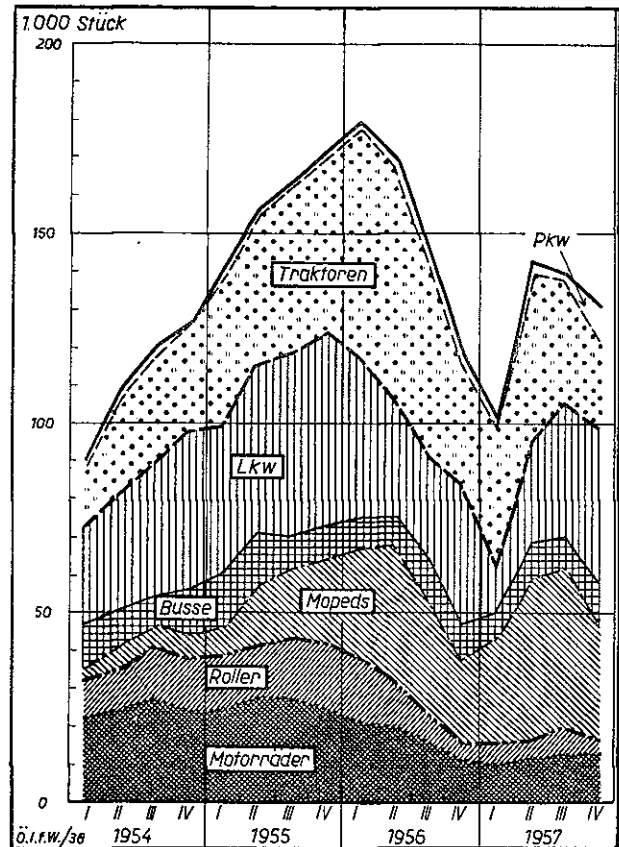
Jahr	Insgesamt	Wien	O. Ö.	Stmk.
1955	25.522	8.093	7.915	6.976
1956	23.432	8.187	6.902	5.761
1957	24.673	8.699	6.546	6.769

¹⁾ Jahresende

Uneinheitliche Entwicklung

In den einzelnen Sparten der Fahrzeugindustrie war der Konjunkturablauf allerdings sehr uneinheitlich. In einzelnen Zweigen begann der Konjunkturrückgang schon lange vor dem Frühjahr 1956, in anderen erst später und auch das Ausmaß der Dämpfung war ungleich.

Produktion von Kraftfahrzeugen¹⁾
(Normaler Maßstab; in 1 000 Einheiten)

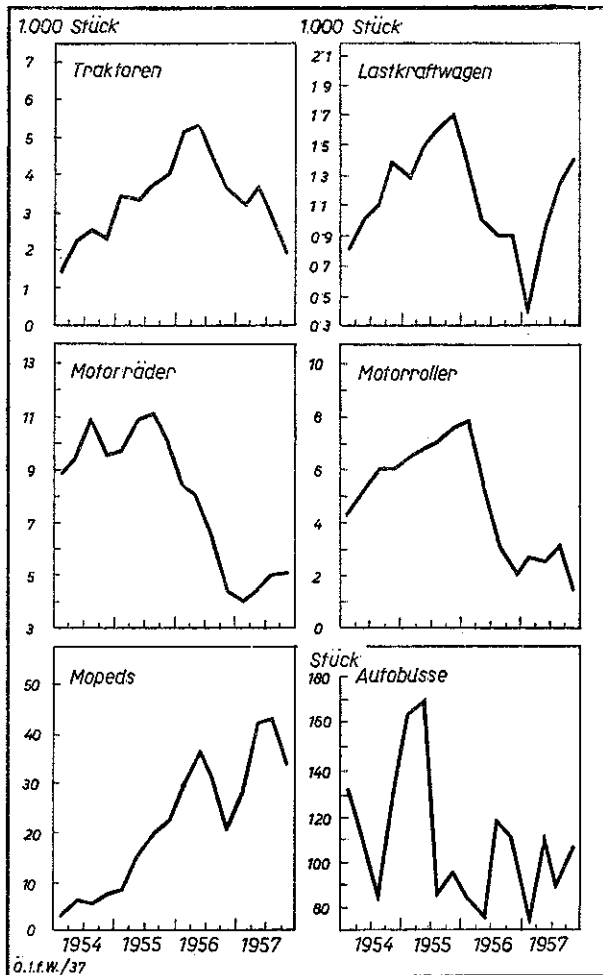


¹⁾ Die in der Abbildung enthaltenen Fahrzeugarten wurden mit Preisen von 1955 in fiktive Einheiten umgerechnet. Die Flächen zwischen den einzelnen Kurven geben den Anteil der Fahrzeugarten an der Gesamtproduktion (wertmäßig zu Preisen 1955) an.

Der starken Produktionssteigerung in den Jahren 1954 und 1955 folgte nach dem Höhepunkt im I. Quartal 1956 ein scharfer Rückschlag, der bis zum I. Quartal 1957 dauerte. Seither hat sich die Erzeugung wieder erholt, erreichte aber bei weitem nicht mehr den früheren Höchststand. Die stärksten Einbußen erlitten Lastkraftwagen und Traktoren, während die Zweiradindustrie durch die Umstellung auf Mopeds ihre Gesamtproduktion annähernd halten konnte. Die im Herbst 1957 begonnene Serienerzeugung von Personenkraftwagen wirkte sich in der Berichtszeit noch nicht aus, wird aber im Jahre 1958 mehr zur Stabilisierung der Fahrzeugproduktion beitragen.

Die Produktion von Autobussen erreichte schon Mitte 1955 ihren Höhepunkt, sank dann aber besonders stark, bis Mitte 1956 um 55%, und erholte sich seither nur leicht. In den Jahren 1956 und 1957 war sie um 24% und 26% niedriger als im Jahre 1955.

Produktion wichtiger Fahrzeugarten
(Normaler Maßstab; in 1 000 Stück)



Der Konjunkturverlauf war in den vergangenen vier Jahren von Sparte zu Sparte sehr uneinheitlich. In einzelnen Zweigen (z. B. Motorrad- und Autobuserzeugung) setzte der Rückschlag vorzeitig ein. Auch das Ausmaß des Produktionsrückganges war verschieden groß. Schließlich belebten sich die einzelnen Sparten im Jahre 1957 unterschiedlich. Die Traktoren- und die Rollernerzeugung ging sogar weiter zurück.

Die Erzeugung von Lastkraftwagen stieg bis Ende 1955 und ging bis zum IV. Quartal 1956 um 43%, bis zum I. Quartal 1957 um 75% zurück. Von diesem Tiefstand erholte sie sich ebenso rasch wieder; schon im IV. Quartal 1957 war sie um 54% höher als ein Jahr vorher und nur noch um ein Fünftel niedriger als die Produktionsspitze Ende 1955. Im Jahresergebnis 1957, das um 36% ungünstiger war als das von 1955, wirkt sich aber diese neuerliche Tendenzumkehr noch nicht voll aus.

In der Traktorenindustrie hielt die Konjunktur bis Mitte 1956 an. Die höchste Produktion wurde im II. Quartal erreicht. Seither geht sie stetig zurück. Ende 1956 und Ende 1957 war sie um 31% und 63% niedriger als zur Zeit des Höchststandes.

Insgesamt wurden im Jahre 1957 um 18% und 37% weniger Traktoren erzeugt als in den Jahren 1955 und 1956.

In der Zweiradindustrie überlagerten sich die Entwicklungswellen in den einzelnen Sparten. Die Motorrollerzeugung überschritt schon im III. Quartal 1955 ihren Höhepunkt, während die Produktion von Motorrollern noch bis zum I. Quartal 1956 stieg. Der Produktionsrückgang war aber dann bei Motorrollern stärker und rascher als bei Motorrädern und hält an. Vom I. Quartal 1956 bis zum IV. Quartal 1957 sank die Produktion von Rollern um 82%. Die von Motorrädern ging von ihrem Höhepunkt (III. Quartal 1955) bis zum I. Quartal 1957 um 64% zurück, hat sich aber seither wieder leicht erholt. Die Jahreserzeugung 1957 war bei Rollern um 65% und bei Motorrädern um 56% niedriger als im Jahre 1955.

Im Jahre 1955 hat ein Großunternehmen die Erzeugung von Mopeds aufgenommen und dadurch den Rückschlag bei Motorrädern und Rollern bis Mitte 1956 überkompensiert. Die stürmische Entwicklung der Mopedproduktion wurde im 2. Halbjahr 1956 unterbrochen und setzte sich erst 1957 wieder fort. Die Erzeugung war zwar um 24% größer als im Jahre 1956, konnte aber den Rückschlag bei Motorrädern und Rollern nicht mehr ausgleichen. Die Gesamtproduktion der Zweiradindustrie (Motorräder, Roller und Mopeds) war im Jahre 1956 fast gleich hoch (99%) wie im Jahre 1955, im Jahre 1957 aber um 7% niedriger.

Produktion von Kraftfahrzeugen von 1955 bis 1957

	1955	1956	1957
	Stück	1955 = 100	Stück 1955 = 100
Mopeds	63 980	116,250	144,173
Motorräder	41 288	27,223	18,336
Motorroller	27 526	18,736	9,728
Personenkraftwagen ¹⁾	410	217	1,278
Lastkraftwagen ¹⁾	6,031	4,220	3,874
Autobusse	512	380	377
Traktoren	14,328	18,434	11,690
Insgesamt 1955 ²⁾ = 100	100,0	96,9	81,3

¹⁾ Ohne Assembling. — ²⁾ Gewogener Durchschnitt

Die Erzeugung von Personenkraftwagen wurde erst im IV. Quartal 1957 in größerem Umfang aufgenommen, und zwar ebenfalls als Ausweichproduktion in der Zweiradindustrie. In der Gesamtproduktion von Kraftfahrzeugen fällt sie erst seit Anfang 1958 stärker ins Gewicht.

Ungünstige strukturelle Nachfrageverlagerungen

Die Einbußen der heimischen Fahrzeugproduktion waren trotz der elastischen Anpassung an die Nachfrageverlagerungen stärker als in den meisten anderen Ländern mit großer Fahrzeugindustrie,

weil dort die bis vor kurzem noch immer expandierende Erzeugung von Personenkraftwagen überwiegt.

Die heimische Kraftfahrzeugindustrie besteht dagegen fast nur aus Zweigen, die auch schon in anderen Ländern große Absatzschwierigkeiten haben und ihre Produktion einschränken mußten.

Meistens handelt es sich nicht nur um kurzfristige Nachfrageschwankungen, sondern um strukturelle Nachfrageverlagerungen, z. B. von Motorrädern und Rollern zu Kleinwagen (1957 wurden erstmals in der Nachkriegszeit mehr Motorräder und Roller aus dem Verkehr gezogen, als gleichzeitig neu zugelassen wurden) Andererseits wurden mit dem Moped neue Käuferschichten in die Motorisierung einbezogen, die zumindest vorübergehend eine annähernd stabile Gesamtnachfrage nach Zweiradfahrzeugen sichern. Andere Sparten der Fahrzeugindustrie haben strukturelle Überkapazitäten, deren Entstehen nach dem Kriege durch den weltweiten Stoßbedarf an Transportmitteln vor allem im Güterverkehr und in der Landwirtschaft begünstigt wurde. Nun zeigt sich, daß nach dem Aufhören der nachkriegsbedingten Ersatzinvestitionen die normale Zuwachsrates verhältnismäßig gering ist und vor allem der laufende Ersatzbedarf niedriger ist, als man bisher annahm, weil man die Nutzungsdauer der Fahrzeuge unterschätzte.

In Österreich trifft dies vor allem für die Traktoren- und Lastkraftwagenerzeugung zu, die zusammen über die Hälfte der Fahrzeugindustrie repräsentieren. Teilweise durch Subventionen und Zuschüsse begünstigt, hat sich die Landwirtschaft bis 1956 weitgehend mit Traktoren versorgt. Die stürmische Investitionsperiode ist aber vorüber und die Neuanschaffungen werden im Verhältnis zum laufenden Ersatzbedarf immer kleiner. Dieser ist überraschend niedrig, weil die Traktoren vielfach nur extensiv genutzt werden.

Auch der Bedarf an Lastkraftwagen (vor allem an schweren Einheiten) ist großteils gesättigt. Die nach dem Krieg zuerst überwiegend verwendeten Armeelastwagen der Besatzungsmächte sind durch neue Fahrzeuge ersetzt worden. Die verhältnismäßig niedrigen Bahntarife verhindern, daß ein größerer Teil des Massenverkehrs auf die Straße abwandert und den Bedarf an Fahrzeugen anregt. Die stärker wachsende Nachfrage nach leichten Lastkraftwagen und sogenannten „Combiwagen“, die von Handel und Gewerbe für den innerstädtischen Transport immer mehr bevorzugt werden,

kommt der heimischen Industrie nicht zugute, weil sie diese Wagen nicht erzeugt.

Auch die Nachfrage nach Autobussen ist schwächer geworden. Die Verkehrsleistung im Autobusverkehr nimmt nur noch wenig zu und wird zumindest teilweise durch bessere Ausnutzung des vorhandenen Fahrparks erzielt. Die Nachfrage nach Autobussen beschränkt sich überwiegend auf Ersatzbedarf, der überdies in steigendem Maße durch Importe befriedigt wird.

Bestand an Kraftfahrzeugen¹⁾

	Personen- kraftwagen	Motorräder und Roller	Zug- maschinen 1 000 Stück	Omnibusse	Last- kraftwagen
1950	51 3	136 8	17 8	3 3	43 9
1952	65 5	164 1	28 4	3 6	46 9
1954	92 0	249 0	43 4	3 9	53 8
1955	143 1	301 6	55 9	4 3	61 6
1956	187 9	327 0	72 2	4 4	64 0
1957 ²⁾	232 3	326 1	86 4	4 5	65 3

¹⁾ 31. Oktober — ²⁾ Vorläufige Zahlen

Die Zweiradindustrie hat sich bisher bemerkenswert gut gehalten, obwohl sie international seit Jahren mit großen Absatzschwierigkeiten kämpft. Die Entwicklung in Österreich hinkt allerdings hinter der in anderen Ländern um ein bis zwei Jahre nach; sie ist aber auffallend ähnlich und die heimische Industrie hat auch die gleichen Gegenmaßnahmen getroffen. Im Jahre 1955 stellte sie rechtzeitig einen Teil ihrer Kapazität auf die Erzeugung von Mopeds um und konnte dadurch den Ausfall im Motorrad- und Rollerabsatz fast ausgleichen. Inzwischen nahm man auch noch die Erzeugung eines Kleinwagens auf und folgte damit der Entwicklung in anderen Ländern, vor allem in der Bundesrepublik Deutschland, wo sich inzwischen gezeigt hat, daß die ursprünglich heftige Nachfrage nach Mopeds schon wieder schwächer wird.

Inlands- und Exportnachfrage

Die Zahlen über die Neuzulassung von fabriksneuen Fahrzeugen zeigen deutlich, daß sich die Inlandsnachfrage stark zu Ungunsten der wichtigsten Sparten der heimischen Kraftfahrzeugindustrie verschoben hat. Die gesamten Neuzulassungen (ohne Mopeds) waren in den Jahren 1956 und 1957 (gewogen) um 8% und 5% niedriger als im Jahre 1955, einschließlich der in der Statistik nicht ausgewiesenen Mopeds zumindest gleich groß oder sogar geringfügig höher als im Jahre 1955. Während aber die Neuzulassungen an allen im Inland erzeugten Fahrzeugarten stark zurückgingen, nah-

Neuzulassungen von fabriksneuen Kraftfahrzeugen (ohne Mopeds) von 1955 bis 1957¹⁾

	1955		1956		1957	
	Stück	Stück	1955 = 100	Stück	1955 = 100	Stück
Motorräder	38.240	24.629	64,4	13.795	36,1	
Motorroller und Autoroller	21.337	16.185	75,9	6.909	32,5	
Personenkraftwagen	43.189	48.037	112,3	52.806	122,3	
Autobusse	446	287	64,3	285	63,9	
Nutzkraftwagen ²⁾	10.430	6.520	62,5	8.511	81,6	
Zugmaschinen	13.978	16.367	117,0	14.746	105,5	
Insgesamt 1955 = 100 ³⁾	100,0		92,2		95,1	

¹⁾ Erstmals zum Verkehr zugelassen; importierte Gebrauchtwagen sind in den Neuzulassungen nicht enthalten — ²⁾ Ohne Autobusse — ³⁾ Gewogen mit Preisen von 1955

men die an ausländischen Personenkraftwagen, Spezialfahrzeugen und Combiwagen noch immer zu.

Auch der weitgehende Schutz der heimischen Erzeuger vor der Auslandskonkurrenz konnte den Konjunkturrückschlag nicht verhindern. Unmittelbar konkurrenziert wird nur die Autobusindustrie, weil die Einfuhr liberalisiert ist und die ausländischen Erzeuger trotz den österreichischen Zöllen wettbewerbsfähig sind. Der Anteil ausländischer Autobusse an den Neuzulassungen stieg daher von 1955 bis 1957 von 20% auf 31%.

In den übrigen Sparten ist die unmittelbare Importkonkurrenz praktisch ausgeschaltet, weil die Einfuhr nicht liberalisiert ist (Zweiradfahrzeuge bis 275 ccm Hubvolumen, Traktoren bis 40 PS und über 50 PS) oder durch prohibitive Zölle verhindert wird (schwere Lastkraftwagen bis zu 100% des Wertes). Die Auswirkungen des Nachfragerück-

Kraftfahrzeugimporte von 1955 bis 1957

	1955		1956		1957	
	Stück	Mill. S	Stück	Mill. S	Stück	Mill. S
Krafräder ¹⁾	8.418	67,9	3.422	25,9	3.659	27,2
Personenkraftwagen	60.601	1.353,3	51.636	1.276,9	55.361	1.386,7
Lastautomobile	5.500	159,4	3.594	97,4	4.428	123,2
Traktoren	2.903	99,8	2.416	75,6	2.451	82,6
Rahmengestelle für PKW (einschl. Motoren)	15	0,5	8	0,2	26	0,7
Rahmengestelle für LKW (einschl. Motoren)	1.566	42,8	785	34,5	963	44,5
Insgesamt	1.723,6		1.510,5		1.664,8	

¹⁾ Einschließlich Motorroller.

schlages im Inland wurden teilweise durch überraschende Exporterfolge gemildert.

Kraftfahrzeugexport von 1955 bis 1957

	1955	1956	1957
	Mill. S	Mill. S	Mill. S
Kraftfahräder ¹⁾	120,6	153,7	233,1
Lastkraftwagen ²⁾	210,3	125,6	97,3
Traktoren	75,1	93,7	100,3
Personenautomobile ³⁾	29,4	28,5	49,1
Insgesamt	435,4	401,5	479,8

¹⁾ Motorräder, Roller und Mopeds. — ²⁾ und Fahrgestelle

Die gesamte Ausfuhr von Kraftfahrzeugen war im Jahre 1957 (wertmäßig) um 20% und 10%

höher als in den Jahren 1956 und 1955. Dies ist vor allem der Zweiradindustrie zu danken, die mit ihren Mopeds in Europa und Übersee (vor allem in Jugoslawien, USA und Südafrika) gute Erfolge erzielte und im Jahre 1957 um 52% und 92% mehr exportierte als in den Jahren 1956 und 1955. Sie glied damit den schweren Rückschlag im Export von Lastkraftwagen, der seit 1955 um mehr als die Hälfte zurückging, nahezu aus. Die Traktorenausfuhr nahm gegenüber 1956 noch geringfügig zu, war um fast 33% höher als im Jahre 1955 und im Vergleich zu anderen europäischen Erzeugerländern beachtlich stabil. Die Autobuserzeuger konnten die Ausfuhr seit 1955 um die Hälfte steigern. Beiden Sparten kommt die starke Streuung ihrer Ausfuhr zugute. Die Traktorenausfuhr in die europäischen Länder schwächte sich zwar stark ab, dafür nahmen überseeische Länder, darunter Indien, Argentinien und Brasilien, viel mehr ab. Autobusse konnten im Osten und Südosten gut abgesetzt werden.

Entwicklungstendenzen

Es ist nicht anzunehmen, daß die strukturellen Nachfrageverlagerungen der letzten Jahre durch eine gegenläufige Entwicklung abgelöst werden. Die heimische Kraftfahrzeugindustrie kann daher aus dem Inland kaum (außer der Kleinwagenerzeugung) mit neuen kräftigen Impulsen rechnen.

Der neue *Zolltarif* wird unmittelbar nur die Erzeuger von Lastkraftwagen treffen. Die Einfuhr war zwar schon bisher liberalisiert, die Auslandskonkurrenz wird aber erst durch die niedrigeren Zölle des neuen Tarifes wirklich wirksam werden.

Erst eine weitere *Liberalisierung* der Einfuhr oder der künftige *europäische Markt* würden die Konkurrenzverhältnisse auch in den großen Zweigen der heimischen Kraftfahrzeugindustrie stärker ändern. Die Chancen der einzelnen Zweige im freien internationalen Wettbewerb werden, abgesehen von den mehr oder weniger günstigen langfristigen Entwicklungstendenzen der Nachfrage, sehr unterschiedlich sein. Die *Zweiradindustrie* ist in Österreich nach Betriebsgröße und Produktionstechnik den ausländischen Erzeugern durchaus ebenbürtig. Auch die neue Personenkraftwagenproduktion sollte reelle Zukunftschancen haben, solange auch in den anderen Ländern Kleinwagen nur von Betrieben mittlerer Größe erzeugt werden und sich die großen Personenkraftwagenerzeuger nicht in die Produktion einschalten. Ein freier europäischer Markt würde es sehr erleichtern, die Schrumpfung des Motorradabsatzes durch den Kleinwagenbau auszugleichen und gemeinsam mit

dem Inlandsmarkt, den Absatz der für eine rationelle Produktion notwendigen Serien sichern.

Die *Traktorenindustrie* ist zwar ebenfalls den meisten Konkurrenzfirmen in Größe und technischer Ausstattung nicht unterlegen. Die strukturelle Überkapazität in Europa würde aber die Konkurrenz in einem freien Markt sehr verschärfen.

Die Vorteile der wichtigsten Konkurrenten im *Autobusbau* (Bundesrepublik Deutschland) liegen weniger in den größeren Serien und der rationelleren Fertigung, sondern in der leistungsfähigeren Zubringerindustrie. In einem gemeinsamen Markt würden sich die Produktionsbedingungen der he-

mischen Erzeuger entsprechend bessern und wahrscheinlich zumindest den Wegfall des bisherigen Zollschatzes kompensieren.

Die *Lastkraftwagenerzeuger* arbeiten in Österreich mit kleinen und zersplitterten Produktionsprogrammen und sind den ausländischen Unternehmungen kostenmäßig stark unterlegen. Die heimischen Erzeugnisse sind aber von ausgezeichneter Qualität, so daß bei entsprechender Typenbereinigung in einem gemeinsamen Markt genügend Absatz für eine rationelle Fertigung gefunden werden könnte.

Die ERP-Kredite für den Fremdenverkehr

Die rasche Entwicklung des österreichischen Fremdenverkehrs in den Nachkriegsjahren wäre ohne die umfangreichen Investitionen, vor allem in den westlichen Bundesländern, kaum möglich gewesen. Die Zahl der Fremdbetten (ohne die in Privatquartieren, Schutzhütten, Jugendherbergen sowie Kindererholungsheimen) betrug Ende 1956 226 840 gegen 203 827 im Jahre 1937. Infolge von Kriegsschäden, Beschlagnahme und sonstiger Zweckentfremdung waren im Jahre 1946 nur knapp 100.000 Betten verfügbar und auch diese Kapazität war mangels jeder Erneuerung während des Krieges veraltet. Ende 1956 war die Beherbergungskapazität in den westlichen Bundesländern um 28% größer, in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland aber noch um 31% niedriger als im Jahre 1937. Nicht nur die höhere Kapazität, sondern auch die Modernisierung und Steigerung des Komforts sowie der Ausbau von örtlichen Verkehrsanlagen (Lifte usw.) ermöglichten es, einen beträchtlichen Teil des europäischen Reiseverkehrs nach Österreich zu lenken. Die Bedeutung der Komfortinvestitionen wird vielfach unterschätzt, obwohl es bei ständiger Wohlstandssteigerung selbstverständlich ist, daß auch die Gäste höhere Ansprüche stellen. Dies gilt insbesondere für Österreich, wo das Schwergewicht des Angebotes in der „Erholung“ liegt.

Gesamtinvestitionen

Von den Investitionen im Fremdenverkehrsgewerbe sind nur die mit ERP-Mitteln und einigen Sonderkrediten finanzierten genau erfaßt. Aus der Bettenanzahl, dem Bergbahnenverkehr, der Nächtigungsfrequenz und der geübten Praxis, daß durchschnittlich 35% der ERP-Investitionsvor-

haben aus eigenen Mitteln aufzubringen sind, lassen sich, wenn auch nur grob, die privaten Investitionen schätzen

Von 1950, dem Beginn der ERP-Aktion im Fremdenverkehr, bis Ende 1957 wurden 573 8 Mill. S aus ERP-Mitteln, 108 7 Mill. S aus Sonderaktionen und mindestens 314 Mill. S aus Eigenmitteln — zusammen rd. 1 Mrd S — finanziert. Außerhalb der ERP-Aktion wurde für Modernisierungen, An-, Um- und Neubauten, Lifte usw. in nennenswertem Umfang ebenfalls erst ab 1950 investiert, und zwar bis Ende 1957 schätzungsweise weitere 1.400 Mill. S.

Investitionen im Fremdenverkehr

(Stand 31. Dezember 1957)

	Mill. S	Anteile	
		Insgesamt	Kredite
		%	%
ERP-Kredite	573 8	24 0	84 1
Bankenaktion	98 4	4 1	14 4
SAC Anleihenmittelaktion	10 3	0 4	1 5
Summe der Kredite	682 5	28 5	100 0
Eigenmittel im Zusammenhang mit den Krediten ¹⁾	314 0	13 1	—
Sonstige private Investitionen ¹⁾	1.400 0	58 4	—
Summe der Eigenmittel ¹⁾	1.714 0	71 5	—
Summe der Investitionen	2.396 5	100 0	—

¹⁾ Schätzung

Verglichen mit den Investitionen in anderen Wirtschaftszweigen sind die in sieben Jahren insgesamt investierten Summen von 2.400 Mill. S gering. Es handelt sich allerdings nur um Investitionen in Fremdenverkehrsbetrieben, deren es (ohne Gaststättengewerbe) in Österreich 12 000 gibt. Pro Betrieb wurden demnach durchschnittlich 200.000 S investiert. Von den 1 Mrd S ERP-Investitionen (einschließlich Eigenmittel) entfielen durchschnittlich 548 000 S auf den einzelnen Betrieb, ohne Verkehrsbetriebe 450.000 S. Der Betrag ist, da

es sich überwiegend nur um Modernisierungen und Erweiterungen handelt und die Rentabilität der Unternehmungen im allgemeinen gering ist, relativ hoch.

Umfang und regionale Verteilung der ERP-Kredite

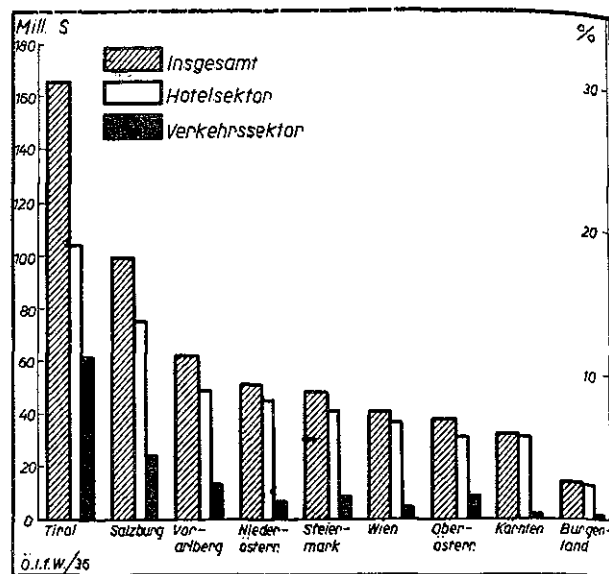
Die 551 1 Mill S ERP-Kredite machen 23% der gesamten Investitionssumme aus Ihre Bedeutung ist viel größer, als dieser Prozentsatz andeutet, da sie nach bestimmten fremdenverkehrspolitischen Gesichtspunkten gesteuert wurden. Bis 1954 erhielten nur devisenbringende Betriebe ERP-Kredite. Dadurch gewannen die von Ausländern bevorzugten Gebiete Westösterreichs einen weiten Vorsprung. Ferner wurden die Kredite vor allem für An-, Um- und Zubauten sowie Modernisierung eingeräumt, nicht für Neubauten, in denen der Bettenzuwachs mit gleich großen Mitteln viel geringer gewesen wäre. Auch wurden Sessel- und Schlepplifte sowie Kleinseilbahnen den teureren Vollseilbahnen vorgezogen. Diese Kreditverteilung führte zwar zu einer gewissen Schwerpunktbildung im Fremdenverkehr, hatte jedoch die erfreuliche Wirkung, daß in diesen Gebieten der ERP-Kredit zu weiteren privaten Investitionen anspornete. Diese dienten zwar überwiegend den ausländischen Gästen, entlasteten jedoch dank den ständig steigenden Deviseneinnahmen entscheidend die passive Zahlungsbilanz.

Seit dem Staatsvertrag von 1955 wurden die bis dahin benachteiligten Ostgebiete stärker mit ERP-Krediten bedacht. Außerdem räumte der Bund verbilligte Kredite (Zinsfuß 3 5%) in Höhe von 140 Mill S für den Wiederaufbau frei gewordener „Besatzungsbetriebe“ ein. Davon wurden jedoch nur 98 4 Mill S in Anspruch genommen. Diese „Bankenaktion“ — die Banken haben dem Bund diesen Betrag gegen eine Verzinsung von 6% und Tilgung in drei Jahren ab 1. Oktober 1959 vorgestreckt — ist damit abgeschlossen. Der Zinsfuß für ERP-Kredite betrug in den Ostgebieten für Ansuchen, die bis 31. Dezember 1957 eingebracht worden waren, 3 5%, seitdem aber 5% wie in den übrigen Bundesländern. Dort wurde der Zinssatz am 1. Juli 1955 von 3 5% auf 4 5% und am 1. Jänner 1957 auf 5% erhöht.

Die Umschichtung in der regionalen Verteilung der ERP-Kredite seit 1954 war beträchtlich. Während Wien, Niederösterreich und das Burgenland bis Ende 1954 nur 8 5% der ausbezahlten Kredite erhielten, stieg ihr Anteil in den folgenden drei Jahren auf 48%, 36% und 38% bzw. insgesamt auf 40%; davon entfielen auf Niederösterreich

Die Verteilung der ERP-Kredite nach Bundesländern am 31. Dezember 1957

(Normaler Maßstab; in Mill S bzw. in Prozent)



Die ERP-Kredite für den Fremdenverkehr sollen in erster Linie devisenbringende Investitionen fördern. Die Bundesländer mit den höchsten Ausländerübernachtungen, Tirol und Salzburg, erhielten daher mit Abstand die meisten der bisher insgesamt erteilten Kredite. Da eine zu starke Ballung des Fremdenverkehrs in einigen Gebieten langfristig eine weitere Steigerung des Gästezustromes hemmen kann, wäre es vorteilhafter, nunmehr das Schwergewicht der Investitionen auf die Reisegebiete in Oberösterreich, Kärnten und der Steiermark zu verlegen.

57%. Von den 551 1 Mill S ERP-Krediten erhielten bisher die östlichen Bundesländer 106 2 Mill S (19 3%), Salzburg, Tirol und Vorarlberg 326 6 Mill S (59 3%) und Oberösterreich, Steiermark und Kärnten 118 3 Mill S (21 4%). Einschließlich der Sonder-Kreditaktion in Höhe von 108 7 Mill S betragen die Anteile der drei Ländergruppen 25 2%, 54 3% und 20 5%.

Tirol und Salzburg bekamen entsprechend ihrer Stellung im Ausländerverkehr die höchsten Kredite. Einschließlich der Bankenaktion und SAC-Mitteln betrug ihr Anteil 27% und 17%, es folgen Wien (13%), Vorarlberg, Niederösterreich (je 10%), Steiermark (8%), Kärnten (7%), Oberösterreich (6%) und das Burgenland mit knapp 3%. Für die künftige Kreditverteilung wäre es angebracht, den ständig wachsenden Ausländerstrom nach Kärnten zu berücksichtigen und in diesem Bundesland die Initiative für größere Investitionen zu wecken. Leider sind in den vorläufigen Kreditbeschlüssen 1957 in Höhe von 87 6 Mill S für Kärnten nur 6 3 Mill S (7 2%) vorgesehen, für Tirol jedoch 31 8 Mill S (36 3%). Es ist richtig, daß auch Tirol und Salzburg noch einen hohen Kapitalbedarf haben und in den

Hauptsaisonen das Angebot hinter der Nachfrage zurückbleibt. Von den 37 Mrd. S Deviseneinnahmen aus dem Ausländerverkehr im Jahre 1956/57 erzielten aber Tirol mindestens 40% und Salzburg rund 27%. Die Eigenfinanzierung ist daher in diesen Ländern am leichtesten möglich. Außerdem ist für die künftige Entwicklung des Ausländerverkehrs eine stärkere Erschließung und Modernisierung weiterer Fremdenverkehrsgebiete notwendig, um die bereits unliebsamen Ballungen in den Hauptgebieten aufzulockern. Kärnten, die Nordwest-Steiermark und das südliche Oberösterreich sind natürliche Erweiterungsgebiete. Alle drei Länder zusammen erhalten aber nach den bisherigen Kreditbeschlüssen 1957 nur 21,5 Mill. S, 32% weniger als Tirol. Von den bisherigen Auszahlungen 1957 in Höhe von 25,5 Mill. S erhielten Oberösterreich und Kärnten bis Ende 1957 nichts, Steiermark 1 Mill. S und Tirol 14,1 Mill. S. Im Jahre 1956 betrug der Anteil dieser drei erstgenannten Länder 15%, jener von Tirol und Salzburg aber 37,2%. Die Investitionen mögen in diesen beiden Ländern zur Zeit devisenpolitisch rentabler sein, langfristig scheint es jedoch beim gegenwärtigen Investitionsstand in Tirol und Salzburg wichtiger, daß vor allem andere Gebiete ausgebaut werden und damit das Angebot quantitativ wie auch qualitativ (anderer Landschaftscharakter) erweitert wird.

Sachliche Verteilung der Kredite

Von den bis Ende 1957 eingeräumten ERP-Krediten (573,8 Mill. S) erhielt das Beherbergungsgewerbe 74,3%; Verkehrsanlagen wurden mit 21,7%, Werbung, Förderung usw. mit 4% dotiert. Schließt man die Sonderaktionen ein, so erhöht sich

der Anteil der „Hotellerie“ auf 78,4%, jener der Verkehrsanlagen aber sinkt auf 18,3%.

Die Hotellerie verwendete die Kredite vor allem für Modernisierungen, An-, Um- und Zubauten. Für Neubauten räumte die ERP-Verwaltung 21,8% der Kreditsumme (426,4 Mill. S) ein. Die Neubaukredite (92,8 Mill. S), die hauptsächlich in den letzten Jahren in größerem Ausmaß vergeben wurden, verteilen sich auf 33 Betriebe. Sie erhielten durchschnittlich 2,8 Mill. S, 21.000 S pro neugewonnenem Bett. Da die Hotellerie mit Investitionskosten von 80.000 S pro Bett rechnet, mußten noch beträchtliche private Mittel aufgebracht werden. Soweit diese Neubauten auch ohne ERP-Kredit durchgeführt worden wären, und die hohen Eigenmittel lassen dies vermuten, wäre es vielleicht besser gewesen, diese ERP-Mittel anderweitig zu verwenden. Die Kreditbestimmungen verpflichten zwar, die Devisen-Rentabilität des Projektes zu überprüfen, die Kreditkonditionen: 5% und 15jährige Laufzeit sind jedoch für Projekte

Sachliche Gliederung der ERP-Kredite

(Stand am 31. Dezember 1957)

	Zahl der Betriebe	Kreditsumme Mill. S	Ø Kredit je Betrieb 1 000 S	Anteil Insges.	Anteil Hotel-sektor %
Hotelsektor					
Modernisierungen An-, Um- und Zubauten	770	289,0	375,3	50,4	67,8
Neubauten	33	92,8	2.812,1	16,2	21,8
Kurhäuser	6	11,7	1.950,0	2,0	2,7
Preisbillige Betriebe	395	25,4	64,3	4,4	6,0
Sanitäre Anlagen	253	7,5	29,6	1,3	1,7
Hotelsektor insgesamt	1.457	426,4	292,7	74,3	100,0
Verkehr					
Berglifte	89	111,2	1.249,4	19,4	—
Sonstiges	—	13,5	—	2,3	—
Verkehr insgesamt	89	124,7	—	21,7	—
Werbung, Subventionen	—	22,7	—	4,0	—
Gesamtsumme	1.546	573,8	—	100,0	—

Regionale Verteilung der ERP-Kredite

(Stand am 31. Dezember 1957)

	bis 1952	1952	1953	1954	1955	1956	1957	bis 1957	davon Hotel-Verkehrs-sektor	Insges.	Anteil Hotel %	Verkehr	
	Mill. S												
1. Wien	9,1	0,1	3,9	2,4	4,6	12,9	6,2	40,2	37,1	3,2	7,3	8,7	2,6
2. Niederösterreich	5,4	0,2	1,4	2,6	15,4	23,6	3,3	51,6	45,1	6,5	9,4	10,6	5,2
3. Burgenland	4,5	0,8	0,3	0,3	3,1	4,5	0,3	14,4	13,6	0,8	2,6	3,2	0,6
1+2+3	19,0	1,1	5,6	5,3	23,1	41,0	9,8	106,2	95,8	10,5	19,3	22,5	8,4
4. Oberösterreich	23,5	3,1	1,6	4,8	1,2	5,6	—	37,9	30,2	7,6	6,9	7,1	6,1
5. Steiermark	16,6	0,7	5,9	10,8	5,0	7,0	1,0	48,8	40,4	8,4	8,8	9,5	6,8
6. Kärnten	17,7	3,1	2,2	2,2	2,2	4,4	—	31,6	31,2	0,4	5,7	7,3	0,3
4+5+6	57,8	6,9	9,7	17,8	8,4	17,0	1,0	118,3	101,8	16,4	21,4	23,9	13,2
7. Salzburg	50,0	9,9	5,0	8,8	5,0	19,8	0,7	99,6	75,4	24,2	18,1	17,7	19,4
8. Tirol	88,9	6,8	19,3	7,8	7,6	22,4	14,0	165,2	104,5	60,7	30,0	24,5	48,7
9. Vorarlberg	32,8	1,9	3,1	5,3	3,7	13,3	—	61,8	48,9	12,9	11,2	11,4	10,3
7+8+9	171,7	18,6	27,4	21,9	16,3	55,5	14,7	326,6	228,8	97,8	59,3	53,6	78,4
Summe 1—9	248,5	26,6	42,7	45,0	47,8	113,5	25,5 ¹⁾	551,1	426,4	124,7	100,0	100,0	100,0
Nicht aufteilbare Kredite	22,7	—	1,3	—	0,2	—	—	22,7	—	—	—	—	—
Insgesamt	271,2	26,6	44,0	45,0	48,0	113,5	25,5¹⁾	573,8	426,4	124,7	—	—	—

¹⁾ Geplante Jahresquote 110 Mill. S.

gedacht, die mangels privater Mittel ohne ERP-Kredit nicht realisierbar sind.

Für Modernisierung, An-, Um- und Zubauten wurden 333,6 Mill. S, das sind 78,2% der Hotelkredite, zugeteilt. Auf Grund der Bettenstatistik der ERP-Verwaltung muß der größere Teil für Modernisierungen verwendet worden sein. Von den 49.206 Betten, die bisher in die ERP-Aktion einbezogen wurden, entfielen 4.428 auf Neubauten, 10.448 auf An-, Um- und Zubauten und 34.330 auf Modernisierungen.

Von den Krediten für Modernisierung entfielen auf die Aktionen „Preisbillige Betriebe“ 25,4 Mill. S, „Sanitäre Anlagen“ 7,5 Mill. S und für Kurhäuser 11,7 Mill. S. Bei den ersten beiden Aktionen, die praktisch abgeschlossen sind, handelte es sich um Kleinkredite. Die 395 „preisbilligen Betriebe“ erhielten durchschnittlich 64.000 S, 253 Betriebe bekamen für sanitäre Anlagen je 30.000 S, 6 Kurhäuser je Betrieb 1,95 Mill. S.

Für Verkehrsprojekte — überwiegend Sessel- und Schleplifte — wurden 89 Betrieben 124,7 Mill. S, 1,4 Mill. S je Betrieb, kreditiert. 78,5% entfielen auf Tirol, Salzburg und Vorarlberg als zentrale Wintersportgebiete.

Durch das ERP wurden bis Ende 1957 1.457 Beherbergungsbetriebe und 89 Verkehrsbetriebe in

die verbilligte Kreditaktion eingeschlossen. In der Hotellerie konnten 49.206 Betten, d. s. 22% des Bestandes, erfaßt werden. Rund 14.000 Betten und 3.327 Bäder wurden neu gewonnen. Über die sachlichen Erfolge der Sonderaktionen liegen keine Unterlagen vor. Es wurden 57 Betriebe erfaßt, von denen 16 in den östlichen und 41 in den westlichen Ländern liegen. Von den Sonderkrediten entfielen allerdings 56% auf die Ostgebiete.

Die Nachfrage nach ERP-Krediten ist sehr rege, obwohl der Zinssatz von 5% für viele Betriebe nur noch schwer zu erwirtschaften ist. Mangels anderer Kreditgeber — Bankkapital wäre für die Hotellerie selbst zum normalen Zinsfuß kaum zu haben — ist das ERP die einzige Möglichkeit. Für die weitere Kreditverteilung wird die Auswahl der Bewerber noch schärfer als bisher auch von langfristigen fremdenverkehrspolitischen Erwägungen bestimmt werden müssen. Dazu gehört auch, daß mittels Krediten die Initiative in bisher weniger erschlossenen Gebieten geweckt wird. In Wintersportgebieten gelingt es oft allein durch die Installation eines Liftes, den Gästezustrom zu erhöhen und weitere Privatinvestitionen auszulösen. Die Hochkonjunktur im Fremdenverkehr würde es gestatten, ERP-Mittel verstärkt auch in risikoreichen „Neulandgebieten“ einzusetzen.