

## Voraussichtliche Entwicklung des internationalen Fremdenverkehrs in Österreich bis 1980

*Der Ausländer-Fremdenverkehr nahm im letzten Jahrzehnt einen kräftigen Aufschwung. Die Zahl der Nächtigungen stieg von 18 Mill. auf 45 Mill., der Devisenerlös von 4 Mrd. S auf 16 Mrd. S. Gleichzeitig wuchsen die Devisenanforderungen für Auslandsreisen von Österreichern um das Fünffache auf 45 Mrd. S. Da der Fremdenverkehr eine wichtige Einkommens- und Devisenquelle der österreichischen Wirtschaft ist, verdienen seine künftigen Entwicklungschancen besonderes Augenmerk.*

*Das Institut versuchte daher, trotz spärlichen statistischen Grundlagen, den internationalen Reiseverkehr Österreichs bis 1980 zu schätzen. Die Vorschau stützt sich auf die bisherigen Trends und verschiedene Überlegungen über Strukturänderungen des Angebotes und der Nachfrage. Die Ergebnisse haben zwangsläufig spekulativen Charakter; sie bieten erste Orientierungsbeihilfe, die durch weitere Untersuchungen ergänzt und fundiert werden müssen*

### Die Wettbewerbslage Österreichs

Als Grundlage für die Vorausschätzung des Ausländerverkehrs wird zunächst die Entwicklung bis 1966 analysiert. Es muß vor allem festgestellt werden, aus welchen Ländern die Besucher hauptsächlich kommen und welche Tendenzen in den Auslandsreisen bestehen. Insbesondere ist zu prüfen, mit welchem Erfolg andere Länder um diese Gäste konkurrieren und wie sich Österreich bisher behauptete. Als Herkunftsländer wurden Westdeutschland, England, Holland, USA und Frankreich einbezogen, als Reisezielländer Spanien, Italien, Jugoslawien, Griechenland, Frankreich, Schweiz, Österreich, Holland und Westdeutschland. Während die Reiseströme in diese Länder auf Grund der Nächtigungszahlen untersucht werden können, ist dies für andere Reisezielländer nur auf Grund der Devisenstatistik möglich. Sie erlaubt, die Auslandsreisen der für Österreich fünf wichtigsten Herkunftsländer nach europäischen OECD-Ländern, Nordamerika und restlicher Übersee- plus Ostblockstaaten zu trennen

### Herkunft der Reisenden

Im österreichischen Ausländerverkehr dominierten in den Fremdenverkehrsjahren 1956/57 bis 1965/66 die Gäste aus Westdeutschland mit einem durchschnittlichen Jahresanteil von 74,3%. In weitem Abstand folgen England (5,5%), Holland (4,6%), Frankreich (3,1%) und USA (2,7%). Auf diese fünf Herkunftsländer entfielen im letzten Jahrzehnt 90,2% der Ausländernächtigungen, wobei der höchste An-

teil 91,9% (1962) und der niedrigste 86,6% (1957) betrug. Die relativ geringen Schwankungen des Anteiles dieser Ländergruppe berechtigen zu der Annahme, daß zumindest auch im nächsten Jahrzehnt diese Länder für den österreichischen Ausländerverkehr bestimmend sein werden und eine Analyse ihres Auslandsreiseverkehrs aufschlußreich ist.

Die Bedeutung der einzelnen Herkunftsländer verschob sich bis 1962 zugunsten Westdeutschlands, seither nahmen die Besuche aus den anderen Ländern rascher zu. Westdeutschland erreichte 1961/62 mit 78,4% den höchsten Anteil, gegen 64,6% im Jahre 1956/57. Der Anteil der übrigen vier Länder (England, Holland, USA, Frankreich) sank von 22% auf 13,5%, erhöhte sich aber seither wieder bis 1965/66 auf 15,5%, wogegen jener Westdeutschlands auf 75,6% sank. Im zweiten Zeitabschnitt nahm die Zahl der Nächtigungen aus den vier Ländern um 46% zu, gegen 23% aus Westdeutschland; im ersten Zeitabschnitt bis 1961/62 betragen die Zuwächse 22% gegen 134%.

Die überragende Bedeutung Westdeutschlands kommt in der Verteilung der Frequenzzunahme von 1957 bis 1966 noch stärker zum Ausdruck. Von den 26,6 Mill. zusätzlichen Nächtigungen entfielen 82,7% auf Deutsche, je 4% auf Engländer und Holländer, 2,2% auf US-Amerikaner und 0,8% auf Franzosen (Die restlichen 6,3% verteilen sich auf alle anderen Herkunftsländer.) Bemerkenswert ist die geringe Expansion des Gästezustromes aus Frankreich, der in den zehn Jahren nur um 23% zunahm, gegen 188%

aus Westdeutschland, 111% bzw. 98% aus Holland und den USA sowie 81% aus England

Die westdeutschen Reisenden bestimmen somit weitgehend den „Konjunkturverlauf“ des Ausländer-Fremdenverkehrs in Österreich. Die Expansion hat sich ab 1961/62 ausschließlich auf Grund der Entwicklung des westdeutschen Auslandsreiseverkehrs abgeschwächt. Die jährlichen Zuwachsraten der gesamten Ausländernächtigungen sanken von durchschnittlich 15% auf 6%, die der Besuche von Deutschen von 14% bis 24% vor 1963 auf 4% bis 6%. Für die übrigen Länder läßt sich keine derartige Zäsur feststellen. Teilweise sind die Zuwachsraten nach 1962 sogar kräftig gestiegen, ohne aber den gesamten Fremdenverkehr zu beeinflussen

Der Beitrag der einzelnen Länder zum österreichischen Fremdenverkehr ist nur ein Aspekt für die Vorausschätzung. Ein weiterer ist die Frage: Welchen Platz nimmt Österreich in den Auslandsreisen dieser fünf Länder ein, welche Veränderungen ließen sich in den letzten Jahren erkennen und welche Folgen ergeben sich daraus für die künftige Entwicklung?

**Anteil an den internationalen Reiseströmen**

Die Konkurrenzlage spiegelt sich in der Bedeutung und im Bedeutungswandel Österreichs im Auslandsreiseverkehr der fünf Herkunftsländer; Anteile und Anteilsverschiebungen sind die dafür relevanten Meßzahlen. Der gesamte Auslandsreiseverkehr dieser Länder kann nur an Hand der Devisenstatistik in die drei Gebiete europäische OECD-Staaten (19 Länder), Nordamerika (USA, Kanada) und übrige Welt getrennt werden. Für den innereuropäischen Wettbewerb liegen Nächtigungszahlen der wichtigsten Länder vor.

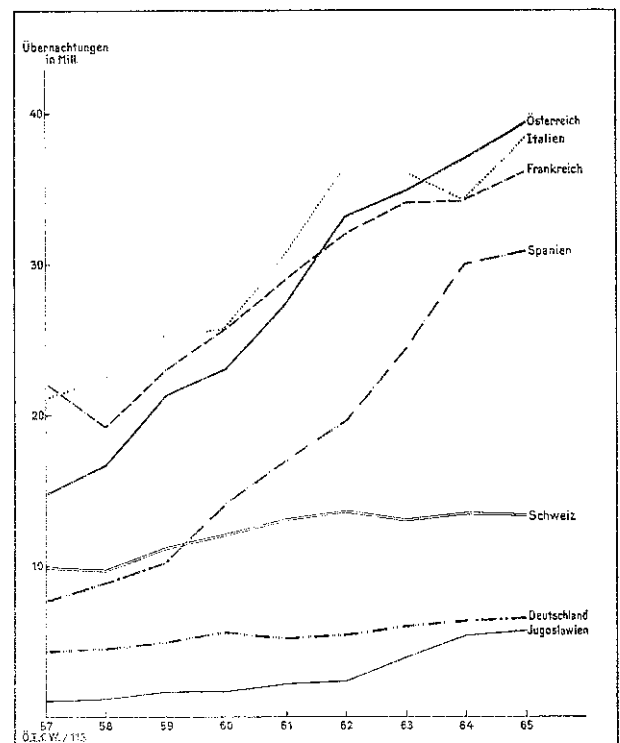
**Innereuropäischer Wettbewerb**

Mit Österreich konkurrieren vor allem die west- und südeuropäischen Länder. Es wurden drei Länder-

gruppen als Reiseziele unterschieden: Südeuropa mit Spanien, Italien, Jugoslawien und Griechenland, Mitteleuropa mit Österreich, Schweiz und Deutschland sowie Westeuropa mit Frankreich und Holland.

Der Reiseverkehr aus den für Österreich fünf wichtigsten Herkunftsländern in diese bedeutenden Zielländer erreichte 1965 176,9 Mill. Übernachtungen, wovon 22,2% auf Österreich entfielen. Von 1957 bis 1962 erhöhte sich der Anteil Österreichs um 4,8 Prozentpunkte auf 22,4% und blieb dann fast konstant. Diese geringen Veränderungen sind um so bemerkenswerter, als sich der gesamte Reiseverkehr der fünf Länder in diese Zielländer von 1957 bis 1965

**Entwicklung der Auslandsreisen aus den fünf wichtigsten Herkunftsländern<sup>1)</sup>**



<sup>1)</sup> Westdeutschland Holland England, Frankreich und USA

**Entwicklung der Auslandsreisen der Engländer, Franzosen, US-Amerikaner und Westdeutschen in neun europäische Länder**

Reisezielland	Übernachtungen			Jährliche Steigerungen		Anteile der Bestimmungsländer		
	1960	1963	1965	1957/62	1962/65	1960	1963	1965
		1957=100		%	%	%	%	%
1. Österreich	157	237	267	+17,8	+5,9	20,5	21,9	22,2
2. Frankreich	116	154	164	+8,3	+4,1	22,9	21,4	20,5
3. Griechenland	184	343	308	+22,8	+6,1	1,9	2,5	2,0
4. Holland	142	182	203	+9,9	+8,4	2,0	1,8	1,8
5. Italien	122	172	183	+11,8	+2,1	22,9	22,7	21,7
6. Jugoslawien	170	389	557	+19,3	+35,2	1,6	2,5	5,7
7. Schweiz	122	131	134	+6,7	-0,8	10,7	8,1	7,5
8. Spanien	183	318	401	+20,9	+16,3	12,5	15,3	17,4
9. Westdeutschland	131	141	153	+4,9	+6,8	3,7	3,8	5,0
Insgesamt (1—9)	135	191	212	+12,3	+6,0	100,0	100,0	100,0
Ohne Österreich (2—9)	130	181	200	+11,0	+6,1	79,5	78,1	77,8

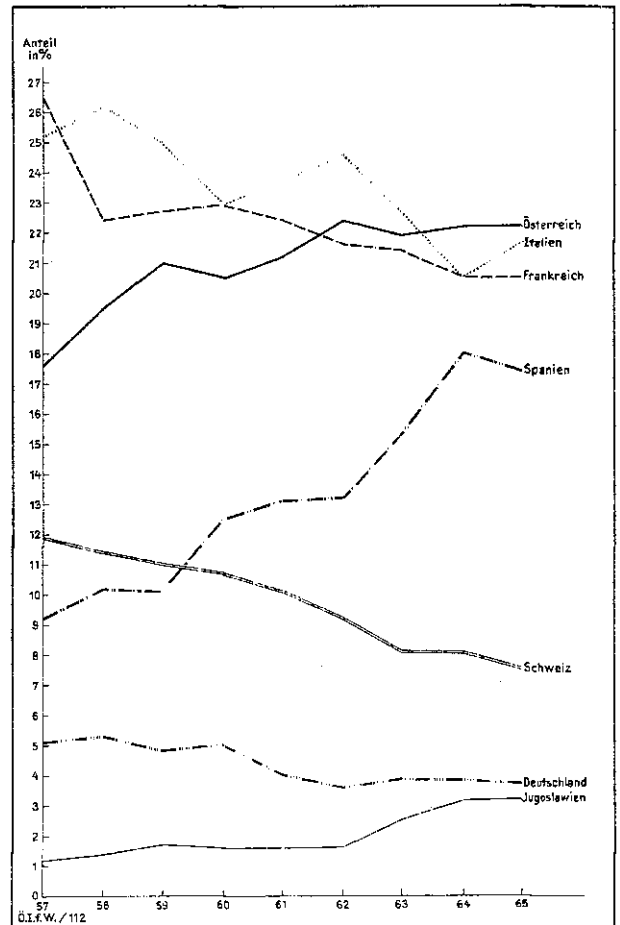
mehr als verdoppelte (+112%), stärkere Verschiebungen daher plausibel gewesen wären. Auch der Anteil Österreichs an den Auslandsreisen der einzelnen Herkunftsländer hat sich wenig verändert. So beträgt er in der Zeitspanne 1957 bis 1965 am Reiseverkehr der US-Amerikaner in die neun Länder gleichbleibend 5%, an dem der Engländer 6%, bei den Franzosen liegt er zwischen 5% und 7%, bei den Holländern zwischen 10% und 12%, und nur die Anteile an den Auslandsreisen der Westdeutschen schwanken stärker, zwischen 36% und 41%.

Bis 1962 gelang es Österreich dank dem stärkeren Zustrom aus Deutschland, einen wachsenden Teil der Reisenden aus den fünf Herkunftsländern an sich zu ziehen. Die Besuche aus den fünf Ländern stiegen in Österreich um 18% jährlich, gegen nur 11% in den anderen acht Staaten; in den folgenden Jahren entsprach in Österreich (+6%) das Wachstum des Reiseverkehrs aus den fünf Herkunftsländern der durchschnittlichen Zunahme in den übrigen Zielländern.

Innerhalb der anderen Zielländer waren die Verschiebungen von 1957 bis 1965 etwas stärker. Ursache ist vor allem der Aufschwung Spaniens als Reiseland. Die Zahl der Nächtigungen vervierfachte sich dort von 1957 bis 1965, der Anteil an den Auslandsreisen aus den fünf Herkunftsländern in die neun Zielländer stieg von 8% auf 17%. Auch in Jugoslawien und Griechenland nahm der Reiseverkehr überdurchschnittlich zu, erreichte aber 1965 erst Anteile von 3,2% und 2,1%. Diese Konkurrenz wirkte sich in der Schweiz, Italien und Frankreich insbesondere seit 1962 deutlich aus. So ging von 1962 bis 1965 die Zahl der Nächtigungen aus den fünf Herkunftsländern in der Schweiz von 13,7 Mill. auf 13,4 Mill. zurück, in Italien stieg sie nur noch um 7% auf 38,9 Mill., in Frankreich um 13% auf 36,2 Mill. In Spanien hingegen wuchs der Besucherzustrom aus den fünf Ländern um 57% auf 30,8 Mill. Übernachtungen und in Jugoslawien um 135% auf 5,7 Mill. Vom gesamten Zuwachs des Reiseverkehrs 1962/65 aus den fünf Herkunftsländern in die neun Zielländer in Höhe von 30,5 Mill. Übernachtungen entfielen 37% auf Spanien und 11% auf Jugoslawien, also nahezu die Hälfte der Expansion; 1957 bis 1962 waren es nur 21% und 1%. (Österreich konnte 1962/65 20% des Zuwachses gewinnen, die Besuche aus den fünf Ländern stiegen um 19% auf 39,4 Mill. Übernachtungen.)

Die Entwicklung in den genannten Ländern zeigt, daß die räumliche Ausbreitung des Reiseverkehrs zum Teil eine absolute oder zumindest relative Umschichtung und Aufsplitterung vorhandener Reiseströme nach sich zog. Dieser Prozeß wird sich mit

**Anteile einiger Länder am Auslandsreiseverkehr der für Österreich fünf wichtigsten Herkunftsländer<sup>1)</sup>**



<sup>1)</sup> Auslandsreiseverkehr von Westdeutschland, Holland, England, Frankreich und USA nach 9 Zielländern

zunehmender Ausschöpfung des Reisepotentials in den Herkunftsländern verschärfen, bis schließlich jede Verlagerung des Reisezieles auf Kosten eines anderen geht.

**Die Konkurrenz der Überseeländer und Ostblockstaaten**

Wie sich die Besuche der Deutschen, Engländer, Holländer, Amerikaner und Franzosen in den Übersee- und Ostblockstaaten entwickelten, kann statistisch nicht ausreichend erfaßt werden. Aus der Devisenstatistik lassen sich nur grobe Vorstellungen gewinnen.

1965 flossen von den gesamten Reiseausgaben der Fünfergruppe (Deutschland, England, Frankreich, Holland, Nordamerika) in Höhe von 600 Mill. \$ 66% in die europäischen OECD-Staaten<sup>1)</sup>; 1962 waren es 64%, 1957 53%. Ohne den Reiseverkehr der

<sup>1)</sup> Alle Staaten Nord-, Mittel- und Südeuropas einschließlich der Türkei, jedoch ohne Jugoslawien.

Nordamerikaner, die ihre Europareisen forcierten, andererseits aber zu einem großen Teil auch in nichteuropäische Länder reisen, ist die Ausgabenverteilung anders. Von den gesamten Ausgaben der Deutschen, Holländer, Engländer und Franzosen (Vierergruppe) kamen 1965 87% den europäischen OECD-Ländern zugute, gegen 88% im Jahre 1962 und 79% im Jahre 1957.

Die Konkurrenz von Übersee und Oststaaten war demnach auch in den letzten Jahren nicht sehr spürbar. Immerhin stieg der Aufwand für Überseereisen und Besuche der europäischen Oststaaten von 1962 bis 1965 um 80% (gegen 15% von 1957 bis 1962) auf 487 Mill. \$; in den OECD-Ländern gaben die vier Herkunftsländer mit 3.119 Mill. \$ nur 48% mehr aus. In der Gruppe Übersee und Ostblock haben die Ausgaben für Reisen nach Nordamerika das Übergewicht: 1965 entfielen 61% der Devisenausgaben auf Reisen in die USA und nach Kanada. 8,2% der Gesamtausgaben der Vierergruppe wurden in Nordamerika, nur 5,3% in den Oststaaten und Übersee (ohne Nordamerika) getätigt. An den Reisen nach Übersee, insbesondere nach Nordamerika, dürfte der Geschäftsverkehr entscheidenden Anteil haben, so daß der Urlaubsverkehr, der für die Konkurrenz im Fremdenverkehr maßgebend ist, auf einen Anteil von wenigen Prozenten schrumpft.

Trotzdem ist das seit 1961/62 steigende Interesse für Reisen außerhalb der europäischen OECD-Staaten unverkennbar und darf nicht vernachlässigt werden. Die voraussichtlich starke Ermäßigung der Flugpreise im nächsten Jahrzehnt wird den Reisestrom nach Übersee beträchtlich erweitern, und zwar vor allem aus den für Österreich wichtigen Ländern Deutschland, Holland, England und Frankreich. Dort begünstigen nicht nur hohe Einkommen, sondern in vielen Fällen auch enge verwandtschaftliche und berufliche Kontakte mit Übersee den Reiseverkehr dorthin. Da in einem Jahrzehnt das Reisepotential in diesen Staaten weitgehend ausgeschöpft sein dürfte, werden dann die Überseereisen zu Lasten der Aufenthalte in Europa gehen. Sicher wird der Gegenverkehr, vor allem aus Nordamerika, diese Verluste teilweise kompensieren. Die Angebotstruktur Österreichs ist jedoch für den Reiseverkehr aus Amerika nicht sehr günstig.

In den vier Herkunftsländern Deutschland, England, Holland und Frankreich war der Trend zu Reisen nach Übersee und in die Oststaaten nahezu gleich stark ausgeprägt. Außer in England (31%) war überall der Ausgabenanteil für Reisen nach Nordamerika größer als für Reisen in andere Überseeländer und in die Oststaaten. Am stärksten bevorzugten die Franzosen Nordamerika (+84%), am wenigsten die

Westdeutschen (60%). In allen vier Ländern nahmen aber seit 1962 die Ausgaben für Nordamerikareisen weniger stark zu (+64% von 1962 bis 1965) als für die in die übrigen Länder dieser Gruppe (+100%). Das dürfte auf der Zunahme der Reisen in die Oststaaten beruhen. Trotzdem erreichten diese „übrigen“ Länder an den gesamten Reiseausgaben in Deutschland, Frankreich und Holland nur einen Anteil von 4,7%, 2,6% und 1,9%; bloß in England liegt der Anteil mit 10,7% etwas höher.

Die Ausgabenentwicklung stimmt infolge unterschiedlicher Preisveränderungen in den einzelnen Zielländern mit den Strukturveränderungen, die aus den Übernachtungen abgeleitet werden, nicht ganz überein. Die Unterschiede sind aber langfristig gering; außerdem ist auch die regionale Reiseausgabenstruktur der für Österreich wichtigen Herkunftsländer aufschlußreich.

Die Entwicklung des Ausländer-Fremdenverkehrs bis 1966 zeigt, daß Österreich von der zunehmenden regionalen Streuung des internationalen Reiseverkehrs kaum getroffen wurde. Die Abschwächung der jährlichen Zuwachsraten seit 1962 erklärt sich, wie die nahezu gleichbleibenden Anteile Österreichs am Reiseverkehr der einbezogenen Länder zeigen, aus einer gewissen Sättigung oder zumindest vorübergehenden Ausschöpfung des Reisepotentials der Herkunftsländer und nicht aus Verlagerungen der Reiseströme.

Zwei Umstände dürften die Wettbewerbslage Österreichs am meisten begünstigen. Einmal das spezifische österreichische Angebot: Erholungsaufenthalte und Wintersport. Zum anderen verschaffen Sprachgleichheit und historische enge Verbundenheit einen weiten Vorsprung beim deutschen Reisepublikum. Das österreichische Angebot ist ziemlich frei von modischen Einflüssen. Man wechselt leichter von Italien als von Österreich nach Spanien oder Nordafrika. Die von vielen Urlaubern gesuchte Geruhsamkeit ist in weiten Gebieten Österreichs eher zu finden als in den neuen Modeländern. Außerdem kann man bei beschränkten Mitteln in billigere Landstriche ausweichen, was etwa in der Schweiz infolge begrenzter Kapazitäten und aus finanziellen Gründen nur schwer möglich ist.

Die Nachfrage nach Erholungsaufenthalten unterliegt im allgemeinen geringeren regionalen Schwankungen als jene nach Erlebnis- und Bildungsreisen, die sich nur durch wechselnde Reiseziele realisieren lassen. Der mehrjährig sich wiederholende Besuch eines Ortes ist vor allem bei den deutschen Urlaubern relativ häufig.

### Bestimmungsgründe der Freizeitreisen

Eine Prognose des Reiseverkehrs muß sich auf möglichst konkrete Vorstellungen über die Motive des Reisens, seinen Rang in der Hierarchie der Konsumentenbedürfnisse und die Bestimmungsgründe der Bedarfsdeckung stützen. Ebenso ist es nützlich zu wissen, wieweit rationale Überlegungen, Gewohnheit oder Impuls Art und Umfang der Reiseausgaben bestimmen.

### Reisemotive

Die vielfältigen *Motive* des Reisens lassen sich letztlich auf den Wunsch nach Erholung, Unterhaltung und Umgebungswechsel (Sehnsucht, das „andere“ kennenzulernen) zurückführen<sup>1)</sup>.

Das Prestigebedürfnis, das manchmal als einziger Reisegrund bezeichnet wird, dürfte dagegen nur eine untergeordnete Rolle spielen und höchstens das Reiseziel mitbestimmen. *Andernfalls* wäre die breite Masse der Reisenden kaum bereit, Jahr für Jahr relativ hohe Reisekosten zu tragen und auf andere Anschaffungen zu verzichten.

Die Nachfrage nach Fremdenverkehrsleistungen hat auf längere Sicht eine solide Bedarfsgrundlage. Der Wunsch nach Erholung entspringt großteils einem Grundbedürfnis, das mit zunehmender Verstärkung an Bedeutung gewinnt. Der intellektuelle und psychische Erlebnishunger (Wissensdrang, Abwechslung, Unterhaltung, Sensation) wird durch Schulbildung, Massenmedien und Erfahrungsaustausch zusätzlich geweckt. Es ist daher zu erwarten, daß ein wachsender Teil der Bevölkerung Reisen unternimmt. (Das Prestigebedürfnis allein wäre eine unsichere Grundlage, da es sich auf andere Demonstrationsobjekte verlagern könnte.)

Freizeitreisen gelten längst nicht mehr als „Luxuskonsum“, den sich nur begüterte Schichten leisten können. In vielen Haushalten ist der Reiseaufwand ein selbstverständlicher, jährlich wiederkehrender Posten. Erhebungen in Westdeutschland und in Frankreich, aber auch einfache Berechnungen auf Grund der Arrangements- und Hotelpreise sowie der Aufenthaltsdauer der Gäste lassen erkennen, daß Haushalte mit mittleren Einkommen etwa ein Monatsgehalt für Freizeitreisen im Jahr ausgeben. (Die Schwankungen um den Mittelwert sind auch bei gleichem Einkommen beträchtlich.)

<sup>1)</sup> Mit Recht wurde in Frankreich in einer Umfrage nach dem Reisegrund die Antwort „le différent“ als die beste prämiert

### Preise und Einkommen

Der Konsum wird im allgemeinen um so sorgfältiger geplant, je größer der Anteil der Ausgaben für ein Gut oder eine Dienstleistung an den Gesamtausgaben ist. Freizeitreisen werden daher meist wohlüberlegt, obschon Gewohnheit und triebhaftes Verhalten auch hier noch eine gewisse Rolle spielen. Die Konsumenten wägen den Nutzen alternativer Konsumausgaben (z. B. für Wohnung, Bekleidung, Auto und Reisen) ab und wählen zwischen konkurrierenden Reiseangeboten das preiswürdigste. Da Freizeitreisen eine hohe Präferenz haben und sehr verschieden gestaltet werden können, steht meist nicht die Reise selbst zur Diskussion, sondern nur der Reiseaufwand (Aufenthaltsdauer und Tagesausgaben).

Die Rationalität der Konsumententscheidungen spiegelt sich in einer eindeutigen Preis- und Einkommensabhängigkeit der Reiseausgaben. Über die Reaktion des Reisepublikums auf *Preisänderungen* liegen keine verlässlichen Berechnungen vor. Sie läßt sich jedoch aus verschiedenen Beobachtungen zumindest der Tendenz nach demonstrieren. Stärkere Preissteigerungen in einzelnen Ländern, wie z. B. 1959 in Jugoslawien oder 1960 in Italien, veranlaßten viele Reisende, zunächst in andere Gebiete auszuweichen. Das Privatquartier mit den Möglichkeiten zur Selbstverpflegung und das Camping ermöglichten auch kaufkraftschwächeren Schichten Urlaubsreisen, die Verbilligung des Flugangebotes förderte weite Reisen

Die Beziehung zwischen *Einkommen* und Reiseausgaben läßt sich entweder durch Vergleich der Reiseausgaben von Haushalten mit unterschiedlichen Einkommen zu einem bestimmten Zeitpunkt (Querschnittsvergleich) oder durch Vergleich der zeitlichen Entwicklung von Reiseausgaben und Volkseinkommen (Zeitreihenvergleich) ermitteln. Eine Querschnittsberechnung wurde für Frankreich auf Grund umfangreicher Befragungen vorgenommen<sup>2)</sup>. Sie ergab eine durchschnittliche Elastizität der Reiseausgaben (für Inlands- und Auslandsreisen) in bezug auf das Einkommen von 0,9. Ein Einkommenszuwachs um 10% läßt die Reiseausgaben um 9% steigen. Da die Elastizität nahe bei 1 liegt, ist der Anteil der Reiseausgaben am Einkommen in den unteren und mittleren Einkommensstufen annähernd konstant (etwa ein Zwölftel des Nettoeinkommens). Haushalte mit mehr Familien geben pro Kopf entsprechend weniger aus. Ab einer bestimmten Einkommenshöhe sinkt die Elastizität und tendiert bei hohen Einkommen gegen Null, da der Reisebedarf einer physischen und psychischen Sättigung unter-

<sup>2)</sup> Etudes et Conjoncture, Nr. 5, Jg. 1966

liegt. Unterschiede zwischen sozialen Gruppen wurden nicht festgestellt. Die Einkommensabhängigkeit des Reisens spiegelt sich auch in der Reiseintensität (Anteil der Reisenden in einer Einkommensgruppe). In der untersten der erfaßten sieben Einkommensstufen (in vergleichbaren Siedlungsgebieten) unternahmen 18%, in der höchsten Einkommensstufe 84% Reisen. Getrennte Elastizitäten für Inlands- und Auslandsreisen wurden nicht berechnet, doch ergab die Befragung eine mit dem Einkommen steigende Bereitschaft zu Auslandsreisen.

Zeitreihenelastizitäten (Vergleiche von Volkseinkommen und Reiseausgaben) werden meist nur für Auslandsreisen berechnet, da die Ausgaben für Inlandaufenthalte nicht verlässlich erfaßt sind. Sie sind durchwegs höher als die aus der Querschnitterhebung berechneten Elastizitäten. Für Frankreich z. B. wurde für die Jahre 1957 bis 1964 eine Zeitreihenelastizität von 4,7 errechnet (die Querschnittelelastizität betrug nur 0,9). Der Unterschied erklärt sich nur teilweise daraus, daß die Nachfrage nach Auslandsreisen mit steigendem Einkommen rascher wächst als die nach Inlandsreisen. Entscheidend ist vielmehr, daß im Zeitablauf verschiedene andere subjektive (zunehmende Reisebereitschaft) und objektive Faktoren (z. B. zunehmende Verstädterung) das Reisen fördern, deren Einfluß nicht verlässlich isoliert werden kann und daher (fälschlicherweise) dem Einkommen zugerechnet werden<sup>1)</sup>.

Auch die Zeitreihenelastizitäten lassen eine deutliche Verflachungstendenz mit steigendem Einkommen erkennen. Die Elastizität der nationalen Ausgaben für Auslandsreisen in Bezug auf das Brutto-Nationalprodukt im Zeitraum 1957/65 betrug z. B. in Österreich 4,1, in der viel reicheren Schweiz dagegen nur 1,3. Die Werte für Holland (3,8), Westdeutschland (2,8) und Großbritannien (2,1) liegen dazwischen. Obschon die länderweisen Unterschiede nicht nur auf Wohlstandsunterschiede, sondern auch auf andere nationale Eigenheiten zurückgehen, lassen sie doch erwarten, daß auf längere Sicht auch die dynamische Einkommenselastizität der Ausgaben für Auslandsreisen eine sinkende Tendenz haben wird.

### Sonstige Faktoren

Zu den Faktoren, die außer Einkommen und Preisen den Reiseaufwand maßgeblich beeinflussen, deren Effekt aber in Zeitreihenuntersuchungen meist nicht verlässlich isoliert werden kann, gehören u. a. Ver-

städterung, Motorisierung, Altersaufbau der Bevölkerung, Urlaubsdauer, alternative Arten der Freizeitgestaltung und das Verkehrsangebot

Die Motive des Reisens hängen mit der *Verstädterung* zusammen. Es überrascht daher nicht, daß die Reiseintensität mit der Siedlungsgröße zunimmt. In Frankreich z. B. verreisten 1964 in ländlichen Gemeinden 17% der Bevölkerung, in Städten bis 100.000 Einwohner 44% und in Großstädten 64%. In Westdeutschland wurden ähnliche Relationen festgestellt<sup>2)</sup>. Die mit der Siedlungsgröße steigende Reisehäufigkeit dürfte allerdings nicht nur die unmittelbare Folge der Verstädterung sein, sondern zum Teil auch damit zusammenhängen, daß die Durchschnittseinkommen in Städten höher sind als in kleinen Orten.

Die *Motorisierung* fördert die Reisebereitschaft in starkem Maße. Wer einen Personenkraftwagen besitzt, will sein Leistungsvermögen und seine Vorteile auch nutzen. Nach der französischen Erhebung reisten motorisierte Haushalte im Durchschnitt nahezu doppelt so häufig wie andere (53% gegen 29%). Vor allem in ländlichen Gemeinden ist die Differenz groß (23% gegen 10%). Allerdings mischen sich auch hier Einkommens- und Motorisierungseffekt (motorisierte Haushalte haben im Durchschnitt höhere Einkommen als nichtmotorisierte).

Von den *demographischen Faktoren* können außer dem Wachstum der Bevölkerung auch die Altersstruktur den Reiseverkehr beeinflussen. Die Reiselust läßt im allgemeinen ab dem fünfzigsten Lebensjahr nach. Die Befragung in Frankreich ergab, daß 65jährige und ältere Personen im Sommer 1965 nur etwa halb so häufig reisten wie 35jährige (24% gegen 47%). Überalterung der Bevölkerung senkt daher die Reiseintensität, ein hoher Anteil jugendlicher und Berufstätiger steigert sie.

Die Tendenz zu kürzerer *Arbeitszeit*, längeren Urlauben und freien Samstagen schafft oft erst die Voraussetzung für längere und häufigere Reisen. Zwar steigt der Reiseaufwand nicht automatisch mit der Urlaubsdauer, da das Reisebudget vieler Familien begrenzt ist und andere Arten der Freizeitverwendung mit dem Reisen konkurrieren. Der längere Urlaub trägt jedoch zweifellos dazu bei, daß immer mehr Familien zweimal im Jahr Reisen unternehmen (z. B. Schifflaufen im Winter, Südländereisen im Sommer).

Eine alternative Nutzung der Freizeit bietet das *Wochenendhaus* oder die *Zweitwohnung* in Erho-

<sup>1)</sup> Die Franzosen z. B. waren vor der Stabilisierung des Francs 1959 durch drei Abwertungen stark an Auslandsreisen behindert. Infolge des aufgestauten Nachholbedarfes nahmen die Auslandsreisen nach der Stabilisierung stark zu

<sup>2)</sup> Siehe A. Koch, „Der Urlaubsreiseverkehr“, Jahrbuch für Fremdenverkehr 1959, München, S. 50.

lungsgebieten. Die relativ hohen Kosten beschränken vorläufig noch den Personenkreis. Sollten jedoch auch mittlere Einkommensschichten zunehmend Wochenendhäuser erwerben, dann dürften dafür namhafte Teile der disponiblen Einkommen gebunden und die Reiseausgaben eingeschränkt werden. Die von Ausländern in Österreich errichteten Sommerwohnungen sichern den regelmäßigen Besuch der Besitzer, Mieter oder Gäste, doch entgehen auf diese Weise dem Beherbergungsgewerbe Einnahmen.

Die *Flugtouristik* steht erst am Anfang ihrer Entwicklung. Welche Folgen sie für die mitteleuropäischen Reisegebiete haben wird, läßt sich nur schwer beurteilen. Wenn moderne Großraumflugzeuge billige und rasche Reisen über große Entfernungen ermöglichen, werden zwar die Erholungssuchenden der europäischen Kerngebiete mehr als bisher nach Übersee und in die europäischen Randländer reisen. Gleichzeitig werden aber mehr Besucher aus Übersee nach Mitteleuropa kommen. Welche Gebiete per Saldo aus der Verstärkung des interkontinentalen Reiseverkehrs gewinnen werden, ist ungewiß.

#### Vorschau bis 1980

Wachstumsprognosen sind modifizierte Projektionen vergangener und gegenwärtiger Entwicklungstrends (kurzfristige Konjunkturschwankungen werden vernachlässigt). Sie stützen sich auf ein (oft sehr einfaches) quantitatives Modell der Wirkungszusammenhänge, in dem versucht wird, die gesuchte Größe als Ergebnis einiger wichtiger ökonomischer, technischer, soziologischer oder demographischer Bestimmungsfaktoren zu erklären. Prognosen vermitteln, selbst wenn sich das Modell in der Vergangenheit bewährt hat, stets nur Orientierungsbehelfe, keine sicheren Ergebnisse. Sie zeigen eine logisch mögliche und auf Grund der Erfahrungen wahrscheinliche Tendenz. Die tatsächliche Entwicklung wird von der prognostizierten vor allem dann abweichen, wenn der künftige Verlauf der Bestimmungsgründe falsch eingeschätzt wurde oder wenn neue, bisher unbekannte (oder unbedeutende) Faktoren auftauchen. Diese Einschränkungen gelten für die vorliegende Prognose des Fremdenverkehrs in besonderem Maße, da seine kausalen Zusammenhänge bisher erst teilweise geklärt und quantitativ erfaßt werden konnten.

#### Methode und Ergebnisse

Die Prognose des österreichischen Ausländer-Fremdenverkehrs bis 1980 fußt auf drei Arbeitsgängen. Zunächst wurde die Entwicklung der Ausgaben für Auslandsreisen in den fünf für Österreich wichtigsten Herkunftsländern (Westdeutschland, Großbri-

tannien, Holland, Frankreich, USA) vorausgeschätzt. Dann wurden verschiedene Annahmen getroffen, wie sich der Anteil Österreichs an diesen Ausgabeströmen verändern dürfte. Schließlich wurden die voraussichtlichen Ausgaben von Österreichern für Auslandsreisen und damit der Saldo der Reisebilanz geschätzt.

Die Prognose der künftigen *Ausgaben für Auslandsreisen* in den fünf Herkunftsländern kann entweder von den dynamischen Einkommenselastizitäten (Zeitreihenvergleich) oder von den statischen Einkommenselastizitäten (Querschnittsvergleich) ausgehen. Im ersten Fall wird der Einfluß anderer Faktoren, die sich in der Vergangenheit annähernd parallel zum Einkommen entwickelt haben, stillschweigend mit-erfaßt. Die künftige Entwicklung der Reiseausgaben läßt sich dann einfach als Produkt der voraussichtlichen Wachstumsrate der Gesamtwirtschaft und der dynamischen Einkommenselastizität der Reiseausgaben schätzen. Der Nachteil dieses Schätzverfahrens besteht darin, daß Gewichtsverschiebungen zwischen verschiedenen Bestimmungsgründen nicht erfaßt werden können (die Arbeitszeit z. B. kann bis 1980 weniger sinken als zwischen 1957 und 1965). Nach der zweiten Methode muß außer dem Einkommen die Entwicklung anderer Bestimmungsgründe der Reiseausgaben explizit berücksichtigt werden. Sie ist komplizierter und erfordert mehr Ausgangsdaten, die teilweise geschätzt werden müssen, vermeidet aber die Nachteile des ersten Verfahrens. Trotz den Schwierigkeiten der Datenbeschaffung wurde das zweite Verfahren vorgezogen.

Das verwendete Prognosemodell schätzt die Ausgaben für Auslandsreisen aus folgenden fünf Bestimmungsgründen: Pro-Kopf-Einkommen, Bevölkerung insgesamt, Verstädterung, Freizeit und Motorisierungsgrad. Ihr Einfluß auf die Reiseausgaben läßt sich in Form (partieller) Elastizitätskoeffizienten ausdrücken (Elastizität der Reiseausgaben in bezug auf Einkommen, Freizeit, Motorisierung usw.). Sie geben an, um wieviel Prozent sich die Reiseausgaben erhöhen, wenn der betreffende Bestimmungsfaktor um 1% steigt. Nimmt man an, daß die Elastizitäten im Zeitablauf konstant bleiben, dann ergibt sich die Wachstumsrate der Reiseausgaben in einer kurzen Zeitspanne als Summe der mit den jeweiligen partiellen Elastizitäten gewogenen Veränderungsrate der einzelnen Bestimmungsgründe<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Bezeichnet man die Ausgaben für Auslandsreisen mit A, die fünf Bestimmungsfaktoren mit B bis F und die dazugehörigen partiellen Elastizitäten mit b bis f, dann lautet das Prognosemodell:

$$A = B^b \times C^c \times D^d \times E^e \times F^f$$

oder in Wachstumsraten ausgedrückt:

$$\frac{dA}{A} = b \times \frac{dB}{B} + c \times \frac{dC}{C} + d \times \frac{dD}{D} + e \times \frac{dE}{E} + f \times \frac{dF}{F}$$

Die voraussichtliche Entwicklung der bestimmenden Faktoren (Einkommen, Bevölkerung usw.) wurde verschiedenen prognostischen Untersuchungen entnommen oder in Anlehnung an Prognosen in vergleichbaren Ländern geschätzt. Die partiellen Elastizitätskoeffizienten wurden auf Grund einiger empirischer Erfahrungssätze und plausibler Annahmen festgelegt. Das Verfahren sei am Beispiel Westdeutschlands erläutert.

Für die Bundesrepublik wurde angenommen, daß das Realeinkommen pro Kopf durchschnittlich um 2,8% jährlich steigen wird. Schätzt man die Einkommenselastizität auf 1,3, so werden die realen Reiseausgaben allein auf Grund des Einkommenszuwachses jährlich um 3,64% oder bis 1980 um insgesamt 70% steigen. Dazu kommt ein voraussichtliches Bevölkerungswachstum um 0,3% jährlich oder 4,8% bis 1980. Der Einfluß der Verstädterung würde unter der Annahme geschätzt, daß der Anteil der Einwohner in Großstädten von 33% (1965) auf 37% (1980) steigen wird und daß Großstädter unter sonst gleichen Voraussetzungen um 80% mehr für Reisen ausgeben als die übrige Bevölkerung. Daraus resultiert ein Verstädterungseffekt von 0,16% jährlich oder 2,5% bis 1980. Um den Einfluß der Freizeit auf die Reiseausgaben zu ermitteln, wurde unterstellt, daß im Prognosezeitraum der gesetzliche Mindesturlaub, der zur Zeit für etwa ein Viertel der Berufstätigen gilt, von 18 auf 21 Tage und der durchschnittliche Urlaub für alle übrigen Berufstätigen von vier auf fünf Wochen erhöht werden wird. Ferner wurde angenommen, daß der gesetzliche Mindesturlaub voll, der Durchschnittsurlaub jedoch nur teilweise für Reisezwecke beansprucht wird (1965: 20 Reisetage, 1980: 22 Reisetage). Danach wäre eine freizeitbedingte Steigerung der Reiseausgaben um 0,7% jährlich oder 11,5% bis 1980 zu erwarten. Der Motorisierungseffekt wurde auf 0,84% jährlich oder 12% bis 1980 geschätzt (Annahmen: Steigerung des Personenkraftwagen-Bestandes pro Einwohner um 4,2% jährlich, Anteil der motorisierten Haushalte am Ausländer-Fremdenverkehr 80%, Reiseausgaben der motorisierten Haushalte um zwei Drittel höher als der nicht-motorisierten Haushalte).

Das Ergebnis ist in der folgenden Tabelle übersichtlich dargestellt. In der gleichen Art wie für Deutschland wurde der künftige Reiseverkehr der anderen Herkunftsländer (England, Holland, Frankreich, USA) geschätzt. Einige Modifikationen ergaben sich aus den besonderen Verhältnissen der einzelnen Länder. Für die USA z. B. wurde kein Motorisierungseffekt und für Großbritannien nur ein sehr geringer berücksichtigt.

Die für 1980 geschätzten Ausgaben für Auslandsreisen sind um 108% (England) bis 206% (Holland)

**Zusammenstellung der Prognoseannahmen für Westdeutschland**

Bestimmungsgrund	Steigerung	Elastizitäts-	Effekt auf Reiseausgaben	
	pro Jahr	koeffizient	pro Jahr	bis 1980
	%		%	%
Realeinkommen pro Kopf	2,8	1,3	3,64	70,0
Bevölkerung	0,3	1,0	0,30	4,8
Anteil der Großstädter	0,8	0,2	0,16	2,5
Urlaubszeit	1,4	0,5	0,70	11,5
PKW-Bestand pro Einwohner	4,2	0,2	0,84	12,0
Insgesamt	—	—	5,64	128,0
Reiseausgaben 1965 Mill. \$	—	—	—	1,542
Reiseausgaben 1980 Mill. \$	—	—	—	3,516

höher als 1965. Für die fünf Länder zusammen (USA nur für europäische OECD-Länder) ist eine Steigerung um 134%, von 4.470 Mill. \$ (1965) auf 10.441 Mill. \$ (1980) zu erwarten. Der Einfluß der einzelnen Bestimmungsfaktoren auf den Auslandsreiseverkehr variiert von Land zu Land. Im Durchschnitt geht etwa die Hälfte der Mehrausgaben auf Einkommenssteigerungen zurück. Unter den einkommensfreien Impulsen sind die Verlängerung der Urlaubszeiten und die Motorisierung die wichtigsten.

**Entwicklung der Devisenausgaben bis 1980**

	Insgesamt		In europäischen OECD-Ländern		In anderen Ländern	
	Mill. \$	1965=100	Mill. \$	1965=100	Mill. \$	1965=100
1. Deutschland	3.516	228	2.429	178	1.040	580
2. England	1.691	208	1.290	188	401	318
3. Frankreich	2.406	256	1.805	231	601	380
4. Holland	877	280	696	240	181	787
5. USA	—	—	1.925	223	—	—
Summe 1-4	8.490	243	6.220	249	2.223	456

Problematischer als die Schätzung der gesamten Reiseausgaben der fünf Herkunftsländer ist ihre Verteilung auf Zielländer. Mangels anderer Anhaltspunkte mußten die in den letzten Jahren erkennbaren Anteilsverschiebungen extrapoliert werden, wobei die mit dem Aufschwung des Flugverkehrs zu erwartende Verlagerung auf Überseereisen nur überschlägig berücksichtigt werden konnte. Es wurde angenommen, daß von den geschätzten Mehrausgaben der Deutschen, Holländer, Franzosen und Engländer von 4.957 Mill. \$ 36% auf Reisen nach Übersee und Osteuropa entfallen werden. Der Anteil dieser Länder wird sich von 14% (1965) auf 26% (1980) erhöhen. Für die europäischen OECD-Länder verbleibt demnach eine Steigerung der Reiseeinnahmen aus den fünf Herkunftsländern (einschließlich USA) von 2.498 Mill. \$ (1965) auf 6.220 Mill. \$ (1980) oder um 149%.

Die Entwicklungstendenz der letzten Jahre spräche dafür, daß Österreich seinen Anteil am Reiseaufkommen der europäischen OECD-Länder annähernd halten kann. Diese Annahme wäre jedoch aus verschiedenen Gründen zu optimistisch. Die relative Verbilli-



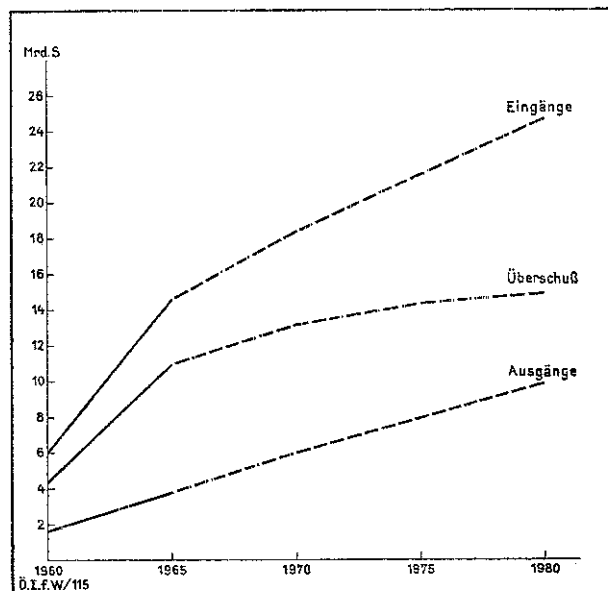
gung des Flugverkehrs wird nicht nur Reisen nach Übersee, sondern auch in die europäischen Randgebiete fördern. Auch ist die Fremdenverkehrswirtschaft wichtiger südeuropäischer Länder noch sehr entwicklungsfähig. Österreich dürfte daher künftig das Schicksal der alten europäischen Fremdenverkehrsländer (Schweiz, Italien, Frankreich) teilen, die schon im letzten Jahrzehnt eine Verringerung ihres Marktanteiles in Kauf nehmen mußten.

Wie stark der Positionsverlust Österreichs sein wird, läßt sich naturgemäß nur schwer schätzen. Um plausible Vorstellungen zu gewinnen, wurde wie folgt vorgegangen: Zunächst wurde an Hand der Nächtigungsstatistik und verschiedener Informationen über die Tagesausgaben geschätzt, wie groß 1965 die Deviseneinnahmen Österreichs aus Daueraufhalten von Reisenden aus jedem der fünf Herkunftsländer war. Der Anteil Österreichs an den gesamten Reiseausgaben dieser Länder im Bereich der europäischen OECD wurde sodann um einen bestimmten (nach den besonderen Verhältnissen der Herkunftsländer differenzierten) Prozentsatz reduziert. Danach könnte Österreich bis 1980 mit einer Einnahmensteigerung aus Daueraufhalten um etwa 80% rechnen. Etwa zwei Drittel der zusätzlichen Einnahmen wären von deutschen Gästen zu erwarten, obschon ihr Anteil eine rückläufige Tendenz haben wird.

Zu den Einnahmen aus Daueraufhalten kommen noch die in Österreich ziemlich bedeutenden Einnahmen aus dem Transit und Tagesausflugsverkehr. Beide dürften nur verhältnismäßig schwach steigen. Die Einnahmen aus dem Transitverkehr werden dadurch geschmälert, daß immer mehr Reisende Flugzeuge benutzen und sich Durchreisende kürzer in Österreich aufhalten werden, sobald die Durchzugsstraßen gut ausgebaut sind (sie dienen u. a. dazu, die Urlaubsgebiete vom Durchzugsverkehr freizuhalten). Der grenzüberschreitende Ausflugsverkehr verfügt nur über ein beschränktes Einzugsgebiet (hauptsächlich den bayrischen Raum).

Nimmt man an, daß die Einnahmen aus dem Transitverkehr um 45% und aus dem Tagesverkehr um 30% steigen werden, dann kommt man zu folgendem Ergebnis: Österreich kann 1980 zu gegenwärtigen Preisen

**Entwicklung der Devisenein- und -ausgänge Österreichs im internationalen Reiseverkehr**



**Entwicklung der Zahl der Übernachtungen in Österreich 1965 bis 1980**

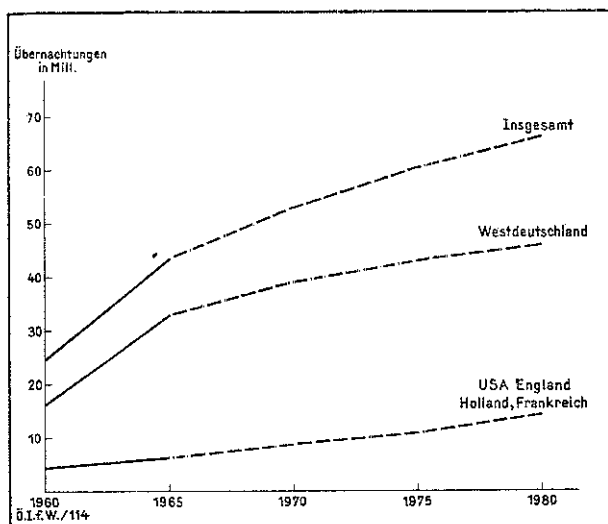
	1965	1970	1975	1980	Steigerung 1965/80	
	Mill				jährlich %	
Bei Tagesausgaben je Gast zu Preisen 1965 in S.	243	256	268	282	+16	1.0
Herkunftsland						
Deutschland	33.0	39.8	43.8	46.4	+41	2.3
England	2.1	2.6	3.2	3.8	+81	4.0
Frankreich	1.2	1.4	1.6	1.9	+69	3.6
Holland	2.0	2.9	4.0	5.6	+80	7.1
USA	1.1	1.5	2.0	2.5	+39	6.0
Summe	39.4	48.2	54.6	60.2	+53	2.8
Andere Länder	3.8	4.7	5.3	5.8	+53	2.8
Insgesamt	43.2	52.9	59.8	66.2	+53	2.8

**Entwicklung der Deviseneinnahmen und -ausgaben Österreichs im internationalen Reiseverkehr 1965 bis 1980**

	1965	1970	1975	1980	Steigerung 1965/80	
	Mill S				jährlich %	
Deviseneinnahmen aus						
1. Deutschland (West)	8.124	10.261	11.867	13.231	+ 63	3.3
2. England	504	661	839	1.054	+109	5.1
3. Frankreich	280	361	432	580	+107	5.0
4. Holland	441	675	978	1.434	+225	8.2
5. USA	455	707	917	1.156	+154	6.4
1—5	9.804	12.665	15.033	17.455	+ 78	3.9
6. Andere Länder	671	867	1.028	1.194	+ 78	3.9
1—6	10.475	13.532	16.061	18.649	+ 78	3.9
7. Transit	3.110	3.732	4.199	4.509	+ 45	2.4
8. Tagesausflüge	1.015	1.116	1.218	1.319	+ 29	1.7
Insgesamt 1—8	14.600	18.380	21.478	24.477	+ 68	3.5
Devisenausgaben	3.673	5.800	7.313	9.884	+169	6.7
Überschuß	10.927	12.580	14.165	14.593	+ 34	2.0

sen mit etwa 25 Mrd. S Deviseneinnahmen aus dem Ausländer-Fremdenverkehr rechnen (davon etwa 19 Mrd. S aus Daueraufenthalten), um 68% oder 9,9 Mrd. S mehr als 1965 (14,6 Mrd. S). Dem entspricht ein jährlicher Zuwachs um 3,5%. Die Zahl der Nächtigungen dürfte weniger steigen als die realen Deviseneinnahmen, da eine Tendenz zu längeren Aufenthalten und zu höheren Tagesausgaben (größere Qualitätsansprüche) besteht. Wenn die Tagesausgaben 1980 real 282 S erreichen (gegenwärtig 243 S), wäre mit einer Steigerung der Nächtigungszahl von 43 Mill. (1965) auf 66 Mill. (1980) oder um 53% zu rechnen.

**Entwicklung der Ausländerübernachtungen in Österreich**



Als letztes sind die voraussichtlichen Auswirkungen des (aktiven und passiven) Fremdenverkehrs auf die Zahlungsbilanz zu klären. In den letzten Jahren wurden die Mehreinnahmen aus dem Ausländer-Fremdenverkehr großteils voll für zusätzliche Auslandsreisen von Österreichern beansprucht. Das dürfte jedoch ebenso wie der rezessionsbedingte Einnahmefall 1967 nur eine kurzfristige Erscheinung sein. Schätzt man die künftige Entwicklung der Auslandsreisen von Österreichern nach der gleichen Methode wie für die anderen Länder, dann ergeben sich für 1980 Devisenausgänge von 9,9 Mrd. S, um 3,7 Mrd. S oder 169% mehr als 1965. Die Zuwachsraten der Auslandsreisen dürften sich in den siebziger Jahren ähnlich wie in den anderen Ländern merklich verringern. Der Nettoertrag aus dem Fremdenverkehr wird daher voraussichtlich wieder steigen, wenngleich in viel mäßigerem Tempo als im letzten Jahrzehnt. Unter den getroffenen Annahmen sind für 1980 netto 15,0 Mrd. S Devisen zu erwarten, um 3,7 Mrd. S oder ein Drittel mehr als 1965 (10,9 Mrd. S)

**Schlußfolgerungen**

Die Prognose der längerfristigen Entwicklungstendenzen des österreichischen Fremdenverkehrs vermittelt unvermeidlich nur grobe Orientierungsbeihilfe. Sie steckt, da die Annahmen vorsichtig gewählt wurden, eher die untere Grenze der wahrscheinlichen Entwicklung ab. Das Abtasten der Entwicklungstendenzen und eine realistische Beurteilung der künftigen Entfaltungsmöglichkeiten ist jedoch gerade gegenwärtig für die Fremdenverkehrswirtschaft besonders wichtig, da sie unter der Rezession in der Bundesrepublik Deutschland leidet und dazu neigt, kurzfristige Konjunkturfälle zu überschätzen.

Die auf längere Sicht prognostizierte reale Zuwachsraten der österreichischen Deviseneinnahmen aus dem Ausländer-Fremdenverkehr von durchschnittlich 3,5% jährlich entspricht etwa der des gesamten Brutto-Nationalproduktes. Der Beitrag des Fremdenverkehrs zur nationalen Wertschöpfung bliebe danach annähernd konstant. Sein Anteil am Arbeitskräftepotential würde weiter steigen, da sich Dienstleistungen nicht in gleichem Maße rationalisieren lassen wie die Produktion landwirtschaftlicher oder gewerblicher Güter.

Dieses Ergebnis wird sich nicht zwangsläufig, bloß auf Grund der Entwicklungstendenzen der internationalen Nachfrage einstellen. Welche Erlöse und welche Rentabilität der Fremdenverkehr künftig erwirtschaften wird, hängt nicht zuletzt von der Konkurrenzfähigkeit des heimischen Angebotes ab. Die Fremdenverkehrswirtschaft konnte sich bisher die zu ihrer Entfaltung nötigen Arbeitskräfte und Kapitalien beschaffen, obschon sie ihre Produktivkräfte zumindest in bestimmten Gebieten und in bestimmten Sparten nicht so günstig entlohnt wie manche andere Wirtschaftszweige. Künftig dürfte jedoch eine reine Mengenexpansion schwieriger werden. Die Abwanderung aus der Landwirtschaft, die bisher dem Fremdenverkehr relativ billige Arbeitskräfte sicherte, wird künftig absolut geringer werden. Dem Ausbau der Privatquartiere, der oft nicht mit dem Rechenstift kalkuliert wurde, sind nicht zuletzt wegen der knappen Verpflegungskapazität Grenzen gesetzt. Längerfristig wird der Fremdenverkehr vermutlich nur dann genügend Kapital und Arbeitskräfte an sich ziehen können, wenn er mit anderen Branchen in Verzinsung und Lohn zu konkurrieren vermag. Steuererleichterungen, Zinszuschüsse und andere staatliche Förderungsmaßnahmen können das Problem erleichtern (zum Teil sind sie nötig, weil sich das Ausland der gleichen Hilfsmittel bedient), aber nicht lösen.

Eine angemessene Entlohnung der eingesetzten Produktionsfaktoren, die auch im gesamtwirtschaftlichen

Interesse läge<sup>1)</sup>, wäre zwangsläufig mit einer gewissen Verteuerung des touristischen Angebotes verbunden, vielleicht nicht in Großbetrieben und an ersten Plätzen, wo schon jetzt ein international vergleichbarer Standard geboten und relativ hohe Preise gefordert werden, sicherlich aber in der Mehrzahl der Familienbetriebe und außerhalb der Fremdenverkehrszentren von internationalem Ruf. Damit würde zwar die Mengenexpansion des Fremdenverkehrs gebremst werden. Die Erlöse brauchten jedoch nicht geschmälert zu werden, wenn es gleichzeitig gelingt, die Qualität des Angebotes so zu steigern, daß die Fremden bereit sind, für einen Urlaubstag mehr auszugeben. Dazu gehören nicht nur inner-

---

<sup>1)</sup> In einer vollbeschäftigten Wirtschaft liegt die gesamtwirtschaftliche Aufgabe des Fremdenverkehrs nicht darin, möglichst viel Fremde zu gewinnen und einen möglichst großen Teil der verfügbaren heimischen Produktivkräfte zu beschäftigen. Vielmehr gilt es, Arbeit und Kapital eine Entlohnung zu sichern, die in anderen Wirtschaftszweigen nicht oder nur nach schmerzhaften Anpassungen möglich wäre.

betriebliche Maßnahmen, sondern auch geeignete rechtliche Voraussetzungen und die zweckmäßige Planung der Fremdenverkehrs-Infrastruktur.

Je besser es gelingt, die natürlichen und gesellschaftlichen Standortvorteile auszunutzen, die Ertragsfähigkeit der Produktionsfaktoren zu steigern und das Angebot den Wünschen des internationalen Reisepublikums anzupassen, desto größer wird der privatwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Ertrag der Fremdenverkehrswirtschaft sein. Die vorliegende grobe quantitative Vorschau zeigt, wie sehr es sich lohnt, diese Probleme eingehend zu studieren. Das internationale Reisepotential ist noch bei weitem nicht ausgeschöpft und ein in Qualität und Preis angemessenes Angebot wird auch dann eine entsprechende Nachfrage finden, wenn Änderungen in der Technik und im Geschmack Urlaubsreisen in entfernte Gebiete begünstigen.

*Walter Kohlhauser*