

Quantitative Aspekte des österreichischen Fremdenverkehrs

Der österreichische Fremdenverkehr ist 1970 bemerkenswert kräftig gewachsen. Die Deviseneinnahmen stiegen um 26%, der Überschuß in der Reisebilanz erhöhte sich sprunghaft um 4,6 Mrd. S auf 17,3 Mrd. S. Der Boom im Fremdenverkehr war zum Teil einmaligen Ereignissen zu danken, wie der lebhaften Konjunktur in Westeuropa und der Aufwertung der D-Mark. Dennoch sind auch die mittelfristigen Wachstumschancen günstiger zu beurteilen als bisher. Unter diesen Umständen erscheint eine zusammenfassende Darstellung verschiedener quantitativer Aspekte des österreichischen Fremdenverkehrs besonders aktuell.

Die folgende Arbeit enthält drei Abschnitte. Im ersten Teil werden die Gesamteinnahmen aus dem Inländer- und Ausländerverkehr gegliedert nach Bundesländern und Aufenthaltsarten geschätzt. Der zweite Teil demonstriert, wie sich der Einnahmenstrom auf verschiedene Branchen und Wirtschaftsbereiche verteilt. Im dritten Teil wird die voraussichtliche Entwicklung der Reisebilanz bis 1980 prognostiziert. Die letzten zwei Abschnitte sind eine Neufassung früherer Untersuchungen, die durch die Entwicklung in den letzten Jahren zum Teil überholt sind.

Die quantitativen Angaben über die Einnahmen des Fremdenverkehrs und ihre Struktur sind großteils Schätzwerte, die mit Hilfe ziemlich komplizierter Schätzverfahren ermittelt wurden. Sie bieten daher nur Orientierungsbehelfe. Um den Fremdenverkehr besser durchleuchten zu können, wären repräsentative Stichprobenerhebungen über die Struktur der Nachfrage und die Kostenstruktur der Fremdenverkehrsbetriebe notwendig.

Regionale Verteilung der Einnahmen

Die österreichische Fremdenverkehrsstatistik erfaßt Übernachtungsaufenthalte von In- und Ausländern, Grenzübertritte einreisender Ausländer und Deviseneingänge aus dem Ausländerfremdenverkehr. Aus diesen Quellen lassen sich weder die Gesamteinnahmen aus dem Fremdenverkehr (die Ausgaben der Inländer werden nicht erhoben), noch ihre Verteilung nach Bundesländern entnehmen. Durch Kombination verschiedener Statistiken und mit Hilfe plausibler Schätzungen können jedoch zumindest Größenvorstellungen gewonnen werden

Die Schätzung baut auf folgenden Grundgedanken auf: wieviel Reisende ausgeben, hängt maßgeblich von der Art und dem Zweck des Aufenthaltes ab. Die Tagesausgaben von Reisenden, die in Österreich nächtigen, sind für Erholungsaufenthalte niedriger als für Kur- oder Berufsaufenthalte. Im Winter wird mehr ausgegeben als im Sommer. Tagesaufenthalte ohne Nächtigungen (sekundäre Reiseströme) bringen geringere Einnahmen als Nächtigungsaufenthalte, wobei zwischen Tagesbesuchen (Rückkehr in

das Herkunftsland) und Transitreisen (Durchquerung Österreichs) zu unterscheiden ist.

Neben der Aufenthaltsstruktur beeinflusst die Angebotsqualität die Einnahmen. Die Vorzüge der Natur (Landschaft, Klima, Heilquellen), die Infrastruktur (Verkehrswege, Seilbahnen, gemeinnützige Anlagen) und das Leistungsangebot der Fremdenverkehrsbetriebe sind gebietsweise verschieden und nicht immer optimal aufeinander abgestimmt. Auch bei gleicher Aufenthaltsart weichen daher die Einnahmen in den einzelnen Bundesländern voneinander ab.

Auf diesen Überlegungen aufbauend wurde ein zweistufiges Schätzverfahren gewählt. Zunächst wurde die Gesamtzahl der einreisenden Ausländer nach Bundesländern, Aufenthaltsarten und Reiseströmen (Übernachtungsaufenthalte gegliedert nach Sommer und Winter, Transite ohne Übernachtung, Tagesbesuche) gegliedert. Im Inländerverkehr wurden nur Übernachtungsaufenthalte berücksichtigt, teils aus statistischen Gründen, teils weil die Grenze zwischen lokalem Bedarf und Ausflugsverkehr sachlich nur

schwer zu ziehen ist. Sodann wurden für jede Aufenthaltsart und jedes Bundesland die Tagesausgaben geschätzt. Aufenthaltsart und Tagesaufwand ergaben schließlich die Gesamtausgaben. Die aus den Teilgrößen ermittelte Summe der Ausgabe von Ausländern mußte annähernd den von der Nationalbank ausgewiesenen Deviseneingängen entsprechen

Die Schätzung wurde für 1968 durchgeführt, da in diesem Jahr die Statistik der einreisenden Ausländer zum letzten Mal nach Herkunftsländern gegliedert wurde. Die für 1968 ermittelten Werte werden künftig jährlich fortgeschrieben. (Die Fortschreibungsergebnisse für 1969 sind im zweiten Abschnitt dieser Arbeit enthalten.)

Reiseströme

Im Inländerverkehr ergeben sich keine Schwierigkeiten, die Reiseströme zu erfassen, da die Zahl der Übernachtungen und Reisenden (regional und saisonal gegliedert) bekannt ist und die sekundären Reiseströme vernachlässigt wurden.

Im Ausländerfremdenverkehr spielen jedoch die sekundären Reiseströme eine wichtige Rolle (nur 12% der einreisenden Ausländer nächtigen in Österreich). Ausgangsgröße sind die Grenzübertritte einreisender Ausländer an den einzelnen Landesgrenzen, z. B. Tirol/Bayern, Tirol/Italien usw., gegliedert nach sieben Nationalitäten (Deutsche, Franzosen, Engländer, Italiener, Holländer, Schweizer, Amerikaner) und sonstige. Die Reiseströme werden für jede statistisch erfaßte Nationalität und die Gruppe Sonstige ermittelt, da nur für einzelne Nationalitäten plausible Annahmen über den Reiseweg in oder durch Österreich gemacht werden können. Die Aufteilung der Gruppe Sonstige wurde dadurch erleichtert, daß Gastarbeiter (auf Reisen von und nach Deutschland) dominieren, deren Reiseweg bekannt ist. Das Ver-

fahren wird an Hand der für Österreich besonders wichtigen Besucher aus der Bundesrepublik Deutschland erläutert.

Die Grenzübertritte an den einzelnen Landesgrenzen enthalten folgende Reisearten einreisender Ausländer: längerfristige Aufenthalte in Österreich; Tagesausflüge von ausländischen Österreichurlaubern in das benachbarte Ausland (z. B. von Kärnten in die Dolomiten, diese Ausflügler werden bei der Rückkehr wieder an der Grenze erfaßt); Transite durch Österreich und Tagesbesuche aus dem benachbarten Ausland (darunter fallen nicht nur Besucher mit der Nationalität des Nachbarlandes, sondern auch aus anderen Ländern, wie z. B. Franzosen, die sich in Bayern aufhalten und Salzburg besuchen). Die Grenzübertritte von Deutschen (und Italienern) wurden in der angegebenen Reihenfolge auf die einzelnen Reisearten aufgeteilt.

1. Längerfristige Aufenthalte: Es wurde angenommen, daß alle Deutschen, die in Österreich nächtigen, aus der BRD einreisen und jenen Grenzübertritt wählen, der dem österreichischen Zielort am nächsten liegt. Für Aufenthaltsorte in Vorarlberg, Tirol und Salzburg ist es zu 100% die jeweilige Landesgrenze, für die anderen Bundesländer sind es mindestens zwei Landesgrenzen (z. B. für Aufenthalte im Burgenland: Salzburg und Oberösterreich; für Kärnten: Tirol und Salzburg), wobei sich die Aufteilung an das Frequenzverhältnis der Übertritte an den einzelnen Landesgrenzen anlehnte.

2. Tagesausflüge: Die grenzüberschreitenden Tagesausflüge deutscher Urlauber in Österreich (z. B. Tagesausflüge von Kärnten nach Italien) wurden je nach Attraktivität des benachbarten Auslandes mit 0% bis 10% der Deutschen mit Übernachtungsaufenthalten in einem Bundesland festgesetzt. Dabei wurde auch der Ausflugsverkehr zwischen Tirol und Salzburg über das Deutsche Eck berücksichtigt.

3. Internationaler Transitverkehr: Zieht man von der Gesamtzahl der Grenzübertritte an einer Landesgrenze die nach 1. und 2. errechneten Übertritte ab, bleiben Transitreisende und Tagesbesuche. Eine Trennung beider Reiseströme ist möglich, wenn man unterstellt, daß deutsche Tagesbesucher nur aus der BRD einreisen und deutsche Auslandsurlauber, die Österreich durchqueren, auf der Hin- und Rückreise die gleiche Reiseroute wählen (zweiseitiger Transit). Unter dieser Annahme müssen an allen nicht an Deutschland grenzenden Übertrittsstellen die nach Abzug von 1. und 2. verbleibenden deutschen Einreisenden Transitreisende sein und infolge des angenommenen zweiseitigen Transites in gleicher Zahl an den deutsch-österreichischen Grenzübergängen aufscheinen.

Anteile der Reiseströme an den Grenzübertritten im Jahre 1968

Grenzabschnitte	Übernachtungs-aufenthalte	Transit	in %	
			Tagesbesuche	Tagesausflüge
Ungarn-Burgenland	12,9	72,2	14,0	0,9
Jugoslawien-Steiermark	5,7	92,0	1,8	0,5
Jugoslawien-Kärnten	4,8	92,2	1,5	1,5
Italien-Kärnten	3,9	82,9	10,0	3,2
Italien-Tirol	2,7	95,3	0,5	1,5
BR Deutschland-Tirol	11,5	31,1	56,2	1,2
BR Deutschland-Vorarlberg	6,4	52,6	40,8	0,2
Schweiz-Vorarlberg	8,0	66,9	24,8	0,3
BR Deutschland-Salzburg	18,8	33,9	45,4	1,9
BR Deutschland-Oberösterreich	5,5	4,8	89,5	0,2
ČSSR-Oberösterreich	83,7	16,3	—	—
ČSSR-Niederösterreich	14,7	62,3	23,0	—
Österreich	10,5	44,4	44,0	1,1

Da der Fremdenverkehr nach Bundesländern aufgeteilt werden soll, muß der Reiseweg mit Hilfe plausibler Annahmen festgelegt werden. Man kann z. B. annehmen, daß deutsche Transitreisende der Grenzabschnitte Italien/Tirol und Schweiz/Vorarlberg zu 100% aus Tirol bzw. Vorarlberg ausreisen, also im Transit nur diese Bundesländer berühren. Gleiches wurde für den Grenzabschnitt ČSSR/Oberösterreich angenommen. Für deutsche Durchreisende aus Ungarn wurden zu 70% Salzburg und zu 30% Oberösterreich, für die aus der ČSSR (über Niederösterreich) Einreisenden zu je 50% Salzburg und Oberösterreich als Ausreiseland angenommen. Die über die Steiermark, Kärnten, Osttirol kommenden deutschen Durchreisenden wurden zu 70% und 30% auf die Landesgrenzen Salzburg und Tirol aufgeteilt; ein über Spielfeld einreisender Deutscher berührt dann im Transit die Länder Steiermark, Kärnten und Salzburg (gegebenenfalls auch Tirol). Unter diesen Annahmen läßt sich eine Matrix aufstellen, aus welcher der Reiseweg zwischen korrespondierenden Grenzübergängen und damit der Transit in den einzelnen Bundesländern ersichtlich wird. Da es sich um einen zweiseitigen Transit handelt, sind die geschätzten Zahlen zu verdoppeln.

4. Tagesbesuche: Sie ergeben sich unter den getroffenen Annahmen (nur Einreisende aus der BRD, zweiseitiger Transit) als Restgröße; einreisende Deutsche an den deutsch-österreichischen Grenzabschnitten minus 1.+2.+3.

5. Lokaler Transit: Deutsche Urlauber, vor allem in den östlichen und südlichen Bundesländern, müssen andere als das Zielbundesland durchqueren. Dieser lokale Transit kann mit Ausgaben verbunden sein und muß daher berücksichtigt werden. Es ergibt sich aus der Aufteilung der Übernachtungsaufenthalte auf Grenzabschnitte (Punkt 1), wenn man für Hin- und Rückfahrt den gleichen Reiseweg annimmt und jedem durchfahrenen Bundesland (außer dem Zielland) die Zahl der durchreisenden Fremden gutschreibt.

Die für deutsche Reisende gewählte Verteilungsmethode der Reisesströme läßt sich auch für Besucher aus Italien und für Schweizer Besucher in Vorarlberg anwenden. Für die übrigen Reisenden mußte das Verfahren etwas modifiziert werden. Die ersten beiden Schritte (Punkt 1 und 2) wurden beibehalten, wobei es allerdings schwieriger ist, die Übernachtungsaufenthalte auf die einzelnen Grenzabschnitte zuzuordnen, denn Franzosen z. B. können über Italien, die Schweiz und Westdeutschland einreisen. Dann wurden aber nicht die Transitreisenden, sondern die Tagesbesucher geschätzt. Für das grobe Verfahren schien es plausibler zu sein, nur Süddeutschland als Herkunftsgebiet anzunehmen (z. B.

englische Urlauber in Bayern, die Tirol besuchen) und den Umfang dieser Besuche mit den grenzüberschreitenden Tagesausflügen der gleichen Nation im betreffenden Bundesland zu begrenzen. Nur für US-Amerikaner (Stationierung von NATO-Truppen) wurden höhere Tagesbesuche geschätzt. Würde man die Tagesbesuche wie bei der Berechnung für die Deutschen und die Italiener als Restgröße schätzen, dann käme man auf viel zu hohe Werte, weil für die übrigen Reisenden die Annahme nicht zutrifft, daß jeder Transit zweiseitig ist. (Holländer z. B. fahren etwa über Österreich nach Italien und über die Schweiz oder Frankreich zurück.) Nach dem hier gewählten Verfahren verbleibt der Transit als Restgröße, wobei die kleinere Zahl von zwei korrespondierenden Grenzabschnitten als zweiseitiger Transit angesehen und damit dem durchreisten Bundesland doppelt gutgeschrieben wird. Der Überhang am stärker frequentierten Grenzabschnitt gilt als einseitiger Transit.

Schweizer Einreisende können Reisewege über den Arlberg, über Süddeutschland (nach vorherigem Transit durch Vorarlberg oder direkt) und über Italien wählen. Es wurde angenommen, daß 20% der Schweizer, die in Österreich (außer in Vorarlberg) nächtigen und 20% der an den Ostgrenzen (ČSSR, Ungarn, Jugoslawien) einreisenden Schweizer über den Arlberg fahren.

Das Verteilungsverfahren läßt sich schematisch zusammenfassen:

I. Reiseverkehr der Deutschen und Italiener

1. Transit+Tagesbesuche=Übertritte an Grenzabschnitten mit Nachbarland minus Übertritte zwecks Übernachtungsaufenthalte
2. Transit=Übertritte an den übrigen Grenzabschnitten minus Übertritte zwecks Tagesausflüge
3. Tagesbesuche=1 minus 2

II. Reiseverkehr von Schweizern in Vorarlberg

1. Transit+Tagesbesuche=Übertritte an der Schweizer Grenze minus Übertritte zwecks Übernachtungsaufenthalte in Vorarlberg minus Übertritte nachfolgender Reisen über den Arlberg zwecks Übernachtungsaufenthalte oder Transit
2. Transit=Übertritte an der Grenze Deutschland/Vorarlberg
3. Tagesbesuche=1 minus 2

III. Reiseverkehr von Staatsangehörigen aus peripheren Herkunftsländern und jener Schweizer,

die aus Deutschland oder Italien nach Österreich (ohne Vorarlberg) einreisen.

1. Transit+Tagesbesuche=Übertritte an einzelnen Grenzabschnitten minus Übertritte zwecks Übernachtungsaufenthalte minus Übertritte zwecks Tagesausflüge
2. Tagesbesuche=Übertritte aus Süddeutschland, Schätzung auf Grundlage der Tagesausflüge
3. Transit=1 minus 2, davon einseitiger Transit=Überhang der Grenzübertritte zwischen korrespondierenden Grenzabschnitten

IV. Regionale Verteilung der Reiseströme

1. Internationaler Transit
2. Lokaler Transit

Die Verteilung auf die Bundesländer ergibt sich aus der Berechnung der einzelnen Reiseströme I bis III.

Das Verfahren liefert nur Schätzwerte. Fehlerquellen liegen in den statistischen Grunddaten (Grenzübertritte) und in den getroffenen Annahmen. Die Grenzstatistik wird und kann (vor allem in der Hauptreisezeit) nicht sehr exakt geführt werden. Immerhin ergibt ein Vergleich mit den Zählungen der deutschen Grenzstellen an den deutsch-österreichischen Übergängen (es werden dort auch die einreisenden Deutschen erfaßt) eine weitgehende Übereinstimmung. Im Jahr 1969 wurden von den österreichischen Stellen 51 4 Mill. einreisende Ausländer gezählt, von den deutschen etwa 54 Mill. Einreisende nach Abzug der Österreicher. Außerdem schwankt die jährliche Zahl der Einreisenden laut Grenzstatistik ungefähr proportional zur Zahl der Ausländernachtigungen in Österreich, was darauf schließen läßt, daß zumindest die Erhebungsmethode nicht willkürlich gewechselt wurde.

Weitere Fehler ergeben sich aus der Erfassung der Reisenden mit Übernachtungsaufhalten. Ein Reisender, der seinen Aufenthaltsort wechselt, wird in der Nächtigungsstatistik mehrfach gezählt, wogegen er in der Grenzstatistik nur einmal aufscheint. Die verbleibenden sekundären Reiseströme werden dadurch unterschätzt. Da aber der Anteil der Übernachtungsaufenthalte an den Grenzübertritten nur 12% beträgt, kann der Fehler nicht groß sein. Außerdem unterlassen mitunter Privatquartiere, insbesondere bei nur ein bis zwei Übernachtungen, Meldungen, wodurch die Mehrfachzählungen korrigiert werden.

Fehlerhafte Annahmen können die sachliche und regionale Auffächerung der Reiseströme mehr oder weniger stark verfälschen. Weicht die Annahme, daß

Transite von Deutschen und Italienern stets zweiseitig sind, nennenswert von der Wirklichkeit ab, dann werden die Tagesbesuche zu hoch und die Transite zu niedrig geschätzt. Ein Vergleich mit der italienischen Fremdenverkehrsstatistik ergibt allerdings, daß die errechneten Transite der Deutschen plausibel sind. Falsche Annahmen für Tagesausflüge (0% bis 10% der längerfristigen Urlauber) beeinflussen den Transit; der Schätzfehler kann aber nur gering sein, da der Anteil der Tagesausflüge an den Grenzübertritten bei 1% liegt. Benützen die Reisenden im Transit und bei Übernachtungen (lokaler Transit) andere als die angenommenen Reisewege, dann sind die Anteile der Bundesländer an diesen Reiseströmen ungenau. Die Argumente für bestimmte Reisewege sind jedoch in vielen Fällen so überzeugend, daß die Abweichungen relativ gering sein dürften.

Tagesausgaben pro Gast

Die Schätzung der Ausgaben von In- und Ausländern im Reiseverkehr stützt sich auf die Preisangaben im österreichischen Hotelbuch und die Ergebnisse einer Ausländerbefragung im Land Salzburg¹⁾ über die Ausgaben im Transitverkehr und bei Tagesbesuchen. Selbst wenn man die Preisangaben im Hotelbuch als genügend repräsentativ ansieht, bleibt die nicht unbedeutende Restpost des über den Pensionspreis hinausgehenden Aufwandes offen. Er wurde in früheren Untersuchungen des Institutes²⁾ nur global, nicht aber nach einzelnen Bundesländern geschätzt. Aus Mangel an anderen Unterlagen mußten diese Ergebnisse übernommen werden. Die sonstigen Ausgaben in den einzelnen Bundesländern werden demnach nur im Ausmaß der Pensionspreise variiert (außer in Wien und Salzburg). Es ist denkbar, daß die Ausgaben für „Sonstiges“ stärker differieren.

Die Rechengrundlagen für die einzelnen Aufenthaltsarten werden nachfolgend kurz erläutert.

Übernachtungsaufenthalte

Die Berechnung wurde getrennt für Landeshauptstädte und übriges Bundesland sowie für Winter und Sommer durchgeführt. Die Pensionspreise (Sommerhalbjahr) ergaben sich aus einer Stichprobe aus dem Hotelbuch. Es wurde jeder fünfte einen Pen-

¹⁾ Transit+Ausflugsverkehr in Salzburg, Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Salzburg, 1968.

²⁾ „Der Beitrag des Ausländer-Fremdenverkehrs zur Einkommensbildung im Jahre 1965“, Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg. 1967, Heft 1. — „Die Reiseausgaben der Österreicher“, Monatsberichte, Jg 1968, Heft 4.

sionspreis meldende Betrieb erfaßt. Für die Landeshauptstädte (ohne Eisenstadt, einschließlich Wien, in Kärnten Klagenfurt und Villach), wurde der Preis für ein Einbettzimmer ohne Bad in jedem zweiten Betrieb, in Wien in jedem dritten gewählt. Die jeweiligen Preise wurden mit der Zahl der angegebenen Betten gewogen; die Auslastungsunterschiede mußten unberücksichtigt bleiben. Die Ausgaben für Frühstück und zwei Mahlzeiten wurden in den Städten Wien, Salzburg und Innsbruck mit 150 S (1968), in Linz und Bregenz mit 130 S und in allen übrigen Städten mit 140 S angenommen.

Der Zuschlag zum Pensionspreis für *sonstige Ausgaben* fußt auf den angeführten Untersuchungen. Er beträgt im Sommerhalbjahr für Ausländer 70% und für Inländer 50%; nur in Wien und Salzburg schien für Ausländer ein Zuschlag von 90% angemessen. Im Winter sind die Tagesausgaben höher als im Sommer. Auf Grund der Deviseneinnahmen in den Wintermonaten erscheint für Ausländer ein Zuschlag auf den gesamten Sommeraufwand von 80% angebracht; nur im Burgenland und in Wien wurde der Satz auf 20% ermäßigt, da in diesen Gebieten keine zusätzlichen Ausgaben für den Wintersport anfallen. Im Inländerverkehr war zu berücksichtigen, daß die Winterausrüstungsgegenstände vorwiegend im Heimatort gekauft werden, der Anteil kaufkraftschwächerer Schichten größer sein dürfte als im Ausländerfremdenverkehr und auch der Anteil der billigeren Wintersportgebiete höher ist. Es schien daher ein Zuschlag von 30% auf den Sommeraufwand angemessen zu sein.

Die durchschnittlichen Tagesausgaben pro Bundesland ergeben sich durch Gewichtung der verschiedenen Tagessätze (Sommer, Winter, Inländer, Ausländer, Städte, übriges Bundesland) mit der Zahl der zugehörigen Übernachtungen. Die Gesamteinnahmen sind dann das Produkt aus durchschnittlichem Tagessatz mal Zahl der Nächtigungen.

Transit und Tagesbesuche

Nach der angeführten Erhebung in Salzburg gaben 1968 Tagesbesucher (einschließlich jener, die nicht konsumierten) durchschnittlich 84 S aus. Diese Sätze wurden bundesländerweise auf der Basis Salzburg (= 100) nach den jeweiligen Tagesausgaben bei Übernachtungsaufenthalten differenziert. Die Einnahmen der Bundesländer aus den Tagesbesuchen sind dann das Produkt aus jeweiligem Tagessatz mal Zahl der Tagesbesucher.

Die Berechnung der Einnahmen aus dem lokalen und internationalen Transit mußte berücksichtigen, daß bei Durchquerung mehrerer Bundesländer wahr-

scheinlich nicht immer in jedem Bundesland konsumiert wird. Mangels anderer Anhaltspunkte wurde der für Salzburg erhobene durchschnittliche Tagessatz von 38 S, entsprechend dem Quotienten aus der Summe der internationalen Transit-Grenzübertritte und der Summe der Bundesländer-Transite, auf 27 S reduziert und wie bei den Tagesbesuchen bundesländerweise (Salzburg = 100) differenziert; diese Berechnungsmethode unterstellt einen Konsum in jedem durchquerten Bundesland (allerdings nicht von jedem Durchreisenden, denn die errechneten Sätze sind Durchschnittswerte und beziehen auch Reisende ein, die nicht konsumierten). Für den lokalen Transit schien ein Satz von 16 S angemessen, auch hier wurde bundesländerweise differenziert. Die Multiplikation von Tagessatz mal Durchreisende ergibt die jeweiligen Einnahmen des betreffenden Bundeslandes aus diesen Reiseströmen.

Gesamteinnahmen

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen. Die Berechnung „von unten nach oben“ ergab für 1968 Gesamteinnahmen von 21,6 Mrd. S (1969 und 1970 nominell schätzungsweise 25 Mrd. S und 29,5 Mrd. S), von denen 18,6% (1970 etwa 15%) aus dem Inländerfremdenverkehr (Übernachtungsaufenthalte) kamen, 64,3% auf Übernachtungsaufenthalte von Ausländern und 17,1% auf sekundäre Reiseströme von Ausländern entfielen. Der Einnahmenanteil des Ausländerfremdenverkehrs wird langfristig weiter steigen; dafür spricht die Zunahme der Auslandsurlaube von Österreichern, der wachsende Transitverkehr mit weiterer Ausdehnung der inner-europäischen Reiseströme und die raschere Qualitätssteigerung des Angebotes in den westlichen Bundesländern als in den östlichen, die von den Inlandsurlaubern bevorzugt werden. Auch die Tagesbesuche aus dem süddeutschen Raum werden voraussichtlich zunehmen. Die österreichische Fremdenverkehrswirtschaft ist mit einem Anteil der Einnahmen aus dem Ausland von 81% im Jahr 1968 und voraussichtlich 85% im Jahr 1970 überwiegend exportorientiert.

Ein fremdenverkehrswirtschaftlich und -politisch interessantes Phänomen im österreichischen Reiseverkehr sind die sekundären Reiseströme im Ausländerverkehr. Von den einreisenden Ausländern waren 1968 nur 11% längerfristige Urlauber, je 44% entfielen auf den internationalen Transit und Tagesbesuche, der Rest waren einnahmuneuwirksame Reisende im Tagesausflugsverkehr. Von den rund 67 Mill. Grenzübertritten hielten sich 59 Mill. ausländische Besucher nur einige Stunden in Österreich auf. Negativen Auswirkungen stehen positive

Regionale Gliederung der Einnahmen aus dem Reiseverkehr im Jahre 1968

	Österreich	Burgenland	Niederösterreich	Oberösterreich	Steiermark	Kärnten	Salzburg	Tirol	Vorarlberg	Wien
Mill. S										
1. Insgesamt	21 579 5	123 4	1 011 5	1 386 6	1 065 2	3 610 0	3 952 3	7 158 5	1 464 2	1 807 8
2. Inländer ¹⁾	4 014 7	71 7	788 9	534 3	694 6	554 2	703 5	369 3	92 0	206 2
3. Ausländer	17 564 8	51 7	222 6	852 3	370 6	3 055 8	3 248 9	6 789 2	1 372 1	1 601 6
davon										
4. Übernachtungsaufenthalte	13 864 1	39 9	179 9	529 4	312 6	2 777 6	2 391 2	5 277 3	861 3	1 494 9
5. Internationaler Transit	1 132 8	10 6	23 4	23 3	53 2	241 6	223 2	340 6	154 1	62 8
6. Lokaler Transit	131 3	1 2	19 3	15 8	3 2	10 8	53 9	11 6	9 4	6 1
7. Tagesbesuche	2 436 6	—	—	283 7	1 7	25 8	580 5	1 159 6	347 4	37 9
8. Sekundäre Reiseströme 5+6+7	3 700 7	11 8	42 7	322 8	58 1	278 2	857 6	1 511 8	510 9	106 8
9. Primäre Reiseströme 2+4	17 878 8	111 6	968 8	1 063 7	1 007 2	3 331 8	3 094 7	5 646 7	953 3	1 701 1
Anteil in %										
Insgesamt	100 0	100 0	100 0	100 0	100 0	100 0	100 0	100 0	100 0	100 0
Primäre Reiseströme	82 9	90 5	95 9	76 7	94 6	92 3	78 3	78 9	65 1	94 1
Sekundäre Reiseströme	17 1	9 5	4 2	23 3	5 4	7 7	21 7	21 1	34 9	5 1
	100 0	0 3	1 2	8 7	1 6	7 5	23 2	40 8	13 8	2 9

¹⁾ Nur Übernachtungsaufenthalte

gegenüber. Negativ zu bewerten sind die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes (86% reisen im Straßenverkehr ein), und die Beeinträchtigung der Erholungsgebiete durch den Durchzugsverkehr. Positiv zu werten ist die geringere Saisonballung in den Sommermonaten. Von den einreisenden Ausländern mit Übernachtungsaufenthalten fielen auf die Monate Juli/August 44% (von den Übernachtungen 50%), von den sekundären Reiseströmen nur 34%. Die Bedeutung der Sekundärströme für die Reiseverkehrseinnahmen ist regional sehr unterschiedlich. Der Anteil an den Gesamteinnahmen im Bundesgebiet erreichte 17% und an den Ausländereinnahmen 21%, der Anteil an der Zahl der gesamten Besucher 49% und jener an den ausländischen Gästen 57%¹⁾.

Die Tagesbesuche bringen viel höhere Einnahmen als Transitreisen. Da nicht (wie im Transit) fast ausschließlich Gaststätten besucht, sondern auch andere Dienstleistungen in Anspruch genommen werden, ist die Streuung der Ausgaben größer. Rund 66% der Einnahmen aus den sekundären Reiseströmen stammen von Tagesbesuchen. Tagesbesucher wollen besichtigen oder insbesondere im Winter Sport betreiben, machen aber oft auch gezielte Einkäufe, indem sie sich mit Gütern eindecken, die in Österreich relativ billig angeboten werden. (Umgekehrt nutzen Österreicher billige Einkaufsquellen im benachbarten Ausland.)

Die Einnahmen pro Tag sind im Winter höher als im Sommer. Das gilt insbesondere für Übernachtungsaufenthalte (zum Teil aber auch, wenngleich in ge-

ringerm Ausmaß, für Tagesbesuche). Bei einem Frequenzanteil der Wintersaison von 24% entfielen im Jahr 1968 31% der Einnahmen aus In- und Ausländerübernachtungen auf die Wintersaison. Im Inländerreiseverkehr ist der Winter-Einnahmenanteil höher (37%) als im ausländischen (30%).

Der Fremdenverkehr verteilt sich sehr ungleichmäßig auf die einzelnen Bundesländer. Den höchsten Anteil an den Gesamteinnahmen des österreichischen Fremdenverkehrs hatte 1968 Tirol mit 33 2%, den niedrigsten das Burgenland mit 0 6%.

Auf die drei westlichen Bundesländer zusammen entfielen 58 3% an Gesamteinnahmen. Rechnet man Kärnten hinzu, dann entfallen auf vier Bundesländer, in denen nur 23% der österreichischen Bevölkerung wohnen, drei Viertel aller Einnahmen aus dem Reiseverkehr.

Die drei westlichen Bundesländer ziehen nicht nur aus Nächtigungsaufenthalten, sondern auch aus Tagesaufenthalten erheblichen Nutzen. 78% der

Globaleinnahmen je Übernachtung¹⁾

Bundesland	Primär ²⁾	Reiseströme Sekundär ²⁾	Insgesamt
Burgenland	148	15	163
Kärnten	272	23	295
Niederösterreich	187	8	195
Oberösterreich	171	51	222
Salzburg	264	73	337
Steiermark	167	8	175
Tirol	279	74	353
Vorarlberg	261	140	401
Wien	535	34	569
Österreich	258	53	311

¹⁾ Einnahmen aus Beherbergung, Verpflegung und sonstige Ausgaben einschließlich Verkehrsausgaben in Österreich. — ²⁾ Übernachtungsaufenthalte — ³⁾ Internationaler Transit, lokaler Transit und Tagesbesuche von Ausländern

¹⁾ Errechnet aus Grenzübertritten im sekundären Reiseverkehr plus Zahl der Übernachtungen, die Tagesaufenthalten gleichzusetzen sind.

Einnahmen aus Übernachtungsaufenthalten im Inländer- und Ausländer-Reiseverkehr 1968

Länder	Insgesamt	Davon		Anteil der Länder			Anteil der Saison	
		Sommer in 1 000 S	Winter	Insgesamt	Sommer %	Winter	Sommer %	Winter %
Burgenland	111.615	88.871	22.744	0,6	0,7	0,4	79,6	20,4
Kärnten	3.331.788	3.051.254	280.534	18,6	24,8	5,0	91,6	8,4
Niederösterreich	968.826	664.439	304.387	5,4	5,4	5,4	68,6	31,4
Oberösterreich	1.063.726	800.382	263.344	5,9	6,5	4,7	75,2	24,8
Salzburg	3.094.668	1.979.767	1.114.901	17,3	16,1	19,9	64,0	36,0
Steiermark	1.007.189	680.544	326.645	5,6	5,5	5,8	67,6	32,4
Tirol	5.646.608	3.290.412	2.356.196	31,6	26,8	42,1	58,3	41,7
Vorarlberg	953.329	622.155	331.174	5,3	5,1	5,9	65,3	34,7
Wien	1.701.066	1.108.610	592.456	9,5	9,0	10,6	65,2	34,8
Österreich	17.878.815	12.286.434	5.592.381	100,0	100,0	100,0	68,7	31,3

österreichischen Einnahmen aus Tagesaufenthalten von Ausländern kamen diesen Bundesländern zugute. In Vorarlberg stammten 35%, in Salzburg 22% und in Tirol 21% der Einnahmen aus sekundären Reiseströmen (Bundesdurchschnitt 17%). Eine ähnliche Bedeutung haben die Tagesaufenthalte (Anteil 23%) nur noch in Oberösterreich. Kärnten wird zwar von vielen Ausländern durchquert, hat aber nur geringe Tagesbesuche.

Für die drei westlichen Bundesländer und für Kärnten ist der Fremdenverkehr eine wichtige Einnahmequelle. Die Einkommenseffekte lassen sich derzeit nicht verlässlich messen, da die regionale Volkseinkommensstatistik erst aufgebaut wird. Nimmt man an, daß sich die zuletzt für 1964 ermittelte Verteilung des Volkseinkommens nach Bundesländern nicht nennenswert geändert hat, so läßt sich zumindest der Anteil der Fremdenverkehrsumsätze am Volkseinkommen schätzen. Er betrug 1968 in Tirol 50,6%, in Salzburg 33,4%, in Kärnten 28,1% und in Vorarlberg 16,9%. Erst mit weitem Abstand folgen die übrigen Bundesländer.

Diese Zahlen dürfen nicht so interpretiert werden, daß etwa in Tirol mehr als die Hälfte des Volkseinkommens aus dem Fremdenverkehr stammte. Die Umsätze sind Bruttogrößen, die auch indirekte Steuern, Abschreibungen und Importe enthalten, das Volkseinkommen ist eine Nettogröße. Der Quotient aus Umsätzen und Volkseinkommen läßt jedoch deutlich die Unterschiede in der Fremdenverkehrsorientierung der einzelnen Bundesländer erkennen. (Die gleiche Reihung ergibt sich, wenn man die Einnahmen pro Kopf der Bevölkerung ermittelt.)

In ganz Österreich entfielen 1968 vom Brutto-Nationalprodukt 3,1% auf die Wertschöpfung der Fremdenverkehrsbetriebe, wogegen die Umsätze 9,9% des Volkseinkommens ausmachten. Nimmt man an, daß dieses Verhältnis auch für die einzelnen Bundesländer gilt, so kommt man zu folgenden Richtwerten. In Tirol entstanden 18%, in Salzburg 11%,

Reiseeinnahmen je Einwohner und Umsatzanteile am Volkseinkommen im Jahre 1968

Bundesland	Einkommen S	Umsatzanteil am Volkseinkommen %
Tirol	14.175	50,6
Salzburg	10.266	33,4
Kärnten	6.876	28,1
Vorarlberg	5.676	16,9
Oberösterreich	1.151	4,3
Steiermark	897	3,8
Niederösterreich	737	2,8
Burgenland	460	2,2
Wien	111	0,3
Österreich	2.939	9,9
Österreich am BNP	2.939	7,3
Wertschöpfung der Fremdenverkehrs- wirtschaft	1.264	3,1

in Kärnten 9% und in Vorarlberg 6% des Inlandproduktes in Fremdenverkehrsbetrieben. Diese Prozentsätze berücksichtigen nur die Wertschöpfung der Fremdenverkehrswirtschaft, nicht aber die Aufträge, die diese Betriebe an vorgelagerte Wirtschaftszweige (meist im gleichen Bundesland) vergeben (siehe nächster Abschnitt).

Einkommenseffekte der Reiseausgaben

Ebenso interessant wie die Verteilung der Einnahmen nach Aufenthaltsarten und Bundesländern ist die Verteilung nach Wirtschaftsbereichen und Branchen. Die „Fremdenverkehrswirtschaft“ ist ein Sammelbegriff für verschiedene Wirtschaftszweige, die Waren und Leistungen unter anderem auch an Reisegäste verkaufen. Aus den Einnahmen der Fremdenverkehrsbetriebe wurden z. T. die in diesen Betrieben beschäftigten Arbeitskräfte entlohnt, ein Teil der Einnahmen wurde an vorgelagerte Wirtschaftszweige weitergeleitet, die Vorleistungen für Fremdenverkehrsbetriebe erbringen. Das Institut hat die Einnahmen bereits zweimal für den Ausländerfremdenverkehr und einmal für den Inländerfremdenver-

kehr analysiert¹⁾. Seither haben sich die relativen Preise verschiedener Güter und Dienstleistungen geändert und das Verhältnis zwischen länger- und kurzfristigen Aufenthalten hat sich verschoben, so daß eine Neuberechnung nützlich erschien.

Aufwandsarten

Die Schätzung bezieht sich auf 1969. Als Vorstufe wurden zunächst die Gesamteinnahmen und ihre Verteilung auf Aufenthaltsarten geschätzt, wobei als Grundlage die im ersten Abschnitt ermittelten Strukturwerte für 1968 dienten. Sodann wurden die Einnahmen pro Aufenthaltsart nach Bedarfsgruppen (Aufwandsarten) gegliedert.

Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr erreichten 1969 24.477 Mill. S; davon entfielen 20.410 Mill. S auf Ausländer (laut Devisenstatistik der Nationalbank) und 4.067 Mill. S auf Inländer. Das ergibt Anteile von 83,4% und 16,6%. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß im Inländerverkehr die Tagesaufenthalte vernachlässigt wurden. Vergleicht man nur die Übernachtungsaufenthalte, dann betragen die Anteile 80% und 20%. Das finanzielle Rückgrat der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft bilden die längerfristigen Aufenthalte. Obwohl im Ausländerverkehr von den 73,9 Mill. einreisenden Fremden nur 11,8% nächtigten, entfielen auf sie 79,5% der Ausländerausgaben. Einschließlich des Inländerreiseverkehrs wurden von den 24,5 Mrd. S 83% für längerfristige Aufenthalte (mindestens eine Übernachtung) ausgegeben. Die Tagesausgaben betragen im Durchschnitt 286 S; der Aufwand der Ausländer

lag mit 304 S um 32% höher²⁾ als jener der Inländer mit 231 S.

Die Verteilung der Ausgaben nach einzelnen Bedarfsgruppen (Aufwandsarten) fußt auf dem Aufwandschema der früheren Analysen. Obwohl Preisveränderungen in 23 Aufwandsarten berücksichtigt wurden, hat sich die Aufwandsstruktur nur wenig verschoben. Gäste, die in Österreich nächtigen, geben einen Großteil ihres Tagesbudgets für Verpflegung (Anteil von 38,9%) und Unterkunft (24,5%) aus; es folgen die Ausgaben für „Sonstiges“ (17,9%), Verkehr (11,3%), Getränke (6,2%) und Rauchwaren (1,2%). Ausländische Gäste unterscheiden sich von heimischen vor allem dadurch, daß sie mehr für „Sonstiges“ ausgeben: im Durchschnitt rund 62 S (20,2%), gegenüber einem Aufwand der Inländer von 19 S (8,2%). Wer ins Ausland reist, kauft Souvenirs und meist auch verschiedene Verbrauchs- oder Gebrauchsgüter, besonders wenn die Preise im Zielland relativ niedriger sind oder Spezialitäten angeboten werden. Auch der Kultur- und Vergnügungseinrichtungen bedient man sich bei Auslandsaufenthalten häufiger. Inländer geben relativ mehr für Verkehr aus (20,4% gegen 9,1%), weil sie öffentliche Verkehrsmittel mehr benutzen. Die Treibstoffkosten pro Person und Streckeneinheit einer Personenkraftwagenfahrt sinken mit steigender Zahl der Mitfahrer. Sie sind bei voller Besetzung des Personenkraftwagens in der Regel niedriger als der Fahrpreis öffentlicher Verkehrsmittel.

Von den einreisenden Fremden verließen 1969 65 Mill. oder 82,2% Österreich wieder am gleichen Tag. Etwa die Hälfte dieser Fremden kehrte in ihr Herkunftsland zurück (Tagesbesuche), die andere Hälfte durchquerte das Staatsgebiet (Transit). Aus

¹⁾ „Der Ausländerfremdenverkehr als Einkommensquelle der österreichischen Wirtschaft“, Beilage 74 zu den Monatsberichten, 1964. — „Der Beitrag des Ausländerfremdenverkehrs zur Einkommensbildung im Jahr 1965“, Monatsberichte, Jg. 1967, Heft 1. — „Die Reiseausgaben der Österreicher“, Monatsberichte, Jg. 1968, Heft 4.

²⁾ Als Übernachtungen wurden jene in gewerblichen Betrieben, Privatquartieren und Camping berücksichtigt.

Reiseausgaben im Jahre 1969 nach Aufwandsarten

	Übernachtungsaufenthalte						Ausländer Tagesaufenthalte ¹⁾		Ausländer insgesamt		Alle Aufenthalte	
	Inländer Mill S	%	Ausländer Mill S	%	Insgesamt Mill S	%	Mill S	%	Mill S	%	Mill S	%
Unterkunft	1.201	29,6	3.776	23,3	4.977	24,5	—	—	3.776	18,5	4.977	20,3
Verpflegung	1.396	34,3	6.491	40,0	7.887	38,9	2.489	59,4	8.980	44,0	10.376	42,5
Getränke	273	6,7	987	6,1	1.260	6,2	504	12,0	1.491	7,3	1.764	7,2
Rauchwaren	33	0,8	204	1,3	237	1,2	41	1,0	245	1,2	278	1,1
Verkehr	830	20,4	1.470	9,1	2.300	11,3	734	17,5	2.204	10,8	3.034	12,4
Sonstiges	334	8,2	3.292	20,2	3.626	17,9	422	10,1	3.714	18,2	4.048	16,5
Insgesamt	4.067	100,0	16.220	100,0	20.287	100,0	4.190	100,0	20.410	100,0	24.477	100,0
Anteile	20,0	—	80,0	—	100,0	—	—	—	—	—	100,0	—
	16,6	—	66,3	—	82,9	—	17,1	—	—	—	100,0	—
	16,6	—	—	—	—	—	—	—	83,4	—	100,0	—
	—	—	79,5	—	—	—	20,5	—	100,0	—	—	—
Tagesausgaben .. S	231	—	304	—	286	—	64	—	276	—	—	—

¹⁾ Tagesbesuche und Transit

Tagesaufenthalten stammten 4.190 Mill. S, 17,1% der Gesamteinnahmen oder 20,5% der Einnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr. Höhe und Struktur der Ausgaben unterscheiden sich merklich von jenen bei Übernachtungsaufenthalten; aber auch zwischen den beiden kurzfristigen Aufenthaltsarten bestehen große Unterschiede, die sich aus dem Aufenthaltswitz erklären. Die durchschnittlichen Tagesausgaben betragen im Transit 40 S und bei Tagesbesuchen 90 S (Übernachtung 304 S), einschließlich jener Personen, die (insbesondere im Transit) nichts ausgaben. Der Tagesbesucher will besichtigen, er besucht Restaurants und tätigt (sofern er an Wochentagen reist) kleinere Einkäufe. Der Transitreisende will möglichst rasch (und billig) an seinen Zielort gelangen, er nimmt häufig Proviant vom letzten Urlaubsort oder vom Heimatort mit. Er gibt relativ viel für Verkehrszwecke aus (37,6% gegen 8,2% bei Tagesbesuchen), aber relativ wenig für „Sonstiges“ (3,5% gegen 13,1%) und für Verpflegung (48% gegen 64,7%). Die Tagesbesuche sind vor allem in den Grenzgebieten eine wichtige Einnahmequelle des Gast- und Schankgewerbes sowie des Einzelhandels. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Transites ist viel geringer, zumal die Erlöse aus Benzinverkäufen (Importbenzin) größtenteils an das Ausland und die Beförderungseinnahmen von Massenverkehrsmitteln an Zentralstellen weitergeleitet werden.

Branchenumsätze

Die Ausgaben während der Reise und bei kurzem oder längerem Aufenthalt sind zwar nicht so differenziert wie am Heimatort, lassen aber doch einen weitverzweigten Einkommenstrom entstehen. Auf Grund der Verteilung nach Bedarfsgruppen (Aufwandsarten) wurden die Ausgaben von Ausländern und Inländern nach 16 Leistungsgruppen der „Fremdenverkehrswirtschaft“ aufgeschlüsselt. Die Schätzung läßt erkennen, daß nur ein Teil den spezifischen

Fremdenverkehrsbetrieben (Beherbergungsgewerbe sowie Bergbahnen aller Art) zugute kommt. Namhafte Beträge fließen anderen Sparten, wie dem Gast- und Schankgewerbe, dem Einzelhandel, dem Verkehrsgewerbe oder verschiedenen Dienstleistungsbetrieben zu. Die Verteilung der 24,5 Mrd. S Gesamtausgaben geht aus folgender Übersicht hervor, in der In- und Ausländerfremdenverkehr zusammengefaßt wurden.

Einnahmen aus dem Reiseverkehr nach Branchen im Jahre 1969

	Unter- kunft	Ver- pfe- gung	Getränke Rauch- waren	Verkehr Sonstige Dienst- leistungen	Insgesamt
Mill S					
1 Beherbergungs und Gast- gewerbe	3 847	8 707	690	—	13 244
2 Kaffeehäuser	—	825	584	—	1.409
1+2	3 847	9 532	1 274	—	14 653
3 Privatquartiere	1.130	322	—	—	1.452
1+2+3	4 977	9 854	1 274	—	16 105
4 Lebensmittel- und Spirituo- senhandel	—	522	490	—	1 012
5 Trafiken	—	—	278	127	405
6 Fotohandel	—	—	—	265	265
7 Anderer Fachhandel	—	—	—	1.510	1.510
Einzelhandel 4 bis 7	—	522	768	1 902	3 192
8 Friseurgewerbe	—	—	—	69	69
9 Unterhaltungsgewerbe	—	—	—	922	922
10 Vermietungsgewerbe	—	—	—	837	837
8+9+10	—	—	—	1 828	1 828
11 Eisenbahnen	—	—	—	982	982
12 Omnibusse	—	—	—	379	379
13 Bergbahnen	—	—	—	555	555
14 Tankstellen	—	—	—	1 012	1 012
15 Kfz-Mechaniker	—	—	—	106	106
Verkehr 11 bis 15	—	—	—	3 034	3 034
16 Sonstiges	—	—	—	318	318
Insgesamt	4 977	10 376	2 042	7 082	24 477

Mehr als die Hälfte (54,2%) der Gesamtausgaben entfielen auf *Beherbergungsbetriebe und Gasthäuser*. Von den 13,2 Mrd. S waren 57,4% Verpflegungsausgaben, 29% kamen auf Unterkunft und der Rest auf Getränke. Den Kaffeehäusern aller Art flossen 1,4 Mrd. S (Verpflegung und Getränke) zu. Die *Privatzimmervermieter*, deren Nächtigungszahl 1969 53% jener in gewerblichen Betrieben erreichte, erzielten für Unterkunft und Verpflegung (Frühstück, kleinere Imbisse) 1,5 Mrd. S. Diese Einnahmen verteilen sich auf eine Vielzahl von Familien, die Vermietungen als Nebenerwerb betreiben. Rechnet man mit durchschnittlich fünf Betten pro Quartier, einer Frequenz von 70 Tagen und Tageseinnahmen von durchschnittlich 64 S pro Gast, dann bezogen 64.820 Familien ein Nebeneinkommen von 22.400 S. Die Rentabilität der Privatzimmervermietung ist allerdings dann in Frage gestellt, wenn Zu- und Ausbauten, die nur der Vermietung dienen sollen (und

Reiseausgaben bei Tagesaufenthalten im Ausländerfremdenverkehr 1969

	Insgesamt		Davon			
	Mill S	%	Tagesbesuche Mill. S	%	Transit Mill. S	%
Verpflegung	2.489	59,4	1.852	64,7	637	48,0
Getränke	504	12,0	366	12,8	138	10,4
Rauchwaren	41	1,0	34	1,2	7	0,5
Verkehr	734	17,5	235	8,2	499	37,6
Sonstiges	422	10,1	375	13,1	47	3,5
Insgesamt	4.190	100,0	2.865	100,0	1.328	100,0
Tagesausgaben S	64 ¹⁾	—	90 ²⁾	—	40 ³⁾	—

¹⁾ Zahl der Aufenthalte: 65,2 Mill — ²⁾ Zahl der Aufenthalte: 33,2 Mill — ³⁾ Zahl der Aufenthalte 32,0 Mill.

Einnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr nach Branchen im Jahre 1969

	Unter- kunft	Ver- pflung	Getränke Rauch- waren	Verkehr: Sonstige Dienst- leistungen	Insgesamt
Mill S					
1 Beherbergungsgewerbe und Gasthäuser	2 919	7 592	531	—	11 042
2 Kaffeehäuser	—	776	531	—	1.307
1+2	2 919	8 368	1 062	—	12 349
3 Privatquartiere	857	265	—	—	1.122
1+2+3	3 776	8 633	1 062	—	13 471
4 Lebensmittel- und Spirituosenhandel	—	347	429	—	776
5 Trafiken	—	—	245	82	327
6 Fotohandel	—	—	—	265	265
7 Anderer Fachhandel	—	—	—	1.510	1.510
Einzelhandel 4 bis 7	—	347	674	1 857	2 878
8 Friseurgewerbe	—	—	—	41	41
9 Unterhaltungsgewerbe	—	—	—	755	755
10 Vermietungsgewerbe	—	—	—	796	796
8+9+10	—	—	—	1 592	1 592
11 Eisenbahnen	—	—	—	531	531
12 Omnibusse	—	—	—	265	265
13 Bergbahnen	—	—	—	449	449
14 Tankstellen	—	—	—	857	857
15 Kfz-Mechaniker	—	—	—	102	102
Verkehr 11 bis 15	—	—	—	2 204	2 204
16 Sonstiges	—	—	—	265	265
Insgesamt	3 776	8 980	1 736	5 918	20 410

nicht als spätere Wohnung gedacht sind), einen Großteil des Jahres leer stehen.

Der Einzelhandel profitiert von den Käufen der Selbstversorger in Privatzimmern oder Camping und vom zusätzlichen Bedarf aller Reisenden an Genüßmitteln (Obst, Getränke, Rauchwaren), Fotowaren, Sportartikeln, Textilien, Souvenirs usw. Er erzielte einen Umsatz von 3,2 Mrd. S oder 13% der Gesamtausgaben. Verkehrsunternehmen erlösten 3 Mrd. S (12%-Anteil), wovon je ein Drittel auf Tankstellen und Eisenbahnen entfiel. Die Tarifierhöhungen der Bahnen haben ihren Anteil an den Verkehrsausgaben seit 1965 gesteigert. Die Bergbahnen, die seit 1965 nur wenig teurer wurden, nahmen 555 Mill. S ein.

Verschiedene gewerbliche Dienstleistungsbetriebe, wie Theater, Kino, Ausstellungen, Sportveranstaltungen, Vermietungen verschiedener Gebrauchsgegenstände (Boote, Kraftfahrzeuge, Wasserski usw.) und Anlagen (Tennis, Golf, Badeanstalten usw.) sowie Kraftfahrzeugmechaniker, Friseure erzielten 1,9 Mrd. S Umsatz. Davon entfielen 48% auf das Unterhaltungsgewerbe und 43% auf Vermietungen.

Die Bedeutung des Fremdenverkehrs als Einnahmequelle läßt sich erkennen, wenn man die Umsätze mit dem Gesamtumsatz einer Branche vergleicht. Die 24,5 Mrd. S Gesamteinnahmen machten 1969

rund 13% des Gesamtabsatzes von Gütern und Leistungen an private Haushalte (privater Konsum) aus. Im Hotel-, Gast- und Schankgewerbe erreichten die Einnahmen aus dem Reiseverkehr einen Anteil von 66%, obwohl diese Betriebe nicht nur den Bedarf der Reisenden, sondern auch den lokalen Bedarf befriedigen und die Fremdenverkehrssaison nur einige Monate dauert. Bei den Eisenbahnen beträgt die Quote 43%, bei Omnibussen 29%, bei Tankstellen etwa 14% des Benzinabsatzes. Bergbahnen und Lifte sind ausschließlich auf den Reiseverkehr angewiesen. Der Einzelhandel verkaufte 36% seiner Waren an Reisende. Im Unterhaltungs- und Vermietungsgewerbe liegen die Anteile zwischen 30% und 70%; einzelne Betriebe sind auch hier ganz vom Reiseverkehr abhängig. Da auf den Ausländerfremdenverkehr 83% des Umsatzes entfielen, sind die Exportquoten der wichtigsten Branchen der Fremdenverkehrswirtschaft höher als jene der Industrie (etwa 30%).

Einnahmen aus dem Inländerfremdenverkehr nach Branchen im Jahre 1969

	Unter- kunft	Ver- pflung	Getränke Rauch- waren	Verkehr: Sonstige Dienst- leistungen	Insgesamt
Mill S					
1 Beherbergungsgewerbe und Gasthäuser	928	1 115	159	—	2 202
2 Kaffeehäuser	—	49	53	—	102
1+2	28	1 164	212	—	2 304
3 Privatquartiere	273	57	—	—	330
1+2+3	1 201	1 221	212	—	2 634
4 Lebensmittel- und Spirituosenhandel	—	175	61	—	236
5 Trafiken	—	—	33	45	78
6 Fotohandel	—	—	—	—	—
7 Anderer Fachhandel	—	—	—	—	—
Einzelhandel 4 bis 7	—	175	94	45	314
8 Friseurgewerbe	—	—	—	28	28
9 Unterhaltungsgewerbe	—	—	—	167	167
10 Vermietungsgewerbe	—	—	—	41	41
8+9+10	—	—	—	236	236
11 Eisenbahnen	—	—	—	451	451
12 Omnibusse	—	—	—	114	114
13 Bergbahnen	—	—	—	106	106
14 Tankstellen	—	—	—	155	155
15 Kfz-Mechaniker	—	—	—	4	4
Verkehr 11 bis 15	—	—	—	830	830
16 Sonstiges	—	—	—	53	53
Insgesamt	1 201	1 396	306	1 164	4 067

Wertschöpfung nach Wirtschaftsbereichen

Von den Gesamteinnahmen aus dem Reiseverkehr verbleibt ein Teil der Fremdenverkehrswirtschaft als Entgelt für ihre Eigenleistungen. Der Anteil der Wertschöpfung (Umsatz minus Bezüge von vorgelegerten Zweigen) am Umsatz schwankt von Branche zu Branche beträchtlich. Im Durchschnitt beträgt er auf Grund des Zensus 45%, etwas weniger als in

der Industrie (48%, in beiden Fällen ohne Regiekosten). Die aus dem Reiseverkehr stammende Wertschöpfung der Fremdenverkehrswirtschaft erreichte somit 1969 10,9 Mrd. S oder 3,4% des Bruttonationalproduktes (die Umsätze hatten einen Anteil von 7,6%).

Umsatz und Wertschöpfung in der Fremdenverkehrswirtschaft aus dem In- und Ausländerfremdenverkehr im Jahre 1969

	Umsatz		Wertschöpfung vom Umsatz		Anteile am Umsatz		Wertschöpfung	
	Mill S	%	Mill S	%	%	%	%	%
1. Beherbergungs- u. Gasthausbetriebe	13 244	43	5 695	54,2	52,4			
2. Kaffeehäuser	1.409	35	493	5,8	4,5			
1+2	14 653	42	6.188	59,9	56,8			
3. Privatquartier	1.452	80	1.162	5,9	10,7			
1+2+3	16.105	46	7.350	65,8	67,5			
4. Einzelhandel	3 192	24	766	13,0	7,0			
5. Friseurgewerbe	69	64	44	0,3	0,4			
6. Unterhaltungsgewerbe	922	40	369	3,8	3,4			
7. Vermietungsgewerbe	837	60	502	3,4	4,6			
8. Kfz-Mechaniker	106	43	46	0,4	0,4			
Gewerbe 5 bis 8	1 934	50	961	7,9	8,8			
9. Eisenbahnen	982	80	786	4,0	7,2			
10. Omnibusse	379	60	227	1,5	2,0			
11. Tankstellen	1 012	19	192	4,1	1,8			
12. Bergbahnen	555	60	333	2,3	3,1			
Verkehr 9 bis 12	2 928	53	1 538	12,0	14,1			
13. Sonstiges ¹⁾	318	85	270	1,3	2,5			
Insgesamt	24 477	45	10.885	100,0	100,0			

¹⁾ Kurmittel Ortsangaben

Zieht man vom Gesamtumsatz (24,47 Mrd. S) die 10,89 Mrd. S Wertschöpfung der Fremdenverkehrswirtschaft ab, bleiben 13,59 Mrd. S, die als Aufträge an vorgelagerte Wirtschaftsbereiche weitergegeben wurden. Die statistischen Unterlagen erlauben nur eine Aufteilung auf Landwirtschaft und Gewerbe sowie Importe, wobei Schätzungen notwendig sind. Es dürften 3,06 Mrd. S auf Importe (Direktimporte der Fremdenverkehrswirtschaft und Importe der vorgelagerten Gewerbebetriebe) entfallen. Zieht man vom Verpflegungsaufwand (10,38 Mrd. S) die Lebensmittelimporte (1,56 Mrd. S) ab, bleibt ein Umsatz an heimischen Nahrungsmitteln von 8,82 Mrd. S. Davon gehen wieder etwa 45% auf Transport, Verarbeitungs- und Verteilungskosten und vom Restwert (Nahrungsmittelabsatz zu Erzeugerpreisen) 30% auf Vorleistungen der gewerblichen Wirtschaft an die Landwirtschaft ab. Es bleibt somit eine Wertschöpfung der Landwirtschaft aus dem Reiseverkehr von 3,40 Mrd. S oder 14% des gesamten Reiseumsatzes.

Die Lieferungen der gewerblichen Wirtschaft (ohne Fremdenverkehrsbetriebe) an die Fremdenverkehrswirtschaft betragen 7,14 Mrd. S. Sie ergeben sich

Berechnung der Vorleistungen von Landwirtschaft und Gewerbe

	Mill S
Landwirtschaft	
1. Verpflegungsaufwand ohne Getränke im Reiseverkehr	10 376
2. Abzüglich Direktimporte der Fremdenverkehrswirtschaft in Höhe von 15% des Verpflegungsaufwandes	1 556
3. Rest = Umsatz inländischer Produkte	8 820
4. Abzüglich 45% für Transport- Verarbeitungs- u. Verteilungskosten	3 969
5. Rest = Bruttowert landwirtschaftlicher Lieferungen	4 851
6. Abzüglich 30% Vorleistungen der gewerblichen Wirtschaft	1 455
7. Rest = Wertschöpfung Landwirtschaft	3 396
Gewerbliche Wirtschaft	
1. Gesamtumsatz durch den Fremdenverkehr	24 477
2. Abzüglich Wertschöpfung Fremdenverkehr	10 885
Landwirtschaft	3 396
3. Rest = Bruttowert der gewerblichen Lieferungen an die Fremdenverkehrswirtschaft	10 196
4. Abzüglich 30% Importe ¹⁾	3 059
5. Rest = „Wertschöpfung“ der gewerblichen Wirtschaft ²⁾	7 137

¹⁾ Einschließlich der Direktimporte der Fremdenverkehrswirtschaft. – ²⁾ Einschließlich die Vorleistungen der Grundstoffindustrie unberücksichtigt

als Restpost aus dem Gesamtumsatz der Fremdenverkehrswirtschaft (24,48 Mrd. S) abzüglich der Wertschöpfung der Fremdenverkehrswirtschaft (10,89 Mrd. S) und der Landwirtschaft (3,40 Mrd. S) sowie abzüglich der Importe (3,06 Mrd. S). Der Reiseumsatz von 1969 (24,48 Mrd. S) löste sich somit in folgende Einkommenströme (Wertschöpfung heimischer Wirtschaftsbereiche und Importe) auf:

Landwirtschaft	3,40 Mrd. S
Fremdenverkehrswirtschaft	10,88 Mrd. S
Restliche gewerbliche Wirtschaft	7,14 Mrd. S
Importe	3,06 Mrd. S

Die aus dem Reiseverkehr unmittelbar und mittelbar stammende Wertschöpfung betrug in der Landwirtschaft 19% und in der gewerblichen Wirtschaft (Fremdenverkehrswirtschaft plus übrige gewerbliche Wirtschaft) 29% der gesamten Wertschöpfung dieser Wirtschaftsbereiche.

Steuern und Abgaben, die in der Wertschöpfung enthalten sind, dürften 5,49 Mrd. S betragen, davon 3,55 Mrd. S direkte und 1,94 Mrd. S indirekte Steuern. Berücksichtigt man auch sie, dann verteilt sich der Ausgabenstrom folgendermaßen: Von den 24,48 Mrd. S Einnahmen aus dem Reiseverkehr 1969 wurden 15,93 Mrd. S zu verfügbarem Einkommen in verschiedenen unmittelbar und mittelbar am Fremdenverkehr beteiligten Wirtschaftszweigen, 5,49 Mrd. S flossen den öffentlichen Körperschaften als Steuern und Abgaben zu und 3,06 Mrd. S gingen für Importgüter an ausländische Betriebe. Die verfügbaren Einkommen verteilten sich zu 50% und 19% auf die Fremdenverkehrswirtschaft und Land-

wirtschaft, 31% flossen der übrigen gewerblichen Wirtschaft zu. Der im Inland verbleibende Einnahmestrom (verfügbares Einkommen und Steuern) von 21,42 Mrd. S entsprach 6,6% des Brutto-Nationalproduktes im Jahr 1969.

Berechnung der Steuerleistungen und des verfügbaren Einkommens im Jahre 1969

	Wertschöpfung		Davon Steuern indirekte		davon Steuern direkte		Verfügbares Einkommen	
	Mill. S	%	Mill. S	%	Mill. S	Mill. S	Mill. S	Mill. S
1 Fremdenverkehr	10.885	9,0	980	18	1.959	7.946		
2 Landwirtschaft	3.396	2,3	78	9	306	3.012		
3 Gewerbliche Wirtschaft	7.137	12,4	884	18	1.285	4.968		
4 Importe	3.059	--	--	--	--	--		
	24.477	8,0	1.942	14	3.550	15.926		
Steuern	--	--	5.492	--	--	--		

Die Streuung der Reiseausgaben auf eine Vielzahl von Branchen, Betrieben, Haushalten und Siedlungsgebieten mildert räumliche und personelle Einkommensunterschiede. Der Fremdenverkehr „entwickelt“ die Wirtschaft ländlicher Gebiete, die für gewerbliche und industrielle Neuansiedlungen nur beschränkt in Frage kommen. Der Einkommensstrom aus dem Reiseverkehr zirkuliert hauptsächlich in den mittelbaren Einzugsgebieten der Fremdenverkehrsorte, da auch der Bedarf an Vorleistungen zu einem namhaften Teil lokal befriedigt wird. Dank dieser *räumlichen Ausgleichsfunktion* des Fremdenverkehrs sind die regionalen Unterschiede im Pro-Kopf-Einkommen in Österreich geringer als in den meisten anderen Staaten.

Einen *personellen Einkommensausgleich* erzielt der Fremdenverkehr dadurch, daß sich seine Ausgaben auf Privatquartiere, Gastgewerbe, Hotellerie und eine Vielzahl anderer Dienstleistungsbranchen und Gewerbebezüge verteilen. Der Ausländerfremdenverkehr (Dienstleistungsexport) unterscheidet sich in dieser Hinsicht deutlich vom Warenexport, dessen Erlöse vorwiegend Großbetrieben zugute kommen.

Prognose der Reisebilanz bis 1980

Das Institut erstellte im Jahre 1967¹⁾ eine langfristige Prognose des aktiven und passiven grenzüberschreitenden Reiseverkehrs. Die Entwicklung verlief seither steiler als prognostiziert wurde, hauptsächlich weil die westeuropäische Wirtschaft rascher wuchs und die Aufwertung der D-Mark dem heimischen Fremdenverkehr zusätzliche Impulse gab. Eine Revision der Vorschau wurde daher notwendig.

¹⁾ Monatsberichte, Jg. 1967, Heft 8.

Bestimmungsgründe der touristischen Nachfrage

Wachstumsprognosen können sich auf Projektionen der bisherigen Entwicklungstrends oder auf ein quantitatives Modell der Wirkungszusammenhänge stützen, in dem versucht wird, die gesuchte Größe als Ergebnis einiger wichtiger ökonomischer, technischer, soziologischer oder demographischer Bestimmungsfaktoren zu erklären. Prognosen sind eine logisch mögliche und, da sie sich auf Erfahrungswerte stützen, auch eine wahrscheinliche Tendenz, können aber immer nur ein Orientierungsbehelf sein. Die tatsächliche Entwicklung wird vor allem dann von der prognostizierten abweichen, wenn neue Faktoren auftauchen oder ihr Wirken nicht voraussehbar ist (wie etwa Wechselkursänderungen, Devisenbeschränkungen). Die tatsächlichen Werte für die einzelnen Jahre werden infolge der kurzfristigen Konjunkturschwankungen, die sich mehr oder weniger stark auf das Reisen auswirken, um den prognostizierten Wachstumstrend schwanken.

Bestimmungsfaktoren für die touristische Nachfrage sind vor allem: Reisemotiv, Preise und Einkommen, Urlaubsdauer, Bevölkerungswachstum, Motorisierung und Verstädterung. Es ist Aufgabe der Angebotsgestaltung, das Reisepotential optimal zu nutzen, d. h., mit den eingesetzten Produktionsfaktoren die höchstmögliche Effizienz zu erzielen. Die Entwicklung der Angebotsstruktur und ihr Einfluß auf die Einnahmen können nur schwer quantifiziert werden. Die Prognose mußte sich daher mit der allgemeinen Annahme behelfen, daß die gegenwärtige Wettbewerbsposition Österreichs auf dem touristischen Markt Westeuropas erhalten bleibt.

Die nachfragebestimmenden Faktoren lassen sich wie folgt erläutern:

Reisemotive. Reisemotive sind (sieht man vom Berufsverkehr und den Heilbäderaufenthalten ab) der Wunsch nach Erholung, Unterhaltung und Umgebungswechsel (Sehnsucht, das „andere“ kennen zu lernen). Die Nachfrage nach Fremdenverkehrsleistungen hat damit auf längere Sicht eine solide Bedarfsgrundlage. Der Wunsch nach Erholung gewinnt mit zunehmender Verstädterung immer mehr an Bedeutung. Der intellektuelle und psychische Erlebnishunger (Wissensdrang, Abwechslung, Unterhaltung, Sensation) wird durch Schulbildung, Massenmedien und Erfahrungsaustausch zusätzlich angeregt. Es ist daher zu erwarten, daß ein wachsender Teil der Bevölkerung Reisen unternimmt. In immer mehr Haushalten wird der Reiseaufwand ein selbstverständlicher, jährlich wiederkehrender Posten. Er beträgt bei mittleren Einkommen etwa ein Monatsgehalt. Die Schwankungen um den Mittelwert sind allerdings auch bei gleichen Einkommen beträchtlich.

Preise und Einkommen. Preise und Einkommen beeinflussen vor allem die Freizeitreisen, weniger die Heilbädereaufenthalte und fast gar nicht die Berufsreisen. Da die Ausgaben für Freizeitreisen einen relativ hohen Anteil am Haushaltsbudget erreichen, werden sie wohlüberlegt. Der Konsument wägt den Nutzen alternativer Konsumausgaben (z. B. für Wohnung, Wochenendhaus, Kleidung, Auto usw.) ab und wählt zwischen konkurrierenden Preisangeboten das preiswürdigste (nicht billigste). Das rationale Kalkül spiegelt sich u. a. darin, daß sich die Reiseströme oft schubartig verlagern, wenn sich die Preisrelationen zwischen einzelnen konkurrierenden Zielländern ändern. (Solche preisinduzierten Umschichtungen ließen sich z. B. zwischen Italien und Jugoslawien wiederholt beobachten.)

Die Beziehung zwischen *Einkommen* und *Reiseausgaben* läßt sich entweder durch Vergleich der Reiseausgaben von Haushalten mit unterschiedlichen Einkommen zu einem bestimmten Zeitpunkt (Querschnittsanalyse) oder durch Vergleich der zeitlichen Entwicklung von Reiseausgaben und Volkseinkommen (Zeitreihenvergleich) ermitteln. Der Zeitreihenvergleich, wie er meist üblich ist, hat den Nachteil, daß sich im Ergebnis (Elastizitätskoeffizient) nicht nur der Effekt des Einkommens widerspiegelt, sondern auch der anderer Faktoren, wie Verstädterung, Motorisierung, Urlaubszeit, subjektive Reisebereitschaft usw., die sich gleichzeitig mit dem Einkommen ändern. (Die Einkommenselastizität ist daher in Zeitreihenanalysen immer viel höher als in Querschnittsanalysen.) Verwendet man dynamische Einkommenselastizitäten, dann bleiben Gewichtsverschiebungen zwischen den angeführten Bestimmungsfaktoren, etwa langsamere Motorisierung oder raschere Verlängerung der Urlaubszeit als in der Referenzperiode unberücksichtigt. Mittels der Querschnittsanalyse läßt sich der Einkommenseffekt isolieren. Sie stützt sich jedoch meist nur auf einen relativ kleinen Einkommensbereich und erlaubt keine sichere Aussage, ob die Elastizität in den höheren Einkommensstufen sinkt.

Verstädterung. Erhebungen der Urlaubsgewohnheiten in Deutschland, Frankreich, England und Österreich zeigen eine zunehmende Reiseintensität mit wachsender Siedlungsgröße. Die Intensitätsspanne reicht von wenigen Prozenten in kleinen ländlichen Gemeinden bis zu 80% in Großstädten. Die Ursachen der engen Korrelation sind vielfältig. Der physische, aber auch der psychische Regenerationsbedarf des Großstädtlers ist höher, die Information durch Massenmedien, Reisebüros und Erfahrungsaustausch intensiver, der intellektuelle Erlebnishunger größer, die Reiseverbindungen günstiger. Freilich sind auch die Durchschnittseinkommen in Städ-

ten höher als in kleinen Orten; Erhebungen in Frankreich ergaben allerdings bei gleichem Einkommen eine höhere Mobilität des Städtlers.

Urlaubsdauer. Die Tendenz zu kürzerer Arbeitszeit und längeren Urlauben schafft erst die Voraussetzung für längere oder häufigere Reisen. Zwar steigt der Reiseaufwand nicht automatisch mit der Zahl der Urlaubstage, da das Reisebudget vieler Familien begrenzt ist und andere Arten der Freizeitverwendung mit dem Reisen konkurrieren, wie z. B. das Wochenendhaus oder die Zweitwohnung in Erholungsgebieten. Die längere Urlaubszeit trägt aber zweifellos dazu bei, die Urlaube auf Winter- und Sommersaison zu verteilen und die Ballung im Sommer zu mildern.

Motorisierung. Die Motorisierung fördert die Reisebereitschaft. Sie ermöglicht den Haus-Haus-Verkehr, läßt die Sorgen um das Reisegepäck wegfallen, senkt die unmittelbaren Reisekosten (Treibstoff) bei voller Besetzung des Wagens, bietet mehr Möglichkeiten, den Erlebnishunger zu befriedigen, und erlaubt mehr Beweglichkeit im Urlaubsgebiet. Diese Faktoren sind oft Anstoß zur ersten Urlaubsreise. Nach Erhebungen in Frankreich reisten motorisierte Haushalte im Durchschnitt nahezu doppelt so häufig wie andere.

Demographische Faktoren. Außer dem Wachstum der Bevölkerung beeinflußt auch die Altersstruktur den Reiseverkehr. Befragungen ergaben, daß 65jährige und ältere Personen nur etwa halb so häufig reisen wie 35jährige. Überalterung der Bevölkerung senkt daher die Reiseintensität, ein hoher Anteil Jugendlicher und Berufstätiger steigert sie.

Verkehrstechnik. Wie die Entwicklung der Fluggtouristik zeigt, kann die Verkehrstechnik den Reiseverkehr entscheidend beeinflussen. Rasche Verbindungen sind die Voraussetzung für den interkontinentalen Reiseverkehr. Allerdings werden die Reiseströme durch den Luftverkehr eher umgelenkt als vermehrt. Welche Gebiete aus der Zunahme des interkontinentalen Reiseverkehrs langfristig gewinnen werden, ist ungewiß. Vorläufig erzielen die europäischen Reisegebiete noch einen Gewinn, da nicht nur die Zahl, sondern auch die Kaufkraft der Einreisenden größer ist als die der ausreisenden Europäer.

Das Prognosemodell

Die Prognose der österreichischen Reise-Devisenbilanz fußt auf drei Arbeitsvorgängen. Zunächst wurde die künftige Entwicklung der Ausgaben für Auslandsreisen in den fünf für Österreich wichtigsten Herkunftsländern (Bundesrepublik Deutschland,

Prognoseannahmen über jährliche Wachstumsraten (W), Elastizitätskoeffizienten (K) und Ausgabeneffekte (E) einiger Bestimmungsgründe in sechs Ländern

		BRD E %	England E %	Holland E %	Frankreich E %	USA E %	Österreich E %
1. Realeinkommen pro Kopf	W	3.5	2.8	3.5	5.0	3.5	4.5
	K	1.5	1.4	1.5	1.0	1.2	1.9
2. Bevölkerungszuwachs	W	0.5	0.6	1.1	0.8	1.3	0.4
	K	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
3. Verstädterung	W	0.8	—	0.5	0.6	0.9	—
	K	0.2	—	0.2	0.2	0.2	—
4. Urlaubszeit	W	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	2.5
	K	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
5. Personenkraftwagen-Dichte	W	3.7	3.9	4.2	3.0	—	4.8
	K	0.2	0.2	0.2	0.2	—	0.2
Summe E		—	7.55	—	6.20	—	8.19
Ausgabeneffekt gegen 1970							
1975		+ 43.8	+35.1	+ 48.3	+ 42.2	+ 37.6	+ 69.9
1980		+106.7	+85.1	+119.7	+102.3	+ 89.2	+188.6

Großbritannien, Holland, Frankreich, USA) geschätzt. Dann wurden verschiedene Annahmen getroffen, wie sich der Anteil Österreichs an diesen Ausgabenströmen 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. Wegen den oben erwähnten Nachteilen der Zeitreihenanalyse wurde ein Querschnittsvergleich vorgezogen, obwohl er mehr Ausgangsdaten erfordert, die teilweise geschätzt werden müssen. Das verwendete Prognosemodell errechnet die Ausgaben für Auslandsreisen aus folgenden fünf Bestimmungsgründen sowie Annahmen über deren Entwicklung im nächsten Jahrzehnt: Realeinkommen pro Kopf, Bevölkerung, Verstädterung, Urlaubsdauer und Motorisierung. Ihr Einfluß auf die Reiseausgaben läßt sich in Form (partieller) Einkommenselastizitäten 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 in einer bestimmten Zeitspanne (10 Jahre) konstant bleiben, dann ergibt sich die jährliche Wachstumsrate der Reiseausgaben im Prognosezeitraum als Summe der Produkte aus Wachstumsrate mal Elastizitätskoeffizient¹⁾.

Die voraussichtliche Entwicklung der bestimmenden Faktoren (Einkommen, Bevölkerung usw.) wurde verschiedenen prognostischen Untersuchungen für die siebziger Jahre 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 wird am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland demonstriert. Für das Realeinkommen pro Kopf wurde eine jährliche Steigerungsrate von 3.5% und eine Einkommenselastizität von 1.5 angenommen; dies ergibt einen jährlichen Ausgabenzuwachs von 5.25%. Dazu kommt der Effekt aus dem Bevölkerungszuwachs (0.5% jährlich und einer Elastizität von 1) von 0.5%. Der Verstädterungseffekt wurde in Anlehnung an die Entwicklung der letzten 20 Jahre extrapoliert; demnach dürfte die Zahl der Einwohner in Städten über 100.000 Einwohner um durchschnittlich jährlich 0.8% wachsen. Da Großstädter rund 50% häufiger reisen und 30% mehr ausgeben als die übrige Bevölkerung, ergibt sich eine Elastizität von 0.2 und eine Ausgabensteigerung von 0.16%. Um den Einfluß der Freizeit auf die Reiseausgaben zu ermitteln, wurde eine Zunahme der Urlaubstage bis 1980 um 24% (von 21 Tagen auf 26 Tage), d. s. jähr-

lung), V (erstädterung), U (urlaubszeit) und M (otorisierung) und die dazugehörigen partiellen Elastizitätskoeffizienten mit e , b , v , u und m , dann lautet das Prognosemodell:

$$A = E^e \times B^b \times V^v \times U^u \times M^m,$$

oder in Wachstumsraten ausgedrückt:

$$\frac{dA}{A} = e \times \frac{dE}{E} + b \times \frac{dB}{B} + v \times \frac{dV}{V} + u \times \frac{dU}{U} + m \times \frac{dM}{M}$$

¹⁾ Bezeichnet man die Ausgaben für Auslandsreisen mit A , die fünf Bestimmungsgründe mit E (inkommen), B (evölke-

Prognose der Ausgaben im internationalen Reiseverkehr bis 1980

	1970				1975				1980			
	Insgesamt	Davon		Davon	Davon		Insgesamt	Davon		Davon	Davon	
		Euro-päische OECD	Österreich		Euro-päische OECD	Österreich		Euro-päische OECD	Österreich			
	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	Mill \$	
BR Deutschland	2 527	2 054	546	14 742	3 634	2 773	695	18.765	5.224	3 740	995	26.865
England	988	762	39	1 053	1 335	952	49	1 323	1.829	1 205	61	1.647
Holland	648	569	61	1 647	961	801	86	2.322	1 424	1 125	120	3.240
Frankreich	1 143	921	15	405	1 625	1.285	21	567	2.312	1 796	29	783
USA	4 046	1 254	41	1.118	5 567	1.548	51	1.377	7.655	1 914	63	1.701
Andere	—	—	78	2 095	—	—	—	2.835	—	—	—	3.807
Übernachtungsaufenthalte	—	—	780	21.060	—	—	—	28.350	—	—	—	38.070
Tagesaufenthalte ¹⁾	—	—	—	4.940	—	—	—	6.634	—	—	—	8.908
Insgesamt	—	—	—	26 000	—	—	—	34 984	—	—	—	46 978

¹⁾ Transit und Tagesbesuche

lich 18%, angenommen, von der jedoch nur die Hälfte für Reisen verwendet wird; das bedeutet einen Urlaubseffekt von 0,9% jährlich. Der Motorisierungseffekt wurde unter folgenden Annahmen geschätzt: Die Personenkraftwagendichte erhöht sich jährlich um 3,7% auf 320 Personenkraftwagen je 1.000 Einwohner; der Elastizitätskoeffizient von 0,2 ergibt sich aus der Kombination von Reiseintensität der motorisierten Haushalte, Anteil der motorisierten Haushalte am Auslandsreiseverkehr und der Annahme, daß 20% der neumotorisierten Haushalte erstmals zu einer Auslandsreise (als Folge der Motorisierung) veranlaßt werden. Die Summe aller Produkte ergibt einen Gesamteffekt von 7,55% jährlich. Das bedeutet, daß im Jahr 1980 die Deutschen 106,7% mehr für Auslandsreisen ausgeben werden als im Jahr 1970.

In der gleichen Art wie für Deutschland wurde der künftige Reiseverkehr der anderen Herkunftsländer (England, Holland, Frankreich, USA) geschätzt. Mangels statistischer Unterlagen mußten die Elastizitätskoeffizienten großteils gleich hoch angenommen werden wie für Deutschland. Der Einfluß der einzelnen Bestimmungsgründe variiert von Land zu Land. Der Anteil des Einkommenseffektes liegt zwischen 63% (England) und 77% (Österreich). Von den einkommensfreien Impulsen sind die Verlängerung der Urlaubszeit und die Motorisierung die wichtigsten.

Problematischer als die Schätzung der gesamten Reiseausgaben der fünf Herkunftsländer ist die Verteilung auf Zielländer. Der Anteil der europäischen OECD-Länder an den Reiseausgaben der fünf Herkunftsländer wurde auf Grund der Entwicklung von 1963 bis 1969 extrapoliert. Es ergibt sich eine jährliche Schrumpfquote für die Bundesrepublik Deutschland von 1,25%, England 1,55%, Holland 1,05%, Frankreich 0,37% und USA 2,14%. Der Verlust an Überseegebieten kommt in den Nächtigungszahlen nur schwach zum Ausdruck, in den Ausgaben aber ist er stärker ausgeprägt. Da der europäische Anteil auch

Anteile der europäischen OECD-Länder an den Reiseausgaben von fünf Ländern

	BRD	England	Holland %	Frankreich	USA
1969	82,3	77,1	88,7	80,9 ¹⁾	31,7
Jährliche Schrumpfquote in den vorangegangenen 6 Jahren	1,25	1,55	1,05	0,37	2,1
			Prognose		
1972	79,2	74,7	85,9	80,0	29,7
1975	76,3	71,3	83,3	79,1	27,8
1978	73,5	68,0	80,7	78,2	26,1
1980	71,6	65,9	79,0	77,7	25,0

¹⁾ Für 1968.

im Reiseverkehr aus den USA sinkt, fehlt die gegenläufige Bewegung aus den Überseegebieten. (Die Besuche aus anderen überseeischen Herkunftsländern werden zumindest in den nächsten zehn Jahren kaum nennenswert expandieren und sind für Österreich praktisch bedeutungslos.)

Die Schätzung der Entwicklung des österreichischen Anteiles an den Reiseausgaben der fünf Länder im OECD-Bereich stützt sich auf die günstige Wettbewerbslage Österreichs in den letzten Jahren¹⁾.

Es konnte seinen Marktanteil an der Zahl der Übernachtungen in den acht wichtigsten westeuropäischen Reiseländern trotz der beachtlichen Konkurrenz halten. Sollte er in den nächsten Jahren sinken, insbesondere zugunsten Griechenlands, der Türkei und Spaniens, dann wird voraussichtlich die Verbesserung der Angebotsqualität der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft, die in den westlichen Bundesländern bereits beobachtet werden kann, einen Ausgleich schaffen. Steigende Tageseinnahmen könnten mengenmäßig sinkende Marktanteile ersetzen. Da sich das Ausmaß dieser Veränderungen nicht abschätzen läßt, wurde angenommen, daß der gegenwärtige Anteil Österreichs an den europäischen Reiseausgaben der fünf Länder (und

¹⁾ G. Erker, „Die Stellung Österreichs im westeuropäischen Fremdenverkehr“ Monatsberichte, Jg 1970, Heft 7, S 281.

damit praktisch auch der Restländer) unverändert bleibt.

Der Ausgabenanteil Österreichs wurde für das Jahr 1968 berechnet, da für dieses Jahr die Einnahmen aus Übernachtungsaufenthalten (13.846 Mill. S) detailliert geschätzt wurden (siehe erster Abschnitt). Auf Grund der durchschnittlichen Ausgaben je Nächtigung der einzelnen Herkunftsländer im europäischen OECD-Bereich konnten die Tagesausgaben in Österreich nach Herkunftsländern differenziert werden. Die so erhaltene Tagesquote je Herkunftsland ergibt, multipliziert mit der Zahl der jeweiligen Nächtigung, die Ausgaben für Übernachtungsaufenthalte der einzelnen Herkunftsländer in Österreich. Der Anteil an den „OECD-Ausgaben“ beträgt für Deutschland 26,6%, England 5,1%, Holland 10,7%, Frankreich 1,6% und USA 3,3%. Die verbleibende Differenz (auf 13.864 Mill. S) entfällt auf die übrigen Herkunftsgebiete (Anteil von 10%).

Außer den Reiseausgaben für Übernachtungsaufenthalte sind noch die Aufwendungen der sekundären Reiseströme bei Tagesaufenthalten (Transit und Tagesbesuche) zu berücksichtigen. Sie betragen im Jahre 1968 3.701 Mill. S oder 21,1% der Gesamteinnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr von 17.565 Mill. S. Sie werden in dieser Prognose nur global berücksichtigt, also nicht getrennt nach Transit, Tagesbesuchen und Herkunftsland. Die Frage der künftigen Einnahmenverteilung auf primäre und sekundäre Reiseströme ist schwer zu beantworten. Die Entwicklung der Grenzübertritte einreisender Ausländer läßt einen leicht steigenden Anteil der sekundären Reiseströme erkennen. Eine Extrapolation dieses Verlaufes schien jedoch nicht ratsam, da die Ausgabenentwicklung mit der Mengenentwicklung nicht korrespondieren muß. Die wachsende Zahl von Gastarbeitern, die nur wenig ausgeben, und der Bau von Schnellstraßen, die den Transit-aufenthalt verkürzen und Ausgabenmöglichkeiten mindern, läßt annehmen, daß der Anteil der Transit-ausgaben nicht nennenswert zunehmen wird. Die Tagesbesuche aus den Nachbarländern dürften kaum rascher steigen als die Übernachtungsaufenthalte, da sie sich vorwiegend auf die dort ansässige Bevölkerung stützen. Der Anteil der Ausgaben im sekundären Reiseverkehr an den Gesamtausgaben wurde daher für den gesamten Prognosezeitraum unverändert angenommen.

Die Querschnittsanalyse ergab jährliche Wachstumsraten der internationalen Reiseausgaben in den für Österreich wichtigsten Herkunftsländern. Sie wurden auf die teilweise geschätzten Reiseausgaben im Jahr 1970 (meist auf Grund der Ergebnisse bis Ende September) aufgestockt und der Anteil Österreichs berechnet.

Berechnung der Ausgabenanteile für Übernachtungsaufenthalte in Österreich an den Ausgaben im europäischen OECD-Bereich im Jahre 1968

	Tagesausgaben im OECD-Bereich	Durchschnittl. Tagesausgaben von 321 S	Übernachtungsanteil in Österreich		Einnahmen	Anteil an OECD-Ausgaben
			Einnahmenanteil ¹⁾ 2x3	%		
	in S	=100	%	%	Mill S	in %
	1	2	3	4	5	6
BRD	302	94,1	71,7	67,5	9.358	26,6
England	319	99,2	5,1	5,1	707	5,1
Holland	394	122,7	7,2	8,8	1.220	10,7
Frankreich	—	100,0	2,6	2,6	360	1,6
USA	629	195,8	3,0	5,9	818	3,3
Schweden	329	102,5	1,1	1,1	153	2,5
Belgien	335	104,2	1,8	1,9	263	2,9
Italien	243	75,6	1,0	0,8	111	2,0
Gewog Durchschnitt	321	100,0	93,5	93,7	12.990	—
Andere	—	—	6,5	6,3	874	—
			100,0	100,0	13.864	

¹⁾ Anteil an den Übernachtungseinnahmen 1968 in Höhe von 13.864 Mill. S.

Die Prognose unterstellt, daß sich die touristische Nachfrage in den siebziger Jahren noch keinem Sättigungsplafond nähert, sondern (abgesehen von kurzfristigen Konjunkturschwankungen) mit einer konstanten jährlichen Rate wachsen wird. Diese Annahme erscheint deshalb berechtigt, weil die Reiseintensität (Zahl der Nächtigungen pro Einwohner) noch steigen wird und die Reisenden bereit und imstande sind, real mehr für Urlaube auszugeben. Die Reiseintensität liegt in den meisten Herkunftsländern zwischen 40% und 47% der Bevölkerung über 16 Jahre und ist vor allem in Arbeiterkreisen und in der Landwirtschaft steigerungsfähig. Die Mehraufwendungen für Urlaubsreisen werden durch das wachsende Realeinkommen bzw. die Zunahme des disponiblen Einkommens und die längere Urlaubszeit möglich. Unter diesen Umständen ist vorerst kaum zu erwarten, daß mit steigendem Einkommen die Elastizität der Reiseausgaben sinkt, zumal das ständig vielfältiger werdende Angebot (z. B. Safari-

Prognose der Reise-Devisenbilanz Österreichs zu Preisen 1970

	Eingänge		Gesamte	Ausgänge	Überschuß
	Primäre ¹⁾	Sekundäre ²⁾			
	Aufenthalte				
	Mill S				
1970	21.060	4.940	26.000	8.200	17.800
1972	23.670	5.538	29.208	10.135	19.073
1974	26.670	6.241	32.911	12.530	20.381
1975	28.350	6.634	34.984	13.932	21.052
1976	30.060	7.034	37.094	15.490	21.604
1978	31.890	7.463	39.353	19.139	22.583
1980	35.880	8.396	44.276	23.665	23.313
1970=100					
1975	134,6	134,6	134,6	169,9	118,3
1980	180,7	180,7	180,7	288,6	131,0
Jährl. Steigerung %	6,1	6,1	6,1	11,2	2,8 ³⁾

¹⁾ Übernachtungsaufenthalte. — ²⁾ Transit, Tagesbesuche — ³⁾ Sinkend von 3,4% auf 1,4%.

reisen, Kreuzfahrten) und die zunehmende Freizeit neue Reisebedürfnisse wecken, die bei steigendem Wohlstand befriedigt werden.

Wachstumschancen des Fremdenverkehrs

Auf Grund dieser Prognose kann Österreich im Jahr 1980 mit rund 47 Mill. S Deviseneinnahmen (zu Preisen 1970) rechnen, das sind 81% mehr als im Jahr 1970. Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate beträgt 61%. Die Verteilung der Einnahmen auf primäre (77%) und sekundäre (23%) Aufenthalte bleibt auf Grund der getroffenen Annahmen unverändert.

Schätzt man nach dem gleichen Prognosenmodell wie für den aktiven Reiseverkehr die Ausgaben der Österreicher für Auslandsreisen, dann ist mit einer jährlichen Wachstumsrate der Ausgaben von 11% zu rechnen. Das würde bedeuten, daß im Jahr 1980 Reiseausgaben von 23 Mrd. S (zu Preisen 1970) auflaufen würden, 187% mehr als 1970. Der Nettoertrag aus dem Reiseverkehr wird dementsprechend von 17,8 Mrd. S im Jahr 1970 auf 23,3 Mrd. S im Jahr 1980 (+31%) zunehmen, jährlich durchschnittlich um 2,8%, wobei jedoch im Unterschied zu den Ausgaben die jährliche Zuwachsrate von 3,4% im Jahr 1971 auf 1,4% im Jahr 1980 fällt. Die Entwicklung der Nettoerträge verflacht somit merklich

Die Zahl der *Übernachtungen* erreichte 1970 (einschließlich Camping) schätzungsweise 61 Mill. Die weitere Entwicklung hängt — wenn man von den prognostizierten Einnahmen ausgeht — von den Tagesausgaben der ausländischen Gäste ab. Bei unveränderten Tagesausgaben wie 1970 (344 S) korrespondiert die Entwicklung mit den Ausgaben, d. h. im Jahr 1980 sind 81% mehr Übernachtungen — d. s. 111 Mill. — zu erwarten. Unter der Annahme einer jährlichen Zunahme der realen Tagesausgaben um 1%, 2% und 3%, würde sich die Frequenz im Jahr 1980 auf 100 Mill., 91 Mill. und 87 Mill. Übernachtungen vermindern. Für den Fall, daß die realen Tagesaufwendungen um 0,5% sinken würden, wäre mit 116 Mill. Nächtigungen zu rechnen. Wie die Entwicklung verlaufen wird, ist schwer zu beurteilen. Sieht man von den letzten zwei Jahren ab, dann sanken in der Vergangenheit die realen Tagesausgaben zunächst, später stagnierten sie. Der weitere Verlauf wird auch vom österreichischen Angebot abhängen. Der Zustrom neuen Reisepublikums stammt vorwiegend aus kaufkraftschwächeren Bevölkerungsschichten. Sie verfügen aber doch über ein höheres disponibles Einkommen als die Reiseschichten, die in den sechziger Jahren neu kamen. Bei der Annahme eines Realeinkommenszuwachses von 4% bis 5% dürften höhere reale Tagesaufwendungen in der Größenordnung von 1% bis 2% möglich sein. Das

Prognose der Einnahmen aus Übernachtungsaufhalten und Zahl der Übernachtungen

	Einnahmen zu Preisen 1970	Zahl der Tagesausgaben	Übernachtungen bei Veränderung der Preise um jährlich . . . %			
			+1%	+2%	+3%	-0,5%
	Mill. S	0%	Mill. Übernachtungen			
1970	21 060	61 2	—	—	—	—
1972	23.670	68 8	67 4	66 1	64 8	69 5
1974	26 670	77 5	74 5	71 5	69 0	79 1
1975	28.350	82 4	78 5	74 6	71 1	84 5
1976	30.060	89 0	82 4	77 9	73 1	99 0
1978	33 810	98 3	90 9	84 3	81 9	102 3
1980	38 070	110 7	100 2	91 3	87 1	116 4
1970=100						
1975	134 6	134 6	128 3	121 9	116 2	138 1
1980	180 7	180 7	163 7	149 2	142 3	190 2
Jährliche Steigerung in %	6 1	6 1	5 5	4 9	3 6	6 4
Tagesausgabe, S						
1970	—	344	344	344	344	344
1980	—	344	380	419	462	327

1) 344 S

billige Angebot wird freilich unter diesen Reiseschichten immer noch bevorzugt werden.

Die auf längere Sicht prognostizierte Zuwachsrate der österreichischen Deviseneinnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr von durchschnittlich 6,1% liegt über der geschätzten Zunahme des gesamten Brutto-Nationalproduktes von 4,5% bis 5%. Der Beitrag des Fremdenverkehrs zur nationalen Wertschöpfung würde sich daher erhöhen. Sein Anteil am Arbeitskräftepotential würde weiter steigen, da sich Dienstleistungen nicht im gleichen Maße rationalisieren lassen wie die Produktion landwirtschaftlicher oder gewerblicher Güter. Hier dürften sich jedoch Schwierigkeiten ergeben, da die Abwanderung aus der Landwirtschaft, die bisher dem Fremdenverkehr relativ billige Arbeitskräfte sicherte, künftig absolut abnehmen wird. Die Fremdenverkehrswirtschaft wird daher längerfristig nur dann genügend Arbeitskräfte (und Kapital) an sich ziehen können, wenn sie mit anderen Branchen im Lohn (und in der Verzinsung) zu konkurrieren vermag. Steuererleichterungen, Zinszuschüsse und andere staatliche Förderungsmaßnahmen können das Problem erleichtern (zum Teil sind sie notwendig, weil sich das Ausland der gleichen Hilfsmittel bedient), aber nicht lösen.

Eine konkurrenzfähige Entlohnung der eingesetzten Produktionsfaktoren wäre nur über eine qualitativ fundierte Verteuerung des touristischen Angebotes möglich. Einige Fremdenverkehrsgemeinden haben diesen Weg bereits erfolgreich beschritten. Damit würde die Mengenexpansion des Fremdenverkehrs gebremst werden, die überlegt gesteuert werden muß, wenn der Wert der Erholungslandschaft nicht geschmälert werden soll. Es liegt auch nicht im gesamtwirtschaftlichen Interesse, nur danach zu trachten, möglichst viele Fremde zu gewinnen und einen möglichst großen Teil der verfügbaren heimischen Produktivkräfte zu beschäftigen. Vielmehr gilt es,

Arbeit und Kapital eine möglichst hohe Entlohnung zu sichern. Je besser es gelingt, die natürlichen und gesellschaftlichen Standortvorteile zu nutzen, die Ergiebigkeit der Produktionsfaktoren zu steigern und

das Angebot den wachsenden Ansprüchen des internationalen Reisepublikums anzupassen, desto größer wird der privatwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Ertrag der Fremdenverkehrswirtschaft sein.

Walter Kohlhauser
