

## Investitionen im Fremdenverkehr

*Im Jahre 1953/54 hat der österreichische Fremdenverkehr den letzten Vorkriegsstand, an den Übernachtungen gemessen, um etwa 10% überschritten; der Ausländerfremdenverkehr aber hat um 50% zugenommen.*

*An dieser Entwicklung haben die Investitionen, vor allem aus ERP-Mitteln, entscheidenden Anteil. Da Modernisierungen vorgezogen wurden, konnte mit relativ geringen Mitteln die Zahl der komfortablen Übernachtungsmöglichkeiten stark erhöht werden. Im Jahre 1954 erreichte die gesamte Zahl der Betten mit 199.000 wieder nahezu den Vorkriegsstand (204.000).*

*Besonders der von Ausländern nachgefragte Hotelraum ist aber heute schon ziemlich ausgelastet. Nimmt der Gästestrom, wofür günstige Voraussetzungen bestehen, im bisherigen Maße zu, so werden selbst bei relativ hoher Eigenfinanzierung neue langfristige Investitionskredite gesichert werden müssen, damit Österreich im internationalen Wettbewerb bestehen kann.*

Die Kapazität der österreichischen Fremdenverkehrswirtschaft war im Jahre 1946 durch Kriegs- und Nachkriegsfolgen auf fast die Hälfte ihres Vorkriegsstandes gesunken. Der Schaden wurde zu Preisen von 1950 auf 1,5 Mrd. S geschätzt, wovon 38% auf total zerstörte Betriebe entfielen. Da von Kriegsschäden, Beschlagnahmen und sonstiger Zweckentfremdung vorwiegend größere Betriebseinheiten betroffen wurden, war insbesondere der für den Ausländer-Fremdenverkehr geeignete Bettenraum völlig ungenügend. Er betrug im Jahre 1945 nur 26.500 Betten gegen 65.000 vor dem Kriege. Der Gesamtbestand war von 203.827 auf 93.000 Betten gesunken. Aber auch die verbliebene Kapazität war mangels Ersatzinvestitionen während des Krieges veraltet und dadurch vor allem gegenüber der Schweizer Konkurrenz sehr im Nachteil.

### Gesamtinvestitionen

Wiederaufbau, Modernisierung und Ausbau gestalteten sich um so schwieriger, als nur geringe Eigenmittel verfügbar waren und die durchschnittlich niedere Rentabilität der Beherbergungsbetriebe auch auf längere Sicht keine starke Eigenfinanzierung erwarten ließ. Auch Bankkredite waren mangels genügender Sicherheiten meist nicht erhältlich; vielfach scheuten die Betriebe vor einer Verschuldung mit relativ kurzen Laufzeiten und hohem Zinsfuß zurück. Da im Gegensatz zu Italien und Frankreich auch keine staatliche Kredithilfe gewährt wurde, unterblieben in den ersten Nachkriegsjahren nennenswerte Investitionen. Erst zwei Jahre nach Beginn des

Marshallplanes bekam auch die Fremdenverkehrswirtschaft ERP-Mittel. Für die Jahre 1950 bis 1952 räumte die amerikanische ERP-Verwaltung ein Rahmenprogramm von 380 Mill. S ein, dessen realer Wert infolge der Kaufkraftminderung des Schillings allerdings auf 225 Mill. S sank. Zu Preisen von 1951/52 wären daher Ende 1952 rund 550 Mill. S Kredite erforderlich gewesen, um das ohnehin sehr begrenzte Rahmenprogramm zu erfüllen. Demgegenüber erreichten Ende 1954 die bewilligten ERP-Mittel einschließlich der sogenannten Bankenaktion<sup>1)</sup>, die im Jahre 1954 zum Wiederaufbau der frei gewordenen „Besatzungsbetriebe“ eingeleitet wurde, 454 Mill. S, von denen bisher erst 413 Mill. S freigegeben wurden. Von den gesamten Freigaben aus dem ERP-Counterpartkonto (10,8 Mrd. S) entfielen demnach bis Ende 1954 auf den Fremdenverkehr 3,8%. Ohne Bankenaktion (37,1 Mill. S), deren Kredite erst in den nächsten fünf Jahren auf ERP überbucht werden, waren es 3,5%. Gemessen an der Schadenssumme, dem Devisenertrag des Fremdenverkehrs sowie der hohen Anzahl von mittelbar und unmittelbar durch die Fremdenverkehrswirtschaft beschäftigten Personen ist dieser Anteil gering. Von den bis Ende 1954 eingeräumten Krediten entfielen rund 284 Mill. S auf

<sup>1)</sup> Die Kredite im Rahmen der Bankenaktion wurden auf 90 Mill. S festgesetzt. Dieser Betrag wird vom Bund innerhalb von 5 Jahren mit einem Zinsfuß von 6% aus ERP-Mitteln zurückgezahlt; die Aktion ist daher nur eine Vorfinanzierung und schmälert in den nächsten Jahren die ERP-Kredite an den Fremdenverkehr entsprechend. Die Betriebe erhalten die Kredite unter den üblichen ERP-Bedingungen: 10- bis 15jährige Laufzeit mit 3,5% Verzinsung.

die Jahre 1950 bis 1952, 40 Mill. S und 103 Mill. S auf die Jahre 1953 und 1954. Von 1950 bis 1954 wurden außerdem 27'4 Mill. S für Werbung, Straßebauten, Seilbahnen, Sportliegewagen und sonstige Fremdenverkehrsförderungszwecke aufgewendet.

### Gliederung der ERP-Kredite für den Fremdenverkehr

(Stand vom 31. Dezember 1954)

	Zahl der Betriebe	Kreditsumme	Ø Kredit je Betrieb	Anteile	
				Insg.	Hotelssektor %
1.000 S					
<b>I. Hotelssektor</b>					
1. Neubauten .....	24	82.250	3.427	18'1	23'0
2. Kurhäuser .....	5	11.100	2.220	2'4	3'1
3. Modernisierung .....	595	198.844	334	43'8	55'7
4. Preisbillige Betriebe .....	319	20.189	63	4'4	5'7
5. Sanitäre Anlagen .....	253	7.474	30	1'6	2'1
6. Bankaktion .....	35	37.129	1.061	8'3	10'4
1-6 .....	1.231	356.986	290	78'6	100'0
<b>II. Verkehr</b>					
7. Berglifte etc. ....	58	69.650	1.201	15'3	—
8. Sportliegewagen etc. ....	—	3.500	—	0'8	—
9. Straßen .....	—	10.000	—	2'2	—
7-9 .....	58	83.150	—	18'3	—
<b>III. Sonstiges</b>					
10. Werbung und Förderung .....	—	12.000	—	2'7	—
11. Subventionen .....	—	1.900	—	0'4	—
10-11 .....	—	13.900	—	3'1	—
<b>IV. Insgesamt (I-III) .....</b>	<b>1.289</b>	<b>454.036</b>	<b>—</b>	<b>100'0</b>	<b>—</b>

Die *privaten Investitionen* können nur auf Grund der Entwicklung der Bettenzahl, Nächtigungsfrequenz und der Bestimmung, daß durchschnittlich 40% der Investitionsvorhaben aus eigenen Mitteln aufzubringen sind, geschätzt werden. Sie waren in den ersten fünf Nachkriegsjahren aus den angeführten Gründen mit zirka 70 Mill. S sehr gering. Mit steigendem Ausländerfremdenverkehr und nachdem die Logier- und Pensionspreise wieder an das übrige Preisniveau herangeführt werden konnten, das stark vorausgeeilt war, nahmen aber auch die privaten Investitionen zu. Sie werden auf 600 Mill. S (1950/1952) und 460 Mill. S (1953/54) geschätzt. In den zehn Nachkriegsjahren sind somit etwa 1.060 Mill. S aus privaten Mitteln investiert worden, von denen 840 Mill. S auf Investitionen außerhalb des ERP-Programms entfallen. Einschließlich der ERP-Mittel beliefen sich die Investitionen auf 1'5 bis 1'6 Mrd. S. Zu Preisen von 1950 sind dies rund 900 Mill. S, so daß erst knapp zwei Drittel der Scha-

### Investitionen im Fremdenverkehr

	1945/49	1950/52	1953/54	1945/1954
Mill. S				
ERP-Projekte .....	—	492	246	738
davon				
ERP-Kredite <sup>1)</sup> .....	—	304	150	454
Eigenmittel .....	—	188	96	284
Sonstige private Investitionen <sup>2)</sup> .....	70	412	360	842
<b>Insgesamt .....</b>	<b>70</b>	<b>904</b>	<b>606</b>	<b>1.580</b>

<sup>1)</sup> Einschl. der Mittel für Werbung und Subventionen. — <sup>2)</sup> Schätzungen.

den summe investiert wurden, wobei ein Teil der Kapitalien für zusätzliche Projekte, wie Berglifte und verschiedene Modernisierungen verwendet wurde.

### Investitionspolitik

Die *Investitionspolitik* der österreichischen Fremdenverkehrsstellen war durch die Vorschrift der ERP-Verwaltung, nur devisenbringende Betriebe seien in die Kreditaktion einzubeziehen, festgelegt. Es wurden daher vor allem die von Ausländern bevorzugten Gebiete berücksichtigt, während die am stärksten kriegsgeschädigten Fremdenverkehrsgebiete Wien und Niederösterreich, aber auch die Steiermark und Kärnten, nur bescheiden dotiert wurden. So erhielten bis Ende 1954 Tirol, Salzburg, Vorarlberg und das südliche Oberösterreich 75'4% der ERP-Kredite, Wien dagegen nur 4'6%, Niederösterreich 2'7%, das Burgenland 1'8%, Kärnten und Steiermark zusammen 15'5%. Diese ungleiche regionale Verteilung der Kredite war jedoch erforderlich, wenn man den Ausländerfremdenverkehr wieder entscheidend zur Entlastung der österreichischen Devisenbilanz heranziehen wollte. Die Steigerung der Deviseneinnahmen von 214'5 Mill. S im Jahre 1950 auf 2.067'3 Mill. S im Jahre 1954 — oder in Preisen zu 1950 auf das Siebenfache — wäre ohne diese Investitionspolitik kaum möglich gewesen.

### Verteilung der ERP-Kredite nach Bundesländern

(Stand vom 31. Dezember 1954)

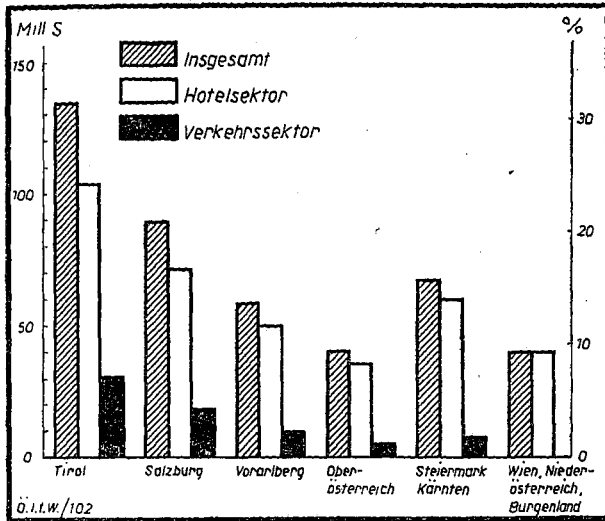
	Insgesamt		Hotelssektor davon			Verkehr		Insgesamt <sup>1)</sup>	
	Betriebe	Kredite Mill. S	Moder-nisie-rung	Neu-bau-ten	Andere	Betriebe	Kredite Mill. S	Betriebe	Kredite Mill. S
Wien .....	26	19'8	16'6	—	3'2	—	—	26	19'8
Niederösterreich .....	126	11'0	5'1	—	5'9	1	0'6	127	11'6
Oberösterreich .....	106	35'7	17'2	14'0	4'5	7	4'2	113	39'9
Salzburg .....	188	71'3	39'3	16'2	15'8	10	18'4	198	89'7
Steiermark .....	166	31'1	13'6	8'0	9'5	7	6'8	173	37'9
Kärnten .....	164	28'1	20'7	0'2	7'2	1	0'2	165	28'3
Tirol .....	312	103'0	58'3	27'3	17'4	22	30'0	334	133'1
Vorarlberg .....	124	49'4	27'7	16'6	5'1	10	9'4	134	58'7
Burgenland .....	19	7'6	0'3	—	7'3	—	—	19	7'6
<b>Insgesamt .....</b>	<b>1.231</b>	<b>357'0</b>	<b>198'8</b>	<b>82'3</b>	<b>75'9</b>	<b>58</b>	<b>69'6</b>	<b>1.289</b>	<b>426'6</b>

<sup>1)</sup> Ausschließlich der 27'4 Mill. S für Werbung etc.

Da der Ausländerbesuch nur erhöht werden konnte, wenn man neuen Bettenraum bereitstellte, wurden Investitionskredite vor allem für An-, Um- und Zubauten und Modernisierung in bestehenden Betrieben gewährt. Neubauten wurden nur wenige durchgeführt, da der Bettengewinn mit gleich großen Mitteln viel geringer gewesen wäre<sup>1)</sup>. In ähnlicher

<sup>1)</sup> Zu Preisen von 1950/51 betragen die Kosten pro Bett bei Neubauten 60.000 bis 80.000 S, bei Zubauten 15.000 bis 25.000 S und bei Modernisierung 10.000 bis 15.000 S.

**Regionale Verteilung der ERP-Kredite.**  
(Normaler Maßstab; in Mill. S bzw. Prozent)



Für die regionale Verteilung der ERP-Kredite war die Devisenrentabilität der Betriebe entscheidend. Die westlichen Bundesländer, in denen sich der Ausländerverkehr überwiegend konzentriert, wurden daher stark bevorzugt, obwohl die östlichen Bundesländer die größten Kriegsschäden erlitten hatten. Rund 75% der bis Ende 1954 eingeräumten Kredite entfielen auf Tirol, Salzburg, Vorarlberg und Oberösterreich.

Weise wurden Sessel- und Schlepplifte sowie Kleinseilbahnen den meist teureren Vollseilbahnen vorgezogen. Völlig unberücksichtigt blieben komfortable Etablissements, Restaurationsbetriebe, Kasinos, Golfplätze usw.

Erst seit 1954 werden auch Neubauten und die bisher benachteiligten Länder stärker im Investitionsplan berücksichtigt. Die Neuinvestitionen sollen den Mangel an erstklassigen Hotels mildern, dem Autotourismus durch den Bau von Rasthäusern entgegenkommen, aber auch neue Unterkunftmöglichkeiten für den zunehmenden Fremdenstrom aus den minderbemittelten Schichten schaffen. Da die ausgezeichnete Frequenz in den bisherigen Ausländerzentren eine größere Eigenfinanzierung zuläßt, eine weitere Ballung aber vermieden werden soll (es hat sich gezeigt, daß selbst zahlungskräftiges Publikum aus den frequentierten Gebieten in weniger komfortable, aber ruhigere abwandert), ist eine größere Streuung der Investitionen nötig geworden. Die Erschließung neuer Gebiete (z. B. Nockgebiet, Tauplitz, Obertauern, Komperdell-Gebiet, Wattener Lizum) bedarf freilich größerer Mittel, als zur Verfügung stehen, da auch umfangreiche Verkehrsinvestitionen notwendig sind. Es besteht jedoch kein Zweifel, daß die zur Zeit verfügbaren Beherbergungsmöglichkeiten für eine stärkere Zunahme des Fremdenverkehrs nicht ausreichen. Allein die wachsende Motorisierung erfordert eine

Erweiterung des „komfortablen“ Beherbergungsraumes, wenn man die Gäste mit Auto für einen längeren Aufenthalt gewinnen will.

*Die Entwicklung der Fremdenverkehrsbetriebe<sup>1)</sup>*

Jahr	Hotels, Gasthöfe, Pensionen		Sanatorien, Kurhäuser, Erholungsheime <sup>2)</sup>		Privatbetriebe Betten <sup>3)</sup>	Summe 1 + 2	
	Betriebe <sup>1)</sup>	Betten	Betriebe <sup>2)</sup>	Betten		Betriebe	Betten
1937 <sup>3)</sup>	11.261	161.716	2.059	42.111	145.733	13.310	203.827
1949	8.341	118.935	252	14.050	37.714	8.593	132.985
1950	9.158	137.820	326	17.757	53.194	9.484	155.577
1951	9.468	152.070	351	19.577	63.445	9.819	171.647
1952	9.600	160.673	380	19.971	69.797	9.980	180.644
1953	9.965	170.861	408	21.607	79.018	10.373	192.468
1954	10.150	180.937	487	26.279	88.858	10.637	207.216 <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Nur verfügbare Betriebe und Betten. — <sup>2)</sup> Einschließlich der Kindererholungsheime. — <sup>3)</sup> Im Jahre 1937 wurden die „Pensionen“ in der Rubrik „Sanatorien“ usw. mitgezählt, so daß ein Vergleich mit 1937 nur mit der Summe aus beiden Spalten möglich ist. — <sup>4)</sup> Ohne Kindererholungsheime, die 1937 nicht mitgezählt wurden, 198.536 Betten.

**Umfang und Verteilung der ERP-Kredite**

Von den bisher eingeräumten ERP-Krediten in Höhe von 454 Mill. S entfielen 78,6% auf Hotels, 18,3% auf Verkehrsanlagen und der Rest (3,1%) auf Werbung, Förderung, Straßen und Subventionen.

Die Hotels verwendeten von den ihnen zugewiesenen 356,9 Mill. S mehr als die Hälfte (56%), nämlich 198,8 Mill. S für Modernisierung und 82,3 Mill. S (23%) für Neubauten. Der Rest wurde im Rahmen der Bankenaktion (10,4%) an „preisbillige Betriebe“, für „Sanitäre Anlagen“ sowie für Kurhäuser vorgesehen, aber auch hierbei handelt es sich fast ausschließlich um Modernisierungen, Wiederaufbau und Umbauten. In den 1.231 Betrieben, die in diese Kreditaktion eingeschlossen wurden, stehen 41.869 Betten, von denen 30.204 modernisiert und 11.665 durch An-, Um-, Zu- und Neubauten (3.741) gewonnen wurden. Außerdem konnten 3.205 neue Bäder eingerichtet werden. Zählt man den Häuser- und Bettenzuwachs mit, den die privaten Investitionen ermöglichten, so erhöhte sich die Zahl der (verfügbaren) Hotels, Gasthöfe und Pensionen von 1949 bis 1954 von 8.341 mit 118.935 Betten auf 10.150 mit 180.937 Betten. Infolge der regional ungleichen Investitionslenkung stieg jedoch der Bettenraum in den westlichen Gebieten über das Vorkriegsniveau, während er vor allem in Wien und Niederösterreich noch geringer ist, so daß auch der Gesamtstand von 1937 noch nicht ganz erreicht werden konnte. Einschließlich Sanatorien, Kurhäuser und Erholungsheime für Erwachsene war im Jahre 1954 die Zahl der Betten um 2% geringer als im Jahre 1937; während jedoch die Bettenzahl den Vorkriegsstand in den westlichen Bundesländern schon weit überschritt (Tirol um 25%, Kärnten 20%, Vorarlberg 11%, Salzburg 8%, Oberösterreich 6%), hinkt sie in den öst-

lichen Bundesländern noch nach (Wien um 37%, Niederösterreich 38%, Burgenland 47% und Steiermark 40%).

### Durch ERP-Kredite modernisierte und neugewonnene Betten und Bäder

(Stand vom 31. Dezember 1954)

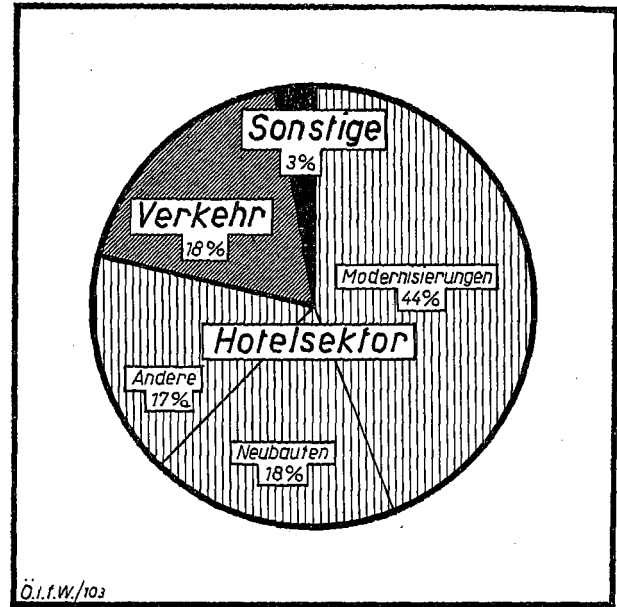
	Insgesamt	modernisiert	davon neugewonnene Betten		Insgesamt	Neue Bäder
			An-, Um-, Zu-	Neubauten		
Wien .....	2.024	1.454	469	101	570	287
Niederösterreich .....	3.637	2.846	763	28	791	122
Oberösterreich .....	4.182	3.273	635	274	909	314
Salzburg .....	7.056	4.853	1.540	663	2.203	691
Steiermark .....	5.283	4.212	777	294	1.071	215
Kärnten .....	5.684	4.392	1.156	136	1.292	250
Tirol .....	10.317	6.990	1.943	1.384	3.327	980
Vorarlberg .....	3.123	1.811	521	791	1.312	278
Burgenland .....	563	373	120	70	190	68
Insgesamt .....	41.869	30.204	7.924	3.741	11.665	3.205

Die Kreditsumme pro Betrieb betrug im Hotelsektor durchschnittlich S 290.000; sie stieg bei Neubauten auf 3,4 Mill. S und sank bei „preisbilligen Betrieben“ auf S 63.000. Für Modernisierungen (in knapp der Hälfte der Betriebe) wurden durchschnittlich S 334.000 eingeräumt. Einschließlich der erforderlichen Eigenmittel von 40% der Investitionssumme ergeben sich ganz beträchtliche Investitionen je Betrieb, die erkennen lassen, daß es sich meist um grundlegende Umgestaltungen handelt.

Für Verkehrsbauten erhielten 58 Betriebe 69,7 Mill. S. Davon liegen 42 Betriebe (57,8 Mill. S) in Tirol, Salzburg und Vorarlberg. Die durchschnittliche Kreditsumme beläuft sich auf 1,2 Mill. S. Es wurden 53 Verkehrsprojekte, meist Seilbahnen, gebaut. Außerdem konnten ERP-Mittel für den Bau von Sportliegewagen (3,2 Mill. S), Straßen (10 Mill. S) und sonstige kleinere Investitionen (0,2 Mill. S) freigestellt werden.

Die weiteren Investitionen, vor allem in Niederösterreich und Wien sowie in den neu zu erschließenden Gebieten, werden hauptsächlich davon abhängen, wie weit es gelingt, die rückfließenden Tilgungsbeträge wieder in die Fremdenverkehrswirt-

### Sachliche Verteilung der ERP-Kredite. (Normaler Maßstab; in Prozent)



Das Schwergewicht der ERP-Investitionspolitik lag in der Modernisierung und im Ausbau bestehender Betriebe, da hierdurch am schnellsten und mit den geringsten Kosten der erforderliche Bettenraum gewonnen werden konnte. Auf Neubauten entfielen nur 18% der Kreditsumme. Im Verkehrssektor wurden Kleinseilbahnen gegenüber den viel teureren Vollseilbahnen bevorzugt, um möglichst viele Gebiete verkehrsmäßig zu erschließen.

schaft zu lenken. Praktisch besteht zur Zeit zwar ein roulierender Fonds, jedoch ohne gesetzliche Grundlage. Die immer noch beträchtlichen Sachschäden in einigen Gebieten und die Notwendigkeit, die Fremdenverkehrsförderung regional vorteilhafter zu differenzieren, würden aber noch für Jahre öffentliche Kredite notwendig machen. Freilich wird auch viel mehr Privatkapital als bisher erforderlich sein, da es sich meist um Neubauten handelt und der Kapitalrückfluß infolge der langen Laufzeit der Kredite (bis 15 Jahre) nur geringe Mittel zur Verfügung stellt. Die Entwicklung in den letzten Jahren hat aber gezeigt, daß auch im Fremdenverkehr öffentliche Kredite ein wirksamer Anreiz für private Investitionen sein können.