

Der Wiederaufbau des Fremdenverkehrs

Dr. Otto Schwink, München

Einleitung

Wenn wir uns jetzt 3 Jahre mühen, wieder aufzubauen, was die sinnlose Wut des Krieges zerstört hat, so möchten wir beim Anblick unserer Ruinen fast verzweifeln. Denn unser aller guter Wille, der Fleiß des deutschen Arbeiters und die Klugheit der Regierungen haben uns nicht aus den Trümmern herausgeführt. Die Zerstörung ist zu groß, die Mittel, die uns zur Verfügung stehen, zu gering und zum Teil unter fremder Gewalt. Erst eine Generation nach uns wird wieder in geordneten Städten leben und vergessen können, welches Elend eine verbrecherische Politik unserem Land gebracht hat. Unsere Generation hat aber die Pflicht, nicht nur planlos darauf los zu bauen, — man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß dies mancherorts geschieht — sondern die Arbeit so methodisch zu lenken, daß die Wirtschaft sich erholt und die Wirtschaft wieder aufbaut, was die Politik zerstört hat.

Zur Wirtschaft gehört auch der Fremdenverkehr und gar nicht, wie viele meinen, an letzter Stelle, wie wir noch zu beweisen haben werden.

Begriff

Ganz allgemein entsteht Fremdenverkehr, wenn der Mensch aus irgend welchen Gründen seinen ständigen Wohnort verläßt. Wir schließen dabei aus:

1. Die Binnenwanderung zwischen Arbeitsstätte und Wohnort.
2. Die Einwanderung — den Wechsel des ständigen Wohnortes.
3. Militärische Bewegungen.

Die Gründe zum Verlassen des ständigen Wohnortes können sein:

1. Berufliche Gründe (Kaufmann, Beamter, Wissenschaftler).
2. Physische Gründe (der Erholungsreisende).
3. Kulturelle Gründe (der Besucher von kulturellen Veranstaltungen oder Kunststätten).
4. Gesellschaftliche Gründe: Verwandtenbesuche und dergl.

Nach der Herkunft der Fremden unterscheiden wir noch aus wirtschaftlichen Gründen den Fremdenverkehr aus dem Ausland und den aus dem Inland.

Bedeutung des Fremdenverkehrs

Bevor wir aber in eine wirtschaftliche Beurteilung eintreten, sei eines erwähnt: Höher als der materielle Wert des Fremdenverkehrs ist der ideelle. Er führt die Menschen verschiedener Berufe und verschiedener Länder zusammen. Hätten die Menschen den Sinn der sich immer besser und schneller entwickelnden Verkehrsmittel verstanden, die die Landesgrenzen zu künstlichen Menschengebilden, nicht zu natürlichen Scheidewänden machen, hätten sie die schnellen Verkehrsmittel nicht dazu benützt, um sie zunächst im Krieg zu mißbrauchen, dann hätten sie das eigene Volk und die fremden Völker besser kennengelernt, die fremden Kulturschöpfungen geachtet und erkannt, daß alle Menschen Kinder eines Gottes sind.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Fremdenverkehrs beruht auf 3 Momenten:

1. Im erhöhten Warenumsatz des Gastlandes: Die Zahl der Güterverbraucher wird erhöht.
2. Zustrom von Geld aus dem Heimatland des Fremden, Geld aus anderem Wirtschaftsgebiet fließt in das Gastland.
3. Beschleunigung des Geldumlaufes im Gastland. Durch den größeren Güterbedarf erhöht sich der Geldumsatz.

Oft findet man die Meinung, der Fremdenverkehr käme in der Hauptsache dem eigentlichen Fremdenverkehrsgewerbe zugute. Nichts ist unrichtiger. Der Gastwirt ist nur der letzte Einzelhändler, der Ware abgibt. Hinter ihm stehen aber die Lieferanten von Waren aller Art bis zum Produzenten. Wir unterscheiden deshalb direktes und indirektes Fremdengeschäft und dürfen annehmen, daß der Wert des indirekten Fremdenverkehrsgeschäftes das des direkten um das Dreifache übersteigt. Außer dem Unterkunfts-zwecke aber verdienen am direkten Fremdenverkehrsgeschäft noch sehr wesentlich die Verkehrsunternehmen in öffentlicher und privater Hand, das Verkehrshilfsgewerbe, der Einzelhandel an Gegenständen, die mit der Unterkunft der Fremden nichts zu tun haben, die Theater, das Vergnügungsgewerbe und nicht zuletzt die öffentliche Hand durch Steuern und direkte Dienstleistungen.

Werbekraft

Es war deshalb in Friedenszeiten allerorts Bedürfnis, den Fremdenverkehr an sich zu ziehen. Die Faktoren der Werbekraft, die den Fremdenverkehr anziehen, sind im allgemeinen natürliche Vorteile, kulturelle Tatsachen, wirtschaftliche Bedeutung.

So besteht die Werbekraft der Schweiz in der Hauptsache in ihrer Naturschönheit, die von Italien in seinen Kunstdenkmälern, die von Frankreich in der Bedeutung von Paris. Welches sind die Faktoren der Werbekraft Deutschlands? Natürliche Vorteile bieten zunächst eine große Zahl von Heilbädern, darunter solchen, die internationalen Ruf genießen. Natürliche Vorteile durch Lage und Klima bieten die zahllosen Luftkurorte, die ihre Werbekraft durch Veranstaltungen aller Art, wie durch Sport, Vergnügungen zu verstärken versuchen. Die Luftkurorte verteilen sich ungleichmäßig über das Reichsgebiet. Das Klima ist die Grundlage für den Fremdenverkehr in den Seebädern. Naturschönheit und Klima begünstigen die Luftkurorte in den Gebirgsgegenden. Schließlich haben sich auch Luftkurorte in anspruchloserer Gegend dort entwickelt, wo die Menschen es verstanden, den Fremden die Ruhe vom Alltag zu geben und aus Gastlichkeit Nutzen zu ziehen.

Wenn Deutschland auch Kulturdenkmäler in der Konzentration von Italien nicht besitzt, so sind doch seine Kulturdenkmäler von internationalem Ruf. Nur sind sie über ein weites Gebiet verstreut und bringen keinen bleibenden, sondern einen beweglichen Fremdenverkehr, gestützt auf die Verkehrsmittel, insbesondere den Kraftwagen.

Daß der Krieg viele Kulturdenkmäler zerstört hat, ist nicht nur für die Kultur, sondern auch für die Wirtschaft unersetzlicher Verlust.

Die Werbekraft der Städte als Reisezentren hängt mit deren wirtschaftlicher Bedeutung zusammen. Sie verstanden es auch, durch besondere Veranstaltungen kultureller und wirtschaftlicher Art, ihre Werbekraft zu erhöhen und es ist ein Zeichen des wiedererwachenden Interesses am Fremdenverkehr, wenn Städte sich bemühen, Messen und Ausstellungen zu veranstalten, deren wirtschaftliche Bedeutung allerdings so lange fraglich ist, als die ausgestellte Ware nicht lieferbar oder nicht exportfähig ist. Man hofft wohl, durch die Ausstellungen mehr den Auslandshandel wie den Inlandshandel zu fördern und mit diesen Messen und Ausstellungen den Ausländerfremdenverkehr ins Land zu bringen, dessen wirtschaftliche Bedeutung deshalb größer ist, weil er einen Export ohne Transportkosten darstellt.

Wer Fremdenverkehr an sich ziehen will, muß die Werbekraft des Gastortes nicht nur ausnützen, sondern erhöhen.

Diesem Zweck dienen die Werbemittel. Wir unterscheiden innere und äußere Werbemittel.

Innere Werbemittel sind solche, die den Anreiz, einen Gastort zu besuchen, durch Leistung im Gastort vermehren, äußere solche, die den Fremden in seiner Heimat zum Besuch des Gastlandes auffordern.

Zu den inneren Werbemitteln gehören die ersten Voraussetzungen für den Fremdenverkehr und deren Wiederaufbau. Diese sind:

1. Genügende und entsprechende Verkehrsmittel,
2. Unterbringungsmöglichkeiten,
3. Beseitigung der Ernährungsschwierigkeiten.

Um gleich den letzten Punkt vorwegzunehmen, muß betont werden, daß die Voraussetzung für den Fremdenverkehr so lange nicht genügend erfüllt werden kann, bis eine Kalorienzahl von etwa 2200 zur Verfügung steht. Dies liegt einstweilen nicht in unserer Hand.

Bessere Möglichkeiten zum Wiederaufbau des Fremdenverkehrs sind auf dem Gebiet des Verkehrswesens und der Unterkunft gegeben.

Voraussetzungen für den Fremdenverkehr

Die heutigen Zustände der Bahn reizen wohl niemand, unnötige Reisen zu unternehmen. Die Fahrzeiten sind lang, die Zughäufigkeit gering und die Fahrpreise der Bahn zu hoch. Die Mängel sind nicht durch die Reichsbahn, sondern durch Krieg und Kriegsfolgen verschuldet, und es muß anerkannt werden, daß die Reichsbahn alles tut, um den Raubbau, der vor, während und nach dem Kriege mit ihren Anlagen getrieben worden ist, allmählich zu beseitigen. Der Kernpunkt ist hier Kohle und Eisen unserer Produktionsgebiete, über die in ihrer Ganzheit wir zu Gunsten unserer Heimat verfügen müssen.

Der Kraftwagen als Verkehrsmittel hat noch Hochkonjunktur. Es ist kein Geheimnis, daß dies in kurzer Zeit sich ändern wird. Die Menschen, die noch so viel Geld haben, um ihre Geschäfte im Auto zu betreiben oder gar ihre Erholung in Autoreisen zu genießen, werden wenig zahlreich sein. Nur diejenigen, denen ein anderer das Auto bezahlt — öffentliche Hand, Verbände — werden für ihre Berufsreisen den Kraftwagen benützen können. Der Kraftomnibus, der in Friedenszeiten bereits der Reichsbahn Konkurrenz machte, wird schon deshalb seltener werden, weil wir in bezug auf Treibstoff und Gummi auf teure Importe angewiesen sind, denen noch dazu andere Importe vorgehen.

Das modernste Verkehrsmittel, das Flugzeug, erfordert ebenfalls Geldaufwand. Doch sprechen wir ihm große Bedeutung zu, und zwar deshalb, weil das Flugzeug so zeitsparend ist, daß zum Beispiel schon in Friedenszeiten eine Reise Köln—Berlin und zurück nur einen Tag erforderte und die höheren Beförderungskosten durch die geringeren Aufenthaltskosten völlig ausgeglichen wurden. Man soll deshalb nicht vergessen, daß gerade für den Fremdenverkehr der Städte der Luftverkehr Bedeutung hat und noch mehr gewinnen wird.

Was nun die Unterkunftsmöglichkeiten anbelangt, so ist hier eine der wichtigsten Voraussetzungen des Fremdenverkehrs fast zerstört. Der rührige Rheinische Verkehrsverband hat als erster im Reich es unternommen, wieder ein Hotelverzeichnis für Nordrheinland herauszugeben. Er konnte aber nicht umhin, die Gäste zu bitten, Zimmer im allgemeinen mindestens 14 Tage vor der Reise zu bestellen, Bettwäsche mitzubringen und sich mit einem Aufenthalt von drei Tagen im Berufsverkehr und drei Wochen im Erholungsverkehr zu begnügen.

Der Bedarf nach Unterkunft ist stärker als der nach Verkehrsmitteln. Das mag damit bewiesen werden, daß nach einem in Frankfurt angestellten Vergleich der Bahnverkehr seit dem Kriege um 54% abgesunken ist, die Übernachtungszahl aber nur um 14%.

Die Verknappung an Unterkunftsraum hat zwei Hauptursachen: Die Zerstörungen durch den Krieg und die Betriebsentfremdung der Fremdenunterkünfte.

1. Zerstörung durch den Krieg: Das verdienstvolle Institut für Betriebswirtschaft des Fremdenverkehrs in Heidelberg hat unter der ausgezeichneten Leitung von Dr. Falk eine Untersuchung über das Hotelgewerbe in den Ländern der amerikanisch besetzten Zone Deutschlands nach dem Stande vom 1. 7. 1947 durchgeführt. Die Untersuchung erstreckt sich einstweilen nur auf die drei Länder der US-Zone, Bayern, Hessen und Württemberg-Baden. Aus diesen Zusammenstellungen geht hervor, daß in dem genannten Gebiet im Jahre 1938 insgesamt 216 000 Fremdenbetten zur Verfügung standen, von denen am 1. 7. 1947 nur 76%, das sind 165 166 Betten, noch vorhanden waren. Die Kriegsschäden in der englisch besetzten Zone dürften noch höher sein.
2. Die Unterkunftsmöglichkeit ist durch betriebsfremde Verwendung der Beherbergungsbetriebe nach dem Kriege stark vermindert. In der US-Zone sind von den vorhin erwähnten 165 166 Betten 15%, das sind 25 000 Betten, durch die Besetzung in Anspruch genommen, aber 51,4% (!), das sind 84 938 Betten, für andere Zwecke.

Solche sind: Ausweichkrankenhäuser, Behördenunterbringung, Unterkünfte für Flüchtlinge, Unterkünfte für Evakuierte. Im englisch besetzten Gebiet dürfte die Zahl der betriebsfremden Verwendung deshalb nicht erreicht sein, weil durch gesetzliche Bestimmungen wenigstens das ständige Fremdenverkehrsgewerbe vor Betriebsentfremdung geschützt wurde. Dies geschah auch in Hessen und neuerdings auch in Württemberg-Baden, aber nicht in Bayern, so daß Bayern, das von den Ländern nicht nur auf Grund seiner Bettenzahl, die das Dreifache von Hessen und das Siebenfache von Württemberg-Baden beträgt, im Fremdenverkehr an der Spitze marschiert, sondern deshalb, weil es hauptsächlich durch seine Kurorte den Fremdenverkehr in sein Alpengebiet führte, am meisten betroffen ist. In Bayern sind insgesamt 60,1% der Fremdenbetten betriebsfremd verwendet, in den Luftkurorten sogar 70%. Der Grund für die Betriebsentfremdung ist zweifellos in der Hauptsache die unrichtige Behandlung des Flüchtlingsproblems. So selbstverständlich es war, den Flüchtlingen zunächst für die erste Zeit nach ihrer Ausweisung Unterkunft, wo es auch sei, zu geben, so falsch war es aber, nicht von Anfang an zu planen, wie die Flüchtlinge in die Wirtschaft eingegliedert werden könnten. Die Luftkurorte, die verhältnismäßig viel freien Unterkunftsraum hatten, ebenso wie die Heilbäder, wurden mit Flüchtlingen zunächst vollgepfropft und stehen nun vor der unmöglichen Lage, daß ihnen damit eine Entwicklung des Fremdenverkehrs entzogen ist und die armen Flüchtlinge in den Fremdenverkehrsorten wohl ein Bett, aber keine Arbeit finden. Wo der Fremdenverkehr die ausschlaggebende Rolle in der Wirtschaft spielt, wie in Bädern und Luftkurorten von Bedeutung, vernichtet die Flüchtlingspolitik die Existenz der Unternehmer und jeden gemeindlichen Haushaltplan, weil der arbeitslose Flüchtling der öffentlichen Fürsorge anheimfallen muß.

Beispiele: In dem weltbekannten Bad Kissingen stehen nur noch 12% Betten für Kurgäste zur Verfügung, in Garmisch nur 8%, in Bad Tölz 3%. München hatte einst 12 000 Betten, 3000 sind wohl wieder vorhanden, wenn auch in recht verminderter Güte. Geschäfte aber, gleichgültig welcher Art, die nur 20% ihrer Kapazität ausnützen, sind wirtschaftlich unmöglich.

Wenn wir aber für Freimachung der Beherbergungsbetriebe von Flüchtlingen und Evakuierten eintreten, so sei doch erwähnt, daß wir wissen, daß die

Millionen unglücklicher Menschen, die in unsere Länder eingeströmt sind, ein neues Kapital an Arbeitskraft sind, das eines Tages sich nur zum Vorteil unseres Landes auswirken wird und soll zum Schaden derjenigen, die sie in politischem Wahn und wirtschaftlicher Kurzsichtigkeit von der Heimatscholle vertrieben haben.

Noch eine Gruppe von Menschen erhöht die Beherbergungsnot, die allerdings unsere Volkswirtschaft nicht verstärkt, die Evakuierten. Schon in den fünf Jahren des Bombenkrieges hat in Deutschland eine Völkerwanderung stattgefunden, die noch nicht beendet ist. In einem Luftkurort Bayerns sind 3400 Einwohner, dazu noch 1300 Flüchtlinge und 1700 Evakuierte. Die Evakuierten kamen aus den bombengefährdeten Städten, aber durchaus nicht aus den nächstgelegenen. Ein Kuriosum ist, daß das erste Hotel in Oberstdorf ein Altersheim für Rheinländer ist. Die Rückwanderung der Evakuierten aus Fremdenverkehrsgebieten in ihre Heimat muß gefordert werden, ebenso wie die Unterbringung von Flüchtlingen dort, wo sie arbeiten können. Die Währungsreform hat bisher weder in der Belegung durch Flüchtlinge, noch in der durch Evakuierte nennenswerte Veränderungen gebracht. Abgewandert sind jedoch jene Fremden, die durch Kompensationen verschiedenster Art sich Unterkunft verschafft hatten. Damit kommt aber ein Fremdenverkehr zum Abschluß, der wegen seiner un-reellen Basis durchaus unerwünscht war.

Man wird einwenden, daß an Orten, wo der Flüchtling Arbeit findet, Wohnstätten fehlen. Es muß nicht nur aus Gründen des Fremdenverkehrs für Flüchtlinge in erster Linie gebaut werden. Den Baustoffmangel wird eine vermehrte Kohlenförderung und Kohlenzuteilung mit der Zeit beseitigen. Das für den Bau von Unterkünften notwendige Geldkapital muß auch jetzt aufgebracht werden. Öffentliche und private Hand müssen diese Aufgabe lösen, und man soll sich bewußt sein, daß jedes für den Bau von Unterkünften geliehene Kapital seine Zinsen trägt. Es schafft Werte im gebauten Haus und für die Wirtschaft insofern, weil der Arbeiter Wohnung und Arbeit findet. Gewisse Fremdenverkehrsorte sind bereits dazu übergegangen, auch anderwärtige Unterkünfte für ihre Flüchtlinge zu finanzieren. Es wäre Aufgabe einer staatlichen Lenkung, solche Bestrebungen zu unterstützen. Die Finanzierung aller Bauaufgaben ist allerdings nach dem jetzigen Stand der Währungsreform unmöglich, und zwar so lange, als mittel- und langfristige Baukredite nicht zur Verfügung gestellt werden dürfen.

Es besteht noch keine verfassungsmäßige Unterlage, den Flüchtling oder den Evakuierten, geschweige denn den bodenständigen Einwohner zu zwingen, aus Arbeitsgründen seine Wohnstätte mit einer anderen zu vertauschen. Die Bequemlichkeit, in einem verhältnismäßig anständigen Hotel zu leben, gibt keinen Anreiz, eine primitive Arbeiterwohnung zu beziehen. Die Währungsreform wird noch einiges ändern. Die Kapitalien der Flüchtlinge und Evakuierten sind entweder aufgebraucht oder sind wertlos geworden, so daß diese nach neuer Arbeit suchen müssen, wenn sie nicht von unzulänglicher öffentlicher Fürsorge leben wollen.

Ausländerhotels

Ausländer, die bei uns unterkommen wollen, können von den wenigsten Beherbergungsstätten so aufgenommen werden wie in den unzerstörten Gebieten ihrer Heimat. Aus diesem Grunde und auch deshalb, weil nicht alle Hotels Devisenzahlungen annehmen können, sind unter Mitwirkung der deutschen Ministerien von der Militärregierung bestimmte Häuser bestimmt worden, die Ausländer, die in Devisen zahlen, aufnehmen sollen. Diese Häuser erfreuen sich besonderer Unterstützung in Bezug auf Beschaffung von Einrichtungsgegenständen und Lebensmittelzuteilungen.

Dies kann aber nur als eine Zwischenlösung, wenn auch eine notwendige, betrachtet werden. Der Ausländer, der zu uns kommt, soll nicht woanders wohnen

wie die Deutschen. Denn gerade einer der ideellen Werte des Fremdenverkehrs ist es, daß der Ausländer im täglichen Verkehr mit unserm Volk zusammenkommt, um festzustellen, daß trotz der 12jährigen Tyranis national getarnter Verbrecher auch in Deutschland ein europäisches Kulturvolk lebt.

Vergütung

Unterkünfte, die von anderer Verwendung freigemacht werden, sind durchaus noch nicht in der Lage, als Fremdenverkehrsbetrieb wieder angesprochen zu werden. Durch jahrelange Zweckentfremdung sind sie so abgenützt, daß Instandsetzungen und Neuanschaffungen dringend notwendig sind. Dazu reichen aber die bisher bezahlten Entschädigungen in keiner Weise aus. Während des Krieges wurden zweckentfremdete Betriebe auf Grund des Reichsleistungsgesetzes entschädigt, und es ist durchaus festzustellen, daß verschiedene Häuser dadurch nicht schlecht weggekommen sind. Die jährliche Belegung eines Hotels in einem Reisezentrum war vor dem Kriege 60%. Durch die Dauervermietung ist aber eine Einnahme für ein ganzes Jahr dem Betrieb zugutegekommen.

Nach dem Kriege sind die Sätze des Reichsleistungsgesetzes jedoch nicht mehr gehalten worden und jetzt auf einer Höhe angelangt, die nicht einmal die Lebenskosten des bisherigen Besitzers oder Pächters decken.

Die Investitionswerte im Unterkunftsgewerbe sind eine imaginäre Zahl. Sie können auf Grund der Bettenzahl nur geschätzt werden. Diese würde in Bayern allein auf ungefähr 500 Millionen geschätzt werden. Die Rettung der Investitionswerte des Fremdenverkehrs sichert seinen Wiederaufbau.

Reihenfolge der Wiederaufbauarbeiten

Die Reihenfolge des Wiederaufbaus des Fremdenverkehrs wird nicht in allen Gebieten dieselbe sein. Dr. Falk unterscheidet Heilbäder, Luftkurorte, Reisezentren und sonstige Fremdenverkehrsorte. Zweifellos muß man beim Wiederaufbau zunächst die Orte bevorzugen, deren Wirtschaft nur aus Fremdenverkehr besteht. Das sind in erster Linie die Bäder, dann aber auch die Luftkurorte: Es gibt auch eine Großstadt, deren Hauptwirtschaftszweig der Fremdenverkehr ist: München.

Wenn wir von dem Wiederaufbau der Verkehrsmittel, der nicht nur aus Gründen des Fremdenverkehrs eine dringende Aufgabe der Wirtschaft ist, absehen, so sehen wir die erste Aufgabe in dem Bau von Unterkunftsanlagen für die Flüchtlinge, und zwar in erster Linie nicht für den Fremdenverkehr, sondern für die Flüchtlinge im Fremdenverkehrsgebiet, und zwar dort, wo sie Arbeit finden. Gleichzeitig muß die Rückführung von Evakuierten in ihre Heimatländer stattfinden. Eine gesetzliche Regelung für die Unterbringung der Menschen in der Nähe ihrer Arbeitsstätte, auch ohne Freiwilligkeit, muß verlangt werden. Fremdenverkehrsbetriebe, die zweckentfremdet waren und wieder freigegeben werden, dürfen nicht neuerdings für andere Zwecke als für den Fremdenverkehr benützt werden, auch dann, wenn der Besitzer, wie es schon vorgekommen ist, nicht in der Lage ist, mit eigenen Mitteln den heruntergekommenen Fremdenverkehrsbetrieb wieder in Ordnung zu bringen.

Da die Rückführung der Evakuierten in ihre Heimat und die Unterbringung der Flüchtlinge im Arbeitsort nur Zug um Zug vor sich gehen kann, muß verlangt werden, daß zweckentfremdete Betriebe innerhalb des nächsten Jahres mindestens 50% ihrer Betten wieder zur Verfügung haben und bis in drei Jahren von Zweckentfremdung überhaupt frei sind. Es ist nicht einzusehen, daß man eine Schreinerei nicht zweckentfremden kann, wenn keine Kriegsnotwendigkeit besteht, dagegen jedes gewerbliche Unterkunftsunternehmen. Nur erwünscht kann es sein, wenn ausländische Unternehmer Fremdenverkehrsbetriebe erwerben und ausbauen. Auf lange Zeit wird das deutsche Sparkapital nur in geringem Umfang für Investitionen im Fremdenverkehr zur Verfügung stehen.

Unsere Arbeiter finden auch beim fremden Unternehmer Erwerbsmöglichkeit, und die Gefahr, Lohnsklaven zu werden, ist leichter zu bannen als die, Sklaven ohne Lohn zu sein.

Zu den ersten Erfordernissen für den Wiederaufbau des Fremdenverkehrs gehört die Preisbildung und Preisbindung im Unterkunftsgewerbe. Beide sind durch den Geldüberhang so in Unordnung gekommen, daß weder Gast noch Gastgeber sich nach wirtschaftlichen Grundsätzen richten konnten.

Die neue Währung wird Ordnung schaffen, wenn der Unternehmer sich in der Berechnung dem verringerten Geldeinkommen der Gäste anpaßt und von vorne weg einen Preis bestimmt und hält, der für den Fremden einen Anreiz bietet, den Gastort zu besuchen.

Es wird Aufgabe der Fremdenverkehrs-Organisationen sein, neue Wohnungsverzeichnisse herauszugeben und über das Fremdenverkehrshilfsgewerbe zur Verteilung zu bringen.

Damit aber wächst wieder die Bedeutung der äußeren Werbemittel, der Hotelverzeichnisse und der Prospekte, während die Zeitungsreklame noch zu kostspielig sein dürfte.

Zu den Erstmaßnahmen beim Wiederaufbau des Fremdenverkehrs gehört auch die Beseitigung von Paß- und Zollschwierigkeiten für die Reisen nach und in Deutschland. Die Lösung dieser politischen Frage kann nur durch den Länderrat gefördert werden.

Organisation

In Erkenntnis des Wertes des Fremdenverkehrs hat man sich in Deutschland seit langen Jahren um eine entsprechende Organisation bemüht. Gerade aus dem Gedanken heraus, daß der Fremdenverkehr nicht eine Angelegenheit der Gaststätten allein ist, gründete sich vor dem Kriege der Bund Deutscher Verkehrsverbände auf freiwilliger Basis. Das Dritte Reich hat, wie auf allen Gebieten, die freiwillige Basis erschüttert und mehr oder weniger eine Zwangsorganisation geschaffen, die wohl Lasten für die öffentliche Hand, Gehälter für gut bezahlte Syndici, aber keine wirtschaftlichen Vorteile gebracht hat. Unter Führung des Rheinischen Verkehrsverbandes ist der Bund Deutscher Verkehrsverbände auf freiwilliger Basis wieder zustande gekommen, umfaßt jedoch noch nicht alle Länder der Bizone. Die Aufgaben der Verkehrsverbände sind jetzt andere als vor dem Kriege. Vor dem Krieg war ihre wichtigste Aufgabe, Fremde in die Verkehrsgebiete zu bringen. Jetzt ist es ihre Aufgabe, erst Raum zu schaffen für den Fremdenverkehr. Ob dies nur durch private Initiative durchgeführt werden kann, soll nicht unbedingt behauptet werden. Es scheint uns vielmehr wichtig, daß die Regierungen sich einschalten, weil ohne gesetzliche Regelung die Freimachung der Fremdenverkehrsbetriebe überhaupt nicht erfolgen kann. Es nimmt sich deshalb auch schon der Länderrat der Angelegenheit an. In Bayern entsteht ein Landesfremdenverkehrsrat unter Führung des Staatsministeriums für Wirtschaft, und schließlich hat sich in Frankfurt in jüngster Zeit eine Verkehrszentrale gebildet, in der Behörden und Verbände vertreten sind. Noch abseits steht der Bäderverband, der früher in dem Bund Deutscher Verkehrsverbände eingegliedert war und sich bis zur Stunde mit dem Bund Deutscher Verkehrsverbände noch nicht wieder vereinigt hat.

Der Wiederaufbau der Organisation des Fremdenverkehrs litt darunter, daß durch die Denazifizierung leitende Männer nicht mehr arbeiten konnten und daß ferner heute noch Unklarheit darüber besteht, inwieweit deutsche Behörden in der Genehmigung von Verbänden und Vereinen selbständig sind. Zweckmäßig erscheint uns der Wiederaufbau von unten her. In den Gemeinden müssen wieder auf freiwilliger Basis die Verkehrsvereine entstehen. Der Verkehrsvereinsvorstand oder sein Stellvertreter müssen dem Gemeinderat angehören. Ein Zusammenschluß der Verkehrsvereine in regionalen Verkehrsver-

bänden ohne großen Verwaltungsapparat ist notwendig. In regionalen Verkehrsverbänden müssen bereits die Leiter der Verwaltungsbehörden vertreten sein. In den Ländern mögen sich Landesverkehrsverbände bilden, die bei ihren Ministerien Einfluß gewinnen müssen. Im Länderrat schließlich muß ein Referat Fremdenverkehr eingerichtet werden. Es ist selbstverständlich, daß in den Verbänden und Vereinen alle Organisationen vertreten sind, für die der Fremdenverkehr von Bedeutung ist. Die Finanzierung der Verkehrsvereine dürfte deshalb keine allzu großen Schwierigkeiten machen, weil ihre Organe ehrenamtlich tätig sein können. Städte über 50 000 Einwohner und Fremdenverkehrsorte mit mehr als 200 000 Übernachtungen werden eine Geschäftsstelle brauchen, deren Finanzierung aus den Gemeindemitteln erfolgen kann.

Schwieriger ist die Finanzierung der Verkehrsverbände. Sie läßt sich nur mit Beiträgen der Fremdenverkehrsgemeinden durchführen, deren Interessen verschieden sind und die in der jetzigen Zeit wenig Vorliebe für freiwillige Beiträge zeigen werden, besonders deshalb, weil der Erfolg der Fremdenverkehrsarbeit erst nach einiger Zeit wirksam wird. Die Verkehrsverbände müssen deshalb versuchen, Berufsorganisationen des Fremdenverkehrsgewerbes und -hilfsgewerbes zur Unterstützung zu gewinnen.

Die Fremdenverkehrsgemeinden sollen sich in erster Linie der inneren Werbung widmen. Die äußere Werbung wird notwendig werden, wenn der Konkurrenzkampf im Fremdenverkehr wieder stärker wird. Die Tätigkeit der Verbände aber besteht im Ausgleich der Interessen von Fremdenverkehrsgemeinden und deren Unterstützung im Verkehrswesen, ganz besonders aber in Vorbereitung und Zusammenfassung der äußeren Werbemittel.

Große Büros sind weniger notwendig als aktive und gut vorgebildete Fremdenverkehrsfachleute. Organisatoren gibt es in Deutschland nur zu viel und ebenso solche Menschen, die glauben, für die Betreuung des Fremdenverkehrs ganz besondere Anlagen zu haben.

Es ist deshalb für uns alle eine große Freude, daß sich das Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Köln mit der wissenschaftlichen Seite des Fremdenverkehrs beschäftigt und damit eine Grundlage schafft für die Vorbildung von Menschen, die künftig den Fremdenverkehr so leiten sollen, wie es vor 1933 möglich war.