

An der Spitze all dieser Maßnahmen steht unzweifelhaft die amtliche oder amtlich geförderte Fremdenverkehrswerbung. Bei ihr ist der Grad des staatlichen Einflusses wiederum sehr verschieden. Teils ist die Werbung noch ganz privaten Trägern, namentlich also den Reisebüros, Beherbergungsunternehmungen, Eisenbahnen und sonstigen Verkehrsunternehmungen überlassen, teils obliegt sie halbamtlichen Stellen, Verbänden oder Vereinen. In beiden Fällen wird die Werbung oft staatlich subventioniert und daraufhin kontrolliert, daß sie den Zielen der amtlichen Fremdenverkehrspolitik entspricht. Am stärksten ist dieser staatliche Einfluß in Deutschland und Italien, wo die Fremdenverkehrswerbung durch eine unmittelbar dem Staate unterstehende Organisation gelenkt und durchgeführt wird.

Eine zweite Form der staatlichen Unterstützung des Reiseverkehrs sind direkte Hilfsmaßnahmen zur Unterstützung des Beherbergungsgewerbes, das zum Teil in der Kriegszeit und während der Wirtschaftskrise stark gelitten hatte und vor allem in Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz durch gesetzliche Maßnahmen wieder leistungsfähig gemacht wurde. Als Beispiel führt der erwähnte Aufsatz Italien an, wo durch den „Commissario per il Turismo“ von der Regierung ein „Credito Alberghiero“ geschaffen wurde, durch das pro Jahr 10 Millionen Lire notleidenden Hotels als Unterstützung zur Verfügung gestellt wurden; im Rechnungsjahr 1933/34 wurden 412 Hotelbetriebe mit insgesamt 527 Millionen Lire Verbindlichkeiten saniert. Deutschland hat von derartigen Unterstützungsmaßnahmen abgesehen, es sei denn, daß man eine gewisse Anpassung der Realsteuern hierher rechnen wollte.

Die dritte Gruppe von Unterstützungsmaßnahmen zur Belebung des Fremdenverkehrs bilden alle die, die darauf hinauslaufen, ihn zu verbilligen. Das gilt vor allem für die Tarifiermäßigungen, die ausländischen Reisenden gewährt werden. Deutschland billigt z. B. Ausländern auf den Eisenbahnen eine Fahrpreismäßigung von 60 %, Italien von 50 bis 70 % zu. Wirksam scheint in Italien auch die Erstattung von bis zu 80 % des Treibstoffzolls bei Verabreichung von Benzin an ausländische Reisende zu sein. Aber auch den inländischen Reisenden stehen meist eine Reihe von Vergünstigungen zur Verfügung, man braucht nur an die Einführung der Hotelgutscheine, an Pauschal- und Gesellschaftsreisen, Ferien- und Sonntagskarten, Sonderzüge, Gruppenermäßigungen und in Deutschland besonders an den Reisedienst der NS.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ zu erinnern.

Eine weitere Art von staatlicher Förderung des Reiseverkehrs liegt in den verwirrten Währungs- und Zahlungsverhältnissen der Welt begründet. Es handelt sich hier um die Beseitigung oder doch zum mindesten um die Minderung von Schranken, die in Form von Devisen-, Zoll- und Paßvorschriften dem Reiseverkehr zwischen den Staaten entgegenstehen. Hier sind die verschiedensten Arten der Förderung möglich. Die neueste Konstruktion auf diesem Gebiete dürfte der Plan sein, zur Förderung der diesjährigen Pariser Weltausstellung einen besonderen „Ausstellungs-Franc“ zu schaffen, der 15 % weniger kosten soll als der ohnehin schon abgewertete reguläre französische Franc. Diese Konstruktion wäre nicht etwa wie die deutsche „Reisemark“ eine Folge der Devisennöte der französischen Wirtschaft, sondern sie soll, ähnlich wie früher einmal der Schweizer „Hotelfranc“, eine nur zu dem Ziele, ausländische Reisende ins Land zu ziehen, geschaffene effektive Ermäßigung der Lebenshaltungskosten für den Ausländer sein. Ob dieser Plan verwirklicht wird, ist allerdings noch zweifelhaft.

Die Durchführung all dieser staatlichen Maßnahmen ist naturgemäß nur dann wirklich gewährleistet, wenn hier-

für eine entsprechende Organisation zur Verfügung steht. Neben der italienischen dürfte hier wohl die deutsche Organisation, wie sie durch das Gesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband vom 26. 3. 36 abgeschlossen wurde, musterhaft sein. Die Spitzenstellen dieser Organisation sind der Reichsausschuß für Fremdenverkehr als Behörde und der Reichsfremdenverkehrsverband als Körperschaft des öffentlichen Rechts. Der Reichsausschuß ist dem Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda direkt unterstellt, er dient zur Zusammenfassung sämtlicher Maßnahmen für die Förderung des Fremdenverkehrs und zur Sicherung einer geradlinigen Fremdenverkehrspolitik, namentlich auch zum planvollen Einsatz aller für die Durchführung der Fremdenverkehrswerbung zur Verfügung gestellten öffentlichen Mittel. Der Reichsfremdenverkehrsverband ist als Spitzenorganisation der Fremdenverkehrsgemeinden durch Personalunion in seiner Führung eng mit dem Reichsausschuß verbunden. Ihm gehören als Mitglieder die 24 Landesfremdenverkehrsverbände an, die eigentlichen Träger der Organisation in den einzelnen Landschaften, die wiederum sich aus den Fremdenverkehrsgemeinden ihres Gebiets zusammensetzen. Die Kosten der Organisation werden durch eine Umlage aufgebracht, die von den Gemeinden an die Landesverbände zu leisten ist, die ihrerseits wieder bestimmte Beträge an den Reichsfremdenverkehrsverband abführen.

Die Entwicklung des Fremdenverkehrs

Die Entwicklung des internationalen Reiseverkehrs wird in einer eingehenden Untersuchung des Instituts für Konjunkturforschung (Wochenberichte 1937, Nr. 3) dahin charakterisiert, daß die durch ihn verursachten Ausgaben im Verlauf der Weltwirtschaftskrise gegen 1929 um mehr als zwei Drittel gesunken sind. Der tiefste Stand wurde allgemein entweder 1933 oder 1934 erreicht, während die beiden folgenden Jahre eine deutliche Wiederbelebung brachten. Im innerdeutschen Reiseverkehr war die Entwicklung anders, denn hier war der Tiefpunkt bereits 1932 erreicht. Seitdem ist der Besuch ausländischer Gäste sogar schneller angestiegen als der der deutschen Reisenden; 1936 dürften etwa 75 % mehr Ausländer Deutschland besucht haben als 1932.

Auch der Bericht des Instituts stellt als Grundlagen des gegenwärtigen Aufschwungs im deutschen Fremdenverkehr neben dem allgemeinen wirtschaftlichen Anstieg die Organisation und die Arbeit des Reichsfremdenverkehrsverbandes fest. Die Entwicklung selbst wird wie folgt dargestellt: Am Ende der Krise war in zehn als Beispiel untersuchten Fremdenverkehrsorten der Fremdenverkehr um nahezu die Hälfte seines Hochstandes (Sommer 1928) zurückgegangen. 1933 lag das Gesamtergebnis zwar nur um ein geringes höher als im Jahr zuvor, doch schon das nächste Jahr brachte einen sprunghaften Anstieg. Während des Sommerhalbjahres 1934 stieg die Zahl der Fremdenmeldungen in 260 berichtenden Orten um ein Viertel, der Auslandsverkehr um drei Viertel. Nach dieser stürmischen Aufwärtsentwicklung schwächte sich die Verkehrszunahme 1935 stark ab, hat 1936 aber erneut eingesetzt. Die Zahl der Übernachtungen hatte bereits im Sommer 1934 den Höchststand von 1929 erreicht, in den folgenden beiden Jahren überschritt sie ihn.

Überraschend sind die Ergebnisse der Untersuchungen des Instituts hinsichtlich eines Vergleichs zwischen der Entwicklung von Einkommen und Fremdenverkehr. Denn das Ergebnis ist, daß der Reiseverkehr seit 1933 schneller angestiegen ist als die Einkommen. Die Einkommen aus Lohn und Gehalt sind nämlich in den letzten vier Jahren um etwa 35 %, die