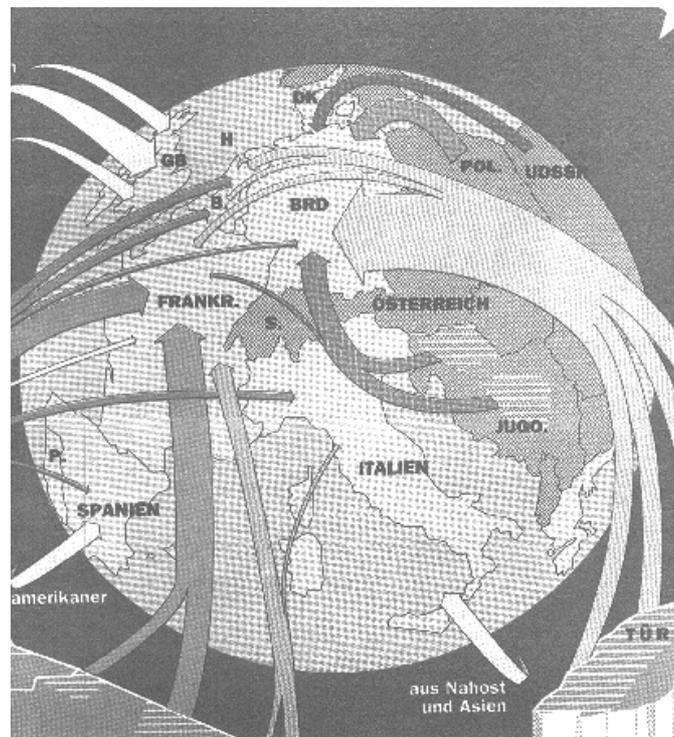


Universität



Siegen

Schriften des Faches
Politikwissenschaft



JÜRGEN BELLERS

Tourismuspolitik in Deutschland und in
Siegen/Westfalen in den 1950er und 60er
Jahren –
Eine Quellenstudie

Herausgeberin und Förderin: Editha – Krause - Stiftung
Redaktion: Udo Hagedorn

Verlag Scylda, Siegen 2005

**Tourismuspolitik in Deutschland und in Siegen/Westfalen in den
50er und 60er Jahren – eine Quellenstudie**

von Jürgen Bellers

Gesamtherstellung: Universitätsdruckerei Siegen

Inhaltsverzeichnis

Der historische Kontext: Trends der Tourismuspolitik in Deutschland	4
Tourismuspolitik in Siegen in den 1950er und 60ern	20
Quellen, Zeitungen, Zeitschriften, Sekundärliteratur, Abkürzungen	27

Bis 1945

Die historische Entwicklung nur in einigen Stichworten: Erst musste sich der Blick wandeln, ehe man verstärkt zu reisen begann. Seit dem 19. Jahrhundert begann man den Rhein und die See und die Alpen nicht mehr als Hindernis und Gefahr, sondern als Schönheit zu betrachten, zu denen zu pilgern sich lohne. Seit den 1850ern wurden in Deutschland die ersten Reisebüros gegründet. (vgl. H. Spode, Z. Gesch. d. Tourismus, Starnberg 87, 17 f.) Gefördert wurde dies durch die explosionsartige Entwicklung der neuen technischen Verkehrsmittel. Die Romantik ließ nun selbst antike Ruinen als attraktiv erscheinen. Zwar hatte es auch zuvor seit der Antike Reisen gegeben, aber es beschränkte sich im Mittelalter auf das Wallfahren oder in der Neuzeit auf die Bildungsreise des Adels und des höheren Bürgertums. Was seit dem 19. Jahrhundert neu war, war, dass das Reisen zu einem Massenphänomen wurde: „Alle Welt reist“. Insbesondere das Badewesen wurde stark ausgebaut, aber auch sog. „Sommerfrischen“ in den Mittelgebirgen und den Alpen. (Auch in Siegen gab und gibt es einen Alpenverein.) Proletarische und sozialistische Touristenvereine sowie städtische Verkehrs- und Verschönerungsvereine entstanden. (vgl. M. Vieland, 100 Jahre Tourism. i. Kiel u. a .d. Förde, Kiel 1998) 1897 wurde z.B. der Düsseldorf Verkehrsverein gegründet. Der Sozialtourismus in der Weimarer Republik suchte auch einkommensschwache Schichten durch günstige Angebote einzubeziehen. Propagandistischen Zwecken diente dann im Dritten Reich die Reiseorganisation „Kraft durch Freude“.

„Drittes Reich“

Die Reichsregierung hatte 1934 mit dem Gesetz über den Reichsfremdenverkehrsverband die Vielzahl von touristisch aktiven Vereinen und Verbänden zu ordnen versucht. Das Tourismuswesen sollte jedoch nicht vereinheitlicht, sondern nur koordiniert werden. Die regionalspezifische Vielfalt wurde vielmehr begrüßt (z.B. Englischer Klub Köln; Deutscher Ausländer-Dienst e.V. Berlin, Organ des Verkehrsamtes Berlin unter Aufsicht des Propaganda-Ausschusses des Reichspropaganda-Ministeriums (seit 1934); Deutsch-Französische Gesellschaft, Deutsch-Britische Gesellschaft usw.) Eine dieser Organisationen war die Nordische Gesellschaft, die das Ziel hatte, die Beziehungen zu Gemeinden im Norden Deutschlands und Skandinaviens unter touristischen Aspekten zu verbessern. (StA VV D/123) In diesem Zusammenhang gab es ein Westfälisches Kontor, das auch für Siegen zuständig war, bzw. die Stadt Siegen war dort Mitglied. „Die Nordische Gesellschaft ist die bedeutendste zwischenstaatliche Organisation Deutschlands. Sie erhält unter absoluter Bewahrung ihres privaten Charakters aber die Generalrichtlinien von den verantwortlichen Staatsmännern des deutschen Reiches und arbeitet somit an ihrem Ziel am Wiederaufbau des Vaterlandes und der Wiederherstellung der uns gebührenden Stellung in der Welt mit.“ (Schr. Nord. Gesell. 14.6.38, ebd.) Das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda schaltete sich allgegenwärtig ein: Es wies stets darauf hin, dass „eine gute Ausländerbetreuung wichtig für das Bild Deutschlands in der Welt ist. (Die Betreuung) soll jedoch unaufdringlich und unauffällig erfolgen“, so der Reichsausschuß für Fremdenverkehr unter der Aufsicht des Propagandaministers, Referat für allgemeine Ausländerbetreuung. (Schr. des Propagand-Min. 16.7.38, ebd.) Das Ministerium (StA VV 123, Schr. v. 16.7.38) stand auch hinter dem Auslands-(Informations-)Dienst e.V., der nach außen hin neutral und unpolitisch erschien, aber tatsächlich politisch gesteuert wurde.

Nachkriegszeit

In der unmittelbaren Nachkriegszeit wurden der Bund deutscher Verkehrsverbände und die Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr (wieder-) gegründet. Angesichts der geringen Einkommen nach 1945 und auch nach der Währungsreform war an Reisen kaum zu denken. Auch war Deutschland für ausländische Touristen wenig attraktiv. Daher konzentrierte sich das Reiseverkehrsgewerbe zunächst auf das Reisesparen. Da ein Großteil der Hotels von den Besatzungsmächten beschlagnahmt worden war, griff man auf private Zimmervermittler und –anbieter zurück. Eine gewisse Zeit wurde das auch nach Ende der Beschlagnahmen fortgesetzt, dann aber schnell beendet. Denn die Entwicklung kam anders als anfangs befürchtet. „Heute (1957) hat das Reisegewerbe Mühe, zu bestimmten Hauptreisezeiten genügend Beförderungs- und UnterkunftsKapazität anbieten zu können.“ (FV 57/7,8: 3) Und zwar derart, dass – so die Klage – zwielichtige Reise-Anbieter angezogen würden. Dadurch mussten die Reisebüros ihr Personal aufstocken, was allerdings bei einer zukünftigen wirtschaftlichen Schwäche das Gewerbe betriebswirtschaftlich stark belasten würde. Daher wurde ein Zulassungszwang für Reisebüros gefordert (was jedoch nicht realisiert wurde). Außerdem sah der Verband die Gefahr, dass *Beförderer auch touristische Leistungen zunehmend anbieten. Auch im Campen, Zelten und in Fahrten mit dem eigenen PKW sah man eine „modische“ Konkurrenz, letztlich wurde der Urlaub im Ausland überhaupt skeptisch betrachtet. (FV 57/7,8: 3) Das Gewerbe hatte insgesamt mit dem kulturkritischen Vorwurf zu rechnen, der moderne Tourismus mit organisierten Gesellschaftsreisen würde die Vermassung und Entindividualisierung der Gesellschaft fördern. Auch den Urlaub aus Renommiergründen (ich war dort und dort! Und mit dem Auto in 3 Stunden dort!) wollte man bekämpfen, da so der notwendige Erholungswert des Urlaubs unterminiert würde. Zu diesem Zweck schrieb der Bund Deutscher Verkehrsverbände die Direktoren und

Sozialreferenten aller Betriebe mit mehr als 1000 Angestellten an, die dafür werben sollten, dass Urlaub der Volksgesundheit zu dienen habe. (FV 57/7,8: 24) Seit den 60er Jahren ging es auch für Arbeiterschichten – zunächst mit der Bahn, dann mit dem PKW - ins europäische Ausland und für das Bürgertum auf Bildungsreise nach Übersee. Günstige Busreisen erschlossen jugendliche Kundenkreise, auch Schüler mittlereweile. Kulturkritik der Intellektuellen begleitete stets diesen Tourismus, der angeblich nicht bilde.

Es gab eine Vielzahl von privatrechtlich verfassten Verbänden im Tourismus, die sich im Bund Deutscher Verkehrsverbände zusammengeschlossen hatten. Aufzuzählen sind hier: die Landesverkehrsverbände, die Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr (ZFV) der Deutsche Reisebüroverband, die Gemeinschaft für Sozialtouristik und Reisesparen e.V. (GESOREI), der Verband Deutscher Kur- und Fremdenverkehrsfachleute (VDKF), Skal-Clubs und die Association Internationale des Skal-Clubs (AISC), die International Union of Official Travel Organizations (IUOTO), in der 57 Staaten vertreten sind.

Herkunftslander im deutschen Auslanderverkehr (nach Statistischem Bundesamt) 1.1. bis 30.9.1959

Herkunftsland	Übernachtungen	Veränderung gegenüber Vorjahr
Niederlande	1 290 941	2,7%
USA	1 237 326	-3,5%
Großbritan.	927 619	6,4%
Frankreich	807 017	32,4%
Belg./Lux.	734 321	14,3%
Schweiz	590 291	-0,9%
Dänemark	527 277	2,3%
Schweden	536 085	-5,6%
Italien	416 960	12,1%
Österreich	387 089	4,4%
Norwegen	111 769	-8,0%
Spanien	103 148	-16,2%
Asien	209 504	3,1%
Süd/Mittelamerika	205 839	15,4%
Afrika	104 164	11,2%

Für Belgien und Luxemburg sind große Steigerungsraten zu verzeichnen, weil die Weltausstellung in Brüssel Besucher von Deutschland wegleitete. Für Frankreich liegt der Grund darin, dass das Land nach der Machtübernahme durch de Gaulle und nach der wirtschaftlichen Erholung den Devisenhandel wieder freier gestalten konnte. Der Rückgang des Schweden-Tourismus kann mit der schnelleren und kürzeren Trelleborg-Saßnitz-Fähre erklärt werden, die

durch die DDR führte und damit für Schweden eine Übernachtung in Westdeutschland überflüssig machte. Das Wachstum der Italienbesucher wurde z.T. auf die EWG zurückgeführt (siehe FV 60/1:6), auch die wachsenden Verbindungen durch die italienischen Gastarbeiter in der Bundesrepublik wurden als Grund angeführt. Zu resümieren ist: Aus Südeuropa sank die Zahl der Besucher (außer Italien), aus Skandinavien stagnierte sie, und aus Westeuropa (sowie Österreich und der Schweiz) stieg sie rapide an. Die Besucher aus den USA wurden als stets gefährdet betrachtet, da die Amerikaner sehr sensibel auf jede politische Krise reagieren. Hier wirkten sich auch Krisen in Nahost auf Europa aus. 1957 schreckten auch die Benzinrationierungen in einigen westeuropäischen Ländern – bedingt durch Devisenknappheiten - von Tourismus nach Europa ab. Vorurteile gegenüber Europa mussten in den Vereinigten Staaten abgebaut werden – so die Verkehrsverbände -, z.B. die, dass Deutschland noch zerstört sei. Oder dass der Komfort in Europa nicht so ausgebaut sei. Im Gegenteil: Da die Rationalisierungen im Dienstleistungsgewerbe hier noch nicht so weit fortgeschritten waren, war der Service noch besser. (FV 57/7,8: 14) Die deutschen Deviseneinnahmen aus dem Ausländerfremdenverkehr betrugen 1959 um die 2 Milliarden DM: Die Ausgaben gegenüber dem Ausland waren weitaus höher, das war auch dadurch bedingt, dass die Ausländer relativ immer weniger für ihre Reisen und Übernachtungen nach/in Deutschland ausgaben, was auch darin liegt, dass seit Ende der 50er Jahre auch ärmere Schichten auf Auslands-Urlaub zu gehen begannen. „Diesen sinkenden durchschnittlichen Ausgaben von Ausländern in Deutschland stehen steigende durchschnittliche Ausgaben der Deutschen im Auslande gegenüber. Die Passivität unserer Reiseverkehrszahlungsbilanz rührt also nicht nur aus dem sich in bezug auf die Personalzahl verschlechternden Verhältnis von Deutschen im Auslande zu Ausländern in Deutschland her; hinzu kommen, gleichermaßen belastend, die veränderten Ausgabengewohnheiten.“

(FV 60/1: 7) Die passive Bilanz konnte sich West-Deutschland erlauben, die die Handelsbilanz seit 1952 aktiv war.

Zur sozialen Schichtung der Urlauber: Ergebnisse einer Umfrage des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München

30%	Arbeiter
24%	Angestellte
11%	selbständige Gewerbetreibende, Handwerker, Unternehmer
11%	Beamte
4%	freie Berufe
2%	Landwirte
1%	Hausfrauen
1%	Arbeitslose
16%	ohne Beruf

Nur 30% der Deutschen fuhren allerdings in Urlaub. Den finanzschwächeren Schichten hofften die Verbände mit dem sog. Sozialtourismus anzusprechen, z.B. einer Familienerholung.

Was den Personalbestand betrifft, so bestand (und besteht) im Hotelbereich ein derartiger Personalmangel, daß der Ausländeranteil recht hoch war. (FV 60/1, 4) Das galt im besonderen für die tourismusintensiven Länder Bayer, Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein. Die vormaligen Fremdenverkehrsgebiete in Mitteldeutschland verloren durch die deutsche Teilung fast gänzlich an Bedeutung, erst seit den 70er Jahren änderte sich das langsam, z.B. im Harz. Der

Erholungs- und Gesundheitstourismus (z.B. Bayern) war ohnehin stark konjunkturabhängig; der Messentourismus sowie der Durchgangsfremdenverkehr sind saisonal und konjunkturell stabil.

In dieser Zeit gab es keine explizite Politik im Tourismus-Bereich. Förderlich auf den Tourismus wirkten vor allem außenwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Aktivitäten der Bundesregierung. Dazu zählten:

- Liberalisierung des internationalen Verkehrs in jeder Hinsicht
- Devisenerleichterungen
- * Außenpolitische Entspannung im Westen (NATO-Mitgliedschaft der Bundesrepublik 1955, EWG-Gründung 1957/58 usw.)
- Freier Devisenzugang für Deutsche
- Ausbau und Beschleunigung der Verkehrsmittel
- Internationale Koordination der Tourismusangebote

Negative Folgen des Tourismus

Ein zentrales Problem bestand in der asymmetrischen Struktur der internationalen Tourismus-Bewegungen: Weitaus mehr Deutsche gingen ins Ausland, als Ausländer nach Deutschland kamen. Nur durch die deutschen Warenexportüberschüsse konnte das zunehmend finanziert werden. Wenn diese ausfielen, würde das die deutsche Tourismuswirtschaft gefährden. Daher war die Verstärkung der Auslandswerbung ein ständiges Thema. Das wurde von Bundesverkehrsminister Seehofer auf dem 6. Deutschen Fremdenverkehrstag 1959 in Wiesbaden unterstützt: „Die Mahnung, dieses schwere Versäumnis einer wirksameren Förderung der internationalen Fremdenverkehrsbeziehungen zu bekämpfen und für die Zukunft zu beseitigen, richtet sich mit der ganzen Schwere der Verantwortung gegen die Stellen in unserem Staat, die für die unzureichende Bewilligung der Werbemittel für den Fremdenverkehr die Verantwortung tragen.“ (FV 60/1: 4) Der Bund Deutscher Verkehrsverbände (BDV) hatte natürlich das spezifische Interesse, dass die Deutschen besser in

Deutschland als im Ausland Urlaub machen sollten. Dirigistische Maßnahmen zur Umkehr der asymmetrischen Struktur wurden allgemein abgelehnt. Den Tourismus-Anbietern wurde zudem immer klarer, dass der expandierende Autobahn- und Schnellstraßenbahn-Verkehr nicht nur die Urlauber schneller zum Ziel bringe, sondern auch dazu führe, dass diese an manchen touristisch interessanten Orten „vorbeirauschen“. „Die Autobahn isoliert den Touristen völlig von dem Land, das er bereist.“ (FV 60/1: 14)

Ökologische Gefahren waren ebenso schon früh – beginnend in den 60er Jahren - Thema in der Tourismus-Wirtschaft, da dadurch zentrale Tourismus-Kapitalien (Naturschönheiten, Denkmäler, Sehenswürdigkeiten) gefährdet werden konnten. Allerdings versuchte man auch, den Touristen nicht nur das „alte“, sondern auch das „neue“ Europa der Technik und Modernität zu zeigen, wie Stauwerke, AKWs und Drahtseilbahnen. Die Gefahr der Zersiedelung der Landschaft und der Verwüstung von Innenstädten durch einseitiges Vordringen von Geschäften und durch Vertreibung von Familien an die Stadtränder war dennoch bewusst. Um dagegen besser angehen zu können, wurde der Beruf des Fremdenverkehrsexperten professionalisiert, d.h. ein eigenständiger Ausbildungsgang entwickelt. Dies ergänzte das bereits gut ausgebaute Ausbildungssystem im Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe mit seinen Hotelfachschulen. Es gab auch den Lehrberuf des Reisebüro-Kaufmanns. Dazu eine Vielzahl von Weiterbildungseinrichtungen. Die Wissenschaft, insbesondere die Verkehrsgeografie, beschäftigte sich vermehrt mit touristischen Fragen. Die Werbeaktion „Unser Dorf soll schöner werden“ hatte daher auch einen touristischen Aspekt. Die Verkehrsverbände sprachen sich zu Beginn der 60er Jahre vehement gegen den Ausbau von Bodensee und Oberrhein zu Großschiffahrtsstraßen aus. Schon 1957 hatte der Präsident des Bundes Deutscher Verkehrsverbände, OB Werner Bockelmann, Frankfurt/M., angekündigt, dass man sich vermehrt „gegen die Verschandelung unserer alten

schönen Städte und Gemeinde und unserer Landschaft durch die Auswüchse der Außenreklame und durch Lärm“ wenden müsse. (FV 57/5,6: 3)

Die Aufwertung der DM brachte für den deutschen Inlandstourismus Schwierigkeiten, da sich der Aufenthalt in Deutschland zumindest um den Aufwertungssatz verteuerte. Das Fremdenverkehrsgewerbe forderte zum Ausgleich eine erhöhte Subventionierung der Auslandswerbung. (Handelsblatt 10.3.61) Der Subventionierungsbestand beschränkte sich auf 5 Millionen DM im Bundeshaushalt. Dem stand gegenüber, dass nicht alle Auslandsreisen billiger wurden, da die Reisebüros z.T. bereits ans Ausland vorausgezahlt hatten. Insgesamt kam es zu einer weiteren Ausweitung der Inlandsreisen, ohne dass die Besuche im Lande sanken – und das nicht nur wegen der Oberammergauer Festspiele, die 1961 stattfanden, und nicht nur wegen des Durchreiseverkehrs zu den Olympischen Spielen in Rom. Es lag daran, dass das Reiseland Deutschland als billig galt.

Auch die Kirchen organisierten zunehmend Urlaubsreisen oder betreuten Urlauber vor Ort mit einem religiösen, „volksmissionarischem“ Angebot. (Die Welt 4.3.61) Die EKD drängte auf derartige Initiativen, um vom Glauben Abgefallene in der günstigeren Atmosphäre des Urlaubsortes zurückgewinnen zu können. Die evangelischen Kirchenleitungen in Baden, im Rheinland und in Baden machten jedoch nicht mit. Seit 1953 hatte bereits die gemeinnützige Gesellschaft für Internationalen Jugendaustausch billige Reisen – in Zusammenarbeit mit Jugend- und Studentenorganisationen - für Jugendliche angeboten, je Jahr für rd. 3000 Personen. (Die Zeit 17.2.61) Die Gesellschaft unterhielt auch eigene Jugendhotels. Getragen wurde das Ganze vom Gedanken internationaler Verständigung. Klage wurde darüber geführt, dass deutsche Teilnehmer zuweilen im Ausland geradezu die Essenvorräte wegessen würden. Dafür hätte – so wurde gemahnt – 15 Jahre nach dem Kriege keiner mehr Verständnis

Internationale Koordination

Auch in der internationalen Abstimmung war es eines der zentralen Themen, die Auslandswerbung zu intensivieren. Dem widmete sich der Arbeitsausschuß für Gemeinschaftswerbung für die Alpenländer, an dem auch Vertreter der Bundesrepublik beteiligt waren. Er hatte eine Geschäftsstelle in Wien, die die Werbemaßnahmen durchführte. Die Werbung (z.B. durch Folders) wurde auf Südamerika ausgedehnt. In Frankfurt/M. gab es eine Generalvertretung der Französischen Eisenbahnen, die sich u.a. zu Beginn der 60er Jahre für eine TEE-Verbindung Paris – Bonn/Köln einsetzte. Die Lufthansa und die Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr (ZfV) eröffneten in immer mehr Hauptstädten Reiseinformationsbüros, Anfang 1960 beispielsweise in Rom.

Die Europäische Fahrplankonferenz agierte unabhängig von ideologischen Differenzen, an ihr nahmen auch Vertreter der DDR teil. Die Bundesregierung schloß Abkommen mit einer Reihe von Ländern, in denen u.a. die Förderung des Fremdenverkehrs und der Tourismus-Infrastruktur, z.B. die Entsendung von Fremdenverkehrs-Experten vorgesehen war. Andererseits errichtete z.B. die Republik Südafrika, die South African Tourist Corporation (SATOUR), Werbe- und Informationsbüros in Deutschland (Frankfurt/Main) und in Europa.

Es gab und gibt eine Internationale Vereinigung wissenschaftlicher Fremdenverkehrsfachleute, eine Arbeitsgemeinschaft der kleinen Reiseländer Europas (Monaco, Liechtenstein, Luxemburg, Andorra usw.), ein Informationsbüro der europäischen Eisenbahnen (CICE). Abkommen über die Einfuhr und den Vertrieb von touristischem Werbematerial wurden vereinbart.

Auf der politischen Ebene entstand um die Jahrzehntwende die Befürchtung, dass der stark wachsende, deutsche Auslandstourismus zu einer Passivierung der Handelsbilanz führen könne. Der stellv. Vorsitzende des Haushaltsausschusses des Bundestages, Vogel, brachte das in seiner Rede zum Haushalt des Jahres 1960 im Bundestag zum Ausdruck: Zunächst wies er darauf hin, dass bei einer aktiven Handelsbilanz die Kapitalbildung passiv sei. „Aber insgesamt werden wir uns in den kommenden Jahren vielleicht doch einmal überlegen müssen, ob die Auslandsreisen, die das deutsche Volk sich jetzt angewöhnt hat, noch weiter in dem gleichen Umfang gesteigert werden können, wie das bis jetzt der Fall war. Auch hier sehe ich eine bestimmte Grenze kommen, die einfach durch unsere Handels- und Kapitalbilanz gezogen wird.“ (Bundestag, 10.12.59). Hiergegen wandten sich die Verkehrsverbände: „Wenn eine passive Reiseverkehrsbilanz bedenklich erscheint, so sollte dies nicht durch Drosselung der Auslandsreisen sondern durch Förderung des Auslandsbesuchs zu ändern versucht werden.“ (FV 60/2: 4) Außerdem wurde auf die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die Völkerverständigung hingewiesen. Auch folge der Handel dem Tourismus, womit auf die allgemeine außenwirtschaftliche Relevanz aufmerksam gemacht wurde. Daher sei die Förderung des Fremdenverkehrs und die Werbung für ihn eine öffentliche Aufgabe. Aus diesen Gründen wurden auch die französischen, italienischen und niederländischen Devisenbeschränkungen im Reiseverkehr beklagt. Fremdenverkehrspolitik sollte im Rahmen der EWG auf deren Abbau drängen. Ohnehin erhofft man sich vom europäischen Integrationsprozeß und dem von ihm bewirkten Abbau von zwischenstaatlichen Wirtschaftskontrollen einen Aufschwung des internationalen Tourismus.

Kommunale Fremdenverkehrspolitik - allgemein

1960 wurde z.B. in München ein Städtisches Verkehrsamt gegründet, da der bisherige Verkehrsverein die Fülle an Arbeiten nicht mehr bewältigen konnte. Der Verkehrsverein sollte aber weiterhin – unter Teilnahme der in ihm organisierten Verbände – die allgemeinen Richtlinien für die Fremdenverkehrspolitik in der bayrischen Landeshauptstadt vorgeben. (FV 1/60: 33) Die Stadt Münster verteilte an Touristen Faltblätter, in denen auf Parkmöglichkeiten hingewiesen wurde. Köln erstellte Veranstaltungskalender. In Hannover wurde die Zimmervermittlung ausgebaut („Drive-in-Zimmervermittlung“). In Bayern wurden neue Kurorte geschaffen, in Hessen die Staatsbäder ausgebaut. In der Kommunalfachschule in Soest wurden Fremdenverkehrskurse eingerichtet. Ein Bestreben der Verbände war es, die besonderen Leistungen der Bäder- und Kurgemeinden im kommunalen Finanzausgleich zu berücksichtigen. Das gelang in Rheinland-Pfalz 1960. (FV 60/2: 26)

In den strukturschwachen Gemeinden wurde der Tourismus zunehmend als Entwicklungsfaktor bewusst. Die Tagungshotels von Kur- und sonstigen Städten waren bemüht, die Konkurrenz um Interessenten zu verringern. Es wurde daher 1960 eine „Arbeitsgemeinschaft westdeutscher Tagungsorte“ geschaffen. Auch sollten kommunale Zuschüsse an diese Interessenten unterbunden werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Werbung mit Dias und Fotos und in Kinos wurde intensiviert.

Erheblichen Streit verursachten immer wieder die (z.T. kommunalen) Bagatellesteuern, z.B. die Getränkesteuer, die Touristik verwies auf deren hemmende Wirkung auf das Geschäft; die Gemeinden hielten sie für unabdingbar, um die touristische Infrastruktur aufrechtzuerhalten, bzw. überhaupt erst zu schaffen.

Die Gemeinschaft für Sozialtouristik und Reisesparen (GESOREI) arbeitete eng mit den Sparkassen, Volksbanken und Kommunen zusammen. Die Banken sprachen vom Reisesparen und stellten Reisesparverrechnungsscheine aus, die stark im Wert gestiegen waren. Auch die 1910 von Joseph Baum gegründete Kaufmanns-Erholungsheim-Bewegung gehörte zum Sozialtourismus, der auch gesundheitspolitisch motiviert war, ähnlich wie die Müttergenesungs-Werke. Gedanke und Idee des Sozialtourismus verloren an Bedeutung, seitdem ab den 60er Jahren die Einkommen anstiegen, die Arbeitslosigkeit fast auf Null sank und der bezahlte Urlaub zur Selbstverständlichkeit wurde: Tourismus wurde zunehmend demokratisiert. Das galt erst recht für die rapide wachsende Zahl von Auslandstouristen, vor allem aus den USA.

Gesetzgebungen

Das neue Ladenschlussgesetz von 1957 brachte aus der Sicht der Tourismus-Verbände Nachteile. Zwar gab es die Möglichkeit von begrenzten Sonderregelungen für Bahnhöfe, Flughäfen, Tankstellen sowie Kur- und Erholungsorte, aber die Kurorte usw. durften nur an 16 Sonn- und Feiertagen für einige Waren die Geschäfte öffnen. (vgl. FV 1957/1: 8f.) Immerhin beschloß der kommunalpolitische Ausschuß des Bundestages, dass Personenbeförderungsgesetz zu ändern. Im Personenverkehr sollte die Bundespost keine Vorrangstellung mehr genießen. Der Gelegenheitsverkehr sollte vorrangig den privaten Verkehrsbetrieben überlassen werden. Die Benzin-Rationierung während der Suezkrise 1956 – als der Suez-Kanal gesperrt wurde – machte den Akteuren schlagartig bewusst, wie stark gerade ihre Branche von Auto und Bus abhängig ist.

In den Ende der 60er Jahren gegründeten Fachhochschulen wurden auch Professuren zum Fremdenverkehr eingerichtet, nachdem dies die Verbände lange gefordert hatten. Es wurden weitere Naturparks geschaffen. Reiseführer

werden systematisch ausgebildet. Das Reiseverkehrs-Gewerbe hatte einige Mühen, sich auf die neue Form des Auto-Tourismus einzustellen. Die Zusammenarbeit mit Automobil-Clubs wurde deshalb angebahnt.

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre waren Diskussionsgegenstand die Reisebüro-Erlasse einiger Länderregierungen gemäß § 13 des Auswanderungsgesetzes von 1937 (RGBl. I: 31), der eine Zuverlässigkeit des Agenten, d.h. hier: des Reisebürovertreibers (und deren Prüfung) und die Feststellung der Bedürftigkeit, d.h. der Feststellung eines wirtschaftlichen Bedarfs für den jeweiligen Antrag auf Ausübung der Agententätigkeit voraussetzt. In die Beratungen um das Personenbeförderungsgesetz 1957 griff der Deutsche Reisebüroverband mit Vorschlägen zur Regelung des ihn besonders interessierenden Gelegenheitsverkehrs ein, die auf eine enge Kooperation von Reisebüros und Beförderungsunternehmen abzielt. An den Berufsschulen konnten jedoch noch nicht eigene Fachklassen für Reisebürolehrlinge eingerichtet werden – mangels Nachfrage, so dass die Ausbildung vermehrt im Betrieb stattfand. Für die allgemeinen kaufmännischen Tätigkeiten konnten andere Klassen besucht werden.

Anfang 1960 beschloß der Bundestag das Gesetz über die Durchführung laufender Statistiken im Handel sowie über den Fremdenverkehr in Beherbergungsstätten (HaFreStatG) und novellierte damit die bisherigen Verordnungen. Schon 1957 war in der Zeitschrift „Der Fremdenverkehr“ eine internationale Vereinheitlichung der Statistik gefordert worden. (FV 57/1: 2ff.) Die Statistik sollte nun monatlich und jährlich veröffentlicht werden und die Zahl der Fremdenmeldungen und –übernachtungen, bei Fremden mit Wohnsitz im Ausland außerdem das Herkunftsland des Fremden erfassen. Auskunftspflichtig sind die Inhaber oder Leiter der Betriebe des Beherbergungsgewerbes. Nach dem neuen Gesetz wurde die Zahl der berichtspflichtigen Gemeinden auf 3000 beschränkt. Bei den Erhebungen war der Arbeitskreis „Fremdenverkehrsstatistik“ beim Statistischen Bundesamt

beratend tätig, dem Arbeitskreis gehörten auch Verbände an. Der Arbeitskreis hatte sich gegen eine Beschränkung der statistischen Erhebungen ausgesprochen, da er weiterhin die Entwicklungen auch in kleineren Orten verfolgen wollte. Zur gleichen Zeit wurden in einigen Bundesländern die Meldegesetze geändert, u.a. wurde die Passmeldepflicht der Gaststätteninhaber abgeschafft.

Selbstverständnis

In seiner Grundsatzrede vom 22.5.1957 auf dem Jahrestagung des BDV entwickelte der Hauptgeschäftsführer Thömmes unter der Überschrift: „Vom Sinn des Fremdenverkehrs“ quasi eine Verbandsideologie für die 3500 angeschlossenen Fremdenverkehrsvereine, die mit folgenden Stichworten kurz wiedergegeben werden soll:

- „Der Fremdenverkehr ist eine Großmacht der Wirtschaft! ...
- (Er ist) der Treuhänder des reisenden Publikums. ... Das Fremdenverkehrsgewerbe, die dem Fremdenverkehr dienende Industrie und die Fremdenverkehrswirtschaft haben ihre eigenen Interessenvertretungen. Wir aber fühlen uns als Treuhänder des ... Publikums. ... Das ist unsere Mission. ...
- Unsere Aufgaben sind ausschließlich und unmittelbar gemeinnützig. ...
- Im Mittelpunkt: der Mensch ...

Fremdenverkehr geht alle an! ... Denn erst in der Stille finden wir über das Naturerlebnis wieder zu uns selbst zurück. In Millionen von Faltblättern fordert 'Schlaumeier' die gehetzten Menschen unseres Zeitalters der Technik auf, wenigstens im Urlaub nicht zu rasen, sondern echte Erholung zu suchen.

...

- So sehen wir unsere Aufgabe und die Möglichkeiten, ihr zu dienen. Sie auszuschöpfen zum Wohle der Menschheit bis zur endlichen Erfüllung, wird unser fortgesetztes Bemühen sein.“ (FV 57/9,10: 6 f.)

Tourismuspolitik in Siegen in den 1950er und 60ern

Vorgeschichte

Im „Intelligenzblatt für die Kreise Siegen, Wittgenstein und Altenkirchen“ (Nr. 54/1862) wurde schon 1862 ein Verschönerungsverein für das Siegerland gefordert. Wie auch ansonsten wurde dann auch in Siegen mit Entstehen des Deutschen Reiches am 30. Juni 1871 der erste Verkehrsverein zur Förderung des Fremdenverkehrs in dieser Region gegründet – und zwar wie allgemein üblich auf privater Grundlage. 1876 erhielt er lediglich einen Zuschuß der Stadt in Höhe von 300 Mark je Jahr gewährt. Seit 1876 hatte er neben der Werbung für den Fremdenverkehr in die Region auch die Aufgaben, Wege instand zu setzen und die Terminpläne der Bahn zu koordinieren. (StA VV 125/1950-55)

1892 gründete Dr. Hellmann in Siegen ein Kneipp-Kurbad (Victoria-Bad), das aber im 1. Weltkrieg wieder eingestellt werden musste.

1907 wurde er auch auf Kreisebene tätig. Im Ersten Weltkrieg stellt der Verein seine Tätigkeit ein, wurde aber schon wieder 1921 – in der Zeit einer nur inflationsbedingten wirtschaftlichen Scheinblüte in Deutschland – neu gegründet. (Mitten im Weltkrieg war 1915 das Mitteleuropäische Reisebüro <MER> gegründet worden.)

In den 30er Jahren war neben dem Verkehrsverein auch der Verein für Heimatkunde und Heimatschutz im Siegerland tourismuspolitisch aktiv (Schr. v. 12.3.36, StA 123), insbesondere hinsichtlich einer Werbung um Touristen in Holland, zu dem das Siegerland traditionell enge Beziehungen hat. Das niederländische Königshaus der Oranier stammt aus der Region. Unterstützt wurde er dabei vom Landesfremdenverkehrsverband Westfalen e.V., von der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr GmbH und vom öffentlich-rechtlichen Reichsfremdenverkehrsverband. Organisatorisches Zentrum dieser Aktivitäten war das MER-Reisebüro (Mitteleuropäische Reisebüro) – ein staatsnahes, aber privatwirtschaftliches Unternehmen, das eng mit der

Reichsbahn zusammenarbeitete. Auch über den Reichssender Köln wurde geworben. Die Vereine setzten sich zudem intensiv dafür ein, die Häuser Siegens zu sanieren oder zu restaurieren sowie Brunnen zu bauen. Werbeschriften und –filme wurden hergestellt, u.a. „De nassauische Landen het Stamland van het Huis Oranje Nassau“.

50er und 60er Jahre

Im Krieg war der Verein nicht tätig. Nach 1945 arbeitete zunächst nur die Abteilung Reisebüro provisorisch. Der Verkehrsverein (VV) wurde 1951 wieder unter dem „Patronat“ und Vorsitz des Siegener Oberbürgermeisters Bach eingerichtet, 1955 kam es zu einer Bürogemeinschaft des Verkehrsvereins, des Verkehrsverbandes und des Deutschen Reisebüros. Geschäftsführer wurde – zunächst ehrenamtlich - der freidemokratische Stadtverordnete Schommer. (125/23) Vier Abteilungen hatte der VV seit 1952: 1. Luft und Schiff; 2. Amtliche Fahrweise; 3. Touristik; 4. Auskünfte. Es wurden (meist Geschäftsführungs- bzw. Agenten-)Verträge mit der IATA, Reedereien, Reiseorganisationen usw. abgeschlossen. Viel Zeit nahmen in den 50er Jahren Probleme mit der Devisenbewirtschaftung ein. Der Verkehrsverein vertrat auch wieder das Deutsche Reisebüro GmbH (DER), er war deren offizieller Vertreter in Siegen. (Im Rahmen der kommunalen Neugliederung 1976 und der Schaffung der – allerdings kreisangehörigen – Großstadt Siegen <aus Siegen, Hüttental und Eiserfeld> wurden auch die Verkehrsvereine von Siegen und Hüttental 1977 zusammengelegt.)

1955 kam es zu einer Streitigkeit zwischen VV und der Siegener Zeitung: Man betrachtete die Reisevermittlung durch die Zeitung als Konkurrenz, die dann auch von der Redaktion eingestellt wurde. (StA VV 12/125, Vorstand 27.10.55) Im gleichen Jahr fanden auch Verhandlungen mit der Berufsschule Siegen statt,

wie und ab wann man Fremdenverkehrslehrlinge ausbilden könne. (ebd.) Man klagte über einen Mangel an qualifiziertem Personal.

Probleme der Finanzierung des VV – bisher über eine Umlage der Beherbergungsbetriebe vor Ort – wurden durch einen Appell an diese Betriebe (auch die des Handwerks), mehr zu zahlen, zu lösen versucht. Es wurde auch erwogen, die Bundesbahn heranzuziehen. Das Problem der Finanzierung blieb aber ein Problem, was nicht daran hinderte, Anfang Januar 1957 (10.1.57) ein großzügiges Darlehen für die Schlossspiele zu vergeben. (VV 125/25) 1954 hatte der VV erstmals einen Gewinn von 1638 DM erwirtschaftet, bei einem Umsatz von fast 37000 DM. (Bilanz vom 31.12.54, 125/25) 1953 hatte der VV noch ein Darlehen der Stadt Siegen erhalten. (Schreiben 1.12.53, 125/26)

Eine immer wieder diskutierte Frage der Vorstands-Sitzungen des VV war die der Organisationsstruktur. Es waren ja im Verein städtische und privatwirtschaftliche Geschäfte vermengt: einerseits die normale Reisevermittlung über das Reisebüro, andererseits die Werbung für die Stadt Siegen. Steuerrechtlich drohte deshalb stets der Verlust der Gemeinnützigkeit. Der Deutsche Reisebüro-Verband riet seit längerem zu einer Trennung, zumal wegen der haftungsrechtlichen Folgen einer Nicht-Trennung infolge z.B. einer falschen Auskunft. Der Siegener Oberbürgermeister und der Stadtdirektor, die – neben Vertretern der umliegenden Gemeinden - auch im Vorstand saßen, sprachen sich am 19.9.1956 für eine Abtrennung des Reisebüros aus. Der Geschäftsführer des Vereins, der überaus agile Schommer, der den Verein in den 60er Jahren prägte, war auf jeden Fall gegen eine GmbH mit 100%igem Eigentum der Stadt. Erwogen wurde auch ein Leistungsvertrag zwischen VV und dem dann privatisierten Reisebüro bei gemeinsamer Nutzung der Räumlichkeiten und bei einer Garantie, dass das Reisebüro das Personal übernimmt. Für diese rechtliche Trennung bei weiterhin fortgeführter tatsächlicher Zusammenarbeit war dann auch Schommer, der den Bestand „seines“ VV so sicherte. Er wollte so auch die

gemeinnützigen VV-Tätigkeiten wie die Heimatpflege oder die Theaterfahrten bewahrt wissen. Bis zum Jahresende, nach der Wahl, sollte eine Klarstellung erfolgen, so kam man überein. Auch sollte eine Lösung nicht erzwungen werden. (125/25) 1957 wurde das Reisebüro rechtlich abgetrennt, blieb aber mit dem VV über das und die Person des Geschäftsführers Schommer und über Personalübernahme-, Miet-, Leistungs- und Geschäftsüberlassungsverträge eng verbunden. Sie waren auch weiterhin in den Räumlichkeiten des VV untergebracht.

Neben der überregionalen Werbung war der Verein natürlich auch im engeren Sinne mit dem Tourismus im Siegerland befaßt: „Warum sollte es so unmöglich sein, dass die Weidenauer das Theater in Siegen besuchen und die Siegener die unterhaltenden Veranstaltungen in der Bismarck-Halle (von Weidenau)“, so Schommer auf der Jahreshauptversammlung des Vereins von 1954/55. (125/23) Ziel sollte ein Zweckverband für Kultur zwischen den Städten sein. Schommer konnte auch stolz auf die steigende Zahl der Übernachtungen in Siegen verweisen: 1953: 19227; 1954: 22904; 1955: 26918 (stets nur Sommerhalbjahr); 1953/54: 19873; 1954/55: 24797 (je nur Winterhalbjahr). Weiterhin wurde über die vertragliche Kooperation mit der Deutschen Bundesbahn, den Fluggesellschaften und der DER-Direktion sowie über die Arbeit der zahlreichen, VV-internen Ausschüsse berichtet (u.a. Ausschüsse für Heimatpflege, für Werbender Einzelhandel, für Stadtwerbung).

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurde insbesondere die provisorische Satzung in eine endgültige umgewandelt.

1955 war der Umsatz des VV allein bei der Schienenbeförderung des VV auf 439000 DM gestiegen. (Vorstand 8.11.55 125/26) Die Abteilung Touristik erwies sich als die lukrativste inkl. Luftfahrt. Hier stieg die Zahl der vermittelten Personen um 47%. Umgekehrt war der Tourismus nach Siegen notorisch

geringfügig – die Stadt galt trotz der schönen Landschaft als eher industriell-proletarisch geprägt – mit wenigen Kultureinrichtungen. Z.B. fehlte ein Theater. Dazu kam die schlechte Verkehrsanbindung sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Die Hauptachse in Nordrhein-Westfalen ist die Rhein-Ruhr-Achse. Die seit 1955 angebotenen Kaffeefahrten der Siegener Kreisbahn, ein Verschönerungswettbewerb und die angestrebte Intensivierung des Tagungstourismus konnten das in keiner Weise ausgleichen. Einen aussichtreichen Weg bot jedoch der bundesweite Einbezug von Journalisten in das Stadtmarketing. (125/23) Auch evt. die regionale Fahrplankoordination aller Verkehrsträger über den Verkehrsverein, insbesondere zusammen mit den Bundesbahndirektionen.

Die umfangreichen, vor allem von Schommer vorangetriebenen Aktivitäten in der ersten Hälfte der 60er Jahre waren (StA VV 91/03):

- Verleihung des Rubenspreises
- Errichtung von Denkmälern
- Ausbau der Hotelvermittlung
- Stadtrundfahrten
- Kongressberatung
- Zimmervermittlung
- Zeitschrift „Siegerländer Monatsspiegel“
- Prospekte
- Einwerbung von Zuschüssen
- Teilnahme und Organisation der Westfälischen Fremdenverkehrstage (StA VV 91/03)
- Betreuung der belgischen Reisegruppen (wegen der belgischen Soldaten in Siegen)
- Verlängerung der Polizeistunde, damit mehr Nachtleben in Siegen entsteht (StA VV Mappe 2)

- Regelmäßige Besprechungen mit der Presse

1960 orientierte man die Touristen-Werbung auf das Ziel, Siegen und das Siegerland als einen Ort darzustellen, an dem die Gesundheit und die Arbeitskraft während des Urlaubs gefördert werden kann. (StA VV 125/23) Als Zielgruppe wurde dann spezifisch die Familie ausgewählt. In der Zeit vom 1.4. bis 30.9.1961 stieg die Zahl der Übernachtungen bundesweit um 7%, im Siegerland immerhin um 15% (allerdings z.T. bedingt durch Änderungen der Statistik). (StA VV Mappe 1, Vorlage v. 17.1.62) Aber mit der Kur-Tradition des Wittgensteiner Landes nördlich des Siegerlandes konnte Siegen nicht mithalten. Selbst die Lastkraftwagenfahrer fuhren an Siegen vorbei (Westfälische Rundschau 29.9.62), zumal angesichts der Krise des Erzbergbaus im Siegerland. Daher auch konzentrierte man sich immer mehr auf (meist deutsche) Kurz- und Wochenendurlauber, auch wenn man sich zuweilen noch der Illusion hingab, der begrenzte Zulauf liege an der begrenzten Bettenkapazität in Siegen. (Westfalen Post 9.2.67) Die Auslastungsquote der Hotels lag bei durchschnittlich rd. 65%. Einziger Lichtblick war die neue Siegerland-Halle als Kongressveranstaltungsort.

Ende der 60er Jahre wirkte man mit am Ausbau der Parkkapazitäten im Zentrum von Siegen, u.a. dem Bau eines privaten Parkhauses, dass einen Teil seiner Mieteinnahmen an die Stadt abgeben musste. (Siegener Zeitung 11.6.69) Siegen sollte ein Einkaufsstadt für die Region werden. (StA VV 125/24) Hierüber kam es aber zu Kompetenzstreitigkeiten mit der städtischen und Kreis-Wirtschaftsförderung, aber das Problem war generell: Tourismus ist immer auch ein Faktor der Wirtschaftsförderung.

Was aber trotz aller energischen Bemühungen in den 60er Jahren nicht erreicht werden konnte, war ein breit rentables Hotel- und Gaststättengewerbe in Siegen. (Westf. Rundschau 12.6.69) Allgemein war der deutsche Inlandsmarkt mit

seinen rückläufigen Zahlen für das Gewerbe ein Problem, denn der Auslandstourismus florierte. Und das lag nicht nur am (angeblich) mangelnden Komfort oder wenig entwickelten Inlandsflugverkehr, wie Experten behaupteten. (Die Welt 18.5.69) (1969 wurde immerhin die Firma Flugdienst Siegerland GmbH gegründet.) Schommer wollte die Schwierigkeiten mit einem Kreisentwicklungsplan für das Fremdgewerbe angehen, mit Angaben zu Orten und Ortsteilen, die besonders zu fördern seien. (Westf. Rundschau 19.4.69) Vor allem müssten aber auch die Einrichtungen allein vom Äußeren her modernisiert werden. Und weiter: „Längst nicht alle Gastronomiebetriebe arbeiten rentabel, auch die soziale Stellung des Gastronomen lässt noch sehr zu wünschen übrig. Leider hat niemand von uns die Zeit, sich im Bundes- oder Landtag politisch zu engagieren.“ (Siegener Zeitung 28.3.69) In der kleinen Rezession von 1967 ging der Auslastungsgrad der Beherbergungskapazität in Siegen um 2% zurück. Das Hotelgewerbe ist sehr konjunkturrempfindlich.

Ein bedeutsamer Einschnitt in der Tourismuspolitik Siegens war der Rücktritt des VV-Geschäftsführers Schommer aus gesundheitlichen Gründen. (Er starb kurz darauf.) Die Siegener Zeitung vom 5.3.1969 würdigte seine Leistungen ausführlich, nicht nur die oben geschilderten, sondern auch seine kulturpolitischen wie die Schlossspiele (1950 – 1966) und die Lotterie für Kultur. Der VV verlor damit seine treibende Kraft. Er wurde 1978 aufgelöst, schon vorher, 1971, waren dessen Aufgaben in das Verwaltungsgefüge der Stadtverwaltung Siegen (Verkehrsamt) zurückgeführt worden, der Geschäftsführungsvertrag von 1957 war ebenfalls 1971 beendet worden. (VV-Vorstand 22.2.72, 125/1-9)

Quellen:

Stadtarchiv (StA Siegen), VV (Unterlagen des Verkehrsvereins), 1. Zahl = Nr. der Mappe 2. Zahl = Jahr(e), Schr. = Schreiben

Zeitungen

Siegener Zeitung

Westfalenpost

Westfälische Rundschau

Zeitschriften

Fremdenverkehr (FV)

DER-Reisedienst

Sekundärliteratur

70 Jahre Deutsches Reisebüro, Frankfurt/M. 1987

Abkürzungen

FV Fremdenverkehr (Zeitschrift)

DER Deutsches Reisebüro

Schr. Schreiben

StA Stadtarchiv Siegen

VV Verkehrsverein Siegen