

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Halo Saibold, Gila Altmann (Aurich),
Michaele Hustedt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/9104 —

Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich Umweltschutz und Tourismus

Am 23. Mai 1996 hat der Deutsche Bundestag die Beschußempfehlung des Ausschusses für Fremdenverkehr und Tourismus zum Thema Umweltschutz und Tourismus (Drucksache 13/4217) angenommen. Der Beschußempfehlung hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN damals mit der Ankündigung zugestimmt, verstärkt auf die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen zu drängen.

Ein dreiviertel Jahr vor dem Ende der Legislaturperiode fragen wir deshalb die Bundesregierung nach ihren bisherigen Aktivitäten.

Koordination der Maßnahmen und Bericht der Bundesregierung

1. Inwiefern ist die Bundesregierung der Aufforderung des Deutschen Bundestages nachgekommen, in interministerieller Kooperation ein Konzept für umwelt- und sozialverträgliche Tourismuspolitik zu erarbeiten und dafür eine interministerielle Koordinierungstelle einzurichten?

Die Bundesregierung hat die Beschußempfehlung des Ausschusses für Fremdenverkehr und Tourismus zum Anlaß genommen, ihre Initiativen und Maßnahmen für eine nachhaltige, ökologisch und sozial verträgliche Entwicklung des Tourismus auf allen Handlungsebenen weiter zu verstärken.

Die „Erhaltung von Umwelt, Natur und Landschaft als Grundlage des Tourismus“ ist bereits seit 1994 Bestandteil des Zielkataloges der Tourismuspolitik der Bundesregierung. Die notwendigen Abstimmungsprozesse werden durch die Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesregierung gesichert. Zudem besteht eine

enge projektbezogene Zusammenarbeit. Eine zusätzliche Koordinierungsstelle würde nur den bürokratischen Aufwand erhöhen und ist aus Sicht der Bundesregierung nicht notwendig.

2. Wann wird die Bundesregierung den Bericht für die 13. Wahlperiode über Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich „Umweltschutz und Tourismus“ vorlegen?

Im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesamtes für Naturschutz wird von der Arbeitsgemeinschaft BTE-Tourismusmanagement und Regionalentwicklung, Berlin, dem Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr e. V. an der Universität München (DWIF) und unter Mitarbeit von Ecotrans e. V., Saarbrücken, ein „Bericht über den Einfluß des Tourismus auf Natur und Umwelt, sowie Maßnahmen und Handlungsbedarf zur Förderung einer verträglichen Entwicklung“ erstellt. Der Bericht, der Daten und Fakten zum Thema „Umweltschutz und Tourismus“ erstmals auf wissenschaftlicher Grundlage umfassend darstellen wird, soll im 1. Quartal 1998 vorliegen.

Umweltprobleme des touristischen Verkehrs

3. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, um die negativen Umweltauswirkungen des rasch wachsenden Flugverkehrs zu vermindern (CO₂- und Schadstoffemissionen, Fluglärm)?

Eine Verminderung der vom wachsenden Luftverkehr ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen muß vorrangig durch eine Minderung der Emissionen an der Quelle erfolgen. Die Bundesregierung hat daher 1994 ein koordiniertes Luftfahrtforschungs- und -technologieprogramm für die Jahre 1995 bis 1998 beschlossen. Sein Gesamtvolumen beläuft sich auf 1,2 Mrd. DM, das zu gleichen Teilen vom Bund und der Luftfahrtindustrie finanziert wird. Etwa die Hälfte dieser 1,2 Mrd. DM wird für Maßnahmen zur umweltverträglichen Gestaltung künftiger Luftfahrzeuge eingesetzt.

Eine Reduzierung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs ist direkt mit der Senkung des Kraftstoffverbrauchs gekoppelt. Hierzu konnten in den vergangenen Jahren bei den Triebwerken erhebliche Verbesserungen erzielt werden. So haben moderne Triebwerke einen um 40 % geringeren Verbrauch als Triebwerke der ersten Generation, die vor etwa 30 Jahren in den Verkehr gekommen sind.

Im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisationen (ICAO) wurde im Dezember 1991 beschlossen, den Grenzwert für Stickoxide von Strahlantrieben für neue in den Verkehr kommende Flugzeuge ab 1996 und für alle in Produktion befindlichen Flugzeuge ab 1998 um 20 % zu senken. Weitere Schritte sind bei der ICAO geplant. Die EU-Kommission ist ebenfalls bestrebt, durch eine Richtlinie eine weitere Verschärfung der NO_x-Grenzwerte vorzunehmen.

Die Bundesregierung tritt auf internationaler und auf EU-Ebene auch für die Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung ein. Seit 1990 werden in der EU Verkehrsflugzeuge nur noch zugelassen, wenn sie die Lärmgrenzwerte der ICAO (nach Kapitel 3, Annex 16, Vol. 1 „Aircraft Noise“) einhalten. Die lauten Kapitel-2-Flugzeuge werden aufgrund internationaler Vereinbarungen (ICAO, ECAC, EU) seit dem 1. April 1995 schrittweise bis zum Jahr 2002 EU-weit aus dem Verkehr genommen. Weitere Maßnahmen zur Absenkung der Lärmemissionen wird das neue Verbundprojekt „Fluglärminderung“ aufzeigen, für das im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms der Bundesregierung 30 Mio. DM bis 1998 bereitgestellt werden.

Die technologische Umsetzung der Forschungsergebnisse soll zu einer Entkopplung der Zunahme des Luftverkehrs von seinen Umweltauswirkungen beitragen.

Die Bundesregierung hat darüber hinaus am 17. September 1997 ihr Konzept „Luftverkehr und Umwelt“ beschlossen, in dem die weiteren Ziele und Maßnahmen für einen umweltverträglichen Luftverkehr dargestellt sind.

4. Welche konkreten Anstrengungen hat die Bundesregierung zum „Abbau der europaweiten Steuerbefreiung für Flugbenzin mit dem Ziel weltweiter Umsetzung“ (s. Drucksache 13/4217) unternommen?
Welche europäischen Länder unterstützen das Ziel einer europaweiten Kerosinbesteuerung?
Für wie realistisch hält die Bundesregierung die Umsetzung dieses Ziels?

Mineralöl wird nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 des Mineralölsteuergesetzes als Luftfahrtbetriebstoff von Luftfahrtunternehmen für die gewerbliche Beförderung von Personen oder Sachen unversteuert verwendet. Diese Regelung beruht auf der Umsetzung des Artikels 8 Abs. 1, Buchstabe b der EG-Richtlinie 92/81/EWG in nationales Recht, der diese Steuerbefreiung für die EU obligatorisch vorschreibt.

Mit Kabinettsbeschuß vom 10. Juli 1991 hat die Bundesregierung eine Initiative für einen EU-weiten Abbau der Mineralölsteuerbefreiung für die gewerbliche Luftfahrt beschlossen. Sie hat diese Initiative mit Kabinettsbeschuß vom 29. September 1994 bekräftigt. Sie knüpft dies allerdings aus wettbewerbspolitischen Gründen an die Voraussetzung, daß dieser Abbau auch EU-weit erfolgt, und strebt hierzu eine einheitliche Lösung für die EU an. Die Bundesregierung hat sich bereits bei den Beratungen über die Harmonisierung der Struktur der Verbrauchssteuern auf Mineralöle in der EU dafür eingesetzt. Eine Zustimmung der anderen EU-Mitgliedstaaten hierzu konnte allerdings nicht erreicht werden.

Die Bundesregierung hat sich auch international dafür eingesetzt, eine breitere Basis für die umweltpolitisch gebotene Besteuerung des Flugtreibstoffes zu erreichen. So haben sich auf Initiative des Bundesministeriums die europäischen Minister auf der Ministerkonferenz „Umwelt für Europa“ in Sofia im Oktober 1995 mit Be-

schluß für die Einführung einer Kerosinsteuer auf internationaler Ebene ausgesprochen und dies in ihr Umweltprogramm für Europa aufgenommen.

Auf Initiative der Bundesregierung soll die Steuerbefreiung für Flugtreibstoff gemäß Artikel 8 Abs. 7 der EU-Richtlinie 92/81/EWG bis zum 31. Dezember 1997 überprüft werden. Die Bundesregierung wird bei dieser Überprüfung erneut darauf drängen, die Steuerbefreiung für die gewerbliche Luftfahrt international abzuschaffen. Dabei ist zu beachten, daß im internationalen Luftverkehr bi- und multilaterale Abkommen zu berücksichtigen sind, die nicht einseitig geändert, sondern nur neu verhandelt oder gekündigt werden können.

Bei Gesprächen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages (28./29. Oktober 1997) in Brüssel äußerte EU-Kommissar Neil Kinnock sich eher skeptisch zur Forderung nach Einführung einer Kerosinsteuer. Abzuwarten seien die Ergebnisse einer Kommissionsstudie zu möglichen Konsequenzen einer Besteuerung für die Wettbewerbssituation der EU-Fluggesellschaften und im Hinblick auf die Umweltauswirkungen. Als Teilschritt schlug die Kommission die fakultative Besteuerung in den Mitgliedstaaten vor. Widerstände hierzu sind jedoch von mehreren EU-Mitgliedstaaten zu erwarten.

5. Welche konkreten Maßnahmen, über Appelle hinaus, hat die Bundesregierung ergriffen, um den Urlaubs- und Freizeitverkehr in Deutschland vom PKW auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad) zu verlagern?

Die Verwirklichung einer umweltschonenden Mobilität, auch im Bereich des Urlaubs- und Freizeitverkehrs, ist ein vorrangiges Handlungsziel der Bundesregierung. Schwerpunkte sind die Bereitstellung einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur mit Priorität für die umweltverträglicheren Verkehrsträger, der Ausbau und die Modernisierung der Schnittstellen zur besseren Vernetzung, die Förderung von modernen Leit- und Informationssystemen, sowie die Information der Bürger über umweltschonendes Verkehrsverhalten.

Mit der Bahnstrukturreform wurde eine grundlegende Neuordnung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland vollzogen und zugleich eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene erreicht. Strategisches Ziel der Deutschen Bahn AG ist es u.a., den innerdeutschen Flugverkehr weitgehend zu ersetzen und als Zulieferer für Europa- und Interkontinentalflüge zu operieren. Hierzu werden beispielsweise die Flughäfen Stuttgart, Köln/Bonn und Leipzig direkt an das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz angeschlossen; Frankfurt/Main erhält einen neuen ICE-Bahnhof.

Die Verantwortung für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere auch hinsichtlich der touristischen Anforderungen, liegt grundsätzlich bei den Ländern. Der Bund unterstützt die Länder dabei mit Bundesfinanzhilfen

nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. So überläßt der Bund den Ländern für den Ausbau des ÖPNV einen zweckgebundenen Anteil des Mineralölsteueraufkommens in Höhe von über 15 Mrd. DM jährlich. In vielen Regionen hat der ÖPNV bereits erheblich an Attraktivität gewonnen. Günstige Tarifangebote, aber auch andere Maßnahmen, wie die Einrichtung kommunaler Mobilitätszentralen und die Mobilitätsberatung, spielen dabei eine wichtige Rolle.

Seit 1996 tragen die Länder auch die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs. Damit haben sie die Möglichkeit, besser als in der Vergangenheit auf eine optimale Abstimmung aller Verkehrsangebote im ÖPNV Einfluß zu nehmen.

Das Bundesministerium für Verkehr hat das Projekt „Deutschlandweite elektronische Fahrplaninformation – DELFI“ initiiert, an dem Verkehrsunternehmen und -verbünde sowie Systemanbieter für Auskunftstechnologien beteiligt sind. Über ein bundesweites, den gesamten öffentlichen Verkehr umfassendes Auskunftssystem soll der Kunde mit einer durchgängigen Information „von Haustür zu Haustür“ bedient werden. Diese soll die Fernverbindungen der Deutschen Bahn AG ebenso enthalten wie den ÖPNV vor Ort.

Die Bundesregierung will auch das Radfahren noch attraktiver gestalten.

Durch das Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ wurden zwischen 1981 und 1995 rd. 5 350 km Radwege mit Kosten von rd. 1,6 Mrd. DM gebaut, bis zum Jahr 2000 sollen weitere rd. 2 650 km hinzukommen. In den neuen Ländern soll die Länge von 500 km im Jahr 1992 bis zum Jahr 2000 auf rd. 2 000 km anwachsen. Insgesamt werden dann im Jahr 2000 rd. 16 000 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung stehen.

Am 1. September 1997 ist die sogenannte Fahrradnovelle in Kraft getreten, mit der die Bundesregierung das Radfahren insbesondere auch in den Städten stärker fördern will.

6. Welche Bahnstrecken in Tourismusregionen wurden seit 1994 stillgelegt, und für welche Strecken ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Stilllegung oder der Infrastrukturrückbau innerhalb der nächsten zwei Jahre geplant?

Hinsichtlich der Einstellung des Betriebes der Infrastruktur von Eisenbahnstrecken der DB AG wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 der Kleinen Anfrage „Streckenstilllegungen durch die Deutsche Bahn AG“ in der Drucksache 13/2569, die Antwort zu Frage 3 der Kleinen Anfrage „Entwicklung der Eisenbahnverkehrsleistungen und organisatorische Maßnahmen der Deutschen Bahn AG“ in der Drucksache 13/5369 und die Antworten auf die Fragen 1 bis 3 der Kleinen Anfrage „Entwicklung der Eisenbahnverkehrsinfrastruktur“ in der Drucksache 13/8809 verwiesen. Der Bundesregierung ist es nicht möglich, eine Differenzierung der

Angaben nach Tourismusregionen und übrigen Gebieten vorzunehmen, nicht zuletzt wegen der vielfältigen Formen touristischer Aktivitäten (Urlaubs-, Sport-, Städte tourismus usw.). Angaben über die Einstellung des Betriebes von Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Inwiefern hält die Bundesregierung die Forderung, „den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs ... zu unterstützen“ und „möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene“ (s. Drucksache 13/4217) zu verlagern mit der Stilllegung von Nahverkehrsstrecken, insbesondere in touristisch attraktiven Regionen in den neuen Bundesländern, für vereinbar, und welche Möglichkeiten sieht sie insoweit, der Forderung nachzukommen?

Im Zuge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) der Eisenbahnen des Bundes haben die Länder die Möglichkeit erhalten, Vereinbarungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Verkehrsbedienung zu treffen und dabei auch die Belange des Fremdenverkehrs und Tourismus zu berücksichtigen. Bei den Strecken der DB AG, deren Infrastrukturbetrieb eingestellt wurde, war auch der SPPV bereits eingestellt worden. Auswirkungen auf touristische Verkehre bestehen daher nicht.

8. Wurden von der Bundesregierung Pilotprojekte für verkehrsberuhigte bzw. verkehrs freie Kur- und Ferienorte unterstützt, und wenn ja, welche?

Im Rahmen des Forschungsschwerpunktes „Lärmschutz in Kur- und Erholungsorten“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) wurden zwischen 1985 und 1993 in Bad Waldsee, Bad Pyrmont und Bad Wörishofen beispielhafte Konzepte zur Verminderung der Verkehrsprobleme und der Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr entwickelt. In zwölf sog. Begleitgemeinden (Westerland, St. Peter-Ording, Bad Oeynhausen, Bad Müstereifel, Bad Orb, Bad Kissingen, Baden-Baden, Bodenmais, Bad Dürrheim, Badenweiler, Bad Reichenhall, Fischen im Allgäu) wurden ergänzend Einzelfragen von exemplarischer Bedeutung untersucht. Die Maßnahmen im Verkehrssektor betrafen die Erarbeitung von Gesamtkonzepten zur Verkehrsberuhigung in Kur- und Erholungsorten, die Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sowie des ÖPNV, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die Einführung von Verkehrsbeschränkungen und von Benutzervorteilen für bestimmte Verkehre sowie Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßen. Die Ergebnisse dieser Modellvorhaben sind in einer Maßnahmen dokumentation und in dem vom Umweltbundesamt herausgegebenen Informationsdienst „Lärmschutz in Kur- und Erholungsorten“ zusammengefaßt.

In einem weiteren Forschungsprogramm hat das BMU Konzepte zur Verkehrsvermeidung und zur Entwicklung eines umweltschonenden Stadtverkehrs erarbeiten lassen, die auf die spe-

ziellen Belange von Gemeinden in den neuen Bundesländern zu- geschnitten sind.

Auch das Bundesministerium für Verkehr hat zwei derartige Pilotprojekte durch Forschungsvorhaben unterstützt:

- Entwicklung eines umweltgerechten und tourismusfördernden Verkehrskonzeptes für die Insel Usedom in Mecklenburg-Vorpommern (1993),
- Darstellung von Einsatzmöglichkeiten des ÖPNV im Freizeitverkehr aus Ballungsräumen am Beispiel des Landkreises Miesbach (1995).

9. Auf welche Weise hat die Bundesregierung z. B. über ihre Vertreter im Aufsichtsrat auf die Deutsche Bahn AG eingewirkt, um für eine Verbesserung beim Fahrrad- und Gepäcktransport, beim grenzüberschreitenden Kurierdienst, bei der barrierefreien Gestaltung von Bahnhöfen und Waggons, bei der Verkehrsanbindung touristischer Regionen und bei der Fahrpreisgestaltung, insbesondere bei der Übersichtlichkeit und Verlässlichkeit des Tarifsystems, zu sorgen?

Die DB AG hat in den ersten drei Geschäftsjahren seit der Bahnreform die sich aus den verbesserten Rahmenbedingungen ergebenden Chancen genutzt und durch zahlreiche Maßnahmen und Initiativen die ehemaligen Behördenbahnen in ein modernes, leistungsfähiges und kundenfreundliches Dienstleistungsunternehmen umgestaltet.

In diesem Zusammenhang hat die DB AG auch Angebotsverbesserungen durchgeführt, die den Personenverkehr in die Urlaubsregionen attraktiver gestalten. Hierzu gehören u. a.:

- Bedienung aufkommensstarker Urlaubsgebiete mit InterCity- und InterRegio-Direktverbindungen,
- Ausweitung der Möglichkeiten für die Fahrradmitnahme in diesen Zügen,
- marktgerechte Ausgestaltung des Gepäcktransports von Haus zu Haus,
- Zusammenarbeit mit den Urlaubsregionen bei der Organisation des Transfers zwischen Bahnhof und Hotel,
- Sonderangebote für Urlaubsreisende, z. B. das Ferien-Ticket.

Der weitere Ausbau des Bahntourismus ist erklärtes Ziel der DB AG, wobei im Hinblick auf die wirtschaftliche Eigenverantwortlichkeit der Bahn die entsprechende Gestaltung der Angebotspolitik der Entscheidung des Unternehmensvorstandes vorbehalten bleibt.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines umweltverträglichen Busangebotes (Erdgasbusse) im Nationalpark Bayerischer Wald und dessen Vorfeld?

Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung weitere ähnliche Beispiele der Erschließung großeräumiger Schutzgebiete mit umweltverträglichen Busangeboten?

Die Einführung eines umweltverträglichen Busangebotes (Erdgasbusse) im Nationalpark Bayerischer Wald und dessen Vorfeld wird von der Bundesregierung durchweg positiv bewertet. Die Nationalparkverwaltung hat das System zur Verkehrslenkung in langjähriger Erprobungsphase ausgearbeitet. Es findet auch bei den Besuchern großen Anklang.

Erdgasfahrzeuge werden in Serie hergestellt und können aufgrund ihres sehr niedrigen Schadstoffausstoßes zur Emissionsentlastung in Innenstädten und sensiblen Gebieten, wie dem Nationalpark Bayerischer Wald, beitragen.

Auch das Kur- und Erholungsgebiet nordöstlicher Harz (Stadt Bad Harzburg und Landkreis Wernigerode) und die Ostseeinsel Usedom als Tourismusregion beabsichtigen im Rahmen des BMU-Modellvorhabens „Modellhafter Einsatz von Gasfahrzeugen“ umweltverträgliche Verkehrskonzepte unter Einbeziehung von Erdgasfahrzeugen zu realisieren.

Informationen der Bundesregierung für Reisende

11. Welche Maßnahmen der Umweltverbände zur Information der Reisenden über Umweltfragen wurden von der Bundesregierung seit 1994 in welcher Höhe gefördert?

Die Bundesregierung unterstützt Maßnahmen der Umwelt- und Naturschutzverbände, die der Förderung des Umweltbewußtseins und des umweltgerechten Verhaltens dienen, wobei auch der Bereich Freizeit und Tourismus einen Schwerpunkt bildet. Aus dem Einzelplan 16 des BMU wurden u. a. der Allgemeine Deutsche Fahrradclub („Förderung des Fahrradtourismus“), der Deutsche Alpenverein („Informationen für Alpentouristen“), die Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung („Blaue Europa-Flagge“), das Deutsche Jugendherbergswerk („Jugendreisen mit Einsicht“) und der Verkehrsclub Deutschland („Freizeit ohne Auto“) gefördert. Seit 1994 ist insbesondere auf folgende Projekte hinzuweisen:

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: Veranstaltungsreihe „Fahrradtourismus – Urlaub mit Gewinn“, 1997 (Fördersumme: 24 TDM)
- Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung: Kampagne „Blaue Europa-Flagge“ für Strände und Sportboothäfen, 1996 (150 TDM), 1997 (ca. 100 TDM)
- Stattreisen Hannover e. V.: „Reisepavillon – Markplatz für anderes Reisen“, 1995–1997 (ca. 115 TDM)
- Verein „Ökologischer Tourismus in Europa“: Der umweltorientierte Reiseveranstalter, 1996 (ca. 70 TDM).

Jahr	Blaue Europa-Flagge				
	Badestrände		Sportboothäfen		
	in Deutsch-land	in Europa	in Deutsch-land	in Europa	
1995	0	1 157	81	407	
1996	3	1 558	120	475	
1997	16	1 813	122	503	

12. Wann gedenkt die Bundesregierung, der Forderung des Deutschen Bundestages nachzukommen, die Broschüre „Ferienfahrt“ so zu überarbeiten, daß die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zur Anreise und der Verkehrsverbund vor Ort in den Vordergrund gestellt werden?

Die Broschüre „Ferienfahrt“ ist seit dem Haushaltsjahr 1997 eingestellt.

13. In welcher Höhe wurden die beiden Broschüren „In (die) Zukunft reisen?“ des Umweltbundesamtes und „Wieviel Umwelt kostet uns das Reisen?“ des Bundesamtes für Naturschutz bisher aufgelegt, und welcher Anteil der Auflagen wurde bisher verteilt?

Die Broschüre des Umweltbundesamtes „In (die) Zukunft reisen?“ wurde 1997 in einer Auflage von 110 000 Exemplaren hergestellt; davon sind bisher 75 000 Exemplare verteilt worden. Die Broschüre des Bundesamtes für Naturschutz „Wieviel Umwelt kostet uns das Reisen?“ wurde in deutscher und englischer Sprache in einer Höhe von je 1 000 Exemplaren aufgelegt; die Broschüre ist inzwischen vergriffen.

14. Bei welchen Veranstaltungen (z.B. Verbraucher- und Tourismusmessen), und an welche Zielgruppen wurden diese Broschüren verteilt?

Die Broschüre des Umweltbundesamtes wurde auf der Internationalen Tourismusbörse Berlin 1997 (ITB) sowie auf einschlägigen Verbrauchermessen 1997, u. a. in Cuxhaven, Krefeld, Offenburg und Villingen, an Messebesucher sowie interessierte Bürger, Vereine, Studierende und Schulklassen abgegeben.

Die Broschüre des Bundesamtes für Naturschutz wurde auf der ITB 1997 an Fachbesucher abgegeben, sowie auf Anfrage an interessierte Bürger, Verbände, Institutionen und Unternehmen versandt.

15. Wann sind Neuauflagen der Broschüren geplant, und in welcher Auflagenhöhe werden diese erscheinen?

Da die UBA-Broschüre noch in größerer Stückzahl vorliegt, ist bisher keine Neuauflage geplant. Die Broschüre des BfN soll aktualisiert und in 1998 in ausreichender Höhe nachgedruckt werden.

16. Welche weiteren Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Kinospots o. ä.) wurden von der Bundesregierung ergriffen, um die Reisenden über die negativen Auswirkungen des Massentourismus sowie über Alternativen der Reisegestaltung zu informieren?

Die Bundesregierung hat bereits im Jahr 1994 eine Informationskampagne zum Thema „Umweltschutz und Tourismus“ mit den Kooperationspartnern ADAC, Deutsches Jugendherbergswerk und Verband Deutscher Naturparke initiiert. Unter anderem wurde ein Aktionsmobil mit sog. „Umweltbotschaftern“ während der Hauptferienzeit in ausgewählten Ferienorten eingesetzt.

Die Kampagne wurde 1996/97 mit einem Schwerpunkt beim Schutz der Natur und bedrohter Arten verstärkt fortgeführt. Diese Schwerpunktsetzung ist zum einen darin begründet, daß das Bundesamt für Naturschutz eine anhaltende Zunahme der verbotenen Einfuhr geschützter Tier- und Pflanzenarten festgestellt hat, die maßgeblich auch auf die Einfuhr unerlaubter Souvenirs durch Touristen zurückzuführen ist; zum anderen wurden das „Übereinkommen über die biologische Vielfalt“ ratifiziert und das europäische Artenschutzrecht verbessert, so daß eine angemessene Information der Bürger, insbesondere der Touristen, erforderlich geworden ist.

Das BMU hat deshalb im Jahr 1996 die Broschüre „Aktuell: Umweltschutz im Urlaub“ grundlegend überarbeitet und um eine „Fibel zum Artenschutz“ ergänzt. Diese Broschüre wurde in Kooperation mit der Firma TUI zur Hauptreisezeit im Sommer 1996 in einer Auflage von 2,1 Millionen Exemplaren mit den Tickettaschen unmittelbar an die Touristen verteilt.

Im Sommer 1997 wurde die erneut aktualisierte Broschüre in das Bordmagazin der Fluggesellschaft LTU eingeklebt, das in einer Auflage von 450 000 Exemplaren erscheint.

Die Broschüre wird bei Bedarf ständig nachgedruckt. Allein im Zeitraum von Juni 1996 bis Dezember 1997 wurden mehr als 300 000 Exemplare der Broschüre „Umweltschutz im Urlaub“ an interessierte Bürgerinnen und Bürger abgegeben. Darüber hinaus wurde die Broschüre in das Internet-Angebot des BMU eingestellt.

Als ergänzende Maßnahme entwickelten BMU und das Bundesamt für Naturschutz ein Poster „Eindrücke statt Andenken – Wählen Sie Ihre Reiseandenken mit Bedacht“, das in einer Auflage von 150 000 Exemplaren im Januar 1997 zusammen mit der Broschüre „Umweltschutz im Urlaub“ allen dem Deutschen Reisebüro-Verband angeschlossenen Reisebüros zugesandt wurde. Poster und Broschüre sind daraufhin von zahlreichen Reisebüros zur Verteilung vor Ort angefordert worden. Auch den Flughafen-zollämtern in Deutschland wurden Plakat und Broschüre zur Verfügung gestellt. Zudem wurde das Plakat im Sommer 1997 zur Hauptreisezeit für sechs Wochen in den Schaufenstern von 3 000 ausgewählten TUI-Reisebüros ausgestellt.

Ein Video zum Artenschutz wurde im Sommer 1996 allen in Deutschland ansässigen Fluggesellschaften für ihr Bordprogramm angeboten. Mehrere dieser Gesellschaften erklärten sich zur Ausstrahlung bereit und baten außerdem um Übersendung der Broschüre „Umweltschutz im Urlaub“.

Im Jahr 1997 wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Naturschutz und der Lufthansa ein neues Artenschutzvideo entwickelt. Es wird auf allen Fernreiseflügen der Lufthansa gezeigt. Auch für 1998 ist eine Ausstrahlung vorgesehen.

Über umweltorientierte Tourismusangebote und Alternativen der Reisegestaltung hat das Magazin „Wir und unsere Umwelt“ im Rahmen ausführlicher Beiträge zum Thema „Sanfter Tourismus“ informiert. Das Magazin hat eine Auflage von 600 000 Exemplaren; durch die Verteilung an Lesezirkel ist je Ausgabe mit ca. vier Millionen Lesekontakten zu rechnen.

Darüber hinaus wird in der Zeitschrift „UMWELT“, die vorrangig an Fachleute und Multiplikatoren abgegeben wird, ständig über die aktuellen Entwicklungen im Bereich „Umweltschutz und Tourismus“ berichtet. Die Zeitschrift erscheint elf Mal im Jahr in einer Auflage von je 10 000 Exemplaren.

Auch im Rahmen zahlreicher Umweltberatungsprojekte, die in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Organisationen des deutschen Tourismus durchgeführt werden (u. a. mit dem Deutschen Fremdenverkehrsverband, dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband sowie dem Deutschen Reisebüro-Verband) ergeben sich Möglichkeiten einer zielgruppen- und situationsspezifischen Information und Aufklärung für ein umweltbewußtes Verhalten der Touristen, z. B. bei der An- und Abreise, am Ferienort und in der Unterkunft.

17. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß angesichts des geringen Umfangs der o. a. Maßnahmen nicht von einer „Informationskampagne“ gesprochen werden kann, wie sie vom Deutschen Bundestag gefordert wurde?
Beabsichtigt die Bundesregierung, ihre Aktivitäten in diesem Bereich in Zukunft auszuweiten?

Die Bundesregierung ist nicht der Ansicht, daß die in den Antworten zu den Fragen 11, 13, 14, 15 und 16 geschilderten Maßnahmen von nur „geringem Umfang“ sind. Die Informationskampagne „Umweltschutz und Tourismus“ wird mit allen maßgeblichen Mitteln einer zeitgemäßen Kommunikation durchgeführt. Durch die verstärkte Einbindung von Kooperationspartnern konnten darüber hinaus mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand ein erheblicher Multiplikatoreffekt und eine große Reichweite der Maßnahmen bewirkt werden. Die Bundesregierung wird diese erfolgreiche Kampagne auch in Zukunft fortsetzen.

Die Bundesregierung ist darüber hinaus der Ansicht, daß die ergriffenen Initiativen und Aktivitäten in den verschiedenen Handlungsfeldern zunehmend Synergieeffekte bewirken und dazu beitragen, daß sich die Voraussetzungen für eine nachhaltige

Tourismusentwicklung sowohl auf der Angebots- als auch der Nachfrageseite kontinuierlich verbessern.

18. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Bevölkerung über die soziokulturellen Auswirkungen des Massentourismus aufzuklären?

Negative soziokulturelle Auswirkungen können am ehesten beim Ferntourismus auftreten, wenn fremde Kulturen unvorbereitet aufeinandertreffen.

- Die Bundesregierung unterstützt und fördert deshalb die Arbeit des Studienkreises für Tourismus und Entwicklung e. V., der sich für eine touristische Entwicklung einsetzt, die menschliche Würde, Sicherheit und Gerechtigkeit aller am Tourismus Beteiligten fördert. Insbesondere das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) beteiligt sich an allen Sparten der Arbeiten des Studienkreises, die darauf abzielen, negative Auswirkungen des Tourismus zu begrenzen. Die 1993 vom BMZ herausgegebene Materialie „Tourismus in Entwicklungsländern“ wird ebenfalls vom Studienkreis vertrieben.
- Mit maßgeblicher Unterstützung durch das BMZ hat der Studienkreis in den letzten zehn Jahren insgesamt 32 „Sympathiemagazine“ herausgegeben. In den Jahren 1994 bis 1996 wurden folgende Länder- und Themenhefte erstellt und verteilt: „Mexiko verstehen“, „Sri Lanka verstehen“, „Hongkong verstehen“, „Südafrika verstehen“, „Jordanien verstehen“, „Simbabwe verstehen“, „Italien verstehen“, „Frankreich verstehen“, „Polen verstehen“, „Fremdes verstehen“. Mit Unterstützung des BMU wird im Frühjahr 1998 ein weiteres Themenheft „Umwelt verstehen“ veröffentlicht.
- Im Rahmen eines 1995 fertiggestellten Forschungsberichts „Ökotourismus als Instrument des Naturschutzes?“ wurden Erkenntnisse darüber publiziert, unter welchen Bedingungen durch Ökotourismus in Entwicklungsländern attraktive Einkommensquellen erschlossen werden können, die sowohl zu einem wirksameren Naturschutz als auch zu einer nachhaltigen Entwicklung in den betroffenen Gebieten beitragen können.

19. Wird die Bundesregierung in Zukunft auch Informationen über die Menschenrechtslage in den Zielländern in die Sicherheitshinweise des Auswärtigen Amts für Reisende aufnehmen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Reisehinweise des Auswärtigen Amtes enthalten Mitteilungen über Erkenntnisse, die die persönliche Sicherheit der Reisenden in den Zielländern betreffen. Die Beurteilung der Menschenrechtslage in einem Land geschieht in sonstigen Äußerungen des Auswärtigen Amtes.

Weitere Maßnahmen im Inland

20. Auf welche Weise hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, das „Potential der großen Schutzgebiete (Nationalparks, Biosphärenreservate) und insbesondere der 85 Naturparks in Deutschland für eine umwelt- und sozialverträgliche regionale Tourismusentwicklung ... durch die Unterstützung von Modellvorhaben und -projekten stärker zu nutzen“?

Im Rahmen eines Modellprojektes „Sozioökonomie in den Großschutzgebieten Mecklenburg-Vorpommerns und ihren Randbereichen“, das von 1993 bis 1996 mit Unterstützung durch das BMU und das Land Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt wurde, sind Fragen der Leitbildentwicklung, Konzepte zur Besucherlenkung, der naturverträglichen touristischen Erschließung und Infrastrukturplanung beispielgebend für die Schutzgebiete in den neuen Bundesländern erarbeitet worden.

Die Bundesregierung unterstützt weiterhin die Naturparke bei der Erfüllung ihrer Aufgaben durch Zuwendungen an den Verband Deutscher Naturparke und insbesondere durch einen periodischen „Bundeswettbewerb Deutscher Naturparke“. Der gezielten Förderung einer umwelt- und sozialverträglichen regionalen Tourismusentwicklung dient das in Vorbereitung befindliche Projekt „Charta für nachhaltigen Tourismus in Naturparken“.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung 1997 gemeinsam mit den Bundesländern einen bundesweiten Wettbewerb „Naturschutz 21 – Natur braucht Zukunft – Zukunft braucht Natur“ ausgelobt, der Projekte auszeichnen soll, die zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der Natur sowie zum Erhalt der biologischen Vielfalt beitragen. Maßnahmen eines nachhaltigen und naturverträglichen Tourismus bilden einen Themenschwerpunkt des Wettbewerbes.

21. Inwiefern ist die Bundesregierung der Forderung nachgekommen, „die Umweltschutzaktivitäten der deutschen Tourismuswirtschaft zu beobachten und darauf hinzuwirken, daß alle touristischen Entwicklungen nur noch unter dem Pramat der Nachhaltigkeit vorgenommen werden“?

Die Bundesregierung begrüßt, daß sich die Spitzenverbände und -organisationen des deutschen Tourismus auf eine gemeinsame „Umwelterklärung“ verständigt haben, in der sich die deutsche Tourismuswirtschaft zu einem „nachhaltigen Tourismus“ als grundlegendem Leitbild für die künftige Entwicklung der Branche bekennt. In der insgesamt sechs Kapitel umfassenden „Umwelterklärung“ verpflichtet sich die Tourismuswirtschaft u. a. zum Auf- und Ausbau des betrieblichen Umweltmanagements und umweltorientierter Organisationsstrukturen, befürwortet eine umweltgerechte Planung, die die ökologische Tragfähigkeit der Tourismusregionen berücksichtigt und strebt eine nachhaltige Gestaltung ihrer Produkte an, z. B. durch eine möglichst umweltschonende An- und Abreise, die Minimierung des touristisch bedingten Ressourcen- und Flächenverbrauchs, die Entlastung ökologisch empfindlicher Gebiete und entsprechende Umweltinformationen für die Reisenden. Auch der Einsatz marktwirt-

schaftlicher Instrumente, z. B. von Wettbewerben, Umweltsiegeln und des Öko-Audits, zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus werden befürwortet.

Die Bundesregierung sieht in dieser Erklärung eine wichtige Unterstützung ihrer Initiativen und Maßnahmen für eine nachhaltige, umweltgerechte Entwicklung des Tourismus auf nationaler und internationaler Ebene und wird die Zusammenarbeit mit den Spartenverbänden und -organisationen des deutschen Tourismus auf der Grundlage dieser Umwelterklärung weiter fortsetzen und intensivieren.

22. Auf welche Weise hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, die Tourismusstatistik mit Angaben zum Themenkomplex „Tourismus und Umwelt“ zu ergänzen, und welche Erfolge konnte sie dabei erzielen?

Die Bundesregierung hat am 23. November 1995 gegen die Richtlinie EG 95/57 über die Erhebung statistischer Daten im Bereich des Tourismus votiert, u. a. um den Beschlüssen der Bundesregierung zur Reduzierung der Bundesstatistik auf das absolut Notwendige Rechnung zu tragen. Vorschläge zur Ergänzung dieser Richtlinie um Angaben zu „Tourismus und Umwelt“ sind deshalb mit diesen Beschlüssen der Bundesregierung nicht vereinbar.

23. Ist die Bundesregierung der Forderung des Deutschen Bundestages nachgekommen, bei der Durchführung des „Bundeswettbewerbs umweltfreundliche Fremdenverkehrsorte“ die Voraussetzungen für die Einführung eines Umweltsiegels (z. B. „Grüner Koffer“) für Tourismusorte zu unterstützen?

Ein Ziel des ersten „Bundeswettbewerbes umweltfreundliche Fremdenverkehrsorte in Deutschland“ war es, auch als „Praxistest“ für die mögliche Einführung eines Umweltgütesiegels für die deutschen Fremdenverkehrsgemeinden zu dienen. Die Bewerbergemeinden hatten anspruchsvolle Fragebögen auszufüllen, die sich sowohl auf die Umweltsituation und das Umweltmanagement der Gemeinden als auch auf spezifische, innovative Projekte in insgesamt sechs Handlungsbereichen bezogen (Verkehr/Luft/Lärm/Klima; Abfall; Wasser/Abwasser; Energie; Natur und Landschaft; Umweltmanagement).

Im Ergebnis des Wettbewerbs wurde deutlich, daß das Niveau des kommunalen Umwelt- und Naturschutzes in den deutschen Fremdenverkehrsgemeinden hoch ist und insofern grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen für die Einführung eines „Umweltgütesiegels“ vorliegen. Andererseits bedürfen noch wichtige Fragen einer Klärung, z. B. der Definition und Gewichtung von Kriterien, die sowohl die vorhandene Umweltqualität als auch das spezifische Engagement der Kommunen berücksichtigen, eines transparenten und zugleich kostengünstigen Prüfverfahrens, der Vergabestrukturen usw.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wird der Dialog mit den touristischen, kommunalen und Umweltverbänden über die Möglichkeiten und Bedingungen der Einführung eines Umweltgütesiegels für Fremdenverkehrsorte fortgesetzt.

24. Wie reagiert die Bundesregierung vor diesem Hintergrund darauf, daß der Deutsche Fremdenverkehrsverband mitgeteilt hat, die „Forderung nach Einführung eines Gütesiegels, namentlich des Grünen Koffers, ist ganz und gar nicht vereinbar mit der Auffassung der am Bundeswettbewerb beteiligten Ministerien“?

Der Fachausschuß für Tourismus und Umwelt des Deutschen Fremdenverkehrsverbandes hat auf seiner Sitzung vom 15. Mai 1997 zur Frage touristischer Umweltgütesiegel wie folgt Stellung genommen:

„Auf der Grundlage der Erkenntnisse des Bundeswettbewerbs umweltfreundliche Fremdenverkehrsorte in Deutschland 1996, der Vorarbeiten für ein kommunales Umwelt-Audit sowie ggf. weiterer Wettbewerbe, wird der DFV alle Maßnahmen unterstützen, mit denen die Chancen eines touristischen Umweltgütesiegels weiter ausgelotet werden. Der DFV würde es begrüßen, wenn die dafür erforderlichen Arbeitsschritte durch BMU/UBA unterstützt würden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß ein solches Gütesiegel die Kriterien für ein allgemeines kommunales Umwelt-Audit einschließt und insbesondere in den tourismusspezifischen Handlungsbereichen auch darüber hinausgeht.“

Nach Auffassung der Bundesregierung ist diese Stellungnahme des DFV eine gute Grundlage für die weiteren Arbeiten an einem touristischen Umweltgütesiegel.

Umweltverträgliche Gestaltung des Tourismus in Europa

25. Mit welchen Initiativen hat sich die Bundesregierung in der EU dafür eingesetzt, daß nur zukunftsfähige Tourismusprojekte gefördert werden, und welche Kriterien werden dabei angewendet?

Die Förderung von Tourismusprojekten ist im Rahmen zahlreicher, nicht tourismusspezifischer Förderprogramme der EU möglich und unterliegt entsprechend unterschiedlichen Verfahrens- und Kontrollmechanismen. Die Festlegung von Vorhaben und die Mittelvergabe folgen üblicherweise dem Subsidiaritätsprinzip und werden daher von den Mitgliedstaaten und ihren föderalen Untergliederungen unter Beteiligung der EU-Kommission vorgenommen. Die Kriterien für die Bewertung werden in den jeweiligen Förderprogrammen festgelegt.

Im Rahmen der Mitwirkung im Verwaltungsausschuß zum Aktionsplan 1993 bis 1995 hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, daß vorrangig Projekte im Sinne eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Tourismus gefördert werden. Diesem Ziel diente auch ein „Europäischer Preis für Tourismus und Umwelt“, der von der Europäischen Union ausgelobt wurde.

26. Sind die Anforderungen für Umweltverträglichkeitsprüfungen an touristische Großanlagen und deren Ergänzung durch eine Sozialverträglichkeitsstudie inzwischen harmonisiert?
Falls nein, in welchem Stadium befinden sich die Verhandlungen, und welche Position nimmt dabei die Bundesregierung ein?

Die Anforderungen an die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) richten sich nach den einschlägigen Fachgesetzen sowie nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 12. Februar 1990. Eine Sozialverträglichkeitsstudie ist hiernach nicht vorgesehen. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der UVP zur Sicherung einer nachhaltigen Entwicklung wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion der SPD zur UVP (Drucksache 13/8155 vom 2. Juli 1997) hingewiesen.

27. Auf welche Weise hat die Bundesregierung die Initiative des Europäischen Parlaments unterstützt, die Rechte und Pflichten der Touristinnen und Touristen in leicht verständlicher Art und Weise zusammenzustellen und darüber zu informieren?

Mit der Informationsinitiative „Citizens First“ /Bürger Europas, die von den Präsidenten des Europäischen Parlaments und der Kommission im November 1996 eröffnet wurde, beabsichtigt die Kommission, die Bürgerinnen und Bürger der EU über die ihnen aus dem Vertrag und dem sekundären Gemeinschaftsrecht erwachsenen Rechte im Binnenmarkt zu informieren. Die Informationsinitiative, die von der Bundesregierung unterstützt wird, behandelt eine Vielzahl von Themen, u. a. das Thema „Reisen in der EU“ durch die Veröffentlichung von Leitfäden und Merkblättern. Insbesondere mit dem Leitfaden „Reisen in der Europäischen Union“ werden nützliche Hinweise für die Bürgerinnen und Bürger als Touristen in den Mitgliedstaaten der Union vermittelt.

28. Inwiefern hat sich die Bundesregierung in der bilateralen Zusammenarbeit mit den Staaten Mittel- und Osteuropas sowie den Nachfolgestaaten der UdSSR für eine umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung des Tourismus eingesetzt?

Vorrangig im Rahmen des TRANSFORM-Programms der Bundesregierung für Mittel- und Osteuropa wurden Maßnahmen für eine umwelt- und sozialverträgliche Tourismusentwicklung in diesen Ländern unterstützt. Beispielsweise wurden 1993 und 1995 zwei Workshops „Ökologisches Wirtschaften in der Tourismusindustrie in Mittel- und Osteuropa“ und „Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der Tourismuswirtschaft in Mittel- und Osteuropa“ vor allem unter diesem Blickwinkel durchgeführt. Mit der Russischen Föderation wurden spezielle Fachkonferenzen zur Entwicklung eines umweltverträglichen Tourismus in Rußland initiiert.

Auch im Rahmen der bilateralen Beratungsmaßnahmen konnte die Möglichkeit genutzt werden, auf eine umwelt- und sozialverträgliche Tourismusentwicklung in den jeweiligen Regionen hin-

zuwirken. Das betrifft z. B. den Aufbau eines Gästehaussystems in Estland ebenso wie die Tourismuskonzepte für die deutsch-tschechischen Grenzregionen. Inhalte und Ausrichtung dieser Beratungsmaßnahmen orientieren sich dabei auch an den Schwerpunktsetzungen der Partnerländer.

Internationale Aktivitäten zur Umsetzung der Agenda 21

29. Welche Aufgaben hat die Bundesrepublik Deutschland als sog. „Lead Country“ für den Bereich Tourismus bei der Umsetzung der Agenda 21 übernommen?

Deutschland hatte sich im Vorfeld der 5. Tagung der VN-Kommission für nachhaltige Entwicklung (CSD) im April 1997 und der VN-Sondergeneralversammlung (23. bis 27. Juni 1997) bereit erklärt, als „lead country“ innerhalb der EU einen ersten Entwurf für eine EU-Position zum Thema „Nachhaltiger Tourismus“ zu erstellen. Das deutsche Papier war Basis der EU-Position sowohl für die 5. CSD-Tagung als auch die VN-Sondergeneralversammlung.

Die Bundesregierung beteiligt sich darüber hinaus aktiv an der Umsetzung der „Agenda 21 für den Ostseeraum“, die als weltweit erste regionale Agenda 21 auch beim Tourismus einen Handlungsschwerpunkt setzt. Eine internationale Fachkonferenz zu Fragen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung im Ostseeraum, die im November 1997 auf Rügen stattgefunden hat, wurde von der Bundesregierung unterstützt.

30. In welcher Form arbeitet die Bundesregierung in der „Commission for Sustainable Development“ (CSD) im Bereich Tourismus mit?

Die Bundesregierung hat sich bereits frühzeitig im Vorbereitungsprozeß für die VN-Sondergeneralversammlung sowohl in der EU als auch im VN-Bereich für die prioritäre Aufnahme des Themas Tourismus in das Arbeitsprogramm der CSD eingesetzt. So hatte Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Dr. Angela Merkel bereits bei der 4. CSD-Tagung in 1996 zu einer Ministerkonferenz über nachhaltigen Tourismus eingeladen, die vom 6. bis 8. März 1997 in Berlin stattgefunden hat.

Die auf dieser Konferenz von 18 Staaten und zehn nationalen und internationalen Organisationen verabschiedete „Berliner Erklärung“ stellt einen ersten, weltweiten Konsens über Grundsätze eines nachhaltigen, ökologisch und sozial verträglichen Tourismus dar. In der „Berliner Erklärung“ wurde der VN-Sondergeneralversammlung u. a. empfohlen, „das Thema nachhaltiger Tourismus in das künftige Arbeitsprogramm der CSD aufzunehmen, um die Ziele der Agenda 21 verstärkt zur Geltung zu bringen.“

Die Initiative der Bundesregierung, das Thema eines nachhaltigen Tourismus in der Sondergeneralversammlung (SGV) aufzugreifen, fand bei der 5. CSD-Tagung allgemeine Zustimmung. Der Ab-

schnitt Tourismus des Schlußdokumentes der SGV konnte bereits auf der 5. CSD-Tagung abschließend verhandelt werden.

31. Welche Arbeitsschritte wurden von der CSD im Bereich Tourismus bisher unternommen, und welchen Arbeitsplan hat sich die CSD im Anschluß an die Sondergeneralversammlung der Vereinten Nationen 1997 gegeben?

Die Fragen eines „nachhaltigen Tourismus“ wurden von der CSD erstmals auf ihrer 5. Tagung im April 1997 behandelt. Das von der VN-Sondergeneralversammlung im Juni 1997 verabschiedete Arbeitsprogramm für die CSD („Programme for the further Implementation of Agenda 21“) sieht vor, daß sich die CSD auf ihrer Tagung im Jahr 1999 mit dem Thema „Nachhaltiger Tourismus“ als einem Schwerpunkt befassen soll. Dabei soll sie in Zusammenarbeit mit anderen relevanten internationalen Organisationen, u. a. mit der Welthandelsorganisation und dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), ein internationales Arbeitsprogramm zu nachhaltigem Tourismus vorlegen.

Damit wurde einem Hauptanliegen der „Berliner Erklärung“ Rechnung getragen. Die Bundesregierung wird die Erarbeitung dieses Programmes aktiv unterstützen, aber auch ihre Initiativen für globale Absprachen über einen nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Vertragsstaatenkonferenzen des Übereinkommens über die biologische Vielfalt weiter vorantreiben.

Umweltschutzprotokoll zum Antarktisvertrag

32. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Besucherinnen und Besucher aus Deutschland in der Antarktis in den vergangenen Jahren entwickelt?

Genaue Zahlen sind nur vom Internationalen Verband der Antarktis-Reiseveranstalter (International Association of Antarctic Tour Operators, IAATO) zu den organisierten Schiffsreisen erhältlich. Die folgenden Angaben beruhen auf Angaben der IAATO. Hinzu kommt eine relativ kleine Anzahl von Touristen, die an Flugreisen teilgenommen haben, und von Individualtouristen.

Saison	Gesamtzahl der Touristen (nur Schiffsreisen)	davon Touristen aus Deutschland	Anteil der Zahl der deutschen Touristen an der Gesamtzahl
1994/95	8 210	1 507	18 %
1995/96	9 212	1 061	12 %
1996/97	7 322	777	11 %
1997/98	10 590 (geschätzt)	keine Angaben	

Trotz des Rückgangs in der Saison 1996/97, der durch den Ausfall des Kreuzfahrtschiffes „Marco Polo“ verursacht worden ist, muß nach diesen Angaben insgesamt von einer stetigen Zunahme der Zahl der Antarktistouristen ausgegangen werden. Ergänzend läßt sich auf geschätzte Zahlen aus der Literatur für die Zeit von

1980/81 bis 1990/91 hinweisen, die einen eindeutigen Trend aufzeigen: Die Zahl der Touristen stieg seinerzeit weltweit von 855 (1980/81) auf 6 640 (1990/91).

Die Zahl der Touristen, die pro Jahr die Antarktis besuchen, übersteigt national wie international die Zahl der Wissenschaftler, die zu Forschungszwecken die Antarktis aufsuchen. Auf Deutschland entfällt dabei nach den USA der zweitgrößte Anteil der Antarktistouristen.

33. Inwiefern hat sich die Bundesregierung bei den Verhandlungen zum Umweltschutzprotokoll zum Antarktisvertrag für eine verbindliche Obergrenze der Besucherzahlen eingesetzt, um eine noch stärkere Störung des Ökosystems der Antarktis zu verhindern?

Bei den Verhandlungen zum Umweltschutzprotokoll zum Antarktis-Vertrag wurden keine verbindlichen Obergrenzen der Besucherzahlen in der Antarktis eingeführt.

Die Mitglieder der IAATO haben sich selbst verpflichtet, die Zahl der Passagiere je Schiff auf 400 pro Reise, sowie für die ökologisch sensiblen Anlandungsgebiete die Zahl der Besuchergruppen an Land auf jeweils 50 zu beschränken. Darüber hinaus dürfen Forschungsstationen nur durch Touristen besucht werden, die auf Schiffen von IAATO-Reiseveranstaltern anlanden.

Zur Zeit gibt es 12 Vollmitglieder und 12 assoziierte Mitglieder in der IAATO. Der Verband umfaßt damit die meisten Reiseunternehmen, die Reisen in die Antarktis organisieren. Die Einhaltung der Selbstverpflichtungen wird von der IAATO selbst kontrolliert. Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß andere nichtstaatliche Aktivitäten bzw. nicht in der IAATO organisierte Tourismusunternehmen und private Expeditionen den Selbstbeschränkungen der IAATO nicht unterliegen.

34. Welche tourismusbezogenen Maßnahmen zum Schutz der Antarktis wurden bisher bei den Verhandlungen zum Umweltschutzprotokoll festgelegt, und in welchem Stadium der Verabschiedung befindet sich das Protokoll?

Empfehlungen bzw. Maßnahmen, wie die gegenseitige Information der Vertragsstaaten über touristische Aktivitäten, die Bedingungen für Besuche auf Forschungstationen, das Monitoring der Umweltauswirkungen oder ein Verhaltenskodex für Antarktis-Besucher wurden schon frühzeitig vereinbart.

Das Umweltschutzprotokoll zum Antarktis-Vertrag wurde am 4. Oktober 1991 unterzeichnet. Es ist aber bisher nicht in Kraft getreten, weil zwei der Konsultativstaaten (Japan und Rußland) ihre Ratifikationsurkunden noch nicht hinterlegt haben. Mit dem Inkrafttreten wird jedoch in absehbarer Zeit gerechnet. Die Vertragsstaaten haben bei der Unterzeichnung des Protokolls erklärt, die Regelungen bereits vor Inkrafttreten soweit wie möglich anzuwenden.

Auf der XVII. Tagung der Konsultativstaaten (1992) schlugen Deutschland, Frankreich, Chile und einzelne weitere Staaten vor, eine weitere Anlage zum Antarktis-Umweltschutzprotokoll über Tourismus zu entwickeln. Dieser Vorschlag wurde von den übrigen Vertragsstaaten mit der Begründung abgelehnt, die Vorschriften des Protokolls mit den bereits existierenden Anlagen Umweltverträglichkeitsprüfung, Erhaltung der antarktischen Tier- und Pflanzenwelt, Beseitigung und Behandlung von Abfällen, Verhütung der Meeresverschmutzung, Schutz und Verwaltung von Gebieten) reichten zur Regelung der Problematik aus.

Im April 1994 haben die Vertragsstaaten auf der XVIII. Konsultativtagung einen „Leitfaden für Besucher der Antarktis“ verabschiedet, der jedem Antarktis-Reisenden zugänglich gemacht werden muß. Der Leitfaden stellt sicher, daß Touristen im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften zum Schutz der Umwelt in der Antarktis handeln.

35. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zusätzlich auf nationaler Ebene, um das Wachstum der aus Deutschland in die Antarktis reisenden Touristinnen und Touristen einzudämmen?

Eine Regelung der Touristenströme wird insbesondere durch das Genehmigungsverfahren aufgrund des deutschen Gesetzes zur Ausführung des Umweltschutzprotokolls (AUG) von 1994 gewährleistet. Lassen touristische Tätigkeiten negative Folgen für die Umwelt im Sinne des § 3 Abs. 4 AUG erwarten, so dürfen sie nicht oder nur unter Auflagen und Bedingungen genehmigt werden, die nachteilige Wirkungen vermeiden.

Das Umweltbundesamt hat 1997 ein Gutachten zur Konkretisierung des Genehmigungsverfahrens und seiner Inhalte, einschließlich der Überwachung und Überprüfung touristischer Aktivitäten, in Auftrag gegeben. Die Studie wird in Kürze vorliegen. Unter anderem sollen der derzeitige Stand des Tourismus und dessen absehbare Entwicklungen dargestellt werden. Darauf aufbauend werden mögliche Auswirkungen touristischer Aktivitäten auf die Schutzwerte des AUG beschrieben und den nach ihrer Empfindlichkeit eingestuften Schutzwerten modellhaft gegenübergestellt. Die Möglichkeiten einer Überprüfung zur Einhaltung des AUG werden erörtert und hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit beurteilt.

In einem internationalen Projekt „Antarctic Site Inventory“, das bisher von den Vereinigten Staaten und Großbritannien finanziert und durch Argentinien/Chile logistisch unterstützt worden ist, werden seit November 1994 erste Datengrundlagen zur Bewertung des Ist-Zustandes und der Auswirkungen touristischer Aktivitäten auf die häufigsten Anlandungsgebiete in der Antarktis erhoben. Seit Herbst 1997 unterstützt auch das Umweltbundesamt das „Antarctic Site Inventory“, um auf dieser Datengrundlage unter Berücksichtigung der kumulativen Wirkungen spezieller touristischer Aktivitäten die vorhandenen Leitlinien für den antarktischen Tourismus weiterentwickeln zu können.