

8 Entwicklung und Bedeutung des deutschen Luftverkehrs in der Nachkriegszeit

Ein Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, einen möglichen Zusammenhang zwischen dem veränderten Reiseverhalten der Deutschen (das sich in einem erhöhten Reiseaufkommen ausdrückt) und einer eventuellen Zunahme von Ordnungswidrigkeiten im Artenschutz (s. die Zahlen des BfN im nächsten Kapitel) zu dokumentieren. Auch hier boten die Grenzkontrollstellen des Flughafens Frankfurt/Main ideale Bedingungen für die Analyse, da der Airport sich nach dem Zweiten Weltkrieg zur wichtigsten Drehscheibe im Luftverkehr in Europa entwickelt hat und heute fast die Hälfte des deutschen Flugaufkommens abwickelt.

Motor für das vermehrte Reiseangebot ist die rasante Entwicklung der Fluggesellschaften, wobei zwischen Chartergesellschaften (reine Ferienflieger) und den regulären Linienfluggesellschaften, deren Verkehrsnetze inzwischen den gesamten Globus umspannen, zu unterscheiden ist. Beide Formen des Luftverkehrs haben einen entscheidenden Beitrag zur Erschließung selbst entlegendster Winkel dieser Erde geleistet.

8.1 Der deutsche Luftverkehr vor 1975

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs war die Entwicklung deutsche Luftfahrt unterbrochen und ihre Zukunft ungewiss. Das „Potsdamer Abkommen“¹¹⁶ untersagte jegliche Aktivität im Bereich der Luftfahrt. Auch die zivile Luftfahrt, d. h. die Lufthansa, war in den Augen der Alliierten¹¹⁷ eine „paramilitärische Organisation“¹¹⁸. Doch die militärischen Bedürfnisse der Besatzungsmächte ermöglichten bald den Aufbau eines Linienverkehrs durch die Fluggesellschaften ihrer Länder. So flog bereits am 18. Mai 1946 die erste DC-4 von New York nach Frankfurt/Main und weiter nach Berlin/Tempelhof.

Als am 05. September 1949 in den drei westlichen Besatzungszonen die Bundesrepublik Deutschland gegründet wurde, war die Hoffnung groß, daß bald wieder eine deutsche Fluggesellschaft den Flugbetrieb aufnehmen würde.

¹¹⁶ Potsdamer Abkommen. Mitteilung über die Dreimächtekonferenz von Berlin am 02. August 1945 (Potsdamer Beschlüsse) des Alliierten Kontrollrates, in Benz, Wolfgang, Internationale Konferenzen, 1999, S 241f.

¹¹⁷ Die vier alliierte Staaten: Vereinigte Staaten von Amerika, Großbritannien, Sowjetunion, Frankreich.

¹¹⁸ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 8.

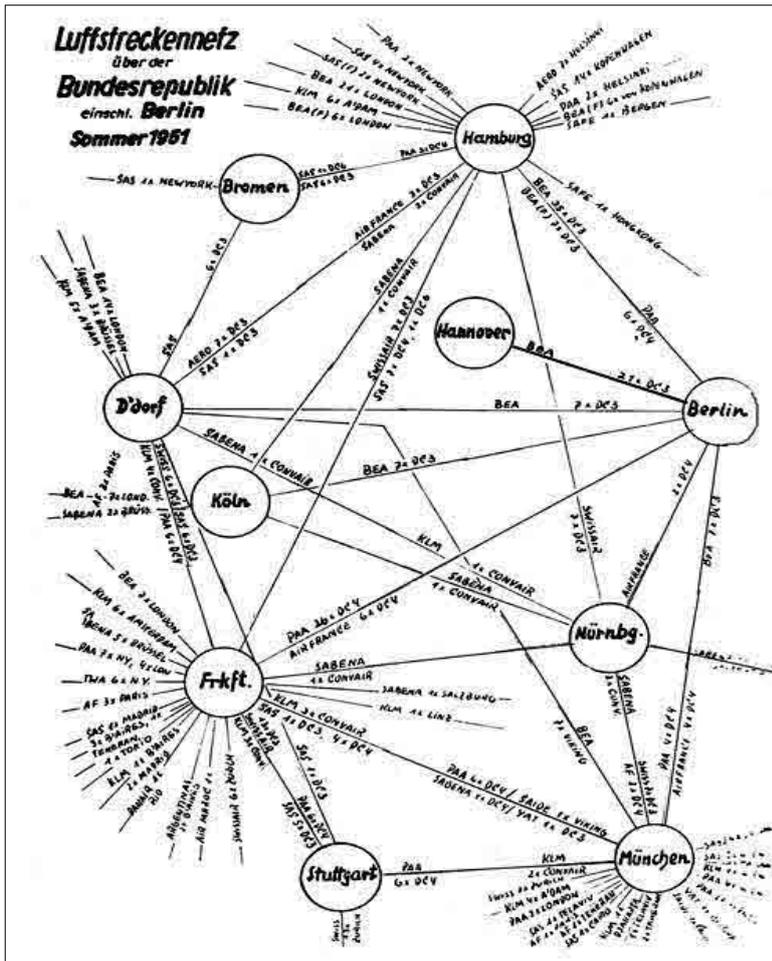


Abbildung 6: Streckennetz der BRD im Sommer 1951

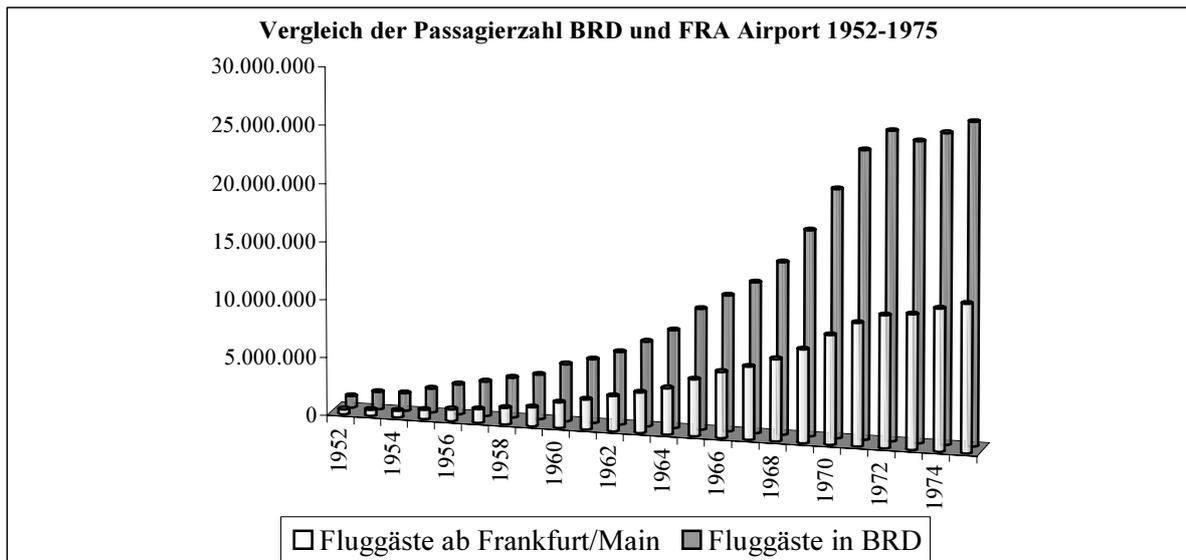


Abbildung 7: Vergleich der Passagierzahlen BRD und FRA Airport 1952-1975¹¹⁹

¹¹⁹ Quelle: Airport Management des Flughafens Frankfurt/Main.

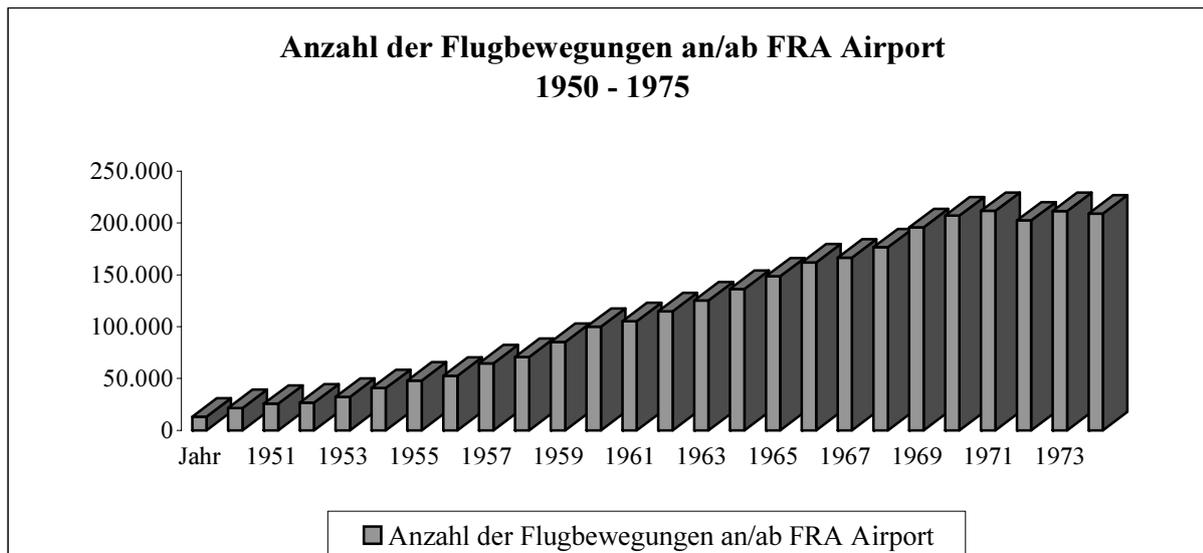


Abbildung 8: Anzahl der Flugbewegungen an/ab FRA Airport 1950-1975¹²⁰

An der Spitze der ersten Bundesregierung stand Dr. Konrad Adenauer, ein ehemaliges Aufsichtsratsmitglied der Luft Hansa AG (von 1926 bis 1932). Auch aus diesem Grund erwartete man die zügige Wiederaufnahme und den Ausbau des Luftverkehrs in Deutschland. Doch die West-Alliierten entschieden vorerst anders und unter dem Besatzungsstatus, der am 21. September 1949 in Kraft trat, wurde das Verbot jeglicher deutschen Luftfahrtaktivität weiter aufrechterhalten.

Am 19. Oktober 1952 gab der Vorbereitungsausschuß „Luftverkehr“ der neuen Bundesregierung seinen Abschlußbericht ab. Daraus ging hervor, daß seit 1945 „nur fremde Luftverkehrsgesellschaften in ständig steigender Zahl in und über Deutschland“ waren: 20 Fluggesellschaften im planmäßigen Linienverkehr aus 19 Ländern und vier Chartergesellschaften. Die Einnahmen aller ausländischen Fluggesellschaften zu dieser Zeit in Deutschland betragen 145 Mio. DM, mit steigender Tendenz. Der Bericht brachte klar zum Ausdruck, daß Deutschland sehr starke Einbußen auf einem einst bedeutenden Einnahmesektor hinnehmen mußte. Entsprechend stark waren die Bemühungen, den deutschen Luftverkehr wieder aufzubauen und deutsche Luftverkehrsgesellschaften zu etablieren.

Erst am 01. März 1955 konnte die neugebildete Lufthansa AG mit einer Ausnahmegenehmigung ihren ersten Flugverkehr aufnehmen. Bis dahin wurde der deutsche Flugverkehr weiterhin nur durch ausländische Fluggesellschaften¹²¹ bedient. Der Flughafen Frankfurt/Main hatte sich bereits direkt nach dem Zweiten Weltkrieg zur größten Drehscheibe im westdeutschen Flugverkehr etabliert. Der westdeutsche Gesamtflugplan von 1951 und die stark ansteigende Zahl der Fluggäste des Flughafens Frankfurt/Main dokumentieren dies eindrucksvoll (s. Abb. 6, 7 und 8).

¹²⁰ Quelle: Airport Management des Flughafens Frankfurt/Main.

¹²¹ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 10.

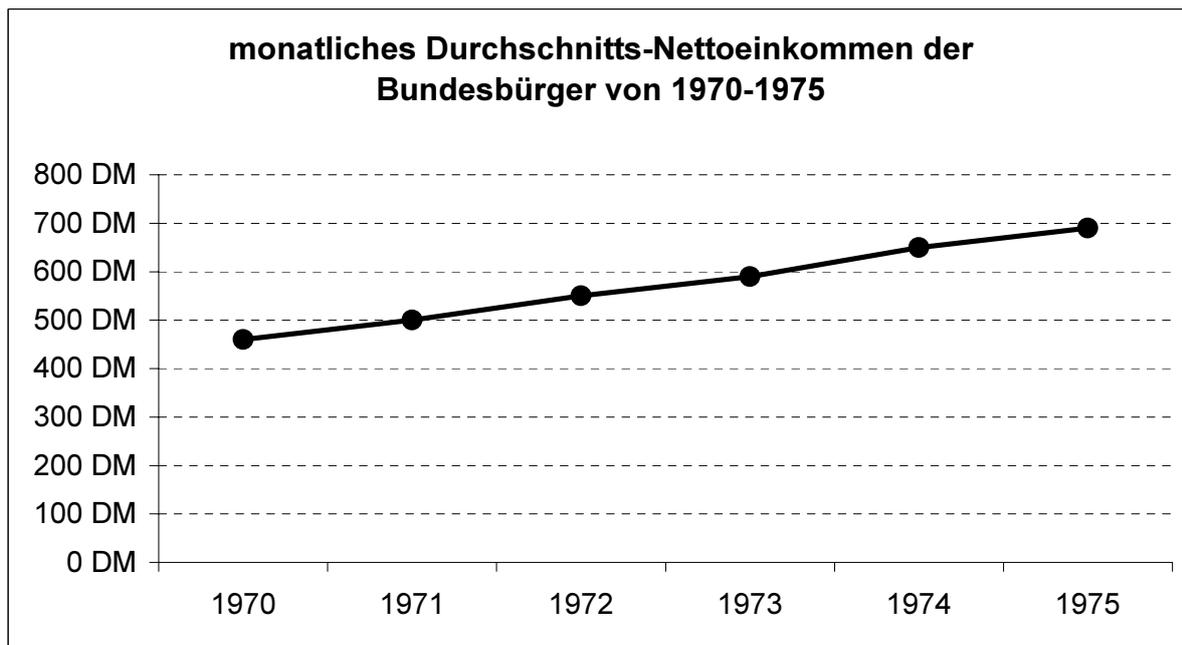


Abbildung 9: monatliches Durchschnitts-Nettoeinkommen der Bundesbürger von 1970-1975¹²²

Am 05. Mai 1955¹²³ erfolgte die Übergabe der Lufthoheit durch die Alliierten Hohen Kommissare an die Bundesrepublik. Der erste offizielle Auslandsflug einer deutschen Fluggesellschaft startete noch am selben Tag.

Die folgende Entwicklung der Streckennetze, Passagierzahlen und Flottengröße der Airlines war rasant. Laut Aussage des Lufthansa-Geschäftsberichts des Jahres 1970 war das Wachstum der Weltluftfahrt zu diesem Zeitpunkt ungebrochen. Doch die erste Krise in der Luftfahrt bahnte sich an. Mit der Zunahme von Charterfluggesellschaften und der Einführung von Großraumflugzeugen (die erste B747-100 wurde am 30. März 1970 von der Lufthansa in Betrieb genommen) gerieten die Liniengesellschaften unter Druck. Die Folge waren sinkende Flugpreise und Sitzplatzüberkapazitäten, dieser Umstand ließ die Flugpreise weiter sinken. Gepaart mit dem kontinuierlich steigenden Einkommen der Bundesbürger (s. Abb. 9) wurde die Zahl der Reisenden immer größer, da das Fliegen immer kostengünstiger wurde. Konnten sich 1961 nur 7 % der Bundesbürger eine Urlaubsreise im Wert von 1.000 bis 1.500 DM leisten, so waren es 1970 bereits 25 %. Die Passagierzahlen der Lufthansa AG stiegen im Jahre 1970 um mehr als eine Million gegenüber dem Vorjahr, von 5.874.191 Passagiere auf 6.958.280 Passagiere. Auf Grund der starken Preiskonkurrenz erwirtschaftete die Lufthansa AG dennoch keine Gewinne und setzte nun vermehrt Großraumflugzeuge ein, die weitere Strecken mit höherem Sitzplatzangebot preisgünstiger bedienen konnten. Zusätzlich wurden neue Flugziele erschlossen, so zum Beispiel Mauritius, Buenos Aires, Indien, Singapur, Lima, Guayaquil – Gebiete mit einer großer Artenvielfalt und Naturschönheit. Wegen der steigenden Nachfrage wurden ebenfalls die Flugfrequenzen erhöht.

¹²² Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹²³ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 29.

Das Umweltbewußtsein der deutschen Bevölkerung wuchs. Im Inland wurde diesem Umstand u.a. mit dem Gesetz gegen Fluglärm, das im April 1971 in Kraft trat, Rechnung getragen. Dies war der erste Einschnitt in die bis dahin sehr liberale deutsche Luftfahrtpolitik zu Gunsten des Natur-/Umweltschutzes. Die Lufthansa rüstete 180 Triebwerke für Boeing 737 und 727 mit neuen Brennkammern aus, um den Fluglärm zu reduzieren. Als weitere Maßnahmen wurden das An- und Abflugverfahren lärm mindernd verändert (man flog in einem steileren Winkel) und Nachtflugverbote erlassen. Das Umweltbewußtsein der Bundesbürger entwickelte sich zunehmend und es wurden erstmals Überlegungen zum Schutz der Natur vor Fluglärm, -verschmutzung und Massentourismus angestrengt.

Tabelle 4: Passagierzahlen einiger deutscher Ferienfluggesellschaften von 1960 bis 1975¹²⁴

Jahr	Condor	LTU	Bavaria	Germanair	Hapag
1960	25.700	29.137	-	-	-
1961	28.900	22.633	-	-	-
1962	65.800	28.487	-	-	-
1963	125.300	66.581	-	-	-
1964	224.700	77.082	-	-	-
1965	315.300	147.184	49.500	-	-
1966	357.600	176.287	80.000	-	-
1967	419.100	249.431	110.000	-	-
1968	516.200	356.646	140.000	-	-
1969	786.000	375.856	228.508	-	-
1970	969.300	401.963	463.252	234.794	-
1971	1.184.300	524.950	657.508	344.246	-
1972	1.298.500	552.096	540.000	629.948	-
1973	1.465.300	537.924	550.006	658.644	215.000
1974	1.622.600	524.849	540.000	696.000	355.000
1975	1.853.300	490.000	-	630.000	448.000

Mit dem Sommerflugplan 1971 wurden weitere Fernreiseziele eingeführt, für die es zunächst eine rege Nachfrage gab: Südamerika, Asunción (Paraguay), Brasilien und Venezuela. In den Winterflugplan integrierte man außerdem noch Kinshasa (Zaire).

Doch begann die zunehmende Gefahr von Terroranschlägen die Reiselust langsam zu mindern. Nach zwei Terroranschlägen auf Verkehrsflugzeuge im Jahr 1970 und zwei Entführungen von Lufthansa-Maschinen im Jahr 1972 verschärfte sich die Angst. Entsprechend wurde die Expansion und Erschließung neuer Reiseziele verlangsamt. Die Jahre 1973 und 1974 waren von einer weltweiten Inflation und Währungskrise gekennzeichnet, zu denen im November 1973 noch eine weltweite Ölkrise kam. Die Verknappung war so groß, daß die Lufthansa begann, nicht ausgelastete Flüge zusammenzulegen. Kostenerhöhungen trafen die Fluggesellschaften auf allen Gebieten (im Jahre 1974 verdreifachte sich der

¹²⁴ Quelle: Seifert, Karl-Dieter, Geschichte der deutschen Luftfahrt, S. 79 u. 105.

Kerosinpreis). Im Jahr 1975 flog die Lufthansa auf Grund einer verbesserten Preispolitik wieder kostendeckend.

Inzwischen wuchs auch die Konkurrenz der Ferienfluggesellschaften. Die Zahl der Urlaubsreisenden hatte im Jahr 1970 noch bei 28,5 Mio. Bundesbürgern gelegen, man rechnete jedoch mit einer Zunahme von weiteren 10 Mio. bis zum Jahr 1975. Nach einem kurzen Einbruch im Jahre 1971 (nur etwa 8 % der Bundesbürger reisten in diesem Jahr) erholte sich der Markt im Folgejahr. Besonders die Nachfrage nach Fernreisen entwickelte sich.

Condor Flugdienst hatte, anders als die Linienfluggesellschaften, eine ständig steigende Bilanz. Als von dieser Charterfluggesellschaft, einer Tochter der Lufthansa, im Jahr 1971 eine Boeing 747 eingesetzt wurde, war das auch in den Augen der Mitanbieter ein Meilenstein in der Ferienfliegerei. Mit diesem Flugzeugtyp war es möglich, auch als Charterairline Langstreckenflüge anbieten zu können. Die Condor nahm sofort Ceylon und Ostafrika als Fernziele auf und dehnte in der Sommersaison 1972 das Angebot weiter aus.

8.2 Der Luftverkehr in der DDR von 1945 bis 1975

Im September des Jahres 1945 begann die Aeroflot, die 1923 gegründete Sowjetische Staats-Airline, mit Flügen nach Berlin-Schönefeld,¹²⁵ um den Verkehr zwischen den sich in Deutschland befindenden sowjetischen Truppen und der Sowjetunion zu vereinfachen.

Am 07. Oktober 1949 wurde die Deutsche Demokratische Republik (DDR) gegründet, der die UdSSR am 24. März 1954 die volle Souveränität einräumte, doch wie auf der Westseite blieb die Lufthoheit davon unberührt. Im gleichen Jahr wurde vom zuständigen Staatssekretariat eine Ausarbeitung über den „Stand und Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in der DDR“ vorgelegt. Sie sah die Bildung eines Hauptreferates „Luftfahrt“ im Staatssekretariat Kraftverkehr und Straßenwesen vor und forderte die Mitnutzung des Flughafens Schönefeld für die zivile Luftfahrt. Weitere wichtige Punkte des Elaborats waren Vorschläge zur Bildung einer Flughafen-Leitstelle, der Ausbau des Flugsicherungsnetzes, die Schulung von Fachpersonal (sowohl am Boden als auch fliegendes Personal) sowie Überlegungen zu einem möglichen Streckennetz. Das Arbeitspapier wurde vom ZK der SED nicht beschlossen (23. April 1954), doch es war Grundlage eines Ersuchens der DDR, mit dem sie sich am 30. September 1954 an die sowjetische Botschaft in Berlin wandte.¹²⁶ Laut einer Aktennotiz vom 18. Oktober des gleichen Jahres hieß die UdSSR die Organisation der zivilen Luftfahrt und die entsprechenden Maßnahmen gut.

Im Januar 1955 erklärte die UdSSR den Kriegszustand mit Deutschland für beendet. Am 27. April desselben Jahres unterzeichneten der Innenminister der DDR, Willi Stoph, und der UdSSR-Außenminister, Georgii M. Puschkin, ein Abkommen, das eine Mitnutzung des Flughafens Schönefeld ermöglichte. Am 28. April 1955 wurde über den Vertrag in der Zeitung „Neues Deutschland“ berichtet, darin hieß es, „die Regierung der Deutschen

¹²⁵ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 387.

¹²⁶ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 33.

Demokratischen Republik hat die deutsche Lufthansa, der das zivile Luftfahrtwesen der DDR übertragen ist, beauftragt, den Flughafen Schönefeld zu übernehmen.“¹²⁷

Tabelle 5: Fluggäste der Interflug von 1960 bis 1975¹²⁸

Jahr	Gesamtpassagierzahl	davon Inland
1960	292.377	158.220
1961	244.489	116.443
1962	310.279	120.477
1963	335.349	115.119
1964	379.366	132.388
1965	440.366	163.306
1966	543.501	191.436
1967	680.848	232.953
1968	731.718	247.699
1969	826.319	253.159
1970	851.487	183.115
1971	923.367	139.523
1972	925.882	95.655
1973	911.685	76.960
1974	1.032.254	98.942
1975	1.139.333	191.587

Am 27. April 1955 beschloß der Ministerrat der DDR mit Wirkung vom 01. Mai 1955 die Gründung der Deutschen Lufthansa. Am 02. März 1956 begann die ostdeutsche Lufthansa mit der Strecke von Berlin, Schönefeld, nach Warschau ihren Linienflugverkehr. Am 16. Juni 1956 wurde der Inlandsflugverkehr der DDR eröffnet. Doch die Existenz von zwei Luftverkehrsgesellschaften mit dem Namen „Lufthansa“ stellte ein Problem dar, zumal beide Airlines die gleichen Firmenzeichen nutzten. Der Justitiar der Deutschen Lufthansa AG (West) schlug eine Teilung des Marktes in eine östliche und westliche Sphäre vor.¹²⁹ Die Führung der DDR entschied jedoch anders und leitete im Juni 1957 das Verfahren zur Löschung der Lufthansa AG (West) ein.

Nach der Löschung am 12. März 1958 wurde der Ton zwischen den beiden Fluggesellschaften schärfer. Die westliche Lufthansa AG verklagte die Lufthansa der DDR, als diese unter ihrem Namen in Wien landete. Ein Prozeß folgte. Am 13. März 1958 wurde nach einer Beratung mit dem damaligen Sekretär des ZK der SED, Erich Honecker,

¹²⁷ „Neues Deutschland“, Ausgabe vom 28.04.1955, S. 1.

¹²⁸ Quelle: Der Luftverkehr der DDR in Zahlen und Interflug, Vertrauliche Dienstsache des Ministerrats der DDR, Berlin, 1968, S. 1f.

¹²⁹ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 49.

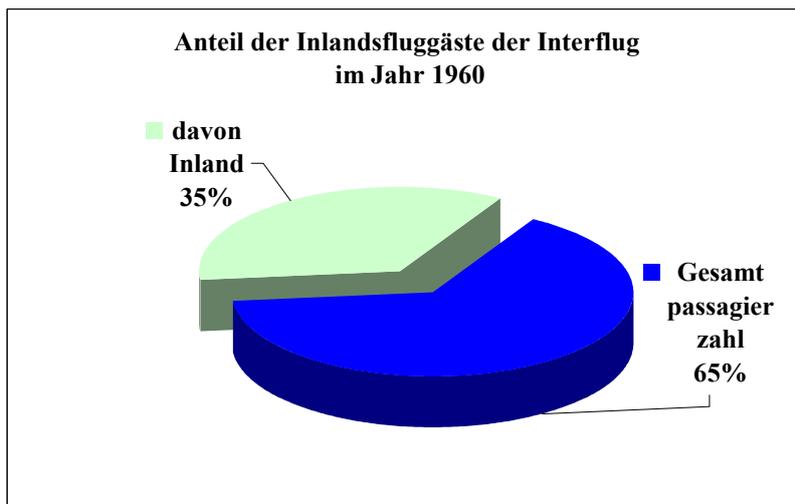


Abbildung 10: Anteil der Inlandsfluggäste der Interflug im Jahr 1960

die formale Neugründung einer Luftverkehrsgesellschaft der DDR beschlossen. Die bislang unter dem Namen „Lufthansa“ geführte Airline sollte im Jahr 1963 darin aufgehen. An der neuen DDR-Fluggesellschaft waren das Staatliche Deutsche Reisebüro, der VEB Deutrans und die Vereinigung Volkseigener Betriebe Flugzeugbau beteiligt. Es entstand die Interflug, deren Hauptgeschäftsführer Arthur Pieck wurde. Dieser übernahm im Jahre 1961 ebenfalls das Amt des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen der DDR. Die Interflug sollte als internationale Fluggesellschaft fungieren und viele Destinationen im sozialistischen und westlichen Ausland bedienen.

Doch am 13. August 1961 wurde mit dem Bau der Berliner Mauer die Teilung Deutschlands manifest und das Reiserecht der DDR-Bürger stark limitiert. Die SED-Führung wollte die Interflug aber am internationalen Flugverkehr beteiligen, um zum einen Divisen ins Land zu bringen und zu anderen, um am Tourismusboom mit zu verdienen. Am 15. Juni 1963

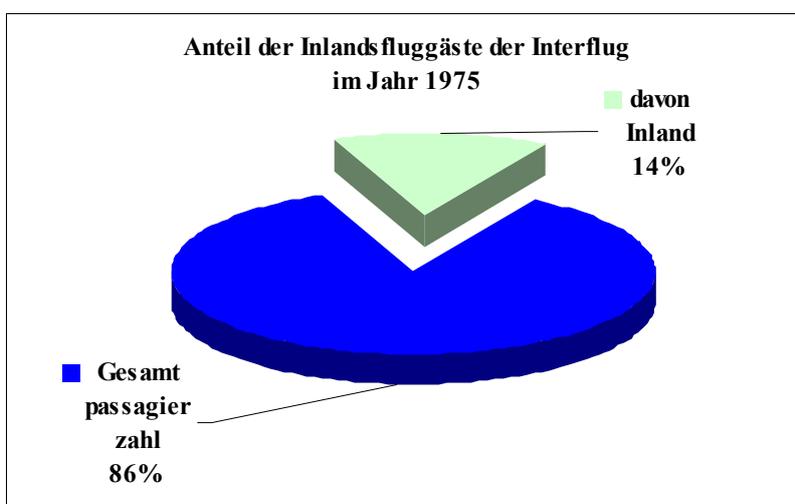


Abbildung 11: Anteil der Inlandsfluggäste der Interflug im Jahr 1975

wurde an der Rudower Chaussee ein Grenzübergang von West- nach Ost-Berlin geschaffen. Ein Beweggrund für diese Öffnung war, West-Touristen vom Flughafen Schönefeld aus in den Urlaub fliegen zu können und damit am lukrativen Tourismusbetrieb beteiligt zu sein. Am 21. April 1970 stellte die Interflug mit einer Iljushin Il-62 ihren ersten größeren Jet in den Dienst. In diesem Flugzeugtyp fanden laut Angabe des Herstellers maximal 186 Passagiere Platz. Ein wesentlicher Punkt, der die eigenständige Entwicklung der Luftfahrt in der DDR vorantrieb, war die weltweite Anerkennung der DDR und die Einleitung einer neuen „Ostpolitik“ unter Willy Brandt. Insgesamt wurde nun eine Politik verfolgt, bei der es galt über ein geregeltes Nebeneinander zu einem Miteinander zu kommen. Auch an der Spitze der DDR-Führung hatte ein Wechsel stattgefunden. Walter Ulbricht bat das ZK der SED am 03. Mai 1971, ihn aus „Altersgründen“ von seinen Tätigkeiten als Erster Sekretär zu entbinden. Sein Nachfolger wurde Erich Honecker. Die Expansion der Interflug setzte sich erfolgreich fort. 1971 beförderte die Interflug 49 % aller Passagiere zwischen Gesamt-Berlin und Moskau. Das Berlin-Abkommen der vier Großmächte vom 03. September 1971 entspannte das Verhältnis der beiden deutschen Staaten. Ein Transitabkommen wurde am 17. Dezember desselben Jahres unterzeichnet; der nun ungestörte Straßen- und Bahnverkehr zwischen West-Berlin und Westdeutschland machte sich auch in den Passagierzahlen der Fluggesellschaften bemerkbar. Sie gingen von 5,5 Mio. im Jahr 1971 auf 3,1 Mio. im Jahr 1975 zurück. Von und nach Berlin-West wurden „Luftkorridore“ eingerichtet, die nur von den Fluggesellschaften der Westalliierten durchfliegen werden durften. Auch die Flugzeuggröße, die nach West-Berlin fliegen durfte, blieb auf Mittelstreckengröße (B727 u. a.) limitiert. Es war also unmöglich, von West-Berlin aus Langstreckenflüge anzubieten. Die Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main im weltweiten Flugverkehr nahm somit weiter zu.

Bis ca. 1970 waren internationale Flüge aus der DDR nur ab Berlin-Schönefeld möglich, nach und nach wurden jedoch die Flughäfen von Dresden, Leipzig und Erfurt ebenfalls für den internationalen Flugverkehr geöffnet. Der Interflugplan des Jahres 1973 bot als Ziele Wien, Kopenhagen, Helsinki, Amsterdam, Kairo, Bagdad, Damaskus, Moskau und Hanoi. Ab 1974 kamen als Langstreckenziele Havanna (Kuba) sowie Mailand, Varna und Burgas hinzu.

8.3 Der Flugverkehr ab 1975

Anfang der 1970er Jahre hatte die Luftfahrt in (West-)Deutschland einige Rückschläge verspürt, doch ab 1976 expandierte sie weiter. Eine weltweite positive Entwicklung der Wirtschaft belebte die Nachfrage. Waren 1975 weltweit 576 Mio. Menschen im Linienflugverkehr transportiert worden, so waren es 1979 bereits 754 Mio. (s. Abb. 9). Am 03. März 1973 war das Washingtoner Artenschutzübereinkommen (WA) von 21 Staaten unterzeichnet worden, darunter auch die Bundesrepublik. Hier wurde die Konvention am 22. Mai 1975 mit dem Ratifizierungs- und Durchführungsgesetz (Gesetz zum Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen, GWA) in unmittelbar geltendes Recht überführt. Es trat am 20. Juni 1976 in Kraft und entsprechend wurden Reisende nun von den zuständigen Zollstellen auch im

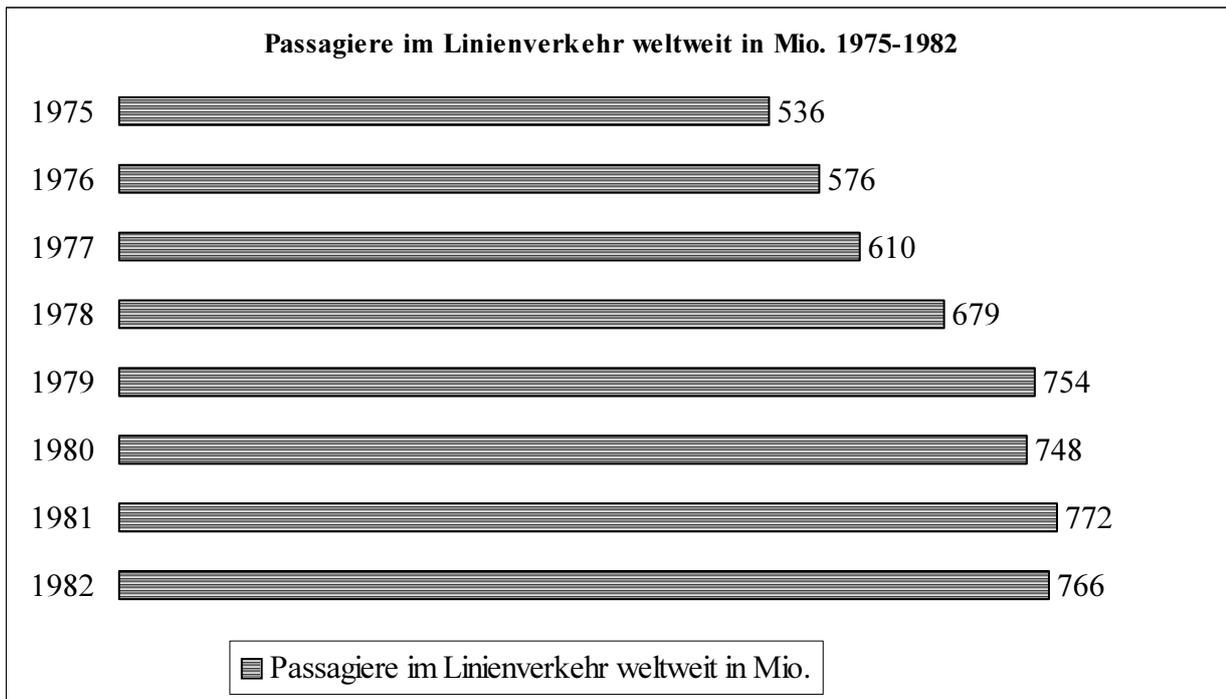


Abbildung 12: Passagiere im Linienverkehr weltweit in Mio. 1975-1982¹³⁰

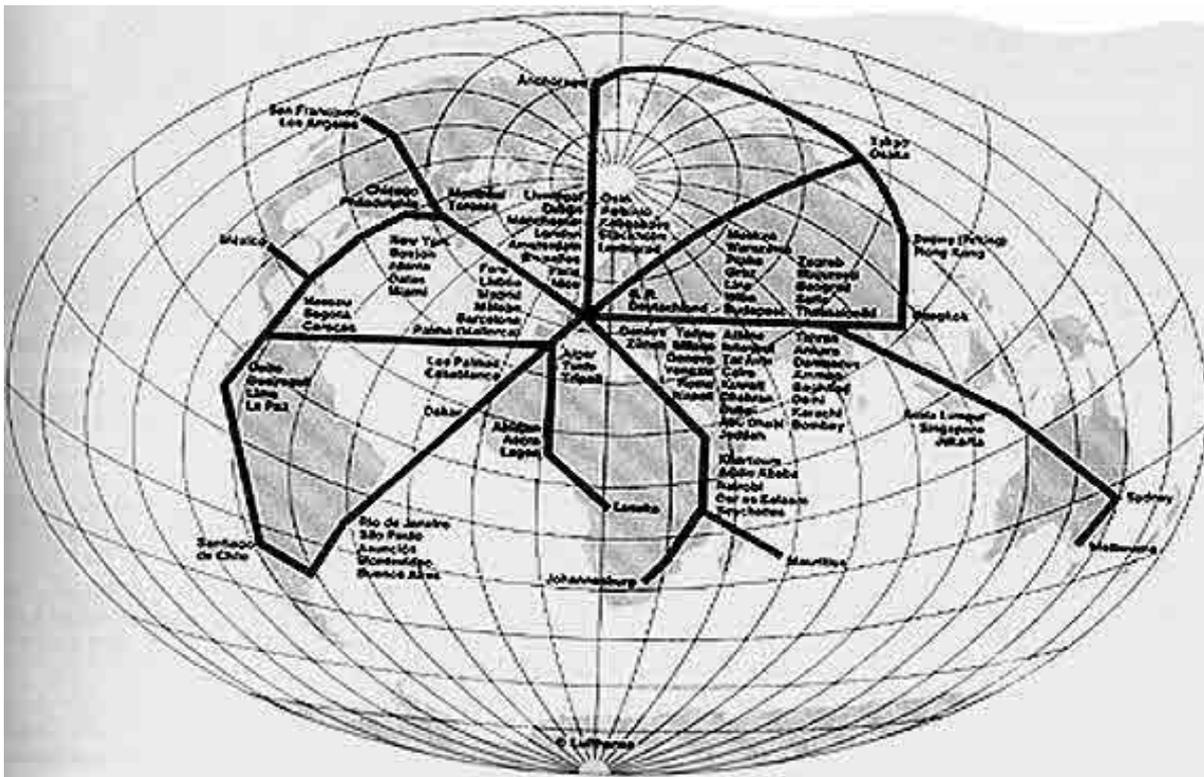


Abbildung 13: Streckennetz der LH von 1980

¹³⁰ Quelle: ICAO Annual Report of the Council.

Bereich Artenschutz bei der Ein- und Ausreise kontrolliert. Dies nahm jedoch keinen Einfluß auf die Reisetätigkeit der deutschen Bundesbürger.

Der Luftverkehr hatte ab 1979 mit einer erneuten Erhöhung der Ölpreise und einem weltweiten Konjunkturrückgang zu kämpfen. Die Folge war, daß die Passagierzahlen leicht rückläufig waren. Die IATA-Fluggesellschaften machten zwei Milliarden US-Dollar Verluste¹³¹ und reduzierten ihre Flotten. Erneut versuchte man durch eine Reduzierung der Ticketpreise mehr Passagiere zum Fliegen zu motivieren, was auch gelang. Dennoch war die Bilanz negativ und steigende Kerosinpreise, wie auch die Angst vor Markt- und Streckenverlusten verschärften die Krise. Erstmals steckte die weltweite Luftfahrt in einer zunehmend ernster werdenden Krise. 1980 hatte sich die Weltkonjunktur auf den wesentlichen Märkten weiter verlangsamt, die Arbeitslosigkeit nahm zu und die Ölpreise stiegen weiter. Als sich Anfang der 1980er die Krise etwas abschwächte, baute die Lufthansa AG das Streckennetz kontinuierlich weiter aus (s. Abb. 13).

Auch die „Ferienflieger“ waren krisengeschüttelt. Als 1976 die Konjunktur etwas anzog, hatten die Ferienfluglinien noch unter den Folgen der Flaute zu leiden. 1976 gingen die Flugpauschalreisen um 4 % zurück. Anstelle einer Urlaubsreise kauften die Deutschen Konsumgüter, für die es während der Krise an Kaufkraft gemangelt hatte. Es folgte die nächste Ölkrise 1979, ohne daß sich die Ferienfluggesellschaften hatten erholen können. Eine Besserung kam erst mit dem Wirtschaftsaufschwung 1982 in Sicht.

Im Jahre 1983 mehrten sich die Anzeichen für eine weltweite Konjunkturerholung, der Trend setzte sich auch 1984 fort. Der fallende Dollarkurs belebte die Wirtschaft und den Ferntourismus. Da die IATA-Fluggesellschaften den Aufbau ihrer Flotten auch durch die Krise hindurch weiter fortgesetzt hatten, verfügte der Weltlinienflugverkehr über eine Überkapazität. Nur ca. 64,3 % der angebotenen Flugzeugsitze waren 1983 gefüllt, im Jahre 1989 waren bereits 68 % der angebotenen Plätze wieder ausgelastet.

Im Jahre 1987 überschritt die Anzahl der weltweiten Fluggäste erstmals eine Milliarde.¹³² Der Aufwärtstrend setzte sich bis 1990 fort. Die weltweite Konjunktur begann sich von neuem abzuschwächen, und eine neue Golfkrise sorgte zusätzlich für Verunsicherung, außerdem stiegen die Ölpreise auf einen Höchststand.

Das Jahr 1991 wurde von vielen Airlines als das bis dahin schwierigste Jahr der Luftfahrt bezeichnet, durch steigende Flugpreise und den ersten Golfkrieg sanken die Passagierzahlen um 5 %. Erst durch die Terroranschläge des 11. September 2001 sollte dieser Passagierrückgang noch übertroffen werden. Ein Währungsverfall des US-Dollars und des britischen Pfunds sowie eine damit einhergehende Aufwertung der Deutschen Mark sollten Auslandsreisen im Jahre 1992 wieder attraktiver machen. Ferner führte die Vereinigung der beiden deutschen Staaten zusätzlich zu einem kräftigen Verkehrszuwachs, so daß die negative Entwicklung im Luftverkehr zumindest in Deutschland etwas aufgefangen wurde. Der Abschluß des Einigungsvertrages führte am 03. Oktober 1990 zum Beitritt der DDR zur BRD, damit wurde auch die Interflug Eigentum der Bundesrepublik.

¹³¹ Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 116.

¹³² Seifert, Karl-Dieter, Deutsche Luftfahrt, 2001, S. 148.

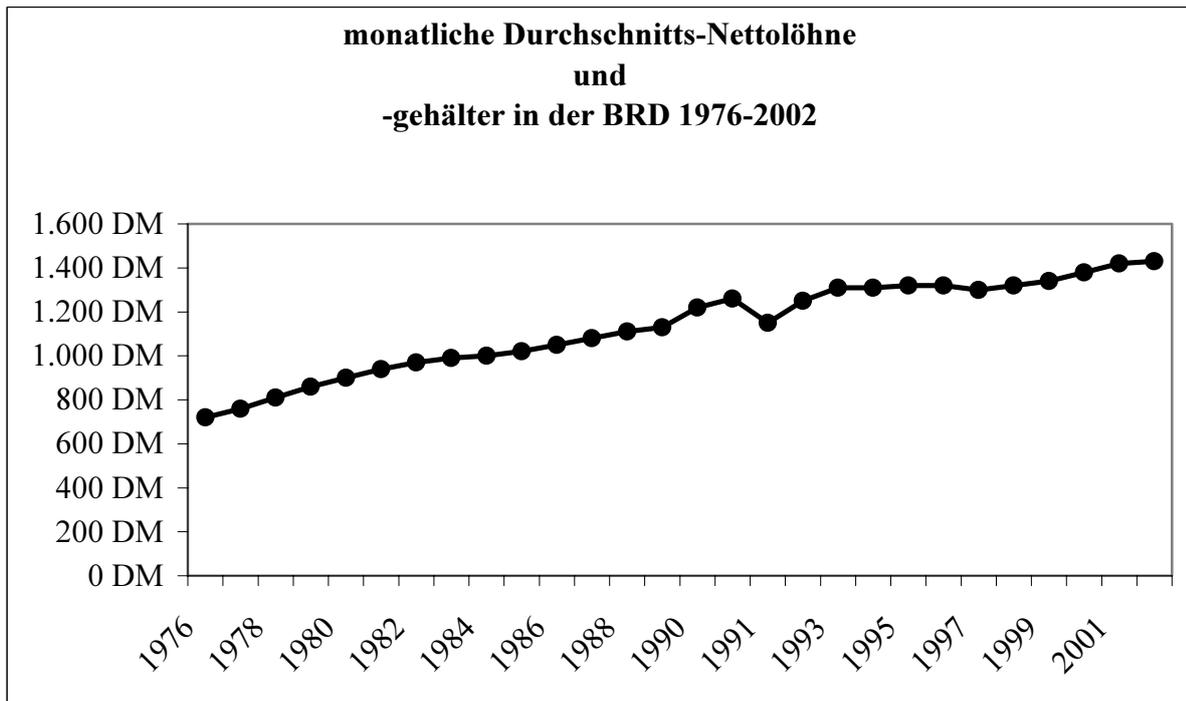


Abbildung 14: monatliche Durchschnitts-Nettolöhne und -gehälter 1976-2002¹³³

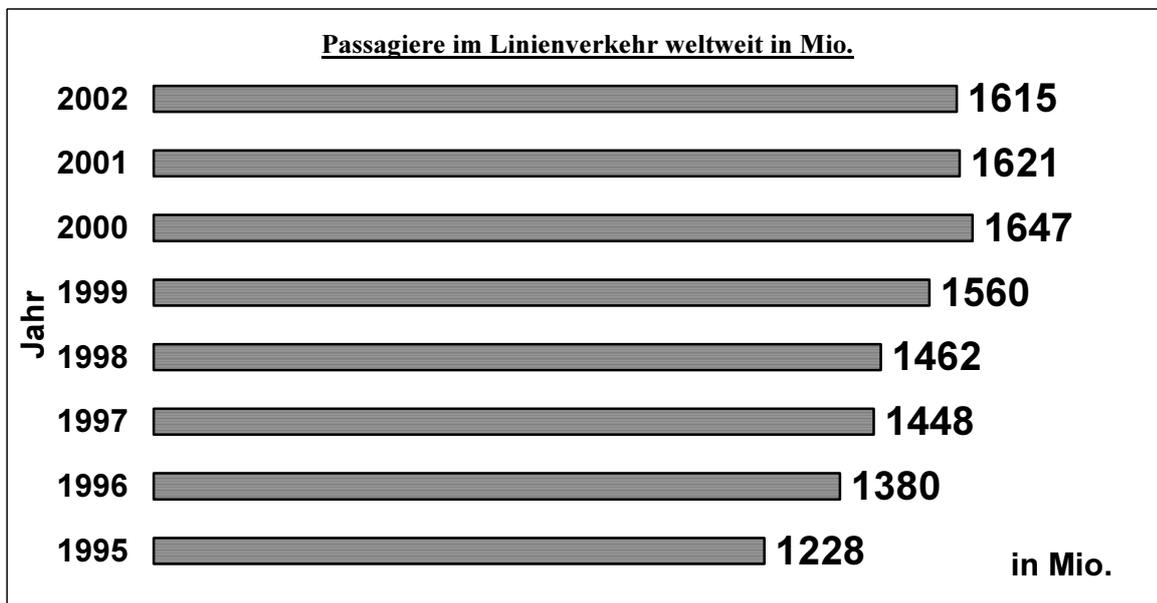


Abbildung 15: Passagiere im Linienverkehr weltweit in Mio. 1995-2002¹³⁴

¹³³ Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹³⁴ Quelle: ICAO Annual Report of the Council.

Die Lufthansa hatte sich am 05. März 1990 mit 26 % an der inzwischen maroden Interflug beteiligt. Nach der politischen Wende leitete das Luftfahrt-Bundesamt eine Liquiditätsprüfung ein und wollte bis zum 31. Dezember 1990 den finanziellen Zustand der Interflug ermitteln lassen.

Tabelle 6: Gesamtfluggäste in Deutschland (alte Bundesländer)¹³⁵

Jahr	Gesamtpassagierzahl
1975	27.712.000
1976	29.369.000
1977	31.003.000
1978	33.181.000
1979	36.237.000
1980	35.879.100
1981	35.890.800
1982	35.024.700
1983	35.875.200
1984	38.628.800
1985	41.708.100
1986	42.883.300
1987	48.735.400
1988	52.657.100
1989	55.972.000

Am 18. Oktober 1990 verzichtete die Lufthansa auf ihre Beteiligung an der Interflug, nachdem diese den Wunsch geäußert hatte, eigenständig auf dem deutschen Markt zu konkurrieren. Doch der Interflug fehlten die erforderlichen Lizenzen und Prüfer, die in der Bundesrepublik unabkömmlich waren, um eine Luftfahrtgesellschaft zu unterhalten. Die Lufthansa versuchte das entsprechende Personal zur Verfügung zu stellen. Doch am 01. Februar 1991 fällte die Treuhandanstalt die Entscheidung zur Liquidation der Interflug, da sich weder Investoren noch Käufer fanden. Die Lufthansa übernahm 400 der 1.200 Angestellten der Interflug, reduzierte die Zahl der übernommenen Mitarbeiter aber später noch einmal.

Im Jahre 1991 sanken die weltweiten Passagier- und Frachtzahlen, und die Linienfluggesellschaften begannen ungenutzte Flugzeuge auf Wüstenflugplätzen in den USA (Arizona und Nevada) zu parken.

Es bot sich jedoch nun auch die Möglichkeit, die Ostmärkte zu erschließen, und das Flugaufkommen zwischen den alten und neuen Bundesländer nahm kontinuierlich zu.

Doch der deutsche Markt entwickelte sich in Ost- und Westdeutschland sehr unterschiedlich. Das Jahr 1992 war von Konjunkturschwäche, Konkurrenzdruck und Auslastungsrückgängen gekennzeichnet. Dazu kam noch, daß der Wirtschaftsmarkt in Osteuropa

¹³⁵ Quelle: Statistisches Bundesamt.

einbrach. Nach einem Managementwechsel, der neue Vorstandsvorsitzende der LH wurde Dr. Jürgen Weber, begann auch die Lufthansa AG mit Sparmaßnahmen und eine Vielzahl von Flugverbindungen wurde gestrichen. Darunter die Linien nach Quito und Lima in Südamerika. Eine Expansion fand nun nur in Richtung Osten statt. So kamen 1991 Riga und Kiew als neue Ziele der Lufthansa dazu. 1992 folgten Wilna und Minsk.

Bereits im Jahre 1982 hatte die EU begonnen, den Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft zu liberalisieren.

Tabelle 7: Flugpassagiere in Deutschland 1990-2001 (Ein- und Aussteiger)¹³⁶

Jahr	Gesamt	Linienverkehr	Charterverkehr
1990	62.576.471	45.380.091	17.196.380
1991	62.470.260	45.239.221	17.213.039
1992	7.103.002	50.133.977	20.897.025
1993	76.780.579	54.324.218	22.456.561
1994	83.014.572	60.695.647	22.456.562
1995	90.947.202	80.581.292	9.465.910
1996	93.163.301	83.266.501	9.465.910
1997	99.284.520	87.623.221	9.896.800
1998	103.883.216	93.616.914	10.266.302
1999	111.413.557	101.134.858	10.278.699
2000	114.700.000	k.A.	k.A.
2001	117.552.000	k.A.	k.A.
2002	k.A.	k.A.	k.A.

Daraus resultierte ein bessere individuelle Anpassung der Sitzplatzkontingente und der Ticketpreise der einzelnen europäischen Fluggesellschaften und damit eine bessere Wettbewerbssituation. Als 1993 der gemeinsame europäischen Binnenmarkt eröffnet wurde,¹³⁷ trat am 01. April diesen Jahres auch die dritte Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs in Kraft. Die einzelnen Fluggesellschaften durften sich nun in Zusammenschlüssen mit internationalen Partnern formieren, so unterzeichneten Thai Airways und United Airlines als erste die „Star-Allianz“ der Lufthansa, ab 1997 traten Air Canada, SAS und die brasilianische Varig dem multilateralen Bündnis bei. Durch diesen internationalen Zusammenschluß wurden die Kosten der einzelnen Fluggesellschaften gesenkt und der Luftverkehr trotzdem weitestgehend globalisiert, d. h. die Streckennetze der einzelnen Anbieter um die Strecken des Partners erweitert.

1997 erfolgte die vollständige Liberalisierung des Luftverkehrs in der EU und der Weltluftverkehr wuchs schneller als die Weltwirtschaft. Die Einführung der achten Freiheit

¹³⁶ Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹³⁷ Zu dieser Zeit wurde u. a. die Tierärztliche Grenzkontrollstelle des Landes Hessen am Flughafen Frankfurt/Main eröffnet.

des Luftverkehrs bedeutete: Airlines durften ihren Luftverkehr auch *innerhalb* eines anderen EU-Mitgliedstaates aufnehmen, ohne der nationale Carrier zu sein.

Der kurzfristige Aufschwung im Jahre 1997 wurde 1998 erneut abgebremst, das Wachstum im Weltluftverkehr sank auf unter 1 %. Doch die Ferienflieger boomten 1998 und verdreifachten die Anzahl der von ihnen transportierten Fluggäste, ein wichtiges Element für dieses Wachstum waren u. a. die sogenannten „Shuttle“-Verbindungen zwischen diversen deutschen Städten und Mallorca sowie später auch einigen europäischen Metropolen. Das Segment der „Low-Cost“-Carrier wurde damit auch in Deutschland erfolgreich etabliert.

In den folgenden Jahren von 1999 bis 2002 stellte sich die Fortentwicklung im Weltluftverkehr zweigeteilt dar. Während der „Low-Cost“-Markt enorme Zuwächse verzeichnete, mussten die ehemals renommierten Linienfluggesellschaften durch Personalabbau und Allianzenbildung Kosten senken, um neue Kunden heranzuziehen. Die Chartergesellschaften LTU, Lauda Air und Condor boten kostengünstige Langstreckenflüge nach Nordamerika und in den asiatischen Raum an.

Im Jahre 2000 traten Austrian Airlines, British Midland, Mexicana Airlines und Singapore Airlines der „Star-Allianz“ bei und erweiterten so das Flugziel-Angebot. Um die Air France formierte sich das „Sky-Team“, zu dem u. a. auch Delta Airlines und die afrikanische UTA gehörten. Auf Grund dieser weltumfassenden Vernetzungen des Luftverkehrs ist heutzutage binnen weniger Flugstunden fast jeder Winkel dieser Erde erreichbar geworden.

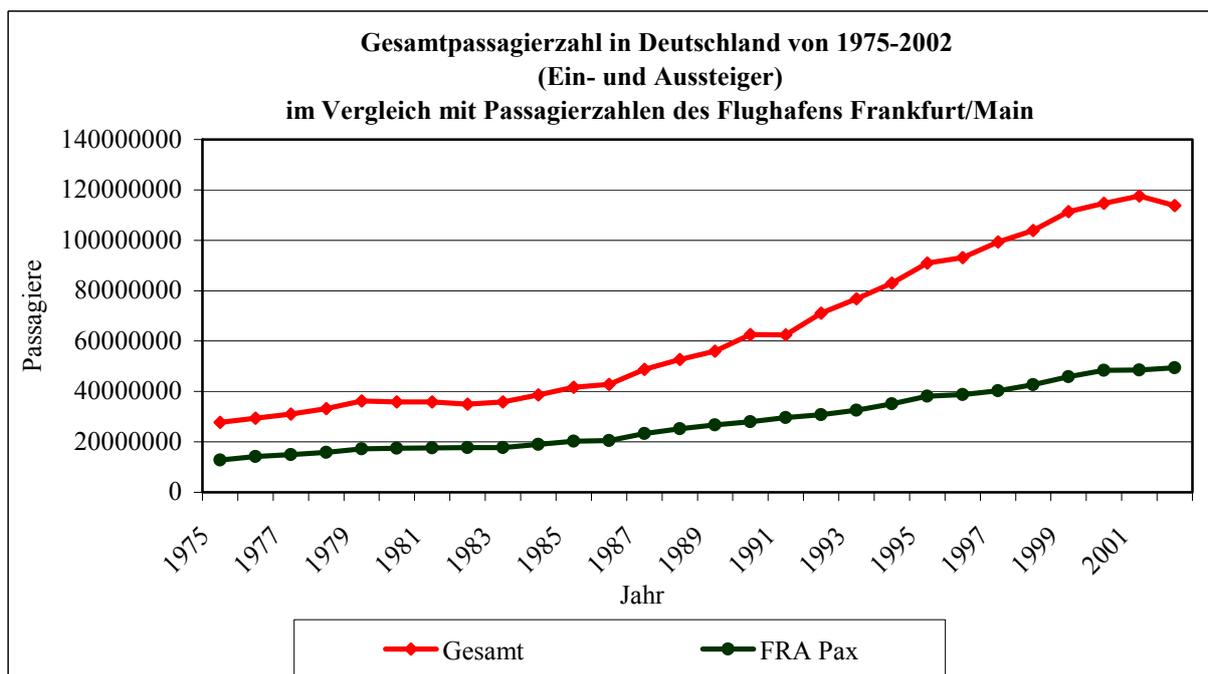


Abbildung 16: Graphische Darstellung der Fluggastzahlen (bis 1990 nur alte Bundesländer, danach inkl. der neuen Bundesländer)¹³⁸

¹³⁸ Quelle: Statistisches Bundesamt und FRAPORT.

Die Globalisierung und Liberalisierung der Luftfahrt ist also durchaus erfolgreich umgesetzt worden und Flugreisen sind heute keiner elitären Minderheit mehr vorbehalten. Trotz diverser Krisen schaffte es die deutsche Luftfahrt bis 2001 mehr oder weniger kontinuierlich, Passagierzuwachsraten aufzuweisen. Ein entscheidender Wendepunkt waren jedoch die Terroranschläge auf das World Trade Center in New York am 11. September 2001. Wie in Abbildung 16 ersichtlich, waren die Passagierzahlen erstmals seit 1991 rückläufig. Auch die Auswahl der Flugreiseziele veränderte sich, wie im Unterkapitel 8.6 „Reiseziele“ dargelegt.

8.4 Entwicklung der Luftfracht

Neben der Abfertigung des stetig wachsenden Personenluftverkehrs gewinnt die Abwicklung von Luftfracht an bundesdeutschen Grenzkontrollstellen zunehmend an Bedeutung. Im Zeitraum von 1975 bis 2002 hat sich das Luftfrachtaufkommen mehr als verfünffacht (s. Tabelle 8), dies ist sicher auch eine Folge der Globalisierung und der flächendeckenden Operation der Fluggesellschaften.

Besondere Aufmerksamkeit gilt per Luftfracht transportierten, lebenden Tieren, welche an den Grenzkontrollstellen der Zoll- und Veterinärbehörde allen nötigen Ein- und Ausreisekontrollen unterzogen werden. In den Kapiteln 7 und 10 werden die Arbeitsverteilung und Abwicklung zwischen der Zoll- und Veterinärbehörde an der Grenzkontrollstelle genau vorgestellt. Wichtig ist, daß auch bei der Ein- und Ausfuhr von Fracht die direkte Umsetzung des WA erfolgt.

Um eine Vorstellung von der Dimension der auf dem Flughafen Frankfurt/Main umgeschlagenen Cargomengen zu vermitteln, ist in der nebenstehenden Tabelle 8 die Entwicklung der Luftfrachtzahlen (Menge der beförderten Güter) kurz dargestellt. Der Flughafen Frankfurt/Main ist einer der größten Umschlagplätze für Luftfracht in Europa. Den Grenzstellen vor Ort kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu.

Die Summe der jährlich beförderten und damit auch abzufertigenden Cargomengen stieg kontinuierlich bis 1998 an, als ein geringer Einbruch zu verzeichnen war. Wie auch in der Personenbeförderung lösten die Terroranschläge des 11. September 2001 bei der Cargobeförderung einen erheblichen Rückgang aus. Das gesamte Luftfrachtvolumen (Ein- und Ausladungen) 2001 ging gegenüber dem Jahr 2000 auf 2,1 Mio. t zurück (- 4,2 %). Die mit ausländischen Flughäfen ausgetauschte Gütermenge (2,0 Mio. t), die 96,1 % des Gesamtaufkommens ausmachte, verringerte sich um 3,9 %. Das mit Flughäfen europäischer Länder umgeschlagene Volumen (583.000 t) sank um 1,6 %; Afrika (102.400 t) erreichte ein Plus von 4,0 %, für Amerika (594.000 t; - 9,5 %) und Asien (735.000 t; - 2,3 %) waren Rückgänge zu verzeichnen (Statistisches Bundesamt). Doch langsam setzt im Bereich Cargo der Zuwachs wieder ein. In den letzten Jahren nahm besonders der Transport von lebenden Tieren zu. Dieser Umstand birgt eine Vielzahl von Herausforderungen, die im folgenden Unterkapitel 8.5 „Lebende Tiere als Frachtgut“ dargestellt sind.

Tabelle 8: Luftfracht der BRD in 1000 t¹³⁹

Jahr	Luftfracht in 1000 t
1975	411,5
1976	483,8
1977	554,3
1978	595,7
1979	628,6
1980	605,5
1981	593,3
1982	585,3
1983	619,4
1984	676,4
1985	741,2
1986	779,7
1987	842,2
1988	917,8
1989	1.117,4
1990	1.148,1
1991	1.104,6
1992	1.151,1
1993	1.471,4
1994	1.666,0
1995	1.773,3
1996	1.858,7
1997	2.003,6
1998	1.926,7
1999	2.010,9
2000	2.198,5
2001	2.100,0
2002	2.200,1



Abbildung 17: Verladen einer Versandbox mit lebenden Tieren nach CITES-/IATA-Bestimmungen¹⁴⁰

¹³⁹ Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹⁴⁰ Quelle: Lufthansa AG Pressedienst.

8.5 Lebende Tiere als Frachtgut

Millionen von Wildtieren (Säuger, Vögel, Reptilien, Amphibien, Fische und Wirbellose, wie Spinnen und Skorpione) werden jährlich nach oder über Deutschland transportiert – die meisten inzwischen per Luftfracht. Die Tierärztliche Kontrollstelle am Flughafen Frankfurt/Main, Deutschlands einzigem Flughafen mit einer Transportgenehmigung für lebende Tiere aller Art,¹⁴¹ meldet insgesamt 80 Mio. lebende Tiere jährlich als Luftfracht. Für den Transport von artgeschützten Tieren meldete das BfN für das Jahr 1996 505.270 importierte artgeschützte Tiere (Angaben aus BfN-Archiv), für das Jahr 2003 waren es laut aktuellen Zahlen (Angaben auf der BfN-Homepage)¹⁴² 251.419 Exemplare von in den WA-Anhängen I, II und III aufgeführten Arten (für detaillierte Zahlen vgl. Kapitel 9). Damit stellt der Lufttransport von Tieren einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Airlines und Händler dar. Es ist leider ein unumstrittener Fakt, daß die Zahl der nach Deutschland importierten Wildfänge kontinuierlich steigt, da das Interesse an exotischen Haustieren zunimmt und die deutsche Nachzucht zu kompliziert oder kostenaufwendig ist. Damit steigt auch der Luftfrachtanteil an lebend transportierten Tieren.

Neben der IATA, die in Zusammenarbeit mit CITES, die Mindestanforderungen für den Lufttransport festlegen – die Live Animals Regulations, LAR (s. Kapitel 10.2) – gibt es weitere wichtige Institutionen, die den gesamten globalen Lufttransport aus tierseuchen- sowie tierschutzrechtlichen Aspekten beobachten. In den Unterkapiteln 8.5.1 und 8.5.2 sollen die beiden wichtigsten, das O.I.E. und die AATA, kurz vorgestellt werden.

In den Unterkapiteln 8.5.3 und 8.5.4 werden die Punkte „Frachtbehältnisse“ als auch „Zoonosen“ als brisante Faktoren beim Transport von lebenden (Wild-)Tieren aufgezeigt.

8.5.1 Office International des Épizooties (Internationales Tierseuchenamt)

Das „Office International des Épizooties (O.I.E.)“ leistet ebenfalls einen Beitrag zur Erstellung der LAR in Hinblick auf die globale Tiergesundheit. Das O.I.E. veröffentlicht jährlich Manuals, die sogenannten „Codes“:

1. den „International Terrestrial Animal Health Code“ und das „Manual of Diagnostic Test and Vaccines for Terrestrial Animals“,
2. den „Aquatic Animal Health Code“ sowie das „Manual of Diagnostic Test and Vaccines for Aquatic Animals“ und
3. die O.I.E. Standard and Guidelines for Veterinary Laboratories, welche die Gesundheitsstandards für den Transport von Nutz-, Haus- und in begrenztem Umfang auch Wildtieren setzen.

Das Office ist von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) als wichtigste Organisation für die Festlegung des globalen Richtmaßes bei der Tiergesundheit und den Zoonosen anerkannt.

¹⁴¹ FRAPORT, Cargo City News, Ausgabe 03/01, S. 1.

¹⁴² Quelle: <<http://www.bfn.de>>, Stand :September 2004.

8.5.2 AATA – The Animal Transport Association

Die AATA ist eine international anerkannte US-amerikanische Vereinigung, die gleichfalls den Transport von lebenden Tieren jeglicher Art per Luftfracht überwacht. Sie hat ein Handbuch für den Transport von lebenden Tieren entwickelt, das vorwiegend auf den Transport von Haustieren ausgerichtet ist. Es enthält ferner ein Kapitel über den Transport von Wildtieren sowie grundlegende Informationen zu CITES und den Anforderungen an die CITES-Dokumente. AATA ist in beratender Funktion und als Ergänzung zu den IATA-Reglements zu sehen, die stets nur die Minimalanforderungen darstellen.

Besonderes Augenmerk richtet die AATA auch auf den fachgerechten Lufttransport von Pferden und schaffte im Jahr 2004 eine Vorlage für den Mindestanspruch an den Pferdetransport begleitende Personen. Damit ist die AATA ein wichtiges Element für die kontinuierliche Verbesserung der Transportbedingungen für lebende Tiere.

Von sehr großer Bedeutung beim Lufttransport von lebenden Tieren ist der Zeitfaktor, also die Gesamtdauer des Transports. Diese ist auch gemäß geltender Gesetze so kurz wie möglich zu halten, die AATA bietet den Luftfahrtgesellschaften Kurse für Optimierungsmöglichkeiten der Transportzeiten an. Das Engagement von Seiten der Luftfahrtgesellschaften ist deshalb besonders wichtig, da es derzeit für Wildtiere keine detailliert vorgegebenen Transportzeiten wie für Nutztiere gibt. Die Kontrolle über den Zustand der transportierten Tiere obliegt der Veterinärbehörde sowie die Entscheidung, ob ein Weitertransport möglich ist.

Wildfänge sind bereits vor dem Transport einem enormen Streß durch das Fangen ausgesetzt. Hinzu kommen der häufig lange Transport vom Fangort bis zum Flughafen sowie die oftmals schlechten Kenntnisse der Fänger/Betreuer über die Bedürfnisse und das Handling der gefangenen Tiere. Der Streß wird meist erst nach Ankunft an ihrer Destination durch eine hohe Mortalitätsrate ersichtlich.

Während des Flugtransports ist die Mortalität in der Regel gering, obwohl die klimatischen Verhältnisse während der Flugphase ebenfalls einen immensen Streßfaktor darstellen. Aus diesem Grund haben sowohl die IATA als auch die AATA bei renommierten Universitäten und dem Roslin-Institut in Edinburgh (Großbritannien) größere Untersuchungen zur idealen Raumtemperatur und Luftfeuchtigkeit beim Lufttransport in Auftrag gegeben.

Auf Grund höherer Inflight-Mortalitäten hatte die Deutsche Lufthansa im Jahre 2000 für einige Monate den Transport von Wildfängen ausgesetzt. Nach einer Optimierung der Inflight-Bedingungen fliegt die Lufthansa Cargo seit Juli 2001 Tiere auch auf zeitdefinierter Basis.

Die für den Lufttransport benötigten IATA-Dokumente sowie die im Falle des Transportes von artgeschützten Tieren benötigten CITES-Dokumente sind ausführlich in Kapitel 10.2 sowie im Anhang III dieser Arbeit erläutert.

8.5.3 Frachtcontainer für lebende Tiere

Wie in Kapitel 10 noch eingehender ausgeführt werden wird, bestehen beim Lufttransport von lebenden Tieren, unabhängig, ob sie artgeschützt sind oder nicht, Mindestanforderungen an

Kennzeichnung und Container. Diese Anforderungen wurden in den LAR der IATA zusammengefaßt. Die erste Ausgabe der LAR erschien im Jahre 1973.¹⁴³ Bis 1993 waren die LAR eher eine ungeordnete Zusammenfassung von Bestimmungen. Danach standardisierte die IATA die LAR gemäß dem Format ihrer anderen Manuals. Im Rahmen jährlich stattfindender „Live Animal and Perishable Goods“-Meetings werden Erfahrungen ausgetauscht und die LAR immer wieder entsprechend verbessert. Dabei unterstützen renommierte Universitäten, Wissenschaftler und Zoologen die Fachleute der IATA. Die Containerrequirement-Entwicklung verläuft nach einem „Trial-and-Error“-System, nach dem die Behältnisse kontinuierlich weiterentwickelt werden. Selbstverständlich werden alle erforderlichen Bedingungen gemäß der Tierschutztransportverordnung (§ 7 TierSchTrV) dabei berücksichtigt. So sollten die Container

- aus gesundheitsunschädlichem Material hergestellt sein,
- technisch und hygienisch einwandfrei sein,
- allen Transportbelastungen standhalten,
- Schutz vor Witterung und Widerstand gegen Witterungsschwankungen bieten,
- bezüglich des Luftraums den Transportbedingungen angepaßt sein,
- über eine ausreichende Lüftung und
- rutschfesten Boden verfügen,
- so beschaffen sein, daß die Verletzungsgefahr der Tiere gering ist,
- sicherstellen, daß die Tiere nicht entweichen können (sich Ladeklappen etc. nicht selbständig öffnen können), und
- leicht zu reinigen und zu desinfizieren sein.

Allerdings gibt es keine offizielle Bewertung der Behältnisse, wie zum Beispiel Prüfplaketten. Ob ein Container den Anforderungen entspricht, muß also vom Airlinepersonal erkannt werden. Aus diesem Grund wird das Personal durch qualifizierte Fachkräfte kontinuierlich geschult.

Nach Ansicht von Peter Linhart, Chairman der EAZA¹⁴⁴ Transport Working Group, werden die IATA LAR überbewertet, da sie wirklich nur Minimalinformationen für die Airlines bieten, „jeder kann [seine Transportbehälter] besser, schöner, moderner bauen – nur nicht schlechter oder kleiner.“¹⁴⁵ Wichtig bei der Beförderung von CITES-geschützten Tieren ist, daß die CITES-Dokumente nur als gültig anerkannt werden, wenn die Transportbehältnisse mindestens den IATA-LAR entsprechen.

¹⁴³ Persönliche Mitteilung von Rebecca McNeill, Tiertransportbeauftragte des FRAPORT, am 21. September 2004.

¹⁴⁴ EAZA – European Association of Zoos and Aquariums.

¹⁴⁵ Email-Korrespondenz mit Peter Linhardt vom 20. September 2004.

n8.5.4 Zoonosen

Zoonosen stellen ein großes Risiko beim Import wildlebender Arten dar. Doch gibt es – außer für Nicht-Menschen-Affen – keine einheitlichen internationalen Quarantänebestimmungen. Verfügt eine Tiersendung über alle erforderlichen Einfuhrdokumente und fällt die physische Kontrolle durch die Grenzveterinäre ohne Befund aus, kann die Tiersendung den Kontrollpunkt unverzüglich nach der Freigabe ohne weitere Beschränkung passieren. Das deutsche Tierseuchengesetz (TierSG) bevollmächtigt (verbeamtete) Tierärzte, die Zolldienststellen sowie die Bundeswehr zur Überwachung der Tiertransporte. In § 6 TierSG verbietet der Gesetzgeber das willentliche Einbringen von seuchenkranken Tieren. Doch stellt sich die Frage nach der Beurteilbarkeit des Gesundheitsstatus zuvor freilebender Wildfänge, wenn diese keine augenfälligen Symptome zeigen.

Folgende Zoonosen gehören zu den wichtigsten, die durch den Import von Wildfängen eingeschleppt werden können:

- **Bakterien**

Erkrankung	Ätiologie	Betroffene Art	Übertragung	Klinische Symptome	Auftreten	Globale Verteilung
Salmonellose (▼)	<i>Salmonella</i> spp.*	(Wild-)Säugetiere, -Vögel, Reptilien	Fäkal-Oral	Gastroenteritis	Häufig	Weltweit
Campylobakteriose	<i>Campylobacter jejuni</i> , <i>C. coli</i> , <i>C. lari</i>	Primaten, (Wild-)Huftiere, -Vögel	Fäkal-Oral	Gastroenteritis	Gelegentlich	Weltweit
Brucellose ▼	<i>Brucella</i> spp.	(Wild)Huftiere, -Vögel	Direkter Kontakt	Septikämie, Fieber	Gelegentlich	Weltweit
Tuberkulose (▼)	<i>Mycobacterium africanum</i> , <i>bovis</i> , <i>avium</i>	Nicht-Menschenaffen, (Wild)Huftiere, -Vögel	Aerogen	Erkrankung der Atemwege (Lunge)	Gelegentlich	Weltweit
Listeriose ●	<i>Listeria monocytogenes</i>	(Wild-)Säugetiere, -Vögel	Oral, evtl. aerogen	Meningitis, Septikämie, Abort	Selten	Weltweit
E. coli-Infektionen	<i>Escherichia Coli</i>	(Wild-)Säugetiere, -Vögel	Fäkal-Oral	Enteritis	Selten	Weltweit
Botulismus	<i>Clostridium Botulinum</i>	(Wild-)Vögel, -Nager, Nerz	Direkter Kontakt	Neurologische Symptome	Selten	Alle Kontinente
Leptospirose ●	<i>Leptospira interrogans Serovans</i>	(Wild-)Säugetiere, -Nager	Kontakt mit infektiösem Urin	Zwei Phasen: 1. Septikämie 2. Organmanifestation	Sporadisch	Weltweit

▼ – Anzeigepflichtig gemäß § 9 TierSG (bislang nur beim Rind)

● – Meldepflicht

Die Salmonellose ist wohl eine der am besten untersuchten Zoonosen. 189 der 200 bekannten Salmonellen-Arten konnten bei Reptilien (z. B. Leguanen, Schlangen und Schildkröten) nachgewiesen werden. Hinzu kommen ständig neue, nicht typisierbare Serovare. Salmonellen stellen damit eine gefährliche Infektionsgefahr für Menschen und Tiere dar. Das Veterinäruntersuchungsamt Koblenz stellte im Jahr 2002 bei 12 von 53 untersuchten Reptilien Salmonellen unbekannter Genese fest. Generell ist besonders bei Reptilien eine breite Palette von Erregern nachweisbar, wobei deren Pathogenität bislang nur zum Teil eindeutig abgeklärt werden konnte.¹⁴⁶

Bemerkenswert ist ferner, daß beim Umgang mit wild gefangenen Affen häufiger Shigellen- und Yersinia-Infektionen auftreten.

• **Viren**

Erkrankung	Ätiologie	Betroffene Art	Übertragung	Klinische Symptome	Auftreten	Globale Verteilung
Influenza	(Ortho) Myxoviridae	(Wild-)Schweine Affen	Aerogen	Fieber, Erkrankung der Atem- wege, Myalgie	Unbe- kannt	Weltweit
Tollwut ▼	Lyssavirus, Rhabdoviridae	Alle warmblütigen Wirbeltiere	Aerogen, Bisse, Kontakt	Neuro- logische Symptome	Spora- disch	Alle Konti- nente (außer Australien)
Affenherpes	Herpes B-Virus	Affen	Direkter Kontakt	Neuro- logische Symptome	Selten	Asien
Rotaviren Enteritis	Rotaviridae	Junge (Wild-) Huftiere	Fäkal-Oral	Enteritis	Unbe- kannt	Weltweit

▼ – Anzeigepflichtig gemäß § 9 TierSG (bislang nur beim Rind)

Weniger häufige, aber sehr gefährliche Zoonosen sind (Bakterien und Viren):

Erkrankung	Ätiologie	Betroffene Art	Übertragung	Klinische Symptome	Auf- treten	Globale Verteilung
Pocken- Infektionen	Orthopox	Affen	Aerogen, Kontakt	Exanthem	selten	Tropische Regenwälder West- und Zentralafrikas
Marburgvirus Infektion	Filoviridae RNA-Virus	Affen, bes. <i>Cercopithecus aethiops</i> und Schimpansen	Evt. aerogen, Kontakt mit infiziertem Blut, Gewebe	Makulo- papulöses Exanthem	Selten	Afrika

¹⁴⁶ Zurr, Daniela, Untersuchungen zum Erregerspektrum von Grünen Leguanen (*Iguana iguana*) mit Abszessbildungen, TiHo, 2000, S. 61f.

Erkrankung	Ätiologie	Betroffene Art	Übertragung	Klinische Symptome	Auf-treten	Globale Verteilung
Ebola	Filoviridae RNA-Virus	Affen (Schimpanzen)	Kontakt mit infiziertem Blut, Gewebe	Hämor- rhagische Diathese	Selten	Afrika
div. Encephalitis- erkrankungen	Arboviridae	(Wild-)Säuge- tiere	Moskitos	Encephalitis	Spora- disch	Weltweit

Weitere sehr wichtige Erreger sind Chlamydien (Psittakose ▼), Rickettsien sowie eine Vielzahl von Endo-, Ektoparasiten und Pilzen. Jeder Import von Wildfängen birgt potentiell die Gefahr, daß die Tiere Träger von Erregern sein können. Erst nach Äußerung des Verdachts auf eine Erkrankung an einer ansteckenden Tierseuche können Quarantänen etc. verhängt werden. Spätestens seit dem Ausbruch von SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) im Jahre 2003 ist die Bedeutung möglicher Zoonosen im Zusammenhang mit der voranschreitenden Globalisierung zu einem wichtigen Thema geworden.

In Deutschland werden epidemiologische Untersuchungen beim Seuchenausbruch gemäß § 4 TierSG vom Friedrich-Löffler-Institut auf der Insel Riems vorgenommen. Zur aktuellen epidemiologischen Lage der Zoonosen in Deutschland veröffentlicht das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) (ehemals das Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin, BgVV) in regelmäßigen Abständen Berichte. Seit September 2004 vertritt das BfR Deutschland im Europäischen Zoonose-Forschungsnetz „MED VET NET“.

300 führende Wissenschaftler aus 10 Ländern und 16 wissenschaftlichen Einrichtungen haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam Strategien zur Bekämpfung von Krankheiten zu entwickeln, die vom Tier auf den Menschen übertragen werden.

8.6 Reiseziele

Die voranstehenden Diagramme und Zahlen in Kapitel 8 beweisen eindrucksvoll, daß die Luftverkehrsbranche trotz einiger Flauteperioden kontinuierliche Zuwächse verzeichnete., bis zum 11. September 2001. Viele Insider sprechen von einem grundlegenden Wandel im Reiseverhalten der Deutschen nach dem 11. September 2001. Auch deshalb sollen die statistischen Daten zu den bevorzugten Reisezielen hier aufgearbeitet und etwaige Veränderungen aufgezeigt werden.

Laut Michael Müller-Boge, Mitarbeiter der CITES Management Authority Deutschland der Abteilung „Artenschutz“ des BfN in Bonn-Bad Godesberg, wurde erst ab ca. 1996 über die Beschlagnahmen bei Verstößen gegen das WA bzw. gegen die VO (EG) Nr. 338/97 relativ umfassend berichtet¹⁴⁷, so daß sich die hier gezeigten Vergleichsdaten über Reiseziele auf den Zeitraum von 1996 bis 2002 beschränken.

¹⁴⁷ Persönliche Mitteilung von Michael Müller-Boge vom 23.09.2003.

Sowohl bei Gesprächen mit den Artenschutz-Verantwortlichen des BfN als auch mit den Zollbediensteten am Flughafen Frankfurt/Main wurde bestätigt, daß nach wie vor Reise- mitbringsel und Souvenirs aus geschützten Arten ein großes Problem darstellen. Beschlag- nahmte Exemplare füllen weiterhin die Asservatenkammern des BfN und der Zollbehörde. Man kann durchaus davon ausgehen, daß in exotischen Destinationen auch ungewöhnliche Souvenirs angeboten werden, bei denen der Tourist oftmals nicht erkennt, daß es sich um ein artengeschütztes Tier handelt. Dies wurde auch von Franz Böhmer, WA Management Authority beim BfN, bestätigt.¹⁴⁸

Um eine Korrelation zwischen einem erhöhtem Reiseaufkommen und vermehrten Artenschutzverstößen zu erkennen, ist die Zuordnung belangreich, ob zu den beliebtesten Reisezielen vorrangig die - aus europäischer Sicht - exotischen Regionen zählen.

Im Jahre 1996 stieg die Zahl der Fluggäste an deutschen Flughäfen auf 55,7 Mill. (+ 11 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr. Überdurchschnittliche Zunahmen verzeichnete der internationale Luftverkehr. Es flogen 38,6 Mill. Passagiere zu ausländischen Zielen (+ 20 Prozent Einsteiger). Das Wachstum im internationalen Luftverkehr wurde insbesondere im Europaverkehr von und nach touristischen Zielen mit 28,3 Mill. Einsteigern (+ 23 Prozent) und 8,1 Mill. Aussteigern (+ 12 Prozent) eingeflogen; so stiegen auf deutschen Flughäfen 6,9 Mill. Passagiere allein in Richtung Spanien (+ 24 Prozent) ein, und die Türkei konnte mit 2,9 Mill. Einsteigern sogar einen Zuwachs von 71 Prozent verbuchen, während der Rückreiseverkehr aus diesen Ländern um rund 11 bzw. 54 Prozent anstieg. Weitere 1,3 Mill. Passagiere flogen in Richtung Nord- und Südamerika (+ 9,4 Prozent), 1,1 Mill. nach Asien (+ 17 Prozent).

1997 flogen insgesamt 59,3 Mill. Passagiere von deutschen Flughäfen; das waren 3,6 Mill. Fluggäste oder 6,4 % mehr als im Jahr 1996. Der Inlandsverkehr stieg gegenüber dem Vorjahr um 6,7 % auf 18,8 Mill. Fluggäste. In das Ausland flogen im Berichtsjahr 40,5 Mill. Passagiere (+ 6,3 %).

Die bedeutendsten Zielländer des deutschen Flugtourismus erzielten dabei unterschiedlich hohe Verkehrszuwächse: So erreichte das aufkommensstärkste Ferienzziel Spanien mit insgesamt 7,4 Mill. Einsteigern einen Zuwachs von 4,4 %; auf den Balearen landeten davon 3,2 Mill. (+ 6,5 %) und auf den Kanarischen Inseln 2,6 Mill. (- 0,9 %). In Richtung Türkei flogen insgesamt 3,9 Mill. Fluggäste (+ 9,2 %), wobei es insbesondere auf dem überwiegend vom Tourismus genutzten türkischen Flughafen Antalya mit 1,6 Mill. Fluggästen aus Deutschland einen hohen Verkehrszuwachs gab (+ 24 %). Nach Griechenland flogen insgesamt 2,2 Mill. Passagiere (+ 7,3%); davon 1,3 Mill. (+ 8,7 %) auf die nahezu ausschließlich tourismusbezogenen Ziele der griechischen Mittelmeerinseln.

Weitere wichtige europäische Zielländer, die sowohl im Geschäfts- als auch im Ferienflugverkehr angefliegen werden, waren Großbritannien mit 3,5 Mill. (+ 2,0 %), Italien mit 2,1 Mill. (+ 9,1%) und Frankreich mit 2,1 Mill. (+ 14 %) Fluggästen. Von den nordafrikanischen Mittelmeerstaaten lag das Fluggastaufkommen in Tunesien, das für den

¹⁴⁸ Persönliche Mitteilung im Rahmen eines Besuches beim BfN in Bonn-Bad Godesberg am 21. Oktober 2003.

deutschen Tourismus bedeutendste Land in Afrika, bei 0,9 Mill. Personen (+ 6,3 %). Ägypten erzielte mit einem Aufkommen von 0,5 Mill. im Gesamtjahr 1997 einen Zuwachs von 11 %. In die Dominikanische Republik, die nahezu vollständig auf den Flugtourismus ausgerichtet ist, flogen 325 200 Passagiere (- 1,5 %).

Die für den Geschäfts- und Tourismus-Flugverkehr bedeutenden Zielländer USA (3,3 Mill., + 5,2 %) und Kanada (445 400, + 0,6 %) blieben mit ihren Zuwachsraten hinter der Entwicklung des Gesamtverkehrs zurück.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes war 1998 die Dominikanische Republik bei den Fernzielen einer der geschätztesten Urlaubsorte. „Nach rückläufigen Besucherzahlen in den Jahren 1996 und 1997 zählte die Dominikanische Republik 1998 mit einem Zuwachs von 14 % gegenüber 1997 auf 372.000 Fluggäste zu den Gewinnern im deutschen Flugreiseverkehr.“¹⁴⁹ Gemäß der Angaben des Statistischen Bundesamts stieg 1998 ebenfalls der Reiseverkehr nach Sri Lanka (24 %; + 15.000 Fluggäste), Singapur (17 %; + 40.000), Kanada (15 %; + 67.000), Mexiko (14 %; + 21.000), Malta (11 %; + 23.000) und Marokko (10 %; + 21.000) beträchtlich an. Hohe Rückgänge verzeichneten Kenia mit 41 % (-40.000 Fluggäste), Ägypten mit 32 % (- 143.000) und Südafrika mit 6,9 % (- 12.000). In Europa lag nach wie vor Spanien mit 8 Mio. Gästen (+ 7,5 %) an erster Stelle bei den deutschen Flugtouristen. Davon flogen 3,4 Mio. Passagiere (+ 5,8 %) auf die Balearen und 2,7 Mio. (+ 4,9 %) auf die Kanarischen Inseln. Italien besuchten 2,3 Mio. Fluggäste (+ 9,8 %), Griechenland zählte ebenfalls 2,3 Mio. Flugpassagiere (+ 1,3 %) und nach Portugal flogen 0,9 Mio. Gäste (+ 4,9 %). Lediglich bei der Türkei gab es einen deutlichen Rückgang um 215.000 (- 5,5 %) auf 3,7 Mio. Fluggäste, allein bei dem hauptsächlich vom Tourismus genutzten türkischen Flughafen Antalya lag der Rückgang bei 135.000 Passagieren (- 8,5 %). Mehr Fluggäste gab es auch in Ländern, die neben dem Urlaubsverkehr einen hohen Anteil an Geschäftsreisen und Umsteigeverkehr aufwiesen: Großbritannien mit 3,6 Mio. Flugpassagieren (+ 4,0 % 1998 im Vergleich zu 1997), gefolgt von den USA mit 3,4 Mio. (+ 3,0 %), Frankreich mit 2,2 Mio. (+ 6,8 %), der Schweiz mit 1,4 Mio. (+ 13 %) und Österreich mit 1,1 Mio. (+ 11 %).

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes flogen von Januar bis März 1999 9 Mio. Passagiere aus Deutschland zu einem ausländischen Zielflughafen (+ 1 Mio. oder + 13 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum). Nahezu alle bedeutenden europäischen Zielländer erreichten zweistellige Zuwachsraten. Besonders von diesem Wachstum profitierte Spanien als das bedeutendste Land für den deutschen Luftverkehr (1,7 Mio. Passagiere; + 15 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum). Fast die Hälfte dieser Passagiere (0,8 Mio.; + 6,7 %) flog auf die Kanaren, für rund ein Drittel waren die Balearen das Ziel (0,5 Mio.; + 36 %). Nach Großbritannien und Nordirland reisten 0,9 Mio. Fluggäste (+ 12 %), nach Frankreich 0,6 Mio. (+ 17 %), nach Italien 0,5 Mio. (+ 11 %), in die Türkei 0,5 Mio. (+ 6,0 %), in die Schweiz 0,4 Mio. (+ 14 %), nach Österreich 0,3 Mio. (+ 13 %), nach Griechenland 0,2 Mio. (+ 14 %) und nach Portugal 0,2 Mio. (+ 17 %).

¹⁴⁹ Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 05. März 1999.

Für das erste Quartal 1999 gab das Statistische Bundesamt eine Zuwachsrate von 13 % an. Danach reisten 500 300 Flugpassagiere (+ 37 %) nach Afrika. Nachdem Ägypten zeitweilig einen – durch Terroranschläge auf Touristen – verursachten Einbruch hinnehmen mußte, erholte sich der deutsche Luftverkehr in dieses Land bei einer Passagierzahl von 133.200 um 219 %. Auf den amerikanischen Kontinent reisten im ersten Quartal 1999 1,1 Mio. Passagiere (+ 12 %); hiervon flogen in die USA 0,7 Mio. (+ 9,4 %) und in die Dominikanische Republik 0,1 Mio. Personen (+ 18 %). Nach Asien flogen 858.000 Flugpassagiere (+ 16 %); darunter nach Thailand 117.000 (+ 7,6 %), Japan 95.400 (+ 1,4 %), Indien 84.000 (+ 14 %) und Israel 68.500 (+ 27 %) Passagiere. Die Tendenz setzte sich im gesamten Jahr 1999 fort.

Im Jahr 2000 flogen im ersten Halbjahr 45,6 Mio. Passagiere (+ 7,5 % gegenüber dem ersten Halbjahr 1999) von einem Flughafen in Deutschland zu einem ausländischen Zielflughafen. In europäische Zielländer flogen 33,8 Mio. Passagiere (+ 6,4 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum). Die Zahl der nach Spanien reisenden Fluggäste entsprach mit 8,4 Mio. (+ 0,3 %) ungefähr der des Vorjahreszeitraums, wobei seit dem Jahr 1990 erstmals eine stagnierende Entwicklung zu verzeichnen war; auf die Balearen flogen 3,4 Mio. Personen (– 2,0 %), auf die Kanaren 2,6 Mio. (– 7,1 %). Nach Großbritannien und Nordirland flogen 4,0 Mio. Passagiere (+ 5,3 %), nach Frankreich 2,4 Mio. (+ 1,8 %), nach Griechenland 2,0 Mio. (– 0,6 %), in die Schweiz 1,6 Mio. (+ 12,7 %) und nach Österreich 1,2 Mio. (+ 7,9 %). Nach Afrika flogen 2,4 Mio. Passagiere, 15,0 % mehr als im Vorjahr; nach Tunesien flogen dabei unverändert 0,8 Mio. Passagiere, nach Ägypten mit 0,8 Mio. über die Hälfte mehr (+ 56,4 %). Auf den amerikanischen Kontinent flogen 5,6 Mio. Passagiere (+ 9,2 %), davon 3,6 Mio. (+ 7,3 %) in die USA, 257.000 nach Kanada (10,8 %) und 249.000 in die Dominikanische Republik (13,2 %). In asiatische Zielländer reisten 3,6 Mio. Fluggäste (+ 10,4 %), darunter nach Japan 463.000 (+ 15,2 %), nach Thailand 424.000 (+ 14,0 %), nach Israel 344.000 (+ 22,0 %), nach Singapur 282.000 (+ 0,4 %) und nach Indien 270.000 (– 9,9 %).

Bedingt durch die Nachwirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001 sank das Passagiervolumen in Deutschland von Januar bis September 2002 um 6,8 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im vierten Quartal 2002 gab es auf Grund der eingebrochenen Vorjahreswerte ein Plus von 10,2 %. Damit sind im Jahr 2001 erstmals seit 1991 weniger Passagiere auf deutschen Flughäfen gestartet oder gelandet als im Vorjahr: Die Zahl der auf deutschen Flughäfen abgefertigten Passagiere (Inlands- und Auslandsfluggäste) unterschritt mit 117,5 Mio. das Vorjahresergebnis um 2,5 %. Der Inlandsflugverkehr (Ein- und Aussteiger jeweils 20,3 Mio.) verbuchte dabei einen Rückgang von 5,4 %, die Zahl der Fluggäste im grenzüberschreitenden Luftverkehr (Ein- und Ausreisen) lag mit 97,1 Mio. um 1,5 % unter dem Vorjahreswert.

Vom Januar bis August 2001 ist das Fluggastaufkommen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum mit 2,0 % nur unterdurchschnittlich gestiegen (durchschnittliche Zuwachsrate von 1992 bis 2000 für die Periode Januar bis August: + 8,0 %). Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 kam es zu einem Einbruch: Die Passagierzahl blieb von September bis Dezember 2001 um 10,3 % unter den vergleichbaren Vorjahresergebnissen.

Im Auslandsluftverkehr gab es durchweg Rückgänge: Der Luftverkehr mit europäischen Ländern erreichte 73,5 Mio. Passagiere (- 0,2 %), mit Amerika 10,8 Mio. (- 8,7 %), mit Asien 7,7 Mio. (- 0,3 %) und mit Afrika 5,1 Mio. (- 5,4 %). Bei dem relativ starken Rückgang für Australien (92.000 Passagiere; - 17,9 %) ist zu berücksichtigen, daß im Jahr 2000 – infolge der Olympischen Spiele in Sydney – ein außerordentlicher Zuwachs bei den Passagieren erzielt wurde (+ 17,0 % gegenüber 1999).

Im Jahr 2002 ging das Passagieraufkommen (ein- und ausgestiegene Fluggäste) mit europäischen Staaten (71,2 Mio.) um 3,2 %, für die EU-Mitgliedsländer mit 50,8 Mio. sogar um 5,6 % zurück. Auch im Luftverkehr mit Afrika (4,5 Mio.; - 10,6 %), Amerika (10,1 Mio.; - 6,9 %) und Australien/Ozeanien (75 000; - 20,5 %) sank das Passagieraufkommen. Asien indessen erreichte mit 8,2 Mio. Passagieren ein Plus von 4,5 %, wobei China (0,8 Mio.; + 15,8 %) und Indien (0,7 Mio.; + 12,9 %) sogar zweistellig zulegen.

Die hier vorgestellten Zahlen demonstrieren die Dimension der Touristik- und Luftfahrtbranche, welche empfindlich auf die Terroranschläge reagierte. Der Trend zu Fernreisen, besonders nach Asien, Indien und Afrika, scheint trotz eines Wandels in der Branche ungebrochen und sogar weiter ausbaufähig. Besonders China und Indien wiesen im Jahr 2002 ein zweistelliges Plus an Touristenzuwächsen auf. Viele Nationen begrüßen das, denn für große Teile der Bevölkerung ist der Tourismus die einzige Einnahmequelle. So hängen auch heute in Asien, Indien und Afrika viele Existenzen vom Fremdenverkehr ab. Auf Grund der schlechten wirtschaftlichen Lage sind viele andere politische Belange in diesen Ländern vorrangig. Die Durchsetzung des WA und das Aufbauen eines Verständnisses für die Belange des Naturschutzes sind schwierig. Und so ist der (Straßen-)Verkauf von Souvenirs aus geschützten Arten, die gerade zu diesem Zweck gewildert wurden, nicht unüblich. Häufig werden Busfahrer von Touristengruppen sogar mit „finanziellen Hilfsmitteln“ zum Stop an diesen Souvenirständen bewegt, so auch die Aussage eines Mitarbeiters des Referats Artenschutz des BfN. In einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Finanzen (BMF)¹⁵⁰ aus dem Jahr 2003 wird ausdrücklich vor dem versehentlichen Kauf geschützter Tiere gewarnt:

„Die Tatsache, daß bestimmte Waren öffentlich an Ständen oder in seriösen Geschäften angeboten werden, ist kein Indiz dafür, daß es sich hierbei nicht um eine geschützte Art handelt. `Fliegenden Händlern`, die Urlauber davon überzeugen möchten, daß ein bestimmtes Tier, eine Pflanze oder ein Erzeugnis nicht artgeschützt ist, darf man keinen Glauben schenken. Sie wollen nur ihre Ware verkaufen! Doch der Handel mit geschützten Tieren, Pflanzen, Teilen davon oder Waren daraus ist entweder gänzlich untersagt oder nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Festgestellte Verstöße werden strikt verfolgt. Neben der Einziehung der Waren drohen hohe Bußgelder oder gar Strafen.“

Es ist davon auszugehen, dass, wenn weiterhin Andenken aus geschützten Arten von Touristen gekauft werden, diese auch weiterhin angeboten werden.

¹⁵⁰ Pressemitteilung des BMF vom 05. Juni 2003 „Aktuelle Informationen des Zolls zur Reisezeit“, einsehbar unter <<http://www.bundesfinanzministerium.de/dokumente/ix-..18742/Pressemitteilung.htm>>.

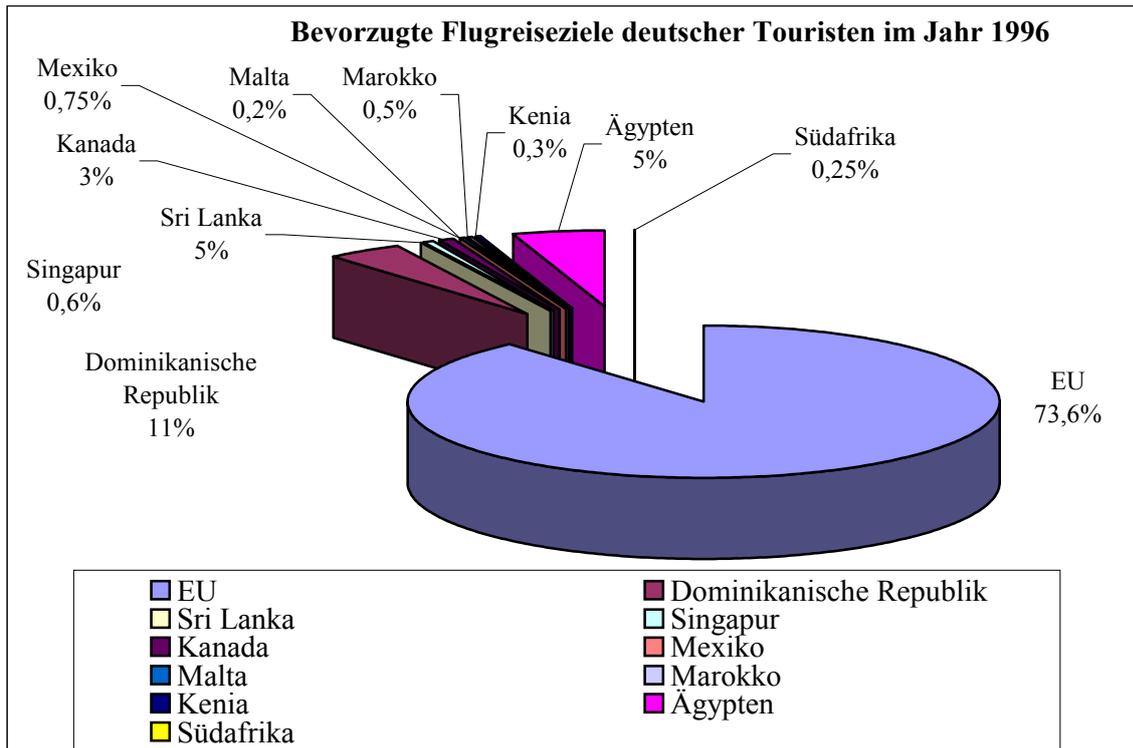


Abbildung 18: Verteilung der Urlaubsziele deutscher Touristen im Jahr 1996¹⁵¹

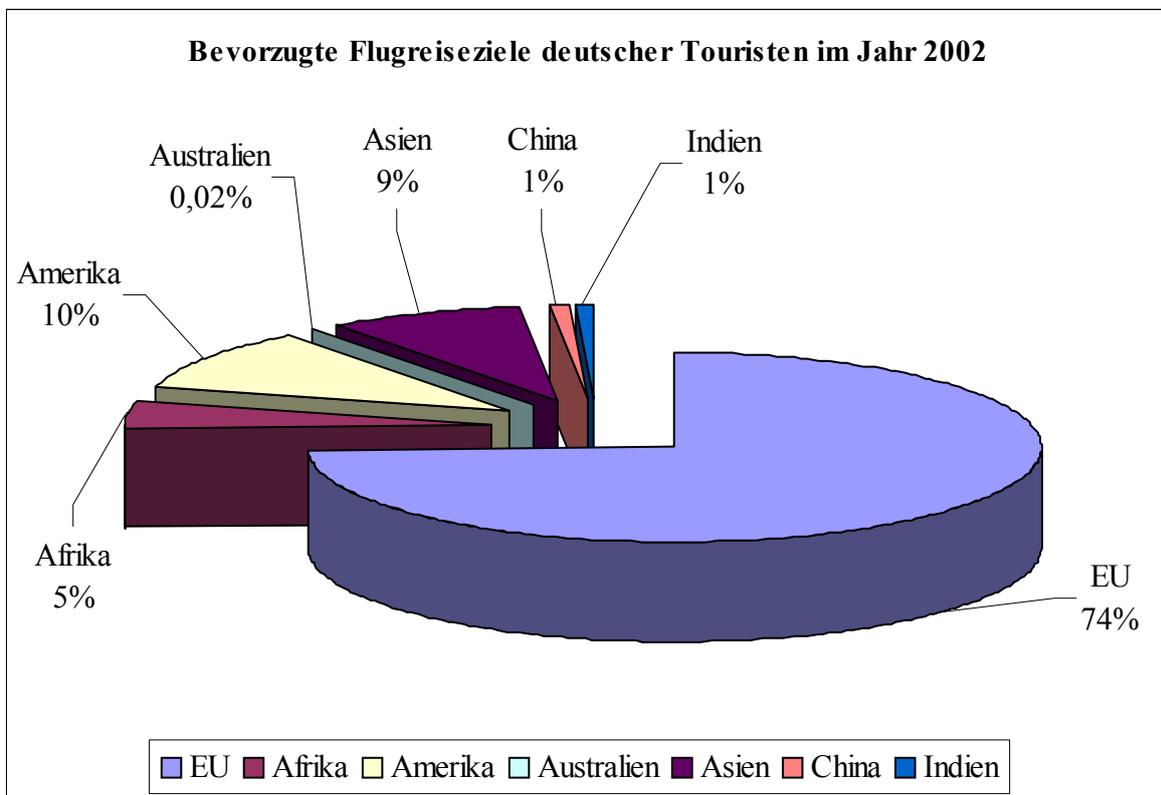


Abbildung 19: Verteilung der Urlaubsziele deutscher Touristen im Jahr 2002¹⁵²

¹⁵¹ Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 9: Bevorzugte Fernreiseziele deutscher Touristen von 1996-2002¹⁵³

Jahr	Land	Veränderung der Zahl der Reisenden im Vergleich zum Vorjahr in %
1996	Asien	+ 17,0
	Amerikas	+ 9,4
1997	Ägypten	+ 11,0
	Domin. Republik.	- 1,5
1998	Sri Lanka	+ 24,0
	Singapur	+ 17,0
	Domin. Republik	+ 11,0
1999	Afrika	+ 37,0
	Domin. Republik	+ 18,0
	Asien	+ 16,0
2000	Afrika	+ 15,0
	Domin. Republik	+ 13,2
	Japan	+ 15,2
	Thailand	+ 14,0
	Singapur	+ 0,4
	USA	+ 7,3
	Indien	- 9,9
2001	Amerikas	- 8,7
	Asien	- 0,3
	Afrika	- 5,4
2002	Indien	+ 12,8
	China	+ 15,8
	Afrika	- 10,6

Nach der Darstellung und Untersuchung der Daten des BfN zu den WA-Verstößen in Kapitel 9 wird eine abschließende Beurteilung der Frage nach einem Zusammenhang zwischen Reiseziel, - häufigkeit und eine Zunahme an WA-Verstößen erfolgen.

¹⁵² Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹⁵³ Quelle: Statistisches Bundesamt, Reihenfolge nach Beliebtheit des Ziels.