

chuk, mit der Äußerung zitiert, die jetzt in der neuen Karte als tibetisch betrachteten Gebiete, darunter der 7.554 m hohe Kulagangri, hätten niemals zu Bhutan gehört. Die Grenze sei bereits 1988 durch die bhutanische Armee festgelegt und 1989 durch die Nationalversammlung bestätigt worden. Auf allen bisher verfügbaren Karten ist das jetzt fehlende Landstück als nördlicher Teil des Dzongkhag Gasa eingezeichnet. Der Kulagangri liegt auf diesen Karten an der Grenze zu Tibet und galt bisher als der höchste Berg des Landes.

Indisch-bhutanischer Freundschaftsvertrag erneuert

Bhutan und Indien haben den am 8. August 1949 geschlossenen Freundschaftsvertrag erneuert. Der neue Vertrag wurde in jahrelangen Verhandlungen den veränderten Bedingungen in den Beziehungen beider Länder angepasst. Nach der Unabhängigkeit

im Jahr 1947 war Indien als Nachfolgestaat von Britisch-Indien in die Rechte gegenüber Bhutan eingetreten, die vor allem eine Abstimmung der Außenpolitik Bhutans mit der indischen Regierung vorsehen. Zwischen beiden Ländern entwickelte sich seit dem historischen Besuch von Jawaharlal Nehru in Bhutan 1958 eine enge Zusammenarbeit auf praktisch allen Gebieten. Indien baute die ersten Straßen in Bhutan und sicherte militärisch die nördliche Grenze zu Tibet. Das Land ist der bei weitem wichtigste Handelspartner und Investor in Bhutan. Eine besonders enge Zusammenarbeit besteht auf dem Energiesektor, wo Indien beim Bau großer Wasserkraftwerke hilft und den Großteil des erzeugten Stroms abnimmt. Rechtzeitig zur Unterzeichnung des neuen Freundschaftsabkommens wurde auch die Demarkierung der gemeinsamen Grenze abgeschlossen, an der seit den 60er Jahren gearbeitet wurde.

Gefahr für ein unberührtes Paradies?

Tourismus in Bhutan

Dieter Brauer

Das kleine Himalaya-Königreich Bhutan rühmt sich, eines der letzten unberührten Paradiese auf Erden zu sein. In seinem Norden, an der Grenze zu Tibet, recken sich die Gletscher bedeckten Gipfel mehr als 7.000 Meter hoch in den Himmel. Von dort ergießen sich tosende Gebirgsbäche und Flüsse durch tief eingeschnittene Täler in die indische Tiefebene im Süden des Landes. Dazwischen findet der Reisende auf engstem Raum alle Vegetationszonen vom tropischen Regenwald über Laub- und Nadelholzwälder bis hin zu alpiner Flora. Anders als in anderen Himalayastaaten mit ähnlichen geographischen und ökologischen Bedingungen ist in Bhutan die ursprüngliche Tier- und Pflanzenwelt noch weitgehend intakt.

72 Prozent des Landes sind bewaldet. 770 Arten von Vögeln, 165 Arten von Säugetieren und viele Tausende von Pflanzenarten sind in Bhutan beheimatet, darunter viele auf den roten Listen geführte Arten. In den Höhen bis 4000 Meter wachsen ganze Wälder von üppig blühenden Rhododendron-

Bäumen und -sträuchern, und bis über 5000 Meter findet man seltene Heilpflanzen, die in der tibetischen Medizin seit Jahrtausenden genutzt werden.

Aber nicht nur Landschaft und Natur in Bhutan suchen ihresgleichen: ebenso faszinierend ist die buddhi-

stische Kultur, die sich in kaum einem anderen Land so unverfälscht erhalten hat. Vor allem in den mittleren Höhenlagen von 2.000 bis 3.000 Metern, wo die mit Tibet oder dem nördlichen Burma verwandte Bevölkerung zu Hause ist, finden sich die mächtigen Trutzburgen – die Dzongs – die seit dem 17. Jahrhundert die admini-



Die Infrastruktur für Trekking-Urlaube ist noch unterentwickelt

strativen und religiösen Zentren des Landes bilden. Hier werden die alljährlichen *Tsbechus* abgehalten, die buddhistischen Feste zu Ehren des Guru Rinpoche, der im 8. Jahrhundert den Buddhismus aus Tibet nach Bhutan brachte. Mit ihren farbenprächtigen Maskentänzen und eindrucksvollen religiösen Zeremonien gehören diese Feste zu den kulturellen Höhepunkten, die auf die ausländischen Touristen die größte Anziehungskraft ausüben.

Bhutan hat also fast alles, was es zu einem ganz großen Touristenziel machen könnte, in Wirklichkeit aber wird es nur von wenigen Menschen besucht. Die Gründe liegen zum Teil in der Geschichte und Topographie des Landes, zum Teil gehen sie auch auf eine bewusste Politik der Regierung zurück.

Geschichte

Anders als die meisten anderen Gebiete des indischen Subkontinents, zu dem Bhutan gehört, war das Land niemals britische Kolonie. Seine Eroberung von Süden her verhinderten die dichten Regenwälder an den steilen Abhängen der ersten hoch aufragenden Bergkette des Vorhimalaya, die nur durch tief eingeschnittene, fast unpassierbare Täler unterbrochen

ist. Zugänglich war Bhutan bis zum Ende der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts eher über die hohen Pässe, die in das im Norden gelegene Tibet führen. Über diese Wege liefen der Handelsaustausch und auch die kulturellen und religiösen Kontakte. Erst mit der Schließung dieser Grenze durch China im Jahre 1959 wurden diese Jahrhunderte alten Verbindungen gekappt und es begann eine vorsichtige Öffnung nach Süden. Maßgeblich war der indische Wunsch, ein weiteres Vordringen Chinas und eine mögliche Besetzung Bhutans zu verhindern. Zur Sicherung der nördlichen Grenze bauten indische Ingenieure daher die erste Straße vom Grenzort Phuntsholing in der indischen Tiefebene hinauf nach Paro und Thimphu. Die Straße, die in Schwindel erregenden Serpentina an den Bergflanken emporklettert und dann oberhalb der tiefen Schlucht des Wang Chu verläuft, wurde 1962 fertig und erlaubte zum ersten Mal in der Geschichte, die Hauptstadt Thimphu mit einem Motorfahrzeug zu erreichen. Für die 175 km lange Strecke braucht man allerdings auch heute noch sechs bis sieben Stunden.

Nur wenige Reisende besuchten in den Jahren danach das abgelegene Himalayaland. Der damals regierende Dritte König der Wangchuk-Dynastie, Jigme Dorji Wangchuk, fürchtete, dass

die traditionelle buddhistische Kultur in Gefahr geraten könnte, wenn allzu viele Touristen mit neuen Lebensstilen und Ideen das Land besuchen würden. Erst als der König 1972 überraschend starb und sein erst 16 Jahre alter Sohn Jigme Singye Wangchuk auf den Thron nachfolgte, änderte sich Schritt für Schritt die Haltung der Regierung. Nach seiner Krönung 1974 gab der neue Monarch das Land für den Tourismus frei. Zugleich wurde aber dafür gesorgt, dass es nicht zu unerwünschten Fehlentwicklungen wie im Nachbarland Nepal kommen würde. Dort hatte ein riesiger Tourismusboom, unter anderem auch durch Rucksacktouristen der Hippie-Generation, zu sozialen und kulturellen Verwerfungen und großen Umweltproblemen in den labilen Ökosystemen des Hochgebirges geführt.

Um derartige Folgewirkungen gar nicht erst entstehen zu lassen, setzte man in Bhutan von Anfang an auf eine sehr vorsichtige Tourismusstrategie. Die Gipfel der hohen Berge blieben für Bergsteiger geschlossen, die buddhistischen Klöster konnten nur mit Sondergenehmigung besichtigt werden, und um die Zahlen eher gering zu halten, wurde eine Tagespauschale festgesetzt, den jeder Tourist für Unterkunft, Verpflegung, Transport und Betreuung zu entrichten hat. Diese Pauschale wird auch heute noch erhoben und beträgt im Augenblick 200 US-Dollar – ein Betrag, der abschreckend genug ist, um unerwünschte Billigtouristen abzuhalten. Demnächst wird die Pauschale voraussichtlich um 20 bis 25 Prozent erhöht, um sie dem Wertverlust des Dollar anzupassen.

Infrastruktur

Allerdings wäre es in den Anfangsjahren gar nicht nötig gewesen, zu diesen finanziellen Mitteln zu greifen, um die Touristenzahlen zu beschränken. Es gab auch gar nicht die nötige Infrastruktur, um das so lange isolierte Land in stärkerem Maße für den Tou-

rismus zu öffnen. Erst 1983 wurde der erste – und bis heute einzige – kleine Flugplatz Bhutans in Paro eröffnet. Mit zwei kleinen Maschinen vom Typ Dornier 228 betrieb die neu gegründete staatliche Fluggesellschaft Druk Air die Verbindungen über Kathmandu nach New Delhi und nach Kalkutta. Aber das Platzangebot dieser kleinen Flugzeuge reichte kaum aus, um nennenswerte Zahlen von Touristen einzufliegen. Außerdem waren – und sind – Landungen in Paro wegen der 4.000 Meter hohen Berge rundherum nur bei gutem Wetter und bei Tage möglich, sodass Reisen nach Bhutan stets ein unkalkulierbares Abenteuer blieben. Obwohl heute zwei Airbus-Jets vom Typ A319 im Einsatz sind, ist es auch heute noch nicht leicht, einen Sitzplatz zu ergattern und es ist keineswegs sicher, dass das Flugzeug auch wirklich wie geplant starten oder landen kann.

Hinderlich für die Ausweitung des Tourismus sind nicht nur die mangelnden Flugkapazitäten, sondern auch die immer noch die begrenzte Zahl von Hotelbetten, fehlende Restaurants und allgemein fehlendes Fachpersonal. In den letzten Jahren hat sich hier allerdings viel geändert. Die Regierung sieht inzwischen in der Förderung des Tourismus ein Mittel, Beschäftigung für die wachsende Zahl von Schulabgängern zu schaffen, die den Arbeitsmarkt in den kommenden Jahren stark belasten werden. Im laufenden 9. Fünfjahresplan sind jährliche Wachstumsraten im Touris-



Margarethe Roszkopf

Spektakuläre Ausblicke auf die Bergriesen des Himalaya

mus von 15 Prozent vorgesehen. Tatsächlich ist die Zahl der ausländischen Besucher (die indischen Besucher werden nicht mitgezählt) von knapp 7.000 im Jahr 1999 auf die Rekordzahl von 17.300 im vergangenen Jahr gestiegen. In den Staatssäckel flossen dadurch Deviseneinnahmen in Höhe von 8,3 Mio.US-Dollar, der gesamte Umsatz der Tourismusindustrie betrug 24 Mio US-Dollar. In allen touristischen Zentren sind neue Hotels entstanden, und eine kaum noch überschaubare Zahl von mehr als 250 Reiseunternehmen kämpfen um die immer noch vergleichsweise wenigen Kunden. Eine neue Entwicklung ist die Entstehung eines sehr exklusiven Luxussektors im Tourismus. Die internationale Hotelkette Aman Resorts hat in Paro und Thimphu in schöner Umgebung und in der traditionellen bhutanischen Ar-

chitektur Hotels gebaut, in denen die Betten für den Mindestpreis von 925 US-Dollar pro Tag vermietet werden. Auch die UMA-Kette gehört in den Luxussektor, der immerhin im Jahr 2006 fast 1.000 Besucher betreute. Die meisten Besucher müssen sich aber immer noch mit dem eher einfachen Standard der Unterkünfte zufriedengeben.

Ein großes Problem für die Entwicklung des Tourismus ist die ungleichmäßige zeitliche und räumliche Verteilung der Besucherströme. Die meisten Touristen kommen aus Interesse an der einzigartigen Kultur und Spiritualität des Landes und seiner Bewohner und nehmen daher an den großen religiösen Festen im Frühjahr und Herbst teil. März/April und September bis November sind daher die Spitzenzeiten, zu denen es Engpässe bei Flugsitzen und Hotelbetten gibt; in den übrigen Zeiten laufen die Geschäfte eher träge, und viele der Reiseunternehmen und Hotels haben nur wenige oder sogar überhaupt keine Kundschaft. Zudem konzentriert sich der Tourismus sehr stark auf West- und Zentralbhutan mit den großen Dzongs in Paro, Thimphu, Punakha, Trongsa und Bumthang, während der Osten des Landes über mangelnde Besucher klagt, obwohl es auch dort wichtige religiöse Zentren gibt. Das

Deutsche Bhutan Himalaya Gesellschaft e.V.

Ausstellung „Textilien aus Bhutan“ — 27.3.2007 – 21.4.2007

im Rathaus Hardtberg, Villemombler Str. 1, Bonn-Duisdorf
Mo. - Do: 8.00 bis 16.00 Uhr, Fr. 8.00 bis 12.00 Uhr
Gezeigt werden:

- **Textilien der letzten 150 Jahre aus verschiedenen Regionen des Landes**
- **Bhutanbilder des deutschen Malers Roland Bentz**

Problem ist hauptsächlich eine Folge der schlechten Verkehrsverhältnisse. Die einzige Straße in den Osten verläuft über mindestens sieben zum Teil fast 4.000 Meter hohe Pässe und besteht fast ausschließlich aus engen Kurven.

Die Fahrt mit einem Touristenbus für die mehr als 500 km lange Strecke von Thimphu nach Trashigang dauert drei Tage, und für die Rückfahrt muss noch einmal derselbe strapaziöse Weg genommen werden. Die Nationalversammlung hat jetzt den zuständigen Minister beauftragt zu prüfen, ob Touristen nicht den indischen Flughafen in Guwahati benutzen können, um von Süden her nach Ostbhan zu reisen. Im ganzen Süden Bhutans entlang der Grenze zu Assam bestehen aber seit Jahren Sicherheitsprobleme infolge der Aufstandsbewegung *United Liberation Front of Assam* (ULFA), die für die Unabhängigkeit des indischen Bundesstaates kämpfen und zum Teil von bhutanischem Gebiet aus operieren. Die südliche Grenze ist daher für den Tourismus nur in Phuntsholing passierbar. Die schon lange diskutierte bessere Lösung für die Verkehrsprobleme wäre der Bau eines zweiten Flughafens in Zentral- oder Ostbhan. Bisher ist dafür aber

noch kein geeigneter Standort gefunden worden.

Eine Entzerrung der Touristenströme wird von den Bhutanern auch durch neue Angebote angestrebt, die sich an andere Besucher als die bisher dominierenden grauhaarigen Kulturtouristen richten. Dazu gehören Trekking-Touren durch die von jeglicher Zivilisation weitgehend unberührte Bergwelt, die jedoch bisher von lediglich 5 Prozent der Besucher nachgefragt werden. Als Gründe für das mangelnde Interesse am Trekking wird von den Veranstaltern die fehlende Infrastruktur angegeben. Auf den Campingplätzen fehlt es an Toiletten und Kochstellen, Helikopter zur Rettung in Notfällen müssen bei Bedarf in Nepal gechartert werden und selbst die Beschaffung von Pferden und Yaks für den Gepäcktransport gestaltet sich schwierig. Außerdem liegt das Durchschnittsalter der Bhutantouristen, die zum überwiegenden Teil aus den USA und Japan kommen, bei rund 60 Jahren – nicht unbedingt eine Zielgruppe für extrem anstrengende Trekkingtouren.

Die meisten Reiseunternehmen haben mittlerweile neben dem Kulturtourismus und Trekking auch Nischenangebote wie Wildwasserfahrten, Fischfang, Mountain Biking, Vogelbeobachtung oder Erkundung der mannigfaltigen Flora in ihrem Programm. Aber offenbar werden diese Angebote wenig angenommen, wohl auch, weil für diese Aktivitäten wenige erfahrene Guides zur Verfügung stehen.

Ausbau des Tourismussektors

Wenn Bhutan den Tourismus weiter ausbauen will, was das erklärte Ziel des nächsten Fünfjahresplanes ist, dann muss nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die Ausbildung der im Tourismussektor beschäftigten Bhutaner weiter verbessert werden. Die österreichische Entwicklungshilfe hat sich dieser Aufgabe angenommen und ein



Aufbruch mit Maultieren zum meist begangenen Jomolhari-Trek von Paro nach Thimphu

Margarethe Roszkopf

Training-Institut für Tourismus eingerichtet.

Allerdings stellt sich die Frage, ob die ursprüngliche Tourismusstrategie, nämlich dem Schutz der Umwelt und der traditionellen Kultur Vorrang vor einer Steigerung der Touristenzahlen und der Ausweitung von „Abenteuerangeboten“ zu geben, noch gilt. Beim *Tsbechu* in Thimphu ist es zum Beispiel heute schon so, dass die aus religiösen Motiven kommenden Einheimischen im Dzong keinen Platz mehr finden, weil Touristen einen Großteil der Plätze besetzen. Nun soll ein Gelände außerhalb des Dzongs geschaffen werden, um die zunehmenden Besuchermassen aufzunehmen. Der spirituelle und religiöse Charakter des Festes könnte dabei auf der Strecke bleiben. Auch die fragile Umwelt gerät in Gefahr, wenn bisher unberührte Gebirgsbäche von den Schlauchbooten johlender Touristen befahren werden oder die seltenen Schwarzhalskraniche, die jeden Winter aus Sibirien in einigen Hochtälern Bhutans einfliegen, durch allzu viele Vogelbeobachter gestört oder vertrieben werden.

Was Bhutan zu einem so einzigartigen Reiseziel macht, ist nun einmal seine Abgeschiedenheit und die sorgfältig erhaltene Kultur und Natur. Es wird auch in Zukunft darum gehen, eine Balance zu finden zwischen den ökonomischen Zwängen, die eine Nutzung des Beschäftigungspotenzials erforderlich machen, und dem Schutz der Kultur, Gesellschaft und Umwelt vor schädlichen Auswirkungen eines rasch größerer werdenden Touristenstroms.

Margarethe Roszkopf



Touristengruppe der Deutschen Bhutan-Himalaya Gesellschaft am Pele La Pass (3.400 m)