

Sowjetkaukasien : landschaftliche Vielfalt und ihre touristische Erschliessung

Autor(en): **Stadelbauer, J. / Ehrensperger, Albrecht**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Geographische Mitteilungen : Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern**

Band (Jahr): - **(1988)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-321732>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Punkt, der uns Schweizer momentan weitaus mehr beunruhigt, ist das Jahr 1992 und sein berüchtigter EG-Binnenmarkt. Herr Prof. Rieder fühlt sich diesbezüglich nicht beängstigt. Die EG, sagt er, sei wie früher die ökologischen Probleme (die heute noch lange nicht gelöst sind) und neulich die GATT-Verhandlungen ins Rampenlicht geraten und wecke nun allerlei Spekulationen über die Zukunft der Schweizerischen Landwirtschaft. Gäbe es aber keinen Beitritt der Schweiz (was anzunehmen ist), so existiere de facto das EG-Problem (ausser einzelnen formalen Anpassungen) für unser Land gar nicht. Weitaus weniger rosig, sieht Herr Prof. Rieder die Position der Schweiz in den GATT-Verhandlungen. Eine Kartellbildung zwischen EG und USA würde die Kleinen (also auch uns) zur Seite schieben. Aus Angst sie könnten in Zukunft noch weniger mitreden, wollen letztere heute keine Konzessionen eingehen, was die Verhandlungen natürlich sehr erschwert.

Die Schweizerische Agrarpolitik

Wie bereits erwähnt, glaubt Herr Rieder nicht an das «Schreckgespenst EG-92», das von einigen Agrarpolitikern an die Wand gemalt wird. Die wichtige Frage meint er, ist viel mehr wie es der übrigen schweizerischen Wirtschaft geht. Eine gute Wirtschaftslage würde sich positiv auf den Agrarsektor auswirken, während bei Krisen, die nötigen Agrartransfers, wegen leerer Bundeskasse, nicht mehr gewährleistet wären.

Was stehen denn der Schweizerischen Agrarpolitik in Zukunft für Varianten offen? Der Referent stellte zwei plausible Möglichkeiten vor, wobei er sich klar hinter die zweite stellte:

1. Die heutige Politik mit Kontingentierungen wird beibehalten. Diese Lösung hat folgende Nachteile:
 - Die Tendenz zu Überschüssen nimmt zu.
 - Die Umweltprobleme können nicht gelöst werden.
 - Das Überleben der Bauern wird zu einer Frage der Einkommensverteilung, die ihrerseits zu einer Frage der Kontingentsverteilung wird. Folglich werden die Einkommensunterschiede beibehalten oder sogar verstärkt.
 2. Es wird ein System der flexiblen Preise mit Direktzahlungen eingeführt. Dieses System wäre dank der Direktzahlungen gerechter, da diese an verschiedene Bedingungen, welche die Kleinbauern besser berücksichtigen, gebunden werden können.
- Beharrt die schweizerische Agrarpolitik auf ihrem heutigen Kurs, so bahnt sich nach Herr Rieder eine ziemlich düstere Zukunft an. Dieser Kurs wird wahrscheinlich derselbe bleiben, da Umverteilungen von Kontingenten für diejenigen, die mehr haben, immer schmerzhaft sind.

Albrecht Ehrensperger

Sowjetkaskasien: Landschaftliche Vielfalt und ihre touristische Erschliessung

Prof. Dr. J. Stadelbauer, Mainz, 21.2.1989

Herr Prof. Stadelbauer ist in Freiburg i. Br. aufgewachsen. Er zeigte schon früh grosses Interesse für den sowjetischen Raum. Ein Interesse, misst man es an der Lebhaftigkeit und Freude mit der er referierte, das offensichtlich nicht nachgelassen hat. Herr Prof. Stadelbauer doktorierte 1972, wurde 1980 Professor in Freiburg i. Br. und ist seit 1987 in Mainz in der Kulturgeographie tätig. Der aktuelle Bezug der westlichen Welt zum Kaukasus basiert auf eher unerfreulichen Geschehnissen in dieser Region: Berichte über ethnische Konflikte (Berg Karabach) und grauenhafte Erdbeben waren in letzter Zeit nahezu das einzige, was dem Medienkonsumenten serviert wurde. Mit dem Vortrag von Herrn Prof. Stadelbauer wurde dieses Bild relativiert, und das Publikum machte Bekanntheit mit einem Raum, der neben Katastrophen auch ausgesprochene Schönheiten und eine grosse Anziehungskraft zu bieten hat. Letztere ist es, die jedes Jahr Millionen Feriengäste nach Kaskasien lockt. Die Probleme, die durch die touristische Erschliessung entstehen, waren denn auch Schwerpunkte des Referats.

Der sowjetische Fremdenverkehr

In den heutigen Geo-Wissenschaften braucht man das Wort «Ressourcen» normalerweise um Bodenschätze, landwirtschaftliche Eignung, usw. zu bezeichnen. Doch auch landschaftliche Schönheit und Vielfalt sowie kulturhistorisches Erbe kann die Geographie, in Bezug auf den Fremdenverkehr, zu den Ressourcen rechnen.

Eine steigende Anzahl von Sowjetbürgern (und Ausländern) hat die Schönheit Kaskasiens wahrgenommen, und somit ist der Raum um das Schwarze Meer das Ferien- und Kurgelbiete Nummer 1 vor der Ostseeküste (Leninograd) und der Moskauer Gegend geworden.

1980 wünschten sich ungefähr 75 Millionen russische Touristen, ihren Urlaub in Kaskasien (dessen Kapazität jedoch nur für 10 bis 15 Millionen Gäste ausreicht) zu verbringen. Um diesen Wunsch zu erfüllen, gibt es zwei Möglichkeiten:

Die einen benutzen die legale Methode, buchen irgend ein Pauschalangebot und verbringen ihre verhältnismässig sehr billigen Ferien auf organisierte Weise (Mann und Frau meistens getrennt und die Kinder in einem Jugendlager). Die anderen (die sogenannte «Wilden») sitzen irgendwo in Weissrussland in ihren «Skoda» und fahren als Individualtouristen, meistens «en famille», gen Süden. Sie schlafen unterwegs im Zelt und mieten an Ort zu Wucherpreisen ein privates Zimmer. Schätzungen zufolge machen die «Wilden» zirka 2/3 aller Touristen aus. Diese private Unterkunftsvermittlung ist zwar illegal, wird aber toleriert, da es allen klar ist, dass der Privatsektor notwendig ist, um einer solch hohen Nachfrage entgegen zu kommen.

Der Grund für den enormen Zuwachs dieser Nachfrage liegt zum einen in der Verbesserung des Wohlstands der Russen (höhere Löhne, längere Ferien, usw.) und in der Tatsache, dass die meisten Luxusgüter unerschwinglich

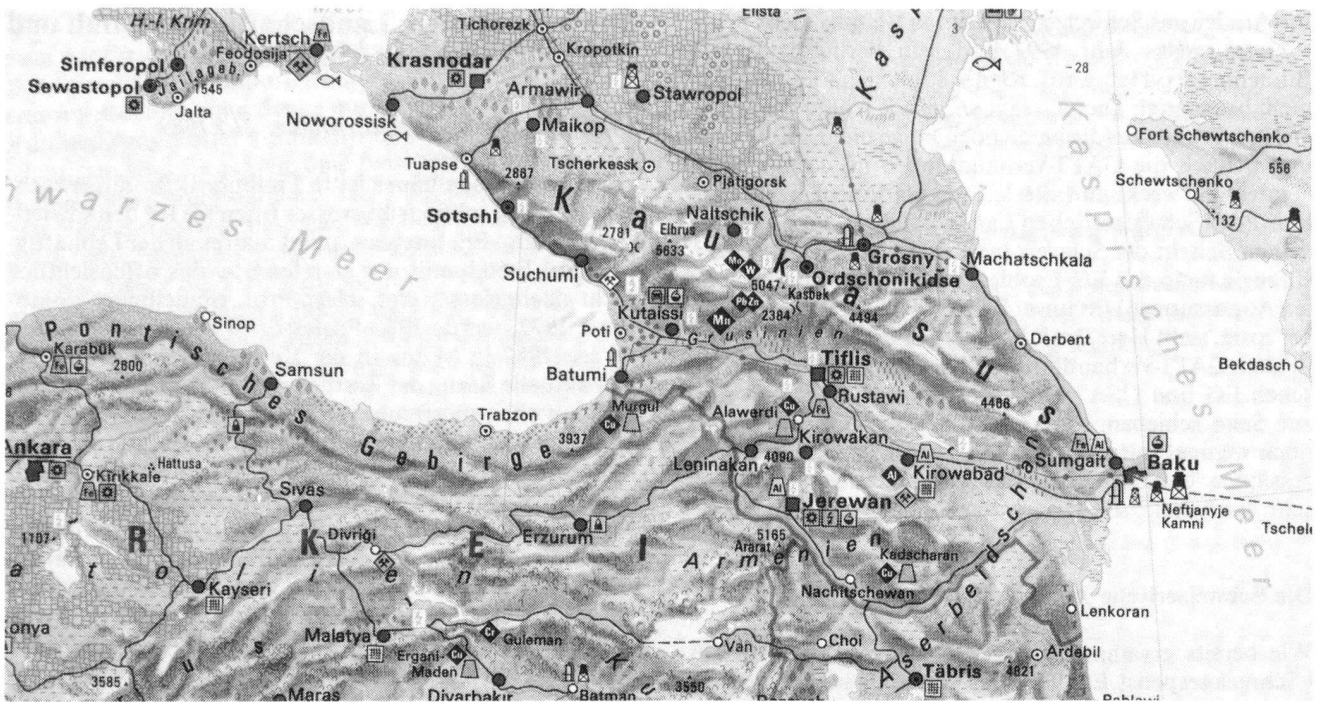


Abb. 1: Der Kaukasus

Quelle: Alexander, Weltatlas

oder nicht vorhanden sind. Zum anderen liegt er in den vergleichsweise sehr billigen Reiseangeboten.

Der Naturraum

Der Referent erläuterte die naturräumlichen Eigenschaften Kaukasiens anhand zweier Profile, die er reichlich mit Lichtbildern illustrierte. Letztere sind in diesem Beitrag leider nicht reproduzierbar.

Nord-Süd-Profil:

Kommt ein Reisender von Norden zum Kaukasus, so stößt er auf ein aus der Ebene ragendes vulkanisches Gebirge: es handelt sich um das *5-Gipfel-Gebirge*, welches dank seiner geologischen Gegebenheiten das Aufkommen zahlreicher thermischer und mineralischer Quellen ermöglicht.

Weiter südlich befinden sich vom Verkehr kaum erschlossene *Hochtäler und Pässe*, die landschaftlich durchaus mit den Alpen verglichen werden können. Diese Gegend leidet schon längere Zeit unter Abwanderung, hervorgerufen durch Zwangsumsiedlungen oder durch freiwillige Berg- und Landflucht.

Anschliessend an diese Region beginnt das *Hochgebirge* (Elbrus: 5633 m.ü.M.), welches praktisch nur noch zu Fuss erreicht werden kann. Hier bietet sich den Bergsteigern und Abenteurern ein riesiges Angebot an Touren jeder Art.

Die *Südflanke des Kaukasus*, ein Durchgangsraum, ist touristisch weniger gut erschlossen. Hier dominieren Almen- und Nomadenwirtschaft, welche sich in einem of-

fensichtlich guten Gleichgewicht befinden, da die Abwanderung kaum vorhanden ist.

Das südliche Ende dieses N-S-Profiles wird durch die *Ararat Ebene* geprägt. Hier findet man die folgenden wichtigsten landschaftsgestaltenden Elemente: den für die Elektrizitätsgewinnung stark strapazierten *Sewansee* und die wuchernde, smoggeplagte Stadt *Jerewan*.

West-Ost Profil:

Diese Gegend, etwa auf 41° nördlicher Breite, liegt zwischen dem Schwarzen und Kaspischen Meer. Das Klima wird ostwärts immer trockener und entsprechend wandelt sich die landwirtschaftliche Nutzung (vom Tee zu den Reben). Irgendwo in der Mitte dieser ungefähr 750 km langen Strecke wird man auch auf eine kulturelle Grenze stossen: diejenige zwischen christlichen Georgiern im Westen und islamischen Aserbeidshanern im Osten.

Das kulturhistorische Erbe:

Die reichhaltige Geschichte, die sich in dieser Region abspielte, kann als weitere Ressource für den Fremdenverkehr betrachtet werden.

Verschiedene externe Einflüsse hinterliessen Spuren und Sehenswürdigkeiten, die heute aufgefrischt werden, um den Kulturhunger der Touristen zu stillen.

Schon die *Römer* verweilten in Neronischer Zeit im Kaukasus, was von einem von ihnen gebauten Tempel bezeugt wird. Es folgten drei wesentliche Einflüsse: die Ausbreitung des heute noch lebendigen *Chistentums*, jene des *Islams* im 7.-8. Jh. und schliesslich jene des von Norden

kommenden und sich etwa im Kolonialrussischen Baustil äussernden Einfluss der *Russen*.

Fallbeispiele zur heutigen Situation

Der Beschreibung der naturräumlichen Gegebenheiten zufolge kann der Kaukasus als Urlaubsgebiet folgendermassen gegliedert werden:

1. Zwei Küstenräume (Schwarzes- und Kaspisches Meer) für den Badetourismus;
2. Die quellenreichen Gebiete für den Bädertourismus;
3. Das Hochgebirge für den Wander- und Wintertourismus.

Der zunehmende Fremdenverkehr hat, wie auch in unseren Kurgebieten, nicht nur erfreuliche Einflüsse. Zunehmende Belastungen durch hohe Touristenkonzentrationen manifestieren sich zum Beispiel durch Abholzungen im Gebirge, Ausdehnung der bebauten Fläche (z.B. Soci: vgl. Abb. 1), usw. Die ewige Frage stellt sich auch hier: soll man dezentralisieren, oder ist es besser, einzelne Gebiete zu opfern, um den Rest intakt zu halten?

Die zweite Frage, die sich stellt, ist auch für unsere Alpentäler und unsere Tourismuspolitik von Belang:

Wollen wir der Wirtschaft zuliebe das Wachstum der Tourismusbranche dem privaten Sektor überlassen und dabei riskieren, dass der interregionale Konkurrenzkampf die Natur bis hin zum Eintreten irreversibler Schäden belastet, oder wollen wir staatliche Massnahmen ergreifen? Dies mit dem Risiko, die Wettbewerbsfähigkeit der Fremdenverkehrsindustrie etwas zu schwächen und durch gewisse Kreise als Interventionist gebrandmarkt zu werden. Diese Frage ist in Moskau, im Rahmen von Glasnost und Perestroika vielleicht schon debattiert worden, und somit wäre es möglich, dass Russland einen Weg findet, von dem auch der Westen etwas lernen könnte.

Albrecht Ehrensperger

Alpentransit: Freie Fahrt in ein freies Europa?

Mitteilungsabend der Geographischen Gesellschaft, 7.3.1989

Der Gütertransitverkehr durch die Alpen muss gerecht auf die beteiligten Staaten verteilt und vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Dafür plädierte Helmut Lamprecht von der Tiroler Handelskammer vor der Geographischen Gesellschaft in Bern. Die Lösung der Frage des Alpentransits werde die Nagelprobe sein auf dem Weg zur Verwirklichung des EG-Binnenmarktes. Über Landesgrenzen hinweg wurde im Rahmen einer Vortragsreihe der Geographischen Gesellschaft Bern zum Thema «Alpentransit: Freie Fahrt in ein freies Europa?» referiert. Nach einer kurzen Einführung zur Geschichte und Problematik des Alpentransits durch Professor *Klaus Aerni* vom Geographischen Institut der Universität Bern erläuterte *Helmut Lamprecht*, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der Tiroler Handelskammer die Situation in Österreich und nahm auch Bezug auf die Schweiz. Er zeigte zwar Verständnis dafür, dass die Schweiz nach wie vor an der 28-Tonnen-Limite für Lastwagen in ihrem

Land festhält. Als Realist erkenne er, dass eine Erhöhung auf 40 Tonnen politisch undurchführbar sei. «Doch es entsteht der Eindruck die Schweiz stehe sich, trotz ihres Alternativ-Angebotes Schiene, aus der Verantwortung gegenüber Europa und versuche möglichst viel zu profitieren». Schweizer Lastwagen-Fahrer seien in jährlich steigendem Masse als Transporteure auf den Nord-Süd-Verbindungen anzutreffen, hielt Lamprecht fest. Er verstehe zwar die Schweizer Transportunternehmen, die ihre Chance im internationalen Wettbewerb nützen wollten. Andererseits müsse man auch alle anderen Transporteure verstehen, wenn sie sich gegen diese Ungleichheit wehren. «Sie werfen der Schweiz deshalb oft Doppelzüngigkeit und die Rolle eines Trittbrettfahrers vor», erklärte Lamprecht.

Im weiteren gelte das von der Schweiz unter anderem vorgebrachte Argument der Umweltschonung offenbar nur für die Schweiz selbst. Betrachte man aber Europa insgesamt, so führe die Verlagerung des Strassengüterverkehrs nach Österreich und anderen Ländern zu oft erheblichen Umwegen und damit zu erhöhtem Schadstoffausstoss. Lamprecht wollte dies allerdings nicht als Plädoyer für die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite verstanden wissen, sondern als Plädoyer für ein international abgestimmtes Vorgehen. Von österreichischer Seite werde verlangt, dass die Schweiz einerseits in die gesamteuropäische verkehrspolitische Verantwortung für den Alpentransit eingebunden wird, andererseits den ihr geographisch zustehenden Anteil am Lastwagen-Transitverkehr übernimmt. «Erstes Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist also die gerechte Verteilung des Güterverkehrs», fasste Lamprecht zusammen. Notwendig sei aber auch eine vermehrte Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Denn trotz zahlreicher Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs (Huckepack, Container), sei die Verlagerungsbilanz in Österreich bisher mager. «Am Brenner konnte bisher von der Bahn nicht einmal der jährliche Zuwachs an Lastwagen-Fahrten aufgefangen werden, und derzeit wird weniger als 1% der jährlichen Lastwagen-Frequenz über den Brenner im Huckepack-Verkehr transportiert», kritisierte Lamprecht. Die euphorischen politischen Ankündigungen, bis Ende 1989 55% der Lastwagen auf die Schiene zu verlagern, hätten sich somit als Träume erwiesen.

Nicht nur eine verbesserte Infrastruktur ist nach Ansicht Lamprechts notwendig, sondern ebenso ein Wandel der beteiligten Eisenbahnen von Staatsbetrieben zu marktorientiert und grenzüberschreitend denkenden und handelnden Unternehmen. Einen weiteren wichtigen Lösungsansatz zur Entlastung vom Strassentransit sieht er in einer neuen Infrastruktur für eine Eisenbahntransversale zwischen München und Verona mit einem Brenner-Basistunnel als Kernstück. «Denn mit der Eisenbahn von heute auf den Schienenwegen von gestern kann man nicht den Schienenverkehr von morgen abwickeln», betonte Lamprecht. Grosse Bedeutung misst er auch der umweltfreundlichen Gestaltung des Strassentransits bei. Österreich wolle strenge Normen bei Lärm- und Schadstoffemissionen einführen, um eine wirkungsvolle Reduktion der Belastung zu erreichen. So sollen besonders umweltverträgliche Lastwagen ab 1992 auch in der Nacht verkehren dürfen, während für alle anderen Fahrzeuge, die diesen Normen nicht entsprechen, ein Nachtfahrverbot besteht. Wie von offizieller Seite zu erfahren war, ist