

VERKEHR

Entwicklungschance oder Umweltbelastung? Transit in Anden und Alpen

IM ALPENRAUM GILT DER GEBIRGSÜBERSCHREITENDE VERKEHR ALS BEDROHUNG FÜR DIE UMWELT UND ALS BELASTUNG FÜR DIE ANRAINER. DIE BEWOHNER DER ANDEN SEHEN MIT ZUNEHMENDER VERKEHRERSCHLISSUNG VOR ALLEM DIE MÖGLICHKEIT DER WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG.

VON
SIGRUN KANITSCHIEDER

Für gebirgsquerende Verkehrsströme wird häufig der Begriff „Transit“ gebraucht, jedoch mit unterschiedlichen Bedeutungen: Zum einen meint „Transit“ in Anlehnung an die zollrechtliche Verwendung des Wortes ausschließlich jenen Verkehr, der, ohne seinen Ausgangs- oder Zielpunkt in dem betreffenden Gebirgsraum zu haben, diesen passiert (ARE 2001: 8). Zum anderen bezeichnet der Terminus jedoch auch allgemein den grenzüberschreitenden, in diesem Fall also Gebirgsgrenzen überquerenden Verkehr und umfasst damit auch den Import- und Exportverkehr des Gebirgsraumes. Davon nochmals zu unterscheiden ist der Binnenverkehr eines Gebirges, der in Abhängigkeit der wirtschaftlichen Aktivität und Bevölkerungsdichte einen erheblichen Anteil des Gesamtverkehrs bedeuten kann.

In Europa ist der Begriff vielfach mit einer negativen Konnotation belegt: Mehrere Initiativen in unterschiedlichen Ländern (Transitforum Austria-Tirol in Österreich, Alpen-Initiative in der Schweiz, ITE – Europäische Verkehrsinitiative) bemühen sich, mit Publikationen und öffentlichkeitswirksamen Ak-

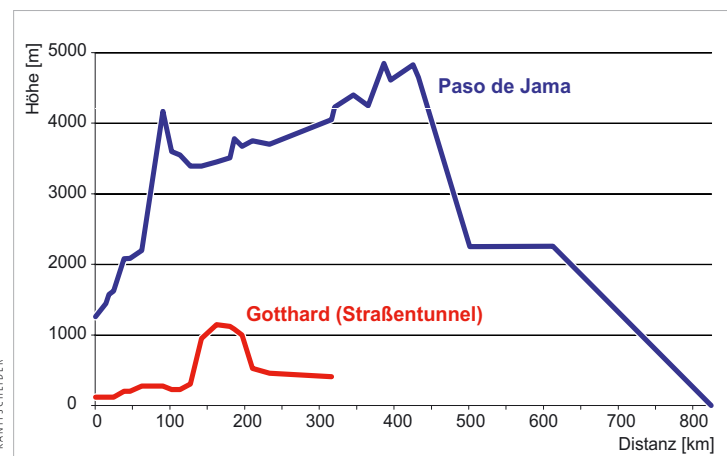


Abb. 1: Höhenprofil typischer Passstraßen in Alpen und Anden: Gotthard und Paso de Jama.

tionen den Fokus auf die negativen Aspekte des Alpentransits zu lenken und damit Einfluss auf politische Entscheidungen zu erwirken. Der Begriff „Transit“ selbst ist daher im Alpenraum mit Assoziationen wie Lärmbelastung und Luftverschmutzung verbunden und wird nicht im Zusammenhang mit ökonomischen Entwicklungschancen einzelner Regionen verwendet. Gegenätzlich zeigt sich die Einschätzung in den Anden: Dort gilt die Verbesserung der Straßeninfrastruktur in der politischen Diskussion als einer der wichtigsten Faktoren der Regionalentwicklung. Besonders in peripheren Gebieten der einzelnen Staaten gilt der Ausbau oder Neubau von schwerlasttauglichen Straßenverbindungen als Schlüssel zur Regionalentwicklung. Die

Gründung der IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana) im Jahr 2000 mit dem Ziel, durch den Ausbau von Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastruktur eine nachhaltige Regionalentwicklung in den zwölf südamerikanischen Ländern zu ermöglichen, verdeutlicht diese andere Sichtweise. Die so gegensätzliche Bewertung ist auf die großen Unterschiede zwischen den beiden Gebirgsräumen hinsichtlich der naturräumlichen Situation, der Infrastruktur, der Verkehrsdichte, des technischen Zustands der Fahrzeuge, aber auch der städtischen und ökonomischen Netzwerke und der politischen Systeme und Strukturen der einzelnen Länder zurückzuführen (Borsdorf 2004, 300).



Abb. 2: Sechsspurige Autobahn mit zahlreichen Brücken über den Brennerpass (Alpen).

Gegensätze der Gebirgsregionen

Die naturräumlichen Unterschiede der beiden Gebirgsregionen stellen einen Grund für die prinzipiellen Differenzen zwischen dem gebirgsquerenden Verkehr in Alpen und Anden dar. Borsdorf (2004) veranschaulicht diese Unterschiede hinsichtlich ihrer Auswirkung auf den Verkehr ausführlich. Sie liegen v. a. in den Dimensionen und der Ausrichtung im Koordinatensystem (N-S-Erstreckung der Anden, W-O-Erstreckung der Alpen), den verkehrsbeeinflussenden Geländeformen und der Ausprägung des Gebirges als Klimascheide sowie der Anordnung wirtschaftlicher (und damit verkehrsgenerierender) Gunsträume (Tallagen in den Alpen, Höhenstockwerke in den Anden). In Abb. 1 ist das Höhenprofil der Straßenverbindung über den Paso de Jama als Beispiel für eine andenquerende Verkehrsachse dargestellt sowie jenes des Gotthardüberganges (Straßentunnel) als Beispiel für eine alpenquersierende Verbindung. Zwischen der westlichsten Stadt in Argentinien (San Salvador de Jujuy)

und dem ersten Ort in Chile (San Pedro de Atacama) muss über den Paso de Jama eine Distanz von über 500 km in einer Höhenlage von 3.000 bis 4.900 m überwunden werden, auf der keinerlei Infrastruktur zu finden ist.

Ein weiteres wesentliches Unterscheidungsmerkmal der beiden Gebirgsräume stellen Qualität und Dichte des Straßennetzes dar: Während der Güterverkehr an den wichtigen Übergängen der Alpen auf vier- bis sechsspurigen Autobahnen oder mehrgleisigen Bahnlinien und in vielen Fällen durch Tunnel weit unter den eigentlichen Passhöhen hindurch geleitet wird, rollt der Lastverkehr über die Anden auf nur zweispurigen Straßen, die vielfach nicht asphaltiert sind und über weite Strecken in großer Höhe geführt werden (Abb. 2 und 3). Die wichtigen Straßenverbindungen in den Alpen werden auch im Winter offengehalten, während in den Anden auch die bedeutendsten Übergänge bei schlechten Wetterbedingungen häufig für längere Zeit unpassierbar werden und im schneereichen Süden der Kordillere

viele Monate geschlossen sind. Der schlechte Zustand der Andenstraßen stellt u. a. durch die daraus erwachsenden längeren Transportzeiten und die erhöhten Kosten für die Instandhaltung der Fahrzeuge ein weiteres Verkehrshindernis dar.

Wirtschaft und Politik als Einflussfaktoren

Ebenso zeigen sich zollrechtlich große Unterschiede aufgrund der Zugehörigkeit der einzelnen Staaten zu Wirtschaftsbündnissen. In den Alpen sind bis auf die Schweiz alle vom Alpen transit betroffenen Länder Mitgliedstaaten der Europäischen Union, so dass ein erheblicher Teil des alpenquerenden Verkehrs wirtschaftlich gesehen binnenmarktintern stattfindet. In den Anden sind die Nationalstaaten nicht in einem einzigen, sondern in verschiedenen Wirtschaftsgemeinschaften zusammengeschlossen (Mercosur: Argentinien, Brasilien, Paraguay, Uruguay, Venezuela; Andengemeinschaft: Kolumbien, Ecuador, Peru, Bolivien). Daneben gibt es Staaten, die bei einer oder mehreren dieser Vereinigungen lediglich den Status eines assoziierten Mitgliedes einnehmen und daher wiederum abweichende Zollbestimmungen anwenden (z. B. Chile).

Auch die politische und ökonomische Stabilität der betreffenden Länder offenbart sich als ein wesentlicher Faktor für die Nutzung der internationalen Verkehrsverbindungen in den Anden. So zeigten sich die Wirtschaftskrise der Jahre 2001/2002 in Argentinien und die darauf folgende schnelle Verbesserung der ökonomischen Situation deutlich in der Intensität der Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten. Die mangelnde Stabilität der internationalen Beziehungen zwischen den einzelnen Staaten ist als erhebliches Hindernis für eine wirtschaftliche Integration zu werten.

Literaturhinweise

ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) (Hrsg.), *Wege durch die Alpen. Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene*, Bern 2001.

A. Borsdorf, *Alpen und Anden. Konvergenzen und Divergenzen*. In: R. Psenner, A. Borsdorf, G. Grabherr (Hrsg.), *Forum Alpinum 2002. The Nature of the Alps*, 72–77, Wien 2003.

Während im Alpenraum, vor allem in der Schweiz, große Anstrengungen unternommen werden, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, nimmt in den Staaten des Andenraumes der Schienenverkehr traditionell eine zu vernachlässigende Rolle ein, weil die wenigen errichteten Eisenbahnlinien nicht für den internationalen Warenaustausch konzipiert wurden, sondern um landwirtschaftliche und Bergbauprodukte vom Binnenland zu den Häfen zu transportieren. Seit den 1990er Jahren wurden zudem zahlreiche Eisenbahnlinien aufgelassen oder werden nur noch sporadisch für Gütertransporte verwendet, weil sie unter der neo-liberalen Wirtschaftspolitik vieler lateinamerikanischer Länder als unrentabel gelten und stattdessen der Ausbau des flexibleren Straßensystems forciert wurde.

Transitverkehr im eigentlichen Wortsinn, d. h. das Durchqueren des Gebirgsraumes, ohne darin den Ausgangs- oder Zielpunkt zu haben, ist in den tropischen Anden daher nahezu bedeutungslos. In diesem Teil der Anden findet der Großteil des Personen- und Warenverkehrs zwischen den Hafenstädten an der (Pazifik)Küste und den Siedlungszentren im Hochland statt. Südlich des Wendekreises ist die Andenkordillere nur noch dünn besiedelt, der gebirgsquerende Personen- und Warenverkehr ist daher im Wesentlichen ein Austausch zwischen den Zentren außerhalb des Andenraumes und damit als Transitverkehr zu bezeichnen.

Während in den Alpen die Belastungen infolge des Baus und der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur als die wesentlichen Themen in der Diskussion um den Transitverkehr gelten, werden im andinen Raum vielmehr die Probleme für den (entwicklungsversprechenden) Verkehr thematisiert. Den dominanten Problemen wie Luftverschmutzung,



S. KANTSCHEIDER

Lärmbelastung, Flächenbedarf und Landschaftszerschneidung begegnen die europäischen Länder mit Konzepten zur Verringerung des Verkehrs (z. B. Alpentransitbörse, Mautkonzepte der einzelnen Länder) und der Verlagerung von der Straße auf die Schiene (u. a. mit sog. Basistunneln). Konkrete Maßnahmen zum Wohl der Anrainerbevolkerung sind oft Geschwindigkeitsbegrenzungen, sektorale und zeitbegrenzte Fahrverbote oder die Errichtung von Lärmschutzbauten.

Den in den Anden thematisierten Problemen des Transitverkehrs (z. B. fehlende Querverbindungen zwischen Verkehrsachsen, schlechter Zustand der Verkehrswege) wird, wenn finanzierbar, durch weiteren Ausbau des Straßennetzes begegnet. Die im Falle von grenzüberschreitenden Verkehrswegen oft umfangreichen zollrechtlichen Einschränkungen des Transitverkehrs werden ebenso als Hindernis betrachtet. Als Belastung wird Güterverkehr in aller Regel nur dann thematisiert, wenn dadurch die lokale Straßeninfrastruktur in direkter Nähe zu den Städten überlastet ist.

Nur selten wird die Bedrohung für den Lebensraum indigener Gruppen angesprochen, die aus der infrastrukturellen Erschließung peripherer Räume folgen kann.

Fazit

Während in den Alpenländern die Transitproblematik schon lange ein kontroverses Thema zwischen verschiedenen Interessengruppen darstellt, gelten der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Zunahme des Güter- und Personenverkehrs im Andenraum nahezu ausnahmslos als positiv zu wertender Entwicklungsfaktor. Das einzige einschränkende Zugeständnis in der Konzeption der Projekte ist in der Regel das Prädikat „nachhaltig“, das als charakterisierendes Kriterium gefordert wird. Dennoch zeigt sich in einzelnen Fällen, dass der wirtschaftliche Nutzen der entlang einer ausgebauten Verkehrsachse liegenden peripheren Region in einem fragwürdigen Verhältnis zu den finanziellen Aufwendungen einerseits und den ökologischen Problemen andererseits steht.



Abb. 3: Zweispurige Straße über den Paso de Jama (Anden); Aufnahme 2005.

Die Autorin ist wissenschaftliche Mitarbeiterin des Instituts für Gebirgsforschung: Mensch und Umwelt der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. In ihrer Dissertation befasste sie sich mit dem Entwicklungspotential einer gebirgsüberschreitenden Verkehrsachse am Beispiel des Paso de Jama in den Zentralanden.