

Eine geographische Studie der Varanger-Halbinsel (Nordnorwegen) mit Exkursionsvorschlägen um den geplanten Varangerhalvøya-Nationalpark

von

Karl-Dieter Meier¹ und Dietbert Thannheiser²

1 Einführung

Die im äußersten Nordosten Norwegens in der Provinz Finnmark gelegene Varanger-Halbinsel (norw.: Varangerhalvøya) bildet mit einer Fläche von rund 5700 km² die größte Halbinsel des norwegischen Festlandes (vgl. A bb.1). Sie befindet sich auf 70-71° N und 28-31° E nördlich des Polarkreises in Norwegisch-Lappland. Ihre West-Ost-Er Streckung beträgt ca. 110 km, ihre Nord-Süd-Ausdehnung ca. 90 km. Die Landmasse wird im

Süden vom Varangerfjord, im Westen vom Tana-fjord und Tanafluss begrenzt. Das an der Halbinselwurzel gelegene, an seiner schmalsten Stelle zwischen Skiipagurra und Varangerbotn nur 13 km breite Seidafjell trennt die Landschaften nördlich (Nordvaranger) und südlich (Südvaranger) des rund 100 km langen Varangerfjordes. Im Norden und Osten stößt die Varanger-Halbinsel an die offene Barentssee. Die durch mehrere kurze, breite

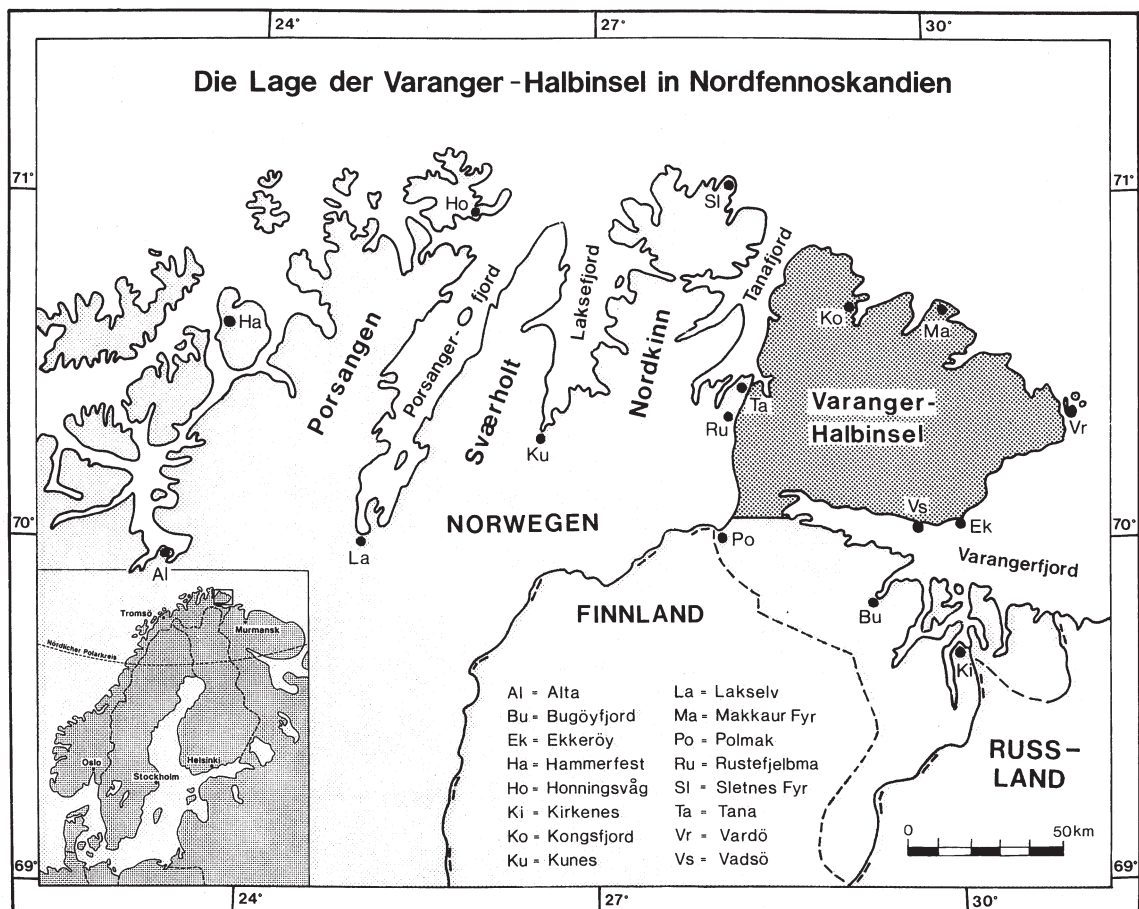


Abb. 1: Lage der Varanger-Halbinsel in Nordfennoskandien

¹Dr. K.-D. Meier, Max-Planck-Str. 11, D-30823 Garbsen, bzw. Otsontie 1, SF-95989 Ylläsjärvi,

²Prof. Dr. D. Thannheiser, Universität Hamburg, Institut für Geographie, Bundesstr. 55, D-20146 Hamburg

zeitlichen Vereisungen mit anschließender Heraushebung der Landmasse im Postglazial bestimmt infolge der hinterlassenen vorzeitlichen Lockersedimente die edaphischen Verhältnisse im Tiefland und an den Küsten. Das Hochland im Zentrum der Halbinsel ist weithin durch flachwellige, blockfeldbedeckte Plateaus gekennzeichnet, die steil zum Tanafjord und Eismeer hin abfallen. Es handelt sich um eine reliktdäre, vermutlich schon im Tertiär angelegte, durch die pleistozänen Gletscher kaum umgestaltete Landschaft, die noch deutliche fluviatile Züge trägt und in Skandinavien einzigartig ist (vgl. u. a. MEIER 2001, EBERT 2002, EBERT & KLEMAN 2004, SØRBEL & TOLGENSBÄKK 2004). Aufgrund der nördlichen Lage fern des vermuteten Eisakkumulationszentrums und der relativ bescheidenen Reliefenergie wurde die Varanger-Halbinsel gegen Ende der Weichsel-Eiszeit früh eisfrei (vgl. u. a. SOLLID et al. 1973, OLSEN, MEJDAHL & SELVIK 1996, SIEDLECKA, ROBERTS & OLSEN 1998) und stand dem Menschen als Siedlungsgebiet zur Verfügung. Die ältesten bisher nachgewiesenen Wohnplätze befinden sich bei Mortensnes am Varangerfjord und besitzen ein Alter von rund 10 000 Jahren (vgl. SCHANCHE 1996).

Die Idee zur Einrichtung eines Nationalparks, um die einzigartige Naturlandschaft der Varanger-Halbinsel und die archäologischen Fundstätten vor der Zerstörung zu bewahren, geht auf eine Privatinitiative aus dem Jahr 1966 zurück. Anlass waren Pläne von Varanger Kraftlag, eine Straße von Komagvaer nach Ordo quer über die Halbinsel zu bauen. 1986 griff der Staatliche Norwegische Naturschutzrat (*Statens naturvernråd*) die Idee erneut auf "um das am stärksten arktisch geprägte Naturgebiet Skandinaviens, was Landschaft, Tier- und Vogelwelt betrifft", zu schützen. 1993 beschloss das Norwegische Parlament (Stortinget), die Pläne für einen Varanger-Halbinsel-Nationalpark weiter zu verfolgen und auszuarbeiten, aber erst 2004 legte der Fylkesmann von Finnmark in Vadsø auf Anweisung des Direktorats für Naturverwaltung einen detaillierten Plan für einen Varanger-Halbinsel-Nationalpark mit angegliedertem Naturreservat und Landschaftsschutzgebiet zur Anhörung im Parlament vor. Die endgültige Entscheidung der norwegischen Regierung in Oslo soll Anfang 2005 fallen. Bisher existieren auf der Varanger-Halbinsel nur einige kleine Naturreservate und Landschaftsschutzgebiete, von denen das Makkaur-Halbinsel-Naturreservat mit einer Fläche von 113,5 km² das größte Schutzgebiet darstellt. Ferner wurden die Einzugsgebiete der Flüsse Bergebyelv/Tverrelv, Sandfjordelv und Syltefjordelv im Laufe von vier Gewässerschutzplänen (1973-1993) gegen einen Ausbau zur Energiegewinnung (*kraftutbygging*) geschützt.

In den letzten 25 Jahren ist im küstennahen Tiefland und in den großen Tälern der Varanger-Halbinsel eine Vielzahl von Hütten und Freizeitgebäuden mit entsprechenden Zufahrtswegen angelegt worden, häufig ohne staatliche Genehmigung. Diese Art der Landschaftszersiedelung, verbunden mit einer Beschädigung oder Zerstörung der Vegetationsdecke im Bereich der Fahrspuren, hat in den letzten Jahren explosionsartig zugenommen, insbesondere in Reichweite der größeren Orte am Varangerfjord, wie Vadsø, Vestre Jakobselv, Nesseby, Ekkerøy, Skallelv und Komagvaer, aber auch am Bussesund und in den Tälern von Kongsfjordelv und Syltefjordelv. Ferner bedroht die Anlage immer neuer Schneescooterloipen die empfindliche Naturlandschaft in einem ca. 10-15 km breiten Küstenstreifen in Nähe der Ortschaften. Als mineralische Rohstoffe finden sich auf der Varanger-Halbinsel nur Quarzit, Dolomit, Baryt, Kaolin und Quarz, wovon lediglich die Quarzitvorkommen der Gamasfjell-Formation abbauwürdig sind. Aus Transportgründen lohnt sich nur ein Abbau in Küstennähe, wie bei Leirpollen in Austertana und bei Skallelv am Varangerfjord, sodass die mit der Rohstoffgewinnung verbundene Landschaftszerstörung punktuell begrenzt bleibt. Ähnliches gilt für die straßen- und küstennahen Sand- und Kiesvorkommen. Wesentlich weitreichendere Folgen für die Naturlandschaft der Varanger-Halbinsel hätte der geplante Bau von Windkraftanlagen auf den windexponierten Plateaus der Nord- und Ostküste. 2004 wurden Umweltverträglichkeitsprüfungen für sieben geplante Windkraftanlagen (Skallhalsen, Domen, Seglkolfjell, Båtsfjordfjell, Laukvikdalsfjell, Eliastoppen und Rohkocearru) durchgeführt. Das Windkraftwerk auf dem Seglkolfjell hat einen Flächenbedarf von ca. 50 km². Es soll 70-250 Windmühlen umfassen und vom Persfjord im Osten bis zum Sandfjordtal im Westen reichen, wobei die Baukosten mit 400 Millionen bis 2 Milliarden Norwegische Kronen veranschlagt werden. Sollte die Anlage mit entsprechenden Zufahrtswegen genehmigt und gebaut werden, wäre dies ein gewaltiger Eingriff in die Naturlandschaft an der Nordostküste der Varanger-Halbinsel. Ähnliche Konsequenzen hätte der schon 1991 geplante Bau einer Straßenverbindung von Hamningberg (Sandfjord) nach Nordfjord (Syltefjord), der das Straßennetz an der Nordostküste schließen und eine Rundfahrt auf der Halbinsel unter Einschluss der spektakulären, touristisch attraktiven Küstenlandschaft zwischen Persfjord und Syltefjord ermöglichen würde (erwartete Baukosten 1991: ca. 400 Millionen Nkr.). Im Vergleich zu diesen Großprojekten sind die Einwirkungen der traditionellen saamischen Rentierhaltung auf die Naturlandschaft gering, wenn auch eine zunehmende Zerstörung der Vegetationsdecke durch Überweidung festzustellen ist.