



Bulgarien asphaltiert sich den Weg aus der Isolation

Geografisch im Eck zu sein ist gar nicht so schlecht: Bulgarien will zur Drehscheibe für den Gütertransport nach Fernost werden und baut im Akkord Autobahnen. Ein großer Hafen fehlt freilich noch.

Markus Bernath aus Sofia

Alle drei Wochen geht der Minister Baustellen inspizieren. Lulin-Autobahn, Thrakia-Autobahn, Donaubrücke 2. Manchmal ist der Regierungschef gleich mit dabei, Hände in den Taschen, tiefer Blick, wenige Worte. „Die brauchen das“, sagt Rosen Plewneliew, Bulgariens Minister für regionale Entwicklung, über die Bauarbeiter und meint damit die Kontrolle durch die Bosse, aber auch ein bisschen Motivierung. Eine Blamage wie 2009 will sich die Regierung nicht leisten.

Damals, im Sommer vor zwei Jahren, hatte sich eine EU-Kommissarin eingeladen, um mit viel Pomp neue Autobahnen und Brücken zu eröffnen, die zum Großteil von Europas Steuerzahlern finanziert wurden. Zum Vorzeigen gab es nicht viel. Ganze fünf Kilometer von Sofia Richtung Mazedonien hatte das damals amtierende Kabinett des Sozialisten und Wolfgang-Schüssel-Freundes Sergej Stanischew zustande gebracht.

Korruptionsvorwürfe und der Verdacht der massiven Veruntreuung von EU-Geldern alarmierten die Kommission. Nach der Agrarhilfe stoppte Brüssel auch die Unterstützung für den Straßenbau.



Der Autobahn-Minister: Rosen Plewneliew. Foto: BGNS

ternehmen weitgereicht haben. Das Gerichtsverfahren läuft noch.

Danuta Hübner, die damalige Regionalkommissarin, sagte in letzter Minute ihren Besuch ab, und bei den Parlamentswahlen wenige Wochen später war es mit den Sozialisten ohnehin vorbei. Boiko Borissov, ein Rechtspolitiker mit populistischem Stil und der Statur eines Ringers, übernahm die Regierung. Seither wird in Bulgarien im Akkord gegraben, gewalzt, asphaltiert.

Näher zu allen Märkten

Das große Bild entwirft Reinhard Bamberger, Leiter der Südosteuropa-Zentrale von Schenker in Wien: Bulgarien als logistische Drehscheibe nach Fernost. „Bulgarien wird eine Rolle wie Österreich übernehmen: als Drehkreuz für Warenströme vom Norden nach Süden“, sagt Bamberger voraus. Und ähnlich wie Österreich im Vergleich zum viel größeren Deutschland könnte Bulgarien gegenüber dem großen Nachbarn Rumänien seine bessere geostatische Lage nutzen. Das kleine Balkanland, so sehen es die Speiditeure, liegt näher bei allen Wachstumsmärkten der Zukunft – der Türkei, Zentralasien, China, Indien. Nur Straßen, Eisenbahnlinien, Häfen bräuchte man eben.

„Bulgarien ist ein Land an der Kreuzung, hat sich aber selbst isoliert“, stellt Rosen Plewneliew in einem Gespräch mit dem STANDARD

Südostrandlage in der EU, schwieriges Gelände: 60 Prozent Bulgariens sind Gebirge. Das erklärt auch zum Teil hohe Kosten für Autobahnen mit Brücken und Untertunnelungen. Die EU zahlt beim Autobahnbau 80 Prozent, Bulgarien den Rest.

Grafik: Karin Gsöllpointner, Jutta Harather

in Sofia fest. Fünf der zehn Pan-europäischen Verkehrskorridore, die in der Euphorie der Wende Anfang der 1990er-Jahre festgelegt wurden, laufen durch Bulgarien (4, 7, 8, 9 und 10), doch in Wahrheit bedeutet das nichts.

Eineinhalb Brücken

Bulgarien habe sich nach Westen hin isoliert, beginnt der Minister aufzuführen. „Die Strecke von Niš nach Sofia ist schrecklich.“ Nach Süden, in Richtung Griechenland gibt es keine Autobahn, ebenso nach Südosten in die Türkei. „Wir haben 421 km Grenze mit Rumänien, aber nur eine Brücke über die Donau, eine zweite

befindet sich in Bau. Budapest hat allein sieben.“

Plewneliew ist 46, genauso alt wie die unwahrscheinliche Geschichte der bulgarischen Autobahnen. In Plewneliew's Geburtsjahr 1964 fasste das ZK der Staatspartei im sozialistischen Bulgarien den Beschluss zum Bau dreier Strecken: die Thrakia-Autobahn von Sofia zum Schwarzmeerhafen Burgas, die nördliche Hemus-Route von Sofia zur anderen großen Hafenstadt Warna, schließlich die Schwarzmeer-Autobahn, um Warna und Burgas zu verbinden. Als der Sozialismus Ende 1989 unterging, waren ganze 256 Kilometer gebaut und wei-

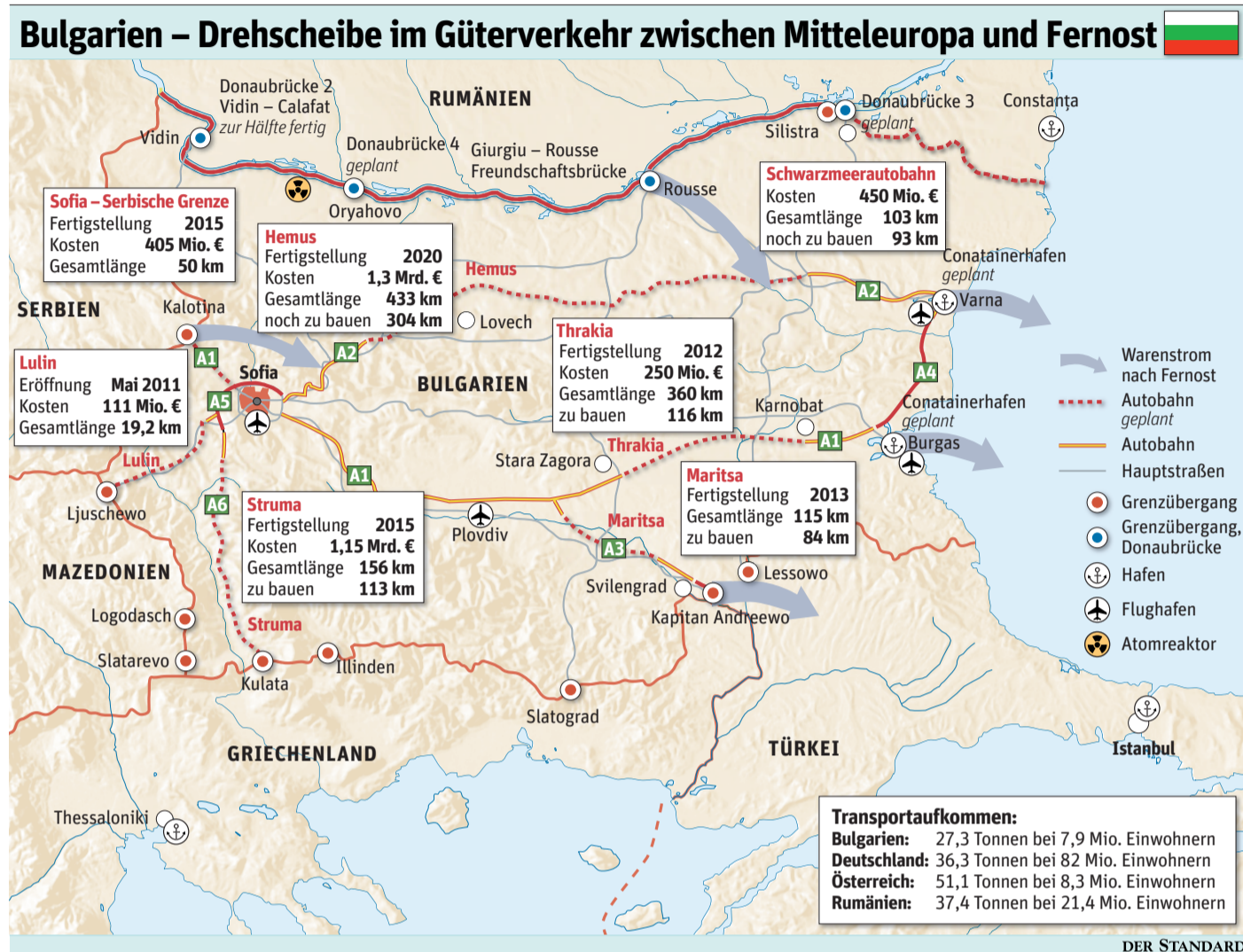
tere 70 Kilometer angefangen. 20 Jahre nach der Wende waren nur 100 Kilometer mehr geschafft. Wirtschaftskrisen, Inkompetenz und Investitionen in Prestigeprojekte der Energiewirtschaft verhinderten den Straßenbau – aber nicht den Verkehr: Durch Bulgarien rumpeln die Lkws von Polen in die Türkei und von Griechenland nach Norddeutschland.

Europas gefährlichste Straße

Der Rückstand hat seinen Preis. Mit 200 Toten im Jahr zählt die Landstraße zwischen Stara Zagora und Karnobat zu den gefährlichsten Straßen Europas. Es ist der noch offengebliebene Teil der

Thrakia-Autobahn von West nach Ost, und zugleich das wichtigste der derzeit sieben Autobahnprojekte. Bis Ende 2012 soll die Lücke geschlossen sein.

Logistikriesen wie Schenker, der im Mai 2010 einen Bahn-Lkw-Terminal eröffnete, setzen auf die Liberalisierung des Schienenverkehrs in Bulgarien. Die Regierung legt hier wie bei der Entscheidung für den Ausbau von Burgas zum Containerhafen keine Eile an den Tag. Sie weiß, dass sie mit den neuen Autobahnen bei den Wählern punkten wird. Rosen Plewneliew macht die Vorgaben: „2014 fahren Sie von Wien nach Sofia in sechs Stunden. Das ist der Plan.“



Die neuen Entry⁺-Modelle. So wie Sie sie brauchen.

Die preislich attraktiven Einstiegsmodelle – für große und kleine Erfolgsgeschichten. Was für alle Entry⁺-Modelle gilt: Sie entscheiden sich für einen starken Partner, der Sie beim beruflichen Erfolg immer verlässlich unterstützt. Außerdem können Sie immer auf Zuverlässigkeit, enorme Wirtschaftlichkeit, hohe Robustheit und Langlebigkeit bauen. **Schon Sie jetzt die Umwelt und Ihre Geldtasche: Bei Eintauch eines Gebrauchtwagens erhalten Sie EUR 1.500,- Umweltprämie***.**



*Unverb., nicht kart. Richtpreis exkl. MwSt. **Unverb., nicht kart. Richtpreis inkl. MwSt. ***Die Umweltprämie erhalten Sie zusätzlich zum ermittelten Ankaufspreis Ihres Eintauchwagens und wird vom Listenpreis des neuen Volkswagen abgezogen. Es handelt sich um einen unverbindl. nicht kart. Nachlass inkl. NoVA und MwSt. Der Eintauchwagen muss mindestens 6 Monate auf den Neuwagen-Käufer zugelassen sein. Nur bei teilnehmenden VW Betrieben und bei Neuzulassung 2011. Die Aktion ist limitiert. Symbolfoto. Verbrauch: 5,4–11,9 l/100 km, CO₂-Emission: 143–314 g/km.