

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 13 (2000)
Heft: 9

Artikel: Ein Bypass für Skopje : Skopje : ein Stabilitätspakt soll Infrastruktur fördern
Autor: Ernst, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121413>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

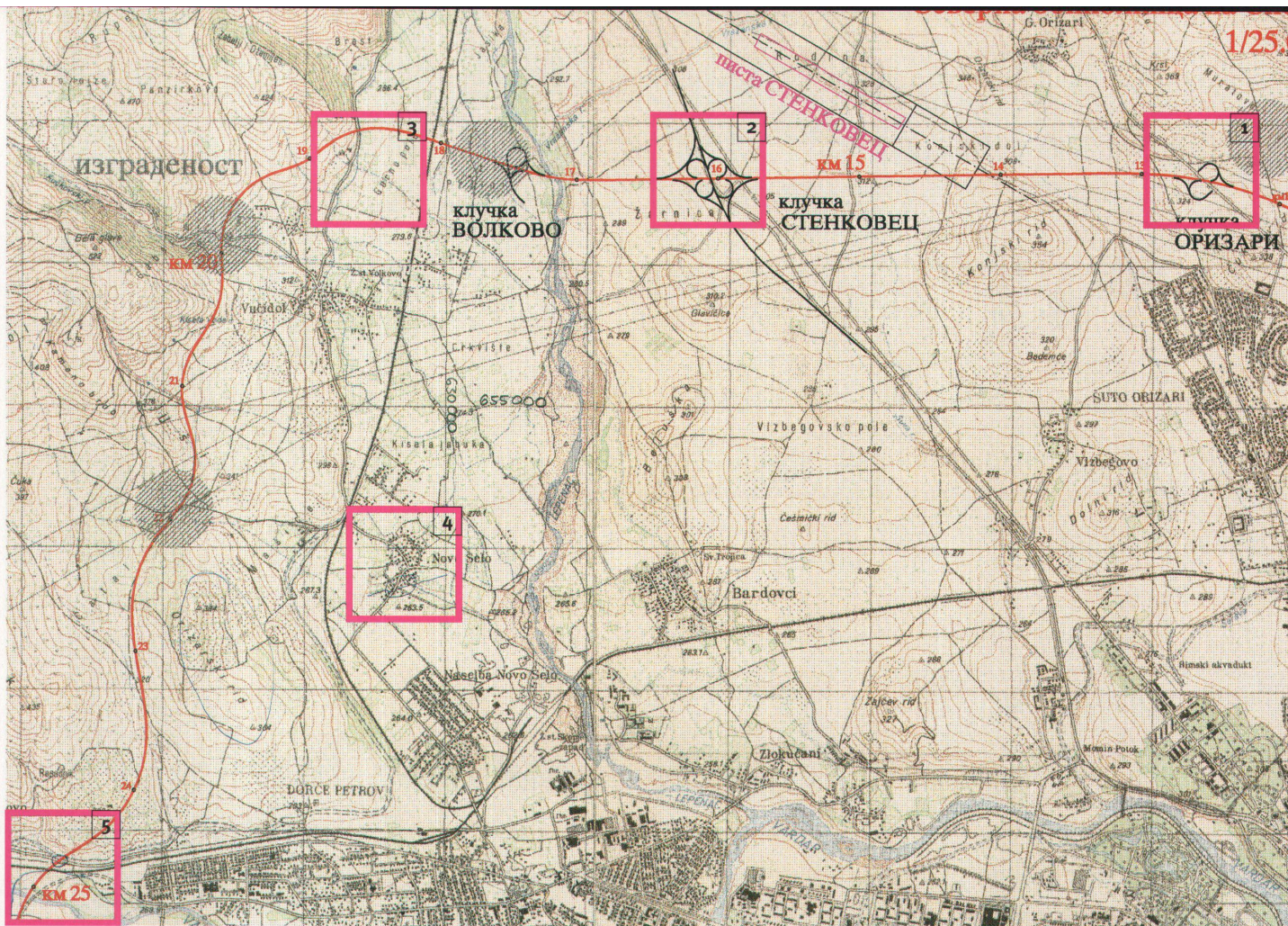
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Ein Bypass für Skopje

Seit dem Krieg im letzten Jahr liegt der Balkan im Fokus der europäischen Entwicklungspolitik. Mit einem Stabilitätspakt wollen westeuropäische Länder und Organisationen, darunter auch die Schweiz, die dortige Infrastruktur fördern, um damit die Fortsetzung der Kriege zu verhindern. Die Umfahrung von Skopje, ein 25 km langes Stück des europäischen Autobahn-Korridors 8 von Rom nach Istanbul, ist ein kleiner Teil dieser Infrastrukturförderung. Er kommt nun zur Ausführung.

«Stabilitätspakt für den Balkan – das gefällt mir. Aber sag einmal: Mit wem wird dieser Pakt geschlossen?» Das Lachen meines Nachbarn klingt etwas diabolisch, als er sich in seinen alten Jugo setzt und mit aufheulendem Motor in der heißen Blechlawine verschwindet, die sich durch die Innenstadt von Skopje zwingt. Ein Jahr nach dem Krieg um Kosovo misstrauen die Menschen auf dem Balkan den Ideen und Worten, die aus «Europa» kommen – und doch starren sie gebannt auf dieses Reich des Wohlstands und der Freizügigkeit. Mancher würde die Sonne in der mazedonischen Flagge oder den albanischen Adler für einen Stern im europäischen Kranz tauschen. Und wenn es kaum etwas gibt, was Albaner, Mazedonier und Bulgaren verbindet, die Orientierung nach Europa geht durch alle Parteien und Schichten.

Der Stabilitätspakt

Diesen Umstand macht sich der Stabilitätspakt zunutze. Entstanden nach dem Krieg gegen Jugoslawien, besteht sein Ziel darin, die wirtschaftliche,

zivile und sicherheitspolitische Infrastruktur zu verbessern, dadurch die Stabilität und den Wohlstand zu mehren und so den Balkan an Europa heranzuführen. Das organisatorische Rückgrat des Stabilitätspaktes besteht aus einem Büro in Brüssel mit 28 Angestellten, das Geber und Nehmer miteinander in Verbindung bringt. Dabei soll die Unterstützung an Bedingungen gebunden werden. Die wichtigste lautet: Wer grenzüberschreitende Projekte vorlegt, hat bessere Karten. So will die EU Anreize für die regionale Koordination schaffen und die übliche Konkurrenz um den schnellsten Draht nach Brüssel bremsen. «Es ist ein Resultat des Paktes, dass wir heute intensiv zusammenarbeiten», sagt der albanische Transportminister Sokol Nako an einer Pressekonferenz mit seinem mazedonischen und bulgarischen Kollegen in Skopje. Und der Gastgeber, Aleksandar Dimitrov, ergänzt: «In Bezug auf den Autobahn-Korridor 8, die Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer, sind wir eine Interessengemeinschaft. Wir setzen unsern

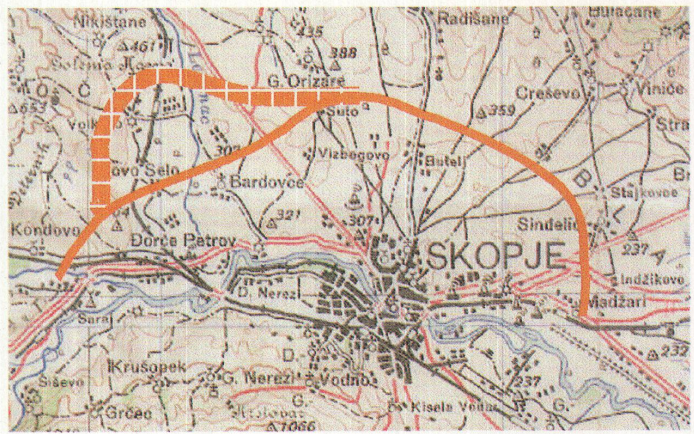
Standpunkt gemeinsam durch.» Das klingt wohlthuend und neu hierzulande. Die Kritik am Pakt, die sich in den vergangenen Monaten verschärft hat, bezieht sich nicht auf dessen Ziele, sondern auf die Praxis: zu wenig, zu langsam, das Falsche lauten die Vorwürfe aus den Balkanländern. Immerhin, seit die Brüsseler Geberkonferenz den Pakt letzten Frühling mit 2,4 Milliarden Euro alimentiert hat, kann niemand behaupten, dass zu wenig Geld versprochen sei. Der Betrag überstieg alle Erwartungen. Doch die Projektrealisierungen verlaufen harzig. Wer ist daran schuld? Die säumigen westlichen «Geber» und die chaotische Struktur des Paktes, meint Ruben Zarevski, der Assistent des mazedonischen Außenministers. «In vielen Fällen wissen wir nicht einmal, ob man uns das Geld schenkt oder leiht. Die Projektkategorien werden dauernd geändert: Wir hatten mit unseren kurzfristigen Projektanträgen vorerst Erfolg und wollten mit der Arbeit beginnen. Aber dann hat Brüssel zwei neue Kategorien gebildet: «quick start» und «near term» und jetzt

können wir in diesem Jahr bloss mit 20 Prozent des ursprünglichen Volumens rechnen.» Und viele Projekte seien Ladenhüter, denen das Label «quick start» aufgeklebt wurde. Christiaan Poortman, der Südosteuropa-Koordinator der Weltbank und damit ein führender Akteur im Pakt, widerspricht nur teilweise: Die Weltbank habe bewusst auf ältere Projekte zurückgegriffen, um den Prozess zu beschleunigen. Dreiviertel der versprochenen Gelder seien aber «neu».

Quick Start Projekt Nr. 5102

Und wie sieht es auf den Baustellen aus? Die Luft flimmert über der Senke im Norden von Skopje. Das Grün der Wiesen und Felder geht an einigen Stellen in sommerliche Gelb- und Brauntöne über. Aus der Ferne hört man das Knattern eines Traktors, das im Wind an- und abschwilt. Wir befinden uns am geplanten Autobahn-Knoten Stenkovec, einer Schlüsselstelle des Quick-Start-Projekts Nr. 5102: Skopje Bypass. Hier wird in wenigen Jahren eine der wichtigsten Kreuzungen in Südosteuropa stehen, hier sollen sich der Autobahn-Korridor 8 (Istanbul-Rom) und der Autobahn-Korridor 10 (München-Athen) kreuzen. Schwer vorstellbar. Doch seit das Transportministeri-

um vor vielen Jahren erstmals über eine Umfahrung nachgedacht hat, ist viel geschehen. Es hat das Umfahrungsprojekt in zwei Abschnitte aufgeteilt. Von Kilometer 0, Knoten Hipodrom im Osten Skopjes, bis Kilometer 12,5, Knoten Orisari, ist das Projekt der Firma «Mavrovo» ausführungsfähig. Auch die Finanzierung steht dank einem Kredit von 45 Millionen Euro der Europäischen Investitionsbank. Die zweite Etappe von Orisari bis Kilometer 25, Sarai, im Westen der Stadt, projektiert zurzeit die Firma «Granit». Mavrovo und Granit sind die grössten Bauunternehmen des Landes mit 3000 bzw. 3500 Mitarbeitern und einer stolzen Geschichte, deren Spuren im ganzen ex-jugoslawischen Raum, aber auch in Libyen, Syrien und dem Irak besichtigt werden können. In den Neunzigerjahren haben sich die staatlichen Firmen zu Aktiengesellschaften gewandelt, wobei die Mehrheit der Aktien im Besitz der Mitarbeiter ist. Präzise Daten zur wirtschaftlichen Situation sind nicht erhältlich. Ein Ingenieur betont, man sei mitten im Transformationsprozess und sicher sei nur, dass nichts sicher sei. Seine Hauptsorge gilt dem Arbeitsplatz, der ihm 400 Franken monatlich einbringt. Die Arbeitslosenrate nähert sich der 40 Prozent-Grenze.



oben

Die durchgezogene Linie zeigt das ursprüngliche Umfahrungsprojekt, die das Dorf Novo Selo überfahren hätte. Die unterbrochene Linie zeigt die alternative Linienführung des Transportministeriums

links

Die Umfahrung Skopje von km 11 bis km 25:

- 1 der Knoten Orisari
- 2 der Knoten Stenkovec
- 3 zwischen km 18 und 19, hier beginnt der Streckenabschnitt im hügeligen Gelände
- 4 das Dorf Novo Selo
- 5 die neue Brücke über den Fluss Vardar

unten

Km 25: Nach der Durchquerung der Höhe bei Sarai überspringt die Autobahn den Fluss Vardar. Links die alte Brücke, rechts die neue im Bau

Bild: Robert Jankuloski, Skopje





Bosko von der Firma Beton arbeitet an der Brücke über den Vardar. Seit vier Monaten ohne Lohn

Bild: Robert Jankuloski, Skopje

Seit die Ausschreibung für die Bauarbeiten des Bypass läuft, häufen sich die Gerüchte, dass sich auch griechische, türkische, bulgarische, österreichische und italienische Firmen bewerben. Metodi Nikolovski, der bei Mavrovo die Federführung des Projekts innehat, ist aber zuversichtlich. «Wir haben projiziert, wir kennen jeden Meter des Terrains. Wir wissen, wie man hier baut und unsere Arbeit ist billig.» Kurz nach Sonnenaufgang stehen wir am Knoten Hipodrom: Langsam nimmt der Verkehr zu. Neben den Pendlern, die nach Skopje zur Arbeit fahren, vor allem Schwerverkehr. Und immer wieder Versorgungs- und Militärkolonnen Richtung Pristina. «Sie alle werden über den Bypass fahren», meint Metodi zufrieden. Das Zentrum Skopjes soll täglich von 10 000 bis 40 000 Fahrzeugen entlastet werden.

Variante durchgesetzt

Autobahngegner im strikten Sinn gibt es in Mazedonien nicht. Aber die Bewohner von Novo Selo, einem bäuerlich-kleinbürgerlich geprägten Dorf im Nordosten von Skopje, gingen auf die Barrikaden, als sie erfuhren, dass ihre Häuser in sechs Meter Höhe vom Bypass überfahren werden sollten. Das

ist nicht erstaunlich. Erstaunlich ist die Tatsache, dass das Transportministerium alternative Varianten ausarbeitete und durchsetzte. Die Intervention des Ministeriums für Urbanismus hat dabei nachgeholfen. Es bevorzugt eine weitere Umfahrung der Stadt, um möglichen Wachstumszonen keine Barrieren in den Weg zu legen. «Dabei existiert noch gar kein Masterplan für die Entwicklung der Stadt», sagt Dimce Bosilkov, Chefingenieur bei «Granit». Er hätte die elegantere, engere und 3,5 km kürzere Streckenführung vorgezogen. «Häuser fallen der Strasse ohnehin zum Opfer.» Im Enteignungsverfahren sind Entschädigungen von acht bis sechzehn Franken pro Quadratmeter vorgesehen. «Für viele Hausbesitzer ist das eine Chance, sich etwas Neues zu bauen oder endlich einmal Bargeld zu haben.» Zwischen Kilometer 18 und 19 bei Volkovo beginnt ein schwieriger Strassenabschnitt, der durch coupiertes Gelände führt. Hier muss die Strasse teilweise auf Stützen die Höhenunterschiede überbrücken, bevor sie dann im Tunnel die Höhe 328 bei Sarai durchquert, den Vardar überspringt und in weiten Biegungen Richtung Tetovo auf die Silhouette der Hügelkette Sarplanina hinführt.

Die neue Brücke über den Vardar steht bereits im Rohbau. Wir treffen dort Bosko mit einigen Kollegen. Sein Stolz über das Bauwerk der Firma «Beton» hält sich in Grenzen. «Ich arbeite gern, aber nicht um zu hungern!» Seit vier Monaten hat die Firma seinen Lohn von 180 Franken nicht mehr bezahlt. Er schimpft über die Politiker, die das Land ruinierten: «Früher hatten wir Geld, konnten reisen, machten Ferien – Stabilitätspakt? Als Jugoslawien noch Jugoslawien war und Tito der Chef – das war unser Stabilitätspakt!»

Andreas Ernst

Stabilitätspakt

Der Stabilitätspakt für Südosteuropa will mit einem Mix an Hilfsprojekten die politische Stabilität und den wirtschaftlichen Aufschwung der Länder auf dem Balkan fördern. Die westlichen Länder, darunter auch die Schweiz, haben dafür 2,4 Milliarden Euro in Aussicht gestellt. Gegründet wurde der Pakt nach dem Krieg der Nato gegen Jugoslawien auf Initiative des deutschen Außenministers Joschka Fischer. Drei Projektserien sind geplant. Im nächsten halben Jahr soll mit der Modernisierung der regionalen Verkehrs- und Energieinfrastruktur begonnen werden. Eine zweite Serie soll die Achtung der Menschenrechte und Demokratie, eine dritte die innere und äussere Sicherheit der Länder stärken.