

Die „Donaubrücke“ zwischen Russe und Giurgiu – eine Brücke ändert ihren Namen

Stefan Markov ist der Direktor der Caritas Russe.

Zu den Grundprinzipien der Staaten des ehemaligen Ostblocks gehörte die „verordnete Freundschaft“ zwischen den „sozialistischen Bruderstaaten“. Tiefverwurzelte Ressentiments wurden damit eher unter den Teppich gekehrt als überwunden, und das Verhältnis zwischen Bulgarien und Rumänien machte da keine Ausnahme. Der Bau der Donaubrücke zwischen beiden Staaten hat jedoch sicher zur Annäherung der Menschen beider Länder geführt und zum Aufschwung der gesamten Region beigetragen.

Es gibt eine Brücke, die man als „Symbol des Sozialismus“ bezeichnen könnte. Und entsprechend wurde sie auch getauft, nämlich „Mostăt na družbata“, „Die Brücke der Freundschaft“. Mit dieser Freundschaft ist dabei nicht so sehr die Freundschaft zwischen den Völkern an beiden Ufern des Flusses gemeint, sondern vielmehr die imaginäre und aufgezwungene Freundschaft zwischen den einzelnen sozialistischen Staaten, von Moskau, dem Zentrum des sowjetischen Imperiums, bis zum Schwarzen Meer. Der Fluss ist natürlich die Donau, der zweitgrößte Strom Europas, und die Brücke verläuft zwischen zwei Staaten, beides inzwischen Mitgliedsländer sowohl der NATO als auch der EU: Bulgarien und Rumänien. Zwanzig Jahre nach dem Zusammenbruch des kommunistischen Ostblocks redet niemand mehr von der „Brücke der Freundschaft“, sondern nur noch von der „Donaubrücke“. Daher kann man sagen, dass die Brücke nach und nach ihren Namen geändert hat. Sie wird sich wohl erneut umbenennen müssen – denn bis zum Ende dieses Jahres wird es eine neue Brücke, die sogenannte „Donaubrücke 2“, zwischen den beiden Ländern geben, was die alte Brücke zwangsläufig zur „Donaubrücke 1“ machen wird.

Die Rolle des RGW beim Bau der Brücke

Eine wichtige Rolle für den Bau der Brücke spielte die Wirtschaftspolitik des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW), der Wirtschaftsgemeinschaft der sozialistischen Länder. Der RGW war 1949 gegründet worden und wurde von Moskau dominiert. In der zweiten Sitzung des RGW, die vom 25.-27. August 1949 in Sofia stattfand, wurde den Mitgliedsländern empfohlen, sich in bestimmten Wirtschaftszweigen für die Jahre 1950-1953 miteinander abzustimmen. Übereinkünfte waren hier auch für den Bau großer Energiegewinnungs- und Bewässerungsanlagen, von Transportmitteln, Produktionsanlagen und Kombinat

Durch die Brücke konnte die Verbindung Bulgariens und Rumäniens von Nord- und Mitteleuropa mit der Türkei und den Ländern des Nahen Ostens gesichert werden.

vorgesehen. Diese Beschlüsse der zweiten Sitzung des RGW erwiesen sich als günstig für die Realisierung der bereits getroffenen und von Moskau unterstützten politischen Entscheidung zum Bau der Donaubrücke.

Infolge der Empfehlungen des RGW für eine Kreditvergabe an die schwächer entwickelten Länder erhielt Bulgarien zwischen 1949 und 1952 von der UdSSR mehrere Darlehen – hauptsächlich in Sachleistungen. Davon waren zwei Kredite an konkrete Empfehlungen des Rates gebunden, und eine davon bezog sich auch auf den Bau der Donaubrücke. Der RGW erwies sich als außerordentlich passende Organisation, um die jahrzehntelange Problematik einer fehlenden Donaubrücke zwischen Rumänien und Bulgarien zu lösen. Der institutionelle Rahmen des Rates erleichterte die Koordination der verschiedenen Initiativen in Sofia und Bukarest. Auch waren die Chancen, die anderen beteiligten osteuropäischen Staaten für das Projekt zu gewinnen, damit wesentlich gestiegen.

Die Haltung der Türkei

Aufgrund der verschlechterten Beziehungen des damaligen Jugoslawiens zu den übrigen Staaten des Ostblocks drängte die Türkei darauf, einen Verkehrskorridor durch Bulgarien und Rumänien einzurichten. Diese Haltung der Türkei führte dazu, dass die Option einer Brücke zwischen Russe und Giurgiu auf volle Unterstützung stieß. Eine Brücke zwischen diesen beiden Orten ermöglichte es dem nach Süden hin ausgebauten bulgarischen Eisenbahnnetz, eine wichtige internationale Ver-

bindung zu erschließen. So konnte die Verbindung von Nord- und Mitteleuropa mit der Türkei und den Ländern des Nahen Ostens gesichert werden. Außerdem würde eine Brücke zwischen Russe und Giurgiu die Entfernung zwischen der UdSSR und Bulgarien wesentlich verkürzen. Die zunehmenden Wirtschaftskontakte zwischen den beiden Ländern, aber auch der Wunsch Moskaus, seinen Einfluss in der Region dauerhaft zu festigen, führten schließlich dazu, dass die Variante einer Donaubrücke bei Russe den Vorzug erhielt.

Entstehung eines Gemischten Ausschusses

Im Juli 1950 wurde ein gemischter bulgarisch-rumänischer Ausschuss gegründet. Dessen Aufgabe bestand darin, dafür zu sorgen, dass dem sowjetischen Forschungsteam alle notwendigen Arbeitsmaterialien, Transportmittel und Arbeitskräfte zur Verfügung standen, um die technischen Untersuchungen über die notwendigen Voraussetzungen und Vorbereitungen zur Planung einer Brücke über die Donau – oder eines Tunnels – durchzuführen.

Die Arbeiten des Teams dauerten bis zum 5. Juni 1952. Nachdem die Untersuchungen abgeschlossen waren, wurde der ursprünglich von deutschen Ingenieuren in den Jahren 1942/43 vorgeschlagene Standort für eine Brücke verworfen. Der neue Standort befindet sich nun an der engsten Stelle der Donau, an der die Brücke auch einer zukünftigen Erweiterung der Städte Russe und Giurgiu nicht im Weg stehen würde. Auf der Grundlage dieser Untersuchungsergebnisse konnten nun die Projektvorbereitungen für die Errichtung der Brücke beginnen.

Die Gründung der Organisation „Donaubrücke“

Am 31. Juli 1951 wurde in Moskau ein Protokoll zwischen den Regierungen Bulgariens, Ungarns, Polens, der UdSSR und der Tschechoslowakei unterzeichnet. Mit diesem Dokument wurde der bulgarisch-rumänische Verband „Donaubrücke“ gegründet. Seine Aufgabe war es, die Ausführung aller notwendigen Tätigkeiten technischer, finanzieller oder anderer Art, die mit dem Bau der Brücke zu tun hatten, zu übernehmen. Es wurde entschieden, dass der Verband „Donaubrücke“ noch vor dem 20. Dezember 1951 als Hauptinvestor einen Vertrag mit dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation der UdSSR über den Auftrag des Brückenbaus abschließen sollte. Der Zeitplan für die Arbei-

ten sah ihre Komplettierung noch vor dem Jahresende 1954 vor. Am 18. Dezember 1951 wurde in Moskau ein Abkommen über die Beteiligung der UdSSR am Bau der Donaubrücke unterzeichnet, worin die UdSSR sich einverstanden erklärte, Bulgarien und Rumänien zum Bau der Brücke einen Kredit in Rubel in Höhe von 12,5 Prozent der Baukosten zur Verfügung zu stellen. Dieser Kredit sollte innerhalb von 15 Jahren nach Inbetriebnahme der Brücke, bei einem Zins von 2 Prozent in Form von vereinbarten Warenlieferungen, in Gold oder in frei konvertierbarer Währung zurückgezahlt werden.

Beginn und Probleme in der frühen Bauphase

Zum Einsatz beim Brückenbau kamen erfahrene sowjetische Spezialisten, sowjetische Technik und ca. 200 Waggonen mit unterschiedlichsten Gerätschaften. Aufgrund einer Verzögerung bei der Kostenberechnung des Projektes beschloss die bulgarische Regierung im ersten Quartal des Jahres 1952, zusätzlich pauschal 70 Millionen Leva zu gewähren. Damit wollte man vermeiden, dass derartige formale Hürden zu einer Verzögerung des Baus führen würden. Zweimal stand man dabei vor ernsthaften Herausforderungen durch die Naturgewalten. Von Dezember 1952 bis Januar 1953 führte die Donau ungewöhnlich viel Hochwasser, das die Baustellen zu zerstören drohte. Im Frühjahr des Jahres 1954 gefährdeten riesige Eisschollen die Anlagen. Auch führte die angespannte Arbeitssituation an der Brücke vermehrt zu Unfällen.

Das Abkommen über Organisation und Regulierung des Autoverkehrs auf der Brücke zwischen Russe und Giurgiu

Dieses Abkommen wurde im März 1954 zwischen Bulgarien und Rumänien geschlossen. Dazu kam ein Abkommen über den Unterhalt und die Instandhaltung von Eisenbahntrasse und Straße auf der Brücke sowie ein Abkommen über die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen zwischen Bulgarien und Rumänien. Mit diesen Vorschriften sollte die Frage der Nutzung und des Unterhalts der Brücke dauerhaft geregelt werden. Auf Drängen der bulgarischen Seite zog man schließlich die offizielle Eröffnung vor. Sieben Monate vor dem ursprünglich angesetzten Termin konnte die Brücke für die Nutzung freigegeben werden, was am 20. Juni 1954 mit den angemessenen Feierlichkeiten erfolgte.

Technische Details der Brücke

2 Jahre und 3 Monate hat der Bau der Brücke gedauert. Mit einer Gesamtlänge von 2,8 Kilometern war sie zunächst die längste Brücke Europas, bis im März 1998 die Brücke über den Tejo in Lissabon (Länge: 18 Kilometer) eröffnet wurde.

Die Brücke ist zweistöckig, mit den Eisenbahngleisen in der unteren Ebene und der Straße auf der oberen Ebene. Ein spezieller Mechanismus macht es möglich, den mittleren Teil der Brücke anzuheben, um sehr hohe Schiffe passieren zu lassen, aber auch, um die Donau auch bei Hochwasser noch als Wasserstraße nutzen zu können. Die Fundamente der Brücke

bestehen aus Stahlbeton, verkleidet mit Granit aus dem Vitoša-Gebirge, um das Bauwerk vor dem Eisbruch des einsetzenden Frühjahrs zu schützen. Die architektonische Planung ist das Werk des Architekten Georgi Ovčarov, während der ukrainische Bildhauer Mihajlo Paraščuk die künstlerische Gestaltung (die Brückenportale auf bulgarischer und auf rumänischer Seite wie auch die Löwenköpfe, die über die ganze Länge der Brücke hinweg angebracht sind) ausführte.

Die 1954 eröffnete Brücke, eine technische Meisterleistung, war mehr als 40 Jahre die längste Brücke Europas.



Die Brücke zwischen Russe und Giurgiu (Fotograf: Stefan Markov)

Zum weltweit ersten Mal kam eine neue Bauweise für Gewölbekonstruktionen zur Anwendung, die ohne Zwischenstützen in der Donau funktionierte. Und zum ersten Mal erfolgte das Einschlagen der Pfeiler durch das Aufweichen der Erdschichten durch Wasser unter Hochdruck.

Die wirtschaftlichen Vorteile

Die Errichtung der Brücke ermöglichte es, den Durchgangsverkehr zwischen Russe und Giurgiu um das Zehnfache zu steigern, während im Warenverkehr ca. 10-12 Stunden Transportzeit eingespart werden konnten. Nach Fertigstellung der Brücke konnte sich Russe mit gutem Grund als „Nördliches Tor Bulgariens“ bezeichnen. Die Stadt wurde zu einem wichtigen Handelskreuz und Verkehrsknoten. Von hier aus führen Straßen über Pleven nach Russe, nach Kărdžali und Svilengrad, nach Varna, Silistra und über die Donaubrücke bis nach Bukarest. In Russe wurde die erste Freihandelszone Bulgariens gegründet, in der sowohl Transport- und Speditionswesen, Handel und Produktion ihren Platz fanden. Durch die Donaubrücke konnte Russe zu seiner früheren Bedeutung als wichtiges Wirtschafts- und Kulturzentrum, das es während der Wiedergeburtperiode Bulgariens im 19. Jahrhundert war, zurückkehren.

Eine einträglige Brücke

Für die Nutzung dieser Brücke werden Gebühren erhoben – und diese sind recht hoch. Mit ihrer Aufhebung befassen sich die Justizverwaltungen der beiden Länder und sogar das Europäische Parlament, aber bis jetzt ist eine Abschaffung reines Wunschdenken. Bulgarien hat inzwischen einseitig die Mautgebühr für PKW, die das Land verlassen, auf 2 Euro gesenkt, aber von rumänischer Seite aus kostet es weiterhin 6 Euro. Für Kleinbusse beträgt die Maut 12 Euro, für Lastwagen und Busse 25 Euro und für Lastwagen über 12 Tonnen 37 Euro. Und der Verkehr ist enorm: In der Touristensaison überqueren täglich 2.600 Autos die Brücke. Trotz der Gebührensenkung konnte Bulgarien im Jahre 2010 allein 14 Millionen Euro an Mauteinkommen verbuchen. Dennoch ist es offensichtlich, dass trotz aller Gebühren der rumänische Ansturm von Touristen und Einkaufswilligen nach Bulgarien, nach Griechenland und in die Türkei weiter wächst. Bukarest ist nicht weit von Russe entfernt,

nur etwa 70 km, und wegen der finanzpolitischen Schieflage zwischen den beiden Ländern stürmen Tausende von Rumänen aus der Hauptstadt die Geschäfte, Restaurants und Hotels von Russe und den Winter-sport- und Badeorten Bulgariens. So haben sich in Russe schnell Filialen großer Ketten wie „Metro“, „Billa“, „Kaufland“ und „Praktiker“ angesiedelt. Es gibt einen regelrechten Ansturm rumänischer Firmen in Russe, und auch der Kauf von Wohn- und Geschäftsimmobilien boomt.

Gegenwärtig ist diese Brücke die einzige auf dem mehr als 500 km langen Grenzverlauf der Donau zwischen Bulgarien und Rumänien. Gegen Ende der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts stieß ihre Kapazität, bedingt durch die Kriegshandlungen im ehemaligen Jugoslawien und das dadurch auferlegte Embargo, schließlich an ihre Grenze. Täglich bildeten sich Schlangen wartender Verkehrsmittel von oft mehreren Kilometern Länge. Durch die langsame Fortbewegung der LKW kam es zu einer Dauerbelastung des Bauwerks, die mit den Vorschriften der technischen Nutzung nicht mehr vereinbar waren. Dieser und andere Gründe führten dazu, dass die Idee einer zweiten Brücke über den Fluss wesentlich schneller verwirklicht werden konnte. Sie soll noch in diesem Jahr Realität werden: Im Dezember 2012 wird die Brücke zwischen Vidin und Kalafat – die „Donaubrücke 2“ – fertiggestellt sein. Dann wird die „Donaubrücke 1“, dieses Kind „sozialistischer Freundschaft“, nicht mehr die einzige Brücke zwischen den beiden Ländern sein, was sie entlasten wird; gleichzeitig wird sie weiterhin die grundlegendste Aufgabe einer Brücke erfüllen können, nämlich die, die Menschen miteinander zu verbinden.

Trotz hoher Mautgebühren wird die Brücke intensiv genutzt und stößt damit an die Grenzen ihrer Belastbarkeit.

Aus dem Bulgarischen übersetzt von Doris Klein.

Nach ersten Planungen während des Zweiten Weltkriegs wurde die Brücke auf Beschluss des RGW von sowjetischen Experten 1952-1954 erbaut; die Ausführung lag überwiegend in sowjetischer Hand. Die Brücke hat eine Gesamtlänge von 3,5 Kilometern und erhebt sich an der höchsten Stelle 30 Meter über die Donau. Sie ist zweistöckig angelegt (Eisenbahngleise in der unteren Ebene, Straße mit zwei Fahrbahnen auf der oberen Ebene); ein spezieller Mechanismus ermöglicht die Anhebung des Mittelteils.