

Marinela Todorovska

## Makedoniens Eisenbahn- und Straßennetz

---

*Marinela Todorovska M. A. hat an der Universität Leipzig am Institute for Global und European Studies studiert und sich schwerpunktmäßig mit der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung Makedoniens befasst.*

---

Sowohl am Korridor X (Nord-Süd)<sup>1</sup> als auch am Korridor VIII (Ost-West) gelegen, kommt Makedonien in Südosteuropa eine besonders wichtige geografische Lage zu. Deshalb hilft die Weiterentwicklung des Schienen- und Straßennetzes nicht nur der Wirtschaft Makedoniens, vielmehr profitieren auch andere Länder von diesen Verbindungen. Der vorliegende Beitrag bietet einen Überblick über die makedonische Verkehrsinfrastruktur und wirft auch einen Blick auf die besondere Situation an den Grenzübergängen.

### Das Schienennetz

Die erste Bahnstrecke des Landes wurde 1873 gebaut und führte durch das Gebiet der heutigen Republik Makedonien von Skopje nach Thessaloniki. Anschließend wurde sie nordwärts bis nach Serbien verlängert und während des Ersten bzw. Zweiten Weltkriegs um zusätzliche Strecken ergänzt. Nach den Kriegen wurde das makedonische Schienennetz erneuert, weitere Strecken kamen hinzu.<sup>2</sup>

Hinsichtlich der Eisenbahnverbindungen ist der Korridor X, der der Nord-Süd-Verbindung durch Makedonien entspricht, derzeit die Hauptlinie innerhalb des Landes und gleichzeitig ihre bedeutendste Verbindung mit anderen Ländern. Korridor X ist zugleich Teil des paneuro-

---

1 Darunter sind die Paneuropäischen Verkehrskorridore zu verstehen, die auf mehreren Konferenzen in den neunziger Jahren von den europäischen Verkehrsministern entworfen und für den Ausbau vorgesehen wurden. Weiterführende Hinweise finden sich z. B. unter <http://www.internationaltransportforum.org/IntOrg/ecmt/paneurop/Paris2003/Tina.pdf> (mit Karte).

2 Ausführliche Informationen zum Folgenden bietet die Homepage der Staatlichen Makedonischen Eisenbahngesellschaft <http://www.mzi.mk/> (auch in englischer Sprache).

päischen Korridor X, der Österreich mit Griechenland verbindet und sich sowohl auf die Bahnstrecken- als auch auf die Straßeninfrastruktur bezieht. Entlang des makedonischen Teils der Strecke gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, während die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge im Land 80 km/h beträgt. Laut Angaben der Staatlichen Makedonischen Eisenbahngesellschaft verfügt die Eisenbahn insgesamt über 925 km Gleise, von denen 226 km an Bahnsteigen liegen; außerdem gibt es 102 km gewerblich genutzte Schienen. 312,66 km Strecke sind elektrifiziert.

*Das Schienennetz Makedoniens ist veraltet, wird jedoch in den kommenden Jahren durch umfangreiche Investitionen erneuert werden.*

Der wichtigste Bahnhof Makedoniens befindet sich in der Hauptstadt Skopje und wird derzeit umgebaut. Alle Inlandsverbindungen beginnen an diesem Bahnhof; es handelt sich um

folgende, die auch auf der beigefügten Grafik zu erkennen sind (jeweils mit Richtungsangabe):

- Skopje - Veles (Süd)
- Skopje - Veles, Negotino, Gevgelija (Süd - Südost)



*Karte des Bahnstreckennetzes der Republik Makedonien<sup>3</sup>*

3 Quelle: <http://www.weltkarte.com/europa/mazedonien/karte-eisenbahnnetz-mazedonien.htm>

- Skopje - Veles, Prilep, Bitola (Südwest)
- Skopje - Veles, Sveti Nikole, Štip, Kočani (Ost)
- Skopje - Tetovo, Gostivar, Kičevo (West)
- Skopje - Kumanovo (Nord)

Grundsätzlich ist zu sagen, dass das Schienennetz Makedoniens weniger entwickelt ist als das Straßennetz – Bahnfahren zählt damit zu den langsamsten Arten des Reisens. Allerdings wurde vor kurzem seitens der Regierung der Beschluss gefasst, alte Züge durch neue zu ersetzen und das Schienennetz generell zu modernisieren, um die Infrastruktur des Bahnverkehrs zu verbessern. Hierfür werden als Triebfahrzeuge vier Hochgeschwindigkeitszüge mit Dieselantrieb und zwei elektrisch angetriebene Züge von dem chinesischen Unternehmen „China South Locomotive & Rolling Stock Corporation“ (CSR) erworben. Außerdem ist die Anschaffung neuer Güterzüge und die Instandsetzung bestehender Güterzüge geplant. Dies soll bis zum Sommer 2015 verwirklicht werden, was von enormer Wichtigkeit für den makedonischen Eisenbahnverkehr wäre, denn seit 35 Jahren wurden keine neuen Züge mehr erworben.

Einen weiteren Entwicklungsschub kündigte Irfan Asani, Direktor der Staatlichen Makedonischen Eisenbahngesellschaft für Eisenbahninfrastruktur, mit dem schon erwähnten Umbau des Hauptbahnhofs in Skopje und der Modernisierung zwanzig weiterer Bahnhöfe in der gesamten Republik an, von denen sich zehn entlang des Korridors X befinden. Ebenso gab er die Erneuerung alter Signalrelais bekannt. Laut Asani werden außerdem Reparaturmaßnahmen an den Gleisen und Gleisbrücken durchgeführt und zudem die Voraussetzungen für eine Zuggeschwindigkeit von 120 km/h entlang dreier Abschnitte des Korridors X geschaffen. Seiner Darstellung zufolge ist diese Geschwindigkeit bereits entlang des Abschnitts Kumanovo - Tabanovce (Nord) und Miravci - Smokvica (Süd) möglich; z. Zt. werden entsprechende Gleisbauarbeiten am Abschnitt Demir Kapija - Negotino (Mitte-Süd) durchgeführt.

Als weitere Verbesserung im Bereich des Schienenverkehrs wurde die Instandsetzung der stillgelegten Verbindung Bitola - Kremenica, einer Abzweigung des Korridors X, angekündigt, wodurch eine neue Bahnverbindung zwischen der Republik Makedonien und Griechenland in Aussicht steht, was zur Verbesserung des Handels und der Wirtschaftsbeziehungen zwischen beiden Ländern beitragen würde. Zusätzlich ist im Rahmen des Abschnitts Bitola - Kremenica die Anlage eines Schienenstrangs in das Gewerbegebiet Žabeni bei Bitola geplant. Da eine An-

bindung an den Hafen von Thessaloniki vorgesehen ist, würde die Verwirklichung des Gesamtvorhabens für diese Industriezone von enormer wirtschaftlicher Bedeutung sein.

Wie bereits erwähnt, bildet der Korridor X in Bezug auf die Bahnlinien zwischen der Republik Makedonien und ihren Nachbarländern momentan die Hauptverbindung, die das Land mit seinen nördlichen und südlichen Nachbarn vernetzt. Dazu gehören drei Bahn-Grenzübergänge, von denen zwei Bestandteil des Korridors sind: Tabanovce (nahe Kumanovo) verbindet die Republik Makedonien mit Serbien im Norden, Bogorodica (nahe Gevgelija) stellt die Verbindung zu Griechenland im Süden dar. Der dritte Bahn-Grenzübergang Volkovo (nahe Skopje) dient als Anbindung an den Kosovo.

Keine Bahnlinien gibt es bis heute zwischen der Republik Makedonien und ihren Nachbarn im Osten und Westen, Bulgarien und Albanien. Im Rahmen des Korridors VIII, der die Adria mit dem Schwarzen Meer verbinden soll, sind die Planungen für eine Transversale von Albanien über Makedonien nach Bulgarien im Gange. Diese Verbindung würde einen wichtigen Beitrag zur Ankurbelung der Wirtschaft und zu einem verstärkten Austausch von Gütern zwischen den Ländern darstellen. Hinsichtlich des makedonisch-bulgarischen Verbindungsstücks

## Tabak

Zu den wichtigsten Wirtschaftszweigen in Makedonien zählt der Tabakanbau, was sich auch im makedonischen Staatswappen widerspiegelt: Neben Weizenähren und Mohnfrüchten ist die Tabakpflanze Teil des Staatswappens.<sup>4</sup> Tabak und Tabakprodukte machen etwa ein Viertel der landwirtschaftlichen Exporte des Landes in die EU aus. Erst im Frühling 2014 schloss der weltweit größte privatwirtschaftliche Hersteller von Tabakprodukten, Philip Morris, ein strategisches Abkommen mit dem Tabakunternehmen „Tutunski Kombinat“ in der südmakeдонischen Stadt Prilep. Ob davon auch die geschätzt 30.000 Familien profitieren, die in Makedonien vom Tabakanbau leben, bleibt abzuwarten. 2011 kam es zu langanhaltenden Protesten der Tabakbauern. Grund dafür war das staatliche Tabakmonopol, das es den Bauern verbietet, ihre Ware frei auf dem Weltmarkt zu verkaufen, wenn sie staatliche Zuschüsse erhalten wollen. Ohne diese würden die Bauern jedoch nicht auskommen, da die Aufkaufpreise der vom Staat lizenzierten privaten Käufer künstlich niedrig gehalten werden. So fließt der Gewinn aus dem Tabakanbau bisher vor allem in die Taschen einiger weniger.

*Stefan Kube*

<sup>4</sup> Abbildung des Staatswappens unter [http://de.wikipedia.org/wiki/Wappen\\_Mazedoniens#mediaviewer/File:Coat\\_of\\_arms\\_of\\_the\\_Republic\\_of\\_Macedonia.svg](http://de.wikipedia.org/wiki/Wappen_Mazedoniens#mediaviewer/File:Coat_of_arms_of_the_Republic_of_Macedonia.svg)

dieses Korridors sieht die makedonische Seite die Realisierung der drei Teilabschnitte Kumanovo - Beljakovce, Beljakovce - Kriva Palanka und Kriva Palanka - Deve Bair vor; am ersten Bauabschnitt wird bereits gearbeitet, die beiden anderen sind in Planung. Was den Teil der makedonischen Bahnverbindungen anbetrifft, der nach Albanien führt, ist der Bau einer Bahnstrecke zwischen Kičevo und Lin (Albanien) geplant, der in ca. zwei Jahren begonnen werden soll. Die Fertigstellung des gesamten Korridors VIII ist für das Jahr 2022 vorgesehen.

Einen großen Vorteil stellen die genormten Gleise dar: Die Breite der Schienen ist also überall gleichbleibend, sodass die jeweiligen Lokomotiven auch beim grenzüberschreitenden Verkehr nicht ausgetauscht werden müssen. Die Republik Makedonien ist zudem Mitglied des Inter Rail-Systems, das den Bürgern Europas das Reisen mit der Bahn erleichtert und damit auch eine höhere Nutzung verspricht. Insgesamt lassen, um ein kurzes Fazit zu ziehen, die aufgeführten Projekte zur Sanierung einiger Abschnitte des bestehenden makedonischen Bahnnetzes und zur Errichtung neuer Teilstrecken und Verbindungen zu den Nachbarländern auf eine bessere Zukunft des makedonischen Bahnverkehrs hoffen.

## Das Straßennetz

Das Straßennetz der Republik Makedonien befindet sich qualitativ in gutem Zustand und umfasst insgesamt 14.182 km Nationalstraßen, Autobahnen, Regional- und Gemeindestraßen (911 km Nationalstraßen, 242 km Autobahnen, 3.771 km Regionalstraßen und 9.258 km Gemeindestraßen).<sup>5</sup> Zwei Hauptkorridore (Korridor VIII und Korridor X) führen – ganz ähnlich wie beim Eisenbahnnetz – durch das Land und sorgen für dessen internationale Anbindung. Allerdings ist in diesem Fall der Straßenkorridor VIII vollständig und führt quer durch Makedonien von West nach Ost.

Die makedonischen Autobahnen und Nationalstraßen sind mit A1, A2, A3 und A4 gekennzeichnet. Die Route A1 (der makedonische Teil des gesamteuropäischen Korridors X) beginnt am makedonisch-serbischen Grenzübergang Tabanovce (nahe Kumanovo), führt weiter durch

---

*Zwei Hauptkorridore (Korridor VIII und Korridor X) durchqueren das Land und sorgen für dessen Anbindung an das internationale Straßennetz.*

---

<sup>5</sup> Staatliche Makedonische Gesellschaft für Straßenbau (<http://www.roads.org.mk/>).

Veles, Negotino, Demir Kapija nach Gevegelija und ist mit dem makedonisch-griechischen Grenzübergang Bogorodica verbunden. Diese Route steht außerdem in Verbindung mit dem Straßenabschnitt Gradsko – Prilep (A3). Die Route A2 verbindet Deve Bair an der makedonisch-bulgarischen Grenzen mit Kjafasan an der albanischen Grenze; sie verläuft durch Kriva Palanka, Skopje, Tetovo, Gostivar, Kičevo und Struga. Die Route A3 beginnt in der Nähe von Ohrid und führt nach Deve Bair an der Grenze zu Bulgarien. Schließlich verbindet die Route A4 den zum Kosovo (Blace) angrenzenden Landesteil mit dem an Bulgarien (Novo Selo) angrenzenden Teil und führt durch Skopje, Sveti Nikole, Štip, Radoviš und Strumica.<sup>6</sup>



Die Regionalstraßen Makedoniens sind mit „R“ gekennzeichnet, ihr Netz ist gut entwickelt und sie begünstigen in hohem Maße zusammen mit den Gemeindestraßen die Entwicklung von Handel und Landwirtschaft.

Die Staatliche Makedonische Gesellschaft für Straßenbau ist für die Instandhaltung, den Neubau und die Erneuerung von Straßen im Land zuständig. Laut Auskunft der Gesellschaft gibt es derzeit etliche Neubau-, Instandsetzungs-, Instandhaltungs- und

Modernisierungsprojekte. Beispielsweise wurde kürzlich ein Vorhaben zur Erneuerung der folgenden Straßenabschnitte angekündigt: Bitola - Resen (Süd-West), Debar - Boškov Most (West), Kočani - Delčevo (Ost), Delčevo - Golak (Ost) und Kriva Palanka - Rankovce (Ost).

Die Lage Makedoniens ist in Bezug auf die Verbindung zu anderen Ländern sehr wichtig, und so führen durch das Landesgebiet einige internationale Routen, wie beispielsweise die Europäische Route E75 als Teil des internationalen E-Straßennetzwerks. Beginnend in Finnland führt diese Route über Polen, Tschechien, die Slowakei, Ungarn, Serbien, die

<sup>6</sup> Die nachfolgende Skizze zeigt als Beispiel den ungefähren Verlauf der Hauptstraßenverbindungen A1 und A2. Eine detaillierte Straßenkarte findet sich unter <http://www.ezilon.com/maps/europe/macedonia-road-maps.html>.

Republik Makedonien und endet in Griechenland (Insel Kreta). Durch Makedonien führte ebenso die Schnellstraße „Brüderlichkeit und Einheit“ (Autoput „Bratstvo i jedinstvo“) als Verbindung von Österreich nach Griechenland. Diese Schnellstraße durchquerte die vier ehemals jugoslawischen Teilrepubliken Slowenien, Kroatien, Serbien und Makedonien.<sup>7</sup>

Im Hinblick auf die Straßenverbindungen zu ihren nördlichen und südlichen Nachbarländern ist die Republik Makedonien durch zahlreiche Grenzübergänge an beiden Enden des Korridors X gut angebunden. Zusätzlich zum erwähnten Grenzübergang Tabanovce (A1) gibt es zu Serbien die Grenzübergänge Sopot und Pelince, zusätzlich zu Bogorodica (A1) und Medjitlija (A3) zu Griechenland den Übergang Star Dojran. Die bereits erwähnte Hauptstraßenachse Korridor VIII entspricht der Straßenverbindung zwischen der Republik Makedonien und ihren westlichen und östlichen Nachbarn Albanien und Bulgarien. Diese Transversale verläuft von der Grenze mit Bulgarien durch Kumanovo – Skopje – Gostivar – Struga nach Kjafasan an der albanischen Grenze. Der längste makedonische Teil dieses Korridors ist die bereits erwähnte Route A2.

---

*Durch Makedonien führte die Schnellstraße „Brüderlichkeit und Einheit“, der legendäre Autoput.*

---

Kürzlich wurde der Bau von zwei neuen Autobahnen angekündigt, die jeweils Teile des Korridors sein werden, zum einen die Route „Goce Delčev“ (Skopje - Štip) im östlichen Landesteil und andererseits die Route „Mutter Teresa“ („Majka Tereza“) (Kičevo - Ohrid) im westlichen Teil. Im Bau befindet sich außerdem eine Autobahn von Demir Kapija nach Smokvica (als Teil des Korridors X), die zum makedonisch-griechischen Grenzübergang Bogorodica führen wird.

Auf den Straßenverbindungen von Makedonien nach Bulgarien gibt es die drei Grenzübergänge Deve Bair/Gyueshevo (Route A2), die die Städte Kriva Palanka und Kyustendil verbindet, weiterhin Delčevo/Logodaš (A3) als Verbindung zwischen Kočani und Blagoevrad und Novo Selo/Zlatarevo (A4) zwischen den Städten Stumica und Petrič. Der frequentierteste Grenzübergang ist Deve Bair/Gyueshevo. Seit langem sind zusätzlich die Grenzübergänge Klepalo (Berovo - Strumyani), Ajdučki Kladenec (Pehčevo - Simitli) und Crna Skala (Delčevo - Kyu-

<sup>7</sup> Zum Autoput vgl. auch den Beitrag von Edi Matić: „Brüderlichkeit und Einheit“: Der Autoput. In: OST-WEST. Europäische Perspektiven 15 (2014), H. 3, S. 183-191.

stendil) geplant. Außerdem bestehen vier makedonisch-albanische Grenzübergänge bei Stenje (Resen), Sveti Naum (Ohrid, A3), Kjafasan (Struga, A2) und Blato (Debar).

Wie bereits vermerkt ist die makedonische Straßeninfrastruktur besser entwickelt als das Eisenbahnnetz, weshalb die Straßen hauptsächlich dem Güter- und Individualverkehr dienen. Dennoch werden die geplanten Baumaßnahmen am Eisenbahnnetz zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes beitragen und auch dafür sorgen, dass mehr Touristen ins Land kommen. Zudem wird auch die geplante Bahnverbindung zwischen Adria und Schwarzem Meer zumindest auf dem Papier zu einer Zunahme an Personentransporten und Güterverkehr führen und damit, wie die makedonische Seite hofft, zu einem wirtschaftlichen Aufschwung beitragen. Ob dies tatsächlich der Fall sein wird, muss die Zukunft erweisen.

*Aus dem Englischen übersetzt von Thomas Hartl.*