

# Die Rruga Kombëtare Durrës-Kukës-Morina

## Die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen nationaler Großprojekte auf lokaler Ebene



In ihrem jüngst erschienenen Roman „Das Albanische Öl“ schrieb Anila Wilms „Die österreichische Armee wollte die alte Karawanenstraße, die durch die Berge führt, zu einer Autostraße ausbauen, während die Bewohner sich dagegen sträubten. Im Kanun, dem alten Gesetz der Berge, hieß es: ‚Die Landstraße hat ihr festes Maß: Eineinhalb Fahnenstangen. Sie muss so breit sein, dass das vollpackte Pferd oder der Ochsenkarren sie passieren können.‘

Und jetzt wollte jemand die Straße drei mal so breit bauen! ‚Wozu braucht ihr fünf Fahnenstangen?‘ wollten die Stammesältesten wissen. Die österreichische Delegation erklärte, dass die Autostraße für die Kriegsfahrzeuge benötigt würde, aber wenn unser Krieg vorbei ist, wird euch die Straße mehr von allem bringen, ein besseres Leben‘.

‚Wir wollen nicht mehr von allem, und auch kein besseres Leben. Wir begnügen uns mit dem, was Gott uns gegeben hat‘, hatten die Greise unbeeindruckt erwidert. Der Kanun sei in diesem Punkt unmissverständlich: Die Straße hat ihr festes Maß. Kein

Gefährt, das größer und schneller war als ein Ochsenkarren, sollte über die Landstraße fahren dürfen. Denn wenn man den Weg öffnete, würde die Welt das Bergland überrollen wie eine Steinlawine im Frühjahr das Tal, und da es in der Welt mehr Böses als Gutes gäbe, wäre das sein Verderben.“<sup>1</sup> Straßen und der Straßenbau sind also ein zweiseitiges Schwert. Die Rruga Kombëtare A1, die von der Nationalstraße SH1 bei Milot über Rrëshen und Kukës bis zur albanisch-kosovarischen Grenze führt – und von dort aus weiter nach Prishtina – ist natürlich keine Militärstraße. Aber auch sie stellt ein zweiseitiges Schwert da. Beim Bau und nach ihrer Fertigstellung gab es Gewinner und Verlierer. Ich möchte hier einen Blick auf die lokalen, im weitesten Sinne ökonomischen Entwicklungen in einem kleinen Teil Albaniens wagen. Ich habe neun Monate in Rrëshen gelebt – von Juni 2008 bis Februar 2009. Damals war die Straße, die später den Beinamen Rruga Kombëtare erhalten würde, gerade im Bau. Und sie hat das Leben der Menschen in vielerlei Hinsicht bestimmt. Fünf

Jahre später, sprich im Herbst 2013, war ich wieder in der Region, habe Freunde getroffen und mit Menschen gesprochen, die mir vor fünf Jahren bereits begegnet sind. Und ich habe nachgefragt und gesehen, wie das Leben sich geändert hat. Im Guten wie im Schlechten.

### Die moderne Straße im historischem Kontext

Historisch gesehen wurde mit der neuen Straße ein uralter Verkehrskorridor wiedereröffnet, der mit der Grenzziehung 1923, vor allem aber ab 1948, als das Verhältnis zwischen Tito und Hoxha kippte, hinfällig wurde. Man findet Beschreibungen davon zum Beispiel bei Edith Durham oder bei Franz Nopcsa. Schon Anfang der 1990er Jahre, kurz nach dem Regimewechsel gab es erste, teilweise sehr konkrete Pläne – mehrere hundert Seiten lange Berichte – wie man die Verkehrsverbindung zum Kosovo verbessern könnte. Diverse Routen wurden damals berechnet, darunter auch eine Route durch die Mirdita, damals freilich ohne die Option des Tunnelbaus. Doch diese Plänen blieben jahrelang liegen.

Diese Region ist, wie die meisten ländlichen Regionen Albaniens, strukturschwach. Zum Beispiel Reps, hoch auf dem Hang über den Fluss Fani i Vogël mitten in der Mirdita. Heute ist Reps Verwaltungssitz der Kommune Orosh - und mehr auch nicht. Zu sozialistischen Zeiten war die Kleinstadt Zentrum des albanischen Kupferabbaus und der dazugehörigen Verarbeitungsindustrie. In den 1970er Jahren wurde sie massiv ausgebaut, die Zwei- und Dreizimmerwohnungen in den fünfstöckigen Wohnblocks gehörten damals zu dem Modernsten, was der Sozialismus zu bieten hatte. Mit der albanischen Wende Ende 1991 brach der dortige Bergbau in sich zusammen. Wie die restliche Industrie im Lande auch galt sie als rückständig, zu ineffizient, die Technik veraltet, die Infrastruktur marode. Die

Kupferverarbeitungsfabrik in Reps wurde 1996 schließlich geschlossen. Ihrem Einkommen entzogen, gingen viele der Bewohner von Reps weg, manche, um sich als Bauern auf dem Land der ehemaligen staatlichen Landwirtschaftsbetriebe zu versuchen, andere suchten Arbeit in Tirana oder im Ausland. Geblieben ist die ältere Generation mit deren Enkeln, den Kindern der arbeitenden Emigranten, die vom Geld leben, welches regelmäßig von den Kindern geschickt wird. Viel ist es nicht. Diejenigen, die auch nur mäßigen Erfolg in der Emigration hatten, bauten sich ein Haus in der Nähe der Kleinstadt auf dem Land, welches ihnen in der Landreform zurückgegeben wurde. Oder sie holten ihre Familien ins Ausland nach. Diese Entwicklungen sind in der ganzen Region zu beobachten: Gewiss, einst war sie überbevölkert, da es zur sozialistischen Zeit die herrschende Politik war, die Bevölkerung auf dem Land zu halten, aber heute sind viele Dörfer gerade im Winter völlig entvölkert.

### **Eine Straße, die mehr von allem bringt**

Anfang Oktober 2006 meldete die albanische Regierung, dass sie eine vierspurige Autobahn von Durrës bis zur kosovarischen Grenze bauen wolle. Diese Straße würde quer durch die Mirdita führen. Kernstück des Projektes und bautechnisch größte Herausforderung sei die 60 km lange, 420 Millionen Euro teure Teilstrecke zwischen Rrëshen und Kallimash, eine Ortschaft nahe Kukës, keine 40 km von der Grenze entfernt – inklusive einem 6 Kilometer langen Tunnel und 27 Brücken. Die Durchführung des Projektes wurde dem amerikanisch-türkischen Konzern Bechtel-Enka aufgetragen und würde im Juni 2009 fertig sein.<sup>2</sup>

Der Zeitplan war gewiss übertrieben – und die voraussichtlichen Baukosten von etwa 400 Millionen Euro untertrieben. Vieles hatte mit der PR-Maschinerie des in entsprechenden Kreisen berüchtigten Konzerns

Bechtel-Enka zu tun. Zum Vergleich: Der Streckenabschnitt zwischen dem Anschluss an die nordsüdlich laufende SH1 bis nach Rrëshen wurde von einem weniger aufbrausenden slowenischen Konzern gebaut und war entweder von vornherein oder sehr schnell nach Verkündung des Projektes auf eine einfachere, zweispurige Variante runter gekürzt worden. Der Abschnitt von Kukës bis zur Grenze ist von einem türkischen Konzern gebaut worden – auch hier mit viel weniger medialem Tamtam.

### **Leben auf einer Mondlandschaft**

Die Landschaft entlang dem Fani i Vogël war schnell nicht mehr wiederzuerkennen. Aus dem breiten Flussbett des Mati Flusses wurde Kies gegraben, der an verschiedenen Stellen entlang der existierenden Landstraße zu unterschiedlichen Körnungen gemahlen wurde. Der feine Kies wurde dann zu einer von mehreren provisorischen Betonfabriken transportiert; die gröberen Körnungen wurden für das Straßenbett gebraucht. Manchmal wurden hunderttausende Tonnen Kies transportiert, um Straßendämme zu bauen; andernorts wurden ganze Berghänge im engen Tal des Fani i Vogël weggesprengt um Platz für die 26 Meter breite Trasse zu haben. Im ersten Jahr des Bauprojektes wurden nach den Angaben von Bechtel-Enka täglich bis zu 20 Tonnen Sprengstoff eingesetzt. Die ganze Region wurde mit einer dicken Staubschicht bedeckt. Im Sommer 2008 wurden diese Arbeiten von etwa 3000 Arbeiterinnen und Arbeitern durchgeführt, darunter LKW- und Baggerfahrer, Kranführer, Brücken- und Tunnelbauer, Ingenieure, Übersetzer, Lageristen, Sicherheitskräfte, Verwaltungskräfte, Köchinnen und Putzkräfte (gerade die letzten drei Bereiche waren von Frauen dominiert). Knapp die Hälfte davon waren Albaner, die andere Hälfte der Arbeiter Türken. Die höhere Verwaltung sowie die leitenden Ingenieure kamen zum größten Teil aus Kroatien, Großbritannien und den Vereinigten Staaten.

Die neue Straße führt unmittelbar an Reps vorbei. Ein Lager von etwa 4000 qm diente Bechtel-Enka dort als Projekthauptquartier. In die ein paar hundert Einwohner zählende Stadt kamen durch das Großprojekt unzählige Auswärtige und Ausländer. Die Arbeiter wohnten im Lager am Fluss oder wahlweise eben in Reps: Auf einmal war eine einfache Einzimmerwohnung (1 + 1), die lange keinen Mieter sah, für 300,- Euro im Monat vermietbar. Bechtel-Enka führte ein strenges Regiment: Gearbeitet wurde in zwei 12-Stunden-Schichten, 13 Tage am Stück. Die Arbeiter hatten jeden zweiten Sonntag frei. Ein albanischer Bauarbeiter verdiente 600,- Euro im Monat, ein türkischer 1150,- Euro, die restlichen Ausländer ein Vielfaches mehr. Das war kein Geheimnis und sorgte für Reibereien. Trotzdem waren 600,- Euro vergleichsweise viel Geld, – die Verwaltungsmitarbeiter in der Bashkia in Rrëshen konnten mit gerade mal 200,- Euro im Monat rechnen. Es gab trotzdem eine sehr hohe Fluktuation, vor allem bei den Bauarbeitern, die bei Wind und Wetter unterwegs waren. Diejenigen, die es durchhielten, wurden von den langen Stunden und schweren Arbeitsbedingungen entsprechend gezeichnet. Aber es war Arbeit, ein seltenes Gut in der Region.

### **Wandel der lokalen Wirtschaft**

Die Auswirkungen des Straßenbauprojektes waren und sind vielfältig und auf vielen Ebenen sichtbar. Gerade in den ersten zwei Jahren des Baus boomte die Gegend wirtschaftlich. Kurz überschlagen flossen etwa eine Dreiviertelmillion Euro im Monat nur an Gehälter in die lokale Wirtschaft.<sup>3</sup> Das wären 9 Millionen Euro im Jahr – nur an Gehaltszahlungen. Die Menschen hatten plötzlich Geld zum konsumieren, um ihre Häuser und Wohnungen zu renovieren oder besser auszustatten. Viele haben neue Wohnungen kaufen oder neue Häuser bauen können. Dazu kamen die Einnahmen aus den

an die ausländischen Mitarbeiter vermieteten Wohnungen. Auch gingen diese „Zugezogenen“ regelmäßig, manchmal täglich essen. Cafés und Imbisse – mënjesore – entstanden entlang der Baustelle oder haben sich erweitern können. Und die türkischen Bauarbeiter verstanden es so gut wie ihre albanischen Kollegen, Zeit für einen Kaffee oder ggf. einen Tee zu finden. Die Menschen konnten sich was leisten auf dem Bazar in Rrëshen – oder sie fuhren nach Tirana um einzukaufen.

Auch in der Politik schlug sich die neue Straße nieder. Der damalige Bürgermeister von Rrëshen, Gjon Dedaj, hat sich in seinem doch sehr modern gestalteten Wahlkampf schön gerechnet, dass die Stadt halbwegs zwischen Tirana und Prishtina liegt. Danach prägte die Idee der Straße jede seiner Handlung, sie fand in jeder Rede statt. Sie würde den lange ersehnten Aufschwung mit sich bringen: Arbeit und Konsum. Die Menschen haben jedes Wort aufgesaugt: Touristen würden kommen, Fabriken würden sich niederlassen. Dass der Bau einer Autobahn nicht ausreicht, um eine Region nachhaltig wirtschaftlich zu stärken, haben viele erst später gemerkt.

### **An den Menschen vorbei bauen**

Die Bedürfnisse der Menschen vor Ort waren für das Projekt aber relevant. Im Folgenden beziehe ich mich auf den mittleren Abschnitt der neuen Straße zwischen Rrëshen und dem Tunnel bei Thirra, weil ich diese Arbeiten am besten habe dokumentieren können. Auf einer Strecke von knapp 35 km waren lediglich drei Auf- bzw. Abfahrten vorgesehen: bei Rrëshen, Repe und Klos. Das hatte zur Folge, dass es alle paar hundert Meter provisorische Auf- und Abfahrten eingerichtet werden. In einer Nacht- und Nebelaktion wird die Leitplanke entfernt oder aufgerissen und ein paar Ladungen Kies davor gekippt. Voila: eine Ausfahrt.

Fehlplanungen wie diese erheitern den Außenstehenden gern, doch

machen sie auf eklatante Defizite aufmerksam: So wird die Mittelleitplanke regelmäßig entfernt, um den Zugang zur neugebauten Tankstelle auf der anderen Fahrbahnseite zu ermöglichen. Auch die Abfahrten führen – zugespitzt ausgedrückt – ins Nirgendwo: Nach einigen hundert Metern hört die asphaltierte Straße auf und die Schotterpiste beginnt. Der Bau bzw. Ausbau der Straße zwischen Ausfahrt und dem Ort liegt in der Verantwortung der Kommune. Und diese, gerade hier in dieser entvölkerten Region, sind einfach nicht in der Lage, die damit einhergehenden Kosten zu stemmen. Einen Ausgleich für die über mehr als drei Jahre durch LKWs, Bagger und Kipper verursachten Straßenschäden wurde auch nicht geleistet.

Als die Details von fehlenden Aus- und Zufahrtsstraßen und den entstandenen Schäden, die unrepariert bleiben würden, im Laufe der Jahreswende 2008/09 öffentlich wurden, war schnell der Bürgermeister als Schuldiger benannt. Gjon Dedajs Gestaltungsfreiheit hielt sich gewiss in Grenzen: Die Gemeinden Albaniens verwalten sich nicht wie in Deutschland selbst, sondern unterstehen einem Ministerium, welches die Gemeinden an einer sehr kurzen Leine hält, i.d.R. aus gutem Grund muss auch dazu gesagt werden. Aber auch wenn sie rechtlich die nötige Gestaltungsfreiheit hätten, wären die albanischen Lokalpolitiker oft nur bedingt in der Lage, etwas daraus zu machen. Nach meiner Einschätzung mangelt es an vielen Stellen an fähigen Menschen, die die zur Führung einer Bashkia oder Kommuna notwendige Kompetenz hätten. Gjon Dedaj hat sich zudem eng an das Projekt gebunden und ist im Windschatten des Bauprojektes ins Amt gewählt worden. Insofern ist es nicht völlig abwegig, dass er – als einzige greifbare Instanz – für die Missstände verantwortlich gemacht wurde.

Hinzu kam, dass Bechtel-Enka Ende November 2008 plötzlich 700 Arbeiter entließ. Grund dafür war die Fertigstellung der arbeitsaufwändigen Brückenpfeiler. Die lokale Wirtschaft

litt massiv darunter: auf dem Bazar am ehemaligen Bahnhof in Rrëshen brach der Umsatz plötzlich ein.

### **Politische Schicksale werden besiegelt**

Anfang 2009 sprach Gjon Dedaj kaum mehr von der neuen Straße oder von der Verbindung zwischen Durrës und Prishtina. Er entwickelte eine neue Vision. Jetzt dozierte er verstärkt von Brücken und dem magischen Dreieck Tirana-Prishtina-Skopje mit Rrëshen in der Mitte. Mirdita war plötzlich nicht mehr eine Bastion der albanischen Kultur gegen alle fremden Mächte – eine übliche Selbstdarstellung in der Region –, sondern eine Brücke zwischen den Kulturen. Er plante eine Unaza – eine Ringstraße – am Flussufer entlang. Diese sollte die Stadt vom zukünftigen Verkehr auf der Achse Rrëshen-Burrel-Peshkopi-Skopje entlasten. Ein lokaler Landschaftsgärtner wurde schon beauftragt, Bäume am zukünftigen Straßenrand zu pflanzen. Für weitere Arbeiten gab es kein Geld. Seit fünf Jahren ist weiter nichts passiert. Die nächste Bürgermeisterwahl hat Gjon Dedaj verloren. Sali Berisha dagegen hat einen Großteil seines Wahlkampfes 2009 auf die Fertigstellung der Rruga Kombëtare gestützt. Er war Sommer 2009 regelmäßig in der Region, um den Tunnel und den Fortschritt der Bauarbeiten zu verfolgen. Der Tunneldurchbruch wurde gebührend gefeiert und die inszenierte Eröffnung eines etwa hundert Meter langen Teilabschnitts wurde als großer Sieg der PD dargestellt. Die Inszenierung war erfolgreich und Sali Berisha wurde wiedergewählt.

### **Die Rruga Kombëtare und der öffentliche Raum**

Der Bau der Rruga Kombëtare veränderte auch den doch sehr vertrauten öffentlichen Raum. Plötzlich waren andere Menschen in der Region: Ausländer, und gerade solche, die länger

in der Region waren, eine eher seltene Erscheinung vor 2006, wurden a priori als Ingenieure eingeordnet, die bei Bechtel-Enka arbeiteten. Gespräche im Café kreisten um die Straße: Wie entwickelt sie sich? Welche Abschnitte sind schon befahrbar? Wird sie fristgerecht Ende Juni 2009 fertig? Wem wurde – aus albanischer Sicht wegen einer Lappalie – von Bechtel-Enka gekündigt?

Die Kritiker hatten auch Stoff genug, obwohl sie das Projekt als solches nie infrage stellten. Ihnen ging es um das kulturelle Erbe der Region: Dreizehn alte Kullë, alte Wehrtürme, wurden im Laufe der Bauarbeiten abgerissen. Die enteigneten Familien wurden großzügig entschädigt, wie alle anderen, die das Glück hatten, dort, wo die Trasse lang führen sollte, Land zu haben. Aber auch hier lief nicht alles problemlos. Es gab ausreichend Konflikte, aufgrund unstimmiger Katasterangaben oder weil mündliche und nach dem Kanun vereinbarte Absprachen zur Landnutzung oder Verkauf nicht schriftlich festgehalten wurden.

Auch gab es Befürchtungen, dass andere, bisher nicht weiter bekannte oder archäologisch erschlossene Kulturstätten den Baggern geopfert werden sollten. Da war gewiss viel Verschwörungstheorie dahinter und alte Feindschaften tauchten durch den Bau wieder auf. Dennoch: Die Landschaft hat ungemein gelitten. So wurden die Zugangsstraßen zu den Brückenpfeilern nicht renaturiert. Es wird Jahre dauern, bis die offen gelegten, weggesprengten Berghänge wieder ergrünen. Erdbeben sind an der Tagesordnung. Und Umweltschützer beschwerten sich bereits seit Jahren, dass die Flüsse durch den massiven Kiesabbau in ihrer Natur unwiderruflich verändert wurden.

Die langfristigen Auswirkungen zeichnen sich bereits heute, nur vier Jahre nach Fertigstellung der Straße ab. Doch halt – was heißt hier Fertigstellung? Die Abfahrt von der SH1 bei Milot sieht immer noch sehr provisorisch aus und hat sich in seiner Gestalt zumindest in den letzten drei Jahren, in denen ich es habe beob-

achten können, nicht geändert. Ein Teil der nur zweispurigen Straße auf der Höhe der alten Mati-Brücke ist 2013 auf etwa 150 Meter unterspült worden. Es sei dahingestellt, ob man das hätte voraussehen können, und ob der erwähnte Kiesabbau hier eine Rolle gespielt hat.

### Der Aufschwung kommt im Schnecken tempo

Nach fünf Jahren machen sich nur schleichend die Vorteile der Straße auch wirtschaftlich bemerkbar. In den offiziellen Verlautbarungen wurde immer der Mehrwert der Straße für die lokale Tourismusindustrie hervorgehoben. Gemeint waren vor allem kosovarische und mazedonische Urlauber, die zunehmend die Strände in Velipoja, Shengjin und Durrës aufsuchen. Heute müssen diese keinen ganzen Tag mehr einplanen, um von der Grenze im Osten zur Küste zu kommen. Die Reise dauert anderthalb bis zwei Stunden und ist durchaus ohne Zwischenhalt zu bewältigen.

Dafür ist die alte Strecke zwischen Kukës und der Küste, die über Fushë Arrëz und dann entweder über Puka oder Gjilan führte, verwaist. Fushë Arrëz ist heute noch trister als vor dem Bau der Rruga Kombëtare, die Straße zwischen Fushë Arrëz über Gjilan nach Rrëshen ist in einem katastrophalen Zustand und de facto nicht mehr befahrbar, auch weil sie unter dem Verkehr der Kipper und Transporter gelitten hat. Es wird geklagt, und Menschen kommen dort regelmäßig durch Unfälle ums Leben, aber geschehen ist bisher nichts. Jetzt, wo sie nicht mehr mit dem regelmäßigen Durchgangsverkehr rechnen können – erschöpfte Reisende, die Pause machen, etwas essen und trinken wollen –, sind diese Städte wirtschaftlich komplett abgehängt.

Dafür gibt es derzeit noch wenige Möglichkeiten, an der neuen Straße sinnvoll anzuhalten oder zu verweilen: Bei Klos wurden gleich zwei große, gar identische Raststätten

samt Hotel gebaut. Damit wird das größte Manko bei der touristischen Erschließung der Region angegangen: das Fehlen jeglicher Übernachtungsmöglichkeit vor Ort. Einige Tankstellenwirte haben sich auch angesiedelt, bei Milot gibt es eine ganze Reihe Obst und Gemüsehändler. Gerade vor dem Tunnel hat sich ein Café-Betreiber niedergelassen. Die Wirtin hat sich zurückhaltend geäußert, als ich sie nach dem Gastaufkommen gefragt habe. Aber es scheint nicht schlecht zu laufen. Mehrere zum Kiosk umgebaute Bauwagen entlang der Strecke zeugen von lokalem Unternehmergeist.

Nicht zuletzt ermöglicht die neue Straße den einfacheren Zugang zum Hinterland, das nach wie vor reich an natürlichen Ressourcen ist. Genannt seien hier der Holzabbau und der Bergbau. Aber beides sind Wirtschaftszweige, die unter ökologischen Gesichtspunkten hoch problematisch sind und nur bedingt ein Gewinn für die unmittelbare Region sind.

Somit wird die Rruga Kombëtare A1 – wie Anila Wilms' „Straße des Nordens“ – weiterhin ein zweischneidiges Schwert bleiben.

**Andreas Hemming**  
Halle/Saale

#### Anmerkungen

1. Anila Wilms 2012 *Das Albanische Öl oder Mord auf der Straße des Nordens. Transit, Berlin* S. 7f.
2. vgl. die AP-Meldung in der *Turkish Daily News* vom 07. Oktober 2006: „Bechtel-Enka to build new highway in Albania for \$531 mln.“ ([www.turkishdailynews.com.tr/article.php?news-id=56095](http://www.turkishdailynews.com.tr/article.php?news-id=56095)). Weitere Angaben entstammen der Pressemappe „Albanian Motorway Project“ sowie einem Interview mit der Bechtel-Enka Pressesprecherin Iva Zagar in *Reps* am 21. August 2008.
3. 1500 albanische Arbeitskräfte mit einem Mittelwert von 500,- Euro im Monat (die Putzfrauen und Köchinnen haben natürlich keine 600,- Euro verdient) = 750.000,- Euro.
4. vgl. Andreas Hemming 2010 *Der Illegale Holzabbau in Albanien. In: Albanische Hefte* 3/2010 S. 20-21.