

Korridor VIII zwischen Bulgarien und Nordmazedonien - langsame Fortschritte inmitten politischer Auseinandersetzungen

Jassen Georgiev, Institut für Wirtschaftspolitik

Dreißig Jahre nach seiner Konzeptualisierung und offiziellen Ankündigung auf der Zweiten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz auf Kreta im Jahr 1994 ist Korridor VIII noch immer nur streckenweise ausgebaut und ohne klare Aussichten auf eine endgültige Fertigstellung in absehbarer Zukunft. Dieser Verkehrskorridor, angedacht als einziges multimodales Verkehrssystem zwischen dem Schwarzen Meer und der Adria, verläuft von Varna und Burgas über Sofia, Skopje und Tirana nach Durres in Albanien und von dort nach Bari in Italien. Zu den größten Hindernissen für die Fertigstellung dieser 1000 km langen Strecke gehören die fehlende Eisenbahnlinie auf beiden Seiten der Grenze zwischen Bulgarien und Nordmazedonien sowie die schlecht ausgebaute Straßenkonnektivität zwischen beiden Ländern. Die Erwartungen zur Überwindung dieser Konnektivitätsmängel sind in hohem Maße mit den Aussichten Nordmazedoniens auf eine Mitgliedschaft in der Europäischen Union (EU) verknüpft.

Von Zusammenarbeit und Unterstützung zur politischen Ausweglosigkeit

Die Unterstützung der Erweiterung der Europäischen Union liegt der bulgarischen Agenda im Rahmen der Europäischen Union zugrunde. In einer Reihe offizieller Dokumente und Erklärungen wird darauf hingewiesen, dass Bulgarien den EU-Erweiterungsprozess gegenüber allen Ländern des westlichen Balkans und der Türkei nach Umsetzung der notwendigen Reformen aktiv und konsequent unterstützt, was den Interessen zum Aufbau einer Region der Stabilität, Sicherheit und des Wohlstands, in der die Werte, Grundsätze und Standards der EU gewährleistet sind, entspricht.

1992 war Bulgarien das erste Land, das die Republik Mazedonien offiziell anerkannte. Im Jahr 1993 nahmen die beiden Länder diplomatische Beziehungen auf Botschaftsebene auf.

Im Jahr 2017 unterzeichneten beide Länder einen Vertrag über Freundschaft, gute Nachbarschaft und Zusammenarbeit, der im Februar 2018 in Kraft trat.

Im Februar 2019 ratifizierte die Nationalversammlung der Republik Bulgarien den Beitritt der Republik Nordmazedonien zur NATO. Dies war die zweite Ratifizierung durch ein NATO-Land vor dem Beitritt Nordmazedoniens zum Bündnis im Jahr 2020.

Im Einklang mit dieser politischen Linie hat

die bulgarische EU-Ratspräsidentschaft (Januar-Juni 2018) erhebliche Anstrengungen unternommen um sicherzustellen, dass die Erweiterungspolitik weiterhin einen besonderen Stellenwert innerhalb der Agenda der Europäischen Union genießt. Mehr noch, eine der vier Prioritäten während des bulgarischen Ratsvorsitzes war **die „europäische Perspektive und Konnektivität des westlichen Balkans“**, was die Absicht des bulgarischen EU-Ratsvorsitzes, zugleich als eine Art „Balkanvorsitz“ wahrgenommen zu werden, unterstrich. Was die regionale Zusammenarbeit betrifft, war die Frage der Konnektivität des westlichen Balkans im Rahmen der „Sofia Connectivity Agenda“, die darauf abzielte, die Anbindung der Länder der Region an den EU-Binnenmarkt zu verbessern, von besonderer Bedeutung.

Der bulgarische Ratsvorsitz verfolgte einen integrativen Ansatz und regte eine Reihe von Formaten für die Teilnahme von Partnern aus den westlichen Balkanländern an, ersichtlich auch aus der Anzahl der Veranstaltungen im Rahmen des bulgarischen Ratsvorsitzes sowohl auf politischer als auch auf Expertenebene, an denen Vertreter aus der

Region teilgenommen haben - 76 von insgesamt 330. Darüber hinaus war eine der wichtigsten Errungenschaften der bulgarischen Ratspräsidentschaft der informelle, dem Westbalkan gewidmete Gipfel der Staats- und Regierungschefs, durchgeführt in Sofia im Mai 2018. **Dies war das erste derartige Treffen seit fünfzehn Jahren nach dem letzten analogen Gipfeltreffen in Thessaloniki im Jahr 2003.** Das Treffen in Sofia im Format EU-Westbalkan bekräftigte die europäische Perspektive der Region und legte konkrete und sichtbare Initiativen zur Verbesserung der physischen und menschlichen Konnektivität vor, die in der Erklärung von Sofia und der der Gipfelerklärung beigefügten Prioritätenagenda vereinbart worden waren. Der Schwerpunkt auf „Konnektivität“ und ihren verschiedenen Dimensionen brachte auch eine verstärkte Hinwendung zu **den paneuropäischen Straßenverkehrskorridoren VIII und X mit sich**, die zu einer weiteren Annäherung der westlichen Balkanregion an die EU durch den Ausbau des Verkehrsinfrastrukturnetzes, das die derzeitigen und künftigen Mitgliedstaaten, das Schwarze Meer mit der Adria und Europa mit Asien verbindet, beitragen sollte.

Ein entscheidender Moment am Ende der bulgarischen Ratspräsidentschaft war die Tagung des Rates für Allgemeine Angelegenheiten am 26. Juni 2018 in Luxemburg, auf der **erstmalig seit zweieinhalb Jahren Beschlüsse zur Erweiterung angenommen wurden.** In den Beschlüssen des Rates wurde das Engagement der EU mit dem Erweiterungsprozess und der europäischen Perspektive der westlichen Balkanstaaten bekräftigt. Der Rat erzielte einen Konsens über den Fortschritt der damaligen Republik Mazedonien und Albanien und ebnete den Weg für die Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit beiden Ländern im Juni 2019. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Namensstreit zwischen Griechenland und der Republik Mazedonien mit dem Prespa-Abkommen und seiner Ratifizierung beigelegt, infolgedessen sich Griechenland bereit erklärte, seine Einwände gegen eine eventuelle Mitgliedschaft Nordmazedoniens in der Europäischen Union fallen zu lassen.

Als der Weg Nordmazedoniens zu den Beitrittsverhandlungen klar vorgezeichnet zu sein schien, kündigte Bulgarien im Jahr 2020 **ein Veto gegen den Beginn des Prozesses an**. Sofia beschuldigte Skopje, gegen den Vertrag über Freundschaft, gute Nachbarschaft und Zusammenarbeit verstoßen zu haben, wobei die Vorwürfe Bulgariens sich auf Abweichungen von den Formulierungen zu Geschichte und Sprache, den Stillstand in der Arbeit der historischen und zwischenstaatlichen Kommissionen, die Forderungen Skopjes nach Anerkennung einer mazedonischen Minderheit in Bulgarien, Hassreden u.a. bezogen – Beschwerden, die Bulgarien seit 2019 herausstellte. Als Reaktion darauf warf Nordmazedonien Bulgarien vor, mit dem Veto gegen den Beginn des Verhandlungsprozesses den bilateralen Vertrag verletzt zu haben.

Das Veto wurde Mitte 2022 zurückgezogen, nachdem das bulgarische Parlament den sogenannten „französischen Vorschlag“ zur Beilegung des Streits angenommen hatte. Er wurde von der französischen EU-Ratspräsidentschaft als Versuch vorgelegt, den damals festgefahrenen Erweiterungsprozess wieder in Gang zu bringen. Das mazedonische Parlament stimmte dem Vorschlag zu, worauf die Außenminister beider Länder ein bilaterales Protokoll unterzeichneten. Bulgarien zog daraufhin das Veto zurück und Nordmazedonien nahm im Juli 2022 offiziell die Verhandlungen mit der EU auf.

Der Vorschlag sieht vor, dass die bulgarischen Bedingungen an Skopje Teil der Verpflichtungen Nordmazedoniens gegenüber der EU werden. Skopje verpflichtet sich im Gegenzug, in die Präambel seiner Verfassung die in Nordmazedonien lebenden Bürger, die Teil anderer Nationen sind, wie z.B. die Bulgaren, aufzunehmen. Dies wurde ursprünglich vom mazedonischen Außenminister Bujar Osmani im März 2021 vorgeschlagen. Der Text des Vorschlags beinhaltet die Verpflichtung Skopjes, die Rechte aller „Minderheiten und Gemeinschaften“ zu schützen, indem Hassreden und Diskriminierung gegen sie unterbunden werden, und die Europäische Kommission verpflichtet sich, die Einhaltung dieser Rechte zu überwachen und regelmäßige Berichte zu erstellen. Schließlich **sieht der Vorschlag vor, dass die Fortschritte Nordmazedoniens während des Verhandlungsprozesses mit der**

Europäischen Union auch daran gemessen werden, ob das Land den bilateralen Vertrag mit Bulgarien von 2017 einhält.

Nachdem die Partei VMRO-DPMNE im Mai 2024 die Parlamentswahlen in Nordmazedonien gewonnen hatte, legte die neu gebildete Regierung ihre Pläne zur Neuverhandlung des „französischen Vorschlags“ vor - eine Forderung, die von der EU abgelehnt wurde. Mehr noch, Ende September 2024 wurde nach einem einstimmigen Beschluss der ständigen Vertreter der EU, Albanien auf dem Weg zum EU-Beitritt von Nordmazedonien getrennt. Dies geschah zwei Jahre, nachdem Tirana und Skopje gemeinsam die Verhandlungen über die europäische Integration aufgenommen hatten. Die Probleme zwischen Nordmazedonien und Bulgarien haben den Prozess jedoch verlangsamt und das wirkte sich auch auf die Fortschritte Albaniens aus. Im November 2024 hatten die eigentlichen Verhandlungen zwischen Skopje und Brüssel noch nicht begonnen, da Nordmazedonien die Auflage, die Rechte der bulgarischen Minderheit in seiner Verfassung zu garantieren, nicht erfüllt hat.

Im Nordmazedonien-Bericht 2024 der Europäischen Kommission, der am 30. Oktober 2024 veröffentlicht wurde, wird darauf verwiesen, dass die bestehenden bilateralen Abkommen mit den Nachbarländern von allen Parteien gewissenhaft umgesetzt werden müssen, einschließlich des Prespa-Abkommens zwischen Nordmazedonien und Griechenland und des Vertrags über Freundschaft, gute Nachbarschaft und Zusammenarbeit mit Bulgarien. Im Bericht heißt es weiter, dass trotz aller Bemühungen keine Fortschritte bei der Verabschiedung von Verfassungsänderungen erreicht wurden, um die in Nordmazedonien lebenden Bürger anderer Nationalität, einschließlich der Bulgaren, in die Verfassung aufzunehmen, wie es in den Beschlüssen des Rates vom 18. Juli 2022 heißt, zu deren Umsetzung sich das Land verpflichtet hat. Weiter stellt die Europäische Kommission im Bericht fest, dass die Beziehungen zwischen Bulgarien und Nordmazedonien in den letzten Monaten durch Äußerungen einzelner Politiker negativ beeinflusst worden seien. Die Europäische Kommission kommt zum Schluss, dass weitere Anstrengungen erforderlich sind, um eine Atmosphäre des Dialogs und des gegenseitigen Respekts zu schaffen.

Infrastrukturelle Fortschritte bei Korridor VIII

2021 begann Nordmazedonien mit der Umsetzung der ersten zwei Phasen des Infrastrukturprojekts - der Sanierung des Abschnitts Kumanovo - Beljakovtze (31 km) und die Beendigung der Bauarbeiten im Abschnitt Beljakovtze - Kriva Palanka (34 km). Der Bau beider Abschnitte befindet sich Berichten der mazedonischen Seite zufolge in einem fortgeschrittenen Stadium. Derzeit ist der letzte Abschnitt auf der mazedonischen Seite - der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke mit 22 Tunneln und 52 Brücken zwischen der Stadt Kriva Palanka und der bulgarischen Grenze (23,4 km) und die Elektrifizierung der Strecke zwischen Kumanovo und der Grenze (88 km) – noch nicht fertiggestellt. Die öffentlichen Vergabeverfahren wurden inzwischen auch deshalb abgebrochen, weil die eingegangenen Angebote die verfügbaren Mittel deutlich überstiegen, was vor dem Hintergrund einer Reihe von Äußerungen auf hoher politischer Ebene in Skopje über eine mögliche Umwidmung der Mittel von Korridor VIII auf Korridor X geschah.¹ Tatsächlich ist der Bau von Korridor X weiter fortgeschritten als der von Korridor VIII, was auch im Bericht der Europäischen Kommission 2024 über Nordmazedonien festgestellt wird. Darin wird jedoch darauf hingewiesen, die Europäische Kommission nehme zur Kenntnis, dass Phase III des Eisenbahnkorridors VIII in Richtung Bulgarien von den mazedonischen Behörden erneut abgebrochen worden sei und sie empfiehlt Nordmazedonien, den Bau und die Fertigstellung der Eisenbahnverbindung entlang Korridor VIII nach Bulgarien zu beschleunigen. Darüber hinaus weist die Europäische Kommission darauf hin, dass sie die Politik der Konnektivität sowohl von West nach Ost (Korridor VIII) als auch von Nordwest nach Südost (Korridor X) weiterhin unterstützt.

¹ Der Korridor X verläuft zwischen Salzburg in Österreich und Thessaloniki in Griechenland. Zwischen diesen beiden Ländern führt er durch Slowenien, Kroatien, Serbien und Nordmazedonien.

Zu den wichtigsten Einsprüchen, die Skopje äußerte, gehören die Kosten des Projekts und der mangelnde Fortschritt auf bulgarischer Seite - sowohl für den parallelen Bau des künftigen Eisenbahntunnels *Deve Bair* zwischen den beiden Ländern als auch für die Anbindung des Tunnels an das bulgarische Eisenbahnnetz (ein 2,5 km langer Abschnitt zwischen Gjueschevo in Bulgarien und der Grenze zu Nordmazedonien). Was die Finanzierung anbelangt, so erfolgt diese für die Eisenbahnlinie des mazedonischen Abschnitts mit rund 560 Mio. EUR in Form von Zuschüssen der Europäischen Kommission (150 Mio. EUR) und Darlehen der Europäischen Investitionsbank und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (350 Mio. EUR). Was die fehlenden Abschnitte auf bulgarischem Gebiet angeht, so verweist Nordmazedonien auf die mangelnde Projektreife beider Baustellen. Offiziellen mazedonischen Erklärungen zufolge wird Nordmazedonien, solange Bulgarien seinen Teil des Tunnels des Korridors VIII nach Nordmazedonien sowie die Eisenbahnlinie zwischen dem Tunnel und dem bulgarischen Eisenbahnnetz nicht fertiggestellt hat, die dritte Phase der Eisenbahnstrecke auf seinem Territorium nicht bauen. Laut der offiziellen Antwort der bulgarischen Behörden ist der Abschnitt vom Bahnhof Gjueschevo bis zum Eingang des grenzüberschreitenden *Deve Bair*-Tunnels im aktuellen Programmplanungszeitraum des Programms „Verkehrsanknüpfung“ 2021-2027 zur Umsetzung vorgesehen, wobei derzeit die administrativen Vorarbeiten für den Bau laufen. Die Pläne sehen vor, dass die fehlende Eisenbahnverbindung bis 2028 (laut einer interaktiven Karte des Ministeriums für regionale Entwicklung und Urbanisierung, welches die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis 2040 zeigt) und spätestens bis 2030 (laut einer Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Kommunikation der Republik Bulgarien vom Oktober 2024) gebaut wird. Offizielle Verlautbarungen zur Finanzierung und den Baukosten des Tunnels liegen von bulgarischer Seite nicht vor.

Skopjes Argument, dass es an einem entsprechenden Engagements Bulgariens mangle, wird durch einen ähnlichen Fall aus der Vergangenheit erhärtet - den unvollendeten Bau des Grenzübergangs *Klepalo* zwischen Berovo in Nordmazedonien und Strumjani in Bulgarien. Dieser Grenzübergang, der bereits 1998 vereinbart wurde, ist an das

mazedonische Straßennetz angebunden und die Grenzgebäude auf mazedonischer Seite wurden errichtet, während ein Blick auf *Google Earth* erkennen lässt, dass auf bulgarischer Seite keinerlei Anbindung vorhanden ist. Erst 2023 wurde die Infrastruktur rund um den Grenzübergang zu einem Objekt von nationaler Bedeutung erklärt. Derzeit läuft eine Umweltverträglichkeitsprüfung, der Baubeginn ist für 2027 und die Fertigstellung für 2029 geplant.

Der Weg in die Zukunft für Korridor VIII

In der zweiten Oktoberhälfte 2024 bestätigten Bulgarien und die Republik Nordmazedonien bei einem Treffen in Brüssel zwischen dem stellvertretenden Minister für Verkehr und Kommunikation Bulgariens, dem Staatssekretär im Verkehrsministerium der Republik Nordmazedonien, Vertretern der Europäischen Kommission, der Europäischen Investitionsbank, der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, dem Sekretariat der Transportgemeinschaft und den Direktoren der Infrastruktur-Eisenbahngesellschaften beider Länder, den Bau des Korridors VIII gemäß der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz fortzusetzen.

Noch immer bleibt jedoch abzuwarten, wie diese Verpflichtungen von beiden Seiten in die Praxis umgesetzt werden. Im Falle Bulgariens könnte die Serie von sieben Parlamentswahlen in den letzten drei Jahren als eine gewisse Entschuldigung für den mangelnden Fortschritt gelten, den Skopje zurecht anprangert. Der fehlende Fortschritt auf bulgarischem Territorium lässt sich auch an den ausstehenden Bauarbeiten und den nicht umgesetzten großen Modernisierungsprojekten für Straßenkonnektivität entlang des gesamten Korridors VIII und seiner logischen Abzweigungen auf dem Landesterritorium ablesen. Im Falle Nordmazedoniens scheint sich der Fortschritt des Korridors VIII zu einem Element der jüngsten politischen Konfrontation mit Sofia verwandelt zu haben, die sich seit dem Amtsantritt der neuen VMRO-DPMNE-Regierung in Skopje manifestiert. In dieser Hinsicht ist es angezeigt, auf höchster politischer Ebene einen Ansatz zu verfolgen, bei dem **die Politik von der Konnektivität auf höchster politischer Ebene abgekoppelt**

wird, was klare Zeichen setzen würde, dass politischen Erklärungen reale Schritte zur Umsetzung der Projekte folgen werden.

Was die Fertigstellung von Korridor VIII beschleunigen könnte, wäre seine Aufnahme in die 2024 revidierte Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V). Seit seiner Schaffung als paneuropäischer Verkehrskorridor ist er mit Erwartungen belastet, die aufgrund politischer und wirtschaftlicher Zwänge, aber auch aufgrund des Fehlens eines zentralisierten Ansatzes und von Finanzierungsquellen - dies gilt übrigens allgemein für die paneuropäischen Verkehrskorridore - nicht vollständig erfüllt werden konnten. Diese Schwachstellen werden durch das 1996 erstmals eingerichtete Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) angegangen, das ein wichtiges Instrument für die Entwicklung einer kohärenten, effizienten, multimodalen und hochwertigen Verkehrsinfrastruktur in der gesamten EU darstellt. In diesem Sinne sind die Aussichten für einen realen Fortschritt entlang der gesamten Ausdehnung von Korridor VIII derzeit besser denn je. Korridor VIII ist Teil des transformierten und erweiterten TEN-T Netzes sind: der Korridor Ostsee - Schwarzes Meer - Ägäis (in Violett in der Abbildung unten) und den Korridor Westbalkan - Östliches Mittelmeer (braun).

Abbildung 1. Korridor VIII gemäß dem System der Paneuropäischen Verkehrskorridore (links) und als Teil des überarbeiteten Transeuropäischen Verkehrsnetzes (rechts)



Quellen: Europäische Kommission, Wikipedia

Wie die politische Dynamik der letzten Jahre zeigt, ist die EU-Beitrittsperspektive für Länder entlang des Korridors VIII an sich wichtig, reicht aber nicht aus, um die Hindernisse für seine Fertigstellung auszugleichen. Dieser Tage kann aber ein **starker Impuls für die Fertigstellung dieses**

Verkehrskorridors in den kommenden Jahren jedoch von der sogenannten militärischen Mobilität ausgehen, die vor dem Hintergrund der geopolitischen Entwicklungen in der Region und aus sicherheitspolitischer Sicht zunehmend an Bedeutung gewinnt. Korridor VIII kann und sollte nicht nur als Infrastrukturprojekt betrachtet werden, sondern auch als Mechanismus zur Gewährleistung eines schnellen militärischen Zugangs von der südlichen Adria zum Balkan und von dort nach Rumänien und Griechenland, aber auch zur Schwarzmeerregion insgesamt.

