

Giuliana B. Prato

Durrës: Postsozialistische Entwicklungen und urbane Fragen

Der wichtigste Hafen Albanien ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt zwischen West- und Südosteuropa. Die postsozialistische Transformation hat zu unkontrollierten städtebaulichen Entwicklungen im Zentrum und informellen Siedlungen am Stadtrand geführt. Mit Hilfe verschiedener Gesetze und Projekte sollen die informellen Gebiete integriert und das Stadtzentrum aufgewertet werden.

Im September 1999 legte die Nachtfähre aus Brindisi in den frühen Stunden eines dunstigen Morgens, der einen schwülen Tag versprach, in Durrës an. Während wir zum Aussteigen Schlange standen, schlug mein albanischer Reisegefährte vor, ein wenig Kleingeld „für die Kinderschar“ bereitzuhalten, „die sich am Hafeneingang sammelt und auf Neuankömmlinge wartet“. Als wir ein unbenutztes Bahngleis, von kniehohem Gras bedeckt, überquerten, umringten uns jenseits des rostigen Dockgeländers tatsächlich Dutzende von bettelnden Kindern. „Willkommen im postkommunistischen Albanien“, sagte mein Freund.

Seit dieser ersten Feldforschungsreise hat sich vieles verändert. In den folgenden 18 Jahren bin ich mehrmals nach Albanien gereist, um anthropologisch zu erforschen, wie die Menschen auf den Regimewechsel reagieren und sich an neue Rahmenbedingungen des Handelns und Lebensstils anpassen. Neben ethnografischer Forschung zum Alltagsleben und institutionellen Reformen habe ich auch die internationalen Programme in den Blick genommen, die den Demokratisierungsprozess und Albanien's Integration in die EU fördern sollten.¹ Eines dieser Programme, der Bau von *Korridor VIII*, hatte maßgebliche Auswirkungen auf Durrës, ebenso die ländlich-urbane Migration, die dem Zusammenbruch der kommunistischen Diktatur folgte.

Von der *Via Egnatia* zum Korridor VIII

Durrës, die älteste Stadt Albanien, spielte in der Geschichte des Landes eine Schlüsselrolle. Sie wurde 627 v. Chr. von griechischen Kolonisten als Epidamnus in einer von illyrischen Stämmen bewohnten Region gegründet. 229 v. Chr. wurde sie von den Römern zu Dyrrachium umbenannt. Sie war eine zentrale Stadt des Byzantinischen Reichs und die Hauptstadt des Königreichs Arbëria. Im Mittelalter war Durrës zwischen den Bulgaren, Venezianern und Osmanen umkämpft. Nach der Unabhängigkeit des Landes 1912 wurde es die erste Hauptstadt des Fürstentums Albanien. Der venezianische Turm, die byzantinischen Mauern und die Burg, das römische Amphitheater – das größte auf dem Balkan – und die königliche Villa auf dem Hügel sind Zeichen der historischen Bedeutung der Stadt.

Heute ist der Hafen von Durrës Albanien's wichtigster Knotenpunkt für den Seeverkehr, der Ausgangspunkt von Korridor VIII an der Ostküste der Adria und ein Schlüsselterminal für den Betrieb der Öl- und Gaspipelines zwischen Schwarzem Meer und Adria. Durrës ist im sog. „System der

drei Meere“ (Mittelmeer, Schwarzes und Kaspisches Meer) ein zentraler Knotenpunkt geworden, der die Stadt mit globalen geopolitischen Prozessen verbindet.

Korridor VIII ist Teil des weiteren Transeuropäischen Transportnetzwerks (TEN-T), das die Bewegung von Gütern und Menschen sowie die Energieversorgung zwischen der EU und Ost- und Südosteuropa, bis Zentralasien und zum südlichen Mittelmeer, erleichtern soll. Da einige TEN-T-Routen entlang antiker Wege verlaufen, wird oft die Geschichte eingesetzt, um ein gemeinsames Erbe zu betonen und Strategien zu legitimieren. Korridor VIII folgt der antiken *Via Egnatia*, die im 2. Jahrhundert v. Chr. gebaut wurde, um Rom mit den östlichen Provinzen zu verbinden. Die *Via Egnatia* war eine der wichtigsten Straßen des Römischen Reichs, sie führte über 790 km von Dyrrachium nach Konstantinopel, durch Illyrien, Makedonien und Thrakien; diese antiken Gebiete liegen heutige in Albanien, Griechenland, Nordmakedonien, Bulgarien und der Türkei. Diese Handels- und Militärroute spielte in der römischen, serbischen und türkischen Geschichte eine bedeutende Rolle und machte Durrës zu einem zentralen Tor zwischen Ost und West. Neben dieser West-Ost-Achse führt eine neue Nord-Süd-Verbindung durch Durrës: die adriatisch-ionische Küstenautobahn, eine Erweiterung des ursprünglichen TEN-T-Netzwerks.

Als das größte Infrastrukturprojekt des Balkans beschrieben, galt Korridor VIII als historische Chance für Albanien, da er strukturelle und wirtschaftliche Vorteile bringen würde. In Durrës haben die begleitenden Verbesserungen der Straßen, Bahn- und Hafenerweiterungen, logistische Infrastruktur und ergänzende Dienstleistungen enorme private und öffentliche Investitionen angezogen. Die Weltbank investierte anfangs 20 Mio. US-Dollar in die Hafenerweiterung und die Erhöhung seiner Umschlagskapazität. Der Hafen ist nun in sechs Sektoren unterteilt; darunter vier Terminals für Schiffs-, Passagier- und Frachtdienstleistungen. Es gibt mehrere verarbeitende Industrien in der Gegend. Vier neue Gates regulieren den Passagier- und Fahrzeugtransit – ein großer Unterschied zu meiner Erfahrung von 1999.

Die urbane Entwicklung der Stadt und ihres Gemeindegebiets wurde ständig überwacht, insbesondere von internationalen Organisationen, die beträchtliche Ressourcen in Infrastrukturprojekte investiert haben. Sie drängen die albanische Regierung, effiziente Lösungen für andauernde Probleme, insbesondere angesichts der informellen Zersiedelung im Zuge der Binnenmigration, zu finden.

Informelle Urbanisierung und duale Stadt

Nach dem Zusammenbruch des kommunistischen Regimes 1990 wandelte sich Albanien von einer ländlichen zu einer urbanen Gesellschaft. Fast 60 Prozent der Bevölkerung leben nun in städtischen Gebieten. Das urbane Wachstum ist teils ein Nebenprodukt der neugewonnenen Bewegungsfreiheit und des Rechts auf Privateigentum und Unternehmertum. Am sichtbarsten sind die Veränderungen im Stadtzentrum von Durrës, wo Menschen illegal neue Häuser gebaut oder ihre Gebäude in öffentliche Räume ausgeweitet haben. Wesentliche Veränderungen rief auch das Gesetz über die Restitution von Eigentum hervor, das vom kommunistischen Regime konfisziert worden war.² Ethnografische Belege zeigen, wie bürokratische Verzögerungen und Korruption in einigen Fällen Bauspekulationen hervorgerufen haben, während sie in anderen Fällen Kooperation und gegenseitige Hilfe zwischen Menschen gefördert haben und ihnen so ermöglichte, aus ihren heruntergekommenen Unterkünften in moderne Häuser zu ziehen. Die Aneignung des städtischen Raums ist vielleicht der symbolischste Aspekt auf dem Weg der Menschen zu Bewegungsfreiheit und Eigentumsrechten. Sie spiegelt eine Verschiebung von einer Plan- zu einer Marktwirtschaft und von Staatseigentum zum Zugang zu Privateigentum wider.

Die Uferpromenade außerhalb der byzantinischen Mauern verdeutlicht diesen Prozess und den potentiellen Konflikt zwischen öffentlichen und privaten Interessen: In der kommunistischen Zeit diente die Uferpromenade als öffentlicher Raum für Massenveranstaltungen und politische Zeremonien, später entstand unter anderem ein archäologischer Park zu Bildungszwecken. Nach dem Kommunismus veränderte sich das Gebiet deutlich, entweder als Resultat offizieller Planungsdirektiven oder spontanen – oft illegalen – Bauens. Das Ufergebiet hat Privatunternehmen angezogen und ist eine Promenade für Anwohner und Touristen geworden. Seit 2008 wurden mehrere Revitalisierungsprojekte von öffentlich-privaten Partnerschaften verfolgt. Die meisten illegalen Bauten wurden abgerissen, wobei einige mehrstöckige Gebäude geblieben sind. Allerdings waren einige offizielle Pläne umstritten. So stieß 2017 das „Veliera-Platz“-Projekt aus archäologischen Gründen auf Widerstand. Zum Entwurf gehörte ein 2000 m² großes Segel (*veliera*), das über einen neuen öffentlichen Platz von 12000 m² gehängt werden sollte. Das Projekt kostet rund vier Mio. US-Dollar. Bei den Grabungsarbeiten kamen archäologische Funde zum Vorschein, die den Gegnern des Projekts Gründe lieferten, einen Baustopp auf Grundlage einer Resolution von 2011 zu verlangen, die Bauarbeiten in den archäologischen Zonen der Stadt einschränkt. Seit 2015 gibt es zudem einen Rechtsstreit zwischen der Hafenbehörde und der Firma, die die östlichen Docks verwaltet, bei dem es um angeblich illegale Lageraktivitäten der Firma geht.

Die Bürger von Durrës weisen auf den politischen Charakter dieser Streitereien und anderer Projekte hin, die Touristen und ausländische Investitionen, aus denen Politiker Kapital schlagen können, anzögen. Dagegen seien die Probleme der informellen Gebiete an der städtischen Peripherie lange Zeit ignoriert worden. Die Integration der informellen Gebiete hat auch bei der internationalen Gemeinschaft Beachtung gefunden. Neben den informellen Bauten, die im Stadtzentrum von Durrës wie Pilze aus dem Boden geschossen sind (mehstöckige Anlagen mit Eigentumswohnungen und Geschäftsgebäude), sind drei



Der Hafen von Durrës ist Albanien's wichtigster Knotenpunkt für den Seeverkehr und Ausgangspunkt von Korridor VIII an der Ostküste der Adria. Foto: Anila Amataj (Wikimedia Commons)

Stadtrandgebiete von einer beträchtlichen informellen Urbanisierung betroffen: Spitalë und Porto-Romano im Norden und Këneta im Nordosten. Die größte informelle Stadtbauentwicklung fand in den früheren Sümpfen von Këneta (*kënetë* bedeutet Schilfgebiet) statt, die in den 1950er Jahren trocken gelegt worden waren, um Ackerland in der Umgebung der Stadt zu gewinnen. 1987 wurde das Land zur Grünfläche bestimmt. 1992 begann es durch einen Prozess der Landvergabe entsprechend dem Gesetz von 1991 besiedelt zu werden. Allerdings geschah die Zuteilung de facto ohne richtige administrative Kontrolle und führte schließlich zu einem informellen Landmarktssystem und Gebäudespekulationen.

1996 hatten sich ca. 10000 Personen auf 162 ha Land in Këneta angesiedelt. Mit den Jahren hat sich die Verstädterung auf 350 ha ausgedehnt. Die Zahl der Einwohner hat 40000 erreicht, damit bildet sie 18,3 Prozent der Bevölkerung von Durrës. Es ist eines der größten, am dichtesten besiedelten informellen Stadtgebiete in Albanien, obwohl der Gegend anfangs grundlegende Infrastruktur, Schulen und Dienstleistungen fehlten. Im Großteil von Këneta gibt es keine zuverlässige Müllabfuhr; Abfall wird entweder von den Einwohnern zu Sammelstätten außerhalb der direkten Nachbarschaft gebracht oder verbrannt, vergraben oder in Abwasserkanäle geworfen. Trotzdem ist Këneta wegen seiner geografischen Lage nahe wichtiger Transportrouten interessant und könnte leicht an die Strom- und Wasserversorgung angeschlossen werden. Viele Familien hofften auch, dass angesichts der Nähe zu den neu geplanten Transportwegen ihre Kinder problemlos zur Schule gehen könnten. Këneta liegt nahe der neuen Nationalautobahn von Durrës nach Tirana und der Route von Korridor VIII. Die neue, vierspurige Autobahn hat die alte, baufällige zweispurige Straße, flankiert von Bunkern und halbbestellten Feldern, ersetzt, die bis in die frühen 2000er Jahre die beiden Städte verband. Wenig überraschend gab es viel Druck beim Landerwerb, verschärfte Spekulation, unbewilligtes Bauen und einen gestiegenen Marktwert des Landes. Da die Infrastruktur und Dienstleistungen ungleichmäßig verbessert wurden, ist Këneta in fünf Zonen aufgeteilt: die begehrtesten sind diejenigen, die näher an der Durrës-Tirana-Achse oder der Stadt und ihren Einrichtungen liegen und qualitativ gute Häuser haben.

Ich habe die sozialen und kulturellen Dynamiken sowie die wirtschaftlichen und politischen Implikationen dieses informellen Land- und Wohnungsmarkts analysiert. Das Bauen

in den informellen Gebieten fand ohne öffentliche Planung, Straßenführung und Infrastruktur statt. Diese Gebiete etablierten sich als „selbstregulierende Systeme“, wo verschiedene Legitimierungsmoralitäten zu existieren scheinen, die es Menschen erlauben, zu arbeiten und einen Lebensunterhalt zu verdienen, insbesondere indem sie traditionelle, gebräuchliche Normen und Werte anpassen.³ Allerdings sollte die wiederentdeckte Attraktivität von traditionellen Normen nicht als Beweis einer historischen Kontinuität betrachtet werden.⁴ Entgegen deterministischen Zugängen hat sich, was als kulturelles Erbe erscheinen mag, als neue Entwicklung von „bekannten Mustern, die neue Bedeutungen annehmen und zu neuen Zwecken benutzt werden“ herausgestellt.⁵ Angesichts sich ständig ändernder Gesetze und bürokratischer Verzögerungen betreiben die Menschen informelle Transaktionen; diese sind Teil eines Tauschsystems geworden, das auf breit definierten sozialen und moralischen Normen basiert und nicht nur in Bezug auf eine Reihe von Rechtsgrundsätzen betrachtet werden kann.⁶ Politiker aus dem gesamten politischen Spektrum förderten dieses System ursprünglich, um sich politische Unterstützung zu sichern und ihre Macht in städtischen Gebieten zu legitimieren.

Legalisierung und Integration informeller Gebiete

Die Transformation der städtischen Struktur, hervorgerufen von innerer Migration und internationalen Projekten, hat eine neue Ordnung des Stadtlebens eingeführt. Während ländliche Migranten die Vorstadtlandschaft verändert haben, wurde das Stadtzentrum von Stadtplanern verwandelt, um vermeintliche Bedürfnisse der internationalen Gemeinschaft zu befriedigen. Damit hofft die lokale Verwaltung, Durrës in eine „Weltklassestadt“ zu verwandeln, die ausländische Touristen und neue Investoren anzieht. Während Albanien Südküste für den Massentourismus bestimmt ist, soll die mehrheitlich unberührte Nordküste eine elitäre Tourismusdestination werden. Durrës' Strände sind ein beliebtes Touristenziel.

Die informellen Gebiete wurden lange vernachlässigt und blieben jahrelang vom breiteren städtischen Umfeld getrennt. Doch im letzten Jahrzehnt wurden mehrere Pläne ins Auge gefasst, um die dortigen Lebensbedingungen zu verbessern. Unter dem Druck der internationalen Gemeinschaft richtete die albanische Regierung 2006 die „Agentur für die Legalisierung, Urbanisierung und Integration von informellen Gebieten/Bauten“ (ALUIZNI) ein.⁷ Diese Agentur soll mit internationalen Investoren, NGOs und privaten Akteuren bei der Umsetzung verschiedener Projekte für informelle Gebiete kooperieren. Um ihr Engagement zu betonen, verabschiedete die albanische Regierung 2009 ein Gesetz über Raumplanung. 2011 in einer angepassten Form vollständig angewendet, beinhaltet es die soziale und räumliche Integration der informellen Gebiete in die Stadt⁸, die das Phänomen der dualen Stadt eliminieren soll, das Menschen sich zu Recht als Bürger zweiter Klasse und Außen-seiter im eignen Land fühlen lässt.

Angesichts der strategischen und wirtschaftlichen Relevanz von Durrës galt es, das „informelle Problem“ rasch anzugehen. Mit dem Fokus auf drei zentrale Entwicklungsachsen sollen die informellen Gebiete in den erweiterten städtischen Kontext integriert werden: Planung (mit finanzieller Hilfe der Weltbank), der Hafen (finanziert von EU-Programmen) und Tourismus (mit öffentlich-privaten Partnerschaften). Kënetë scheint Potential

für Tourismus und „legale“ Immobilienentwicklung zu haben. Das Vorgehen in der Bucht von Porto-Romano hingegen zielt auf die Entwicklung eines neuen Hafens durch die Restrukturierung der bestehenden Flüssiggas- und Öleinrichtungen, der Druck vom überlasteten Haupthafen von Durrës nehmen würde. Zudem versprach der albanische Ministerpräsident 2014, 13 Mio. US-Dollar in die „Urbanisierung des neuen Durrës“ zu investieren, was die Aufwertung großer vernachlässigter Gebiete, wie die Poplars-Unterführung und die Dajlani-Brücke (beide mit Abfall gefüllt), und die Schaffung eines gestalteten, sieben Kilometer langen Fahrradwegs entlang des Meers beinhalten würde.

Mehrere NGOs sind an Programmen zur Integration der informellen Gebiete in das Stadtleben von Durrës beteiligt. Insbesondere indem sie eine „partizipative Planung“ propagieren, fördern sie die Teilnahme der lokalen Gemeinschaften im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften und die Beziehungen zwischen lokalen Einwohnern und Gemeindebehörden. Entscheidend ist, dass das neue Planungssystem auch anerkennt, dass es für die erfolgreiche Erfüllung dieser Integrationsstrategie unerlässlich ist, die Gemeinden für die Umsetzung der Raumprogramme verantwortlich zu machen. Wenn die Strategie erfolgreich ist, wird sie einer wichtigen Richtung in Albanien postsozialistischer Entwicklung und Demokratisierung zum Durchbruch verhelfen.

Anmerkungen

- 1) Vgl. Prato, Giuliana B.: The 'Costs' of European Citizenship. In: Pardo, Italo; Prato, Giuliana B. (eds.): *Citizenship and the Legitimacy of Governance*. London 2011, S. 133–152; Prato, Giuliana B.: *Rethinking the City as Urban Community*. In: Pardo, Italo; Prato, Giuliana B. (eds.): *The Palgrave Handbook of Urban Ethnography*. New York 2018, S. 53–70.
- 2) Zwei Gesetze spielen in diesen Prozessen eine Rolle: Das Landgesetz von 1991 vergab entsprechend einem „Verteilungssystem“ Land an Bürger. Die „Restitution“ von Land wurde durch ein Gesetz von 1993 reguliert.
- 3) Pardo, Italo: Introduction. In: Ders. (ed.): *Morals of Legitimacy*. Oxford 2000, S. 1–26.
- 4) Vgl. Burawoy, Michael; Verdey, Katherine (eds.): *Uncertain Transition*. New York 1999.
- 5) Prato, The 'Costs' (Anm. 1), S. 136.
- 6) Pardo, Italo: Introduction: Corruption, Morality and the Law. In: Ders. (ed.): *Between Morality and the Law*. London 2004, S. 1–18.
- 7) 2018 schloss das ALUIZNI-Direktorat 3 000 Legalisierungsfälle in Durrës ab. Mehrere Gebäude und Strukturen, die dem Legalisierungsgesetz widersprachen, wurden ausgeschlossen. Bezeichnenderweise erfordert die Bewerbung für die Legalisierung eine Gebühr, die sich viele Leute nicht leisten können.
- 8) Republik Albanien, Ministerrat: *National Strategy for Development and Integration*. Progress Report 2012. Tirana 2013.

Übersetzung aus dem Englischen: Natalija Zenger.

Giuliana B. Prato, Dr., ist Senior Research Fellow in Sozialanthropologie an der Universität Kent. Mit Italo Pardo gibt sie die Buchserie „Palgrave Studies in Urban Anthropology“ heraus.