

Karte 12.2: Straßennetz 2002  
Quelle: Nationalen Center za Regionalno Razvítie 2002

verkehr eine wichtige Rolle. Hier sind Deutschland und Rumänien die bedeutendsten Partnerländer (FUENTE LAYOS 2006a).

Im Januar 2006 wurde zusätzlich ein Abkommen zwischen Bulgarien und Griechenland zum Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen den beiden Staaten geschlossen. Ferner ist zur besseren Integration des bulgarischen Verkehrs in den europäischen Verkehr der Bau einer zweiten Donaubrücke geplant. Diese soll Vidin und Calafat verbinden (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 3/2006a, S. 5). Der Einfluss der paneuropäischen Transportkorridore wird unterschiedlich bewertet. Die Eurokorridore können je nach Sichtweise zum Aufschwung strukturschwacher Regionen durch neue Entwicklungsmöglichkeiten oder zum Auspendeln und Abwandern der Bevölkerung aus strukturschwachen Regionen führen (GENOV 2000b, S. 17; KOLEV 2000, S. 10 u. S. 12; MCCARTHY 2000, S.

19). Wie wichtig die transnationale Verkehrsinfrastruktur ist, zeigt eine Studie der Forschungs- und Beratungsgruppe Industry Watch, die auf Grund fehlender Infrastruktur ein zukünftiges Umfahren Bulgariens durch den ökonomisch bedeutsamen Transitverkehr prognostiziert

(Bulgarisches Wirtschaftsblatt 3/2006b, S. 4).

Bulgarien weist ein relativ gut entwickeltes Straßennetz auf, das jedoch dem erhöhten Verkehrsaufkommen angepasst werden muss (KOLEV 2000, S. 10). 98,4 % der Straßen sind befestigt,

	1990		1995		2000		2003	
	Straßenlänge in km	Anteil in %	Straßenlänge in km	Anteil in %	Straßenlänge in km	Anteil in %	Straßenlänge in km	Anteil in %
Autobahnen	273	0,7	314	0,8	324	0,9	328	1,7
Straßen 1. Ordnung	2933	7,9	3051	8,2	3011	8,0	2961	15,4
Straßen 2. Ordnung	3798	10,3	3912	10,5	3832	10,3	4012	20,8
Straßen 3. Ordnung	6263	17,0	6422	17,2	11897	31,9	11964	62,1
Straßen 4. Ordnung*	23655	64,1	23621	63,3	18237	48,9		
<b>insgesamt</b>	<b>36922</b>	<b>100,0</b>	<b>37320</b>	<b>100,0</b>	<b>37301</b>	<b>100,0</b>	<b>19265</b>	<b>100,0</b>

\* seit 2002 nicht mehr zum nationalen Straßennetzwerk zählend

Tab. 12.1: Straßennetz 1990-2003  
Quelle: NSI 1991a; 1996a; 2001a; 2004a, div. Seiten; eigene Berechnung

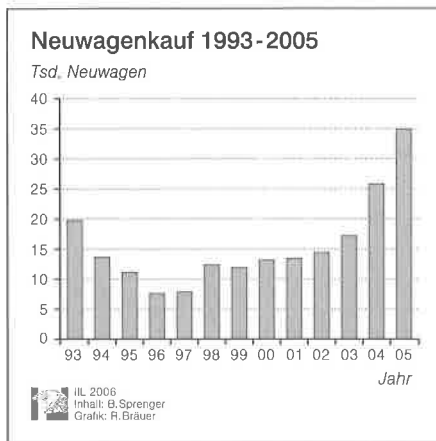


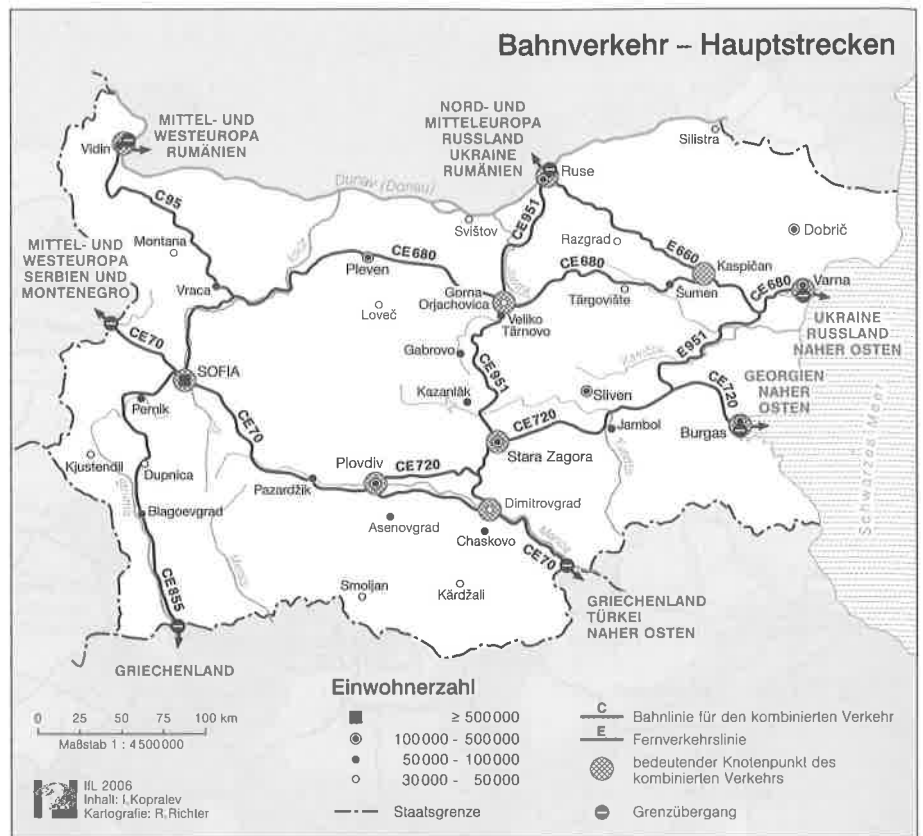
Abb. 12.1: Neuwagenkauf 1993-2005  
Quelle: SVAB 2005

davon 97 % mit einer Bitumendecke. Den höchsten Anteil an ungepflasterten Straßen haben die Südlich-zentrale Planungsregion (2,6 %) und die Südwestliche Planungsregion (2,9 %) (NSI 2004a, S. 356 u. S. 530). Wie in Karte 12.2 zu sehen, wird beim Ausbau der Autobahnen und der Straßen höherer Ordnung die West-Ost-Richtung gegenüber der Nord-Süd-Richtung bevorzugt.

Die Entwicklung der Pkw-Neuwagenkäufe verdeutlicht die Zunahme der Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs. Die Anzahl der Neuwagenkäufe zeigt deutlich einen Einbruch der Käufe während der bulgarischen Wirtschaftskrise. Seit 1997 ist jedoch die Anzahl der Neuwagenkäufe stark gestiegen und befand sich 2005 bei 34.940 Neuwagen. Daraus resultiert ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (450 % von 1997) (SVAB 2005).

Bulgarien hat ferner ein gut ausgebautes Schienennetz. Begonnen hat der Eisenbahnverkehr in Bulgarien 1866 mit der Strecke Varna-Ruse (KOLEV 2000, S. 11). „[...] bis zum Jahr 1945 setzte sich die Volksversammlung das Ziel, die Eisenbahnverbindung der neuen Hauptstadt Sofia mit den Schwarzmeerhäfen (die sog. parallelen Linien), den Donauhäfen und den Häfen der Ägäis, mittels der „Eisenbahn Donau-Ägäisches Meer“ (die sog. transversalen Linien) voranzutreiben“ (STOJANOV 1996, S. 134).

Das derzeitige Hauptproblem der Eisenbahn ist, dass die niedrigen Fahrpreise für die Passagiere nicht die laufenden Kosten decken. Es wird aber eine Zunahme des Personenverkehrs bei einer Beschleunigung des Bahnverkehrs und seiner Leistungsfähigkeit prognostiziert (GUMPEL 1999, S. 252). Zurzeit sind die meisten Trassen für eine Geschwindigkeit zwischen 80 und 100km/h konzipiert



Karte 12.3: Internationale Bahnlinien  
Quelle: Nationale Center za Regionalno Razvitiye 2002

(Ministry of Transport and Communications 2003). Der Schienenverkehr ist vor allem auf den Gütertransport ausgelegt. Die bedeutendsten Frachtgüter, die innerhalb Bulgariens und transnational via Bulgarien durch Schienenverkehr transportiert werden, sind flüssige Brennstoffe, Schrott, Erze und Chemikalien (NSI 2004a, S. 353-354).

In Bulgarien existieren fünf internationale Flughäfen in Burgas, Gorna Orjachovica, Plovdiv, Sofia, Varna und kleinere Flughäfen in Ruse, Silistra, Stara Zagora und Vidin (KOLEV 2000, S. 12).

Zwischen 2003 und 2004 hat landesweit der Fluggastverkehr um 20,9 %, der Luftfracht- und Luftpostverkehr um 10,6 % zugenommen. Die Steigerungs-

rate war mit 32 % beim internationalen Flughafen Burgas am größten, der hinter Sofia und vor Varna der zweitgrößte Flughafen Bulgariens ist. Im Luftfracht- und Luftpostverkehr nahm 2004 Sofia mit 84 % des gesamten abgewickelten Frachtverkehrs eine deutliche nationale Vorreiterstellung ein (FUENTE LAYOS 2006b).

Die Fluggesellschaft Bulgaria Air, die aus der Bankrott gegangenen Balkan Airlines hervorgegangen ist, hat einen Marktanteil am Luftverkehr von 25 %. Als neue Marktnische im Personenflugverkehr sind – zunächst von Lufthansa – Angebote für bulgarische Emigranten, die in ihre Heimat fliegen, entdeckt worden, andere Fluggesellschaften folgen

	Beförderte Passagiere und Güter nach Verkehrsart			
	Beförderte Passagiere in Mio. Personenkilometer		Beförderte Güter in Mio. Tonnenkilometer	
	2000	2003	2000	2003
Landverkehr	18059	16918	13302	16024
Schifffahrt	1	0	74788	59095
Flugverkehr	2257	3005	46	21
städtischer elektrifizierter Verkehr	1289	1206	k.A.	k.A.
<b>insgesamt</b>	<b>21606</b>	<b>21129</b>	<b>88136</b>	<b>75140</b>

Tab. 12.2: Beförderte Güter und Personen  
Quelle: NSI 2004a, S. 350

und locken mit verbilligten Angeboten für Emigranten (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 2/2006, S. 25).

Beim Schiffsverkehr sind vor allem der Flussverkehr auf der Donau und die Seeschifffahrt auf dem Schwarzen Meer von Bedeutung. Für die Donauschifffahrt ist der Hafen von Ruse, für die Seeschifffahrt sind die Häfen von Burgas und Varna am bedeutendsten (KOLEV 2000, S. 12). Der bulgarische Schiffsverkehr ist in hohem Maße auf den Güterverkehr ausgelegt (Tab. 12.2). Ein Zuwachs der be- und entladenen Frachtgüter ist zu verzeichnen (NSI 2004a, S. 360). Durch den Main-Donau-Kanal ist die Verbindung zwischen dem Rhein bis hin zum Schwarzen Meer für die Schifffahrt ermöglicht worden. Dieser stellt somit auch für Bulgarien einen wichtigen Handelsweg dar.

Als Stärken des gesamten bulgarischen Verkehrssystems werden folgende Punkte angesehen (Ministry of Transport and Communications 2003):

- liberalisierter Transportmarkt;
- starke Angleichung an die EU „acquis communautaire“;
- wettbewerbsfähige, gut entwickelte Verkehrsinfrastruktur entlang der Eurokorridore;
- Elektrifizierung von 90 % der Eisenbahnstrecke.

Als Schwächen des bulgarischen Verkehrssystems gelten (Ministry of Transport and Communications 2003):

- vor allem in Bergregionen unzureichende Verkehrsanbindungen;
- unzureichende Instandhaltung am Anfang der Transformation;
- unzureichende Schieneninfrastruktur, die u.a. niedrige Geschwindigkeiten bedingt;
- kritische finanzielle Bedingungen, v.a. des Schienenverkehrs am Anfang der Transformation;
- mangelhafte und schlecht entwickelte Verkehrsanbindung zu Nachbarstaaten.

Das mittelfristige Ziel der bulgarischen Verkehrspolitik ist es, für die ökonomische und soziale Entwicklung des Landes einen u.a. komfortablen, rentablen, leistungsfähigen, sicheren und umweltfreundlichen Güter- und Passagierverkehr im ganzen Land zu bieten und eine gute Vernetzung mit anderen Staaten zu erreichen (Ministry of Transport and Communications 2003).

Große Verkehrsinfrastrukturprojekte sind (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 2/2005a, S. 34):

- die Donaubrücke Vidin-Calafat;
- die U-Bahn-Strecke in Sofia;

- ein neues Terminal im Seehafen Burgas;
- die Autobahn Thrakia;
- die Autobahn Sofia-Niš;
- die Modernisierung der Eisenbahnstrecke Plovdiv-Svilengrad;
- der Ausbau des Donauhafens Lom;
- die Instandsetzung des zum Flughafen Sofia führenden Boulevards Brüssel;
- der Bau eines neuen Passagierterminals am Flughafen Sofia und
- der Bau von Start- und Landebahnen am Flughafen Sofia.

### Bildungswesen

Das bulgarische Bildungswesen umfasst vom Kindergarten bis zur Hochschule alle Bildungsniveaus. Das Bildungswesen in Bulgarien ist vor allem gekennzeichnet durch die Vielfältigkeit des Bildungsangebotes und der Bildungsabschlüsse, den hohen Alphabetisierungsgrad, die großen sozialen Unterschiede, den Bildungsunterschied nach Herkunft (ländlich/städtisch) und den hohen Bildungsstand der Frauen.

2004 besuchten 202.803 Kinder die 3.301 Kindergärten Bulgariens. Der leichte Anstieg der Zahl der Kindergartenkinder um fast 1 % ist nicht auf geburtenstarke Jahrgänge, sondern auf ein neues Gesetz zurückzuführen, wonach das letzte Kindergartenjahr vor der Einschulung verpflichtend für alle Kinder zu besuchen ist (NSI 2004c, A.II.1; A.II.2 und ANPUBL05ENG).

Im Schuljahr 2004/2005 existierten in Bulgarien 2.657 allgemeinbildende Schulen, in denen insgesamt 758.029 Schüler unterrichtet wurden, davon 163.500 Schüler im ländlichen Raum. 99,2 % aller Schüler lernen an staatlichen Schulen und nur 0,8 % an privaten. Die Schülerzahl hat im Vergleich zum Schuljahr 2000/01 um 13 % abgenommen. In den ländlichen Schulen sogar um 18 %. An den 391 berufsbildenden Schulen wurden 160.444 Schüler unterrichtet (NSI 2004c, A.III.4, B.II.1 und ANPUBL05ENG).

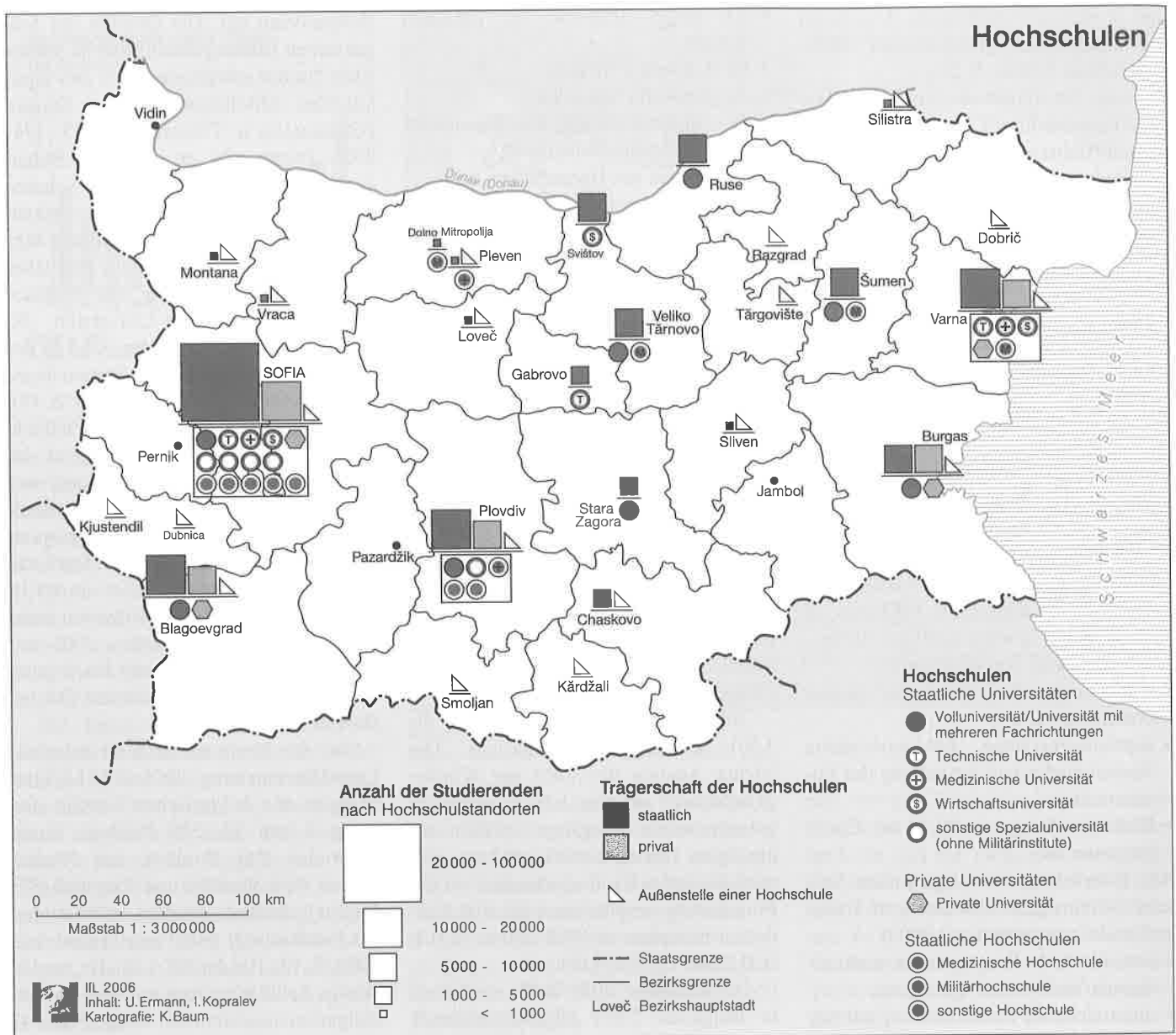
Betrug die Analphabetenrate 1900 noch 70,2 %, sank sie bis 1920 auf 42,3 %, bis 1946 auf 23,0 %, bis 1975 auf 5,2 % und lag 2001 bei nur noch 1,8 %, wobei eine etwas höhere Analphabetenrate bei Frauen als bei Männern und bei der ländlichen im Gegensatz zur städtischen Bevölkerung feststellbar ist.

Im Vergleich zu den anderen EU-Staaten weist Bulgarien ein hohes Bil-

dungsniveau auf. Die Qualität der bulgarischen Bildungsabschlüsse ist jedoch nicht immer entsprechend zu den äquivalenten Abschlüssen anderer Staaten (GEISELMANN u. THEESSEN 2005, S. 194-195). Ferner gibt es innerhalb Bulgariens zwischen verschiedenen Schulen große Qualitätsunterschiede. So bekam beispielsweise für das akademische Jahr 2003/2004 kein Bewerber aus dörflicher Herkunft die Zulassung zur Philosophischen Fakultät der Universität „St. Kliment Ohridski“ in Sofia. 49,2 % der zugelassenen Studierenden kamen dagegen direkt aus Sofia (UNDP 2004, S. 37). Auch zeigen sich Bildungsunterschiede nach der ethnischen Zugehörigkeit der Bevölkerung. So ist das Bildungsniveau der Roma und Türken deutlich niedriger als das der Bulgaren (GEISELMANN u. THEESSEN 2005, S. 228-229). Der hohe allgemeine Bildungsstand ist ein wichtiger Faktor dafür, dass Bulgarien beim Human Development Index 2003 auf Platz 55 rangiert und somit im unteren Bereich der hoch entwickelten Staaten (UNDP 2005, S. 220).

Bei der Internationalen Grundschul-Lese-Untersuchung 2001 (PIRLS/Iglu) belegten die bulgarischen Schüler den Rang 4 von 34 (550 Punkte), hinter Schweden (561 Punkte); den Niederlanden (554 Punkte) und England (553 Punkte), deutlich vor dem internationalen Durchschnitt (500 Punkte) (GROTHUS 2004, S. 10). Bei der PISA-Studie, wo 15-jährige Schüler getestet wurden, belegte Bulgarien insgesamt nur Rang 33 von 41 (OECD u. UNESCO Institute for Statistics 2003).

Das allgemeine und berufliche Schulwesen Bulgariens besteht aus einer Vielzahl verschiedener staatlicher und privater Schultypen. Grundschulen (načalno učilište), Basisschule (osnovno učilište), Progymnasien (prógimnazija), allgemeinbildende Mittelschulen (srédno óbštoobrávátelno učilište), Gymnasien (gimnázija), Profil-Gymnasien (profilírana gimnázija), Berufsgymnasien (profesionálna gimnázija), Berufsschulen (profesionálno učilište), Berufskollegs (profesionáln koléž), Sportschulen (spórtno učilište), Kunstschulen (učilište po izkústvata) und Sonderschulen für Kinder mit besonderen pädagogischen Anforderungen (speciálno učilište). Diese Einteilung basiert auf der Novellierung des Volksbildungsgesetzes von 2003 (GEISELMANN u. THEESSEN 2005). Zwischen dem Schuljahr 1999/2000 und dem Schul-



Karte 12.4: Hochschulen  
 Quelle: Ministry of Education and Science 2006

jahr 2003/2004 wurden insgesamt 315 Schulen geschlossen, darunter vor allem Grund- und Basisschulen. Dies lässt sich auch durch den Rückgang der Schülerzahlen in diesen Alterskohorten erklären (NSI 2004a, S. 409-410). Das UNDP geht davon aus, dass durch Schulschließungen bzw. Schulzusammenlegungen, also durch Konzentration der Schulen, die auf Grund des demographischen Wandels notwendig werden, die Qualität der weiterexistierenden Schulen deutlich verbessert wird (UNDP 2004, S. 40; vgl. auch CVETKOVA 2005, S. 72). Zwischen dem Schuljahr 2003/2004 und dem Schuljahr 2004/2005 wurden im ländlichen Raum 36 Schulen geschlossen, während es in allen Städten zusammen nur drei Schulschließungen gab (NSI 2004c, ANPUBL05ENG). Die sinkende Zahl der

Schüler und die schlechte Qualität vieler Schulen, die teilweise nur als eine Gesamtklasse existieren, sind die Hauptprobleme des bulgarischen Bildungswesens (CVETKOVA 2005, S. 72).

Im Bereich der beruflichen Aus- und Weiterbildung zeigt sich ein Defizit darin, dass in Bulgarien nur 17 % der Arbeiter einen technischen Beruf durch eine Aus- und Weiterbildung erlernt haben. Die meisten Arbeiter sind un- oder angelernt (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 11/2005b, S. 6).

Die erste bulgarische Hochschule wurde 1888 gegründet (KOLEV 2000, S. 12). Mit der Novellierung des Gesetzes über die Hochschulbildung 2004 können in Bulgarien die folgenden Hochschul-Abschlüsse erlangt werden: Spezialist (specialist), Baccalaureus/Bachelor (bakalávăr), Magister (magistăr) und

Doktor (dóktor) (GEISELMANN u. THEESSEN 2005, S. 71-72). 2004 erhielten 40.696 Studenten in Bulgarien den Hochschulabschluss, was einen Rückgang um 13 % im Vergleich zu 2002 bedeutet. 57,6 % der Studierenden sind weiblich. 2000 waren es noch 63,8 %, wobei zunehmend mehr Frauen höherwertige Abschlüsse erlangen. Waren 2000 nur 41,1 % der promovierenden Frauen, waren es 2004 bereits 51,1 %. Für die bevorzugten Abschlüsse Baccalaureus/ Bachelor (bakalávăr) und Magister (magistăr) (91,3 %) werden vor allem Wirtschafts- und Verwaltungswissenschaften (29,2 %), Sozial- und Verhaltenswissenschaften (15,5 %) und Ingenieurwissenschaften (12,5 %) an den Hochschulen studiert. Nur 3 % der graduierten Studenten kamen 2004 aus dem Ausland (NSI 2004c, A.V.18 und A.V. 15).

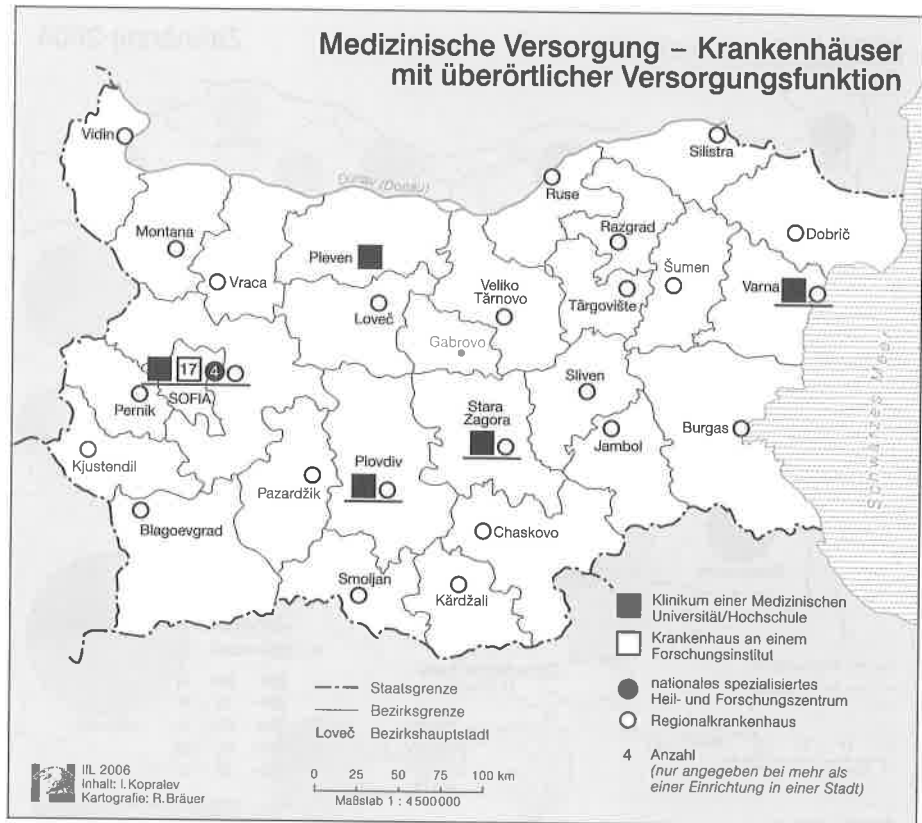
## Gesundheitswesen

Das Gesundheitswesen in Bulgarien wurde seit 1989 deutlich reformiert. Wichtige Reformgesetze sind: Gesetz der Pflichtkrankenversicherung (1998), Gesetz über Berufsorganisationen der Ärzte und Zahnärzte (1998) und das Gesetz über die Neustrukturierung der Gesundheitseinrichtungen (1999) (KOULAKSAZOV 2003, S. 42).

So wurde das Gesundheitssystem (2000) von einer kostenlosen Versorgung hin zu einer entgeltlichen, nationalen Einheitskrankenkasse mit Pflichtversicherung umstrukturiert, was zu einer schlechteren Versorgung marginalisierter Gruppen führt (Ärzte ohne Grenzen 2003 u. 2004; KATELHÖN 2003). Durch die geringere Versorgung vor allem der ethnischen Minderheiten, besonders der Roma, sank die Deckung der medizinischen Versorgung der Bevölkerung zwischen 2000 und 2001 um 10 % (KOULAKSAZOV 2003, S. 25-26). Ferner wurden die ehemaligen, zentral gesteuerten Polikliniken in Allgemeinpraxen, humanmedizinische Zentren, zahnärztliche Zentren, human- und zahnärztliche Zentren, Laboratorien, Hospize oder in Diagnose- und Beratungszentren als privatwirtschaftliche Unternehmen umstrukturiert (German Healthcare Portal for Expatriates 2004; KOULAKSAZOV 2003, S. 20 u. S. 43-44).

Bulgarienweit gibt es 45.070 Krankenhausbetten in 249 Krankenhäusern, von denen 135 allgemeine und 114 spezialisierte Krankenhäuser sind (NSI 2004a, S. 396). Neben ihrem Spezialisierungsgrad unterscheiden sich die Krankenhäuser nach ihrer regionalen Bedeutung (Karte 12.5) und ihrem Eigentumsstatus (öffentlich oder privat) (EXADAKTYLOS 2005). Zukünftig steht die Schließung bzw. Zusammenlegung vieler Krankenhäuser an, um die Finanzierung der einzelnen Krankenhäuser und somit die medizinischen Behandlungen zu verbessern (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 12/2005, S. 4).

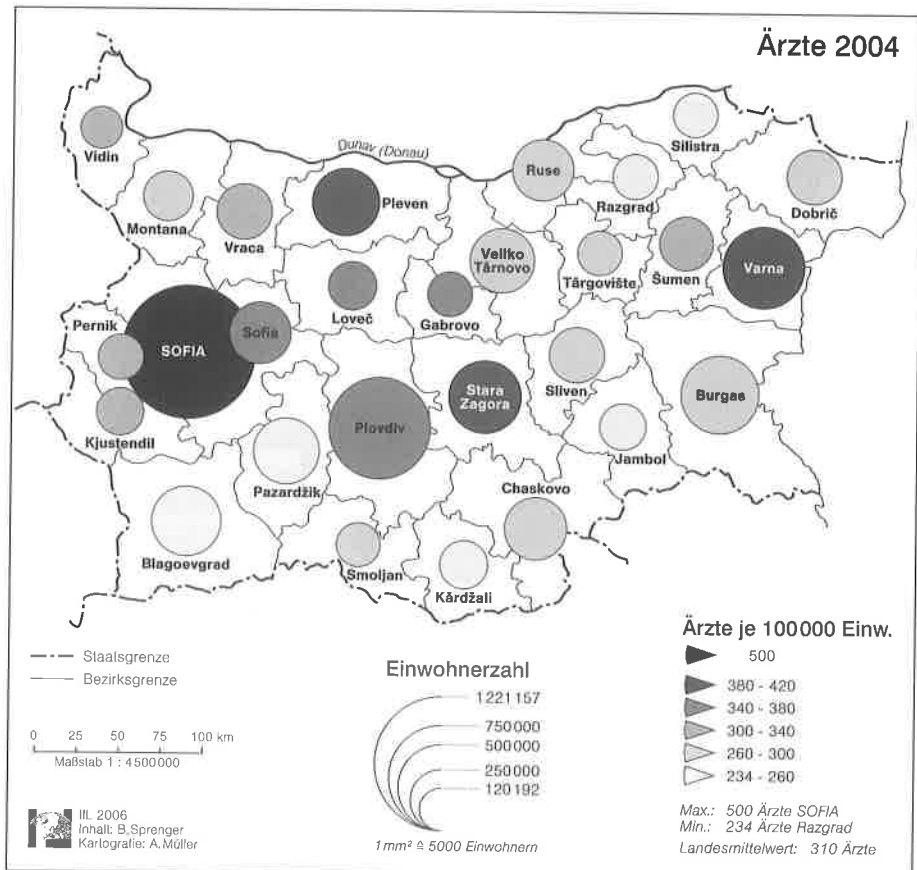
Die Verteilung der Praxen ist in einer „National Health Map“ festgelegt, um eine Versorgung aller Regionen zu sichern. Doch wurde 2001 ein Überschuss von ca. 500 Praxen in städtischen Gebieten festgestellt, während 277 Praxen in ländlichen Räumen unbesetzt blieben. Dieses Ungleichgewicht ist vor allem auf die fehlende Bereitschaft vieler Ärzte zurückzuführen, sich in ländlichen und strukturschwachen Räumen niederzu-



Karte 12.5: Medizinische Versorgung – Krankenhäuser mit überörtlicher Versorgungsfunktion  
Quelle: BAN 2002, S. 656

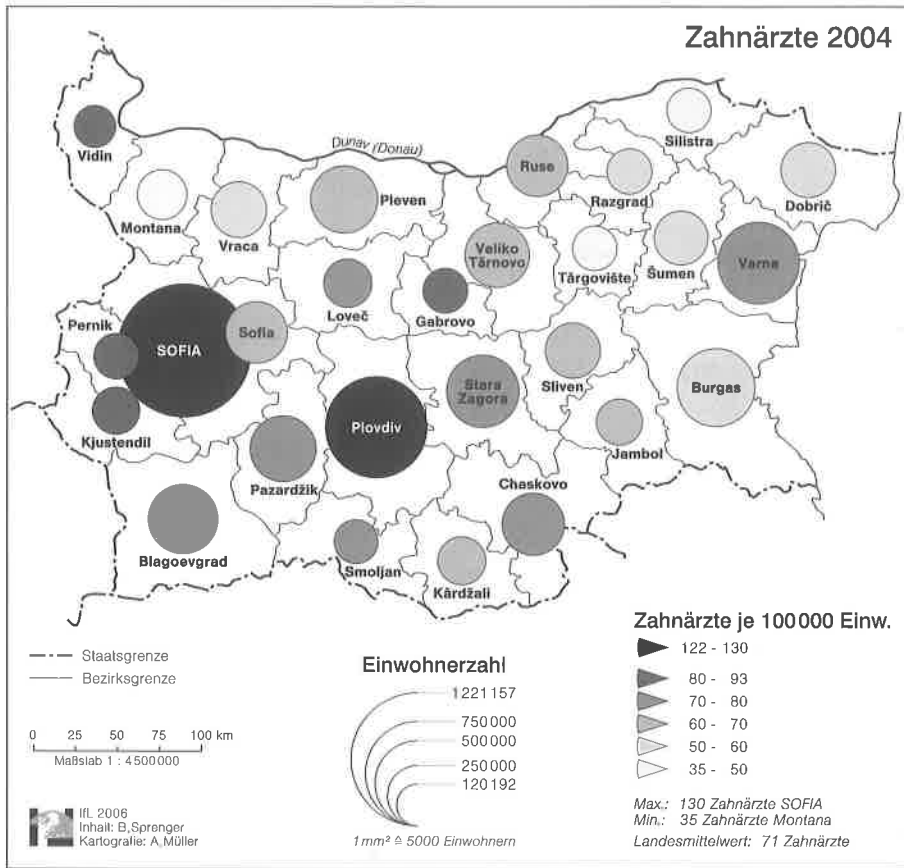
lassen. Dem konnte auch nicht durch die staatlich gelenkte „National Health Map“ entgegengewirkt werden (KOULAKSAZOV

2003, S. 82). In Bulgarien kommen auf einen Arzt durchschnittlich 277 Einwohner und auf einen Zahnarzt 1.205

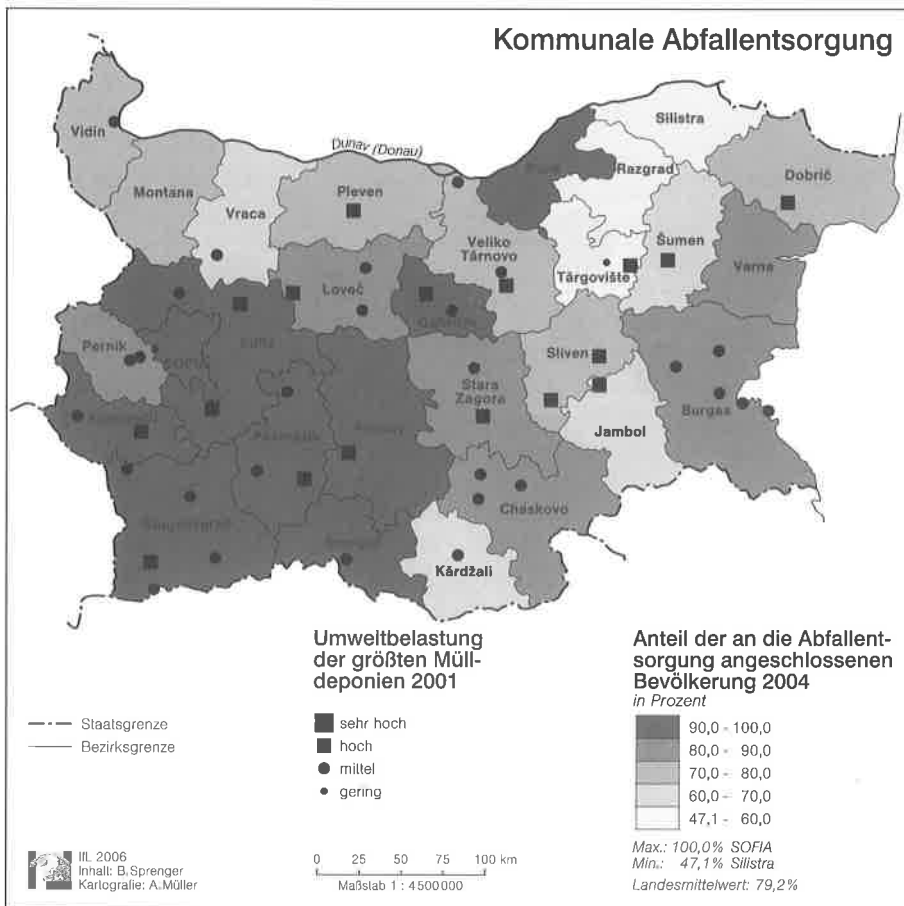


Karte 12.6: Ärzte 2004  
Quelle: NSI 2005]





Karte 12.7: Zahnärzte 2004  
Quelle: NSI 2005j



Karte 12.8: Kommunale Abfallentsorgung  
Quelle: Ministry of Environment and Water o.J. und NSI 2005g, IV-10

Einwohner (2003) (NSI 2004a, S. 538). Die genaue regionale Verteilung wird aus den Karten 12.6 und 12.7 ersichtlich. CVETKOVA (2005, S. 71) befürchtet, dass in den dünn besiedelten Regionen die dezentrale Standortstruktur der Vorwendezeit nicht weiter aufrechterhalten werden kann, da die kritische Masse an Bevölkerung dort fehle. Daher komme es zu einer Zentralisierung des Gesundheitswesens in den Regionalzentren.

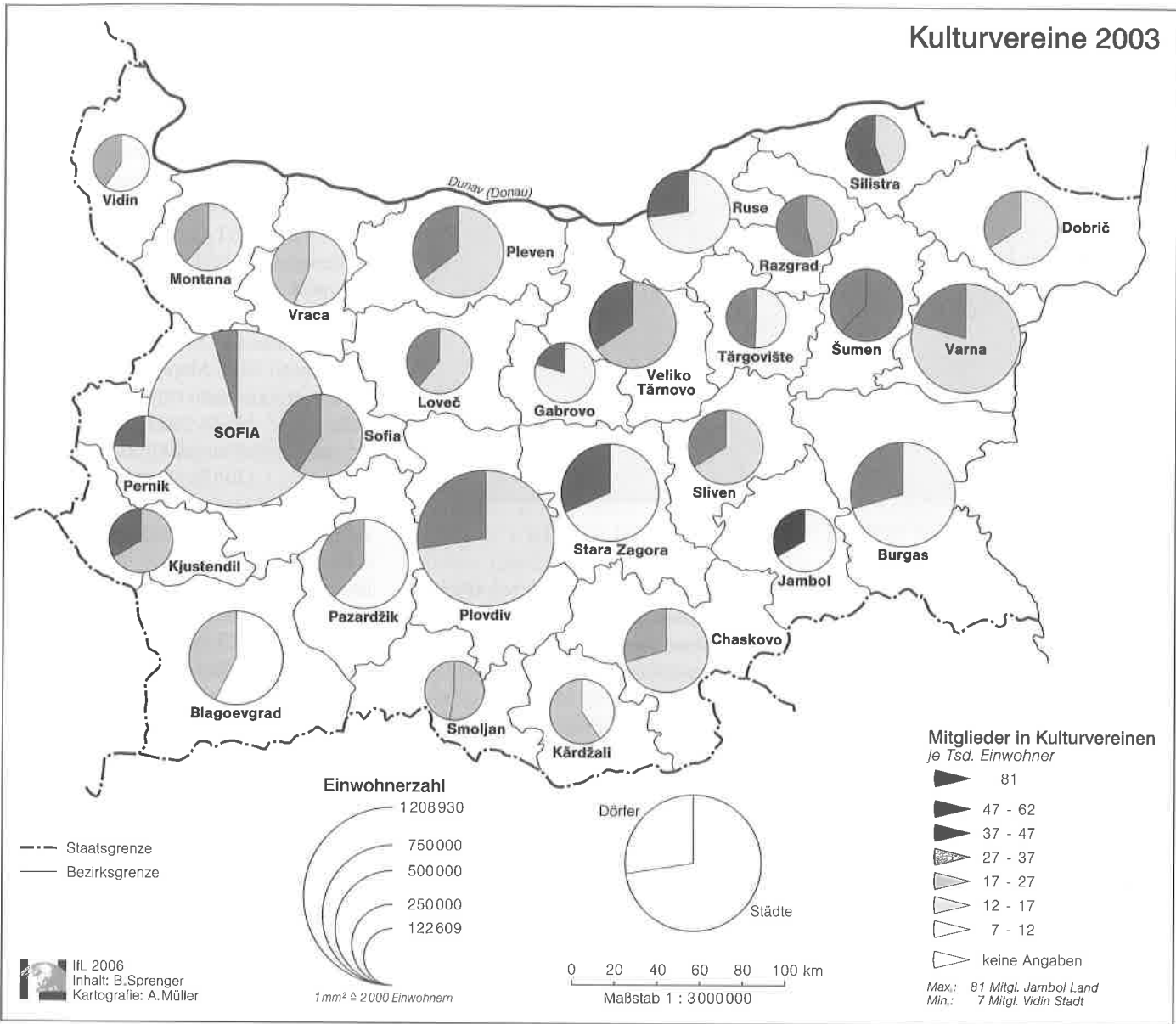
Bis 2003 hat Bulgarien 40,5 Mio. € als Unterstützung für das Gesundheitswesen aus EU-Finanzmitteln erhalten (KOULAKSAZOV 2003).

### Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung weist große regionale Unterschiede auf, v.a. zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. Dabei sind die ländlichen Gebiete zumeist deutlich schlechter gestellt als die Städte. Wesentliche räumliche Unterschiede bestehen in der Sicherung von Wasserressourcen und in der Wasserversorgung. Landesweit sind 98,8 % der Bevölkerung an eine Trinkwasserversorgung angeschlossen. In einigen Gebieten ist eine 100%ige Trinkwasserversorgung gegeben (z.B. Gorna Orjahovica, Makreš, Vraca), in anderen eine deutlich geringere (z.B. Nedelino 62,2 %, Černoocene 67,3 %, Banite 73,9 %). Auch die Form der Trinkwasserversorgung ist regional sehr unterschiedlich. Während in der Oblast Sliven weniger als 0,27 % der Haushalte durch Quellwasser versorgt werden, sind es in der Oblast Pernik 94 % (NSI 2005g, IV-5 und United Nations Economic and Social Council 2000).

277 Orte, davon 167 Städte, sind völlig oder teilweise an das Kanalisationsnetz angeschlossen. Das sind 70 % der Städte und nur 2,3 % der Dörfer (BAN 2002; Nacionalen Center za Regionalno Razvitiie 2002; Agencija za ikonomičeski analizi i prognozi 2003). Insgesamt leben ca. 2,3 Millionen Bulgaren in Wohnungen ohne Anschluss an das zentrale Abwassersystem oder an eine Sickergrube (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 02/2005b, S. 17).

Bei der Müllentsorgung sind 99 % der Bevölkerung in den Städten und nur 33 % der ländlichen Bevölkerung an die kommunale Müllentsorgung (2002) angeschlossen (Ministry of Environment and Water o.J.). Für die Schließung der städtischen Mülldeponien und den Aufbau einer Müllverbrennungsanlage demonstrierten beispielsweise 2005



Karte 12.9: Kulturvereine 2003  
Quelle: NSI 2004a, S. 459, 548

die Einwohner von Suchodol, um gegen die Geruchsbelästigung und die Zunahme zahlreicher Erkrankungen in der Umgebung der Deponie vorzugehen (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 08/2005, S. 5).

In Bulgarien wurden 2004 durchschnittlich 472 kg Müll pro Person produziert, wobei Sofia Stadt mit 294 kg den niedrigsten und Pernik mit 1.343 den höchsten Wert aufwies (u.a. auf Grund der geringeren Mülltrennung/Recycling und der Kohleabfälle von Heizungen aus Privathaushalten, die in Sofia entfallen) (NSI 2005g, IV-10). Es wird geschätzt, dass ca. 2.500 illegale Mülldeponien in Bulgarien existieren (Bulgarisches Wirtschaftsblatt 06/2005, S. 9). Für die Zukunft wird ein Anstieg des Müllvolumens prognostiziert (Ministry of Environment and Water o.J.).

### Kulturelle Einrichtungen

Für das Leben der Bulgaren spielen kulturelle Einrichtungen eine wichtige Rolle. Sie befinden sich vor allem in den urbanen Gebieten. Auf Grund knapper werdender Finanzen nimmt die Zahl der kulturellen Einrichtungen ab. Existierten 1998 landesweit noch 85 Theater und 205 Kinos, so waren es im Jahr 2000 nur noch 75 Theater und 179 Kinos. Von den 75 Theatern waren 43 Schauspielhäuser, 4 Opern- und Balletthäuser, 3 Operettenhäuser, 16 Puppentheater, 5 Schauspiel- und Puppentheater und 4 Opern- und Philharmoniehäuser. Schließungen betreffen vor allem die Opern- und Balletthäuser und die Puppentheater, die in Bulgarien eine lange Tradition haben. Bei den Theatern ist eine starke Konzentration in der Hauptstadt Sofia zu verzeichnen, wo sich 24 (32 %) der 75

Theater des Landes befinden. Mit deutlichem Abstand folgt Plovdiv mit 5 Theatern (6,6 %) (NSI 2004a, S. 434; NSI 2005g, XXII-1).

Ein Rückgang ist auch bei anderen kulturellen Einrichtungen feststellbar (Museen: 227 im Jahr 1997, 224 im Jahr 2000; Bibliotheken: 7.675 im Jahr 1997, 6.942 im Jahr 2000), während die Anzahl der Radio- und Fernsehstationen deutlich zunimmt (Radiostationen: 33 im Jahr 1997, 89 im Jahr 2003; Fernsehstationen: 30 im Jahr 1997, 98 im Jahr 2003) (NSI 2004a, S. 436-437 u. S. 440). Die Bibliotheken mit einem Bestand von mehr als 200.000 Büchern konzentrieren sich in Sofia, wo 20 % aller großen Bibliotheken zu finden sind. Die Museen konzentrieren sich vor allem in der Hauptstadt Sofia (27 Museen im Jahr 2002), gefolgt von den Oblasten Plovdiv (14),





Foto 12.2: Ethnographisches Museum in Plovdiv  
Foto: Ermann 2005

Stara Zagora (14), Veliko Tärnovo (14), Plevén (13), Sofia (13) und Sliven (12) (NSI 2005g, XXII-2 - XXII-4, XXII-6). Zu den bedeutenden Museen zählen u.a. das Archäologische Museum in Sofia, das Archäologische Museum in Varna, das Ethnographische Museum in Plovdiv, das Historische Museum in Kärđžali, das Historische Museum in Plevén sowie das Nationalhistorische Museum in Sofia. Sie vermitteln einen Eindruck über die Geschichte und Kultur Bulgariens von der Frühgeschichte bis zur Gegenwart.

Die Entstehung lokaler Kulturvereine (Čitališta) geht auf die Unabhängigkeit Bulgariens 1878 zurück. Sie sind für die Erhaltung der regionalen Identitäten, besonders für die Bevölkerung im ländlichen Raum, bedeutend (Karte 12.9). Landesweit gibt es 3.027 Kulturvereine mit insgesamt 169.863 Mitgliedern. Das UNDP empfiehlt, dass diese kulturellen Einrichtungen verstärkt auch Bildungsangebote entwickeln sollen (UNDP 2004).

### Quellen und weiterführende Literatur

Agencija za ikonomičeski analizi i prognozi [Agentur für wirtschaftliche Analysen und Prognosen] (2003): Nacionalen plan za ikonomičesko razvítie (aktualiziran variant) [Nationalplan für die wirtschaftliche Entwicklung (aktualisierte Version)]. Sofia. [www.aef.minfin.bg/bg/publications.php?I=1&c=20](http://www.aef.minfin.bg/bg/publications.php?I=1&c=20) (23.06.2006).

Ärzte ohne Grenzen (2003): Ärzte ohne Grenzen eröffnet Gesundheitszentrum für Roma. <http://www.aerzte-ohne-grenzen.at/site/global/print.html?id=4680> (30.8.2005).

ohne-grenzen.at/site/global/print.html?id=4680 (30.8.2005).

Ärzte ohne Grenzen (2004): Neues Gesundheitssystem für viele meist unleistbar. <http://www.aerzte-ohne-grenzen.at/site/global/report.html?id=6098> (30.8.2005).

BAN (Bälgarska Akademija na Naukite – Geografski institut) [Bulgarische Akademie der Wissenschaften – Institut für Geographie] (Hrsg.) (2002): Geografia na Bälgarija: Fizičeska i socialno-ikonomičeska geografia (Geographie Bulgariens: Physische Geographie und Sozial- und Wirtschaftsgeographie). Sofia.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (2/2005a): Die großen Infrastrukturprojekte auf einen Blick, S. 34.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (2/2005b): Jedes dritte Gebäude ohne zentrales Abwassersystem, S. 17.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (6/2005): 24 Mrd. Lewa werden in Umweltprojekte investiert, S. 9.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (8/2005): Sofia vor Lösung der Mülldeponie-Probleme, S. 5.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (11/2005b): SOS: Bulgariens Bildungswesen in Not, S. 6.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (12/2005): Reformen im Gesundheitswesen, S. 4.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (2/2006): Bulgaria Air wird privatisiert, S. 25.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (3/2006a): Beschleunigung des Brückenprojekts Vidin-Kalafat, S. 5.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (3/2006b): Projekt Autobahn Trakia wieder auf der Tagesordnung, S. 4.

Bulgarisches Wirtschaftsblatt (Hrsg.) (4/2006): Beschleunigter Ausbau des Verkehrskorridors VIII, S. 5.

European Commission. Directorate-General Energy and Transport (2005): PAN-EUROSTAR. Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report. Project N° TREN/B2/26/2004. Final report. Developments and Activities between 1994 and 2003 /Forecast until 2010. Maps. [http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005\\_11\\_24/2005\\_report\\_paneurostar\\_maps\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/doc/2005_11_24/2005_report_paneurostar_maps_en.pdf) (01.08.2006)

CVETKOVA, I. (2005): Dienstleistungen im ländlichen Raum am Beispiel der Region Pernik. In: Europa Regional 13, H. 2, S. 67-75.

EXADAKTYLOS, N. M. (2005): Organisation and financing of the health care systems of Bulgaria and Greece – what are the parallels. In: BMC Health Services Research 41/5. <http://www.biomedcentral.com/1472-6963/5/41> (3.4.2006).

FUENTE LAYOS, L.A. DE LA (2006a): Güterbeförderung der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2004. In: EUROSTAT (Hrsg.): Statistik kurz gefasst. Verkehr. 1/2006. [http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NZ-06-001/DE/KS-NZ-06-001-DE.PDF](http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY_OFFPUB/KS-NZ-06-001/DE/KS-NZ-06-001-DE.PDF) (24.2.2006).

FUENTE LAYOS, L.A. DE LA (2006b): Luftverkehr in Europa im Jahr 2004. In: EUROSTAT (Hrsg.): Statistik kurz gefasst. Verkehr. 2/2006. [http://www.cds-destatis.de/de/downloads/sif/nz\\_06\\_02.pdf](http://www.cds-destatis.de/de/downloads/sif/nz_06_02.pdf) (24.2.2006).

GEISELMANN, C. u. J. THEESSEN (2005): Erwachsenenbildung und Bildungspolitik in Bulgarien. Internationale Perspektiven der Erwachsenenbildung 48. Bonn.

GENOV, N. (2000b): Regionale Restrukturierung im Kontext der Transformation. Republik Bulgarien. In: RAUM 39, S. 16-17.

German Healthcare Portal for Expatriates (2004): Schriftenreihe zur Auslandskrankenversicherung für Expatriates: Ländermerkblatt Bulgarien, S. 7. [http://www.germanhealthcare.org/merkblaetter/Auslandskrankenversicherung\\_Bulgarien.pdf](http://www.germanhealthcare.org/merkblaetter/Auslandskrankenversicherung_Bulgarien.pdf) (23.11.2005).

GROTHUS, H. (2004): Zusammenfassung von Daten der IGLU-Untersuchung Internationale Grundschul-Lese-Un-

- tersuchung (IGLU) und Erweiterungsstudie (IGLU-E). [http://www.kindermitzukunft.org/IGLU\\_Zusammenfassung.pdf](http://www.kindermitzukunft.org/IGLU_Zusammenfassung.pdf) (27.4.2006).
- GUMPEL, W. (1999): Die Neugestaltung der Verkehrssysteme in Südosteuropa nach der politischen Wende. In: Südosteuropa Mitteilungen 39, H. 3, S. 247-256.
- KATELHÖN, S. (2003): Gesundheitsreform in Bulgarien: Demokratie hält Einzug. In: Deutsches Ärzteblatt 100, H. 14 vom 4.4.2003, Seite A-901/B-761/C-712.
- KOLEV, B. (2000): Der Reichtum des Landes – Natur, Kultur und Infrastruktur. Republik Bulgarien. In: RAUM 39, S. 10-12.
- KOULAKSAZOV, S. et al. (Hrsg.) (2003): Health Care systems in transition: Bulgaria. Kopenhagen. In: European Observatory on Health Care Systems 5, H. 2. <http://www.euro.who.int/document/e81760.pdf> (27.4.2006).
- MCCARTHY, B. (2000): Die sozialen Folgen der Schließung von Bergbau- und Stahlindustrien. Republik Bulgarien. In: RAUM 39, S. 18-19.
- Ministerstvo na Transporta i Saobšteniata [Ministerium für Transport und Kommunikation] (2000): Nacionalna transporta strategija – Bǎlgarija. [Nationale Transportstrategie – Bulgarien] Sofia.
- Ministry of Environment and Water (o.J.): National Waste Management Programme 2003-2007. [http://www.moew.government.bg/recent\\_doc/waste/NWMP\\_2003-2007EN\\_fin.doc](http://www.moew.government.bg/recent_doc/waste/NWMP_2003-2007EN_fin.doc) (5.4.2006).
- Ministry of Transport and Communications (2003): National ISPA Strategy Transport. [http://www.mtc.government.bg/upload/docs/ISPATransportStrategy\\_August2003.doc](http://www.mtc.government.bg/upload/docs/ISPATransportStrategy_August2003.doc) (27.4.2006).
- Nacionalen Center za Regionalno Razvítie [Nationalzentrum für Regionalentwicklung] (2002): Strategija za regionalno razvítie [Strategie für die Regionalentwicklung]. Sofia.
- OECD u. UNESCO Institute for Statistics (2003): Literacy skills for the World of Tomorrow: Further Results from PISA 2000. Paris. <http://www1.oecd.org/publications/e-book/9603071E.PDF> (27.4.2006).
- ORTHGISS, A. (1998): Die Verkehrswirtschaft in Bulgarien. Transformationsökonomie 12. München.
- STOJANOV, P. (1996): Die Rolle der Donau im Rahmen der Regionalpolitik Bulgariens. In: GUMPEL, W (Hrsg.): Der Donauverkehr: Möglichkeiten einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Südosteuropa aktuell 21, S. 130-146.
- Union of the importers of automobiles in Bulgaria (SVAB) (Hrsg.) (2005): Statistical information of new car sales in Bulgaria 1992-2005. <http://www.svab.bg/frame/sales/sales-2005.htm> (24.2.2006).
- United Nations Development Programme (UNDP) (Hrsg.) (2004): Bulgaria: National Human Development Report 2003. Rural regions: Overcoming Development Disparities. Sofia. [http://www.undp.bg/user\\_files/en/documents/publications/nhdr/nhdr\\_2003/nhdr\\_2003en.PDF](http://www.undp.bg/user_files/en/documents/publications/nhdr/nhdr_2003/nhdr_2003en.PDF) (27.4.2006).
- United Nations Development Programme (UNDP) (Hrsg.) (2005): Human Development Report 2005. International cooperation at a crossroads. Aid, trade and security in an unequal world. New York. [http://hdr.undp.org/reports/global/2005/pdf/HDR05\\_complete.pdf](http://hdr.undp.org/reports/global/2005/pdf/HDR05_complete.pdf) (27.4.2006).
- United Nations Economic and Social Council (2000): Environmental performance review of Bulgaria. <http://www.unecce.org/env/epr/studies/bulgaria/contents.html> (9.5.2006).