

Donaublockade in Serbien

von Kpt. FOI Otto Steindl, Leiter der Schiffahrtspolizei Linz

die unendliche Geschichte

Die internationale Donauschiffahrt ist seit den NATO-Anschlüssen auf die Donaubrücken in Novi Sad, seit 2. April 1999, unterbrochen. Fahren kann und darf zur Zeit nur jener, der sich die »Maut« leisten kann. Maut ist aber kein schönes Wort, in der heutigen Zeit würde man sagen, es erzeugt eine »schiefe Optik«, also nennt man sie seit Frühjahr 2001 »Brückendurchfahrtsgebühr«. Das klingt doch wesentlich schöner. Sie beträgt per dato DM 3,00 pro Tonne. Das sind bei einem 2000-Tonnen-Frachter immerhin stolze 6.000 Mark. Einige können es sich leisten, diesen Betrag zu zahlen. Überwiegend sind es Reedereien aus dem EU-Raum. (Es geht dabei um die Öffnung einer Pontonbrücke, die aus mehreren Schubleichtern besteht. Das heißt, die Leichter wurden zusammengekoppelt, quer zum Strom geschoben und bilden so einen Übergang.) Aber auch hier nur ein Bruchteil, denn die meisten Schiffahrtstreibenden sind Partikulier, freie Herren der Wasserstraßen. Das heißt, sie sind zugleich Eigner des Schiffes und Transporteur. Nach Öffnung des Rhein-Main-Donaukanals am 25. September 1992 rechnete jeder, auf der zusammenhängenden 3500 km lan-

gen Wasserstraße zwischen der Nordsee in Rotterdam und dem Schwarzen Meer problemlos unterwegs sein zu können. Dem ist aber jetzt nicht so. Die Donaukommission in Budapest gab jetzt bekannt, dass mit einer freien Durchfahrt im Bereich der serbischen Donau bei Novi Sad nicht vor Ende dieses Jahres zu rechnen ist. Na, das sind Aussichten. Der Präsident der Donaukommission Hellmuth Strasser sagte Mitte April in Budapest, er hoffe zwar, dass die Donau zum Jahresende 2001 wieder befahrbar sein werde, warnte aber gleichzeitig vor allzu großen Erwartungen. Er bezieht sich dabei auf die Aussagen der beteiligten Ingenieure. Das beteiligte dänisch-ungarische Konsortium will in den kommenden Wochen die Arbeit aufnehmen. Es bedarf die Reste von drei im Strom liegenden Brücken zu beseitigen. Die frühere jugoslawische Regierung unter Slobodan Milosevic verzögerte den Beginn der Räumungsarbeiten. Die jetzige Regierung habe aber bereits grünes Licht gegeben. Die aus elf Staaten bestehende Donaukommission hat den Auftrag der ein Volumen von 26 Millionen Euro umfaßt, an das Konsortium vergeben. Insgesamt habe die Wirtschaft



Serbischer Schubverband in Linz mit Reiseziel Regensburg

in den Donauanliegerstaaten unterhalb Serbiens, also in Rumänien, der Ukraine und Bulgarien mehr als eine halbe Milliarde Euro eingebüßt. Was dies für die ohnehin schon sehr sensible Region bedeutet, braucht nicht extra erwähnt werden. Tausende Arbeitsplätze in der Schiffahrt gingen verloren. Der Transport von Rohstoffen aus diesen Ländern bzw. derer die mit Seeschiffen vom Schwarzen Meer in den

Donauhäfen auf das Binnenschiff umgeschlagen wurden, kamen total zum Erliegen. Umso erstaunlicher aber die Tatsache, dass serbische Schiffsverbände wieder pausenlos im Bereich der Oberen Donau, das heißt, von Belgrad bis Regensburg, unterwegs sind. Bleibt abzuwarten, ob tatsächlich mit Beginn des Jahres 2002 wieder von einer Internationalen Wasserstraße berichtet werden kann.

Geöffnete mautpflichtige Ersatzpontonbrücke



Zerbombte Titobrücke in Novi Sad

