

## Die russisch-ukrainischen Spannungen im Asowschen Meer

Von Krzysztof Niecypor (Zentrum für Osteuropastudien – OSW, Warschau)

### Zusammenfassung

Der Bau und die im Mai 2018 erfolgte Eröffnung der Krim-Brücke, die Russland mit dem Territorium der von Russland annektierten Krim verbindet, haben zu einer Verschlechterung der russisch-ukrainischen Beziehungen im Asowschen Meer beigetragen. Seit April 2018 hat Russland immer wieder die Durchfahrt von Handelsschiffen durch die Straße von Kertsch blockiert und damit den Betrieb der ukrainischen Häfen im Asowschen Meer stark beeinträchtigt. Das hat Auswirkungen auf die ukrainische Wirtschaft: Der Export von Waren, die einen signifikanten Teil zum Staatsbudget beitragen, wird zunehmend schwieriger. Laut Schätzungen des Infrastrukturministeriums belaufen sich die Verluste durch die Einschränkungen der Schifffahrt auf 20–40 Millionen US-Dollar im Jahr.

Die Aktivitäten Russlands im Asowschen Meer und in der Straße von Kertsch scheinen Moskaus Ambitionen, das Gewässer vollständig zu kontrollieren, zu bestätigen. Die verstärkte Konzentration russischer Streitkräfte in der Nähe der Krim-Brücke zeigt, dass diese von strategischer Bedeutung für die Russische Föderation ist. Der Zugang zum Asowschen Meer und die Kontrolle der Straße von Kertsch ermöglichen es Russland, die Ukraine wirtschaftlich zu erpressen. Die von Russland eingeleitete Maßnahmen sind dauerhaft angelegt und zielen darauf ab, die schwierige wirtschaftliche Situation in der Ukraine zu verschärfen. Auf diese Art versucht die russische Führung, die öffentliche Meinung im von der Ukraine kontrollierten südlichen Teil des Donbass' zu beeinflussen und die Bewohner davon zu überzeugen, dass jede weitere Konfrontation mit Russland sinnlos wäre.

### Kontrollen durch den Grenzschutz des FSB

Die zunehmenden Spannungen zwischen Russland und der Ukraine im Asowschen Meer und in der Straße von Kertsch sind eine weitere Stufe im russisch-ukrainischen Konflikt, der mit der Annexion der Krim durch Russland seinen Anfang nahm. Ende März 2018 stoppten ukrainische Grenztruppen den unter russischer Flagge segelnden Fischkutter »Nord«. Die Besatzungsmitglieder wurden wegen illegalen Grenzübertritts verhaftet. Russland warf daraufhin der Ukraine »staatlich geförderte Piraterie« vor<sup>1</sup>. Die Ukraine habe kein Recht, das Schiff zu stoppen, da es eine Vereinbarung zwischen beiden Staaten über die gemeinsame Nutzung der Straße von Kertsch und des Asowschen Meers gebe. Diese war 2003 unterzeichnet und im April 2004 von den Parlamenten in beiden Ländern ratifiziert worden. Das Abkommen legt fest, dass beide Seiten das Bassin als Binnengewässer sehen und sich ukrainische und russische Handels- und Kriegsschiffe darin frei bewegen dürfen. Die Vereinbarung enthielt die Absichtserklärung, dass eine Grenze im Asowschen Meer und in der Straße von Kertsch gezogen werden soll. Allerdings haben entsprechende Verhandlungen, die seit 2003 laufen, zu keinem Ergebnis geführt, da Russland den Prozess blockiert.

Russland drohte als Reaktion auf die Festnahme des russischen Fischkutters damit, für ukrainische Schiffe die Durchfahrt durch die Straße von Kertsch zu blockieren, was den Betrieb der ukrainischen Handelshäfen in Berdjansk, Mariupol und Henitschesk spürbar stören würde. Diese Drohung wurde Ende April 2018 wahrgemacht: Wassergrenzschutzeinheiten des russischen Inlandsge-

heimdienstes FSB stoppten und inspizierten Handelsschiffe, die aus ukrainischen Häfen kamen oder diese anlaufen wollten. Einige Schiffe wurden mehr als 24 Stunden festgehalten, manche wiederholt kontrolliert. Die russischen Behörden erklärten, dies seien Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz vor terroristischen Gefahren. Mitte Mai 2018 erhöhte Russland den Druck und kündigte Militärübungen an. Die Übungen fanden im Asowschen Meer auf einer Fläche von 2000m<sup>2</sup> statt, einschließlich ukrainischer Hoheitsgewässer in der Nähe von Berdjansk, die komplett gesperrt wurden. Obwohl die Militärübungen inzwischen offiziell eingestellt wurden, dauern die Inspektionen durch die russischen Sicherheitsdienste an.

In den vergangenen Monaten wurden zusammengekommen etwa 150 Schiffe<sup>2</sup> ukrainischer und internationaler Reedereien festgehalten, die ukrainische Seehäfen anlaufen wollten. Die durch die russischen Kontrollen verursachten Verluste werden, abhängig von der Größe der Schiffe und der Dauer der Inspektionen, auf 5.000–15.000 US-Dollar pro Tag veranschlagt. Einige Reedereien zogen daraus bereits Konsequenzen und steuern inzwischen keine Häfen mehr im Asowschen Meer an, sondern weichen auf Schwarzmeerbahnen aus. Die Maßnahmen des FSB verursachen auch unmittelbar finanzielle Verluste für ukrainische Häfen, die ihren Betrieb notgedrungen unterbrechen müssen. Durch den einbrechenden Handelsverkehr musste der Hafen von Mariupol Anfang Juni seinen Betrieb für einige Tage komplett einstellen. Als Reaktion auf die russischen Aktionen ordnete die Ukraine Militärübungen an der Küste des Asowschen Meeres von Juni bis September 2018 an. Auf diese Weise wollte die ukrai-

sche Seite den Grenzschutz des FSB von den ukrainischen Seehäfen fernhalten und an weiteren Kontrollen hindern.

### Eine Brücke von besonderer Bedeutung

Die Brücke über die Straße von Kertsch stellt ein weiteres Problem für den Betrieb der ukrainischen Häfen im Asowschen Meer dar. Der Bau der Brücke und ihre Inbetriebnahme im Mai 2018 haben den Verkehr von Handelsschiffen merklich gestört. Schon das Aufstellen der Brückenbögen im August und September 2017 hatte den Schiffsverkehr durch die Meerenge komplett lahmgelegt, was der Ukraine nach eigenen Angaben Verluste von rund 190 Millionen US-Dollar einbrachte.<sup>3</sup>

Außerdem limitiert der Brückenbau – entgegen Russlands früherer Erklärungen – die Größe der Schiffe, die durch die Meerenge fahren können. Aktuell können Schiffe, die höher als 33 Meter oder länger als 160 Meter sind, die Meerenge nicht passieren. So ist die Route für hochseetaugliche Schiffe des Typs Panamax nicht mehr befahrbar, was finanzielle Verluste für den ukrainischen Industriesektor mit sich brachte. Nach Angaben der Hafenverwaltung Mariupol waren noch 2016 ein knappes Viertel (23 Prozent) der Schiffe, die den Hafen anliefen, vom Typ Panamax und generierten 43 Prozent des gesamten Güteraufkommens.

Die Notwendigkeit, mehrere kleinere Schiffe anstatt eines großen zu mieten, hat die Transportkosten erhöht und damit die Attraktivität der ukrainischen Häfen und ihrer Exporte verringert (durch höhere Versicherungskosten für Schiffe und Fracht aufgrund des höheren Risikos in einer instabilen Region, in der militärische Manöver drohen). Es sei darauf hingewiesen, dass diese Einschränkungen den Betrieb der russischen Häfen im östlichen Teil des Asowschen Meeres nicht betreffen. Dort beträgt die durchschnittliche Wassertiefe fünf Meter, was eine natürliche Beschränkung für die dort fahrenden Schiffe bedeutet. Die Wassertiefe in den Häfen von Berdjansk und Mariupol beträgt hingegen mehr als acht Meter, was die Löschung von Schiffen mit einer deutlich größeren Tonnage ermöglicht. Die Hafenverwaltung Mariupol schätzt, dass durch die mit dem Bau der Brücke verbundenen Einschränkungen allein der Handel mit Gütern der Metallindustrie um 1,5 Millionen Tonnen jährlich schrumpft, was einem Verlust von rund 9,5 Millionen US-Dollar entspricht. Die Hüttenwerke der Metallinvest Gruppe des Oligarchen Rinat Achmetow mussten ihre Waren mit der Eisenbahn in die Schwarzmeerhäfen Mykolajiw und Odessa transportieren, um ihre internationalen Aufträge erfüllen zu können. Der Umsatz des Hafens Berdjansk ging 2017 um 37 Prozent zurück, was zu Verlusten in vielen lokalen Betrieben führte, die von Schiffstransporten abhängig sind. Das ukrainische Infrastrukturministerium schätzt, dass sich die finanziellen Verluste infolge der Einschränkungen des Schiffsver-

kehrs in der Straße von Kertsch auf etwa 20 Millionen US-Dollar jährlich belaufen, während die indirekten Verluste (zum Beispiel durch den Verlust von Arbeitsplätzen in den Häfen) auf 40 Millionen US-Dollar pro Jahr beziffert werden. Trotz der Tatsache, dass wegen des Konflikts in der Ostukraine der Warentransport in ukrainischen Häfen im Asowschen Meer um 50 Prozent eingebrochen ist (von 17.663 Millionen Tonnen 2013 auf 8.912 Millionen Tonnen 2017), leisten die Einnahmen aus diesem Wirtschaftszweig nach wie vor einen wichtigen Beitrag zum ukrainischen Staatshaushalt.<sup>4</sup>

Neben dem Verlust der Kontrolle über die Straße von Kertsch wurde die Ukraine auch der Möglichkeit beraubt, Transitgebühren für die Durchfahrt von Handels- und Kriegsschiffen zu erheben. Die dadurch entstandenen Einbußen werden auf mehrere Millionen US-Dollar jährlich geschätzt. Im Mai 2017 reichte Kiew am Ständigen Schiedshof in Den Haag Klage gegen Russland ein, weil es das Recht des ukrainischen Staats verletze, die Ressourcen im Asowschen Meer, in der Straße von Kertsch und im Schwarzen Meer zu nutzen. Gegenstand des Verfahrens ist der Entzug der Möglichkeit zur Nutzung der Küsteninfrastruktur und Meeresressourcen sowie die unerlaubte Nutzung dieser durch Russland.

Die Klage verweist auf die illegale Tätigkeit russischer Unternehmen in Gebieten, die zu ukrainischem Territorium gehören; einschließlich des Baus einer Brücke in der Straße von Kertsch (siehe auch K. Nieczytor: For justice and compensation. Ukraine takes Russia to the international courts, OSW Commentary, 11.06.2018, <<https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2018-06-11/justice-and-compensation-ukraine-takes-russia-to-international>>).

### Außerordentliche Sicherheitsmaßnahmen

Die Brücke, Verbindung der Krim-Halbinsel mit dem russischen Festland, wurde mit speziellen Sicherheitsmaßnahmen bedacht, die ihre strategische Bedeutung bekräftigen. Eine Sondereinheit, bestehend aus Vertretern verschiedener Ministerien, soll die Sicherheit im Straßen- und Schienenverkehr gewährleisten und das Stromnetz und die Gaspipeline durch die Straße von Kertsch sichern. Die Task Force versucht ein umfassendes Sicherheitssystem zu entwickeln, inklusive Maßnahmen gegen terroristische Angriffe von Land, See und Luft. Zum Beispiel soll in Zukunft ein neues System namens »Pinguin« die Brücke schützen, dessen Unterwasserdrohnen Taucher und Sprengstoffe erkennen und das akustische Impulse im Wasser aussendet, die verhindern, dass sich Personen der Brücke nähern. Russland führt die terroristische Bedrohung durch ukrainische Saboteure als Grund an für die umfangreiche und kostspielige Investition in den Schutz der Infrastruktur in der Straße von Kertsch. Mit dem unmittelbaren Schutz der

Brücke wird eine Marine-Brigade der russischen Nationalgarde betraut, die in der Nähe stationiert wird. Diese Einheit wird mit vier Gratschonok-Patrouillenbooten des Typs 21980 für Anti-Sabotage- und Anti-Terror-Aktivitäten ausgerüstet. Zur Einheit werden speziell ausgebildete Taucher gehören, die in der Lage sind, Einrichtungen von strategischer Bedeutung zu sichern. Außerdem erhält die Einheit besondere Befugnisse, um den Schiffsverkehr im Bereich der Brücke zu sichern. Zu diesem Zweck verabschiedete die russische Duma Mitte Mai in erster Lesung ein Gesetz, das die Nationalgarde ermächtigt, Schiffe anzuhalten, sie in russische Häfen zu schleppen und Besatzungsmitglieder festzunehmen. Bis vor Kurzem war die Nationalgarde nur dazu berechtigt, Schiffe zu durchsuchen, jedoch nicht, Crewmitglieder festzunehmen.

### Druck als Mittel der Einflussnahme

Mit diesen Aktivitäten will die russische Seite vor allem die wirtschaftlichen Interessen der Ukraine treffen. Ende Mai 2018 schlossen sich drei bewaffnete Kanonenboote<sup>5</sup> den Einheiten des Grenzschutzes des FSB an, die als Teil der Schwarzmeer-Küstenwache<sup>6</sup> in der Region stationiert sind. Im Gegensatz zu den Meinungen einiger ukrainischer Journalisten und Politiker sollte dies jedoch nicht als Vorbote einer russischen militärischen Aggression betrachtet werden.<sup>7</sup> Diese Einheiten sind für den Einsatz in Binnengewässern vorgesehen und werden höchstwahrscheinlich den Teil des FSB-Grenzschutzes unterstützen, der für Interventionen und Verfolgungen zuständig ist. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass Russland zeigen möchte, dass es dazu bereit ist, entschlossene Maßnahmen zu ergreifen, falls der Konflikt in der Region eskaliert. Angesichts der schwachen ukrainischen Seestreitkräfte<sup>8</sup> und des operativen Potenzials der russischen

Schwarzmeerflotte reicht der Vorsprung des russischen Militärs aus, um die vollständige militärische Dominanz Russlands im Asowschen Meer zu gewährleisten.

### Fazit

Die beispiellosen Sicherheitsmaßnahmen, die Russland zum Schutz der Brücke von Kertsch implementiert hat, und die Erhöhung von Russlands militärischem Potenzial im Asowschen Meer zeigen Moskaus Entschlossenheit, die gesamte Kontrolle über dieses Bassin zu übernehmen und daraus einen abgeriegelten Bereich zu machen. Alle Vorfälle von russischer Seite, die zur Eskalation der Spannungen beitragen, sind interpretierbar als Methode, um den Druck auf die Ukraine in den Verhandlungen über die Strom- und Wasserversorgung zu erhöhen. Aufgrund einer von den ukrainischen Behörden verhängten Blockade mangelt es auf der Krim bereits seit einiger Zeit an Wasser und Strom. Russlands Maßnahmen im Asowschen Meer sind dauerhaft angelegt und sollten als potenzielles Druckmittel gegen die Ukraine angesehen werden. Die Handelsbeschränkungen, die durch den Bau der Brücke von Kertsch und die anhaltenden Kontrollen durch den Grenzschutz verursacht wurden, sollen die wirtschaftlichen Probleme der Ukraine verschärfen und damit die Stimmung in der Bevölkerung beeinflussen. Indem Russland den Betrieb der ukrainischen Handelshäfen stört und damit die finanzielle Lage vieler Menschen in der Südostukraine verschlechtert, will Russland Ängste in der ukrainischen Bevölkerung schüren und sie davon überzeugen, dass die Kiewer Regierung inkompetent und ineffektiv ist und jegliche Konfrontation mit der Russischen Föderation aussichtslos wäre.

*Übersetzung aus dem Englischen: Dr. Eduard Klein*

Dieser Artikel erschien erstmalig am 08.08.2018 auf der Website des Zentrums für Osteuropastudien Warschau (OSW). Die Redaktion der Ukraine-Analysen dankt für die Erlaubnis zum Nachdruck.

### Über den Autor:

Krzysztof Nieczyppor ist Junior Fellow in der Abteilung für die Ukraine, Belarus und Moldau am Zentrum für Osteuropastudien (OSW) in Warschau. Er hat Internationale Beziehungen an der Marie-Curie-Skłodowska-Universität in Lublin und der Universität Warschau studiert und beschäftigt sich mit der politischen und sozialen Situation in der Ukraine.

*Endnoten zum Artikel finden Sie auf S. 18/19.*

