

Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalls in der Straße von Kertsch

Autor: Otto Luchterhandt¹

Stand: 17. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis:

I. Einleitung

II. Zum Sachverhalt

III. Völkerrechtswidrigkeit der russischen Aktionen im Kertsch-Konflikt

IV. Schlussbemerkung

I. Einleitung

Die folgenden Ausführungen stellen eine völkerrechtliche Analyse und Bewertung des gewaltsamen Zwischenfalls dar, der sich am 25. November 2018 in der Meerenge von Kertsch, unweit der Ostküste der Krim, ereignet, der die Weltöffentlichkeit aufgeschreckt und lebhaft politische und diplomatische Aktivitäten ausgelöst hat. Aus naheliegenden Gründen können in dem hier vorgegebenen Rahmen nicht alle, sondern nur die wichtigsten von dem Fall aufgeworfenen Rechtsfragen behandelt werden.

Wie immer bei völkerrechtlich relevanten Konflikten kommt es zunächst auf die Klärung des Geschehens, also auf die Feststellung des aus juristischem Blickwinkel zu bewertenden Sachverhalts an. Was ist an jenem Sonntag und in den folgenden Stunden geschehen? Erste Medienberichte erwecken den Eindruck, der Sachverhalt sei zwischen der ukrainischen und der russischen Seite stark

Zitierweise: Luchterhandt O., Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalls in der Straße von Kertsch, O/L-3-2018,
https://www.ostinstitut.de/documents/Luchterhandt_Der_Konflikt_zwischen_Russland_und_der_Ukraine_eine_vlkerrechtliche_Bewertung_des_Vorfalls_in_der_Strae_von_Kertsch_OL_3_2018.pdf.

¹ Prof. Dr. Otto Luchterhandt, Universität Hamburg sowie Ostinstitut Wismar.

Luchterhandt - Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalls in der Straße von Kertsch, Ost/Letter-3-2018 (Dezember 2018)

umstritten und ein klares Bild nicht zu gewinnen². Bei näherer Betrachtung zeigt sich indes, dass nicht eigentlich die Umstände des „Zwischenfalls“ umstritten sind. Kontrovers sind vielmehr die juristischen Standpunkte der ukrainischen und der russischen Seite zur Rechtslage der Meerenge von Kertsch und des Asowschen Meeres. Diese sind es, die eine unterschiedliche Bewertung des tatsächlichen Geschehens nach sich ziehen. Umso wichtiger ist die juristische, völkerrechtliche Seite des Konflikts.

Das zeigt die folgende Analyse. Sie liefert zunächst eine knappe Darstellung des Sachverhalts und wendet sich dann den wichtigsten Rechtsfragen zu. Das geschieht auf dem Boden des Völkerrechts, weil es sich um einen Streit zwischen zwei souveränen Staaten – Ukraine und Russland – handelt.

II. Zum Sachverhalt

Der folgende Überblick über das fragliche Geschehen in der Meerenge von Kertsch orientiert sich vor allem an zwei Darstellungen: *erstens* an einer von Bellingcat versuchten Rekonstruktion „Investigating the Kertch Strait Incident“³, und *zweitens* an der von der Novaja Gazeta (Moskau) veröffentlichten Gegenüberstellung zweier Versionen des Geschehensablaufes⁴: einerseits des Föderalen Sicherheitsdienstes Russlands (FSB), der (auch) für den Grenzschutz zuständig ist, andererseits des Generalsstaatsanwalts der Ukraine⁵. Deren Autor, Anton Naumljuk, merkt zu Recht an, dass sich beide Sachverhaltsdarstellungen „nur unwesentlich“ voneinander unterscheiden.

Am Sonntag, dem 25. November 2018, näherten sich frühmorgens drei Schiffe der ukrainischen Kriegsmarine, die Kanonenboote „Berdjansk“ und „Nikopol“ sowie der Schlepper „Jany Kapu“, von Westen her der Meerenge von Kertsch, dem Zugang zum Asowschen Meer. Die Schiffe kamen aus Odessa. Ihr Ziel war die ukrainische Großstadt Mariupol am Nordufer des Asowschen Meeres. Der russischen Küstenwache waren sie am Vortage auf der Höhe der Krim aufgefallen und wurden seit dem Nachmittag des 24. von einem Schiff der Schwarzmeerflotte sowie einem Kanonenboot der Küstenwache auf parallelem Kurs begleitet. Um 22 Uhr erhielten die ukrainischen Schiffe von ihren

² Ackeret, Markus: Eskalation zwischen Kiew und Moskau, in: Neue Zürcher Zeitung (NZZ) vom 27.11.2018, S. 1, sowie derselbe: Russland stärkt seine Südflanke, in: NZZ vom 6.12.2018, S. 6; Bigalke, Silke: Als Wär`s ein russischer See, in: Süddeutsche Zeitung (SZ) vom 8./9. 12.2018, S. 8; Bota, Alice: Der verdrängte Krieg ist zurück, in: DIE ZEIT Nr. 49/2018 (29.11.), S. 5; Gnauck, Gerhard/ Michael Stabenow/ Marie Katharina Wagner: Die Angst vor einem Krieg, in: FAZ vom 27.11.2018, S. 2.

³ <https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2018/11/30/investigating-the-kerch-strait-incident/>. Autor ist der auf die Untersuchung von Konfliktfällen spezialisierte australische Journalist Michael Cruinkshank. „Bellingcat“ ist ein auf gewaltsame Konflikte spezialisiertes investigatives Recherchenetzwerk, das der Brite Netzaktivist Eliot Higgins 2012 initiiert hat und durch seine qualifizierte Aufklärungsarbeit zu internationalem Ansehen gebracht hat.

⁴ Naumljuk, Anton: Vyšli vo vnutrennee more [Sie liefen ins Binnenmeer aus], in: Novaja gazeta vom 8.12.2018 (Internetausgabe), Text: <https://www.novayagazeta.ru/articles/2018/12/08/78867-vyshli-vo-vnutrennee-more>.

⁵ Text der Video-Rekonstruktion vom 4.12.2018: <http://www.theinsider.ua/politics/opublikovano-rekonstruktasiu-podiy-v-kerchenskiy-prototsi/>.

Luchterhandt - Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalls in der Straße von Kertsch, Ost/Letter-3-2018 (Dezember 2018)

russischen „Begleitern“ die Mitteilung, dass die Durchfahrt vom Schwarzen ins Asowsche Meer bis Montagnacht, d. h. für 72 Stunden, gesperrt sei. Eine Begründung erhielten sie nicht.

Die ukrainischen Schiffe setzten ihre Fahrt in internationalen Gewässern fort und informierten auf der Höhe der Meerenge von Kertsch den für die Verkehrsregelung der Durchfahrt zuständigen Dispatcher im Hafen von Kertsch über die Absicht, Kurs auf die nahe dem Ostufer der Krim verlaufende Fahrinne, den natürlichen „Kertsch-Jenikala-Kanal“, zu nehmen. Der FSB hat die Anmeldung in seinem Bericht bestätigt und damit die vom Außenministerium Russlands wiederholt aufgestellte gegenteilige Behauptung⁶ konkludent korrigiert.

Die Grenzschutzbehörden des FSB hatten inzwischen die Durchfahrt durch den Kanal an der Autobahnbrücke, die nach dreijähriger Bauzeit im Mai 2018 zwischen den Halbinseln Taman` und Krim in Betrieb genommen worden war, durch quergestellte Schiffe blockiert. Die ukrainischen Schiffe waren zwar in die Meerenge von Kertsch eingefahren, wurden nun aber von den russischen Küstenwachtschiffen „Izumrud“ und „Don“ sowie Kampfhubschraubern gestoppt und bedrängt. Nachdem der Schlepper „Jany Kapu“ mehrfach gerammt worden war, traten die ukrainischen Schiffe den Rückweg an. Doch bevor sie die Meerenge von Kertsch verlassen konnten, wurden sie von 11 Schiffen der russischen Küstenwache eingekesselt, beschossen, geentert, in den Hafen von Kertsch geschleppt und beschlagnahmt. Durch den Beschuss erlitten die ukrainischen Schiffe erhebliche Schäden. Drei ukrainische Matrosen erlitten Verletzungen und wurden in Kertsch ärztlich behandelt. Der rechtswidrigen Überschreitung der Staatsgrenze Russlands in schweren Fällen beschuldigt (Art. 322 Abs. 2 StGB RF), verfügten die Regionalgerichte von Simferopol und Kertsch noch am 26. November die Inhaftierung der 24 ukrainischen Seeleute. Zum Vollzug der Untersuchungshaft verlegte sie der FSB nach Moskau.

III. Völkerrechtswidrigkeit der russischen Aktionen im Kertsch-Konflikt

Aus dem Blickwinkel des Völkerrechts entbehren folgende Aktionen der russischen Grenzschutzbehörden und der Strafverfolgungsbehörden einer wirksamen Rechtsgrundlage und sind daher rechtswidrig:

1. Die generelle Sperrung des Krim-Jenikala-Kanals für die Durchfahrt vom Schwarzen ins Asowsche Meer vom 24. bis 26. November 2018;
2. Die aktive Verhinderung der von den ukrainischen Schiffen geplanten Durchfahrt ins Asowsche Meer mit dem Ziel Mariupol;
3. Der Standpunkt, dass die Meerenge von Kertsch russisches Binnengewässer und Staats- bzw. Hoheitsgebiet Russlands sei;

⁶ <https://rg.ru/2018/11/26/mid-rf-kiev-otvetstvenen-za-negativnoe-razvitie-situacii-v-azovskom-more.html>
Luchterhandt - Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalles in der Straße von Kertsch, Ost/Letter-3-2018 (Dezember 2018)

4. Der Standpunkt, dass für die Durchfahrt vom Schwarzen ins Asowsche Meer das Rechtsregime einer ausdrücklichen Erlaubnis gelte, über deren Erteilung die russischen Behörden frei entscheiden könnten;
5. Die Beschießung und Schädigung der ukrainischen Schiffe in der Meerenge von Kertsch, und zwar selbst dann, wenn sie noch innerhalb der von Russland beanspruchten 12-Seemeilen-Zone (22 km) des Küstenmeers (Art. 3 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982) erfolgt sein sollten;
6. Alle weiteren Repressionsmaßnahmen gegenüber den ukrainischen Schiffen und deren Besatzungen bis hin zur Verwundung von Seeleuten, zu ihrer Inhaftierung und Verbringung nach Moskau.

Das Verhalten Russlands gegenüber den drei ukrainischen Schiffen sowie ihren Besatzungen und die von Russland gegen sie ergriffenen Maßnahmen militärischer Gewalt beruhen auf einer spezifischen juristischen Voraussetzung, nämlich dass der Anschluss der Krim und ihre Eingliederung in die Russländische Föderation am 18. März 2014 durch das Völkerrecht gerechtfertigt sei. Präsident Putin und Außenminister Lavrov haben diesen offiziellen Rechtsstandpunkt Russlands im Zusammenhang mit dem Konflikt um die Straße von Kertsch und den Zugang zum Asowschen Meer erneut bekräftigt⁷. Am 21. November, keine Woche vor der Gewaltaktion gegen die ukrainischen Schiffe, gab das russische Außenministerium dazu eine scharf formulierte Grundsatzklärung heraus. Darin heißt es: „Russia roundly rejects any accusations of aggressive or illegal actions in the Sea of Azov and the Kerch Strait. Since their reunification with Russia, the Republic of Crimea and the City of Sevastopol have been an integral part of the Russian Federation, which exercises its sovereignty, sovereign rights and jurisdiction in the maritime areas adjoining the Crimean Peninsula in accordance with international law. Russia’s actions over there are consistent with international law, intended to protect its national security, and proportionate to the extremist threats to Russia, including the threats from Ukraine.”

Zwei Tage später, am 23. November, legte Außenminister Lavrov auf einer Pressekonferenz in Rom unter ausdrücklichem Hinweis auf jene Erklärung die Folgerung daraus für die Rechtslage der Meerenge und die Wasserstraße von Kertsch⁸:

„Ich erinnere auch daran, dass die Meerenge von Kertsch keine vom Völkerrecht geregelte Meerenge ist, sondern eine Meerenge Russlands. Wir waren nicht zufällig gezwungen, dort die Präsenz unserer

⁷ http://www.mid.ru/en_GB/foreign_policy/news/-/asset_publisher/ckNonkJE02Bw/content/id/3414549.

⁸ <https://oko-planet.su/politik/politikday/465286-vystuplenie-i-otvety-na-voprosy-ministra-inostrannyh-del-rossii-svlavrova-na-konferencii-sredizemnomore>. Auf der Konferenz in Rom ging es um die Zusammenarbeit der Mittelmeeranrainerstaaten. Die in der Pressekonferenz zum Asowschen Meer an Lavrov gerichtete Frage war eine „Steilvorlage“.

Grenzsoldaten und Militärs zu verstärken, als offizielle Personen der Ukraine wiederholt versprochen, Vorbereitungen zu treffen, die Krim-Brücke über die Meerenge von Kertsch zu sprengen. Auf diese Erklärungen von offiziellen Personen der Ukraine haben wir keine deutlich vernehmbare Reaktion von Seiten unserer westlichen Partner gehört, die aber jetzt ihre Besorgnis über die absolut legitimen Aktionen der russländischen Behörden im Asovischen Meer bekunden.“

Mit seinem Standpunkt, die Herauslösung der Krim aus der Ukraine und ihre Eingliederung in die Russländische Föderation sei völkerrechtskonform, steht Russland juristisch und politisch allein da. Die internationale Staaten- und Völkerrechtsgemeinschaft ist sich, von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, darin einig, dass Russland mit dem gewaltsamen Anschluss der Krim den Tatbestand der völkerrechtswidrigen Annexion erfüllt und damit gegen das allgemeine Gewaltverbot, d. h. gegen ein Grundprinzip der universellen Völkerrechtsordnung (Art. 2 Nr. 4 der UNO-Charta), verstoßen hat⁹. Der Aufnahmevertrag der Krim mit Russland ist wegen Verstoßes gegen zwingendes Völkerrecht (ius cogens) gemäß Art. 53 der Wiener Vertragsrechtskonvention nichtig und folglich ex ovo unwirksam. Die Krim ist daher kraft Völkerrecht nach wie vor integraler Teil der Ukraine.

Hieraus ergeben sich für die Frage der Völkerrechtskonformität der oben aufgelisteten Rechtsstandpunkte und gewaltsamen Aktionen Russlands in der Meerenge von Kertsch entscheidende Konsequenzen:

1. Der Bau der „Krim-Brücke“ von der zu der russischen Region Krasnodar gehörenden Halbinsel Taman` über die in der Meerenge gelegene und zum Hoheitsgebiet der Ukraine gehörende Insel Tuzla¹⁰ nach Kertsch stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die Souveränität der Ukraine dar. Russland hat sich bei der noch nicht abgeschlossenen Durchführung des Bauwerks¹¹ Hoheitsrechte der Ukraine angeeignet und dadurch gegen das völkerrechtliche Interventionsverbot (Art. 2 Nr. 1 UNO-Charta) verstoßen. Die von Russland vorgenommenen Maßnahmen zum Schutz der Brücke entbehren infolgedessen ebenfalls der völkerrechtlichen Grundlage.
2. Russland besitzt keine ausschließliche Territorialhoheit über die Meerenge von Kertsch. Die Behauptung Außenminister Lavrovs in Rom, die Meerenge sei ein „inneres Gewässer“ Russlands, ist wegen der Völkerrechtswidrigkeit der Krim-Annexion ist unzutreffend. Lavrov

⁹ Dazu mit weiteren Nachweisen umfassend Luchterhandt, Otto: Der Anschluss der Krim an Russland aus völkerrechtlicher Sicht, in: Archiv des Völkerrechts (AVR) Band 52 (2014), Heft 2, S. 137-174.

¹⁰ Zu ihr und ihrer strategischen Bedeutung siehe Travnikov, Aleksandr: Kosa Tuzla i strategičeskie interesy Rossii [Die Landzunge Tuzla und die strategischen Interessen Russlands], Rostov am Don 2005 (mit großem Dokumenten- und Kartenanhang).

¹¹ Die Fertigstellung der parallel zur Autobahn verlaufenden Eisenbahntrasse wird erst im Dezember 2019 erwartet. Siehe das Wiki-Stichwort „Krimskij Most“:

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D1%8B%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BC%D0%BE%D1%81%D1%82.

Luchterhandt - Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalls in der Straße von Kertsch, Ost/Letter-3-2018 (Dezember 2018)

setzt sich mit seiner Behauptung aber auch in einen offensichtlichen Widerspruch zu dem Vertrag zwischen der Russländischen Föderation und der Ukraine vom 24. Dezember 2003 „über die Zusammenarbeit bei der Nutzung des Asowschen Meeres und der Meerenge von Kertsch“¹². Denn dieses bilaterale Abkommen ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der nach wie vor wirksam ist, weil er bislang weder von Russland noch von der Ukraine gekündigt und außer Kraft gesetzt worden ist. Schon der offizielle Titel des Vertrages widerspricht der Position Russlands, die in der genannten Grundsatzklärung mit den folgenden Sätzen formuliert ist:

„The Sea of Azov is the internal waters of Russia and Ukraine, where only Russian and Ukrainian vessels enjoy the freedom of navigation. The Kerch Strait is not and has never been an international waterway as per the spirit of the UN Convention on the Law of the Sea (1982), and therefore any claims concerning the right of transit or innocent passage for foreign vessels are inapplicable in the strait.“

Der letzte Halbsatz widerspricht definitiv Art. 2 des Vertrages von 2003, der ausdrücklich auch „Handelsschiffen unter der Flagge dritter Staaten“ gestattet, in das Asowsche Meer über die Meerenge von Kertsch zum Besuch ukrainischer und russischer Häfen einzufahren und auf gleichem Wege wieder zurückzukehren. Nur ausländischen Kriegsschiffen versagt der Vertrag das Recht der freien Durchfahrt. Sie bedürfen der Zustimmung beider Vertragsparteien. Kriegsschiffen der Ukraine steht hingegen ebenso wie denen Russlands ausdrücklich das Recht der freien Durchfahrt in beiderlei Richtungen zu (Art. 1).

3. Unzutreffend ist ferner der Standpunkt Russlands, für die Durchfahrt vom Schwarzen in das Asowsche Meer gelte das „Erlaubnisregime“ (rasrešitel`nyj porjadok) und Russland daher berechtigt sei, Kontrollen sowohl in der Meerenge von Kertsch als auch im Asowschen Meer durchzuführen. Die seit der Inbetriebnahme der Krim-Brücke vom Inlandsgeheimdienst FSB und seinen paramilitärischen Verbänden immer häufiger und zeitraubender durchgeführten einseitigen russischen „Inspektionen“ sind durch den bilateralen Vertrag von 2003 nicht gedeckt. Sie widersprechen sowohl dem in Art. 1 lapidar formulierten Grundsatz und Recht der „freien Schifffahrt“ beider Seiten im Vertragsgebiet als auch und erst recht dem in der Präambel des Vertrages beschworenen Geist der Freundschaft und der friedlichen Zusammenarbeit. Die von Außenminister Lavrov aufgestellte Behauptung, die Kontrollen und Inspektionen beruhten auf vertraglichen Vereinbarungen mit der Ukraine, sind unzutreffend. Der Vertrag vom 24. 12. 2003 spricht von einer „gemeinsamen Tätigkeit“ der Vertragspartner insbesondere „auf dem Gebiet der Schifffahrt unter Einschluss ihrer Regelung sowie ihrer nautischen und hydrographischen Gewährleistung“ (Art. 3). Die Bestimmung ermächtigt keine der Vertragsparteien zu unilateralen Eingriffen in den Schiffsverkehr, als welche sich

¹² Vidomosti Verchovnoji Rady Ukrajiny [Gesetzblatt des Obersten Rates der Ukraine] 2004, Nr. 32, Pos. 387. Der Vertrag wurde am 20.4.2004 ratifiziert und damit voll wirksam.

Luchterhandt - Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine – eine völkerrechtliche Bewertung des Vorfalles in der Straße von Kertsch, Ost/Letter-3-2018 (Dezember 2018)

die von den russischen Grenzschutzbehörden vorgenommenen Kontrollen und „Inspektionen“ darstellen. Sie legitimiert entgegen der Ansicht des russischen Außenministeriums auch kein Erlaubnisregime für die Passage in der Meerenge von Kertsch, sondern lediglich technische Regeln und Maßnahmen zur Sicherstellung sicherer Durchfahrten im Interesse des freien Schiffsverkehrs selbst. Solche Regeln und Bestimmungen hat es für die Meerenge von Kertsch in der Tat immer gegeben. Gegenwärtig gilt - noch immer - die „Vorläufige Ordnung (položenie)“, welche die ukrainischen und russischen Wasserbehörden am 18. Januar 2007 in Kraft gesetzt haben¹³. Sie verpflichtet die Schiffe, die sich zur Durchfahrt durch die Meerenge anschicken, sich bei dem im Hafen von Kertsch (Autonome Republik Krim) dislozierten Dispatcherdienst in dem dafür vorgesehenen Verfahren unter Nennung der relevanten Schiffsdaten anzumelden und das Signal für die Freigabe der Durchfahrt in der Reihenfolge der einlaufenden Schiffe abzuwarten. Die „Vorläufige Ordnung“ sieht folglich kein Erlaubnis- oder Genehmigungsverfahren, sondern ein informatorisches Anmeldeverfahren vor. Der durch den bilateralen Vertrag vom Dezember 2003 begründete Rechtsanspruch auf freie Durchfahrt der Meerenge und freien Befahrung des Asowschen Meeres wird durch sie in keiner Weise eingeschränkt. Im Gegenteil: die „Vorläufige Ordnung“ dient der Sicherheit und damit auch der Freiheit des Schiffsverkehrs im Vertragsgebiet. Demgegenüber orientiert sich der Standpunkt Russlands primär an seinen Sicherheitsinteressen, denen es vor der Freiheit der Schifffahrt und zu ihren Lasten unbedingten Vorrang einräumt.

IV. Schlussbemerkung

Russlands völkerrechtswidrige Annexion der Krim im Jahre 2014 hat die geopolitische Lage im Schwarzen Meer, in der Meerenge von Kertsch und im Asowschen Meer fundamental zu Lasten vor allem der Ukraine verändert. Der völkerrechtswidrige Bau der „Krim-Brücke“ samt ihrer Inbetriebnahme im zu Ende gehenden Jahr 2018 haben die Lage in der Ostukraine und speziell die Lage der ukrainischen Häfen an der Nordküste des Asowschen Meeres abermals und nun dramatisch verschlechtert. Am deutlichsten spiegelt sich das in der Wirtschaft wider. Seit 2015, dem Baubeginn der Brücke, ist der Warenumsatz der Häfen drastisch gesunken, in Mariupol um ein Drittel, in Berdjansk um die Hälfte¹⁴, und die Indikatoren weisen weiter nach unten.

Es sind vor allem zwei mit der Brücke verbundene Umstände, die die Ukraine aufs Schwerste belasten und keine Hoffnung auf eine Wende zum Besseren geben: *erstens* die Kontrollen des

¹³ Siehe die Inhaltsangabe der einschlägigen Mitteilung des Transportministeriums Russlands:

<http://www.rosbalt.ru/main/2007/11/18/432284.html>.

¹⁴ Pudovkin, Evgenij/Atasuncev, Aleksandr/Serkov, Dmitrij: Počemu u Rossii i Ukrainy voznik konflikt v Azovskom more [Weshalb entstand zwischen Russland und der Ukraine der Konflikt im Asowschen Meer]?

<https://www.rbc.ru/politics/26/11/2018/5bf7dd5f9a7947b502a63ae6>.

russischen Grenzschutzes, die mit der Befürchtung von Anschlägen von ukrainischer Seite gerechtfertigt werden, und *zweitens* die Abmessungen der Brücke für die Durchfahrt auf dem Kertsch-Jenikala-Kanal. Sie betragen in der Höhe 35 m und in der Breite 185 m. Diese Maße sind für die jüngeren Generationen der heutigen Containerschiffe bei weitem zu niedrig. Das zeigt ein Vergleich mit der Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen. Sie verfügt über eine Hauptdurchfahrt mit einer Breite von 325 m und einer Höhe von 53 m über dem mittleren Tidenhub. Da selbst diese Höhe bereits für viele Containerschiffe zu niedrig ist, plant Hamburg einen Brückenneubau mit einer Höhe von 73 m.

Infolge der relativ geringen Höhe und Breite der Krimbrücke ist seit ihrer Inbetriebnahme die Frequenz der Durchfahrten vom Schwarzen in das Asowsche Meer stark gesunken. Die Krimbrücke hat den Effekt eines Flaschenhalses. Die Nachteile treffen zwar auch Russland, namentlich die Region um Rostow am Don, aber für die Ukraine sind sie bei weitem einschneidender, nicht zuletzt auch deswegen, weil der verdeckte Krieg mit Russland im Donbass die gesamte Ostukraine aufs Schwerste belastet.

©Ostinstitut Wismar, 2018
Alle Rechte vorbehalten
Der Beitrag gibt die Auffassung des Autors wieder

Redaktion:
Prof. Dr. Otto Luchterhandt,
Dimitri Olejnik,
Dr. Hans-Joachim Schramm
Prof. Dr. Andreas Steininger

Ostinstitut Wismar
Philipp-Müller-Straße 14
23966 Wismar
Tel +49 3841 753 75 17
Fax +49 3841 753 71 31
office@ostinstitut.de
www.ostinstitut.de

ISSN: 2366-2751