

Von der Ägäis in die Donau

In Griechenland, Mazedonien und Serbien gibt es Überlegungen, die Donau mit dem Mittelmeer per Schiffahrtskanal zu verbinden. In der Türkei will man indes schon 2018 mit dem Bau eines Kanals zwischen Schwarzem Meer und Marmarameer starten

Der neue Schiffahrtsweg könnte der Wirtschaft und dem Handel der Region neue Impulse geben. Griechische Medien nennen Thessaloniki als den größten Profiteur für ein solches Mammutprojekt, denn einer der Endpunkte des Kanals könnte unweit von der griechischen Hafenstadt in die Ägäis münden.

Zwischen Mazedonien und Griechenland, die sich eine rund 200 km lange Landesgrenze teilen, gibt es jedoch seit Jahren Spannungen. Bei einem Treffen von Thessalonikis Bürgermeister Giannos Boutaris mit Mazedoniens Präsident Djordje Ivanov in Skopje kam kürzlich auch das Projekt zur Sprache. Bouta-

ris' Besuch wird von vielen Beobachtern als Signal der Annäherung gewertet. Ein gemeinsames Bauvorhaben eines Ägäis-Donau-Kanals würde tatsächlich eine engere Verbindung beider Länder bedeuten.

Auch in Griechenland findet ein solcher Kanal offenbar Fürsprecher. Regierungschef Alexis Tsipras hatte bereits im Februar 2015 die Pläne als ein Projekt bezeichnet, »das die Geografie des Balkans verändern könnte.«

Unklar ist allerdings, wie das Projekt finanziert werden soll. In Regierungskreisen in Athen schätzt man die Kosten auf rund 17 Mrd. €. Für den Fall, dass sich Investoren fänden, könnte der Bau

binnen sechs Jahren umgesetzt werden – chinesische Unternehmen hätten bereits Interesse bekundet, heißt es.

Die neue Wasserstraße soll die Donau über ihren Nebenfluss Morava (auch Große Morava) mit dem Fluss Vardar/Axios verbinden, der westlich von Thessaloniki in die Ägäis mündet. Das Gelände der Region gilt allerdings als schwierig, denn es seien größere Stufen zu überwinden. Der Bau von Schleusen, Kanalquerungen oder -brücken wäre daher nötig und dürfte das Projekt zusätzlich verteuern.

Der nördliche Kanaleingang soll den Planungen zufolge an der Morava-Mündung liegen, die sich rund 50 km stromabwärts von Belgrad befindet. Von dort



bis zum Delta des Axios bei Thessaloniki sind es rund 480 km Luftlinie.

Mazedonien bekäme durch den Kanal Anschluss an das europäische Wasserstraßennetz, sodass Güter dann per Binnenschiff von den Nordseehäfen bis in den Mittelmeerraum transportiert werden könnten. Zudem könnten Binnenhäfen in Serbien, Mazedonien und im Norden Griechenlands die regionale Wirtschaft beflügeln.

Ob der Bau angesichts der hohen Kosten und des großen Aufwands wirklich umgesetzt werden kann, ist allerdings noch völlig unklar. Planung und Umsetzung großer Kanalprojekte können Jahrzehnte dauern.

Türkei plant Mega-Projekt

Zur Entlastung des Bosporus soll der 45 km lange »Kanal Istanbul« ab 2023 das Schwarze Meer mit dem Mittelmeer verbinden. Die türkische Regierung will bereits in diesem Jahr mit dem Bau eines neuen Kanals beginnen. Das laut Transportminister Ahmet Arslan größte Projekt des Landes soll in öffentlich-privater Partnerschaft verwirklicht werden. Angaben zu den Kosten machte er nicht, von bis zu 14 Mrd. € ist die Rede.

Der Istanbul-Kanal soll der Schifffahrt künftig eine Alternative zum 30 km langen Bosporus bieten. Vom Marmara-Meer führt er in Richtung Schwar-

zes Meer durch den Kükükcemese-See nach Norden in den Sazlidere-Stausee, um schließlich nördlich der Ortschaft Durusu ins Schwarze Meer zu münden.

Der Bosporus, eine nur 700 bis 2.500 m breite Meerenge zwischen Europa und Asien, gehört mit jährlich von rund 50.000 Schiffen zu den meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt. Derzeit müssen Handelsschiffe hier erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen.

Kritiker bezweifeln, dass sich das Projekt tatsächlich rechnen wird, da die Passage durch den Bosporus Frachtschiffen aufgrund des 1936 geschlossenen Vertrags von Montreux kostenfrei offen steht. *RD*

