

Bilder und Lärm wie aus einem Action-Film: Eine Armada geht vor der Küste der Krim in Stellung, aus dem Maul eines Landungsschiffs rollen Panzerwagen auf den Strand. Schiffe beschießen Ziele an Land. Raketenwerfer, die an die „Stalin-Orgeln“ des Zweiten Weltkriegs erinnern, feuern Salven ins Schwarze Meer. Hubschrauber und Jets sind im Einsatz. So zeigte das Moskauer Staatsfernsehen Ende April den Höhepunkt der großen russischen Manöver rund um die Ukraine. Die wochenlange Truppenkonzentration, begleitet von Äußerungen führender russischer Politiker über den angeblich bevorstehenden „Anfang vom Ende der Ukraine“, hatten dort und weltweit Besorgnis ausgelöst. Plante Moskau eine neue militärische Aktion gegen das Nachbarland? Oder wollte es „nur“ damit drohen?

Auf der Landbrücke, die vom ukrainischen Festland zur Krim führt, sieht man die von Russland 2014 annektierte Halbinsel aus der Ferne. Hier, östlich der Stadt Kalantschak, weidet Kostja seine Kühe. Der etwa 40 Jahre alte hager Mann hat von dem Manöverlärm am anderen Ende der Halbinsel im April nicht viel mitbekommen. Die Steppenlandschaft ist in saftiges Grün getaucht, Gras und Getreide sprießen. Kostja steht mitten auf der Wiese, ein Stück weiter melkt eine Frau eine Kuh. Hier, nur einige hundert Meter von „Russland“ entfernt, deutet nichts auf irgendwelche Gefahren hin. Für Kostja war das größte Problem der letzten Monate, als eine seiner Kühe in die falsche Richtung lief: „Sie hat sich in einem Stolperdraht verheddert, dann ist eine Signalrakete aufgestiegen.“ Der ukrainische Grenzschutz kam angefahren und trieb die Kuh zurück.

Nahe der Trennlinie, mit der Russland die Krim gegenüber der Festland-Ukraine abgegrenzt hat, leben die Menschen heute wie am Ende der Welt. Nach Süden zur Arbeit zu fahren, etwa in das Titanwerk, dessen rauchende Schloten jenseits der Lagunen des Sywasch-Sees zu sehen sind, das geht jetzt nicht mehr. Einer der Anwohner arbeitet jetzt als Gabelstaplerfahrer in Polen. Die kleine Bahnstation Wadim ist 2014 zur Endstation geworden. Die Gleise, über die Fernzüge jeden Sommer Hunderttausende von Touristen auf die Krim brachten, vor allem aus Russland, sind stillgelegt. Damit auch ja kein Lokführer einen Fehler macht, ist das Leuchtsignal Richtung Krim auf Rot geschaltet. Auf einem Gleis rostet ein Zug Güter- und Tankwagons vor sich hin; keiner der Anwohner vermag zu sagen, wie lange die Wagons hier schon stehen. Mit Stille, Verfall und Abschiedenheit erinnert die Gegend an das Zonenrandgebiet entlang der einstigen DDR-Grenze. Nur hin und wieder lässt das laute Knallen einer Platzpatrone den Besucher zusammensucken: Zwischen den Häusern spielt ein Junge Cowboy.

Etwas weiter sind nahe der Straße Richtung Krim zwei neue Objekte zu besichtigen. Zum einen der nach 2014 eingerichtete Kontrollpunkt an der Straße nach „Russland“. Etwa 80 Meter tief gestaffelt stehen die ukrainischen Schlagbäume und Kontrollhäuschen, einige hundert Meter weiter beginnt dann der russische Kontrollpunkt. Wie läuft die Arbeit heute? Ein ukrainischer Offizier telefoniert kurz und sagt dann, er dürfe nichts sagen. Aber „aus Solidarität“ ist er am Ende doch bereit, ein paar Fragen zu beantworten. „Wir haben null Kontakt zur anderen Seite“, so beschreibt er die Beziehung zwischen ukrainischen und russischen Uniformierten. Hat sich im April, als die Welt in Sorge war, hier am Übergang Kalantschak etwas geändert? Er lacht und zeigt auf sein iPhone. „Nur hier. Nur in den Medien hat sich was geändert.“ Ansonsten der übliche Betrieb.

Mit zwei Pässen von einer Welt in die andere

Heute ist Werktag, es ist Mittagszeit, und im Laufe einer Stunde überqueren etwa dreißig Personen zu Fuß den Kontrollpunkt, dazu zehn Pkw. Die meisten wollen hüben oder drüben Verwandte besuchen. Manche kommen mit Kleinbussen zum Kontrollpunkt, andere mit dem Auto. Doch wer unvollständige Fahrzeugpapiere hat oder sonstige Scherereien mit den Russen befürchtet, der stellt seinen Wagen hier einfach auf einen sandigen Parkplatz und lässt ihn von Anatolij bewachen. Der braungebrannte Mann mit den silbernen Backenzähnen ist von allen, die am Kontrollpunkt arbeiten, der gesprächigste. Er kennt alle Tricks, die eine Reise hinüber oder herüber erleichtern. „Die Krim-Bewohner haben inzwischen alle zwei Pässe“, sagt er. „Den alten ukrainischen zeigen sie den Ukrainern, den neuen russischen den russischen Beamten.“ Inzwischen hätten übrigens alle Autos auf der Krim russische Kennzeichen und würden hier, an einer „illegitimen“ Grenze, vom ukrainischen Grenzschutz nicht durchgelassen.

Die andere Sehenswürdigkeit ist der Nord-Krim-Kanal. Er speist sich aus dem Dnjepr und brachte bis zur Besetzung der Krim Trinkwasser auf die trockene Halbinsel. Nach 2014 hat die Ukraine sich auf den Standpunkt gestellt, dass „Besitzer für die Verpflegung der besetzten Gebiete allein verantwortlich sind“, wie es heißt – also auch mit Wasser. Den Ausbau der russischen Militärpräsenz auf der Krim wolle man erst recht nicht mit Wasser unterstützen. So wurde kurz vor dem Kontrollpunkt Kalantschak ein beweglicher Sperrriegel in den Kanal gebaut. Ein paar Kilometer



Für die Ukraine das Ende der Welt: Grenzstation Kalantschak zur Krim

Fotos Alexander Tetschinski

Gerhard Gnauck

Kein Wasser für die Krim

Im Donbass wird geschossen, um die Krim aber ist es ruhig. Welche Ziele Russland hier verfolgt, verrät ein Blick auf das Asowsche Meer.



Am Nord-Krim-Kanal: Das Wasser kommt nicht mehr bis zur Krim.

kanalaufwärts wird das Wasser zusätzlich mit einem Wall aus Sandsäcken gestaut. Inzwischen ist der Kanal hier weitgehend verschilt.

Dass hier kein Wasser mehr fließt, hat auf der Krim, die so groß ist wie das Bundesland Hessen, einen akuten Wassermangel verursacht. Wasser wird rationiert. Moskau hat große Investitionen angekündigt, um den Mangel in den Griff zu bekommen. Immer wieder wird spekuliert, ob Russland der Ukraine für eine Öffnung des Kanals an anderer Stelle Zugeständnisse machen könnte – oder ob Russland versucht sein könnte, mit einer militärischen Aktion den Kanal in seine Gewalt zu bringen. Beides gilt als wenig wahrscheinlich. So ist die Ukraine in der Kanalfrage ausnahmsweise in der Position des Stärkeren: Während Moskau der Ukraine früher den Gashahn zugedreht hat, hat Kiew hier den Wasserhahn dichtgemacht.

Ganz anders ist die Lage am anderen, am östlichen Ufer der Krim. Dort liegt das Asowsche Meer, ein Nebenmeer des Schwarzen Meers. Einem Vertrag zufolge nutzen die beiden Anrainer, die Ukraine und Russland, das Asowsche Meer gemeinsam. Mit dem Anschluss der Krim 2014 und dem Bau einer Straßen- und Eisenbahnbrücke über die enge Straße von Kertsch nach Russland hat sich Moskau jedoch zum Schließenerwarteter dieses Meeres gemacht. Im April teilte das russische Verteidigungsministerium dann einseitig mit, das „Recht der friedlichen Passage“ durch einen Teil des Schwarzen Meeres sei aufgehoben – bis zum 31. Oktober. Das gelte für alle nicht-russischen, militärischen und anderen staatlichen Schiffe“ und für drei Zonen im Westen, im Süden und im Osten der Krim – damit ist die Einfahrt ins Asowsche Meer gesperrt. Kurz nach der Ankündigung liefen 17 militärische Schiffe Russlands aus der Mündung des Don ins Asowsche Meer und weiter zu Manövern ins Schwarze Meer ein.

Berdjansk, einst als Kosakensiedlung gegründet, ist eine der zwei Hafenstädte der Ukraine am Asowschen Meer. In ihrem Büro sitzen der Direktor des Hafens, Mykola Taranow, und sein jüngerer Stellvertreter Ihor Ratkow und erläutern ihre Sorgen. Sie haben zwei Botschaften zu verkünden, die sich teilweise widersprechen. Botschaft Nummer eins: Die Lage hier ist für Handelsschiffe nicht so gefährlich, wie viele sie darstellen. Taranow präsentiert einen Brief der staatlichen Hafenverwaltung, wonach sich „im Laufe der Jahre 2019–2020 die Passage von Handelsschiffen durch die Straße von Kertsch Richtung Berdjansk erheblich verbessert hat“. „Unbegründete Festsetzungen“ von Schiffen durch russische Einheiten bei Kertsch gebe es nicht mehr.

Ein Hafen, der am Asowschen Meer bald auf dem Trockenen sitzt

Die Hafendirektoren sagen, im April hätten Handelsschiffe nur in wenigen Fällen tagelange Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. Also eine Verbesserung gegenüber der angespannten Lage 2018, als russisches Militär drei kleine ukrainische Marineschiffe beschossen und aufgebrannt hatte. Die Matrosen verbrachten zehn Monate in russischer Haft, ehe sie in einem Gefangenenaustausch mit der Ukraine freikamen.

Dann aber kommt Botschaft Nummer zwei: Unser Hafen und mit ihm die Region ist in einer dramatischen wirtschaftlichen Lage. Eher widerwillig holt Taranow, der sich in Berdjansk in vierzig Jah-

ren vom Hafearbeiter zum Direktor hochgearbeitet hat, eine Tabelle hervor. Sie zeigt, wie der Güterumschlag von 2016 bis 2020 geschrumpft ist: von 3 461 500 auf 458 500 Tonnen. Der seit 2014 köchelnde Krieg habe den Export vieler Güter aus dem Donbass gestoppt. Bis 2014 habe man in Berdjansk pro Jahr 800 000 Tonnen Metallprodukte und 90 000 Tonnen Koksprodukte verschifft. „Das ist völlig weggebrochen“, klagt Taranow. Und manche ausländischen Reeder hätten eben doch Angst, ihre Schiffe hierher fahren zu lassen, außerdem sei der Frachtpreis deutlich gestiegen, für Getreide zum Beispiel um bis zu 66 Prozent. So sei ein Teil des Hafenumschlags vom Asowschen nach Westen ins Schwarze Meer abgewandert. Seit 2018 mache der Hafen jedes Jahr Verluste. Die Zahl der Beschäftigten im Hafen: 2016 waren es 1200, jetzt sind es 600.

Dann kam auch noch der Bau der russischen Brücke über die Straße von Kertsch. Ratkow nennt die Namen großer Schiffe, die früher Tonerde zur Porzellanherstellung in die EU-Länder brachten. Jetzt aber können sie unter der auf 33 Meter Höhe ausgelegten Brücke nicht mehr ins Asowsche Meer einlaufen. So müssen kleinere Schiffe kom-

Montag

Die Gegenwart

Wie der Begriff „Genozid“ von einem juristischen Konzept für viele Völker zu einem Teil ihrer Suche nach nationaler Identität geworden ist.

men, was die Fracht verteuert. Nur eine Hoffnung hat der Hafen: das Windparkprojekt „Sofia“. Es soll laut dem norwegischen Investor NBT mit 800 Megawatt „die größte Windfarm Europas werden“. Schon jetzt sieht man nördlich der Krim zahllose Windräder in Betrieb. Wenn die neuen, riesigen Windradteile auf Schiffen unter der Brücke hindurch nach Berdjansk geliefert würden, sagt Taranow, dann sehe sein Hafen finanziell Licht am Ende des Tunnels.

Das hofft auch Walerij Baranow, der Bürgermeister von Berdjansk, dem die Nöte des Hafens ein Loch in sein Budget gerissen haben. Baranow empfängt in seinem Arbeitszimmer im Rathaus. Er vergleicht die Sperrung der Zufahrt zum Asowschen Meer mit dem Vorgehen eines betrunkenen und bewaffneten Nachbarn, der einem die Wohnungstür zuschweißet („und die Freunde draußen reagieren mit der Lieferung von Verbandsmaterial“). Der Bürgermeister erklärt eingangs den Grundkonflikt in der Region so: „Putin will in Russland ein zweites Nordkorea schaffen. Wir aber wollen hier ein Stück Europa aufbauen. Und Putin wird alles tun, um uns daran zu hindern.“ Aber der Herrscher Russlands habe für die Ukraine auch etwas Gutes getan: „Er hat durch seine Aggression unsere Nation zusammengezwängt.“ Im April sei Putin drauf und dran gewesen, hier mit Panzern einzuziehen. „Manche meiner Freunde hatten bereits einen Notkoffer gepackt, um im Ernstfall die Region verlassen zu können. Ich nicht.“

Dann zeigt er auf eine Panzerabwehrrakete, die er demonstrativ hinter seinem Schreibtisch aufgestellt hat, zwischen einem Porträt des Nationalchiffers Taras Schewtschenko und einer Sta-

tuette der Grundel, des beliebten Speisefisches aus dem Asowschen Meer. Er, Baranow, habe ja als Gouverneur der Region 2014 die Verteidigung geleitet, Schützengräben ausheben lassen, um ein Vordringen russischer und prussischer Einheiten wie im Donbass zu verhindern („Das waren die härtesten Tage meines Lebens“). Wenn jetzt Russland hier militärisch vorrücken wolle, um einen Landkorridor zur Krim zu erobern, sagt er, „dann wird es Tausende von Toten geben – auf beiden Seiten“.

Was hat Russland vor? Geht es um das Schwarze Meer?

Baranow verweist auf große Projekte in der Stadt: Mit türkischen Investoren baue man einen „Technopark“ auf und werde dort 2000 Arbeitsplätze in der Lebensmittelverarbeitung schaffen. Der Tourismus sei im Aufschwung, weil viele frühere Krim-Touristen die Halbinsel meiden. Außerdem sei neben dem Hafen eine Marinebasis geplant, wo 2000 ukrainische Soldaten und Matrosen die Sicherheit der Region verstärken sollen. Amerikanische und britische Geldgeber seien beteiligt. Aber was passiert, wenn Russland die Straße von Kertsch weiter gesperrt hält? „In den letzten Jahren wurden Küstenwachboote über Land hierher transportiert“, sagt der Stadt Vater beruhigend, „wir werden uns auch für größere Schiffe etwas einfallen lassen.“

Rund um die Krim ist es auffallend ruhig – in scharfem Kontrast zur Donbass-Region, wo jede Nacht geschossen wird. Der handstreichartigen Eroberung der Halbinsel 2014 konnte die Ukraine nichts entgegensetzen; ihre Soldaten leisteten in ihren von russischen Einheiten belagerten Kasernen nur passiven Widerstand. Seitdem herrschen klare Machtverhältnisse. Warum aber diese jahrelange Aktivität Russlands rund um die Krim, warum der militärische Aufmarsch? Der Historiker und Ukraine-Fachmann Wilfried Jilge hat dieser Tage versucht, Antworten zu liefern: „Russland will die Krim als Drehscheibe für die Kontrolle über eine Großregion nutzen, die vom östlichen Mittelmeer bis zum Kaspischen Meer reicht. Wir sehen eine schleichende Besetzung der Schwarzmeerregion im Rahmen einer Stärkung der gesamten Südflanke Russlands.“ Die Regionen, in denen Moskau sich in den letzten 30 Jahren immer wieder massiv einge-mischt hat, auch mit dem offenen oder verdeckten Einsatz des Militärs, liegen wie ein Halbkreis rund um das Schwarze Meer herum: Transnistrien, die Krim, Abchasien und östlich davon Südossetien. Nach 2014 hat Russland außerdem die Gasbohrinseln der Ukraine im weiteren Umfeld der Krim beschlagnahmt und mit Militärtechnik ausgestattet, womit die russische Einflusszone fast die Küste Rumäniens erreicht.

Moskaus Rechtsbrüche müssten bestraft werden, findet Jilge, und Patrouillenfahrten von Schiffen der Nato-Länder könnten vorbeugend wirken: Wann immer diese Schiffe in den letzten Jahren im Schwarzen Meer aufgetaucht seien, habe Russland stillgehalten. Im Übrigen sei der fortwauernde Krieg im Donbass mit seinen vielen Toten und Millionen Flüchtlingen nur ein „Randereignis“. Russland habe 2014 versucht, sich von Norden her einen Landkorridor separatistischer Staatsgebilde hin zur Krim zu schaffen, was jedoch nicht ganz gelang. „Die Ursache für den Krieg im Donbass liegt im Süden“, sagt Jilge. „Die Ursache ist die Krim.“