

KORR-Ausland/Serbien/Verkehr/
Statt Transitland Sackgasse: Serbien büßt LKW-Verkehr ein
Von Natalie Kiehl, dpa =

Belgrad (dpa) - Eigentlich müsste Serbien die Drehscheibe des internationalen Schwerverkehrs auf dem Balkan sein. Denn eine der wichtigsten osteuropäischen Verkehrsachsen, der Korridor 10, führt durch Serbien. Die Route von Salzburg über die Hauptstadt Belgrad ist die schnellste Verbindung von Westeuropa Richtung Naher Osten. Doch «vom Zeit- und Kostenaufwand her kommt Serbien nicht in Frage», heißt es beim Osteuropa-Spediteur Willi Betz. Denn Papierkrieg schon vor der Abfahrt, tagelange Wartezeiten am Grenzübergang und hohe Mautgebühren machen den Transit durch Serbien zu einer mühsamen Angelegenheit.

Seit Rumänien und Bulgarien vor zwei Jahren in die EU aufgenommen wurden, gibt es eine bessere Alternative: Den benachbarten Korridor 4. Zwar müssen die Fahrer dort 200 Kilometer mehr zurücklegen, auf schlechteren Straßen. Aber die Route verläuft von Wien über Budapest nach Bulgarien oder Griechenland ausschließlich in der Europäischen Union (EU). So brauchen die Trucker nur ein einziges Zolldokument. Bei der Fahrt durch den Korridor 10 warten dagegen sechs Grenzübergänge. «Wir bleiben so lange wie möglich in der EU», zeigen deutsche Spediteure dem Serbientransit die kalte Schulter.

Belgrad befürchtet, den Anschluss an die Nachbarn zu verlieren. Der Transitverkehr sei in den letzten zwei Jahren um 30 Prozent zurückgegangen, schlugen serbische Medien Alarm. Die Zahl der deutschen LKW sank sogar um 40 Prozent von 11.500 auf rund 4.500. Die Neu-EU-Mitglieder Bulgarien und Rumänien tun alles, um die ausländischen LKW von Serbien umzuleiten. So soll die erste Donaubrücke zwischen den beiden Ländern mit Hilfe von EU-Mitteln bis 2010 fertig sein. Zwei weitere sollen folgen.

Wegen des tiefen politischen Streits zwischen Mazedonien und Griechenland hatte die griechische Regierung am Montag die von ihr zugesagten 50 Millionen Euro für den Ausbau der Strecke Skopje-Athen zurückgezogen. Die Folge: Die EU stoppte das Projekt. In Serbien war im vergangenen August ein 1,1 Milliarden Euro schweres Abkommen mit dem österreichischen Baukonsortium Alpina-Porr ebenfalls geplatzt. Das Unternehmen sollte 320 Autobahnkilometer zwischen der ungarischen Grenze und Pozega im Südwesten des Landes bauen.

Serbien will den Ausbau jetzt selbst übernehmen. Woher bei chronisch leeren Kassen die Mittel dafür kommen sollen, ist unklar. Zwar hat die Weltbank für Serbiens Straßennetz einen Kredit von fast 400 Millionen Dollar in Aussicht gestellt. Doch wie viel davon am Ende in dunklen Kanälen versickern wird, lässt sich an anderen Bauprojekten beobachten. Millionen flossen bereits in den Ausbau der Belgrader Autobahnumgehung. Bisher muss sich der Transitverkehr dort mitten durch die Millionenstadt quälen - und bleibt regelmäßig im Berufsverkehr stecken. An der Beseitigung dieses Nadelöhrs wird bereits seit gut 20 Jahren gearbeitet.

Immerhin hat Serbien Ende Januar die hohen Autobahngebühren für Ausländer den niedrigeren für Einheimische angeglichen. Das geschah allerdings erst nach massivem Druck der griechischen Regierung. Die hatte Anfang Februar ihre Grenzen für serbische LKW geschlossen, um gegen die zuletzt noch doppelt so hohen Gebühren für ausländische Fahrzeuge zu protestieren. Belgrad hatte sich dazu zwar schon 2002 vertraglich verpflichtet, doch diese Zusage jetzt erst unter Druck in die Tat umgesetzt.

dpa nk/ey a3 xx

021438 Mrz 09 nnnn