

Sehr geehrter Herr Präsident Sinner,

mit Erstaunen habe ich auf Ihrem Wirtschaftsforum Serbien Online am 31. Mai 2021 vernommen, wie gut die Organisationen und die Überlegungen für die Ansiedlung neuer Firmen in Serbien sein sollen. Zumindest aus unserer Sicht der Binnenschifffahrt ergibt sich nämlich eine ganz andere Wahrnehmung von den Vorgängen dort. Als erstes westliches Unternehmen waren wir bereits 1995 nach dem Embargo mit unserem Schiff mit Ladung aus Rotterdam in Belgrad vor Ort. Wir haben also eine erstklassige Vergleichsmöglichkeit zwischen den Verhältnissen damals und heute. Und wir müssen leider feststellen, dass sich – anders als von Ihren Vortragsrednern vermittelt – die Verhältnisse heute weit schwieriger als damals gestalten.

### **Grenzübertritt Bezdan bis zur Entladung im Zielhafen in Serbien**

Ein Schlaglicht hierauf wirft unsere Fahrt vom Grenzübertritt Bezdan bis zur Entladung im Zielhafen in Serbien. Unsere Schiffseinheit liegt am Grenzübertritt vor Anker. Zunächst kommt ein Agent in einem Boot, um ein Besatzungsmitglied an Land zu holen. Der Agent kostet 250 €. Unser Matrose muss eine Unmenge an Dokumenten mit in das kleine Boot nehmen, um sie in der Behörde an Land vorzulegen:

- Schiffspapiere,
- Ladungsdokumente,
- Crewliste,
- Rapportliste.

Weil wir Ware aus der EU nach Serbien einführen, stellt uns der Zoll in Bezdan ein zusätzliches serbisches Zolldokument aus. Bei Düngemittel oder Schrott muss noch ein Kontrolleur zwecks Radioaktivitätsmessung an Bord kommen. Für die Auswertung dieser Messung brauchen die Behörden in Belgrad in der Regel 2 Tage, d.h. wir kommen mit unserem Schiff früher im Zielhafen zum Entladen an, als die Bestätigung dort vorliegt. Die Einfahrt in den Hafen dort darf erst erfolgen nach Vorlage der Radioaktivitätsbescheinigung. Die ist aber noch nicht von Bezdan eingetroffen. Das heißt für unsere Schiffseinheit also: erst einmal warten, kostbare Zeit vergeuden, jede Minute entsprechend weniger Geld auf dem Konto.

Doch dabei bleibt es nicht. Neuerdings berechnen die serbischen Behörden zusätzlich eine sogenannte „AIS-Überwachungsgebühr“ für die Fahrt der Schiffe je nach Größe der Schiffseinheit in Höhe von 200 bis 300 € – wofür und Überwachung wogegen, wird uns nicht mitgeteilt bzw. ist vollkommen unerklärlich.

### **Immer noch ein Agent ...**

Für die Freigabe der Einfahrt in den Hafen ist ein weiterer Agent erforderlich, diesmal eigentlich mehr ein Postbote, der nichts weiter zu tun hat, als die Dokumente vom Schiff zu den zuständigen Behörden an Land zu bringen. Und nach Entladung oder Beladung wird ein dritter Agent tätig, der die Dokumente erstellt und die Hafenbehörden informiert. Kosten für die Agentur und deren angebliche Hilfestellung weitere ca. 150 – 200 €, zuzüglich Hafengeld von je nach Schiffsgröße und Tonnage 250 – 400 €. In der Tat: eine reibungslose Zusammenarbeit der Beamten von einer Tasche der Behörden in die andere. Was das mit dem auf Ihrer Veranstaltung gepriesenen Paradies des freien Warenverkehrs auf der Donau zu tun haben soll, dazu haben wir ein klärendes Wort von Ihren Vortragsreisenden vermisst.

Immerhin: die Besatzung unseres Schiffes darf von Bord gehen, um Einkäufe zu tätigen, zwar ohne sich bei der Polizei abmelden zu müssen. Dafür muss die betreffende Person aber für die Zeit ihres Landganges aus der Crewliste ausgetragen werden.

Wir haben im Jahr 1996 allen in Serbien vorhandenen Werften eine Garantie der Abtransporte der Schiffseinheiten in den Westen, ab Apatin, Novi Sad, Bejce, Belgrad und Sremska Mitrovica gegeben. Ohne diese Garantie wären einige Kaskos in Serbien weniger gebaut worden. Selbst während der Kriegszeit 1999/2000 kamen so Schiffseinheiten aus Serbien in den Westen. Für die Einfahrt in den Hafen zur Werft mussten wir damals eine Sondergenehmigung beantragen und für eine Strecke von lediglich 150 m einen Lotsen an Bord nehmen – und müssen wir auch heute noch. Wenn wir wegen zusätzlicher Schwimmkörper ein zusätzliches Besatzungsmitglied benötigen, darf diese Person, egal ob aus Serbien oder einem EU-Land stammend, an der Werft nicht sofort an Bord gehen. Sie muss, begleitet von einem Behördenvertreter, nach Belgrad fahren, um für sich den notwendigen zusätzlichen Eintrag in die Crewliste vornehmen zu lassen. Erst dann kann die betreffende Person wieder zur Werft zurückkehren.

Daran hat sich – entgegen dem auf Ihrer Veranstaltung vermittelten Eindruck – also überhaupt nichts geändert. Allenfalls die Kosten hierfür: sie sind seither exorbitant auf je nach Werft 250 - 350 € angestiegen. Das bestätigte sich erst kürzlich wieder, als wir am 28. Mai 2021 in Sremska Mitrovica wieder 2 kleine Pontons für die Fa. IHC Holland abgeholt haben.

### **Umweltschutz – ein wichtiges Thema, aber nicht für Serbien**

Interessant waren für uns die Ausführungen auf Ihrer Videokonferenz zum Thema Umweltschutz. Zweifelsohne für uns alle ein sehr wichtiges Thema. Allerdings: hierüber spricht man in Serbien nur, handelt aber in den wenigsten Fällen.

Zudem scheint bei den Vortragenden eine völlig falsche Vorstellung von den angeblichen „Abgasen der Schiffe“ zu bestehen. Dies gipfelte in der Behauptung einer Vortragenden Person, Binnenschiffe würden in Europa mit Schweröl betrieben. Hier hat sie jedoch Binnenschiff mit Seeschiff verwechselt. Seeschiffe verwenden Schweröl als Brennstoff, weil sie größtenteils über dafür geeignete Filteranlagen verfügen, die sich rein räumlich auf einem Binnenschiff gar nicht unterbringen ließen. Auf europäischen Binnenwasserstraßen und damit auch auf der Transversalen Schwarzes-Meer-Nordsee fahren ausschließlich Schiffseinheiten mit Diesel und einem Zusatz. Dieser sorgt nachweislich dafür, dass die Schiffe nur noch ein Minimum an Abgasen ausstoßen und der Brennstoff besser verbrannt wird.

Im Westen müssen wir bei jeder Brennstoffübernahme pro 1000 Liter ca. 8,00 € für die Entsorgung der Ölabfälle und des Bilgenwassers vom Motorraum durch ein Entsorgungsschiff bezahlen. Solche Entsorgungsschiffe gibt es weder in Ungarn noch in Serbien. Auf Ihrer Videokonferenz haben wir von keinem der Vortragenden etwas dazu gehört, ob hier ein Umdenken in den genannten Anrainerstaaten eingesetzt hat und bis wann mit einer professionellen Ölabfallentsorgung wie im Westen gerechnet werden kann.

### **Serbische Personen als Arbeitskräfte**

Vielleicht noch eine letzten Anmerkung zum Thema serbische Personen als Arbeitskräfte. Diese Personen brauchen für das Ausland eine Arbeitserlaubnis von den serbischen Behörden. In Serbien gibt es aber nur noch sehr wenig qualifizierte Arbeitskräfte; denn die Arbeiter, die im Ausland arbeiten können, tun das auch. Hier wäre ein Wort von Seiten der Verantwortlichen wichtig, ob und welche Maßnahmen man zu ergreifen gedenkt, diesem Missstand abzuwehren, z.B. dadurch, dass auf die staatliche Arbeitserlaubnis verzichtet wird.

Fazit in den 25 Jahren meiner Tätigkeit auf der Donau: in Serbien hat sich seit dem Krieg in einem Vierteljahrhundert nichts verbessert. Die Bürokratie der Ära Milosevic wurde seither nicht abgebaut, aber dafür wurden die Möglichkeiten der Geldeintreibung durch die

Behörden in einem Maße ausgebaut, das eine gedeihliche wirtschaftliche Zusammenarbeit in einem geeinten Europa, verbunden durch das Blaue Band der Donau, das auch der OWWF immer gern ins Feld führt, schlichtweg unmöglich wird. Es wäre für den freien Waren- und Personenverkehr in Europa von zentraler Bedeutung, wenn die EU von ihren Gesprächspartnern innerhalb ihrer Grenzen und Beitrittskandidaten wie Serbien sich nicht mit Lippenbekenntnissen abspeisen lassen, sondern Taten, statt Bürokratie und Abzockermentalität echte Bekenntnisse und deren Umsetzung einfordern würde.

Klaus Ludorf  
IZB-Cargo & Co. GmbH