

Die Lücke an Kroatiens Adriaküste

Ungelöstes Grenzproblem mit Bosnien vor dem geplanten EU-Beitritt im kommenden Jahr

Kroatiens nahender EU-Beitritt erhöht den Druck, ungelöste Grenzfragen mit Bosnien zu klären. Im Mittelpunkt steht dabei der Wunsch Kroatiens, sein durch bosnisches Küstengebiet unterbrochenes Territorium verkehrstechnisch zu verbinden.

Thomas Fuster, Wien

Eigentlich darf sich Kroatien nicht beklagen: Vom Norden Istriens bis zur Südspitze Dalmatiens erfreut sich das Land nicht nur einer beeindruckenden Vielzahl von über 1200 landschaftlich reizvoller Inseln. Ein touristisches Juwel ist auch die knapp 1800 Kilometer lange Küste entlang des Festlandes. Dennoch existiert auf Kroatiens Landkarte entlang der Adria ein Makel, der seit vielen Jahren nicht nur nationalistische Politiker in Wallung bringt. Gemeint ist ein 20 Kilometer langer Küstenstreifen, der in der Nähe des Ortes Neum auf bosnischem Territorium liegt. Dieser kurze Streifen ist dafür verantwortlich, dass der südöstlichste Teil Kroatiens – und namentlich die Touristenattraktion Dubrovnik – vom übrigen Teil des Landes abgetrennt wird.

Zweigeteiltes Land

In den vergangenen Jahren wurde das Thema ausserhalb der beiden betroffenen Länder selten je wahrgenommen und als typisch balkanisches Gezänk abgehakt. Nun erhält der Disput aber eine länderübergreifende Dimension. So soll Kroatien im Juli kommenden Jahres als 28. Mitglied der EU beitreten. Damit wird die rund 1000 Kilometer lange Grenze zwischen Kroatien und Bosnien-Herzegowina zur Aussengrenze der EU. Wer somit in Zukunft vom nordwestlichen Festland Kroatiens in das Gebiet rund um Dubrovnik fahren will, muss zweimal eine EU-Aussengrenze passieren. Innerhalb von nur 20 Kilometern kommt es für Touristen, Lastwagenfahrer und andere Reisende also zweimal zu langen Wartezeiten, ausführlichen Passkontrollen und umständlichen Zollformalitäten, und dies, obwohl man nur von einem Teil Kroatiens in einen anderen gelangen will.

Dieses sich abzeichnende Regime ist auch der EU ein Dorn im Auge. Noch vor dem Beitritt Kroatiens zur Union wird daher eine Lösung des Problems angestrebt. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie die beiden separierten Landesteile Kroatiens verkehrstechnisch ef-



Passkontrolle an der kroatisch-bosnischen Grenze bei Neum.

MARKO DJURICA / REUTERS

fizient miteinander verbunden werden können, damit dies auch für Bosnien akzeptabel ist. Erörtert werden neben der Idee eines Fährbetriebs vor allem zwei Optionen: Zum Ersten die Konstruktion einer Brücke vom kroatischen Festland auf die Halbinsel Peljesac, womit das bosnische Territorium umfahren werden könnte. Zum Zweiten der Bau eines Autobahn-Korridors, der hinter Neum im bosnischen Hinterland die beiden Landesteile verbände.

Bei einem Treffen der kroatischen Aussenministerin Pusic, ihres bosnischen Amtskollegen Lagumdzija und des EU-Erweiterungskommissars Füle konnte kürzlich in Brüssel erwartungsgemäss keine Einigung erzielt werden. Brüssel will daher zunächst eine Machbarkeitsstudie zu den diskutierten Infrastrukturmassnahmen in Auftrag geben und finanzieren, wobei auch die bosnische Seite einbezogen wird. Von ersten Fortschritten auf dem Weg zu einer Einigung hofft man Anfang Dezember, wenn das nächste Treffen stattfinden soll, berichten zu können. Die Hürden sind jedoch hoch. Denn wie stets, wenn es um Fragen der Grenzziehung geht, spielen Nationalismen eine wichtige Rolle; dies zeigt auch der ungelöste Grenzstreit zwischen Kroatien und Slowenien um die Bucht von Piran.

Brücke oder Schnellstrasse?

Von den Optionen für eine Verkehrsverbindung bevorzugt Kroatien den Bau einer Brücke nach Peljesac. Über ein solches Projekt wird in Zagreb schon lange debattiert. Bereits 2005

ordnete die damalige rechtskonservative Regierung von Ivo Sanader die Erstellung einer 2,4 Kilometer langen Brücke an. Die im Herbst 2007 feierlich lancierten Bauarbeiten fielen aber mit dem Ausbruch der Wirtschaftskrise zusammen, und das 400 Millionen Euro teure Grossprojekt kam mangels Finanzen kaum vom Fleck, ehe es im Mai dieses Jahres von der neuen, sozialdemokrä-



tisch dominierten Regierung für beendet erklärt wurde. Bereits im Juli wurde das Projekt aber überraschend wieder aus der Schublade geholt – in der Hoffnung, dieses Vorhaben von «europäischer Dimension», so die Umschreibung von Ministerpräsident Milanovic, mit EU-Geldern finanzieren zu können.

Die bosnische Regierung versteht zwar den Wunsch Kroatiens, die Exklave Dubrovnik mit dem Rest des Landes zu verbinden. Als Bedingung für eine entsprechende Lösung pocht Sarajevo

aber auf einen weiterhin freien Zugang zum Meer. Diesen Zugang und namentlich die Verbindung des (bosnischen) Hafens von Neum mit dem (kroatischen) Hafen von Ploce sieht Bosnien durch eine Brücke gefährdet, vor allem dann, wenn die Brücke zu wenig hoch gebaut und grossen Schiffen so die Durchfahrt verunmöglicht wird. Bevorzugt wird daher die Idee einer extraterritorialen Schnellstrasse, auch wenn die Bevölkerung von Neum kritisiert, dadurch nicht nur den für das lokale Gewerbe lukrativen Durchgangsverkehr zu verlieren, sondern auch eine direkte Verbindung zum bosnischen Hinterland.

Die vordergründig einfachste Lösung wäre natürlich, neben Kroatien gleich auch Bosnien in die EU aufzunehmen. Eine strenge Kontrolle des Grenzverkehrs zwischen Kroatien und dem bosnischen Küstenstreifen erübrigte sich dann. Ob je und wann der politisch zerstrittene Vielvölkerstaat in der EU willkommen sein wird, bleibt jedoch offen. Notwendig ist daher eine Zwischenlösung für ein Problem, dessen Ursache mehrere Jahrhunderte zurückreicht, nämlich bis 1699. Damals überliess die Republik Ragusa (das heutige Dubrovnik) den Osmanen die Kontrolle über den heute auf bosnischem Territorium liegenden Küstenstreifen. Die Osmanen erhielten dadurch Meerzugang, und die Bewohner von Ragusa profitierten von einer Pufferzone gegenüber dem Erzfeind aus Venetien.

Fehlendes Grenzabkommen

Zwar droht Dubrovnik dieser Tage keine feindliche Eroberung mehr, und auch der Bosnienkrieg gehört seit bald siebzehn Jahren der Vergangenheit an. Dennoch existiert zwischen Kroatien und Bosnien noch immer kein Grenzabkommen. Eine 1999 von den Präsidenten Tudjman und Izetbegovic erzielte Einigung wurde von den Parlamenten beider Länder nie ratifiziert und blieb daher wirkungslos. Die Rückkehr des Disputs auf die politische Traktandenordnung hat nun aber zu einer Neuentdeckung des Abkommens von 1999 geführt. Die damalige Einigung stösst jedoch vor allem bei Kroatiens oppositioneller HDZ – notabene die Partei des Unterzeichners Tudjman – auf Widerstand, da die Vereinbarung vorsieht, dass Kroatien in der umstrittenen Grenzregion zwei unbewohnte Inseln und die Spitze der Halbinsel Klek an Bosnien abtreten muss. Auf diesen Preis für eine Überbrückung seines Territoriums wird Bosnien in den anstehenden Verhandlungen kaum verzichten.