



GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME



VERSTECKTES TREIBEN BLAUES VERBRECHEN AUF DER DONAU

Walter Kemp | Ruggero Scaturro

JUNI 2024



VERSTECKTES TREIBEN

Blaues Verbrechen auf der Donau

WALTER KEMP | RUGGERO SCATURRO

JUNI 2024

DANKSAGUNG

Im Rahmen der Recherchen für diesen Bericht sind die Autoren dankbar für die Zusammenarbeit und das Fachwissen von Adam Kalmar, stellvertretender Leiter der Abteilung für Grenz- und Ausländerpolizei der ungarischen Polizei im Bezirk Baranya. Die Autoren möchten auch Robert Lichtner dafür danken, dass er Türen geöffnet und Menschen zusammengebracht hat. Das Engagement von Andrada-Mihaela Bocea, Iulia Cozacenco, Giulia D'Amico, Saša Đorđević, Kosyo Ivanov und Fedir (Fred) Sydoruk wird mit Dankbarkeit anerkannt.

Diese Veröffentlichung wurde mit finanzieller Unterstützung des Integrated Security Fund des Vereinigten Königreichs erstellt. Der Inhalt liegt in der alleinigen Verantwortung der Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Globale Initiative gegen transnationale organisierte Kriminalität, GI-TOC) und spiegelt nicht unbedingt die Ansichten des Vereinigten Königreichs wider.



ÜBER DIE AUTOREN

Walter Kemp leitete einen zweijährigen Prozess geleitet bei dem mehrere Interessengruppen die Bausteine einer globalen Strategie gegen die transnationale organisierte Kriminalität entwickelten. Zuvor war er Direktor der Beobachtungsstelle für illegale Wirtschaft in Südosteuropa der GI-TOC. Bevor er zu GI-TOC kam, hatte er leitende Positionen bei der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa inne, war Sprecher und Redenschreiber im Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung und Vizepräsident des Internationalen Friedensinstituts. Zusätzlich zu seiner Arbeit bei der GI-TOC ist er leitender Strategieberater am Genfer Zentrum für Sicherheitspolitik und unterrichtet an der Diplomatischen Akademie in Wien.

Ruggero Scaturro ist leitender Analyst bei GI-TOC und Doktorand im Bereich Strafjustiz und Sicherheit in Slowenien. Er forscht über Ost- und Südosteuropa sowie zu Angelegenheiten bzgl. der italienischen Mafia. Sein Hauptinteresse und seine Fachkenntnisse gelten dem Drogenhandel und den Konsumgewohnheiten in Europa sowie der Geschichte der Cosa Nostra und ihren Verbindungen zu anderen kriminellen Netzwerken im Mittelmeerraum.

© 2024 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Alle Rechte vorbehalten.

Kein Teil dieser Veröffentlichung darf ohne schriftliche Genehmigung der GI-TOC in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln vervielfältigt oder übertragen werden.

Cover: © *Simonas Vaikasas via Shutterstock*
Design und Illustration: Elné Potgieter

Bitte richten Sie Ihre Anfragen an: Global Initiative
Against Transnational Organized Crime Avenue de
France 23 Genf, CH-1202
Schweiz www.globalinitiative.net

INHALT

Zusammenfassung	iv
Methodik.....	2
Der Fluss	3
Geschichte und Relevanz einer der wichtigsten Wasserstraßen Europas.....	4
Handelsmodalitäten, -volumen und -merkmale.....	7
Die Anfälligkeit der Donau für organisierte Verbrechen	11
Der Umfang des Problems.....	12
Formen von Kriminalität.....	13
Sicherheitslücken.....	15
Schiffe in der Nacht: Informationslücken.....	16
Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden: viele Pläne, wenig Taten.....	17
Dreiländereck: Rumänien-Moldawien-Ukraine	19
Ein Ökosystem, das den Schmuggel begünstigt.....	20
Ein Erwachen der Donauhäfen.....	22
Zukünftige Risiken.....	24
Schlussfolgerungen und Empfehlungen	25
Empfehlungen.....	27
Anmerkungen.....	29



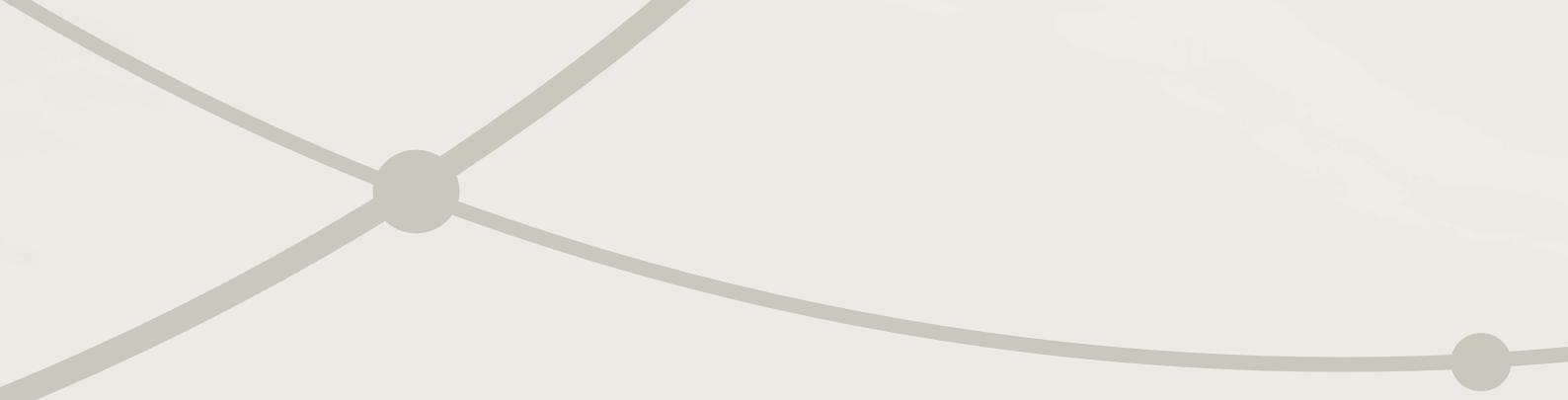
VON DER VISION ZUM HANDELN: EIN JAHRZEHT DER ANALYSE, STÖRUNG UND WIDERSTANDSFÄHIGKEIT

Die Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Globale Initiative gegen transnationale organisierte Kriminalität, GI-TOC) wurde im Jahr 2013 gegründet. Ihre Vision ist es, einen globalen strategischen Ansatz zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität zu mobilisieren, indem das politische Engagement zur Bewältigung der Herausforderung gestärkt, die analytische Beweisgrundlage für organisierte Kriminalität aufgebaut, die kriminelle Wirtschaft zerschlagen und Netzwerke zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit in den betroffenen Gemeinschaften aufgebaut werden. Zehn Jahre später ist die Bedrohung durch organisierte Kriminalität größer als je zuvor. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass wir weiterhin Maßnahmen ergreifen, indem wir eine koordinierte globale Reaktion aufbauen, um uns der Herausforderung zu stellen.



ZUSAMMENFASSUNG

Ein Frachtschiff ankert auf der Donau in der Nähe des Hafens von Izmail, Südwestukraine, während des russischen Einmarsches in die Ukraine. © STRINGER/AFP via Getty Images



Die Donau ist der zweitlängste Fluss Europas und fließt durch 10 Länder zwischen Deutschland und der Ukraine, vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer. Im Laufe der Geschichte war sie der Gürtel *Mittleuropas*, der die Länder West-, Mittel- und Osteuropas miteinander verband. Nach dem russischen Einmarsch in die Ukraine im Februar 2022 erlangte die Donau neue strategische Bedeutung. Die Donauhäfen in Rumänien, Moldawien und der Ukraine wurden zu einer Lebensader für den Umschlag wichtiger Exportgüter wie Getreide und Düngemittel. In diesem Zeitraum wurden große Investitionen in die Infrastruktur von Häfen (wie Kräne und Lagerhallen) getätigt, um die erhöhten Handelsströme zu unterstützen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass eine rasche Zunahme der legalen Aktivitäten ohne entsprechende Verbesserungen der Sicherheit die Risiken illegaler Aktivitäten erhöhen kann.

Dennoch hat die Anfälligkeit der Donau für organisierte Verbrechen von politischen Entscheidungsträgern oder Forschern wenig Aufmerksamkeit erhalten. Dies mag aus gutem Grund so sein: Es gibt nur wenige Nachweise für dieses Risiko. Die letzte Bewertung der Bedrohung durch die organisierte Kriminalität (durchgeführt von Europol) stammt aus dem Jahr 2011. In den letzten zehn Jahren gab es nur wenige Beschlagnahmungen von Schmuggelware entlang der Donau, und obwohl ein Bericht der GI-TOC aus dem Jahr 2022 über den Schmuggel durch Häfen in Südosteuropa¹ Einzelfälle der organisierten Kriminalität an der Donau aufzeigte, fielen diese nicht in den Geltungsbereich dieser Studie. Ist der derzeitige Mangel an gemeldeten kriminellen Aktivitäten ein Hinweis auf ein geringes Risiko in der Binnenschifffahrt oder spiegeln sich darin begrenzte Aufmerksamkeit und begrenzte Ressourcen wider? Schließlich sagt das Sprichwort: „Man findet nicht, was man nicht sucht“.

Die GI-TOC, die die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine auf illegale Volkswirtschaften beobachtet, ist gut positioniert, um diese Frage zu untersuchen. Im September 2023 gab das Vereinigte Königreich diese Studie in Auftrag, um die Anfälligkeit der Donau für illegalen Handel genauer zu betrachten.

Eines der Hauptergebnisse dieses Berichts ist ein besorgniserregender Mangel an Zusammenarbeit bei der Strafverfolgung zwischen den Anrainerstaaten der Donau, obwohl die meisten von ihnen Mitglieder oder Partner der Europäischen Union sind. Die Studie fand wenig Hinweise auf illegalen Handel auf dem Fluss, was zum Teil auf fehlende Daten zu Beschlagnahmungen zurückzuführen ist und auf eine potenzielle Sicherheitslücke hindeutet. Es wurden jedoch mehrere Schwachstellen entdeckt, die ein günstiges Umfeld für verschiedene Arten illegaler Aktivitäten auf einigen Abschnitten des Flusses schaffen.

Darüber hinaus schafft die erhöhte Relevanz der Donauhäfen – insbesondere in Rumänien, Moldawien und der Ukraine – aufgrund der Aggression Russlands gegen die Ukraine neue Möglichkeiten und Relevanz für den Fluss, aber auch neue Herausforderungen, einschließlich eines erhöhten Risikos der organisierten Kriminalität. Infolgedessen widmet sich ein Teil dieses Berichts der Bewertung des potenziellen Risikos der organisierten Kriminalität im Dreiländereck entlang der unteren Donau. Der Bericht schließt mit einer Reihe von Empfehlungen zur Verringerung der Anfälligkeit für illegale Treibstoff- und Zigarettenströme, den Schmuggel von Migranten und andere Formen der organisierten Kriminalität entlang des Flusses sowie zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Strafverfolgungsbehörden der verschiedenen Länder.

Methodik

Angesichts des Mangels an Sekundärdaten über illegale Aktivitäten im Donau-Raum basiert der größte Teil der Forschung in diesem Bericht auf Feldforschung und Interviews. Diese wurden in Mohacs (Ungarn), Chisinau und Giurgiulesti (Moldawien), Bukarest und Galați (Rumänien) sowie in den Häfen von Reni und Izmail in der Ukraine durchgeführt. Zwischen Oktober 2023 und März 2024 wurden zudem Interviews mit einer Reihe von Gesprächspartnern geführt: vom LKW-Fahrer in der Ukraine bis zur Wasserpolizei in Österreich und Ungarn, von Experten für Treibstoffschmuggel in Serbien bis zur Flussverwaltung der unteren Donau in Rumänien.

Am 25. März 2024 wurde in Wien ein Expertentreffen einberufen. Das Treffen brachte Strafverfolgungsexperten aus mehreren Donau-Grenzstaaten, Vertreter des österreichischen Innenministeriums und des Ministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten – als Präsident der EU-Strategie für den Donau-Raum (EUSDR) – sowie Mitglieder des EUSDR-Sekretariats zusammen. Hier konnten die Autoren ihre Annahmen und Erkenntnisse überprüfen, aus bisherigen Erfahrungen lernen und Feedback zu Empfehlungsentwürfen erhalten.



DER FLUSS

Geschichte und Relevanz einer der wichtigsten Wasserstraßen Europas

Die Donau ist ein Wahrzeichen mehrerer europäischer Hauptstädte, darunter Wien, Bratislava, Budapest und Belgrad. Der Fluss erstreckt sich über 2.900 Kilometer und verfügt über 96 Häfen, die hauptsächlich für Lastkähne und Passagierschiffe genutzt werden.² Dies macht ihn zu einer wichtigen Verkehrsader für Handel und Reisen und zu einem beliebten Ziel für Touristenkreuzfahrten. Obwohl das ausgedehnte Hafennetz die Donau anfällig für illegalen Handel macht, ist wenig über illegale Aktivitäten entlang des Flusses bekannt. Ein Überblick über die jüngste Geschichte und Handelsaktivität entlang des Flusses kann helfen, die Anfälligkeit der Donau zu verstehen.



ABBILDUNG 1 Haupthäfen entlang der Donau.

Ein Handelskorridor

Während des Kalten Krieges standen die meisten Staaten entlang der Donau unter kommunistischer Herrschaft. In den 1970er und 80er Jahren wurden große Investitionen in Schleusen, Dämme und Wasserkraftwerke entlang des Flusses getätigt, so beispielsweise der Eisentor-Staudamm in Rumänien und der Gabickowo-Staudamm in der Slowakei. Doch während des eisernen Vorhangs, verrosteten viele Häfen an der Donau.

Der Fluss erwachte während des Krieges in Jugoslawien Anfang der 1990er Jahre zu neuem Leben. Um Sanktionen zu umgehen, wurde Treibstoff auf Lastkähnen aus der Ukraine ins heutige Serbien geschmuggelt. Dies war ein großes Geschäft für bewaffnete Gruppen, Kriminelle und ihre politischen Beschützer.³ Inoffizielle Schätzungen gehen davon aus, dass die Gesamtsumme der illegal gewaschenen Gelder aus dem Ölhandel, die Jugoslawien zwischen 1992 und 1995 verlassen haben, zwischen 5 und 11 Milliarden US-Dollar liegt.⁴

Nach den Kriegen in Jugoslawien und mit der EU-Erweiterung wurden Anstrengungen unternommen, um den Fluss zu verjüngen. Bis 2007, als Rumänien und Bulgarien der EU beitraten, floss der überwiegende Teil des Flusses durch die EU-Mitgliedstaaten. Seit dem Beitritt Kroatiens (EU-Mitglied seit 2013) zum Schengen-Raum am 1. Januar 2023 fällt fast die Hälfte der Länge des Flusses in den Schengen-Raum. Die Donau ist damit durch das transeuropäische Verkehrsnetz zu einem Mittel der europäischen Integration geworden. So ist der Fluss beispielsweise Teil des Rhein-Main-Donau-Korridors, der als primäre Ost-West-Verbindung zwischen kontinentaleuropäischen Ländern dient und Frankreich, Deutschland, Österreich, die Tschechische Republik, die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien verbindet. Der Korridor wird Hochgeschwindigkeitszüge und Binnenschiffahrtswege entlang des Mains und der Donau bis zum Schwarzen Meer miteinander verbinden.⁵

Der Fluss hat durch die russische Invasion in der Ukraine an Bedeutung und Aufmerksamkeit gewonnen. Die Blockade vieler Schwarzmeerhäfen hat die Händler dazu veranlasst, nach alternativen Wegen zu suchen, um Getreide, Düngemittel und andere wichtige Exportgüter auf den Markt zu bringen. Infolgedessen ist seit 2022 das Handelsvolumen über die Donauhäfen in Moldawien und der Ukraine gestiegen, ebenso wie die Investitionen in Infrastruktur wie Umschlagterminals und Lagereinrichtungen. Das Frachtvolumen, das durch den Sulina-Kanal verschifft wurde, verdoppelte sich zwischen 2021 und 2022 von 5.070 auf 10.568 tonnen,⁶ während sich das Gesamtfrachtvolumen in den ukrainischen Häfen von 5.505 auf 16.505 Tonnen mehr als verdreifachte, hauptsächlich aufgrund der erhöhten getreidefracht.⁷ Der Trend setzte sich in den ersten beiden Quartalen 2023 fort.⁸

Aber auch die Risiken haben zugenommen, wie die russischen Angriffe auf die ukrainischen Häfen Reni und Izmail zeigen. Unmittelbar nach dem Rückzug aus dem

Schwarzmeer-Getreideabkommen startete Russland Angriffe auf die Häfen der Ukraine, auch entlang der Donau, und beschädigte Hafeneinfachungsanlagen, zivile Schiffe und Getreidelager.⁹



Schüttgutfrachter befahren den Sulina-Kanal, einen Flusskanal zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer, im Juli 2023.

© Andrei Pungovschi/Bloomberg über Getty Images

Regionale Zusammenarbeit

Die an den Fluss angrenzenden Staaten arbeiten seit langem zusammen, um die Sicherheit und die freie Schifffahrt des Flusses zu gewährleisten. Eine Europäische Donau-Kommission wurde 1856 gegründet und ist damit eine der frühesten Formen der multilateralen Zusammenarbeit in Europa. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde trotz der Teilung Europas 1948 eine neue Donau-Kommission gegründet, um die Schifffahrtsbedingungen des Flusses zu erhalten und zu verbessern. Das daraus resultierende „Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau“¹⁰ bietet Staatsangehörigen, Handelsschiffen und Gütern aus allen Staaten gleichen Zugang und gewährleistet eine Gleichbehandlung bei den Hafen- und Schifffahrtsgebühren sowie bei den Bedingungen für die Handelsschifffahrt. Das Übereinkommen erstreckt sich jedoch nicht auf die Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit oder der Strafverfolgung. Darüber hinaus wird die Sicherheit in der Arbeit und den Empfehlungen der Kommission in der Regel im Zusammenhang mit der Sicherheit der Schifffahrt und der Häfen und nicht mit der kriminellen Unterwanderung interpretiert.¹¹

Ein entscheidender Fortschritt in der Zusammenarbeit erfolgte im Dezember 2010, als die Europäische Kommission die EUSDR einführte.¹² Die Strategie besteht aus 11 Prioritäten zur

Bewältigung gemeinsamer Herausforderungen in den Bereichen Konnektivität, Umweltschutz, Wohlstand und Sicherheit für EU-Mitgliedstaaten und Nicht-EU-Länder.¹³ Bisher hat die EUSDR jedoch weder zu nennenswerten operativen Maßnahmen geführt, noch ist die Strategie in gleicher Weise rechtsverbindlich wie das Übereinkommen.

Seit Beginn des 21. Jahrhunderts zielen verschiedene EU-Programme und Förderinitiativen darauf ab, die Infrastruktur der Schifffahrt zu modernisieren, die ökologische Nachhaltigkeit zu fördern und die Einhaltung internationaler Standards sicherzustellen. Regierungen, ausländische Investoren und private Unternehmen haben auch Geld in die Verbesserung der Infrastruktur in den Donauhäfen gesteckt. Ein gutes Beispiel ist der Hafen von Giurgiulesti in Moldawien. Bis 1999 hatte Moldawien (das 1991 unabhängig wurde) kein Ufer an der Donau. Dies änderte sich mit einem Landtauschvertrag mit der Ukraine, der 1999 abgeschlossen wurde.¹⁴ Infolgedessen erhielt Moldawien einen kurzen Uferstreifen an der Donau von weniger als einem Kilometer. Heute verfügt der Hafen, der sich im Besitz der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung befindet und von der Danube Logistics Company betrieben wird, über ein Ölterminal, zwei Getreideterminale, Lagereinrichtungen und eine hochmoderne Saatgutquetschanlage (für Pflanzenöl). Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, ist das Umschlagvolumen in diesem Hafen zwischen 2008 und 2019 von fast null auf 1 Million Tonnen gestiegen und hat sich seitdem mehr als verdoppelt. Im Jahr 2023 wurde ein Volumen von knapp 2,3 Millionen Tonnen erreicht.¹⁵

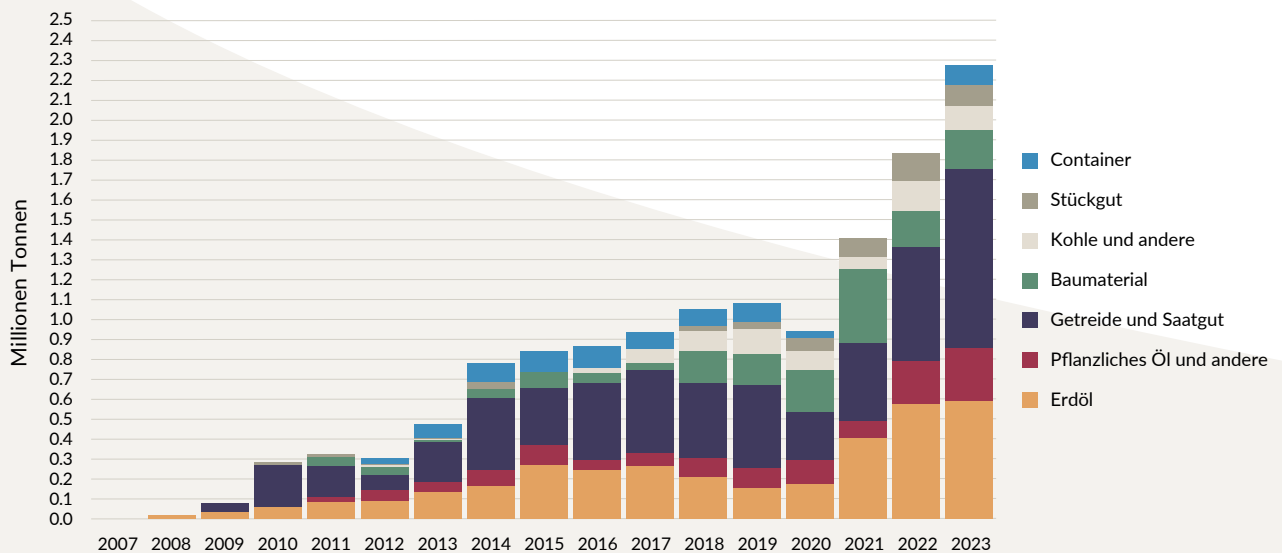


ABBILDUNG 2 Umschlagvolumen im internationalen Freihafen Giurgiulesti (2007–2023).

QUELLE: Danube Logistics, Giurgiulesti International Free Port, International Logistics Hub and Business Park, Mai 2024, [https:// gifp.md/en/wp-content/files_mf/17151797872024MayGIFPOverview.pdf](https://gifp.md/en/wp-content/files_mf/17151797872024MayGIFPOverview.pdf)

Handelsmodalitäten, -volumen und -merkmale

Auf der Donau sind etwa 3.000 Frachtschiffe und 300 Kreuzfahrtschiffe aktiv.¹⁶ Rund um die Delta-Region in der Nähe des Schwarzen Meeres, einem Gebiet von mehr als 4.000 Quadratkilometern, das hauptsächlich in Rumänien und mit einem kleinen Teil in der Ukraine liegt, ist der Fluss tief und breit genug, um Seefrachtschiffe aufzunehmen, die aus dem Schwarzen Meer ankommen (siehe Abbildung 3). Die meisten Schiffe, die auf dem Fluss fahren, sind Lastkähne, die Schüttgüter oder Treibstoff anstelle von Containern befördern, obwohl die Häfen entlang der Donau in der Ukraine, Rumänien und Moldawien ihren Betrieb seit 2022 an den zunehmenden Containerverkehr angepasst haben.



Transportsäcke werden von einem Lastkahn im Hafen von Giurgiulesti, Moldawien, entladen.

© Foto bereitgestellt

Die Schüttgutkapazität und niedrige Transportkosten machen den Fluss zu einem kostengünstigen Transportmittel für Rohstoffe wie Baumaterialien, Forstwirtschaft und landwirtschaftliche Produkte (wie Weizen, Getreide, Pflanzenöl und Holz), Metallschrott, Kohle, Brennstoff, Düngemittel, Eisenerz und Stahl. Es gibt mehrere große Stahlwerke entlang der Donau in Linz (Österreich), Dunaújváros (Ungarn) und Galați (Rumänien).¹⁷ Aus Sicht der Strafverfolgungsbehörden ist es schwierig, solche Ladungen zu kontrollieren. Geschmuggelte Gegenstände können unter Lieferungen von Stahl oder Holz, die per Lastkahn transportiert werden, in Transportsäcken, die zum Transport von Dünger oder Salz verwendet werden, oder in Lieferungen von Kies oder Getreide sowie in Leerräumen in der Struktur des Lastkahns selbst versteckt werden. Eine gründliche Überprüfung würde ein vollständiges Entladen der Ladung erfordern, was weder kosteneffizient noch zeitsparend ist.

Die Donau ist für das Transportgewerbe aus mehreren Gründen interessant. Erstens bietet sie niedrigere Versandkosten als alternative Verkehrsträger wie der Straßen- oder Schienentransport. Darüber hinaus ermöglicht der Wassertransport die Bewegung großer Mengen von Gütern, insbesondere von Massengütern, die die Kapazität anderer Verkehrsträger übersteigen. Es ist beispielsweise üblich, dass ein selbstfahrendes „Schubboot“ einen Konvoi mit vier bis sechs Lastkähnen

*Erhöhte Investitionen
und Bemühungen
zur Verbesserung
der Zusammenarbeit
könnten die Donau
für die organisierte
Kriminalität
attraktiver machen.*

schiebt. Die Sicherheit der Schifffahrt gilt als hoch, insbesondere im Vergleich zu gefährlichen Straßen in Ländern wie z. B. Rumänien und der Ukraine. Darüber hinaus haben Investitionen in den letzten Jahren – auch infolge der EU-Erweiterung und der Verlagerung des Handels durch die russische Invasion – zu Verbesserungen der Infrastruktur mehrerer Donauhäfen und des Hinterlandes geführt. Verbindungen zu Straßen- und Schienennetzen haben den Fluss beispielsweise enger in regionale Verkehrsnetze und Korridore integriert.¹⁸

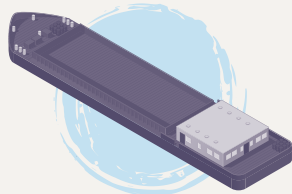
Der Transport entlang der Donau hat jedoch seine Schwachstellen. Eine davon ist die Langsamkeit des Warenverkehrs, die sich auf die Pünktlichkeit der Lieferungen auswirkt. Es gibt 18 Schleusen am Fluss und einige Häfen verfügen über eine begrenzte Anzahl von Anlegeplätzen. Das Überschreiten von Grenzen kann zeitaufwendig sein.¹⁹

Die EUSDR hat mit der Einführung von Standardformularen für die Donauschifffahrt (auch als DAVID-Formulare bekannt) Schritte zur Vereinfachung und Harmonisierung der Verwaltungsabläufe unternommen. So sind die Ankunfts- und Abfahrtsberichte, die Besatzungsliste und die Passagierliste nun standardisiert und auf einer gemeinsamen Website zugänglich. Ein zentral- und osteuropäisches Berichtsinformationssystem (CEERIS) wurde ebenfalls entwickelt, um die Berichtspflichten über die Schiffe, ihre Inhalte und Fahrten zu vereinfachen. CEERIS reduziert den bürokratischen Aufwand für Schiffsbetreiber und erhöht gleichzeitig die Transparenz für die Grenzpolizei und den Zoll. Es ist jedoch nicht für alle Abschnitte des Flusses obligatorisch. Und weil die Länder unterschiedliche Datenschutzgesetze haben, geben sie nicht alle Informationen weiter.

Es gibt zudem Klagen über unzureichende Infrastrukturen und Ausrüstungen, sowohl in den Häfen als auch an der Schnittstelle zwischen den Häfen und dem Landesinneren, z. B. bei den Straßen- und Schienenverbindungen. Ein eklatantes Beispiel sind die langen Warteschlangen an den Grenzen im Dreiländereck Rumänien, Moldawien und Ukraine seit Februar 2022. Was als Solidaritätsspuren zwischen der EU und der Ukraine gedacht war, ist zum Stau geworden. Aufgrund der begrenzten Anzahl von Straßen und Grenzübergängen sowie des zunehmenden Verkehrs kann es Tage dauern, bis ein LKW die Grenze überquert hat. Dieser Prozess kann Berichten zufolge durch kleine Bestechungsgelder an die Grenzbeamten beschleunigt werden.²⁰ Einerseits verfügen kleine Hafentstädte im Dreiländereck nicht über die notwendige Infrastruktur, wie Brücken und Kreisverkehre, um das gestiegene Handelsvolumen zu bewältigen. Andererseits gibt es für schlecht bezahlte Grenzbeamte keinen Anreiz, sich besonders um die Bewältigung der Überlastung zu bemühen, was die Gefahr der Bestechung erhöht.²¹

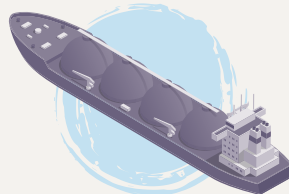
Eine weitere Einschränkung ist die geringe Dichte der Wasserstraßen im Vergleich zu alternativen Verkehrsträgern, die die Erreichbarkeit einiger Regionen einschränken kann. In einigen Donaustaaten stellt die unzureichende Instandhaltung des Flusses eine Herausforderung für die Schifffahrt dar und behindert den reibungslosen Betrieb der Wasserverkehrssysteme. Außerdem sind einige Flussabschnitte stark von hydrologischen und meteorologischen Bedingungen wie Niedrigwasser, Frost und natürlichen Veränderungen der Fahrwassertiefe betroffen. Brückenhöhen begrenzen die Anzahl der Containerschichten, die auf Schiffen gestapelt werden können. Die Modernisierung der Flotten ist teuer, was erklärt, warum viele der im Einsatz befindlichen Binnenschiffe aus den 1960er und 1970er Jahren stammen und Dieselmotoren verwenden.

Abhängig von der Kombination ihrer Antriebssysteme und Laderäume werden fünf Arten von Frachtschiffen auf der Donau und ihren schiffbaren Nebenflüssen eingesetzt. Im folgenden Bild werden diese veranschaulicht.



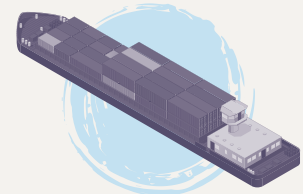
Trockenfrachtschiffe

Beförderung einer Vielzahl von Gütern wie Rundholz, Stahlcoils, Getreide und Erz. Diese Schiffe können in der Regel zwischen 1 000 und 2 000 Tonnen Güter befördern und werden auf der Donau häufig in gekoppelten.



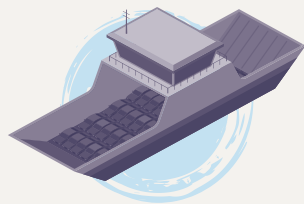
Tankschiffe

Transport von Mineralöl und Derivaten (Benzin, Diesel, Heizöl), chemischen Produkten oder Flüssiggas.



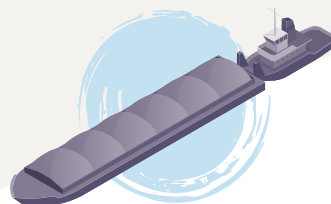
Containerschiffe

Im Donaunraum gelten Container-Konvois mit vier „Pushern“ als beste Möglichkeit zur Kapazitätssteigerung. Ein solcher Schubverband hat eine Gesamtladekapazität von bis zu 576 TEU.



Ro-Ro-Schiffe

Zu den wichtigsten Arten von Gütern, die auf diese Weise transportiert werden, gehören Personenkraftwagen, Bau- und Landmaschinen, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelanhänger („schwimmende Straße“) sowie Schwergut und übergroße Güter.



Geschobene Konvois

Sie bestehen aus einem motorisierten Schiff, das zum Schieben verwendet wird, und einem oder mehreren nicht motorisierten „Schubverbänden“, die fest mit der Schubeinheit verbunden sind.

ABBILDUNG 3 Arten von Frachtschiffen, die üblicherweise auf der Donau verwendet werden.

Die vorherrschende Methode für die Frachtschiffahrt auf der Donau beinhaltet den Einsatz von Konvois, einschließlich Schubkonvois, gekoppelten Formationen und gekoppelten Schubkonvois, wobei einzelne Motorfrachtschiffe einen geringen Anteil der Gesamtmenge ausmachen. Das Grundprinzip der Konvoibildung besteht darin, die Schiffseinheiten in Schubkonvois so zu gruppieren, dass der Wasserwiderstand während der Fahrt möglichst gering ist und ausreichende Stopp- und Manövriermöglichkeiten gewährleistet sind, insbesondere bei der Fahrt stromabwärts. Um den Widerstand zu reduzieren, sind die Schuten nach hinten versetzt angeordnet.²²

Das niedrige Sicherheitsniveau und die geringe polizeiliche Aufmerksamkeit könnten zwar kriminelle Aktivitäten anziehen, aber einige der Merkmale, die die Donau für den Handel weniger attraktiv machen, machen sie auch für Kriminelle weniger attraktiv. Um einen reibungslosen illegalen Handel zu gewährleisten, streben Kriminelle nach Effizienz und geringem Risiko. Die Donau mag ein geringes Risiko darstellen, aber die schlechte Anbindung an Verkehrsverbindungen wie Straßen und Logistikdienste macht sie auch weniger effizient als den Versand illegaler Waren durch Seehäfen. Zudem sind Landgrenzen zahlreicher und schneller zu überschreiten als die Grenzen entlang der Flüsse.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Donau zwar aufgrund der EU-Erweiterung, des Trends zu einer grüneren Wirtschaft und des Krieges in der Ukraine eine neue Bedeutung erlangt hat. Jedoch ist seit 2019 in den meisten Donauhäfen, mit Ausnahme der Ukraine und in geringerem Maße in Bulgarien und Serbien, kein signifikanter Anstieg des Frachtumsatzes zu verzeichnen.

Dennoch könnten höhere Investitionen in die Infrastruktur und größere Anstrengungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit das Potenzial des Flusses freisetzen. Gleichzeitig könnten diese Faktoren die Donau auch für die organisierte Kriminalität attraktiver machen.

Häfen (Tonnen)	2019	2020	2021	2022	2022 Q1+Q2	2023 Q1+Q2
Deutschland	3.274	3.511	2.999	2.410	1.370	1.047
Österreich	6.452	6.050	6.356	5.363	3.252	2.506
Slowakei	1.664	1.553	1.846	1.934	952*	810*
Ungarn	6.064	6.742	5.715	4.063	1.356	1.746
Kroatien	814	948	697	582	338.8	186.4
Serbien	9.735	8.164	13.610	12.023	6.366	6.628
Bulgarien	5.385	5.431	7.111	7.104	3.751	4.004
Rumänien	28.474	27.307	28.457	24.355	12.976	13.053
Republik Moldawien	1.299	1.185	1.819	2.144	1.140	1.238
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	5.102	15.146

ABBILDUNG 4 Frachtumsatz der Donauhäfen, 2019–2023.

HINWEIS: *bezieht sich auf die Häfen von Bratislava und Komarno.

QUELLE: Pyotr Semyonovich Suvorov, *Market observation for Danube navigation, results in 2022*, Danube Commission, 2023, p.2, <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/>



DIE ANFÄLLIGKEIT DER DONAU FÜR ORGANISIERTE VERBRECHEN

Ein ungarischer Zollbeamter kontrolliert eine Getreidefracht im Hafen von Mohacs. © Foto bereitgestellt

Der Umfang des Problems

Es gibt wenig Hinweise auf illegalen Handel entlang der Donau. Nur wenige Beschlagnahmungen sind zu verzeichnen, zum Beispiel von Drogen, Zigaretten und Treibstoff, und die meisten Enthüllungen illegaler Aktivitäten erfolgten durch Zufall. So beschlagnahmten die rumänischen Behörden im März 2019 mehr als eine Tonne Kokain, aber erst nachdem das Schiff, das es transportierte, im Donaodelta gekentert war.²³ Im Oktober 2021 wurden fast 3 Millionen Packungen unverteuerter Zigaretten in Säcken mit Salz auf einem Lastkahn in Paks, Ungarn, gefunden, als einer der Riemen des Transportsackes, in der sie versteckt waren, beim Entladen riss.²⁴ Im Juli 2018 beschlagnahmte die serbische Polizei 575 Tonnen nicht deklariertes Öl, im August 2019 200 Tonnen geschmuggelten Diesel und im November 2021 50 Tonnen unverteuerte Erdölprodukte.²⁵ Obwohl dies seltene Fälle sind, deutet die Größe der Ladungen darauf hin, dass Kriminelle diese Routen oder Modalitäten nicht zum ersten Mal genutzt haben. Insbesondere im Fall der in Ungarn entdeckten Zigaretten kamen die Ermittler zu dem Schluss, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zwischen Februar und Juli 2021 bereits vier ähnliche Sendungen gegeben hat.²⁶

Die schwierige Durchführung von Kontrollen auf Binnenschiffen ist eine große Schwachstelle. Hinzu kommt, dass beide Enden des Flusses mit Seehäfen verbunden sind, in denen nur wenige umgeschlagene Waren kontrolliert werden, bevor sie auf die Donau gelangen. So wurde das 2019 im Donaodelta beschlagnahmte Kokain aus Brasilien über den Hafen von Constanta in Rumänien verschifft.²⁷

Die geringe Zahl der Beschlagnahmungen ist möglicherweise darauf zurückzuführen, dass dem illegalen Handel auf der Donau keine Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Es gibt kein spezielles Strafverfolgungsnetz entlang der Donau. Die letzte Bewertung der Bedrohung durch organisierte Kriminalität auf dem Fluss (durch Europol) scheint aus dem Jahr 2011 zu stammen (ist aber nicht öffentlich zugänglich), und es gibt so gut wie keine Forschung zu diesem Thema. Wenn es um die Bekämpfung der Kriminalität geht, widmen die Anrainerstaaten ihre Aufmerksamkeit und ihre Ressourcen anderen Prioritäten wie dem Kokainschmuggel über westeuropäische Häfen, dem Schmuggel von Migranten über die Landesgrenzen und – in geringerem Maße – der organisierten Kriminalität auf dem westlichen Balkan oder den Verlagerungen der illegalen Wirtschaft in der Schwarzmeerregion. Eine jährliche gemeinsame Operation der Anrainerstaaten, bekannt als DARIF, die sich über mehrere Tage erstreckt und an der Hunderte von Strafverfolgungsbehörden aus 10 Ländern beteiligt sind, führt in der Regel nur zu einigen wenigen Festnahmen und Geldstrafen, wobei kaum Beweise für schwere organisierte Kriminalität gefunden wurden.

Dennoch, wie eine Reihe von Experten in Interviews für diesen Bericht feststellte, „bedeutet die Tatsache, dass fast nichts gefunden wird, nicht, dass es nichts zu finden gibt“.²⁸ Wenn die organisierte Kriminalität entlang der Donau doch kein ernsthaftes Problem darstellt, wäre es gut, wenn dies auch so bliebe. Anstatt sich auf eine Reihe von Strafverfolgungsmaßnahmen oder größere Beschlagnahmungen zu konzentrieren, bewertet dieser Abschnitt daher die Anfälligkeiten für organisierte Kriminalität und untersucht die Hinweise auf die Arten illegaler Aktivitäten, die auf dem Fluss stattfinden.



Ein Sicherheitsmotorboot patrouilliert im Juli 2022 im Hafen des Flusses Reni in der Region Odessa in der Ukraine.

© Sergii Kharchenko/NurPhoto via Getty Images

Formen von Kriminalität

In Anlehnung an die Internationale Kommission zum Schutz der Donau, die die Donau anhand ihrer Gefälle in drei Teilregionen aufteilt, ist es hilfreich, den Fluss in drei Abschnitte aufzuteilen, um verschiedene kriminelle Märkte besser analysieren zu können.²⁹ Der erste Abschnitt, Abschnitt A, erstreckt sich vom Rhein-Main-Donau-Kanal in Deutschland und den Niederlanden bis zur Schengen-Grenze um Mohacs, Ungarn, oder Vukovar, Kroatien. Abschnitt B bezeichnet die Gegend vom Dreiländereck Ungarn, Kroatien und Serbien bis nach Braila in Rumänien. Abschnitt C umfasst das Dreiländereck Rumänien, Moldawien und Ukraine.

Drogenhandel

Abschnitt A ist wohl der am wenigsten analysierte Abschnitt des Flusses, weil er als sicher gilt, aber auch, weil es nur wenige Kontrollen gibt. In der Vergangenheit gab es einige (zufällige) Beschlagnahmungen von Cannabis in Containern sowie Probleme mit dem Diebstahl von Motorbooten. Zwar werden nur selten Kokain oder synthetische Drogen beschlagnahmt, aber das mag daran liegen, dass die Container, die von den Nordseehäfen über den Rhein-Main-Donau-Kanal zur Donau transportiert werden, so wenig kontrolliert werden, dass die Drogen leicht passieren können. Darüber hinaus unterliegen Boote, die den oberen Teil der Donau hinunterfahren, keinen Grenzkontrollen, bis sie bei Mohacs oder Vukovar die Schengen-Grenze erreichen, doch selbst hier werden sie auf dem Weg aus der EU selten kontrolliert. Mit anderen

Worten: Wenn die Polizei keinen Hinweis erhält, gibt es wenig Grund, Ladungen zu überprüfen, die sich zwischen den Niederlanden, Deutschland und der Schengen-Grenze bewegen. Dies macht den oberen Teil des Flusses anfällig für den Handel mit synthetischen Drogen und Grundstoffen von West nach Ost. Es kommt beispielsweise eine beträchtliche Menge synthetischer Drogen aus den Niederlanden nach Serbien und Bulgarien. Ein Teil dieses Handels kann über die Donau abgewickelt werden.

Dieser obere Teil des Flusses, insbesondere zwischen Bayern und Ungarn (über die Slowakei), verzeichnet ein hohes Aufkommen an Kreuzfahrtschiffen. Die Wasserpolizei hat auf einige Bedenken in Bezug auf gesuchte Personen an Bord, gefälschte Reisedokumente (zum Beispiel von Besatzungsmitgliedern) sowie den Besitz kleiner Mengen von Drogen hingewiesen.³⁰ Auf Kreuzfahrtschiffen gibt es eine relativ hohe Fluktuation des Personals im Gastgewerbe, wenige Kontrollen und relativ niedrige Gehälter, was zu einer gewissen Anfälligkeit für kriminelle Einflüsse führt. Das Risiko wird jedoch als relativ gering eingeschätzt.

Schmuggel

Abschnitt B, der mittlere Abschnitt des Flusses, steht vor anderen Herausforderungen, nämlich dem Schmuggel von Treibstoff und Migranten. Die relativ hohen Kraftstoffpreise in Serbien machen das Land anfällig für geschmuggeltes Kraftstoff, der in der Regel aus der Ukraine, Moldawien oder Kroatien stammt.

Laut einer GI-TOC-Studie aus dem Jahr 2024 gibt es entlang der 588 Kilometer langen Donau, die durch Serbien fließt, fast 40 Orte, an denen die Gefahr des Kraftstoffschmuggels besteht.³¹ Die Zollbeamten im Hafen von Ruse, Bulgarien, nahe der Grenze zu Serbien, beschlagnahmten im Jahr 2021 35 und im Jahr 2022 39 Treibstoffprodukte sowie mehr als 74 Tonnen illegale Erdölzeugnisse im gleichen Zeitraum.³² Zwischen 2018 und 2022 beschlagnahmte die serbische Polizei 1.861 Tonnen Erdölprodukte in 410 Fällen von Treibstoffschmuggel.³³ Ein Teil des Schmuggels erfolgt in geringem Umfang, zum Beispiel durch den Verkauf kleiner Mengen von Kraftstoff in Kanistern an lokale Fahrer oder Fischer. In anderen Fällen handelt es sich um ein industrielles Vorgehen: Schiffe (die oft ihre Transponder ausschalten) transportieren illegal überschüssigen Treibstoff, den sie auf Lastkähne umladen, die dann an vorher vereinbarten Orten entlang der Donau anlegen und den Treibstoff an Tankwagen verkaufen, die ihn zu örtlichen Tankstellen bringen.³⁴ Wenn ab 2025 eine EU-Ausnahmeregelung ausläuft, wird Bulgarien voraussichtlich kein Rohöl mehr aus Russland exportieren. Dies könnte neue Anreize für den Treibstoffschmuggel entlang der Donau schaffen.



Ein Besatzungsmitglied inspiziert einen Lastkahn mit Öl im Hafen von Mohacs, Januar 2024.

© Foto bereitgestellt

Der mittlere Abschnitt der Donau ist auch anfällig für die Schleusung von Migrant*innen, in der Regel aus Rumänien und Bulgarien nach Serbien oder aus Serbien nach Kroatien und Ungarn. Zum Beispiel führte eine Europol-Operation im März 2024 zur Festnahme mehrerer Schmuggler, die versuchten, Migrant*innen aus Bulgarien mit dem Boot über die Donau nach Rumänien und von dort nach Ungarn zu bringen.³⁵ Schmuggler versuchen auch, sich in die entgegengesetzte Richtung zu bewegen, über die serbische Grenze (um Kladovo oder Tekija) nach Rumänien.³⁶ Ein weiteres aktives Gebiet ist die Dreiländergrenze zwischen Bosnien und Herzegowina, Serbien und Kroatien. Migrant*innen versuchen, die Grenze von Serbien nach Kroatien (insbesondere um Batina und Dalj) oder über die Save zu überqueren.³⁷ Einige Flüchtlinge und Migrant*innen sind bei dem Versuch ums Leben gekommen.³⁸ Die bilaterale Zusammenarbeit zwischen Kroatien und Serbien ist in diesem Bereich kompliziert, da die Grenzregion entlang der Donau immer noch umstritten ist.

Sonstige Straftaten

Der Abschnitt C mit dem Unterlauf des Flusses rund um das Delta ist der dynamischste und am stärksten von der organisierten Kriminalität bedrohte Teil. Die ukrainischen Donauhäfen liegen in einer relativ abgelegenen Region des Landes, unterhalb Moldawiens und südwestlich von Odessa, die seit der Unabhängigkeit der Ukraine im Jahr 1991 etwas vernachlässigt wurde. Die Region wurde als „Schmugglerparadies mit ausgedehnten Feuchtgebieten und wenig überwachten Grenzen“ beschrieben.³⁹ Die Städte Reni und Ismajil sind vom Rest der Ukraine nur über zwei Straßen im Osten und einen umständlichen Grenzübergang durch Moldawien im Westen erreichbar.

Diese ethnisch vielfältige Region, die historisch als Bessarabien bekannt ist, verfügt über ihr eigenes Ökosystem für wirtschaftliches Überleben und Regierungsführung unter der Kontrolle der lokalen wirtschaftlichen und politischen Eliten. Im Gegenzug für ihre Loyalität gegenüber der Zentralregierung wurde diesen Eliten die Kontrolle über die Unternehmen in der Region, einschließlich der Häfen an der Donau, mehr oder weniger überlassen⁴⁰. Es gab auch Korruptionsvorwürfe von lokalen Beamten.⁴¹ Infolgedessen ist eines der größten Risiken in der Region die Korruption sowie der Schmuggel einer breiten Palette von Waren in die oder aus den Häfen. Auch die Nähe zur abtrünnigen Region Transnistrien ist ein Risikofaktor.

Der erhebliche Anstieg des legalen Handels über Häfen im Dreiländereck Rumänien, Moldawien und Ukraine birgt Risiken für einen Anstieg des illegalen Handels. Zum Beispiel gibt es seit 2022 Vorwürfe, dass Treibstoff aus Russland nach Rumänien und Moldawien importiert und dann von diesen Ländern an die Ukraine weiterverkauft wird.⁴² Obwohl in den letzten Jahren nur wenige illegale Waren in der Region beschlagnahmt wurden, ist die Strafverfolgung schwach und die Korruption weit verbreitet. Zu den größten Risiken in dieser Region gehören der Schmuggel von Zigaretten (einschließlich der illegal in Moldawien und der Ukraine hergestellten), synthetische Drogen (ein wachsender Markt in der Ukraine) sowie Waffen. Es gibt auch Berichte über den Cannabisanbau im Donaudelta.⁴³

Sicherheitslücken

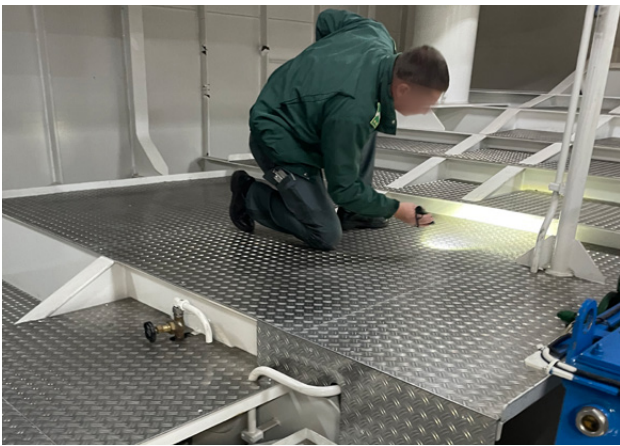
Wenn Behörden über die Sicherheit auf der Donau sprechen, beziehen sie sich in der Regel auf die Sicherheit der Schifffahrt. Der Sicherheit in Bezug auf illegalen Handel und organisierte Kriminalität wird wenig Beachtung geschenkt.

Polizei- und Zollbeamte, die Grenzkontrollen durchführen, überprüfen in der Regel die Papiere des Schiffes und seiner Besatzung. Diese Kontrollen sind jedoch aufgrund der begrenzten Möglichkeiten der Plattformen für den Informationsaustausch und der schwierigen Dynamik der Lastkähne selbst nicht sehr effektiv. Die Tatsache, dass nicht alle Länder oder Schiffe das CEERIS-System verwenden, bedeutet, dass die Grenzpolizei oft nur wenige Stunden vor ihrer Ankunft Informationen über ein sich näherndes Schiff erhält. Dies schränkt ihre Fähigkeit ein, eine ordnungsgemäße Risikobewertung und Hintergrundüberprüfungen des Schiffes, seiner Ladung und Besatzung durchzuführen. Somit wird gegen den Schengener Grenzkodex verstoßen, der besagt, dass Informationen mindestens 24 Stunden im Voraus eingehen sollten. Dieses Zollrisiko könnte sich mit der Einführung des neuen EU-Einfuhrkontrollsystems 2 verringern, einem Programm zur Gewährleistung der Sicherheit vor der Einfuhr, das einen effizienteren Informationsaustausch ermöglicht.⁴⁴ Die Herausforderung wird jedoch darin bestehen, die nationalen Gesetze und Verfahren mit diesem System zu vereinheitlichen.

Im Gegensatz zu Containern können Lastkähne nicht geröntgt werden, so dass die Kontrollen manuell oder mit Hilfe eines Spürhundes durchgeführt werden müssen. Die durchschnittliche Durchsuchung eines Lastkahns, zum Beispiel in Mohacs, beträgt etwa 40 Minuten. Dazu gehören

„Ein Schmugglerparadies mit weitläufigen Feuchtgebieten und wenig überwachten Grenzen.“

physische Kontrollen von Kabinen und Lagerräumen sowie die Überprüfung der Ladung, z. B. von Weizen und Kies, mit einer Lawinestange. Zu den anspruchsvolleren Instrumenten gehören Handröntgenstrahlen und Endoskope sowie Dosimeter zur Messung des radioaktiven Gehalts.⁴⁵ Spürhunde sind effektiv, aber der Lärm und die Gerüche eines Lastkahns können nach einiger Zeit überwältigend sein, sodass die Hunde eine Pause brauchen.⁴⁶ Darüber hinaus sind Schmuggler geschickt darin, Schmuggelware auf eine Weise zu verstecken, die es Hunden schwer macht, sie zu erkennen, wie im Fall von Zigaretten, die in Frachttransportsäcken (oft als „Big Bags“ bezeichnet) mit Salz verstaut sind. Die Ausbildung und der Unterhalt von Spürhunden sind zudem teuer und bei der Grenzpolizei entlang der Donau nicht ausreichend vorhanden.



Ein ungarischer Zollbeamter führt eine Inspektion des Maschinenraums eines im Hafen von Mohacs angedockten Lastkahns durch, Januar 2024. © Foto bereitgestellt

Die Sichtüberwachung entlang der Donau ist begrenzt. Mehr Überwachungsausrüstung würde das Risiko von Piraterie und Diebstahl von Schiffen, das Einschleusen von Migranten (entweder auf Boote oder über den Fluss) und das illegale

Anlegen, insbesondere für den Treibstoffschmuggel, verringern. Die Überwachung des gesamten Flusses ist zwar unnötig, unrealistisch und unerschwinglich, aber ein effektiverer Einsatz von Kameras - zum Beispiel an bekannten Brennpunkten des Treibstoffschmuggels - könnte die Aktivitäten von Schiffen, die ihre Transponder ausschalten, aufdecken.

In einigen Donaustaaten werden die Zoll- und Grenzpolizisten regelmäßig gewechselt: In manchen Wochen überwachen sie die Landgrenzen, in anderen den Fluss. Dieses System soll das Risiko der Korruptionsgefahr verringern, aber es verringert auch die Wahrscheinlichkeit, dass Beamte spezifische Fähigkeiten entwickeln, um Lastkähne zu durchsuchen und Informationen zu sammeln. So scheinen beispielsweise in Moldawien – das ein Ufer von weniger als einem Kilometer hat – Grenzpolizisten und Zollbeamte keine spezielle Ausbildung in der Durchsuchung von Schiffen erhalten haben.⁴⁷ In mehreren Ländern entlang des Flusses wurde festgestellt, dass Polizei- und Zollbeamte eine Standardschulung für den Umgang mit Containerfracht erhalten haben, jedoch keine spezielle Schulung zur Sicherheit auf Binnenwasserstraßen, z. B. zur Durchsuchung eines Lastkahns.⁴⁸

Es wurden auch Bedenken hinsichtlich der unterschiedlichen Standards der Grenzkontrollen geäußert. So gelten beispielsweise die Grenzkontrollen in Vukovar seit dem Beitritt Kroatiens zum Schengen-Raum am 1. Januar 2023 als weniger gründlich als die Kontrollen in Mohacs.⁴⁹

Stichprobenkontrollen an anderen Stellen entlang des Flusses sind selten, zum einen, weil die Strafverfolgungsbehörden kaum Verdacht auf illegale Aktivitäten schöpfen, zum anderen, weil die Wasserschutzpolizei nur über wenige Boote verfügt. Serbien hat beispielsweise nur drei funktionierende Patrouillenboote, um fast 600 Kilometer Fluss zu überwachen.⁵⁰ Dies ist riskant, denn während sich die Sicherheit auf Häfen und Grenzübergänge konzentriert, ist es für kleine Boote recht einfach, an fast jeder Stelle des Flusses Schmuggelware von größeren Schiffen zu transportieren.

Schiffe in der Nacht: Informationslücken

Die mangelnde Aufmerksamkeit für den illegalen Handel auf der Donau wird durch einen Mangel an Daten noch verstärkt. Es gibt nur wenige nationale Daten über Beschlagnahmungen und keine gemeinsame Datenbank oder Koordinierungsstelle für die Zusammenstellung und Analyse von Informationen über illegale Aktivitäten auf dem Fluss. Auch der Austausch kriminalpolizeilicher Erkenntnisse scheint kaum stattzufinden.

Die meisten Donaustaaten haben Zugriff auf die Secure Information Exchange Network Application von Europol.⁵¹ Die Erfahrung zeigt jedoch, dass die Donaustaaten das System hauptsächlich nutzen, um Ermittlungshinweisen nachzugehen und Informationen von Partnerländern anzufordern. Es wird selten verwendet, um beispielsweise Informationen über kriminelle Modalitäten, Tendenzen, verdächtige Schiffe oder Hintermänner

auszutauschen. Im Fall der 2,8 Millionen Stangen geschmuggelter Zigaretten, die im Oktober 2021 in Paks (Ungarn) entdeckt wurden, stellte sich später heraus, dass die rumänischen Ermittler die Methoden der Schmuggler kannten (nämlich die Zigaretten in Salzsäcken zu verstecken), weil sie eine ähnliche Ladung auf zwei Lastkähnen beschlagnahmt hatten, die von Reni (Ukraine) zu den Häfen von Braila und Galați in Rumänien transportiert wurden. Diese Informationen waren jedoch nicht weitergegeben worden.⁵²

Mangelndes Vertrauen ist ein Problem, wenn es um den Austausch von Informationen geht. Einige der Länder, die am anfälligsten für illegalen Handel sind, gelten auch als die korruptesten oder anfälligsten für kriminelle Infiltration. Moldawien, Serbien und die Ukraine beispielsweise erhalten laut dem Global Organized Crime Index 2023 eine 8 von 10 Punkten für staatlich eingebundene

Akteure. Hierzu bemerkte ein Beamter der Strafverfolgungsbehörden: „Es ist kontraproduktiv, Informationen auszutauschen, wenn die Leute korrupt sind.“⁵³ Das Gegenargument ist, dass die Sicherheit gefährdet wird, wenn es überhaupt keinen Informationsaustausch gibt.



ABBILDUNG 5 Länderbewertungen für in den Staat eingebundene Akteure.

QUELLE: Global Organized Crime Index 2023, GI-TOC, September 2023, ocindex.net.

Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden: viele Pläne, wenig Taten

Die Strafverfolgung entlang der Donau wird überwiegend als nationale Angelegenheit behandelt. Solche nationalen Maßnahmen sind jedoch unzureichend, da ein erheblicher Teil der auf dem Fluss begangenen Straftaten grenzüberschreitend verübt wird. Ein Zollbeamter merkt an: „Dies ist ein länderübergreifendes Problem, da es sich um Waren handelt, die auf einem grenzüberschreitenden Fluss transportiert werden, aber die Antworten sind rein national.“⁵⁴

Wie bereits erwähnt, gehört die Strafverfolgung nicht zu den Themen, die von der Donaukommission behandelt werden. Daher ist die Zusammenarbeit eher bilateral und ad hoc und bezieht sich in der Regel auf die Grenzverwaltung und nicht auf den Austausch von Informationen oder gemeinsame Aktionen. So scheint es beispielsweise eine gute Zusammenarbeit zwischen Grenz- und Zollbeamten in Ungarn und Kroatien zu geben. Dagegen könnte die Zusammenarbeit zwischen Rumänien, Moldawien und der Ukraine im Dreiländereck verbessert werden, nicht zuletzt, weil die Häfen Galați, Giurgiulesti, Reni und Ismajil eng beieinander liegen und vor ähnlichen Herausforderungen stehen. Während einige Länder entlang der Donau eine gute Zusammenarbeit bei der Strafverfolgung an den Landesgrenzen haben, einschließlich des bilateralen Austauschs von Verbindungsbeamten, ist die Zusammenarbeit auf dem Fluss weniger ausgeprägt. Eine Umfrage aus dem Jahr 2022, an der rund 200 für die Polizeiarbeit im Donaauraum zuständige Beamte teilnahmen, ergab, dass es so gut wie keine gemeinsamen Ermittlungen, Risikoanalysen oder Schulungs- und Austauschprogramme gibt.⁵⁵

Mehrere Donaustaaten sind Teil von Europol, und mit denjenigen, die dies nicht sind (wie Moldawien, Serbien und die Ukraine), bestehen operative Vereinbarungen. Die meisten sind auch Teil von Aquapol, einem Netzwerk der Wasserpolizei, aber deren Aktivitäten sind weder bekannt noch scheinen sie sehr einsatzbereit zu sein. Darüber hinaus sind alle Donaustaaten mit Ausnahme der Ukraine Vertragsparteien des 2006 unterzeichneten Übereinkommens über die polizeiliche Zusammenarbeit in Südosteuropa.

Für die Zusammenarbeit, insbesondere zwischen den Anrainerstaaten, die Mitglieder der EU sind, gibt es mehr Möglichkeiten. Schließlich soll die integrierte europäische Grenzverwaltung (EIBM) die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen allen relevanten Behörden und Agenturen, die an der Grenzsicherheit und Handelserleichterung beteiligt sind, verbessern, um eine wirksame, effiziente und koordinierte Grenzverwaltung an den Außengrenzen der EU zu etablieren.⁵⁶ Die EIBM basiert auf drei Säulen, die alle auf eine engere Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden entlang der Donau angewendet werden können: dienststelleninterne, behördenübergreifende und internationale Zusammenarbeit.⁵⁷ Beispielsweise könnte die behördenübergreifende Zusammenarbeit verbessert werden, indem die Police and Customs Cooperation Centres (Polizei- und Zollkooperationszentren, PCCCs) entlang des Flusses effektiver genutzt werden. Derzeit befinden sich die meisten PCCCs an Landesgrenzen, so dass sie sich nur selten mit Straftaten befassen, die an Flüssen begangen werden. Außerdem können über sie keine Kettenanfragen gestellt werden, so dass nicht benachbarte Donaustaaten nicht direkt kontaktiert werden können. Weitere PCCCs an der Donau und ein Netzwerk von an der Donau ansässigen PCCCs sowie bilaterale oder trilaterale gemeinsame Kontaktbüros an wichtigen Knotenpunkten könnten die Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden verbessern. Die internationale Zusammenarbeit könnte durch die Zusammenarbeit der EU-Mitgliedstaaten mit Nicht-EU-Ländern wie Serbien, Moldawien und der Ukraine verbessert werden, um ihre für die EIBM relevanten Rechtsvorschriften und Praktiken zu vereinheitlichen.

In der Vergangenheit wurden bereits Vorschläge gemacht, um die Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden entlang des Flusses zu verbessern. Zwischen 2013 und 2015 führte Ungarn – mit Unterstützung der Europäischen Kommission und in Zusammenarbeit mit Bulgarien und Deutschland – ein Projekt zur „Einrichtung der Struktur eines Donauforums“ durch, das als DARIF bezeichnet wird.⁵⁸ Der Vorschlag, der auf umfangreichen Konsultationen in Arbeitsgruppen beruhte, schlug die Schaffung eines beratenden Forumssystems für den Austausch von Informationen, Risikobewertungen und bewährten Verfahren sowie eines Koordinierungszentrums für die Strafverfolgung an der Donau (in Mohacs) vor. Ungarn unterzeichnete im Oktober 2012 sogar ein Abkommen mit Kroatien über den Betrieb des Donau-Koordinationszentrums für Strafverfolgung (Danube Law Enforcement Coordination Centre).⁵⁹ Allerdings nahmen

keine anderen Staaten das Angebot an, dem Abkommen beizutreten. Eines der wenigen Vermächnisse dieser Initiative sind die jährlichen gemeinsamen DARIF-Operationstage, die vom ungarischen Innenministerium organisiert werden.

2019 entwickelte die EUSDR Ziele, die dazu beitragen sollen, die vorrangigen Maßnahmen des Aktionsplans von 2010 zu erreichen, nämlich „zusammenzuarbeiten, um die Sicherheit zu fördern und die organisierte und schwere Kriminalität zu bekämpfen“.⁶⁰ Zu den Zielen gehören: die Verstärkung der polizeilichen Zusammenarbeit zur Verbesserung der Sicherheit und zur Bekämpfung der schweren und organisierten Kriminalität in den EUSDR-Ländern; die Entwicklung einer langfristigen strategischen Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Strafverfolgung entlang der Donau durch die Stärkung der Kooperationsnetze bis 2020; die Verbesserung der Grenzkontrollsysteme, der Verwaltung der Dokumentenprüfung und der Zusammenarbeit in konsularischen Fragen im Donaauraum; die Förderung der Rechtsstaatlichkeit und die Bekämpfung der Korruption.

Mehrere Aktionspunkte des aktualisierten Plans umfassen: Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Polizeieinheiten auf operativer und ministerieller Ebene zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität im Donaauraum; Intensivierung der polizeilichen Zusammenarbeit bei der Informationssicherheit und Bekämpfung von Cyberkriminalität und hybriden Bedrohungen; Austausch von Erfahrungen, Vernetzung und Zusammenarbeit im Bereich des Schmuggels sowie Bekämpfung des Menschen-, Drogen-, Verbrauchsgüter- und Waffenhandels. Es gibt sogar konkrete Empfehlungen, um die strategische langfristige Zusammenarbeit zwischen Strafverfolgungsakteuren entlang der Donau durch eine verstärkte Vernetzung zu fördern, unter anderem durch den Aufbau eines Netzwerks von Kontakt- und Koordinierungszentren entlang der Donau und die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Wasserpolizeieinheiten im Donaauraum.⁶¹ Wie beim ungarischen Vorschlag im Jahr 2015 wurde dieses Ziel jedoch nicht erreicht.

Das Problem scheint zu einem großen Teil auf mangelnden politischen Willen zurückzuführen zu sein. Es ist aufschlussreich, dass einer Umfrage zufolge Strafverfolgungsbeamte „langsame politische Entscheidungen“ als Haupthindernis für die Verbesserung der Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden auf der Donau betrachten.⁶² Dies führt zu einem Teufelskreis: Wenn nur wenige Ressourcen für den illegalen Handel entlang der Donau eingesetzt werden, führt dies zu wenigen Beschlagnahmungen, und wenige Beschlagnahmungen bedeuten, dass dem illegalen Handel keine Priorität eingeräumt wird, so dass der Gefährdung der Donau kaum politische oder öffentliche Aufmerksamkeit zuteil wird. Mangelnde Aufmerksamkeit erhöht das Risiko, dass der Fluss zu einem toten Winkel für die Strafverfolgungsbehörden und somit zu einer risikoarmen Verkehrsader für illegale Händler wird. Der Krieg in der Ukraine könnte jedoch bahnbrechend sein und auf erhöhte Risiken an der Donau aufmerksam machen.

A long line of trucks, including semi-trailers and box trucks, is parked in a queue on a road. The trucks are of various colors, including blue, white, and grey. The scene is set outdoors with trees visible in the background. A large, light-colored graphic element consisting of several overlapping curved lines is overlaid on the top half of the image.

DREILÄNDERECK: RUMÄNIEN- MOLDAWIEN-UKRAINE

Eine Schlange von Lastwagen auf dem Weg in die Ukraine am Grenzübergang Isaccea-Orlivka in Rumänien, Juli 2023. © Andrei Pungovschi/Bloomberg via Getty Images

Ein Ökosystem, das den Schmuggel begünstigt

Der dynamischste Abschnitt der Donau – und der Abschnitt, der seit der russischen Invasion im Februar 2022 am ehesten kriminellen Aktivitäten ausgesetzt ist – ist der untere Teil des Flusses, der durch Ostrumänien, Moldawien und die Ukraine fließt. In dieser Region sind Korruptionsfälle im Getreidekorridor und in den Häfen von Reni und Izmajil aufgetreten. Nach der Invasion verzeichneten diese Häfen einen Anstieg von Berichten über Schmuggel und Drogenhandel sowie einen signifikanten Anstieg des Frachtvolumens und der Hafenanläufe aufgrund der Blockade des Hafens von Odessa.⁶³

Das Gebiet war bereits vor dem Krieg berüchtigt für Schmuggel. Kriminelle aus einer Reihe verschiedener ethnischer Gruppen sind dort aktiv, wobei bulgarische und gagausische Banden besonders hervorstechen. Die Region ist von der illegalen Wirtschaft aus der Region Odessa sowie Moldawien – insbesondere Schmuggel aus Gagausien und der abtrünnigen Region Transnistrien – sowie von den Machenschaften lokaler Machthaber betroffen. Die EU war so besorgt über illegale Aktivitäten in der Region, dass sie ab 2005 eine Mission zur Unterstützung des Grenzschutzes in der Republik Moldawien und der Ukraine (EUBAM) entsandte.



ABBILDUNG 6 Der am stärksten gefährdete Abschnitt der Donau ist derjenige, der durch das Dreiländereck Rumänien, Moldawien und Ukraine fließt

Eines der größten Probleme ist der Schmuggel von Zigaretten, einschließlich solcher, die illegal in der Region produziert werden. Es wurde berichtet, dass von den 3,3 Milliarden Zigaretten, die 2020 nach Moldawien importiert wurden (Bevölkerung 2,6 Millionen), etwa 1,45 Milliarden – fast die Hälfte – in die transnistrische Region gingen, die nur etwa 300.000-350.000 Einwohner zählt.⁶⁴ Von August bis Oktober 2021 beschlagnahmten moldauische, ukrainische und rumänische Strafverfolgungsbehörden, die mit der EUBAM und dem Europäischen Amt für Betrugsbekämpfung zusammenarbeiteten, 8.544.780 Zigaretten, viele davon in der Nähe der transnistrischen Region.⁶⁵ Diejenigen, die in diesen illegalen Handel verwickelt sind, scheinen übertragbare Fähigkeiten zu besitzen. So wurde im Oktober 2023 beispielsweise durch eine gemeinsame Operation von tschechischen, moldauischen und rumänischen Strafverfolgungsbeamten eine grenzüberschreitende organisierte kriminelle Gruppe, die heimlich Zigaretten in

der Tschechischen Republik herstellte, verhaftet; fast 18 Millionen Zigaretten wurden beschlagnahmt und 22 Ausländer (hauptsächlich Moldauer und Ukrainer) festgenommen.⁶⁶

In der Vergangenheit haben einige Unternehmen Waren über Transnistrien nach und aus Moldawien geschmuggelt, um Zölle zu vermeiden. Bei einem Betrugsfall im Jahr 2006 zerschlug die EUBAM einen Ring von Unternehmen, die tonnenweise gefrorenes Hühnerfleisch nach Moldawien schmuggelten, um es in der Ukraine weiterzuverkaufen.⁶⁷

Die Grenzübergänge Palanca und Tudora sind als Drehscheibe für Menschenhandel bekannt, ein Risiko, das infolge des Krieges zugenommen hat, insbesondere weil ukrainische Männer über die Grenze geschmuggelt wurden, um die Wehrpflicht zu vermeiden.⁶⁸ Seit 2022 gibt es auch Vorwürfe, dass Fabriken in Transnistrien versucht haben, Produkte mit doppeltem Verwendungszweck an den russischen militärisch-industriellen Komplex zu verkaufen.⁶⁹

Transnistrien: „Schwarzes Loch“ oder „Raum der Möglichkeiten“?

Ein Großteil der Wirtschaft der abtrünnigen Region Transnistrien wird von der Firma Sherif kontrolliert. Das von zwei ehemaligen Polizisten gegründete Unternehmen kontrolliert Supermärkte, Tankstellen, Baufirmen, Hotels, ein Mobilfunknetz, Bäckereien, eine Destillerie sowie ein Mini-Medienimperium aus Radio- und TV-Stationen. Sherif sponsert sogar eine Fußballmannschaft, die sich einst für die Champions League qualifizierte. Sherif ist eng mit der regierenden Obnovlenie-Partei verbunden. Ein Experte drückt es folgendermaßen aus: „Durch ihre anschließende staatliche Vereinnahmung und Monopolisierung des Verbrauchersektors ist das, was einst als Schmuggelware galt, heute ein integraler Bestandteil der Wirtschaft Transnistriens.“⁷⁰

Andere sehen die Regierungsführung in Transnistrien anders. In einem Interview im Jahr 2021 witzelte der ehemalige transnistrische „Außenminister“ Valery Litskai: „Es ist besser, eine Gesellschaft von Polizisten zu haben als eine Gesellschaft von Banditen.“⁷¹ In der Schattenwelt Transnistriens ist es jedoch oft schwer, den Unterschied

zu erkennen. Doch während die Beamten in Chisinau Transnistrien gerne als schwarzes Loch der Kriminalität darstellen, war die Region einem EU-Beamten zufolge in der Vergangenheit eher eine „Komfortzone, die den Interessen der Hauptakteure in Chisinau, Tiraspol und der Ukraine diene“.⁷² Zum Beispiel wurde dem ehemaligen moldauischen Regierungsbeamten Vladimir Plahotniuc vorgeworfen, den Staat vereinnahmt zu haben, „indem er die Kontrolle über Schlüsselsektoren der moldauischen Regierung ausübte und diese manipulierte, einschließlich der Strafverfolgungs-, Wahl- und Justizsektoren“.⁷³ Eine solche Regelung ermöglichte die Eröffnung von Duty-Free-Geschäften in Transnistrien. Zwischen Dezember 2015 und November 2016 führten diese Geschäfte 1,32 Milliarden Zigaretten ein, verzeichneten jedoch nur einen Umsatz von 639,5 Millionen.⁷⁴ Es gab Bedenken, dass der Überschuss auf dem Schwarzmarkt gehandelt und in die EU geschmuggelt wurde. Die Bußgelder für Schmuggel waren jedoch sehr niedrig. Wie ein ehemaliger EUBAM-Beamter betont, „war dies wie die Entkriminalisierung des Schmuggels“.⁷⁵



Ein örtlicher Beamter kontrolliert die Buspassagiere, die die Region betreten.

© Daniel Mihailescu/AFP via Getty Images

Die Region, einschließlich der Häfen von Izmail und Reni in der benachbarten Ukraine, war auch berüchtigt für eine Schattenwirtschaft, die von lokalen Machthabern kontrolliert wird, insbesondere von Oleg Popescu, auch bekannt als „Der Rumäne“.⁷⁶ Laut investigativen Berichten in der Region wurde Popescu in eine Reihe von Verbrechen in Bessarabien verwickelt, darunter Erpressung, Zigaretten- und Cannabisschmuggel und eine Reihe angeblicher Auftragsmorde.⁷⁷ Nach der russischen Invasion soll Popescu zwei Schmuggelkanäle durch die Häfen von Reni und Izmail geschaffen haben. Der erste betraf einen Zigarettenkanal von Moldawien in die Ukraine (da viele ukrainische Tabakfabriken verloren gegangen sind) und gefälschte Zigaretten nach Rumänien und weiter in die EU über Reni. Der zweite Kanal war für die Ausfuhr selbst hergestellter synthetischer Drogen nach Rumänien und in andere EU-Länder, wobei in Reni aus Getreideschiffsmatrosen rekrutierte Kurier eingesetzt wurden. Berichten zufolge war Popescu auch für ein System verantwortlich, bei dem Lastwagen gegen Bezahlung die stundenlangen Warteschlangen beim Entladen ihrer Getreideladung im Hafen von Reni überspringen konnten.⁷⁸

Ein Erwachen der Donauhäfen

Russlands groß angelegte Invasion der Ukraine machte diese vernachlässigte und abgelegene Region plötzlich relevant, da die Donauhäfen einen dringend benötigten Absatzmarkt für ukrainische Exporte wie Weizen und Dünger boten. Der Leiter des ukrainischen Seehafenverbandes drückte es so aus: „Diese Häfen arbeiteten in einer Art sowjetischer Version – sie hatten drei Schiffe pro Woche, dann waren es plötzlich 30!“⁷⁹

Als Odessa und andere wichtige Schwarzmeerbahnen infolge der russischen Invasion im Februar 2022 blockiert wurden, verlagerte sich ein Teil des Handels auf Donauhäfen wie Reni, Izmail und Ust-Dunaysk. Zwischen Januar und Oktober 2021 beförderten die ukrainischen Donauhäfen 4,4 Millionen Tonnen Fracht im Vergleich zu 12,6 Millionen Tonnen im gleichen Zeitraum im Jahr 2022 – eine fast dreifache Steigerung.⁸⁰ Dieser Betrag verdoppelte sich im folgenden Jahr erneut: Zwischen Januar und Oktober 2023 wurden in den ukrainischen Donauhäfen 27,6 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen. Kurz gesagt, der Umschlag durch die ukrainischen Donauhäfen hat sich in nur zwei Jahren versechsfacht. Der größte Teil der umgeschlagenen Fracht bestand aus Getreide, gefolgt von Eisenerz und Pflanzenöl. Die Anzahl der in den ukrainischen Donauhäfen abgefertigten Schiffe stieg in den ersten 11 Monaten des Jahres 2023 von 8.944 im gleichen Zeitraum im Jahr 2022 auf 13.000.⁸¹

Es gab noch weitere Auswirkungen. Der Umschlag durch den moldauischen Hafen Giurgiulesti nahm deutlich zu, während die Anzahl der Schiffe, die den rumänischen Sulina-Kanal, einen Nebenfluss der Donau, passierten, um 50 Prozent stieg. Darüber hinaus wurden 12 neue Umschlagplätze an der Donau eröffnet, neue Getreideterminale und -lager gebaut (z. B. in Izmail) und im Hafen von Galați Verbesserungen vorgenommen, um die Auswirkungen der Schwarzmeerblockade zu verringern. Die Kosten für gebrauchte Binnenschiffe stiegen, da die Unternehmen um größere Kapazitäten kämpften.

Dieser Handelsboom führte zu Staus von Lastkähnen auf dem Fluss und von Autos und Lastwagen auf den Straßen, die zu und von den Häfen führten. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wurden schnell einige Änderungen vorgenommen. In Rumänien und der Ukraine wurden mehr Lotsen eingestellt, die Räumung von Schiffen wurde zu einem Betrieb rund um die Uhr und neue Lagereinrichtungen wurden gebaut.



Der Hafen von Galați, Rumänien, wurde modernisiert, um dem erhöhten Frachtverkehr gerecht zu werden.

© Ioan Cepaliga/Wikipedia

Der Abzug der russischen Truppen von der Schlangeninsel Ende Juni 2022 nach einem anhaltenden ukrainischen Angriff machte es für Schiffe sicherer, in den Bastroe-Kanal einzudringen, der zwischen dem Schwarzen Meer und der Donau verläuft.⁸² Dies trug dazu bei, dass ein Engpass beseitigt und die Zahl der Hafenanläufe auf der Donau erheblich gesteigert werden konnte. In dem Bemühen, mehr Schiffe in den Kanal zu lassen, gab die Ukraine im Februar 2023 bekannt, dass sie die zulässige Rumpftiefe von Schiffen, die den Bastroe-Kanal passieren, von 3,9 auf 6,5 Meter erhöht habe.⁸³ Es wird geschätzt, dass dies die Exporte der Ukraine über die Donau um weitere 500.000 Tonnen pro Jahr steigern könnte.

Vor dem Krieg wurden die Seeleute durch Getreidebauern ersetzt, aber die rasche Zunahme des Umschlags in den Donauhäfen führte zu einem Zustrom von Arbeitern in den Häfen. Dies hatte erhebliche Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinden, einschließlich eines Anstiegs der Grundstücks- und Mietpreise und einer starken Überlastung der Straßen.⁸⁴

Die Verkehrsstaus an den Grenzen boten eine willkommene Gelegenheit für Korruption. Die für diesen Bericht befragten LKW-Fahrer beschwerten sich darüber, dass sie bei der Einreise nach Moldawien und Rumänien Bestechungsgelder an Zollbeamte und die Grenzpolizei zahlen mussten.⁸⁵ Es gibt auch Vorwürfe über Korruption im großen Stil bei der Ausfuhr von Getreide über Briefkastenfirmen.⁸⁶ Dies ist symptomatisch für die Tatsache, dass ein starker Anstieg der Aktivitäten in der Region nicht mit einem entsprechenden Anstieg der Grenzverwaltung, der Strafverfolgung und der Korruptionsbekämpfungsmaßnahmen einherging. So hat beispielsweise der Umschlag im Hafen von Giurgiulesti in der Republik Moldau zwar erheblich zugenommen, die Investitionen in die Sicherheit wurden jedoch nicht wesentlich erhöht. Der Status des Hafens als Freihafen scheint Verwirrung darüber zu stiften, wer für die Sicherheit innerhalb des Hafens verantwortlich ist. Lastwagen, die in den Hafen ein- oder ausfahren, werden selten gescannt, und die Zollbeamten verfügen nur über eine begrenzte Ausbildung und Ressourcen, um Kontrollen durchzuführen.⁸⁷

Nach dem Zusammenbruch der Schwarzmeer-Getreide-Initiative im Juli 2023 begann Russland mit der Bombardierung der ukrainischen Donauhäfen Reni und Ismajil.⁸⁸ In den darauffolgenden sechs Monaten ereigneten sich mehr als 30 Angriffe, die die Infrastruktur und Zehntausende Tonnen Getreide beschädigten. Infolge erhöhter Risiken und der Kosten für die Behebung der Schäden durch die Angriffe stiegen die Frachtraten in Reni und Ismajil.



Ein Getreidelager, das durch einen russischen Drohnenangriff im Hafen von Reni im August 2023 beschädigt wurde. © Pressedienst der Einsatzleitung Süd der ukrainischen Streitkräfte/Handout via Reuters

Zukünftige Risiken

Seit Ende 2023 ist es der Ukraine gelungen, die russischen Streitkräfte im Schwarzen Meer so weit zurückzudrängen, dass sie eine sichere Route entlang der Küste der Türkei, Rumäniens und Bulgariens wiedereröffnen konnte. Infolgedessen wird erwartet, dass die Menge an Fracht, die durch die Donauhäfen fließt, reduziert wird.⁸⁹ Während der legale Handel über Donauhäfen nach dem Krieg zurückgehen könnte, könnte das Risiko der organisierten Kriminalität steigen. Wie in einem GI-TOC-Bericht von 2024 beschrieben, war die Ukraine während des Krieges ein Ziel für riesige Mengen an Waffen. Bisher gibt es nur wenige Anzeichen dafür, dass viele dieser Waffen das Land verlassen, da die Nachfrage hoch ist. Vergleicht man jedoch den Markt für Kleinwaffen und leichte Waffen mit einem Schwamm, könnte ein Nachfragerückgang in der Ukraine dazu führen, dass der Markt für Waffen ausgedrückt wird und in mehrere Richtungen abfließt – auch die Donau hinunter.⁹⁰ Es ist daher wichtig, jetzt mit den Strafverfolgungs- und Hafenbehörden zusammenzuarbeiten, um ausreichende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

Der Krieg hat auch zu einer Verschiebung der Drogenhandelsrouten geführt.⁹¹ Wie aus dem Global Organized Crime Index hervorgeht, verzeichnete der Markt für synthetische Drogen in der Ukraine im Jahr 2023 den größten Anstieg aller Drogenmärkte weltweit.⁹² Die Versorgung oder Umleitung dieses Marktes könnte Auswirkungen auf die Donaustaaten haben. Es gibt auch Hinweise auf eine Zunahme des Zigarettenhandels aus Moldawien⁹³ und der Ukraine,⁹⁴ die den Markt mit billigen Zigaretten überschwemmen und diesen Staaten die Steuereinnahmen entziehen. Zudem ist Bessarabien eine wichtige Cannabisquelle für die Ukraine, Moldawien und die gesamte Region.⁹⁵

Eine Annäherung an die EU könnte zum Kapazitätsaufbau bei den zuständigen Beamten in der Republik Moldau und der Ukraine beitragen, indem die moldawischen und ukrainischen Gesetze und Praktiken im Bereich Zoll- und Grenzverwaltung


mit dem EU-Besitzstand harmonisiert werden zum Beispiel das Verbrauchsteuer-Beförderungs- und Kontrollsystem, das die Beförderung verbrauchsteuerpflichtiger Waren (wie Alkohol, Tabak und Energieerzeugnisse) erfasst und überwacht, sowie ein System für den Austausch von Verbrauchsteuerdaten, ein Online-Register der Wirtschaftsbeteiligten, das es den Nutzern ermöglicht, die Gültigkeit einer bestimmten Verbrauchssteuer- und die Kategorie der Waren, die der betreffende Wirtschaftsbeteiligte handeln darf, zu überprüfen. Dadurch sollen Betrugs- und Fälschungsrisiken reduziert werden.

Wenn der Hafen von Odessa wieder geöffnet wird, werden kriminelle Gruppen in die Region zurückkehren, um alte Märkte wieder zu besetzen und neue Möglichkeiten zu nutzen. Eine erhöhte Effizienz und ein geringeres Risiko könnten Donauhäfen für den Schmuggel von Waffen, chemischen Ausgangsstoffen und Drogen attraktiv machen. Im Rahmen der Aufräum- und Wiederaufbaumaßnahmen könnte es zu einem verstärkten Markt für den Schmuggel von Abfällen sowie zur Beseitigung von Metallschrott kommen, der eine potenzielle Decklast für illegale Waren darstellt. In einem GI-TOC-Bericht wurde festgestellt, dass „die erhöhte Bedeutung der Donauhäfen im Jahr 2022 als Beweis für das Konzept der organisierten Kriminalität dienen könnte: Reni und Ismajil werden wahrscheinlich ihren großen Anteil am legalen Handel verlieren, wenn der Hafen von Odessa endlich wieder geöffnet wird, aber möglicherweise ihre neu gewonnene Bedeutung für illegale Ströme in das Herz Europas behalten“.⁹⁶

Zyniker könnten meinen, dass dies ein Problem der Ukraine ist. Aber da die Donau ein Fluss ist, der durch 10 Länder im Herzen Europas fließt, weist ein Experte für organisierte Kriminalität darauf hin, dass „jedes Land an der Donau de facto eine Grenze mit der Ukraine hat“.⁹⁷ Mit anderen Worten, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko entlang des Flusses sollte ein gemeinsames Anliegen aller angrenzenden Staaten sein.



SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN



Informationen, die auf der Grundlage von Beschlagnahmungen gewonnen wurden, deuten darauf hin, dass der illegale Handel entlang der Donau gering ist. Beschlagnahmungen sind jedoch ein unzuverlässiges Messinstrument für die tatsächliche Handelsaktivität, da nicht alle Fälle gemeldet werden und die meisten Beschlagnahmungen in den letzten Jahren eher opportunistisch als gezielt waren. Einige Teile des Flusses, insbesondere die Häfen in Moldawien und der Ukraine, scheinen anfällig für kriminelle Aktivitäten zu sein. Die Situation könnte sich nach dem Krieg in der Ukraine aufgrund eines erhöhten Risikos des Waffenhandels verschlimmern. Wie ein ungarischer Zollbeamter warnte, „könnten die gleichen Techniken und Fächer, die zum Schmuggeln von Zigaretten verwendet werden, auch zum Schmuggeln anderer Dinge verwendet werden“.⁹⁸ Oder wie ein serbischer Sicherheitsbeamter darauf hinwies, „sind Schmuggler oft an polykriminellen Aktivitäten beteiligt; die Routen, Schiffe und Modalitäten, die heute zum Schmuggeln von Treibstoff verwendet werden, könnten eine Generalprobe für die Durchführung schwerwiegenderer Arten von Verbrechen in der Zukunft sein“.⁹⁹

Die begrenzte multilaterale Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden entlang des Flusses ist ein großes Handicap. Die minimale politische und operative Aufmerksamkeit für den Handel auf der Donau bedeutet, dass diese Binnenwasserstraße im Herzen Europas eine relativ risikoarme Verkehrsader für illegale Händler ist.

Es ist bezeichnend, dass das Thema „Sicherheit“ als letztes in die EU-Donaustrategie aufgenommen wurde, fast als nachträglicher Einfall. Auch in der Europäischen Strategie für die Sicherheit des Seeverkehrs, der EU-Strategie¹⁰⁰ zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität 2021–2025¹⁰¹ oder dem EU-Fahrplan zur Bekämpfung des Drogenhandels und der organisierten Kriminalität finden Binnenwasserstraßen wenig Beachtung.¹⁰² Doch wie der jüngste Aktionsplan der EU-Donaustrategie zeigt, ist die Verbesserung der Sicherheit entlang des Flusses – und nicht nur die Sicherheit der Schifffahrt – ein Querschnittsthema, das die Zusammenarbeit in vielen anderen Bereichen wie Tourismus, Energie, Umwelt und Förderung der Wettbewerbsfähigkeit beeinflusst.¹⁰³ Sie ist auch eine Schlüsselkomponente für die Verbesserung der integrierten Grenzverwaltung.

Es ist weder notwendig noch realistisch, die Donau „abzusichern“. Es ist auch unklug und unnötig, Ressourcen von den risikoreicheren Brennpunkten der organisierten Kriminalität wie den Seehäfen abzuziehen. Vielmehr könnten ein gezielter Kapazitätsaufbau, eine verbesserte Informationssammlung und -weitergabe sowie eine verstärkte Zusammenarbeit – einschließlich nachrichtendienstlicher Polizeiarbeit und gemeinsamer Ermittlungsmaßnahmen – die Kriminalprävention und die Interoperabilität entlang des Flusses verbessern.

Das Beispiel der Donau unterstreicht auch, dass die Verringerung der Anfälligkeit für organisierte Kriminalität nicht nur von verbesserten Strafverfolgungsnetzen abhängt. Es ist auch wichtig, den privaten Sektor einzubeziehen. Im Falle der Donau gehören zu den wichtigsten privaten Einrichtungen und Interessengruppen die Via Donau, Pro Danube, Schiffseigner und Hafenbetreiber. Wichtig ist auch, die Häfen (z. B. über das Donauhafennetz) sowie die betroffenen Gemeinden und Regionen einzubeziehen. Darüber hinaus spielt die Zivilgesellschaft beispielsweise eine entscheidende Rolle bei der Sensibilisierung für die Umweltauswirkungen von organisierter Kriminalität und Korruption sowie für die Schäden des illegalen Handels, nicht zuletzt für betroffene Gemeinschaften. Entscheidend sind vor allem ein starkes politisches Engagement und eine starke politische Führung, um die notwendige Aufmerksamkeit und Ressourcen zu generieren, um eine stärkere Zusammenarbeit zu fördern und Verpflichtungen umzusetzen, wie sie in der EUSDR enthalten sind. Insofern ist es von Vorteil, dass Österreich bis Ende 2024 den Vorsitz der EUSDR innehat und den „Beitrag zu Stabilität

und Sicherheit“ zu einer seiner Hauptprioritäten gemacht hat. Darüber hinaus wird Ungarn in der zweiten Jahreshälfte 2024 die EU-Ratspräsidentschaft übernehmen. Diese beiden Länder könnten – zusammen mit Bayern und Bulgarien als Koordinatoren der vorrangigen Maßnahme 11 (Sicherheit) der EUSDR – der Motor sein, um einige der nachstehenden Empfehlungen voranzutreiben.

Wie in diesem Bericht dargelegt, wurden in der Vergangenheit bereits Empfehlungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Donaustaaten bei der Strafverfolgung ausgesprochen, es gab jedoch nur wenige Folgemaßnahmen. Was wäre diesmal anders?

Eine Reihe von derzeit drängenden Faktoren sollte die strategische Bedeutung der Donau stärker in den Mittelpunkt der politischen Aufmerksamkeit rücken: der Krieg in der Ukraine und seine Auswirkungen auf die Region, die erneuerte Bedeutung der Donau für den Umschlag und die damit verbundenen Investitionen in die Infrastruktur, Diskussionen über die Aufhebung der Kontrollen an den Binnengrenzen zwischen Bulgarien und Rumänien und den Ländern des

Schengen-Raums¹⁰⁴ sowie die EU-Beitrittsprozesse der Republik Moldau, der Ukraine und Serbiens. Eine Verbesserung der Infrastruktur und des Handels ohne verstärkte Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung und Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden wird unbeabsichtigte Folgen haben, die die Risiken der organisierten Kriminalität entlang der Donau erhöhen könnten. Deshalb ist es jetzt an der Zeit, das Problem in Angriff zu nehmen, anstatt erst dann darauf zu reagieren, wenn das Risiko bereits gestiegen ist.

Generell unterstreicht die Erfahrung mit der Donau die Notwendigkeit, illegalen Strömen entlang von Flüssen mehr Aufmerksamkeit zu schenken und eine stärkere Zusammenarbeit der angrenzenden Staaten bei der Strafverfolgung zu fördern. Binnenwasserstraßen werden im Zusammenhang mit der „blauen Kriminalität“ oft übersehen,¹⁰⁵ sind jedoch wichtige Verkehrsadern für kriminelle Aktivitäten. Eine verstärkte Zusammenarbeit im Donauraum könnte als Modell dienen, um einen stärkeren Fokus auf die Analyse und Bekämpfung illegaler Aktivitäten entlang großer Flüsse in anderen Teilen der Welt wie dem Amazonas, dem Kongo und dem Mekong zu fördern.¹⁰⁶

Empfehlungen

Die meisten Empfehlungen bauen auf bestehenden Vorschlägen oder Strukturen auf und würden nur minimale Ressourcen erfordern. Von größerer Bedeutung sind Führung, politischer Wille und praktische Koordination sowohl auf politischer als auch auf operativer Ebene. Die vorgeschlagenen Schritte würden die nationale Sicherheit aller Donaustaaten erhöhen, zur Umsetzung der EU-Strategie für den Donauraum beitragen und die integrierte europäische Grenzverwaltung verbessern. Es wird empfohlen, dass alle Staaten, die ein Interesse an der Sicherheit und Zusammenarbeit an der Donau haben:

- eine gründliche Bedrohungsanalyse der organisierten Kriminalität an der Donau durchführen.
- nationale Koordinierungszentren (Polizei- und Zollkooperationszentren) einrichten und die trilaterale Zusammenarbeit zwischen Rumänien, Moldawien und der Ukraine sowie Ungarn, Kroatien und Serbien verbessern.
- ein Netzwerk/eine Kooperationsplattform zwischen allen derartigen Zentren entlang der Donau oder zumindest ein Netzwerk nationaler Anlaufstellen schaffen und es mit einem politischen Gremium mit Zugang zu Ressourcen (wie EUSDR Prioritätsbereich 11 zur Sicherheit) verknüpfen, das einen rotierenden Vorsitz hätte (wie die Präsidentschaft der EUSDR). Das Donau- Strafverfolgungsnetzwerk könnte die Kontakte und den Informationsaustausch verbessern, gemeinsame Standards und Richtlinien sicherstellen, jährliche Treffen und Operationen planen und abhalten (wie DARIF) und Risikobewertungen entwickeln (z. B. durch ein strategisches Forum). Ein Sekretariat könnte in einem speziellen Donau- Strafverfolgungszentrum angesiedelt werden und auf vorhandene Ressourcen zurückgreifen (wie das Mohacs-Zentrum oder in anderen Donauländern, die bereit sind, die Führung zu übernehmen). Dies könnte durch eine Donau-Gruppe innerhalb von Europol oder der Europäischen Multidisziplinären Plattform zur Bekämpfung krimineller Bedrohungen und auf der Grundlage der im Übereinkommen über die polizeiliche Zusammenarbeit für Südosteuropa dargelegten Modalitäten der Zusammenarbeit erfolgen.
- die Möglichkeit erkunden, das Donau-Strafverfolgungsnetzwerk nach dem Vorbild des Maritimen Analyse- und Operationszentrums (Drogen)¹⁰⁷ zu institutionalisieren, um ein stärker integriertes Strafverfolgungssystem entlang der Donau zu gewährleisten und gezielte Operationen durchzuführen.
- effektiven Gebrauch von nachrichtendienstlichen Polizei- und Rückverfolgungsuntersuchungen machen, um illegale Zigarettenproduktionszentren und -labore für die Herstellung synthetischer Drogen und anderer psychoaktiver Substanzen in der Region zu identifizieren. Dadurch soll die Quelle des illegalen Handels eingedämmt und die Umsetzung von Rückverfolgbarkeits- und Sicherheitsmerkmalen für Tabak im Einklang mit den Vorschriften der EU und der Weltgesundheitsorganisation verstärkt werden.
- eine engere trilaterale Zusammenarbeit zwischen Rumänien, Moldawien und der Ukraine fördern, insbesondere zwischen den Häfen Galați, Giurgiuilesti, Reni

und Ismajil, um Zoll- und Grenzkontrollen/-verwaltung im Dreiländereck zu erleichtern.

- die Möglichkeit erkunden, eine trilaterale Kontaktstelle oder sogar eine regionale PCCC zu schaffen, zum Beispiel in Galați, um die Zoll- und Grenzkooperation im Dreiländereck zwischen Rumänien, Moldawien und der Ukraine zu verbessern. Zu diesem Zweck kann auf bestehenden Vereinbarungen aufgebaut werden.
- Staus durch Solidaritätsspuren entlang des Dreiländerecks Rumänien, Moldawien und Ukraine ersetzen. Die Korruption soll durch eine Vereinfachung und Beschleunigung der Grenzströme bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung wirksamer Grenz- und Zollkontrollen verringert werden, z. B. durch ein Programm für zugelassene Wirtschaftsbeteiligte und vereinfachte Versandverfahren (z. B. Schaffung zugelassener Versender und Empfänger).
- das Expertenteam für die östlichen und südöstlichen Zollgrenzen ausbauen, um alle Länder entlang der Donau abzudecken und die Zusammenarbeit im Zollwesen zu verbessern.
- die Implementierung des CEERIS und der gemeinsamen Nutzung des IBISweb für alle Länder entlang der Donau fördern.
- enger mit dem Privatsektor zusammenarbeiten, einschließlich der Häfen, um die Anfälligkeit für kriminelle Infiltration und Korruption zu verringern. So sollen beispielsweise Synergien zwischen dem Aktionsbereich 11 und dem Donauhafennetz gestärkt werden. Drahtzieher illegaler Aktivitäten im privaten Sektor sollen genauer beobachtet und eine Datenbank für verdächtige Schiffe (und ein Forumssystem, um sie zu aktualisieren) erstellt werden.
- die technische Überwachung der Donau erhöhen, indem auf die Lehren aus dem integrierten System zur Beobachtung, Überwachung und Kontrolle des Verkehrs am Schwarzen Meer zurückgegriffen wird.
- spezifischere Schulungen und Schulungsmaterialien für die Strafverfolgung auf Binnenwasserstraßen (Donau und Nebenflüsse) erstellen, für die Suche nach Lastkähnen und für nachrichtendienstliche Polizeiarbeit.
- die Mittel für die Strafverfolgung und die Grenzverwaltung auf dem Fluss aufstocken, wie Patrouillenboote und Spürhunde.

ANMERKUNGEN

- 1 Ruggero Scaturro und Walter Kemp, *Portholes: exploring the maritime Balkan routes*, GI-TOC, Juli 2022, <https://globalinitiative.net/analysis/balkans-maritime-routes-ports-crime/>.
- 2 Andrej Dávid, Emilia Madudova, *The Danube river and its importance on the Danube countries in cargo transport*, Transportation Research Procedia, Januar 2019, https://www.researchgate.net/publication/334775077_The_Danube_river_and_its_importance_on_the_Danube_countries_in_cargo_transport.
- 3 Saša Đorđević, *Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in South Eastern Europe*, GI-TOC, August 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-war-fuel-south-eastern-europe/>.
- 4 Državna pljačka, Transkript treće epizode, Insajder, 12 März 2017, <https://insajder.net/emisije/serijali/drzavnapljacka/transkript-trece-epizode-y8j89vx0>.
- 5 European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, Rhine-Danube Core Network Corridor, European Commission, https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/rhine-danube-core-network-corridor_en.
- 6 Pyotr Semyonovich Suvorov, *Market observation for Danube navigation, results in 2022*, Danube Commission, 2023, p.25, <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/>.
- 7 Ebd., p. 34.
- 8 Ebd.,
- 9 Ivan Niyakiy, Зміцнення ППО, фактор Дунаю та власний коридор замість «зернового». Як Україні вдалося не лише «вибороти» морську галузь із лещат війни, а й відкрити порти для імпорту. Розповідає логіст Іван Ніякий, Forbes Ukraine, 27 Dezember 2023, <https://forbes.ua/money/zmitsnennya-ppo-faktor-dunayu-ta-vlasniy-koridor-zamist-zernovogo-yak-ukraini-ne-lishe-vdalosya-viboroti-morsku-galuz-z-leshchat-viyni-a-y-vidkriti-porti-dlya-importu-rozpovidae-logist-ivan-niyakiy-27122023-18163>.
- 10 International Union for Conservation of Nature, *Convention concerning the Regime of Navigation on the Danube*, ECOLEX, August 1948, <https://www.ecolex.org/details/treaty/convention-concerning-the-regime-of-navigation-on-the-danube-tre-000555>.
- 11 Danube Commission, *Security of Navigation*, 2022 <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/security-of-navigation/>.
- 12 European Commission, *Communication from the Commission 2010*, European Union Strategy for the Danube Region, Juni 2010, https://danube-region.eu/download/communication_from_the_commission_2010/.
- 13 An der Strategie sind neun EU-Mitgliedstaaten (Österreich, Bulgarien, Kroatien, die Tschechische Republik, Deutschland, Ungarn, Rumänien, die Slowakei und Slowenien) und fünf Nicht-EU-Länder (Bosnien und Herzegowina, Moldawien, Montenegro, Serbien und die Ukraine) beteiligt.
- 14 Vanora Bennett, *Moldova's strategic Danube port offers a lifeline for Ukraine*, European Bank for Reconstruction and Development, November 2022, <https://www.ebrd.com/news/2022/moldovas-strategic-danube-port-offers-a-lifeline-for-ukraine.html>.
- 15 Giurgiulesti International Free Port, *Transshipment volumes of Giurgiulesti International Free Port continued to increase in 2023*, <https://gifp.md/en/news/transshipment-volumes-of-giurgiulesti-international-free-port-continued-to-increase-in-2023/>.
- 16 Marine Vessel Traffic, *Cargo Ships in Danube River*, <https://www.marinevesseltraffic.com/cargo-ships/DANUBE%20RIVER/ship-traffic-tracker>.
- 17 Via donau, Danube Logistics - Markets, via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, February 2024, <https://www.viadonau.org/en/economy/danube-logistics/markets>.
- 18 Andrej Dávid, Emilia Madudova, *The Danube river and its importance on the Danube countries in cargo transport*, Transportation Research Procedia, Januar 2019, https://www.researchgate.net/publication/334775077_The_Danube_river_and_its_importance_on_the_Danube_countries_in_cargo_transport.
- 19 Sarah Proser, Eva Jung, Lisa-Maria Putz, *Same river same rules? – Administrative barriers in the Danube countries*, *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3, 3, 27–37.
- 20 Interview mit einem Lkw-Fahrer in der Ukraine, Reni, Dezember 2023.
- 21 Interviews mit Lkw-Fahrern und Experten der Hafenvirtschaft, Reni and Izmail, December 2023.
- 22 Via donau, Types of Vessels, February 2024, <https://www.viadonau.org/en/economy/the-danube-transport-axis/types-of-vessels/>.
- 23 Eurojust, *International drug trafficking network dismantled*, Februar 2024, <https://www.eurojust.europa.eu/news/international-drug-trafficking-network-dismantled>.

- 24 Adam Kalmar, *A case study on the investigation of serious organised crime on the Danube internal security, July-December 2023*, <https://m2.mtmt.hu/gui2/?mode=browse¶ms=publication;34826189>.
- 25 Angaben des serbischen Innenministeriums vom 18. April 2023, zitiert in: Saša Đorđević, *Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in South Eastern Europe*. GI-TOC, August 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-war-fuelsouth-eastern-europe/>.
- 26 Adam Kalmar, *A case study on the investigation of serious organised crime on the Danube internal security, July-December 2023*, <https://m2.mtmt.hu/gui2/?mode=browse¶ms=publication;34826189>.
- 27 RISE Romania, *Romania Charges 16 over Washed-up Drugs*, OCCRP, 15 Juli 2020, <https://www.occrp.org/en/daily/12746-romania-charges-16-over-washed-up-drugs>.
- 28 Experten am runden Tisch des GI-TOC, Wien, 25. März 2024.
- 29 Weitere Informationen über die Teilung der Donau durch die Internationale Kommission zum Schutz der Donau finden Sie hier: <https://www.icpdr.org/danube-basin/danube-river-basin>.
- 30 Interviews mit der Wasserpolizei in Wien und der Grenzpolizei in Mohacs, January 2024.
- 31 Ibid.
- 32 Saša Đorđević, *Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in South Eastern Europe*, GI-TOC, August 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-war-fuel-south-eastern-europe/>.
- 33 Ebd.
- 34 Ebd., pp.15–17.
- 35 Europol, *42 arrested for smuggling migrants across Danube*, März 2024, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/42-arrested-for-smuggling-migrants-across-danube>.
- 36 Interview mit einem Experten für illegalen Handel in Serbien, März 2024.
- 37 Innenministerium der Republik Serbien, *Menschenschmuggel*, <https://socta.mup.gov.rs/krijumcarenje-ljudi/>.
- 38 Siehe zum Beispiel: BBC News, *Migranti i prelazak Dunava: Ne zna se broj stradalih u pokušaju prelaska reke*, 23 Dezember 2019, <https://www.bbc.com/serbian/lat/srbija-50892606>; Telegraf, *Tragedija dve porodice na Dunavu: Utopile se majka i ćerka iz Sirije, dečak i njegova tetka iz Iraka*, 24 Dezember 2019, <https://www.telegraf.rs/vesti/hronika/3135651-tragedija-dve-porodice-na-dunavu-utopile-se-majka-i-cerka-iz-sirije-decak-i-njegova-tetka-iz-iraka>.
- 39 Emma Graham-Harrison, *Ukraine Russia war: Ports Danube Izmil Reni*, *The Guardian*, 9 September 2023, <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/09/ukraine-russia-war-ports-danube-izmail-reni>.
- 40 Michael Druckman, *Ukraine's neglected Danube region is a crucial front in the war with Russia*, Atlantic Council, Oktober 2023, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/ukrainealert/ukraines-neglected-danube-region-is-a-crucial-front-in-the-war-with-russia/>.
- 41 Natalia Korshak, *Imprisonment and confiscation of property: Mayor Reni and ex-deputy of the city council received sentences for corruption*, Suspilne, 17 April 2024, <https://suspilne.media/odesa/726417-pozbavljena-voli-ta-konfiskacija-majna-mereni-ta-eksdeputat-miskradi-otrimali-viroki-za-korupciju/>.
- 42 Interviews mit Industrieexperten, Galați, Chisinau and Giurgulesti, Februar 2024.
- 43 Paul Harmes, *Romania's Danube Delta & Carpathian Mountains*, Naturetrek, August 2018, p. 3, https://d11gbzngntg4t4.cloudfront.net/reports/ROM03_report_180804_Romanias_Danube_Delta_Carpathian_Mountains.pdf.
- 44 European Commission, *Import Control System 2 (ICS2), European Commission - Taxation and Customs Union*, https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en.
- 45 Feldforschung in Mohacs, Hungary, Januar 2024.
- 46 Interview mit einem ungarischen Zollbeamten, Januar 2024.
- 47 Interview mit einem Grenzschutzbeamten, Giurgulesti, Moldova, Februar 2024.
- 48 Sarah Proser, Eva Jung und Lisa-Maria Putz, *Same river same rules? – Administrative barriers in the Danube countries*, *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3, 3, 27–37; Interviews mit Grenzpolizisten, Mohacs, Januar 2024; Interviews mit Grenzpolizisten, Giurgulesti, Februar 2024.
- 49 Interview mit Zollbeamten, Mohacs, Januar 2024.
- 50 Informationen von einem Mitglied der serbischen Polizeidirektion, Mai 2024.
- 51 Die Republik Moldau ist nicht Mitglied von Europol, sondern gilt als „kooperierender Staat“ außerhalb der EU. Serbien und die Ukraine haben ein operatives Abkommen mit Europol, was bedeutet, dass der Informationsaustausch über Europolis Secure Information Exchange Network Application möglich ist.
- 52 Adam Kalmar, *A case study on the investigation of serious organised crime on the Danube internal security, July-December 2023*, <https://m2.mtmt.hu/gui2/?mode=browse¶ms=publication;34826189>.
- 53 Interview mit einem ungarischen Zollbeamten, Januar 2024.
- 54 Interview mit einem Zollbeamten in Mohacs, Januar 2024.
- 55 Adam Kalmar, *Law enforcement officials' opinion on the security situation and cooperation on the Danube*, *Magyar Rendészet*, 1, 69–88.
- 56 European Commission, *European Integrated Border Management*, European Migration Network, https://home-affairs.ec.europa.eu/networks/european-migration-network-emn/emn-asylum-and-migration-glossary/glossary/european-integrated-border-management_en.
- 57 European Commission, *Guidelines for integrated border management in European Commission external cooperation*, November 2010, <https://www.icmpd.org/file/download/48280/file/Guidelines>.
- 58 Danube Region Strategy, *DARIF – Setting up the structure of a Danube River Forum*, <https://danube-region.eu/darif-setting-up-the-structure-of-a-danube-river-forum/>.
- 59 Hungarian Government, 2012. évi CLXXI. törvény a Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai Rendészeti Koordinációs Központ működtetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről, 2012, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200171.tv>.
- 60 Danube Transnational Programme, *EUSDR Action Plan*, April 2020, <https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/04/EUSDR-ACTION-PLAN-SWD202059-final-1.pdf>.

- 61 EU Strategy for the Danube Region *ACTION PLAN*, Brussels, 6.4.2020 SWD(2020) 59 final, 78.
- 62 Adam Kalmar, *Law enforcement officials' opinion on the security situation and cooperation on the Danube*, Magyar Rendészet, 1, 69–88.
- 63 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Port in a storm: Organized crime in Odesa since the Russian invasion*, GI-TOC, September 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
- 64 Madalin Necsutu, *Moldova tells companies in breakaway Transnistria: Time to pay taxes*, Balkan Insight, 5 Januar 2024, <https://balkaninsight.com/2024/01/05/moldova-tells-companies-in-breakaway-transnistria-time-to-pay-taxes/>.
- 65 European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine, *EUBAM Annual Report 2021*, April 2022, <https://eubam.org/wp-content/uploads/2022/04/EUBAM-Annual-Report-2021.pdf>.
- 66 European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine, *EUBAM collaborates across borders to dismantle EUR 5 million cigarette smuggling operation*, Oktober 2023, <https://eubam.org/newsroom/eubam-collaborates-across-borders-to-dismantle-eur-5-million-cigarette-smuggling-operation/>.
- 67 Interview mit EU-Beamten, Chisinau, November 2023; Steven Lee Myers, *Ukraine battles smugglers as Europe keeps close eye*, *The New York Times*, 28 Mai 2006, <https://www.nytimes.com/2006/05/28/world/europe/28ukraine.html>.
- 68 Euronews, *Ukrainian border chief says 30 people have died trying to flee the country*, 30 April 2024, <https://www.euronews.com/2024/04/30/ukrainian-border-chief-says-30-people-have-died-trying-to-flee-the-country>.
- 69 Radio Europa Liberă Moldova, *Ce exportă în Rusia uzina transnistreană Moldavizolit dar nu mai are voie*, 24 April 2024, https://moldova-eurolibera-org.translate.google.a/ce-exporta-in-rusia-uzina-transnistreana-moldavizolit-dar-nu-mai-are-voie/32917664.html?_x_tr_sl=ro&_x_tr_tl=de&_x_tr_hl=de&_x_tr_pto=sc.
- 70 Tony Wesolowsky, *Moldova: Sheriff Tiraspol's Murky Business*, Radio Free Europe/Radio Liberty, 18 Oktober 2021, <https://www.rferl.org/a/moldova-sheriff-tiraspol-murky-business/31516518.html>.
- 71 France 24, *In separatist Transnistria, Sheriff calls the shots*, 27 September 2021, <https://www.france24.com/en/live-news/20210927-in-separatist-transnistria-sheriff-calls-the-shots>.
- 72 Interview mit einem EU-Beamten, Chisinau, November 2023.
- 73 US Department of the Treasury, *Treasury targets corruption and the Kremlin's malign influence operations in Moldova*, Oktober 2022, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1049>.
- 74 European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine, *Combating tobacco smuggling*, <https://eubam.org/what-we-do/combating-tobacco-smuggling/>.
- 75 Interview mit einem ehemaligen EUBAM-Beamten, Chisinau, November, 2023.
- 76 Dumskaya, *Large-scale special operation in the south of Odessa region: the police took up bandits and officials associated with Romania*, 22 Mai 2020, <https://dumskaya.net/news/politceyskie-provodyat-masshtabnyuy-spetcoperatc-116356/>. Laut RISE Moldau haben rumänische Staatsanwälte, die gegen die Mafia ermitteln, eine Gruppe unter der Führung von Popescu untersucht, der dieses Jahr in Rumänien wegen Zigarettenschmuggels verhaftet wurde. Popescu war zuvor unter falschem Namen nach Rumänien geflohen. Siehe <https://www.rise.md/articol/tara-lui-raket/>.
- 77 Stiri, *Un killer moldovean din gruparea Iujnaia a fost reținut la Moscova*, 7 Juli 2021, <https://stiri.md/article/international/un-killer-moldovean-din-gruparea-ujnaia-a-fost-retinut-la-moscova/>; Dumskaya, *The criminal 'master' of the south of the Odessa region was chosen a preventive measure in absentia: the bandit is waiting in the detention center, and he continues to develop illegal business*, 24 September 2022, <https://dumskaya.net/news/kriminalnomu-hozyainu-yuga-odesskoy-oblasti-zaoc-168978/ua/>.
- 78 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Port in a storm: Organized crime in Odesa since the Russian invasion*, GI-TOC, September 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
- 79 Interview Leiter des staatlichen Unternehmens „Association of Sea Ports of Ukraine“, Dezember 2023.
- 80 Vadim Kolisnichenko, *Danube ports handled about 28 million tons of cargo in January–October*, GMK Center, November 2023, <https://gmk.center/en/news/danube-ports-handled-about-28-million-tons-of-cargo-in-january-october/>.
- 81 The Maritime Executive, *Ukraine reaches new export milestones with support of bulk shippers*, Januar 2024, <https://maritime-executive.com/article/ukraine-reaches-new-export-milestones-with-support-of-bulk-shippers>.
- 82 The Maritime Executive, *Clearance of Snake Island opens route to Ukraine's Danube River ports*, Juli 2022, <https://maritime-executive.com/article/clearance-of-snake-island-opens-route-to-ukraine-s-danube-river-ports>.
- 83 Madalin Necsutu, *Ukraine dredging in Danube Delta raises Romanian political temperature*, Balkan Insight, 8 März 2023, <https://balkaninsight.com/2023/03/08/ukraine-dredging-in-danube-delta-raises-romanian-political-temperature/>.
- 84 Dana Gordiichuk und Dmytro Denkov, *Sailors replaced by grain carriers. How war and migration of exports have transformed the lives of towns on the Danube*, Economic Pravda, 11 Juli 2023, <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/07/11/702085/>.
- 85 Interviews mit Lkw-Fahrern, Reni und Izmail, Dezember 2023.
- 86 Romana Puiulet, Elena Loginova und Karina Shedrofsky, *Ukrainian grain exported through tax-avoiding shell firms, robbing country of wartime revenue*, OCCRP, Juli 2023, <https://www.occrp.org/en/investigations/ukrainian-grain-exported-through-tax-avoiding-shell-firms-robbing-country-of-wartime-revenueand>; *The Economist*, *How Ukrainian farmers are using the cover of war to escape taxes*, 7 Mai 2024, <https://www.economist.com/finance-and-economics/2024/05/07/how-ukrainian-farmers-are-using-the-cover-of-war-to-escape-taxes>.
- 87 Interviews mit Mitarbeitern des Zolls und der örtlichen Polizei, Südmoldawien, Januar 2024.
- 88 Olena Harmashm und Tom Balmforth, *Russia attack on Odesa destroys grains depot, injures four - Ukraine military*, Reuters, 24 Juli 2023, <https://www.reuters.com/world/europe/russia-attack-odesa-destroys-grains-depot-injures-four-ukraine-military-2023-07-24/>.

- 89 Dana Gordiichuk, *On the river and the sea. Ukraine is bringing back container shipping. What does this mean for the economy?*, Economic Pravda, 14 März 2024, <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>
- 90 GI-TOC, *Smoke on the horizon: Trends in arm trafficking from the conflict in Ukraine*, <https://globalinitiative.net/analysis/trends-arms-trafficking-conflict-ukraine-russia-monitor/>.
- 91 Ruggero Scaturro, *An altered state: Evolving drug trends in wartime Ukraine*, GI-TOC, Februar 2024, <https://globalinitiative.net/analysis/evolving-drug-trends-in-wartime-ukraine/>.
- 92 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Ukraine's synthetic drug markets in the context of conflict*, GI-TOC, Januar 2024, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-synthetic-drugs-ocindex/>.
- 93 Ipsos, *Illegal trade of cigarettes in the Republic of Moldova increases by 45 pp*, Juli 2023, <https://www.ipsos.com/ru-ru/illegal-trade-cigarettes-republic-moldova-increases-45-pp-119>.
- 94 European Business Association, *Record level of illegal cigarette market observed in Ukraine*, Dezember 2023, <https://eba.com.ua/en/v-ukrayini-zafiksovaniy-rekordnyj-riven-nelegalnogo-rynku-sygaret/>; Oleksiy Pavlysh, *Almost a million packs of non-excisable cigarettes were found in the port of Reni*, Epravda, 29 September 2023, <https://www.epravda.com.ua/news/2023/09/29/704901/>.
- 95 IPN, MAC 2012: *6 thousand cannabis plants and 2kg of marijuana seized*, 8 September 2012, https://www.ipn.md/index.php/en/mac-2012-6-thousand-cannabis-plants-and-2kg-of-marijuana-7967_1000173.html.
- 96 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Port in a storm: Organized crime in Odesa since the Russian invasion*, GI-TOC, September 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
- 97 Regierungsbeamter des Vereinigten Königreichs bei einem Workshop in Wien, 25. März 2024.
- 98 Interview mit einem Zollbeamten, Mohacs, Januar 2024.
- 99 Während der Podiumsdiskussion in Wien am 25. März 2024.
- 100 European Commission, *Joint communication to the European Parliament and the Council on the update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan 'An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime threats'*, Official Journal of the European Union, September 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0008>.
- 101 European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions on the EU Strategy to tackle Organised Crime 2021-2025*, Official Journal of the European Union, April 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0170>.
- 102 European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the EU roadmap to fight drug trafficking and organised crime*, Official Journal of the European Union, Oktober 2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0641>.
- 103 European Commission, *Commission Staff Working Document Action Plan replacing Staff Working Document SEC(2010) 1489 final accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions European Union Strategy for Danube Region*, April 2020, p. 77, <https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/04/EUSDR-ACTION-PLAN-SWD202059-final-1.pdf>.
- 104 Die Binnenkontrollen an den Luft- und Seegrenzen zwischen Bulgarien und Rumänien und den Ländern des Schengen-Raums wurden zum 31. März 2024 abgeschafft, wobei die Donau und andere Binnenwasserstraßen als Landgrenzen eingestuft werden.
- 105 Christian Bueger und Timothy Edmunds, *Blue Crime: Conceptualising transnational organised crime at sea. Marine Policy*, September 2020, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X20300270?via%3Dihub>. Siehe zum Beispiel, *Organized crime in the Mekong*, GI-TOC, August 2023, <https://globalinitiative.net/analysis/organized-crime-mekong/>.
- 107 MAOC (N) ist eine Initiative von sieben EU-Mitgliedstaaten (Frankreich, Deutschland, Irland, Italien, Spanien, die Niederlande und Portugal) und dem Vereinigten Königreich, die aus dem Fonds für innere Sicherheit der Europäischen Union mitfinanziert wird. Das Zentrum mit Sitz in Lissabon bietet ein Forum für multilaterale Zusammenarbeit, um den illegalen Drogenhandel auf dem See- und Luftweg zu bekämpfen.



GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

ÜBER DIE GLOBALE INITIATIVE

Die Global Initiative Against Transnational Organized Crime (Globale Initiative gegen Transnationale Organisierte Kriminalität, GI-TOC) ist ein globales Netzwerk mit über 600 Netzwerkexperten auf der ganzen Welt. Die GI-TOC bietet eine Plattform zur Förderung einer umfassenderen Debatte und innovativer Ansätze als Bausteine für eine ganzheitliche globale Strategie gegen organisierte Kriminalität

www.globalinitiative.net