

## TRANSPORT

150 JAHRE SUEZKANAL

# Suez oder Sibirien?

Andreas Lorenz-Meyer

**Ohne die Schifffahrt läuft nicht viel in der Weltwirtschaft: Rund 90 Prozent aller Waren werden über die Meere transportiert. Dabei sind optimale Wege entscheidend, denn sie sparen viel Zeit und Treibstoff. Eine künstlich angelegte Abkürzung feiert in diesen Tagen 150-jähriges Jubiläum: der Suezkanal. Doch der Jubilar bekommt Konkurrenz.**

Die Schifffahrt von Asien nach Europa war lange eine sehr umständliche Angelegenheit, denn um die Strecke zurückzulegen, galt es Afrika zu umfahren. Die ganze Ostküste hinunter bis Kapstadt, ums Kap der Guten Hoffnung herum und wieder die ganze Westküste hinauf. Die Route Singapur-Rotterdam betrug dadurch 11.755 Seemeilen. Seit Eröffnung des Suezkanals am 17. November 1869 geht alles viel schneller. Der 163 Kilometer lange Durchstich zwischen Rotem Meer und Mittelmeer erspart den Schiffen die Umrundung Afrikas. Sie nehmen stattdessen die Abkürzung durch den Kanal, der an den Wüstengebieten am Rand der Sinai-Halbinsel vorbeiführt. Dadurch schrumpft die Entfernung Singapur-Rotterdam um beachtliche 3.474 Seemeilen auf 8.281 Seemeilen. Eine um 30 Prozent kürzere Strecke. Vom Persischen Golf nach London beträgt die Verkürzung sogar 43 Prozent.

Fast zehn Jahre dauerte der Bau des Kanals und kostete gut 19 Millionen Pfund Sterling. 1,5 Millionen Menschen waren an den Arbeiten beteiligt, 125.000 starben dabei. Lange Zeit unter britischer Kontrolle, wurde der Kanal 1956 verstaatlicht, woraufhin israelische, britische und französische Truppen Ägypten angriffen. Die Suezkrise endete schnell, aber versenkte Schiffe versperrten bis ins Jahr 1957 die Durchfahrt. Im Sechstagekrieg 1967 rückte Israel bis zum Kanal vor. Es folgten acht Jahre ohne Schiffsverkehr, bis zur Wiedereröffnung 1975. Danach gab es keine Unterbrechungen mehr, und seit der Erweiterung 2015 ist der Kanal auch zweiseitig befahrbar, sodass für Schiffe die lästigen Wartezeiten entfallen.

**Was von Shanghai, Singapur, Hongkong, Shenzhen, Busan nach Europa gelangt, ist durch den Suezkanal transportiert worden.**

Der Suezkanal gehört heute zu den Top 5 der Wasserstraßen, sagt Christian Denso vom Verband Deutscher Reeder. Schätzungen zufolge laufen acht Prozent des Welthandels

hindurch. Sehr oft sind es Tanker, „denn der Kanal bildet die direkte Verbindung zwischen den Erdölförderstätten im Nahen Osten und Nordeuropa“. Die Erdöllieferungen gehen aber auch in Teile Nordamerikas, weil der Weg dorthin über den Kanal kürzer ist als über den Pazifik. Zudem nehmen viele Containerschiffe die künstliche Wasserstraße, darunter die derzeit größten, die 23.000 Standardcontainer tragen können. Der Suezkanal liegt für sie günstig zwischen Nordeuropa und Asien, wo sich die größten Häfen weltweit befinden: Shanghai, Singapur, Hongkong, Shenzhen, Busan. Was von dort nach Europa gelangt, ist durch den Suezkanal transportiert worden.

Ob das so bleibt? Die Erderwärmung ist in vollem Gange und sorgt dafür, dass hoch oben im arktischen Norden, an Russlands langer Küstenlinie, ein Seeweg immer öfter befahrbar ist, der bisher die meiste Zeit des Jahres vereist war: die Nordostpassage. Schiffe, die diese Route nehmen, sparen mehrere tausend Kilometer Strecke, was die Treibstoffkosten um fast ein Drittel senkt. Wirtschaftlich sicher ein Pluspunkt, jedoch könnte der Umweltschaden groß sein, sind die arktischen Ökosysteme doch sehr sensibel.

Denso vom Reederverband glaubt nicht, dass sich die Schifffahrt Rich-

tung Sibirien verlagert. Zwar könne die Nordostpassage in Einzelfällen eine Alternative sein, etwa bei Schwerguttransporten von Japan nach Norwegen. Schließlich ist Brennstoff der teuerste Posten im Betrieb eines Schiffes – und eine kürzere Strecke somit durchaus erstmal interessant. Aber laut Denso spricht auch einiges gegen die Polarroute: „Da gibt es viele Formalitäten zu erledigen, die Eissituation ist nicht immer vorhersagbar, auch sind die Gewässer nicht überall ausreichend kartographiert.“

Und: Hilfe im Notfall, und sei es auch nur bei einem kleinen Schiffsschaden, muss meist von weither kommen. Der größte Nachteil liegt für Denso aber darin, dass in der Containerschifffahrt nicht immer der direkte, kürzeste Weg der sinnvollste ist. Vielmehr sind die Häfen zwischen Start und Ziel entscheidend. „Wie bei einem Linienbus, der verschiedene Busstationen anfährt, an denen Leute aus- und zusteigen, laufen die großen Containerschiffe aus Asien auch unterwegs viele Häfen an und schlagen Container um, bevor sie Hamburg oder Rotterdam erreichen. Im Norden Russlands gibt es solche Häfen aber nicht.“

Dass es entlang der Nordostpassage keine Piraten gibt, sieht Denso nicht als entscheidenden Vorteil, denn die Sicherheitslage am Horn von Afrika hat sich entschärft. Im Rah-

FOTO: CC-BY AASHAY BAINDUR



Ein Frachter passiert die Suezkanal-Brücke bei El Qantara im nördlichen Teil des Kanals: Nachdem der Suezkanal 2009 vertieft wurde, ist er nun auch für solche übergroßen Frachtschiffe passierbar, die zuvor als „Capsize“ (so groß, dass sie um das Kap der guten Hoffnung fahren mussten) bezeichnet wurden.

men der EU-Mission Atlanta sind dort Kriegsschiffe unterwegs und schützen Schiffe, auch jene auf dem Weg zum Suezkanal. „Die Piraterie vor Somalias Küste ist weitgehend unter Kontrolle“, so Denso. Alles in allem werde die Nordostpassage auf absehbare Zeit keine echte Alternative sein, selbst wenn mittlerweile Dutzende Schiffe um Sibirien herum fahren. „Schauen wir uns die Relationen an: Den Suezkanal nehmen 18.000 Schiffe im Jahr.“

### In der Containerschiffahrt ist der direkte, kürzeste Weg nicht immer der sinnvollste.

Mit 12.000 Schiffen jährlich etwas weniger frequentiert und mit 105 Jahren auch etwas jünger ist die zweite berühmte künstlich angelegte Wasserstraße, der Panamakanal. Rund 82 Kilometer lang und anders als der Suezkanal ein Schleusenkanal, verbindet er Atlantik und Pazifik, sodass Schiffe nicht um Kap Hoorn herum oder durch die Magellanstraße fahren müssen. Auch der Panamakanal wurde erweitert. Seit 2016 dürfen nun Schiffe der Neopanamax-Klasse mit bis zu 14.000 Standardcontainern hindurch.

Konkurrenz könnte aus dem Norden kommen (woxx 1304). In Nicaragua plant man „El Gran Canal“, den Großen Kanal. Die sandinistische Regierung unter Daniel Ortega will das Projekt unbedingt durchziehen, obwohl der Bau höchst umstritten ist. Expert\*innen fürchten ein ökologisches Desaster: Der Kanal würde 400.000 Hektar Regenwald und Feuchtgebiete zerstören. Indigene Bevölkerungsgruppen haben schon dagegen geklagt. Ob der Große Kanal überhaupt gebaut wird, ist unklar. Nach dem offiziellen Spatenstich pasierte bisher wenig. Und die in Hongkong ansässige Kanalgesellschaft des chinesischen Geschäftsmanns Wang Jing schloss im Jahr 2018 ihre Büros. Wegen finanzieller Probleme.

Auch in Thailand überlegt man, einen Kanal zu bauen. Der läge am Isthmus von Kra im Süden des Landes, wo Andamanensee und Golf von Thailand nur durch 44 Kilometer Land getrennt sind. Der Kra- oder Thai-Kanal würde den Schiffsverkehr in Asien von der Malakka-Straße, die zwischen Malaiischer Halbinsel und Sumatra hindurchführt, wegleiten. Diese begehrte Abkürzung nach Europa nehmen täglich rund 2.000 Schiffe, 20 bis 25 Prozent des Seehandels, schätzt man, geht durch die Malakka-Straße. Das wäre wohl nicht mehr so, würde der Kra-Kanal eröffnet.

Was aber nicht sehr wahrscheinlich ist. Zwar steht mit China der Geldgeber und Bauherr bereit, der den Kanal als Teil der Neuen Seidenstraße plant, dem gigantischen, Kontinente umspannenden Infrastrukturprojekt. Doch derzeit liegen die Pläne für den

Thai-Kanal unter anderem aufgrund von Umweltschutzbedenken in den Schubladen. So bleibt der Suezkanal wohl noch länger die wichtigste künstliche Wasserstraße.



Der Mouvement Écologique, in Zusammenarbeit mit zahlreichen Partnerorganisationen\*, lädt alle Interessierten herzlich ein zum Vortrag:

## BRAUCHEN WIR NEUE „ERZÄHLUNGEN“ FÜR EINE LEBENSWERTE NACHHALTIGE ZUKUNFT?

**Donnerstag, den 21. November 2019**

**um 20:00 Uhr im Hôtel Parc Belle-Vue  
5, av. Marie-Thérèse, Luxemburg**

*Der Referent Sascha Meinert ist Politikwissenschaftler und Gründer des Berliner Instituts für prospektive Analysen. Er erkundet seit über 20 Jahren Fragen der Zukunftsfähigkeit von Organisationen und Gesellschaften. Er hat insbesondere zu Themen der Nachhaltigkeit und dem Wandel der Arbeitswelt zahlreiche Veröffentlichungen vorgelegt.*

*\*Adhoc, attac Luxembourg, Caritas, Eis Epicerie Zolwer, Erwuesse Bildung, Gemeinwohl Ökonomie, iD, Klima-Bündnis Lëtzebuerg, Life, MTK, Oekozer Pafendall*

**Avons-nous besoin de nouvelles « visions » pour un avenir durable et vivable ?**

Une traduction orale directe en français sera assurée

Alle Infos auf [www.meco.lu](http://www.meco.lu)