

DER KRA KANAL

EIN URALTES PROJEKT VOR DER REALISIERUNG?

Hans Jürgen Witthöft

Nach einem Zeitungsbericht aus Asien sollen Thailand und die VR-China am 15. Mai in Guangzhou ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet haben, das die gemeinsame Planung und den Bau eines Schifffahrtskanals quer durch den Isthmus von Kra, der Landenge im Süden Thailands, vorsieht – den sogenannten Kra Kanal, gelegentlich auch Thai-Kanal genannt. Eine offizielle Be-

Pläne zum Bau eines Kra Kanals als kürzeste Verbindung zwischen der Andamanen See im Indischen Ozean und dem Golf von Thailand als Teil des Pazifiks sind bereits seit dem 17. Jahrhundert mit unterschiedlicher Trassenführung immer wieder diskutiert und in Erwägung gezogen worden, auch in jüngerer Zeit. Wegen der immensen Kosten und auch wegen der zu erwartenden Um-



Ein Überblick über die Gesamtregion und Skizzierung möglicher Kanalrouten

stätigung dafür gab es bisher nicht, dafür aber Dementis von beiden Seiten. Wie weit man denen Glauben schenken kann, sei dahingestellt, immerhin haben sich entsprechende Meldungen vor allem in Fachmedien verdichtet, ohne allerdings auch dort in irgendeiner Weise konkret zu werden. Jedoch frei nach der Erkenntnis „Wo viel Rauch ist, ist auch Feuer“ soll auch hier das Projekt, wenn es denn tatsächlich eins wird, in großen Zügen umrissen werden. Man weiß ja nie, vor allem nicht in Asien!

Wegen der immensen Kosten und auch wegen der zu erwartenden Umweltprobleme ist es bei den Plänen geblieben, bislang jedenfalls. Darüber hinaus ist ein solches Kanalprojekt ein nicht leicht zu nehmendes Politikum. China, dessen lebenswichtigen Ölimporte zu 90 Prozent die überfüllte Straße von Malakka durchlaufen müssen, war schon seit Jahren ein Befürworter des Kanalbaus und hat sich jetzt möglicherweise durchsetzen können. Es verspricht sich davon u.a. mehr Sicherheit und Stärkung seiner Handels- und Versorgungsverbindungen mit dem Na-

heren- und Mittleren Osten, Afrika sowie Europa, nicht zuletzt aber auch weiteren Aufwind besonders für seine Häfen Guangdong, Schanghai, Jiansu und Zhejiang.

Der potente und in der Region durchaus einflussreiche Stadtstaat Singapur sieht das sicherlich ähnlich und ist gegen den Bau eines Kanals, weil dadurch das Herz seiner Wirtschaft, sein Hafen, den nahezu alle die Straße von Malakka durchfahrenden Schiffe passieren oder anlaufen müssen, an Bedeutung verlieren könnte.

Auch in Thailand selbst ist der Kanalbau sehr umstritten, obwohl das Land, rein finanziell gesehen mit zahlreichen neuen Arbeitsplätzen, ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen und den zu erwartenden Passagegebühren am meisten davon profitieren würde. Eine erst kürzlich erfolgte Umfrage zeigt jedoch, dass nur etwa 30 Prozent der Thais den Kanalbau unterstützen würden, 40 Prozent der Bevölkerung sind jedoch dagegen, weil das Projekt zu politischen Unruhen, Korruption innerhalb der Regierung, Zerstörung der Umwelt und auch zu einem weiteren Auseinanderdriften der schon jetzt uneinigen Provinzen rechts und links der möglichen Kanaltrasse führen würde.

Die militärisch-strategischen Aspekte hier einmal außen vor gelassen, wären die sich durch den Kra Kanal ergebenden Vorteile für die allgemeine Schifffahrt beachtlich. Er würde nicht nur die viel befahrene und nicht zuletzt wegen der dort scheinbar unausrottbaren Piraterie gefährliche Straße von Malakka entlasten, sondern vor allem die Route zwischen dem Indischen Ozean und dem Pazifik um gut 1.200 Kilometer verkürzen, was einer Reisedauer von etwa zwei bis fünf Tagen entspricht. Die dadurch zu erzielende Treibstoffersparnis dürfte sich deutlich in den Gesamtreisekosten der Schiffe niederschlagen. Für einen 100.000-tdw-Tanker könnte sich das grob gerechnet auf rund 300.000 USD summieren.

Den kursierenden Gerüchten zufolge soll das ambitionierte Kanalprojekt eine Länge von 120 Kilometern, eine Breite von 400 Metern und eine Tiefe von 20 Metern haben. Das würde den größten Schiffen die Durchfahrt auch mit ungehindertem Gegenverkehr ermöglichen. Projektträger wäre die offenbar bereits gegründete China-Thailand Kra Infrastructure Investment and Development Company, wodurch sich auch so Parallelen zum Bau des Nicaragua-Kanals ergeben. Die Bauzeit wird je nach eingesetzter Technik auf sieben bis zehn Jahre geschätzt, die angenommenen Baukosten bewegen sich zwischen 28 Mrd. und 36 Mrd. USD. Die kann Thailand mit Sicherheit nicht stemmen, auch nicht teilweise, also wird auch hier China die Finanzierung übernehmen, wenn es dann einmal so weit ist. Man darf gespannt sein, was dafür als Gegenleistung verlangt wird. ■