

Der neue Suezkanal Ägypten hat schwierige Jahre hinter sich, Umstürze und Unruhen haben das Land erschüttert. Ein Prestigeprojekt soll nun Stolz und Wirtschaft wiederbeleben, der Ausbau des Suezkanals. Die Ägypter haben ihn komplett selbst finanziert. Wer profitiert politisch davon? Und kann sich das Land jetzt wieder stabilisieren?



Der „große ägyptische Traum“: Arbeiter an der neuen Fahrinne bei Ismailia.

FOTO: DPA

VON PAUL-ANTON KRÜGER

Der Präsident hob nur einen Finger, aber es war ein Fingerzeig mit Folgen. Vor einem Jahr, beim Spatenstich für den neuen Suezkanal, so will es die Legende, entschied Abdel Fattah al-Sisi, die Bauzeit zu verkürzen – von drei Jahren auf nur noch eines. Dafür stand der eine Finger. Es ist gelungen – und so wird die Eröffnungszereimonie an diesem Donnerstag auch zu einer Huldigung der Tat- und Entscheidungskraft des zum Staatschef gewandelten Generals werden, zur Glorifizierung der Politik dieses noch immer weitgehend vom Militär kontrollierten Regimes. 6000 offizielle Gäste, geschützt von zigtausend Polizisten und Soldaten, sollen sehen, wie Ägypten sich seiner selbst versichert. Und im ganzen Land werden die Menschen vor öffentlich aufgestellten Bildschirmen und bei Feiern daran teilhaben können.

Mit Mega-Projekten und zentraler staatlicher Planung will Sisi die lahmende Wirtschaft des 90-Millionen-Einwohner-Landes wieder in Gang bringen, nach vier Jahren Krise und zwei Umstürzen. Angestrebt sind Wachstumsraten von sieben Prozent, so wie vor der Revolution 2011. Die gängige Unterdrückung rechtfertigt das Regime mit dem Hinweis, politische Stabilität sei Voraussetzung für Entwicklung und die dringend nötigen Investitionen aus dem Ausland.

Die Bürger haben viel Geld investiert in die sogenannten Sisi-Anleihen

Eine zentrale Rolle bei den meisten dieser Vorhaben spielt das Militär, das über ein eigenes Wirtschaftsimperium gebietet. Beim neuen Suezkanal ist das nicht anders, ebenso bei der geplanten neuen Verwaltungshauptstadt, sollte sie denn je gebaut werden. Zwischen fünf und 40 Prozent der Wirtschaft soll es laut Schätzungen kontrollieren. Der Unterschied lässt erahnen, wie intransparent dieses Schattenreich ist. Offizielle Zahlen gibt es nicht.

Der Ausbau des Kanals dient zuerst dem Ziel, die Deviseneinnahmen des klammen Staates zu erhöhen. Neben Überweisungen von Auslandsägyptern und Einnahmen aus dem Tourismus sind die Kanalgebühren die wichtigste Quelle harter Währung – und die einzige, die direkt dem Staat zugutekommt. Die Kanalbehörde will die Einnahmen von zuletzt 5,3 Milliarden Dollar pro Jahr bis 2023 auf 13,2 Milliarden steigern; manche Experten bezeichnen diese Prognosen allerdings als übermäßig optimistisch.

Die Schiffseigner-Vereinigung International Chamber of Shipping hält ein Wach-

Fortschritt marsch!

Präsident Sisi hat das Projekt in großer Eile durchziehen lassen, nun lässt er sich feiern. Das Militär nutzt die Gelegenheit, seine Macht zu festigen

tum analog zum globalen Warenaustausch von etwa drei Prozent pro Jahr für realistisch – das würde für so einen Anstieg kaum reichen. Die Gebühren richten sich allerdings nach einem komplexen System, das sich an der Klassifizierung der Schiffe und den Kosten für Alternativrouten orientiert, so dass sich die Zuwachsraten nicht direkt übertragen lassen.

Auch weisen Kritiker darauf hin, dass aus den Einnahmen zunächst zwölf Prozent Zinsen pro Jahr für die im Volksmund „Sisis-Anleihe“ genannten Anteilsscheine zu zahlen sind; nach fünf Jahren ist dann das eingesammelte Kapital von 8,2 Milliarden Dollar fällig. Mit der Anleihe finanziert

der Staat das Projekt. Die Ägypter brachten die Summe in nur acht Tagen auf. Das Regime wertet das als Unterstützung des Volks für den „großen ägyptischen Traum“.

Gemäß dieser Vision soll am Kanal bis 2030 eine neue Industrie- und Wirtschaftszone entstehen, mit 76 000 Quadratkilometern etwas größer als Bayern. Sie soll nicht zuletzt den Konzentrationsdruck auf den Ballungsraum Kairo abschwächen und einer Million Menschen Arbeit bieten. Der erste Schritt ist der Bau neuer Straßen- und Eisenbahntunnel unter dem Kanal, die den geografisch isolierten, politisch und bis auf den Tourismus lange

auch wirtschaftlich vernachlässigten Sinai besser ans Festland anbinden sollen. Damit soll im November begonnen werden; die Finanzierung stammt noch aus dem Anleihen-Programm. Gebiete im Norden der Halbinsel sind in den vergangenen Jahren zum Tummelplatz islamistischer Terroristen geworden.

In der zweiten Phase sollen bestehende Häfen beiderseits des Kanals in Port Said und das Containerterminal ausgebaut werden – sowie der Hafen von al-Arisch. Das allerdings erscheint angesichts der Angriffe der Terrormiliz Islamischer Staat dort vorerst unrealistisch. Zudem ist geplant, die am Golf von Suez gelegenen Quais von Ain

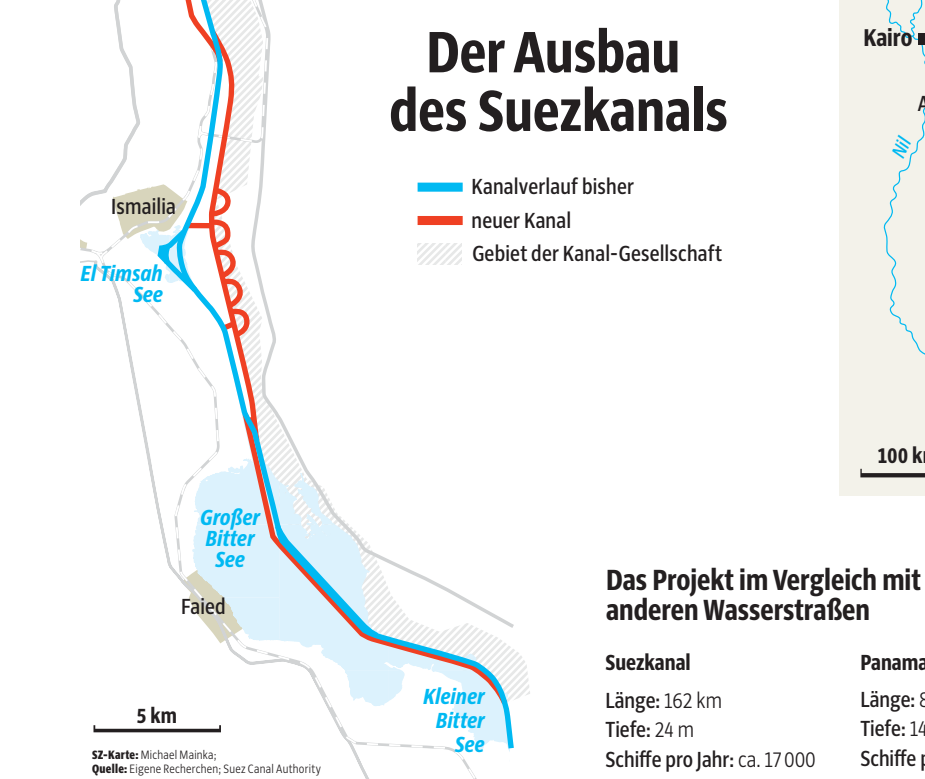
Sokhna und Adabia zu erweitern und auf dem Sinai einen neuen Hafen zu bauen.

Die Regierung hofft, begünstigt von der Lage an der Landbrücke zwischen Afrika und Asien sowie der Nähe zu Europa, die Häfen zu international führenden Umschlagplätzen zu entwickeln und für die Schiffe Wartung und Serviceleistungen anzubieten. Zudem will sie Unternehmen ansiedeln, für die eine Anbindung an den Schiffsverkehr günstig ist: Raffinerien, petrochemische Industrie, Metallproduktion und -verarbeitung, Autoindustrie, Textil- und Holz verarbeitende Betriebe sowie Glashütten. Nahe Ismailia soll zudem ein „Tal der Technologie“ High-Tech-Firmen anlocken, gar eine Schwesterstadt jenseits des Kanals soll entstehen. In den für den Ausbau angelegten Absetzbecken entlang der Fahrinne sind Fischfarmen geplant. Es sind sehr hochfliegende Pläne.

Die Armee hegt solche Ideen seit Jahrzehnten. Sie kontrolliert das Land am Kanal und entscheidet, wer sich dort niederlassen darf. Zugleich ist sie direkt oder indirekt an Unternehmen beteiligt, die angesiedelt werden sollen. Selbst an den Hafenbetreibern hält sie Anteile. Freihandels- und Sonderwirtschaftszonen würden neue Einnahmequellen bieten. Das Militär dürfte das Land so noch fester in seinen Griff bekommen. Die schnelle Umsetzung des Kanal-Ausbaus soll den übrigen Investoren zudem zeigen, dass sie in Ägypten einen zuverlässigen Partner finden – das Militär.

Der von den Generälen geschasste islamistische Präsident Mohammed Mursi wollte den Kanal-Korridor ebenfalls entwickeln, legte sich dabei aber mit dem Obersten Militärat an. Er kündigte an, das Projekt einem Vizepremier zu unterstellen, der direkt an ihn berichten sollte. Zudem wollte er Indien als ausländischen Partner beteiligen. Damit hätte die Armee ihre Führungsrolle verloren – was womöglich zum Entschluss des Militärrats beitrug, sich der Muslimbruderschaft zu entledigen. Unter Sisi nun erobert sich das Militär seine zentrale Rolle in der Wirtschaft nach und nach zurück. Es hatte sie schon unter Staatschef Hosni Mubarak teilweise eingebüßt wegen dessen Privatisierungspolitik.

Sisi selbst stellt sich in die Tradition des einstigen Präsidenten Gamal Abdel Nasser, der das Militär als Triebfeder für Modernisierung und Industrialisierung Ägyptens sah. Auch beim früheren Präsidenten Anwar al-Sadat nimmt Sisi Anleihen. In Kairo ist das in der U-Bahn sichtbar: Auf neuen Wandbildern sind die drei vor Kanal-Kulisse abgebildet – Mubarak fehlt. Die offizielle Erklärung: Nasser habe den Suezkanal verstaatlicht und in Ägyptens Besitz zurückgebracht; Sadat habe ihn von Israel zurückerobert. Mubarak dagegen habe mit dem Kanal nichts zu tun.



Der Milliarden-Kanal

Ägypten hat für den Wasserweg Zehntausende Arbeiter mobilisiert, nun können auch Supertanker den Weg um Afrika herum abkürzen

Mit Superlativen geizt Ägypten nicht, wenn es um den Bau des neuen Suezkanals geht. Nie zuvor wurde eine so große Flotte von Saugbaggern zusammengezogen. Bis zu 45 dieser Spezialschiffe waren laut der Kanalbehörde gleichzeitig im Einsatz, drei Viertel der weltweit verfügbaren Kapazität. Ihre Rüssel aus Stahl, bewährt mit Schneidrädern, buddelten und spülten binnen eines Jahres 258,8 Millionen Kubikmeter Sand und Stein weg. Auf 37 Kilometern vertieften und verbreiterten sie bestehende Fahrinnen. Auf 35 Kilometern frästen sie parallel zum bestehenden Kanal eine komplett neue zweite Spur in die Wüste des Sinai, 320 Meter breit.

Dabei dominierten zwar Firmen aus den Niederlanden, Belgien und den USA, aber die Vorarbeit geleistet hatten Baumaschinen von mehr als 80 ausschließlich ägyptischen Firmen unter der Regie des Ingenieurkorps der Armee. Sie trugen den Sand

20 Meter tief bis knapp auf Meereshöhe ab und bewegten nochmals 250 Millionen Kubikmeter. Insgesamt ließe sich mit dem Aushub der Königssee im Berchtesgadener Land zuschütten – in Ägypten wurde es in Sedimentbecken und Halden entlang des Kanals aufgetürmt. Zu Spitzenzeiten waren 45 000 Arbeiter und Ingenieure gleichzeitig auf den Baustellen beschäftigt.

Bislang war der Suezkanal eine Einbahnstraße mit Ausweichstellen, an denen die zu Konvois zusammengefassten Schiffe aneinander vorbeifahren konnten. Künftig gibt es auf fast der Hälfte der 162 Kilometer zwischen Port Said und Suez echten Gegenverkehr. Abhängig von Typ und Größe der Schiffe verdoppelt sich die Kapazität der Wasserstraße von durchschnittlich 49 auf 97 Durchfahrten pro Tag. Die Regierung in Kairo erwartet sich davon deutlich höhere Einnahmen. Im vergangenen Jahr kostete die Passage im Schnitt 320 000 Dollar.

Fast acht Prozent des Welthandels werden durch den Suezkanal abgewickelt, und Ägypten hofft, diesen Anteil ausbauen zu können. Im Jahr 2014 nutzten 17 148 Schiffe den Kanal; damit war er bereits bis knapp an seine Kapazitätsgrenze ausgelastet. Zeit ist Geld, das ist längst der erste Grundsatz der globalen Schifffahrt. Und Liegezeiten sind verschwendetes Geld. Der neue Kanal reduziert die Wartezeiten von derzeit acht bis elf auf drei Stunden und halbiert die Dauer der Passage zwischen dem Roten Meer und dem Mittelmeer von 18 bis 22 auf elf Stunden.

Für ein Containerschiff auf der Route von Singapur nach Rotterdam verkürzt der Kanal die Reise laut der Reederei CMA CGM bereits bisher um ein Drittel, was 6000 Kilometern oder neun Tagen Fahrzeit entspricht. Die Frage ist, ob die zusätzliche Zeitersparnis von einem Tag die Passage so viel attraktiver macht, dass der Kanal

zusätzliche Schiffe anziehen, die bislang andere Routen nutzen.

Die Fahrinne wurde durchgehend auf 24 Meter vertieft, sodass ihn künftig regulär Schiffe mit 20,1 Meter Tiefgang, 64 Metern Breite und 400 Metern Länge und mehr durchlaufen können. Das reicht selbst für die größten Containerschiffe, wie die gerade in Hamburg getaufte *MSC Zoe*. Nur die größten Supertanker und einige Erz- sowie Kohlefrachter mit mehr als 240 000 Tonnen Tragfähigkeit müssen voll beladen nach wie vor den Umweg um das Kap der Guten Hoffnung nehmen.

Für den Ausbau des Kanals wurden 4,1 Milliarden Dollar veranschlagt. Laut dem Chef der Suezkanal-Behörde, Admiral Mohab Mamisch, wurde das Budget trotz Verkürzung der Bauzeit von drei Jahren auf zwölf Monate eingehalten – genaue Zahlen nannte er nicht. Weitere 4,1 Milliarden Dollar sollen in der nun beginnenden zweiten

Phase investiert werden, um die Kanalregion und die Sinai-Halbinsel besser zu erschließen, um die Voraussetzung für deren wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen.

Geplant sind sechs neue Tunnel unter dem Kanal: drei bei Port Said nahe der Mittelmeerküste und drei in der Mitte bei Ismailia. Zwei der Röhren sind jeweils für den Straßenverkehr vorgesehen, die dritte für die Eisenbahn. Derzeit gibt es nur einen sanierungsbedürftigen Straßentunnel bei Suez sowie eine Eisenbahnbrücke und 14 Fährverbindungen, die den Kanal queren. Die strengen Sicherheitsvorkehrungen führen zu stundenlangen Wartezeiten. Die 2001 eröffnete „Friedensbrücke“ über den Kanal ist seit Mitte 2013 gesperrt. Bedarf für die neuen Röhren gibt es also. Vier aus Deutschland gelieferte Tunnelvortriebsmaschinen sollen sie parallel graben. Damit wird auch diese Baustelle zu den größten der Welt zählen.

Nicht nur Schiffe schwimmen durch den Suezkanal. Wer eine Taucherbrille und viel Geduld mitbringt, kann unter Wasser eine kleine Völkerwanderung beobachten. Fische und andere Meerestiere ziehen vor allem aus dem Roten Meer in den Norden, um das Mittelmeer als neuen Lebensraum zu erobern. Bislang kamen bereits mehr als 450 neue Arten. Das klingt zunächst positiv, nach mehr Artenvielfalt. Aber einige der zugereisten Tiere führen sich äußerst aggressiv auf. Im östlichen Mittelmeer haben pflanzenfressende immigrierte Kaninchenfische riesige Seetangfelder abgegrast und dadurch heimische Fischarten und Fischer in Existenznot gebracht. Auch Quallen aus dem Roten Meer sind zu einem Problem geworden, für die Tourismusbranche und Fischer, weil die Glibberwesen Fischlarven fressen und die Netze unbrauchbar machen. Die Quallen sabotieren sogar israelische Kraftwerke. Es kam bereits vor, dass riesige Quallenschwärme deren Kühlwasserzuleitungen blockierten.

Es klingt so, als könnte die Lage im südöstlichen Mittelmeer nicht noch schlimmer werden. Doch genau das befürchten einige Wissenschaftler, ausgelöst durch die Erweiterung des Suezkanals. Die breitere Fahrbahn werde die Probleme verschärfen, warnen 18 Meerestierforscher in einem Brief an das Fachblatt *Biological Invasions*. Bereits vor der Erweiterung sei der Suezkanal einer der weltweit gefährlichsten Invasionskorridore für Meerestiere gewesen. „Mit jeder Erweiterung des Kanals in der Vergangenheit sind neue invasive Ar-

Kaninchenfische ziehen nordwärts

Viele Meerestiere wandern durch die neue Passage

ten in das Mittelmeer vorgedrungen“, sagt die israelische Marinebiologin Bella Gail vom Nationalen Institut für Ozeanografie in Haifa, die das Schreiben mit initiiert hat. Wegen der Erwärmung des Mittelmeeres durch den Klimawandel fänden die Zuzügler außerdem sehr angenehme Lebensumstände vor und hätten es leicht, heimische Arten zu verdrängen. „Es kommen ja nicht alle Arten aus dem Roten Meer, sondern nur die anpassungsfähigsten.“ Seit zehn Jahren gehen Mittelmeerfischern sogar immer wieder hochfliegende Kugelfische in die Netze, die eigentlich im Pazifik leben. Bislang sind nur wenige Arten in umgekehrter Richtung ins Rote Meer vorgedrungen.

Durch die wiederholte Vergrößerung des Kanals seit seiner Eröffnung im Jahr 1869 seien einige natürliche Barrieren für die Invasoren aus dem Süden zusammengebrochen, erklärt der griechische Meeresökologe Stelios Katsanevakis. Damit meint er unter anderem Unterschiede in der Wassertemperatur und der Salzkonzentration. Als der Kanal eröffnet wurde, schwankten Salzgehalt und Temperatur je nach Streckenabschnitt noch sehr stark, was viele Meerestiere von einer Passage abhielt. Mit jeder Ausbaustufe im Laufe der Jahrzehnte haben sich die Unterschiede jedoch mehr und mehr ausgeglichen. Außerdem habe sich die Strömung durch den Kanal beschleunigt, sagt Katsanevakis, das erleichtere den Tieren den Durchschlupf.

Einige Arten sind aggressiv und verdrängen die heimischen Tiere im Mittelmeer

Ägyptische Wissenschaftler spielen die ökologischen Probleme herunter

Eine Gruppe ägyptischer Wissenschaftler glaubt hingegen nicht, dass sich die Probleme im Mittelmeer verschärfen werden. Zu diesem Fazit kommen die Forscher in ihrem Bericht nach einem von der Regierung organisierten Workshop Ende Februar. Schließlich werde kein neuer Kanal gegraben, sondern der bestehende bekomme lediglich ein „Upgrade“. Durch Eingriffe des Menschen in der Natur komme es immer wieder zu Störungen des ökologischen Gleichgewichts. Es sei zudem gar nicht bewiesen, dass alle Invasoren selbst durch den Kanal schwimmen, sie könnten auch in den Ballastwassertanks von Schiffen durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer gelangt sein. Man dürfe zudem nicht vergessen, dass auch nützliche Arten migrieren und das Mittelmeerfischern als neue Einkommensquelle dienen. Außerdem würden durch die Passage große Mengen Treibstoff gespart, was ja ein Nutzen für die Umwelt sei.

Auch wenn einige ägyptische Patrioten eine zionistische Verschwörung hinter dem Warruf der 18 Forscher wittern, sind sich die Kanalkritiker und die ägyptischen Wissenschaftler darin einig, dass es wichtig wäre, systematisch zu erfassen, welche Tiere durch den Kanal wandern. Dann kann man das Ausmaß des Problems verstehen. Bislang gebe es dafür noch keine internationale Strategie, kritisiert der Zoologe und Mitverfasser des Briefs, Ferdinando Boero von der Universität del Salento im italienischen Lecce. Vor allem die reichen Staaten, deren Handelsschiffe die Suez-Passage nutzen, sollten dies nach Ansicht Boeros vorantreiben. Als mögliche Maßnahmen gegen die Unterwassermigration schlagen er und seine Co-Autoren Schleusen vor, so wie sie auch im Panamakanal installiert seien.

HANNO CHARISIUS