

Stau-See



Letzte Kanalettappe:
Aus dem Gattunsee
geht es durch die
Adja-Clara-Schleusen
Richtung Karibik

Militärische Überfälle
im Roten Meer verunsichern
Reeder. Dabei zeichnet sich
am Panamakanal, dem
Nadelöhr zwischen Atlantik
und Pazifik, das viel
nachhaltigere Drama ab

TEXT
Jacqueline Goebel

Kilometer 0, die Pazifikküste vor Panama-Stadt. Wenn er wollte, könnte Steve Paton die wartenden Schiffe von seinem Bürogebäude auf der Insel Naos aus zählen. Bis zu 160 Containerschiffe und Tanker stauten sich zuletzt an den Einfahrten im Panamakanal. Jetzt im Januar, sind es noch etwa 60. Aber das ist nur eine Momentaufnahme.

Ob sich die Schiffsschlange in den nächsten Wochen wieder vergrößern wird, ob sich Lieferungen dadurch verspäten und in welchen Fabriken deshalb vorübergehend die Bänder stillstehen werden – darüber kann Steve Paton nur spekulieren. Was er hingegen weiß und gut erklären kann: Warum es die Schlange überhaupt gibt – und warum sie in nächster Zeit zu einem wachsenden Problem für den Welthandel wird.

Der Klimaforscher zeigt auf eine zackige Linie auf seinem Monitor, die Entwicklung des Niederschlags am Panamakanal. Die Aufzeichnungen des Smithsonian Tropical Research Institute reichen 98 Jahre zurück. Im Jahr 2023 macht die Linie einen deutlichen Knick: „Der Regenstand liegt 64 Prozent unter dem langfristigen Durchschnitt“, sagt Paton und zeigt auf den Bildschirm: „2023 war das zweitrockenste Jahr.“

Der Grund ist das Wetterphänomen El Niño, sind veränderte Passatwinde und Wassertemperaturen im Pazifik. Für Panama bedeutet das: wenig Regen in der Regenzeit. „Der Schaden ist angerichtet“, sagt Paton: „Wir starten in die Trockenzeit mit einem riesengroßen Regendefizit.“ Der Panamakanal, eine der wichtigsten Nadelöhre des Welthandels, dunstet aus.

Bis zu acht Prozent des Containerverkehrs fließt üblicherweise durch den Kanal; er ist die wichtigste Verbindung von US-amerikanischen Häfen aus, aber auch Schiffe aus Europa durchqueren die Wasserstraße auf ihrem Weg nach Asien oder an die Westküste der USA. Der Kanal ist schon seit Jahren den answachsenden Handelsvolumina nicht gewachsen; jetzt stellen die Wasserprobleme sogar den Status quo infrage. Die Kanalbehörde hat die Durchfahrten für die kommenden Monate bereits um ein Drittel zusammengestrichen. ▶

FOTO: JACQUELINE GOEBEL



Die Miraflores-Schleusen verbinden den Kanal mit dem Pazifik bei Panama-Stadt

Dem Welthandel drohen damit gleich zwei bedrohliche Engpässe. Teile der fehlenden Kapazitäten am Panamakanal konnten Reeder bisher, etwa für Routen zwischen Ostasien und Europa, durch den Suezkanal umleiten. Doch seit Huthi-Rebellen Raketen auf Handelsschiffe im Roten Meer abfeuern, ist das keine echte Alternative mehr.

Die Frachtraten verteuern sich. Seit Dezember haben sich die Preise für kurzfristige Containertransporte mehr als verdoppelt. Die Situation erinnert an die Havarie des Containerschiffs Ever Given vor drei Jahren. Schon wieder reißen Lieferketten. Schon wieder stottert die Globalisierung.

Und doch zeigt eine Reise entlang des 82 Kilometer langen Panamakanals, dass die Dimension des Problems heute ungleich größer ist: Wird es mittelfristig genug Wasser geben für die Schifffahrt im Panamakanal? Und wenn nicht: Wie ließe sich die Wasserstraße dennoch nutzen? Oder muss sich die Weltwirtschaft dem Diktat des Klimawandels beugen?

KILOMETER 14,9

MIRAFLORES-SCHLEUSEN: DER ENGPASS

Menschen drängen sich auf dem Deck des Besucherzentrums der Schleusenanlage, als ein lautes Piepen ertönt. Das Signal zeigt an, dass der Wasserstand hoch genug ist; die letzten Tore der Miraflores-Kammern bei jeder Schiffsdurchfahrt gen Ozean – genug, um 76 olympische Schwimmbecken zu füllen.

Der Ton verklingt, die Spirit of Melbourne setzt sich in Bewegung. Ein Kanalmitarbeiter mit breiter Statur und schmalen Schnurrbart kommentiert die Durchfahrt: „Viele Menschen machen sich Sorgen, weil wir weniger Schiffe durchlassen“, sagt er. „Sie haben vielleicht gehört, dass Maersk den Kanal nicht mehr nutzt.“ Dabei sehe gerade jeder, dass das nicht stimmt: Die Spirit of Melbourne ist ein Maersk-Schiff.

Der wahre Kern der vermeintlichen Fake News: Maersk hat die Container eines Schiffsdienstes zwischen Ozeanien und der US-Ostküste auf die Schiene umgeladen, die gleich neben dem Panamakanal verläuft. Andere Reeder testen die neue „Maya Bahn“, eine Trasse von der Westküste Mexikos in die USA.

Doch egal, wie lang die Züge sind, sie können nur einen Bruchteil der Schiffsloadungen aufnehmen. Um den Panamakanal zu ersetzen, bräuchte es einen zweiten Wasserweg. Zwar kündigte ein chinesisches Konsortium eine Wasserstraße durch Nicaragua an, die Bauarbeiten aber kamen schnell zum Stillstand.

Und so bleiben den Schiffen, die keine festen Slots im Kanal haben, nur drei schlechte Alternativen: Sie können für viel Geld um die wenigen Restplätze bieten – zuletzt ging eine Passage für vier Millionen Dollar weg. Sie können warten, derzeit zwei bis drei Tage. Oder die drei Wochen Umweg um Südamerika herum in Kauf nehmen.

Der Sprecher im Besucherzentrum umschifft solche Nachrichten lieber, gönnt sich stattdessen eine Pointe auf Kosten der Kollegen in der Verwaltung des Suezkanals: „No Jack Sparrows in Panama!“, ruft er in sein Mikrofon. Keine Piraten, kein Krieg, der Panamakanal sei sicher. „It's a good route!“

KILOMETER 14

DIE KANALBEHÖRDE: SCHLECHTES NEUES

Ricaurte Vásquez Morales ist seit 2019 der Chef der Verwaltung des Panamakanals, zugleich Minister für Kanalangelegenheiten. Es ist das erste Mal, dass er in diesem Jahr mit der Presse spricht. Doch gute Neuigkeiten hat er nicht. Die Dürre trifft den Kanal mit voller Wucht. Schon jetzt verzeichnet die Kanalbehörde 36 Prozent weniger Schiffe, sagt Vásquez. Bis Ende April will die Kanalbehörde die Zahl der Transite auf 24 am Tag begrenzen. Dann hofft er auf Regen. Ohne Regen könnte „die Zahl der Transite von 24 auf 22 oder 20 fallen“, warnt er.

Der Panamakanal ist eine wichtige Einkommensquelle des Landes, im vergangenen Finanzjahr steuerte der Kanal 2,5 Milliarden US-Dollar zum Staatshaushalt bei. Weniger Schiffe bedeuten weniger Einnahmen. Der Gewinn könnte deshalb „um 500 bis 700 Millionen US-Dollar geringer ausfallen“, sagt Vásquez. „Es ist wichtig, dass das Land die Botschaft sendet, dass wir uns der Sache annehmen und eine Lösung für dieses Wasserproblem finden.“

KILOMETER 45

GATÚNSEE: KONKURRENZ UMS WASSER

Dieses Wasserproblem. Sichtbar wird es ein paar Kilometer weiter den Kanal hinauf, am Gatúnsee, 26 Meter über dem Meeresspiegel. Vor 110 Jahren stauten die Amerikaner hier den Fluss Chagres, überfluteten Täler und Regenwald, schufen so den größten See Panamas. Die Frachter fahren über den See, der zugleich auch das Wasser für die Schleusen liefert.

„Der See hat den Kanal ermöglicht“, erzählt Natalia, während ihr Kollege Julio das Motorboot aus der Fahrinne des Kanals auf den See steuert. Die beiden, die nur ihre Vornamen preisgeben wollen, arbeiten für ein Hotel in Gamboa, ein paar Kilometer hinter dem südlichen Ende des Sees gelegen. Früher wohnten hier die amerikanischen Führungskräfte in der Kanalzone. Nun kommen vor allem Touristen, um Kanal und Natur zu sehen. Der Verkaufsschlager ist eine Tour zur Affeninsel. Die Tourguides füttern die Tiere mit Erdnüssen. Solange es noch geht.

Spitze, dunkle Baumstümpfe ragen aus dem Wasser, es sind die Überreste der Bäume, die hier vor 110 Jahren überflutet wurden. Der Pegel liegt beinahe zwei Meter unter dem üblichen Niveau. In den kommenden Monaten wird er noch weiter fallen, befürchtet Natalia: „Wir sorgen uns, dass wir bald nicht mehr zu den Affen fahren können.“

Das wäre nicht nur für den Kanal ein Problem. Die Gewässer unter der Kontrolle der Kanalbehörde liefern Trinkwasser für rund vier Millionen Menschen und damit für mehr als die Hälfte der Bevölkerung Panamas. Natalia lebt in Panama-Stadt, auch das Wasser dort kommt vom Kanal. Die letzte Dürre konnte sie direkt in ihrem Bad spüren. Statt klares Wasser kam eine orangene Flüssigkeit aus dem Hahn. „Ich musste wochenlang Wasser kaufen. Ich konnte meine Kleidung nicht mehr waschen.“

WESTLICH VON KILOMETER 45

ALAJUELA-STAUSEE: DAS RESERVOIR

Eine Möglichkeit gibt es noch, um Wasser herbeizuschaffen. 14 Kilometer Luftlinie von Gamboa entfernt, am Oberlauf des Chagres-Flusses, gibt es einen Damm – und dahinter einen zweiten See.



Ricaurte Vásquez leitet die Verwaltungsbehörde des Panamakanals

Es ist Abend, die Hitze hat nachgelassen, junge Männer joggen über den Damm, Familien gehen spazieren. Der See wurde ein Jahrzehnt nach der Eröffnung des Panamakanals erschaffen, weil schon damals die Schiffsgrößen und die Nachfrage nach Wasser die Planungen der Kanalbauer überschritt. Jetzt strömt nur wenig Wasser den Betondamm herunter in Richtung Kanal. Sollte der Pegel im Gatúnsee weiter fallen, könnte die Kanalbehörde die Schleusen öffnen. Das Wasser würde bei Gamboa in den Gatúnsee strömen. „Das haben wir im Dezember gemacht, am Ende der Regenzeit“, sagt Erick Córdoba, Hydrologe bei der Kanalbehörde.

Eine langfristige Lösung ist das nicht. Denn der Konflikt ums Wasser, er wird hier endgültig zum Nullsummenspiel: Was aus dem Alajuelasee in den Kanal strömt, fehlt Panama-Stadt als Trinkwasser. „Als der Kanal gebaut wurde, brauchte es fast kein Trinkwasser für die Bevölkerung“, sagt Wasserexperte Córdoba. „Heute sind wir bei einem Äquivalent von 7,5 Schiffsdurchfahrten an Trinkwasser.“

KILOMETER 65

AQUA-CLARA-SCHLEUSEN: DAS ENDE DER INGENIEURKUNST

Sechs Schlepperboote haben die Zim Newark umkreist, die Schleuseneinfahrt ist Zentimeterarbeit. Der Frachter hat eine Breite von 46 Metern und passt damit gerade so in die Aqua-Clara-Schleusen. Die Kanalarbeiter hieven Seile vom Bord des Schiffs, das ihre Kollegen unten vertäuen. Das soll den Frachter stabilisieren, während das Wasser aus der Schleuse in die Nebenkammern strömt. ▶





Die Schleusen sind brandneu, 2016 eröffnet und gebaut, um größere Schiffe aufnehmen zu können. Die Panamakanalbehörde wollte so die Wettbewerbsfähigkeit halten. Selbst Schiffe einer Kapazität von 16 000 Containern haben die Schleusen bereits durchlaufen. Noch einen Vorteil haben die neuen Schleusen: Sie sollen wassersparender sein. Neben der Hauptkammer gibt es zwei weitere Becken, dahin wird das Wasser gepumpt, wenn die Schiffe abgelassen werden. Bis zu 60 Prozent des Wassers kann so recycelt werden, sagt Hydrologe Córdoba. „Aber die Konsequenz ist, dass Brackwasser und Salzwasser in den Gatúnsee gelangen. Wir können die Wassersparbecken deshalb nur bei 30 oder 25 Prozent der Durchfahrten nutzen, um die Wasserqualität zu halten.“

Die Kanalbehörde hat viele Maßnahmen erlassen, um Wasser zu sparen, sie hat ein Wasserkraftwerk am Gatúnsee abgeschaltet, versucht mehrere kleinere Schiffe gleichzeitig in eine Schleusenkammer zu führen. Aber nun scheint das Ende erreicht. Technische Lösungen seien „nicht ausreichend, um die steigende Nachfrage nach Wasser zu decken“, heißt es offiziell von der Kanalbehörde.

KILOMETER 14

KANALBEHÖRDE: GIBT ES DOCH EINE LÖSUNG?

Auf der Karte im Presseraum zeigt Ricuarte Vásquez das Zuständigkeitsgebiet der Kanalbehörde, es umfasst den Kanal, die Stauseen und ihre Zuflüsse. Ein großer, hellgelb eingefärbter Problemraum. Also müsse man den Blick jetzt weiten, erläutert Vásquez und weist auf rosa und grün eingefärbte Flächen west-

Der Alajuelasee ist die Notreserve des Panamakanals. Gut gefüllt aber ist auch er nicht

lich des großen Stausees: den Rio Indio und seine Umgebung. Der Fluss entspringt im Regenwald im Landesinneren, schlängelt sich in weiten Bögen bis zur Karibik. Irgendwo dazwischen setzt Vásquez' großer Plan an: Er will den Indiofluss stauen und das Gebiet fluten. Ein 8,4 Kilometer langer Tunnel soll den neuen See mit dem Gatúnsee verbinden.

11 bis 15 zusätzliche Schiffstransite am Tag würde der neue Stausee ermöglichen. Die Kanalbehörde schätzt die Kosten auf bis zu zwei Milliarden Dollar, die Bauzeit soll sechs Jahre betragen. Allerdings müsste das panamaische Parlament es der Behörde zunächst per Gesetz ermöglichen, jenseits der hellgelben Zone zu investieren. Ricuarte Vásquez glaubt fest an einen Erfolg: Durch die aktuelle Dürre hätten alle zu spüren bekommen, wie akut das Problem sei. Er appelliert an den Nationalstolz: „Wir müssen einen Kompromiss für etwas erreichen, das essenziell ist. Nicht nur für den Kanal, sondern für Panama als Ganzes.“

Klimaforscher Steve Paton ist da vorsichtiger, skeptischer. Ein neuer See verhindere noch keine neue Dürre. Mehr noch: Seine Daten zeigen, dass auch die Zahl der Stürme in Panama zunimmt. Er fürchtet, dass mit der Konstruktion eines neuen Stausees auch das Risiko für den entgegengesetzten Extremfall steigen könnte. Dass ein Tropensturm Panama erwischt, dessen Regenmengen alles bisher Dagewesene überreffen. Dann könnten die Wassermassen den Kanal oder einen der Staudämme überfluten. „Zu wenig Wasser verursacht Komplikationen. Aber zu viel Wasser könnte eine Katastrophe auslösen“, sagt Paton. Trockenheit, Regendefizit und Sturmrisiken sind für ihn Gegebenheiten, dem sich auch der Welthandel beugen muss. „Das würde ich eine natürliche Grenze des Wachstums nennen.“

FOTO EPA/EFERENNO VELASCO

Die Handelsblatt App

Die ganze Welt der Wirtschaft in Ihrer Hand

Jetzt kostenlos downloaden



handelsblatt.com/hbapp



Handelsblatt
Substanz entscheidet.