

## Der Kanal

Categories : [Warum Panamá](#)

### Ausbau einer munter sprudelnden Geldquelle

Der Verkehr im Kanal von Panamá war in den letzten Jahren immer mehr gestiegen und die Lizenzen für die Durchfahrt sind heiß begehrt. Oft müssen Schiffe tagelang warten, bevor sie die Transitstrecke befahren dürfen. Inzwischen gibt es sogar Versteigerungen für Passage-Slots in letzter Minute, die den Reedereien bis zu 220.000 Dollar wert sind. Zurzeit nehmen rund 14.000 Schiffe pro Jahr die Abkürzung vom Pazifischen zum Atlantischen Ozean - was drei bis vier Prozent des Welthandels ausmacht. Das Land müsse sich dem Wettbewerb stellen, argumentierte Staatschef Torrijos, andernfalls werde der Kanal zugunsten anderer Routen an Bedeutung verlieren.

Wirtschaftlich ist der Kanal für Panamá von großer Bedeutung: Der Panamá-Kanal trägt umgerechnet 1,1 Milliarden Euro zum Haushalt des mittelamerikanischen Staates bei. 80% des Bruttoinlandsprodukts hängen von ihm ab. Die Kanalbehörde gilt als Staat im Staat; sie hat fast 9000 Angestellte. Der Ausbau wird nach Angaben der Regierung direkt 7 000 neue Arbeitsplätze schaffen - und indirekt bis zu 35 000 weitere. Torrijos kann auf breite Unterstützung bauen: Die Privatwirtschaft unterstützt den Ausbau genauso wie die Kirchen und sogar die Mehrheit der Oppositionsparteien.

So kam es im Oktober 2006 zur großen Volksabstimmung über den Kanalausbau. Danach konnte Panamá's Staatschef Martin Torrijos jubeln: "Heute (Anm. 22.10.2006) sind wir zum Herrn über unser Geschick geworden", erklärte er. "Heute haben wir den Grundstein für ein besseres Land gelegt." Wie die Wahlkommission nach Auszählung schon von 95% der Stimmen mitteilte, waren 78% der panamesischen Wähler dafür, den fast hundert Jahre alten Kanal auszubauen.

2,1 Millionen wahlberechtigte Panamaer waren aufgerufen worden, über die Erweiterung zu entscheiden. Die Kanalerweiterung soll mithilfe neuer Schleusen gigantischen Containerschiffen mit bis zu 12.000 Containern die Durchfahrt zwischen Pazifik und Atlantik ermöglichen und kostet auf jeden Fall über fünf Milliarden Dollar, mit hoher Sicherheit noch deutlich mehr. Nach Ansicht von Experten wäre der Kanal in vier bis fünf Jahren zu eng geworden für die immer größer werdenden Stahlkolosse.

Die Kanal-Behörde versichert, der Ausbau werde durch höhere Durchfahrtgebühren finanziert und werde bis 2025 Einkünfte von 4,8 Milliarden Euro alljährlich bringen. Kritiker befürchten Umweltschäden und glauben nicht an die niedrigen Kosten, die die Regierung veranschlagt. Der Ausbau wird nach Angaben der Gegner des Projekts etwa acht Milliarden Dollar kosten - womit sich das Projekt noch immer rechnen würde.

Den Panamá-Kanal hatten zwischen 1904 und 1914 die Vereinigten Staaten gebaut; bis 1999 war er in ihrem Besitz. Zuvor war Frankreich mit einem ähnlichen Plan gescheitert. Der Kanal ist etwa achtzig Kilometer lang. Schiffe müssen seit seiner Eröffnung nicht mehr das Kap Horn an

der Südspitze Südamerikas umfahren und sparen dadurch drei bis vier Tage Zeit.