

NICARAGUAS TRAUM VOM EIGENEN KANAL

**CHINESISCHER INVESTOR BEGINNT MEGA-Projekt –
MIT UNGEWISSEM AUSGANG**

David Gregosz / Mareike Boll

EINLEITUNG

Krisen, Kriege und Konflikte konzentrieren die politische Aufmerksamkeit in Deutschland auf Griechenland, die Ukraine sowie auf den islamistischen Terror im Nahen Osten. Das ist angesichts der damit verbundenen Herausforderungen allzu verständlich. Gleichzeitig – und darin liegt die Schwierigkeit – vollziehen sich in scheinbar entlegenen Winkeln der Welt neue Entwicklungen, die von Deutschlands außenpolitischen Akteuren vermutlich noch sorgsam beobachtet werden, einer breiten Öffentlichkeit in Deutschland aber unbekannt sein dürften.

Ein Schauplatz dafür ist Lateinamerika. Kaum beachtet vom medialen Interesse in Deutschland setzen staatliche und nicht-staatliche Akteure zwischen Mexikos Grenzen und Kap Hoorn eigene Interessen durch, womit durchaus handels- bzw. sicherheitspolitische Fragen verbunden sind, die für Deutschland als Gestaltungsmacht und Exportnation hohe Bedeutung haben. Prominentes Beispiel dafür ist das Vorhaben eines chinesischen Investors, einen Handelsweg zwischen Pazifik und Atlantik in Nicaragua, dem ärmsten Land Mittelamerikas, zu erschließen. Der vorliegende Beitrag konzentriert sich auf die Darstellung dieser Entwicklung, stellt den Baubeginn des so genannten Nicaraguakanals in einen historischen Kontext und beleuchtet den Konzessionsprozess sowie die relevanten Akteure. Überdies werden die ökonomischen, sozialen und ökologischen Auswirkungen des Bauvorhabens angerissen und abschließend einige Schlussfolgerungen zur Diskussion gestellt.



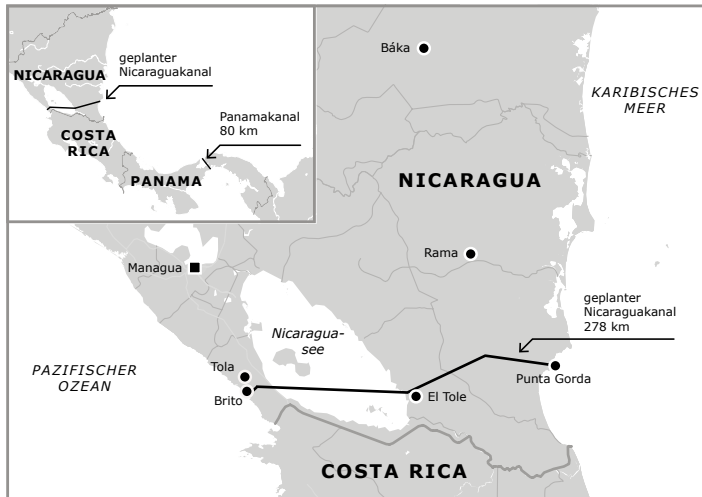
David Gregosz leitet das Regionalprojekt „Soziale Ordnungspolitik in Lateinamerika“ (SOPLA) der Konrad-Adenauer-Stiftung mit Sitz in Santiago de Chile.



Mareike Boll ist Wirtschaftswissenschaftlerin und studierte in Flensburg, Bayreuth und Medellín, Kolumbien.

Abb. 1

Geplanter Verlauf des Nicaraguakanals



Quelle: Eigene Darstellung. | © mapz.com, racken.

DER NICARAGUAKANAL – WIEDERBELEBUNG EINER FAST VERGESSENEN IDEE

Die Suche nach einem Seeweg zwischen Atlantik und Pazifik und der damit verbundene Traum einer interozeanischen Wasserstraße beschäftigten schon die ersten Eroberer in Zentralamerika. Seither gilt Nicaragua als eines der Länder, welches durch seinen Isthmus grundsätzlich geeignet wäre, den seegebundenen Welthandel durch eine transozeanische Schiffsdurchfahrt zu erleichtern und auszubauen. Es scheint, als komme Nicaragua der Verwirklichung dieses Traums in jüngster Vergangenheit mit Hilfe eines chinesischen Investors ein Stück näher, denn vor wenigen Monaten haben die Bauarbeiten zu einem Mega-Projekt begonnen.¹ Sollte es wirklich zu einer Fertigstellung kommen, wäre der dann geschaffene Nicaraguakanal dreimal so lang und in seinen Dimensionen gewaltiger als sein berühmter „Bruder“ – der Panamakanal (siehe Abb. 1).

Regierungsvertreter um Präsident Daniel Ortega Saavedra (Frente Sandinista de Liberación Nacional) versprechen sich von der Investition einen Entwicklungsimpuls für das wirtschaftsschwache

1 | „Nicaragua presenta su proyecto de Canal como complementario al de Panamá“, *El Nuevo Diario*, 29.01.2015, <http://elnuevodiario.com.ni/nacionales/340499> [31.07.2015].

Land² und präsentieren das Projekt als Verwirklichung einer fast vergessenen Idee von nationaler Bedeutung, die Nicaragua zu einer weiteren Drehschreibe des Welthandels machen soll. Dagegen zeigt sich die Bevölkerung (5,8 Millionen Einwohner) hinsichtlich der Pläne gespalten: Ein Teil der Bürger begrüßt das chinesische Engagement und erhofft sich Arbeitsplätze und Wohlstand. Dagegen fürchten Menschenrechtler und Umweltschützer das Projekt, da es mit hohen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Kosten verbunden ist und zu einer tief greifenden Transformation des Landes führen dürfte. Die Zweifel der Kanalgegner scheinen begründet, da schon der Konzessionsprozess für Bau und Betrieb des Nicaraguakanals ohne öffentliche Ausschreibung organisiert und die Betreiberlizenz mittels Gesetzesänderungen an einen chinesischen Multimilliardär vergeben wurde. Zudem beklagen Kritiker, nicht ausreichend über das Projekt informiert, geschweige denn zu demselben konsultiert worden zu sein.³ All dies sind Gründe, um einen genaueren Blick nach Managua, Nicaraguas Hauptstadt, zu werfen.

Menschenrechtler und Umweltschützer fürchten das Projekt, da es mit hohen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Kosten verbunden ist und zu einer tief greifenden Transformation des Landes führen dürfte.

DER KANAL UND SEINE HISTORISCHE BEDEUTUNG

Schon in der frühen Kolonialzeit haben spanische Eroberer eine mögliche Kanalroute in Nicaragua für den Abtransport von Gold und Silber nach Europa durchdacht, aber mit Blick auf die fehlende technische Machbarkeit rasch wieder verworfen. Nach der neu gewonnenen Unabhängigkeit Nicaraguas von Spanien im Jahr 1821 wurde abermals eine Kanalkonstruktion, diesmal mit den Technologien des anbrechenden Industriezeitalters, in Betracht gezogen. Motiviert wurden die Projektplaner vom kalifornischen Goldrausch, weil die dort geborgenen Ressourcen – statt auf der gefährlichen und langen Reise um Kap Hoorn – über neue Wege an die Ostküste gebracht werden sollten. Über theoretische Pläne kam man allerdings nie hinaus.

- 2 | Claudia Casal, „Nicaragua – Gran Canal: tiempo de ‚canalizar‘ sueños y cortinas de humo“, *Alterinfos América Latina*, 28.06.2013, <http://alterinfos.org/spip.php?article6233> [31.07.2015].
- 3 | Alejandro Aguilar, „Aspectos jurídico-contractuales de la concesión canalera“, in: Academia de Ciencias de Nicaragua, „El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate“, *Academia de Ciencias de Nicaragua*, 2014, S. 105ff.

Mitte des 19. Jahrhunderts brachte Louis Napoléon Bonaparte abermals eine Schifffahrtsroute durch Nicaragua ins Spiel. Sein Ziel war es, den französischen Handel mit China und Japan zu erleichtern und gleichzeitig den amerikanischen Einfluss in Lateinamerika zu schwächen. Doch als er 1848 zum französischen Präsidenten gewählt wurde, fehlte ihm schlicht die Zeit, um das Kanalprojekt zu realisieren. Die Idee eines transozeanischen Handels lebte fort: Ende des 19. Jahrhunderts wollte der damalige Präsident Nicaraguas José Santos Zelaya sein Land wirtschaftlich und militärisch stärken und verhandelte daher mit der US-Regierung über den Bau und die Konzession des Kanals. Die Amerikaner prüften zu dieser Zeit alternative Möglichkeiten einer Querung Mittelamerikas. An der Idee in Nicaragua zu bauen, fanden Investoren und das für den Bau vorgesehene Unternehmenskonglomerat keinen Gefallen, hatte man aus diversen Gründen doch Panama für die Route vorgesehen. Aus diesem Grund beschäftigte man US-Lobbyisten wie William Nelson Cromwell, der Berichte über angebliche Vulkanaktivitäten entlang der Kanalroute in Nicaragua veröffentlichte, um den US-Kongress vom Kanalbau in Panama zu überzeugen. Mit dem 1902 verabschiedeten „Spooner Act“ legte sich die amerikanische Legislative auf den Bau eines Kanals in Panama fest.

Während der Militärinterventionen von 1909 bis 1925 in Nicaragua, die das US-amerikanische Handelsinteresse in der Region sichern sollten, wurde der Bau eines weiteren Kanals verhindert.

Trotz der amerikanischen Entscheidung ließ Zelaya sich nicht von seinem Kurs abbringen, den Bau einer eigenen Wasserstraße anzugehen, was schwer wiegende Konflikte mit den USA hervorrief. Während der amerika-

nischen Militärinterventionen von 1909 bis 1925 in Nicaragua, die das amerikanische Handelsinteresse in der Region sichern sollten, konnte der Bau eines weiteren Kanals verhindert werden. Jenes Projekt wurde als Konkurrenz für den Panamakanal gesehen und hätte aus Sicht der USA schlimmstenfalls in die Hände anderer Großmächte fallen können. Schon zuvor hatten die Amerikaner die Abspaltung Panamas von Kolumbien unterstützt und so ihre Interessen in der Region gesichert. Als der Panamakanal 1914 eröffnet wurde, nahm man dies in Nicaragua als Demütigung wahr.⁴ Die Projektidee verschwand in den Schubladen, wurde aber nie ganz vergessen.

4 | Volker Wunderlich, „El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño“, *Encuentro* 97, 2014, S. 27.

DIE FRAGWÜRDIGE KONZESSION AN EINEN CHINESISCHEN INVESTOR

Es ist dieser geschichtliche Zusammenhang, auf den Nicaraguas Präsident Daniel Ortega Saavedra – wie auch seine Vorgänger – heute wieder Bezug nimmt. Mit der Wiederbelebung des Kanalprojekts will der Sandinist Ortega, der von 1985 bis 1990 schon einmal Präsident war und seit 2006 wieder regiert, die vermeintliche Demütigung seines Landes wettmachen und verkündete am 21. Februar 2012 in einer Rede zum Gedenken an die Ermordung von General Augusto Sandino den Bau des „Gran Canal de Nicaragua“. Sandino war Anführer der Rebellion gegen die US-Militärbesetzung des Landes. Ortega positionierte den Kanal somit ganz bewusst als patriotisches Projekt in der Kontinuitätslinie Sandinos,⁵ denn auch er träumte von einer Wasserstraße als strategisches Projekt für Lateinamerika, das den Einfluss Europas und der USA begrenzen könnte. Im Jahr 2010 rief die nicaraguanische Nationalversammlung Sandino sogar als Nationalhelden aus, da er von der Bevölkerungsmehrheit als Widerstandskämpfer, Identitätsfigur und Vorkämpfer lateinamerikanischer Interessen gesehen wird.⁶

Seit November 2011 besitzt Präsident Ortega die Mehrheit in der Nationalversammlung. Eigentlich hätte der 69-Jährige gemäß Verfassung nicht wieder zur Präsidentenwahl

Nach der Wiederwahl setzte Präsident Ortega 2013 eine Änderung der Verfassung durch, die ihm eine unbegrenzte Wiederwahl ermöglicht.

antreten dürfen, seine Kandidatur wurde aber durch eine sehr umstrittene Gerichtsentscheidung zugelassen.⁷ Nach der Wiederwahl setzte er 2014 eine Änderung der Verfassung durch, die ihm eine unbegrenzte Wiederwahl ermöglicht.⁸ Internationale Organisationen weisen darauf hin, dass die demokratischen Institutionen (Justiz, Parlament, Exekutive) im Land unter Ortega geschwächt wurden,⁹ während seine Familie an politischem Einfluss gewann.

5 | Ebd.

6 | Auxiliadora Rosales, „Sandino declarado héroe nacional, por diputados“, *La Prensa*, 02.10.2009, <http://www.laprensa.com.ni/2009/12/02/nacionales/9337-s> [31.07.2015].

7 | Carlos Salinas Maldonado, „Debaten ‚fraude‘ de Ortega en congreso EE.UU.“, *Confidencial*, 04.12.2011, <http://confidencial.com.ni/articulo/5510/debaten> [31.07.2015].

8 | „Reforma constitucional que permite reelección de Ortega logra entrar en vigor en Nicaragua“, *La Tercera*, 11.02.2014, <http://latercera.com/noticia/mundo/2014/02/678-564941-9-reforma-constitucional-que-permite-reeleccion-de-ortega-logra-entrar-en-vigor-en.shtml> [31.07.2015].

9 | Ivan Briscoe, „El Estado corroído en Nicaragua“, FRIDE Comentario, 2006, http://fride.org/download/COM_EstaNica_ESP_nov06.pdf [31.07.2015].

Die Kinder Ortigas besitzen mehrere Fernsehkanäle, seine Frau Rosario Murillo ist Regierungssprecherin.

Mit dem Beschluss des „Gesetzes für die Entwicklung der Infrastruktur und des Transportes in Nicaragua in Verbindung mit dem Kanal“ wurde die Projektidee gänzlich privatisiert.

Bereits ein Jahr nach Ortigas Amtsantritt billigte die Nationalversammlung das Gesetz Nr. 800, das die Eigentumsverhältnisse hinsichtlich des zukünftigen Kanals festlegte.¹⁰

Ein gesetzlich garantierter 51-prozentiger Aktienanteil soll demnach in Staatshand bleiben. Mit dem Beschluss des „Gesetzes für die Entwicklung der Infrastruktur und des Transportes in Nicaragua in Verbindung mit dem Kanal“ (Gesetz Nr. 840)¹¹ wurde die Projektidee am 13. Juni 2013 gänzlich privatisiert und wurden einzelne Artikel des Gesetzes Nr. 800 außer Kraft gesetzt oder modifiziert.¹² Durch beide Gesetze wurde ein rechtliches Fundament geschaffen, um den Ausbau der Infrastruktur und eine Konzessionsvergabe an eine Betreiberfirma zu ermöglichen.

Der Präsident vergab die Konzession ebenfalls im Juni 2013 ohne parlamentarische oder zivilgesellschaftliche Rückbindung an den chinesischen Großunternehmer Wang Jing, den Besitzer eines der am schnellsten wachsenden Telekommunikationsunternehmen der Welt (Xinwei). Jing gründete für die Finanzierung des Mega-Projekts im Jahr 2012 die privatwirtschaftliche Holdinggesellschaft Hong Kong Nicaragua Canal Development Group (HKND),¹³ welche weder Erfahrungen auf dem Gebiet des Kanalbaus noch mit der Umsetzung anderer Infrastrukturprojekte nachweisen kann. Registriert ist die Firma auf den Kaimaninseln, der Sitz der Gesellschaft ist in Hongkong. Die HKND Group erhielt von Ortega eine Betriebskonzession für den Kanal, die auf 50 Jahre angelegt ist. Nach Ablauf besteht eine Verlängerungsoption auf weitere 50

10 | Asamblea Nacional de Nicaragua 2012: „Ley No. 800. Ley del Régimen Jurídico de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua“, in Kraft getreten am 03.07.2012, Managua, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/\\$FILE/Ley%20No.%20800%20EI%20Gran%20Canal.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/$FILE/Ley%20No.%20800%20EI%20Gran%20Canal.pdf) [31.07.2015].

11 | Asamblea Nacional de Nicaragua 2013: „Ley No. 840. Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas“, in Kraft getreten am 14.06.2013, Managua, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf) [31.07.2015].

12 | Fernando Bárcenas, „Simbiosis parásita“, *Confidencial*, 18.07.2014, <http://confidencial.com.ni/articulo/18528/simbiosis> [31.07.2015].

13 | HKND Group/Nicaragua Canal Development Project, <http://hknd-group.com> [18.08.2015].

Jahre. Neben der Betreiberlizenz gewähren die Vereinbarungen weitgehende Verfügungs- und Nutzungsrechte für die HKND Group.¹⁴ Der nicaraguanischen Regierung wird per Gesetz pro Jahr ein ein-prozentiger Beteiligungsanteil in Form von Aktien ausgehändigt. Damit würde es ein halbes Jahrhundert dauern, um in der Kanal-Gesellschaft die staatliche Stimmenmehrheit zu erlangen.¹⁵ Insofern werfen Kritiker dem Präsidenten vor, sich wiederum von äußeren Akteuren, nun aus China, abhängig zu machen.¹⁶ Dagegen stellte Ortega die Konzessionsvergabe an chinesische Betreiber als Entwicklungschance dar.¹⁷ Ausschlaggebend könnte dabei nicht zuletzt seine ideologische Nähe zur Volksrepublik China sein.

Prüft man die Konzessionsvereinbarung nach Kriterien von Transparency International, fällt das Ergebnis ernüchternd aus. Grundsätzlich sollten bei der Vergabe öffentlicher Großaufträge Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Transparenz sichergestellt sowie zivilgesellschaftliche Beteiligung ermöglicht werden.¹⁸ Im Fall des Nicaraguakanals wurden diese Bedingungen nicht erfüllt. Der Konzessions- und Planungsprozess fand ohne eine öffentliche Ausschreibung statt. Die Bevölkerung wurde nicht ausreichend über das Projekt informiert, auch wurden keine unabhängigen Wissenschaftler zu dem Thema konsultiert. Schon im Jahre 2013 wurden mehr als 30 Klagen gegen das Gesetz Nr. 840 beim Obersten Gerichtshof eingereicht, unter anderem wegen Ausschreibungsmängeln. Die Richter lehnten alle Einsprüche in einem einzigen Urteil ab und gaben somit grünes Licht für den Kanalbau.¹⁹

Der Konzessions- und Planungsprozess fand ohne öffentliche Ausschreibung statt. Die Bevölkerung wurde nicht ausreichend informiert und es wurden keine unabhängigen Wissenschaftler konsultiert.

14 | Wunderlich, Fn. 4, S. 28 ff.

15 | Mónica López Baltodano, „25 verdades sobre la concesión del Canal“, *Confidencial*, 12.8.2013, Managua, <http://confidencial.com.ni/articulo/13199/25> [31.07.2015].

16 | Vgl. Judith Muñoz, 2015: „La construcción del Canal de Nicaragua, una decisión con muchos claroscuros“, *Mundiaro*, 24.03.2015, <http://mundiaro.com/articulo/a-fondo/futuro-canal-nicaragua-lleno-claroscuros/20150324185100028542.html> [31.07.2015].

17 | Vgl. Parlamento Centroamericano 2013: „Canal interoceánico de Nicaragua: Oportunidad de desarrollo para la región“, Parlamento Centroamericano, 26.09.2013, <http://www.parlacen.int/Prensa/Prensa/tabid/145/EntryId/728/Canal-interoceano-de-Nicaragua-oportunidad-de-desarrollo-para-la-region.aspx> [31.07.2015].

18 | Vgl. Transparency International, „Curbing Corruption in Public Procurement, A Practical Guide“, 24.07.2014; http://issuu.com/transparencyinternational/docs/2014_anticorruption_publicprocureme?e=2496456/8718192 [31.07.2015].

19 | Wunderlich, Fn. 4, S. 28 ff.

Am 7. Juli 2014 teilten Wang Jing und die nicaraguanische Regierung die Route des Nicaraguakanals zwischen der Flussmündung des Río Punta Gorda an der Karibikküste durch den Nicaraguasee im Landesinnern bis zur Mündung des Río Brito mit. Zugleich wurde die Planung weiterer Projekte bekannt gegeben.²⁰ Neben dem Recht, den Kanal zu bauen, zu betreiben und zu nutzen, darf die HKND Group weitere Projekte wie Hochseehäfen, Bahnstrecken, Ölpipelines, eine Sonderwirtschaftszone und einen internationalen Flughafen umsetzen.²¹ Zudem wurden für die HKND Group Steuerbefreiungen für ausländische Angestellte und den Kanalhandel insgesamt vereinbart. Verpflichtungen, die der Bauherr mit Blick auf Arbeitsbedingungen oder den Umweltschutz beachten muss, sind nicht bekannt.²² In der Gesamtschau scheint es, als habe die HKND Group neben dem Kanalbau keine weiteren Verpflichtungen gegenüber dem Staat und der Bevölkerung.



Der chinesische Investor Wang Jing traf 2014 mit einem der Söhne von Präsident Ortega, Laureano Ortega Murillo, zusammen, um das weitere Vorgehen beim Kanalbau zu besprechen. | Quelle: César Pérez, picture alliance/dpa.

- 20 | Leonor Álvarez, „HKND presenta ruta del Gran Canal“, *La Prensa*, 07.07.2014, <http://www.laprensa.com.ni/2014/07/07/nacionales/202195-hknd> [31.07.2015].
- 21 | Ismael López, „La lotería de sub proyectos“, *Confidencial*, 09.11.2014, <http://confidencial.com.ni/articulo/20102/loteria> [31.07.2015].
- 22 | Guillermo Áreas Cabrera, „Responsabilidad por delitos contra el medio ambiente“, *La Prensa Opinión*, 17.03.2015, <http://www.laprensa.com.ni/2015/03/17/opinion/1800048-responsabilidad> [31.07.2015].

Bemerkenswert ist, dass der Nicaraguakanal genehmigt wurde, bevor überhaupt Studien zur Realisierbarkeit und den vielfältigen Auswirkungen des Kanals vorgelegt wurden. Im Auftrag der HKND Group soll die Beratungsfirma Environmental Resources Management demnächst Studien zu den ökologischen Auswirkungen veröffentlichen, die anschließend zur Überprüfung und Genehmigung an die Nationale Kommission für die Entwicklung des Kanals (Comisión Nacional de Desarrollo del Canal) weitergeleitet werden sollen.²³

Auch Realisierbarkeitsstudien wurden der Öffentlichkeit bislang nicht vorgelegt. Ungeachtet der gesellschaftlichen Bedenken hat die Regierung Ortega Ende Dezember 2014

Ungeachtet der gesellschaftlichen Bedenken hat die Regierung Ortega Ende Dezember 2014 bekanntgegeben, dass der Bau des Kanals auf dem Landweg begonnen habe.

bekanntgegeben, dass der Bau des Kanals auf dem Landweg begonnen habe.²⁴ Investor Wang Jing versprach, den Nicaraguakanal zur „Seidenstraße des 21. Jahrhunderts“ zu machen und bis 2019, also innerhalb von fünf Jahren, fertigzustellen.²⁵ Zum Vergleich: Der Bau des 80 Kilometer langen Panamakanals dauerte zehn Jahre und kostete damals 386 Millionen US-Dollar. Er wurde mit ca. 75.000 Arbeitern erbaut, von denen ca. 20.000 starben. Ein Vielfaches des Geldes soll nun der Bau des Nicaraguakanals verschlingen, weshalb die HKND Group einen Börsengang plant.²⁶ Mit Blick auf Risiko und Rendite dürfte es aber schwer werden, weitere private Investoren für das Projekt zu gewinnen.

ÖKONOMISCHE, SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE FOLGEN DES KANALBAUS

Alle Schiffe, die die Schleusen im Panamakanal nicht durchfahren können (mehr als 32 Meter breit und 275 Meter lang), bezeichnet man als Schiffe der Post-Panamax-Klasse. Sie können mehr als 18.000 Standardcontainer transportieren. Die weltweit größten

23 | Brianna Lee, „Nicaragua’s Canal Project Pushes Forward Despite Economic, Environmental Questions“, *International Business Times*, 15.08.2014, <http://ibtimes.com/nicaraguas-canal-project-pushes-forward-despite-economic-environmental-questions-1655176> [31.07.2015].

24 | „Nicaragua comenzó histórica construcción de canal interoceánico“, *Emol*, 22.12.2014, <http://www.emol.com/noticias/internacional/2014/12/22/695833/nicaragua-comenzo-historica-construccion-de-canal-interoceanico-con-protestas.html> [31.07.2015].

25 | Rezaye Álvarez, „Wang Jing: Gran Canal de Nicaragua es la ruta de la seda del SXXI“, *La Prensa*, 22.12.2014, <http://www.laprensa.com.ni/2014/12/22/nacionales/1668709-wang-jing> [31.07.2015].

26 | Rezaye Álvarez/Lucía Navas, „HKND se financiará en Bolsa“, *La Prensa*, 24.12.2014, <http://www.laprensa.com.ni/2014/12/24/nacionales/1669438-hknd> [31.07.2015].

Reedereien stellen mittlerweile Schiffe dieser Größenordnung her, was zu erheblichen Erweiterungsinvestitionen entlang der Seewege in Hafenstädten und auf den Wasserstraßen führt. Um den wachsenden Frachtern die Durchfahrt auch zukünftig zu ermöglichen, wird der Panamakanal seit 2007 ausgebaut.

Der seit 2007 dauernde Ausbau des Panamakanals sollte schon 2014 abgeschlossen sein, wurde jedoch durch hohe Zusatzkosten und Streiks verzögert.

Der Ausbau sollte schon 2014 abgeschlossen sein, wurde jedoch durch hohe Zusatzkosten und Streiks für bessere Arbeitsbedingungen sowie Lohnerhöhungen verzögert.²⁷ Der Abschluss der Arbeiten ist für 2016 geplant, allerdings wird der erweiterte Panamakanal für Containerriesen wie der CSCL Globe (400 Meter lang, 58 Meter breit) dann noch immer zu schmal sein. Darin sehen die Unterstützer des Nicaraguakanals ihre Chance und die beiden Projekte nicht in Konkurrenz, weil vorrangig solche Containergiganten passieren sollen. Derzeit besitzen nur circa vier Prozent der weltweiten Frachterflotte bauliche Dimensionen, die den Panamakanal überfordern. Die Kosten für das Mega-Projekt Nicaraguakanal beziffern die Planer der HKND Group auf 30 bis 50 Milliarden US-Dollar.²⁸ Ein Ansatz, der nicht nachvollziehbar überprüft werden kann. Sollte diese Projektsumme wirklich zur Verfügung stehen, würde Unternehmer Wang Jing (gegebenenfalls mit Co-Investoren) eine Summe investieren, die etwa drei bis viermal höher als das aktuelle Bruttoinlandsprodukt Nicaraguas von derzeit 11,8 Milliarden US-Dollar ist. Vor diesem Hintergrund kann von einem erheblichen Ungleichgewicht zwischen privater und politischer Gestaltungsmacht gesprochen werden. Wie die aufzuwendenden Kosten erlöst werden sollen, ist für viele Beobachter unklar, zumindest wenn man rein ökonomische Kategorien anlegt. Erst recht unklar ist, ob Nicaragua wirklich profitieren wird.

Der Manager des Panamakanals, Jorge Luis Quijano, gab nach seiner Chinareise bekannt, dass die staatlichen Unternehmen in China kein Interesse daran hätten, beim Nicaraguakanal-Projekt zu investieren und dass dieser durch die hohen Projektkosten nicht in der Lage sein werde, wirtschaftlich mit dem Panamakanal zu konkurrieren.²⁹ Der Vizepräsident für die Finanzierung und Ver-

27 | „Panamá retrasa a 2016 conclusión de obras de Canal“, *La Estrella*, 09.09.2014, <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/23803258> [31.07.2015].

28 | „Canal de Nicaragua será presentado en foro latinoamericano de infraestructura“, *El Economista*, 21.05.2015, <http://eleconomista.net/2015/05/21/canal-de-nicaragua-sera-presentado-en-foro-latino-americano-de-infraestructura> [31.07.2015].

29 | „Quijano dice que China no quiere financiar el Canal de Nicaragua“, *La Estrella*, 13.04.2015, <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/23858122> [31.07.2015].

waltung des Panamakanals, Francisco J. Miguez, betonte jedoch, dass der Kanalbau ernst genommen werde und Panama bereit sei, in eine vierte Schleusenanlage zu investieren, sollte die Nachfrage nach Frachtern, die die Dimensionen des Panamakanals übersteigen, stark wachsen.³⁰

Freilich wird Präsident Ortega nicht müde, die wirtschaftlichen Vorteile des Projekts für sein Land zu betonen. Das Bruttoinlandsprodukt werde sich in wenigen Jahren verdoppeln, das Wirtschaftswachstum sogar um das Dreifache steigen³¹ und die Arbeitslosigkeit sinken,³² prophezeit der Präsident. Ein solcher Modernisierungsimpuls wäre Nicaragua, in dem 40 Prozent der Bevölkerung unter der Armutsgrenze leben und in dem die Wirtschaftsaktivitäten überwiegend landwirtschaftlich geprägt sind, zu wünschen. Allerdings ist nicht wahrscheinlich, dass sich diese Entwicklung durch den Bau des Nicaraguakanals tatsächlich einstellt. Da man für die Durchführung eines solchen Großprojektes ausgebildete Spezialisten benötigt, die Nicaragua nicht hat, müssen Fachkräfte aus dem Ausland rekrutiert werden. Die Regierung versprach, in den nächsten Jahren in die Ausbildung von Fachkräften zu investieren, und stieß die Entwicklung neuer Studiengänge an, die sich mit dem Bau des Kanals beschäftigen.³³ Dies wird das Fachkräfteproblem kurzfristig aber nicht lösen. Nach Regierungsangaben sollte der Kanalbau anfangs eine Million Jobs schaffen,³⁴ jedoch wurden diese Zahlen in den letzten Monaten revidiert. Insgesamt werden nun circa 50.000 Arbeiter benötigt, wovon etwa die Hälfte der Arbeitsplätze an Nicaraguaner

Es ist nicht wahrscheinlich, dass sich durch den Bau des Nicaraguakanals ein Modernisierungsimpuls einstellt.

30 | Tim Johnson, „A skeptical Panama pays heed to possible rival Nicaraguan canal“, 09.02.2015, McClatchy DC, <http://mcclatchydc.com/news/nation-world/world/article24779869.html> [31.07.2015].

31 | „Ortega defiende Canal para salir de la pobreza“, 14.10.2014, *Milenio Internacional*, http://milenio.com/internacional/Ortega-defiende-Canal-salir-pobreza_0_390560955.html [31.07.2015].

32 | „Dudas ambientales sobre Proyecto chino del canal de Nicaragua“, 07.05.2014, *El Comercio*, <http://elcomercio.pe/ciencias/planeta/dudas-ambientales-sobre-proyecto-chino-canal-nicaragua-noticia-1727853> [31.07.2015].

33 | Jeniffer Castillo Bermúdez, „Promete duplicar carreras por Canal“, 02.10.2014, *La Prensa*, <http://www.laprensa.com.ni/2014/10/02/nacionales/214043-aun> [31.07.2015].

34 | Jose Nain Jara Castellanos, „Canal de Nicaragua dará un millón de empleos“, 29.06.2014, *La Prensa*, <http://laprensa.hn/economia/laeconomia/724302-98/canal-de-nicaragua-dará-un-millón-de-empleos> [31.07.2015].

vergeben werden soll.³⁵ Schon allein die ausreichende Versorgung dieser Arbeitskräfte mit Nahrungsmitteln ist derzeit ein kontrovers diskutiertes Thema.³⁶

Jenseits der Verpflegung von Arbeitskräften birgt die notwendige Umsiedlung der indigenen Bevölkerung entlang der Kanalroute zusätzlich sozialen Sprengstoff. Das Gesetz Nr. 840 legt fest, dass es im öffentlichen Interesse ist, jedes Grundstück zu enteignen, wenn HKND dies für die Realisierung des Kanalbaus als notwendig erachtet.³⁷ Die Kanalkommission spricht von 30.000 Menschen, die umgesiedelt werden müssen, doch alternative Quellen besagen, dass 100.000 Menschen direkt von dem Bau betroffen sein werden.³⁸

Aufgrund dieser Bedrohungen gab es viele Demonstrationen seitens der Bevölkerung und der Protestruf „Fuera chinos!“ („Hinaus mit den Chinesen!“) war dabei oft zu hören. Jene Protestmärsche blieben nicht immer gewaltfrei, da die Regierung Straßensperren errichten ließ und Demonstranten aus betroffenen Dörfern nicht durchgelassen wurden. Bei Protesten im Dezember 2014 wurden 50 Nicaraguaner verletzt und Dutzende verhaftet.³⁹ Am 13. Juni 2015 fand der 47. und bisher größte Protestmarsch statt, an dem sich 15.000 Nicaraguaner beteiligten. Organisiert werden die Proteste zumeist von der Nicht-Regierungsorganisation „Nationalrat für die Verteidigung des Landbesitzes, des Sees und der Souveränität“, der von Landwirten gegründet wurde. Die überwiegende Anzahl der Protestteilnehmer kommt aus den ländlichen Gebieten, die direkt von der Kanalroute betroffen sind.⁴⁰

- 35 | Génesis Hernández Núñez, „Mejores trabajos del Canal para extranjeros“, 07.01.2015, *La Prensa*, <http://www.laprensa.com.ni/2015/01/07/nacionales/1693632-mejores-trabajos> [31.07.2015].
- 36 | Carlos Salinas, „iFuera de Nicaragua, Chinos!“ , *El País Internacional*, 15.10.2014, http://internacional.elpais.com/internacional/2014/10/14/actualidad/1413318757_518678.html [31.07.2015].
- 37 | Asamblea Nacional de Nicaragua: „Ley No. 840“, in: La Gaceta – Diario Oficial, 14.06.2013, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetan.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetan.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf) [31.07.2015].
- 38 | „Audiencia sobre el canal en la CIDH de la OEA“, *Confidencial*, 14.03.2015, <http://confidencial.com.ni/articulo/21210/audiencia> [31.07.2015].
- 39 | Carlos Salinas, „Hasta 50 heridos en Nicaragua en las protestas contra el canal oceánico“, *El País Internacional*, 24.12.2014, http://internacional.elpais.com/internacional/2014/12/24/actualidad/1419444251_610241.html [31.07.2015].
- 40 | „Miles marchan en Nicaragua contra el proyecto de canal interoceánico“, *El Confidencial*, 14.06.2015, http://elconfidencial.com/ultima-hora-en-vivo/2015-06-14/miles_607156 [31.07.2015].



„Ortega verkauft das Vaterland“: Proteste wie diese drücken den Unmut der Bevölkerung aus. | Quelle: Jorge Mejía Peralta, flickr ©📷.

Doch nicht nur Menschen müssten für den Kanalbau weichen. Auch die ökologischen Folgen für einen Eingriff dieser Größenordnung werden gewaltig sein. Vorgesehen sind eine Kanallänge von 278 Kilometern, eine Breite zwischen 200 bis 530 Metern und eine Tiefe zwischen 27 und 30 Metern.⁴¹ Während sich die Europäische Union und insbesondere auch Deutschland in internationalen Formaten um Umweltschutz und nachhaltiges Wirtschaften bemühen (beides Themen der G7-Gipfelagenda in Elmau), wird in Nicaragua ein bedenklicher Weg eingeschlagen: Der Nicaraguakanal soll durch einen biologischen Korridor führen, in dem Lebensräume indigener Bevölkerungen und fragile Ökosysteme wie Regenwälder und Feuchtgebiete liegen. Zwar verspricht die Regierung Wiederaufforstungen, doch Umweltschützer befürchten, dass die Rodung von ungefähr 400.000 Hektar Regenwald die biologische Vielfalt am Nicaraguasee und der karibischen Küste negativ beeinflussen wird.⁴² Der Nicaraguasee bildet das größte Trinkwasserreservoir in Zentralamerika und spielt für die Wasserversorgung im Land eine wichtige Rolle. Allein das vorhersehbare Bevölkerungswachstum des Landes könnte zu einer Wasserknappheit im Land führen, die durch den Kanalbau noch zusätzlich verstärkt

41 | „Canal Interoceánico de Nicaragua tendrá 278 kilómetros de longitud“, *Deutsche Welle*, 08.07.2014, <http://dw.com/p/1CY7r> [31.07.2015].

42 | Pedro J.Alvarez/Jorge A.Huete-Perez/Axel Meyer, „Rethink the Nicaragua Canal“, *sciencemag*, 22.01.2015, http://researchgate.net/profile/Axel_Meyer/publication/271335181_Rethink_the_Nicaragua_Canal/links/54d0fe150cf28959aa7a51ca.pdf [31.07.2015].

würde.⁴³ Bisher wurde der See durch das allgemeine Gesetz zu nationalen Gewässern geschützt, welches besagt, dass der „Gran Lago Cocibolca“, der Nicaraguasee, von großer Bedeutung für die nationale Sicherheit ist.⁴⁴ Diese Schutzklausel wurde durch das im Jahr 2013 beschlossene Gesetz Nr. 840 aufgehoben. Wissenschaftler befürchten, dass sich der mehr als 8.000 Quadratkilometer große Süßwassersee durch die Verbindung beider Ozeane nach und nach mit Salzwasser füllen wird – mit unabsehbaren Folgen für die Natur.⁴⁵ Da der See nur rund 15 Meter tief ist, der Kanal jedoch für die Post-Panamax-Schiffe eine Tiefe von 30 Metern haben muss, werden Grabungen notwendig sein, die neben dem Salzwassereintrag eine große Bedrohung für die Tier- und Pflanzenwelt am und im See darstellen und damit eine reale Gefährdung von Lebensräumen und Nahrungsquellen.⁴⁶ Für Wildtiere wird der Kanal eine unüberwindbare Barriere bilden und zu einer Veränderung der Migrationsmuster sowie der ökologischen Dynamik der Tiere führen.⁴⁷

GEOPOLITISCHE ASPEKTE EINER WASSERSTRASSE

Die fortschreitende Globalisierung, das damit verbundene Handelswachstum und die steigende Kaufkraft von Schwellenländern sind Gründe für Infrastrukturprojekte riesiger Dimension wie sie jetzt beispielsweise in Nicaragua realisiert werden sollen. Zum einen versprechen sich Regierungen durch prestigeträchtige Projekte wirtschaftliche Impulse, insbesondere wenn es gelingt, Direktinvestitionen anzuziehen. Zum anderen spielen die Länder Lateinamerikas eine nicht zu vernachlässigende Rolle im Globalisierungsprozess: als politischer Partner, Warenumschlagsplatz, Ressourcenlieferant und Absatzmarkt.

- 43 | Salvador Montenegro Guillén, „Aprovechamiento óptimo y protección del gran lago Cocibolca“, in: Academia de Ciencias de Nicaragua, „El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate“, *Ciencia, Técnica y Sociedad*, 2014, S. 50 ff.
- 44 | „Canal en Nicaragua podría dejar a Centroamérica sin agua potable“, *Noticias Caracol*, 25.10.2014, <http://noticiascaracol.com/mundo/canal-en-nicaragua-podria-dejar-centroamerica-sin-agua-potable> [31.07.2015].
- 45 | Jean-Michel Maes, „Canal interoceánico: impacto sobre la biodiversidad“, in: Academia de Ciencias de Nicaragua, „El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate“, *Ciencia, Técnica y Sociedad*, 2014, S. 76f.
- 46 | Axel Meyer, „Importancia de los ecosistemas acuáticos y la potencial amenaza del canal interoceánico“, in: Academia de Ciencias de Nicaragua, „El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate“, *Ciencia, Técnica y Sociedad*, 2014, S. 39.
- 47 | Jorge A. Huete Pérez, „Canal Interoceánico: una visión anacrónica del desarrollo“, *Revista Envío*, 08.04.2014, <http://envio.org.ni/articulo/4821> [31.07.2015].

In diesem Zusammenhang sollten geostrategische Aspekte nicht aus dem Blick geraten, schließlich wurde gerade Lateinamerika schon in der Vergangenheit Schauplatz zahlreicher geopolitischer Großmacht-Konflikte. Diese Geschichte scheint sich unter neuen Vorzeichen zu wiederholen.



Der Nicaraguasee: Naturschützer prophezeien katastrophale Folgen für das fragile Ökosystem des Landes, falls der Kanal gebaut werden sollte. | Quelle: Ary Chst, flickr ©📷.

Gerade das bemerkenswerte Engagement Chinas in der Region ist auffällig. Der Handel Lateinamerikas mit der Volksrepublik ist seit dem Jahr 2000 von 120 Milliarden auf 262 Milliarden US-Dollar im Jahr 2013 angestiegen.⁴⁸ Zudem hat China mehr als 100 Milliarden US-Dollar in der Region investiert und großzügig Kreditlinien an linksgerichtete Regierungen gewährt. Im letzten Jahr kündigte der chinesische Präsident an, den Handel mit Lateinamerika in den nächsten zehn Jahren massiv auszubauen – ein Vorhaben, das ohne die Ertüchtigung von Häfen und Seewegen unmöglich ist. Daher beziehen sich Partnerschaftsabkommen mit Lateinamerika nicht nur auf bemerkenswerte Energie- und Rohstoffvereinbarungen. Schon diese Abkommen verdienen eine tiefere Analyse, da deutsche und europäische Industrieunternehmen ebenfalls auf knappe Rohstoffe und Metalle in ihren Fertigungsprozessen angewiesen sind. Ebenfalls augenfällig ist das Engagement bei Großprojekten (Eisenbahn, Häfen, Kanalbau, Explorationsprojekte). Man könnte sie durchaus als strategisches Gegengewicht

48 | Jan D. Walter, „Neuer Partner, altes Problem“, *Deutsche Welle*, 18.04.2014, <http://dw.com/p/1BkUY> [31.07.2015].

zu westlichen Infrastrukturen interpretieren.⁴⁹ Zudem bilden sie notwendige Voraussetzungen für die Intensivierung des Süd-Süd-Handels.

In diesen Kontext ist wohl auch der Nicaraguakanal zu stellen. Bislang müssen Ressourcenlieferungen nach China wie Öl (aus Venezuela) oder Roheisen (aus Brasilien),

Die chinesische Investition würde in Nicaragua eine willkommene Alternative darstellen, denn noch immer gilt der Panamakanal als Teil der amerikanischen Einflussosphäre.

also die Grundlagen wirtschaftlicher Entwicklungen, durch den Panamakanal transportiert werden.⁵⁰ Auch dort sind chinesische Investoren sehr prominent vertreten. Gleichwohl würde die chinesische Investition in Nicaragua

eine willkommene Alternative darstellen, denn noch immer gilt der Panamakanal als Teil der amerikanischen Einflussosphäre und damit als Unsicherheitsfaktor für Peking. Dieser Tatsache und der potenziellen, geopolitischen Konflikte ist sich auch Präsident Ortega bewusst, weshalb er den USA öffentlich anbot, am Kanalbau zu partizipieren.⁵¹ Schon bei seinem Besuch in Nicaragua im Juli 2013 machte der stellvertretende Assistent des amerikanischen Handelsministers, Walter Bastian, deutlich, dass die amerikanischen Unternehmen Interesse zeigen, in das Projekt zu investieren.⁵² Bastian betonte jedoch im gleichen Atemzug, dass dabei Transparenz und Rechtssicherheit bedeutsam seien. Anfang Januar 2015 machte die amerikanische Botschaft in Nicaragua dann darauf aufmerksam, dass es noch immer an Informationen und Transparenz zu allen wichtigen Aspekten des Kanalprojektes mangle. Diese Kritik wurde von nicaraguanischen Abgeordneten zurückgewiesen, da der Kanalbau ein nationales Projekt sei und man daher keinem anderen Land eine Offenlegung von Sachverhalten schuldig sei.⁵³

49 | Ralf Streck, „China mischt den Hinterhof der USA auf“, *heise online*, 25.01.2015, <http://heise.de/tp/artikel/43/43935/1.html> [31.07.2015].

50 | Constantino Urcuyo, „Chinas Engagement in Costa Rica und Zentralamerika“, *Zentral: Amerika*, Nr. 1, 2014, S. 2, http://kas.de/wf/doc/kas_39984-544-1-30.pdf [31.07.2015].

51 | Christian Galloy/Pilar Valero, „Canal de Nicaragua: logro estratégico de China en América“, *Latin Reporters*, 09.02.2015, <http://latinreporters.com/nicaraguaeco09022015kbes.html> [31.07.2015].

52 | „EE.UU. interesado en el canal interoceánico de Nicaragua“, *La Prensa*, 30.07.2013, <http://www.laprensa.com.ni/2013/07/30/nacionales/156777-ee-uu> [31.07.2015].

53 | „Críticas de EE.UU. a canal de Nicaragua genera reacciones encontradas“, *La Página*, 07.01.2015, <http://lapagina.com.sv/internacionales/102760/2015/01/07/Criticas-de-EEUU> [31.07.2015].

Das Angebot, am Nicaraguakanal zu partizipieren, wurde weiteren Ländern Zentralamerikas nicht unterbreitet. Allerdings wundert der nicaraguanische Alleingang nicht, da diverse nachbarschaftliche Interessenkonflikte bestehen. Ortega, der sich selbst als Pionier der ALBA-Staaten und der CELAC-Gemeinschaft sieht, zeigt kein Interesse, Nachbarländer am Projekt zu beteiligen. Im Gegenteil: Derzeit wird ein langwieriger Territorialstreit zwischen Costa Rica und Nicaragua vor dem Internationalen Gerichtshof in Den Haag ausgetragen. Costa Rica beschuldigt den Nachbarn, am Grenzfluss San Juan einmarschiert zu sein. Währenddessen entgegnet Nicaragua, dass ein Straßenbauprojekt entlang des Grenzflusses schwere Umweltschäden verursacht hat.⁵⁴ Vorbeugend hatte Ortega hinsichtlich des Nicaraguakanals angekündigt, dass die Route in angemessener Distanz zur Grenze Costa Ricas verlaufen wird.⁵⁵ Solche zwischenstaatlichen Auseinandersetzungen in Grenzregionen sollten keinesfalls unterschätzt werden, weil sie sich zu einem Destabilisierungsfaktor der Region entwickeln könnten, die ohnehin für Drogentransit bekannt ist.

Ortega, der sich selbst als Pionier der ALBA-Staaten und der CELAC-Gemeinschaft sieht, zeigt kein Interesse, Nachbarländer am Projekt zu beteiligen.

Mit Blick auf die Einflussnahme chinesischer Regierungsvertreter wies Nicaraguas Präsident darauf hin, dass Investor Wang Jing kein politischer Akteur, sondern ein unabhängiger, privater Unternehmer sei und das Projekt Geldgebern aus aller Welt offen stünde.⁵⁶ Direkte Verbindungen zwischen dem chinesischen Investor und der Regierung in Peking lassen sich bislang tatsächlich nicht herstellen, wenngleich Wangs Telekommunikationsunternehmen Mittel für Überseeprojekte von der chinesischen Entwicklungsbank erhalten hat und der chinesische Staat Miteigentümer im Telekommunikationskonzern Xinwei ist. Wenig überraschend schweigt die chinesische Regierung zum Nicaraguakanal bislang beharrlich. Die Annahme, private Unternehmen aus Chinas Sonderverwaltungszone Hongkong unterlägen keiner politischen Einflussnahme, darf allerdings hinterfragt werden. Schon länger vermuten Beobachter, dass Peking seinen Einfluss in Mittelamerika erhöhen möchte. Nicaragua, Kuba (Tiefwasserhafen Mariel) und Venezuela (China

54 | „Corte de La Haya celebrará nuevas audiencias por la disputa limítrofe entre Costa Rica y Nicaragua“, *La Tercera*, 13.04.2015, <http://latercera.com/noticia/mundo/2015/04/678-625277-9-corte-de-la-haya-celebrara-nuevas-audiencias-por-la-disputa-limitrofe-entre.shtml> [31.07.2015].

55 | „Construcción del Canal no afecta a Costa Rica“, dice Kamilo Lara“, *Confidencial*, 16.07.2015, <http://confidencial.com.ni/articulo/18488> [31.07.2015].

56 | Galloy/Valero, Fn. 51.

besitzt Anteile am größten Hafen Puerto Cabello) bilden dabei wichtige Eckpfeiler. Dies ist aus ökonomischen Gesichtspunkten naheliegend, aber auch weil die Amerikaner im Rahmen der transpazifischen Freihandelsgespräche China ganz bewusst nicht einbeziehen und eigene Pazifikansprüche mit asiatischen Partnern, quasi vor Chinas Haustür, durchsetzen wollen.⁵⁷

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Dutzende Experten bezweifeln die Fertigstellung und Eröffnung des Nicaraguakanals, da weder die technische Machbarkeit noch die langfristige Finanzierung gesichert sind.

Ob es, wie in den Planungen vorgesehen, in den nächsten fünf bis zehn Jahren wirklich zur Fertigstellung und Eröffnung eines Nicaraguakanals kommt, ist mehr als fraglich.

Dutzende Experten, auch aus Nicaragua, bezweifeln dies. Innenpolitisch ist das Projekt hochumstritten, auch die technische Machbarkeit und die langfristige Finanzierung dürfen angezweifelt werden.⁵⁸ Zwar spricht die Machtfülle des Präsidenten für eine regierungsseitige Absicherung des Projekts und der zahlungskräftige Investor Jing garantiert entsprechende Startmittel. Gleichwohl bleibt die Reaktion der Bevölkerung abzuwarten, wenn wirklich die Bagger rollen, erste Auswirkungen sichtbar werden und sich die erhofften Wohlfahrtseffekte für Nicaragua nicht einstellen. Der Nicaraguakanal spielt bislang also nur eine theoretische Rolle.

Allerdings verdient allein das Vorhaben chinesischer Investoren, die immerhin mit Bauvorarbeiten begonnen haben, mehr Aufmerksamkeit – zum einen wegen der hohen ökologischen und sozialen Folgen, die das Mega-Projekt in Nicaragua verursachen könnte,⁵⁹ zum anderen wegen der geostrategischen Komponente, die bei diesem Projekt mitschwingt. Entgegen der weit verbreiteten Annahme, dass dieses Projekt scheitert, sollten die chinesischen Ambitionen nicht unterschätzt werden. Ob sich das Projekt rechnen könnte dabei zunächst nachrangig sein.

57 | Daniel W. Drezner, „The Trans-Pacific Partnership is about more than trade“, *The Washington Post*, 07.05.2015, <http://wapo.st/1NnPLim> [31.07.2015].

58 | „Aumentan dudas sobre canal de Nicaragua con financiamiento chino“, *Gestión*, 27.12.2014, <http://gestion.pe/economia/aumentan-2118641> [31.07.2015].

59 | „Sin estudio ambiental empiezan obras de Canal“, *La Prensa*, 22.11.2014, <http://laprensa.hn/mundo/770107-410/sin-estudio-ambiental-empiezan-obras-de-canal> [31.07.2015].

Bedauerlicherweise wurde das Thema beim CELAC-EU-Gipfel im Juni 2015 nicht angesprochen. Wenn die Europäische Union und Deutschland den eigenen Ansprüchen hinsichtlich der Übernahme globaler Verantwortung gerecht werden wollen, muss hier klar Position bezogen werden. Gerade weil kurz- und mittelfristig sehr viel höhere Kosten sowie zivilgesellschaftliche Widerstände als Wohlstandseffekte für Staat, Gesellschaft, aber auch die chinesischen Investoren zu erwarten sind, sollten Sinn und Zweck des Kanals hinterfragt werden. Werden hier mit planwirtschaftlicher Weitsicht chinesische Interessen gesichert? Interessanterweise passt das Projekt zu einer ganzen Reihe von Ankündigungen, die chinesische Investoren oder Regierungsvertreter in den vergangenen Monaten in Lateinamerika gemacht haben, darunter die des Baus einer Eisenbahnstrecke zwischen Brasilien und Peru.⁶⁰

Damit sich der Nicaraguakanal wirklich rechnet und konkurrenzfähig wird, müsste das weltweite Frachtaufkommen erheblich steigen.⁶¹ Die Welthandelsorganisation geht in 2015 und 2016 von einem eher moderaten Handelswachstum in Höhe von drei bis vier Prozent zwischen den Volkswirtschaften aus.⁶² Ein Trend, der sich mittelfristig nicht erheblich verändern dürfte. Dabei wird der bisherige Warenanteil, circa fünf Prozent des Welthandels, auch weiterhin den Panamakanal passieren und die Transitstraße auf absehbare Zeit die wirtschaftlichste, zeitsparendste Route zwischen Atlantik und Pazifik bleiben, weil sich dessen Funktionsfähigkeit in den vergangenen 100 Jahren bewährt hat. Die Modernisierung der Wasserstraße, wettbewerbsfähige Mautgebühren und das dort vorhandene Know-How stellen sicher, dass eine zweite Route mittelfristig keine wirkliche Konkurrenz darstellt und mit Blick auf die dargestellten Aspekte nicht sinnvoll erscheint. Beschäftigt man sich mit der Geschichte des Jahrhundertprojekts Panamakanal, ist kaum vorstellbar, dass Nicaraguas Traum eines eigenen Kanals mittelfristig wahr wird. Und selbst wenn doch, spricht alles für ein böses Erwachen in Managua.

60 | Raúl Mendoza, „El tren que China quiere“, *La República*, 24.05.2015, <http://larepublica.pe/impresa/politica/2267-el-tren-que-china-quiere> [31.07.2015].

61 | Die wichtigsten Frachtgüter sind Rohöl, Ölprodukte, Kohle und Eisenerz.

62 | „Modest trade recovery to continue in 2015 and 2016 following three years of weak expansion“, Pressemitteilung der Welthandelsorganisation, 739/2015, 14.04.2015, https://wto.org/english/news_e/pres15_e/pr739_e.htm [31.07.2015].