

NICARAGUAKANAL:

## Pötte statt Fische

Wird der Kanal gebaut, verlieren Natur und Mensch – befürchtet der Evolutionsbiologe Axel Meyer, der in Nicaragua forscht Ein Interview von [Urs Willmann](#)

DIE ZEIT N° 09/201419. Februar 2014 19:33 Uhr



Ein Containerschiff passiert den Panamakanal bei den Pedro-Miguel-Schleusen. | ©Alejandro Bolivar/dpa

**DIE ZEIT:** Wie sicher sind Sie, dass noch in diesem Jahr mit dem [Bau eines Kanals quer durch Nicaragua](#) in Mittelamerika begonnen wird?

**Axel Meyer:** Da es die Idee eines solchen Projekts seit der Zeit der Konquistadoren gibt, könnte man entspannt zur Ansicht gelangen, dass die Pläne auch dieses Mal nicht umgesetzt werden. Aber als ich hörte, dass nun [die Chinesen das machen wollen](#), schellten bei mir alle Alarmglocken. Wenn die sich etwas vornehmen, tun sie es wirklich. Ich forsche auch in Afrika und habe gesehen, wie China etwa in Burundi und Sambia Straßen und Bahnlinien baut, [um an Rohstoffe zu gelangen](#). China ist ja nun einmal leider nicht bekannt für seine Liebe zur Umwelt.

**ZEIT:** Rohstoffe? In Nicaragua geht es um eine Schifffahrtsstraße.

**Meyer:** Worum es bei dem Projekt im Kern geht, ist wahrscheinlich

vielschichtiger. Mit dazu gehören ja eine Eisenbahnlinie, eine Ölpipeline, Häfen, ein internationaler Flughafen und Freihandelszonen an beiden Enden des Kanals. Außerdem ist in der Konzession festgelegt, dass die Betreiber die natürlichen Ressourcen entlang der Wasserstraße nutzen dürfen. Es geht also um viel mehr als um einen Kanal zwischen zwei Ozeanen – denn ob der allein überhaupt Gewinn erzeugt, ist fraglich.

**ZEIT:** Panama baut ja gerade seinen Kanal aus ...

**Meyer:** Dort werden gerade sechs Milliarden US-Dollar investiert, sodass dort in Zukunft Schiffe durchfahren können, die 366 Meter lang und 49 Meter breit sind. Der Nicaraguakanal soll genauso leistungsfähig werden, das heißt, er wird für Schiffe der sogenannten Post-PanaMax-Klasse gebaut. Finanzexperten fragen sich, ob ein Kanal, der rund 280 Kilometer lang ist und erst nach 2020 fertig sein soll, sich je rentieren wird. Die Passage durch den Panamakanal dauert 15 bis 17 Stunden, während es in Nicaragua drei bis vier Tage wären.

**ZEIT:** Warum dann die riesige Investition?

**Meyer:** Ein Grund könnte die Freundschaft zwischen China, Nicaragua und Venezuela sein. Viele vermuten, dass es um geopolitisches Kalkül der Chinesen geht: darum, venezolanisches Öl sicher durch den eigenen Kanal nach China zu bringen.

**ZEIT:** Dazu kauft man sich Nicaragua?

**Meyer:** Die Aussicht auf viele Arbeitsplätze ist ein wichtiger und auch nachvollziehbarer Faktor. Wir sprechen hier immerhin von einer Investition in Höhe von 40 Milliarden US-Dollar im zweitärmsten Land Amerikas. Tausende Arbeitsplätze wären nötig, um den Kanal zu bauen und in den nächsten 100 Jahren zu betreiben. Ich sprach mit vielen Menschen vor Ort, die meisten sind vorsichtig optimistisch, dass der Kanal dem Land einen Aufschwung bescheren könnte. Am kritischsten sind die Fischer am Nicaraguasee dem Projekt gegenüber eingestellt; sie haben Angst um ihre wirtschaftliche Grundlage, wenn plötzlich Superfrachter den Lebensraum ihrer Fische gefährden würden.

## **400.000 Hektar Regenwald und Feuchtgebiete in Gefahr**

**ZEIT:** Wie groß werden die Eingriffe denn sein?

**Meyer:** Um das Projekt zu bewerkstelligen, werden in Nicaragua 400.000 Hektar Regenwald und Feuchtgebiete zerstört. Außerdem kann man die Idee von einem natürlichen Korridor im Osten Mittelamerikas endgültig beerdigen. Wie

soll der Jaguar aus Honduras je noch Costa Rica erreichen können, wenn eine solch gigantische Wasserstraße das Land zerschneidet – und damit Lebensräume.

**ZEIT:** Die Route führt ja auch durch natürliche Binnengewässer. Sind die groß genug?

**Meyer:** Ich habe mir in Panama die Ozeanriesen angesehen, die heute schon dort durchfahren. Und als ich im Oktober nach Brito an der nicaraguanischen Pazifikküste fuhr, also dorthin, wo der Kanal dereinst beginnen soll, da fragte ich mich schon, wie das überhaupt gehen soll. In Brito stehen heute ein paar Hütten. Der Fluss, aus dem die 20 Kilometer lange Verbindung bis zum Nicaraguasee werden soll, ist nicht mehr als ein größerer Bach, und im Osten gibt es zum Teil große Höhenunterschiede. Unvorstellbar, dass dort einmal Schiffe solchen Ausmaßes fahren sollen. Nicht einmal der Nicaraguasee ist groß genug für solche Riesen. Im Durchschnitt ist er gerade mal 15 Meter tief – der Kanal aber soll eine durchgängige Tiefe von 24 Metern haben.

**ZEIT:** Die Umweltverträglichkeit wird geprüft ...

**Meyer:** Ja, im Auftrag der HKND-Group – also der Firma aus Hongkong, mit welcher der Vertrag geschlossen wurde. Diese nicht vorhandene Unabhängigkeit ist meine größte Sorge. Und vor allem wird erst jetzt geprüft, *nachdem* die Konzession erteilt worden ist.

**ZEIT:** Was sind denn die größten Risiken?

**Meyer:** Der Nicaraguasee ist das größte Süßwasserreservoir Zentralamerikas – der Unfall eines Tankers könnte gravierende Folgen haben. Auch die Sedimentation während des Baus und Betriebs hätte gravierende Auswirkungen auf diesen einmaligen See. Außerdem wäre der Kanal ein Einlasstor für neue Arten, was dramatische Folgen für die einheimische Fauna und Flora haben dürfte. Ebenso wären viele empfindliche Ökosysteme betroffen, unter anderem die Sumpflandschaften um San Miguelito und Bluefields. Der Bau von Tiefwasserhäfen wird sicher die Vogelbrutgebiete an Pazifik und Atlantik, die Nistplätze der Meeresschildkröten, die Korallenriffe und Mangrovenwälder beeinträchtigen. Ungewöhnlich an diesem Projekt ist auch, dass die Kanalbauer von jeglichen rechtlichen Ansprüchen aufgrund von Umweltschäden befreit worden sind. So steht es zumindest im Vertrag.

## **Letzte Chance für Biologen**

**ZEIT:** Warum gibt die Regierung von Daniel Ortega da grünes Licht?

**Meyer:** Viele Nicaraguaner vermuten, dass dieses Projekt auch dazu dient, das Vermögen der führenden Familien des Landes auf Generationen hin zu sichern. Das Gesetz scheint juristisch so konstruiert zu sein, wenn ich das richtig verstehe. Es geht also auch um Vorteile der Regierungsmitglieder und nicht nur des Volkes.

**ZEIT:** Sie sind Biologe in Konstanz. Warum machen Sie sich solche Sorgen?

**Meyer:** Ich erforsche seit 30 Jahren die Evolution neuer Buntbarsch-Arten in Nicaragua und Afrika.

**ZEIT:** Auch in Gebieten, durch die jetzt der Kanal gebaut werden soll?

**Meyer:** Hauptsächlich arbeiten wir in den Kraterseen, ein einmaliges "natürliches Experiment" der Evolution. Aber die endemischen Fische dort stammen ursprünglich aus den beiden großen Gewässern des Landes, dem Managua- und dem Nicaraguasee. Deshalb sind diese Ursprungspopulationen so wichtig für das Verständnis der Artentstehung. Einer meiner Doktoranden untersucht jetzt die geografische Verteilung der genetischen Variation verschiedener Arten im Nicaraguasee. Ich habe ihm gesagt, dass dies ein historischer Moment sei: Wenn erst einmal die Chinesen anfangen zu baggern, ist es zu spät. Dann wird nichts mehr so sein, wie es mal war.

**ADRESSE:** <http://www.zeit.de/2014/09/nicaragua-kanal-umweltschaeden/komplettansicht>

Zur Startseite