

Gibt das Suezkanal-Desaster Israel weiteren Aufwind?

Autor(en): **Matzken, Heino**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **187 (2021)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-917197>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

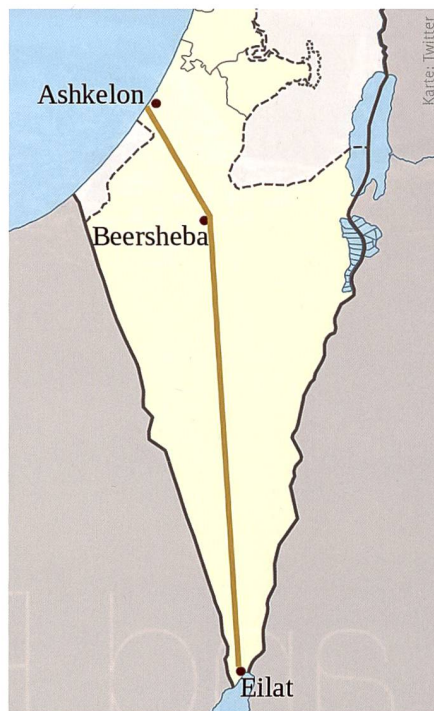
Gibt das Suezkanal-Desaster Israel weiteren Aufwind?

Die Kapitäne von 380 Schiffen fühlten sich wie auf der A8 von München nach Salzburg im Juli – Stau auf der meistbefahrenen maritimen Route der Welt! Nichts ging mehr für die «Öl-Ader» des Westens, nachdem sich das 400 Meter lange Containerschiff «Ever Given» nach einem Sandsturm quergelegt und in die Uferböschung gegraben hatte.

Heino Matzken

Diverse Schlepper und Spezialschiffe versuchten fast eine Woche das 18000 Container transportierende Schiff fahrtauglich zu machen. Hatte 1967 noch ein Krieg die Wasserstrasse für die kommenden acht Jahre verschlossen, so sorgte nun eine Kombination von Wetter, Pech, Inkompetenz und Megalomanie für eine Blockade des 1869 vom französischen Ingenieur Lesseps vollendeten Kanals. Täglich passieren über 50 Schiffe mit durchschnittlich je 10000 Containern den Suezkanal. Damit werden ca. zwölf Prozent des maritimen Welthandels abgewickelt. Die Welt war geschockt und der Ölmarkt reagierte prompt! Stromausfälle im Libanon aufgrund ausbleibender Öllieferung waren nur einige von diversen Auswirkungen. Die vom ägyptischen Präsidenten al-Sisi 2015 initiierte Vergrößerung des Suezkanals schien also keine Garantie für den ununterbrochenen Transport über die etwa 190 Kilometer lange Wasserstrasse zu sein.

Gleich wurden Stimmen lauter, sich um Alternativen zu bemühen. Was läge da nicht näher, als eine Alternativroute in unmittelbarer geographischer Nähe zu schaffen. So belebte das «Ever Given»-Unglück erneut Pläne Israels aus 1951 nach einem zweiten Kanal zwischen Indien und Europa. Schon damals verhandelte Sir William Strang des britischen Foreign Office mit Israels Premierminister Ben Gurion. Eine grosse Pfund-Anleihe sollte den Briten das Recht geben, einen neuen Kanal von der israelischen Mittelmeerküste über 200 Kilometer nach Akaba im nördlichsten Zipfel des Roten Meeres zu graben. 16 Monate Bauzeit waren damals veranschlagt. Neben einem wirtschaftlichen Aufschwung sollte auch die Negev-Wüste bewässert und fruchtbar gemacht werden. Grossbritannien hätte mit dem Projekt seinen bis dahin ramponierten



Projekt eines Kanals Eilat-Ashkelon.

Ruf, für die Beschränkung der jüdischen Einwanderung während des Zweiten Weltkrieges verantwortlich gewesen zu sein, etwas aufpolieren können.

Heute könnte die neue «Freundschaft» zwischen Israel und den Vereinten Arabischen Emiraten (VAE) Alternativen für das Nadelöhr im Rohstofftransport finden. Nach den von Ex-US-Präsident Donald Trump auf den Weg gebrachten «Abrahams Accords» im September 2020 denken die beiden wirtschaftlichen «Powerhäuser» des Nahen Osten über zwei gemeinsame Infrastrukturprojekte nach. Eines davon hatte einst als Kooperation zwischen Israel und dem Iran begonnen. Um die Abhängigkeit von dem «bottle neck» der Welttransports zu mindern, könnte eine ausgebaute Öl-Pipeline von Eilat am Roten Meer nach Ashkelon am Mare Mediterraneum in Zukunft bis zu 17 Prozent des VAE-Erdöls, welches aktuell noch

durch den Suezkanal «fließt», pumpen. Nach dem «6-Tage Krieg» 1967 gründeten Israel und das noch vom Schah regierte Iran ein Gemeinschaftsunternehmen, welches diese Pipeline baute. Iranische Tanker lieferten damals Erdöl nach Eilat, das in Israel verbraucht wurde oder von Ashkelon aus nach Europa gelangte. Mit einer Investition von 10 Milliarden Dollar aus dem Nationalfonds der Vereinigten Arabischen Emirate könnte Abu Dhabi die Pipeline dementsprechend ausbauen. Die modernisierte, über 250 Kilometer lange Ölleitung verfügte dann über eine Kapazität von 600000 Barrel am Tag. Im Raum Eilat besteht bereits eine Speicherkapazität für 23 Millionen Barrel. Die im März abgesagte Reise Netanjahus an den Persischen Golf sollte unter anderem dieses Thema diskutieren. Die Pläne aber bleiben auf dem Tisch. Bereits im Oktober 2020 unterzeichneten Vertreter der staatlichen israelischen Europe Asia Pipeline Company (EAPC) in den VAE eine Absichtserklärung mit dem emiratisch-israelischen Joint Venture Med-Red. Parallel dazu müsste allerdings Eilat zum Hochseehafen ausgebaut werden, was technisch eine grosse Herausforderung darstellt.

Als zweites Infrastrukturprojekt diskutieren Tel Aviv und Abu Dhabi den Bau einer Eisenbahnlinie vom Persischen Golf nach Haifa. Der israelische Teil der Strecke zwischen dem grössten internationalen Seehafen des 1948 gegründeten Staates und Bet Schean an der Grenze zu Jordanien besteht bereits. Nun fehlt der kostspielige Abschnitt durch Jordanien und Saudi-Arabien bis in die Emirate am Persischen Golf. Planungen in diese Richtung stecken aber noch in den Kinderschuhen. Eine echte Konkurrenz für den Suezkanal wäre die Zugverbindung jedoch nicht. Die heutzutage gängigen Container benötigten auf der Bahn doppelt so lang als auf den Riesenschiffen.



Eröffnung des Suezkanals am 17. November 1869.

Bild: AFP



Containerschiff Ever Given blockiert den Kanal.

Bild: idowa

Um die Auswirkungen eines «Ever Given»-Debakels für die Weltwirtschaft in Zukunft zu verhindern, wäre also eher eine zweite Wasserstrasse eine denkbare Option. Ein möglicher «Ben-Gurion-Kanal» von Akaba zum Mittelmeer hätte eine mit dem Suezkanal vergleichbare Länge. Israel würde bei einem solchen Mega-Projekt entlang des Wasserweges Industriezentren, Städte und touristische Anlagen entstehen lassen, welches der Negev-Wüste neues Leben einhauchen könnte. Regionale Unterstützung könnte aus dem wirtschaftlich gebeutelten Jordanien aber auch aus Saudi-Arabien kommen. Das saudische Zukunftsprojekt «Neom» des jungen Thronfolgers Mohammed bin Salman (MBS) liegt in unmittelbarer geogra-

phischer Nähe und würde auch als touristische Attraktion durch die neue Wasserstrasse direkt profitieren. Laut einer israelischen Ankündigung, die medienwirksam während des «Suezkanal-Staus» erfolgte, könnte die Fertigstellung eines alternativen Kanals in fünf Jahren erfolgen. Zuvor hatten die Vereinten Nationen beim internationalen Tunnelbauunternehmen OFP Lariol eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche diesen Zeitplan für die Ausbaggerung von «Suez 2» bestätigte. Der Wasserweg würde demnach in einer nahezu geraden Linie in den Golf von Akaba verlaufen. Während sich die Technologie seit der Ausgrabung des ersten Kanals beginnend in den 1850er-Jahren zwar erheblich weiterentwickelt hat, betonte der Autor der Studie, Iver Shovel, dass der leichte Rückgang des Meeresspiegels im Mittelmeer zu breiteren und längeren Stränden führen könnte.

Doch die Konkurrenz schläft nicht. Aufgrund des «global warming» scheint auch die russische Alternative über die «Northern Sea Road» entlang der Arktisküste keine Träumerei mehr. Chinesische Exporte würden bei dem Transport über die Nordroute ihre Abnehmer in Europa schneller (40 Prozent kürzer) und somit auch günstiger erreichen können. Präsident Putin versucht durch sogenannte «Eisbrecher-Garantien» den Seeweg länger als die bisherigen zwei Monate zu öffnen und den Warenverkehr mittelfristig in die ausschliessliche Wirtschaftszone Russlands zu locken.

Alle drei israelischen Projekte hätten neben positiven wirtschaftlichen auch diverse politische Auswirkungen. So wird Kairo, welches jährlich ca. sechs Milliarden Dollar Transitgebühren einstreicht, einem Konkurrenzunternehmen kritisch gegenüberstehen. Neben den Briten dach-

ten 1963 bereits die USA über eine Suezkanal-Alternative nach. Aufgrund der hohen Kosten sollten Atombomben den Bau unterstützen. Doch auf der anderen Seite hat sich das politische Klima für Israel – auch dank Trump – massgeblich gewandelt. In den letzten zwölf Monaten unterzeichnete der Judenstaat Normalisierungsabkommen mit gleich fünf Staaten muslimischer Bevölkerung – den VAE, Bahrein, Sudan, Marokko und dem Kosovo. Besonders auf der Arabischen Halbinsel haben verschiedene Regierungschefs erkannt, dass trotz aller Diskrepanzen ein friedliches Miteinander gewinnbringend für beide Seite sein kann. Während Abu Dhabi einen Vertrag nach dem anderen unterschreibt, hat auch Riad die Zeichen der Zeit erkannt. Im November 2020 reiste Premierminister Benjamin Netanjahu als erster Regierungschef in der Geschichte seines Landes zu «Geheimverhandlungen» nach Saudi-Arabien. Das Treffen mit MBS fand in der Planstadt Neom statt! Während offiziell die Beilegung des Palästinenser-Konflikts Voraussetzung für die Aufnahme diplomatischer Beziehungen mit Israel sei, erwarten Experten schon bald eine praxis-orientierte Annäherung der beiden Erbfeinde. So könnte letztendlich eine einfache Havarie im Suezkanal nicht nur neue Infrastrukturprojekte, sondern vielleicht sogar eine politische Normalisierung in einer Region befeuern, welche nicht nur für den globalen Seetransport von grösstem Interesse ist. ■



OTL im Generalstab
Heino Matzken
M.Sc. Ph.D
Deutscher VA in Beirut