

Konkurrenz für Malakka-Meerenge

Thailands Regierung plant Landkorridor mit zwei Tiefseehäfen als Alternative zum Seeweg

Von Thomas Berger

Während die Straße von Hormus durch den US-amerikanisch-israelischen Krieg gegen Iran in aller Munde ist, bleibt die Straße von Malakka zwischen der malaysischen Halbinsel und der indonesischen Insel Sumatra, obwohl sie die meistbefahrene Meerenge der Welt ist, eher im Abseits der öffentlichen Aufmerksamkeit. Ihre Bedeutung für die globale Schifffahrt ist kaum zu überschätzen: 102.525 Transits von Containerfrachtern, Tankern und anderen großen Schiffen waren 2025 laut den Ende April veröffentlichten Zahlen der zuständigen Behörde in Malaysia zu verzeichnen gewesen, womit zum erstenmal die Hunderttausendermarke geknackt wurde. Dabei waren es 2024 laut dem Fachportal *Seatrade Maritime News* gerade mal rund 64.000 gewesen, ein Anstieg um 61 Prozent also.

Mittelfristig könnte es jedoch eine Alternative zu dem Gedränge, das bei rund 280 großen Schiffen am Tag entsteht, geben: In Thailand wird ein Megaprojekt diskutiert, das den Güterverkehr teils von den Wellen auf die Schiene holen soll. Das »Land Bridge Project« soll einen Transportkorridor zwischen dem Golf von Thailand im Norden der Meerenge von Malakka und der Andamanensee schaffen. Dazu sollen die Häfen von Chumphon und Ranong ausgebaut und mittels einer zweigleisigen Bahnstrecke nebst Schnellstraße verbunden werden. Der Preis für das Vorhaben wird seitens der Regierung mit einer Billion Baht (umgerechnet 26,3 Milliarden Euro) beziffert. 90 Prozent davon sollen von Investitionen aus der Privatwirtschaft abgedeckt werden.

Überlegungen dieser Art gibt es schon lange. Bereits vor zehn Jahren stellte die Beraterfirma Asian Engineering Consultants (AEC) eine Kostenschätzung für die Konstruktion der Gleisstrecke an. Für die 100 Schienenkilometer wurden damals 27 Milliarden Baht und eine Bauzeit von lediglich neun Monaten veranschlagt. Vor fünf Jahren schien es dann etwas konkreter zu werden. Der damalige thailändische Verkehrsminister Saksayam Chidchob versprach damals, 2021, gegenüber der *Bangkok Post* niedrigere Transportkosten, insbesondere für Erdöllieferungen aus dem Nahen Osten in Richtung Ostasien.

Doch bis heute bleiben die Projektpläne eher vage umrissen. Erst Anfang Mai äußerte – ebenfalls in der *Bangkok Post* – Sumet Ongkittikul, einer der Vizechefs des Thailand Development Research Institute, erhebliche Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Im jüngsten, zwei Jahre alten Planungsdokument sei weder eine Kostenaufschlüsselung der einzelnen Bauprojekte noch eine nachvollziehbare Kalkulation zur Refinanzierung durch spätere Einnahmen zu finden. Der Senatsabgeordnete Norasate Prachyakorn warnte gegenüber dem Wirtschaftsblatt *The Nation* ebenfalls, die bisherigen Berechnungen würden zu gering ausfallen.

Jenseits der Bedenken wegen der Kosten ist da noch die Frage nach der betroffenen Lokalbevölkerung. Eine Umfrage des Nida-Instituts von Anfang Mai zeigte zwar hohe Zustimmungswerte von über 67 Prozent. Zugleich gaben jedoch über 54 Prozent an, nur über minimales Wissen über das Vorhaben zu verfügen. Rund 40 Prozent der Befragten machten sich Sorgen wegen der Umweltauswirkungen, rund 30 Prozent über die Folgen für lokale Gemeinden und mögliche Landenteignungen.

Eine noch bis Ende Juni laufende, von drei Umweltschutzorganisationen initiierte Onlinepetition gegen das Megaprojekt brachte es binnen drei Tagen auf über 100.000 Unterstützer – mehr als doppelt so viele, wie als Gesamtziel ausgegeben worden waren. Die Unterschriftensammlung wendet sich außer gegen das Bauvorhaben auch gegen ein flankierendes Gesetz über eine »Sonderwirtschaftszone«, den »Southern Economic Corridor«. Die angestrebte Industrialisierung würde durch das Gesetz regulatorisch von nur einem kleinen Sonderkomitee überwacht werden. Die Kritiker befürchten dadurch ein Aushebeln der üblicherweise vorgesehenen Kontrollmechanismen. Ferner sehen die Aktivisten die Biodiversität in der Andamanensee und damit die Lebensgrundlage der Lokalbevölkerung gefährdet.

<https://www.jungewelt.de/artikel/522526.globale-schiffahrt-konkurrenz-für-malakka-meerenge.html>