

Dürre bedroht Panamakanal

Wegen Trockenheit reduziert die Kanalbehörde die zulässige Menge der täglichen Durchfahrten. Es droht ein besonders heftiges »El Niño«-Phänomen

Von Volker Hermsdorf

Krieg und Klimawandel wirken sich zunehmend auf den Welthandel und internationale Lieferketten aus: Während der Schiffsverkehr in der Straße von Hormus durch den Angriffskrieg der USA und Israels gegen den Iran bereits nahezu zum Erliegen gekommen ist, muss nun auch die Schifffahrt [im Panamakanal](#) wegen anhaltender Trockenheit ab September eingeschränkt werden. Die Ursache dafür sei das Klimaphänomen »El Niño«, teilte die Kanalbehörde Autoridad del Canal de Panamá (ACP) vergangenen Donnerstag mit.

Ab dem 3. September dürften täglich nur noch 34 statt bislang 36 Schiffe durch die Wasserstraße fahren, so der Betreiber, ab Mitte des Monats dann nur noch höchstens 32. Trotz des Umstands, dass in der Region gerade Regensaison ist, würden im Einzugsgebiet der Verbindungsstraße zwischen Atlantik und Pazifik so geringe Niederschläge prognostiziert, dass der Schiffsverkehr reduziert werden müsse, begründete ACP den Schritt.

Dabei hatte die Kanalbehörde bereits zuvor Schritte wegen der Trockenheit ergriffen: Ende August wird der maximal zulässige Tiefgang für große Neopanamax-Schiffe zunächst auf 48 Fuß, rund 14,63 Meter, reduziert. Anfang September soll er weiter auf 47,5 Fuß sinken. Schiffe können dadurch weniger Ladung transportieren. Normalerweise gilt ein zulässiger Tiefgang von 50 Fuß.

Die Befahrung des Kanals funktioniert über Rückhaltung von Wasser mit Schleusen, wofür riesige Wassermengen erforderlich sind. Diese werden aus einem Einzugsgebiet mit mehreren Seen, darunter der durch den Bau des Kanals künstlich entstandene und 425 Quadratkilometer große Gatúnsee, entnommen – bei jeder Schifffahrt fließen rund 200 Millionen Liter Süßwasser ins Meer ab. Die Wasserpegel sind jedoch [infolge des »El Niño«-Phänomens](#) bereits drastisch abgesunken. In der Regenzeit zwischen Mai und August habe es rund 34 Prozent weniger geregnet als im historischen Durchschnitt, teilte die Kanalbehörde mit. Prognosen zufolge sei in der Region zudem durch »El Niño« 2026 bis 2027 mit noch geringeren Niederschlägen zu rechnen. Mit Blick auf die im Januar beginnende Trockenzeit seien »ein umsichtiger Umgang mit den Wasserressourcen und eine sorgfältige Überwachung notwendig«, um die Wasserverfügbarkeit zu sichern.

Bei dem natürlich auftretenden Klimaphänomen »El Niño« erwärmt sich die Wasseroberfläche im östlichen und zentralen Pazifik nahe des Äquators, was

weltweit Auswirkungen auf Wind, Luftdruck und Niederschläge hat. In der Folge steigt das Risiko für Wetterextreme. Üblicherweise tritt das Phänomen alle zwei bis sieben Jahre auf und dauert zwischen neun und zwölf Monate an. Laut Samuel Muñoz von der Bostoner Northeastern University könnten die Wasservorräte der Stauseen um den Panamakanal bereits in naher Zukunft nicht mehr reichen, um ganzjährig Frachtschiffe durch den Kanal zu schleusen. Das könnte den Warenaustausch zeitweise sogar zum Erliegen bringen. Derzeit passieren jährlich rund 14.000 Schiffe die Wasserstraße. »Der Kanal ist anfällig für Dürren. Diese Anfälligkeit nimmt mit der Erderwärmung zu«, so Muñoz.

Die aktuelle Ankündigung der ACP setzt die internationalen Lieferketten und den Welthandel bereits jetzt weiter unter Druck: Der Panamakanal erspart Frachtschiffen Tausende Seemeilen, wie ein von der ACP angeführtes Beispiel zeigt: Ein Schiff von Ecuador nach Europa spart durch die Passage rund 8.000 Kilometer gegenüber einer alternativen Route. Für Waren aus Ländern wie Ecuador, Peru oder Chile kann der Kanal deshalb auch auf dem Weg nach Europa eine zentrale Rolle spielen. Besonders bedeutend ist die Passage für den Warenverkehr zwischen Asien und der Ostküste der USA, aber auch für Transporte zwischen der US-Ostküste und der Westküste Südamerikas sowie zwischen Südamerika und Europa.

Die anstehende Reduzierung der Slots für die Durchfahrt wirkt sich auch auf deutsche Reeder aus. »Verschiedene deutsche Unternehmen nutzen den Kanal regelmäßig mit Container-, Massengut- und Tankschiffen sowie Gas- und Autotransportern«, teilte der Verband Deutscher Reeder (VDR) am Freitag gegenüber *Reuters* mit. Wie viele Schiffe deutscher Reedereien aktuell konkret betroffen seien, lasse sich allerdings nicht beziffern. Die angekündigte Maßnahme sei »kein dramatischer Einbruch, aber eine spürbare Einschränkung«, erklärte der Reederverband in Hamburg.

<https://www.jungewelt.de/artikel/528449.klimawandel-und-weltwirtschaft-dürre-bedroht-panamakanal.html>