

Rinne oder Riffe?

Kontroverse um Schifffahrtsrinne zwischen Indien und Sri Lanka

Von Jürgen Clemens

Die indische Bundesregierung – mit Unterstützung der Regionalregierung Tamil Nadus – plant den Bau eines Schifffahrtskanals durch die *Adam's Bridge* nahe der Seegrenze zu Sri Lanka. Die Medien in Südindien und Sri Lanka sind voll von Meldungen und Stellungnahmen zum *Sethusamudram Ship Canal Project*. Mit dem Vorhaben soll der Seeweg für die Küstenschifffahrt zwischen der West- und Ostküste Indiens um rund 400 Seemeilen oder etwa 740 Kilometer abgekürzt werden. Bislang müssen die Schiffe den Umweg um die Südspitze Sri Lankas nehmen, da die Gewässer nördlich und südlich der *Adam's Bridge* zu seicht sind und nur von kleineren Fischerbooten befahren werden können.

Zu dem schon 1860 unter der britischen Kolonialregierung vorgeschlagenen Projekt melden sich derzeit lautstark sowohl Befürworter als auch Kritiker auf beiden Seiten der Meerenge. In einigen der aktuellen Berichte wird auf die wechselvolle Geschichte dieses Vorhabens hingewiesen, welches wiederholt von nahezu allen politischen Gruppen in Tamil Nadu auf die jeweilige Wahlplattform gehoben wurde. Ausgewiesenes Ziel ist es, eine rund 260 Kilometer lange Route für Schiffe bis zu 3.000 Tonnen zwischen Tuticorin im Süden der *Adam's Bridge* und der sich nördlich anschließenden Palk-Bucht fertig zu stellen. Hiermit soll letztlich auch die regionale Wirtschaft in den peripheren Küstenregionen beiderseits der Landenge gefördert werden, welche die Küstenschifffahrt bislang umfährt.

Ökologische Risiken


Als kritischer Bereich dieser Route, welche eine Zeitersparnis von rund 36 Stunden bieten soll, gilt der Ausbau des *Pamban Channel* in der *Adam's Bridge*. Daneben werden in Hinblick auf die großflächigen Korallen-Areale des Golfs von Mannar und der Palk-Bucht vor allem ökologische Bedenken angeführt. In diesem rund 10.500 Quadratkilometer großen Areal mit einer einzigartigen Fauna und Flora wurden allein auf indischer Seite bislang 21 Inseln als marine Nationalparks ausgewiesen. Heftige Kritik kommt dementsprechend von Umweltschutzgruppen und Wissenschaftlern, die unter anderem befürchten, dass die über zwölf Meter tiefe und 300 Meter breite Schifffahrtsrinne die Meeresströmungen negativ beeinflussen werde und sogar zu

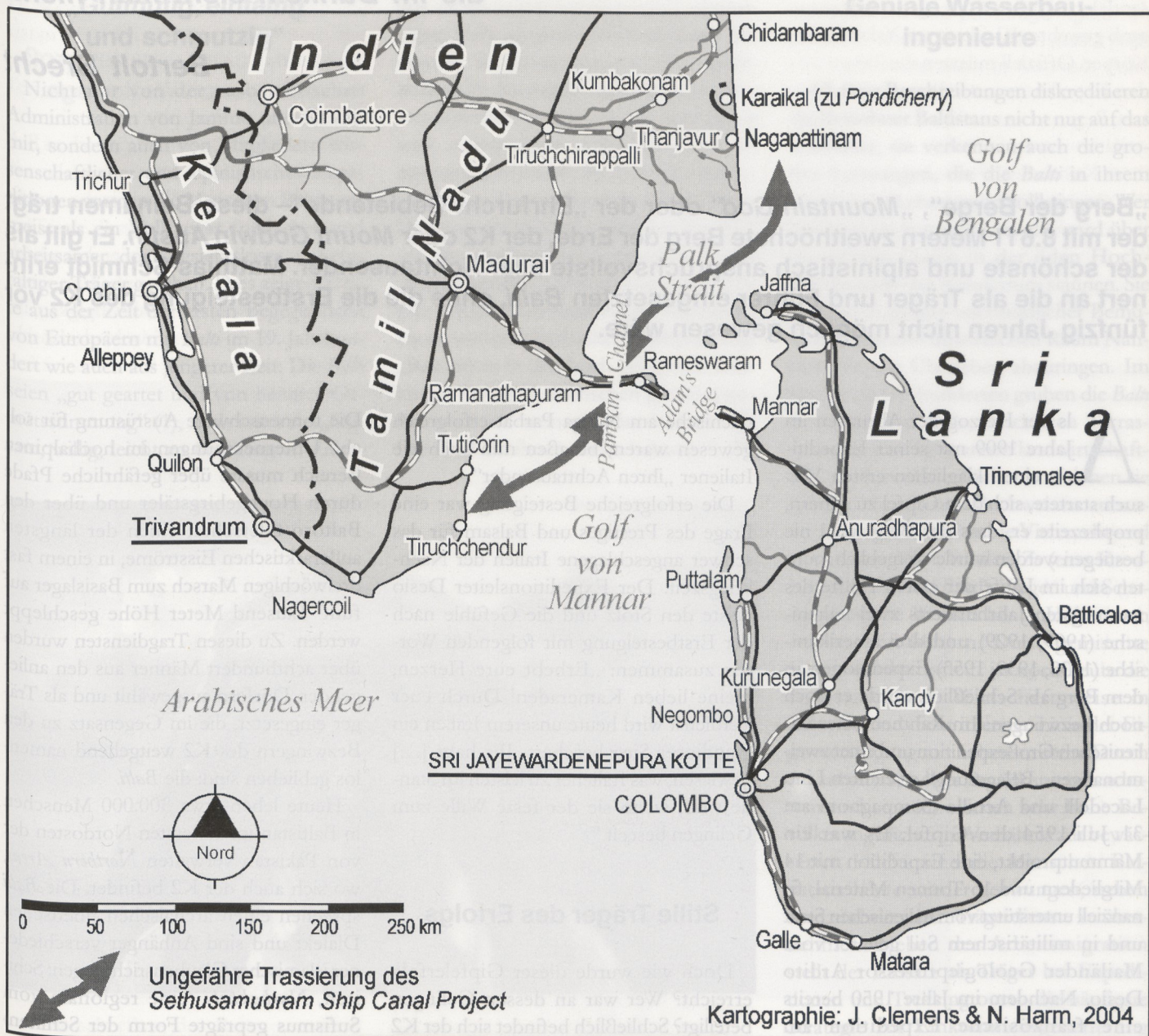
verstärkter Küstenerosion führen könne. Zusätzlich werden negative Auswirkungen auf die Korallenriffe und somit auch auf die Lebensgrundlage der Küstenfischer in Indien und Sri Lanka befürchtet. Die Kritik auf beiden Seiten richtet sich vor allem an die Verantwortlichen der im Jahr 2002 in Auftrag gegebenen Umweltverträglichkeitsprüfung. In der vom *National Environmental Engineering Research Institute* (NEERI) aus dem indischen Nagpur bearbeiteten Studie seien solche Aspekte vernachlässigt oder gar nicht erst untersucht worden. Dem wird von Befürwortern des Kanals entgegengehalten, dass die Abstände zu den Schutzgebieten mit rund 20 Kilometern mehr als ausreichend seien. Die veränderten Meeresströmungen würden nur in einem sehr engen Bereich entlang der auszuhebenden Rinne spürbar.

Chancen für Jaffna

Allerdings hatte die Mitteilung des indischen Schifffahrtsministers T.R. Baalu, dass der Baubeginn für den 1.1.2005 geplant sei, die Kritiker zusätzlich aufgebracht – sie erfolgte noch vor Bekanntmachung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung. Interessanterweise soll dasselbe Institut nach Presseberichten auch mit der technischen Machbarkeitsstudie des Kanalprojektes beauftragt worden sein. Die auf indischer Seite im September begonnenen Schritte der Bürgerbeteiligung wurden auf den November verschoben, nachdem die ersten Termine von heftigen Protesten begleitet waren.

Auf srilankischer Seite werden zudem wirtschaftliche Bedenken geäußert. Es wird befürchtet, dass der Hafen von Colombo sowie kleinere Häfen im Süden der Insel an Bedeutung verlieren könnten. Kritisiert wird zudem, dass die indische Regierung den Nachbarstaat nicht rechtzeitig über die jüngsten Pläne informiert habe. Nach Presseberichten hat sich das zuständige srilankische Ministerium eine Kopie der Umweltverträglichkeitsprüfung im indischen Hochkommissariat in Colombo erbeten müssen. Der Bericht soll nun sorgfältig

geprüft werden, bevor weitere offizielle Reaktionen beraten werden können. Laut tamilischen Quellen wird das Schifffahrtsprojekt in Sri Lanka vor allem von singhalesischen Gruppen kritisiert. Jaffna dagegen dürfte potenziell profitieren, so die Erwartungen eines tamilischen Geographen. Er verspricht sich eine Wiederbelebung der Küstenschifffahrt und des Tourismus im srilankischen Norden. 



Ungefähre Trassierung des Sethusamudram Ship Canal Project