



Straße von Malakka

Handelsroute quer durch Thailand als Alternative?

Stand: 07.07.2026 • 00:25 Uhr

Die Straße von Malakka in Südostasien ist von großer Bedeutung für die globale Wirtschaft. Thailand verfolgt schon länger ein gewaltiges Bauprojekt, um die Meerenge zu umgehen. Doch gegen den Plan gibt es Widerstand.

Chaiyaporn Arunrasamee ist Fischer, er lebt in einem kleinen Dorf auf einer Insel im südlichen Thailand, umgeben von Mangrovenwäldern. Sollte die Regierung eine Landbrücke - also eine Autobahn, Gleise und zwei neue Häfen - bauen, wären er und seine Familie direkt betroffen. "Ich will auf gar keinen Fall, dass das passiert", erzählt er der Nachrichtenagentur Reuters. "Denn das ist die Gegend, in der wir alle unseren Lebensunterhalt verdienen. Wie sollen wir dann unsere Familien ernähren?"

90 Kilometer lang soll die Landverbindung zwischen dem Pazifik und dem Indischen Ozean nach den Plänen der Regierung werden. Denn so schmal ist Thailand hier ganz im Süden. 90 Kilometer - das ist in etwa die Entfernung per Zug von Hamburg nach Kiel c von Köln nach Koblenz.

Quer durchs Land

Die Vision der thailändischen Regierung: Waren sollen über diese Landverbindung mit dem Lkw oder mit dem Zug quer durchs Land von einem Ozean zum anderen transportiert werden. Von einem Tiefseehafen an der Ostküste zum anderen an der Westküste oder umgekehrt - beide Häfen müssten noch gebaut werden.

Die Straße von Malakka, die wichtige Meerenge weiter südlich, durch die zurzeit etwa ein Fünftel des weltweiten Seehandels geschifft wird, bräuchte es dann für viele Schiffe nicht mehr. Sie könnten Waren einfach weiter nördlich durch Thailand transportieren und damit vier Tage Zeit und 15 Prozent der Kosten sparen - so argumentiert zumindest die Regierung.





werden."

Bis zu 20 Millionen TEU - also Standard-Container - sollen pro Jahr durch die Landbrücke abgefertigt werden können. Zum Vergleich: Im Hamburger Hafen wurden im vergangenen Jahr acht Millionen TEU umgeschlagen, also weniger als die Hälfte.

Landbrücken-Idee gibt es schon länger

Die Idee der Landbrücke wird schon seit Jahren von verschiedenen thailändischen Regierungen durchgerechnet - seit der Blockade der Straße von Hormus nimmt die Planung wieder Fahrt auf. Berater erstellen Gutachten, Kommissionen beraten,



Delegationen schwärmen in die betroffenen Gegenden aus. Denn dort gibt es erheblichen Widerstand gegen das Projekt, das umgerechnet 26 Milliarden Euro kosten soll.

Zum Beispiel in dem Distrikt Phato. Die meisten Bewohner hier befürchten die Zerstörung von Wäldern und landwirtschaftlichen Flächen, sollte die Landbrücke gebaut werden.

Aus Sicht von Chalermchart Seekhiao, der in dem Distrikt wohnt und vom Kaffee-Verkauf lebt, ist der Plan ökonomischer Wahnsinn: "Ich habe mir dieses Projekt angesehen - es kostet viele Milliarden und es dauert etwa 25 Jahre, nur um die Kosten für das Projekt wieder reinzuholen mit den kalkulierten Gewinnen. Währenddessen erwirtschaftet allein schon die Frucht Durian aus meinem Dorf umgerechnet rund 260 Millionen Euro pro Jahr - ganz ohne dass man irgendetwas bauen muss."

China könnte profitieren - Zweifel am Nutzen bleiben

Für China wäre das Projekt von strategischer Bedeutung - 80 Prozent seiner Rohöl-Importe kommen zurzeit durch die Straße von Malakka. Schon seit Jahrzehnten sprechen chinesische Politiker vom "Malakka-Dilemma": Im Fall einer Blockade, etwa durch die USA, wäre China schnell unter Druck. Erste hochrangige Treffen mit thailändischen Vertretern gab es deshalb bereits, aber noch sind keine Investitionszusagen für die Landbrücke bekannt.

Und das hat wahrscheinlich gute Gründe: Expertinnen wie Darshana Baruah vom International Institute for Strategic Studies in Singapur bezweifeln, dass sich die Landbrücke wirtschaftlich für Reedereien lohnen würde. Zum einen entsteht in Singapur zurzeit ein neuer Mega-Hafen, der vollkommen automatisiert sein und auf Künstliche Intelligenz setzen wird.

Zum anderen müsste die Fracht für die Landbrücke in Thailand zwei Mal umgeladen werden. "Ich denke, dass Landalternativen in bestimmten Situationen und Krisenzeiten nützlich sind. Aber in Friedenszeiten unter normalen Umständen wird man immer den Transport über den Seeweg abwickeln", sagt Baruah.

In etwa einem Monat soll eine Sonderkommission der thailändischen Regierung ihre umfassende Studie vorlegen. Vor allem die wirtschaftliche Analyse wird wohl entscheidend sein.

[Zur Startseite](#)

