

Beteiligung der Deutschen Bahn an dem Hafen- und Eisenbahnkomplex Grão Pará Maranhão

Tischvorlage von Verena Glass (Rosa-Luxemburg-Stiftung Brasilien) für das Fachgespräch im Deutschen Bundestag am 11. April 2024, 15:30-16:30 Uhr

Das Projekt

Das Projekt Grão Pará Maranhão (GPM) sieht den Bau eines Hafens und einer Eisenbahnlinie im Bundesstaat Maranhão vor, in einer Region, die zum brasilianischen Amazonasgebiet gehört.

Im Januar 2023 wurde ein Memorandum of Understanding zwischen der GPM und der Deutschen Bahn unterzeichnet, das die Beteiligung der Deutschen Bahn an dem Projekt über DB Engineering & Consulting, Teil der DB ECO Group, vorsieht.

Wir sind zutiefst besorgt über die Beteiligung der Deutschen Bahn an einem Projekt im brasilianischen Amazonasgebiet, das ein enormes Potenzial für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen und Umweltauswirkungen hat, wie im Folgenden beschrieben.

Der Hafen

Der Tiefwasserhafen, der das Anlegen von Schiffen bis zu 400.000 Tonnen ermöglichen soll, will eine Gesamtfläche von 1.400 Hektar auf der Insel Cajual in der Gemeinde Alcântara / MA einnehmen.

Die Insel Cajual, auf der GPM den Hafen bauen will, ist rund 6.000 Hektar groß und wird von Nachfahren versklavter Menschen bewohnt, die in Brasilien als Quilombolas bekannt sind. Quilombolas gelten nach brasilianischem Recht als traditionelle Völker und haben ähnliche Rechte wie indigene Völker. Zu diesen Rechten gehören die Demarkation ihrer Landrechte als auch der Schutz ihrer Gebiete vor fremden Interessen sowie das Recht auf freie, vorherige und informierte Konsultation gemäß der ILO-Konvention 169.

Der Bau des Hafens wird sich wahrscheinlich direkt auf die Lebensweise dieser Gemeinschaften auswirken, ihre Fischerei- und Landwirtschaftsgebiete zerstören und ihre Ernährungssicherheit und -souveränität bedrohen. Außerdem werden Hunderte von Arbeitern von außerhalb kommen, was wahrscheinlich zu Konflikten, Gewalt gegen Frauen und Kinder, Überlastung der öffentlichen Dienste, Drogen und anderen Problemen führen wird, die bei großen Bauprojekten im Amazonasgebiet immer wieder auftreten.

FUNDAÇÃO ROSA LUXEMBURGO

Aus geologischer Sicht befindet sich auf der Insel Cajual die Laje do Coringa, eine vier Hektar große Fossilienlagerstätte mit der höchsten Dichte an Dinosaurierknochen pro Quadratmeter in Brasilien. Auch dieses Kulturerbe könnte direkt betroffen sein

Aus ökologischer Sicht werden neben der Zerstörung der Meeresfauna und -flora durch den Bau der Hafeninfrastuktur und die Auswirkungen des Verkehrs großer Schiffe nach Inbetriebnahme des Hafens auch die einheimische Fauna und Vegetation stark in Mitleidenschaft gezogen. Auf der Insel Cajual brüten jedes Jahr etwa 150.000 Vögel aus mehr als 15 Arten, und es gibt eine reiche Küstenvegetation aus Mangroven, in denen unzählige Arten von Krustentieren und Fischen leben, die ebenfalls stark betroffen sein werden.

Die Eisenbahnstrecke

Das Eisenbahnprojekt sieht den Bau einer 520 km langen Strecke zwischen Alcântara und Açailândia vor und wird 21 Gemeinschaften durchqueren (Alcântara, Bequimão, Peri Mirim, Palmeirândia, São Bento, São Vicente Ferrer, Olinda Nova do Maranhão, Matinha, Viana, Pedro do Rosário, Penalva, Monção, Zé Doca, Governador Newton Bello, Alto Alegre do Pindaré, Santa Luzia, Buriticupu, Bom Jesus das Selvas, Amarante do Maranhão, São Francisco do Brejão und Açailândia).

Durch Überlagerung der geplanten Trasse mit der geographischen Karte des betroffenen Gebietes wird ersichtlich, dass die Bahnlinie:

- zwei Quilombola-Gebiete (Quilombo Tanque de Valença und Quilombo Alcântara) direkt durchquert und ein drittes (Aguiar) tangiert

- durch 16 Agrarreformsiedlungen direkt hindurchführt, d.h. Gebiete des brasilianischen Staates, die ausschließlich für die produktive Tätigkeit von Kleinbauernfamilien bestimmt sind

- Die Bahnlinie wird voraussichtlich sechs indigene Gebiete - Awa, Caru, Pindaré, Alto Turiaçu, Arariboia und Akroá Gamella - berühren, von denen Awá, Caru, Alto Turiaçu und Arariboia eine offiziell anerkannte Präsenz indigener Gruppen in freiwilliger Isolation aufweisen.

Die in freiwilliger Isolation lebende indigene Bevölkerung ist bereits durch andere Faktoren ernsthaft bedroht, wie das Eindringen illegaler Holzfäller in die Wälder, die kriminelle Abholzung durch große Viehzüchter und das Eindringen illegaler Bergleute. Darüber hinaus ist ein Teil dieser indigenen Gebiete bereits von der Carajás-Eisenbahn des Bergbaukonzerns Vale betroffen.

Maranhão ist der Bundesstaat mit einer der höchsten Raten an Gewalt und Morden an indigenen Völkern, deren Land, das noch erhalten ist, vom agroextraktivistischen Kapital heiß begehrt wird. Die GPM argumentiert, dass die Bahnlinie mehr als 10 Kilometer von indigenem Land entfernt verlaufen wird und dieses daher nicht beeinträchtigt würde. Diese Prämisse ist laut einer Entscheidung des Bundeslandesgerichts TRF falsch und nicht anwendbar. Laut dem Obersten Gerichtshof Brasiliens gelten nicht nur Bauwerke, die indigenes Land durchqueren oder tangieren, als Auswirkungen, sondern alle Bauwerke, die

schädliche Auswirkungen haben können, wie z. B. ein erhöhter Druck auf die Gebiete, Schäden an ihren Wäldern, Gewässern, der Luftqualität usw. Daher wird das Recht dieser Bevölkerungsgruppen auf eine freie, vorherige und informierte Konsultation anerkannt.

- Die Bahnlinie wird das Ramsar-Gebiet des Umweltschutzgebiets Reentrâncias Maranhenses durchqueren. Ramsar-Gebiete sind Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung, die durch das Übereinkommen über Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung (auch bekannt als Ramsar-Konvention) nach internationalem Umweltrecht geschützt sind. Reentrâncias Maranhenses, ein große Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung an der Nordostküste Brasiliens, besteht aus Buchten, Meeresarmen und Flussmündungen, niedrigen und flachen Gebieten sowie ausgedehnten Mangrovenwäldern. Es erstreckt sich über fast 2,7 Millionen Hektar und ist mit vier anderen Feuchtgebieten von internationaler Bedeutung verbunden (Nationalpark Cabo Orange, Umweltschutzgebiet Baixada Maranhense, Amazonasmündung und ihre Mangroven sowie den Marine State Park Manoel Luís).

Einerseits will Deutschland Mangrovengebiete explizit schützen, aber das GPM-Bahnprojekt der DB ECO Group wird Mangroven zerstören

Steffi Lemke, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz: „Wir brauchen weltweit starke Partner, um der Größe der Herausforderungen durch die rasant voranschreitende Klimakrise gerecht zu werden. Dabei sollten wir konsequent Klimaschutz und Klimaanpassung mit dem Schutz der biologischen Vielfalt und der Bekämpfung von Umweltverschmutzung zusammendenken. Uns bleibt keine Zeit, die Krisen nacheinander anzugehen. Wir unterstützen daher weltweit unsere Partner beim Schutz ihrer Wälder, Moore und Mangroven. Mit der Klimaaußenpolitikstrategie der Bundesregierung kämpfen wir gemeinsam mit Partnern für umfassenden Klimaschutz.“

<https://www.bmz.de/de/aktuelles/aktuelle-meldungen/klimaussenpolitikstrategie-der-bundesregierung-195394>

Risikoanalyse

1: Verstoß gegen ILO Konvention Nr. 169 zum Schutze der Rechte der Indigenen Völker

Keine traditionelle Gemeinschaft in dem Gebiet, auf das das GPM-Projekt abzielt, wurde gemäß den Regeln der freien, vorherigen und informierten Konsultation der ILO-Konvention 169, die sowohl Brasilien als auch Deutschland unterzeichnet haben, konsultiert.

ILO Konvention Nr. 169

“Durch die Ratifizierung der Konvention Nr. 169 der Internationalen Arbeitsorganisation ILO zum Schutze der Rechte indigener Völker hat sich die Bundesrepublik Deutschland einschließlich aller ihrer Ministerien und Behörden verpflichtet, die Rechtsgrundsätze der Konvention 169 – die Rechte der indigenen Völker – zu achten. Aus dieser Achtungsverpflichtung erwächst die politische Verantwortung der Deutschen Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz indigener Rechte – spätestens ab Inkrafttreten der ILO 169 für Deutschland und die Deutsche Bundesregierung am 23. Juni

2022 – in ihrem Einflussbereich gewährleistet wird. Diese Achtungsverpflichtung ist keine politische „Kann“-Bestimmung, sondern eine „Muss“-Bestimmung. Wenn es also zu Sorgfaltspflichtverletzungen durch im weisungsgebundenen Einflussbereich des Bundes stehende Institutionen oder Organe jedweder Art kommt – und es gibt genug Besorgnisse anzunehmen, dass dies im Fall des Munizips Alcântara und des dort geplanten Bahn- und Hafenprojektes, an dem die Deutsche Bahn sich beteiligt, künftig der Fall sein könnte – , so hat die Bundesrepublik Deutschland durch das dafür zuständige Ministerium – das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – als weisungsbefugte Instanz dafür politische Sorge zu tragen, dass die von Seiten der Bundesregierung in die Gremien der Deutschen Bahn entsandten Vertreter:innen gegen diese drohende Rechtsverletzung indigener Rechte innerhalb ihres zuständigen Verantwortungsbereichs unmittelbar aktiv werden und Abhilfe schaffen.“

<https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/landkonflikte-umwelt/deutsche-bahn-beteiligt-sich-bau-von-bahntrasse-und-hafen-im-munizip-alcantara-im-bundesstaat-maranhao-offene-fragen-nach-umwelt-und-menschenrechten>

2: Verstoß gegen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Unabhängig von den Vorschriften und Genehmigungen des brasilianischen Staates für das GPM-Projekt unterliegen seine Partner, Investoren oder anderweitig Beteiligte deutscher Herkunft dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und sind daher für jegliche Verletzung von Menschen-, Territorial- und Umweltrechten verantwortlich, die sich aus dem Projekt ergeben oder damit verbunden sind.

Rechtliche Fragen

1. Die GPM behauptet, dass die Quilombola-Gemeinschaften auf der Insel Cajual von der Landregulierungsbehörde (Inkra) nicht anerkannt (betitelt) worden sind, was es ihnen erleichtern würde, das Gebiet in Besitz zu nehmen.

Tatsache: Die Incra wurde im Dezember 2023 von den Gerichten gezwungen, rund 5.000 Hektar der Insel Cajual als Quilombola-Land anzuerkennen und zu überschreiben. Dies ändert den gesamten rechtlichen Rahmen für den Erwerb dieser Gebiete durch die GPM, insbesondere die Verpflichtung zur Durchführung einer freien, vorherigen und informierten Konsultation.

2. Die GPM behauptet, dass sie die Genehmigung des brasilianischen Staates hat, da sie von der Nationalen Wassertransportbehörde (ANTAQ) eine Lizenz für die Errichtung des Hafens erhalten habe.

Tatsache: ANTAQ unterzeichnete nur einen Adhäsionsvertrag mit GPM, was keine Lizenz ist. Andererseits, ohne Umweltgenehmigung, die von der Bundesbehörde Ibama erteilt wird, dürfen keine Infrastrukturarbeiten durchgeführt werden. Dies gilt sowohl für Genehmigungen der Wassertransportbehörde ANTAQ als auch der Bahntransportbehörde ANTT. Auch das von der Bolsonaro-Regierung verabschiedete Bahnausbaubeschleunigungsgesetz Gesetz 14.273/2021 sieht die Notwendigkeit des dreistufigen Umweltgenehmigungsverfahrens als dadurch unberührt an.

Im September 2023 beantragte GPM dann selbst die Annullierung seines Lizenzantrags bei der Bundesumweltbehörde Ibama, weil es nicht in der Lage war, die Umweltverträglichkeitsstudien (EIA-RIMA) durchzuführen, die von der Agentur analysiert werden müssen, um zu entscheiden, ob die Arbeiten unter Umweltsichtspunkten durchführbar sind oder nicht. Dies ist ein langwieriger Prozess, und es gibt keine Garantie dafür, dass GPM von Ibama eine Lizenz für das Hafen- und Eisenbahnprojekt erhält.

3. Mit dem Argument, das Quilombola-Gebiet sei nicht anerkannt, behauptet GPM, es habe eine Vereinbarung zur Übertragung von Landrechten an eine Vereinigung von Quilombolas getroffen und versprochen, 51 Häuser zu bauen – so als ob das Projekt nur 51 Familien betreffen würde - und dass diese Maßnahme eine Entschädigung für das Projekt sei.

Tatsache: dass eine Quilombola-Gemeinschaft keine Flächen an Unternehmen abtreten kann, da das Land rechtlich gesehen dem brasilianischen Staat gehört und die Gemeinden den Nießbrauch daran haben. Die zwischen GPM und der Quilombola-Gemeinschaft unterzeichnete Vereinbarung hat daher keine rechtliche Grundlage.

Was die Entschädigung der betroffenen Gemeinden und Gemeinschaften angeht, so legt die Genehmigungsbehörde fest, welche und wie viele betroffene Gemeinden und Gemeinschaften es gibt und wer wie entschädigt werden muss, und zwar auf der Grundlage der Bedingungen, die sie in jeder Phase der Umweltgenehmigung (immer dreistufiges Verfahren: vorläufiger Lizenz ("licença prévia"), Niederlassungs- oder Baulizenz ("licença de instalação") und Betriebsgenehmigung ("licença de operação")) festlegt. Es ist nicht Aufgabe der GPM, die Entschädigungsmaßnahmen festzulegen.