

Protokoll der Frühjahrstagung 2024 **G20 in Brasilien: Wir entscheiden mit?!**

Titel: Deutsche Doppelmoral: Klimaschutz vs. Missachtung der Rechte von Indigenen und Quilmobolas

Datum: 13.04.2024

Uhrzeit: 16:40 – 17:15 Uhr

Podium/Input: Verena Glass

Moderation: Camila de Abreu

Protokoll: Karin Gleixner

Vortrag Verena Glass:

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung arbeitet mit diversen Partnern im Maranhão wie CIMI, CPP, CPT, Justiça Global, MAB u.a. zusammen, die sich gegen ein Großprojekt des portugiesischen Konzerns Grão Pará Maranhão (GPM) engagieren. Ein vor kurzem zirkulierendes Video des Gouverneurs vom Maranhão stellte den geplanten Bau der 520 km langen Eisenbahn zwischen Alcântara und Açailândia vor, an dem sich auch die Deutsche Bahn beteiligen will - erst dadurch wird das Projekt ermöglicht werden können. Zudem soll in Alcântara ein Tiefseehafen gebaut werden.

Cornelia Möhring, MdB der Linken, stellte am 5.4.2024 die mündliche Anfrage nach der „Einhaltung von Land-, Menschen- und Umweltrechten bei der Leistungserbringung der DB Engineering & Consulting GmbH im Rahmen des brasilianischen Bahnprojekts Grão Pará Maranhão“. Lt. Parl. Staatssekretär Michael Theurer habe die DB zunächst nur ein unverbindliches Memorandum of Understanding im Hinblick auf Ingenieurleistungen für die Eisenbahnstrecke unterzeichnet; ein verbindlicher Vertrag existiere aktuell nicht.

Wo soll der Hafen gebaut werden? 2017 fanden Gespräche von GPM-Vertreter*innen mit vier Quilombola-Führerinnen statt. Ihnen wurden Arbeitsplätze, 51 Häuser und Wasserleitungen versprochen. Die geplante Fläche des Hafens liegt jedoch genau auf der Fläche des Quilombolas Vila Nova auf der Ilha do Cajual. Dieses ist als Feuchtgebiet zugleich ein RAMSAR-Gebiet und somit ein strategischer Ort für den Umweltschutz. 150.000 Vögel von 15 Arten kommen zum Nisten auf die Insel. Die Einwohner*innen leben von Fischerei. GPM behauptet, mit dem Vertrag der vier Frauen das Recht für den Hafenbau in der Tasche zu haben. Die Agrarreformbehörde INCRA wurde letztes Jahr beauftragt, das Quilombola-Gebiet zu vermessen. Dies ist für die Projektgegner*innen ein deutlicher Beleg, dass damit der Vertrag ungültig wird.

Zur Eisenbahn: Ab Alcântara würde sie 22 kleine Gemeinden und 17 Siedlungen durchqueren, die von der Agrarreform zum Anbau von Nahrungsmitteln vorgesehen sind. Sechs große indigene

Gebiete wären betroffen, davon sind vier freiwillig isolierte indigene Gebiete. Maranhão ist neben Pará der Bundesstaat mit der höchsten Zahl an Landkonflikten und z.T. unglaublicher Brutalität. Dies würde mit dem geplanten Großprojekt noch verschärfen.

Wie sieht die gesetzliche Situation aus? Es sind drei Umweltmachbarkeitsprüfungen und - genehmigungen erforderlich, welche INCRA obliegen. Das Bundes-Umweltamt IBAMA stellte die Regeln dafür auf.

GPM ging auf DB zu. Zweck der Bahnlinie sind vermutlich Transport von Soja, Bergbaurohstoffen und zukünftiger grüner Wasserstoff. Bei Unterzeichnung des Memorandums of Understanding scheint die DB gemeint zu haben, dass Amazonien ganz woanders liege. Maranhão befindet sich jedoch im brasilianischen Amazonasgebiet. GPM verspricht, dass 2025 der Bau beginnt, was eine klare Lüge ist. Denn bis dahin können die Umweltprüfungen gar nicht vorliegen. GPM verkündet auch in der Öffentlichkeit, dass die brasilianische Regierung ihr OK gegeben habe, was ebenfalls nicht stimmt. Sowohl Hafen als auch Eisenbahn werden massive Beeinträchtigungen der Umwelt nach sich ziehen, weshalb das ganze Projekt noch sehr fragwürdig sein dürfte.

Derzeit sieht es so aus, als wollte ein deutsches Staatsunternehmen bei einem Projekt mitmachen, für welches es bisher keine legale Grundlage gibt und welches massive Umweltschäden zur Folge hätte. Die DB soll geäußert haben, dass sie dem GPM-Konzern vertraue, wenn dieser vertrete, dass keine Rechte von Indigenen beeinträchtigt werden. Da es in Deutschland keine Indigenen gibt, ist man hier wohl etwas blauäugig. Jedoch hat Deutschland die ILO-Konvention Nr. 169 unterzeichnet, mit der man sich zum Schutze der Rechte indigener Völker verpflichtete, und diese Verpflichtung trat im Juni 2022 in Kraft. Hinzu kommt, dass sich einerseits die Umweltministerin Steffi Lemke u.a. für den Schutz der Mangroven stark macht. Bei diesem Projekt würden jedoch riesige Mangrovenflächen unwiederbringlich zerstört werden, was hohe CO²-Emissionen zur Folge hätte.

Es darf nicht vergessen werden, dass sich die DB vorab verpflichten muss, das Lieferkettengesetz anzuwenden.

Anlässlich der Deutschlandreise von Verena Glass fand Anfang April ein Treffen mit Mitarbeiter*innen der Linken und der Grünen im Bundestag statt. Diese reagierten verhalten: Vielleicht sei es besser, wenn Deutschland und nicht China bei dem Projekt dabei sei? Und Wasserstoff und Transporte mit der Eisenbahn seien doch ein Fortschritt.... Enttäuschende Argumente!

Man ist auch in Kontakt mit Constantin Bittner von Misereor und Christian Russau vom FDCL, die eine große Unterstützung sind, u.a. um das Lieferkettengesetz geltend zu machen.

Was sind unsere Anliegen? Wir möchten verhindern, dass die DB mit im Boot sitzt. Dies ist schlecht für Deutschland und schlecht für die 2025 in Belém stattfindende COP 30. Das Projekt verletzt brutal die Rechte in Amazonien. Es wäre paradox, wenn Deutschland einerseits eine Menge Geld nach Amazonien schickt und gleichzeitig ein Projekt mit fatalen Umweltfolgen für Amazonien fördert.

Man muss den Deutschen klar machen, was solch ein Projekt für die Menschen vor Ort bedeutet. Der Hafen wird nicht nur die Exportmöglichkeiten von Soja und folglich die Sojamonokulturen unendlich vervielfachen! Er wird auch die Zerstörung der Wälder für Sojafelder und anderer Flächen für den Bergbau zur Folge haben.

Wir hoffen also, dass die deutschen NGOs dazu beitragen können, dass die DB den Vertrag nicht unterzeichnet und das Grauen abgewendet werden kann.

Rückfragen Moderatorin Camila de Abreu:

Es ist ein Fall von deutscher Doppelmoral. In der Satzung der DB steht das eine, in der Praxis wird das andere getan. Seit 2002 haben Indigene das Recht auf Vorabinformation und Beratung. Es wurde jedoch gerade *ein* Quilombola zu Beginn befragt. Und die anderen?

Verena Glass: Richtig. Es gibt die Pflicht zur Vorabinformation. Die Gemeinschaften müssen sich frei informieren und frei entscheiden können. Dafür gibt es festgelegte Vorgehensweisen (die sog. Protocolos de consulta/ Konsultationsprotokolle). Die Munduruku haben dies bereits einmal vorbildlich umgesetzt und ein Wasserkraftwerk am Tapajós verhindert. Ähnlich lief es beim geplanten Projekt einer großen Goldmine, 10 km vom Belo-Monte-Wasserkraftwerk entfernt. Die betroffenen Indigenen bestanden auf das Konsultationsprotokoll, dieses wurde von der Regierung angenommen und bis heute ist das Projekt nicht weiter vorangekommen. Es funktioniert!

Es gibt Siedlungen an der geplanten Bahnlinie, die bisher keine Ahnung vom Projekt haben! GPM soll eine Firma beauftragt haben, sich vor Ort umzuschauen, aber keine Gespräche zu führen.

Camila de Abreu: Zu welchen Ergebnissen führten die Gespräche vor wenigen Tagen im Bundestag?

Es antwortet Christian Russau: Eine Mitarbeiterin von Kathrin Henneberger, MdB, B90/Die Grünen, und zwei Mitarbeiter von der Linken waren dabei, also einmal Regierungspartei und zweimal Opposition. Alle sind bereit zu unterstützen. Eine "Kleine Anfrage" soll von Cornelia Möring von der Linken verfasst werden, jedoch erst, wenn mehr als das Memorandum of Understanding vorliegt. Die Grünen überlegen, evtl. über Aufsichtsräte der DB aktiv zu werden. Man müsse substanzielle Kenntnisse ermöglichen, damit Druck ausgeübt werden kann. Der DB und sonstigen involvierten Behörden müssen schriftliche Hinweise in Sachen Lieferkettengesetz vorgelegt werden, denn mit diesem Wissen sind sie verpflichtet, dem nachzugehen. Andernfalls machen sie sich strafbar. Die BRD hat 2022 den Schutz der indigenen Völker unterschrieben = Achtungsverpflichtung. Die DB untersteht dem Einflussbereich des Staats. Das ist juristisches Neuland. Die deutsche Regierung wäre gut beraten, das Projekt als „No Go“ festzulegen, auch im Hinblick auf andere Projekte.

Beitrag: Es gibt ähnliche Projekte von Heidelberger Zement in Java und Kaffeefirmen. Was wünscht ihr von uns? Ich habe demnächst "als Bürger" Gespräche mit MdB der FDP meines Wahlkreises und werde das Thema ansprechen. Empfehlenswert sei dies auch bei SPD- und Grünen Abgeordneten.

Beitrag: Typisches kapitalistisches Projekt. Grünes Wasserstoffprojekt wäre nur sinnvoll für eigene Nutzung in Brasilien und schon gar nicht in dieser Region. Es gibt viele schlechte Projekte gegen Klimawandel. Dieser betrifft zuerst Arme, Indigene, Ribeirinhos usw. Es fehlt eine brasilianische Strategie für Klimawandel. Könnte diese nicht z. B. in Kooperation mit Dtl. gemacht werden?

Verena Glass: Alle Aktivitäten, die die DB vom Projekt abhalten, sind willkommen. Wir sind dankbar für alles, was koordiniert (!) dagegen getan wird. Bitte lasst uns immer unbedingt Infos zu euren Aktivitäten zukommen, damit wir damit arbeiten können.

Ob grüne Wasserstoffproduktion und -transport auch geplant ist, wissen wir nicht. In Brasilien arbeiten viele an Strategien gegen den Klimawandel. Darauf will ich hier nicht näher eingehen. Es gibt harte Kritiken gegen den „grünen Kolonialismus“. Es kann nicht sein, dass in Deutschland tolle Arbeitsplätze für E-Autos eingerichtet werden, das Lithium aber aus Minas Gerais, Chile usw. kommt, wo die Menschen teilweise ihre Lebensgrundlagen verlieren.

Camila de Abreu: Indigene haben Jahrhunderte lang die Natur gepflegt und sichergestellt. Auch das ist eine Technologie, wird jedoch als solche nicht anerkannt! Es gibt genügend Ideen für Technologien und Bewahrung.

Beitrag: Glückwünsche zu den Aktivitäten bereits zu diesem frühen Zeitpunkt. Ein Déjà-vu-Erlebnis, denn auch gegen die Bahn von Vale gab es vor langer Zeit Widerstand, auch aus Deutschland. Für die Verhinderung des Projekts in Maranhão gibt es gute Möglichkeiten, man liegt zeitlich gut. Warum werden eigentlich nicht die Gleise der vorhandenen Bahnstrecke von Vale genutzt, die eine ganz ähnliche Route hat?

Beitrag: Gibt es schon eine Strategie, wie man hier dagegen arbeiten kann? Ich kenne Leute von der DB, aber niemand weiß was von diesem Projekt.

Beitrag: Macht es überhaupt Sinn, ein weiteres Projekt für grüne Energie umzusetzen, wo doch so viel grüne Energie in Brasilien vorhanden ist? Wir bräuchten gute Projekte in Brasilien und nichts, was nur den Eurozentrismus befriedigt. Wir sind gegen Umweltrassismus!

Verena Glass: Manchmal werden die Indigenen oder auch wir als Aktivisten gefragt: Wenn ihr das nicht wollt – was wollt ihr überhaupt??? Aber es ist nicht unsere Aufgabe, Alternativen aufzuzeichnen. Wir wollen ordentlich und nachhaltig leben und nicht unsere Lebensgrundlagen verlieren. Unsere Völker haben das Recht, hier zu leben.

Warum nicht die Eisenbahn von Vale nutzen? Es geht um den Transport von Rohstoffen wie Eisen oder Soja. GPM will selbst Geld machen, aber auch viel Soja aus verschiedenen Bundesstaaten transportieren und braucht dazu eine neue Eisenbahnroute.

Ein Journalist in Brasilien machte eine Studie, die am 18.4. in Brasilien (intercept) veröffentlicht wird. Damit liegen die Inhalte öffentlich vor! Gestern früh fand ein Gespräch mit Victor statt, der mit mexikanischen NGOs gegen den Train Maya (Maya-Zug) arbeitete. Auch da ist die DB

KoBra - Kooperation Brasilien e.V.
Kronenstraße 16a, 79100 Freiburg i. Br./Alemanha
Tel/Fone: (+49) (0)761/ 600 6926
info@kooperation-brasilien.org
www.kooperation-brasilien.org



involviert. Wir haben Kontakt zu deutschen Journalist*innen, die jedoch erst schreiben wollen, wenn das Projekt startet. Wir werden diese Journalist*innen also informieren. Wichtig ist, das Thema zu vertiefen, BEVOR es beginnt. Beim Tren Maya war es zu spät. Ein guter Anknüpfungspunkt, auch bei der DB, ist die Cop 30 in Belém!! - Damit können wir arbeiten. Es wurde auch ein Video mit deutschen Untertiteln gemacht, das bei der DB bekannt gemacht werden soll.

Beitrag: Die brasilianische Diaspora wird zunehmend stärker und gerade viele junge Brasilianer*innen engagieren sich auch gegen den Klimawandel. Bei der COP 23 in Bonn gab es eine Delegation der Ilha da Maré und viele begleitende Treffen mit Fridays for Future, Ende Gelände u.a. Das war super und hat vielen die Augen geöffnet. Es wäre gut, direkten Kontakt mit solchen Inis herzustellen, damit mehr Druck hier bei lokalen Gruppen entstehen kann.

Verena Glass: Sehr gut, die Ausweitung des Bewusstseins ist nötig. Auch bei FIAN, denn es geht nicht nur um die Umwelt, sondern auch um die Nahrungssouveränität. Zum Fall Belo-Monte-Wasserkraftwerk muss gesagt werden, dass es heute kein Trinkwasser, geschweige denn Wasser für Fischer*innen gibt und die Leute verdursten. Der Fluss ist ausgetrocknet. Das Dilemma bei Belo Monte war, dass es ein Vorzeigeprojekt der Regierung Dilma Rousseff war und nicht verhindert werden konnte. Greenpeace wäre auch ein super Partner. Auch Greenpeace in Brasilien. Wer nach Brasilien reist, soll bitte überall das Thema ansprechen. Ebenso wie hier die Parlamentarier*innen! Denn der deutsche Staat wird involviert sein und hat bisher keine Ahnung. Wir werden demnächst wieder in São Luis Öffentlichkeitsarbeit machen. Entsprechendes hier kann uns stärken. Die Umweltministerin Svenja Schulze ist begeistert von Mangroven, daher muss sie mit eingebunden werden! Christian Russau könnte eine Schlüsselrolle spielen, auch Camila de Abreu.