



Wasserstraßen in Amazonien

Der Widerstand gegen den Ausbau wächst



Der Itaya bei Iquitos, ein Amazonasfluss (© Diego Benavente)

Der peruanische Staat will nicht kleckern, sondern klotzen. Mit dem Flussbauprojekt eines amazonischen Wasserstraßennetzes (hidrovia amazónica) will er in den Departements Loreto (Hauptstadt Iquitos) und Ucayali (Hauptstadt Pucallpa) im Nordosten und Osten des Landes die Flüsse Huallaga, Marañón, Ucayali und Amazonas zu einem 2.687 Kilometer langen Transportnetz ausbauen. Große (Container-)Schiffe sollen ganzjährig verkehren, Güter und Menschen befördert werden. Geplant ist, die Flüsse an vielen Stellen auszubaggern und so zu vertiefen, zu verbreitern, zu begradigen und umzubauen, dass ein neuer und international bedeutender Handelskorridor entsteht – an dem insbesondere Brasilien und China interessiert sind. Peru steht (Stand November 2020) vor der größten Rezession seiner Geschichte.

Im Jahr 2017 beauftragte die Regierung die Hidrovia Amazónica (Cohidro AG) das Flussbauprojekt voranzutreiben; mit zunächst einem Investitionsvolumen von 95 Millionen US-Dollar und einer Vertragslaufzeit von 20 Jahren (Akte T-EIAD-00073-2019). Die Cohidro ist ein Konsortium mit 50/50 Kapitalanteil des chinesischen staatlichen Ingenieursriesen Sinohydro Corp Ltd. und der peruanischen Baufirma Casa S.A.

Die Sinohydro Corp Ltd. ist als größtes Unternehmen für Staudämme und sonstige Wasserkraftprojekte bekannt. Was die Einhaltung von Menschenrechten und Umweltauflagen betrifft, steht sie in der Kritik.¹ China steht dazu, dass sein Ziel des Flussbaus in Amazonien in Peru ist, das Land mit seinem größten Handelspartner Brasilien zu verbinden.² Seit 2014 sind die Beziehungen zwischen der Chinesischen Entwicklungsbank (CDB), der Export-Import-Bank Chinas (EXIM Bank) und

COSIPLAN, dem Südamerikanischen Rat für Planung und Infrastruktur, der für die Südamerikanische Union (UNASUR) das Projektportfolio von IIRSA kontrolliert, öffentlich (IIRSA, siehe Kasten S. 3).³

Aktuell befindet sich das Projekt Amazonische Wasserstraße in der Schwebe. Nachdem die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsstudie EIA-d schwerwiegende Mängel, Versäumnisse und Fehler aufwies, die von der Cohidro AG nicht im zulässigen Zeitraum behoben oder entkräftet werden konnten, legte das Konsortium das Projekt zunächst auf Eis.

Nicht nur Fachleute der Zivilgesellschaft und aus verschiedenen Ministerien, auch Teile der Bevölkerung waren und sind alarmiert. Am 15. Oktober 2020 zum Beispiel veröffentlichte die Nichtregierungsorganisation CAAAP (Centro Amazónico de Antropología y Aplicación Práctica)

eine Pressemitteilung, aus der hervorgeht, dass sowohl der Bundesverband der Amazonasvölker AIDSESP als auch die regionalen indigenen Zusammenschlüsse und Organisationen (wie ORPIO, ACODECOSPAT, ORAU) fordern, das Megaprojekt endgültig aufzugeben. Schließlich seien von ihm auch 424 Ortschaften entlang der Flüsse betroffen, in denen Menschen von 14 indigenen Völkern leben. (Das Wasserstraßennetz wäre etwa so lang wie die Donautrecke vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer.) Doch die Regierung in Peru will die neoliberale Linie ihrer Wirtschaftspolitik, für die auch das Flussbauprojekt steht, nicht nur fortsetzen, sondern nach dem Covid-19-Schock die Wirtschaft damit ankurbeln. Sie hält an dem Projekt fest.

Viele Fragen und zu wenige Antworten

Seit 2010 befasst sich die jeweilige Regierung mit dem Wasserstraßenprojekt Amazonien in Peru. 2017 konzessioniert sie das Projekt. Die Konzessionsnehmerin (Cohidro AG) ist verpflichtet, unter anderem eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen. Zuständiges Ministerium für das Megaprojekt ist das Ministerium für Transport und Kommunikation (MTC).

Die dem Umweltministerium beigeordnete Prüfbehörde für nachhaltige Investitionen, Senace, die die Umweltzertifizierung vornimmt, veröffentlicht 2019 in ihrer Bewertung der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie (EIA-d) 73 Stellungnahmen von nicht weniger als dreizehn öffentlichen Institutionen, darunter die Nationale Wasserbehörde, die Ministerien für Kultur, für Produktion, für Außenhandel und Tourismus, für Transport und Kommunikation, für Landwirtschaft und Bewässerung; dazu kommen die Nationalen Dienste für Meteorologie, Wasserkunde und Forstwesen, sowie für die Naturschutzgebiete und die für Wildtiere. Noch viel mehr Einsprüche, ungefähr 400, aus der Zivilgesellschaft – insbesondere der indigenen Bevölkerung – werfen ein Licht auf die gravierenden Schwächen und Versäumnisse der Umweltverträglichkeitsstudie. Diese war weder geeignet, die Auswirkungen auf die sehr sensiblen und veränderlichen Ökosysteme zu benennen, noch wurden erforderliche Studien zu zahlreichen weiteren Aspekten vorgenommen. Die Fehler waren teils so schwerwiegend, dass sie (z.B.

im Bereich Wasserbiologie) unmöglich im gesetzlich vorgeschriebenen Zeitraum von 60 Tagen hätten korrigiert werden können. Hier liegt ein Teil der Gründe dafür, warum die Cohidro AG Ende 2019 Abstand vom Projekt nahm und es bis heute ruhen lässt. Da die Regierung es aber trotz entsprechender Forderungen (vor allem der indigenen Bevölkerung) nicht aufgibt, ist das geplante Flusstransportnetz in Amazonien eine latente Bedrohung für diesen großen, wichtigen, fragilen Natur- und Lebensraum.

Das Projekt weist also gravierende Planungsfehler und zahlreiche Informationslücken auf, es fehlen Untersuchungen zur Ökologie der Flüsse und Stimpfe, Feucht- und Auwälder, es fehlen wissenschaftliche Umwelt- und Sozialstudien, so dass negative Auswirkungen zu befürchten sind. Es fehlen Bewertungen wie die zu erwartenden Folgen für die Fischpopulation während der Trocken- und Regenperioden, ihr Wander- und Laichverhalten bei veränderten Landbänken und Stränden. Die Flüsse bilden mit den Territorien, den Wetterphänomenen und den Menschen komplexe, dynamische Systeme. Welchen Nutzen die betroffenen Gemeinden und Gemeinschaften von diesem Projekt zu erwarten hätten, ist ebenfalls völlig ungeklärt.

Dass auch ausgerechnet zu den besonders vom Flussbau betroffenen Arealen, den Ausbaggerungsgebieten, genauere Informationen fehlen, verstärkt Misstrauen und Ablehnung.

Besonders umstritten: das Ausbaggern der Flussbetten und andere Baggerarbeiten

Beim Ausbaggern wird der Fluss zur Großbaustelle. Steine, Sedimente, lebende Vegetation und totes Holz, also natürliche und notwendige Elemente für seine Dynamik, werden abgesaugt, abgesondert, beseitigt oder bewegt – und anderswo abgeladen: um „störende“ Verläufe und Passagen durch einen veränderten Flusslauf zu korrigieren, z.B. das Flussbett zu verbreitern und zu vertiefen, Kurven zu beseitigen oder zu schaffen, damit mehr Wasser schneller fließt – mit unzähligen Schäden im Fluss. Erosion, Transport und Ablagerung der Sedimente bewirken potenziell direkt oder indirekt negative Folgen im Umfeld der abgeräumten, aber auch der neu aufgeschütteten Areale, weil sie die jeweiligen chemischen, physikalischen und biologischen Eigenschaften der Ökosysteme mit deren menschlichen, tierischen und pflanzlichen Populationen beeinflussen. Das Wasserstraßenprojekt Amazonien erfordert auch nicht „nur“, wie behauptet, an 23 Stellen des ursprünglich gedachten und entworfenen Kanals Ausbaggerungen, vielmehr wird die dynamische und wechselhafte Morphologie und Natur der Flüsse künftig noch viele weitere massive Eingriffe in die Flussverläufe und -beschaffenheiten erfordern. Ein Projekt mit solchen Prognoseschwächen und vorhersehbaren Folgen ist nicht zu verantworten, erst recht nicht, wenn bereits negative Erfahrungen mit Flussbau, Kanalisierung, Umleitungen und Begradigungen vorliegen, wie zum Beispiel in Europa. Die im peruanischen Wasserstraßenprojekt vorgesehenen Eingriffe in Breiten und Tiefen, Flussläufe, die Flusssysteme, sind nicht vereinbar mit den von Peru im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens eingegangenen Nationalen Verpflichtungen (NDC), denn sie betreffen die Feuchtgebiete Amazoniens, die wichtige Kohlenstoffspeicher der Welt sind.

Um sie geht es: Amazonas, Marañón, Huallaga, Ucayali



Der Widerstand gegen das geplante Wasserstraßennetz wächst

Kommen die Baumaschinen oder bleiben die Landschaften? Zu den 73 Stellungnahmen staatlicher Behörden und Ministerien zur vorgelegten Projektstudie, über die Senace berichtete, kommen die mehr als 400 von der direkt betroffenen Bevölkerung: den indigenen Völkern und Ufergemeinden. Die international vereinbarte und in Peru gesetzlich verankerte Bürgerbeteiligung durch eine informierte Vorabkonsultation und Mitspracherecht fand jedoch erst statt, als die Bevölkerung ihren Anspruch darauf geltend machte. 2018 wurde dann in 20 Workshops die indigene Bevölkerung informiert, darunter einige Älteste und indigene Organisationen. Allerdings blieben immer mehr Teilnehmer*innen fern, da sie nicht konsultiert wurden, sondern nur Erklärungen zu hören bekamen. Insofern betrachten viele die Vorabkonsultation als Formsache in einem Verfahren, das Investoren und der Staat durchführen müssen, und nicht als Verpflichtung, die Rechte der indigenen Völker tatsächlich zu respektieren. „Der Staat ruft und braucht uns nur um der Form zu genügen. Die Vorabkonsultation greift den Geist der Forderungen und die Kosmvision der indigenen Völker nicht auf.“ (AIDSESP, 2019) So mussten die Forderungen der indigenen Bevölkerung und Organisationen durch andere Aktionen an die Öffentlichkeit getragen werden.

Aus Sicht der Betroffenen kommen zu den unwägbaren und desaströsen materiellen, physischen und ökologischen Schäden noch ebenso wichtige spirituelle, psychologische und kulturelle; zum Beispiel, wenn heilige Orte und Stätten zerstört würden, wie im Fall der Kukama-Kukamiria und Shipibo-Conibo. Mariluz Canaquiri, Präsidentin der Organisation Huaykana Kamatahuarakana, erhob 2018 Klage gegen Senace, weil die Behörde bei der Genehmigung der Umweltverträglichkeitsprüfung



Protest gegen Flussverschmutzung durch Erdöl (© Marlon Flores)

des Amazonischen Wasserstraßenprojekts versäumt hatte, die Standards und verpflichtenden Regelungen des Interamerikanischen Gerichtshofs für Menschenrechte sowie der Konvention 169 der Internationalen Arbeitsorganisation einzubeziehen.

Die Interamerikanische Menschenrechtskommission (CIDH) unterstützt in ihrem Bericht „Zur menschenrechtlichen Situation der indigenen Völker und Stämme Panamazoniens“ diese Sicht mit dem Hinweis, dass das Projekt Amazonische Wasserstraße hinsichtlich der möglichen Auswirkungen auf die indigenen Völker und die Flussbevölkerung unklar bleibe und dass sicherzustellen sei, dass die Beiträge der indigenen Ältesten, die an der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie beteiligt waren, aufgenommen würden. (CIDH, 2019, S. 66, S. 130)

IIRSA – ein Entwicklungsplan der Superlative

Das Megavorhaben Amazonische Wasserstraße ist Teil von IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Suramericana). IIRSA ist das gigantische gemeinsame Infrastrukturprojekt zur Integration der südamerikanischen Länder. Es wurde im Jahr 2000 begonnen und wird vom Südamerikanischen Rat für Infrastruktur und Planung (COSIPLAN) der Union der Südamerikanischen Republiken (UNASUR) verwaltet.

IIRSA umfasst alles, was mit Energie, Transport und Kommunikation der zwölf südamerikanischen Länder zu tun hat; vor allem Autobahnen, Staudämme, Schienennetze, Häfen, Erdölstationen, Gewässersysteme, Wasserwege. Es geht dabei in Dutzenden von multilateralen Großprojekten um Milliarden Dollar an Investitionen. Allein bei den derzeit 113 Wasserstraßenprojekten, die der Rubrik Transport zugeordnet sind, reden wir von einem angenommenen Investitionsvolumen in Höhe von knapp 14 Milliarden US-Dollar.⁴

IIRSA ist und war seit Beginn in allen zwölf Ländern umstritten, als umweltzerstörend, als Vernichtung von Ressourcen, Fauna und Flora, als Demonstration von Gewaltanwendung durch Unternehmen, Staat und halbstaatliche Instanzen. Die Kritik ist deutlich: Die Durchsetzung von IIRSA wird begleitet von der Verletzung kommunaler Rechte, der Rechte von (Menschenrechts-)Verteidiger*innen, der Menschenrechte, von Vertreibung der Bevölkerung, Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft, Menschenhandel und vielfältigen verbotenen oder unlauteren

Machenschaften. Festgestellt und befürchtet wird in Zusammenhang mit IIRSA Korruption und Schwächung der Institutionen, planloses Städte-wachstum, Beschleunigung von Klimawandel und globaler Erderhitzung.

Das Grundproblem liegt in der einseitig ökonomistischen und kapitalistischen Ausrichtung von IIRSA, verbunden mit einer zweifachen Unterordnung: erstens unter brasilianisches Kapital (Brasilien ist Hauptkapitalgeber und UNASUR-Koordinationsstelle von IIRSA), und zweitens unter transnationales Kapital (z.B. über die Freihandelsabkommen). Festzustellen ist ein großes Demokratiedefizit, schließlich werden die IIRSA-Pläne nicht in den nationalen Parlamenten diskutiert: In die Planungen einbezogen sind lediglich Regierung, Investoren und internationale Handelsfachleute. Räume für gesellschaftliche Beteiligung werden nur geöffnet, wenn es breiten Protest und sozialen Druck gibt, und selbst dann wird die Öffentlichkeit mit verwirrenden Erklärungen abgespeist und verunsichert.⁵

Wenn IIRSA nach den Risiken des Projekts Amazonisches Wasserstraßennetz gefragt wird, und ob sich grobe Fehler wie bei der Interamazonischen Autobahn Süd (ebenfalls IIRSA) wiederholen könnten, die (in Verbindung mit Bestechung und Korruption unter drei Regierungen) das überdimensionierte Projekt zum Scheitern brachten, winkt IIRSA stets ab.



Leben an Flüssen (© Christian Solis)

Schließlich führte AIDSEEP (Interethnische Vereinigung für Entwicklung im peruanischen Regenwald) als wichtigstes Sprachrohr der peruanischen amazonischen Indigenen, mit Unterstützung der COICA, der Koordination der Indigenen Organisationen des gesamten Amazonasbeckens, eine breit angelegte Kampagne durch, um auf die Lücken, Risiken und Bedrohungen des Projekts aufmerksam zu machen. Diese Dachorganisationen stellten sich (wie auch viele ihrer Mitgliedsverbände) 2019 öffentlich gegen das Projekt und forderten, es ganz aufzugeben. Es sei undurchführbar, nicht zuletzt, weil es die Völker und Amazonien massiv bedrohe.

Worum es geht und was zu tun ist

Die Gefahr, dass das diskreditierte Megaprojekt durch die Hintertür und vielleicht mit anderem Label wieder kommt, ist nicht von der Hand zu weisen. Schließlich ist das in Peru geplante Wasserstraßennetz Teil von IIRSA und betrifft ohne jeden Zweifel auch die Flüsse in Kolumbien, Ecuador und Brasilien, mit denen eine uralte hydrobiologische und klimatische Verbindung besteht – und wo jeweils ähnliche Ausbaupläne bestehen. Die Auswirkungen der Projekte betreffen nicht nur einen Landesteil oder das Amazonasbecken, sondern reichen weit darüber hinaus.

Das Amazonasbecken mit dem Amazonas und seinen Zuflüssen ist ein hydrografisches Becken von mehr als sechs Millionen Quadratkilometern Fläche – in neun Ländern – und damit das größte der Welt. Es ist ein System oberirdisch, unterirdisch fließender und auch „fliegender“ Gewässer, das aufgrund der Temperaturgegebenheiten, großer Niederschlagsmengen, hoher Luftfeuchtigkeit und rascher Verdunstung einen riesigen Wolkengürtel bildet, der in Verbindung mit den Anden letztlich den Wasserkreislauf schließt. Die Wolken reflektieren die Sonneneinstrahlung zurück in den Weltraum und reduzieren die Erderwärmung.

Das Amazonasbecken wirkt wie eine riesige, ausgleichende Klimaanlage. Es beherbergt die Hälfte der Pflanzenarten des Planeten. Es besteht nicht nur aus Wald und fließenden Gewässern. Es weist riesige Feuchtgebiete mit Auen, (Torf-)Mooren und Sümpfen auf, ganzjährig oder periodisch überschwemmten Flächen, die dank des vielen sich dort anhäufenden organischen Materials das Amazonasbecken zum gigantischen, global elementar bedeutsamen Kohlenstoffspeicher machen. Ein einzigartiges Ökosystem, auf das unser Planet nicht verzichten kann.

Auch die deutsche Öffentlichkeit ist aufgefordert darauf zu achten, dass das Projekt Amazonisches Wasserstraßennetz und ähnlich gefährliche Pläne nicht unter anderem Namen neu aufgelegt und durchgezogen werden. Dazu sollten Menschenrechts- und Umweltorganisationen vom drohenden Flussbau in Amazonien informiert werden; letztere sind gebeten, peruanische Organisationen über gelungene Renaturierungsbeispiele in Deutschland zu informieren. Wichtig wäre auch zu erreichen, dass das Projekt in Peru endgültig ad acta gelegt wird. Hilfreich wäre, keinerlei Steuermittel über bi- oder multinationale Institutionen, auch keine Bürgschaften, in Zusammenhang mit diesem oder ähnlich bedrohlichen Projekten einzusetzen bzw. zu leisten.

Und es ist wohl unabdingbar, dass sich die internationale Gemeinschaft auf neue internationale Instrumente für den Umwelt- und Klimaschutz verständigt. Die Natur hat Rechte. Diese (z.B. die der Flüsse) müssen anerkannt und garantiert werden. Denn klar ist, dass alle mit den CO₂-Kompensationszahlungen finanzierten Umweltprojekten und -projekte nicht den Schaden wettmachen können, den beispielsweise ein ausgebautes Flussverkehrsnetz in Amazonien verursacht.

- 1 Siehe <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/30190-hidrovia-amazonica-respaldada-por-china-inmersa-en-informacion-turbia/>
- 2 Siehe <https://www.lavanguardia.com/vanguardia-dossier/20200723/482459034324/china-latinoamerica-amazonia-comercio-explotacion-inversion-recursos-naturales.html>
- 3 Pérez, Ricardo, 2017, „Atravesar la Amazonía: La apuesta geopolítica de China para el siglo XXI“, Agencia Latinoamericana de Información (ALAI), Quito, Ecuador.
<http://www.nacionmulticultural.unam.mx/mezinal/docs/8282.pdf>
- 4 Siehe <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menutemId=131>
- 5 Nach <https://twitter.com/plataforma/status/105545620534679552> sowie <https://www.salvalselva.org/temas/infraestructuras#start>

Alle Links in dieser Publikation wurden zuletzt aufgerufen am 29.11.2020.

Impressum

Herausgeberin: Informationsstelle Peru e.V.
Kronenstr. 16HH, 79100 Freiburg
Tel. 0761-7070840 | info@infostelle-peru.de | www.infostelle-peru.de
in Zusammenarbeit mit Forum Solidaridad Perú, Lima

Redaktion: Gabriel Salazar Borja, Ricardo Jimenez, Heinz Schulze, Annette Brox
Übersetzung und Lektorat: Trudi Schulze-Vogel
Layout: Silvia Bodemer

1. Auflage 750 Stück | Freiburg, Dezember 2020
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

Mit finanzieller Unterstützung von:

Gefördert durch:
Brot mit Mitteln des
für die Welt Kirchlichen
Entwicklungsdienstes

KATHOLISCHER
FONDS
KOOPERATION
DIE WELT

Um
verteilen!
Stiftung für eine solidarische Welt