

Der Bergbau ist ein Monster

Por admin · 22/10/2015

Der Eisenerz-Abbau in Brasilien hat fatale Auswirkungen auf Mensch und Natur

Von Sarah Lempp, [neues deutschland](#)

Auch in deutschen Autos steckt in Form von Stahl jede Menge Eisenerz aus Brasilien. Dass die Förderung die Umwelt stark in Mitleidenschaft zieht, lässt die Pkw-Produzenten und ihre KundInnen kalt.

[bergbau](#)

Brasilianische Mondlandschaft: Carajás-Mine

Vertreibung von Menschen, Risse in den Häusern, verschmutztes Wasser, ausgetrocknete Flüsse – die BewohnerInnen der Region Carajás im Norden Brasiliens können viele Beispiele dafür anführen, wie der Rohstoffabbau ihr Leben beeinträchtigt. »Der Bergbau ist ein Monster, das riesige Fußabdrücke hinterlässt«, erklärt Padre Dario. Der Priester des Kombonianer-Ordens kämpft seit Jahren an der Seite der Betroffenen im Norden Brasiliens – die Nichtregierungsorganisation Justiça nos Trilhos (»Gerechtigkeit entlang der Schienen«) schätzt deren Zahl auf etwa zwei Millionen.

Zu den »Fußabdrücken« des Bergbaus in der Region zählt Padre Dario nicht nur die Effekte in der unmittelbaren Umgebung der Mine wie Umweltverschmutzung und Vertreibungen. Vielmehr gehörten dazu auch die Probleme entlang der 900 Kilometer langen Zugstrecke, auf der die Rohstoffe von der Carajás-Mine zum Hafen von São Luís transportiert werden. Die bis zu 330 Waggons umfassenden

Züge donnern 24-mal pro Tag durch die Ortschaften entlang der Gleise. Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen, statistisch gesehen werden alle drei Monate zwei Personen überfahren.

Darüber hinaus, so der Priester, sei aber das gesamte Entwicklungsmodell zu kritisieren, das vor allem auf Rohstoffausbeutung und -export basiert. Dass Brasilien so sehr auf Bergbau setze, sei extrem kurzfristig gedacht: »Die Rohstoffpreise auf dem Weltmarkt unterliegen starken Schwankungen und die Ressourcen sind endlich – wäre es da nicht sinnvoll, lieber jetzt schon an einem neuen Modell zu arbeiten?« Zumindest eine wirtschaftliche Diversifizierung müsse angestrebt werden, eigentlich aber ein grundlegender Systemwechsel hin zu einem anderen Wirtschaftsmodell – wie ihn jüngst auch der Papst in seiner Enzyklika »Laudato si« gefordert habe.

An der historisch geprägten, neokolonialen Rolle Brasiliens als Rohstoffexporteur hat sich bis heute nur wenig geändert: Das Land exportiert nach wie vor in erster Linie landwirtschaftliche Produkte und Rohstoffe. Zwar verfolgt auch Brasilien mittlerweile eher ein neo-extraktivistisches Modell, demzufolge die aus den Rohstoffexporten erzielten Einnahmen für sozialpolitische Zwecke umverteilt werden sollen. Die negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen vor Ort bestehen aber weiterhin.

Welche Alternativen gäbe es denn? »Natürlich ist die Lage verzwickte«, erklärt Verena Glass, Referentin im Auslandsbüro der Rosa-Luxemburg-Stiftung in São Paulo, »schließlich lebt Brasilien ganz wesentlich vom Rohstoffexport. Aber wir könnten ja – anstelle der aktuellen Misere, die der Bergbau verursacht – eine Vorbildfunktion übernehmen, wenn die Arbeitsbedingungen bestens wären, der Abbau so ökologisch wie möglich gestaltet würde und gute Schulen davon finanziert würden.« Doch die Politik ist offensichtlich nicht willens und in der Lage,

dies durchzusetzen.

Vielmehr hat der Bergbauboom der vergangenen Jahre die Armut und die sozialen Widersprüche eher noch verschärft. Das Land konnte dem »Ressourcenfluch« nicht entkommen, demzufolge der Reichtum an natürlichen Ressourcen nicht automatisch für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung vor Ort sorgt. Der Politikwissenschaftler Elmar Altvater erklärt dies damit, dass Rohstoffreichtum eine ökonomische Monostruktur begünstigt. In deren Folge wächst die politische Bedeutung der Rohstoffsektoren, wodurch die Politik in Abhängigkeit von ökonomischer Macht gerät.

In der Region Carajás wird der Bergbau vor allem von Vale betrieben – neben Rio Tinto und BHP Billiton einer der drei weltweit größten Bergbaukonzerne sowie der größte Eisenerzexporteur der Welt. 50 Prozent des Eisenerzes, das Vale exportiert, gehen nach China – der dortige Bauboom war in den letzten Jahren ein zentraler Motor für die verstärkte Rohstoffausbeutung in ganz Lateinamerika.

Innerhalb Europas ist Deutschland der wichtigste Handelspartner für Vale. Rund fünf Prozent des Eisenerzes, das der Konzern exportiert, gehen nach Deutschland. In Deutschland wiederum macht das brasilianische Eisenerz 50 Prozent der Importe aus; Hauptlieferant ist die Carajás-Mine, die größte Eisenerzmine der Welt. Soziale Bewegungen und kritische Nichtregierungsorganisationen aus beiden Ländern arbeiten daher seit Jahren daran, auch hierzulande auf Menschenrechtsverletzungen und Umweltprobleme aufmerksam zu machen, die der Eisenerzabbau in Brasilien mit sich bringt.

Die Automobilkonzerne gehören dabei zu den wichtigsten Adressaten, da ein Großteil des importierten Eisenerzes in die Autoproduktion fließt. Schließlich besteht ein Auto zu 65 Prozent aus Stahl- und Eisenwerkstoffen. Die bisherigen Versuche, die Autoproduzenten zu mehr Transparenz innerhalb ihrer Lieferketten

und zu mehr Verantwortung für ökologische und menschenrechtliche Probleme zu bewegen, waren nicht sonderlich erfolgreich, schildert Padre Dario: »Viele rechtfertigen sich damit, dass die Lieferketten sehr komplex seien, weshalb es nicht möglich sei, die genaue Herkunft der vielen tausend Einzelteile eines Autos nachzuvollziehen. Zum Teil mag das stimmen, aber ein Anfang wäre ja, dies bei der Karosserie zu versuchen, die den größten Teil des Autos ausmacht. Hier haben die Metalle oft eine einheitliche Herkunft – die Hersteller weigern sich aber, diese genau zu erfassen und transparent zu machen.«

Dass deutsche Autohersteller sich bisher um ihre Verantwortung drücken, hat wohl nicht zuletzt auch damit zu tun, dass ihre KundInnen sich wenig für diese Fragen interessieren. Die entwicklungspolitischen Implikationen des Abbaus von Rohstoffen, die bei der Herstellung von Autos verwendet werden, sind schlicht kaum bekannt. Solange sich daran nichts ändert, dürften die Autokonzerne wenig Interesse daran zeigen, mehr als die unverbindlichen Selbstverpflichtungen zu erfüllen, wie sie etwa der »Global Compact« der UNO vorsieht. Dieser bezieht sich nur auf direkte Zulieferer und sieht keine Sanktionen bei Nichterfüllung des Pakts vor.

Foto: Verena Glass