

# Brumadinho ist überall

Fabian Kern

**...wo Autos fahren, sich Windräder drehen und Häuser entstehen. Und wir alle sind mit unserer „imperialen Lebensweise“ mitverantwortlich für derartige, von Menschen gemachte Umweltkatastrophen. Wir können uns unseren Lebensstil nur leisten, weil wir die zerstörerischen Folgen dieser Lebensweise, die Mensch und Natur betreffen, auslagern. Oder anders gesagt: Wir muten sie anderen Ländern und Gesellschaften zu und blenden sie auf diesem Weg aus. Damit verbunden sind Ungleichheit, Macht und oftmals auch Gewalt.**

Nach dem Dambruch von Mariana im November 2015 brach am 25. Januar 2019 wieder ein Rückhaltebecken, gefüllt mit Eisenerz-Schlamm. Wieder in Minas Gerais, Brasilien. Wieder ist der ehemalige Staatskonzern Vale beteiligt. Diesmal trifft es den Rio Paraopeba, einen Zufluss des Rio São Francisco, der für die Wasserversorgung des trockenen Nordostens von großer Bedeutung ist. Direkte Todesopfer des Dambruchs sind über 300 Menschen, die unterhalb des Rückhaltebeckens gearbeitet oder gelebt haben.

In Folge des Unglücks fror die brasilianische Justiz elf Milliarden Real (ca. 2,6 Milliarden Euro) auf den Konten des Betreibers Vale ein, um mögliche Entschädigungszahlungen zu decken. Zusätzlich verhängten der Staat und der Bundesstaat bereits erste Strafen in Höhe von 81 Millionen Euro gegen Vale und entzogen dem Konzern die Betriebsgenehmigung für einen wichtigen Damm an dessen größter Eisenerzmine Brucutu.

Nun liegt es zunächst einmal nahe, den Konzern zur Verantwortung zu ziehen, der direkt für die Sicherheit des Rückhaltebeckens

verantwortlich war. Allerdings machen wir es uns damit etwas zu leicht, denn wie die Nichtregierungsorganisation Facing Finance in ihrem Dirty Profits Report bereits im Juni 2018 feststellte, verdient sowohl die Deutsche Bank als auch die DZ Bank fleißig mit bei den rücksichtslosen Investitionen des ehemaligen Staatskonzerns Vale in Brasilien.

Laut einem Bericht des WWF deckte Deutschland 2016 mehr als die Hälfte (51 %) seines Eisenerzbedarfs durch Einfuhren aus Brasilien. Brasilien spielt sowohl als größter Lieferant von Eisenerz eine wichtige Rolle, als auch als Roheisenlieferant (18 %) und insbesondere als Lieferant von nicht gewalzten Stahl-Halbzeugen (52 %). Der Anteil von recyceltem Material ist mit 43 % der gesamten Rohstahlerzeugung Deutschlands (2015) zwar beachtlich, was vor allem aber an dem relativ geringen Energiebedarf beim Einsatz von Recyclingmaterial liegt. Größter Rohstahlproduzent in Deutschland ist der durch sein umstrittenes, mittlerweile verkaufte Stahlwerk in der Nähe von Rio de Janeiro berüchtigte Konzern Thyssen-

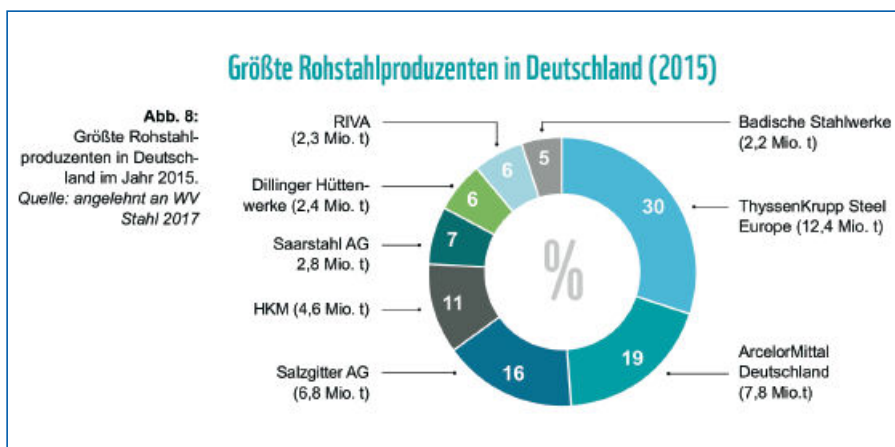
Krupp, gefolgt von ArcelorMittal und der Salzgitter AG.

## Die imperiale Lebensweise holt uns ein...

Zum Glück, mögen Sie sich jetzt denken, habe ich weder ein Konto bei der Deutschen Bank noch bei der DZ Bank. Sicherlich nehmen Sie aber irgendwie am Verkehr teil. Wenn Sie nicht in einem Holzhaus leben und arbeiten sowie konsequenter Fußgänger sind und komplett auf das Auto, den öffentlichen Nahverkehr und sogar ihr Fahrrad verzichten, kommen Sie an Stahl & Aluminium kaum vorbei.

Den höchsten Bedarf an Stahl verzeichnet in Deutschland die Baubranche. In den vergangenen Jahren boomte die deutsche und europäische Bauindustrie und verzeichnete rege Bauaktivitäten. Wo Neubaugebiete entstehen, werden auch Straßen gebaut, Rohre und Kabel verlegt sowie Straßenbeleuchtung installiert. Öffentliche Träger bekamen für Ihre Aufträge in den letzten Jahren nur wenige und oftmals sehr teure Angebote für durchzuführende Bauarbeiten, weil die Auftragsbücher der Branche gut gefüllt sind. Die Infrastruktur für den Verkehr wird ständig ausgebaut. Insbesondere beim Brückenbau oder bei gewerblichen Immobilien kommt viel Stahl zum Einsatz.

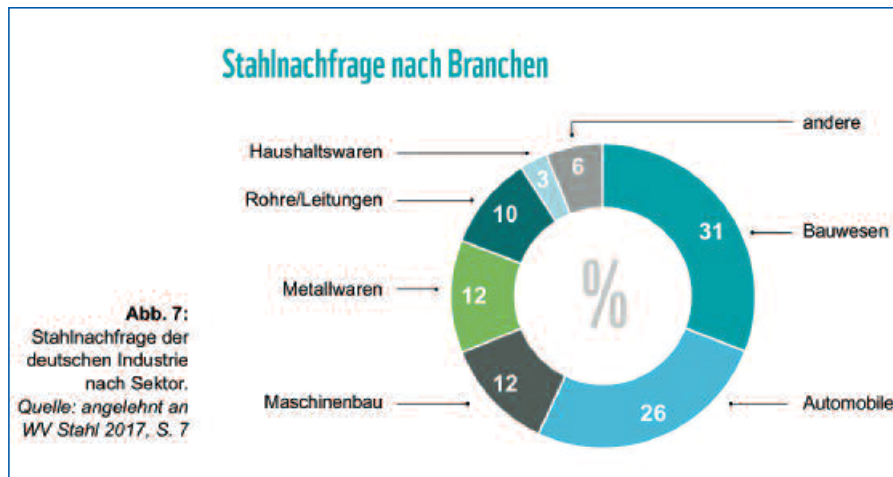
Ein Auto besteht zu mehr als drei Vierteln aus Aluminium, Stahl- und anderen Eisenwerkstoffen. Natürlich stecken auch in Zügen, Bussen und Straßenbahnen viel Metall, aber diese werden auch von viel mehr Menschen genutzt als ein privater PKW. Anders gesagt: um die gleiche Menge an



Menschen zu transportieren, benötigt der öffentliche Personen-Verkehr viel weniger Metalle pro Kopf und Kilometer. Ganz zu schweigen von dem relativ geringen Bedarf des Fahrrad- bzw. Fußverkehrs. Die Verkehrswende bietet also nicht nur gesundheitliche Vorteile und ist gut für die Klimastabilität, sondern verhindert auch Umweltkatastrophen wie 2015 in Mariana und 2019 in Brumadinho.

Auch bei einer weiteren großen Herausforderung für die Menschheit spielt Stahl eine entscheidende Rolle. So beschreibt der WWF in seiner Broschüre „Rohstoffboom zwischen Gewinnen und Verlusten. Deutschlands ökologischer Fußabdruck durch Stahl und Aluminium“ auf Seite 7 treffend:

„Im Energieerzeugungssektor müssen für die Umstellung auf nachhaltige Energieversorgung, die für die Ziele des Pariser Abkommens erforderlich ist, zahlreiche Windturbinen, Solarkraftwerke und andere Anlagen gebaut werden. Um eine Kapazität zu erreichen, die den installierten konventionellen Energiesystemen entspricht, sind für Solar- und Windsysteme bis zu 15-mal mehr Beton, 90-mal mehr Aluminium und 50-mal mehr Eisen, Kupfer



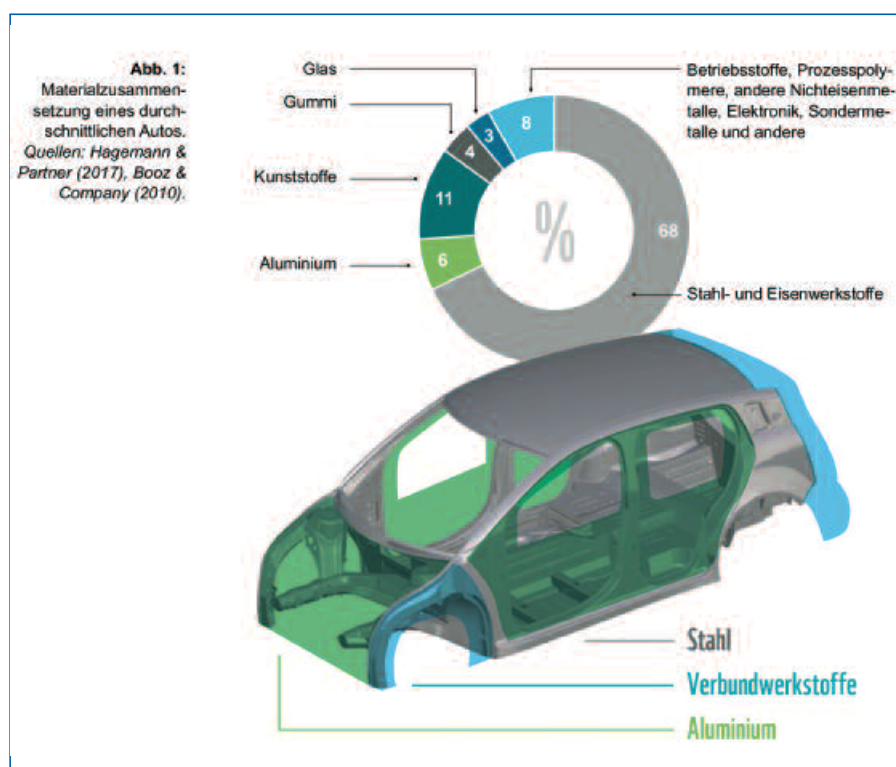
und Glas erforderlich. Das setzt trotz steigender Recyclingquoten eine jährliche 5- bis 18 %ige Steigerung der globalen Produktion dieser Metalle in den kommenden 40 Jahren voraus.“

Genauer betrachtet, hängt der Erfolg der Energiewende besonders davon ab, dass wir unseren aktuellen Energiekonsum verringern und uns nicht damit begnügen, die Energie lediglich aus anderen Quellen zu beziehen.

Der effiziente Einsatz von Rohstoffen zur Befriedigung der Bedürfnisse einer Gesellschaft spielt eine entscheidende Rolle bei den Auswirkungen unseres Lebensstils auf Regionen, die scheinbar keine Verbindung zu uns haben. Wir ha-

ben es jeden Tag in der Hand, ob wir Teil des Problems oder Teil der Lösung sein wollen.

Bewusster Konsum bzw. der bewusste Verzicht auf gewisse Dinge ist nur eine Ebene. Ebenso wichtig ist der politische Druck, den es aufzubauen gilt, damit Gesetze geschaffen werden, die die Zerstörungs- und Ausbeutungsmechanismen in den Ländern des Globalen Südens effektiv verhindern. Warum ist es legal, in Deutschland ein Auto zu verkaufen, dessen Rohstoffe vielleicht mit Hilfe von Sklavenarbeit oder massiver Umweltzerstörung gewonnen wurden?



### Fabian Kern

arbeitet seit August 2014 im Bereich Presse-, Öffentlichkeits- und Projektarbeit in der Geschäftsstelle der Kooperation Brasilien. Seit 2012 produziert er als Radiojournalist den zweisprachigen Podcast +1C@fé.