

Anne Tittor

Die Eigendynamik von Megaprojekten Zum Kanalbauprojekt in Nicaragua*

Keywords: socio-ecological conflicts, infrastructural projects, extractivism, Nicaragua, environmental justice

Schlagwörter: Sozial-ökologische Konflikte, Infrastrukturprojekte, Extraktivismus, Nicaragua, Umweltgerechtigkeit

Infrastrukturelle Großprojekte haben das 20. Jahrhundert entscheidend geprägt. Sie haben Versprechen von segensreichen Errungenschaften gemacht und ans Sagenhafte grenzende Möglichkeiten der Technik ange-regt. Sie haben aber auch ihre destruktive Kraft gezeigt, die Fehlplanungen einerseits und Militär- und Ziviltechnik andererseits innewohnten. Die Pla-nung von Großprojekten hat eine Reihe von Investitionsruinen hinterlassen, viele davon sind „entweder grandios gescheitert oder – was weitaus häufiger vorkam – kläglich im Sande verlaufen. In den meisten Fällen haben sie nicht das gehalten, was sie einmal versprochen haben“ (van Laak 1999: 9).

Die Planung von infrastrukturellen Großprojekten spielt auch im 21. Jahr-hundert weiterhin eine wichtige Rolle. Zu seinem Beginn sind eine Reihe von transnationalen Infrastrukturprojekten aufgelegt worden. IIRSA¹ sowie *Proyecto Mesoamerica*² auf dem lateinamerikanischen Subkontinent und das transkontinentale *One-Belt-One-Road-Projekt*³, legen nahe, dass es

* Mein Dank gilt den Gutachter*innen und der Redaktion für wertvolle Anregungen zur Überarbeitung des Beitrags.

1 IIRSA steht für *Iniciativa de Integración Regional de Sudamérica* (Initiative der Regionalen Integration für Südamerika) und wurde 2001 ins Leben gerufen.

2 Das *Proyecto Mesoamerica* wurde 2001 als *Plan Puebla Panama* gegründet und 2008 aufgrund massiver zivilgesellschaftlicher Kritik umbenannt. Doch der Kern des Projekts ist fast unverändert: knapp 75 % des Budgets geht in den Transportsektor und knapp 9 % in Energie (Grandia 2013: 240).

3 Das von China angestoßene *One-Belt-One-Road-Projekt* reicht von Peking nach Duisburg bzw. Panama. Es soll 60 Länder sowie 68 % der Menschheit einschließen. Als Initia-tive verspricht es Win-Win-Szenarien und Konnektivität, während die geostrategischen Konflikte und die damit einhergehende Land- und Ressourcenaneignung verschwiegen werden (Sum 2017).

sogar einen neuen Boom an Megaprojekten⁴ gibt. So sind im Rahmen von IIRSA allein 159 Straßen und Brücken, 52 neue Häfen und 29 Flughäfen geplant (Rodríguez 2018: 3f). Was davon realisiert werden wird, ist unklar, doch die Ziele sind bei allen Projekten umfangreiche grenzüberschreitende Infrastrukturinvestitionen, die regionale Vernetzung, Ressourcenextraktion und Freihandel fördern sollen.

Im Folgenden wird die Eigendynamik von Megaprojekten am empirischen Beispiel des interozeanischen Kanalbaus in Nicaragua analysiert und dessen sozialen und politischen Folgen beleuchtet. Die nicaraguanische Regierung unter der Führung von Präsident Daniel Ortega treibt die Planungen für den Bau dieser 278 km langen Wasserstraße vom Atlantik zum Pazifik seit 2013 voran und zentralisiert alle diesbezüglichen Entscheidungen. Sie stellt diejenigen, die Protest gegen den Kanalbau artikulieren als reaktionär dar und überführt das Territorium in eine „Zone der Unsicherheit“. Bäuerinnen und Bauern bewirtschaften deshalb teilweise das Land nicht mehr, Umsiedlungen werden quasi antizipiert und für viele Bewohner*innen wird die Nicht-Formalisierung ihrer Landtitel zum Problem, weil sie – im Fall der Fälle – entschädigungslos enteignet werden können. Kollektive Landrechte für indigene und afronicaraguanische Gruppen werden unterlaufen bzw. nicht weiter gewährt.

Die Analyse basiert auf Material, das während zwei Feldforschungsaufenthalten von September 2014 bis Januar 2015 und von Mai bis Juni 2016 für ein Forschungsprojekt zu sozial-ökologischen Konflikten im Südosten Nicaraguas im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projektes „Die Amerikas als Verflechtungsraum“ an der Universität Bielefeld generiert wurden. Dafür wurden 27 Expert_innen-Interviews, teilnehmende Beobachtungen bei Diskussionsveranstaltungen und Protesten zu dem Kanalprojekt sowie Archivrecherchen realisiert. Darüber hinaus wurden wissenschaftliche Texte und *policy*-Dokumente analysiert.

1. Megaprojekte in Vergangenheit und Gegenwart

Die Akteure, die Megaprojekte initiieren und finanzieren, haben sich im Laufe der Zeit verändert: Im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert waren es vor allem die imperialen Großmächte, die Megaprojekte, die an der Grenze des technisch Möglichen lagen wie etwa der Panamakanal, trotz bzw. wegen hoher menschlicher und politischer Kosten realisieren konnten. Um die transkontinentale Eisenbahnverbindung in den USA zu bauen, schenkte der Staat zwischen 1865 und 1871 den Eisenbahngesellschaften

4 Im Folgenden werden die Begriffe Megaprojekte und Großprojekte synonym verwendet.

175 Mio. Acres (ca. 71 Mio. Hektar) Land (Kaltmeier 2012: 95). Er ignorierte dabei gezielt indigene Landrechte und duldete massive Gewalt: paramilitärische Gruppen verübten Massaker und Verfolgungsjagden an den Shoshonen, Sioux und Cheyenne, und nahmen ihnen durch die Inbesitznahme ihres Landes und die Abschachtung der Büffel die materielle Lebensgrundlage.

Oft waren die Projekte Gegenstand inter-imperialer Konkurrenzen. Die Finanzierung erfolgte beispielsweise beim Suezkanal über eine Aktiengesellschaft, die jedoch nicht allein von französischen und internationalen Kapitaleignern finanziert werden konnte, sondern auf Unterstützung des Staates angewiesen war. Während des Baus des Panamakanals kamen zehntausende Arbeiter_innen ums Leben, ein neuer Staat wurde – nicht zuletzt aufgrund der Unterstützung der Unabhängigkeitsbewegung seitens der USA – gegründet. Jahrzehntlang war der Kanal eine Zone US-amerikanischen Territoriums, ein komplexes *borderland*, eine stark segregierte und zugleich militarisierte Gesellschaft mit kolonialen Zügen (Donoghue 2014). In dieser Enklave genossen US-amerikanische Militärangehörige weit mehr Privilegien als Arbeiter_innen aus den USA und diese wiederum mehr als die aus der Karibik oder Einheimische.

In den 1960er bis 1980er Jahren waren es vor allem die Internationalen Finanzinstitutionen, insbesondere die Weltbank, die Großprojekte in vielen Ländern des Südens ermöglichten. Es entstanden ungezählte Straßen- und Staudammprojekte, die zehntausende von Menschen vertrieben und zu massiven Konflikten führten (Klöpper 2008; Randeria 2003). Die Regierungen der jeweiligen Länder betrieben eine ökonomische Inwertsetzung von Räumen, die eine Inbesitznahme riesiger Flächen durch aktive „Besiedlungspolitik“ bedeutete, oftmals um Agrarreformen zu umgehen. Zugleich zielten sie meist auf die Ausbeutung von Rohstoffen (Altvater 1987: 14). Sie zerstörten oft rücksichtslos die Lebensgrundlagen der ansässigen Bevölkerungen – Wasser verlor Trinkqualität, Regenwald wurde abgeholzt, Menschen vertrieben. Dabei sind es nicht nur besonders fragwürdige Einzelprojekte wie etwa *Polonoroeste* in Brasilien, die von sogenannten Entwicklungsdiktaturen autoritär durchgesetzt wurden, sondern Muster, die sich vielfach wiederholten (Rich 1998): Stets werden die Kritiker*innen solcher Projekte als „rückschrittlich“ gebrandmarkt, immer spielt das Versprechen von Arbeitsplätzen, von Schulen, Straßen und Krankenhäusern, die durch das Großprojekt entstehen sollen, eine Schlüsselrolle. Immer wieder heißt es: Entwicklung sei nur durch dieses Projekt möglich; innerhalb weniger Jahre würde dadurch ein Entwicklungsschub für die ganze Region entstehen, die politische Rolle des Ortes in der Welt massiv steigen. Doch allzu oft wird die ländliche Bevölkerung, insbesondere indigene Gruppen, eher Opfer von

Inwertsetzung und „Entwicklung“; der autoritäre Staat grenzt v.a. letztere aus der modernen Nation aus und marginalisiert sie so (Alt Vater 1987: 152). Großprojekte gerieten aus verschiedenen Gründen in die Kritik. Neben ausbleibenden Erfolgen sowie Unmut über Investitionsruinen und Vertreibungen spielten seit den späten 1970er Jahren Umweltgesichtspunkte eine immer wichtigere Rolle – u.a. auch in der Weltbank (Rich 1998). Es kam zur Einführung von innovativen Instrumenten wie dem *Inspection Panel*, bei dem Gruppen, die von einem Weltbankprojekt negativ betroffen sind, sich beschweren können. Doch beides zeigt bisher eher ambivalente Erfolge.⁵

Die Rolle von IWF und Weltbank, die traditionell von den westlichen Industrieländern dominiert waren, hat für die Finanzierung von Megaprojekten seit der Jahrtausendwende deutlich abgenommen; während hingegen Süd-Süd-Kooperationen und die Vernetzung zwischen den BRICS-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika) gestiegen sind. In all diesen Netzwerken nimmt mittlerweile China eine Schlüsselrolle ein, dessen wirtschaftliche, politische und geostrategische Interessen für Investitionen in Infrastruktur und Land eine wichtige Rolle spielen. Die Faszination für Großprojekte und ihre Versprechen ist nicht auf Technokrat*innen aus den westlichen Industrieländern beschränkt geblieben, sondern hat – dies zeigt ein Blick ins 21. Jahrhundert in Lateinamerika – auch viele Regierungen erfasst, die sich als links oder gar als sozialistisch bezeichnen.

2. Charakteristika und Eigenlogiken von Megaprojekten. Einsichten aus der Extraktivismusdebatte und Kämpfen gegen Umweltrassismus

Es scheint in der Logik von Mega-Projekten zu liegen, dass diese – jenseits der ausführenden Akteure und ihrer mitunter durchaus „guten Absichten“ – immer wieder gleiche Muster aufweisen. In Anlehnung an Dirk van Laak (1999: 10) verstehe ich unter Megaprojekten Unternehmen, bei denen ehrgeizige Technologie mit umfassenden politischen Weichenstellungen kombiniert wird um einen vorgeblich gigantischen Wirtschaftsnutzen zu erzeugen. Um Megaprojekte von anderen Infrastrukturprojekten abzugrenzen, wurden verschiedene Kriterien vorgeschlagen: 1. Kosten von über einer Milliarde US\$ (Flyvbjerg 2007: 2); 2. eine Zeitspanne des Baus von mehreren Jahren, wenn nicht gar Jahrzehnten; 3. eine Akteurskonstellation, die sowohl unterschiedliche öffentliche wie private *stakeholder* umfasst; 4. Auswirkungen auf das Leben von Millionen von Menschen; sowie 5. die Einbettung

5 S. Randeria 2003 sowie den Beitrag von Aram Ziai in diesem Heft, S. 144ff.

in einen Entwicklungsdiskurs (im Sinne der Modernisierungstheorie) mit dem Versprechen gesellschaftlichen Strukturwandels (Flyvbjerg 2014).

Eine zentrale Eigenschaft von Megaprojekten scheint darüber hinaus zu sein, dass diese nicht nur als technische, sondern als soziale Projekte eingeführt werden. Die Technik wird dabei oft nicht nur zum Medium politischer, sozialpolitischer und ökonomischer Ziele, sondern sie beginnt im Verlauf des Projektes, diese zu dominieren, so dass den sie ausführenden Expert*innen eine umfassende Vollmacht eingeräumt wird, alles inklusive der Landschaft so umzugestalten, dass das jeweilige Großprojekt realisiert werden kann (van Laak 1999). Megaprojekte sind räumlich verortet und gehen fast immer mit der Vertreibung von Menschen einher, sie verändern Landschaften schnell und radikal. Sie benötigen schweres Gerät und neue Technologien, die oft aus dem globalen Norden importiert werden. Deshalb bedürfen sie traditionell koordinierter Finanzflüsse und Absprachen zwischen Kapital und Staatsmacht; flankiert werden die Prozesse zumeist von transnationalen *epistemic communities* und internationalen Finanzinstitutionen (Gellert & Lynch 2003). Megaprojekte überschreiten in den meisten Fällen bei weitem die ursprünglich veranschlagten Kosten.⁶

Um Legitimationsmuster und Merkmale aktueller Megaprojekte in Lateinamerika zu verstehen, ist es sinnvoll auf die Debatte um (Neo-) Extraktivismus zu rekurrieren. Diese hat sich in den letzten Jahren kritisch mit der Politik vieler Linksregierungen v.a. in Lateinamerika beschäftigt (Massuh 2012; FDCL & RLS 2012; Engels & Dietz 2017). Denn sie waren mit Forderungen nach Umverteilung und einem besseren Leben für die Bevölkerungsmehrheit an die Macht gekommen und haben auch (zunächst) insbesondere auf dem Weg der Armutsreduzierung durch Erhöhung der Mindest- und Reallöhne einerseits und höhere Sozialausgaben andererseits beachtliche Erfolge vorzuweisen (Lavinás 2013: 25f). Dabei zögerten die Regierungen jedoch vielfach, die Reichen effektiv zu besteuern – auch um keine allzu direkte Konfrontation mit mächtigen gesellschaftlichen Gruppen einzugehen; insofern spielten eine Ausweitung des Rohstoffabbaus in Zeiten hoher Weltmarktpreise, die Intensivierung von monokultureller Landwirtschaft für den Export sowie die Ansiedlung von Infrastrukturprojekten eine wichtige Rolle. Damit sollten Devisen ins Land gebracht werden und so das Versprechen von Entwicklung und einem Entrinnen aus der Armut

6 Bent Flyvbjerg (2007: 13) hat 258 Infrastrukturprojekte aus dem Verkehrsbereich, die zwischen 1927 und 1998 gebaut wurden, systematisch verglichen. 9 von 10 Projekten waren teurer als geplant; im Zeitverlauf sind auch keine Lerneffekte oder Unterschiede zwischen den 20 Ländern auf fünf Kontinenten zu verzeichnen. Deshalb schlägt er vor, die systematische Kostenüberschreitung als Strukturmerkmal von Großprojekten zu verstehen.

glaubhaft erneuert werden. Wie hoch der soziale und ökologische Preis für viele dieser Projekte ist, ist an vielen Beispielen analysiert worden (FDCL & RLS 2012). Einzelne Gebiete werden zu *zonas de sacrificio* (geopferten Zonen⁷) erklärt, in denen soziale Rechte und Umweltstandards außer Kraft gesetzt werden, damit sich das Land als Ganzes entwickeln könne. Wenn man Maristella Svampa (2012: 14) mit ihrem breiten Begriff von Extraktivismus folgt, dann ist damit ein Akkumulationsmodell gemeint, das auf übermäßiger Ausbeutung natürlicher Ressourcen beruht, sowie der Ausdehnung dieses Prozesses auf Territorien, die bisher als „unproduktiv“ galten. Dies bezieht sich nicht nur auf Bergbau und Erdölförderung, sondern auch auf intensive Forstwirtschaft, Agrobusiness und große Infrastrukturprojekte. Die Debatte um Extraktivismus konzentrierte sich lange v.a. auf fossile Energieträger und Bergbau. Dennoch sind etliche ihrer Erkenntnisse für große Infrastrukturprojekte genauso zutreffend. So folgen die Projekte den Erfordernissen einer global verflochtenen und transnationalen Wirtschaft und fördern im Lokalen Merkmale einer Enklavenökonomie; regionale und nationale Wirtschaftskreisläufe werden kaum entwickelt und lokale Produktion wird verdrängt, weil es zu Konkurrenz um Wasser und Rohstoffen sowie zu Gesundheitsbelastungen kommt. Die juristischen Grundlagen sind so gelegt, dass das transnationale Kapital enorme Profite erwirtschaftet und staatliche Subventionen erhält, aber kaum Abgaben bzw. Steuern zahlen muss und selten durch die Provinzregierungen kontrolliert wird (ebd.). Auch wiederholen sich die Muster hinsichtlich des Unterlaufens von Umweltauflagen und Territorialrechten indigener Gruppen:

7 Der Begriff *sacrifice zones* oder *sacrifice areas* bzw. *zonas de sacrificio* scheint unterschiedliche Ursprünge zu haben. So taucht er in den 1970er Jahren bereits auf, als es um Kohleabbau im Mittleren Westen der USA ging (Atwood 1975) und dann in den 1980er Jahren bei Auseinandersetzungen um Giftmülldeponien und Industrieabfälle (Bullard 1990: 56, 97, 103, 106) sowie bei Protesten gegen Bergbau in Form des „Mountain Top Removal“ (Fox 1999). In Brasilien wird er von Henri Acselrad benutzt, um Gebiete zu charakterisieren, die von Schadstoffen aus der Industrieproduktion oder von Staudammprojekten betroffen sind (Acselrad 2004: 13); in Argentinien wird er von Bewohner*innen von Bergbauregionen verwendet, um gegen die sozial-ökologischen Folgen des Bergbaus zu protestieren (Di Risio u.a. 2012), ebenso in Ecuador bei den Auseinandersetzungen um den Yasuni-Nationalpark (Chamorro López u.a. 2013). Mittlerweile ist er auch schon auf die *Green Economy* bezogen worden (Scott & Smith 2017). In allen Fällen handelt es sich um Gebiete, in denen Industrieproduktion, Bergbau oder Energiegewinnung massive ökologische Schäden verursachen, wodurch diese dann nahezu unbewohnbar werden bzw. in denen massive Gesundheitsrisiken für die Bewohner*innen bestehen; in den meisten Fällen wurde er in Berichterstattung und Forschung sowie von lokalen Umweltgerechtigkeitsbewegungen verwendet, um zu skandalisieren, dass es gesellschaftlich marginalisierte und diskriminierte Gruppen sind, die in diesen Gebieten leben und überproportional stark von den negativen Folgen betroffen sind; meist wird der Begriff jedoch nicht als analytisches Konzept verwendet und nicht weiter definiert.

„Zur gleichen Zeit versuchen diese Regierungen, die Hindernisse für eine Ausweitung solcher Investitionen zu ‚managen‘, sei es durch die Beschneidung von Rechten auf vorherige Konsultation oder durch die Einschränkung von Umwelt-Monitorings. Als Teil dieser Politik haben alle Regierungen, angefangen von Morales ‚Regierung der sozialen Bewegungen‘ bis zur Regierung Uribe mit ihrem fragwürdigen Ruf im Bereich der Menschenrechte, damit begonnen, die sozialen Bewegungen und NGOs zu beschimpfen, die die Weisheit ihrer Politik in Frage gestellt und Zweifel an den positiven Entwicklungseffekten einer Förderung des extraktiven Sektors geäußert hatten. Dieser Politikstil hatte zentralisierende Wirkungen und gab nationalen Projekten den Vorrang vor den Anliegen subnationaler Regierungen und den Bemühungen indigener Gruppen, territoriale Ansprüche und Forderungen nach Autonomie durchzusetzen.“ (Bebbington 2013: 410)⁸

Es wiederholte sich eine Denunziation aller, die gegen die Ausweitung des extraktiven Sektors waren, bzw. die konkreten Bedingungen hinterfragten. Arturo Escobar und andere wiesen darauf hin, dass auch hier immer wieder „im Namen von Entwicklung“ allerlei Entscheidungen getroffen wurden, die andere Motive vermuten lassen. Damit soll nicht gesagt werden, alle Entwicklung sei zerstörerisch – es soll nur daran erinnert werden, dass mit der Begründung „Entwicklung“ schon allerlei Zerstörung gerechtfertigt wurde. Und auch der Glaube, mit angemessener Technologie und entsprechenden Institutionen wäre Umweltschutz bzw. Umweltregeneration mit extraktiven Industrien vereinbar oder sogar dessen Treiber, ist ein Muster, das sich in zahlreichen Verlautbarungen findet (Bebbington u.a. 2014: 21). An immer mehr Stellen entstanden so „overlapping geographies“, also sich überlappende und miteinander in Konflikt geratene Projekte der Raum- und Ressourcennutzung. Denn häufig sind die Gebiete, in denen neue Bergbau- oder Ölförderungsindustrien Konzessionen erhalten, bereits Naturschutzgebiete und/oder Territorien, in denen indigene oder Bauerngemeinden leben bzw. aus denen sie ihr Wasser beziehen (ebd.: 22). Auch wenn nicht alle Konzessionen realisiert werden und nicht überall tatsächlich etwas abgebaut wird – es entstehen an all diesen Orten „Geographien der Ungewissheit“. Denn meist erfahren die Ortsansässigen erst nach Konzessionsabschluss, dass große Veränderungen drohen. Während ihnen Versprechen und Effekte großen Ausmaßes⁹ präsentiert werden, müssen sie sich Gedanken darüber machen, was diese für ihre eigene Zukunft heißen können. Und dies – so zeigen Feldforschungen an unterschiedlichsten Stellen – ist zunächst einmal Ungewissheit (ebd.: 22; Lehmann 2018).

8 Alle Übersetzungen fremdsprachiger Zitate von A.T.

9 Etwas salopp, aber doch treffend fassen Bebbington u.a. (2014: 23) diese als „lots of jobs, lots of pollution, big roads, bigger holes in the ground“ zusammen.

Ein an der UNAM (*Universidad Nacional Autónoma de México*) angesiedeltes Projekt hat kürzlich einen Überblick zu geplanten und begonnenen Megaprojekten in Lateinamerika veröffentlicht. Informationen zu Windkraftanlagen, Bergbau, Wasserkraft, Tourismus, Projekten bezüglich Regen- und Urwäldern sowie zu strategischer Infrastruktur wie etwa Containerhäfen, Flughäfen, Zugverbindungen oder Autobahnen werden abgebildet. Der zugehörige Atlas mit dem Titel *Megaproyectos en Zonas Indígenas y Negras de América Latina* zeigt recht deutlich: Überdurchschnittlich viele dieser Projekte liegen in Territorien, in denen indigene und schwarze Bevölkerungsgruppen traditionell leben und dafür teilweise in langwierigen Prozessen kollektive Landrechte erworben haben:

„Die neuen Linksregierungen veränderten die grundlegenden Wirtschaftsstrukturen nicht und setzen weiter auf Bodenschätze (...) Damit ermöglichen sie eine Verschiebung der Grenzen der Extraktion und Investition in neue Gebiete. Etliche der formalen Demokratien hatten zwar zuvor Maßnahmen ergriffen, damit den indigenen Gruppen Landrechte zugesprochen werden können. Doch trotz dieser legalen Fortschritte fehlten oft die administrativen und ausführenden Stellen, die die neuen Normen auch anwenden. Insbesondere bei der Demarkation von Land und indigenen Territorien sowie beim Schutz der Umwelt vor den neuen Extraktions- und Investitionswellen legaler und illegaler Art mangelte es; die vorgeschriebenen vorherigen Konsultationen wurden nicht realisiert.“ (Rodríguez 2018: 14)

Dass ungleiche Exposition hinsichtlich Umweltzerstörung eng mit sozialen Ungleichheiten verwoben ist, zeigt eine lange Forschungstradition zu Umweltgerechtigkeit (siehe auch Fußnote 7). So wurde von Forscher*innen und sozialen Bewegungen in den 1980er Jahren festgestellt, dass in den USA drei von fünf Afroamerikaner*innen und Hispanics in Gemeinden mit unkontrollierten Giftmülldeponien leben (United Church of Christ & Commission on Racial Justice 1987: xiv). *Race* war und ist in den USA verglichen mit Armut, Alter etc. mit Abstand der wichtigste Faktor, der die Wahrscheinlichkeit bestimmt, in der Nähe von Giftmüll zu leben (Bullard 1990: 35). Deshalb etablierte sich für dieses Phänomen der Begriff Umweltrassismus. Denn die Schwarzen Menschen leben in diesen Gemeinden nicht aus eigenem Wunsch, sondern weil sie aufgrund von Diskriminierung nur an diesen Orten Wohnungen und Häuser erhalten. Die Mehrzahl der Giftmülldeponien wurde eingerichtet, nachdem diese Orte bereits bewohnt waren (Bullard u.a. 2008: 373). Wie Gregory Hooks und Chad L. Smith (2004) herausarbeiten, haben auch *Native Americans* die geografische Lage der Reservate, in die sie gedrängt worden sind, nicht freiwillig gewählt; viele dieser Reservate werden aber vom US-Militär für Atomwaffentests und

Giftmülllagerstätten genutzt und diese Negativfolgen haben dann diese Gruppen überproportional zu tragen. Es liegt an der Expansionsdynamik des Kapitalismus, dass durch die Erschließung für Energiegewinnung und durch Megaprojekte ländliche, z.T. geografisch bisher schwer zugängliche Räume von neuen Extraktions- und Investitionswellen besonders betroffen sind. Zugleich wirken die herrschenden Machtverhältnisse in den meisten Ländern so, dass einerseits der Staat weniger Anstrengungen unternimmt, aufgrund von Ethnizität und *race* diskriminierte Gruppen vor negativen Umweltfolgen zu schützen und ihre Partizipationsrechte zu achten. Andererseits sitzen auch in den entscheidenden Staatsapparaten wenig Menschen dieser diskriminierten Gruppen, sondern es sind meist Vertreter*innen der so genannten Mehrheitsgesellschaft, die die negativen Umweltfolgen auf die marginalisierten Gruppen abwälzen und ihr Land enteignen.

Zusammenfassend lassen sich aus diesen Studien und Debattenbeiträgen allgemeine Eigenschaften von Megaprojekten ableiten:

1. Großprojekte gehen mit ökonomischen und sozialen Versprechen einher, die zugleich Modernität und Anschluss an die Welt in Aussicht stellen.
2. Es kommt trotz Kostenexplosion und technischer Einwände zu einem Weiterbau. Es entwickelt sich ein Primat technokratischen Denkens, dabei erhalten *epistemic communities* und Technologie aus den westlichen Industrieländern eine wichtige Rolle.
3. Kritiker*innen werden als rückwärtsgewandt und gegen Entwicklung dargestellt.
4. Zonen werden „geopfert“ um das Land zu entwickeln; dabei bilden sich Strukturen heraus, die früheren Enklaven und ihren kolonialen Verhältnissen ähneln; überdurchschnittlich oft sind dabei Territorien betroffen, die von Indigenen oder Schwarzen *communities* bewohnt sind.
5. Indigenen Gruppen und Kleinbäuerinnen und -bauern droht die Vertreibung; sie erfahren erst nach Abschluss der Planungen von den Projekten; ihre Gebiete werden Territorien der Unsicherheit; die Staaten unternehmen wenig Anstrengungen, um hinsichtlich Ethnizität und *race* diskriminierte Gruppen vor sozialen und ökologischen Negativfolgen zu schützen.
6. In diesen Territorien werden soziale Rechte und geltende Gesetze außer Kraft gesetzt und neue Hierarchien etabliert; dies führt oft zu Konflikten innerhalb der Gruppen.

3. Der Interozeanische Kanal in Nicaragua

Am folgenden empirischen Beispiel möchte ich zeigen, dass die o.g. Muster auch auf den geplanten interozeanischen Kanalbau in Nicaragua zutreffen. In Nicaragua ist es der ehemaligen Guerilla-Bewegung FSLN (*Frente Sandinista de Liberacion Nacional*, auch Sandinisten genannt), die sich in eine politische Partei transformierte, nach ihrer Regierungszeit von 1980-1990 und einer langen Phase neoliberaler Regierungen (1990-2006) gelungen, 2006 wieder Wahlen zu gewinnen. Seit 2007 haben sie in der Regierung trotz eines Festhaltens an einem sozialistischen Diskurs und trotz personeller Kontinuität in Gestalt des Präsidenten Daniel Ortega und seiner Vizepräsidentin und Partnerin Rosario Murillo eine Abkehr von sozialistischen und emanzipatorischen Politiken vollzogen. Während es in der ersten Phase der Regierung – trotz einiger Widersprüche, die die Regierung von Anfang an kennzeichneten (Perla & Cruz-Feliciano 2013) – noch Anzeichen gab, dass ein inklusiverer und partizipativer Politikstil Einzug erhalten könne (Dietz 2011), der mit Sozialprogrammen flankiert sein würde (Schützhofer 2011), hat der Klientelismus innerhalb der Programme stark zugenommen und autoritäre Tendenzen haben sich durchgesetzt (s.u.). Spätestens mit der Repression gegen unbewaffnete Demonstrant*innen seit April 2018 hat sich das Regime faktisch endgültig von Rechtsstaatlichkeit, Demokratie und den letzten linken Ansprüchen verabschiedet (s.u.).

Die Regierung Ortega verknüpft das Megaprojekt des interozeanischen Kanals, das sie seit 2013 vorantreibt, mit dem Versprechen eines historisch einmaligen Entwicklungsschubs für das Land. Zugleich vertieften sich mit ihm die autoritären und repressiven Praktiken des Regimes. Die Regierung denunziert Kritik und Protest gegen das Projekt als rückschrittlich und reaktionär; im Ergebnis werden die Bemühungen indigener Gruppen, territoriale Rechte zu erlangen und zu sichern, unterlaufen und es findet eine weitere Zentralisierung von Entscheidungen und Politik statt. Dass der Kanal fertig gestellt wird, ist mittlerweile sehr unwahrscheinlich. Doch wie der Beitrag im Folgenden herausarbeitet: Selbst wenn er nicht gebaut werden sollte, hat er trotzdem vielerlei Effekte für Politik und Gesellschaft.

3.1 Entscheidungsprozesse, beteiligte Akteure und Außenstehende

Die Entscheidung einen erneuten Anlauf zu unternehmen, den Nicaragua-Kanal zu bauen, wurde 2012 gefasst. Die Idee des Kanals und zahlreiche Verträge dazu gibt es bereits seit dem 18. Jahrhundert (s.u.). Im Jahr 2012 wurde

aufgrund eines Parlamentsbeschlusses eine Kommission für die Konstruktion des Interozeanischen Kanals gegründet, die sich um den Bau kümmern sollte und die die Vorgabe bekam, dass Nicaragua 50 Prozent der Anteile an dem Projekt zeichnen solle. Im Mai 2013 präsentierte Nicaraguas Präsident Daniel Ortega den Investor Wang Jing als strategischen Partner des Projekts. Es fand keine internationale Ausschreibung statt; die Öffentlichkeit erlangte keinerlei Kenntnis, ob andere Angebote vorlagen (CENIDH 2014: 61). Die Regierung begründete an keiner Stelle, warum Wang Jing bzw. sein Unternehmen *Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co., Limited* (HKND) den Zuschlag erhielt.

Im Juni 2013 wurde ein zweites Gesetz durchs Parlament gebracht (Gesetz 840), das ebendieser Firma eine Lizenz zum Bau und Betrieb des Kanals für 50 Jahre übertrug, mit der Option diese noch einmal um 50 Jahre zu verlängern (Acosta 2016). Der nicaraguanische Staat besitzt zu Projektbeginn nur ein Prozent der Anteile, die dann über die Jahrzehnte kontinuierlich steigen; hundert Jahre nach Fertigstellung wäre der Kanal vollständig in nicaraguanischer Hand. Laut Konzessionsvertrag sind alle Aktivitäten der Firma in Nicaragua steuerfrei und die Konzession definiert nicht den genauen Standort des Kanals; theoretisch könnte die Firma jedes beliebige Stück Land als notwendig für den Kanal definieren und der Staat hätte für dessen Enteignung zu sorgen. Zudem sind keinerlei Konsequenzen vorgesehen, falls der Investor scheitert (López Baltodano 2014; Acevedo Vogl 2013). Es gibt ein starkes Machtgefälle zwischen HKND und der nationalen Regierung. Das Territorium, auf dem der Kanal gebaut wird, wird faktisch in eine ausländische Enklave transformiert, nicaraguanisches Recht ist dort nicht mehr gültig. HKND erhält das exklusive Recht den Kanal zu bauen, zu finanzieren und zu betreiben, ebenso wie die geplanten Häfen, die Eisenbahn, die Flughäfen, Pipelines und Tourismuskomplexe, die im Rahmen des Projekts vorgesehen sind. Der Bau birgt außerdem eine ganze Reihe ökologischer und sozialer Gefährdungen: die Versalzung des Nicaraguasees, mögliche massive Auswirkungen auf Trinkwasservorräte, Landwirtschaft und Ökosysteme sowie die Umsiedlung von Dörfern (Wünderlich 2014; Fuchs & Navas 2016; Academia de Ciencias de Nicaragua 2014).

Daniel Ortega hat den Kanalbau zur Chefsache erklärt und es sind nur wenige Regierungsmitglieder überhaupt in die Details eingeweiht. Wang Jing hat kurz vor Abschluss des Vertrages die Firma HKND mit Sitz auf den Caiman Islands gegründet (Ramírez Ayérdiz 2016: 72). Wang Jing hat keine Vorerfahrungen mit großen Infrastrukturprojekten, er war bisher lediglich im Bereich Telekommunikation mit umstrittenem Erfolg tätig. Er tritt als Einzelperson aus Hong Kong auf; dennoch gelten seine Beziehungen

zur Kommunistischen Partei Chinas als gut und laut Insiderinformationen steht er dem chinesischen Militärapparat nahe. Wang Jing versprach, dass er Investoren für das Projekt akquirieren wolle und reiste zu diesem Zweck durch China, Chile, Europa und die USA¹⁰. Die Projektkosten werden auf mindestens 40-50 Mrd. US\$ geschätzt.

Zunächst waren vier verschiedene Routen für den Kanalverlauf im Gespräch. Im Juli 2014 wurde dann eine Strecke gewählt, die den Fluss Rio San Juan, der in der Vergangenheit als Wasserweg genutzt wurde, unangetastet lässt und stattdessen weiter nördlich einen neuen Kanal und einen künstlichen Stausee vorsieht. Die Entscheidung über die Route wurde getroffen, noch bevor die Studie über die ökologische, soziale und wirtschaftliche Folgenabschätzung vorgelegt wurde¹¹. Mit dieser Studie wurde die britische Firma *Environmental Resources Management* (ERM) beauftragt, die diese schließlich im Juni 2015 präsentierte, nachdem der Erscheinungstermin drei Mal verschoben wurde (Mai 2014, November 2014, März 2015). Allerdings bekamen die Studie zunächst nur eine Handvoll Abgeordnete der Regierungspartei FSLN zu Gesicht; die breitere Öffentlichkeit erhielt durch einen *leak* erst Monate später Zugang. Das Projekt galt als von strategischer nationaler Bedeutung und deshalb wurden alle Entscheidungen zentralisiert und Informationen exklusiv zwischen Regierung und Kanalkommission ausgetauscht, Ministerien waren kaum beteiligt. So hatte beispielsweise das Ministerium für Umwelt und Natürliche Ressourcen (*Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales*) weder die Gelegenheit, die Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie zu begleiten oder Einblicke in den Prozess zu erhalten, noch erarbeitete es eigene Studien. Es stimmte der ERM Studie binnen zweier Tage zu, ohne weitere Fragen zu stellen oder Informationen anzufordern.

Im Dezember 2014 – und damit vor Erscheinen der Umweltverträglichkeitsstudie – führten HKND und die Regierung den symbolischen ersten Spatenstich durch. Bis 2019 sollte der Kanalbau abgeschlossen sein; bis heute hat aber über die symbolischen ersten Meter hinaus, kein weiterer Bau stattgefunden. Weder wurden Expert*innen aus NGOs und Wissenschaft hinzugezogen, noch fand eine Debatte über Vor- und Nachteile des Kanalbaus in der nicaraguanischen Gesellschaft, oder gar ein Referendum statt. Obwohl offiziell vorgeschrieben, wurde auch keine freie, vorherige

10 <http://www.el19digital.com/articulos/ver/titulo:26985-empresarios-alemanes-conocieron-de-gran-canal-interoceanico>; vom 4.3.2015, letzter Aufruf: 4.7.2019.

11 <http://www.laprensa.com.ni/2014/03/05/ambito/185291-estudio-gran-canal-estara> vom 5.3.2014 und <http://www.laprensa.com.ni/2014/02/12/voces/182169-ojala-nunca-construyan-canal> vom 12.2.2014, letzter Aufruf: 4.7.2019.

und informierte Konsultation der indigenen und afronicaraguanischen Gruppen vor dem offiziellen Baubeginn durchgeführt. 52 % des Landes, durch das der Kanal gebaut werden sollte, befand sich 2014 im Prozess der Titulierung als indigenes Land bzw. war dieser Prozess für einen Teil sogar schon abgeschlossen (s.u.).

3.2 Das Versprechen von Entwicklung und der Erfüllung des „Jahrhunderte alten Traums“

Von der Regierung wurde der Kanal als Entwicklungsmotor dargestellt, als eine Möglichkeit die internationale Bedeutung Nicaraguas und die regionale Vernetzung des Landes deutlich zu steigern. Paul Oquist, ein wichtiger Berater des Präsidenten, sagte voraus, der Kanal würde das BIP Nicaraguas bis 2020 verdoppeln und damit das Land resilienter gegen Finanzkrisen machen und die Anpassung an den Klimawandel erleichtern. Zugleich würde es die Einkommen erhöhen und 250.000 Jobs schaffen. Es hieß, das Projekt sei

„die Möglichkeit für Nicaragua – dem zweitärmsten Land Lateinamerikas und der Karibik – unseren Kindern und Enkelkindern ein besseres Leben zu ermöglichen und mehr Wohlstand und eine gerechtere Gesellschaft zu überlassen. (...) Es gibt kein anderes Projekt, das innerhalb einer Generation so viel erreichen könnte.“¹²

Daniel Ortega bezieht sich zur Legitimierung des Kanalprojekts gerne auf eine Rede der nicaraguanischen Ikone des Kampfes gegen die Unterdrückung, Augusto Sandino, der 1927 proklamiert hatte:

„Die Zivilisation erfordert den Bau des Kanals (...), aber er muss mit Kapital aus der ganzen Welt, und nicht ausschließlich aus den USA gebaut werden... Mindestens die Hälfte soll mit lateinamerikanischem Kapital finanziert werden, und die andere Hälfte sollte aus anderen Ländern aus dem Rest der Welt kommen, die sich beteiligen wollen. (...) Dadurch wird Nicaragua, mein Heimatland, so viel Einkommen erzielen, dass Eisenbahnen durchs ganze Land gebaut werden können.“ (zit. n. Envío Team 2013).

Daniel Ortega übernimmt in gewisser Weise den anti-imperialistischen Duktus, der in dem Zitat anklingt, da es ihm äußerst wichtig ist, nicht von Kapital aus den USA, das in seinem Denken den Imperialismus *par excellence* verkörpert, abhängig zu werden. Dass er durch sein Handeln vielleicht von anderen Großmächten abhängig werden könnte, kommt ihm nicht in den Sinn bzw. erscheint ihm weniger schlimm, weil es sich nicht um die

¹² Zit. n. dem *Guardian*, <http://www.theguardian.com/world/2015/jan/20/-sp-nicaragua-canal-land-opportunity-fear-route>, letzter Aufruf: 4.7.2019.

verhasste USA handelt. Was bei Sandino das Fortschrittsversprechen der Eisenbahn ist, sind bei Oquist und Ortega Wohlstand und Jobs.

Darüber hinaus wird immer wieder die Phrase „Ein jahrhundertealter Traum wird Wirklichkeit“ zitiert, die lange auch Überschrift und Leitmotiv der Homepage von HKND war¹³. Denn in der Tat gibt es seit etwa dem 17. Jahrhundert Pläne und technische Studien um den Rio San Juan und den Nicaragua-See zu einem interozeanischen Kanal auszubauen. Es existieren über zwanzig Verträge, die die Umsetzung des Nicaraguakanals zum Ziel haben, bei denen sich verschiedene imperiale Großmächte wie England, Spanien, Frankreich, Holland und später die USA Konzessionen sicherten (für deren Analyse siehe: van der Post 2014). Die Kanalbefürworter*innen können ihr Versprechen des Kanals als Fortschrittmotor also in ein größeres historisches Narrativ einbauen:

„Das Kanalprojekt nimmt eine zentrale Bedeutung für die Geschichte Nicaraguas ein, insbesondere seit der Unabhängigkeit des Landes. Es ist wahrscheinlich nicht übertrieben, festzustellen, dass die Vorstellung der nicaraguanischen Nation um die Idee eines kollektiven historischen Ziels für Nicaragua gewoben wurde, dass es aufgrund naturräumlicher Begebenheiten oder göttlicher Fügung eines Tages der interozeanischen Seeverbinding zur Umsetzung verhelfen wird. Die Vorstellung, dass Nicaragua sich dadurch in eine kosmopolitische Nation konvertiert, findet sich in vielen Zeitungsartikeln und offiziellen Dokumenten des 19. Jahrhunderts. Der Kanal wurde zum Symbol dafür, dass der Fortschritt Einzug erhält.“ (Kinloch Tijerino 2012: 11)

Die Firma HKND bedient ein ganz ähnliches Narrativ von Fortschritt und der unbedingten Notwendigkeit des Kanalbaus durch die gestiegene Größe der Containerschiffe sowie die Zunahme des Ost-West-Handels, insbesondere zwischen China und Brasilien. HKND präsentiert ihn als Antwort auf die veränderten Handelsströme des 21. Jahrhunderts in Ergänzung zum Panama-kanal. Damit würde die Bedeutung Mittelamerikas im globalen Markt stark steigen. Verschiedene Abbildungen kontinuierlichen Wachstums auf der Homepage des Unternehmens sollen diese Deutung unterstreichen.¹⁴

Das Narrativ vom „Jahrhunderte alten nicaraguanischen Traum“, dessen Realisierung dem Land Arbeit und Wachstum bringe, fand zunächst viel Zustimmung. Eine Umfrage von Juni 2013 ergibt, dass 73 Prozent der Bevölkerung die Realisierung des Kanals für wahrscheinlich halten

13 Die Seite der Firma HKND (<http://www.hknd-group.com/>) präsentiert Bilder und Versprechen von Fortschritt, Aufschwung, intakter Natur bzw. ihrer Wiederherstellung (Stand: 15.11.2018).

14 Die Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung („immenses Wachstum“) des Kanals ist die ausführlichste Unterseite der Firmenwebsite: <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=35>, letzter Aufruf 15.11.2018.

und 71 Prozent glauben, er bringe Jobs und Wohlstand für das Land (Wünderich 2014: 27).

3.3 Umsiedlungen aufgrund des Projekts: umstrittene Pläne und erste Schritte

Die Regierung stellte in öffentlichen Verlautbarungen zum Thema immer die Vorteile des Projektes heraus, die Nachteile wurden zunächst nicht erwähnt, später heruntergespielt. Die Regierung sprach davon, dass es Umsiedlungen entlang der Route geben würde und kündigte an, dass der Staat den Anwohner*innen die Häuser und das Land zu „fairen Preisen“ abkaufen werde. Später war von Preisen nach Katasterwert die Rede, dann wieder nach Marktwert, wobei letzterer um ein Vielfaches höher lag. Wirkliche Klarheit bestand nie. Die Regierung kalkulierte, dass lediglich 29.000 Menschen entlang der Kanalaroute umgesiedelt werden müssten. Laut der unabhängigen Umwelt-NGO *Centro Humboldt* leben entlang der Route jedoch 119.200 Menschen, die umgesiedelt werden müssten, sollte das Projekt gebaut werden.¹⁵ Diese massive Differenz lässt sich nur erklären, wenn man die prekären Lebensverhältnisse und die faktische Landnutzung kennt: Ein Großteil der Gegend gilt als Agrargrenze. Schon bevor der Kanalbau angekündigt war, führten hier überlappende Land- und Ressourcennutzung zu Konflikten (Nygren 2004). Viele derjenigen, die hier leben, haben sich Häuser gebaut oder gekauft, aber dieses Eigentum nie registriert (und dafür auch keine Steuern bezahlt). So erläuterte mir eine Anti-Kanal-Aktivistin, dass etwa 90 Prozent der Bauern und Bäuerinnen in ihrem Dorf keine Landtitel hätten; dafür müsse man eine große Menge Formulare ausfüllen und mehrmals zum Amt, um viel Geld für die formale Grundbucheintragung zu zahlen. Dieses Land würde jetzt von der Regierung wahrscheinlich ohne jede Kompensation enteignet (Interview mit einer Anti-Kanal-Aktivistin, La Fonseca, 13.6.2016). Ein weiterer Grund liegt darin, dass ein erheblicher Anteil des Landes, durch das der Kanal laufen wird, in der Kernzone des Naturschutzgebietes *Indio Maíz* liegt. Für dieses und weitere Gebiete haben indigene Gemeinschaften kollektive Landrechte erhalten. In beiden Fällen können die (nicht-indigenen) Bewohner*innen keine Landrechte legal erwerben – viele haben sich de facto dennoch dort niedergelassen. Ein letzter Grund in der Differenz zwischen den abweichenden Betroffenenzahlen liegt darin, dass *Centro Humboldt* für die Kalkulation von einer 10 km breiten Zone (5 km südlich des geplanten Kanals, 5 km nördlich des

¹⁵ Zusammenfassung der Studie (September 2014): <http://de.slideshare.net/centroalexandervonhumboldt/resumen-ejecutivo-estudio-41540677>, letzter Aufruf: 4.7.2019.

Kanals) ausging, während die Regierung nur 5 km insgesamt kalkulierte. In den Bauplänen, auf denen die Umweltverträglichkeitsstudie beruht, sind ebenfalls 10 km Durchmesser verzeichnet.

Insgesamt ließ die Regierung die Bevölkerung über viele Details im Unklaren. So wurde in den Planungen zunächst nicht erwähnt, dass im Rahmen des Kanals ein künstlicher Stausee namens „Atlanta-See“, mit einer Größe von 400 km² gebaut werden soll. Für diesen müssten zahlreiche Dörfer geflutet werden.

Obwohl viele Details zu den Umsiedlungen unklar waren und sich von Erklärung zu Erklärung änderten, wurden bereits erste Fakten geschaffen: Die Anwohner*innen berichten, dass seit Dezember 2014 chinesische Ingenieure in Begleitung des nicaraguanischen Militärs die geplante Kanalroute inspizierten und damit begannen, Häuser und Land zu vermessen. Teilweise kollaborierten die Anwohner*innen, teils aus Respekt oder Angst vor dem Militär, teils aus Interesse zu wissen, wie hoch die Kompensationszahlungen wohl seien. Aus Kreisen der Kanalkritiker*innen wurde dazu aufgerufen, Militär und Ingenieuren den Zutritt zu verwehren.

Bei denjenigen, die potentiell von Vertreibungen betroffen sind, handelt es sich in erster Linie um landwirtschaftliche Produzent*innen mit mittleren oder kleinen Höfen; darüber hinaus wird Einkommen durch Gelegenheitsarbeiten und Handwerk generiert; Tourismus und Bauwirtschaft spielen eine untergeordnete Rolle. Das Kanalprojekt wird für viele das Recht auf Nahrung beeinträchtigen, weil die meisten von der Kultivierung des Landes oder von der Fischerei leben (FIDH-CENIDH 2016: 14). Sieben von zehn Einwohner*innen der betroffenen Landkreise gelten als arm, wobei die Gemeinden an der Pazifikküste generell etwas wohlhabender sind (Red por la Democracia y el Desarrollo Local 2015). Es wird von einer großen Unsicherheit berichtet, wie die eigene Zukunft aussieht. Kaum jemand glaubt dauerhaft bleiben zu können. Außerdem ist zu beobachten, dass viele Bauern und Bäuerinnen die Böden, die in der Kanalzone liegen, seit 2015 nicht bewirtschaften, weil sie nicht mit einer Ernte rechnen (FIDH-CENIDH 2016: 14).

Selbst die wenigen, die offiziell Anspruch auf Entschädigung haben, waren mit den Summen nicht zufrieden. So berichtete mir eine Anti-Kanal-Aktivistin, dass die Regierung ihr 400 US\$ für ihr Haus und das Grundstück angeboten habe. Ihrer Einschätzung nach klingt diese Summe für viele Nicaraguaner*innen erst mal nach viel Geld; faktisch reicht das für ihre Familie jedoch weder um ein neues Haus zu kaufen noch die Landwirtschaft anderswo wiederaufzubauen. Sie könnten etwas mieten und ein paar

Monate von dem Geld leben, danach würden sie aber vor dem Nichts stehen (Interview in La Fonseca, 13.6.2016).

3.4 Von der Gegenöffentlichkeit zum Protest

Angesichts der vielen Unklarheiten wuchsen Zweifel und Fragen. Was mit der Schaffung einer (Gegen-)Öffentlichkeit begann, wurde im Laufe von zwei Jahren zu einer der größten sozialen Bewegungen in Nicaragua seit den 1990er Jahren. Der erste Schritt hierbei waren 2013 und 2014 eher akademisch ausgerichtete Foren über den Kanal und seine potentiellen Auswirkungen. 2014 publizierten – ausschließlich männliche – Professoren, unter ihnen Geografen, Biologen und Ingenieure, teils mit akademischen Titeln aus den USA und mit Schlüsselpositionen in nicaraguanischen Universitäten, ein frei zugängliches Buch über die Folgen des Kanals (Academia de Ciencias de Nicaragua 2014). Nicht zuletzt das hohe akademische Renommee der Beteiligten sorgte dafür, dass ihre Positionen sowohl von der urbanen Mittelschicht, als auch von der internationalen Presse – nicht aber der nicaraguanischen Regierung oder der Kanalkommission – ernst genommen wurden. Diese *epistemic community* gab damit eine abweichende Deutung und trug entscheidend zur Formierung der Gegenöffentlichkeit bei. Darüber hinaus begannen etliche NGOs die möglichen sozialen Auswirkungen des Kanalbaus genauer zu analysieren und bemühten sich um eine auch außerhalb akademischer Kreise verständliche Sprache. In dieser Phase wurde vor allem auf offene Fragen hinsichtlich der sozialen und ökologischen Folgen aufmerksam gemacht, zu denen weder die Regierung noch die Firma, die die Umweltverträglichkeitsstudie anfertigte, oder die Kanalkommission Stellung nahmen. Im September 2014 luden etliche NGOs und die Nicaraguanische Akademie der Wissenschaften unter dem Bündnisnamen *Grupo Cocibolca* zum ersten Nationalen Forum über den Kanal ein. Bei dem Treffen waren erstmals auch Repräsentant*innen aus den betroffenen Gemeinden als Redner*innen zugegen. Es trug dazu bei, Kommunikation zwischen den sonst eher vereinzelt indigenen Gruppen einerseits und den (Mestizo-)Bäuerinnen und (Mestizo-)Bauern andererseits herzustellen. Über 500 Personen nahmen an dem Forum teil, welches sich in sieben Einschätzungen zusammenfassen lässt:¹⁶

1. Der Kanal gefährdet das ökologische System und die Landwirtschaft der Region und hat massive soziale Auswirkungen, da er ein Risiko für das Trinkwasser sowie für die landwirtschaftliche Bewässerung darstellt. In

¹⁶ Eigene Aufzeichnungen auf dem Forum.

- Folge von Wassermangel beschleunigt sich Wüstenbildung, die durch den Klimawandel ohnehin verschlimmert wird. Der Kanal geht außerdem mit Abholzung und der Zerstörung von Weideland einher.
2. Die Kanalpläne missachteten die Eigentumsrechte der Anwohner*innen und könnten die Zerstörung von 233 Dörfern und die Vertreibung von bis zu 109.000 Personen von ihrem Land bedeuten.
 3. Das Megaprojekt missachtet indigene Rechte, da entlang der Route indigene Territorien liegen. Es hätte eine vorherige Konsultation der indigenen Bevölkerung geben müssen, und ihre freie, vorherige und informierte Zustimmung eingeholt werden müssen. Das Projekt hätte außerdem mit deren politischen Repräsentant*innen, dem *Gobierno Territorial Rama-Kriol* verhandelt werden müssen.
 4. Es hätte ein Referendum über den Kanal stattfinden sollen; die Opposition wurde ignoriert und mit Repressalien überzogen und eine Militarisierung der Region in Kauf genommen.
 5. Die natürlichen Ressourcen und das Territorium Nicaraguas werden an ausländische Investoren verkauft, was eine Missachtung der nicaraguanischen Souveränität bedeutet.
 6. Das Megaprojekt wird nicht zu Nicaraguas Entwicklung beitragen, sondern eine neue Enklave schaffen, aus der die Bevölkerung vertrieben wird und ihre landwirtschaftlichen Aktivitäten und andere Möglichkeiten zur Einkommenssicherung untergraben werden.
 7. Die vorliegenden Pläne geben keine überzeugenden Antworten auf technische Herausforderungen und Umweltrisiken wie Wirbelstürme, seismische Aktivitäten und Sedimentverhalten.

Im November 2014 fanden die ersten Demonstrationen gegen den Kanal statt, insbesondere in den Orten in unmittelbarer Nähe zu dem geplanten Kanalgebiet. Als dann Militärs begannen in etlichen Gemeinden zu patrouillieren, die Ingenieure Vermessungsarbeiten durchführten und die Polizei erste Kundgebungen und Demonstrationen behinderte, wurde der Unmut immer größer. Eine Straßensperre wurde errichtet, und es kam erstmals zu Auseinandersetzungen zwischen Kanalgegner*innen und Polizei, mehrere Menschen wurden verletzt und in Gewahrsam genommen.¹⁷ Trotz der Repressionen und

17 http://internacional.elpais.com/internacional/2015/10/28/america/1446042946_059705.html vom 28.10.2015 und <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/10/28/doce-heridos-en-protesta-campesina-contr-el-canal-de-nicaragua-4234.html> vom 28.9.2015, jeweils letzter Aufruf: 24.6.2018; <http://www.nicaraguaohoy.info/ejercito-ocupa-el-tule-ante-protestas-contr-el-canal/> vom: 19.12.2014, letzter Aufruf: 4.7.2019.

zahlreicher Einschüchterungsversuche wuchs die Bewegung und es gelang ihr, Großdemonstrationen abzuhalten.

Im Laufe des Jahres 2015 konsolidierte sich eine bedeutende Anti-Kanal-Bewegung, die vor allem von Menschen aus den betroffenen Gemeinden entlang der Route getragen wird. Es ist in der Zusammensetzung in erster Linie eine Bauernbewegung, die eine eigenständige Sichtbarkeit – auch über Nicaragua hinaus – erreicht hat und immer wieder ihre Mobilisierungsfähigkeit in den verschiedenen Dörfern und Städten entlang der Route, aber auch in der Hauptstadt unter Beweis stellt. Die sie einende Forderung ist die Rücknahme des Kanalgesetzes (Gesetz 840). Trotz Einschüchterung und Repression arbeitet die Bewegung weiter und die Kooptationsversuche seitens der Regierung scheitern.

3.5 Indigene Territorialrechte und verwehrte Partizipation

Durch demarkierte indigene Territorien bzw. solche, die sich im Prozess der Demarkation befanden, verlaufen 52 % der Kanalroute. So gibt es erstens (1) die Territorialregierung der Rama-Kriol, die seit Ende 2009 über einen Rechtstitel für das gesamte von ihr als indigenes Territorium beantragte Gebiet verfügt (Aburto u.a. 2014: 1). Zweitens (2) hat die *Black Creole Indigenous Community of Bluefields* einen Landtitel für ein angrenzendes Gebiet beantragt, über den 2012/13 – zum Zeitpunkt des Kanalbeschlusses – noch nicht entschieden war.

(1) Die Rama-Kriol Territorialregierung interpretierte die Entscheidung über den Kanalbau seitens der nicaraguanischen Regierung als Verletzung indigener Rechte, so wie sie auf nationaler Ebene seit 2003 im Gesetz 445 festgeschrieben sind, und auf internationaler Ebene durch die Konvention 169 *Indigenous and Tribal Peoples Convention* der Internationalen Arbeitsorganisation (*International Labour Organization*, ILO) bestehen. Demnach wäre eine freie, informierte und vorherige Zustimmung der indigenen Bevölkerung nötig gewesen, bevor der Kanal beschlossen und gebaut werden darf. Es gab zwar an einigen Stellen in dem indigenen Territorium im Laufe des Jahres 2014 Informationsveranstaltungen seitens der Kanalkommission; ein Konsultationsprozess fand aber nicht statt. Die indigenen und afro-nicaraguanischen Gruppen forderten weiterhin diesen Konsultationsprozess ein. Sie präsentierten im März 2015 vor der Interamerikanischen Menschenrechtskommission eine Petition, die die Verletzung des indigenen Rechts auf Selbstbestimmung sowie der Rechte auf Zugang und Nutzung der natürlichen Ressourcen zum Gegenstand hat.

Im Laufe der Jahre 2015 und 2016 intensivierte die Regierung ihre Versuche, indigene Vertreter*innen dazu zu bringen, zu unterschreiben, dass eine Konsultation stattgefunden habe oder stattfinden werde. Im Februar 2016 prangerten einige Delegierte der Territorialregierung andere Mitglieder derselben an, eine Parallelregierung gebildet zu haben um mit der Kanalbehörde zu verhandeln. Gerüchte über mögliche Verhandlungsergebnisse machten die Runde. Die Parallelregierung erklärte dann Anfang Mai 2016, sie habe zugestimmt, dass ein Konsultationsprozess stattfinden solle. In den Medien hingegen wurde berichtet, dass ein Pachtvertrag über 263 km² indigenen Landes abgeschlossen worden sei. Das Dokument wurde dann im offiziellen Amtsblatt der Regierung veröffentlicht und hat seitdem Gesetzeskraft (La Gaceta, Nr. 85, 9.5.2016). Darin steht, im Februar und März 2016 hätten in den sechs größten Gemeinden Konsultationen stattgefunden (La Gaceta, Nr. 85, 9.5.2016, S. 3710). Die FSLN erklärte, die ILO- und UN-Auflagen seien nun erfüllt.

Kanalgegner*innen hingegen reisten Mitte Mai 2016 in die gleichen Gemeinden um herauszufinden, ob eine Konsultation stattgefunden habe. Einer der Delegierten erläutert im Interview:

„Die Regierung hat ihnen erzählt, wenn der Kanal in ihren Territorien gebaut würde, hätten sie Geld wie Sand am Meer. Ernsthaft. Sie erwähnten mit keinem Wort, dass sie enteignet würden und ihre Häuser verlassen müssen. Nachdem sie das Gesetz über den Kanal und die entsprechenden Studien gelesen hatten, wurde ihnen erst klar, dass eine große Landfläche enteignet werden würde. Sie fragten uns wie das möglich wäre. Auch sie hatten gehört, dass die Parallelregierung ein Abkommen unterzeichnet habe; jedoch habe niemand sie in den Prozess einbezogen, obwohl ein freier, informierter Konsultationsprozess gesetzlich vorgeschrieben ist. Diese Gesetze wurden ignoriert.“ (Interview, 11.6.2016, Managua)

Dieser Fall zeigt, dass das Kanalprojekt und die Art wie die Regierung versuchte erst eine Parallelregierung zu schaffen und dann Zustimmung zum Kanalprojekt zu erhalten, dazu beiträgt, die Gemeinden zu spalten.

(2) Eine ähnliche Zuspitzung von Konflikten innerhalb der Gemeinschaften gab es auch bei der zweiten Territorialregierung, der *Black Creole Indigenous Community of Bluefields*. Auch dieses Kollektiv hatte eine Territorialregierung gebildet und gemäß des Gesetzes 445 im Jahr 2012 einen Antrag auf einen Landtitel gestellt. Alle formalen Voraussetzungen waren erfüllt, wie die zuständige Kommission mitteilte. Dennoch wurde die Vergabe des Landtitels verzögert. Im September 2014 wurde dann eine zweite territoriale Regierung ins Amt gesetzt, die ebenso vorgab die *Black Creole*

Indigenous Community of Bluefields zu repräsentieren. Auch diese Parallelregierung verhandelte mit der FSLN und erhielt im Mai 2016 einen Landtitel zugesprochen, der allerdings nur sieben Prozent der beantragten Fläche umfasste.¹⁸ Dies wurde in der Presse, sowie von vielen Beobachter*innen klar auf den Kanal zurückgeführt. So würde die Regierung das Problem umgehen, mit einer zweiten Gruppe einen Konsultationsprozess durchführen (oder simulieren) zu müssen. Auch in diesem Fall kam es zu Konflikten innerhalb der Gemeinden.

„Dass dies jetzt alles Probleme und Konflikte generiert, gefährdet die Zukunft unserer Kultur. Und das schlimmste ist, dass es teilweise Leute unserer eigenen Gruppe sind, die hier unsere Zukunft verkaufen.“ (Interview mit Mitgliedern der [alten] Territorialregierung der *Black Creole Indigenous Community of Bluefields*, 26.5.2016)

3.6 Die Zuspitzung autoritärer Praktiken und die Gewaltspirale im Jahr 2018

Bis 2017 haben über 60 Demonstrationen und viele Foren gegen den Kanal stattgefunden; es gab zahlreiche juristische Versuche den Kanal zu stoppen, Unterschriften wurden gesammelt, um das Verfassungsgericht zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit des Konzessionsvertrags zu bewegen. Doch die Mehrheit der Abgeordneten stellte sich nicht gegen das Kanalprojekt. Denn in den vergangenen Jahren haben autoritäre Tendenzen im Land zugenommen und demokratische Kontrollmechanismen wurden ausgehöhlt (Martí i Puig 2016). Abgeordnete, die gegen den Kanal gestimmt hatten, haben ihr Mandat verloren; Funktionsträger*innen in Gerichten, Wahlkommissionen und Behörden, die nicht auf der Linie von Präsident Ortega und Vizepräsidentin Murillo sind, wurden ausgetauscht. Spätestens mit den Wahlen im November 2016 wurde ein umfassender FSLN-Partei-Staat errichtet (Thaler 2017).

Ende 2017 gaben selbst sandinistische Abgeordnete zu, dass sie keine Informationen über den Fortschritt des Kanals hätten. Spekulationen werden laut, der Investor wäre bankrott oder hätte zumindest solche wirtschaftlichen Probleme, dass er das Projekt nicht finanzieren könne. Schon 2015 geben nur noch 19 Prozent der Befragten an, sie würden die Entwicklungen rund um den Kanal verstehen. Die höchste Zustimmung genießt der Kanal unter den Mitgliedern der FSLN – je höher die Loyalität zu Ortega, desto wahrscheinlicher die Billigung (Coleman 2015: 4).

¹⁸ <http://www.laprensa.com.ni/2016/04/09/nacionales/2015636-estado-de-nicaragua-cercena-tierras-creoles>; 9.4.2016, letzter Aufruf: 4.7.2019.

Im Laufe der Jahre 2015 bis 2017 machten alle Protestierenden immer wieder die Erfahrung, dass die Regierung auf die Anliegen der Proteste nicht eingeht.¹⁹ Stattdessen kommt es zur Diffamierung, Kriminalisierung und gezielter Repression gegenüber den Aktivist*innen verschiedener Bewegungen (Tittor 2018; Chamorro & Yang 2018).

Seit April 2018 hat sich die Situation dramatisch zugespitzt. Sicherheitskräfte hatten scharf auf unbewaffnete Demonstrant*innen geschossen, die gegen die Rentenreform der Regierung sowie die Untätigkeit angesichts eines Waldbrandes im *Indio Maíz* demonstriert hatten. In wenigen Tagen wurden über 100 Personen getötet; die Gewalt eskalierte und Aktivist*innen suchten mehrere Tage in einer Kirche vor Scharfschützen Zuflucht. Die Bäuerinnen und Bauern der Anti-Kanal-Bewegung waren die ersten, die sich innerhalb des Klimas der Angst, trotz Repression und Schikanen gegen Aktivist*innen und ihre Familien wieder auf die Straße trauten. Seit April 2018 sind 320 Personen getötet worden, darunter 22 unter 18 Jahren, 22 Polizist*innen und ein Journalist (Stand: Dezember 2018; CENIDH 2018: 15). Der Vermittlungsversuch der katholischen Kirche scheiterte, es kommt immer wieder zu Gewaltexzessen und willkürlichen Verhaftungen. 397 Aktivist*innen sitzen im Gefängnis und sind massiven Misshandlungen ausgesetzt. Über 80.000 Nicaraguaner*innen sind ins Ausland geflohen, die Situation wird immer schwieriger (CENIDH 2019: 6.33). Gegenwärtig ist völlig ungewiss, wie es mit dem Land und mit dem Kanal weitergehen wird. Derzeit gilt als unwahrscheinlich, dass weiter an ihm gebaut wird. Denn erstens hat sich das Wachstum in China abgeschwächt (Sum 2017), und zweitens scheint Wang Jing an der Börse massiv Geld verloren zu haben.²⁰ Drittens hat China die Zusammenarbeit mit Panama gestärkt.²¹ Von vielen wurde zunächst das chinesische Engagement beim Nicaraguakanal auf geopolitische Motive zurückgeführt, um eine Alternative zum als US-dominiert

19 Hierzu gibt es eine Ausnahme: Die Regierung kündigte den Konzessionsvertrag für Goldabbau in Rancho Grande. Dem waren massive Proteste und Demonstrationen vorausgegangen.

20 Die Forbes-Liste gibt sein Vermögen im März 2015 noch mit 6,9 Mrd. US\$ an, während er im Dezember 2018 nur noch knapp eine Milliarde US\$ besaß. Dafür wird sein Wohnort nun mit Peking, die Staatsbürgerschaft mit chinesisch angegeben (<https://www.forbes.com/profile/wang-jing/#3b47c977358a>, letzter Aufruf: 13.12.2018). Siehe auch: <https://www.theguardian.com/world/2015/oct/02/chinese-mogul-behind-nicaragua-canal-lost-85-of-his-fortune-in-stock-market>, letzter Aufruf: 12.12.2018.

21 China hat in den letzten Jahren seine ökonomische Bedeutung sowie damit einhergehend auch seinen Einfluss in vielen lateinamerikanischen Ländern gestärkt. Seit 2017 bestehen wieder formale diplomatische Beziehungen zwischen Panama und China; seither sind 28 diplomatische Verträge und Investitionsabkommen geschlossen worden, darunter auch für einen Hafen und eine Brücke über den Kanal (<https://www.theguardian.com/world/2018/nov/28/panama-china-us-latin-america-canal>, letzter Aufruf: 25.1.2019).

geltenden Panamakanal zu etablieren.²² Dadurch, dass der Panamakanal bereits erweitert ist und chinesische Schiffe diesen durchfahren können, ist die Dringlichkeit der Alternativroute gesunken. All das macht den Kanalbau aktuell unwahrscheinlicher. Dennoch: die Pläne könnten jederzeit wieder aus der Schublade geholt und der Weiterbau verfolgt werden. Der Konzessionsvertrag eröffnet außerdem die Möglichkeit, dass nur die so genannten Begleitprojekte wie Häfen, Eisenbahn, Flughäfen oder Tourismus-Resorts gebaut werden, selbst wenn der eigentliche Kanal nicht gegraben wird. Die Kanalzone ist weiterhin ein Territorium der Unsicherheit, deshalb fordern die Aktivist*innen nach wie vor die Annullierung des Gesetzes 840.

4. Fazit: Auf dem Weg in eine unsichere Zukunft

Betrachtet man die eingangs genannten Elemente von Großprojekten und die Logiken, denen sie unterliegen, treffen sie alle auf den nicaraguanischen Fall zu.

1. Der Kanalbau wurde mit Versprechen ökonomischer und sozialer Art begründet. Vorstellungen von Modernität, Aufwertung der Region und Anschluss der abgelegenen Teile des Landes an die globale Ökonomie bildeten ein ebenso wichtiges Narrativ wie das Entkommen aus der Armut.
2. Es lag nie ein (öffentlich bekannter) Kostenplan für den Kanalbau vor und es sind nur wenige Meter des Projektes gebaut worden, insofern kam es (noch?) zu keiner Kostenexplosion im Sinne reiner Baukosten. Was sich klar abzeichnet ist, dass an den Plänen trotz technischer Einwände festgehalten wurde. Dabei wurden Versprechen und technokratischen Argumenten immer mehr Aufmerksamkeit gezollt als den Fragen und Einwänden der Kritiker*innen. Die britische Consultingfirma *Environmental Resources Management* suggerierte die Machbarkeit des Projekts ebenso wie die chinesischen Ingenieure. Es war nicht nur Wissen und Technologie aus dem Globalen Norden, sondern gerade auch aus China, das eine Schlüsselfunktion einnahm. Die nicaraguanische Regierung versuchte allerdings nie mit technischen Argumenten zu überzeugen, sondern erklärte das Projekt zur nationalen Frage und zentralisierte alle mit ihm verbundenen Entscheidungen.

22 Der Panamakanal war von 1903-1979 „uninkorporiertes“ Territorium der USA, in dem für Enklaven typische kolonialähnliche Zustände herrschten. Auch über die formale Unabhängigkeit der Kanalzone von den USA im Jahr 1999 hinaus, galt Panama als geopolitische Einflussphäre der USA (Donoghue 2014).

3. Kritiker*innen wurden als rückwärts- und gegen Entwicklung gewandt dargestellt. Ihnen wurde unterstellt, der politischen Rechten anzugehören, Lügen und Propaganda zu verbreiten und Interessen ausländischer Kräfte zu bedienen.
4. Wie bei vielen Großprojekten wurde auch hier eine spezifische Zone „geopfert“ um den Rest des Landes zu entwickeln. Jeweils fünf Kilometer nördlich und südlich des Kanals könnte gemäß dem Konzessionsvertrag eine extraterritoriale Exklave entstehen, in der nicaraguanisches Recht außer Kraft gesetzt ist. Dort dürfte sich ohne Genehmigung kein*e Nicaraguaner*in aufhalten. Der Kanal würde das Land in einen Nord- und einen Südtteil zerschneiden; eine Brücke zwischen beiden ist nur an einer Stelle vorgesehen. Es droht eine ähnliche Situation wie in früheren Enklaven zu entstehen, in denen kolonial-ähnliche Verhältnisse herrsch(t)en.
5. Der Kanalstreifen sowie Territorien weit darüber hinaus haben sich zu „Zonen der Unsicherheit“ entwickelt. Niemand weiß, wann und ob die Menschen in den Dörfern innerhalb der Kanalzone umgesiedelt werden. Den Kleinbäuerinnen und -bauern droht die Vertreibung; viele erhielten schon in der Vergangenheit keine Kredite mehr für die Landwirtschaft, andere bestellten aufgrund der Unsicherheit das Land nicht. Hunderte haben ihre Häuser verkauft, viele ihr Land verlassen und sind in das Naturschutzgebiet *Indio Maíz* gezogen, das dadurch weiter zerstört wird. Niemand weiß, wohin die Menschen umgesiedelt werden, Naturschutzgebiete und indigene Territorien stehen zur Disposition. Es drängt sich der Verdacht auf, dass dies ein weiterer Grund ist, warum die Regierung im Fall des großen Waldbrandes im *Indio Maíz* tagelang nicht reagierte und auch eigentlich illegale Waldrodungen seit Jahren geschehen lässt. Außerdem wurden die langwierigen Prozesse der Demarkierung indigener und afrnicaraguanischer Territorien unterlaufen bzw. gestoppt. So hat beispielsweise die *Black Creole Indigenous Community of Bluefields* auch aufgrund des Kanalbaus einen Landtitel erhalten, der weit kleiner ist, als das Land, das sie eigentlich zugesprochen haben wollten. Die damit verbundene Gründung einer Parallelregierung hat, wie auch im Fall der Rama-Kriol Territorialregierung, zu vielfältigen Konflikten innerhalb der indigenen und afro-nicaraguanischen Gruppen geführt.
6. Im ganzen Südosten Nicaraguas werden soziale Rechte und geltende Gesetze außer Kraft gesetzt. Die Präsenz von Militär und Polizeieinheiten zu Baubeginn des Kanals sollte die Kritiker*innen einschüchtern; das Recht auf freie Meinungsäußerung wurde mehrfach beschnitten; Kanalgegner*innen wurden verhaftet und eingeschüchtert. Der Kanalprotest war der Anlass, zu dem die nicaraguanische Regierung im Jahr

2016 und 2017 die Praxis der von ihr initiierten Gegendemonstrationen getestet hat, die oftmals in gewalttätige Auseinandersetzungen münden. Unter den Gegendemonstrant*innen befinden sich teilweise paramilitärische Gruppen, die gezielte Angriffe auf Demonstrant*innen verüben, die von der Polizei nicht geahndet werden. Diese Praxis wurde gegen die Demonstrationen 2018 verschärft angewendet. Rund um die Kanalfrage war schon früher als in anderen Bereichen offensichtlich, dass es zu einer Vertiefung des autoritären Regierungsstils von Daniel Ortega und Rosario Murillo kommt.

Insofern zeigt sich am Beispiel des interoceanischen Kanals, dass die Eigendynamik von Megaprojekten dazu beiträgt, die autoritären Praktiken des Regimes zu verschärfen. Dabei sollten die Eigendynamiken der Projekte nicht als Unausweichlichkeit verstanden werden, sondern als Gefahren und als wiederkehrende Muster, die Großprojekten inhärent sind und gegen die es im Zweifelsfall zu steuern gilt. Wer dennoch Großprojekte planen will, die der Bevölkerungsmehrheit zugutekommen, ohne die lokalen Gruppen zu verdrängen, der/die muss benennen können, wie er/sie mit den Gefahren, die den Eigendynamiken innewohnen, umgehen will. In Nicaragua ist es jedenfalls bisher nicht gelungen. Gegenwärtig sieht es so aus, als wenn der Nicaraguakanal eines der Projekte ist, die im Sande verlaufen werden. Sicher ist schon jetzt: Er wird nicht halten, was er einmal versprochen hatte und hat dennoch auch ohne seine Realisierung ungleichheitsverstärkende und konfliktgenerierende Effekte.

Literatur

- Aburto, Kelly; Johana Elizabeth & Santiago E. Thomas (2014): *Estudio sobre el Inicio de la Etapa de Saneamiento de la Propiedad Comunal en el Territorio Indígena Rama y Kriol, Región Autónoma de la Costa Caribe Sur de Nicaragua del primer semestre del año 2014*. Bluefields.
- Academia de Ciencias de Nicaragua (Hg.) (2014): *El canal interoceánico por Nicaragua: Aportes al debate*. Managua. <http://ometepe-proyecto-nicaragua.de/wp/wp-content/uploads/2014/05/Aportes-Sobre-Canal-NicaraFIN.pdf?8f61df>, letzter Aufruf: 7.7.2019.
- Acevedo Vogl, Adolfo (2013): „The canal and the illusion of development“. In: *Revista Envío*, August, Nr. 385. <http://www.envio.org.ni/articulo/4736>, letzter Aufruf: 7.7.2019.
- Acosta, María L. (2016): „El Impacto de la Ley del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua sobre los Pueblos Indígenas y Afrodescendientes de Nicaragua“. In: *Cuaderno Jurídico y Político*, Bd. 1, Nr. 2, S. 21-31, <http://repositorio.upoli.edu.ni/205/1/317-1050-1-PB.pdf>, letzter Aufruf: 8.7.2019.
- Achselrad, Henri (2004): „De ‚bota-foras‘ e ‚zonas de sacrificio‘ – um panorama dos conflitos ambientais no Estado do Rio“. In: Achselrad, Henri (Hg.): *Conflito Social e Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro*. Bonsucesso & Rio de Janeiro, S. 7-18.

- Altvater, Elmar (1987): *Sachzwang Weltmarkt. Verschuldungskrise, blockierte Industrialisierung und ökologische Gefährdung, der Fall Brasilien*. Hamburg.
- Atwood, Genevieve (1975): „The Strip-Mining of Western Coal“. In: *Scientific American*, Bd. 233, Nr. 6, S. 23-29 (<https://doi.org/10.1038/scientificamerican1275-23>).
- Bebbington, Anthony (2013): „Underground Political Ecologies“. In: *PERIPHERIE*, Nr. 132, S. 402-424.
- Bebbington, Anthony; Nicolas Cuba, & John Rogan (2014): „The Overlapping Geographies of Resource Extraction“. In: *Revista. Harvard Review of Latin America*, Bd. 13, Nr. 2, S. 20-24.
- Bullard, Robert (1990): *Dumping in Dixie. Race, Class, and Environmental Quality*. Boulder, US-CO, & Oxford.
- Bullard, Robert; Paul Mohai; Robin Saha & Beverly Wright (2008): „Toxic Waste and Race at Twenty: Why Race Still Matters After all These Years“. In: *Environmental Law*, Bd. 38, Nr. 2, S. 371-411, https://www.jstor.org/stable/43267204?seq=1#page_scan_tab_contents, letzter Aufruf: 8.7.2019.
- CENIDH – Centro Nicaragüense de Derechos Humanos (2014): *Derechos Humanos en Nicaragua. Informe 2013*. Managua, <https://www.cenidh.org/recursos/33/>, letzter Aufruf: 3.7.2019.
- CENIDH – Centro Nicaragüense de Derechos Humanos (2018): *Derechos Humanos en Nicaragua 2018*. https://www.cenidh.org/media/documents/docfile/Informe_DH_2018.pdf, letzter Aufruf: 11.12.2018.
- CENIDH – Centro Nicaragüense de Derechos Humanos (2019): *Derechos Humanos en un „estado de excepción“*. <https://www.cenidh.org/recursos/81/>, letzter Aufruf: 15.9.2019.
- Chamorro, Luciana, & Emilia Yang (2018): „Movilización social y tácticas de control en el neosandinismo“. In: *Cahiers des Amériques Latines*, Nr. 87, S. 91-115 (<https://doi.org/10.4000/cal.8546>).
- Chamorro López, Adriana; Yomar Alvarez; Juan C. Franco & Iván Narváez Quiñonez (2013): *Yasuní, zona de sacrificio. Análisis de la iniciativa ITT y los derechos colectivos indígenas*. Quito.
- Coleman, Kenneth M. (2015): „¿Qué piensan los nicaragüenses del Canal Interoceánico del Presidente Daniel Ortega?“. In: *Perspectivas desde el Barómetro de las Américas: 2015*, Nr. 112. <https://www.vanderbilt.edu/lapop/insights/IO912es.pdf>, letzter Aufruf: 29.5.2017.
- Di Rasio, Diego; Marc Cavaldá; Diego Pérez Roig & Hernán Scandizzo (Hg.) (2012): *Zonas de sacrificio: impactos de la industria hidrocarburífera en Salta y Norpatagonia*. Buenos Aires.
- Dietz, Kristina (2011): *Der Klimawandel als Demokratiefrage. Sozial-ökologische und politische Dimensionen von Vulnerabilität in Nicaragua und Tansania*. Münster.
- Donoghue, Michael E. (2014): *Borderland on the Isthmus. Race, Culture, and the Struggle for the Canal Zone*. Durham (<https://doi.org/10.1215/9780822376675>).
- Engels, Bettina, & Kristina Dietz (Hg.) (2017): *Contested Extractivism, Society and the State. Struggles over Mining and Land*. London (<https://doi.org/10.1057/978-1-137-58811-1>).
- Envío Team (2013): „Notes Written beneath the Trees of Life“. in: *Revista Envío*, August, Nr. 385, <http://www.envio.org.ni/articulo/4733>, letzter Aufruf: 7.7.2019.
- FDCL – Forschungs- und Dokumentationszentrum Lateinamerika, & RLS – Rosa Luxemburg Stiftung (2012): *Der Neue Extractivismus. Eine Debatte über die Grenzen des Rohstoffmodells in Lateinamerika*. Berlin.
- FIDH-CENIDH – Federación Internacional de Derechos Humanos y Centro Nicaragüense de Derechos Humanos (2016): *Concesión del Canal Interoceánico en Nicaragua: Grave Impacto en los derechos humanos. Comunidades campesinas movilizadas resisten*. Paris.
- Flyvbjerg, Bent (2007): *Megaproject Policy and Planning: Problems, Causes, Cures*. Summary of Dissertation for Higher Doctorate in Science, Aalborg University, Aalborg.
- Flyvbjerg, Bent (2014): „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview“. In: *Project Management Journal*, Bd. 45, Nr. 2, S. 6-19 (<https://doi.org/10.1002/pmj.21409>).

- Fox, Julia (1999): „Mountain Top Removal in West Virginia. An Environmental Sacrifice Zone“. In: *Organization & Environment*, Bd. 12, Nr. 2, S. 163-183 (<https://doi.org/10.1177/1086026699122002>).
- Fuchs, Gustavo, & Grettel Navas (2016): „El Canal de Nicaragua en clave regional“. In: *Ecología Política*, Nr. 51, S. 21-25.
- Gellert, Paul K., & Barbara D. Lynch (2003): „Mega-Projects as Displacement“. In: *International Social Science Journal*, Bd. 55, Nr. 175, S. 15-25 (<https://doi.org/10.1111/1468-2451.5501002>).
- Grandia, Liza (2013): „Road Mapping: Megaprojects and Land Grabs in the Northern Guatemalan Lowlands“. In: *Development and Change*, Bd. 44, Nr. 2, S. 45-70 (<https://doi.org/10.1002/9781118688229.ch3>).
- Hooks, Gregory, & Chad L. Smith (2004): „The Treadmill of Destruction: National Sacrifice Areas and Native Americans“. In: *American Sociological Review*, Bd. 69, Nr. 4, S. 558-575 (<https://doi.org/10.1177/000312240406900405>).
- Kaltmeier, Olaf (2012): *Politische Räume jenseits von Staat und Nation*. Göttingen.
- Kinloch Tijerino, Frances (2012): *Historia de Nicaragua*. Managua.
- Klöpper, Yvonne (2008): *Staudammkonflikte in Südostasien – Eine politisch-geographische Analyse anhand von Fallbeispielen aus Burma (Myanmar), Laos und Thailand*. Dissertation an der Philosophischen Fakultät im Fachbereich Geowissenschaften an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, https://repositorium.uni-muenster.de/document/miami/22de5a90-a23b-4761-af98-be92edba670b/01_diss_klopper.pdf, letzter Aufruf: 3.7.2019.
- Lavinas, Lena (2013): „21st century welfare“. In: *New Left Review*, Nr. 84, S. 5-40.
- Lehmann, Rosa (2018): *The Conflict Surrounding Wind Power Projects in the Mexican Isthmus of Tehuantepec. Renewable Energies and Politics of Scale*. https://www.bioinequalities.uni-jena.de/sozbemedia/Neu/2018_11_19+Working+Paper+3-p-315.pdf, letzter Aufruf: 8.7.2019.
- López Baltodano, Mónica (2014): „Anuncio Nicaragua Canal Interoceánico: 25 verdades, 40 violaciones a la Constitución“. In: *Envío, January*, Nr. 382, <http://www.envio.org.ni/articulo/4793>, letzter Aufruf: 18.5.2015.
- Martí i Puig, Salvador (2016): „Nicaragua: Desdemocratización y Caudillismo“. In: *Revista de Ciencia Política, Pontificia Universidad Católica de Chile*, Bd. 36, Nr. 1, S. 239-258 (<https://doi.org/10.4067/S0718-090X2016000100011>).
- Massuh, Gabriela (Hg.) (2012): *Renunciar al bien común. Extractivismo y (pos)desarrollo en América Latina*. Buenos Aires.
- Nygren, Anja (2004): „Competing Claims on Disputed Lands: The Complexity of Resource Tenure in the Nicaraguan Interior“. In: *Latin American Research Review*, Bd. 39, Nr. 1, S. 123-153 (<https://doi.org/10.1353/lar.2004.0015>).
- Perla, Héctor jr., & Héctor Cruz-Feliciano (2013): „The Twenty-first-Century Left in El Salvador and Nicaragua. Understanding Apparent Contradictions and Criticisms“. In: *Latin American Perspectives*, Bd. 40, Nr. 190, S. 83-106 (<https://doi.org/10.1177/0094582X13480932>).
- Ramírez Ayérdiz, Danny (2016): „El proyecto canal interoceánico de Nicaragua: clima de diálogo, consulta social y otros efectos relacionados“. In: *Boletín Onteaiken*, Nr. 21, S. 70-84.
- Randeria, Shalini (2003): „Glocalization of Law: Environmental Justice, World Bank, NGOs and the Cunning State in India“. In: *Current Sociology*, Bd. 51, 3-4, S. 305-328 (<https://doi.org/10.1177/0011392103051003009>).
- Red por la Democracia y el Desarrollo Local (2015): „¿Qué territorios partirá el Canal y a qué poblaciones desplazará?“. In: *Envío Digital*, Nr. 400, <http://www.envio.org.ni/articulo/5043>, letzter Aufruf: 28.6.2019.

- Rich, Bruce (1998): *Die Verpfändung der Erde. Die Weltbank, die ökologische Verarmung und die Entwicklungskrise*. Stuttgart.
- Rodríguez, Nemesio J. (2018): *Los megaproyectos y los pueblos indios y negros en América Latina. Contexto de un Atlas*. <http://www.puicmezinal.unam.mx/docs/IntroAtlas.pdf>, letzter Aufruf: 5.12.2018.
- Schützhofer, Timm B. (2011): *Nicaragua: Neue Wege in Sozialpolitik und ländlicher Entwicklung? Das Programa Productivo Alimentario der Regierung Ortega*. Kassel.
- Scott, Dayna N., & Adrian A. Smith (2017): „Sacrifice Zones’ in the Green Energy Economy: Toward an Environmental Justice Framework“. In: *McGill Law Journal*, Bd. 62, Nr. 3, S. 861 (<https://doi.org/10.7202/1042776ar>).
- Sum, Ngai-Ling (2017): *Interview on China’s ‘One Belt One Road’ initiative*. <https://www.blog-kolleg-postwachstum.de/2017/12/18/interview-with-ngai-ling-sum/>, letzter Aufruf: 12.12.2018.
- Svampa, Maristella (2012): „Bergbau und Neo-Extraktivismus in Lateinamerika“. In: *FDCL & RLS 2012*, S. 14-33.
- Thaler, Kai M. (2017): „Nicaragua. A Return to Caudillismo“. In: *Journal of Democracy*, Bd. 28, Nr. 2, S. 157-169 (<https://doi.org/10.1353/jod.2017.0032>).
- Tittor, Anne (2018): „Conflicts about Nicaragua’s Interoceanic Canal Project: Framing, Counterframing and Government Strategies“. In: *Cahiers des Amériques Latines*, Bd. 87, Nr. 1, S. 117-142 (<https://doi.org/10.4000/cal.8561>).
- United Church of Christ & Commission on Racial Justice (1987): *Toxic Waste and Race in the United States. A National Report on the Racial and Socio-Economical Characteristics of Communities with Hazardous Waste Sites*. New York, US-NY
- van der Post, Jan Geert (2014): *El largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el canal de Nicaragua*. Managua.
- van Laak, Dirk (1999): *Weißer Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert*. Stuttgart.
- Wünderlich, Volker (2014): „El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño“. In: *Encuentro*, Nr. 97, S. 24-35 (<https://doi.org/10.5377/encuentro.v0i97.1387>).

Anschrift der Autorin:

Anne Tittor

anne.tittor@uni-jena.de