



Wer zahlt die Zeche?

Der Bau des Nicaraguakanals

ANNA HOCHLEITNER
November 2015

- Der Nicaraguakanal soll insgesamt 278km lang, bis zu 520m breit und bis zu 30m tief werden. Damit ist er das bis heute größte Infrastrukturprojekt der Welt und wird mehr als dreimal so lang sein wie der Panamakanal.
- Die nicaraguanische Regierung ist aufgrund der Projektvergabe sowie des eigens verabschiedeten Gesetzes zum Kanalbau stark unter Kritik geraten. Zum einen erregt das hohe Maß an Intransparenz während des Entscheidungsprozesses das Misstrauen der Bevölkerung, zum anderen stehen einzelne Punkte des Gesetzes im Widerspruch zur Verfassung sowie zu internationalen Vereinbarungen.
- Eine der größten Sorgen der Kritiker_innen sind die Auswirkungen des Kanals auf die Umwelt. Vor der Vergabe wurden keine Umweltverträglichkeitsstudien erstellt, Wissenschaftler_innen befürchten jedoch verheerende Schäden am Ökosystem und eine Gefährdung der Trinkwasserversorgung.
- Konservative Schätzungen gehen davon aus, dass etwa 30.000 Personen für den Kanalbau enteignet werden sollen. Die Anzahl der indirekt betroffenen Personen ist jedoch um ein Vielfaches höher. Bis zum heutigen Datum wurden daher bereits 45 friedliche Protestmärsche gegen den Kanal durchgeführt.
- Sowohl die Rentabilität des Projektes als auch das Ausmaß der Wachstumsimpulse für das Land sind umstritten. Als lukrativ könnten sich jedoch die Subprojekte zum Ausbau der Infrastruktur und zur Nutzung enteigneter Gebiete erweisen.



Inhalt

1. Aktueller Stand von Projektplänen und Gesetzeslage	3
1.1 Der Nicaraguakanal in Zahlen und Fakten	3
1.2 Rechte und Pflichten Nicaraguas	4
1.3 Kritik am Entscheidungsprozess und den rechtlichen Grundlagen	4
2. Die Bedeutung des Kanals für die Zukunft Nicaraguas	6
2.1 Der Kanal als Wachstumsmotor?	6
2.2 Rentabilität des Projekts	6
2.3 Ökologische Folgen	7
2.4 Soziale Auswirkungen	8
3. Proteste gegen den Kanalbau	9
4. Alternativen	9
5. Einschätzung des Projektes	10
Literatur	12

Der Bau eines interozeanischen Kanals in Nicaragua ist keine neue Idee, sondern ein alter Traum, der bereits bei der Ankunft der Spanier_innen im frühen 16. Jahrhundert formuliert worden war. Seitdem hat es schon eine Vielzahl von Versuchen gegeben, diesen Traum in die Realität umzusetzen. Doch nachdem die nicaraguanische Regierung unter Daniel Ortega im Juni 2013 ein Gesetz zum Kanalbau verabschiedete und die Konzession an den Geschäftsmann Wang Jing aus Hongkong vergab, spaltet das Megaprojekt nicht nur das zentralamerikanische Land, sondern ruft auch auf internationaler Ebene Kritik hervor.

Umstritten ist der Kanal insbesondere aufgrund seiner ökologischen und soziokulturellen Konsequenzen. Darüber hinaus wurde die Konzession, gegen die auch verfassungsrechtliche Bedenken bestehen, unter Ausschluss der Öffentlichkeit und ohne die vorherige Durchführung geeigneter Studien beschlossen. Bis heute – einige Monate nach dem offiziellen Beginn der Bauarbeiten im Dezember 2014 – ist es der Regierung nicht gelungen, die Zweifel in der eigenen Bevölkerung, aber auch seitens der Wissenschaft auszuräumen.

1. Aktueller Stand von Projektplänen und Gesetzeslage

1.1 Der Nicaraguakanal in Zahlen und Fakten

Am 21. Februar 2012 gab Daniel Ortega, der amtierende Präsident Nicaraguas, erstmals öffentlich bekannt, die historische Idee des Kanalbaus wieder aufzunehmen. Durch dieses Megaprojekt verspricht sich die Regierung eine Verdopplung des BIP sowie die Schaffung zahlreicher neuer Arbeitsplätze. Insbesondere mit Blick auf den stetig wachsenden Welthandel könnte ein zweiter Kanal in Zentralamerika den bereits jetzt sehr stark befahrenen Panamakanal deutlich entlasten.

Der größte Vorteil des Nicaraguakanals wären seine Ausmaße. Etwa doppelt so tief und breit wie der Panamakanal soll er werden. Schon heute führt die zunehmende Größe der Schiffe und Tanker dazu, dass neuere Schiffe den Panamakanal oftmals nicht mehr passieren können, weshalb nach alternativen Transportwegen gesucht wird. Der Nicaraguakanal könnte dieses Problem lösen, da er den Panamakanal auch nach dessen geplanter Erweiterung um ein Vielfaches übertreffen würde.

Durch den Nicaraguakanal würde eine neue Verbindung zwischen Asien und den Häfen an der Ostküste der USA geschaffen werden, und somit auch zwischen Asien und Europa. Da der Nicaraguakanal nördlicher gelegen ist, würden sich die Schiffswege deutlich verkürzen, was Einsparungen beim Treibstoffverbrauch zur Folge hätte. So wäre beispielsweise die Strecke von Los Angeles nach New York um 800 km kürzer als bisher.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Kanalbau wurden im Juni 2013 geschaffen. In diesem Monat verabschiedete das Parlament, in dem die Regierungspartei FSLN die notwendige Mehrheit besitzt, das Gesetz 840¹, das den Vertragsabschluss mit der HKND-Gruppe, einem Unternehmen des chinesischen Milliardärs Wang Jing, vorbereitete. Dessen Unternehmen wurde nur wenige Tage später mit dem Bau und der Verwaltung des geplanten interozeanischen Kanals beauftragt, der etwa 50 Milliarden US-Dollar kosten und innerhalb eines Zeitraums von gerade einmal fünf Jahren fertiggestellt werden soll. Der Kanal soll insgesamt 278 km lang, 230 bis 520 m breit und 27 bis 30 m tief werden. Damit ist der Nicaraguakanal das bis heute größte Infrastrukturprojekt der Welt und wird mehr als dreimal so lang sein wie der Panamakanal. Jährlich soll der Kanal bis zu 5.100 Frachtschiffen und Tankern mit einem Fassungsvermögen von bis zu 400.000 Tonnen die Durchfahrt in 30 Stunden ermöglichen.

Die vorgesehene Route des Kanals wurde aus sechs Möglichkeiten ausgewählt und durchläuft das Land von Osten nach Westen. Sie führt nahe der Mündung des Punta Gorda an der Karibikküste in Richtung Morrito, durchquert anschließend über 105 km den Cocibolca-See in Richtung Rivas, um schließlich nahe der Mündung des Río Brito auf die Pazifikküste zu treffen. An jeder Küste müssen Schleusentore errichtet werden, um den Höhenunterschied zwischen Atlantik und Pazifik zu überwinden. An der Atlantikküste soll zusätzlich ein künstlicher See entstehen, der das für die Staustufen erforderliche Wasser liefern und als eine Teilstrecke des Kanals fungieren würde. Zusätzlich soll der See als Umwelt- und Tourismuszentrum genutzt werden.

Neben dem Kanalbau wurden weitere Subprojekte an die HKND-Gruppe vergeben, die unter anderem den

1. Ley Especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas.

Ausbau des Straßennetzes, den Bau zweier Häfen (einen an der Karibik- und einen an der Pazifikküste) sowie die Errichtung einer Freihandelszone, eines Flughafens und mehrerer Tourismuszentren vorsehen. Durch den Kanalbau und die verschiedenen Subprojekte sollen während der Konstruktionsphase 50.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden sowie weitere 200.000 langfristig nach Inbetriebnahme der Projekte.

Nach einer einjährigen Phase der Planung und internen Beratung sowie der Durchführung einer Machbarkeitsstudie konnten die Bauarbeiten am 22. Dezember 2014 planmäßig beginnen. Dabei müssen jedoch zunächst neue Zufahrtsstraßen gebaut bzw. muss die bestehende Infrastruktur ausgebessert werden, bevor mit der eigentlichen Konstruktion des Kanals begonnen werden kann.

1.2 Rechte und Pflichten Nicaraguas

Laut Konzessionsvertrag gewährt Nicaragua der HKND-Gruppe für die nächsten 50 Jahre das exklusive Recht am Kanal sowie an den verschiedenen Subprojekten, das auf Wunsch des Unternehmens um weitere 50 Jahre verlängert werden kann. Dieses Recht beinhaltet auch die Festlegung der Nutzungsgebühren für den Kanal sowie die Einbehaltung sämtlicher mit dem Kanal verbundener Gewinne. Die von der nicaraguanischen Regierung berufene Kommission, die für die Koordination des Kanalbaus zuständig ist, kann nur entscheiden, ob sie der Höhe der Gebühren zustimmt oder nicht. Darüber hinaus kann die HKND-Gruppe in ganz Nicaragua alle Grundstücke erwerben, die sie zur Durchführung eines der Projekte benötigt – notfalls auch durch Enteignung.

Sollte es zu einer Verzögerung der Bauarbeiten kommen oder festgestellt werden, dass das Projekt gegen internationales Recht oder die Verfassung verstößt, hat das Unternehmen einen Anspruch auf Schadensersatz. Für einen solchen Fall würde die Nationalbank Nicaraguas mit ihren Rücklagen haften. Das Unternehmen muss hingegen nicht für mögliche verursachte Schäden aufkommen. Während des Vertragszeitraums wird das Unternehmen von sämtlichen Steuern und Abgaben befreit und kann nach nicaraguanischem Recht weder straf- noch zivilrechtlich verfolgt werden. Im Streitfall ist ein Gericht in London zuständig. Auch den Investoren

der Projekte werden Sonderrechte zugesichert. Schließlich kann die HKND-Gruppe ihre im Vertrag festgelegten Rechte vollständig oder auch teilweise an Dritte abtreten oder transferieren und auch für weitere Subprojekte beanspruchen.

Im Gegenzug erhält Nicaragua für die nächsten zehn Jahre einen jährlichen Betrag von zehn Millionen US-Dollar, abzüglich einer gegebenenfalls vorzunehmenden Wertberichtigung, die jedoch nicht näher definiert ist. Insgesamt ergeben sich also Einnahmen von maximal 100 Millionen US-Dollar. Ab dem elften Jahr wird zudem jährlich ein Prozent der Aktien der HKND-Gruppe auf das Land übertragen. Zusätzlich verpflichtet sich der chinesische Investor, einen Teil seiner Gewinne für philanthropische Projekte in Nicaragua oder im Namen der nicaraguanischen Bevölkerung für Entwicklungsprojekte im Rest der Welt einzusetzen. Das Land erhält ferner die im Rahmen der Projektdurchführung entstandene Infrastruktur und erhofft sich zudem, indirekt von dem Projekt zu profitieren, das die nationale Wirtschaft ankurbeln und dem Land nach dem Vorbild Panamas den entscheidenden Entwicklungsschub bringen soll.

1.3 Kritik am Entscheidungsprozess und den rechtlichen Grundlagen

Die nicaraguanische Regierung ist aufgrund der Projektvergabe sowie der Verabschiedung des Gesetzes 840 stark in die Kritik geraten. Zum einen erregt das hohe Maß an Intransparenz während des Entscheidungsprozesses das Misstrauen der Bevölkerung, zum anderen stehen einzelne Punkte des Gesetzes im Widerspruch zur Verfassung sowie zu internationalen Vereinbarungen.

Nach Bekanntgabe der Wiederaufnahme des Kanalprojekts gingen Beobachter_innen davon aus, dass es Jahre dauern würde, die Angebote verschiedener Unternehmen zu überprüfen und zu bewerten sowie die notwendigen Verträglichkeitsstudien durchzuführen. Umso überraschender war es, dass bereits im Juni 2013 die Konzession an die HKND-Gruppe vergeben wurde, ein Unternehmen mit Sitz auf den Kaimaninseln, das erst kurz zuvor gegründet worden war und bisher keinerlei Erfahrungen bei der Durchführung von Infrastrukturprojekten dieses Ausmaßes besitzt. Sowohl über das Unternehmen als auch über dessen Gründer Wang Jing ist sehr wenig bekannt. Obwohl Wang Jing

selbst Milliardär und Mehrheitsaktionär von 21 Firmen ist, bleibt bisher unklar, ob und wie er die für den Kanalbau nötigen finanziellen Mittel für das 50 Milliarden US-Dollar teure Projekt aufbringen will – insbesondere da das Startkapital der HKND-Gruppe lediglich 400 Dollar betrug.

Neben der Auswahl des Projektpartners ist auch die Geschwindigkeit, mit der die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Vertrag geschaffen wurden, äußerst ungewöhnlich. Die Beratung des Parlaments dauerte lediglich drei Stunden und fand ohne die Einbindung von Umweltschutzorganisationen oder externen Berater_innen statt. Zudem wurden vor der Vergabe keine Gutachten zur Machbarkeit des Projekts oder zu dessen Umweltverträglichkeit eingeholt. Nur zwei Tage nachdem die Gesetzesinitiative im Parlament eingebracht worden war, wurde das Gesetz 840 verabschiedet.

Auch das Gesetz 840 selbst ist höchst umstritten. Ihm werden verschiedene Verstöße gegen die Verfassung und internationale Vereinbarungen vorgeworfen. So kann es beispielsweise nur durch eine Zweidrittelmehrheit des Parlaments geändert werden, was eigentlich nur bei Verfassungsänderungen der Fall ist. Nach dem Bürgerkrieg in den 1980er-Jahren wurde den ethnischen Minderheiten des Atlantiks – insbesondere der indigenen und afroamerikanischen Bevölkerung – regionale Autonomie zugesichert. Dieser besondere Status der Karibikregion ist im Gesetz 28² sowie in der Verfassung verankert und umfasst sowohl politische als auch wirtschaftliche Freiheiten. So darf sich die Region selbst verwalten und muss bei allen Gesetzesvorhaben und politischen Maßnahmen, die die Region direkt betreffen, im Voraus von der Zentralregierung in Managua konsultiert werden, da diese ohne die Zustimmung aus der Region nicht durchgeführt werden dürfen.

Darüber hinaus wurde nach dem Bürgerkrieg eine neue Art des Besitzes anerkannt: der Gemeinschaftsbesitz. Im Artikel 36.1 des Autonomiegesetzes wird dieser als unveräußerlich festgeschrieben. Der Gemeinschaftsbesitz kann somit weder verschenkt, verkauft, verpfändet noch besteuert werden. Über diese Gesetzesgrundlagen hat sich die Regierung beim Kanalbau in verschiedener Weise hinweggesetzt. Die Region wurde weder in den

Entscheidungsprozess einbezogen noch ausreichend informiert. Erst nach der Verabschiedung des Gesetzes 840 stimmte der Regionalrat dem Vorhaben nachträglich zu. Allerdings ist dies allein nicht ausreichend, da auch die betroffenen Gemeinden zustimmen müssen. Zudem verletzt die Konzession die Unantastbarkeit des Gemeinschaftsbesitzes, da im Rahmen des Kanalbaus alle Grundstücksbesitzer_innen – egal ob öffentlich oder privat – enteignet werden können.

Ein extrem problematischer Aspekt des Gesetzes ist, dass eine Haftung der HKND-Gruppe bei Umweltschäden ausgeschlossen und die Gültigkeit des nationalen Rechts außer Kraft gesetzt wird. Zudem musste sich das Unternehmen weder zur Einhaltung von Menschenrechten noch zu ökologischer Nachhaltigkeit verpflichten. Die Verfassung Nicaraguas erhebt die natürlichen Ressourcen des Landes jedoch zum nationalen Erbe und stellt sie unter besonderen Schutz.

Insgesamt ist der Vertrag zwischen der Regierung Nicaraguas und der HKND-Gruppe höchst einseitig zum Vorteil des chinesischen Investors ausgearbeitet worden. Dieser erhält von der Regierung jede Menge Sicherheiten, muss jedoch selbst kaum Verpflichtungen eingehen. Da das Unternehmen sowohl alle staatlichen als auch privaten Flächen, die es zur Durchführung eines seiner Projekte benötigt, für sich beanspruchen darf und losgelöst von der nationalen Rechtsprechung operieren kann, verliert Nicaragua einen bedeutenden Teil seiner Souveränität – auch wenn laut Vertrag die nicaraguanische Flagge über dem Kanal wehen soll.

Aufgrund der vertraglichen Asymmetrie sprechen manche Kritiker_innen sogar von einer Kriegskonzession, in der der chinesische Investor als Siegermacht die Bedingungen diktiert. Die Regierung rechtfertigt die ausgehandelten Bedingungen damit, dass Nicaragua als Entwicklungsland günstige Konditionen bieten muss, um Investor_innen anzulocken, und zudem selbst nichts einbringen muss, da die HKND-Gruppe alle Investitionskosten und somit auch das wirtschaftliche Risiko der Projekte trägt. Allerdings sollte hierbei nicht übersehen werden, dass Nicaragua durchaus Grundlegendes in das Projekt einbringt: sein Land und seine Umwelt. Die HKND-Gruppe mag die finanziellen Risiken des Projektes tragen, Nicaragua trägt jedoch das alleinige Risiko für mögliche Umweltschäden. Da das Unternehmen die Gewinne aus seinen Aktivitäten einbehält, jedoch nicht

2. Estatuto de la autonomía de las regiones de la costa atlántica de Nicaragua.

für mögliche Schäden wie beispielsweise Umweltverschmutzungen haftet, entsteht ein gefährlicher Interessenkonflikt. Es kann durchaus bezweifelt werden, dass das chinesische Unternehmen für Umweltschutzmaßnahmen keine Kosten und Mühen scheuen wird.

2. Die Bedeutung des Kanals für die Zukunft Nicaraguas

2.1 Der Kanal als Wachstumsmotor?

Die Regierung Nicaraguas hat in den letzten Jahren stets betont, dass der Kanal eine einmalige Chance darstellt, um die Entwicklung des Landes voranzutreiben und die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort grundlegend zu verbessern. Durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze, dem Ausbau der Infrastruktur sowie durch eine Steigerung ausländischer Direktinvestitionen soll das BIP verdoppelt werden. Dies würde dem zweitärmsten Land Zentralamerikas ermöglichen, eine Vielzahl seiner sozialen und ökonomischen Probleme zu lösen. Mit Neid und Hoffnung schaut man auf die jährlichen Einnahmen aus dem Panamakanal von über einer Milliarde US-Dollar.

Wirtschaftswissenschaftler_innen bezweifeln jedoch, dass der Nicaraguakanal allein das Land aus seiner Krise retten kann. Langfristig wird der Kanal aufgrund seiner geringen Verknüpfungen zu anderen nationalen Wirtschaftssektoren und der hohen Kapitalintensität vermutlich kaum Wachstumsimpulse setzen können, sondern die wirtschaftliche Aktivität nur kurzfristig erhöhen. Gewinne aus dem Kanal verbleiben zudem für die nächsten 100 Jahre bei der HKND-Gruppe. Der positive Effekt der Schaffung von 250.000 neuen Arbeitsplätzen ist insofern zu relativieren, als es sich hierbei vor allem um Arbeitsplätze mit niedriger Produktivität handelt. Zudem ist unklar, wie viele Arbeitsplätze tatsächlich geschaffen werden können. Die HKND-Gruppe hat bereits angekündigt, dass zur Durchführung des Projekts auch verstärkt ausländische Arbeitskräfte – insbesondere Chines_innen – ins Land geholt werden sollen.

2.2 Rentabilität des Projekts

Damit sich das 50-Milliarden-Dollar-Projekt über die Jahre amortisieren kann, muss die Nachfrage nach einem zweiten Kanal in Zentralamerika langfristig beste-

hen bleiben. Panama baut seinen Kanal derzeit jedoch aus, um modernen Supertankern die Durchfahrt zu ermöglichen. Obwohl der Panamakanal auch nach dem Ausbau noch deutlich kleiner sein wird, könnte dies die Einnahmen aus dem Nicaraguakanal verringern. Darüber hinaus könnten sich aufgrund der Klimaerwärmung bereits in den nächsten Jahrzehnten Wasserwege durch die Arktis als attraktive Alternativen herausstellen. Schon jetzt sind einige dieser Routen im Sommer befahrbar.

Wissenschaftler_innen befürchten zudem, dass sowohl die Kosten der Konstruktion als auch der Instandhaltung des Kanals weitaus höher sein könnten als bisher angenommen. Die erste große technische Herausforderung liegt in der geografischen Lage Nicaraguas. Das Land der tausend Vulkane wird immer wieder von Naturkatastrophen wie Erdbeben, Vulkanausbrüchen oder Wirbelstürmen heimgesucht. Letztere sollen bedingt durch den Klimawandel in Zukunft vermehrt auftreten. Darüber hinaus könnte insbesondere die Teilstrecke durch den Cocibolca-See größere Schwierigkeiten bereiten. Die Winde über dem See lösen starke Wasserströmungen aus, die täglich enorme Mengen an Sedimenten von einem Ende des Sees zum anderen bewegen. Um die Durchfahrt großer Frachtschiffe und Tanker zu ermöglichen, muss die Fahrrinne jedoch ständig freigehalten werden. Somit könnte die besondere Beschaffenheit des Sees nicht nur die Instandhaltung dramatisch verteuern, sondern auch zu erheblichen Verzögerungen im Schiffsverkehr führen sowie das Unfallrisiko erhöhen.

Aufgrund dieser hohen Unsicherheiten wird die Rentabilität des Kanals ernsthaft infrage gestellt. Es gibt zwei Erklärungsansätze, weshalb die HKND-Gruppe trotzdem plant, das Projekt durchzuführen: Erstens wird darüber spekuliert, dass hinter dem Kanalbau ein geopolitisches Interesse der chinesischen Regierung steht, zu der Wang Jing enge Beziehungen pflegt. Obwohl dies von offizieller Seite bisher stets dementiert wurde, würde eine Unterstützung Chinas sowohl erklären, woher die finanziellen Mittel für den Bau kommen sollen, als auch, weshalb die Wirtschaftlichkeit des Projekts nicht im Vordergrund steht. Für die aufstrebende Wirtschaftsmacht wäre ein zweiter Kanal in Zentralamerika von großer strategischer Bedeutung, um ihren Einfluss in der Region auszudehnen und unabhängig vom Panamakanal zu sein, der noch immer eng mit den USA verwoben

ist. So existiert bis heute ein Interventionsrecht, durch das die USA den Kanal im Konfliktfall jederzeit sperren könnten.

Eine zweite Theorie geht davon aus, dass die HKND-Gruppe nie vorhatte, den Kanal zu bauen, sondern sich durch die Konzession lediglich die exklusiven Rechte an den Subprojekten sichern wollte, die ihrerseits wirtschaftlich durchaus rentabel scheinen. Auch Ortega wird vorgeworfen, sich durch Enteignungen im Rahmen des Gesetzes 840 vor allem selbst bereichern zu wollen. Aus juristischer Sicht würde der Vertrag zwischen der Regierung und der HKND-Gruppe mit allen Steuerbefreiungen und sonstigen Vorteilen auch weiterbestehen, wenn der Kanal nicht gebaut würde. Für diese Theorie spricht, dass Monate nach der Einweihung des Projektes im Dezember 2014 noch immer nahezu nichts von dem angekündigten Baubeginn der Zufahrtsstraßen zu sehen ist.

2.3 Ökologische Folgen

Einer der größten Kritikpunkte der Kanalgegner_innen sind die Auswirkungen des Megaprojekts auf die Umwelt, insbesondere auf den Cocibolca-See. Die Konzession an die HKND-Gruppe wurde ohne vorherige Umweltverträglichkeitsstudien vergeben. Erst am 31. Mai 2015 wurde eine entsprechende Studie bei der nicaraguanischen Regierung zur Begutachtung durch eine von der HKND-Gruppe beauftragte Unternehmensberatung eingereicht. Von den Ergebnissen ist bisher wenig an die Öffentlichkeit vorgedrungen. Vier Kapitel wurden jedoch einer Gruppe unabhängiger Wissenschaftler_innen in Florida vorgelegt, die ihre Bedenken bezüglich des Projekts bestätigt sehen. Aufgrund der geringen Transparenz, einem Mangel an Daten und der fehlenden Unabhängigkeit wird die noch unveröffentlichte Studie bereits jetzt stark kritisiert.

Der Cocibolca-See ist mit über 8.200 km² der zweitgrößte Süßwassersee Lateinamerikas und ein sehr empfindliches Ökosystem. Er beherbergt eine große Artenvielfalt und ist die Heimat seltener Spezies, wie beispielsweise des Süßwasserhais. Zudem beziehen derzeit mehr als 200.000 Menschen ihr Trinkwasser aus dem See. Obwohl der See eine sehr große Ausdehnung besitzt, ist er nicht sehr tief, im Durchschnitt gerade einmal zehn bis zwölf Meter. Um die angestrebte Tiefe des Kanals von

27 bis 30 Meter zu erreichen, müssten auf der 105 km langen Route durch den See also riesige Mengen an Sedimenten ausgebaggert werden. Die größte Gefahr für den See besteht jedoch in der Verschmutzung durch die Wasserstraße. Die Folgen einer Ök Katastrophe wären für ein Binnengewässer verheerend. Weitere Gefahren für den See sind ferner eine zunehmende Versalzung durch den Kanal sowie die Einwanderung fremder Arten.

Neben dem Cocibolca-See sind auch die Küstengebiete direkt vom Kanalbau betroffen. So verheerend auf der einen Seite eine Versalzung des Sees wäre, so problematisch wäre auf der anderen Seite in bestimmten Gebieten der Eintritt von Süßwasser. Insbesondere an der Pazifikküste befinden sich höchst empfindliche Korallenriffe, die bereits durch geringe Veränderungen aus dem Gleichgewicht gebracht werden könnten. Ein weiteres Problem ist, dass das Land durch den Kanalbau in zwei Teile zerschnitten wird, wodurch das Migrationsverhalten verschiedener Tierarten eingeschränkt würde. Die möglichen ökologischen Folgen des Kanalbaus beschränken sich zudem keineswegs auf Nicaragua. Jegliche Verschmutzung würde über die Meeresströmungen in andere Länder Lateinamerikas, wie beispielsweise Mexiko, Kuba oder Kolumbien, weitergetragen.

Besonders stark betroffen wäre Costa Rica. Der einzige Abfluss des Cocibolca-Sees, der Río San Juan, fließt anschließend durch Costa Rica und mündet dort an der Karibikküste in den Atlantik – eine Region, die besonders für ihre Naturschutzgebiete bekannt ist. Befürchtet wird neben einer möglichen Verschmutzung auch eine stärkere Sedimentablagerung im Fluss. Zudem liegen unter dem See riesige Grundwasservorkommen, die sich bis nach Costa Rica ausdehnen. Im Falle eines Unglücks kann nicht ausgeschlossen werden, dass verschmutztes Seewasser ins Grundwasser eindringt, zumal die Tiefe des Sees im Bereich des Kanals künstlich verdoppelt werden soll. Aus diesem Grund hat Luis Guillermo Solís, der Präsident Costas Ricas, die nicaraguanische Regierung aufgefordert, genauere Informationen zu den möglichen ökologischen Folgen und den Pläne zu ihrer Eindämmung herauszugeben. Grundsätzlich war Costa Rica in Bezug auf den Kanalbau bisher jedoch sehr zurückhaltend.

Was den Regenwald angeht, so sind die Auswirkungen des Kanals schwer vorhersehbar. Einerseits wird es nötig sein, große Flächen an Regenwald für den Kanalbau abzuholzen. Auch wird befürchtet, dass viele der auf-

grund des Kanals enteigneten Bäuerinnen und Bauern in Naturschutzgebiete oder indigene Gebiete vordringen werden, um sich dort neues Land zu suchen. Andererseits macht die Wasserversorgung des Kanals eine Aufforstung im großen Stil nötig, um das Funktionieren des Kanals zu gewährleisten, sodass der Nettoeffekt sogar positiv sein könnte.

2.4 Soziale Auswirkungen

Entlang der Route des Kanals leben derzeit etwa 30.000 Personen, die aufgrund des Kanalbaus enteignet werden sollen.³ Die Anzahl der indirekt betroffenen Personen ist jedoch um ein Vielfaches höher. Wie auch bei den Umweltfragen fallen das Fehlen geeigneter Studien sowie eine sehr schlechte Informationslage auf. Gemäß dem Gesetz 840 und der Konzession darf sich die HKND-Gruppe alle Grundstücke aneignen, die sie für die Durchführung des Kanalbaus oder eines ihrer Subprojekte benötigt. Bei privaten Grundstücken sorgt die Kommission notfalls dafür, dass Enteignungen durchgeführt werden. Als Entschädigung erhalten die betroffenen Menschen den im Grundbuch eingetragenen Wert ihres Grundstückes – ein Wert, der im Normalfall deutlich unter dem Marktwert liegt. Dieser wird nur in Ausnahmefällen gezahlt – nämlich nur dann, wenn er niedriger sein sollte als der im Grundbuch vermerkte Wert. Öffentliche Grundstücke werden dem chinesischen Investor sogar kostenlos übereignet.

Darüber hinaus sind viele Menschen in Nicaragua nicht im Grundbuch eingetragen, obwohl sie seit Jahrzehnten auf diesem Grund leben. Sie befinden sich somit in einer Lage größter Unsicherheit und wissen nicht, ob sie überhaupt eine Entschädigung erhalten werden. Die betroffenen Bürger_innen können vor Gericht eine Klage einreichen, dort jedoch nur die Höhe der gezahlten Entschädigung anfechten, nicht die Enteignung an sich. Umsiedlungsmaßnahmen sind in den Verträgen nicht vorgesehen. Dies stellt die betroffenen Familien vor eine sehr schwierige Situation. Die meisten von ihnen leben

von der Landwirtschaft und verlieren so neben ihrem Grund und Boden auch ihre Lebensgrundlage. Da der Aufbau von Kaffee-, Reis- oder Ananasplantagen eine langjährige Investition ist, können sie nicht einfach an einem anderen Ort weitermachen. Zudem steigen bereits jetzt die Grundstückspreise in der Region, sodass es schwierig werden dürfte, mit der Entschädigung ein gleichwertiges Stück Land zu erwerben. Eine zentrale Frage wird daher sein, wie Erträge aus den Projekten umverteilt werden und die Gewinner_innen die Verlierer_innen entschädigen können, um den sozialen Frieden nicht zu gefährden.

Die Problematik der Enteignungen ist an der Karibikküste von besonderer Brisanz, da sie gegen die nach dem Bürgerkrieg zugesicherte Autonomie der Region verstößt. Aus diesem Grund haben die indigenen Völker der Miskito und Ulwa sowie die Gebietskörperschaft der Rama und Kreol_innen eine Klage vor der Interamerikanischen Kommission für Menschenrechte (IAKMR) gegen die nicaraguanische Regierung eingereicht. Diese Vorgehensweise war in der Vergangenheit bei der Verletzung der Autonomierechte bereits mehrfach erfolgreich. Im Falle des Kanals ist bisher jedoch noch keine Entscheidung gefallen. Sollten die Interessen der autonomen Gebiete beim Kanalbau weiterhin nicht berücksichtigt und der Gemeinschaftsbesitz tatsächlich nicht respektiert werden, besteht die Gefahr, dass sich soziale Spannungen erneut entflammen.

Der Kanal wird das Land geografisch zerteilen und könnte somit eine territoriale Neuordnung nötig machen. Auch wird die Mobilität innerhalb des Landes eingeschränkt. So soll zwischen dem Cocibolca-See und dem Pazifik nur eine einzige Brücke über den Kanal gebaut werden (in Rivas). Viele Menschen würden damit durch den Kanal von nahegelegenen Krankenhäusern, Schulen oder Kirchen abgeschnitten und müssten lange Umwege in Kauf nehmen, um Freund_innen oder Verwandte zu besuchen. Diese Probleme werden in der Konzession sowie im Gesetz 840 nicht behandelt.

Zuletzt machen sich viele Menschen in Nicaragua Sorgen um die geplante Militarisierung der Zone um den Kanal. Wer für die Sicherheit des Kanals zuständig sein wird, ist bisher unklar. Es kursieren sowohl Gerüchte über eine mögliche Stationierung russischer als auch chinesischer Truppen. Von offizieller Seite liegen jedoch noch keine genaueren Informationen vor.

3. Manche Organisationen geben weitaus höhere Zahlen an (bis zu 120.000). Die genaue Zahl ist schwer zu bestimmen, da zusätzlich zum Kanal auf jeder Seite eine fünf bis zehn Kilometer breite Sicherheitszone errichtet werden soll, sodass nicht nur diejenigen Menschen betroffen sein werden, die entlang der Kanalroute leben, sondern auch Menschen in anderen Landesteilen, in denen im Rahmen der Subprojekte ebenfalls Enteignungen durchgeführt werden können. Die Konzession legt hierfür keine räumliche Begrenzung fest.

3. Proteste gegen den Kanalbau

Neben zahlreicher Kritik aus wissenschaftlichen Kreisen hat sich in Nicaragua in den letzten Jahren eine aktive Protestbewegung formiert, die insbesondere von den direkt betroffenen, ländlich geprägten Regionen ausgeht. Bis zum heutigen Datum wurden bereits 45 friedliche Protestmärsche in verschiedenen Gemeinden durchgeführt. Das Ziel der Demonstrierenden ist vor allem nationale und internationale Aufmerksamkeit. Auch nicht direkt betroffene Landesteile sollen informiert und mobilisiert werden. Interessant ist dabei, dass die Demonstrierenden aus allen politischen Lagern kommen und viele eigentlich Anhänger_innen der regierenden Partei FSLN sind. Eine sehr ungewöhnliche Konstellation für Nicaragua, einem Land, in dem Kundgebungen oder Demonstrationen selten sind.

Eine offene, intensive nationale Debatte und eine öffentliche Auseinandersetzung mit dem Kanal-Thema fehlen in Nicaragua. Dafür sind zum einen die fehlende Transparenz und das Zurückhalten von Informationen vonseiten der Regierung verantwortlich, zum anderen existieren in Nicaragua nur wenige unabhängige Medien. Zudem ist es in Nicaragua nicht ganz ungefährlich, öffentliche Kritik an der Regierung zu äußern. Dies kann sehr negative Auswirkungen auf die persönliche Karriere haben, wie im Falle des Juraprofessors Gabriel Álvarez Argüello, der dieses Jahr von der Universität León aufgrund kritischer Äußerungen entlassen wurde. Auch bei den Protestmärschen kam es mehrfach zu Menschenrechtsverletzungen. Demonstrierende wurden im Dezember 2014 illegal verhaftet und mehrere Tage lang festgehalten. Die Polizei setzte Gummigeschosse und Tränengas ein, was zu über 70 Verletzten führte.

Obwohl die Mehrheit der Nicaraguaner_innen noch immer hinter dem Kanalprojekt steht, schwindet der Rückhalt in der Bevölkerung zunehmend. Dies liegt insbesondere daran, dass die Regierung viele ihrer Versprechen im Nachhinein korrigieren musste und so an Glaubwürdigkeit verloren hat. So wurde anfangs beispielsweise verkündet, der Kanal würde eine Million neue Arbeitsplätze schaffen – inzwischen wurde die Zahl auf 250.000 korrigiert.

Möglicherweise machen sich auch Informationskampagnen von NGOs und Umweltschützer_innen bemerkbar. Fest steht jedenfalls, dass die Protestmärsche gegen den

Kanal in den letzten Monaten kontinuierlich angewachsen sind. Bei der letzten und bisher größten Demonstration in Juigalpa in der Nähe von Managua kamen bei einem nationalen Protestmarsch über 15.000 Menschen zusammen.

Neben den Protesten haben verschiedene NGOs und einzelne Bürger_innen auch rechtliche Schritte gegen den Kanalbau eingeleitet. Neben der Klage vor der IAKMR wurde auch eine Klage vor dem Verfassungsgericht eingereicht. Allerdings liegt die Hoffnung eher auf ersterer, da die Verfassungsrichter_innen enge Verbindungen zur Regierung Ortegas pflegen. Auch von den Wahlen im Frühjahr des nächsten Jahres versprechen sich Kritiker_innen des Projekts keine Veränderung, da eine Wiederwahl Daniel Ortegas wahrscheinlich ist. Aus diesem Grund sehen die Kanalgegner_innen ihre einzige Chance darin, den Druck aus der Bevölkerung zu erhöhen, um den Bau zu verhindern.

4. Alternativen

Aus verschiedenen Kreisen wird gefordert, dass Nicaragua mehr Gewicht auf eine nachhaltige Entwicklung legen sollte, welche den wirtschaftlichen Fortschritt und den Umweltschutz nicht als unvereinbare Kontraste gegenüberstellt. Die Schaffung neuer Arbeitsplätze ist ohne jede Frage ein zentrales Thema in einem Entwicklungsland wie Nicaragua, jedoch kann dies auch auf nachhaltige Art und Weise erreicht werden. Sehr naheliegend ist das große Potenzial des Landes für den Tourismus, insbesondere für den Ökotourismus. Nicaragua ist mit seiner ursprünglichen Landschaft, seinen Seen und Vulkanen wie geschaffen für Naturliebhaber_innen und Abenteuerurlauber_innen. Um für diese Zielgruppen attraktiv zu bleiben, ist es von großer Bedeutung, die Natur und Biodiversität des Landes zu schützen, da sich Ökotourismus und Umweltschutz gegenseitig begünstigen.

Die größten ökologischen Bedenken bestehen bezüglich des Cocibolca-Sees. Gerade der See könnte auf vielfältige Weise genutzt werden. Bereits jetzt besteht weltweit ein Mangel an Trinkwasser, der sich in den kommenden Jahrzehnten durch steigende Bevölkerungszahlen und den Klimawandel noch verstärken wird. Für das Jahr 2100 sagen Wissenschaftler_innen voraus, dass der Trinkwasserbedarf weltweit um 20 bis 24 Prozent stei-

gen dürfte, während die Verfügbarkeit um mindestens 35 Prozent sinken wird. Der riesige Süßwassersee, der fünfzehnmal so groß ist wie der Bodensee, stellt somit eine unschätzbare Ressource für Nicaragua dar. Erhaltung und Schutz des Sees sind somit auch eine Frage der Generationengerechtigkeit. Neben der Sicherung der eigenen Versorgung könnte zukünftig auch verstärkt Wasser in andere Länder exportiert werden. Auch die Verfassung erkennt den besonderen Wert des Sees an. In den Artikeln 96 und 97 des Gesetzes 620⁴ heißt es, dass es von sozialem Interesse sei, die Qualität der nationalen Gewässer zu sichern, und dass die Regierung zum Schutz und der Erhaltung des Wassers aus dem Cocibolca-See verpflichtet ist.

Darüber hinaus bestehen bereits seit Jahrzehnten nie in Angriff genommene Pläne, das Wasser des Sees zur Bewässerung der Ebenen im Westen des Landes zu nutzen, um die Landwirtschaft und Agrarindustrie in diesen Gebieten auszudehnen. Dadurch könnte langfristig die Nahrungsmittelversorgung der wachsenden Bevölkerung gesichert und Überschüsse exportiert werden. Zudem leben viele Familien rund um den See von der Fischerei. Da der Cocibolca-See als sehr fischreich gilt, könnte der Fischfang sowohl als Wirtschaftszweig als auch als Sport weiter ausgebaut werden.

Ein einfacher Weg, den See auch in Zukunft zu schützen und die wertvolle Ressource Trinkwasser nicht aufs Spiel zu setzen, wäre die Wahl einer Kanalroute, die nicht durch den See verläuft. Aufgrund der starken Strömungen und der geringen Tiefe des Sees scheint die Seeroute keine großen Vorteile zu bieten. Allerdings war der See von Anfang an fester Bestandteil der Kanalpläne: Alle sechs von der HKND-Gruppe diskutierten Routen verliefen durch den See. Eine Begründung dafür fehlt jedoch ebenso wie Studien zu Alternativen, die den See umgehen. Es kann nur vermutet werden, dass die Nutzung des Seewassers zu geringeren Kosten führt. Die nicaraguanische Akademie der Wissenschaft hält diesen Streckenverlauf aufgrund der hohen Risiken jedoch für nicht gerechtfertigt. Gemäß der Akademie wäre es sinnvoller, die Route zu verändern und am See vorbeizuführen. Der See könnte den Kanals durch verschiedene kleinere Kanäle mit Schleusen noch immer mit Wasser versorgen, jedoch ohne dass die Schiffe und Tanker den See direkt durchqueren müssten.

4. Ley general de aguas nacionales.

Um ein langfristiges Wirtschaftswachstum zu ermöglichen, wären zudem ein tiefgreifender Strukturwandel sowie nachhaltige Investitionen in neue Technologien und Bildung nötig. Insbesondere muss versucht werden, hochqualifizierte Arbeitskräfte im Land zu halten, da diese nach ihrem Abschluss oftmals Stellen im Ausland annehmen. Ein solcher struktureller Wandel kann sich nur sehr langsam vollziehen und verlangt auch hohe Investitionen in die Infrastruktur, um die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Die Regierung argumentiert daher, dass derartige Ausgaben nicht ohne ausländische Investor_innen möglich sind, weshalb das Kanalprojekt eine solche Entwicklung anstoßen könnte.

5. Einschätzung des Projektes

Vor dem Hintergrund der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung des zweitärmsten Landes Zentralamerikas und der großen Armut in der Bevölkerung ist es nachvollziehbar, dass der Traum vom Kanal bei vielen Nicaraguaner_innen große Erwartungen weckt. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass bezüglich des Potenzials des Projektes sehr gegensätzliche Meinungen existieren. Durch den Ausbau der Infrastruktur, die Schaffung neuer Arbeitsplätze und den Zustrom an ausländischem Kapital wird auf positive Wachstumseffekte für Nicaragua gehofft, das vor allem indirekt vom Kanalbau profitieren könnte. Allerdings gibt es auch kritische Stimmen, die davor warnen, die Rückkopplungseffekte zu überschätzen, und betonen, dass für langfristige Wachstumsimpulse insbesondere Investitionen in Bildung entscheidend sind. Aufgrund des signifikanten Mangels an Studien ist es schwierig zu beurteilen, welche Auswirkungen der Kanal tatsächlich auf die nicaraguanische Wirtschaft haben wird.

Unabhängig von der Rentabilität des Kanals ist es ebenfalls von großer Bedeutung, eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen und zu gewährleisten, dass die gegenwärtige Gesetzeslage sowie die Menschenrechte respektiert werden. Der Bau eines Kanals würde Nicaragua unumkehrbar verändern und Auswirkungen auf viele kommende Generationen haben. Es ist daher eine Entscheidung, die unter Berücksichtigung aller möglichen Folgen und nach eingehenden, unabhängigen wissenschaftlichen Studien getroffen werden muss. Dies wurde bisher größtenteils versäumt, was eine der größten Schwachstellen des Projektes darstellt.

Ökologische sowie soziale Auswirkungen müssten eingehend überprüft und diskutiert werden. Darüber hinaus muss endlich eine öffentliche Debatte im Land stattfinden und eine demokratische Entscheidungsfindung sichergestellt werden. Die Entscheidungen der Regierung und der zuständigen Kommission müssen transparent sein und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Ein Vorbild könnte hier Panama sein, das 2006 ein Referendum zur Frage durchführte, ob der Kanal erweitert werden soll. Zudem müssen Vorschläge erarbeitet werden, wie diejenigen entschädigt werden sollen, die durch den Kanal ihre bisherige Lebensgrundlage verlieren.

In ihrer jetzigen Form verstoßen die Konzession und das Gesetz 840 gegen die Verfassung und rufen großen Widerstand in der Bevölkerung hervor. Eine Überarbeitung dieser Gesetze ist daher eine der zentralen Forderungen der Kanalgegner_innen, die mit ihrer Klage vor der IAKMR Nachbesserungen zu erreichen hoffen. Ob das Projekt in seiner jetzigen Form gegen den Widerstand aus Teilen der Bevölkerung und gegen internationales Recht durchgeführt werden kann, bleibt daher abzuwarten.

Darüber hinaus bestehen nach wie vor Zweifel an der Machbarkeit des Kanalbaus sowie an der Seriosität der HKND-Gruppe, die auf fehlenden Studien und der ungeklärten Finanzierung des Projektes beruhen. Die hohe Unsicherheit bezüglich der Rentabilität sowie das geringe Startkapital des chinesischen Unternehmens machen

das Vorhaben in den Augen der Kritiker_innen unglaubwürdig. Sie gehen stattdessen davon aus, dass sich die HKND-Gruppe durch die Konzession vor allem die Rechte an den rentablen Subprojekten sichern möchte und wie auch die Regierung von den geplanten Enteignungen profitieren will.

Nicaragua hofft auf Fortschritt und Entwicklung, jedoch sollte dies nicht um jeden Preis erzwungen werden. Im Moment scheinen die Kosten des Projektes zu hoch und gefährden sowohl das Naturerbe als auch den sozialen Frieden im Land. Es ist stark zu bezweifeln, dass der Kanal unter diesen Umständen zur Erfüllung eines Traums werden kann. Es gibt zu viele offene Fragen und zu viel Nachbesserungsbedarf. Allerdings ist es wichtig, das Projekt Kanalbau von der konkreten Umsetzung und der Konzession zu trennen. Die Kritik bezieht sich nicht grundsätzlich auf das Vorhaben – dessen Rentabilität noch eingehender zu untersuchen ist –, sondern auf die Art und Weise der Durchführung. Zunächst hätte Nicaragua sicherstellen müssen, dass das Projekt ökonomisch rentabel, sozial wünschenswert sowie ökologisch verträglich ist. Fest steht außerdem, dass selbst ein rentables Megaprojekt die Probleme des Landes nicht auf einen Schlag lösen wird. Nicaragua braucht einen ganzheitlichen, nachhaltigen Entwicklungsplan, der insbesondere Investitionen in Bildung und Infrastruktur einschließt – und vielleicht, unter anderen Umständen, auch einen Kanal beinhalten könnte.



Literatur

- Academia de Ciencias de Nicaragua** (2014): El Canal Interoceánico por Nicaragua: Aportes al debate, Managua, 2014; <http://www.ticotimes.net/wp-content/uploads/2014/09/El-Canal-Interoceanico-por-Nicaragua.pdf>.
- Acevedo, Adolfo** (2014): »Preguntas sobre la »viabilidad económica« del Canal«, in: *envío*, Número 391, Octubre 2014; <http://www.envio.org.ni/articulo/4910>.
- Bravo, Josué / Álvarez M. Rezaye** (2015): »Canal a discusión a Costa Rica«, in: *La Prensa*, 10 de octubre 2015.
- Centro de Investigaciones de la Comunicación (CINCO)** (2014): Un canal interoceánico por Nicaragua: ¿Progreso o catástrofe?, *Perspectivas* No. 89, Noviembre 2014; <http://cinco.org.ni/archive/543.pdf>.
- Centro de Investigaciones de la Comunicación (CINCO)** (2015): Autoritarismo y alineamiento, *Perspectivas* No. 91, Febrero 2015; <http://cinco.org.ni/documentos/442.pdf>.
- China Railways/Yan Survey and Decision Group** (o.J.): Proyecto de Desarrollo Integral del Gran Canal de Nicaragua: Informe de Plan de Diseño; http://www.radiolaprimerisima.com/files/doc/1404782978_07.07.2014%20-%20CRCC%20-%20Presentaci%C3%B3n%20del%20Gran%20Canal.pdf.
- Comision Interamericana de Derechos Humanos (CIDH)** (2015): Audiencia ante la CIDH: Construcción del Canal Transoceánico y su impacto sobre los derechos humanos en Nicaragua, Argumento de las organizaciones peticionarias ante la comisión interamericana de derechos humanos, 16 de marzo, 2015; <http://www.movimientoautonomodemujeres.org/archivos/canal/7.pdf>.
- Enriquez, Octavio / Villa, Santiago / Miranda Wilfredo** (2014): »La Telaraña de Wang Jing y la conexión militar con China«, in: *Confidencial* #903, 3 de noviembre 2014, número especial; <https://confidencial.atavist.com/la-telaraa-de-wang-jing-y-la-conexin-militar-con-china-clone-4nxgh>.
- HKND Group/ERM** (2014): »Gran Canal de Nicaragua«, Presentación, Julio de 2014; <http://www.ipsnoticias.net/documentos/ERM-Presentacion-del-Gran-Canal-%28v3%29.pdf>.
- La Gaceta – Diario Oficial** (2013): »Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo«, 17 de Junio de 2013; http://www.pgr.gob.ni/PDF/2013/GACETAS/JUNIO/GACETA_111_17-06-2013.pdf.
- o. A.** (2013): Manifiesto a los Nicaragüenses en defensa de la Soberanía nacional, Managua, junio de 2013; <http://cinco.org.ni/documentos/391.pdf>.



Über die Autorin

Anna Hochleitner hat einen Bachelor-Abschluss der Universität Passau im Bereich Kulturwirtschaft, Business Administration und Economics mit Schwerpunkt Lateinamerika. Aktuell studiert sie Development Economics an der Universität Konstanz und Nottingham.

Impressum

Friedrich-Ebert-Stiftung | Referat Lateinamerika und Karibik
Hiroshimastr. 17 | 10785 Berlin | Deutschland

Verantwortlich:
Dr. Svenja Blanke, Leiterin des Referats Lateinamerika und Karibik

Tel.: +49-30-269-35-7484 | Fax: +49-30-269-35-9253
<http://www.fes.de/lateinamerika>

Bestellungen/Kontakt:
info-lak@fes.de

Eine gewerbliche Nutzung der von der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.

Die in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten sind nicht notwendigerweise die der Friedrich-Ebert-Stiftung.



ISBN
978-3-95861-334-8