

PUBLIC EYE MAGAZIN

Nr. 53 April 2025

SLOW STATT FAST FASHION

Die Modeindustrie braucht ein radikales Redesign



Public Eye

Dank Ihnen!

Die Reportagen und Analysen in unserem Magazin und die Recherchen, auf denen diese beruhen, sind nur dank der Unterstützung unserer Mitglieder und Spender*innen möglich.

Sie sind bereits Mitglied?

Herzlichen Dank!

Doppelten Dank, falls Sie eine Mitgliedschaft verschenken.
publiceye.ch/geschenkabo

Sie sind noch nicht Mitglied?

Mit 75 Franken pro Jahr sind Sie dabei und erhalten regelmässig unser Magazin.
publiceye.ch/mitglieder

Oder wollen Sie uns zuerst kennenlernen?

Dann bestellen Sie gratis drei Ausgaben als Schnupperabo.
publiceye.ch/schnuppern

Wir freuen uns, von Ihnen zu hören.

REDAKTION & PRODUKTION
Romeo Regenass (D) und
Ariane Bahri (F)

LAYOUT & INFOGRAFIK
opak.cc

COVER

Tamara Merino
@tamaramerino_photography

DRUCK

Stämpfli Kommunikation, Bern
Rebello & PerlenValue, FSC

AUFLAGE

D: 28 800 Ex. / F: 11 000 Ex.

ISSN

2504-1266

KONTAKT

Public Eye
Dienerstrasse 12
Postfach, 8021 Zürich

Tel. +41 (0)44 2 777 999
kontakt@publiceye.ch
publiceye.ch

Das Public Eye Magazin erscheint sechs Mal pro Jahr in Deutsch und Französisch. Mitgliedschaft inklusive Abonnement 75 Franken pro Jahr.

SPENDENKONTO

IBAN CH69 0900 0000 8000 8885 4



Die unsäglichen Kleiderberge in Afrika und Südamerika gehen uns alle an

Es ist schon verrückt: Da leiden immer mehr Menschen weltweit unter den Folgen der dramatischen Klimanotlage, und auch wir in der Schweiz bekommen sie immer stärker zu spüren. Doch was macht die Modeindustrie? Sie giesst einfach weiter Öl ins Feuer. Berge von Alt Kleidern, überwiegend aus Polyesterfasern aus Erdöl, die irgendwo in der Natur entsorgt werden, sind ein Sinnbild für diesen Wahnsinn.

Wir denken zwar kaum je daran, wenn wir eine neue Bluse, eine neue Jacke oder neue Schuhe kaufen. Doch die Herstellung von Kleidern und Textilien, von Lederwaren und Schuhen ist eine der umweltschädlichsten und ungerechtesten Industrien der Welt. Unsere Kleider? Unsere Schuhe? Sie beruhen auf der weitverbreiteten Ausbeutung billiger Arbeitskräfte und der Plünderung der Ressourcen unseres Planeten. Wer nun denkt, «Ja klar, Fast Fashion wieder mal», liegt falsch. Fast Fashion ist nur die Spitze des Kleiderbergs. Fast die ganze Industrie ist toxisch.

Was tun? Public Eye hat den Fachreport «One-Earth Fashion» publiziert und will damit die internationale Debatte über die Transformation der Modeindustrie befeuern. Unsere Vision ist eine gerechtere, sozialere und umweltfreundlichere Produktion und Nutzung. Wir wünschen uns eine Modeindustrie, in der niemand mehr im 12-Stunden-Akkord Kleider nähen muss, die erst rund um die Welt geflogen werden und dann kaum getragen im Müll landen, weil die Qualität so mies ist. Die Titelstory dieses Magazins fasst auf anschauliche Weise zusammen, wie wir uns ein gerechtes Modesystem vorstellen, das die Grenzen unseres Planeten einhält.

Wir Konsument*innen können und sollen unseren Beitrag dazu leisten, etwa indem wir uns vor dem Kauf fragen, ob wir diese Dinge wirklich brauchen, und indem wir länger nutzen, was wir schon haben. Aber systematische Veränderungen sind in erster Linie Sache der Politik.

Public Eye wird schon bald mit einer politischen Forderung an die Öffentlichkeit treten, die jene bestraft, die Mode für die Müllhalde produzieren, und jene belohnt, die auf gerecht und nachhaltig produzierte Mode setzen. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Gerechtigkeit beginnt bei uns – auch beim Kauf von Kleidern und Schuhen.

Romeo Regenass, Redaktor Magazin und Publikationen



04 **Auf dem Weg zu gerechter und zukunftsfähiger Mode**

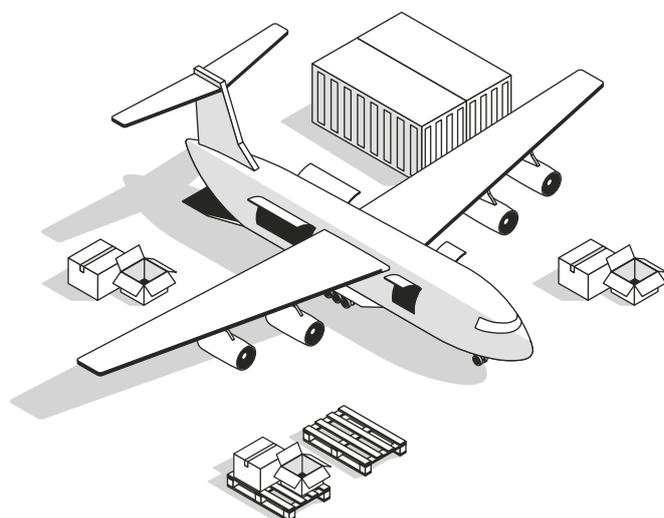
Vor allem für Fast-Fashion-Kleider wird die Ausbeutung von Mensch und Umwelt in Kauf genommen. Doch die Prinzipien der Zukunft lauten «weniger, langsamer und fairer». Die Modeindustrie muss gerechter und ökologischer werden.

12 **Mit kreativen Ideen gegen die Abfallberge von Fast Fashion**

Sozialunternehmer Yayra Agbofah geht in Ghanas Hauptstadt Accra gegen den Textilmüll unserer Konsumgesellschaft vor. Er fordert Europa, die USA und Asien auf, weniger Kleider zu konsumieren und mehr vor Ort zu sammeln und selbst zu recyceln.

14 **Auch in der Schweiz erlebt die Flugmode einen Boom**

Ende 2024 wurde bereits jedes siebte Bekleidungsstück per Flugzeug in die Schweiz geliefert, mehr als drei Viertel davon aus China. Treiber des Booms sind Onlinehändler wie Temu und Shein.



18 **Rohstoffhändler Trafigura: in der Schweiz wegen Bestechung eines Beamten in Angola verurteilt ...**

In einem historischen Urteil hat das Bundesstrafgericht Trafigura wegen der Zahlung von Bestechungsgeldern von rund 5 Millionen Franken an einen angolanischen Beamten verurteilt. Ein Ex-Manager muss für zwölf Monate ins Gefängnis – und das unbedingt.

22 **... und in Angola neu Betreiber einer Zuglinie für Transporte von hoch lukrativen Rohstoffen**

Trafigura hat unlängst die Konzession für den Lobito-Korridor erhalten, eine bisher von den USA gesponserte geostrategisch wichtige Eisenbahnlinie zu den Kupfer- und Kobaltminen Zentralafrikas. Public Eye war vor Ort, um zu verstehen, wie sich der Rohstoffhändler die Konzession unter den Nagel reißen konnte.

33 **Swissinfo: Wichtige Stimme für die globale und nationale Zivilgesellschaft ist gefährdet**

Swissinfo.ch, der internationale Arm der SRG, soll kaputtgespart werden. Dabei ist der zehnsprachige Internetdienst der weltweit direktesten Demokratie in Zeiten von wachsendem Autoritarismus und Oligarchentum wichtiger denn je.



Für eine Mode, die gerecht produziert wird und die planetaren Grenzen einhält

Heute ist das Modesystem von der permanenten Gier nach «mehr, schneller und billiger» getrieben. Vor allem für Fast Fashion wird die Ausbeutung von Mensch und Umwelt in Kauf genommen. Doch die Prinzipien der Zukunft lauten «weniger, langsamer und fairer»: Durch ein radikales Redesign können wir ein Modesystem erreichen, das gerecht ist und die planetaren Grenzen achtet.

DAVID HACHFELD, ELISABETH SCHENK UND ROMEO REGENASS

Ein Recyclingwerk für Textilien in Neu-Taipeh auf der Insel Taiwan. Vor einem gewaltigen Berg von Altkleidern sitzt eine Arbeiterin und sucht die Kleidungsstücke heraus, die sich fürs Recycling eignen. Es sind immer weniger. Von den geschätzt 78 000 Tonnen Textilabfällen, die gemäss der lokalen Umweltbehörde zum Beispiel 2020 auf Taiwan in der Separatsammlung anfielen, wurden 35 % verbrannt. Der weltweite Trend zur Wegwerfmode macht auch vor Taiwan nicht halt.

«Seit Fast Fashion in ist, kaufen die Leute viel mehr billige, aber minderwertige Kleidung – dafür in grossen Mengen», erklärte der Besitzer des Unternehmens, Wu Ji-zheng, der Fotografin Annabelle Chih während ihrer Reportage. «Nicht nur die Materialien, aus denen die Kleidung hergestellt wird, sind schlechter, auch die Verarbeitung ist oft mangelhaft. Da ist es nicht verwunderlich, dass [...] nur 30 bis 40 % der Kleidung, die bei uns landet, gut genug ist, um weiterverkauft zu werden.»

Dass die Qualität sinkt und sinkt, beobachtet auch der Sozialunternehmer Yayra Agbofah, der mit seiner Organisation The Revival in Ghana mit kreativen Ideen gegen den Textilmüll ankämpft, der sein Land überschwemmt (siehe Interview auf Seite 12). Jede Woche kommen Schiffscontainer mit 15 Millionen Kleidungsstücken in Ghanas Hauptstadt Accra an. «20 bis 30 % der Kleider, welche die Länder im Norden bei uns in Ghana entsorgen, sind Müll. Diese Textilabfälle verstopfen unsere Wasserwege, verschmutzen unsere Strände und generieren riesige Deponien.»

Eine solche Deponie wurde in den Medien zum Sinnbild des Fast-Fashion-Irrsinns: der Altkleiderberg in der chilenischen Wüste Atacama. Sie sei ein riesiger

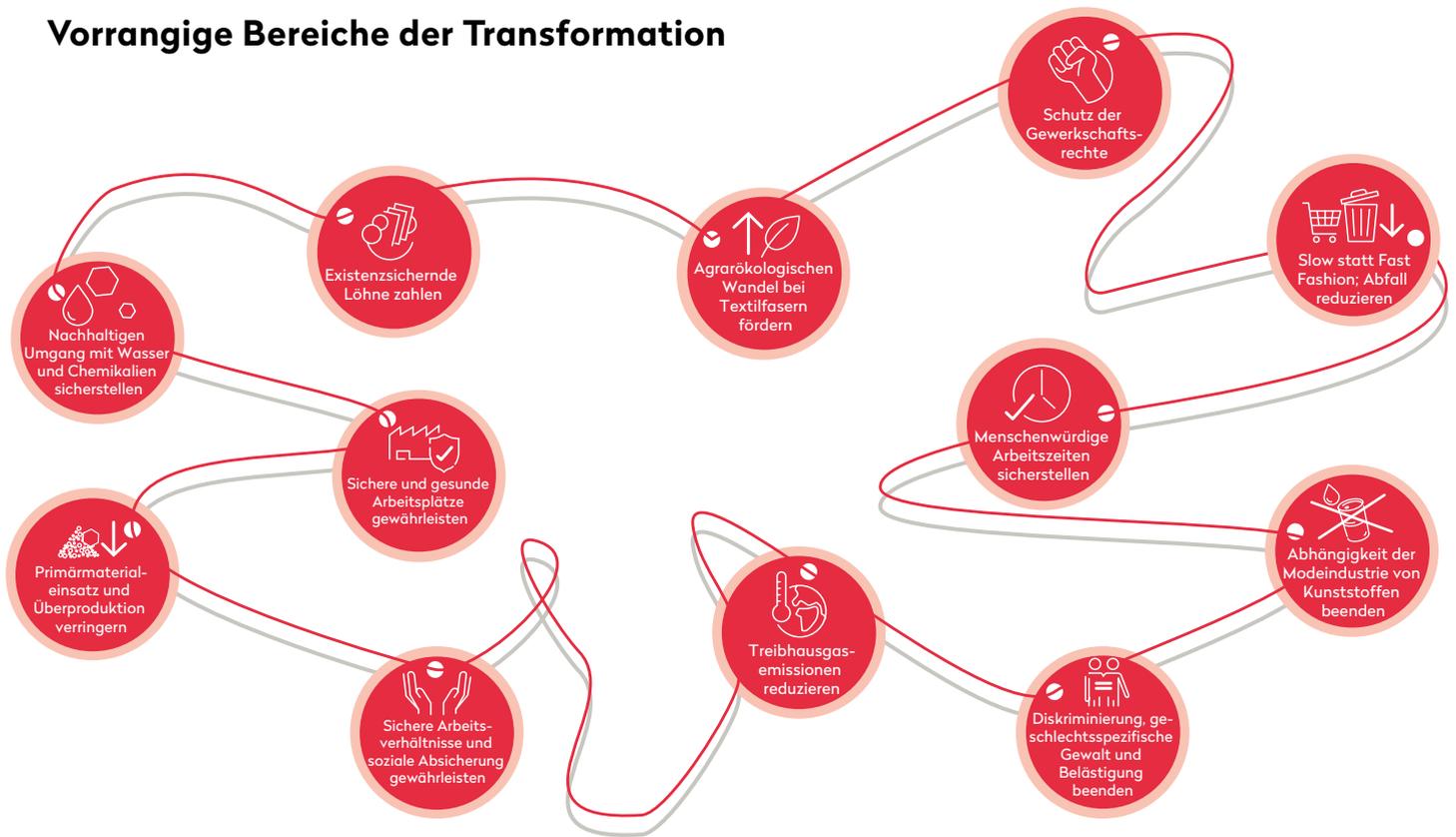
Friedhof für die Modetrends von gestern, heisst es in einer Reportage von «National Geographic». Auf dem Foto auf der Titelseite dieses Public Eye Magazins sucht der Chilene Francisco Ángel nach Markenkleidung, mit der er auf dem lokalen Strassenmarkt etwas Geld verdienen kann. In der Küstenstadt Iquique am westlichen Rand der Atacama liegt einer der grössten zollfreien Häfen Südamerikas. Im Jahr 2022 kamen hier gemäss Zollstatistik 44 Millionen Tonnen Kleidung aus Europa, Asien, Nord-, Mittel- und Südamerika an.

Fast Fashion ist nur die Spitze des Kleiderbergs

Ob Taiwan, Ghana oder Chile – die drei Beispiele illustrieren in aller Deutlichkeit die dunklen Seiten der Modeindustrie: Sie produziert viel zu viel, und das in immer schlechterer Qualität. Hinzu kommt: Die Fertigung von Textilien, Kleidern, Lederwaren und Schuhen gehört zu den umweltschädlichsten und ungerechtesten Industriebranchen, die auf der weitverbreiteten Ausbeutung billiger Arbeitskräfte und der Ressourcen des Planeten beruhen. Doch «mehr, schneller und billiger» sind weiterhin die treibenden Kräfte in den Geschäftsmodellen der Modeindustrie. Fast Fashion – kurzlebige Mode zum günstigsten Preis – ist dabei nur die Spitze des Kleiderbergs.

Ganz offensichtlich benötigt das Modesystem eine radikale Wende. Geringerer Verbrauch von Ressourcen und Energie, langsamere Produktions- und Konsumzyklen und eine gerechtere Verteilung des erwirtschafteten Mehrwerts müssen zu neuen Modetrends werden. Dabei geht es nicht um ein paar kleine Anpassungen hier und da – es geht um ein neues Betriebssystem für die Modebranche. →

Vorrangige Bereiche der Transformation



Mit dem Report «One-Earth Fashion» haben wir Ende 2024 unsere Perspektive in die Debatte über die sozial-ökologische Transformation und einen gerechten Wandel im Modesystem eingebracht. Darin haben wir zwölf Hotspots der Modeindustrie identifiziert, die aus einer Klima- und Umweltperspektive problematisch oder für gesellschaftliche Missstände verantwortlich sind.

Um zu einer positiven Vision für ein gerechtes Modesystem innerhalb der planetaren Grenzen zu gelangen, haben wir aus den zwölf Hotspots zwölf vorrangige Transformationsbereiche abgeleitet. Sie zeigen die Veränderungen auf, die zur Bewältigung der Hotspots erforderlich sind (siehe Grafik oben).

Was es für eine Wende zum Besseren braucht

Auf dieser Basis haben wir 33 Transformationsziele definiert, die wir bis zum Jahr 2030 erreichen wollen. Es sind spezifische und zeitgebundene Meilensteine, die diese Vision greifbar machen sollen. Mehrere Vorschläge zielen bescheiden darauf ab, allgemeingültige Menschenrechte zu erfüllen oder allgemein anerkannte globale Ziele zu erreichen. Ein existenzsichernder Lohn etwa ist kein radikales Ziel, sondern ein Grundrecht. Angesichts der vorherrschenden ungerechten wirtschaftlichen, sozialen und politischen Machtstrukturen sind die Ziele bis 2030 dennoch nur schwer zu erreichen.

Wie stellen wir uns die ökologische Transformation der Modeindustrie vor? Nehmen wir den Bereich der Materialien, die für die Produktion von Textilien eingesetzt werden, um die notwendigen Veränderungen

aufzuzeigen. Die Enteignung der Natur durch die Modeindustrie weist zwei Seiten auf: Einerseits nimmt die Nutzung von Rohstoffen aus natürlichen und fossilen Quellen in einem Tempo zu, welches das Bevölkerungswachstum bei Weitem übersteigt. Andererseits missbraucht die Modeindustrie die Umwelt immer stärker als Deponie für Textilabfälle, Treibhausgase, Mikroplastik, Chemikalien und andere Emissionen.

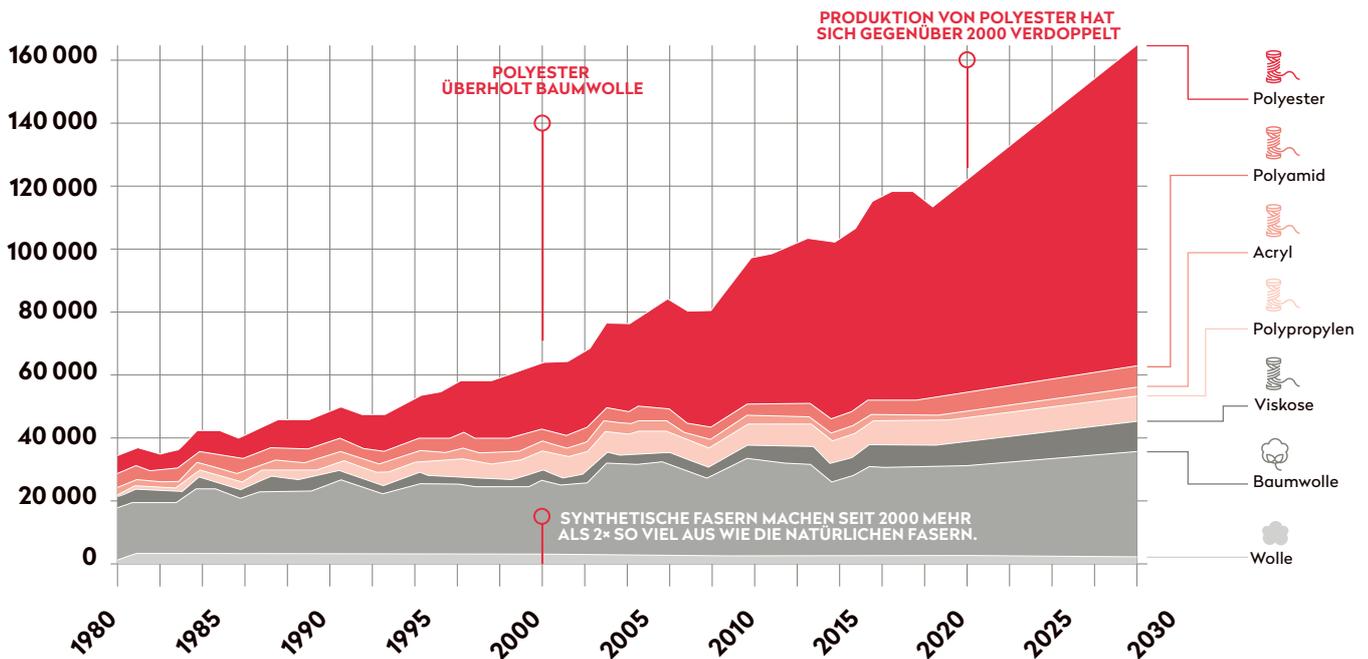
Ebenso eindrücklich wie beängstigend ist der grossmehrheitlich durch Fast Fashion ausgelöste Boom bei Polyester. Die in der Modeindustrie am häufigsten verwendete Kunstfaser wird aus Erdöl gewonnen – und ist biologisch nicht abbaubar. Polyester ist also gleich dreifach problematisch: in der Produktion, der Entsorgung und während der Nutzung, wo durch Abrieb und beim Waschen Mikroplastikpartikel in die Umwelt gelangen und unsere Ökosysteme dauerhaft schädigen.

Im Jahr 2000 wurde in der globalen Produktion von Textilfasern erstmals mehr Polyester als Baumwolle eingesetzt. 2020 hatte sich die Produktion von Polyester gegenüber dem Jahr 2000 bereits verdoppelt – und die Kurve steigt steil an (siehe Grafik rechts).

In unserer Vision sinkt der Einsatz von Polyester und anderen Kunstfasern aus Erdöl bis 2030 um 60 %. Doch mit dem Ersatz dieser Kunstfasern durch Fasern aus Baumwolle oder Wolle ist es nicht getan. Auch bei diesen natürlichen Primärrohstoffen muss sich die Textilindustrie einschränken, um nachhaltigere Anbausysteme zu ermöglichen und Naturräume zu schützen. Wir schlagen darum für diese Materialien bis 2030 eine

Fast Fashion und der Polyesterboom

Die meisten Fasern sind synthetischer Natur und werden aus Erdöl produziert. Die Grafik zeigt die globale Produktion nach Fasertypen von 1980 bis 2030 in 1000 Tonnen.



Quelle: Tecnon OrbiChem.

Reduktion um 10 % vor (siehe Illustration auf Seite 10: «Umdenken in der Produktion»).

Textilfasern aus PET sind keine Lösung

Die nötige Umstellung auf eine Kreislaufwirtschaft ist enorm herausfordernd. Das oben beschriebene Reduzieren der Materialien aus Primärquellen ist das signifikanteste Element. Ein Teil der entstehenden Lücke soll durch recycelte Materialien, hauptsächlich aus dem Faser-zu-Faser-Recycling, gefüllt werden. Doch selbst wenn man von einer steilen Zunahme dieses Faser-zu-Faser-Anteils ausgeht und dieser bis 2030 immerhin 15 % des gesamten Materialeinsatzes ausmacht, würde das Gesamtvolumen der Rohstoffe in unserem Szenario lediglich um 28 % schrumpfen. Übrigens: Die bisher beliebteste Form von Recyclingmaterial, synthetische Textilfasern aus PET-Flaschen, ist keine Lösung, sondern Teil des Problems. Denn dadurch wird dem eigentlich funktionsfähigen Plastikflaschenkreislauf Rezyklat entzogen, das durch mehr Primärplastik aus Erdöl ersetzt werden muss. Denn wenn PET einmal zu Kleidung verarbeitet wurde, ist es aufgrund des hohen Anteils an Färbe- und anderen Chemikalien nur schwer möglich, daraus wieder hochwertiges Rezyklat zu gewinnen.

Es reicht also nicht aus, nur die Fasern und Stoffe zu wechseln. Kleider müssen auch ein längeres Leben haben als heute. Technisch wäre dies problemlos möglich, denn viele Kleider werden entsorgt, obwohl sie noch gut weitergetragen werden könnten, nur um in den Kleiderschränken für neue vermeintliche Must-haves Platz zu

machen. Würde Kleidung doppelt so lange getragen wie heute, wäre es möglich, den gleichen Gebrauchswert mit der Hälfte der Materialressourcen zu erreichen. Die Illustration «Umdenken in der Nutzung» auf Seite 11 zeigt auf, welche Anpassungen es im Bereich der Sammlung und des Recyclings von Kleidern zusätzlich braucht.

Welche Meilensteine in anderen Bereichen erreicht werden müssen, um ein gerechtes Modesystem aufzubauen, das die planetaren Grenzen respektiert, fassen die Illustrationen «Umdenken im Anbau», «Umdenken am Arbeitsplatz» und «Umdenken in der Sozialpartnerschaft» auf den Seiten 10 und 11 zusammen.

Gewinne gerechter verteilen

Der harte Wettbewerb um Marktanteile und wirtschaftliches Überleben prägt die Modeindustrie, und der vorherrschende Wettbewerbsfaktor ist der Preis.

Rund 14,2 kg Kleidung und Schuhe werden in der Schweiz **pro Kopf und Jahr** konsumiert.

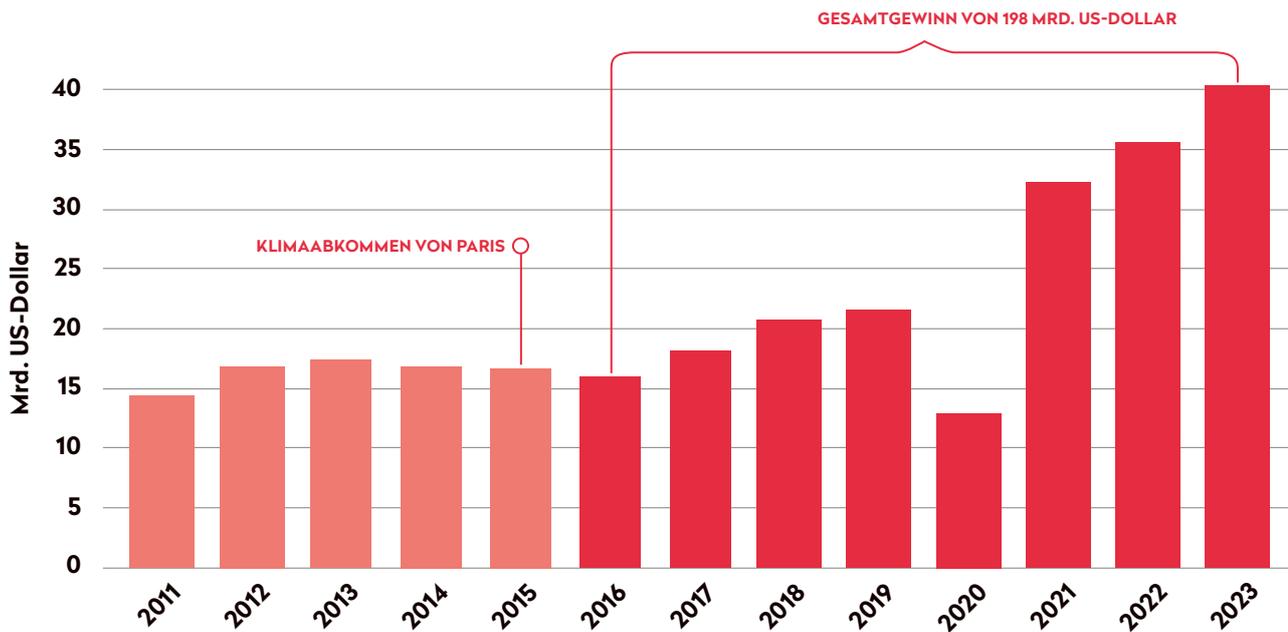
Insgesamt sind das rund 99 000 Tonnen Kleidung und 29 000 Tonnen Schuhe pro Jahr.



Quelle: Schätzungen Public Eye, Bezugsjahr 2024. Nach Aussenhandelsstatistik Swiss-Impex (BAZG), Haushaltsbudgeterhebung (BFS), Produktionskonto (BFS).

Hochprofitable Modekonzerne

Allein seit dem Pariser Klimaabkommen 2015 haben die 20 grössten börsenkotierten Modekonzerne 198 Mrd. US-Dollar Gewinn gemacht.



Quelle: McKinsey State of Fashion Report 2024; die Zahlen umfassen auch Luxusgüter.

Einzelhändler und Markenfirmen geben diesen Niedrigpreisdruck an die gesamte Lieferkette weiter. Unter solchen Bedingungen ist ein sozialer und ökologischer Wandel beinahe unmöglich: Die geringen Margen reichen nicht aus, um die Löhne wesentlich zu erhöhen, die Arbeitszeiten zu verkürzen oder die Arbeitsbedingungen anderweitig zu verbessern. Die Rohstoffpreise reichen nicht zur Deckung der Kosten einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Produktion. Und Investitionen in umweltfreundlichere Energiequellen und Prozesse können sich kleinere Produzenten und Hersteller aufgrund der geringen Margen gar nicht leisten.

Für eine gerechtere Modeindustrie sollten die wichtigsten Muster der Umverteilung darin bestehen, dass (a) mehr Mehrwert in der Produktion und anderen arbeitsintensiven Teilen der Wertschöpfungskette verbleibt, (b) der Anteil der grossen Markenfirmen und

Einzelhändler schrumpft und (c) mehr Mehrwert in der Rohstoffherstellung verbleibt, insbesondere in der nachhaltigen Landwirtschaft.

Jetzt ist die Politik an der Reihe

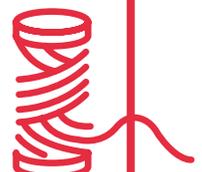
An Geld mangelt es der Modeindustrie nicht, dieses ist nur ungerecht verteilt. Im letzten Jahrzehnt haben die 20 grössten börsenkotierten Modeunternehmen gewaltige Gewinne erzielt. Dazu gehören Luxuskonzerne wie LVMH und Kering, Fast-Fashion-Unternehmen wie Inditex und Next oder Sportmarken wie Nike und Adidas. In den acht Geschäftsjahren seit der Unterzeichnung des Pariser Klimaabkommens allein machten die Top 20 einen Reingewinn von 198 Milliarden US-Dollar (siehe Grafik oben). Auch andere Markenfirmen, grosse Einzelhändler und Onlinehändler generierten grosse Gewinne für ihre Eigentümer*innen.

Jedes 7. Kleidungsstück
kommt im **Flugzeug** in die Schweiz.



Quelle: Public Eye, nach Daten der Aussenhandelsstatistik Swiss-Impex (BAZG), Dezember 2024.

2063 Franken geben Schweizer Haushalte im Schnitt pro Jahr für Bekleidung und Schuhe aus. Nur **2%** davon für **Reparaturen.**



Quelle: Haushaltsbudgeterhebung 2022 (BFS).



Kleiderballen stapeln sich im Sortierbetrieb der Texaid Kleidersammlung in Schattdorf UR.

Es gibt viele Menschen, die entgegen dem Trend versuchen, Mode und Textilien nachhaltiger zu konsumieren, und das gibt Anlass zur Hoffnung. Doch wir können uns nicht einzig auf den Widerstandsgeist einzelner verlassen. Die Mängel im Betriebssystem der Mode lassen sich auch nicht allein durch freiwillige Initiativen oder eine Selbstregulierung der Unternehmen beheben.

Die Regierungen und Parlamente sowie wir als Zivilgesellschaft und Bürger*innen in der Schweiz tragen die Verantwortung, unsere Demokratie zu nutzen, um die Probleme systematisch anzugehen und die Industrie auf den Weg der Transformation zu bringen. In der EU und insbesondere in unserem Nachbarland Frankreich hat die Politik die Dimension des Problems verstanden und mit neuen Gesetzen Fast Fashion explizit den Kampf angesagt. Public Eye setzt sich beharrlich dafür ein, dass wir solche Instrumente endlich auch in

der Schweiz aktivieren, um Produktion und Konsum nachhaltig zu machen.

In diesem Sinne wird sich Public Eye in den kommenden Monaten auf der politischen Ebene verstärkt dafür einsetzen, dass nachhaltige, kreislauffähige Textilien aktiv gefördert werden und jene Unternehmen, die Mode für den Müll produzieren, dafür auch zur Kasse gebeten werden. Das Geld, das so eingenommen wird, soll einerseits verwendet werden, um Reparaturen, die Weiternutzung und das Recycling direkt zu fördern. Andererseits sollen damit Massnahmen finanziert werden, welche die soziale und ökologische Nachhaltigkeit in der Lieferkette erhöhen.

Laissez-faire war gestern. Heute müssen insbesondere die Fast-Fashion-Unternehmen als Verursacher der globalen Kleiderschwemme zur Verantwortung gezogen werden. ■

Gut **97 000 Tonnen** Kleider und Textilien werden in der Schweiz pro Jahr entsorgt. Das sind rund **11 kg pro Person.**

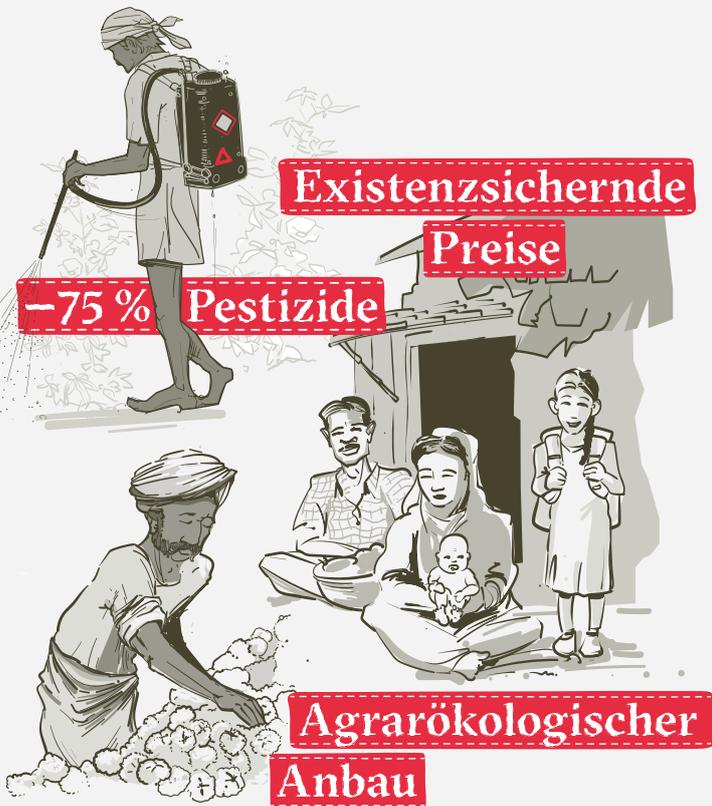


Davon gehen **60 %** in den **Export.** **40 %** landen im **Kehricht.**



Es ist Zeit zum Umdenken ...

Ein Überblick über die Transformationsziele, die wir bis 2030 erreichen wollen.



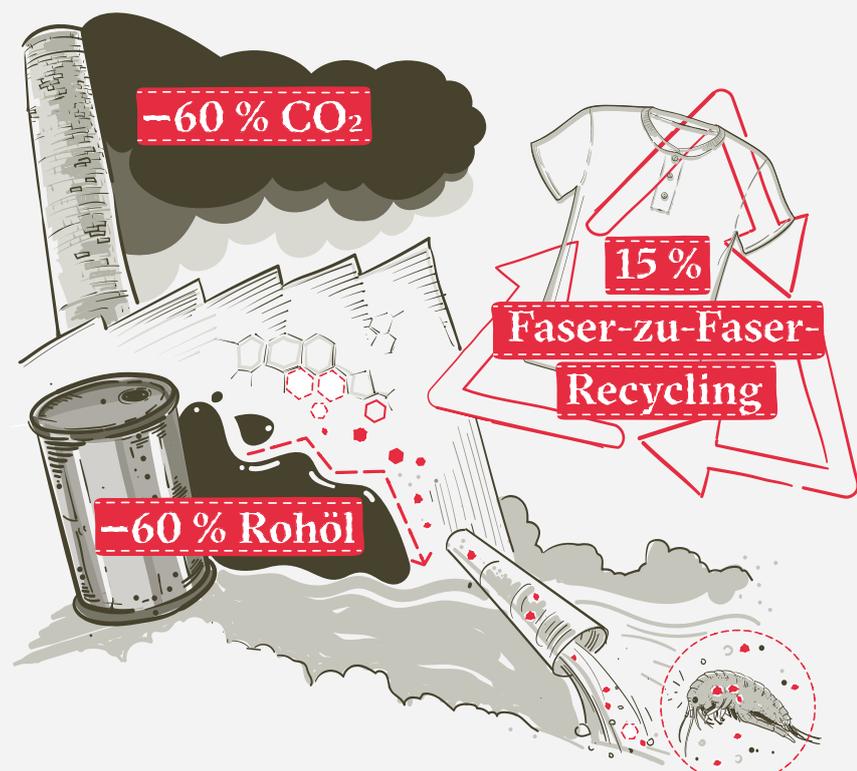
... IM ANBAU

- Für Faserpflanzen oder Leder werden keine Wälder abgeholzt.
- 50 % der Naturfasern werden nach agrarökologischen Grundsätzen angebaut.
- Im Anbau kommen keine hochgefährlichen Pestizide und insgesamt 75 % weniger Pestizide zum Einsatz.
- Für 50 % der Baumwolle, die die Modeindustrie benötigt, gelten Referenzpreise, die ein existenzsicherndes Einkommen garantieren.
- In der Textilproduktion gibt es keine moderne Sklaverei und keine Kinderarbeit mehr.

... IN DER PRODUKTION

Die Modeindustrie

- produziert deutlich weniger Kleider.
- reduziert ihre Treibhausgasemissionen um 60 %.
- braucht 40 % weniger Primärrohstoffe, das heisst:
 - 60 % weniger fossile Rohstoffe wie Erdöl.
 - 10 % weniger natürliche Primärrohstoffe wie Baumwolle.
- setzt 15 % Materialien aus dem Faser-zu-Faser-Recycling ein.
- halbiert ihren Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt.
- setzt keine gefährlichen Chemikalien mehr ein.
- bereitet Abwässer und Schlämme auf und lässt sie prüfen.





... IN DER NUTZUNG

- Wir tragen Kleider doppelt so lange wie heute.
- 100 % der Altkleider werden separat gesammelt.
- 50 % der gesammelten Altkleider werden lokal, in der Schweiz oder in der Nähe, wiederverwendet.
- Die nicht verwertbaren Kleiderabfälle werden halbiert.
- Unternehmen treffen Massnahmen, um auf dem Weg zum zweiten Leben von Kleidern menschenwürdige Arbeitsbedingungen und ökologische Nachhaltigkeit zu gewährleisten.

... AM ARBEITSPLATZ

- In der Textilindustrie werden die Arbeitswochen auf maximal 40 Stunden reduziert.
- Arbeitnehmende verdienen existenzsichernde Löhne.
- Arbeitnehmende verdienen unabhängig vom Geschlecht gleich viel.
- Alle Arbeitnehmenden haben formelle und faire Arbeits- und Vertragsverhältnisse.
- Die Arbeitsplätze sind sicher und gefährden die Gesundheit nicht.
- Die Arbeitnehmenden sind vor Hitze, Kälte und anderen Klimafolgen geschützt.
- Arbeitnehmende haben Zugang zu Trinkwasser und sanitären Einrichtungen.



Soziale Absicherung



... IN DER SOZIALPARTNERSCHAFT

- Arbeitnehmende können ihr Recht auf Vereinigungsfreiheit wahrnehmen.
- Kollektivverhandlungen sind in der Textilindustrie die Norm.
- Mindestens 50 % der Arbeitnehmenden sind durch Tarifverträge abgesichert.
- Frauen, Migrant*innen, Heimarbeiter*innen und andere häufig diskriminierte Gruppen sind in Gewerkschaften gerechter vertreten.
- Mindestens 75 % der Arbeitnehmenden geniessen eine soziale Absicherung, welche den Mindeststandards der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) entspricht.



«Fast Fashion produziert riesige Abfallberge bei uns»

Sozialunternehmer Yayra Agbofah geht in Ghana mit kreativen Ideen gegen den Textilmüll unserer Konsumgesellschaft vor. Er fordert Europa, die USA und Asien auf, weniger Kleider zu konsumieren und mehr selbst zu recyceln. Die aktuell praktizierte Entsorgung in Ghana bezeichnet Agbofah als «Abfallkolonialismus».

INTERVIEW: ROMEO REGENASS

In der Nacht auf den 2. Januar dieses Jahres brannte in Accra, der Hauptstadt Ghanas, der Kantamanto-Markt. Welche Folgen hatte diese Tragödie?

Der Brand zerstörte 65% der Fläche des Marktes, die etwa sechs bis acht Fussballfeldern entspricht. Rund 3000 Stände sind abgebrannt, Hunderte Tonnen Kleider sind jetzt nichts als Asche. Aber vor allem: Die Lebensgrundlage Tausender Menschen wurde zerstört. Sie müssen sich vorstellen: Kantamanto ist der grösste Markt für Secondhandkleider in ganz Westafrika: Im Jahr werden hier rund 50 Millionen Kleidungsstücke repariert, aufbereitet

und weiterverkauft. Doch das ist nur ein Bruchteil der mehreren Hundert Millionen Kleidungsstücke, die Jahr für Jahr in Ghana eintreffen.

Was ist seit dem Brand geschehen?

Wir sind daran, alles neu aufzubauen, denn der Markt ist für 15 000 Händler*innen die Lebensgrundlage und eine wichtige Einkommensquelle. Kantamanto gibt zudem vielen Leuten Arbeit, nicht nur Händler*innen; ein Auskommen finden auch Reinigungspersonal, Transportarbeitende, Beschäftigte in Strassenküchen usw. Darunter hat es auch besonders verletzliche Menschen, etwa alleinerziehende Mütter oder Ältere. Ihnen gilt

unsere Hilfe zuerst. Wir sind froh um jede Unterstützung, aus eigener Kraft können wir den Markt niemals wieder aufbauen.

Wie sind Sie mit Kantamanto verbunden?

Ich habe 2018 die gemeinnützige Organisation The Revival gegründet, um in einem Team auf kreative Art und Weise gegen Textilmüll vorzugehen, Altkleidung aufzuwerten und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Unser Ansatz ist mehrdimensional: ökologisch, sozial und wirtschaftlich. Wir vermeiden, dass Textilabfälle auf Mülldeponien oder an Stränden landen, indem wir auf ein

Der Norden entsorgt auch Winterkleider in Ghana: Kunstinstallation der gemeinnützigen Organisation The Revival auf einem Berg von Altkleidern in der Hauptstadt Accra.

Upcycling und Redesign setzen mit dem Ziel, dass die Leute in Ghana die Kleider wieder tragen können.

Worin liegt denn das Problem?

Dass Ghana tonnenweise Textilmüll aus dem Norden erhält, verhilft zwar Millionen Menschen hier zu günstigen Kleidern. Aber sie kaufen so kaum noch lokal produzierte Kleider; viele Textilfabriken mussten deshalb schliessen. Und was kein zweites Leben erhält – ich spreche von 20 bis 30 % der Gesamtmenge –, verstopft unsere Wasserwege, verschmutzt unsere Strände und generiert riesige Deponien. Und weil die Deponien illegal in Brand gesetzt werden, verschmutzt der Textilmüll auch noch unsere Luft.

Die Konsumgesellschaft im Norden schafft also grosse Probleme im Süden.

Klar. Wenn der Norden minderwertige Kleider aus synthetischen Materialien wie Polyester produziert, landet das bei uns. Und der Norden hat erst noch das Gefühl, er habe das Recht, seinen Textilmüll zu uns zu senden. Und so haben Konsumtrends wie die Überproduktion, Fast Fashion oder eine nicht nachhaltige Produktion direkte Auswirkungen auf uns hier in Ghana.

Was hat Fast Fashion damit zu tun?

Fast Fashion lässt sich nur sehr, sehr schlecht in eine Kreislaufwirtschaft bringen, weil die Qualität so schlecht ist. Kleider mit Mischgeweben aus synthetischen und natürlichen Fasern lassen sich ebenfalls schlecht verwerten. Fast Fashion produziert riesige Abfallberge bei uns. Das ist Abfallkolonialismus.

Was meinen Sie damit?

Wenn reiche Länder die ökologischen Kosten ihres Konsums externalisieren, indem sie ihre Überproduktion und ihre Textilabfälle in Ländern wie Ghana entsorgen, in denen es an einer geeigneten Infrastruktur für das Recycling fehlt, ist das ein Ausdruck des ökonomischen Gefälles zwischen Nord und Süd. Ein Beispiel: In Ghana kennen wir keinen Winter. Wenn es mal kalt wird, haben wir immer noch 26 Grad. Also brauchen wir keine Winterkleider. Und trotzdem entsorgt der Norden seine Winterkleider bei uns. Das schafft hier grosse Probleme.

Was würde Ghana helfen?

Wenn der Norden mehr Kleider lokal sammeln und selbst rezyklieren würde, statt diese nach Afrika zu senden, wäre das eine grosse Hilfe. Die Zukunft liegt weltweit in der Kreislaufwirtschaft, wie auch wir sie hier verfolgen. Es geht darum, mit Altkleidern lokal Mehrwert zu schaffen und lokale Initiativen zu gründen, die dies ermöglichen.

The Revival will auch die Wertschätzung gegenüber der Arbeit erhöhen, die in den Kleidern steckt.

Ja, denn die Beschäftigten in der Textilindustrie sind nicht einfach ein Kostenfaktor, es sind Menschen. Und sie haben ihre Würde. Doch viele sehen gar nicht, wie viel Arbeit in Kleidern steckt. Es kann doch nicht sein, dass die Produktion eines Kleidungsstücks nur 1, 2 Dollar kostet, es aber für ein Vielfaches davon verkauft wird.

Was erwarten Sie von den Unternehmen, die mit Mode Millionen oder gar Milliarden verdienen?

Gerade jetzt, nach dem Brand von Kantamanto, sollten insbesondere die Fast-Fashion-Marken ihre Verantwortung wahrnehmen und uns unterstützen. Aber keine hat uns unter die Arme gegriffen, ja, es hat nicht mal eine von ihnen ihr Bedauern ausgedrückt. Das finde ich

unglaublich, unfair und ungerecht. Beim Abfallkolonialismus geht es nicht nur um die Umwelt, es geht auch um Menschenrechte.

Und über Kantamanto hinaus?

Es geht auch um Erziehung zu einem nachhaltigen Konsum. Die grossen Marken sollten alle ihre Produktion reduzieren und das Marketing runterfahren, das die Menschen dazu motiviert, immer mehr Kleider zu kaufen. Vieles in der Modeindustrie läuft schief, und das müssen wir angehen. Das ganze Geschäftsmodell ist infrage zu stellen. Und schliesslich braucht es eine politische Regulierung, welche die lokale Kreislaufwirtschaft befördert, das ist sehr, sehr wichtig. ■

Wollen Sie den Wiederaufbau des Kantamanto-Marktes unterstützen? Yayra Agbofah und The Revival sammeln Geld dafür: www.therevival.earth



YAYRA AGBOFAH

Sozialunternehmer Yayra Agbofah geht in Ghana mit kreativen Ideen gegen den Textilmüll unserer Konsumgesellschaft vor. Er war Speaker an einem Webinar von Public Eye zur sozialökologischen Transformation der Textilwirtschaft.



Flugmodeboom in der Schweiz

Die Schweiz erlebt eine beispiellose Zunahme von Fast-Fashion-Importen per Luftfracht, und diese wird angetrieben durch Onlinehändler wie Temu oder Shein. Ende 2024 wurde bereits jedes siebte Bekleidungsstück per Flugzeug in die Schweiz geliefert, mehr als drei Viertel davon aus China.

DAVID HACHFELD

Flugmode? Absurd, aber leider Realität: Um Fast Fashion weiter anzukurbeln, transportieren manche Modefirmen T-Shirts, Hosen und Schuhe massenhaft per Flugzeug, obwohl dies ein Zifaches an Treibhausgasemissionen verursacht. 2023 deckte Public Eye erstmals das Ausmass dieses Phänomens auf. Unsere Recherche zeigte, wie Inditex (der Mutterkonzern der bekannten Marke Zara) den Flughafen Zaragoza zum Drehkreuz seiner globalen Modelogistik ausgebaut hat. Doch trotz aller Appelle setzt der spanische Modegigant weiterhin und gemäss neuen Zahlen sogar verstärkt auf Flugmode (siehe Box auf Seite 16).

Bis 2023 gelangte Flugmode fast nur indirekt über Zaragoza oder andere EU-Flughäfen in die Schweiz, doch inzwischen nehmen auch die Direktimporte rapide zu. 2024 wurden mehr als 22 000 Tonnen Texti-

lien, Bekleidung und Lederwaren per Luftfracht in die Schweiz eingeführt, davon 17 000 Tonnen – also mehr als drei Viertel – aus China. Im Herbst 2024 erreichten diese Importe mit über 2000 Tonnen pro Monat ein Allzeithoch (siehe obere Grafik auf Seite 15). Vergleichbare Mengen wurden nur im Frühjahr 2020 in der ersten Pandemiewelle eingeflogen – damals aber, weil dringend Schutzkleidung aus Fernost benötigt wurde.

Vor allem bei Bekleidung (ohne andere Textilien und Lederwaren) sind die Importe auf dem Luftweg in den letzten eineinhalb Jahren regelrecht explodiert. Im Dezember 2024 wurden 13,9% aller Bekleidungswaren direkt per Flugzeug in die Schweiz importiert, aus China waren es sogar gut 30% (siehe untere Grafik auf Seite 15). Die ökologischen Folgen sind dramatisch. Laut dem Emissionsrechner EcoTransIT verursacht der Transport einer

Tonne Kleider per Luftfracht vom Fast-Fashion-Produktionshub im chinesischen Guangzhou nach Zürich 49-mal mehr Treibhausgasemissionen als der Seetransport nach Genua mit anschliessendem LKW-Transport in die Schweiz.

Onlinehändler mit Ultravielfliegerstatus

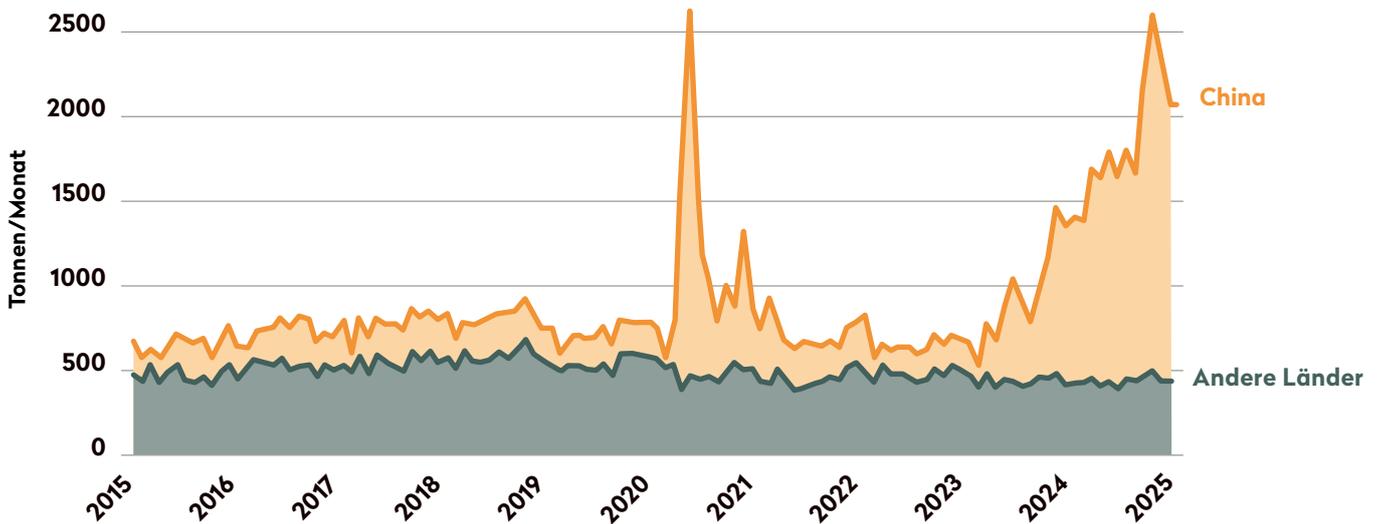
Haupttreiber dieser Entwicklung sind die schnell wachsenden Marktanteile von Onlinehändlern wie Shein und Temu, die chinesische Waren zu Niedrigstpreisen binnen weniger Tage direkt an Schweizer Haushalte liefern. 2024 fiel das Preisniveau der Flugmode aus China sogar deutlich unter den Durchschnittspreis aller Schweizer Bekleidungsimporte. Das zeigt: Nicht

mehr die eher teurere Ware wird eingeflogen, sondern vor allem Billigmode.

Textilien und Bekleidung machen rund 40% aller Flugimporte aus China aus, hier war der Anstieg am steilsten. Aber auch Kunststoffartikel, Spielwaren, Elektronik oder Einrichtungsgegenstände, die vor allem auf der Gemischtwarenplattform Temu beworben werden, verzeichnen deutliche Zuwächse.

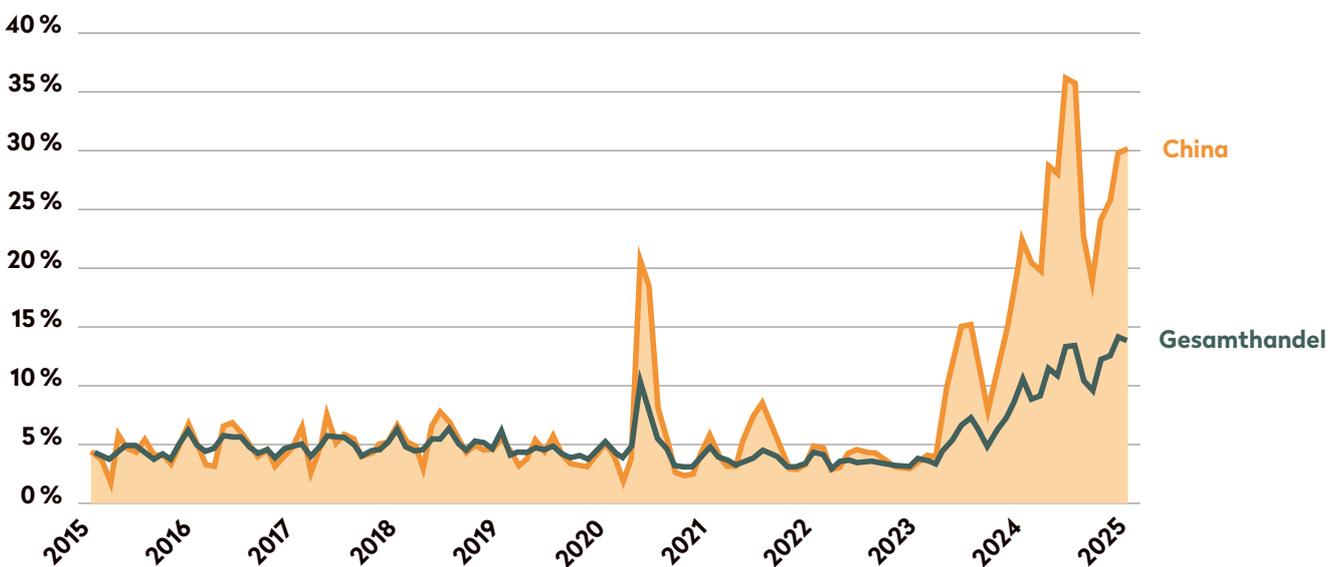
Im Oktober 2024 überschritten die Luftfrachtimporte aus China erstmals die Marke von 5000 Tonnen. Das entspricht der kumulierten Ladekapazität von mehr als 470 Frachtmaschinen, davon allein rund 170 für Textilien, Bekleidung und Lederwaren. →

Flugimporte in die Schweiz (Textilien, Bekleidung, Lederwaren)



Quelle: Public Eye, nach Daten der Aussenhandelsstatistik Swiss-Impex (BAZG). Daten 2024 provisorisch.

Anteil Luftfracht an Schweizer Bekleidungsimporten



Diese jüngste Entwicklung zeigt deutlich: Trotz vieler vollmundiger Beteuerungen wird sich die Modebranche nicht freiwillig auf den dringend notwendigen steilen Reduktionspfad begeben. Natürlich gibt es auch Firmen, die diesbezüglich grosse Anstrengungen unternehmen, doch ihre Fortschritte werden von Konkurrenten pulverisiert, die keinerlei Hemmungen haben, Marktanteile auf Kosten des Klimas zu erobern.

Klimaschutz braucht Regulierung

Ein erster konkreter Schritt wäre eine Deklarationspflicht für Konsumgüter, die neben dem Transportweg auch weitere Nachhaltigkeitsinformationen der Herstellung transparent macht – etwa durch einen verpflichtenden Produktpass. Darüber hinaus sollten die indirekte Subventionierung des Flugverkehrs durch die fehlende Besteuerung von Kerosin sowie die Ausnahmen für aussereuropäische Flüge beim Emissionshandel schnellstmöglich abgeschafft werden.

Wichtig ist dabei, dass Regulierungsmassnahmen nicht nur auf die neuen chinesischen Plattformen abzielen, sondern alle Händler und Hersteller in die Pflicht nehmen. Denn wie das Beispiel Inditex zeigt, haben auch etablierte europäische Player erheblichen Nachholbedarf auf dem Weg zum nachhaltigen Wirtschaften. ■

Die Cargo-Airline Atlas Air verfügt über eine Maschine, die ausschliesslich Fracht für den Zara-Konzern fliegt.



Greenwashing des Zara-Konzerns

Man muss tief ins Kleingedruckte des 514-seitigen Jahresberichts von Inditex einsteigen, um die Daten zu den Transportemissionen 2024 zu finden. Doch die haben es in sich. Während in anderen Bereichen Emissionsreduktionen gemeldet werden, sind jene, die durch den Transport und die Verteilung der Waren entstehen, im Jahr 2024 um satte 10 % gestiegen und belaufen sich neu auf 2,6 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente (im Vergleich zu 2,3 Millionen Tonnen im Vorjahr). Im Schnitt machen Transport und Verteilung damit rund 20 % des Klimafussabdrucks von Zara-Kleidung aus.

Verschleierung statt Transparenz

Anstatt transparent mit dieser Entwicklung umzugehen, versucht Inditex, die enormen Klimaauswirkungen seiner Transportlogistik, insbesondere die krasse Abhängigkeit von Luftfracht, unter den Teppich zu kehren. Im gesamten Jahresbericht wird Luftfracht lediglich einmal erwähnt – im Zusammenhang mit einer Vereinbarung über die Nutzung von nachhaltigem Flugkraftstoff. Inditex gibt an, in seinen Frachtflügen ab Madrid einen Anteil von 5 % dieses Treibstoffs beimischen zu wollen. Angesichts des Ausmasses des Problems ist dies jedoch kaum mehr als ein Tropfen auf dem heissen Stein.

Eine isolierte und winzige Massnahme als Lösung zu präsentieren, während man das tatsächliche Ausmass und die Emissionen der Luftfracht verschleiert – das ist Greenwashing pur.

Dabei zeigt auch die Frachtstatistik des Flughafens Zaragoza, des zentralen Umschlagplatzes für Inditex, einen deutlichen Anstieg des Frachtvolumens, von dem der Grossteil auf den Modekonzern zurückgeht. Vor allem die Transporte von den asiatischen Fabriken zu den Logistikzentren in Europa (Inditex betreibt auch eines in den Niederlanden) haben zugenommen.

Vergleich mit H&M zeigt: Es geht auch anders

Dass das Geschäftsmodell der Fast Fashion nicht zwingend auf Luftfracht angewiesen ist, zeigt ein Blick auf den Konkurrenten H&M. Der Anteil der Luftfracht liegt hier nur noch bei 1%. Und die Emissionen aus Transport und Verteilung beliefen sich im Jahr 2023 auf 448 Kilotonnen CO₂-Äquivalente und machten nur 5,2% der gesamten Emissionen aus.



Dokument zu Fast Fashion und Inditex (auf Englisch):
peye.link/ITX_Air

Die Schweiz will keine Rohstoffregulierung und verzichtet auf Leitplanken für die Skandalbranche

Nach drei Jahren blutigem russischem Angriffskrieg in der Ukraine verweigert sich die Schweiz endgültig ihrer wirtschaftspolitischen Verantwortung: Der Ständerat will dem Rohstoffsektor keinerlei Leitplanken vorgeben und lehnt die entsprechende SP-Motion ab. Die kleine Kammer toleriert damit, dass der Schweizer Wohlstand zu einem Teil von Unternehmen erwirtschaftet wird, deren Handelsgeschäfte auch auf Ausbeutung und Gewinnverschiebung aus dem globalen Süden beruhen.

ROBERT BACHMANN UND OLIVER CLASSEN

Der Ständerat hat am 19. März eine Motion der Sozialdemokratischen Partei (SP) versenkt, die diese im März 2022 eingereicht hatte. Unmittelbar nach Beginn der russischen Invasion der Ukraine forderte sie rechtliche Rahmenbedingungen für den Rohstoffsektor, um die zahlreichen dortigen Missstände zu bekämpfen, weiteren Skandalen vorzubeugen und so die internationale Reputation der Schweiz zu schützen. Im September 2023 unterstützte eine Mehrheit des Nationalrats die Kernforderung dieser Motion noch – vor allem wohl wegen der vielen Enthüllungen über die enge Verflechtung der Schweiz mit dem russischen Rohstoffhandel und seinen Oligarchen.

Anderthalb Jahre später ist nun offiziell Schluss mit den parlamentarischen Lippenbekenntnissen zu Gunsten all jener Menschen, die den negativen Auswirkungen des unregulierten Schweizer Rohstoffplatzes schutzlos ausgesetzt sind. Kurz nachdem die Finanzministerin den Handelskonzernen im Zusammenhang mit der Rechnung 2024 des Bundes für die zusätzlichen Steuereinnahmen aus den Jahren 2022 und 2023 gedankt hat, lehnt es der Ständerat also ab, «jene Fehler [zu] vermeiden, die uns im Bankensektor teuer zu stehen gekommen sind» – so der zweite Teil des Titels der mit 33 zu 11 Stimmen abgelehnten Motion. Dabei haben die Krisen- und Kriegsprofiteure in Genf und Zug in den letzten Jahren auch darum so rekordhohe Gewinne

eingefahren, weil weltweit Millionen von Menschen massiv gestiegene Nahrungsmittel- und Energiepreise bezahlen mussten. Dazu kommen all jene Missstände im Rohstoffsektor, die Public Eye seit Jahren kritisiert.

Die Schweiz soll weiter profitieren können

Aber nichts davon bringt die Behörden endlich zum Handeln. Die Schweiz soll also weiter bedenken- und gesetzeslos von ihrem Rohstoffplatz profitieren, schliesslich geschieht das zumeist nur auf Kosten ärmerer Länder und Menschen. Bei den Deals von Glencore, Trafigura und Co. im Ausland (siehe auch Box unten und Seiten 18 bis 32 zu Trafigura in Angola) will das Parlament weiterhin keine Leitplanken setzen. Die Krisengewinne werden jedoch gern kassiert, denn das ist und bleibt das Geschäftsmodell Schweiz.

In der sich rasant verändernden Weltordnung stellt sich allerdings die Frage nach dessen Zukunftsfähigkeit. Auch deshalb muss an die Stelle von ökonomischem Opportunismus eine wertebasierte Wirtschaftspolitik treten, welche die Menschenrechte respektiert, die globale soziale Gerechtigkeit stärkt und die ökologischen Lebensgrundlagen sichert. ■

Trafigura in Angola

Ende Januar hat das Bundesstrafgericht den Rohstoffkonzern Trafigura wegen der Zahlung von Bestechungsgeldern in der Höhe von umgerechnet 5 Millionen Franken an einen angolanischen Beamten verurteilt. Mehr Infos zu den Hintergründen dieses historischen Urteils finden Sie auf den Seiten 18 bis 21.

Auf den Seiten 22 bis 32 nehmen wir Sie mit auf die Reise durch den Lobito-Korridor, eine geostrategisch wichtige Eisenbahnlinie zu den Kupfer- und Kobaltminen Zentralafrikas, für die Trafigura sich die Konzession gesichert hat.

Historisches Urteil gegen Trafigura in spektakulärem Korruptionsfall in Angola

Der Genfer Rohstoffhändler wurde vom Bundesstrafgericht wegen der Zahlung von Bestechungsgeldern in Höhe von umgerechnet 5 Millionen Franken an einen angolanischen Beamten verurteilt. Am 31. Januar 2025 sprach das Gericht in Bellinzona auch drei natürliche Personen schuldig: den bestochenen Beamten, den mit dem Geldtransfer beauftragten Genfer Mittelsmann sowie die ehemalige Nummer drei des Konzerns. Letzterer wurde zu zwölf Monaten Gefängnis verurteilt – eine Premiere in der Geschichte eines Landes, das Finanzkriminalität für gewöhnlich kaum verfolgt.

ADRIÀ BUDRY CARBÓ IN ZUSAMMENARBEIT MIT MANUEL ABEBE

Vier Limousinen mit getönten Scheiben und glänzender Karosserie warten vor dem Bundesstrafgericht auf die Prozessbeteiligten von Trafigura. Es ist Dezember 2024, und in Bellinzona bricht die Nacht herein. Während der acht Tage dieses aussergewöhnlichen Prozesses, der zum ersten Mal einen Rohstoffhändler vor ein Bundesstrafgericht brachte, haben alle im Team Trafigura ihre Rolle gespielt: Die Anwält*innen äusserten Zweifel am von der Staatsanwaltschaft eingeleiteten Verfahren und lobten die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen durch den Rohstoffkonzern; die Kommunikationsbeauftragten überprüften die Berichterstattung durch die wenigen Schweizer und ausländischen Journalist*innen, die sich die Zeit für die Reise ins Tessin nehmen konnten, und verlangten mitunter umgehend eine Richtigstellung.

Doch dem Genfer Konzern, der 2024 ungläubliche 243 Milliarden US-Dollar Umsatz erzielt hatte, half das alles nichts. Das Urteil der Bundesrichter ist glasklar: Vierfachverurteilung für Trafigura, den korrupten angolanischen Beamten, den mit der Abwicklung der Bestechungszahlungen betrauten Mittelsmann aus Genf und den Topmanager, der Trafiguras gesamte Geschäftsvorgänge beaufsichtigt hatte. Trafigura hat angekündigt, je nach Wortlaut des schriftlichen Urteils Berufung einzulegen, auch Michael Wainwright und Paulo Gouveia Júnior wollen in die Berufung gehen.

Der multinationale Konzern und sein geschützter Markt
Beginnen wir mit Trafigura. Zur Zeit der Ereignisse, also zwischen April 2009 und Oktober 2011, leitete der Franzose Claude Dauphin, ehemals Manager bei Marc Rich + Co (heute Glencore), den Konzern. Angola, das gerade einen langen und blutigen Bürgerkrieg hinter sich hatte, war damals einer der lukrativsten Märkte Trafiguras: Der Konzern kaufte billiges Rohöl von der staatlichen Sonan-

gol und hatte ein Monopol auf den Weiterverkauf von raffiniertem Treibstoff an die rasch wachsende Bevölkerung.

Der 2015 verstorbene Dauphin pflegte Beziehungen zu ranghohen Vertretern des Regimes und gründete Joint Ventures mit Generälen, die dem damaligen Machthaber José Eduardo dos Santos und seinem Clan nahestanden. Angola, dessen Einnahmen fast ausschliesslich aus der Ölförderung stammen, belegte 2009 Platz 162 von 180 im Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International.

Trafigura ging in Angola fragwürdige Verbindungen ein, darunter diejenige zu Paulo Gouveia Júnior. Wegen der «Grosszügigkeit» gegenüber dem angolanischen Beamten und Leiter der Tochtergesellschaft Sonangol Distribuidora wurde der Konzern schliesslich erwischt. Zur Zeit der Geschehnisse eröffneten die gezahlten Schmiergelder lukrative Geschäfte im Bereich der maritimen Dienstleistungen: acht Schiffscharterverträge und einen Vertrag über die Bunkerung zugunsten des angolanischen Staatsunternehmens.

Durch diese für Trafigura äusserst einträglichen Deals – die auch Paulo Gouveia Júnior beträchtliche Provisionen auf die Frachtschiffe und auf den Weiterverkauf von Diesel durch Sonangol Distribuidora einbrachten – entgingen der angolanischen Staatskasse nach Einschätzung der Bundesrichter mehr als 145 Millionen US-Dollar. Doch Angola ist keine verfahrensbeteiligte Partei und wird daher nicht entschädigt. Die unrechtmässigen

Nach einer rund drei Jahrzehnte dauernden Karriere bei Trafigura wurde Michael Wainwright, hier vor dem Bundesstrafgericht in Bellinzona, Ende 2023 in den Ruhestand versetzt, nachdem der Prozess angekündigt worden war.

Gewinne sollten in die Schweizer Staatskasse fließen, ebenso wie die Geldstrafe von 3 Millionen Franken (der Höchstbetrag ist auf 5 Millionen festgelegt).

Der Bestochene und die Korruptionsrouten

Paulo Gouveia Júnior wurde zu 36 Monaten Gefängnis verurteilt, davon 14 Monate unbedingt, weil er sich 4,3 Millionen Euro auf sein Genfer Bankkonto hatte überweisen lassen und über 600 000 US-Dollar in bar kassiert hatte. Für die Staatsanwälte der Bundesanwaltschaft hat der Beamte «seine Redlichkeit verkauft», um sich zu bereichern. Immobilien in den schicken Vierteln von Luanda, Geländewagen, Champagnerflaschen: Paulo Gouveia Júnior verkörpert die Korruption in einem Land, in dem ein Drittel der Bevölkerung von weniger als 2,15 US-Dollar pro Tag lebt.

Die Anklageschrift der Bundesanwaltschaft beschreibt auf 150 Seiten die Details des «korrupten Geschäfts». Man liest von kostspieligen Geschenken wie Einladungen nach Gstaad oder zum Karneval in Rio für Führungskräfte des angolanischen Regimes oder ihre Angehörigen. Als Paulo Gouveia Júnior am 7. April 2009 nach Genf reist, wohnt er auf Kosten von Trafigura in zwei Fünfsternehotels. Trafigura stellt auch ein Empfehlungsschreiben für den angolanischen Beamten aus,

damit er ein Bankkonto bei der Genfer Filiale von Crédit Agricole (heute CA Indosuez) eröffnen kann, auf das die Bestechungsgelder später überwiesen werden.

Die erste Zahlung von 350 000 Euro läuft am 10. Juli 2009 noch über die Enelmer International, eine Offshore-Gesellschaft im Besitz von Mariano Marcondes Ferraz, damals Verwaltungsrat von Trafigura. Der Kenner des angolanischen und brasilianischen Marktes hält den Ansatz jedoch für zu direkt und hilft Paulo Gouveia Júnior beim Gründen seines eigenen Offshore-Konstrukts, der Wyland Group; sie wird 16 Überweisungen von insgesamt 4 Millionen Euro von der ConsultCo Trading Ltd. mit Sitz auf den Britischen Jungferninseln erhalten. Letztere wird über Trafiguras Mittelsmann im südlichen Afrika kontrolliert, einen Genfer, den wir hier T.P. nennen. Darüber hinaus wurden dem angolanischen Beamten laut Anklageschrift über 604 000 US-Dollar in bar übergeben.

Der Schatzmeister und die buchhalterischen Grundsätze

Der Prozess von Bellinzona bot auch die Gelegenheit, sich mit der doppelten Buchführung à la Trafigura zu befassen. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft hatte die Geschäftsleitung des Handelskonzerns einen früheren Mitarbeiter, J.H., bei einer Treuhandgesellschaft platziert, die damit beauftragt war, die über ConsultCo



fließenden Gelder zu «kontrollieren» und somit die offizielle Buchhaltung mit jener der Bestechungsgelder «abzugleichen». In einer Audioaufnahme beschreibt sich J. H. selbst als «Mr. Non-Compliant». Ein Spitzname, den ihm Trafigura-Mitbegründer Claude Dauphin gegeben haben soll, weil er «das tat, was bei der Trafigura-Gruppe nicht intern getan werden konnte», so die Anklageschrift. Der Handelskonzern, seine Agent*innen und Mittelsleute waren die einzigen Kund*innen der Genfer Treuhandgesellschaft von J.H., die im September 2022 von der Bundespolizei durchsucht wurde.

Noch nie wurde ein hochrangiger Manager auf Bundesebene verurteilt oder eine natürliche Person wegen dieser Art von Finanzverbrechen zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt.

Im Zentrum des Trafigura-Systems steht Michael Wainwright, genannt Mike. Der diskrete Buchhalter, der mit grosser Sicherheit Milliardär ist, besitzt nach fast drei Jahrzehnten Karriere im Handelshaus eines der bedeutendsten



Vermögen der Schweiz. Er hat alle Karrierestufen durchlaufen, bevor er Verwaltungsratsmitglied und Chief Operating Officer wurde. Als solcher überwachte und genehmigte er die Zahlungen an Trafiguras Mittelsleute. Wainwright wird oft in E-Mails einkopiert, erteilt aber auch direkt Aufträge, etwa zur Überweisung von zwei Tranchen à 500 000 US-Dollar an ConsultCo, weist Mitarbeitende an, eine Diskussion über einen verschlüsselten Nachrichtendienst fortzusetzen, oder äussert den Wunsch, den USB-Stick eines Dritten «ordnungsgemäss [zu] löschen».

Der ehemalige starke Mann bei Trafigura bestritt, vom Zweck der korrupten Zahlungen gewusst zu haben, und erinnerte daran, dass das Unternehmen täglich Hunderte von Überweisungen durchführte. Sein Anwalt und diejenigen von Trafigura wiesen ihrerseits immer wieder auf den grossen Abwesenden des Verfahrens hin: Mariano Marcondes Ferraz. Der Geschäftsmann leitete Trafiguras Geschäfte in Angola, bis er 2016 verhaftet und in der Petrobras-Affäre, einem grossen Korruptionsskandal in Brasilien, verurteilt wurde. Nun verbüsst er dort Hausarrest, nachdem er mit den lokalen Behörden kooperiert hatte. Dies könnte seine Aussage kompromittieren, meinte die Verteidigung, die auch von einem Austausch «ausserhalb des gesetzlichen Rahmens» zwischen der Bundesanwaltschaft und den brasilianischen Staatsanwälten sowie von «Geheimdienstmethoden» sprach.

Michael Wainwright wurde zu 32 Monaten Gefängnis verurteilt, davon 12 Monate unbedingte. Noch nie wurde ein hochrangiger Manager auf Bundesebene verurteilt oder eine natürliche Person wegen dieser Art von Finanzverbrechen zu einer unbedingten Freiheitsstrafe verurteilt. Auf Nachfrage erklärt sich Trafigura «enttäuscht über den Beschluss» des Bundesstrafgerichts. Der Konzern weist darauf hin, er habe in den letzten Jahren erhebliche Ressourcen in die Stärkung seiner Compliance (Anmerkung der Redaktion: der Massnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen) investiert, und betont, dass er seit 2019 beim Ausbau seiner Handelsgeschäfte auf Mittelsleute verzichtet.

Der Strohhalm und die grosse Reinigungsaktion

«Erase - All ConsultCo» liest man auf einem handschriftlich verfassten Zettel in einem Notizbuch, das von der Bundespolizei nach der Durchsuchung der Treuhandgesellschaft von J.H. im September 2022 beschlagnahmt wurde. Von Trafiguras angrenzenden Räumlichkeiten aus

Mariano Marcondes Ferraz, ein ehemaliger Manager von Trafigura, legte 2022 und 2023 in Brasilien ein Geständnis ab. Er gab zu, dass der Rohstoffhändler Trafigura im Zusammenhang mit dem Petrobras-Skandal, aber auch in Angola, Bestechungsgelder bezahlt hatte.



2024 hat Public Eye 20 Gerichtsfälle dokumentiert, in die Schweizer Rohstoffhändler verwickelt waren oder sind. Illustriert wurde die Recherche vom Genfer Künstler Kalonji. Hier die Illustration zur Recherche «Das Monopol von Trafigura in Angola».

hatte jemand gerade grosse Reinigungsaktion gestartet. Und «Mr. Non-Compliant» machte sich an die Arbeit. ConsultCo ist das Unternehmen von T.P., der von 1995 bis 2002 bei Trafigura beschäftigt war und sich dann rechtzeitig zum unabhängigen Berater wandelte – damals mit einem einzigen Kunden: seinem ehemaligen Arbeitgeber.

Nach Ansicht der Bundesrichter hat Trafigura sich ConsultCo «geliehen», um Paulo Gouveia Júnior die illegalen Provisionen zukommen zu lassen. Dafür erhielt ConsultCo über zwei maltesische Unternehmen, die Aktionäre der Trafigura-Tochter Puma Energy waren (PE Investments Ltd. und Global PE Investors Plc), Anteile an Trafigura. Ob Zufall oder nicht, unmittelbar nach der Durchsuchung von September 2022 sorgte Trafigura dafür, dass die Gesellschaft im Besitz von T.P. ihres Kapitals entledigt wurde, indem der Konzern die Aktien zu einem uns unbekanntem Betrag zurückkaufte. ConsultCo Trading Ltd. wurde ausgelöscht – «all erased».

Während des Prozesses behauptete T.P., dass er in seiner rund 30-jährigen Karriere im südlichen Afrika nie «Korruption ausgesetzt oder damit konfrontiert gewesen» sei. Er konnte nicht wirklich erklären, warum sein ehemaliger Arbeitgeber ihm den Auftrag erteilt hatte, Gelder an die Offshore-Gesellschaft von Paulo Gouveia Júnior zu überweisen. Interessanterweise wurden T.P. sieben Monate nach der Eröffnung der Untersuchung der Bundesanwaltschaft Vermögenswerte in seiner bevorzugten Region übertragen: Im Februar 2021

verkaufte die Trafigura-Tochter Puma Energy ihre gesamte Beteiligung an der kongolesischen Gesellschaft SPSA Cobil SA an die Translog Sàrl, die offiziellen Dokumenten zufolge T.P. und seinem kongolesischen Partner G.M. gehört.

Weil er aufrichtige Reue zeigte und im «korrupten Geschäft» lediglich eine ausführende Rolle innehatte, ist T.P. von allen Angeklagten im Prozess am besten davongekommen: mit einer bedingt vollziehbaren Freiheitsstrafe von 24 Monaten.

51,8 Millionen US-Dollar in 56 Transaktionen

Dabei erhielt die ConsultCo zur Zeit der Bestechungszahlungen (2009 bis 2011) zahlreiche Überweisungen von Trafigura, deren Gesamtbetrag die an Paulo Gouveia Júnior gezahlten Bestechungsgelder bei Weitem übersteigt. Laut Dokumenten, die Public Eye eingesehen hat, überwies Trafigura Beheer BV Amsterdam der Offshore-Gesellschaft zwischen dem 9. Januar 2009 und dem 1. September 2011 in 56 Transaktionen 51,8 Millionen US-Dollar.

Zu welchem Zweck? Die Frage bleibt ungeklärt. Während des Prozesses gab T.P. zu, die Verantwortung für die Akquise in Angola getragen zu haben, um die Konzession für den Lobito-Korridor zu erhalten: eine Eisenbahnlinie, die das Land in Richtung des zentralafrikanischen Kupfergürtels durchquert.

Begleiten Sie Public Eye auf den folgenden Seiten auf eine Zugreise durch das NachkriegsAngola. ■

Trafigura realisiert in Angola den kühnen Traum einer eigenen Zuglinie für Rohstoffe

Schon vor der historischen Verurteilung wegen der Zahlung von Bestechungsgeldern in Angola hat sich der Genfer Rohstoffkonzern im Namen der Energiewende dort neu positioniert: Trafigura hat die Konzession für den Lobito-Korridor erhalten, eine bisher von den USA gesponserte geostrategisch wichtige Eisenbahnlinie zu den Kupfer- und Kobaltminen Zentralafrikas. Vor fast 15 Jahren hatte der Konzern bereits versucht, mithilfe derselben Mittelsleute und Firmennetzwerke die Familie dos Santos von sich zu überzeugen. Public Eye war vor Ort, um zu verstehen, wie sich der Rohstoffhändler die Konzession unter den Nagel reißen konnte.

TEXTE: ADRIÀ BUDRY CARBÓ IN ZUSAMMENARBEIT MIT MANUEL ABEBE
FOTOS: TOMMY TRENCHARD / PANOS PICTURES





DER STRATEGISCH WICHTIGE LOBITO-KORRIDOR

Dank dem Lobito-Korridor dauert der Transport von Kupfer und anderen Metallen aus der Region Kolwezi zu einem Hafen statt einem Monat lediglich fünf bis sieben Tage.

Sie haben sich schon am Vortag frühmorgens in die Schlange gestellt, um ein Zugticket zu ergattern. In kleinen Gruppen, die Arme mit Gepäck beladen, die Kinder in bunten Tüchern auf den Rücken ihrer Mütter, drängen die Reisenden in Lobito in die alten Waggons der Caminho de Ferro de Benguela. Die hundertjährige Eisenbahngesellschaft betrieb die Strecke bereits zur Zeit der portugiesischen Kolonialisierung; die Bahn durchquert Angola von Westen nach Osten bis zur Grenze mit der Demokratischen Republik Kongo (DRK).

Schon in Lobito, einer Hafenstadt am Atlantik, 400 Kilometer von der Hauptstadt Luanda entfernt, gibt es nur wenige freie Plätze. Doch je weiter der Zug, der einmal pro Woche fährt, durch die veralteten Bahnhöfe aus chinesischer Produktion ins Herz des Landes vordringt, desto rarer werden die Plätze. Der eine reist, um einen geliebten Menschen in einer entlegenen Provinz zu besuchen; die andere, um Maniok, Mais oder Erdnüsse in der nächsten Agglomeration zu verkaufen. Die chinesische Firma, welche die Eisenbahnstrecke nach dem angolanischen Bürgerkrieg (1975–2002) instand setzte, hatte versprochen, 4,5 Millionen Menschen pro Jahr zu befördern. Sie setzte nur einen Bruchteil ihrer Versprechungen um, bevor ihr das Projekt entzogen und die Gütertransporte 2022 an ein «europäisches» Konsortium übergeben wurden.

Das Konsortium trägt den Namen Lobito Atlantic Railway (LAR), verfügt über eine Rechtseinheit mit Sitz im Trafigura-Gebäude in Genf und wird vom Rohstoffhändler angeführt, in Partnerschaft mit dem portugiesischen Bauunternehmen Mota-Engil und dem belgischen

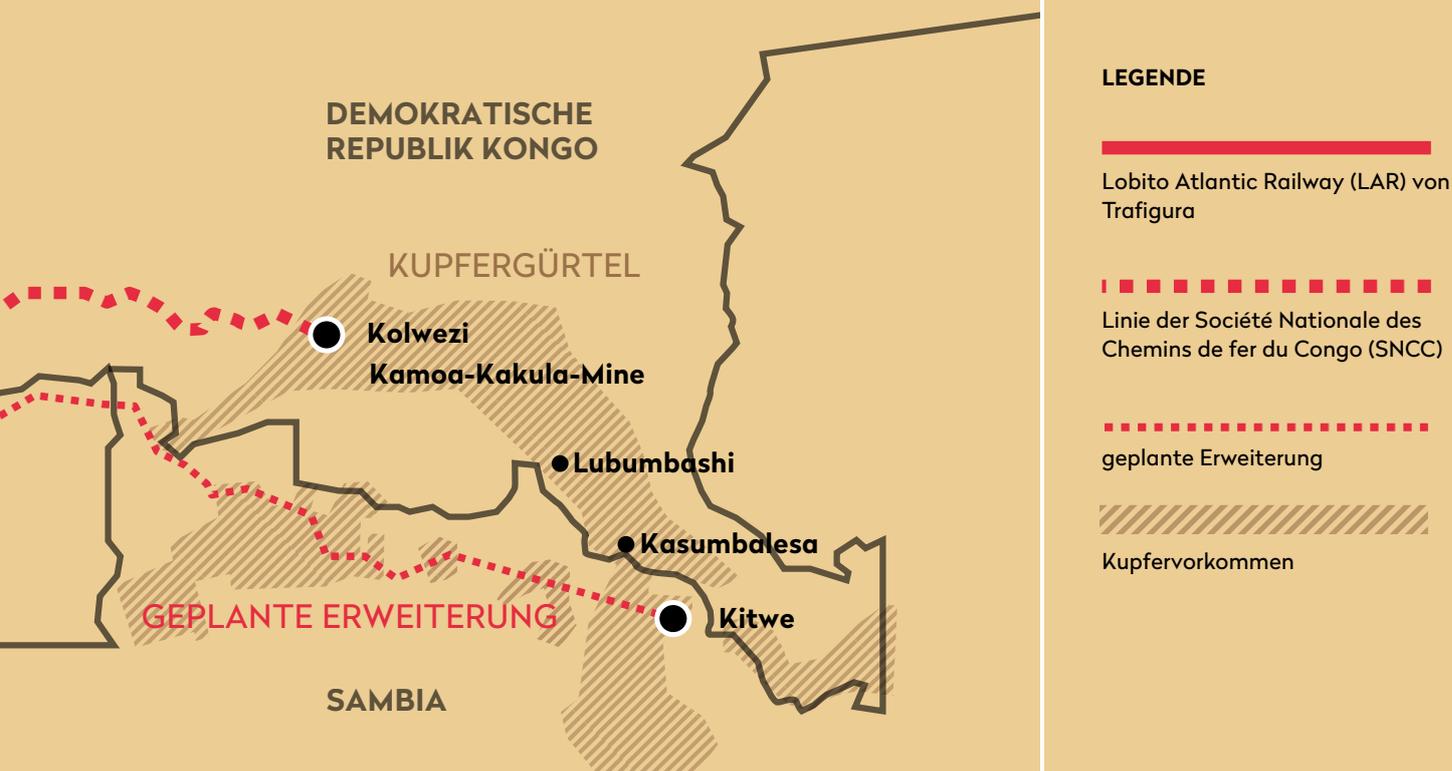
Eisenbahnbetreiber Vecturis. In deren Visier: die lukrativen Kupfer- und Kobaltminen, die im zentralafrikanischen Kupfergürtel, 1700 Kilometer von Lobito entfernt, zwei für die Dekarbonisierung der Weltwirtschaft entscheidende Metalle fördern.

Das Tor zum Atlantik

Unweit des chaotischen Bahnhofs von Lobito laden die Bagger des Hafenterminals Kupferkonzentrat aus Güterwagen in den Bauch eines Massengutfrachters mit liberianischer Flagge um. Das Metall, wegen seiner hohen Leitfähigkeit in Batterien verwendet, stammt aus der kongolesischen Kamao-Kakula-Mine, die dem kanadischen Konzern Ivanhoe Mines gehört. Die Ladung wird vom LAR-Konsortium transportiert, das Mitte Juli 2024 offiziell den Betrieb aufgenommen hat.

Bisher wurden die Metalle hauptsächlich Lastwagen um Lastwagen über Tausende von Kilometern aus Kolwezi im Süden der DRK transportiert, um schliesslich einen Hafen zu erreichen, meist in Ostafrika. Der Lobito-Korridor ist aus ökologischer und logistischer Sicht attraktiver: Statt mehr als einen Monat dauert der Transport lediglich fünf bis sieben Tage – und er eröffnet den Zugang zum Atlantik und damit zum Westen und zu seiner Industrie.

Während der Personentransport mit beinahe karikaturistischer Ineffizienz noch immer von der nationalen Eisenbahngesellschaft betrieben wird, könnte die Ankunft von LAR einen Umbruch für Zentralafrika bedeuten. Derzeit werden die Transporte aus den Bergwerken von Kolwezi hauptsächlich über den Grenzübergang Ka-



sumbalesa zwischen der DRK und Sambia abgewickelt. Die Region ist wirtschaftlich interessant. So kontrollieren chinesische Konglomerate 80 % der Kupferminen im Kongo. Ebenso sind westliche Konzerne präsent, etwa der Zuger Riese Glencore, der jährlich 2,45 Millionen Tonnen Kupfer und fast 40 000 Tonnen Kobalt abbaut.

Die Biden-Regierung war so begeistert von der Möglichkeit, dem chinesischen Rivalen in Afrika den Rang abzulaufen, dass sie ihre gesamte diplomatische Maschinerie einsetzte. Im Juni 2024 versprach die Development Finance Corporation (DFC), die im Auftrag der US-Regierung Entwicklungsprojekte finanziert, mehr als 500 Millionen US-Dollar. Die US-Behörden, die damals nur noch von der «Finanzierung der wirtschaftlichen Integration Afrikas» sprachen, haben weitere Investoren wie die Afrikanische Entwicklungsbank oder die Europäische Kommission mit an Bord geholt. Der Gesamtbetrag des institutionellen Crowdfundings belief sich auf 4 Milliarden US-Dollar für die Modernisierung der Infrastruktur, eine dichtere Taktung der Züge und die Ankurbelung der lokalen Wirtschaft. Trafigura freute sich über den «effizienteren und kohlenstoffärmeren Marktzugang für Kupfer, Kobalt und andere für die Energiewende entscheidende Metalle».

Seit der Wahl von Donald Trump zum Präsidenten der Vereinigten Staaten sind ernsthafte Zweifel an der Zukunft des Projekts aufgekommen. Mit seinem Einzug ins Weisse Haus Ende Januar 2025 fror der Republikaner die Gelder der US-Behörde für internationale Entwicklung (USAID) ein. Die Sanierung der kongolesischen Eisenbahnstrecken scheint nun ernsthaft gefährdet zu sein.

Das Zweckbündnis zwischen Trafigura und der Biden-Administration überraschte allerdings schon immer. Schliesslich wurde der Rohstoffhändler am 28. März 2024 von der US-Justiz verurteilt, weil er Bestechungsgelder an Beamte des staatlichen brasilianischen Ölkonzerns Petrobras bezahlte, um günstig an Verträge zu gelangen. Vor allem aber hat Trafigura in Angola eine verneinende Vorgeschichte ...

Trafiguras Herrschaft in Angola

In Angola haben Unabhängigkeitskrieg (1961–1975) und Bürgerkrieg (1975–2002) eine Million Menschenleben gefordert sowie eine minenverseuchte Region und eine zerrüttete Wirtschaft hinterlassen. Seit seiner Unabhängigkeit hatte das Land nur Militärpräsidenten, die aus der marxistisch-leninistisch inspirierten Staatspartei Movimento Popular de Libertação de Angola (MPLA, Volksbewegung zur Befreiung Angolas) hervorgegangen waren. José Eduardo dos Santos, der das Land von 1979 bis 2017 regierte, führte in den 1990er-Jahren ein System ein, das ausländische Investoren dazu verpflichtet, sich mit angolanischen Partnern zusammenzuschliessen, um so die Schaffung einer «nationalen Bourgeoisie» zu fördern. Diese sollte wiederum in die lokale Wirtschaft reinvestieren. Das erklärte Ziel: einen positiven Kreislauf von Wohlstand und Arbeitsplätzen zu etablieren.

MPLA-Funktionär*innen und deren Angehörige – von der Bevölkerung Marimbondos (Wespen) genannt – erhalten so Anteile an Gemeinschaftsunternehmen mit ausländischen Investoren. Die bekannteste unter ihnen ist die Tochter des Präsidenten, Isabel dos Santos, die mit



Der Hafen von Lobito, der Endpunkt des gleichnamigen Bahnkorridors. Betrieben wird dieser von einem Konsortium aus drei europäischen Unternehmen. Trafigura ist mit 49,5% daran beteiligt.

30 Jahren zur wohlhabendsten Frau Afrikas wurde und öffentliche sowie private Unternehmen leitet.

In der Dos-Santos-Ära wird Trafigura zu einem zentralen, ja unumgänglichen Partner. Um an Ölverträge zu gelangen, verbündet sich der Genfer Händler mit Militärs in Regierungspositionen. Zu diesen gefährlichen Allianzen gehört auch diejenige mit General Leopoldino Fragoso do Nascimento, im Land besser bekannt unter seinem Spitznamen Dino. Dieser war erst Kommunikationschef der angolanschen Regierung, dann Sonderberater eines anderen Generals, Manuel Hélder Vieira Dias Junior (genannt Kopelipa) – vor allem aber Unternehmer.

Gemeinsam bauen Trafigura und Dino ein Netzwerk von Unternehmen auf, das sich um die in Singapur ansässige DTS Holdings gruppiert, deren Tochtergesellschaften in Angola unter dem Akronym DT Group (für Dino und Trafigura) auftreten. Laut der Enthüllungsplattform «Maka Angola» war Kopelipa eine Zeit lang ebenfalls Geschäftsführer der DT Group.

Über dieses Joint Venture wickelt Trafigura 2009 einen seiner lukrativsten Deals ab: Der Konzern bezieht von der staatlichen Ölgesellschaft Sonangol billiges Rohöl (die Mengen sind bis heute nicht bekannt) und versorgt die angolansche Bevölkerung über sein Netzwerk aus Hunderten von Pumangol-Tankstellen (einem Joint Venture zwischen der Trafigura-Tochter Puma Energy und der Cochlan S.A. von General Dino) mit raffiniertem Treibstoff. Denn Angola ist mit einer Produktion von über 1 Million Fass pro Tag zwar Afrikas zweitgrößter Rohölproduzent,

aber die Raffineriekapazitäten des Landes reichen bei Weitem nicht aus, um den Bedarf seiner wachsenden Bevölkerung (derzeit 38 Millionen Einwohner*innen) zu decken.

Im Zug, der mit 40 Kilometer pro Stunde von Bahnhof zu Bahnhof tuckert, hat niemand etwas von Trafigura oder dem Gerichtsprozess gehört – nicht einmal die Männer, auf deren Westen das Logo der LAR prangt. Eher kommentiert man den Besuch von Joe Biden in Luanda, der für die Woche darauf geplant war und dann auf Anfang Dezember verschoben wurde. Es wird der erste Besuch des Demokraten in Afrika und der erste eines US-Präsidenten in Angola sein.

Angola im Zentrum der Welt

Denn nachdem Angola von den USA ins Abseits befördert worden war, erlebte das Land die Rückkehr der Diplomatie. Mit dem überraschenden Sieg von João Lourenço (ebenfalls ein MPLA-Abgänger) bei den Präsidentschaftswahlen 2017 wurde der Dos-Santos-Clan, der in Gerichtsverfahren wegen Veruntreuung verstrickt war und 2022 den Tod des Patriarchen in Barcelona zu beklagen hatte, gestürzt, und gleichzeitig gewann Angola im Westen wieder an Popularität. Nach seiner Wahl startete Lourenço eine Antikorruptionskampagne, verdrängte die Generäle Dino und Kopelipa aus dem Kreis des Präsidenten und beendete die für ausländische Investoren obligatorischen Partnerschaften mit Angolaner*innen. Oxford-Professor Ricardo Soares de Oliveira erinnert sich: «Als Lourenço an die Macht kam, dachten

die Angolaner, dass er Trafiguras Machenschaften ein Ende setzen würde. Die Firma wurde damals als Erbe der Dos Santos angesehen. Tatsächlich beendete er ihr Monopol auf den Import von Erdölprodukten, indem er den Markt für Ausschreibungen öffnete.»

Auf geopolitischer Ebene sucht João Lourenço neue strategische Partnerschaften, während die Abkommen mit Peking im Rahmen der Neuen Seidenstrasse (heute Belt and Road Initiative) weltweit auf Kritik stossen. Ein Teil der Infrastruktur, die fast ausschliesslich von chinesischen Arbeitskräften gebaut wurde, ist zusammengebrochen oder hat sich als unbrauchbar bzw. nutzlos erwiesen, wie die vielen baufälligen Bahnhöfe entlang des Korridors belegen. Und die Kredite – rückzahlbar in Form von Rohstoffen – hatten im Zuge des Preisverfalls 2015 und 2020 immer wieder zur Folge, dass die Rohstoffförderung kollabierte. Weil sich das Land seit 2002 von chinesischen Kreditgebenden 45 Milliarden US-Dollar geliehen hatte, die Hälfte des angolanischen Bruttoinlandsprodukts, traf dies Angola besonders hart. Das Land, dessen Exporte zu 94 % von Kohlenwasserstoffen abhängen, schuldet den Kreditgebenden noch heute 17 Milliarden US-Dollar.

Für Heitor Carvalho, den Direktor des Wirtschaftsforschungszentrums der Lusíada-Universität in Luanda, stellt der Lobito-Korridor für Angola «eine dreifache Gelegenheit zur wirtschaftlichen Diversifizierung dar; ohne Fokus auf die Ölförderung, ausserhalb der Hauptstadt und vor allem in gleicher Entfernung zu Washington und Peking». Carvalho zweifelt nicht am Potenzial der angolanischen Eisenbahntrasse: «Heute haben wir zwei Erztransporte pro Woche; es könnten zwei pro Tag sein.»

Die zwei Korridore von Lobito

Entlang des Korridors zieht die Diesellokomotive weiter ihre Bahn durch die zentralen Provinzen Angolas. Nach den Bahnhöfen Lobito und Catumbela wird die Landschaft karg und unwirtlich, mit steilen Klippen und Erde, die die Sonne reflektiert. Im Zug sitzt der unermüdete 68-jährige Marcelino Kienze Macole, der die Reise diese Woche schon zum zweiten Mal unternimmt. Der Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer für Angola und die DRK ist vom kongolesischen Bergbaugbiet Lubumbashi nach Lobito gereist, um die Interessen der lokalen Gemeinschaften zu unterstützen.

«Damit der Korridor rentiert, braucht es Frieden in der Region», erklärt er. «Der Krieg hat die Infrastruktur zerstört und die Bevölkerung jahrelang abgeschottet. Nun hat sie das Recht, sich zu entwickeln.» Allerdings scheint der Lobito-Korridor, von dem Marcelino Kienze Macole und die anderen Angolaner*innen an Bord sprechen, immer mehr von dem des Konsortiums um Trafigura abzuweichen.

Lobito, Catumbela, Huambo und der Endbahnhof Luau: An diesen vier Knotenpunkten startete Trafigura vor fast 15 Jahren Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur

und ebnete damit unter der persönlichen Führung des Mitbegründers von Trafigura, Claude Dauphin, den Weg für einen ersten Versuch, die Konzession für den Korridor zu erhalten. Noch brisanter ist, dass der in Brasilien wegen Korruption zu zehn Jahren Gefängnis verurteilte Mittelsmann Mariano Marcondes Ferraz selbst diese ersten Investitionen leitete, wie Public Eye feststellen konnte.

«Der Lobito-Korridor stellt für Angola eine dreifache Gelegenheit zur wirtschaftlichen Diversifizierung dar; ohne Fokus auf die Ölförderung, ausserhalb der Hauptstadt und vor allem in gleicher Entfernung zu Washington und Peking.»

Heitor Carvalho, Direktor des Wirtschaftsforschungszentrums der Lusíada-Universität in Luanda

Trafigura nutzte damals eine diskrete Firma namens An-goFret, von der heute keine Spur mehr zu finden ist. An-goFret Holdings (BVI) Ltd. wurde am 24. Dezember 2009 auf den Britischen Jungferninseln registriert. Das Unternehmen war zu 99 % im Besitz der Cochan S.A. von General Dino, 1 % gehörte einem Cousin von ihm. Über DTH Investments (DT Group), ein Unternehmen mit Sitz auf den Bahamas, ist die Cochan S.A. indirekt mit Trafigura verbunden. Spätestens 2018 hatte Trafigura die Kontrolle über die An-goFret Holdings (BVI) Ltd. übernommen. Diese Firma und deren angolanische Aktionäre mit ihren guten Verbindungen zur lokalen Regierung ermöglichen es Trafigura, einen ersten Fuss in den Lobito-Korridor zu setzen. Die Firma, Dinos Cousin und die Republik Angola gründen am 1. September 2010 «in ihrem besten Interesse und im allgemeinen Interesse der Republik Angola» die fast gleichnamige An-goFret Ltda. Sie zieht in die Torre Caravela der DT Group ein und steht unter alleiniger Leitung von Mariano Marcondes Ferraz.

Es ist also der ehemalige leitende Angestellte von Trafigura, der im Zuge der Petrobras-Affäre in Ungnade gefallen ist, der über die DT Group damals offiziell für die Eisenbahninvestitionen des Genfer Traders verantwortlich war. Konkret handelt es sich um den Bau von vier Logistikterminals entlang der Bahngleise in der ersten Hälfte der 2010er-Jahre. Dies belegen zwei Präsidialdekrete, die im Amtsblatt «Diário Da República» veröffentlicht worden sind.

Die erste Investition vom September 2010 in Höhe von über 87,5 Millionen US-Dollar, die in zwei Tranchen aufgeteilt wurde, gilt dem Bau eines Lagerzentrums in Catumbela sowie zweier multifunktionaler Logistikplattformen in Huambo und Lobito, das heisst in der Nähe des Atlantikhafens, wo Tonnen von Kupfer und Kobalt angeliefert werden sollen. Dinos Cousin steuert gerade

WIE TRAFIGURA DEN FUSS IN DEN KORRIDOR SETZTE: EINE CHRONOLOGIE

1 1. SEPTEMBER 2010

AngoFret Ltda wird in Luanda gegründet, um die Infrastruktur entlang einer Eisenbahnstrecke zu entwickeln. Das Unternehmen ist Teil der DT Group, eines Gemeinschaftsunternehmens zwischen General Dino und Trafigura (daher die Abkürzung DT).

GENERAL DINO

- Bürgerlicher Name: Leopoldino Fragoso do Nascimento
- Miteigentümer der DT Group über seine Firma Cochan S.A.
- General und Kommunikationschef des Präsidenten José Eduardo dos Santos
- Seit 9. Dezember 2021 vom US-Finanzministerium sanktioniert

2 OKTOBER 2010 BIS JUNI 2011

Ankündigung der Errichtung multifunktionaler Logistikplattformen in Lobito und Huambo sowie eines Lagerzentrums in Catumbela. Kommunizierte Investitionen: 87,5 Millionen US-Dollar.

MARIANO MARCONDES FERRAZ

- CEO der DT Group und alleiniger Direktor von AngoFret Ltda
- Offiziell verantwortlich für diese Vorinvestitionen in den Lobito-Korridor
- Spezialist für den brasilianischen und angolanischen Markt
- Hochrangiger Mitarbeiter von Trafigura bis zu seiner Verhaftung 2016
- Wurde in Brasilien wegen Korruption zu zehn Jahren Haft verurteilt.
- Sein Geständnis führte dazu, dass Trafigura in der Schweiz wegen des Verdachts auf Korruption in Angola vor Gericht gestellt wurde.

3 20. JUNI 2012

Trafiguras Anwältin Nahary C. gründet in Luanda die Vecturis Ltda. Die belgische Mutter Vecturis behauptet heute, diese Tochter nicht zu kennen.

NAHARY C.

- Gesetzliche Vertreterin der AngoFret Ltda sowie der Vecturis Ltda
- Angolanische Anwältin von Trafigura
- Grossnichte des Generals Manuel Hélder Vieira Dias Junior, genannt Kopelipa (siehe Punkt 4)
- Behauptet, nicht mehr für Trafigura zu arbeiten.

4 JANUAR 2015 UND APRIL 2016

Bau von zwei Terminals für das Umladen der Container von der Strasse auf die Schiene in Huambo und Luena. Kommunizierte Investitionen: 52,7 Millionen US-Dollar.

GENERAL KOPELIPA

- Bürgerlicher Name: Manuel Hélder Vieira Dias Junior
- Stellt General Dino als persönlichen Berater ein.
- Sicherheitschef, Vertrauter des Präsidenten José Eduardo dos Santos und Geschäftsmann mit einem geschätzten Vermögen von 3 Milliarden US-Dollar (2014)
- Seit 9. Dezember 2021 vom US-Finanzministerium sanktioniert
- Von der Regierung João Lourenço entlassen

5 4. JULI 2023

Vergabe der Konzession für den Lobito-Korridor an ein Konsortium aus Trafigura, Mota-Engil und Vecturis. Ein Jahr später verlassen die ersten Güterzüge mit Kupfer aus dem Kongo Luau und erreichen Lobito in weniger als einer Woche.



General Dino



Mariano M. Ferraz



Nahary C.



General Kopelipa

mal 50 000 US-Dollar zum Millionenregen bei. Pikantes Detail: Sowohl er als auch die AngoFret Holdings (BVI) Ltd. wurden von einer Anwältin vertreten, die damals über eine von Trafigura gehostete E-Mail-Adresse verfügte und zufälligerweise die Grossnichte von General Kopelipa ist, wie der angolische Journalist Nelson Sul berichtet. Dies ist das einzige Mal, dass der Name Trafigura in dem Vertrag auftaucht.

Die zweite Investition sieht den Bau von zwei multimodalen Plattformen in Huambo und Luena vor. Der Vertrag vom 29. Oktober 2014 umfasst Investitionen in Höhe von rund 52,7 Millionen US-Dollar. Dinos Cousin ist verschwunden, aber Mariano Marcondes Ferraz verwaltet immer noch die Geschäfte. Wieder ist es dieselbe angolische Anwältin, die das als «externer Investor» bezeichnete Unternehmen AngoFret Holdings (BVI) Ltd. zusammen mit einem Kollegen vertritt – beide haben die Domain @trafigura.com in ihrer Mailadresse.

Trafiguras Ex-Anwältin gibt sich schweigsam

Auf Anfrage erklärt die angolische Anwältin, dass sie nicht mehr für Trafigura arbeite. Über ihre Verwandtschaft mit General Kopelipa möchte sie nicht sprechen, ebenso wenig über ihre Aktivitäten im Zusammenhang mit Vecturis, dem Unternehmen, das offiziell 1% der Anteile am LAR-Konsortium besitzt und für den Betrieb der Züge im Lobito-Korridor zuständig ist, wofür es eine Gebühr kassieren soll (Betrag nicht offengelegt).

Am 20. Juni 2012 ist es tatsächlich die Trafigura-Anwältin, welche die Firma Vecturis Logística, Portos e Caminhos de Ferro Ltda eintragen lässt. Die angolische Tochter der belgischen Firma Vecturis wird als ein der DTS Serviços Ltda und der DTS Imobiliária Ltda, also der DT Group, angehöriges Unternehmen bezeichnet. 2015 findet man sie schliesslich in der Torre Caravela wieder, Tür an Tür mit allen Firmen des Joint Ventures von Dino und Trafigura, darunter auch eine gewisse AngoFret Ltda.

Ist Vecturis ein unabhängiges Unternehmen? Die Partnerwahl des LAR-Konsortiums wirft auf jeden Fall Fragen auf. In Belgien hat das Unternehmen nur vier Mitarbeitende, und sein Umsatz entspricht eher dem einer kleinen NGO als dem eines Eisenbahnbetreibers, der «weltweit Transportdienstleistungen im Personenverkehr, Bergbau und Handel anbietet». →

- Marcelino Kienze Macole, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer für Angola und die DRK, hofft auf Frieden in der Region; nur so könne der Korridor rentabel sein.
- Da nur wenige Züge fahren, nutzen die Menschen die Gleise des Lobito-Korridors auch als Weg.
- Huambo ist einer der grössten Bahnhöfe des Korridors. Trafigura hat dort vor fast 15 Jahren erste Infrastruktur aufgebaut.
- Gepäckabfertiger spielen in einer Arbeitspause Dame im Bahnhof von Luena.





Laut Vecturis-Mitbegründer Eric Peiffer besteht der Umsatz des Unternehmens hauptsächlich aus Rechnungen für Dienstleistungen oder Beratung: «Nebenbei bemerkt hat es auch damit zu tun, dass wir auf einem Markt mit hohem Länderrisiko tätig sind und dass wir immer versucht haben, den Sitz so schlank wie möglich zu halten.» Hingegen gibt er an, nichts über die von der Trafigura-Anwältin kurz vor Claude Dauphins Tod 2015 und dem Sturz von Präsident Dos Santos 2017 gegründete angolische Firma Vecturis Ltda zu wissen.

In seiner Antwort an Public Eye betont Trafigura, die Konzession für den Lobito-Korridor durch «ein transparentes öffentliches Ausschreibungsverfahren unter der Aufsicht der Auswertungskommission Angolas, in dem McKinsey als technischer Berater agierte», erhalten zu haben. Der Konzern sagt auch, er habe keine «Verbindungen» zu Vecturis und zähle General Dino – seit Dezember 2021 – nicht mehr zu seinen Aktionären oder denen einer seiner Tochtergesellschaften. Er fügt hinzu, General Kopelipa sei bei «keiner juristischen Person der Trafigura-Gruppe» Aktionär gewesen.

Vor der Verhaftung von Mariano Marcondes Ferraz schien Trafigura angesichts dieser ersten Investitionen entlang des Korridors keinerlei Unbehagen zu verspüren, werden sie doch zwischen 2013 und 2015 in den Jahresberichten erwähnt. Es war sogar der brasilianische Geschäftsmann (sein Profilfoto zeugt davon), der damals schon vom Potenzial des in der Nähe des zentralafrikanischen Kupfergürtels gelegenen Hafens von Lobito und einer «engen Zusammenarbeit mit internationalen und lokalen Partnern» sowie Investitionen in die «Zukunft Angolas» sprach. Der weitere Verlauf der Geschichte ist bekannt.

An der Endstation fängt alles wieder von vorne an

Nach bald 24 Stunden Fahrt erreicht der Zug der Caminho de Ferro de Benguela die Provinz Moxico mit ihrem Regenwald. Diese ehemalige Hochburg der Unita, einer antikommunistischen Partei, die während des angolischen Bürgerkriegs gegen die Befreiungsbewegung und heute herrschende Partei MPLA kämpfte, war eine der am stärksten verminten Regionen des Landes.

Inzwischen lauern in der Region auch andere Gefahren. Am 15. August 2024 entgleiste 127 Kilometer von der Provinzhauptstadt Luena entfernt ein Zug des Kon-

sortiums mit mehreren Tonnen Schwefel an Bord. Die Meldung der angolischen Nachrichtenagentur wurde kaum aufgegriffen oder näher untersucht. Der Unfall, bei dem es keine Opfer gab, unterbrach den Zugverkehr für mindestens einen Tag. In dieser abgelegenen Region wurden mögliche Umweltfolgen weder thematisiert noch von den Medien kommentiert.

Auf Anfrage von Public Eye leitete Trafigura einen Brief weiter, den das LAR-Konsortium am 7. Oktober 2024 an das angolische Umweltministerium adressiert hatte. Es erwähnt darin einen Waggon mit «32 Säcken mit 1 (einer) Tonne Schwefel», die durch den Unfall auf einer Strecke von 400 Metern unversehrt blieben, «in einem Bereich, der bereits durch eine frühere Entgleisung eines Personenzuges beschädigt wurde».

Jederzeit ist eine Umweltkatastrophe zu befürchten

Der Unfall wirft auch ein Licht auf die problematischere Seite des Lobito-Korridors. In der einen Richtung transportieren die LAR-Güterzüge Kupfer und Kobalt – bisher in geringen Mengen, wenn man die Kapazität des Netzes bedenkt. In die andere Richtung werden Schwefel und Treibstoff zu den meist von Stromgeneratoren betriebenen kongolesischen Kolwezi-Minen befördert, deren Versorgung heute über die Logistikzentren von Trafigura (Impala Terminals) sichergestellt wird. Mit Blick auf die veraltete Eisenbahninfrastruktur ist jederzeit eine Umweltkatastrophe zu befürchten.

Doch für Trafigura ist die Rückkehr nach Angola ein Gewinn auf allen Ebenen. Neben der Eisenbahnkonzession von 2022 hat der Konzern im Februar 2023 erneut den Zuschlag für die Versorgung der angolischen Tankstellen mit Benzin und Diesel erhalten. Dieses Mal muss er sich das Geschäft mit dem Ölkonzern BP teilen.

Oxford-Professor Soares de Oliveira ist ernüchtert. «Die Rückkehr von Trafigura nach Angola zeugt von der mangelnden wirtschaftspolitischen Vorstellungskraft der Eliten, während sich die Reformen zur Korruptionsbekämpfung als kosmetisch erwiesen haben. Trafigura konnte nicht nur seine angolische Bastion retten, sondern hat auch an Ansehen gewonnen», analysiert er.

Trotz des Regimewechsels im September 2017 gehört Angola immer noch zu den korruptesten Ländern der Welt und rangiert auf Platz 121 von 180 des Referenzindex von Transparency International. Noch gravierender ist, dass die soziale Entwicklung des Landes durch den Einbruch der Erdöleinnahmen ab 2015 stark gebremst wurde. Die weitgehend importierten Konsumgüter werden immer teurer, während die Arbeitslosigkeit in städtischen Zentren und unter Jugendlichen ein unhaltbares Ausmass erreicht (42 bzw. 58 %).

«Die Leute verbinden Präsident Lourenço mit dem Ende des Wachstums», sagt Filipe Calvão, assoziierter Professor am Geneva Graduate Institute und Spezialist

• In Luanda wachsen Hochhäuser wie Unkraut aus dem Boden. Die meisten sind halb leer, andere werden nie fertiggestellt.

• Im starken Kontrast dazu die Siedlung Patrice Lumumba: Hier herrscht trotz des angolischen Ölreichtums nach wie vor extreme Armut.

für Rohstoffwirtschaft in der Subsahara. «Die Angolaner haben den Eindruck, dass das neue Regime die Dos-Santos-Familie verdrängt hat, um die eigenen Leute zu platzieren, wie bei einem Sesseltanz. Es herrscht ein Hauch von Nostalgie; die Menschen vermissen ihre «Prinzessin» Isabel.»

«Die Angolaner haben den Eindruck, dass das neue Regime die Dos-Santos-Familie verdrängt hat, um die eigenen Leute zu platzieren, wie bei einem Sesseltanz.»

Filipe Calvão, assoziierter Professor am Geneva Graduate Institute

Der Schatten der Tochter des ehemaligen Präsidenten José Eduardo dos Santos schwebt tatsächlich oft über den Gesprächen in den Cafés von Luanda. Angesichts der derzeitigen Wirtschaftslage, die sich im desolaten Zustand vieler Teile des historischen Stadtzentrums zeigt, ist dies kaum verwunderlich. Wie heisst es doch in einem Sprichwort aus der Gegend von Luanda auf Kimbundu, einer Bantusprache? «Entweder gibt es eine Moral oder alle haben zu essen.»

Für die Zugreisenden ist Luau Endstation. Jeden Donnerstag läuft hier der gleiche Film ab: Der Zug der Caminho de Ferro hat nur zwei Drittklasswagen, und wenn das Wochenende naht, drohen jene Fahrgäste, die

Richtung Lobito aufbrechen wollen, in dieser unspektakulären Grenzstadt zwischen Angola und der DRK stecken zu bleiben. Bei Ankunft des Zugs im Bahnhof ist die Spannung bereits greifbar, als plötzlich ein starker, vom Wind gepeitschter Regen auf den Bahnsteig niederprasselt. Der perfekte Sturm.

Unter Schreien und Weinen werden die Menschen, die seit Stunden in einer Schlange warten, von den Sicherheitskräften zurückgedrängt, sodass nur eine Handvoll Privilegierter passieren kann. Die meisten werden die siebenstündige Reise nach Luena im Westen stehend verbringen, zusammengequetscht in einem heissen Waggon. Die Polizei erlaubt uns nicht, diesen Moment zu dokumentieren. «Sie wollen nicht, dass Sie diese Szenen dokumentieren», sagt ein Angestellter der Bahngesellschaft.

Nachdem sie die Anwesenheit derer, die «den Platz der Angolaner einnehmen», lautstark verhöhnt hat, stimmt eine junge Mutter von zwei Kindern in der Euphorie des Waggons ein leidenschaftliches Lied über den Kampf für die Unabhängigkeit Angolas an, «Velha Chica». Das alte Mädchen, die Grossmutter des Volkes, die die Wäsche der wichtigen Männer wusch, überbringt den zukünftigen Generationen noch immer diese Botschaft: «Xé menino, não fala política» (Hey Junge, rede nicht über Politik). ■

«Der Kampf gegen die Korruption in Angola ist unser aller Kampf.» In Luena fordert ein Plakat die Bevölkerung auf, Fälle von Bestechung im öffentlichen Dienst zu melden.





Oliver Classen ist Mediensprecher von Public Eye.

Demokratierelevante NGOs im Ausland und in der Schweiz brauchen ein starkes Swissinfo

Im Zuge der politischen Rotstiftaktionen gegen die SRG soll auch deren internationaler Arm Swissinfo.ch kaputtgespart werden. Dabei ist der zehnsprachige Internetdienst der weltweit direktesten Demokratie in Zeiten von wachsendem Autoritarismus und aggressivem Oligarchentum wichtiger denn je. Auch für die immer stärker unter Druck geratende globale und nationale Zivilgesellschaft.

Die historische Analogie ist ebenso augenfällig wie erschreckend: Radio Beromünster war im Zweiten Weltkrieg – neben BBC World – die beste unabhängige Informationsquelle in den besetzten Gebieten ganz Europas. Mit legendären Sendungen wie der «Weltchronik» fungierte der Schweizer «Landessender» als grenzübergreifende Gegenstimme zu Hitlers menschenverachtenden «Volksempfängern», aber auch als Zentralorgan der geistigen Landesverteidigung und wurde so in den 1930er-Jahren zur Keimzelle der SRG. Angesichts der Bedrohungslage der Schweiz als südliche Nachbarin der Nazis forderten die Vorgänger*innen von Nathalie Wappler und Susanne Wille zusätzliche staatliche Mittel zur Finanzierung ihrer Programme. Begründet wurde der vom Bundesrat umgehend bewilligte Antrag damals laut NZZ mit der «herausragenden Rolle des öffentlich-rechtlichen Rundfunks bei der Vermittlung schweizerischer Identität, regionaler Eigenheiten und unserer gemeinsamen Ideale wahrer Demokratie».

Halbierungsinitiative wirft ihre Schatten voraus

Heute verlaufen die medienpolitische Diskussion und die daraus abgeleiteten Massnahmen genau umgekehrt. Einerseits ist da der vorseilende Gehorsam des aktuellen Führungsduos gegenüber dem rechtspopulistischen Frontalangriff auf den journalistischen Service public: Obwohl der No-Billag-Humbug beim Stimmvolk vor fünf Jahren krachend (mit 71,6 %) scheiterte, streichen Wappler und Wille wegen der auf genauso tönernen Füßen stehenden Halbierungsinitiative ihr Informationsangebot kontinuierlich zusammen. Wobei das eigentliche Übel ein

Bundesrat ist, der die SRG schon im Vorfeld der Abstimmung zur Einsparung von 270 Millionen Franken verdammt hat. Als wäre das nicht schon katastrophal und kurzsichtig genug, empfahl der «Gaillard-Bericht» letzten September über 60 zusätzliche Aktionen zur Budgetreduktion, darunter auch den Verzicht auf jene knapp 19 Millionen Franken, die der Bund bislang jährlich zum internationalen Angebot der SRG beigesteuert hat.

Mediengewerkschaft protestiert

Diese Ankündigung alarmierte vor allem die wachsende Gemeinde der Auslandschweizer*innen, für die Swissinfo seit 25 Jahren eine «unerlässliche Informationsbasis» zur politischen Meinungsbildung und demokratischen Teilhabe bildet. Angesichts inflationärer Propaganda und Fake News, auch über Vorgänge in der Schweiz, bietet Swissinfo zudem Gewähr für Qualitätsjournalismus made in Switzerland. Schockiert über die geplante Amputation des Auslanddienstes zeigte sich aber auch die Mediengewerkschaft SSM. Dies nicht zuletzt, weil der Kahlschlag etwa 100 Festangestellte und nochmals so viele freie Mitarbeitende den Job kosten und damit die (auch für politische Akteure wie NGOs) folgenschwere Schweizer Medienkrise ohne Not weiter verschärfen würde.

Demokratieressort leistet politische Bildungsarbeit

Neben Bundesbern muss auch die Schweizer Wirtschaft um einen wichtigen Kanal für ihre Präsenz und Positionierung in jenem Ausland fürchten, wo sie traditionell den allergrössten Teil ihrer Wertschöpfung erzielt. Über unsere multinationalen Pharma-, Finanz- und Rohstoffkonzerne

berichtet Swissinfo wegen ihrer internationalen Bedeutung sogar in einem eigenen «Beat», was auch die vielen für diese globalen Player in der Schweiz arbeitenden Expats schätzen. Ob trotz oder wegen der dort gelegentlich zitierten Recherchen und Analysen von Public Eye und anderen NGOs, ist unklar. Besondere Aufmerksamkeit genießt bei Swissinfo auch der politische Hauptexportartikel der Schweiz: die direkte Demokratie. Seit 2015 wird darüber in einer eigenen Rubrik berichtet. Darin werden nicht nur brandaktuelle Entwicklungen analysiert (z. B. «Warum die AfD für unsere direkte Demokratie schwärmt»), sondern auch grundlegende demokratische Instrumente und Prozesse erklärt. Vor dem Hintergrund der jüngsten Herausforderungen für die westliche Wertegemeinschaft und der Tatsache, dass heute schon mehr als ein Drittel der Weltbevölkerung in lupenreinen Diktaturen lebt, ist diese publizistische Pionierleistung allein schon absolut förderungswürdig.

Denn damit erfüllt Swissinfo nicht nur den öffentlich-rechtlichen Bildungsauftrag, sondern inspiriert auch zahllose zivilgesellschaftliche Organisationen, die sich für mehr politische Teilhabe und Transparenz in ihren Ländern engagieren. Speziell im globalen Süden genießt Publizistik aus der neutralen Schweiz nämlich eine besonders hohe Glaubwürdigkeit. All jene Menschen und NGOs, die in autoritären Staaten für Freiheitsrechte und Fortschritt kämpfen, sind deshalb eine zentrale Zielgruppe des internationalen Arms der SRG. Mit seinem Fokus aufs

internationale Genf, das von Schweizer Leitmedien häufig vernachlässigt wird, stärkt Swissinfo aber auch die in der «Hauptstadt der Menschenrechte und des Friedens» besonders aktive Schweizer Zivilgesellschaft.

Geopolitische Zeichen stehen auf Sturm

Am Vorabend des letzten Weltenbrands, genauer 1931, erkannte und nutzte der Bundesrat die Funktion und Verantwortung von Radio Beromünster und machte aus dem Landessender schrittweise ein Leuchtfeuer der Demokratie. Jetzt stehen die geopolitischen Zeichen wieder auf Sturm, doch Bundesbern zückt statt der Geldbörse völlig unverständlicherweise den Rotstift. Dabei gelte es auch, jenen elementaren Fortschritt zu schützen, der zwischen damals und heute liegt: die nach (und wegen) dem Zweiten Weltkrieg entstandene Zivilgesellschaft als Garantin von Freiheit, Solidarität und politischer Partizipation. Deshalb gilt für die noch bis zum 5. Mai laufende Vernehmlassung zum sogenannten Entlastungspaket, unter dem die skandalöse Sparaktion läuft, das Motto «Rettet Swissinfo». ■



Den Blog «Standpunkte» können Sie auf unserer Website abonnieren: publiceye.ch/blog



Ein Team von Swissinfo auf Reportage.



270 000 Unterschriften für Konzernverantwortung

Am 7. Januar wurde die neue Konzernverantwortungsinitiative lanciert. Dafür haben 10 000 Engagierte aus allen Landesteilen Unterschriften gesammelt. Freiwillige hatten Mitte Januar an zwei bitterkalten Samstagen über 1000 Standaktionen organisiert, um innert kürzester Zeit die nötigen Unterschriften zu sammeln.

In nur 14 Tagen wurden mit 183 661 mehr als genug Unterschriften gesammelt, der Sammelrekord wurde in weniger als der Hälfte der angestrebten Zeit erreicht. Innerhalb der geplanten 30 Tage sind sogar rund 270 000 Unterschriften bei der Koalition für Konzernverantwortung eingegangen.

Dieser grosse Erfolg unterstreicht den starken Rückhalt der Initiative in der Bevölkerung. Gemeinsam mit der Koalition für Konzernverantwortung wird sich Public Eye in den kommenden Monaten und Jahren weiter für dieses Anliegen einsetzen. Die Fälle, die wir recherchieren, zeigen es immer wieder: Bis heute verletzen Konzerne mit Sitz in der Schweiz Menschenrechte und grundlegende Umweltvorschriften. Die neue Konzernverantwortungsinitiative wird solchen Geschäften einen Riegel schieben. ■



Mehr Infos zur neuen Initiative:
konzernverantwortung.ch

Public Eye vergibt Preis am Festival du Film Vert

Public Eye ist stolz darauf, ab diesem Jahr Partner des Festival du Film Vert zu sein und einen Preis stiften zu dürfen. Am Samstag, 8. März 2025, wurde am Eröffnungsabend des grössten französischsprachigen Umweltfilmfestivals in Sitten VS zum ersten Mal der Public Eye Award verliehen. Agathe Duparc, seit 2018 investigative Journalistin bei Public Eye, ist Mitglied der Auswahlkommission und hat den Preis überreicht, der in diesem Jahr an den schwedischen Dokumentarfilm «Outgrow the system» (Das System überwinden) von Cecilia Paulsson und Anders Nilsson ging. Der Film, der aus allen anderen herausstach, untersucht die Möglichkeit, ein radikal anderes Wirtschaftsmodell einzuführen, das den Schutz der begrenzten Ressourcen unseres Planeten gewährleisten kann. Ganz nach dem Motto: «Ändere das System, nicht das Klima!»

«Ich fühlte mich sehr geehrt, den Public Eye Award bei der Eröffnungszeremonie des 20. Festival du Film Vert entgegennehmen zu dürfen», erklärt Co-Regisseur Anders Nilsson. «Dies umso mehr, als Public Eye sich für globale Gerechtigkeit in der Welt einsetzt.»

Die Auswahl der Filme für die 21. Ausgabe des Festival du Film Vert 2026 wird Ende 2025 stattfinden. ■



Mehr Infos zum Festival du Film Vert:
festivaldufilmvert.ch

Der aktuelle Podcast:

Wo Briefkastenfirmen und Rohstoffhandel florieren

Der Kanton Zug ist eine der bekanntesten Tiefsteueroasen weltweit – und ein Magnet für Briefkastenfirmen, Rohstoffgiganten wie Glencore und Geldwäscherei. Das hat Folgen: Während multinationale Konzerne riesige Gewinne anhäufen und kaum besteuert werden, verdrängen explodierende Mietpreise die ansässige Bevölkerung. Was sind die sozialen und ökologischen Konsequenzen davon – in der Schweiz und weltweit? Wie könnte eine gerechtere Politik aussehen? Luzian Franzini, Kantonsrat der Grünen Zug, erklärt im Gespräch mit Moderator Nico Meier, warum Zug dringend eine Kehrtwende braucht. ■



Sehen Sie den Podcast zur Steueroase Zug:
peye.link/kt-zug



Wir müssen reden
Public Eye spricht Klartext



© Public Eye

Globale Gerechtigkeit im Klassenzimmer thematisieren

Viele junge Menschen sind sich nicht darüber im Klaren, dass wir in der Schweiz mit unserem Konsumverhalten Mitverantwortung für die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen im globalen Süden tragen. Das Schulbesuchsprogramm von Public Eye sensibilisiert Kinder und Jugendliche für diese Problematik und zeigt ihnen auf, wie sie eine gerechtere Welt aktiv mitgestalten können.

Unser Schulbesuchsangebot: Wir kommen zu zweit in die Klasse, den Religionsunterricht oder die Projektwoche. Unsere Themen fokussieren auf kritischen Konsum am Beispiel von Schokolade, Kleidern, Handy und Orangensaft. Ein Schulbesuch dauert mindestens vier Lektionen (für 200 Franken), im Idealfall einen ganzen Tag (für 300 Franken).

Melden Sie sich für einen Schulbesuch von Public Eye an oder werben Sie dafür bei Lehrpersonen in Ihrem persönlichen Netzwerk!

Sind Sie interessiert, als Schulbesucher*in unsere Themen aktiv zu vermitteln? Melden Sie sich: schulbesuch@publiceye.ch

Anmeldung und Informationen: peye.link/schulbesuche



Wo Konzerne lieber im Verborgenen agieren und die Politik dies zulässt, da schaut Public Eye genau hin: Mit Recherchen, Lobbyarbeit, Kampagnen und politischen Vorstössen setzen wir uns dafür ein, dass Schweizer Unternehmen und die offizielle Schweiz ihre Verantwortung zur weltweiten Achtung der Menschenrechte wahrnehmen.

Public Eye, Dierenstrasse 12, Postfach, 8021 Zürich
Tel. +41 (0)44 2 777 999, kontakt@publiceye.ch
Spendenkonto: IBAN CH69 0900 0000 8000 8885 4



publiceye.ch

Globale
Gerechtigkeit
beginnt bei uns
Public Eye

[in publiceye_ch](https://www.linkedin.com/company/publiceye_ch) [@PublicEye](https://www.youtube.com/channel/UC...) [f @publiceye.ch](https://www.facebook.com/publiceye.ch) [@publiceye_ch](https://www.instagram.com/publiceye_ch) [@publiceye.ch](https://www.tiktok.com/@publiceye.ch)