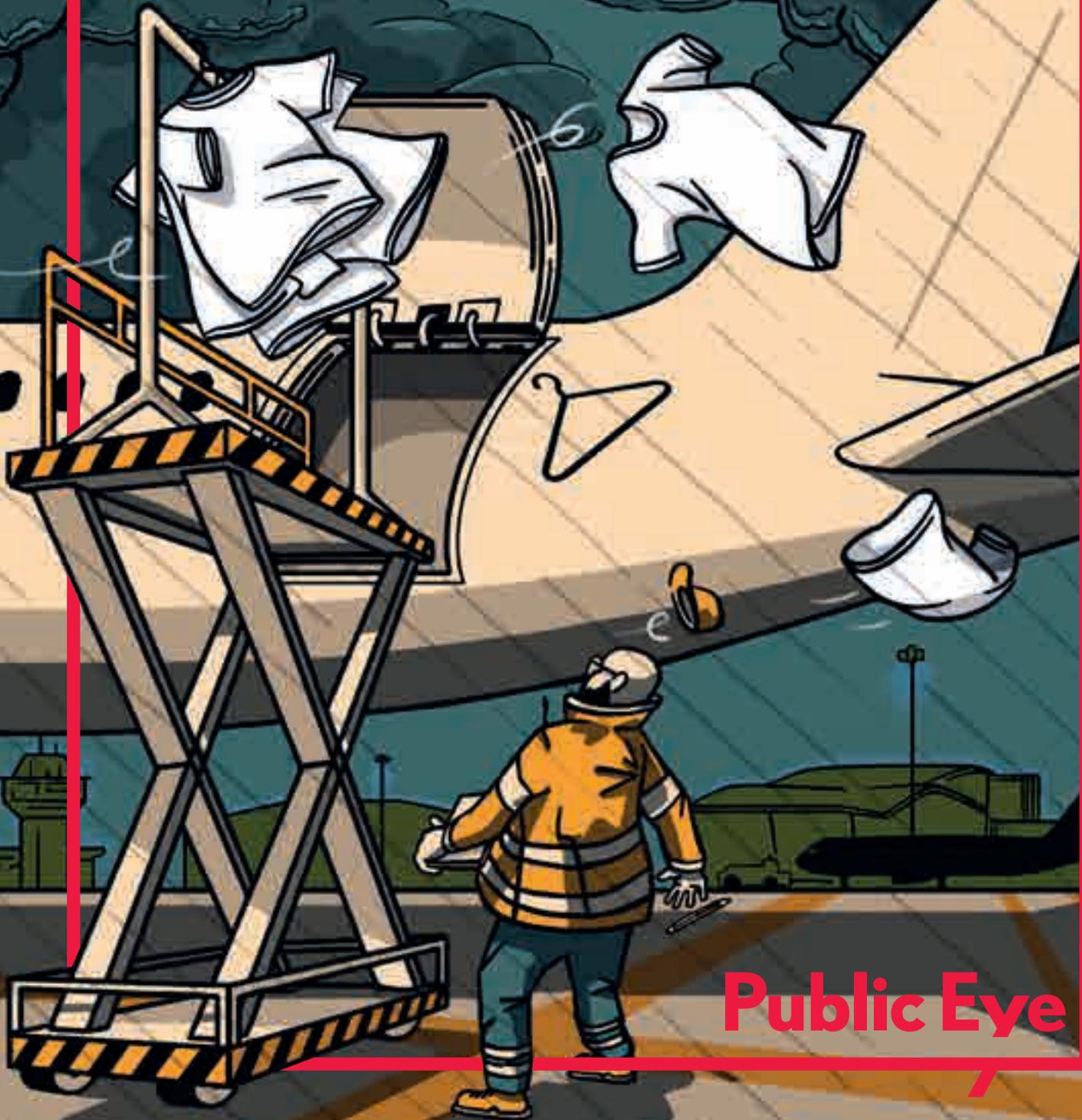


FAST FASHION

Mode per Flieger heizt dem Klima ein



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

ILLUSTRATION COVER
opak.cc

DRUCK
Stämpfli Kommunikation, Bern
Rebello & PerlenValue, FSC

AUFLAGE
D: 29 000 Ex. / F: 10 200 Ex.

ISSN
2504-1266

KONTAKT
Public Eye
Dienersstrasse 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



Schon mal von Flugmode gehört?

Uns gehts dabei nicht um adrette Stewarduniformen, Pilotinnenbrillen oder gemütliche Jogginghosen für Langstreckenflüge, sondern um jene Kleider, die als Fracht im Flugzeugbauch oder in gesonderten Frachtflugzeugen transportiert werden, damit sie schneller in den Verkauf kommen.

«Flugmango» und «Flugananas» sind ebenso bekannt wie umstritten, stehen sie doch für eine Lebensweise, die sich um das Klima foutiert. Selbst unser Parlament griff 2021 die Problematik auf, eine Motion für eine Deklarationspflicht für Fluglebensmittel fand aber bislang keine Mehrheit. Einzelne Detailhändler gehen freiwillig voran und haben diese besonders schädlichen Produkte aus ihrem Sortiment genommen.

Doch wo bleibt die Debatte um Flugmode, die vom Volumen her in Europa etwa das Fünffache der geflogenen Südfrüchte ausmacht? Hier geht es noch nicht einmal um verderbliche Ware. Warum wird sie trotzdem mit dem teuersten und mit Abstand klimaschädlichsten Transportmittel um den Globus geschickt?

Während die Fast-Fashion-Industrie Kleidung mit Höchstgeschwindigkeit durch die Atmosphäre jagt, wird wirklich Eiliges verschleppt. Das zeigt sich besonders beim Klima. Die aktuellen Reduktionspläne der Staaten reichen hinten und vorne nicht. In wenigen Wochen beginnt der nächste UN-Klimagipfel in Dubai; wird dort endlich das Tempo erhöht? Der Weltklimarat sieht noch ein enges Zeitfenster, um eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft für alle zu sichern, doch es schliesst sich schnell. Ändert sich nichts, wird das 1,5-Grad-Klimaziel in Kürze gerissen, und bis 2100 dürfte es gar um 2,8 Grad wärmer werden. Mit drastischen Folgen für Ökosysteme und menschliches Leben. Die Treibhausgasemissionen, so die klare Ansage der Wissenschaft, müssen runter: drastisch, sofort, in allen Sektoren und noch in diesem Jahrzehnt.

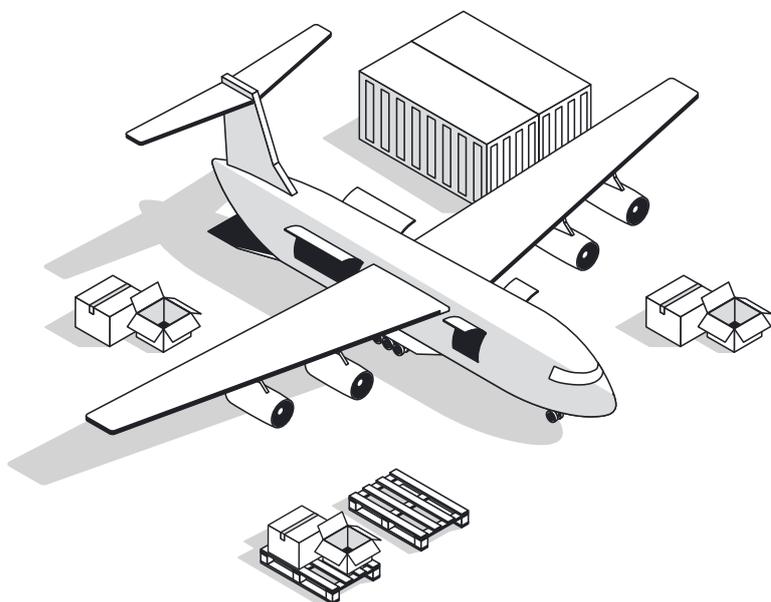
Luftfracht ist nicht die grösste Emissionsquelle. Und auch die Modeindustrie hat noch komplexere Transformationsaufgaben vor sich. Aber Flugmode ist unnötig, sie schafft keinen gesellschaftlichen Mehrwert, und es gibt günstigere Alternativen. Eigentlich schön, dass es in Sachen Klimaschutz auch niedrig hängende Früchte gibt. Wir müssen sie nur ernten.

David Hachfeld, Fachverantwortlicher Textilien



04 **Zara verschickt Tonnen von Kleidern per Flugzeug und heizt damit die Klimakrise an**

Immer schneller, immer klimaschädlicher: Die Fast-Fashion-Industrie setzt auf kurzlebige Modetrends und lässt tonnenweise Kleider in der Welt herumfliegen. Aufgrund ihres Geschäftsmodells fliegen der spanische Moderiese Zara und globale Onlinehändler wie Shein besonders viel. Public Eye fordert von den Unternehmen den Ausstieg aus der klimaschädlichen Flugmode.



16 **Trauerspiel um geheime Medikamentenpreise**

Anfang 2022 hatte Public Eye unter Berufung auf das Öffentlichkeitsgesetz vom Bundesamt für Gesundheit die Dokumente über die Verhandlungen der Preise von Medikamenten unter Preismodellen angefordert. Doch an fast allen relevanten Stellen wurden die Dokumente massiv geschwärzt.

18 **In Brasilien versichert Swiss Re abgeholztes Agrarland**

Mit Zuschüssen der brasilianischen Regierung versichert der Schweizer Konzern Acker- und Weideland von landwirtschaftlichen Betrieben. Öffentliche Daten zeigen, dass Swiss Re auch Verträge mit Farmen hat, die illegale Tätigkeiten ausüben und zur Abholzung beitragen.

31 **Kolmar verklagt Public Eye auf 1,8 Millionen US-Dollar**

Die Klage des Zuger Rohstoffhändlers wegen Persönlichkeitsverletzung erfolgt mehr als drei Jahre nach der Publikation eines Berichts, der die Beteiligung der Firma am Handel mit libyschem Diesel aufdeckte. Das Land steckte damals mitten in einem bewaffneten Konflikt.

32 **Kooperation ermöglicht Nachlässe von Immobilien**

Dank einer neu aufgegleisten Zusammenarbeit mit der Fondation Casafair kann Public Eye neu auch Immobilien aus einem Nachlass entgegennehmen, wenn damit Auflagen verbunden sind.

ZARA



Zara heizt mit Tausenden Tonnen von Flugmode die Klimakrise an

Immer schneller, immer klimaschädlicher: Die Fast-Fashion-Industrie setzt auf kurzlebige Modetrends und lässt tonnenweise Kleider in der Welt herumfliegen. Aufgrund ihres Geschäftsmodells fliegen der spanische Moderiese Zara und globale Onlinehändler wie Shein besonders viel. Public Eye fordert von den Unternehmen den Ausstieg aus der klimaschädlichen Flugmode.

DAVID HACHFELD UND ROMEO REGENASS

Schauplatz Aeropuerto de Zaragoza, zweitgrösster Frachtflughafen Spaniens. Ein Cargo-Jumbo der Fluggesellschaft Atlas Air, Abflughafen Delhi, ist im Landeanflug. An Bord: rund 100 Tonnen Textilien für Zara und weitere Marken des spanischen Modegiganten Inditex. Sie werden in Spanien für den Weitertransport in die weltweit 5815 Läden aufbereitet. Wenige Tage später werden grosse Teile davon in eine der rund 15 Cargo-Maschinen verladen, die Woche für Woche für den Hauptkunden Inditex in Zaragoza starten und Ziele in Nord- und Mittelamerika, im Nahen Osten, in Asien und auch in Europa anfliegen.

Oscar Garcia Maceiras ist der Chef von Inditex. Der spanische Konzern betreibt in der Schweiz mit seinen Marken Zara, Zara Home, Massimo Dutti, Bershka, Pull & Bear, Oysho und Stradivarius 38 Läden, 7 Onlineshops sowie 1 Handelsfirma und 1 Steueroptimierungsgesellschaft in Freiburg. An der Generalversammlung im spanischen A Coruña konnte Garcia Maceiras seinen Aktionär*innen im Juli dieses Jahres einen Reingewinn von 4,1 Milliarden Euro präsentieren. Bei Verkäufen von 32,6 Milliarden Euro resultiert eine Gewinnmarge von über 12,5%. Damit schlägt Inditex selbst Nestlé; der Schweizer Konzern wies für 2022 knapp 10% aus.

Doch der Zara-Konzern präsentierte nicht nur üppige Gewinne, sondern auch ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele und Klimaversprechen. Darunter: «Noch mehr umweltfreundliche Kleider» und «Netto null Emissionen bis 2040». Was der Chef des nach Nike zweitgrössten reinen Modekonzerns der Welt nicht sagte: dass Inditex tonnenweise Kleider in der Welt herumfliegt – Klimakrise hin oder her. Aber vermutlich gehört das zu den 10% der Treibhausgasemissionen, die gemäss den neuen Nachhaltigkeitszielen des Konzerns «schwierig zu beseitigen» sind; diese will Inditex «durch Initiativen zur Kohlenstoffabsorption neutralisieren oder kompensieren».

Grüner Anstrich für kurzlebige Mode

Inditex tut einiges, um sich als Klimaschutzvorreiter zu präsentieren. Unter dem Titel «Join Life» (verbinde dich mit dem Leben) präsentiert der Konzern eine reiche Palette an Nachhaltigkeitsinitiativen. Zum Beispiel hat Zara 2021 die Entwicklung einer Kollektion aus rezyklierten Kohlenstoffemissionen angekündigt und ist Mitglied einer Initiative für saubere Seefracht. Von Effizienzsteigerungen beim Transport schreibt Inditex gerne, über das klimaschädliche Herumfliegen seiner Klamotten schweigt sich der Konzern hingegen lieber aus.

Inditex gilt als Pionier der Fast-Fashion-Industrie und rühmt sich, seine weltweit 5815 Shops (Stand Ende Januar 2023) zweimal die Woche mit neuen Kleidern zu beliefern. Design, Produktion und Auslieferung eines neuen Teils schaffen Marken wie Zara oder Pull & Bear in drei bis vier Wochen; viele Konkurrenten planen dafür Monate ein. Kurze Produktions- und Lieferfristen

← Umweltaktivist*innen von Extinction Rebellion Ende 2021 bei einer Performance gegen die umweltschädliche Fast Fashion vor einer Zara-Filiale in Argentinien Hauptstadt Buenos Aires.



Kleiderberge noch und noch: Die Produktion von Textilien hat sich von 2000 bis 2015 weltweit verdoppelt, bis 2030 soll sie sich nochmals mehr als verzweifachen.

© Christian Beutler/Keystone

machen es erst möglich, Modezyklen auf wenige Wochen zu verringern und Konsument*innen das Gefühl zu vermitteln, sie bräuchten ständig etwas Neues, um keinen Trend zu verpassen.

Denn darauf setzt die Verkaufsstrategie von Zara, die ein früherer Inditex-Manager vor Jahren so definiert hat: «Wir wollen, dass unsere Kundschaft versteht, dass sie etwas, was ihr gefällt, sofort kaufen muss, weil es nächste Woche vielleicht nicht mehr erhältlich ist. Das Angebot in den Läden muss immer knapp sein, sodass die Gelegenheit zum Kauf günstig erscheint.» So gelingt es Inditex offenbar, 85 % aller Artikel zum vollen Preis zu verkaufen – ein hoher Wert in der Welt der Billigmode. Das hoch profitable Geschäftsmodell beruht allerdings auch auf niedrigen Löhnen in der Produktion: Wie Public Eye 2019 berechnet hat, macht Zara zum Beispiel mit einem Hoodie-Pullover wohl mehr Gewinn, als alle an der Produktion beteiligten Arbeiter*innen zusammen daran verdienen.

EU-Kommission will, dass Fast Fashion aus der Mode kommt

Der Trend zur kurzlebigen Mode hat Folgen: Gemäss einer Studie der britischen Ellen MacArthur Foundation hat sich die Produktion von Textilien von 2000 bis 2015 weltweit verdoppelt, bis 2030 soll sie sich nochmals mehr als verzweifachen. Deshalb hat es die EU-Kommission nicht zuletzt auf Zara und Co. abgesehen, wenn sie ein Vernichtungsverbot für unverkaufte Textilien sowie Angaben zum ökologischen Fussabdruck der Kleidungsstücke fordert. Mit gutem Grund: 2022 hat der Zara-Mutterkonzern Inditex mit 621 244 Tonnen produ-

zierten Textilien eine neue Höchstmarke gesetzt; trotz dem Wegfall des wichtigen Russlandgeschäfts nahm die in den Verkauf gebrachte Menge gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2021 um 10 % zu. Die EU-Kommission will nun, dass Fast Fashion «aus der Mode kommt»: Wegwerfmode soll nicht mehr en vogue sein.

Die wissenschaftlichen Schätzungen über den Anteil der Modeindustrie an den globalen CO₂-Emissionen gehen auseinander, Einigkeit besteht jedoch darüber, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Damit Mode schneller im Verkauf landet und kurzlebige Trends besser zu Geld gemacht werden können, setzen Fast-Fashion-Marken wie Zara sowohl in der Beschaffung der Ware als auch im Vertrieb stärker als andere auf das Flugzeug.

Transporte machen gemäss einer Studie der Schweizer Umweltberatungsfirma Quantis im Durchschnitt zwar nur rund 3 % an den Treibhausgasemissionen der Modeindustrie aus; der weitaus grösste Teil entfällt auf die Produktion der Rohstoffe und deren Verarbeitung. Doch bei Flugmode steigt der Anteil des Transports drastisch.

Die Hamburger Umweltberatungsfirma System hat mit der deutschen Otto Group den CO₂-Fussabdruck eines Langarmshirts berechnet. Das Ergebnis der Studie: Die transportbezogenen Treibhausgasemissionen eines mit Luftfracht transportierten Kleidungsstücks sind rund 14-mal höher als bei einem Teil, das überwiegend per Seefracht transportiert wurde. Das Langarmshirt hat einen langen Weg zurückgelegt: von der Baumwolle aus den USA über Garnherstellung, Färben und Nähen in Bangladesch bis zum Transport des fertigen Produkts mit dem Seeschiff nach Deutschland

und im Lastwagen weiter an den Bestimmungsort. Das sind mehr als 35 000 Kilometer – also fast einmal um die Erde. Trotz dieser Distanz machen die Transporte lediglich 3 % der CO₂-Emissionen aus. Käme das fertige Teil hingegen per Flugzeug nach Europa, stiege der Transportanteil auf beachtliche 28 % (siehe Infografik auf dieser Seite). Kein Wunder, liegt der Transportanteil der Treibhausgasemissionen beim Zara-Konzern deutlich höher als die 3 %, die für die Branche gelten. 2021 waren es laut Geschäftsbericht 10,6 %; 2022, nach dem Wegfall des Russlandgeschäfts, immer noch über 8 %.

2022 hat allein die EU laut ihrer Handelsstatistik per Flugzeug 387 009 Tonnen Kleidung, Textilien und Schuhe importiert und 346 778 Tonnen exportiert. Der Trend seit 2019 war leicht rückläufig, wohl auch bedingt durch die Pandemie und den Krieg in der Ukraine. Doch

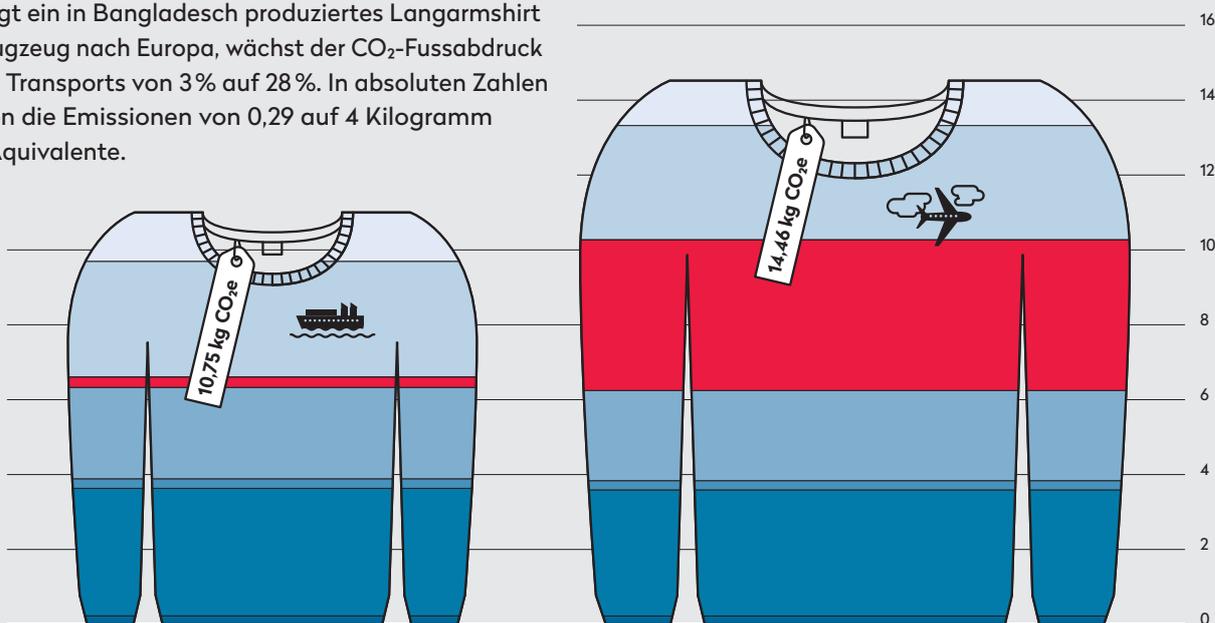
das Ausmass bleibt gewaltig: Allein die EU-Flugimporte und -exporte im Jahr 2022 entsprechen der Ladekapazität von 7 000 bis 7 500 grossen Frachtflugzeugen, also rund 20 reinen Modefrachtflügen pro Tag. Auffallend ist, dass der Fluganteil bei den Exporten mit 17,5 % deutlich höher ist als bei den Importen (3,4 %).

Flugmode wird damit zu einem Treiber der Klimakrise. Und das völlig unnötigerweise. Denn Hersteller wie die Zara-Mutter Inditex könnten den Anteil Luftfracht ohne grosse Probleme massiv reduzieren.

Doch welche Markenfirmen lassen am meisten fliegen? Die Unternehmen selbst sind sehr intransparent, wenn es um Flugmode geht. Wir haben deshalb auch unabhängige Medien und detaillierte Zolldaten ausgewertet. Dabei sind wir auch auf andere Modefirmen wie Calzedonia, Lululemon, Next, Uniqlo und

SO KLIMASCHÄDLICH IST FLUGMODE

Gelangt ein in Bangladesch produziertes Langarmshirt per Flugzeug nach Europa, wächst der CO₂-Fussabdruck seines Transports von 3% auf 28%. In absoluten Zahlen steigen die Emissionen von 0,29 auf 4 Kilogramm CO₂-Äquivalente.



Phasen im Leben des Langarmshirts	Transport per Seeschiff		Transport per Flugzeug	
	kg CO ₂ e*	%	kg CO ₂ e*	%
Baumwollanbau	1,27	12	1,27	9
Herstellung (Färben, Nähen usw.)	3,00	28	3,00	21
Transporte	0,29	3	4,00	28
Handel (Verkauf, Versand, Werbung usw.)	2,40	22	2,40	16
Verpackung	0,24	2	0,24	1
Gebrauchsphase (Waschen und Trocknen)	3,30	31	3,30	23
Entsorgung	0,25	2	0,25	2
Total	10,75	100	14,46	100

* Kilogramm CO₂-Äquivalente

Quelle: Berechnung nach Daten von Sustain, 2009.



Mäntel warten im riesigen Verteilzentrum von Zara in Zaragoza auf den Versand via Flugzeug und Lastwagen.

© José Colón

Urban Outfitters gestossen, aber bei keiner fanden wir Hinweise auf ein ähnlich hohes Flugfrachtaufkommen wie bei Inditex.

Allein in Zaragoza 1600 Flüge pro Jahr für Inditex

Unabhängig vom Ort der Produktion landen bei Zara und Co. praktisch alle Artikel in den grossen Verteilzentren, die der Mutterkonzern Inditex rund um den spanischen Flughafen Zaragoza betreibt. Dort werden die Teile geglättet, geprüft und für den weltweiten Versand in die Läden konfektioniert.

Gemäss Geschäftsbericht 2022 erfolgte rund die Hälfte der Produktion in Nordafrika, der Türkei und auf der Iberischen Halbinsel, der Rest in fernen Produktionsländern (Argentinien, Bangladesch, Brasilien, China, Indien, Kambodscha, Pakistan und Vietnam).

Viele Kleider, die in Ländern verkauft werden, die Inditex per Flugzeug beliefert (und dazu gehören zahlreiche wichtige Märkte, siehe Infografik auf der nächsten Doppelseite), haben den Frachtraum eines Cargo-Flugzeugs zweimal von innen gesehen. Auch das sorgt im Vergleich zu anderen Modemarken zu einer deutlich höheren Klimaschädlichkeit der Transporte.

Das Aushängeschild dieses Geschäftsmodells ist das zentrale Logistikzentrum Plaza in der Nähe des Flughafens Zaragoza; es funktioniert im Vierschichtbetrieb, 360 Tage im Jahr. «Jedes Bekleidungsstück für Frauen, das Inditex irgendwo auf der Welt verkauft, läuft über

Plaza», heisst es in einem Video des lokalen TV-Senders Aragón TV. Das Video zeigt, wie ein Frachtflugzeug von Emirates Skycargo für den Flug nach Dubai mit 37 riesigen Paletten mit Inditex-Ware beladen wird. Dort hat Inditex einen Hub, in dem Teile der Ladung für den Weiterflug nach Australien und zu asiatischen Destinationen aufbereitet werden. Der für die Luftfracht verantwortliche Inditex-Angestellte sagt, dass in Zaragoza für Inditex jede Woche rund 32 Frachtflüge mit rund 100 Tonnen Kleidern an Bord abgefertigt werden. Das sind weit über 1600 Flugbewegungen pro Jahr.

Dadurch wurde Zaragoza 2019 zur Nummer 2 unter Spaniens Frachtflughäfen; vom Gesamtvolumen von 183 000 Tonnen entfielen gemäss der regionalen Wirtschaftsförderung 90 % auf Inditex. 2022 sank das Volumen nach rekordhohen 194 000 Tonnen im Jahr 2021 als Folge des Kriegs in der Ukraine um gut 34 %, wohl auch weil Inditex in Russland, seinem nach Spanien wichtigsten Markt, seine 502 Läden und den Onlineshop geschlossen hatte. Zuvor hatte Inditex Moskau mit zwei Cargo-Jumbos der russischen AirBridgeCargo pro Woche angefliegen.

Auch innerhalb der EU wird tonnenweise Mode geflogen

Nicht alles wird geflogen; was von Zaragoza aus innerhalb von 36 Stunden auf dem Landweg in die Läden gelangen kann, wird eher mit grossen Lastwagen transportiert. Das heisst, Läden und Onlineshops in West- und Mitteleuropa werden zum Teil über die Strassen beliefert.



Selbst innerhalb der EU, wo Luftfracht nur wenig Zeit spart, wird Mode geflogen: 2022 waren es mindestens 42 658 Tonnen.

Doch selbst innerhalb der EU, wo Luftfracht nur einen geringen Zeitvorteil bietet, wird Mode geflogen: 2022 waren es mindestens 42 658 Tonnen (da Waren EU-intern nicht verzollt werden, sind die Statistiken hier lückenhaft).

Die Ware fliegt mit in Passagierflügen ab Madrid und Barcelona, wo Inditex ebenfalls ein wichtiger Cargo-Kunde ist.

Auffälligerweise kommt der mit Abstand grösste Teil dieser Flugtransporte aus Spanien – konkret 64 % oder 27 392 Tonnen. Der Absender dürfte hier vor allem Inditex sein. Hauptdestinationen waren Griechenland mit 8034 Tonnen und Polen mit 5132 Tonnen.

In beiden Ländern ist der Zara-Konzern mit zahlreichen Läden vertreten, zudem können die Kleider auf dem Landweg aufgrund der Distanz nicht innerhalb der von Inditex gewünschten 36 Stunden in den dortigen Läden sein. Gemäss den Daten der Flughafenbetreiberin Aena dürften diese Märkte nicht mit Frachtflugzeugen ab Zaragoza bedient werden, sondern die Ware fliegt mit in Passagierflügen ab Madrid und Barcelona, wo Inditex ebenfalls ein wichtiger Cargo-Kunde ist. Am Flughafen Barcelona sorgt die Modebranche seit Jahren für die grössten Frachtvolumen.

Zwischen dem südfranzösischen Sète und dem polnischen Posen setzt Inditex zur Belieferung des Lagers für Onlinebestellungen in Mitteleuropa seit Kurzem auch den Güterzug ein. Auf der Rückfahrt nutzt Ikea dieselbe Zugkomposition und fährt damit in Polen hergestellte Möbel nach Spanien. Das spart insgesamt 12 000 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr und ist ein guter Ansatz, aber halt nur ein Tropfen auf den heissen Stein.

Viel Inditex-Flugmode aus Bangladesch

In Bangladesch vergab der Konzern 2022 an 170 Fabriken Aufträge im Umfang von 1,25 Milliarden Euro; das geht aus einem Schreiben des Chefs von Inditex Bangladesch an eine lokale Behörde hervor, welches das einheimische Finanzportal The Finance Today publiziert hatte. Gemäss Zolldaten hat Inditex davon mindestens 16 % am Flughafen Dhaka als Luftfracht aufgegeben. Von Januar bis August 2023 waren es sogar 22,8 %.

Doch damit nicht genug: Zusätzlich fährt Inditex gemäss einem Fachmagazin fertig produzierte Textilien per LKW ins indische Delhi, wo diese mit Cargo-Jumbos von Atlas Air nach Zaragoza geflogen werden. Grund dafür sind offenbar immer wieder auftauchende Kapazitätsprobleme am Flughafen Dhaka, an dem fertig produzierte Textilien 85 % der Fracht ausmachen. In solchen Situationen lässt Inditex seine Muskeln spielen und kauft bis zu 70 % der Frachtkapazität ab Dhaka auf, was Inditex dem Fachmagazin gegenüber nicht dementiert hat.

Fortsetzung auf Seite 12 →

AUF DIESEN ROUTEN TRANSPORTIERT DER ZARA-KONZERN BESONDERS VIEL FLUGMODE

Diese Karte zeigt die Cargo-Flüge **nach** und **ab** Zaragoza von Januar bis September 2023. Die Dicke der Linien bezieht sich auf das gesamte Frachtaufkommen am Flughafen Zaragoza; der Grossteil davon entfällt auf den Zara-Konzern. Inditex fliegt zum Teil mehrere Flughäfen eines Landes an; hier ist jeweils der für Inditex wichtigste Flughafen angegeben – in den USA zum Beispiel New York.

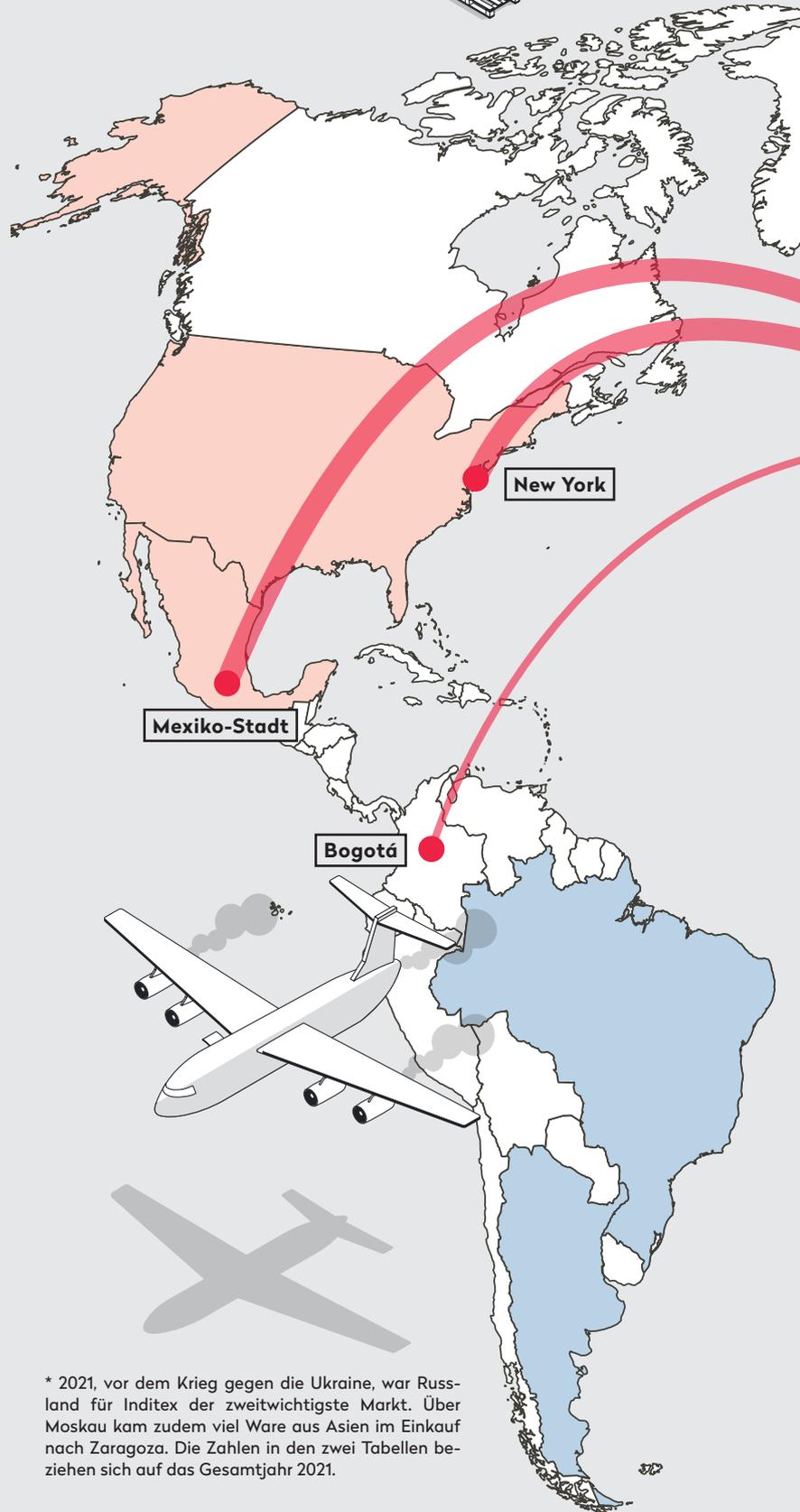


HOHER FLUGANTEIL IN DER PRODUKTION

1/2 der Zara-Mode wird in fernen Produktionsländern hergestellt. Vieles davon wird per Flugzeug nach Spanien geflogen – zum Teil über Drehkreuze in Drittländern.

VIEL FLUGMODE AUCH IM VERKAUF

10 der 15 wichtigsten Inditex-Märkte ausserhalb Spaniens beliefert Inditex ganz oder zum Teil mit dem Flugzeug – mehrheitlich mit direkten Frachtflügen ab Zaragoza.



ZARAGOZA AIRPORT

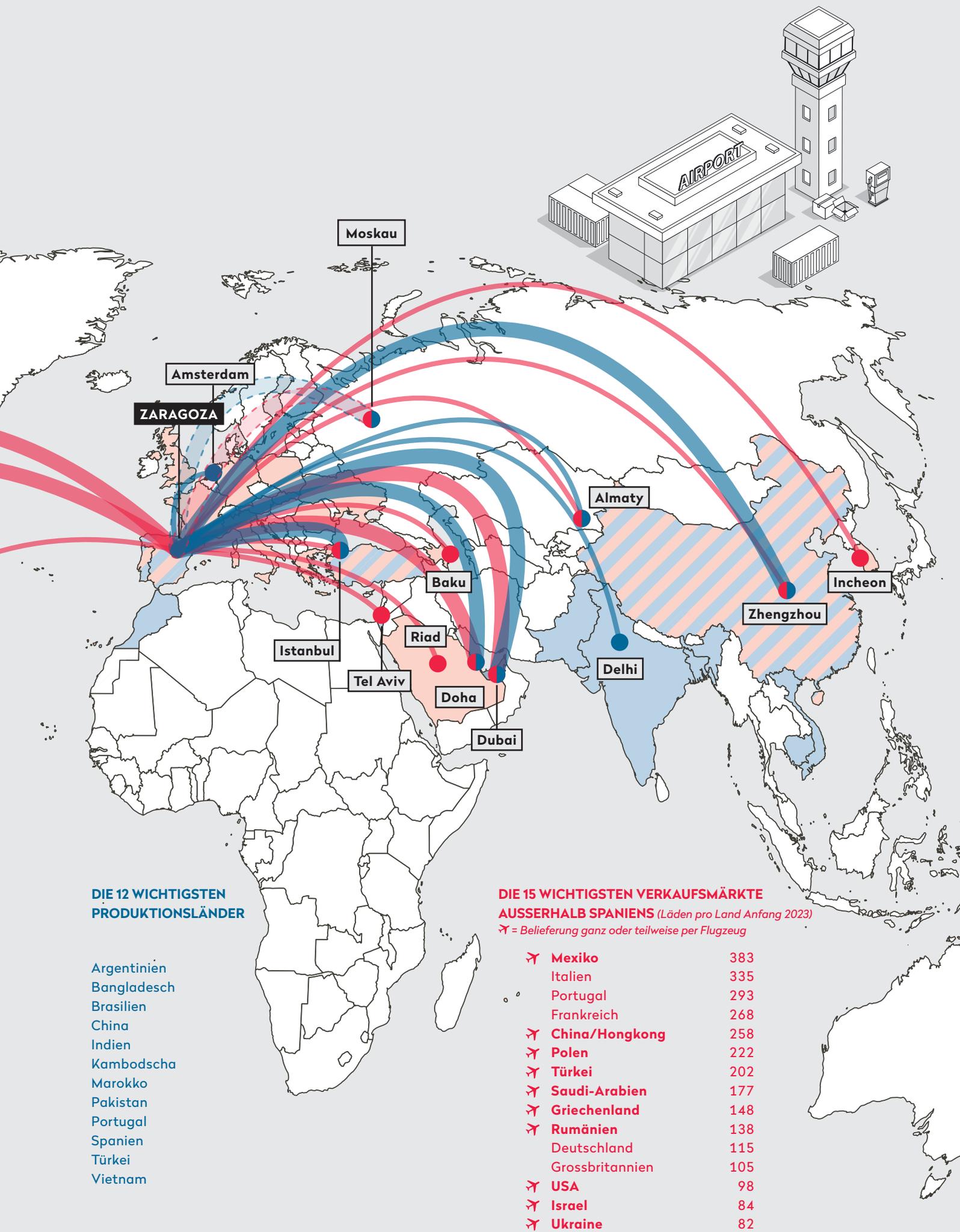
ARRIVALS

DESTINATION	TONNEN
KATAR	15 004
CHINA	4 437
VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE	3 286
TÜRKEI	3 005
NIEDERLANDE	2 536
KASACHSTAN	2 124
INDIEN	1 227
RUSSLAND*	17 423

DEPARTURES

HERKUNFT	TONNEN
KATAR	11 797
MEXIKO	11 204
VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE	6 374
USA	5 603
SAUDI-ARABIEN	4 803
CHINA	4 370
TÜRKEI	1 978
ISRAEL	1 892
SÜDKOREA	1 849
KASACHSTAN	1 452
ASERBAIDCHAN	1 225
KOLUMBIEN	1 112
RUSSLAND*	16 298

* 2021, vor dem Krieg gegen die Ukraine, war Russland für Inditex der zweitwichtigste Markt. Über Moskau kam zudem viel Ware aus Asien im Einkauf nach Zaragoza. Die Zahlen in den zwei Tabellen beziehen sich auf das Gesamtjahr 2021.





Textilarbeiterinnen in Dhaka, Bangladesch, während einer Essenspause auf dem ungesicherten Dach der Fabrik, in der sie arbeiten.

© Syed Mahamudur Rahman/Alamy/NurPhoto

Die ganze Absurdität der Inditex-Flugmode offenbart sich bei einem Blick auf das Preisniveau, das ebenfalls aus den Zolldaten hervorgeht: Ein wichtiger Lieferant in Bangladesch mit rund 6000 Beschäftigten produziert vor allem Damen-T-Shirts für Zara, von Januar bis August dieses Jahres laut Zolldaten fast 10 Millionen Stück. Ein Viertel davon erreichte Spanien auf dem Luftweg, oft via Doha oder Dubai. Pro Shirt zahlt Inditex diesem Lieferanten nur rund 1.90 Franken (2.10 US-Dollar). Verschickt man Kleidung in grossen Mengen auf dem Seeweg, liegen die Transportkosten pro Kleidungsstück üblicherweise bei wenigen Rappen. Luftfracht ist hingegen teuer. Pandemiebedingt schwankten die Preise in den letzten Jahren stark, doch 1.50 Franken pro Kilogramm dürften mindestens fällig werden. Wohlgemerkt: Das wären nur die Kosten für den Flug von Bangladesch nach Spanien. Wird die Ware von dort zum Beispiel in eine US-Filiale weitergeflogen, steigen die Frachtkosten weiter.

Ein beliebtes Argument zur Rechtfertigung der Flugfracht ist der hohe Warenwert. Doch laut Daten des

Steueramts von Barcelona hat Flugmode beim Import einen Wert von knapp 18 Euro pro Kilogramm, im Export steigt er auf 41,50 Euro. Das steht im krassen Gegensatz zu Pharma und Chemie, wo der Exportwert in Barcelona bei knapp 120 Euro liegt.

Selbst wenn Inditex als Megakunde der Cargo-Airlines sicherlich Rabatte rausschlagen kann, dürften die Flugtransport-Mehrkosten pro Shirt bei mindestens 20 bis 40 Rappen liegen. Zum Vergleich: Die Einkaufspreise, die Inditex und andere Händler in Bangladesch zahlen, sind so tief, dass nach Abzug der Material- und Energiekosten von rund 70 % kaum etwas übrig bleibt. Der jüngste Geschäftsbericht des oben genannten Lieferanten zeigt auch, dass nur 18 % der Erlöse, also bei einem typischen Zara-Shirt gerade mal 34 Rappen, in direkte Lohnkosten fließen.

Der typische Armutslohn einer Näherin in Bangladesch liegt aktuell bei umgerechnet 80 Franken – pro Monat! Während wir diese Zeilen schreiben, protestieren Arbeiter*innen in Gazipur und Dhaka für eine Anhebung des Mindestlohns auf 190 Franken. Doch

Flugmode erhöht den Druck auf Arbeiter*innen

Fast Fashion verlangt von den Lieferanten grosse Flexibilität, der Preisdruck steigt, grössere Aufträge werden in viele kleine gesplittet, und Standardlieferfristen schrumpfen auf wenige Wochen. Dies erhöht den Zeitdruck in den Fabriken, und das bekommen die Arbeiter*innen zu spüren. Für die Fabriken und die Belegschaft sind in der Regel grössere Aufträge mit langen Vorlaufzeiten besser, denn sie schaffen Planungssicherheit und ermöglichen eine gleichmässige Verteilung der Arbeitszeit. Je kürzer die Fristen, umso mehr werden Teilaufträge an Subunternehmen ausgelagert und Überstunden angesetzt.

Flugmode begünstigt das Aufteilen in kleine Teilaufträge. Firmen schauen dann erst mal, wie Artikel bei der Kundschaft ankommen. Jene, die gut laufen, werden in raschem Tempo nachbestellt und, wenn es besonders eilig ist, eingeflogen. Läuft ein Artikel nicht, bleiben die Folgeaufträge aus. Besonders drastisch ist dieses Produktionsmodell bei Ultra-fast-Fashion-Unternehmen wie Shein, wo Bestellungen von lediglich 100 bis 150 Kleidungsstücken häufig vorkommen und von den Fabriken erwartet wird, in wenigen Tagen nachzuliefern zu können. 75-Stunden-Wochen für die Näher*innen sind die Folge, wie wir 2021 in einer Reportage gezeigt haben.

Während Unternehmen wie Inditex und Shein von vornherein mit Luftfracht planen und die Kapazitäten dafür auch

selbst organisieren, führen in anderen Fällen unfaire Vertragsbedingungen zu ungeplanten Flugtransporten. Einige Modefirmen verhandeln so kurze Lieferfristen, dass praktisch keine Zeitreserven bleiben, falls nach Musterkontrolle noch Änderungswünsche kommen, die Produktionsfreigabe verzögert wird oder Material nicht rasch verfügbar ist. Die von den Bestellern vorgegebenen Lieferbedingungen sehen oft hohe Vertragsstrafen vor, sobald das vereinbarte Lieferfenster nicht eingehalten wird (siehe Zitat). Um nicht noch mehr Geld zu verlieren, wechseln Lieferanten unter Druck auf Luftfracht, und das auf eigene Kosten.

«Wenn der Hersteller aus irgendeinem Grund [!] den vom Unternehmen festgelegten Liefertermin nicht einhält, kann das Unternehmen nach eigenem Ermessen entweder einen geänderten Lieferplan genehmigen, den Versand per Luftfracht auf Kosten des Herstellers verlangen oder die Bestellung stornieren, ohne dass das Unternehmen gegenüber dem Hersteller haftet.»

Auszug aus einem Produktionsvertrag, der von Human Rights Watch 2019 im Bericht «Paying for a Bus Ticket and Expecting to Fly» anonymisiert veröffentlicht wurde.

die Arbeitgeberseite blockiert, auch mit Verweis auf die niedrigen Einkaufspreise der internationalen Markenfirmen. Würden Zara und Co. die komplett unnötigen Luftfrachtkosten einsparen und entsprechend mehr an die Hersteller zahlen, wäre schon mal deutlich mehr Geld für bessere Löhne in den Kassen. Damit alle Löhne mindestens existenzsichernd sind, bräuchte es allerdings noch eine umfassendere Umverteilung der Wertschöpfungsgewinne entlang der Lieferkette.

Richtung Amerika sorgt Inditex ebenfalls für viel Flugverkehr: Die Strecke mit dem grössten Aufkommen dürfte dabei jene nach Mexiko-Stadt sein. Mexiko gehört mit 383 Filialen im Jahr 2022 zu den Top-3-Märkten von Inditex und der Flughafen ist gleichzeitig der Hub für Südamerika. «Fünf Frachter mit Mode, Accessoires und Einrichtungen für die Shops lässt Inditex pro Woche in die mexikanische Hauptstadt fliegen», schrieb Lufthansa Cargo bereits 2016 stolz in einem Blog. «Hinzu kommen noch beträchtliche Mengen, die in den Frachträumen von Passagiermaschinen in diesen Wachstumsmarkt

gelangen», heisst es. Mit 18 565 Tonnen war Mexiko 2022 am Flughafen Zaragoza denn auch die wichtigste Exportdestination, gefolgt von Katar und den USA.

Shein verschickt tonnenweise Luftpostpakete

Schlecht ist die Datenlage bei jener Flugmode, die nicht an Verteilzentren, sondern in Form von Einzelpaketen direkt an Konsument*innen versandt wird. Der Onlinehändler Shein etwa verschickt gewaltige Mengen Mode direkt aus China per Luftpost in die Privathaushalte in aller Welt, doch die Handelsstatistiken sind bei Kleinwarensendungen leider unscharf.

Zu Shein hat Public Eye im November 2021 eine Reportage über die Arbeitsbedingungen in der Produktion publiziert. Unsere Recherchen hatten damals gezeigt, dass Shein tonnenweise Pakete von China aus per Flugzeug verschickt. Wie das Fernsehen RTS in der Romandie im Mai dieses Jahres mit einem GPS-Tracking aufgedeckt hat, werden auch Retouren, die per Schiff nach China gelangen, anschliessend per Flugzeug an

neue Käufer*innen verschickt. Fast ein Drittel der knapp 8 Tonnen Mode, die im Flieger in die Schweiz kommen, stammen gemäss Schweizer Handelsstatistik aus China.

Vier Frachtflugzeuge von China Southern Airlines pendeln auf den Shein-Haupttrouten zwischen Guangzhou und Los Angeles sowie Guangzhou und Amsterdam oder London hin und her. Im Juli 2022 feierte die Fluggesellschaft, die grösste ganz Asiens, eine neue strategische Partnerschaft mit Shein, die ihre Flugkapazitäten erhöhen sollte. Dass Shein auch anders kann, zeigt ein Überraschungsfund unserer Recherche: Für die Ausstattung seines neuen EU-Logistikzentrums in Polen liefert das Unternehmen einige Produkte auch mit dem Zug aus China an. Doch die Fixierung auf Geschwindigkeit lässt Shein weiter am Direktversand per Luftfracht festhalten. Wir haben Shein mit Fragen zum Einsatz der Luftfracht durch den Konzern konfrontiert, jedoch keine Antwort darauf erhalten.

Worthülsen statt Massnahmen für weniger Flugfracht

Inditex scheint die Problematik der klimaschädlichen Flugtransporte verbergen zu wollen: Im Jahresbericht 2022 schreibt das Unternehmen bezüglich der Emissionen nur vage von einer «Überprüfung der Transporte» und einer «Suche nach alternativen Transportmitteln». Ein Vortrag des Nachhaltigkeitsverantwortlichen des Zara-Konzerns im Februar 2023 an einem Branchentreffen in Barcelona hatte die gleiche Stossrichtung, Flugfracht war kein Thema. Die Massnahmen zur Reduktion des ökologischen Fussabdrucks fokussieren auf andere Bereiche der Wertschöpfungskette, etwa die Reduzierung des Wasserverbrauchs.

Auf den umfangreichen Fragenkatalog, den wir Inditex geschickt haben, antwortet der Konzern zwar wortreich, aber ohne auf unsere Fragen konkret einzugehen. Inditex wiederholt vor allem sein bereits bekanntes Klimaziel «Netto null Emissionen bis 2040». Im Transportbereich setze man auf kürzere Wege, eine Optimierung der Beladung und eine neue, emissionsärmere Flotte. Die meisten Transporte würden zudem per Schiff oder Lastwagen erfolgen.

Spezifisch zur Luftfracht enthält das Antwortmail hingegen nur wenige Angaben, darunter Hinweise auf mehrere Kooperationen zur Förderung von Massnahmen zur Dekarbonisierung der Flugfrachtbranche, zur Entwicklung alternativer Treibstoffe und zur Optimierung der Effizienz von Flugzeugen. Messbare Ziele für Luftfracht nennt Inditex nicht. Luftfracht sei «mehrheitlich» für interkontinentale Transporte reserviert, wenn Alternativen wie Zug- und Strassenverkehr nicht infrage kämen und Seefracht zu viel Zeit benötige. «Der grösste Teil der Luftfracht entfällt auf Passagierflüge, 2022 wurde der Einsatz von Luftfracht um 25 % reduziert.» Das Klima macht da allerdings keinen Unterschied: Flug ist Flug. Zu den Luftfrachtmengen und -kosten und zu den an

Lieferanten in Bangladesch gezahlten Einkaufspreisen hat sich Inditex nicht geäussert.

Zur Antwort von Inditex passt, dass die Luftfrachtindustrie in der Bekämpfung der Klimakrise vor allem auf technische Innovationen setzt. Minimale Verbesserungen gibt es durch etwas effizientere Flugzeuge. Der Rest ist Hoffen, weil es technische Innovationen wie Kraftstoffe aus erneuerbaren Ressourcen noch nicht oder noch nicht in industriellem Massstab gibt. Darum richtet sich der Fokus der Industrie aktuell auf unverbindliche Initiativen und Kompensationsprojekte wie Corsia, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation. Der Weltklimarat IPCC sieht darin allerdings kein taugliches Instrument, wie er in seinem sechsten Bericht schreibt: «Corsia führt naturgemäss nicht zu einer Verringerung der Emissionen des Luftverkehrs, da im Rahmen des Programms hauptsächlich anerkannte Kompensationen gehandelt werden. Corsia ist bestenfalls eine Übergangsregelung, die es dem Luftverkehr ermöglicht, seine Auswirkungen zu einem späteren Zeitpunkt auf sinnvollere Weise zu verringern.»

Ob Zara, Shein oder andere: Mode um die halbe Welt zu fliegen, ist angesichts der Klimakrise eine völlig unnötige Belastung unserer Umwelt.

Kurz: Zumindest solange die erhofften technischen Innovationen nicht da sind, wäre es viel zielführender und naheliegender, die Flugfracht drastisch zu reduzieren und nur wirklich wichtige Dinge wie Medikamente oder dringend benötigte Maschinenteile zu fliegen. Mode gehört da definitiv nicht dazu. Und sie käme auch ohne Luftfracht weiterhin in die Läden. Lediglich schnelle Modetrends bräuchten ein paar Wochen länger, bis sie in den Auslagen landen. Eine solche Entschleunigung wäre kein Verlust, sondern eine Chance für bewussteren Konsum und langlebigere Designs.

Ob Zara, Shein oder andere: Mode um die halbe Welt zu fliegen, ist angesichts der Klimakrise eine völlig unnötige Belastung unserer Umwelt. Flugmode muss gestoppt werden. ■

David Hachfeld betreut den Fachbereich Textilien bei Public Eye. Romeo Regenass ist Redaktor des Public Eye Magazins.



Webversion mit zusätzlicher Grafik und weiteren Fotos:
publiceye.ch/flugmode

Fast-Fashion-Flüge killen das Klima: Jetzt Petition unterzeichnen!



Einzelne Elemente des Bildes wurden mit künstlicher Intelligenz erstellt.

Das Fast-Fashion-Label Zara gibt sich grün, heizt mit Tausenden von Flügen aber den Klimawandel an: Jede Woche fliegt der Modekonzern mehrere Tausend Tonnen Kleider mit Frachtflugzeugen um die Welt, nur damit Fast Fashion noch schneller wird. Das muss sich ändern.

Machen Sie mit bei unserer Petition an Zara, damit der Konzern sein Versprechen für mehr Nachhaltigkeit ernst nimmt und auf Flugmode verzichtet.



Unterzeichnen Sie unsere
Petition an Zara:
publiceye.ch/stopp-flugmode

Neuer Tiefpunkt im Trauerspiel um geheime Medikamentenpreise

Auch der Nationalrat will die Geheimhaltung besonders teurer Medikamentenpreise nachträglich legalisieren und mit dem Ausschluss aus dem Öffentlichkeitsgesetz einen gefährlichen Präzedenzfall schaffen. Stark geschwärzte Dokumente, die Public Eye erhalten hat, zeigen: Intransparenz ist schon heute an der Tagesordnung. Die exorbitanten Profitmargen der Pharmakonzerne sind ein Hauptgrund für die explodierenden Prämien. Weitere Intransparenz wird weder die Kosten senken noch die Versorgung garantieren. Wir bleiben dran.

GABRIELA HERTIG

Im Mai 2019 hatte die Schweiz bei der Weltgesundheitsorganisation transparente Nettopreise unterstützt (WHA-Resolution 72.8). In starkem Kontrast zu diesem internationalen Engagement soll nun in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Revision des Krankenversicherungsgesetzes (KVG-Revision, Paket 2) die Geheimhaltung von Medikamentenpreisen verankert werden. Dieses Trauerspiel hat in der Herbstsession des Nationalrats einen Tiefpunkt erreicht: Mit 131 zu 28 Stimmen wurden in der Gesamtabstimmung sogenannte vertrauliche Preismodelle beschlossen. Diese sollen vom Öffentlichkeitsgesetz ausgenommen werden. Voraussichtlich in der Winteression ist nun der Ständerat am Zug.

Vertrauliche Preismodelle – ein Geschenk an die Pharmakonzerne

Mit der Zulassung immer komplexerer und teurerer Arzneimittel kann das Bundesamt für Gesundheit (BAG) die heutigen Fristen und einen Preis im Rahmen der gesetzlich festgelegten Bedingungen nicht mehr in allen Fällen garantieren. Preismodelle regeln Modalitäten über einen Rabatt oder das Erfordernis zusätzlicher Studien und sollen einen Ausweg aus dieser Sackgasse bieten und zu schnelleren Entscheidungen und tieferen Preisen führen.

Entscheidend für die Pharmaindustrie ist jedoch die Geheimhaltung dieser Vereinbarungen, insbesondere der Rabatte, damit der offiziell publizierte Preis, der die Berechnungsgrundlage der Preise in anderen Ländern bildet, möglichst hoch bleibt. Das Problem dabei: Die Pharmakonzerne steigen mit hohen Forderungen in die Verhandlung ein, dann versprechen sie jedem Land den besten Deal unter Geheimhaltung. Das hat zur Folge, dass die Länder gegeneinander ausgespielt werden, ihr Preisfestsetzungsmechanismus ausgehebelt wird und die Nettokosten dennoch nicht sinken. Auch eine schnelle Einigung und damit ein rascherer Zugang zu den Medikamenten sind nicht garantiert. Studien zeigen: Es geht

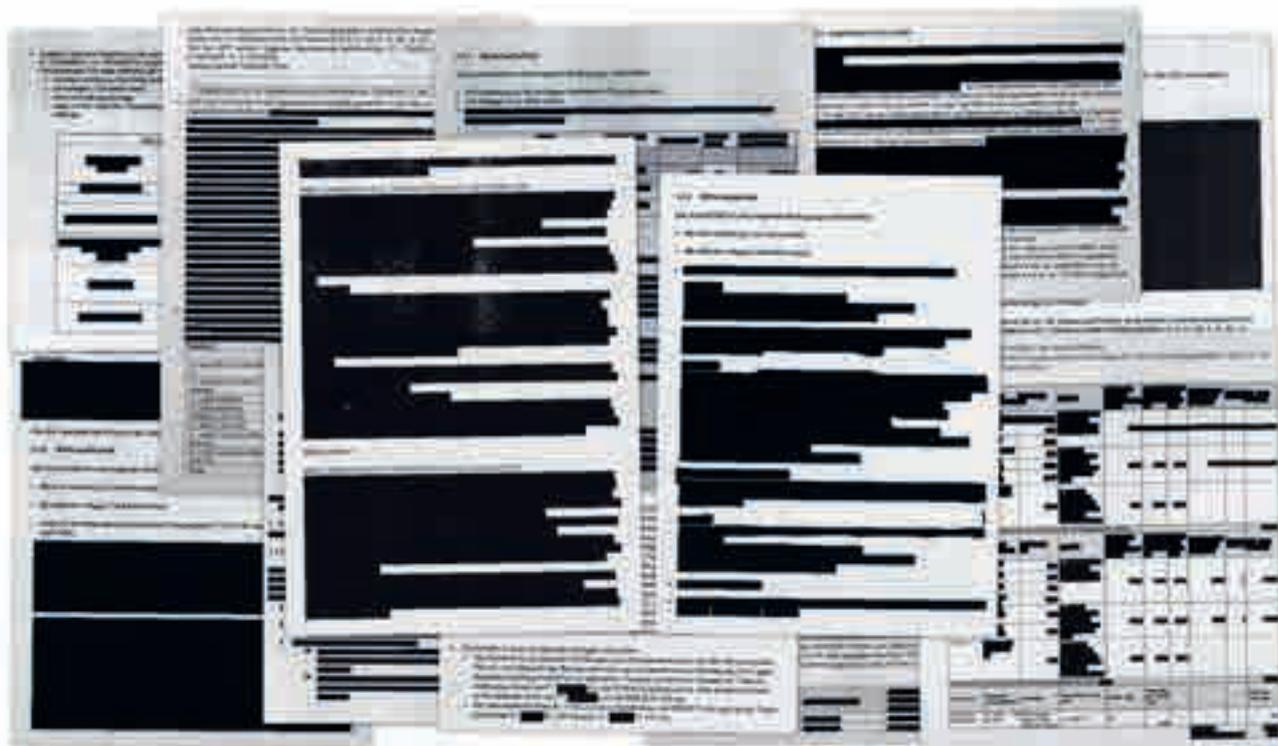
nicht schneller, sondern sogar länger, solche Geheimrabatte mit den Pharmakonzernen zu verhandeln.

Geheimhaltung schon heute ohne eigentliche gesetzliche Grundlage

Besonders stossend ist, dass schon heute immer mehr solche vertraulichen Preismodelle angewandt werden. Das zeigen unsere Recherchen und ein Schlichtungsverfahren mit dem BAG. Anfang 2022 hatte Public Eye über das Öffentlichkeitsgesetz, dem die Prozesse der Verwaltung unterstehen, beim BAG die Dokumente angefordert, welche die Verhandlungen der Preise von zehn Medikamenten betreffen, die Preismodellen unterliegen. An fast allen relevanten Stellen wurden sie jedoch massiv geschwärzt (siehe Collage). Klar zu Unrecht und ohne gesetzliche Grundlage, wie der Eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragte (EDÖB) zum Abschluss der Schlichtung diesen Sommer bestätigte. Auch machte er klar, dass das BAG offensichtlich dem Druck der Pharmakonzerne, die diese Schwärzungen verlangten, nachgegeben hat und seine Aufgabe – bezahlbare Medikamente für die Bevölkerung auszuhandeln – so nicht wahrnimmt.

In diesem Kontext ist auch klar, wieso ein grundsätzlicher Ausschluss der Verhandlungen über die Preise von Medikamenten, die vertraulichen Preismodellen unterliegen, zur Diskussion steht. Damit müsste sich das BAG nicht mehr mit Gesuchen von Journalist*innen und NGOs herumschlagen und die Pharmakonzerne nicht die Offenlegung fürchten, sondern diese Dokumente würden ein für alle Mal der öffentlichen Kontrolle entzogen. Ein im Mai 2022 publiziertes Rechtsgutachten zeigt: Dies wäre ein Präzedenzfall im Sozialversicherungswesen in einem für die Bevölkerung hochrelevanten Bereich (siehe Public Eye Magazin vom Juni 2022).

Mit Patenten und anderen geistigen Eigentumsrechten haben Pharmakonzerne während 20 Jahren oder mehr eine Monopolstellung. Diese Privilegien



Fast durchgehend eingeschwärzt: Dokumente, die Public Eye vom Bundesamt für Gesundheit im Rahmen des Öffentlichkeitsgesetzes angefordert und erhalten hat.

sollen Innovationsanreize schaffen und die jahrelange Entwicklung eines Produkts rentabel machen. Reiche Länder, die Schweiz ganz vorne mit dabei, und die Lobby der Pharma- und Agrochemiekonzerne haben sich in den 90er-Jahren mit diesem System gegen den Willen der Mehrzahl einkommensärmerer Länder durchgesetzt. Nur: Wissen wir denn, wer welche Investitionen wann getätigt hat? In einer Studie (Public Eye Magazin vom September 2022) haben wir aufgezeigt, dass Pharmakonzerne geschätzte Profitmargen von bis zu 90 % haben (inklusive Kompensation für Misserfolge). Die Konzerne profitieren dabei zusätzlich in vielen Fällen von öffentlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung – die Gewinne werden dann aber durch Patente systematisch privatisiert.

Transparenz, um ein kaputtes System zu bekämpfen

Auch wissen wir, dass die Pharmakonzerne profitorientiert investieren, was dazu führt, dass lebenswichtige Behandlungen nicht entwickelt werden. Schliesslich sind viele neue Medikamente zwar sehr teuer, haben aber keinen oder einen sehr geringen zusätzlichen Nutzen für die Patient*innen. Vor allem in einkommensärmeren Ländern bedeuten teure Behandlungen auch den finanziellen Ruin für Erkrankte und ihre Angehörigen. In Ländern mit einer obligatorischen Krankenversicherung explodieren die Kosten und führen zu immer höheren Prämien, so wie auch die jüngste Erhöhung um durchschnittlich 8,7 % in der Schweiz. Demgegenüber können

Staaten heute nichts ausrichten, solange sie nicht die Spielregeln ändern und entsprechende Regulierungen erlassen. Mit Transparenz über die tatsächlichen öffentlichen und privaten Investitionen sowie die Preisfestsetzung kann die Informations- und Machtasymmetrie zwischen Pharmakonzernen und Staaten bekämpft werden (siehe Public Eye Magazin vom April 2023).

Für ein Recht auf Gesundheit für alle

Die Gesundheitskosten in der Schweiz sind ein Problem, immer mehr Menschen leiden unter den hohen Prämien. Medikamentenkosten machen einen Viertel der steigenden Ausgaben der obligatorischen Krankenversicherung aus. Die Schweiz schützt mit der geplanten Intransparenz einmal mehr ein System, das der Profitmaximierung der Konzerne dient und das Recht auf Gesundheit für alle torpediert.

Ganz konkret wird der Schweizer Medikamentenpreis von über 30 Ländern weltweit als Referenz herangezogen, darunter auch von wirtschaftlich viel schwächeren Staaten. Wenn die Schweiz hierzulande den Preispoker hochtreibt, schadet sie damit nicht nur der eigenen Bevölkerung, sondern weiteren Millionen Patient*innen im Ausland. Der Ständerat muss daher dringend korrigierend eingreifen und die Ausnahme aus dem Öffentlichkeitsgesetz verhindern. ■



Swiss Re versichert in Brasilien illegal abgeholztes Agrarland

Mit öffentlichen Zuschüssen der brasilianischen Regierung versichert der Schweizer Konzern Swiss Re Acker- und Weideland von landwirtschaftlichen Betrieben, das 16 % der Fläche der Schweiz entspricht. Öffentliche Daten zeigen, dass Swiss Re auch Verträge mit Farmen hat, die illegale Tätigkeiten ausüben und zur Abholzung beitragen, dem grössten Verursacher von Treibhausgasemissionen in Brasilien. Umweltverbrechen, bewaffnete Gewalt und der Einsatz von Sklavenarbeit sind weitere Vorwürfe an die Adresse von Farmen, die in letzter Zeit eine Versicherung bei Swiss Re abgeschlossen haben.

REPÓRTER BRASIL

Im September und Oktober 2023 litten die grössten Flüsse im Amazonasgebiet viel stärker als üblich unter Wassermangel, was zum Tod von Tieren führte und das Überleben der lokalen Bevölkerung bedrohte. Gleichzeitig kamen im äussersten Süden Brasiliens bei einer durch einen Wirbelsturm verursachten Überschwemmung 50 Menschen ums Leben, deren Häuser von den Wassermassen weggeschwemmt wurden. In Städten wie São Paulo und Rio de Janeiro wurden extreme Temperaturen von fast 40 °C gemessen – höchst ungewöhnlich für diese Jahreszeit.

Wissenschaftler*innen deuten diese extremen Wetterphänomene als Folgen des Klimawandels und sagen voraus, dass sie im Land immer häufiger vorkommen werden. In Brasilien ist die Agrarindustrie der Sektor, der am stärksten zum Klimawandel beiträgt, nicht nur wegen der Emissionen, die durch Ackerbau oder Viehzucht entstehen, sondern auch wegen der Abholzung, durch welche die landwirtschaftlichen Nutzflächen immer mehr ausgeweitet werden.

Als einer der weltweit grössten Produzenten von Agrarrohstoffen gewährt Brasilien staatliche Prämienzuschüsse für landwirtschaftliche Versicherungen. Das entsprechende Programm, das in Brasilien abgekürzt PSR heisst, ermöglicht es den Farmen, von der Regierung

← Die Farm Edurama hat den Anbau von Soja und Mais bei Swiss Re versichert. Besitzer Virgílio Mettifogo ist einer von fünf Farmern, die des Mordes an einem Angehörigen der indigenen Gemeinschaft beschuldigt sind.



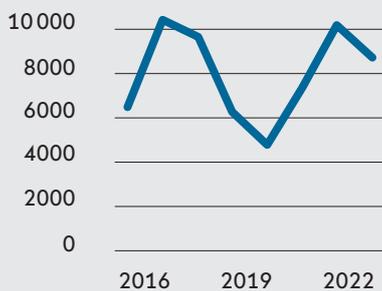
Investigation Award von Public Eye geht an Repórter Brasil

André Campos und Naira Hofmeister, die beiden Hauptautor*innen dieses Textes, arbeiten seit Jahren für Repórter Brasil. Die journalistische Organisation ist bekannt für ihre investigativen Recherchen zu Verletzungen von Menschenrechten sowie Umweltstandards im Zusammenhang mit globalen Lieferketten. Campos ist Koordinator für Medienprojekte, Hofmeister leitet das Team der Reporter*innen. Neben diesen beiden haben Gil Alessi, France Júnior Plácido de Lima, Ruy Sposati, Carolina Motoki und Bruna Bronoski am Artikel gearbeitet. Finanziert wurde das journalistische Projekt in Brasilien durch die 2023 bereits zum dritten Mal vergebenen Investigation Awards von Public Eye. Eine zweite dieses Jahr ermöglichte Recherche zu problematischen Aktivitäten von Schweizer Konzernen im Ausland erscheint im Januar-Magazin.

Swiss Re und die subventionierten Versicherungen von Agrarland

Die brasilianische Regierung unterstützt die Versicherung von Agrarland, indem sie einen Teil der Prämie übernimmt und den Farmen damit einen erheblichen Rabatt auf die Endkosten der Versicherung gewährt. Der Zürcher Konzern Swiss Re ist die Nummer 4 in diesem Markt.

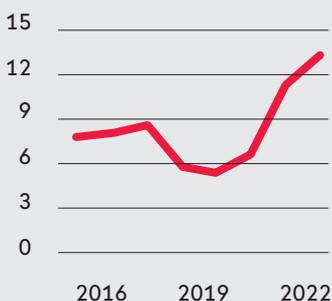
Abgeschlossene Policen



Prämieneinnahmen
(in Mio. Franken*)



Staatliche Subventionen
(in Mio. Franken*)



* Kurs des brasilianischen Real am 23.10.2023.

Quelle: Brasilianisches Ministerium für Landwirtschaft und Viehzucht.

einen Beitrag an ihre Versicherungsprämien zu erhalten. Swiss Re ist eines von 17 Unternehmen, die an diesem Programm teilnehmen können. In Brasilien ist der Zürcher Konzern nicht nur als Rückversicherer tätig, sondern bietet auch Unternehmensversicherungen für verschiedene Wirtschaftszweige an, darunter die Agrarindustrie.

Swiss Re unterstützt de facto illegale Aktivitäten

Von 2016 bis 2022 hat Swiss Re mindestens 19 Versicherungspolicen für den Schutz von Ackerbau oder Viehzucht auf Betrieben abgeschlossen, bei denen die Behörden illegale Abholzung festgestellt und daraufhin ein umweltrechtliches Verbot für die betreffenden Flächen verhängt hatten. Die brasilianische Gesetzgebung verbietet den Anbau von Nutzpflanzen in diesen Sperrzonen, um die Regeneration der ursprünglichen Vegetation zu ermöglichen. Die Gewährung von Versicherungen für den Anbau von Nutzpflanzen oder die Tierzucht in solchen Sperrgebieten ist de facto eine Unterstützung illegaler Aktivitäten.

«Die Agrarindustrie trägt wesentlich mehr zum Klimawandel bei, wenn sie auf entwaldetem Land arbeitet. Da der Anbau in bestimmten Gebieten riskanter wird, steigt die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Versicherungen, die in Brasilien von der Regierung subventioniert werden. Mit anderen Worten: Die Farmer profitieren von der Abholzung und sozialisieren dann die Verluste – sprich: die Allgemeint bezahlt dafür», kritisiert Paulo Barreto vom Institut für Mensch und Umwelt im Amazonas (Imazon).

Nach Berechnungen des Observatório do Clima – einer Koalition brasilianischer zivilgesellschaftlicher Organisationen, die zur Erforschung des Klimawandels gegründet wurde – überstiegen die Bruttoemissionen aus der Entwaldung in Brasilien im Jahr 2021 die Gesamt-emissionen eines Landes wie Japan.

Extreme Wetterereignisse sind der Hauptrisikofaktor für subventionierte Versicherungen von Agrarland, ein Markt, der exponentiell wächst. Zwischen 2015 und 2021 ist die Zahl der staatlich unterstützten Policen von 39 800 auf 212 900 pro Jahr angestiegen. In den ersten zehn Jahren (2005–2015) wurde fast die Hälfte der Versicherungsansprüche durch Ereignisse wie Dürre (30 %) oder übermässige Regenfälle (8 %) verursacht.

Nach Angaben des brasilianischen Ministeriums für Landwirtschaft und Viehzucht wurden in den letzten drei Erntesaisons vor allem im Süden des Landes immer häufiger immer extremere Wetterereignisse beobachtet. «Es gab direkte Auswirkungen auf viele Kulturen, insbesondere Soja und Mais, die unter längeren Dürreperioden litten», teilt das Ministerium in einer Erklärung mit. Infolgedessen sei das Interesse der Farmen am Abschluss von Versicherungen zum Schutz ihres Landes deutlich gestiegen.



Extreme Wetterereignisse sind der Hauptrisikofaktor für subventionierte Versicherungen von Agrarland: Häuser in einem überfluteten Gebiet in Lajeado im Bundesstaat Rio Grande do Sul nach einem aussertropischen Wirbelsturm Anfang September 2023.

«Hätten die betroffenen Farmer*innen keine Versicherung abgeschlossen, hätten sie höchstwahrscheinlich ihre Kredite, die in Brasilien grösstenteils vom Staat gewährt sind, nicht abzahlen können», sagt der Vorsitzende der Kommission für landwirtschaftliche Policen im Nationalen Versicherungsverband (FenSeg), Joaquim Neto. «Das wäre auch zum Problem für die Regierung geworden. Durch die Versicherung gab es Unterstützung für den Agrarsektor.»

Repórter Brasil hat auch Farmen ausfindig gemacht, die Land der indigenen Bevölkerung nutzten und den Anbau von Swiss Re versichern liessen. Ein anderer Kunde des Schweizer Konzerns war ein Kaffeebauer, der bei einer Inspektion der Regierung dabei erwischt wurde, wie er bei der Getreideernte moderne Sklavenarbeit betrieb.

Diese Recherche basiert auf Daten aus Versicherungsverträgen, die öffentliche Zuschüsse erhalten. Bei diesen Verträgen zahlt die brasilianische Regierung einen Teil der Prämie und gewährt den Farmen damit einen erheblichen Rabatt auf die Endkosten der Versicherung. Die Vertragsinformationen sind öffentlich zugänglich, einschliesslich der geografischen Koordinaten der versicherten Ländereien.

Auf die Frage nach einem Kommentar zu diesen Geschäftspraktiken erklärte Swiss Re nur ganz allgemein, dass «wir uns weiterhin ganz unseren Nachhaltigkeitsambitionen und -zielen verpflichtet fühlen und uns bemühen, Nachhaltigkeitsrisiken in unserem gesamten Geschäft zu identifizieren, zu managen und anzugehen. Bei der Evaluierung einer potenziellen Transaktion verwenden wir allgemein verfügbare Informationen, um die Einhaltung unserer Standards betreffend Umwelt, Soziales und Unternehmensführung zu gewährleisten. Wir werden auch weiterhin unsere Prozesse und Analysen aktualisieren, um die sich entwickelnden Nachhaltigkeitskriterien einzuhalten und neue Variablen zu berücksichtigen, sobald sie aufkommen, und auch um uns an Praktiken der guten Unternehmensführung anzupassen».

Das brasilianische Ministerium für Landwirtschaft und Viehzucht wurde ebenfalls mit den Resultaten dieser Recherche konfrontiert, erklärte aber in seiner Stellungnahme lediglich, dass es «keine offizielle Kenntnis von den gemeldeten Fällen hat». Und fügte an, dass es voraussichtlich bis 2024 ein System zum Monitoring der Subventionspolitik einführen wird, das derzeit getestet werde. →

UM DIESE VON SWISS RE VERSICHERTEN FARMEN GEHT ES

Die von Swiss Re versicherten Farmen sind für unterschiedliche Missstände verantwortlich.



Landkonflikt mit indigener Bevölkerung



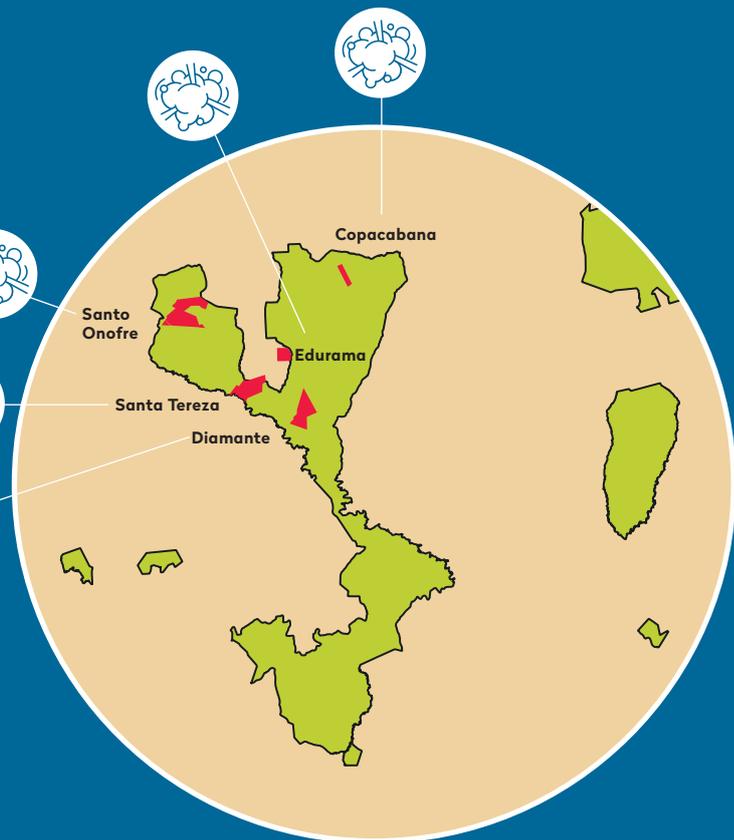
Abholzung und illegale Plantagen



Abholzung



Sklavenarbeit



- Farm
- Sperrzone
- indigenes Land

Quelle: Brasilianisches Ministerium für Landwirtschaft und Viehzucht.



Die Entwaldung im Cerrado, wo Swiss Re Sojaplantagen versichert, hat in der ersten Hälfte dieses Jahres um 21% zugenommen.

Im vergangenen Jahr belegte Swiss Re den vierten Platz unter den Versicherern mit den meisten Verträgen, die im Rahmen des brasilianischen PSR-Programms abgeschlossen wurden. Die Gesamtfläche, die der Schweizer Konzern in diesen Verträgen versichert hat – 659 000 Hektar –, entspricht 16% der Fläche der Schweiz und damit fast dem grössten Kanton, Graubünden.

Nach eigenen Angaben will Swiss Re «die Welt resilienter machen», also widerstandsfähiger. Der in 25 Ländern tätige Konzern hat im ersten Halbjahr 2023 einen Nettogewinn von 1,4 Milliarden US-Dollar erzielt, was dem Profit des gesamten Jahres 2021 entspricht. Gegenüber seinen Aktionär*innen und anderen Interessengruppen unterstreicht der Konzern stets sein grosses Umweltengagement. Laut dem Nachhaltigkeitsbericht 2022 besteht eines der wichtigsten Ziele darin, auf die Neutralisierung seiner Treibhausgasemissionen hinzuwirken – ein Ziel, das der Konzern bis 2050 erreichen will.

Hehre Ziele also. Durch die Versicherung der Farm Manto Verde könnte Swiss Re jedoch zum Ende der artenreichsten Savanne der Welt beitragen – des brasilianischen Cerrado, einer Region mit über 10 000 Pflanzenarten,

von denen 40% einzigartig sind, und die sich über fast 200 Millionen Hektar erstreckt. Der Cerrado ist eine der am stärksten bedrohten Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen des Landes, und der Verlust seiner ursprünglichen Vegetation trägt erheblich zum Klimawandel bei.

Illegaler Anbau in abgeholzten Gebieten

Die geografischen Koordinaten der 17 Versicherungspolicen, die Swiss Re zwischen 2016 und 2022 für den Sojaanbau auf der Farm Manto Verde abgeschlossen hat, stimmen genau mit einem 2400 Hektar grossen Gebiet innerhalb der Ländereien überein, das mit einem umweltrechtlichen Verbot belegt ist. Dieses wurde vom Staat verhängt, weil die Eigentümer, die Gebrüder Kumasaka, den brasilianischen Cerrado illegal abgeholzt und dort ohne Erlaubnis Nutzpflanzen angebaut hatten.

Bei Inspektionen der Bundesregierung wurden in den Jahren 2018, 2020 und 2022 massive Verstösse auf der Farm Manto Verde festgestellt, einschliesslich des Anbaus von Nutzpflanzen in diesen Gebieten. Dies führte zu Geldstrafen in der Höhe von insgesamt etwa 3 Millionen US-Dollar. →



© João Laet/Repórter Brasil

Die Rodung von Waldgebieten für die Viehwirtschaft ist die Hauptursache für die Entwaldung im Amazonasgebiet.

Nach Angaben des Anwalts der Familie Kumasaka, Edson Vieira Araujo, sind die Umweltauflagen für Manto Verde «das Ergebnis eines institutionellen Streits zwischen den Umweltbehörden». Er erklärt, dass sich die Farm «im Prozess der Legalisierung befindet». Im Mai dieses Jahres wurde das Verbot durch ein Gerichtsurteil ausgesetzt, nachdem die Farm eine Umweltlizenz für ihre Aktivitäten beantragt hatte. Allerdings war das Verbot noch in Kraft, als die Verträge mit Swiss Re unterzeichnet worden waren.

Swiss Re gibt vor, die Sperrzonen einzuhalten

In einem anderen Fall in der Cerrado-Region schloss Swiss Re im Jahr 2020 eine Transaktion mit Edvair José Manzan ab, um eine 547 Hektar grosse Sojapflanzung auf der Farm São Francisco in der Gemeinde Peixe im Staat Tocantins zu versichern. Im November 2018 war ein umweltrechtliches Verbot für jenes Land verhängt worden, auf dem die Behörden später die illegale Abholzung von 92 Hektar feststellten. Manzan behauptete gegenüber Repórter Brasil, dass das Soja nicht in einem Embargogebiet angebaut würde: «Nur ein Teil

der Ländereien wurde von der Regierung mit einem Verbot belegt. Der Rest der Farm arbeitet absolut gesetzeskonform, die versicherte Anbaufläche unterliegt keinem Verbot.»

Viehzucht ist die Hauptursache für die Entwaldung des Amazonas – der «grünen Lunge» des Planeten, die einen Drittel der weltweiten Tropenwälder ausmacht.

In einem anderen Fall im Amazonasregenwald unterzeichnete der Viehzüchter Jefferson Luiz Bazanella einen Vertrag mit Swiss Re, um 27 Tiere der Farm Queda Livre in Novo Progresso im Bundesstaat Pará zu versichern. Ein Teil dieser Farm war jedoch sechs Jahre zuvor mit einem umweltrechtlichen Verbot belegt worden, als bei einer Inspektion illegale Abholzung auf dem Gelände festgestellt worden war. Bazanella hat unsere E-Mails mit der Bitte um Stellungnahme nicht beantwortet.



Die Guarani und die Kaiowá bewohnen nur einen kleinen Teil des indigenen Landes Dourados-Amambaípeguá I. Der grösste Teil ist in den Händen von Farmen, von denen viele bei Swiss Re versichert sind.

Viehzucht ist die Hauptursache für die Entwaldung des Amazonas – der «grünen Lunge» des Planeten, die einen Drittel der weltweiten Tropenwälder ausmacht und deren Erhalt als unabdingbar gilt, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens von 2015 zu erreichen. In ihrem letzten Nachhaltigkeitsbericht verpflichtet sich Swiss Re, «die Wiederaufforstung des brasilianischen Atlantikwaldes» zu unterstützen. Ihre Aktivitäten im Cerrado oder im Amazonasgebiet werden in dem Dokument aber nicht erwähnt. Der Konzern erklärt auch, dass er «keine Aktivitäten unterstützt, die zur Umwandlung oder Verschlechterung ökologisch sensibler Gebiete beitragen, und insbesondere geschützte Gebiete respektiert, einschliesslich Stätten des Weltkulturerbes». Sowohl der Cerrado als auch der Amazonasregenwald umfassen Landstriche, die auf der Schutzliste von Naturstätten der Unesco stehen.

Unter dem vorherigen brasilianischen Präsidenten Jair Bolsonaro kehrte die Abholzung des Amazonas auf das hohe Niveau von 2008 zurück, da seine Regierung viele Vorschriften und Kontrollen im Umweltbereich gekippt hatte. Jüngste Daten des Nationalen Instituts für Weltraumforschung (Inpe), einer brasilianischen

Bundesbehörde, welche die Entwaldung überwacht, zeigen, dass unter Bolsonaros Nachfolger Lula die Entwaldungswarnungen im Amazonasgebiet in den ersten sechs Monaten des Jahres 2023 um 33,6 % zurückgegangen sind. Im Cerrado hingegen stieg die Abholzung im gleichen Zeitraum um 21 %.

Sowohl Bazanella als auch der Sojabauer Manzan haben die Versicherung übrigens auch in Anspruch genommen und Zahlungen von Swiss Re erhalten. Der Tod eines Tieres aus Bazanellas Herde führte zu einer Entschädigung von rund 2000 US-Dollar, während Manzan wegen einer Dürre rund 27 000 US-Dollar erhielt.

Gewalt auf indigenem Land

Vor sieben Jahren wurde ein Gebiet von 56 000 Hektaren (etwas kleiner als Singapur) im Bundesstaat Mato Grosso do Sul von der Regierung offiziell als Teil des traditionellen Territoriums der Guarani und der Kaiowá ausgewiesen. Laut dem anthropologischen Bericht, der zu dieser Entscheidung führte, wurden die dort lebenden indigenen Gemeinschaften im Laufe des 20. Jahrhunderts immer wieder zwangsumgesiedelt, während ihr Land



© Fernando Martinho/Repórter Brasil



© Ruy Sposati/Repórter Brasil

von Farmer*innen besetzt wurde. Der Bericht identifizierte auch Dutzende von Landwirtschaftsbetrieben, die 2016 noch in dem umstrittenen Gebiet existierten, das als indigenes Land Dourados-Amambaipaguá I bezeichnet wird. Bis zum heutigen Tag konnten diese Farmen durch rechtliche Schritte gegen diese Bezeichnung verhindern, dass sie dieses Gebiet verlassen müssen.

Einer davon, Virgílio Mettifogo, ist auch einer der fünf Farmer, die des Mordes an Clodiodi Aquileu Rodrigues de Souza, einem Angehörigen der indigenen Kaiowá-Gemeinschaft, beschuldigt werden. Das Verbrechen ereignete sich 2016, einen Monat nach der Entscheidung der Regierung, den Anspruch der indigenen Bevölkerung auf das Gebiet anzuerkennen. Den Ermittlungen zufolge organisierten Mettifogo und vier weitere Farmer einen Überfall auf das indigene Gebiet. Dabei wurden sie von über 100 Personen unterstützt, viele davon bewaffnet; zum Einsatz kamen etwa 40 Pick-up-Geländewagen und 3 Bagger. Wegen des Angriffs, der als Caarapó-Massaker bekannt wurde, mussten sechs weitere Mitglieder der Gemeinschaft, darunter ein Kind, schwer verletzt ins Krankenhaus eingeliefert werden. Sie wurden von Kugeln in Herz, Kopf, Bauch, Magen oder Arm getroffen.

Versicherte Farmen auf indigenem Land

Auch Mettifogo ist Kunde bei Swiss Re in Brasilien. Zwischen 2020 und 2021, als er bereits Angeklagter im erwähnten Mordfall war – ein Prozess, der immer noch anhängig ist –, schloss das Unternehmen drei Versicherungspolice mit ihm ab, um seine Ernten in der Region gegen Klimaereignisse wie Trockenheit oder Frost finanziell abzusichern. Die geografischen Koordinaten eines dieser Verträge überschneiden sich mit dem Land der Indigenen. Andere Verträge, die mit Mettifogo unterzeichnet wurden, beziehen sich auf seine Farm Edurama, die an Dourados-Amambaipaguá I angrenzt und mit einem anderen auf seinen Namen laufenden Betrieb innerhalb des indigenen Territoriums verbunden ist. Repórter Brasil hat mindestens vier weitere Farmer identifiziert, die ihre Ernten innerhalb von Dourados-Amambaipaguá I bei Swiss Re versichert haben.

Laut Marco Antônio Delfino de Almeida von der Staatsanwaltschaft in Dourados im Bundesstaat Mato Grosso do Sul besteht kein rechtliches Hindernis für die Gewährung einer Versicherung für dieses indigene

Land, da der Prozess der endgültigen Homologierung des Gebiets noch im Gang ist. Nach der Identifizierung von indigenem Land in anthropologischen Berichten gebe es noch einen langen Weg mit vielen Interventionsmöglichkeiten für die betroffenen Landbesitzenden. «Die Versicherung von Anpflanzungen in umstrittenen Gebieten steht jedoch nicht im Einklang mit dem Völkerrecht und internationalen Unternehmensstandards, vor allem nicht bei Institutionen, die sich zur Einhaltung der Konvention 169 der Internationalen Arbeitsorganisation und zur Einhaltung von Umwelt-, Sozial- und Corporate-Governance-Richtlinien verpflichtet haben», so Almeida.

«Wissen diese Agrarversicherer eigentlich, dass sie eine regelrechte Belagerung der indigenen Bevölkerung unterstützen?»

Matias Rempel, regionaler Koordinator des indigenen Missionsrats (Cimi)

Mettifogo wurde von Repórter Brasil kontaktiert und antwortete über seinen Anwalt, der erklärte, sein Mandant habe zu dem Fall «nichts zu sagen». Swiss Re selbst erklärt in ihren Nachhaltigkeitsrichtlinien, dass sie «keine geschäftlichen Tätigkeiten unterstützen, die sich negativ auf lokale Gemeinschaften und die Rechte bestimmter Personengruppen auswirken, beispielsweise das Recht auf freie, vorherige und informierte Zustimmung für indigene Völker».

Das Caarapó-Massaker war nur einer von 24 Angriffen auf indigene Gemeinschaften in Mato Grosso do Sul, denen die Bundesstaatsanwaltschaft zwischen 2000 und 2016 nachging. Die dabei angewendete Gewalt veranlasste Menschenrechtsexpert*innen dazu, diese Taten als Verbrechen gegen die Menschlichkeit einzustufen. Mit 120 000 Personen ist Mato Grosso do Sul, wo sich Caarapó befindet, der Bundesstaat mit der drittgrössten indigenen Bevölkerung Brasiliens. Viele von ihnen leben in prekären Verhältnissen, verteilt auf kleine, von der Regierung im frühen 20. Jahrhundert abgegrenzte Gebiete.

«Wissen diese Agrarversicherer eigentlich, dass sie eine regelrechte Belagerung der indigenen Bevölkerung unterstützen?», fragt Matias Rempel, regionaler Koordinator des indigenen Missionsrats (Cimi), einer Organisation, die sich für die Rechte dieser Menschen einsetzt. «Es ist absurd und unmoralisch, dass Banken und Versicherer diese Plantagen finanzieren und absichern», erklärt er.

Simão Kaiowá ist einer der Überlebenden des Massakers von Caarapó. Er lebt in der Nähe des Grabs des ermordeten Souza – das dort liegt, wo dieser getötet wurde – und sagt, dass er noch heute eine Kugel

← Die Ausdehnung von Getreidemonokulturen und Weideflächen im Cerrado ist mit der zunehmenden Abholzung der einheimischen Vegetation in der Region verbunden.

← Das Kreuz markiert die Stelle, an der ein Angehöriger der indigenen Gemeinschaft getötet wurde. Seine Ermordung dürfte mit einem Konflikt um Land im Zusammenhang stehen.



Simão Kaiowá, einer der Überlebenden des Massakers von Caarapó, pflanzt Mais in einem Gebiet, das die indigene Bevölkerung zurückgewonnen hat.

© Ruy Sposati/Repórter Brasil

in der Brust trägt, die von den Schüssen dieses Tages stammt. Kaiowá reiste mit uns über einige der Strassen, welche die Region durchqueren, und zeigte uns Farmen, die innerhalb von Dourados-Amambaípeguá I liegen. Eine davon heisst Santo Onofre und ist auf den Namen von Jorge Luiz Rolim gemeldet. In der Guarani-Sprache heisst der Ort, an dem Rolim seine Feldfrüchte anbaut, jedoch «Javoraikue» was «Haus des Javorai» bedeutet – in Anspielung auf einen Gebetsführer der Gemeinschaft.

Zwischen 2016 und 2022 hat Rolim sechs Versicherungspolizen für den Anbau von Sojabohnen und Mais in diesem Gebiet mit Swiss Re abgeschlossen. Die letzte, welche die Ernte 2022/2023 abdeckte, war bis Ende Mai dieses Jahres gültig. «Und hier war die Laguna Joha», fügt Kaiowá hinzu und verweist auf einen weiteren Bezugspunkt seines Volkes, wo heute die Familie Camacho ihre Farmen bewirtschaftet. Eine davon ist Copacabana, die João Camacho gehört, der zwischen 2019 und 2022 drei Verträge mit Swiss Re unterzeichnet hat.

Zwei weitere Fälle von Swiss-Re-Verträgen mit Koordinaten, die sich mit indigenem Land überschneiden, betreffen einerseits die mit Gilmar Frenhan zwischen

2020 und 2022 unterzeichneten Policen auf der Farm Santa Tereza. Das Land gehört einem anderen Eigentümer, aber Frenhan hat seit 2020 die Genehmigung, dort Sojabohnen anzubauen. Und andererseits drei Verträge, die Swiss Re zwischen 2017 und 2021 mit Lucilo Carlos Ciceri für die Versicherung der Farm Diamante unterzeichnet hat. Ciceri ist 2022 verstorben, aber der Betrieb produziert weiter. Kaiowá ist überrascht, als er erfährt, dass die Plantagen in der Gegend versichert sind: «Unser indigenes Land ist in den Händen der Farmer, und sie können trotzdem eine landwirtschaftliche Versicherung abschliessen!», protestiert er. Die Farmer haben entweder nicht auf unsere Anfragen geantwortet oder waren für das Team von Repórter Brasil nicht zu erreichen.

Bei einer Inspektion der Farm Bom Jardim im Bundesstaat Minas Gerais, auf der Fuad Felipe Kaffee anbaut, stellten brasilianische Behörden im Jahr 2020 fest, dass der Produzent 39 Landarbeiter*innen während der Kaffee-Ernte unter sklavereiähnlichen Bedingungen beschäftigte. Die Inspektor*innen trafen auch auf Kinderarbeit auf dem Grundstück: Unter den befreiten Arbeiter*innen befanden sich drei 14-Jährige.



Der Kaffeeanbau, eine der von Swiss Re in Brasilien versicherten Tätigkeiten, ist anfällig für moderne Sklaverei.

Weniger als zwei Monate nach der Inspektion unterzeichnete Felipe einen Vertrag mit Swiss Re, um eine Kaffeeplantage auf einer anderen seiner Ländereien zu versichern. Anschliessend, in den Jahren 2021 und 2022, schloss er erneut Versicherungspolice bei Swiss Re ab, diesmal für den Sojaanbau auf derselben Farm, auf der die Arbeiter*innen befreit worden waren.

Trotz Sklaverei von Swiss Re versichert

Swiss Re unterliegt dem britischen Modern Slavery Act von 2015, der für alle Unternehmen gilt, die in Grossbritannien einen Jahresumsatz von über 36 Millionen Pfund erzielen. Darin werden diese Unternehmen verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, um moderne Sklaverei in ihren Aktivitäten und Geschäftsnetzwerken zu erkennen, zu verhindern und abzumildern, sowie jährlich über diese Massnahmen zu berichten.

In ihrem Geschäftsbericht 2020 – dem Jahr der Intervention auf der Farm Bom Jardim – erklärte Swiss Re, dass Menschenrechtsverletzungen, Zwangsarbeit und Sklaverei ihren Nachhaltigkeitsrichtlinien widersprechen würden und zum Ausschluss von Ge-

schaftspartnern führen könnten. Doch der Versicherer hat weder dort noch in einer seiner nachfolgenden Erklärungen spezifische Risiken und Massnahmen im Zusammenhang mit Sklavenarbeit in Brasilien erwähnt.

Laut den Inspektor*innen der Bundesregierung, welche die Razzia auf der Farm Bom Jardim durchgeführt haben, arbeiteten die Opfer ohne Arbeitsverträge, hatten keinen Zugang zu sauberem Trinkwasser und wurden nur unzureichend mit Schutzausrüstung versorgt. Die Rettungsaktion fand auf dem Höhepunkt der Covid-19-Pandemie statt, und die brasilianischen Behörden betonten, dass keinerlei Massnahmen zur Prävention von Infektionen in der Arbeitsumgebung getroffen worden waren.

Ein Problem waren auch die fehlenden sanitären Anlagen auf den Plantagen, wo Männer und Frauen unterschiedlichen Alters Kaffee ernteten. «Die Menschen mussten ihre Notdurft in der Natur verrichten, ohne jegliche Privatsphäre», heisst es in dem Inspektionsbericht, zu dem Repórter Brasil Zugang hatte.

Nach brasilianischem Recht gehört solch entwürdigende Arbeit zu den Kriterien, die «moderne Sklaverei» definieren. Dies war denn auch das Vergehen,



Hauptsitz von Swiss Re in Zürich: Weltweit führten 2022 lediglich 21 der 250 potenziell problematischen Fälle, mit denen sich das Team für Risiken bei Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsthemen von Swiss Re befasste, zu Vertragskündigungen.

© Christian Richters/View/Alamy

dessen Fuad Felipe von der Farm Bom Jardim angeklagt wurde. Seit 1995 wurden durch solche Inspektionen in Brasilien mehr als 60 000 Menschen aus sklavenähnlichen Arbeitsbedingungen gerettet, wobei 90 % der Fälle Landarbeiter*innen betrafen. Anfragen von Reporter Brasil nach einer Stellungnahme wurden von Felipe nicht beantwortet.

Staat will Kontrolle ab 2024 verstärken

Das Ministerium für Landwirtschaft und Viehzucht kontrolliert nur 1 % aller subventionierten landwirtschaftlichen Versicherungspolicen. Dabei überprüft es die in den Dokumenten gemachten Angaben und führt Besichtigungen vor Ort durch. Beides hat jedoch nicht verhindert, dass Verträge für Gebiete abgeschlossen wurden, in denen es soziale und ökologische Missstände gibt.

«In Brasilien gibt es heute Instrumente, um diese Überschneidung von Versicherung und Sperrzone zu vermeiden», meint Paulo Barreto von Imazon. Er verweist auf die mögliche Verwendung von Satellitenbildern in Kombination mit öffentlichen Daten über die Gebiete von Farmen und die darin liegenden Sperrzonen. «Damit könnten wir 100 % der Verträge analysieren und bräuchten keine Stichproben zu nehmen», fügt er hinzu.

Das Ministerium für Landwirtschaft und Viehzucht bestätigt, dass das Überwachungssystem, das aktuell getestet und voraussichtlich 2024 zur Verfügung stehen wird, viele Datenbanken mit Informationen über die Bevölkerung und die Umwelt abgleichen wird. Dazu

gehören Satellitenbilder, die offizielle Liste von Sklaveireifällen sowie Informationen über Betriebe, die einem umweltrechtlichen Verbot unterliegen und sich mit indigenem Land überschneiden.

Laut einer im Juni 2022 von der brasilianischen Aufsichtsbehörde für Privatversicherungen veröffentlichten Verordnung liegt die Verantwortung für die Überprüfung, ob der Betrieb die erwarteten sozioökologischen Parameter einhält, jeweils bei der Versicherungsgesellschaft.

In ihrem Nachhaltigkeitsbericht von 2022 erklärt Swiss Re, dass sich ihr Team für Risiken bei Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsthemen mit potenziell problematischen Fällen befasst. Diese Gruppe kann ein bestimmtes Geschäft sistieren. Weltweit führten lediglich 21 der 250 Fälle, mit denen sich das Team im Jahr 2022 befasst hatte, zu Vertragskündigungen. Etwa 17 % der gesamten im Jahr 2022 durchgeführten Risikoanalysen bezogen sich auf Menschenrechts- oder Umweltfragen. Aus dem Dokument geht jedoch nicht hervor, wo oder wann diese Fälle aufgetreten sind.

«Die Versicherung von Betrieben mit Unregelmäßigkeiten lässt Zweifel an der Fähigkeit von Swiss Re aufkommen, bei ihren Geschäften die gebotene Sorgfalt walten zu lassen», resümiert Merel van der Mark, Koordinatorin der Forests & Finance Coalition. Zu dieser Allianz von Organisationen, welche die Finanzierungen von Agrarunternehmen analysieren, die potenziell der Umwelt schaden oder Menschenrechte verletzen, gehört auch Reporter Brasil. ■

Kolmar verklagt Public Eye und Trial International auf 1,8 Millionen US-Dollar

Der Zuger Rohstoffhändler Kolmar hat beim Kantonsgericht Zug eine Klage wegen Persönlichkeitsverletzung gegen Public Eye und Trial International sowie gegen zwei Mitarbeiterinnen dieser Organisationen und einen freien Journalisten eingereicht. Die Klage erfolgte dreieinhalb Jahre nach der Veröffentlichung eines Berichts, der die Beteiligung des Unternehmens am Handel mit libyschem Diesel aufgedeckt hatte, als das Land in einem bewaffneten Konflikt steckte. Das Verfahren illustriert den zunehmenden Druck, dem NGOs bei Recherchen zu Themen von öffentlichem Interesse auch in der Schweiz ausgesetzt sind.

GÉRALDINE VIRET

1,8 Millionen US-Dollar! So viel Schadenersatz fordert die Kolmar Group AG von Public Eye und der Nichtregierungsorganisation Trial International im Rahmen einer Zivilklage, die im September beim Kantonsgericht Zug deponiert wurde. Nach öffentlich zugänglichen Informationen ist dies der höchste Betrag, der je in der Schweiz von einer NGO für eine angebliche Verletzung der Persönlichkeitsrechte gefordert wurde.

Im Zentrum der Klageschrift steht der Bericht «Schmuggel von libyschem Dieselöl: Ein Schweizer Händler segelt in unruhigen Gewässern» von März 2020, der auf mehr als einjährigen Recherchen in der Schweiz sowie auf Malta und Sizilien beruht. Vor dem Hintergrund des Zweiten Bürgerkriegs in Libyen wird darin die Beteiligung der Kolmar Group AG am Handel mit libyschem Diesel zwischen 2014 und 2015 dokumentiert. Unter anderem wurde die Route von drei Öltankern von der libyschen Küste zurückverfolgt, die ihre Ladung ganze 22-mal in Tanks löschten, die der Zuger Händler damals in Malta gemietet hatte.

Laut den Dokumenten, die wir damals erhalten hatten, handelte es sich dabei um Diesel aus einem transnationalen Schmuggelnetz, der aus der Plünderung libyscher Ö Raffinerien stammte. Der staatlich subventionierte und für die eigene Bevölkerung bestimmte Treibstoff wurde von Schmugglern mithilfe einer bewaffneten Gruppe in Libyen abgezweigt, von libyschen Fischerbooten auf Schiffe umgeladen, die zwei maltesische Geschäftsleute gechartert hatten, und nach Malta transportiert. Im Mai 2020 hatte Trial International bei der Bundesanwaltschaft (BA) eine Strafanzeige eingereicht, der kurz darauf eine Meldung der Meldestelle für Geldwäscherei (MROS) folgte. Im November 2020 eröffnete die BA dann ein Verfahren gegen Unbekannt wegen des «Verdachts auf Kriegsverbrechen durch Plünderung» (Art. 264g Abs. 1 Bst. c des Strafgesetzbuchs).

Die von Kolmar nun angestrebte Zivilklage ist das vorläufig letzte Kapitel eines schon über drei Jahre dauernden Rechtsstreits. Ende Mai 2020, wenige Tage

nach der Anzeige durch Trial International, hatte der Rohstoffhändler – der vor der Publikation unserer Recherche nie auf unsere Anfragen reagiert hatte – bei der Staatsanwaltschaft des Kantons Bern eine Klage gegen die Autor*innen eingereicht und sie der «Verleumdung, ja sogar der üblen Nachrede» beschuldigt. Nach einem ersten Nichteintretensentscheid wurde eine Beschwerde des Händlers aus prozessualen Gründen gutgeheissen. Der Fall ist weiterhin hängig.

Die zahlreichen Unterstützungsbekundungen, die wir seit dem Bekanntwerden von Kolmars Klage erhalten haben, ermutigen uns, diesen wichtigen Kampf mit Entschlossenheit zu führen.

Durch die zivilrechtliche Forderung von 1,8 Millionen US-Dollar Schadenersatz erhöht Kolmar den finanziellen Druck nun massiv. Public Eye nimmt diesen neuen Angriff sehr ernst, aber wir wissen, dass unsere Recherche gut dokumentiert ist, und sind daher zuversichtlich, was den weiteren Verlauf des Verfahrens angeht. Die zahlreichen Unterstützungsbekundungen, die wir seit dem Bekanntwerden von Kolmars Klage erhalten haben, ermutigen uns zudem, diesen wichtigen Kampf mit Entschlossenheit zu führen. Denn dieses Verfahren zeigt exemplarisch, dass die Justiz auch in der Schweiz immer häufiger Fälle beurteilen muss, in denen Kläger das Löschen investigativer Publikationen zu Themen von öffentlichem Interesse erreichen wollen.

Als Reaktion auf diesen besorgniserregenden Trend wurde kürzlich die Schweizer Allianz gegen Slapps gegründet, die auf die negativen Auswirkungen juristischer Praktiken aufmerksam macht, die für die Meinungsfreiheit und die Demokratie äusserst gefährlich sind. ■

Ihre Immobilie in guten Händen wissen

Dank einer neu aufgegleisten Zusammenarbeit mit der Fondation Casafair kann Public Eye neu auch Immobilien aus einem Nachlass entgegennehmen, wenn damit Auflagen verbunden sind.

Als gemeinnützige Organisation, die von der Erbschaftsteuer befreit ist, wird Public Eye regelmässig durch Legate und Erbschaften begünstigt – in Form von Geld, beweglichen Gegenständen und zunehmend auch Immobilien. Diese Ressourcen sind sehr wertvoll, denn sie ermöglichen Public Eye, das Engagement für eine gerechtere Welt fortzusetzen und gleichzeitig unabhängig zu bleiben. Erhielten wir bisher eine Immobilie oder ein Grundstück aus einem Nachlass, verkauften wir diese so schnell wie möglich, um Spekulationen zu vermeiden und Geld für Projekte zu haben, die wir mit unserem normalen Budget nicht finanzieren konnten. In seltenen Fällen, wenn Einschränkungen oder Bedingungen testamentarisch festgelegt worden waren, die wir aus Ressourcengründen nicht einhalten konnten (z. B. Erhalt von bezahlbarem Wohnraum, Erhalt des Biogartens, keine Bebauung des Grundstücks), musste Public Eye bis anhin auf die Immobilie verzichten.

Um Ihren Willen und unsere Mission in Einklang bringen zu können, arbeiten wir neu mit der kürzlich gegründeten Fondation Casafair zusammen. Durch den Verkauf der Immobilie an die Stiftung kann Public Eye in Zukunft gewährleisten, dass der Wille der Erblasser*innen respektiert wird. Die Fondation Casafair ihrerseits kann ihren Zweck erfüllen, Liegenschaften langfristig dem gewinnorientierten Markt zu entziehen und einen Beitrag zum Erhalt von bezahlbarem Wohnraum zu leisten.

So gehen Sie vor, wenn Sie Ihre Immobilie Public Eye vermachen wollen

- Machen Sie sich mit der Wunscherklärung bei Immobilienverkauf vertraut, die Sie auf unserer Website unter publiceye.ch/testament finden.
- Teilen Sie Public Eye in einem persönlichen Gespräch Ihre Wünsche zu Testament und Liegenschaft mit.
- Sollte sich bei diesem Gespräch herausstellen, dass Public Eye Ihre Wünsche nicht erfüllen kann,

organisieren wir ein (kostenloses) Dreiergespräch mit unserer Partnerin, der Fondation Casafair.

Grössere Freiheit bei Ihrer Nachlassplanung

Am 1. Januar 2023 trat das neue Erbschaftsgesetz in Kraft. Mit dieser Reform wurde das Erbrecht an die aktuellen Familienmodelle und die gesellschaftlichen Veränderungen angepasst. Insbesondere wurden die gesetzlichen Pflichtteile überarbeitet, um die verfügbare Quote zu erhöhen. So können Sie freier über Ihren Nachlass verfügen – vorausgesetzt, Sie verfassen ein Testament. Wenn Sie neben den gesetzlichen Erb*innen weitere Menschen oder Organisationen berücksichtigen möchten, ist ein Testament erforderlich. Ohne Testament wird Ihr Vermögen nach den gesetzlichen Bestimmungen verteilt. Gibt es keine Verwandten, fällt das Erbe an den Staat.

Der Pflichtteil der Nachkommen wurde von $\frac{3}{4}$ auf $\frac{1}{2}$ gesenkt und der Pflichtteil der Eltern abgeschafft. So wurde die verfügbare Quote der Erblasser*innen beispielsweise von $\frac{1}{4}$ auf $\frac{1}{2}$ (50%) erhöht, wenn nur Nachkommen vorhanden sind, und von $\frac{3}{8}$ auf $\frac{1}{2}$, wenn Nachkommen und ein Ehepartner oder eine eingetragene Partnerin vorhanden sind, und von $\frac{1}{2}$ auf völlige Freiheit (100%), wenn nur die Eltern vorhanden sind. Bei nur einer Ehepartnerin oder einem eingetragenen Partner bleibt die verfügbare Quote unverändert bei $\frac{1}{2}$ (siehe Grafik auf unserer Website: publiceye.ch/de/testament). ■

Unser Vertrauensanwalt Daniel Trachsel gibt Ihnen gerne Auskunft zum Thema Erbrecht und Nachlassplanung am Montag, dem 19. Februar 2024, um 17.30 Uhr an der Dienerstrasse 12 in Zürich. Daniel Gassmann, Präsident der Fondation Casafair, wird bei diesem Treffen ebenfalls anwesend sein. Weitere Informationen und Anmeldung unter publiceye.ch/testament oder durch Rücksendung des Talons auf der Rückseite dieses Magazins.



Ihr Kontakt bei Public Eye

Bei Fragen zu Ihrer Nachlassplanung und zu den Möglichkeiten, wie Sie Public Eye begünstigen können, bin ich gerne für Sie da. Denn globale Gerechtigkeit beginnt bei uns.

Chantal Sierro

Legate und Erbschaften
T +41 44 277 79 18
chantal.sierro@publiceye.ch



Anmeldeformular für das Infotreffen sowie weitere Infos: publiceye.ch/testament

«Liegenschaften der Spekulation entziehen»

Daniel Gassmann ist Präsident der Fondation Casafair. Sie will Liegenschaften in der ganzen Schweiz langfristig dem gewinnorientierten Markt entziehen.

INTERVIEW: CHANTAL SIERRO



© Nadim Chammas, Casafair

Was waren die Beweggründe für die Gründung der Stiftung?

Da möchte ich als Erstes die überproportional steigenden Preise für Wohneigentum nennen, die Casafair, den Verband für umweltbewusste und faire Wohneigentümer*innen, schon lange beschäftigen. Boden ist beschränkt verfügbar und meist in Privatbesitz, was die Preise bei einem Verkauf – beliebterweise an die meistbietende Person – hochtreibt.

Was kann die Fondation Casafair dagegen unternehmen?

Boden sollte ausschliesslich der Allgemeinheit gehören, so wie die Seen, Meere, Berge, das Wasser oder die Luft. Die Nutzung des Bodens kann weiterhin privat geregelt werden. So können alle ihr Haus behalten, aber der Spekulation wird der Grund bzw. Boden entzogen. Mir ist bewusst, dass dies Wunschdenken ist, deshalb braucht es in der Schweiz Akteure wie die Fondation Casafair, die Boden dem Markt entziehen.

Und der zweite Grund?

Der liegt im Umstand, dass es für Eigentümer*innen ohne Nachkommen wenig Möglichkeiten gibt, ihr Haus der Spekulation zu entziehen. Einige haben deshalb eine eigene Stiftung gegründet. Das können sich allerdings nicht alle leisten; es ist teuer und aufwendig. Casafair bietet nun mit der neuen Stiftung ein Gefäss an, um diesem Wunsch zu entsprechen.

Wer steht hinter der Fondation Casafair?

Die Initiative zu ihrer Gründung im Mai dieses Jahres kam von einer Sektion von Casafair, die auch das Stiftungskapital zur Verfügung stellte. Die neue Stiftung ist ein komplementäres Angebot von Casafair, sie orientiert sich an den Zielen und Werten des Verbands Casafair. Indem sie diese umsetzt, übernimmt sie eine Vorbildrolle in Bezug auf den sozial, ökologisch und ökonomisch bewussten Umgang mit Grundeigentum.

Wie finanziert sich die Stiftung?

Im Moment hat sie nur das Stiftungskapital sowie für die nächsten drei Jahre einen bescheidenen Betriebsbeitrag zur Verfügung. Sie ist deshalb darauf angewiesen, dass ihr nicht nur Liegenschaften zu einem reduzierten Preis zum Verkauf angeboten, sondern ihr auch Immobilien geschenkt werden. Bei der Finanzierung ihrer Tätigkeit arbeitet die Stiftung eng mit der Alternativen Bank Schweiz (ABS) zusammen.

Mit welchen Wünschen haben sich Eigentümer*innen bisher an Sie gewandt?

Nebst dem Weiterführen fairer Mietverhältnisse ist häufig der Erhalt des biodiversen Gartens ein Anliegen. Gewünscht werden bei einem Verkaufsangebot Nutzungsrechte oder eine schrittweise Auszahlung des Kaufpreises.

Gibt es auch Wünsche, welche die Fondation Casafair nicht erfüllen kann?

Die Stiftung wird bei jedem Angebot eine Zustandsanalyse in Auftrag geben, um das Risiko, das mit einem allfälligen Kauf verbunden ist, abschätzen zu können. Es kann also auch sein, dass die Stiftung einen Kauf ablehnt. Da die Liegenschaften nach dem Prinzip der Kostenmiete gemäss Modell von Casafair vermietet werden, kann die Stiftung keine Versprechen zum Verteilen von allfälligen Gewinnen an wohltätige Institutionen machen. Ansonsten wird im persönlichen Gespräch geklärt, welche Wünsche erfüllt werden können.

Wo wird die Fondation Casafair in zehn Jahren stehen?

Die Stiftung hat in zehn Jahren den Tatbeweis erbracht, dass ein sozial, ökologisch und ökonomisch bewusster Umgang mit Grundeigentum möglich ist. Sie wird dann eine zwar kleine, aber zunehmend wichtiger werdende Institution sein, die zum Erhalt von bezahlbarem Wohnraum in der Schweiz beiträgt. ■



Das Wort der Stunde Flugmode

Der etwas andere Blick auf ein
zentrales Wort dieser Ausgabe



Rundgang «Nächster Halt Paradeplatz»

Ob Korruptionsskandal bei der Fifa, CO₂-Fussabdruck der Nationalbank oder die ominöse Lücke im Geldwäschereigesetz, welche die Anwält*innen schont: Wer am Stadtrundgang «Nächster Halt Paradeplatz» der Regionalgruppe Zürich von Public Eye mitläuft, erfährt viel über die lukrativen und oft zwielichtigen Geschäfte der Zürcher Finanzdienstleister und das damit verbundene Handeln der Politik. Und bekommt auch etwas von der speziellen Stimmung mit, die das Bankenquartier mit seinen zum Teil diskreten, zum Teil repräsentativen Gebäuden der Geldinstitute prägt.

An diesen Daten informieren Sie in nächster Zeit Freiwillige der Regionalgruppe Zürich über interessante aktuelle und historische Aspekte des Zürcher Finanzplatzes:

- Mi, 15. Nov. 2023, 18.30 Uhr
- Sa, 18. Nov. 2023, 14.00 Uhr
- Mi, 22. Nov. 2023, 18.30 Uhr
- Sa, 25. Nov. 2023, 14.00 Uhr

Treffpunkt ist am Bahnhofplatz Zürich beim Denkmal von Alfred Escher. Der Rundgang dauert rund 1,5 Stunden, findet in deutscher Sprache statt, ist auch im Rollstuhl gut zu machen und kostenlos. Es ist keine Anmeldung erforderlich.

Bitte wenden Sie sich bei Fragen an zuerich@publiceye.ch.

Die Mode spielt verrückt. Die Trends folgen immer schneller aufeinander: Das Sweatshirt, das letzten Monat noch der letzte Schrei war, ist in ein paar Wochen schon wieder out. Das atemberaubende Tempo, das Inditex, Shein und Co. mit ihrem hochprofitablen Geschäftsmodell der Fast Fashion vorgeben, macht es zur Herausforderung, die Läden schnell genug zu beliefern.

Anstatt ihre Kleidung näher an den Hauptmärkten, in denen sie verkauft wird, produzieren zu lassen, ziehen es die Modemarken vor, weiterhin in fernen Ländern einzukaufen, wo sich die Arbeitskräfte unter unmenschlichen Bedingungen für einen Hungerlohn abrackern. Dabei sind diese Arbeitskräfte – falls die Topkader in der Modebranche dies vergessen haben sollten – tatsächlich Menschen wie sie.

Das einzige Hindernis, das noch zwischen diesem zynischen Geschäftsmodell und dem Zahlterminal in den Läden steht, ist die verdammte Geografie mit all ihren Ozeanen, Bergen und Tausenden von Kilometern. Wird die Ware verschifft, dauert es Wochen, bis sie von

Bangladesch oder China nach Europa oder in die USA gelangt. Und es besteht erst noch das Risiko, dass das Sweatshirt schon aus der Mode ist, bevor es in die Regale gelangt. Die Marken sind offensichtlich nicht bereit, dieses Risiko einzugehen.

Doch ihre Ungeduld wird nur von ihrem Einfallsreichtum übertroffen. Eine der neuesten Ideen, um ihre Sucht nach Tempo zu befriedigen, besteht darin, Tausende Tonnen Textilien auf dem Luftweg zu transportieren. Und das ohne schlechtes Gewissen. Flugmode ist voll in. Als ob der CO₂-Fussabdruck der Modeindustrie nicht schon katastrophal genug wäre.

Die Giganten der Wegwerfmode schrecken vor nichts zurück, um ihre unanständig hohen Umsätze zu steigern. Und solange das Klima nicht ganz kollabiert, wird sie nichts davon abhalten, ihre Stoffketten in den Flieger zu laden, bevor sie sie in ihren schicken Läden verschachern oder vom Verteilzentrum aus an ihre ungeduldig wartende Onlinekundschaft ausliefern.

MAXIME FERRÉOL



© Martin Bichsel

120 Mitglieder von Public Eye an der nationalen Klimademo in Bern

Ob durch Berggrutsche in der Schweiz, Überschwemmungen in Pakistan oder neue weltweite Hitzerekorde: Die Klimakrise bedroht 100 Millionen Menschen in ihrer Existenz. Insbesondere die Länder im Globalen Süden spüren jetzt schon die katastrophalen Auswirkungen der Klimakrise, obwohl sie am wenigsten zur Erderhitzung beigetragen haben. Aber auch in der Schweiz verstärkt die Klimakrise bestehende Ungerechtigkeiten. Während einige jahrzehntelang mit klimaschädlichen Geschäften Profite erzielen, leiden andere jetzt schon unter Wassermangel auf den Feldern und der zunehmenden Hitze. Um diese katastrophalen Folgen der Klimakrise noch abwenden zu können, müssen wir jetzt handeln.

Deswegen unterstützte Public Eye als Mitglied der Klima-Allianz Schweiz die nationale Klimademo am Samstag, 30. September 2023. Zusammen mit 120 Mitgliedern – darunter auch freiwillig Engagierte der Regionalgruppen aus der ganzen Schweiz – ist Public Eye gemeinsam mit 60 000 Menschen zahlreicher anderer Organisationen auf die Strasse gegangen. Gewerkschaften, Religionsgemeinschaften, Menschenrechtsorganisationen und Bewegungen sind in verschiedenen

thematischen Blöcken durch die Strassen von Bern gezogen.

Nach einer Versammlung auf dem Waisenhausplatz, einer kurzen Ansprache und einer Fotoaktion haben wir uns in roten Public Eye T-Shirts gekleidet dem Menschenrechtsblock angeschlossen. Gemeinsam forderten wir Klimagerechtigkeit, sofortigen Klimaschutz, dass die grössten Verursacher*innen der Klimakrise ihre Verantwortung wahrnehmen und dass die Politik dem Klimaschutz endlich Priorität einräumt. Laut und bestimmt konnten wir gemeinsam zeigen: Es braucht einen ökologischen und sozialen Wandel hin zu einer klimagerechten Welt!

Doch was hat die globale Klimakrise mit der Schweiz zu tun? Schweizer Konzerne tragen vor allem über ihre Aktivitäten im Ausland massgeblich zum Ausstoss von Treibhausgasen und somit zur Klimakrise bei. Als Hub für multinationale Konzerne sowie als bedeutender Rohstoffhandels- und Finanzplatz hat die Schweiz zentrale klimapolitische Hebel und eine globale Verantwortung. Public Eye setzt sich weiterhin dafür ein, dass die Schweiz diese wahrnimmt.



VERSCHENKEN SIE EINE MITGLIEDSCHAFT!

Schenken und gleichzeitig etwas Gutes tun? Kein Problem! **Beschenken Sie Ihre Liebsten mit einer Mitgliedschaft bei Public Eye.** Eine reguläre Mitgliedschaft erhalten Sie für 75 Franken, eine Jugendmitgliedschaft für Personen bis 27 Jahre bereits für 30 Franken.

Die von Ihnen Beschenkten erhalten sechsmal pro Jahr die neuste Ausgabe unseres Magazins mit exklusiven Recherchen und informativen Reportagen. Mit diesem originellen

und nachhaltigen Geschenk stärken Sie Public Eye und helfen uns, hier in der Schweiz dafür einzutreten, dass die offizielle Schweiz und die Schweizer Unternehmen ihre Verantwortung wahrnehmen.

Bestellung mit Antwortkarte in diesem Heft oder online unter publiceye.ch/geschenkmemberschaft

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage!

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

publiceye.ch

[fb publiceye_ch](https://www.facebook.com/publiceye.ch) [yt @PublicEye](https://www.youtube.com/channel/UC8w8w8w8w8w8w8w8w8w8w8w) [X @publiceye_ch](https://www.instagram.com/publiceye_ch) [f @publiceye.ch](https://www.facebook.com/publiceye.ch) [ig @publiceye_ch](https://www.instagram.com/publiceye_ch)



Globale
Gerechtigkeit
beginnt bei uns

Public Eye