

## Iran bringt Israels Mega-Projekt ins Wanken

*Das Transkript gibt möglicherweise aufgrund der Tonqualität oder anderer Faktoren den ursprünglichen Inhalt nicht wortgenau wieder.*

**Dimitri Lascaris:** Guten Tag, hier ist Dimitri Lascaris, ich melde mich am 16. Mai 2026 aus Kalamata, Griechenland, für Reason2Resist. Heute werde ich meinen vierten und letzten Bericht von der Mare Med III-Konferenz liefern, die vor einigen Tagen in Athen stattfand. Diese Konferenz wurde, wie ich bereits berichtet habe, vor etwa drei Jahren gegründet, um eine noch tiefere Integration zwischen den Wirtschaftssystemen, dem Militär und den Nachrichtendiensten Griechenlands, Zyperns und der völkermörderischen israelischen Entität zu fördern. Am 12. Mai gelang es mir, Zugang zur Konferenz zu erhalten, und ich habe alle zahlreichen Reden vollständig aufgezeichnet. Etwa die Hälfte davon wurde von hochrangigen Regierungsvertretern aus Griechenland, Israel und Zypern gehalten. Die andere Hälfte wurde von einflussreichen Persönlichkeiten aus der Privatwirtschaft in Griechenland und Israel gehalten.

In meinen ersten drei Berichten habe ich mich auf die Kommentare und Reden der Regierungsvertreter konzentriert. Dieser Bericht befasst sich mit den Machthabern aus der israelischen und griechischen Privatwirtschaft, und in gewisser Weise sind ihre Reden, wie Sie hoffentlich feststellen werden, noch aufschlussreicher als die Reden der Regierungsvertreter, über die wir bisher berichtet haben. Das dominierende Thema fast aller Reden war etwas, das sich IMEC nennt. IMEC steht für den India-Middle East-Europe Economic Corridor [zu deutsch: Wirtschaftskorridor Indien-Nahost-Europa]. Er wird von den Vereinigten Staaten vorangetrieben und ist, wie Sie sehen werden, als Alternative zu Chinas Neuer Seidenstraße gedacht, die eine große Herausforderung für Washingtons Ziel darstellt, Eurasien zu dominieren. Bevor wir darauf eingehen, möchte ich Sie nur daran erinnern: Wenn Sie dieses Video informativ finden, liken und teilen Sie es bitte. Und falls Sie Reason2Resist noch nicht abonniert haben, werden Sie bitte Abonnent, helfen Sie uns, die Reichweite unseres kompromisslosen, Widerstandsjournalismus zu vergrößern und das Ziel zu erreichen, bis zum Ende des Sommers 200.000 Abonnenten zu erreichen – dann feiert Reason2Resist sein zweijähriges Jubiläum.

IMEC wurde erstmals im September 2023 auf dem G20-Gipfel in Neu-Delhi, Indien, der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Wenige Wochen später, am 7. Oktober 2023, begannen palästinensische Militante die Operation „Al-Aqsa-Flood“. Und natürlich gab es zahlreiche glaubwürdige Berichte, wonach israelische Militär- und Geheimdienstvertreter im Voraus gewarnt worden waren oder wussten, dass die palästinensischen Militanten im Begriff waren, eine solche Operation zu starten. War der Zeitpunkt der Ankündigung des IMEC ein Zufall? Ist die Tatsache, dass es so kurz vor dem 7. Oktober angekündigt wurde, reiner Zufall? Nun, ich überlasse es Ihnen, über diese Frage nachzudenken.

Zum Zeitpunkt der Ankündigung des IMEC unterzeichneten die EU und sieben Länder eine Absichtserklärung. Diese sieben Länder waren Indien, Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate, Frankreich, Deutschland und Italien. Interessanterweise waren weder Israel noch Griechenland Unterzeichner der Absichtserklärung, was seltsam ist, da die offiziellen Karten des IMEC deutlich zeigen, dass der Korridor sowohl durch Israel als auch durch Griechenland verlaufen soll. Auf dem Bildschirm sehen Sie einen Screenshot der IMEC-Website, die von den beteiligten Regierungen eingerichtet wurde. Ich zeige Ihnen auch eine größere Karte, damit Sie die Details erkennen können. Schauen Sie sich zunächst den unteren Rand an: Ganz unten auf dieser Seite auf dem Bildschirm sehen Sie den IMEC-Korridor auf einer Karte, und Sie können deutlich erkennen, dass er durch Israel und insbesondere den Hafen von Haifa verläuft und dann weiter nach Griechenland führt, das gerade rot eingefärbt ist.

Weder Israel noch Griechenland waren jedoch Unterzeichner, wie ich gerade erwähnt habe. Und warum wurden sie aus der Absichtserklärung ausgeschlossen? Nun, meine Theorie, warum Israel aus der Absichtserklärung ausgeschlossen wurde – und zugegebenermaßen ist es nur eine Theorie –, ist, dass Saudi-Arabien nicht den Anschein erwecken wollte, als würde es seine Beziehungen zu Israel normalisieren. Wenn das IMEC letztendlich gebaut wird und wenn es auf der von den IMEC-Gründern vorgeschlagenen Route gebaut wird, dann wird es für die ganze Welt, insbesondere für das saudische Volk, offensichtlich sein, dass Saudi-Arabien seine Beziehungen zu Israel normalisiert hat, unabhängig davon, ob es eine formelle Erklärung in diesem Sinne gibt oder nicht. Der Bau des IMEC entlang des geplanten Korridors bedeutet, dass riesige Mengen an Gütern durch Saudi-Arabien nach Israel und weiter nach Europa transportiert werden und sich die Volkswirtschaften und damit auch die Infrastruktur beider Länder in tiefgreifender Weise verflechten würden.

Dies schafft ein politisches Problem für die saudische Autokratie, da der Großteil der Bevölkerung die völkermörderische israelische Entität zutiefst verachtet. Ende 2023 befragte das Washington Institute for Near East Policy, eine allgemein pro-israelische Forschungsorganisation, 1.000 Saudis zu den saudisch-israelischen Beziehungen, und die Umfrage ergab, dass erstaunliche 96 % der Saudis der Meinung sind, arabische Länder sollten alle Beziehungen zu Israel abbrechen, um gegen Israels Völkermordkrieg im Gazastreifen zu protestieren. Das war Ende 2023. Denken Sie an all die Gräueltaten, die Israel in den Jahren 2024, 2025 und nun 2026 an den Palästinensern begangen hat. Wenn es

überhaupt möglich ist, könnte man sich vorstellen, dass die Feindseligkeit gegenüber Israel in der saudischen Bevölkerung heute sogar noch höher liegt als 96 %.

Nun äußerten laut derselben Umfrage 40 % der Saudis eine positive Einstellung gegenüber der Hamas, verglichen mit 10 % in einer Umfrage einige Monate vor Beginn von Israels Völkermord-Amoklauf. Nur 16 % der in dieser Umfrage befragten Saudis sagten, die Hamas solle aufhören, die Zerstörung Israels zu fordern – nur 16 % –, um die Schaffung von nebeneinander existierenden palästinensischen und israelischen Staaten zu akzeptieren. Die Zwei-Staaten-Lösung für den Konflikt ist das, was die saudische Regierung unterstützt. Offenbar stand, zumindest zum Zeitpunkt der Umfrage Ende 2023, nur ein sehr kleiner Teil der saudischen Bevölkerung im Einklang mit der offiziellen Politik der saudischen Regierung. Ich denke also, das ist eine ziemlich gute Erklärung dafür, warum Israels Einbeziehung in die IMEC für die saudische Autokratie höchst problematisch gewesen wäre. Das bedeutet nicht, dass Israel nicht plant, Teil davon zu sein. Wie die Karten, die diese Regierungen wiederholt veröffentlicht haben, zeigen, und wie israelische Politiker selbst offen verkünden, ist Israel ein zentraler Bestandteil davon. Aber ich vermute, die Saudis glauben, dass die Aufnahme Israels in die Absichtserklärung für die große Mehrheit der saudischen Bürger einen Schritt zu weit gegangen wäre.

Nun bleibt die Frage, warum Griechenland aus der Absichtserklärung ausgeschlossen wurde. Italien konkurriert mit Griechenland darum, Indiens Tor nach Europa zu sein. Und vielleicht wollte die italienische Regierung – von der man meiner Meinung nach aufgrund ihrer Bevölkerungszahl und der im Vergleich zu Griechenland größeren Wirtschaftskraft mit Fug und Recht sagen kann, dass sie in der EU erheblich mehr Einfluss hat – aus Wettbewerbsgründen Griechenland zumindest vorerst aus der Absichtserklärung heraushalten. Auf diese Weise könnte sie sich als das bevorzugte Tor Indiens nach Europa positionieren.

Aber ehrlich gesagt ist das nur Spekulation meinerseits. Ich habe keine bessere Theorie dafür, warum Griechenland bis zum heutigen Tag nicht in das Vertragsverhältnis zwischen den Gründern von IMEC aufgenommen wurde, indem man es der Absichtserklärung oder einer anderen Zusatzvereinbarung hinzugefügt hätte. Und wie Sie übrigens aus den Reden hören werden, die ich Ihnen gleich zeigen werde, versucht Italien ganz klar, in diesem Projekt die Oberhand über Griechenland zu gewinnen. Auf jeden Fall ist es ziemlich seltsam, dass die Regierungen dieser beiden Länder, Griechenland und Israel, von der IMEC besessen sind, was aus den Reden auf dieser Konferenz absolut deutlich wurde, obwohl keines von beiden das Gründungsmemorandum der Organisation unterzeichnet hat und sie auch nicht durch eine Zusatzvereinbarung formell in diese aufgenommen wurden.

Eine weitere Frage, die sich aus der Absichtserklärung ergibt, ist: Warum sind die Vereinigten Staaten Mitglied? Bei diesem Projekt geht es um die Verbesserung der Handelsströme zwischen Indien, dem Nahen Osten und Europa. Die Vereinigten Staaten liegen auf der anderen Seite des Atlantiks. Die Antwort lautet meiner Meinung nach, dass die USA tatsächlich die treibende Kraft hinter diesem Projekt sind, weil sie die Bedeutung von Chinas Neuer Seidenstraßeninitiative untergraben oder zumindest so weit wie möglich schmälern

wollen. Und tatsächlich wird dieses Ziel von den erzkonservativen Neokonservativen im Atlantic Council offen erklärt. Dies ist ein Artikel, der erst letztes Jahr, vor etwa 10 Monaten, vom Atlantic Council veröffentlicht wurde und von Afaq Hussain und Nicholas Shafer verfasst wurde. Und darin heißt es gleich zu Beginn: „Der 2023 ins Leben gerufene India-Middle East-Europe Economic Corridor stützt sich auf drei Säulen, die bestehende und zukünftige Infrastruktur integrieren: eine Verkehrssäule, das Rückgrat des Korridors, die Schienen- und Seeverkehrsnetze verbindet; eine Energiesäule mit einer kontinentübergreifenden, vernetzten Energie- und Strominfrastruktur; und eine digitale Säule, die neue Glasfaserkabel und grenzüberschreitende digitale Infrastruktur bereitstellt.“ Man sieht also: Wenn man Saudi-Arabien und Israel mit einbezieht, dann bedeutet das praktisch, Saudi-Arabien normalisiert seine Beziehungen zu Israel. Dies ist eine weitreichende und tiefgreifende wirtschaftliche und infrastrukturelle Integration, die von den Gründern des IMEC angestrebt wird.

Hier sehen Sie übrigens die Karte. Ich möchte das hier nur kurz anmerken, ich werde in ein paar Minuten darauf zurückkommen und noch viel dazu sagen – auf der rechten Seite dieser Karte sehen Sie, dass sich die blaue Linie kurz vor der Straße von Hormus gabelt; sie kommt aus Mumbai und Mundra in Indien und gabelt sich, kurz bevor sie die Straße von Hormus erreicht.

Ein Arm davon auf der linken Seite führt zum Hafen von Fudschaira in den Vereinigten Arabischen Emiraten, und der andere führt durch die Straße von Hormus und weiter zu den saudischen Häfen Ras Al-Khair und Dschubail Dammam. Sie verläuft dann weiter durch saudisches Gebiet – und übrigens, vielleicht können Sie es hier erkennen, aber diese Karte identifiziert das, was als fehlende Verbindungen beschrieben wird, und denken Sie daran, dass wir uns hier im August 2025 befinden. Eine fehlende Verbindung ist eine Eisenbahnstrecke; ich würde vermuten, dass es sich um eine Eisenbahn- und nicht um eine Straßenverbindung vom Persischen-Golf-Hafen Dschabal Ali in den Vereinigten Arabischen Emiraten zum saudischen Hafen Al-Ghuwaifat handelt. Das ist also eine fehlende Verbindung, die gebaut werden muss. Und dann gibt es hier irgendwo noch eine weitere Lücke. Ja, sie verläuft von Haifa nach Aschdod. Man kann sie kaum erkennen, aber es ist eine gepunktete Linie in Lila; vermutlich ist es im Rahmen dieses Projekts vorgesehen, dass eine Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden wichtigsten Hafenstädten Israels am Mittelmeer, Haifa und Aschdod, gebaut wird.

Wie Sie sehen können, würde der Korridor jedenfalls quer durch Saudi-Arabien verlaufen, nach Jordanien und dann nach Israel, und von Haifa und Aschdod aus würde der Seetransport von Gütern erfolgen, von denen viele aus Indien und andere aus anderen Teilen Westasiens stammen, und diese würden dann zu den Häfen in Thessaloniki und Piräus in Griechenland, zum Hafen von Triest in Italien und schließlich nach Marseille in Südfrankreich transportiert. All diese Länder sollen also einen großen Anteil an diesem Projekt haben. Und es ist, wie ich bereits sagte, aus den Kommentaren auf der Konferenz und aus der Literatur zum IMEC ganz klar ersichtlich, dass Italien und Griechenland und vielleicht auch Frankreich darum wetteifern, das Tor Europas für die wachsende Wirtschaftsmacht Indiens zu sein.

Nun heißt es in diesem Artikel weiter – ich habe es hier unter der Karte blau markiert: „Der Korridor ist gut positioniert, um in den kommenden Jahrzehnten eine bedeutende Initiative für regionale Integration und Infrastruktur zu werden, die die Sicherheit der Lieferketten stärkt und die eurasische Politik auf eine offene, regelbasierte Konnektivität ausrichtet.“ Da ist dieses Wort: „regelbasiert“. „Unterstützt durch marktorientierte, lokal finanzierte Investitionen aus einer Vielzahl von Ländern bietet IMEC auch eine Alternative zu bestehenden Korridoren, die von einer einzigen Regierung dominiert werden, insbesondere zur Initiative Neue Seidenstraße.“

Nun, ich weiß nicht, ob die Neue Seidenstraße stärker von einer einzigen Regierung dominiert wird, als dieses Projekt es wäre. Alle diese Länder, sogar Indien – die derzeitige Regierung dort – sind in unterschiedlichem Maße Vasallen Washingtons. Und es ist ganz klar, dass Washington dieses Projekt anführt. Genau deshalb ist es Mitglied der Absichtserklärung, und zwar sogar Gründungsmitglied. Was Washington also wirklich versucht, ist, einen Wirtschaftskorridor von Südasien nach Europa und durch Westasien zu errichten, den es zusammen mit seinen Vasallen kontrollieren wird – und letztendlich bedeutet das, dass Washington die Kontrolle haben wird. Das ist es also, was hier wirklich vor sich geht, und deshalb sind Washington und seine Handlanger in der Region so darauf bedacht, dieses Projekt auf den Weg zu bringen.

Nun, es ist klar, dass der IMEC noch einen langen Weg vor sich hat, und ich denke, man bekommt einen guten Eindruck davon, wenn man einen Blick auf die im September 2023 unterzeichnete Absichtserklärung wirft. Dieses Dokument ist bemerkenswert kurz. Wie Sie sehen werden, ist es weniger als zwei Seiten lang. Dies ist die erste Seite, die ich auf dem Bildschirm zeige; dort stehen fünf kleine Absätze: „Das IMEC wird aus zwei separaten Korridoren bestehen, dem Ostkorridor, der Indien mit dem Arabischen Golf verbindet, und dem Nordkorridor, der den Arabischen Golf mit Europa verbindet. Es wird eine Eisenbahnstrecke umfassen, die nach ihrer Fertigstellung ein zuverlässiges und kosteneffizientes grenzüberschreitendes Schiffs-zu-Schiene-Transitnetz bieten wird, um bestehende See- und Straßenverkehrswege zu ergänzen und den Transit von Waren und Dienstleistungen nach, aus und zwischen Indien, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Saudi-Arabien, Jordanien, Israel und Europa zu ermöglichen. Entlang der Eisenbahnstrecke beabsichtigen die Teilnehmer, Leitungen für Strom und digitale Konnektivität sowie Pipelines für den Export von sauberem Wasserstoff zu ermöglichen. Dieser Korridor wird regionale Lieferketten sichern, die Zugänglichkeit für den Handel erhöhen und die Handelserleichterung verbessern“, und bla, bla.

Und weiter geht es auf der zweiten Seite. Da gibt es nur noch anderthalb Absätze, die mit folgendem Satz enden: „Die heutige Absichtserklärung ist das Ergebnis erster Konsultationen, die die politischen Verpflichtungen der Teilnehmer darlegen und keine Rechte oder Pflichten nach internationalem Recht begründen.“ Es handelt sich also nicht um ein rechtsverbindliches Dokument. Im Grunde ist es nur ein Proof of Concept. Es ist nicht einmal ein Proof of Concept. Es ist einfach nur eine Idee, die sie in Washington in Absprache mit ihren Vasallen in der Region ausgeheckt haben, um zu versuchen, die Bedeutung der

Neuen Seidenstraßeninitiative zu schmälern. Um das wirklich auf den Punkt zu bringen und dieses Projekt zum Erfolg zu führen, braucht es noch viel mehr Verhandlungen, viel detailliertere Bestimmungen und Vereinbarungen zu den verschiedenen Aspekten dieses Projekts, dieses riesigen Projekts, das Fachwissen aus verschiedenen Bereichen erfordern würde. Und letztendlich hätte man, wenn dies ein ernsthaftes Projekt wäre, das in naher Zukunft umgesetzt werden soll, buchstäblich ganze Bände verschiedener Vereinbarungen, Zusatzvereinbarungen und Anhänge, die tatsächlich Rechte und Pflichten begründen würden. Also abgesehen von der Tatsache, dass Teile davon erst noch gebaut werden müssen, und für unsere heutigen Zwecke vielleicht am wichtigsten: dass ein verheerender Krieg derzeit im Herzen der Region tobt, in der dieses Projekt gebaut werden soll, ist dieses Projekt noch weit davon entfernt, auch nur annähernd Realität zu werden.

Nun, wie Sie sehen werden – und dies wurde, wenn auch indirekt, von den Rednern auf der Mare Med III-Konferenz eingeräumt –, ist eines der Hindernisse, mit denen das IMEC derzeit konfrontiert ist, die Sperrung der Straße von Hormus durch das Militär der Islamischen Republik Iran. Warum sage ich das? Ganz offensichtlich, weil der Plan von Anfang an, also ab September 2023, vorsah, dass dieser Korridor durch die Straße von Hormus verlaufen sollte. Und ich werde nun eine vergrößerte Version der Karte, die ich Ihnen vorhin gezeigt habe, auf den Bildschirm bringen. Dort können Sie ganz deutlich sehen, dass der Korridor laut Plan aus dem Zweig von Indien nach Westasien bestehen soll, dem östlichen Zweig einer Seetransportroute, die durch die Straße von Hormus zu saudischen und emiratischen Häfen führt. Und obwohl viele der Propagandisten, die auf dieser Konferenz sprachen, – und ich habe darüber bereits in früheren Berichten über die Ereignisse auf der Konferenz gesprochen – behaupteten, ohne in irgendeiner Weise zu erklären, warum sie dies sagten, dass die Sperrung der Straße von Hormus beweise, wie unverzichtbar die IMEC tatsächlich sei, so ist die Realität doch, dass die Sperrung der Straße von Hormus einen massiven Strich durch die Rechnung gemacht hat, denn nun, da der Iran die effektive Kontrolle über die Straße von Hormus hat, ist der einzige Weg, den IMEC auf der geplanten Route zu bauen, entweder den Iran in die Organisation aufzunehmen und ihm einen erheblichen Anteil der wirtschaftlichen Vorteile zuzugestehen – was offensichtlich etwas ist, dem die Vereinigten Staaten, Israel und die Vereinigten Arabischen Emirate niemals zustimmen würden, und wahrscheinlich hätte auch Saudi-Arabien Einwände, aber zumindest wären sie dagegen; die Franzosen könnten sehr wohl dagegen sein, ebenso die Italiener und die Griechen – das wird einfach nicht passieren. Sie werden den Iran nicht in die Absichtserklärung aufnehmen.

Was wird also passieren? Wie kann man dieses Projekt verwirklichen, wenn das iranische Militär die Kontrolle über die Straße von Hormus hat? Man muss die Straße von Hormus irgendwie umgehen. In wenigen Minuten werde ich Ihnen einen Auszug aus der Mare-Med-Rede einer Person namens Rafael Dreyfus zeigen, einem israelischen Risikokapitalgeber, dessen Schwerpunkt auf der internationalen Schifffahrt liegt. Während seiner Rede zeigte Dreyfus dem Publikum eine Karte des IMEC. Und ich habe ein Foto davon gemacht. Ich werde sie hier auf den Bildschirm bringen. Wie Sie sehen können, unterscheidet sich diese Karte von der, die auf der Website des IMEC zu finden ist. Diese Karte zeigt die Route von Indien nach Westasien, die nicht durch die Straße von Hormus

verläuft, sondern durch den Golf von Oman, dann durch die Vereinigten Arabischen Emirate und von dort aus weiter von der Persischen-Golf-Seite der Vereinigten Arabischen Emirate – sie hat eine Küstenlinie am Golf von Oman und eine weitere Küstenlinie auf der anderen Seite der Straße von Hormus am Persischen Golf und führt von dieser Persischen-Golf-Küstenlinie der VAE zu saudischen Häfen an der Ostküste Saudi-Arabiens. Diese Karte unterscheidet sich also wesentlich von der auf der Website des IMEC. Vielleicht stellen sich diese Leute nun also vor, dass, anstatt durch die Straße von Hormus zu gehen, der Plan darin bestünde, Güter von Indien zum Hafen von Fudschaira in den Vereinigten Arabischen Emiraten am Golf von Oman zu transportieren und sie dann auf dem Landweg durch die VAE zur Persischen Golf-Seite der VAE zu befördern, von dort auf Schiffe umzuladen und auf dem Seeweg zu saudischen Häfen zu transportieren, und von dort würden sie ihre Reise in Richtung Europa über eine Eisenbahnlinie fortsetzen, die nach Jordanien und dann in das völkermörderische israelische Gebiet führen würde.

Das Problem dabei ist jedoch der Iran und sein beeindruckendes Militär. Das iranische Militär hat offensichtlich andere Pläne, wie Sie auf dieser Karte sehen können. Dies ist eine Karte, die das Korps der Islamischen Revolutionsgarden am 4. Mai 2026, also vor einigen Wochen, veröffentlicht hat und die eine Seezone zwischen der Insel Qeschm und Umm al-Qaiwain im Westen sowie dem Berg Mobarak und Fudschaira im Osten definiert, über die es die Hoheit über den Seeverkehr beansprucht. Man sieht also, dass der Iran nun die Kontrolle über die Gewässer im Golf von Oman beansprucht, die man durchqueren müsste, um zum Hafen von Fudschaira zu gelangen. Und es gibt absolut keinen Hinweis, keinen Grund zu der Annahme, dass die US-Marine oder irgendeine andere Streitkraft oder ein Bündnis von Streitkräften in der Lage sein wird, das iranische Militär daran zu hindern, den Seeverkehr zum Hafen von Fudschaira zu behindern.

Tatsächlich hat der Iran wiederholt Einrichtungen im Hafen von Fudschaira angegriffen und gezeigt, dass selbst dessen viel gepriesenen Luftabwehrsysteme nicht einmal landgestützte Ziele an der Küste der Vereinigten Arabischen Emirate am Golf von Oman schützen können. Diese Idee, die Dreyfus in seiner Rede offenbar befürwortete – zumindest schien sie Teil eines Plan B zu sein, basierend auf der Karte, die er im Laufe seiner Rede zeigte –, wird also ebenfalls nicht funktionieren. Plan B wird nicht funktionieren, solange das iranische Militär die Kontrolle über die Gewässer ausübt, die man überqueren müsste, um den Hafen von Fudschaira zu erreichen, und die Fähigkeit besitzt, diese Kontrolle aufrechtzuerhalten. Ganz wichtig: Niemand, nicht eine einzige Person – und ich habe mir alle ihre Reden aufmerksam angehört, ich habe sie alle auf Video aufgezeichnet – nicht eine einzige Person auf der Mare Med-Konferenz hat versucht, dieses Dilemma anzusprechen.

**ENDE**

**Vielen Dank, dass Sie diese Abschrift gelesen haben. Bitte vergessen Sie nicht zu spenden, um unseren unabhängigen und gemeinnützigen Journalismus zu unterstützen:**

**BANKKONTO:**

Kontoinhaber: acTVism München e.V.  
Bank: GLS Bank  
IBAN: DE89430609678224073600  
BIC: GENODEM1GLS

**PAYPAL:**

E-Mail:  
PayPal@acTVism.org

**PATREON:**

<https://www.patreon.com/acTVism>

**BETTERPLACE:**

Link: [Klicken Sie hier](#)

Der Verein acTVism Munich e.V. ist ein gemeinnütziger, rechtsfähiger Verein. Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke. Spenden aus Deutschland sind steuerlich absetzbar. Falls Sie eine Spendenbescheinigung benötigen, senden Sie uns bitte eine E-Mail an: [info@acTVism.org](mailto:info@acTVism.org)

---