



DB

ALA MIERDA EL TREN ALEMÁN

GUARDIANES DE TIERRA

CANCUN

MERIDA

TULUM

BACALAR

XPULIL

PALENQUE

HECKLER & KOCH  
AURUBIS  
SIEMENS  
TÜV INECO  
RENFE  
ALSTOM

DB

400 DEUTSCHE BAHN.COM

MADE IN GERMANY

BASTA

LUCHA



## **APRENDIENDO A SOÑAR APRENDEREMOS A LUCHAR**

Soñando despiertos caminando dormidos, con el viento cantando en nuestros oídos, con la marea va danzando nuestro espíritu, nuestro espíritu iluminado el camino sin camino elevando nuestra voz con guitarras, caracoles y tambores, exigiendo respeto, elevando nuestras voces por nuestros derechos, **LIBERTAD DE EXPRESIÓN** acompañando a nuestras abuelas y abuelos en esta lucha, lucha por madre tierra por la defensa del territorio donde nacimos, donde vivimos, donde exigimos respeto a la vida, respeto a nuestra comida, a nuestro maíz, lucha por nuestros niños y niñas por este presente, donde decimos:

**YA BASTA** de tantos conceptos de nacionalismo porque aquí todos somos hijos e hijas de la tierra, nadie es extranjero y aquí estamos dispuestos a defendernos en conjunto, en comunidad, como lo hacen las hormigas en defensa de la vida. No se detengan, sigan. Sin importar de donde seas ésta es nuestra lucha en la entrada y en la salida, la lucha es de todos y todas. El Estado y las autoridades tienen la obligación de proteger y defender los derechos de los habitantes de su nación. Estos están garantizados por la Constitución. La ley básica de cada república debe garantizar los instrumentos y mecanismos de control, que deben desarrollarse mediante una legislación específica para hacer efectivo el ejercicio de estos derechos.

Se hace necesario reafirmar en absoluto el respeto a los derechos humanos, es un llamado a todos los procuradores de los derechos humanos a que cumplan su verdadera función efectivamente protectora de los mencionados derechos.

**NATURALEZA E INTEGRACIÓN** Conectando nuevamente con la gran familia que somos, alejando así ese pensamiento divisorio del patriarcado o nacionalismo, los conceptos de realidad, modernidad, transformación o evolución. Reconocemos puntualmente nuestra posición, nuestra misión, y propósito de estar aquí en el planeta tierra y es el de **PROTEJERLA LA VIDA**. Reconociendo las leyes de **MADRE NATURALEZA** por un mejor **MAÑANA** para nuestros hijos e hijas, por el respeto a nuestra Dignidad, integridad, sabemos que existen leyes, convenios, tratados, disposiciones y recomendaciones para la defensa y divulgación, promoción y vigencia sobre nuestros derechos fundamentales. Respeto a nuestra forma de vida, forma de pensar y nuestras prácticas de cosmovisión espiritual geopolíticas y convivencia pacífica, por eso somos Invencibles, como nuestros ancestros ante tus ojos Invisibles, ante tus sentidos Tangibles, ante tus intereses de supuesto desarrollo tecnológico industrial Ininteligible.

**EL PODER DE UN ABRAZO VERDADERAMENTE HUMANO NOS HARÁ LIBRES, EN LA VERDADERA UNIÓN DE NUESTRAS PALABRAS ESTÁ LA FUERZA QUE CAMBIARÁ EL MUNDO**

**SALUD PARA LUCHAR, LIBERTAD PARA ORGANIZARSE, LUCHA HASTA EL FINAL !**

Deutsche Übersetzung: Seite 73

**Artwork & Text: APORTE MOVIMIENTO RAIZ**  
**Reevolucion Artistica Integral de la Zona**

**by xaman~kid, guatemala 2021**

# **Tren Maya Made in Germany**

Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung



Kontakt: [recherche-ag@riseup.net](mailto:recherche-ag@riseup.net)

Juni 2022

2. Aufl.: Aktualisierte u. überarbeitete Neuauflage der im Juli 2021 erschienenen Erstveröffentlichung

## Vorwort zur Neuauflage

Vieles ist in den 12 Monaten, seit diese Recherche zum ersten Mal veröffentlicht worden ist, geschehen. Der Zug der Zerstörung gräbt in dem Augenblick, da dieses Vorwort verfasst wird, seine Schienen durch den Regenwald. Landraub und Vertreibung finden statt, erste Ökosysteme kollabieren, Menschenrechtsverletzungen auch beim nun begonnenen Bau der Strecken häufen sich, lang erkämpfte, gerichtlich angeordnete Baustopps werden ignoriert – und der Widerstand gegen den zynisch benannten „Maya“-Zug weiter kriminalisiert.

Doch genau dieser Widerstand lässt nicht nach, im Gegenteil. Während in Mexiko in der „primera linea“, der ersten Reihe, mutige Menschen vor den Maschinen und den Waffen stehen, begann in Slumil Kájxemkóp (einst Europa) der Kampf gegen jene Unternehmen, die in den seelenlosen Konzernzentralen die Profite aus dieser Gewalt zählen.

Unternehmen aus der ganzen Welt, in Europa aus Spanien, Frankreich und Deutschland, machen sich an den Menschenrechtsverletzungen und der Umweltzerstörung im Zuge des Megaprojektes Tren „Maya“ mitschuldig und stellen einmal mehr Mensch und Natur hinter Profit – schlecht versteckt hinter einem Diskurs von „nachhaltiger, grüner Entwicklung und Fortschritt“.

Seit nunmehr einem Jahr läuft die Kampagne, welche den sofortigen Austritt der Deutschen Bahn, der spanischen Unternehmen Renfe und Ineco sowie des französischen Unternehmens Alstom aus dem Projekt verlangt. Nun, ein Jahr später, muss auch in Deutschland das vor genau einem Jahr ratifizierte Abkommen 169 der International Labor Organisation (ILO) in Kraft treten. Die DB wie die deutsche Bundesregierung verstoßen gegen dieses Abkommen, sollte das Unternehmen am morgigen Tag noch Teil des Tren „Maya“ sein. OJO! Wir behalten euch im Auge!

Die vorliegende aktualisierte Neuauflage enthält neue Informationen zum aktuellen Baustand des Tren „Maya“ und der Beteiligung der deutschen und weiteren europäischen Unternehmen. Neue Konzerne werden erstmals benannt. Auch die Verantwortung der deutschen „Fortschrittskoalition“ aus SPD, FDP und Grünen wird deutlicher herausgearbeitet. Aktivistinnen\* aus Mexiko kommen ausführlicher zu Wort, und der Widerstand in Deutschland und Europa ist durch Berichte, Redeausschnitte und zahlreiches Bildmaterial erstmals dokumentiert. Die internationale Vernetzung der Kämpfe ist unter anderem in den letzten Monaten durch die „Karawane für das Wasser und das Leben“ in Mexiko und in der aktuellen Karawane gegen den G7 Gipfel in Elmau sichtbar und spürbar.

La lucha sigue!

Aus schattigen Nischen zwischen den großen Konzernzentralen im Herzen der Bestie;

Im Juni 2022

Die Recherche AG des Netzes der Rebellion

InvestigAcción

P.s.: Die Deutsche Bahn ist einer der größten Kunden von Anzeigen in der deutschen Presse. Dies erklärt auch die unzureichende Berichterstattung über die Verbrechen des Konzerns. Doch OJO! – Wir behalten auch im Auge. Und daher umso mehr: Anticopyright: Verbreitet diesen Report, so viel und so oft ihr wollt, druckt nach, teilt ihn, kopiert ihn!





Oben: Delegierte des mexikanischen Nationalen Indigenen-Kongresses (Congreso Nacional Indígena, CNI) vor dem „DB-Tower“ am Potsdamer Platz, der Konzernzentrale der Deutschen Bahn in Berlin.

Unten: Der „DB-Tower“ wird abgeschaltet; Konzernchef Dr. Lutz hat Angst vor Protest.



Die Bilder entstanden im Zuge des „Globalen Aktionstages gegen Ökozid und Vertreibung“ am 30.10.2021. In vier Ländern und über 17 deutschen Regionen wurde das Ende des Projekts und der Ausstieg der DB gefordert.

Ein Bericht und eine Fotosammlung zum Aktionstag finden sich ab S. 63.

# „Wir können dem Projekt tausend Namen geben, sie alle werden der Wahrheit näher sein als ‚Maya-Zug‘.“

Dr. Sergio Prieto Díaz

**Infrastrukturprojekte bedeuten Fortschritt und Entwicklung**, so der offizielle Diskurs. Dabei erscheint das Bahn- und Autobahnprojekt „Tren Maya“ nur auf den allerersten Blick wie ein harmloses Vorhaben der mexikanischen Regierung: Auf über 1.500 Kilometern soll die neue Strecke fünf Bundesstaaten verbinden. Politik und Unternehmen versprechen Arbeitsplätze, einen Anstieg des Tourismus und gar den Weg in die Moderne.

Tatsächlich bedeutet das Megaprojekt die Zerstörung der letzten Regenwälder Mexikos, die Missachtung der Rechte der indigenen Bevölkerung, Landnahme- und Vertreibung sowie eine zusätzliche Militarisierung in einer der konfliktreichsten Regionen des Landes. Dem gegenüber erhoffen sich einige Wenige große Gewinne und treiben die Verwirklichung des „Tren Maya“ ungebremsst voran. Auch deutsches Kapital und deutsche Unternehmen sind in die Planung, den Bau und die Inbetriebnahme involviert.

Das zerstörerische Megaprojekt ist ein (!) Beispiel für das Wirken des kolonialen, neoliberalen Kapitalismus auf der ganzen Welt. Die Beteiligung von Unternehmen, die sich gerne als „grün und sozial“ darstellen, zeigt – wie der gesamte Diskurs – die Lügen einer Möglichkeit von „Klimaschutz im Kapitalismus“ oder „nachhaltigem Kapitalismus“ auf.

Die folgende Recherche nahm 2021 die „Gira por la Vida“ (Reise für das Leben) der Zapatistas, des CNI und weiterer Gruppen durch Europa\* zum Anlass, nach einer Beschreibung der Konsequenzen des Projekts die Beteiligung der **DB Consulting & Engineering**, das Interesse von SIEMENS und TÜV Rheinland sowie den Zusammenhang zu deutschen Rüstungskonzernen aufzuzeigen. In dieser Neuauflage werden weitere Konzerne und Institutionen benannt, die aus Deutschland, Frankreich und Spanien heraus an der Zerstörung durch den Tren „Maya“ profitieren. Am Schluss steht nach wie vor eine (aktualisierte) Vorstellung des Widerstands gegen das Projekt und ein Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz, der das Projekt seit Jahren vor Ort beobachtet und insbesondere dessen geopolitische Dimension untersucht. Er betont: „Der größte Fehler besteht darin, den ‚Maya Zug‘ nur als Zug zu betrachten.“

#NetzDerRebellion #GiraPorLaVida #EZLN #CNI – \*Zur „Gira por la Vida“:  
<https://www.ya-basta-netz.org/reise-fuer-das-leben/>

*„Vielleicht sind wir gegen die Moderne, da wir uns einem Zug, einer Schnellstraße, einem Staudamm, einem Heizkraftwerk, einem Einkaufszentrum, einem Flughafen, einer Bergbauminne, einem Giftmüll-Lager, der Zerstörung eines Waldes, der Kontaminierung von Flüssen und Seen, dem Kult der fossilen Brennstoffe entgegenstellen. Vielleicht sind wir Zurückgebliebene, denn wir würdigen das Land, die Erde anstatt das Geld. Vielleicht sind wir Barbaren, da wir unsere Lebensmittel selbst anbauen. Denn wir arbeiten, um zu leben und nicht um Bezahlung zu erhalten. Vielleicht sind wir Unpassende und Ungebührliche, da wir uns als Pueblos, die wir sind, selbst regieren. Denn wir sehen die Arbeit der Regierung lediglich als eine zusätzliche Arbeit als Gemeindemitglieder, die wir erfüllen müssen. Vielleicht sind wir Rebell\*innen, da wir uns nicht verkaufen, nicht ergeben, nicht nachlassen. Vielleicht sind wir all das, was sie von uns sagen. [...]“*

*Aus der Rede des zapatistischen Geschwaders 421 am 13.8.2021, 500 Jahre nach der „Eroberung“, im Herzen Madrids.*





## Die Websites –

Veröffentlichung des Reports zur Beteiligung europäischer Unternehmen am “Tren Maya”:

Erstveröffentlichung:

- “Tren Maya Made in Germany. Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung” (deutsch) am 3. August 2021
- “Tren Maya Made in Germany. La ‘Deutsche Bahn’ y el tren de la destrucción” (spanisch) am 11. August 2021
- “Tren Maya Made in Germany. ‘Deutsche Bahn’ and the train of destruction” (englisch) im März 2022



Die neue, überarbeitete und vollständige Recherche, Übersetzungen und weitere Materialien sind jederzeit abrufbar unter:

Links:

Seite des Ya-Basta-Netzes für Solidarität und Rebellion: <https://www.ya-basta-netz.org/tren-maya-made-in-germany/>

Rechts:

Seite “Deine Bahn”. Gegen Ökozide und den “Tren Maya”: <https://bahn.ya-basta-netz.org/>



*„Menschenrechtsverteidiger\*innen, die sich für Umweltbelange und Menschenrechte indigener Bevölkerungsgruppen einsetzen, äußerten Besorgnis über das Großprojekt Tren Maya. Der Präsident reagierte auf ihre Einwände, indem er sie beschuldigte, „falsche Umweltschützer“ zu sein. Sechs UN-Sonderberichterstatter\*innen äußerten in einem an die Regierung gerichteten gemeinsamen Schreiben eine Reihe von Bedenken über das Projekt Tren Maya, unter anderem im Hinblick auf die Rechte indigener Bevölkerungsgruppen auf ihr Land und ihre Gesundheit sowie mögliche negative Auswirkungen auf die Umwelt.“*

**Amnesty International<sup>1</sup>**

*„Der Konsultationsprozess der indigenen Bevölkerung zum Maya-Zug hat nicht alle internationalen Menschenrechtsstandards erfüllt.“*  
**UNO-Hochkommissariat für Menschenrechte, Mexiko<sup>2</sup>**

*„Darüber hinaus werden die Abstimmungen [Konsultationsprozesse] oft in Kontexten von Bedrohungen, Kriminalisierung und Schikanen durchgeführt, was ihren freien Charakter untergräbt.“*

**UN-Komitee gegen Rassendiskriminierung<sup>3</sup>**

*„Für den Neoliberalismus ist das einzige Kriterium die Maximierung des Profits der Investoren in kürzester Zeit, ohne dabei die volle Beteiligung [...] der indigenen Gemeinschaften der Maya, die Eigentümer des Landes sind, zu berücksichtigen“*

**Pedro Uc Be, Menschenrechts- und Landrechtsverteidiger, Aktivist, Poet<sup>4</sup>**

*„Keine Genehmigungen mehr für extraktivistische Unternehmen, die die Umwelt und die biologische Vielfalt kontaminieren und die Gesundheit der Maya-Gemeinschaften beeinträchtigen!“*

**Greenpeace, Viridiana Lázaro Lembrino<sup>5</sup>**

*„[...] Studien kommen zu dem Schluss, dass der Maya-Zug zur Degradierung, Abholzung und Fragmentierung von dreiundzwanzig Naturschutzgebieten führen wird, darunter ... [UNESCO]Welterbestätten [...]“*

**Greenpeace<sup>6</sup>**

---

<sup>1</sup> Amnesty International Report 2020/21, Länderbericht Mexiko: <https://www.amnesty.ch/de/ueber-amnesty/publikationen/amnesty-report/jahre/2020/laenderbericht-mexiko#>, [zuletzt aufgerufen am 30.07.2021].

<sup>2</sup> Vereinte Nationen (UN) Mexiko: „El proceso de consulta indígena sobre el Tren Maya no ha cumplido con todos los estándares internacionales de derechos humanos en la materia: ONU-DH“, <https://www.unu.org.mx/el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia-onu-dh/>, [eigene Übersetzung], [zuletzt aufgerufen am 30.07.2021].

<sup>3</sup> „Consulta de Tren Maya no respeta convenio que protege a indígenas: ONU“, in: Expansión Política (30.08.2021), <https://politica.expansion.mx/mexico/2019/08/30/onu-alerta-serios-vacios-en-consultas-pueblos-indigenas>, [eigene Übersetzung], [zuletzt aufgerufen am 30.07.2021].

<sup>4</sup> Greenpeace Mexiko: „Organizaciones y ciudadanos rechazan el Tren Maya con una carta a AMLO“, <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/8524/organizaciones-y-ciudadanos-rechazan-el-tren-maya-con-una-carta-a-amlo/>, [eigene Übersetzung], [30.07.2021].

<sup>5</sup> Greenpeace Mexiko: „Organizaciones y ciudadanos rechazan el Tren Maya con una carta a AMLO“, <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/8524/organizaciones-y-ciudadanos-rechazan-el-tren-maya-con-una-carta-a-amlo/>, [eigene Übersetzung], [30.07.2021].

<sup>6</sup> „Greenpeace México hace un llamado a reflexionar sobre el voto. Pide analizar las propuestas sobre proyectos ambientales“, in: La Jornada (26.04.2021), <https://www.lajornadamaya.mx/yucatan/170783/greenpeace-mexico-hace-un-llamado-a-reflexionar-sobre-el-voto>, [eigene Übersetzung], [zuletzt aufgerufen am 30.07.2021].



Was ist das mit den Eisenbahnzügen?  
In den Eisenbahnzügen, die rollenden Hotels gleichen,  
heißt es,  
Wohnt jetzt oft kein Mensch.  
Er fährt nirgends hin  
Mit einer unvergleichbaren Geschwindigkeit!  
Was ist das mit den Brücken?  
Sie verbinden jetzt Schuttplätze mit Schuttplätzen.

Und was ist mit den Menschen?

*Berthold Brecht*



*Figur 1\*: Das mexikanische Militär bei den Bauarbeiten am Tren „Maya“, 2022*

*\*alle vorherigen und folgend nicht nummerierten Bilder sind eigenes Material der Recherche AG.*

# Inhalt

<b>1. Der Zug der Zerstörung</b>	
1.1 Allgemeines	11
1.2 Umweltzerstörung	13
1.3 Missachtung indigener Rechte und Bedrohung von Aktivistinnen*	16
1.4 Militarisierung und Migration	18
1.5 Urbanisierung und Öffnung für (globales) Kapital	19
1.6 (Organisierte) Kriminalität	22
1.7 Gender	23
1.8 Der aktuelle Stand der Bauarbeiten: Eine Chronik des Jahres 2022	24
<b>2. Europäische Unternehmen und der Tren „Maya“:</b>	
2.1 Überblick: Deutschland, Spanien, Frankreich	27
2.2 Entwicklungszusammenarbeit, Profitinteressen, Botschaftsbesuche: Eine Chronik des Einstiegs der deutschen Unternehmen in den Tren „Maya“	29
<b>3. DB Engineering &amp; Consulting – Der Schattenbetreiber</b>	
3.1 Das Image der Deutschen Bahn	30
3.2 Die Beteiligung der DB Engineering & Consulting am Tren „Maya“	31
3.2.1.: UN-fassbar: Die Falschaussagen der deutschen Bundesregierung und der DB zur Rolle der UN im Tren „Maya“	35
3.3 Die Deutsche Bahn gestern, heute und morgen: „Weltweite Verantwortung für Mensch und Natur“?	38
<b>4. GIZ, SIEMENS, TÜV, HK – Im Schatten des Schattenbetreibers</b>	
4.1 Das Interesse von SIEMENS und TÜV Rheinland am Tren „Maya“-Projekt	45
4.2 „Entwicklungshilfe“? – Die GIZ	49
4.3 Die deutsche Rüstungsindustrie und der Tren „Maya“	50
<b>5. Schöne neue Welt: Grüner Kapitalismus? – Ein Blick über den Tren „Maya“ hinaus</b>	54
<b>6. Das ILO-169 Abkommen – Indigene Rechte, die Rolle der BRD und die DB als Staatsunternehmen</b>	56
<b>7. Der Zug der Hoffnung – Widerstand</b>	
7.1 Widerstand in Mexiko	59
7.2. Widerstand in Slumil Kájjemkóp (Europa)	62
7.3. Ziele und Forderungen der Recherche AG	67
<b>8. Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz von der Universität Campeche</b>	68
<b>9. Quellen und Literaturangaben</b>	76
<b>10. Verzeichnis der Bilder, Fotos und Grafiken</b>	81

+++ Trigger-Warnung: In diesem Bericht werden zum Teil Bilder gezeigt, die Gewalt darstellen, insbesondere auch durch Polizei und Militär. +++



# Teil 1: „Der Zug der Zerstörung“

## 1.1. Allgemeines

Der sogenannte „Maya-Zug“ (Tren „Maya“) ist ein von der sich selbst erst als „linken“ und nun „liberal“ bezeichneten Regierung Mexikos vorgeschlagenes Infrastrukturprojekt, welches eine 1.500 Kilometer lange Strecke von Palenque bis Cancún umfassen wird und damit die Bundesstaaten Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán und Quintana Roo verbindet. Es soll angeblich die (lokale) Wirtschaft und den Tourismus fördern und schätzungsweise 150 Milliarden Pesos (über 6 Milliarden Euro) kosten, die durch öffentliche und private Investitionen gedeckt werden.<sup>1</sup>

In Wirklichkeit handelt es sich nicht einfach um einen „Zug“: Im Tren „Maya“ fährt auch ein weiteres Autobahnprojekt mit: Die Asphalt-Schlange zwischen Cancún und Merida soll im Zuge der Tren „Maya“-Arbeiten gleich mit erweitert werden und so zusammen mit der Zugstrecke auch durch den Regenwald verlaufen.<sup>2</sup>

Vor allem aber ist der „Tren“ so viel mehr als ein „Zug“:

Das Infrastrukturprojekt öffnet ein riesiges, in großen Teilen „unerschlossenes“ Territorium für das nationale und internationale Kapital. Wo heute einzigartige Ökosysteme und selbstorganisierte, meist indigene Gemeinden existieren, sollen riesige Touristenstädte, Hotelkomplexe, Fabriken, Mastanlagen und Monokulturen entstehen. Türöffner ist das Militär: Allein, dass das staatliche Unternehmen zur Verwaltung dieses und weiterer Megaprojekte unter Führung der mexikanischen Armee stehen soll lässt auf weitere, beunruhigende Motive hinter dem Tren „Maya“ schließen.<sup>4</sup> „*Constanza Lambertucci von der spanischen Tageszeitung El País merkt dazu an, dass Mexikos Präsident seit seinem Amtsantritt im Jahr 2018 die Streitkräfte immer stärker an den Großprojekten der Regierung beteiligt hat.*“<sup>6</sup>



Figur 3: Die mexikanische Armee soll das Megaprojekt verwalten und wird einen Großteil der Gewinne erhalten. „Der Eigentümer des Maya-Zuges wird die Armee sein und die Gewinne werden an die Streitkräfte gehen“ versichert auch die zuständige Tourismusbehörde FONATUR. Das Foto zeigt Militärs und den Präsidenten Andrés Manuel López Obrador (kurz und folgend AMLO) (hinten) bei der Unterzeichnung des Beschlusses, der dem Militär die Verwaltung des „Zuges“ überträgt (im September 2020).



Figur 2: Die geplante Route des Tren „Maya“. Auch die (geplanten) Flughäfen sollen künftig der Armee unterstehen.<sup>3</sup>

Die mexikanische Armee arbeitet auf verschiedensten Ebenen mit der Organisierten Kriminalität zusammen und ist für unzählige Menschenrechtsverletzungen (mit)verantwortlich.<sup>6</sup> Genauere Ausführungen dazu finden sich in Teil 1.4. und 4.3. dieses Textes. Der Name „Maya Zug“ ist in jeder Hinsicht irreführend: Die „Maya“ werden enteignet und vertrieben, und der Zug ist mehr als ein Zug: Es ist von zentraler Wichtigkeit, im Auge zu behalten, was vor, mit und nach dem Zug in die Region fährt. Der Tren „Maya“ „erobert“ eine ganze Region:

Im Südosten des Landes wird die Zugstrecke mitten durch einzigartige, geschützte Ökosysteme und Indigene Territorien gebaut. Während die Zentralregierung Fortschritt und Arbeit verspricht fühlen sich die Bewohnerinnen\* der Gemeinden, an denen die Strecke geplant ist, ungehört und machtlos. Wie in diesem Bericht folgend dargelegt, werden sich die Probleme rund um Landraub, Wasserknappheit, Kriminalität und Zerstörung der Umwelt durch das Projekt in der Region zukünftig noch weiter verschärfen. Im Folgenden stellen wir die katastrophale **Umweltzerstörung**, die zahlreichen **Menschenrechtsverletzungen**, die **Militarisierung** und die **globale Bedeutung** des Projektes vor, bevor die beteiligten europäischen Unternehmen benannt werden.



Figur 4: Die 8 Bauabschnitte. In Chiapas (bei Palenque) beginnt der „Streckenabschnitt 1“ (Tramo 1)

Figur 5: Für den Tren Maya zerstörter Regenwald – allein für den „Streckenabschnitt 1“ sollen 800 Hektar gerodet werden (Streckenabschnitte siehe links, Figur 4)

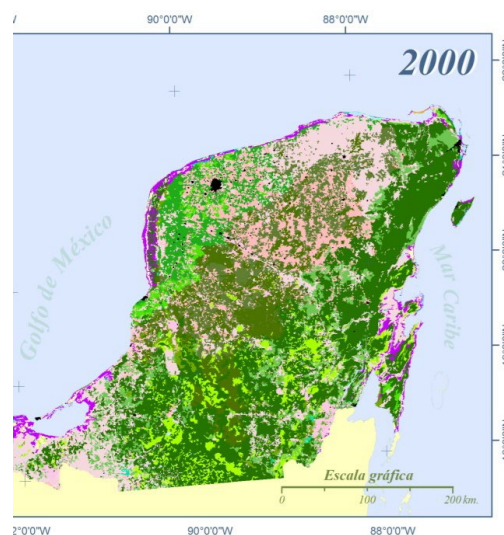
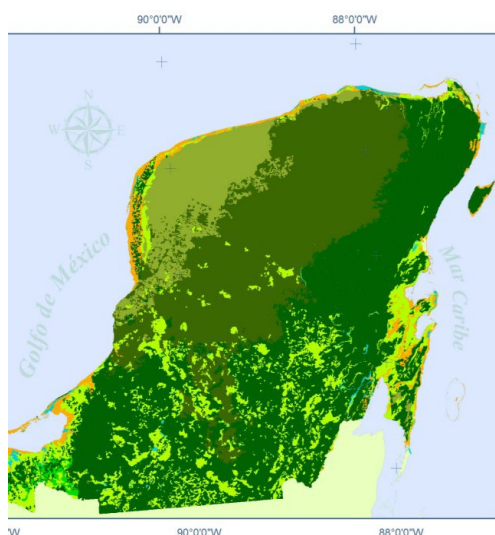
## 1.2. Umweltzerstörung

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind komplex. Die schiere Größe des Infrastrukturprojekts bedroht allein in den direkt betroffenen Gebieten unterschiedlichste Ökosysteme. Der Zug führt durch die letzten intakten Gebiete der „Selva Maya“, einst einer der größten Regenwälder des Kontinents. Er führt über die „Cenotes“, unterirdische Höhlensysteme mit den größten Süßwasservorkommen der Region. Gleichzeitig werden die Küstenregion, die Mangrovenwälder, die Korallenriffe und der gesamte Ozean negativ beeinflusst. Dabei können Bauarbeiten an einem Abschnitt und die folgende Erschließung der Region Auswirkungen auf Ökosysteme an ganz anderen Orten haben, da die Ökosysteme miteinander zusammenhängen.<sup>7</sup>

Figur 6 (links):  
Vegetation Yucatáns  
1981;

Figur 7 (rechts):  
Vegetation und  
Bodennutzung  
Yucatáns im Jahre  
2000;

... und 2023?





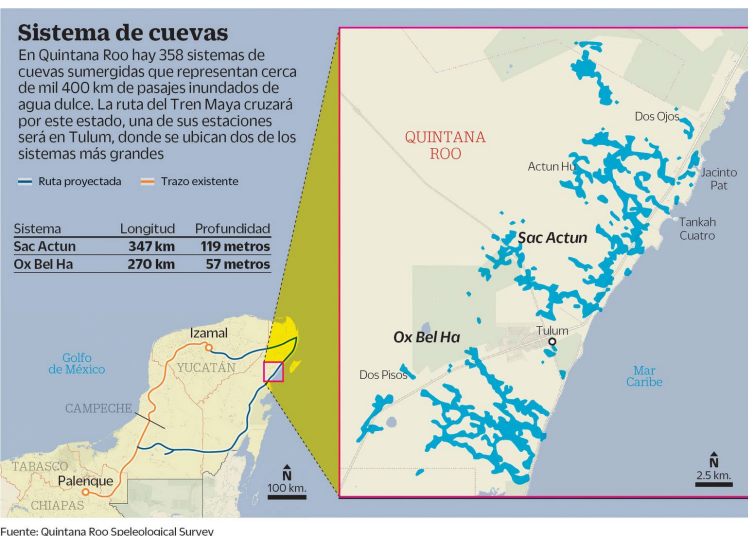


Figur 8: Mastanlagen auf der Yucatán Halbinsel. Megaprojekte wie der Tren „Maya“ erleichtern die Entstehung solcher Anlagen in eigentlich geschützten und indigenen Territorien.

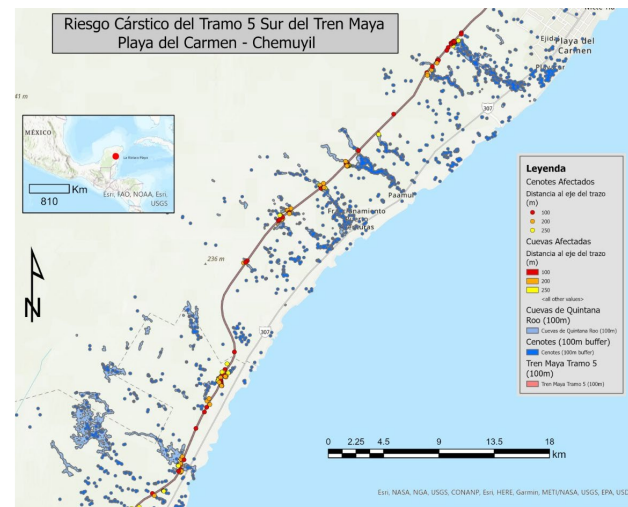
somit ihr Recht auf Information verletzt wurde. Sie seien außerdem bei der Bewertung der Umweltfolgen nicht einbezogen worden. Das verstöße auch gegen ihre Rechte.<sup>9</sup> Außerdem erwähnt das MIA, dass es im Zuge des Tren „Maya“ Bauarbeiten in den Naturschutzgebieten geben wird, was nicht erlaubt ist. Die Megaprojekte haben zusammen mehrere Auswirkungen auf das Ökosystem und auf die lokale Bevölkerung.<sup>10</sup> Um die Auswirkungen von Bauprojekten auf die Umwelt zu reduzieren, greifen in Mexiko mehrere rechtliche Mechanismen. Dazu gehört der Auftrag einer Umweltverträglichkeitsprüfung (Manifestación de Impacto Ambiental, MIA). Nur nach dem Vorlegen einer solchen Studie darf mit dem Bau begonnen werden. Im Fall des Tren „Maya“ wurde eine unzureichende MIA des Bauprojekts unter Ausschluss der indigenen Bevölkerung durch den staatlichen Entwicklungsfonds für Tourismus FONATUR in Auftrag gegeben. Bis heute liegen keine ausreichenden Umweltverträglichkeitsstudien vor, was immer wieder zu gerichtlich verordneten Baustopps am Tren „Maya“ führt. Diese werden bis heute immer wieder ignoriert. (Mehr dazu in Teil 1.8.). Dabei können selbst Studien den vollen Umfang der Zerstörung nicht dokumentieren – denn viele der ökologischen Schätze sind bis heute unbekannt – was sie nicht vor den Schäden durch den Tren „Maya“ schützt. Ein eindruckliches Beispiel dessen sind die „Cenotes“:

In der Halbinsel von Yucatán gibt es mehrere Naturschutzgebiete, unter ihnen Balam Kin und Balam Kú (Campeche); den Naturpark in Palenque (Chiapas) oder Yum Balam, Manglares de Nichupté und Uaymil (Quintana Roo). Laut der Greenpeace Referentin für Klimawandel und Landwirtschaft in Mexiko, V. Lembrino, ist die Halbinsel Yucatán einem sehr großen Druck durch verschiedene Projekte in der Gegend ausgesetzt, in jüngster Zeit insbesondere durch große Monokulturen, Massentierhaltung und Energieprojekte. Und nun der Tren „Maya“.<sup>8</sup>

Die MIA (s.u.) wird von der lokalen Bevölkerung als fragwürdig eingestuft. „Die indigenen Organisationen klagen, dass sie keinen Zugang zu den Umweltstudien des Megaprojekts hatten und



Figur 9, links: Die meisten „Cenotes“ befinden sich in Quintana Roo. Figur 10, rechts: Nach der Änderung der Route des Tramo 5 verläuft der Tren „Maya“ genau über diesen unterirdischen Höhlensystemen.



Der Boden in dieser Region ist zum Teil sehr porös. Er besteht zum Großteil aus Kalkgestein, was die Filtration von Schadstoffen begünstigt. Es ist ein „karstiger“ Boden: Hier finden sich die einzigartigen und artenreichen, für viele Gemeinden heiligen Höhlen, mit unterirdischen Flusssystemen. Heute bilden diese unterirdischen Körper die größte Süßwasserreserve Mexikos.<sup>11</sup> Diese wird nun durch den Tren „Maya“ bedroht – selbst Unbekanntes wird zerstört:



„Zunächst einmal ist unbekannt oder es gibt keine tiefgehende Dokumentation darüber, wie das Netzwerk der unterirdischen Flüsse und das gesamte Wassersystem unter der Oberfläche der Halbinsel aufgebaut ist“, sagt Octavio Rosas Landa von der Wirtschaftsfakultät der Nationalen Autonomen Universität von Mexiko (UNAM).<sup>12</sup>

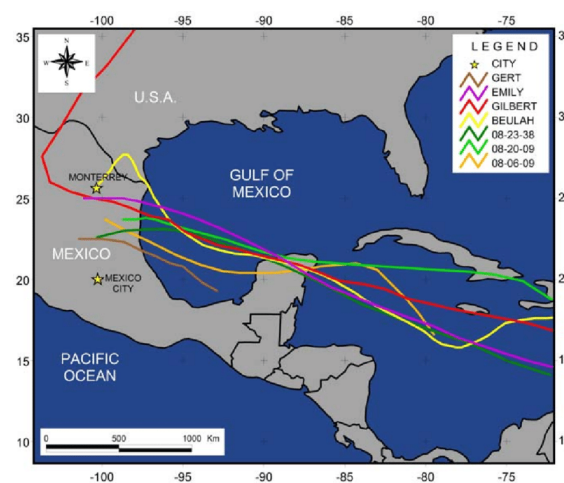
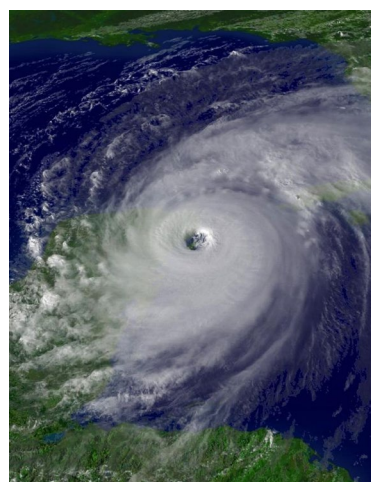
Nur zwischen 10 und 15 % der unterirdischen Systeme sind aktuell verortet. Viele „Cenotes“ werden erst durch den inzwischen begonnenen Bau am Tren „Maya“ entdeckt – ihr sensibles Ökosystem, welches zahlreiche Tier- und Pflanzenarten, darunter seltene Fische oder Schildkröten beherbergt, ist dann bereits erheblich geschädigt:



Figuren 11, 12: Der Eingang zu einer der „Cenotes“ - auf der bereits gerodeten Schneise zwischen Tulum und Playa del Carmen, Tramo 5.

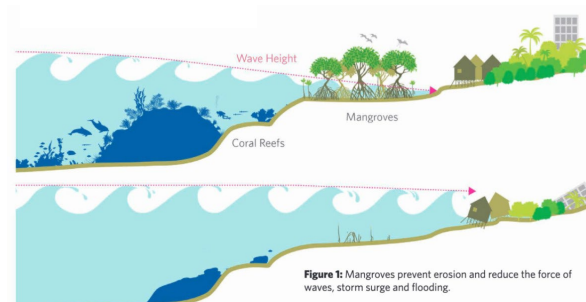
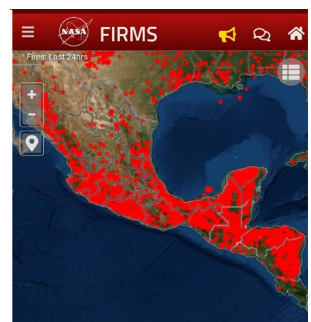


Allein im Bundesstaat Quintana Roo gibt es 358 Unterwasser-Höhlensysteme, die fast 1.400 Kilometer Passagen mit Süßwasser beinhalten. Gleichzeitig sind zwischen 50 und 70 % der Höhlensysteme untereinander verbunden. Die Bauarbeiten beeinflussen so nie nur einzelne Höhlen, sondern das gesamte System. Die Auswirkungen sind komplex und vielfältig: Die „Cenotes“ sind erstens auf den überirdischen Wald angewiesen. Allein die oberirdische Rodung und der Bau zerstören so dieses Wunder. Zweitens droht – bei Bau wie Betrieb – der Einsturz durch das Absacken der Erde. Eine Gefahr auch für den Menschen. „Es ist davon auszugehen, dass mit zunehmender Verstädterung und dem Bau von Straßen in Karstgebieten das Risiko eines Einsturzes steigt“.<sup>13</sup> Dieser karstige Boden stellt das Infrastrukturprojekt in Frage. Drittens wird – durch Bau, Betrieb und anschließende Erschließung der Region – das größte Süßwasservorkommen des Landes kontaminiert. Schadstoffe gelangen in den Boden und das Wasser. Insgesamt wird die bereits bestehende Wasserknappheit in der Region verschärft. Die Zerstörung der Ökosysteme und insbesondere die Wasserkontamination bedroht viertens die Mangrovenwälder und Korallenriffe an der nahegelegenen Küste. Über das „Cenotes-System“ ist ein Abfluss von Süßwasser an die Küste gewährleistet, welcher grundlegend für die Existenz der Mangroven ist. Diese wiederum halten ein sehr wichtiges ökologisches Gleichgewicht an der Küste aufrecht: Neben der natürlichen Regulierung von Nährstoffen dienen diese Mangrovenwälder als Schutz vor Hurrikans:



Figuren 13, 14: Ein Hurrikan über Quintana Roo (links). Es ist eine der am schwersten von Tropenstürmen betroffenen Regionen der Welt, jedes Jahr ziehen mehr Hurrikans über die Halbinsel (rechts). Projekte wie der Tren „Maya“ heizen die Klimakrise an und zerstören gleichzeitig den natürlichen Schutz vor den Folgen der Klimakatastrophe...

Figur 15: Die Klimakatastrophe in Mexiko und Mittelamerika: Die Karte zeigt registrierte Brände innerhalb von 24 Stunden (am 12.05.2022).

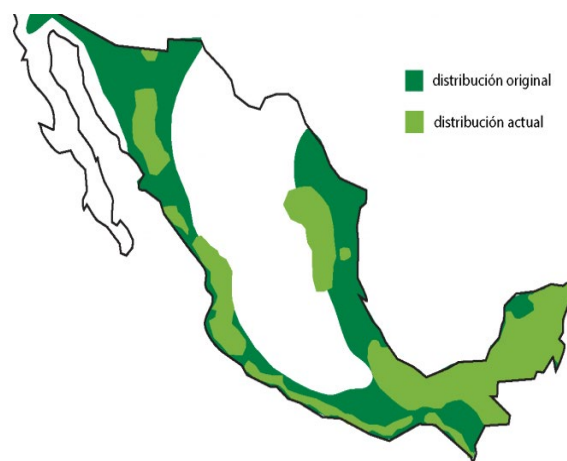
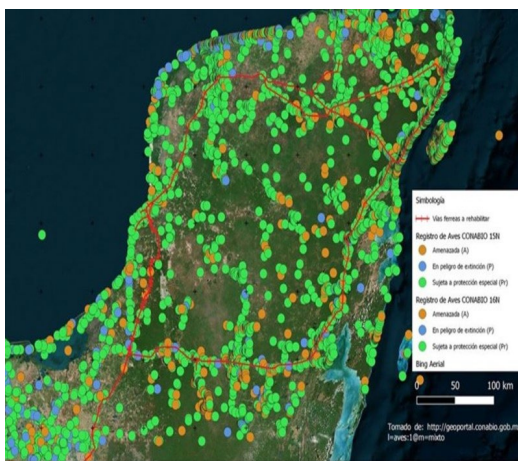


Figur 14.1.: Wie Korallenriffe und Mangroven vor den Folgen von Hurrikans und Fluten schützen...

Durch die großen Einwirkungen auf das komplexe und empfindliche Ökosystem wird der Bau des Tren „Maya“ auch den natürlichen Schutz vor Stürmen und Überflutungen in einer der am stärksten von Tropenstürmen betroffenen Regionen der Welt verringern. Die Cenotes sind überlebenswichtig für die Mangroven, die Mangroven für das Korallenriff...<sup>14</sup> Alles ist an ein großes System gekoppelt: Dschungel, Mangroven, Rifflagune, Korallenriff. Alles hängt zusammen und wird vom Tren „Maya“ höchstwahrscheinlich negativ beeinflusst. Schon im April 2022 zeigen sich die Auswirkungen an der Küste: Während im Regenwald gerodet wird, steigt das Korallensterben, ganze Algen-Teppiche werden an den Strand gespült.<sup>15</sup>

Die generelle Wasserknappheit wird schließlich vor allem durch die massive Rodung des Waldes besiegelt: Im Dezember 2020 genehmigte das Ministerium für Umwelt und natürliche Ressourcen (Semarnat) die Umweltverträglichkeit der Phase 1 des Tren „Maya“-Projekts. Dies erlaubt auch die Abholzung von 800 Hektar Dschungel.<sup>16</sup> Zahlreiche Routenänderungen in den weiteren Streckenabschnitten führen zu noch mehr Abholzung im Regenwald. Noch 2022 könnten 11 Millionen Bäume allein für die Route des Zuges gefallen sein.

*„Wir sprechen von einem Bau mitten in den reichsten Gebieten der biologischen und kulturellen Vielfalt des Landes, wo es Mangroven, Cenoten (unterirdische Höhlen), Dschungel und andere Ökosysteme gibt, die von großen Mengen an Flora und Fauna bewohnt werden. An diesen Orten gibt es gefährdete Arten wie Pekaris, Klammer- und Brüllaffen, Krokodile, Meeresschildkröten, Kolibris, Aras, Papageien und sogar Haie. [...] Es gibt viele Beispiele dafür, wie touristische Gebiete nach einer Weile zu Zentren der Urbanisierung werden, und das führt dazu, dass die Arten irgendwie in die Enge getrieben werden und sich andere Räume zum Überleben suchen müssen“, betont Andrea Ugarte Vázquez, Gründerin des Projekts „Siempre Animal“. Sie versichert, „dass diese Infrastruktur-Initiative kein kulturelles Erbe bewahrt, sondern lediglich ein wirtschaftliches Ziel hat.“<sup>17</sup>*



Figur 16 (links):  
Verbreitung bedrohter  
Vogelarten auf einem Teil der  
Strecke des Tren „Maya“.

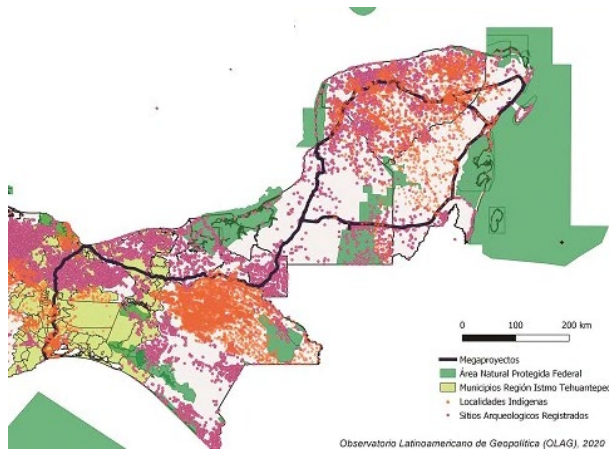
Figur 17 (rechts):  
Ursprünglicher (dunkelgrün)  
und aktueller (hellgrün)  
Lebensraum des Jaguars in  
Mexiko.

Das Ausmaß der Umweltzerstörung lässt sich für das riesige Gebiet kaum vollständig darstellen. Allein Beispiele aus Teilen der Strecke lassen erahnen, was die Zerstörung der letzten intakten Urwälder im Süden des Landes anrichtet: „Der Maya-Zug droht das ökologische Reservat Cuxtal zu zerstören, das 474 Pflanzenarten, 472 Arten von Wirbellosen und 17 Reptilienarten beherbergt, die für die indigenen Gruppen in Yucatán von hohem medizinischem und kulturellem Wert sind, warnen Akademiker und Forscher, die die negativen Auswirkungen des Megabauprojekts untersucht haben“, berichtet u.a. Gloria Leticia Díaz.<sup>18</sup> Der Jaguar als wohl bekanntester Bewohner des Urwalds in Chiapas ist dabei nur eine von unzähligen bereits bedrohten Tier- und Pflanzenarten in der Region, die durch die Verwirklichung des Projektes endgültig verschwinden würden. Bereits heute leben in ganz Mexiko nur noch 4.000 Jaguare, der Lebensraum von 2.000 dieser Tiere ist nun direkt durch den Tren „Maya“ bedroht.<sup>19</sup>

Der Tren „Maya“ führt durch 23 Naturschutzgebiete, einige davon sind UNESCO-Weltkulturerbe.<sup>20</sup> Zerstören wird das Megainfrastruktur eine ganze Region, die überdies eine bedeutende Rolle für das Weltklima besitzt.

**Der Fokus dieses Reports liegt auf der Beteiligung der europäischen Unternehmen an dieser Zerstörung. Vorliegende Recherchen von Kolleginnen\* in Mexiko beschreiben die Auswirkungen auf die Umwelt umfangreicher, die Studien sind im Literaturverzeichnis aufgeführt.**





Figur 18: Die orangenen Punkte zeigen indigene Gemeinden an der Strecke des Tren „Maya“; rosa sind die archäologischen Stätten der Maya verortet. Die größten Naturschutzgebiete sind hellgrün markiert – darunter neben dem Regenwald das zweitgrößte Korallenriff der Welt.

„Weil Kimbilá eine indigene Gemeinde ist, müssen die Einwohner nach einer Konvention der internationalen Arbeitsorganisation ILO vor dem Bau derartiger Projekte [wie dem Tren „Maya“] befragt werden. Doch als [der Kleinbauer Roboam] seine Bedenken bei einer Anhörung im August 2021 habe vorbringen wollen, so berichtet Roboam, habe der Gemeinderatspräsident parallel um Unterschriften für den Bau geworben und Geld geboten. ‘Hier anstellen, wer umgerechnet 200 Euro will!’, habe er gerufen, sagt Roboam. ‘Das war ein abgekartetes Spiel.’ [...] Neben dem Geld für die Unterschrift habe es von der Regierung noch zwei Schecks über insgesamt 148.000 Euro für die Enteignung von 14 Hektar Gemeinschaftsland gegeben, erzählt Felipe May, dem eine Reinigung im Ort gehört. [...] ‘Mit Rucksäcken voller Bargeld kamen wir, eskortiert von der Nationalgarde, wieder in Kimbilá an’ [...] Ob alle Berechtigten den richtigen Betrag bekommen haben, ist nun nicht mehr nachvollziehbar.“<sup>21</sup>

## 1.3. Missachtung indigener Rechte und Bedrohungen von Aktivistinnen\*



„In den Wagons des Tren ‘Maya’ fährt die Auslöschung unserer Völker mit“ –  
Die Delegierten des Nationalen Indigenen-Kongresses (CNI) aus Mexiko vor den Büros der Deutschen Bahn, Berlin, 30.10.2021

In den Gebieten, in denen der Tren „Maya“ gebaut wird, leben etwa 1.080.400 Indigene Menschen, die zu den Mayas, Ch’oles, Tzeltales, Chontales, Tzoziles und anderen indigenen Gruppen gehören. Dabei wird das Infrastrukturprojekt auch in der Nähe von autonomen Gebieten der Zapatistas verlaufen, und neben der Zapatistischen Armee der Nationalen Befreiung (EZLN) in Chiapas betrifft das Projekt auch Gebiete im Bundesstaat Oaxaca, in denen noch immer die Revolutionäre Volksarmee (EPR) präsent ist. Sowohl die indigene Bevölkerung als auch die Zapatistas und Kleinbäuerinnen\* in der Region sehen sich von dem Infrastrukturprojekt Tren „Maya“ negativ betroffen. Insbesondere wird kritisiert, dass die lokalen Gemeinden nicht konsultiert werden – laut nationalem und internationalem Recht müssen die Indigenen Völker über Megaprojekte in ihren Territorien im Vorfeld umfassend, in ihren Sprachen, in ihren Methoden und ohne Beeinflussung informiert werden und dem Projekt zustimmen. Alle diese Kriterien wurden im Falle des Tren „Maya“ systematisch verletzt:

Eine erst nach Kritik vorgenommene „Volksabstimmung“ (Consulta) fand mit viel zu wenig Abstimmenden statt; das UN-Komitee gegen Rassendiskriminierung (CERD) stellte fest, dass die Consultas die Abkommen über und die Rechte der Indigenen missachte: „In seinen abschließenden Bemerkungen zu den von Mexiko vorgelegten Berichten [...] hat das Komitee angeklagt, dass die Konsultationsprozesse in indigenen Gemeinschaften in den meisten Fällen nicht im Voraus durchgeführt wurden, die Gebräuche und Sitten nicht berücksichtigt und keine klaren, genauen und kulturell angemessenen Informationen bereitgestellt wurden. **Darüber hinaus werden die Abstimmungen oft in Kontexten von Bedrohungen, Kriminalisierung und Schikanen durchgeführt, was ihren freien Charakter untergräbt**“, warnte das Komitee in seinem Bericht.<sup>22</sup>

Zu derselben Einschätzung kommt Robin Canul, Reporter aus Yucatán – und spricht von Einschüchterung und Falschinformation.<sup>23</sup> Auch das UN-Hochkommissariat für Menschenrechte und UN-Sonderberichterstatter kritisierten die Konsultierungen als unzureichend (Vgl. Teil 3.2.1.)

Vor allem in Chiapas forderten Indigene Gruppen eine Konsultierung<sup>24</sup> – dass diese schließlich nur unter den oben angeführten Mängeln und Verletzungen der indigenen Rechte vorgenommen wurde, ist dabei nur die Spitze des Eisbergs: Gerade in den Regionen, in denen die Consulta lautstark verlangt wurde, fand sie praktisch bis heute nicht statt: „Von den 79 Wahllokalen, die im Bundesstaat [Chiapas] installiert wurden, befand sich nur ein einziges in der Gemeinde Palenque, und dieses lag in der Gemeindehauptstadt, weit entfernt von den Orten, durch die sie [die Zugstrecke des Tren „Maya“] – wenn sie fertiggestellt ist – führen wird“, berichtet Ángeles Mariscal.<sup>25</sup> Auch anderswo wurde überhaupt keine Consulta durchgeführt, in vielen Gemeinden wurden Unterschriften gefälscht.<sup>24</sup> Zudem wurde oft nicht wahrheitsgemäß oder nur eingeschränkt über die Folgen des Projekts informiert.<sup>25</sup> Das gesamte Konzept der Befragung wurde untergraben: Eine Consulta soll vor der Planung der Projekte umgesetzt werden, danach kann über das Projekt entschieden werden. Als die mexikanische Regierung mit den unzureichenden Befragungen begann, war der Tren „Maya“ bereits beschlossene Sache und Verträge mit (internationalen) Konzernen längst vereinbart. „Llueve, truene o relampaguee se va a construir el Tren Maya, lo quieran o no lo quieran“, ließ der mexikanische Präsident AMLO im September 2019 gleichsam selbstbewusst und ehrlich in Campeche verlauten – : „Egal, ob es regnet, donnert oder blitzt, der Tren „Maya“ wird gebaut – ob die Menschen es wollen oder nicht.“<sup>26</sup>

Im Namen des Fortschritts sollen die Indigenen dem Zug weichen. „Fortschritt für uns“, sagt Alfredo Martínez Vázquez, Kleinbauer in Campeche, „wäre ein Zugang zu sauberem Wasser“. Dieser wird ihnen verwehrt, das wenige Wasser, das bleibt, gerät durch den Tren „Maya“ in Gefahr. Doch für die Touristenmassen, Konzerne und Privatinvestoren wird nach dem Tren „Maya“ genügend Wasser vorhanden sein, meint Sara López Gonzalez – „ich weiß nicht woher, aber das Wasser wird kommen, wie ein Wunder“ – für die, die es sich leisten können. Solche Aussagen sind lebensgefährlich, weiß auch Pedro Uc Be:



„Die hunderten indigenen Gemeinden, die hier leben, werden verschwinden und zu schlecht bezahlten Lohnarbeitern. Wenn wir Glück haben und nicht vollkommen verschwinden, werden wir als Billiglohnkräfte, als Putzkräfte in den Hotels oder als Arbeiter in den Fabriken enden. Und das nur im Fall, dass die Maya diese Situation überleben. Andernfalls, so scheint es mir, wird das Maya-Volk dazu verurteilt sein, zu verschwinden: Unsere Sprache wird verschwinden, unsere Kultur wird verschwinden – und was als ‚Maya‘ übrig bleiben wird ist ein Zug, ein Hotel, ein Restaurant, eine Buslinie [...]“

Pedro Uc Be (links) in einem Video an die Recherche AG.

Pedro Uc Be ist ein Defensor der Maya-Landrechte, Schriftsteller, Übersetzer und Lehrer, der sich für den Erhalt der Maya-Kultur und das Recht auf Land einsetzt. Als Mitglied der Versammlung der Verteidigerinnen\* des Maya-Territoriums Múuch' Xíinbal und des Indigenen Nationalkongresses (CNI) hat er sich für den Schutz der Ländereien der Maya-Völker eingesetzt, und in diesem Zusammenhang den Tren „Maya“ kritisiert. Am 16. Dezember 2019 erhielt der Menschenrechtsverteidiger Pedro Uc Be daraufhin eine WhatsApp-Nachricht mit Morddrohungen, die an ihn und seine Familie gerichtet waren.

Die gleiche Nachricht wurde auch an seine beiden Kinder und seine Ex-Partnerin gesendet. Ihnen wurde mitgeteilt, dass sie 48 Stunden Zeit hätten, ihre Gemeinde zu verlassen, um nicht getötet zu werden (Quelle: Front Line Defenders).<sup>27</sup> Gleichzeitig wehren sich mutige Aktivistinnen\* weiter gegen das Projekt und lehnen die Consultas als unzureichend ab. Während die Regierung AMLO die angebliche Einbeziehung der indigenen Bevölkerung in die „Megaprojekte“ betont, wurden in der laufenden Amtszeit des Präsidenten mehr als 8 Gemeindesprecherinnen\* im Kontext des Widerstands gegen eben jene Megaprojekte umgebracht:

Samir Flores Soberanes in Amilcingo, Morelos; Julián Cortés Flores in San Luis Acatlán, Guerrero; Ignacio Pérez Girón in Aldama, Chiapas; José Lucio Bartolo Faustino, Modesto Verales Sebastián, Bartolo Hilario Morales, und Isaías Xanteco Ahuejote, alles Mitgliederinnen\* des Congreso Nacional Indígena (CNI); Juan Monroy und José Luis Rosales in Jalisco sowie Feliciano Corona Cirino aus María Ostula, Michoacán. Im Juli 2021 wurde Simón Pedro Pérez López in Chiapas ermordet: – „Unsere Compañerxs wurden ermordet, weil sie sich dem Krieg widersetzen, mit dem die böse Regierung versucht, sich unser Land, unsere Berge und Gewässer anzueignen, um die Enteignung zu festigen, die unsere Existenz als indigene Völker bedroht“, erklärte der CNI 2019 – und weiter:



*„Die Regierung gibt vor, die Völker zu konsultieren, verdrängt dabei unseren kollektiven Willen, ignoriert und beleidigt unsere Formen der Organisation und Entscheidungsfindung, weil die vulgäre Täuschung dessen, was sie 'Konsultation' nennt, kein anderes Ziel hat, als den schlecht benannten Tren „Maya“ mit Gewalt durchzusetzen, der die indigenen Territorien an das industrielle und touristische Großkapital ausliefert [...]“.*<sup>28</sup>

In den letzten drei Jahren wurden in Mexiko 48 Aktivistinnen\* gegen Megaprojekte ermordet.<sup>29</sup> Und erneut sind diese Morde nur die Spitze des Eisbergs: Die Repressionen beginnen mit der Diffamierung von Gegnerinnen\* der Großprojekte, die schließlich kriminalisiert, bedroht und angegriffen werden. Unter anderem mit deutschen Waffen ausgerüstete Paramilitärs verüben Attacken auf autonome Gemeinden, insbesondere in Chiapas oder Oaxaca, wo die Menschen gegen das mit dem Tren „Maya“ verbundene Großprojekt „Corredor Transistmico“ Widerstand leisten (mehr dazu in Teil 1.5). Überall steigt die Gewalt gegen Aktivistinnen\*, die sich gegen die zerstörerischen Megaprojekte in Mexiko wehren. 2019 wurde Samir Flores in Amilcingo ermordet. Gerade in diesem Kontext ist es beunruhigend, dass die mexikanischen Streitkräfte eine tragende Rolle im Tren „Maya“ einnehmen. Auch gegen die Indigenen, die sich gegen die mit dem Tren „Maya“ verbundene Autobahn wehren, wird weiter vorgegangen – seit dem 29. Mai 2022 befinden sich mehrere Tseltales im Gefängnis – bis heute.



*Ein Wandgemälde „Samir lebt!“, aufgenommen während des Besuchs der Recherche AG in Amilcingo, 2022.*

## 1.4. Militarisierung und Migration

Die mexikanischen Streitkräfte bauen Streckenabschnitte des Tren „Maya“, das Militär verwaltet den Zug und erhält große Teile der Gewinne.<sup>30</sup> Gleichzeitig werden an der Route Militärbasen errichtet – die Soldaten sollen den „Zug“ nicht nur bauen – sie sollen ihn „verteidigen“,<sup>31</sup> schwört AMLO die Armee ein:



*Figuren 19, 20: AMLO spricht vor Soldaten und Ingenieuren der Armee, hier an den Abschnitten 6 und 7 des Tren „Maya“*

Insbesondere die (indigenen) Gemeinden, die sich gegen den Tren „Maya“ und ähnliche Großprojekte positionieren, sehen sich bedroht. Vertreibung und Enteignung *vor* dem Bau, Vorgehen gegen Widerstand *während* des Baus und der Schutz der Profitinteressen der Konzerne und Privatpersonen *nach* dem Bau des Tren „Maya“ geschieht unter einer enormen Militärpräsenz. Jeden Tag rollen Einheiten und Material in den Süden...<sup>32</sup>

Dabei hat das Militär noch eine andere Aufgabe, die unmittelbar mit dem Tren „Maya“ zusammenhängt: Die Eindämmung der Migration in Richtung USA und das Vorgehen gegen Geflüchtete aus Mittel- und Südamerika sowie der Karibik: Auch das immer aggressivere Vorgehen der mexikanischen Regierung gegen Geflüchtete aus ganz Mittelamerika ist mit dem Megaprojekt durchaus in Verbindung zu bringen: „Stellt man die verschiedenen Megaprojekte und Infrastrukturvorhaben auf der Landkarte dar, sieht man, dass sie Bausteine für eine ‚Migrantensperre‘ sind, mit der man die geopolitischen Interessen der USA bedienen will“, meint Sergio Prieto Díaz, Dozent am Colegio de la Frontera Sur der Universität in Campeche.<sup>33</sup> [Vgl.: Teil 7: „Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz“]. Im Juni 2022 machen sich erneut Karawanen von Migrantinnen\* auf den Weg Richtung USA um Gewalt, Armut und Perspektivlosigkeit zu entfliehen. Allein in einer Karawane sind es bis zu 15.000 Menschen.





Figuren 21, 22, 23: Verschiedenste Einheiten der Armee sind bereits im Süden des Landes stationiert. Unter AMLO übernehmen sie immer mehr Aufgaben – schon sechs Tage vor seiner Amtseinführung wandte er sich an die Streitkräfte.

Während der Amtszeit AMLOs beorderte die mexikanische Regierung auch nach Druck durch die US-Regierung tausende teils schwer bewaffnete Soldaten der Armee und der Nationalgarde an die südliche Grenze zwischen Mexiko und Guatemala, „um den Durchgang zentralamerikanischer Migrant[innen\*] zu blockieren und die Grenzkrise in den Vereinigten Staaten einzudämmen.“<sup>64</sup>

Dass die zuständigen Streitkräfte nun die Verwaltung und die Gewinne des „touristischen“ Tren „Maya“ übernehmen, sorgt nicht nur bei Menschen wie Sergio Díaz für Erschütterung und Sorge vor einer Zuspitzung der ohnehin unhaltbaren Menschenrechtslage an der Südgrenze des Landes. Die geopolitischen Interessen der USA wurden spätestens in einem „Deal“ zwischen Mexiko und den USA unter dem ehemaligen US-Präsidenten Donald Trump deutlich: Nachdem die US-Politik eine strengere Migrationspolitik Mexikos zur Bedingung für das Zurückhalten von Strafzöllen machte,<sup>35</sup> entsandte die mexikanische Regierung in einem ersten Schritt allein 6.000 Nationalgardisten an die Grenze zu Guatemala,<sup>36</sup> erst kürzlich erschoss ein mexikanischer Soldat einen Guatemalteken ohne vorherige Provokation.<sup>37</sup> Das Ziel, die Migrantinnen\* bereits im Süden Mexikos zu stoppen, führt auch die neue US-Administration fort [Vgl.: Teil 7: „Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz“]. Es ist zutiefst beunruhigend, dass diese Armee nun ein Megainfrastrukturprojekt in unmittelbarer Nähe zur Grenze und den autonomen Gebieten der Zapatistas, gegen die seit Jahren ein Krieg „niederer Intensität“ geführt wird, verwalten soll.

Nun, im Jahr 2022, finden die ersten Übungen der US-Armee in mexikanischem Hoheitsgebiet statt: An der „Operation Tradewinds“ sollen Streitkräfte aus 23 Ländern teilnehmen, auch aus Europa. Sie treffen sich auf der Yucatán Halbinsel, in unmittelbarer Nähe des entstehenden Tren „Maya“.<sup>38</sup>



Figur 24, 24.1: AMLO (links) und Trump (rechts) beim ersten Besuch des mexikanischen Präsidenten im Weißen Haus. Es war damals die erste Auslandsreise AMLOs als Präsident. Beide lobten sich in den höchsten Tönen ...

Die Rolle des Militärs wird weiter aufgegriffen in den Teilen „3.2 Die Beteiligung der DB Engineering & Consulting am Tren „Maya“ und „4.3. Die deutsche Rüstungsindustrie und der Tren 'Maya'“.

Die Bedeutung für die Migration ist zentrales Thema in unserem Interview mit Dr. S.P. Díaz (Teil 7).



Die geopolitischen Interessen der USA befeuern auch den „Maya“ Zug: Ein Großteil der Finanzierung soll über den US-Giganten „Black Rock“ laufen. Die US-Regierung unterstützt zudem weitere, mit dem Tren „Maya“ verbundene Megaprojekte – und hat auch wirtschaftliche Interessen an der „Öffnung“ der Region:

## 1.5. Urbanisierung und Öffnung für globales Kapital

Mexikanische Präsidenten verewigen sich gerne in Mega-Projekten. AMLO betont immer wieder, dass das Projekt der „Entwicklung“ der Region diene, und zwar „auf die gerechteste Art und Weise für die lokale Bevölkerung“.<sup>39</sup> Dabei stellt sich die Frage, was unter „Entwicklung“ verstanden wird – denn die Indigene Bevölkerung wird von dem Bau des Zuges nicht profitieren. Der Tourismus würde den großen Unternehmen nutzen, nicht den Menschen vor Ort. Dies zeigt der Blick auf ein erstes der historischen präsidentialen Megaprojekte: In den Neunzigerjahren war es Cancún im Bundesstaat Yucatán, wo in Höchstgeschwindigkeit ‚All Inclusive Hotelanlagen‘ aus dem Boden gestampft worden sind. Die Kehrseite der touristischen Nachmittage im Schatten schillernder Ressorts droht nun auch entlang der Strecke des Tren „Maya“:

*„Für viele Menschen aus den kleineren Städten und Gemeinden rund um Cancún steht der Name [heute] für Ungleichheit, Ausbeutung, Umweltkollaps und – wegen der zunehmenden Militarisierung des Drogenhandels – für staatliche und paramilitärische Gewalt. 2019 gab es in Cancún durchschnittlich einen Mord pro Tag. Allein im Januar 2020 wurden mehr als 50 Menschen umgebracht.“<sup>40</sup>*

Wie damals in Cancún wird heute der Tren „Maya“ als Wegbereiter einer „modernen“ Lebensform präsentiert – das Megaprojekt wird Teile von Mexiko erschließen, die bewohnt, aber noch nicht in den staatlichen Rahmen Mexikos und des kapitalistischen Rahmens des Welthandels eingliedert sind.<sup>41</sup>



Oben: Figur 25: Cancún an der Nordspitze Yucatáns vor 50 Jahren (links); Figur 26: ... und heute (rechts.)

Unten: Figur 27: Cancún an der Nordspitze Yucatáns vor 50 Jahren (links); Figur 28: ... und heute (rechts.)

So hat AMLO beispielsweise im Dezember 2020 sein Ziel geäußert, einen Prozess von „ordenamiento territorial“ (territoriale [Neu-]Ordnung) in Gang zu setzen. Funktionäre der Regierung und große Konzerne unterstützen dies und möchten auf der Grundlage der Stationen des Tren „Maya“ urbane Zentren entstehen lassen.

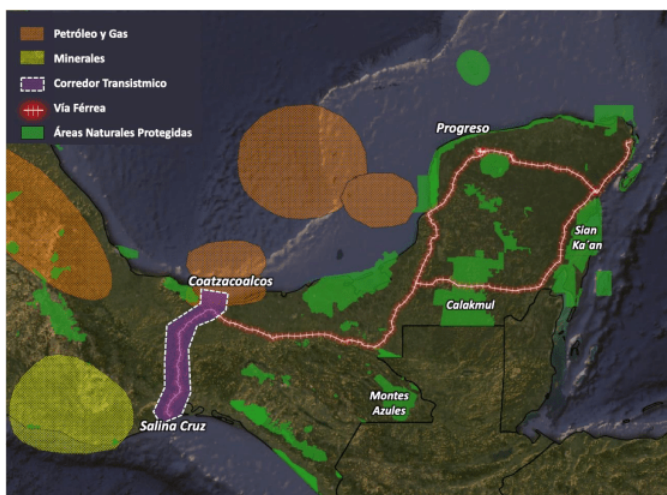


In diesem Zusammenhang könnten die Landnutzungsrechte der lokalen Bevölkerung verändert werden. Gerade die Reaktionen der indigenen Organisationen gegen das Projekt beruhen auf den Auswirkungen der sogenannten Entwicklungspole auf ihre Kultur und Territorien.<sup>42</sup> In dieser Verflechtung von Landraub, Privatinvestitionen und Urbanisierung wird deutlich, wie solche Infrastrukturprojekte dazu dienen, dem Kapital zunächst den Zugang zu den Territorien zu ermöglichen, um sie später mit weiteren Megaprojekten auszubeuten.



Figuren 29, 30: Dass diese Pläne von Hotel-Städten im Regenwald möglich sind, zeigt die Geschichte Cancúns (s.o.) oder Playa del Carmens (siehe das Foto ganz rechts, 30.1) – Der Regenwald und die lokalen Gemeinden müssen diesem „Fortschritt“ weichen...

Doch was treibt die Geldgeber und Konzerne in diese Region? Dies lässt sich nur verstehen, wenn wir 1.) den Rohstoffreichtum der Region und 2.) die Verbindung des Tren „Maya“ mit weiteren Megaprojekten aufzeigen:



Figur 31 (links oben): Die reichen Gas- und Ölvorkommen an der Küste (hellbraun) sind begehrt, aber bisher kaum zu transportieren. Das Holz der Selva „Maya“ ist kostbar, während die freien Flächen für Monokulturen beliebt sind. In den letzten 13 Jahren verlor die Selva „Maya“ eine Fläche so groß wie Kalifornien, u.a. für den Sojaanbau (Figur 31.1, rechts unten).



Figur 32 (links unten): Aktuelle Infrastrukturprojekte in ganz Mexiko. Unter anderem der geplante „Interozeanische Korridor“ zwischen den beiden Ozeanen (rechts unten) ist direkt mit dem Tren „Maya“ verbunden. (Aufgenommen im Protestcamp während des Besuchs der Recherche AG im ISTMO, 2022).



Der „Congreso Nacional Indígena“ zum geplanten Megaprojekt im ISTMO (mehnteiliges Statement):

<https://www.congresonacionalindigena.org/2022/05/25/no-habra-paisaje-despues-de-la-transformacion/>  
21



Ein Beispiel für die komplexen Zusammenhänge ist der „Corredor Transistmico“:

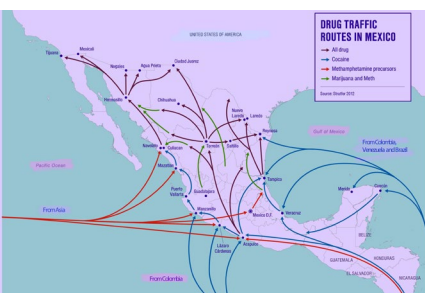
Der Korridor soll, u.a. über Schienen, die beiden Ozeane an der schmalsten Stelle Mexikos miteinander verbinden. So wird ein ungeheurer Wareneinstrom von Produkten etwa aus den USA oder China in den Südosten Mexikos ermöglicht, darunter Saatgut für Monokulturen oder Billigprodukte, welche die lokale Wirtschaft zerstören. Durch die Verbindung mit dem Tren „Maya“ gelangt dieser Warenstrom direkt in den gesamten Südosten. Es ist tatsächlich eine „territoriale Neuordnung“: Die Lebensgrundlagen der lokalen (indigenen) Bevölkerung werden zerstört, an ihrer statt ziehen Privatinvestoren und internationale Konzerne in die Region. Über den „Corredor“ im ISTMO haben sie direkten Zugang zum Weltmarkt.<sup>43</sup> „Vor allem der Tren „Maya“ und der Transistmische Korridor sind geografisch miteinander vernetzt und dienen der kapitalistischen Erschließung des Südostens Mexikos. Geplant für den Korridor sind zum einen Transport-Infrastruktur (neue Zugstrecken, Häfen, Flughafen, Straßen) für nationale und internationale Waren und zum anderen 11 Industrieparks“, berichten Delegierte der Recherche AG nach einem Treffen mit der widerständigen Kampagne „El ISTMO es Nuestro“ („Der ISTMO ist unser“), welche sie am 23. April 2022 als Teil der „Karawane für das Wasser und das Leben“ besuchten. 2022 werden tausende Soldaten in den „Korridor“ entsendet. Der ISTMO wird kapitalistisch erschlossen – dazu gehört die radikale Militarisierung. Die zusammenhängenden Megaprojekte erstrecken sich an der Südgrenze bis nach Belize, Guatemala und El Salvador. Ein weiteres Beispiel ist das Projekt „Sembrando Vida“, auf welches in Teil 2.2. und im Interview in Teil 7 konkreter eingegangen wird. Die Öffnung der Gebiete für internationale Geldgeber und nationale Investoren aus allen Regionen Mexikos führt zu unterschiedlichsten Transformationsprozessen [Vergleich: Teil 7: Unser „Interview mit Dr. S.P. Díaz“]. So kritisierte etwa der mexikanische Zivilrat für nachhaltige Forstwirtschaft (CCMSS), dass das Projekt der Bundesregierung ein Schema fördert, welches die städtische Bevölkerung bevorzugt und die Realitäten und Rechte der indigenen Gemeinden ausblendet:

*„Mit diesem Projekt versucht der Staat, große Investitionen in der Region anzusiedeln, in der Annahme, dass bezahlte Beschäftigung der beste Weg ist, Armut und Marginalität zu bekämpfen. Der prozentuale Anteil der Bevölkerung mit bezahlter Arbeit würde deutlich steigen, wie es schon einmal geschehen ist. Diese Wette basiert jedoch auf einem Prozess der Enteignung und Vertreibung der Ländereien der Gemeinden, wodurch die Bedingungen geschaffen werden, um ein Modell zu fördern, das den Reichtum konzentriert und es den großen Unternehmen und Konzernen in den Bereichen Finanzen, Agrobusiness, Tourismus und Immobilien ermöglicht, Kapital anzuhäufen und ihre Vorherrschaft aufrechtzuerhalten. Und das alles auf der Halbinsel Yucatán, wo sich 46,9 Prozent der Bevölkerung als Maya identifizieren“, bekräftigt der CCMSS.<sup>44</sup>*

Doch nicht nur multinationale Konzerne freuen sich über die Öffnung der Region für ihre Profitinteressen:

## 1.6. (Organisierte) Kriminalität

Das Gebiet, in dem der „Maya“-Zug gebaut werden soll, wird von Drogenkartellen für die Landung von Flugzeugen genutzt, die mit Kokain, Waffen und Geld beladen sind. Drogenkartelle wie die Zetas, das Golfkartell und das Jalisco Kartell – Neue Generation (CJNG) sind ständig präsent, es kommt zu fortwährenden Auseinandersetzungen. Der Tren „Maya“ ist ein Infrastrukturprojekt für die Mobilität von Menschen und den Transport von legalen Waren. Es ist jedoch



bewiesen, dass auch die Infrastruktur für legale Waren den illegalen Sektoren zugutekommt. Trotz der urbanen Zentren und der Konzentration von organisierter Kriminalität etwa in Cancún erschweren die riesigen nicht-erschlossenen Gebiete den Kartellen den Drogen-, Waffen- und Menschenhandel. Ein Blick auf die Haupttrouten der Drogen in Mexiko verdeutlicht, welche Auswirkungen der Tren „Maya“ und die „territoriale Neuordnung“ der Region haben wird: *Quintana Roo ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Drogenhandel aus Südamerika. Viele Jahre lang war es unter der Kontrolle des SC, aber nach dem Eindringen des Golfkartells, der Los Zetas und in jüngster Zeit des Jalisco-Kartells - ist diese Hegemonie zerbrochen. Seine Wiedererlangung wäre ein Vorteil im internationalen Drogenhandel.* Am 03. Juni wurden Absprachen und Deals zwischen AMLO, seiner Partei MORENA und dem Kartell von Sinaloa bekannt.

Figur 33: Die Haupttrouten des Drogenhandels in Mexiko: Die infrastrukturelle Erschließung des Südostens wird den illegalen **Drogen-, Waffen-, Menschen- und Tierhandel** in der Region massiv steigern, auch durch die vielen (Flug)Häfen der Küstenregion.

Durch den Tren „Maya“ und die folgende (infrastrukturelle) „Erschließung“ der Region werden der Handel mit Drogen und illegalen Tieren zunehmen – und gleichzeitig die Kriminalität: Wenn die lokale Bevölkerung aufgrund von Landnahme das kollektiv besessene Land verliert und so ihre bisherigen Arbeits- und Versorgungsmöglichkeiten wegfallen, kann es dazu kommen, dass die Beteiligung an kriminellen Unternehmungen zunimmt. Diese werden dann zur einzigen Möglichkeit das Auskommen zu sichern. Häufig werden auf diese Art im Zuge derartiger Transformationsprozesse Menschen kriminalisiert.

Legale Marktketten können eine Struktur für die illegale Kette bieten; so ist beispielsweise der Zustrom illegaler Jaguarprodukte ein Nebeneffekt der zunehmenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen China und den Ländern Mittel- und Südamerikas. Armut und ein hohes Maß an Korruption in den Herkunftsländern können die Menschen vor Ort zu illegalen Aktivitäten verleiten oder zwingen und zum Wachstum dieses Marktes beitragen.<sup>41</sup>

Gleichzeitig profitiert die organisierte Kriminalität von dem Zustrom an Touristen in der Region. Wie bereits in Cancún und anderen Orten der Riviera „Maya“ können Prostitution und Drogenkonsum zunehmen, Hotelanlagen im Besitz der Kartelle können der Geldwäsche dienen. Es sind Auswirkungen, die bekannt sind und vor denen gewarnt wird – und die Warnungen erweisen sich bereits jetzt als berechtigt:

Generell kommt es durch die Enteignung, Vertreibung, Verarmung und soziale Konflikte durch das aufgezwungene Megaprojekt in der Region zu mehr Verbrechen – wie in Cancún erweist sich die kapitalistische Erschließung der Region als Einfallstor für Gewalt, wie auch die Statistiken seit Baubeginn des Tren „Maya“ zeigen: *„Vorsätzliche Tötungsdelikte, Femizide, Erpressung, Menschenhandel, Drogenhandel, Raub in verschiedenen Formen und Verbrechen gegen die Umwelt sind einige der Verbrechen, die in Campeche, Chiapas, Tabasco, Yucatan und Quintana Roo zugenommen haben.“*<sup>45</sup>

Besonders betroffen von der dadurch zunehmenden Gewalt sind – wie immer – Frauen und Kinder:

## 1.7. Gender

Das Projekt beeinflusst auch das Verhältnis zwischen Männern und Frauen. Um zu verstehen, wie sich die Auswirkungen des Tren „Maya“ für Männer und Frauen unterscheiden werden, ist es wichtig, die örtlichen Zusammenhänge zu kennen. Wir beschränken uns hier auf die Situation der Bevölkerung, die von der Subsistenzlandwirtschaft (u.a. landwirtschaftliche Aktivitäten für die Selbstversorgung) auf dem Land in kollektivem Besitz lebt. Der Verlust dieses Landes hat unterschiedliche geschlechtsspezifische Auswirkungen, wobei Frauen eher direkt vom Verlust von Feuerholz, Wasser und Heilpflanzen betroffen sind. Die Frauen in vielen ländlichen Gemeinden auf der ganzen Welt tragen nach wie vor eine Verantwortung für die Reproduktion der Arbeitskräfte, die Produktion des täglichen Lebensunterhalts und in gewisser Weise auch für den Erhalt des Ökosystems und bestimmter Tier- und Pflanzenarten, die die Landwirtschaft, die Nutztiere und die Waldproduktion unterstützen. Trotz der Bedeutung der Frauen für die Aufrechterhaltung der gemeinschaftlichen Grundlagen, die das Leben ermöglichen, sind die meisten Frauen rechtlich gesehen nicht die Inhaberinnen von Land und gehören offiziell nicht zur Erwerbsbevölkerung.<sup>46</sup>

Das Vordringen in die landwirtschaftlichen Gebiete, durch den Bau des Tren „Maya“ ermöglicht und begünstigt, führt zu mehr Agrarkonflikten, da der Zugang zu Land schwieriger wird und gleichzeitig mehr Männer in die Lohnarbeit einsteigen. So müssen Frauen mehr Zeit in Aktivitäten investieren, die sie früher mit Männern geteilt haben. Sobald zwei Hände in der Familie wegfallen, ist die Nahrung der Familie nicht mehr gesichert.

Ohne Land und die Möglichkeit zur Selbstversorgung sind mehr Männer dazu gezwungen, außerhalb der Landwirtschaft zu arbeiten. Dadurch, dass nun die Männer die Familie (ökonomisch) versorgen, haben sie mehr Macht gegenüber der Frau. Gleiches gilt für den (oft erzwungenen) Verkauf des Landes an Privatinvestoren. Da meist die Männer die Landtitel besitzen, erhalten sie - wenn es nicht zu brutalen Vertreibungen kommt - meist den (geringen) Geldanteil. Gleichzeitig verarmen die Familien durch die billigen Löhne, was viele Männer in die Kriminalität bewegt. Und während der Zugang zu eigenem Land (und Wasser) verwehrt wird, gelangen Alkoholismus (und so oft häusliche Gewalt) und Prostitution in die Region. Beides ist für unzählige ähnliche Großprojekte und deren Auswirkungen auf die Gemeinden belegt.<sup>47</sup>

**Ein zweiter Report der Recherche AG, verfasst von Aktivistinnen\* aus Guatemala, wird sich anhand einiger Beispiele ausführlich mit Folgen von Megaprojekten *in* (indigenen) Gemeinden beschäftigen.**

Die Umwandlung der Menschen in schlecht-bezahlte Lohnarbeiter beginnt bereits jetzt, mit dem Baubeginn an fast allen Streckenabschnitten des Tren „Maya“. Schon hier erweisen sich die Versprechen der Regierung als „Fortschritt“, der nur den Besitzenden zugutekommt:

## 1.8. Der aktuelle Stand der Bauarbeiten:

Viele der Menschen, die sich für den Tren „Maya“ aussprachen, hofften auf Arbeitsplätze. Insbesondere für den Bau der Zug- und Autobahnstrecke würden Jobs geschaffen, ließ AMLO verlauten (und ließ dabei offen, wovon die Menschen nach Abschluss der Arbeiten leben sollten). Spätestens 2022 erweisen sich die Ankündigungen als leere Versprechen: Es kommt zu **Lohnkürzungen**, zu **Lohnwegfall**, zu **Unfällen** und zu **Todesfällen**<sup>48</sup> auf den Baustellen. Gleichzeitig werden die besonders mittel- und schutzlosen Migrantinnen\* auf den Baustellen ausgebeutet<sup>48</sup> – während sie so an der Mauer bauen müssen, die ihnen selbst den Weg in den Norden versperrt. Die Probleme, die wir bereits 2021 in der Erstveröffentlichung benannten, haben sich dramatisch verschärft:

*„AMLO spricht vom Tren Maya als einem Entwicklungskatalysator und verspricht der lokalen Bevölkerung mehr Arbeitsplätze, vor allem in der Tourismusbranche und Konstruktion. Doch bereits jetzt haben mehrere Gruppen von Arbeiterinnen\* seit Beginn der Bauarbeiten in verschiedenen Abschnitten des Tren Maya angeprangert, dass sie ihre Löhne nicht erhalten oder nur einen Bruchteil des versprochenen Gehalts. So haben beispielsweise im August 2020 Mitglieder der Konstruktionsfirma Ferrocarrileros del Istmo de Tehuantepec (FIT) und der Sektion 32 der Gewerkschaft der Eisenbahner der Mexikanischen Republik (STFRM) aufgezeigt, dass das Unternehmen Escalante y Gordillo beabsichtigt, ihre Gehälter beim Bau der Bahnstrecke um 30 % zu kürzen. Trotz Kritik und Unregelmäßigkeiten deutete Präsident AMLO im April 2021 an, dass er plant, zusätzlich Migrantinnen\* als Arbeiterinnen\* in den Maya-Zug einzubinden – eine Farce, wenn man bedenkt, dass das Infrastrukturprojekt auch als „Sperre“ für die Migration in den Norden verstanden werden muss. Es stellt sich zudem die Frage, wie die mexikanische Regierung garantieren will, dass sie nicht die wirtschaftlichen Bedürfnisse von Migrantinnen\* ausnutzt, die aufgrund ihrer besonderen Situation der Verletzlichkeit in einem fremden Land weniger in der Lage sind, ihre Arbeitsrechte einzufordern.“* (Aus der ersten Auflage des vorliegenden Reports, Juni 2021).

In den vergangenen Monaten wurden zudem gerichtlich angeordnete Baustopps ignoriert, unter fragwürdigen Begründungen zurückgezogen und Änderungen an der Route vorgenommen, die nun noch mehr unberührte Natur bedroht. Auch die Enteignungen und Vertreibungen für den Tren „Maya“ dauern an.<sup>49</sup> Es folgt ein chronologischer (und unvollständiger) Überblick über den aktuellen Baustand:

## Eine Chronik des Jahres 2022

08. März 2022: Bei den begonnenen Bauarbeiten werden deutlich mehr Bäume gefällt als zuvor von der Regierung angegeben.<sup>50</sup>

17. März 2022: Die aktuellen Bauarbeiten gefährden auch die archäologischen Stätten und das Erbe der Maya.<sup>51</sup>

28. März 2022: Greenpeace México fordert den unmittelbaren Stopp der Bauarbeiten an Tramo 5.<sup>52</sup>

30. März 2022: Das mexikanische Militär beteiligt sich an der Konstruktion der aktuellen Bauabschnitte.<sup>53</sup>

30. März 2022: Der Tren „Maya“ ist (indirekt) Teil des Berichts zu „Ökozid als Strafrechtsbestand“ der Professorin R. Killean, Belfast<sup>54</sup>

30. und 31. März 2022: Die gerichtlich verhängten Baustopps an Tramo 1, 2 und 3 die u.a. indigener Widerstand erwirkte, werden durch eine höhere Instanz wieder gekippt. U.a. die Asamblea Múuch' Xínbal zeigt sich empört. Noch zwei Wochen zuvor hatten höhere Instanzen den gerichtlichen Baustopp bestätigt/ Recht gegeben.<sup>56</sup>



Figur 34: Mehr als 11 Millionen Bäume sollen in der ersten Bauphase gerodet werden. Bevor diese Zahlen bekannt wurden, hatte der mexikanische Präsident in einer „Maya-Zeremonie“ die „Madre Tierra“ (Mutter Erde) um Erlaubnis gebeten und zugesichert, dass die Biodiversität der Region durch das Bauvorhaben nicht geschädigt werden würde. „Sie haben gelogen“.<sup>55</sup>



*März/ April 2022:* Neue Erkenntnisse zu der Gefährdung der Cenotes durch die Bauarbeiten am Tramo 5 des Tren Maya.<sup>57</sup>

*April 2022:* AMLO spricht weiterhin von gültigen Umweltstudien an den aktuellen Bauabschnitten (v.a. Tramo 5), dies ist eine Lüge, weiterhin existieren keine ausreichenden Studien.<sup>58</sup>

*April 2022:* AMLO kündigt den Baubeginn von Tramo 6 und 7 an.<sup>59</sup>

*02. April 2022:* Trotz der erheblichen Planungsverschiebungen, Baustopps und Verzögerungen an den bisherigen Bauabschnitten versichert AMLO die Fertigstellung des Tren „Maya“ im Jahr 2023.<sup>60</sup>

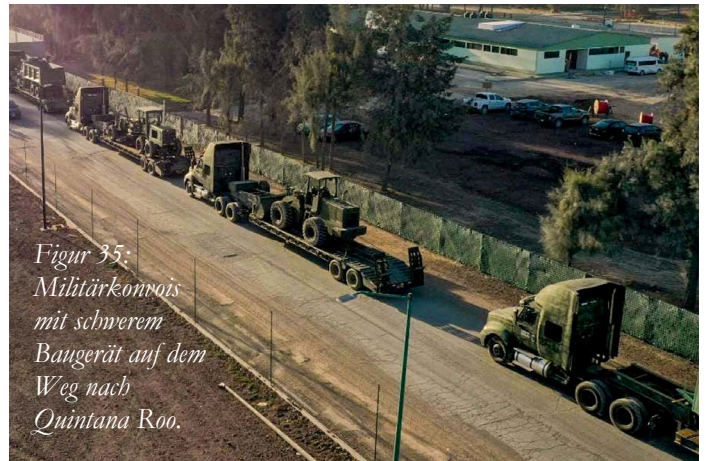
*03. April 2022:* Ein Bericht der Menschenrechtsorganisation Cemda benennt die 58 Morde, die in Mexiko in den letzten drei Jahren an Umwelt- und Landrechtsverteidigerinnen\* verübt worden sind. Die Kriminalisierung rund um den Bau des Tren „Maya“ spielt eine zentrale Rolle.<sup>61</sup>

*03. April 2022:* FONATUR gibt bekannt, dass die Kosten des Tren „Maya“ noch einmal um 60 Millionen Pesos (knapp 3 Millionen Euro) steigen.<sup>62</sup>

*03./04. April 2022:* (!) Das mexikanische Militär wird offiziell mit dem Bau der Tramos 5, 6 und 7 beauftragt (ursprünglich war dies nur für die Streckenabschnitte 6 und 7 berichtet worden). Riesige Militärkonvois mit dutzenden schweren Maschinen wurden daraufhin in den entsprechenden Gebieten gesichtet.<sup>63</sup>

*07. April 2022:* Nach den Umweltschäden und Protestaktionen im Zuge der Bauarbeiten von Tramo 5 verbreitet Greenpeace eine Petition, die den Stopp des Tren „Maya“ fordert.<sup>64</sup>

*09. April 2022:* Die Routenänderung von Tramo 5 führt zu noch massiveren Umweltschäden als die ursprünglich geplante Route.<sup>65</sup>



*Figur 35:  
Militärkonvois  
mit schwerem  
Baugerät auf dem  
Weg nach  
Quintana Roo.*

*10. April 2022:* Während der Bauarbeiten wird offensichtlich, dass die Umweltschäden durch den Bau am Tren „Maya“ 10-20 mal so gravierend sein werden, wie die Regierung AMLOs angibt.<sup>66</sup>

*10-14. April 2022:* Trotz laufender Gerichtsverfahren, fehlender Umweltstudien und der Verletzung der Rechte der indigenen Völker gehen die Bauarbeiten an Tramos des Tren „Maya“ weiter.<sup>67</sup>

*15. April 2022:* Immer mehr Expertinnen\* der UNAM machen auf die verheerenden Auswirkungen des Baus aufmerksam.<sup>68</sup>

*16. April 2022:* (!) Inzwischen wird bekannt, dass für die Konstruktion des Tren „Maya“ in großen Minen tonnenweise Vulkangestein aus dem Biosphärenreservat Los Tuxtlas in Veracruz abgebaut wird.<sup>69</sup>

*19. April 2022:* (!) Erneute Baustopps. Gerichtlich werden die Bauarbeiten am südlichen Teil des Tram 5 des Tren „Maya“ untersagt, doch es wird illegal weitergearbeitet.<sup>70</sup>

*19. April 2022:* Weiterhin kommt es zu Verletzungen der Rechte der indigenen Völker; insbesondere zu Bedrohungen der Aktivistinnen\*<sup>71</sup>



*Figur 36: Abbau von Vulkangestein  
im Biosphärenreservat Los Tuxtlas.*

*20. April 2022:* Das *Seminario Universitario de Sociedad Medio Ambiente e Instituciones (Susmai)*, der *Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)*, kritisiert die aktuellen Bauarbeiten am Tren „Maya“.<sup>72</sup>

Es wird immer deutlicher, wie sehr der Tren „Maya“ und die aktuellen Bauarbeiten die Wasserversorgung der Region, insbesondere für die lokalen Gemeinden, gefährden.<sup>73</sup>

*21. April 2022:* 300 Akademikerinnen\* und 20 Organisationen fordern einen Baustopp des Tren „Maya“ und einen „konstruktiven Dialog“ mit der Regierung AMLO.<sup>74</sup>

*21. April 2022:* (!) Trotz des gerichtlich erwirkten Baustopps für den „Tramo 5 Sur“ (s.o.; 19.04.2022) wird am entsprechenden Bauabschnitt illegal weitergearbeitet, u.a. die Rodungsarbeiten werden fortgeführt.<sup>75</sup>



22. April 2022: Die umstrittene (s.u.) Kampagne „SelvamedelTren“ akzeptiert die Einladung des mexikanischen Präsidenten AMLO zu einem Gespräch über den Bau (insbesondere an Tramo 5) im Präsidentenpalast. Das Treffen soll am Montag, den 25.4.22 stattfinden.<sup>76</sup>

25. April 2022: Der mexikanische Präsident sagt das für heute geplante Treffen mit der Bewegung SelvamedelTren ab. Laut Bewegung „ein Beweis dafür, dass sie die notwendigen Umweltstudien, die das Gesetz verlangt, nicht vorweisen können.“<sup>77</sup> Auch ein Treffen mit Expertinnen\* der UNAM sagte der Präsident ab. Die eigentlich betroffenen und sich gegen den „Zug“ wehrenden indigenen Gemeinden werden nicht eingeladen. Hier zeigt sich auch der Rassismus der mexikanischen Regierung und ihre Ignoranz gegenüber den Rechten der indigenen Völker, außerdem sind hier die Bewegungen rund um *Selvame* selbst zu kritisieren (s.u.)!

27.-30. April 2022: Sara López, Mitglied des Regionalen Indigenen- und Volksrats von Xpujil (Cripix), María Hernández vom Ejido Don Samuel in Escárcega, Wilma Esquivel Pat vom Nationalen Indigenen Kongress (CNI) und Ángel Sulub, ein indigener Maya aus dem Gemeindezentrum U Kúuchil Ch'ib'alo'on in Quintana Roo berichten ausführlich von den Umweltschäden und Menschenrechtsverletzungen: U.a. Sara López berichtete von Täuschungen, Fälschungen, ausbleibenden Informationen und Schikanierungen bei den Konsultationen ihrer Gemeinden. Außerdem wurde von Erpressungen und Bestechungen durch am Tren „Maya“ beteiligte Unternehmen wie den Konzern Barrentos y Asociados berichtet, die Wegerechte in Gemeinden erpressen wollten. María Hernández verurteilt die aktuellen Zwangsräumungen von Familien und Gemeinden im Zuge der aktuellen Bauarbeiten. Insbesondere in Campeche kommt es zu Zwangsräumungen. Zudem werden Gebäude und Häuser von Familien durch aktuelle Bauarbeiten beschädigt: Dort, wo am Tren „Maya“ gebaut wird, entstehen Risse in Häusern in der Nähe. Besorgnis wurde auch über die Pläne von einer „Schaffung neuer städtischer Kerne durch die so genannten Fideicomisos para infraestructura y Bienes Raíces (Fibra) (Infrastruktur- und Immobilientreuhandgesellschaften) [...]“ geäußert. Immer wieder wurde die Frage gestellt, „warum man mit ausländischen Unternehmen verhandle“ anstatt lokale, soziale Strukturen zu stärken.<sup>78</sup>

02. Mai 2022: (!) Erneut wird ein gerichtlicher Baustopp verhängt – auf dem gesamten Tramo 5 dürfen die Bauarbeiten nicht fortgesetzt werden.<sup>79</sup> Der Baustopp des Tramo 5 Sur wird am 14. Mai 2022 erneut bestätigt. AMLO verlangt kurz daraufhin eine Rücknahme des Baustopps und verweist auch auf Kapitalinteressen und das Ziel, den Tren „Maya“ 2023 fertigzustellen.

03. Mai 2022: Die Verantwortlichen des Verteidigungsministeriums (Sedena) und des Ministeriums für Umwelt und natürliche Ressourcen (Semarant) räumen ein, dass die für den Bau erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung (MIA) aktuell erst noch in Arbeit und nicht, wie seit Monaten behauptet, abgeschlossen sei. Damit ist bewiesen, dass die Arbeiten an den Bauabschnitten begonnen haben, ohne die erforderlichen Studien aufweisen zu können.<sup>80</sup>

30. Mai 2022: Ein Richter ordnet den definitiven (!) Baustopp des gesamten Tramo 5 an. Grund ist die fehlende MIA. Auch für die Streckenabschnitte 6 und 7 gelten provisorische, vorläufige Baustopps. Am selben Tag wird ein prähistorischer Tempel auf der Route des Tramo 5 entdeckt, der durch die geplanten Bauarbeiten zerstört werden würde.<sup>Ebd.</sup>





## Teil 2: Europäische Unternehmen & der Tren „Maya“:

**2.1. Überblick: Deutschland, Spanien, Frankreich:** Das neue neoliberale Vorzeige-Projekt der mexikanischen Regierung wird getragen und finanziert von Unternehmen aus der ganzen Welt. Auch private und staatliche Unternehmen aus Deutschland haben großes Interesse gezeigt, in das Projekt zu investieren, erste Zuschläge erhalten und Verträge abgeschlossen. Bis zu 85 multinationale Konzerne aus den USA, Europa (u.a. Deutschland, Frankreich, Spanien, Portugal), Mexiko und China bewarben sich um Aufträge im Zuge des Megaprojektes Tren „Maya“.<sup>81</sup> Aus den USA ist insbesondere die Investmentgesellschaft Black Rock zu nennen, die einen großen Teil des Projektes finanzieren soll.<sup>82</sup> In der Erstveröffentlichung dieses Reports lag ein besonderer Fokus auf den deutschen Konzernen, allen voran der DB-Tochter „DB Consulting and Engineering“. Auch in der vorliegenden Neuauflage wird vor allem der direkt am Tren „Maya“ beteiligten Deutschen Bahn (in Teil 3) und den erst auf den zweiten Blick beteiligten Konzernen aus Deutschland (in Teil 4) besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Vorangestellt ist dem jedoch in dieser Neuauflage die Beteiligung drei weiterer großer europäischer Unternehmen aus Frankreich und Spanien:

**ALSTOM**  
• mobility by nature •

**Alstom-Bombardier (Frankreich):** Am 3. Mai 2021 stürzte mitten in Mexiko-Stadt die Metro-Linie 12 über einer Brücke in sich zusammen, ein Zug fiel mehrere Meter tief. 26 Menschen verloren bei diesem Unfall ihr Leben, 79 Menschen wurden schwer verletzt.<sup>83</sup> 2012 hatte Alstom noch gefeiert: „Alstom hat die Konstruktion, Installation und

Inbetriebnahme der kompletten Elektrifizierungs- und Bahnsteuerungssysteme für die neue Metrolinie 12 in Mexiko-Stadt erfolgreich abgeschlossen, es war eine gute Zusammenarbeit zwischen der mexikanischen Regierung und Alstom.“<sup>84</sup> Verantwortlich für den Auftrag an Alstom war damals der heutige Präsident AMLO – damals der Regierende Bürgermeister von Mexiko-Stadt. Für die Sicherheit der Schienen war der deutsche TÜV-Rheinland verantwortlich (Vgl. Teil 4). Nicht einmal einen Monat nach dem Unfall, für den auch die französischen und deutschen Konzerne Verantwortung tragen, hatte Alstom jedoch wieder einen Grund, zu feiern: „Das Konsortium, das sich aus Alstom Transport Mexico, Bombardier Transportation México, Gami Ingeniería e Instalaciones und Construcciones Urales Procesos Industriales zusammensetzt, wird die Züge für den mexikanischen Tren „Maya“ liefern [...] Der Gesamtwert des Auftrags beläuft sich auf rund 1,3 Milliarden Euro (über 31 Milliarden mexikanische Pesos). Der Anteil für Alstom-Bombardier beläuft sich auf fast 1 Milliarde Euro.“<sup>85</sup> Am 26. Mai 2021 gab die Tourismusbehörde FONATUR den Zuschlag an Alstom. Als Grund wurde auch das Design- und die Designvorschläge genannt, die Alstom für die Züge und Waggons des „Maya-Zuges“ plant. Sie sind angesichts der fatalen Folgen für die Maya und die indigenen Gemeinden sowie die massive Umweltzerstörung und Artengefährdung in den betroffenen Regionen (Vgl. Teil 1) an Zynismus kaum zu überbieten: „Das Design der drei Zugtypen - Xiinbal, Janal und P'atal - ist exklusiv für Mexiko und von der Maya-Kultur inspiriert, wo die Linienführung, die Geschwindigkeit und die Schönheit des majestätischen Jaguars als Inspiration für den Zug dienten. Die Herstellung des Tren „Maya“ wird sofort beginnen,“ ließ der Generaldirektor von Alstom in Mexiko, Maite Ramos, Anfang Juni 2021 verlauten.<sup>86</sup> Aktuell werden durch Alstom 42 Züge mit 210 Wagen für den Tren „Maya“ gebaut.<sup>87</sup> Dies stößt auf massive Kritik: „Alstom [hat in] den Vereinigten Staaten die bis dahin höchste Geldstrafe für die Bestechung von Regierungsbeamten in aller Welt erhalten [...]. Es ist auch das Unternehmen, das die Züge für die #CDMX-Metro verkauft hat, und ein Hauptbeteiligter am Bau der Linie 3 der Metro von Monterrey, die mit sechs Jahren Verspätung und zu einem doppelt so hohen Preis wie ursprünglich vorgesehen eingeweiht wurde.“<sup>88</sup> Zudem übernimmt Alstom die Verantwortung für einen Streckenabschnitt zwischen Cancún und Izamal. Ebenfalls 2021 übernahm Alstom den in Deutschland ansässigen Schienenhersteller Bombardier.<sup>89</sup> Als „Alstom-Bombardier“ ist der Konzern seitdem auch in Deutschland vertreten, hier befinden sich seine größten Werke.<sup>90</sup> Wie die DB baut Alstom auf ein grünes und soziales Image – „Mobility by Nature“ ist der (neue) Konzernslogan. All diese Unternehmen sind Teil eines Greenwashing-Netzwerkes: So ist Alstom beispielsweise die „Top Aktie“ im Klimafond der GLS Bank, die ihr eigenes Image aufwertet, indem sie in ihrem „Klimafonds als Mischfonds aus vorwiegend Aktien und Anleihen in besonders klimafreundliche Unternehmen [investiert].“ Beteiligungen dieser „besonders klimafreundlichen Unternehmen“ in Menschenrechtsverletzungen und Ökozid werden ignoriert.<sup>91</sup>



Figur 37: Im Mai 2022 besucht AMLO die Fabriken von Alstom in Mexiko – selbst hier begleitet vom Militär. Er verkündet: „Vor zwanzig Jahren unterzeichneten wir einen Vertrag mit Bombardier, das heute zu Alstom gehört, über den Kauf von 45 Zügen und 400 Waggons für die Metro von Mexiko-Stadt. Heute haben wir mit denselben Unternehmen einen Vertrag über den Kauf von 42 Zügen mit 210 Waggons für den Tren Maya unterzeichnet.“ Die Tragödie der mexikanischen Metrolinie (Vgl. auch S. 46) bleibt unerwähnt, wie auch die UN-Kritik, dass Alstom-Bombardier erforderliche Unterlagen in der Bewerbung um das Projekt nicht eingereicht hatte und die Ausschreibungsbedingungen nicht erfüllt.

Im Tren Maya Projekt tritt die DB Engineering & Consulting – (Vgl. Teil 3) als sogenannter „shadow operator“ auf. Den Zuschlag für den Einbezug als „Schattenbetreiber“ des Tren „Maya“ erhielt ein Zusammenschluss (Joint Venture) dreier

Unternehmen: Zusammen mit der DB erhielten die staatlichen spanischen Unternehmen Renfe Operadora und Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco) den Zuschlag als gemeinsames Konsortium.<sup>92</sup> Der Zusammenschluss dieser drei Unternehmen ist nicht neu.<sup>93</sup> Unter anderem Renfe tritt (wie die DB) noch in weiteren fragwürdigen Kontexten als „shadow operator“ auf, etwa bei Megainfrastrukturprojekten in Saudi-Arabien.<sup>94</sup> Ganz anders als die Deutsche Bahn feiern die spanischen Konzerne ihre Teilnahme am Tren „Maya“ öffentlich und machen ihre Beteiligung offen sichtbar: *„Mit dem Projekt Tren „Maya“ reibt sich Ineco in die Gruppe der Unternehmen ein, deren Dienstleistungen als Schattenbetreiber bekannt sind und die von den Eisenbahnbetreibern der Welt immer stärker nachgefragt werden. Ineco positioniert sich für weitere ähnliche Möglichkeiten wie den Betrieb des kalifornischen Hochgeschwindigkeitszugs oder den Schattenbetreiber der Rail Baltica. Diese Auszeichnung unterstreicht und stärkt die Präsenz von Ineco auf fünf Kontinenten.“*<sup>95</sup> Von den insgesamt 13,5 Millionen Euro, die das Konsortium für seine Dienstleistungen erhält (die Aufgabe eines „Schattenbetreibers“ wird in Teil 3 genauer erklärt) sicherte sich die „DB Engineering and Consulting“ den Löwenanteil von über 8 Millionen Euro. Renfe und Ineco erhoffen sich vor allem weitere Aufträge und ein besseres Image auf dem gesamten Kontinent. Da es sich bei den Konzernen um Unternehmen im Staatsbesitz handelt, verlangt das von Spanien bereits 2007 ratifizierte Abkommen 169 der International Labor Organisation (ILO) den Austritt der Unternehmen aus dem Tren „Maya“, in dessen Zuge die in dem Abkommen festgelegten Rechte der indigenen Völker massiv verletzt werden (Vgl. Teil 6.3. „Das ILO-169 Abkommen“).<sup>96</sup>



Figur 38: „Daumen hoch“ hieß es für Renfe, Ineco und die DB – Erneut erhielt ihr Zusammenschluss den Zuschlag für ein umstrittenes Mega- Infrastrukturprojekt. Das Foto wurde veröffentlicht von Ineco unter der Ankündigung: „A consortium formed by Renfe, Ineco and the German company DB has been awarded a contract for the Tren Maya project in Mexico“, Januar 2021.<sup>97</sup>



## 2.2. Entwicklungszusammenarbeit, Profitinteressen, Botschaftsbesuche: Eine Chronik des Einstieges der deutschen Unternehmen in den Tren „Maya“

Wie kam es zu der Beteiligung der folgend angeführten deutschen Konzerne am Tren „Maya“. Dabei spielten, wie in fast allen Auslandsaktivitäten der großen multinationalen Konzerne, auch Institutionen aus Politik und „Entwicklungszusammenarbeit“ eine entscheidende Rolle. Bevor in Teil 3 und 4 die deutschen Unternehmen konkreter betrachtet werden, zeigt eine kurze Chronik den Weg der deutschen Interessen in den Südosten Mexikos:

### *Schritt 1: Vorbereitende „Entwicklungszusammenarbeit“:*

Vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) getragen, und doch als private GmbH agierendes Unternehmen ist die „Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH“ (GIZ) auf der ganzen Welt aktiv. Unter dem Vorwand von Projekten der Entwicklungszusammenarbeit bereitet die GIZ nicht selten den Weg für die Beteiligung deutscher Unternehmen an Projekten auf fünf Kontinenten (Vgl. Teil 4). In der Region, in der aktuell mit deutscher Unterstützung am Tren „Maya“ gebaut wird, liefen zuvor zwei groß angelegte Projekte der GIZ: Von 2011 bis 2019 wurde in Mexiko, Guatemala und Belize das Projekt „Schutz und nachhaltige Nutzung der Selva Maya“ betrieben,<sup>98</sup> von 2016 bis 2021 folgte die „Förderung des Monitorings von Biodiversität und Klimawandel in der Region Selva Maya.“<sup>99</sup> (Vgl. Teil 4) Im selben Jahr erhielten die ersten deutschen Konzerne Zuschläge für die Teilnahme am Tren „Maya“ – mitten in der „Selva Maya.“

### *Schritt 2: Die Politik vermittelt*



Hoy @FonaturMX, la Embajada de Alemania en México, @AlemaniaMexi, y las empresas alemanas @KfW IPEX, #TUV RHEINLAND, #DB se reunieron para compartir mejores prácticas sobre aspectos de operación y técnicos para el #TrenMaya



Figur 39: FONATUR und Vertreter der deutschen KfW Entwicklungsbank, des TÜV Rheinland und der DB folgen der Einladung der deutschen Botschaft.

„Auf Twitter gibt es ein Foto aus dem Jahr 2019: Acht Personen in Businesskleidung, im Hintergrund Karten mit dem Streckenverlauf des Maya-Zugs. Es sind Vertreter:innen des TÜV Rheinland, der deutschen [staatlichen!] KfW IPEX-Bank, der Deutschen Bahn und des Tren-Maya-Projekts. Die Deutsche Botschaft in Mexiko bestätigt, dass sie das Treffen vermittelt habe,<sup>400</sup> – so schreibt es die TAZ in Anschluss an und mit Bezug auf die Erstveröffentlichung des vorliegenden Reports. Im selben Jahr wird das erste Projekt der GIZ in der „Selva Maya“ abgeschlossen. Die KfW Entwicklungsbank erhält keinen direkten Zuschlag am Tren „Maya.“ Doch für die Deutsche Bahn wie für den TÜV Rheinland beginnt ihre Rolle in diesem Megaprojekt in der Deutschen Botschaft (Vgl. Teil 3 u. 4). Drei Jahre später, im April 2022, zieht die „Karawane für das Wasser und das Leben“ mit vielen Bewegungen, indigenen Gruppen und Delegierten aus Lützerath und der Recherche AG vor die Deutsche Botschaft in Mexiko-Stadt. Sie protestieren gegen die unzähligen Megaprojekte, an denen deutsche Konzerne und deutsches Kapital beteiligt sind – so auch gegen die DB-Beteiligung am Tren „Maya“ (Vgl. Teil 6).

### *Schritt 3: Die Unternehmen bekennen Interesse und schließen Verträge ab*

Seit (und z.T. vor) dem Juni 2019 bekundeten folgend mehrere Unternehmen aus Deutschland ihr Interesse, sich in verschiedensten Funktionen am Tren „Maya“ zu beteiligen: SIEMENS wollte wie Alstom unter anderem die Züge des Tren „Maya“ herstellen,<sup>101</sup> der TÜV Rheinland bewarb sich um die Überwachung und Überprüfung der Sicherheit des Infrastrukturprojektes.<sup>102</sup> Auf beides wird in Teil 4 eingegangen. Die DB Tochter „DB Engineering and Consulting“ erhielt als „Schattenbetreiber“ einen Vertrag und ist inzwischen fester Bestandteil des Tren „Maya“:

# Teil 3: DB Engineering & Consulting - Der „Schattenbetreiber“

## 3.1 Das Image der Deutschen Bahn: „Wir gestalten mit Leidenschaft die Eisenbahn für die Welt von morgen.“

So heißt es auf der offiziellen Seite der DB Engineering & Consulting GmbH.<sup>103</sup> Doch wie soll sie aussehen, diese Welt von morgen? „Gerecht“, „sozial“ muss sie sein, beteuert auch der deutsche Konzern, und da darf es nicht nur um Gewinn gehen: „Seit Jahren engagiert sich die DB in sozialen Projekten in Deutschland und weltweit. Als global agierendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen [...] fühlt und lebt sie besondere Verantwortung für die Entwicklung der Gesellschaft insgesamt. Aus der Überzeugung, dass sich Erfolg nicht nur wirtschaftlich messen lässt, nutzt die DB ihre Kompetenzen, um dieser Verantwortung gerecht zu werden.“<sup>404</sup> Dabei betont die DB nach außen gerne zweierlei: Erstens: Klima und Umweltschutz - DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz versichert: „Wir übernehmen Verantwortung und machen das klimafreundlichste Verkehrsmittel [...] noch grüner und attraktiver.“<sup>405</sup> In Werbevideos der Deutschen Bahn wird vor den Folgen des Klimawandels gewarnt, Klimastreiks werden gezeigt, dann fährt ein ICE auf Schienen durch den Regenwald und durch die Ozeane bis in den Himmel. Am Ende erscheint ein Slogan: „Klimaschutz kann auch einfach sein“, es folgt das Logo der Deutschen Bahn.<sup>106</sup> In den Bahnhöfen hängen Plakate. „Deutschlands schnellster Klimaschützer“ heißt es da, oder: „Immer im Blick. Die Umwelt.“<sup>407</sup> Tatsächlich handelt es sich dabei um eine „Greenwashing“-Kampagne des weltweit agierenden Unternehmens: **Darauf wird in Teil 3.3. eingegangen.**

Zweitens betont die Deutsche Bahn: Diese „Verantwortung gegenüber Mensch und Natur“ müsse global „gefühl“ werden, denn die sozialen Aktivitäten der DB beschränken sich nicht nur auf Deutschland: „Von Ökologie-Praktika in Australien über die Förderung von Schülerinnen und Schülern in Schweden, Südafrika und den USA bis hin zu Pflanzaktionen in Singapur.“<sup>408</sup> Mexiko fehlt in der Aufzählung dieses grenzenlosen Engagements. Um zur Vervollständigung beizutragen: Auch im Urlaubsparadies Yucatán und in den Urwäldern von Chiapas „lebt“ der Konzern seine Verantwortung gegenüber Mensch und Natur. Oder? Schließlich heißt es von Seiten der Deutschen Bahn:

„Wir stehen für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander aller Menschen sowie für einen umsichtigen Umgang mit technologischem Fortschritt und Digitalisierung, entlang unserer Wertschöpfungskette und darüber hinaus. Als eines der führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen übernehmen wir als Deutsche Bahn Verantwortung für unsere Arbeit in Deutschland – aber genauso in allen anderen Ländern, in denen wir tätig sind. Ein verantwortungsvoller Umgang mit unseren Mitarbeiter:innen, Lieferkettentransparenz, Menschenrechte und digitale Verantwortung sind nur einige der Themen, mit denen wir uns dabei aktiv auseinandersetzen. [...] Der Schutz und die Förderung von Menschenrechten sind für die Deutsche Bahn von zentraler Bedeutung. Denn als Querschnittsthema betreffen Menschenrechte viele unterschiedliche Bereiche und damit Aufgaben im Unternehmen. [...] Auch von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie die Menschenrechte in allen Bereichen respektieren.“<sup>409</sup>

Tatsächlich ist die Deutsche Bahn mit ihren hunderten Subunternehmen weltweit in massive Menschenrechtsverletzungen verstrickt. **Auch hierauf wird in Teil 3.3. eingegangen.**

Im September 2019 – genau in jener Zeit, in der u.a. die Fridays for Future Klimastreiks in Deutschland ihren Höhepunkt erreichten<sup>110</sup> – präsentierte sich die Deutsche Bahn nach außen hin endgültig als das soziale und grüne Unternehmen, das

„Klimaschutz einfach“ mache: „Die Deutsche Bahn (DB) macht ihre Rolle als Umweltvorreiter auf ihren Zügen sichtbar und verändert dafür

das Außendesign ihrer rund 280 ICE-Züge: An den beiden Wagen mit dem markanten ICE-Profil an der Spitze und am Ende des Zuges wird der rote Streifen durch einen grünen ersetzt.“<sup>411</sup> Es waren diese roten und grünen Streifen, die uns auf die Beteiligung der Deutschen Bahn am Megaprojekt Tren „Maya“ in Mexiko aufmerksam machte:



Figur 40: Der Slogan „Klimaschutz kann auch einfach sein“ auf dem DB-Tower in Berlin, 2021.



Figur 41: Der neue – „grüne“ – ICE 4 rollt vom Band,



## 3.2 Die Beteiligung der DB Engineering & Consulting am Tren „Maya“



Figuren 42, 43: In dieser offiziellen Werbung für das Projekt präsentiert die mexikanische Regierung ihre „Vision“ des Tren „Maya“: Die dargestellten Züge erinnern stark an die ICE-Wagen der Deutschen Bahn. Ganze drei Streifen schmücken hier den Zug: Ein roter, ein grüner – und ein Streifen mit „Maya-Symbolen“.

Die Darstellungen der Züge in den Figuren 42 und 43 sowie das Wissen über das globale Agieren der DB ließen uns fragen, ob die Deutsche Bahn am Tren „Maya“ Projekt in Mexiko beteiligt sein könnte. Auf den offiziellen Seiten des Unternehmens und des Verkehrsministeriums der Bundesrepublik Deutschland finden sich bei einer entsprechenden Suche bis heute „keine Einträge.“<sup>112</sup> Auf Anfragen reagierte der Konzern zunächst nicht, selbst, als die Journalistin Hannah Simón Fröhlich konkret das Interesse deutscher Unternehmen und die Rolle der DB am Tren „Maya“ benannte.<sup>113</sup> Auf der anderen Seite verdichteten sich die Hinweise auf eine direkte Beteiligung der Deutschen Bahn: Anders als der deutsche Konzern präsentierten die spanischen Unternehmen Renfe und Ineco (Vgl. Teil 2.1.) ihr erfolgreiches Konsortium, das „gemeinsam mit dem deutschen Unternehmen DB“ den Zuschlag als „Schattenbetreiber“ des Projektes erhalten habe.<sup>114</sup> Und insbesondere in der mexikanischen Presse stießen wir immer öfter auf den bekannten ICE:



Figuren 44, 45, 46: Immer wieder wird in der mexikanischen Presse, auf Onlineportalen oder auf Seiten der Regierung der ICE der Deutschen Bahn abgebildet – obwohl der französische Konzern Alstom die Züge designt, baut und liefert (Vgl. Teil 2.1.). Hier zeigt sich die propagandistische Wirkung des Images der „grünen, sozialen und modernen“ Unternehmen aus Deutschland, „Made in Germany“: Gerade die Beteiligung des deutschen Konzerns DB wird in Mexiko bei Befürworterinnen\* des Projekts als „Beweis“ für dessen „Fortschrittlichkeit“ angeführt – was die Kriminalisierung der Gegnerinnen\* des Projekts als „Gegner des Fortschritts“ erleichtert. In den drei Beispielen wird der ICE nahlweise mit dem mexikanischen Präsidenten, dem offiziellen Tren „Maya“ Logo oder hochrangigen Militärs abgebildet.

Doch eine offizielle Bestätigung der DB-Beteiligung am Tren „Maya“ lag uns lange nicht vor. Am 5. Mai 2021 stellte die Abgeordnete der Linksfraktion im Deutschen Bundestag, Eva-Maria Schreiber, schließlich eine parlamentarische Anfrage über die Beteiligung der Deutschen Bahn Engineering & Consulting am Tren „Maya“-Projekt.<sup>115</sup> Die Antwort des parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann (bis 2021 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr, [setzt sich u.a. für höhere Ticketpreise im Bahnverkehr ein]), bestätigt die sichere Beteiligung:

***„Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat die FONATUR (Fondo Nacional de Fomento al Turismo) des mexikanischen Ministeriums für Tourismus die DB Engineering & Consulting GmbH mit der Beratung zu eisenbahnbetrieblichen Entscheidungen innerhalb des Projekts „Tren Maya“ beauftragt. [...] Der Vertrag wurde zum 1. Dezember 2020 geschlossen und läuft bis Dezember 2023. Er umfasst eine Auftragssumme von 8,6 Millionen Euro [...].“***<sup>116</sup>

Von den 13,5 Millionen für das gesamte, aus drei Unternehmen bestehende Konsortium, erhält die DB Engineering und Consulting mit den vom parlamentarischen Staatssekretär angegebenen 8,6 Millionen Euro demnach 63 Prozent der gesamten Auftragssumme und so den mit Abstand größten Anteil. Dass die Abgeordnete Schreiber in ihrer Anfrage spezifisch nach der Deutschen Bahn Engineering & Consulting sowie weiteren staatlichen deutschen Institutionen oder bundeseigenen Unternehmen fragt,<sup>117</sup> betont einen entscheidenden Punkt: Die Deutsche Bahn befindet sich im Besitz der Bundesrepublik. Dies spielt eine bedeutende Rolle bei unserer Bewertung der Beteiligung (Vgl. Teil 6.3 Das ILO-169 Abkommen). Der Zuschlag als „shadow operator“ gilt mit dem Jahr 2020 zunächst für drei Jahre. Das Konsortium der drei Unternehmen ist für die „Begleitung“ der Entwicklung des Tren „Maya“ zuständig: „[Die drei Konzerne sollen] als Schattenbetreiber des Nationalen Fonds für Tourismusentwicklung (FONATUR) - dem Auftraggeber - fungieren, wie das spanische Ministerium für Verkehr, Mobilität und urbane Agenda am Freitag mitteilte“, schreibt die größte spanische Tageszeitung, El País,<sup>118</sup> und führt weiter aus: „Zu den Aufgaben im Rahmen dieses Vertrages gehört die Beratung über den zukünftigen Betrieb und die Überwachung der Herstellung, Lieferung und Inbetriebnahme des rollenden Materials sowie der übrigen Systeme des Projekts bis zum Beginn der kommerziellen Testphase.“ Die Beteiligung des deutschen Unternehmens am Tren „Maya“ verschafft den Plänen der mexikanischen Regierung vor allem im eigenen Land eine Legitimation ihrer Pläne und die gleichzeitige Diffamierung als Fortschritts- und Entwicklungsgegnerinnen\* jener Menschen, die sich aus verschiedensten Gründen gegen das Projekt stellen.<sup>119</sup>

Erst kürzlich wurde die Beteiligung der Deutschen Bahn als Zeichen für die Fortschrittlichkeit des Projektes auf einer Konferenz zu Programmen des „Bienestar“ (wörtlich „Wohlergehen“) im Tren „Maya“ Projekt gefeiert: „Derzeit hat Conalep [die nationale Hochschule für Technik] eine Vereinbarung mit unserem Schattenbetreiber getroffen, einem Unternehmen, das dem deutschen Staat gehört, der Deutschen Bahn, dem deutschen Zugbetreiber, der uns berät und „Schattenbetreiber“ genannt wird, weil er uns bei Aspekten des Betriebs unterstützt, gerade um professionelles Personal auf einer anderen Ebene (otro nivel) zu generieren“ sagte Rogelio Jiménez Pons, Generaldirektor der Tourismusbehörde FONATUR auf der entsprechenden Pressekonferenz.<sup>120</sup> Im Gegenzug lobt die DB die „Professionalisierung“ des mexikanischen Transportsektors.<sup>121</sup>

Die genauen Aufgabenbereiche der „Schattenbetreiber“ sind so vielschichtig wie undurchsichtig: Die DB „Engineering & Consulting“ liefert Fachwissen für Infrastrukturprojekte von der Idee bis zum Betrieb: „Unsere Spezialist:innen und Generalist:innen aus allen Ingenieurdisziplinen entwickeln und verwirklichen bedarfsgerechte Konzepte, die Menschen und Märkte verbinden – in Deutschland genauso wie in Australien, Südafrika, in den Vereinigten Arabischen Emiraten, China oder Brasilien. Mit nachhaltigen Konzepten unterstützen wir die erfolgreiche Zukunft von Wirtschaftsregionen, leisten einen wichtigen ökologischen Beitrag und gestalten damit die Welt von morgen“<sup>122</sup> – so beschreibt die DB-Tochter ihre Aufgabe.

Anders als die spanischen Triumvirn im Dreier-Konsortium nimmt die DB zumindest den Begriff „shadow“ ernst und schreibt auf den eigenen Seiten - anders als Renfe und Ineco - kaum ein Wort über die Beteiligung am Tren „Maya“. Bei genauerer Recherche auf den konzerneigenen Seiten wird deutlich, dass der „Maya Zug“ ohnehin nur eine von unzähligen Beteiligungen als „shadow operator“ in Mexiko (etwa in Monterrey) und ganz Abya Yala ist.<sup>123</sup>



Das Schweigen über die Beteiligung mag damit zusammenhängen, dass die Umweltfolgen und Menschenrechtsverletzungen des Projektes so gar nicht zum grünen, umwelt- und menschenfreundlichen Image (der „starken Schiene“) passen, welches die DB in Deutschland betont. Wenn die DB Engineering & Consulting von einem „ökologischen Beitrag“ und der „besonderen Achtung der Menschenrechte“ spricht, passt dies nicht zu der Realität des Megaprojektes Tren „Maya“ – dieses bedeutet im Gegenteil massive Menschenrechtsverletzungen und einen Ökozid (Vgl. Teil 1) – dessen ist sich der „Schattenbetreiber“ bewusst:

Die Konsultierung der indigenen Gemeinden ist unzureichend vollzogen worden, die Rechte der indigenen Völker werden systematisch missachtet: *„Der Bau des Tren Maya scheint beschlossene Sache zu sein. Was die indigenen Völker entscheiden, wird keine Rolle spielen. Es gab keine vorherige Debatte über das Projekt und seine Auswirkungen. Die Konsultation der indigenen Völker sollte einen ganzen Prozess des interkulturellen Dialogs beinhalten, der Vereinbarungen und Konsens ermöglicht, um das Recht auf freie Selbstbestimmung auszuüben.“* [Vergleich: Teil 7: Unser „Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz“]. Gleichzeitig treibt das Projekt die Militarisierung im Süden des Landes weiter voran: Die Armee soll das Megaprojekt verwalten (Vgl. Teil 1). Die Angst vor einer erhöhten Präsenz der Streitkräfte ist vor allem in den zapatistischen und autonomen Gebieten in Chiapas spürbar, wo die Regierung seit Jahrzehnten die Strategie eines Krieges von „niederer Intensität“ verfolgt. Dabei sind gerade in den letzten Wochen und Monaten neue Angriffe paramilitärischer Gruppen in der Region verzeichnet worden, wobei die staatlichen Streitkräfte tatenlos zusehen: Am 8. Mai 2021 etwa wurde Pedro Lunez Pérez in der Gemeinde Coco, Landkreis Aldama, Chiapas, von Paramilitärs erschossen, *„während sich die Nationalgarde und die staatliche Polizei in der Nähe der Gemeinde Coco befanden.“*<sup>424</sup> Im Jahr 2022



Figur 47: Hier stand ein Haus. Das ehemalige Grundstück einer für den Tren "Maya" enteigneten und vertriebenen Familie in Campeche, Dezember 2021.

erfolgten dutzende Angriffe auf die Gemeinden in Aldama, Paramilitärs setzen auch eine Grundschule in Brand, Menschen werden immer wieder entführt, über 3000 Menschen sind auf der Flucht.<sup>125</sup> In anderen Regionen sind Vertreibungen und Enteignungen der lokalen Gemeinden, die dem Tren „Maya“ weichen sollen, inzwischen an der Tagesordnung.<sup>126</sup> Die Angst vor weiterer Militärpräsenz und Waffengewalt ist nur ein Grund für den breiten Widerstand gegen das Projekt (Mehr zur Militarisierung und der Rolle deutscher Unternehmen: Vgl. Teil 4.3):

Allein in den ersten drei Bauabschnitten gefährdet der Bau zudem über 7.300 heilige Denkmäler und Orte der indigenen Völker, zudem viele archäologische Funde, die *„nicht bewegt werden können“* – und so dem Tren „Maya“ zum Opfer fallen würden: *„Entlang der Strecke des Maya-Zugs wurden bereits mehr als 25.000 archäologische Denkmäler gefunden, [darunter] 23.111 unbewegliche Gegenstände (Wohnhäuser, Fundamente), 1.292 Einrichtungsgegenstände, 129 menschliche Bestattungen mit Beigaben, 835 natürliche Elemente, die mit dem archäologischen Kontext in Verbindung stehen (Höhlen und Cenoten), Höhlenmalereien, Höhlentempel, ein fast intaktes Kanu, das über 1.000 Jahre alt ist, und mehr als eine halbe Million Keramikfragmente, die alle entlang der Bahnstrecke gefunden wurden.“*<sup>427</sup> Ein weiteres Problem stellt die Bedrohung der Grundwasservorkommen durch das Infrastrukturprojekt dar (Vgl. Teil 1). So berichtet The Nation: *„‘Das Problem hier in Calakmul’, sagte uns Ernesto Martínez, ‘ist, dass es kein Wasser gibt.’ Neben der Biosphäre leben in der Gemeinde Calakmul etwa 28.000 Menschen, die zu verschiedenen indigenen Gruppen wie den Maya, Tzeltal und Chol gehören. Seit über einem Jahrzehnt bitten sie die verschiedenen Regierungen um eine Lösung für die durch den Klimawandel verursachte Dürre. ‘Und jetzt wollen sie 8.000 Touristen pro Tag hierherbringen?’, fragte Martínez ungläubig und versuchte, nicht zu lachen.“*<sup>428</sup>

Solche Aussagen bedeuten ein Risiko. Mexiko ist aktuell das viertgefährlichste Land für Umwelt- und Menschenrechtsaktivistinnen\*. Nicht nur Pedro Uc Be (Vgl. Teil 1), der den Tren „Maya“ und den entsprechenden Konsultationsprozess kritisierte, erhielt Morddrohungen.<sup>129</sup> Auch die Rhetorik der Regierung begünstigt ein Klima der Aggression gegen Menschenrechtsverteidigerinnen\*. Amnesty International führt im Bericht zur Lage der Menschenrechte in Mexiko 2020 (als die DB ihren Auftrag erhielt!) aus:

„Menschenrechtsverteidiger\_innen wurden weiterhin angegriffen und schikaniert. Angaben zivilgesellschaftlicher Organisationen zufolge wurden 24 von ihnen getötet. Menschenrechtsverteidiger\_innen, die sich für Umweltbelange und Menschenrechte indigener Bevölkerungsgruppen einsetzen, äußerten Besorgnis über das Großprojekt Tren Maya. Der Präsident reagierte auf ihre Einwände, indem er sie beschuldigte, 'falsche Umweltschützer' zu sein. Sechs UN-Sonderberichterstatter\_innen äußerten in einem an die Regierung gerichteten gemeinsamen Schreiben eine Reihe von Bedenken über das Projekt Tren Maya, unter anderem im Hinblick auf die Rechte indigener Bevölkerungsgruppen auf ihr Land und ihre Gesundheit sowie mögliche negative Auswirkungen auf die Umwelt.“<sup>430</sup>

In den 13 Jahren zwischen 2004 und 2017 verlor einer der letzten großen Regenwälder des Kontinents (der den Süden Mexikos, Belize und Guatemala übergreifende Selva Maya) bereits 546 Tausend Hektar (das entspricht 700000 Fußballfeldern). Nun droht eine weitere enorme Abholzung durch Projekte wie den Tren „Maya“.<sup>131</sup>

Menschenrechte und Umweltschutz kann die DB „Engineering & Consulting“ im Tren „Maya“ nicht bieten – und bei all diesen dokumentierten Menschenrechtsverletzungen verwundert es kaum, dass selbst das vergleichsweise harmlose Argument, dass durch den Zug doch zumindest die Mobilität für die Menschen in der Region erleichtert werde, nicht haltbar ist: „Höchstwahrscheinlich werden alle Zugstrecken mehr kosten als die bisherigen Bustickets zwischen denselben Orten.“<sup>432</sup> Ganz im Gegenteil agiere der Mobilitätsdienstleister DB hier eher als Immobilitäts-Faktor, meint Dr. Díaz:

„Wir müssen berücksichtigen, dass diese Region einer der größten Migrationskorridore der Welt in die USA ist. Die beschriebene Funktion der Grenze als Migrationskontrolle ist also strategisch wichtig - aber nicht nur für Mexiko, sondern vor allem für die Vereinigten Staaten von Amerika [...]. Bei diesen Mega-Infrastrukturprojekten kaufen die jeweiligen wirtschaftlichen Akteure ihre zwölf, dreißig oder hundert Hektar, oder was auch immer sie sich eben leisten können. Sie haben dann die pure Freiheit, mit diesem Land zu tun, was sie wollen. Das erste, was sie tun, ist Mauern bauen. Es geht nicht so sehr darum, dass die Mauern diejenigen schützen, die drinnen sind, sondern dass die Mobilität der Menschen draußen eingeschränkt wird. Stellt euch also eine durch Mauern geschützte Eisenbahn in einem schmalen Korridor vor: Das ist im Grunde kein Infrastrukturprojekt, im Grunde ist es eine Mauer. Sie nennen es ein Infrastrukturprojekt, sie nennen es den „Maya-Zug“, de facto ist es eine Mauer.“ [Aus dem Interview s.u., Teil 7]



Figuren 48, 49, 50:  
Der Tren „Maya“ als Mauer:

48, links: Der ehemalige US-Präsident Trump „bittet“ zur Unterzeichnung über ein Abkommen zur Migration aus Mittelamerika und Mexiko, hier mit dem guatemaltekischen Innenminister (links). // 49, mitte: US-Vizepräsidentin Kamala Harris während ihres Mittelamerika- und Mexikobesuchs 2021: In Guatemala wandte sie sich an „Migrationswillige“ und drohte: „Do not come!“ („Kommen Sie nicht!“). // 50, rechts: AMLO und der neue US-Präsident Biden führen in einer gemeinsamen Videokonferenz ein Gespräch zur Lage der Migration an der Südgrenze. Es folgte ein Präsenztreffen „Ich habe ihn [Präsident Joe Biden] nach Mexiko eingeladen, [...] um das Migrationsphänomen anzugehen, [...] und ich habe vom Maya-Zug gesprochen [...]“<sup>433</sup>

Und während in Mexiko die COVID-19-Pandemie zwischenzeitlich vergleichbar mit Brasilien völlig außer Kontrolle geraten war, „[ist] bemerkenswert, dass das Gesundheitsministerium trotz der Pandemie ein Budget von 1.476 Mio. Pesos weniger erhielt, als zuvor bewilligt worden war (-1,1%), während das Etat des Tourismusministeriums von 5.207 Mio. Pesos auf 23.572 Mio. Pesos stieg – eine Steigerung von 452%, die sich durch den Maya-Zug erklärt“.<sup>134</sup> (Übrigens: Die Zerstörung ganzer Ökosysteme durch den Menschen – wie durch die oben vorgestellten Megaprojekte – treibt das Aufkommen von Pandemien voran! Eine Fortführung der kapitalistischen Umweltzerstörung wird immer mehr zu Pandemien führen)



### 3.2.1.: UN-fassbar:

#### Die Falschaussagen der deutschen Bundesregierung und der DB zur Rolle der UN im Tren „Maya“

Die Deutsche Bahn scheint die unzähligen Menschenrechtsverletzungen und die Zerstörung der Ökosysteme zu ignorieren. Dabei ist auch die Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland in der Verantwortung, da sich die DB in Staatsbesitz befindet. Die Linken-Abgeordnete Sabine Leidig stellte daher im August 2021, kurz nach der Veröffentlichung der Erstauflage der vorliegenden Recherche, eine weitere parlamentarische Anfrage:

*„Wie bewertet die Bundesregierung die Beteiligung der Deutschen Bahn AG (über ihr Tochterunternehmen 'DB Consulting & Engineering') an dem Projekt „Tren Maya“ in Mexico in Anbetracht der internationalen Kritik aufgrund der ökologischen Auswirkungen und der Menschenrechtssituation (auch in Hinblick auf internationale Nachhaltigkeitsziele) und sieht ein solches Engagement als Teil der Aufgabe dieses Bundesunternehmens?“<sup>435</sup>*

Nachdem die Verantwortlichen diesen Fragen zunächst auswichen, indem die DB bei Anfragen an das Bundesverkehrsministerium verwies und andersherum, musste die Bundesregierung nun durch die parlamentarische Anfrage Stellung nehmen. Am 14. September 2021 antwortete der parlamentarische Staatssekretär Ferlemann auf die offizielle Anfrage von Sabine Leidig und verwies unter anderem auf mehrere UN-Institutionen:

*„Die Planungen zur Umweltverträglichkeit oder zu sozialen Auswirkungen bzw. deren Revision sind nicht Bestandteil des beauftragten Leistungsumfangs. In das Projekt sind die Vereinten Nationen (VN) mit ihren diversen Unterorganisationen (OHCHR, UN-Habitat, UN-ESCO, UNOPS) eng eingebunden. Nach Auffassung der Bundesregierung stehen beratende Auslandsaktivitäten der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften, wie im vorliegenden Fall, dem Bundesinteresse nicht entgegen.“<sup>436</sup>*

Mit dieser Antwort machen sich die Deutsche Bahn und die Bundesregierung gleichsam angreifbar und präsentieren ihre Ignoranz und Desinteresse gegenüber den Menschenrechtsverletzungen und der Umweltzerstörung, die dem Profitinteresse untergeordnet werden, wie an zwei Bestandteilen der Antwort verdeutlicht werden soll:

1. *„Die Planungen zur Umweltverträglichkeit oder zu sozialen Auswirkungen bzw. deren Revision sind nicht Bestandteil des beauftragten Leistungsumfangs“*

Die Überprüfung der Umweltverträglichkeit mag nicht direkt Bestandteil des Leistungsumfangs der DB sein (dies wurde auch nicht angefragt). Die Umweltverträglichkeitsprüfungen müssen nach nationaler mexikanischer und internationaler Gesetzgebung jedoch vor dem Baubeginn durchgeführt werden. Dies ist im Tren „Maya“ nicht der Fall (Vgl. u.a. Teil 1.8). Damit ist auch das Recht der Indigenen Völker verletzt, da eine richtige Umweltverträglichkeitsstudie der Konsultation vorausgehen muss. Die Deutsche Bahn begann dennoch mit ihren „Leistungsumfängen“ an dem die Gesetze missachtenden Projekts. Dies widerspricht der eigenen Darstellung und den offiziellen „grünen“ Unternehmenszielen der DB genauso wie dem vorgeblich *„an internationalen Nachhaltigkeitszielen orientierten Interesse des Bundes.“<sup>437</sup>* Jede Glaubwürdigkeit verliert die Bundesregierung jedoch durch den Verweis auf einige der genannten Unterorganisationen der Vereinten Nationen:

2. *„In das Projekt sind die Vereinten Nationen (VN) mit ihren diversen Unterorganisationen (OHCHR, UN-Habitat, UN-ESCO, UNOPS) eng eingebunden.“ **Das OHCHR ist nicht „eng eingebunden“, im Gegenteil:***

Dass das OHCHR (Office of the High Commissioner for Human Rights / Hochkommissariat für Menschenrechte) angeführt wird, um die Beteiligung der DB am Tren „Maya“ zu rechtfertigen, zeugt mindestens von völliger Unkenntnis: Denn ebenjenes Hochkommissariat für Menschenrechte kritisiert das Megaprojekt Tren „Maya“ massiv, unter anderem aufgrund der Missachtung des Rechts der indigenen Völker zur Konsultation: *„Der Konsultationsprozess der indigenen Bevölkerung zum Maya-Zug hat nicht alle internationalen Menschenrechtsstandards erfüllt,“* kritisiert das OHCHR.<sup>138</sup> **Die Kritik des OHCHR ist umfangreich – und auf unserer Website bereitgestellt.**

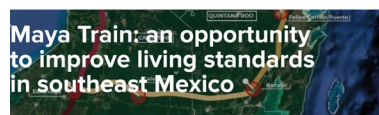
Auf die Besorgnis des OHCHR hin folgte die Arbeit von sechs entsandten Vertreterinnen\* der Vereinten Nationen, die schließlich erhebliche Bedenken am Tren „Maya“ äußerten. Die Menschenrechtsorganisation Peace Brigades International (PBI), ebenfalls von der UN anerkannt, fasst zusammen: *„Die sechs UN-Sonderberichterstatter erklärten, dass die Landrechte der indigenen Bevölkerung, das Recht, nicht vertrieben zu werden, und das Recht auf Gesundheit durch das Megaprojekt beeinträchtigt werden könnten. In ihrem Schreiben äußern sie sich außerdem besorgt über Informationen, die darauf hindeuten, dass die Umweltverträglichkeitsstudie für das Projekt unzureichend war; Risiken von Umweltschäden; das Konsultationsverfahren, das nicht kulturell angemessen war und dass keine vollständigen, angemessenen und unparteiischen Informationen über das Projekt und seine potenziellen Auswirkungen zur Verfügung gestellt wurden, weil die Studien nicht abgeschlossen waren; die Kriminalisierung und Diffamierung von Menschenrechtsaktivisten, die gegen das Megaprojekt sind; und die mögliche Militarisierung von Mexikos Südosten, da die Armee zwei Abschnitte des Megaprojekts bauen wird.“*<sup>439</sup>

Innerhalb der UN kritisiert u.a. das OHCHR die tatsächlich in das Tren „Maya“ Projekt eingebundene und umstrittene UN-Habitat sowie die UNOPS – auch auf diese beiden Organisationen verwies die Bundesregierung. Unerwähnt bleibt jedoch, dass es hier zu fragwürdigen und heimliche Absprachen zwischen jenen Institutionen und der mexikanischen Regierung kam, die bereits seit 2020 den Korruptionsverdacht zulassen:

*„Der Nationale Fonds zur Förderung des Tourismus (Fonatur) und seine Beamten rühmen sich mit der Unterstützung des Megaprojekts durch die Vereinten Nationen, aber in Wirklichkeit hat diese Unterstützung ihren Preis. Die Regierung AMLO muss im Gegenzug 6 Millionen 882 Tausend Dollar an das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen (UN-Habitat) und eine weitere Million 684 Tausend 337 Dollar an das UN Office of Project Services (UNOPS) zahlen. Als Gegenleistung für das Geld erhalten sie die aktive Förderung des Projekts für mehr als ein Jahr, wie aus Vereinbarungen von Fonatur mit UN-Agenturen hervorgeht, obwohl ein großer Teil davon mit dem Argument versteckt wurde, dass es sich um 'vertrauliche Informationen' handelt. Eduardo López Moreno Romero, Direktor des Büros für Mexiko und Kuba von UN-Habitat, sagte in einer Erklärung, es sei 'eine Überraschung' gewesen, von dem Durchsickern der Vereinbarungen zwischen Fonatur und der Agentur, die er leitet, zu erfahren. 'Es gibt keinen Grund, warum diese Dokumente öffentlich gemacht werden sollten'. Eine weitere 'Überraschung' ist der Vertrag, den Fonatur direkt an das Unternehmen Eclecsis Sinergia y Tecnología, S de RL de CV, über 11 Millionen 262 Tausend Pesos für eine Dienstleistung der 'technischen Unterstützung für die Koordination zwischen Fonatur und UN-Habitat bei der Entwicklung eines integralen territorialen Programms der südöstlichen Region Mexikos im Zusammenhang mit dem Maya-Zug' vergeben hat. Auf 21 der 25 Seiten des Vertrages sind Streichungen zu finden. [...] Die eigentliche Verpflichtung des Vertrags zwischen Fonatur und der UN-Habitat-Agentur mit Endkosten in Höhe von 6.882.606 USD besteht darin, die Umsiedlung der in der Nähe der Gleise lebenden Familien und die Planung der städtischen Zentren und der Umgebung der Maya-Bahnhöfe zu überwachen.“*<sup>440</sup>



Screenshot Recherche AG: Für diese „Werbung“ erhielt die UN-Habitat illegal hohe Geldsummen.



Unter anderem der Hochkommissar für Menschenrechte der UN fordert eine Stellungnahme der UN-Habitat, die anscheinend nicht nur ihre Büros mit der für den Tren „Maya“ verantwortlichen Tourismusbehörde FONATUR teilt. Und auch andere, bisher unerwähnte UN-Unterorganisationen kritisieren die mexikanische Regierung und das Megaprojekt Tren „Maya“, u.a. wegen der fehlenden Umweltverträglichkeitsüberprüfungen. Selbst die umstrittene UNOPS (Büro für Projektdienste der Vereinten Nationen, s.o.) beklagen, dass der „Empfehlung“ einer „dem Projekt vorangehenden Umweltstudie“ nicht gefolgt wurde.<sup>141</sup> **Es lässt sich an**

**dieser Stelle festhalten: Von den in den Tren „Maya“ eingebundenen UN-Organisationen, welche die Bundesregierung als Argument für die DB-Beteiligung nannte, kritisieren mehrere, insbesondere aber das Hochkommissariat für Menschenrechte, das Projekt massiv, während zwei weitere im Zuge des Tren „Maya“ in einen Korruptionsvorfall mit der mexikanischen Regierung verwickelt sind.**

Auch die Deutsche Bahn selbst argumentiert mit der Einbindung der genannten UN-Unterorganisationen und antwortet auf eine Anfrage der internationalen Kampagnenorganisation SumOfUs fast im selben Wortlaut wie die Bundesregierung:<sup>142</sup>



Anfrage von SumOfUs: „Wir sind auf die Verwicklungen in Umwelt- und Menschenrechtsverletzungen der Deutschen Bahn Engineering & Consulting in Mexiko gestoßen, durch Ihre Mitwirkung an dem Projekt 'Maya-Zug'. [...] Wir würden uns freuen, wenn Sie uns [...] antworten. Falls wir [...] keine Antwort von Ihnen erhalten, werden wir davon ausgehen, dass Sie die Landnahme- und Vertreibung sowie die Umweltzerstörung in Yucatán weiterhin unterstützen und werden unsere Kampagnenpläne entsprechend umsetzen.“<sup>443</sup>

Antwort der Sprecherin der DB Engineering & Consulting: „In das mexikanische Projekt Tren Maya sind die UNO mit ihren diversen Unterorganisationen (UN Human Rights, UN-Habitat, UNESCO, UNOPS, 2030 Agenda for sustainable development) eingebunden. Wir gehen deshalb davon aus, dass die lokalen Gesetze in Bezug auf Umweltschutz und Menschenrechte sowie zur Korruptionsverhinderung kontrolliert und eingehalten werden. [...] Im Rahmen des üblichen Angebotsprozesses bewertet die DB E&C Projekte vorab auf Chancen und Risiken - technische, kaufmännische sowie politisch-soziale. Beim Tren Maya ergab dies ein positives Ergebnis. Es handelt sich hier um ein politisch – für das Land und die gesamte Region unter Abwägung aller ökologischen und sozialen Gesichtspunkten – bedeutendes Projekt. Bei aller Kritik am Tren Maya wird er auch als Chance zur Entwicklung bisher nicht erschlossener Gebiete insbesondere im Westen und Süden der Halbinsel Yucatan bis hin nach Chiapas angesehen. So ist es vorgesehen, den Zug mit sozialverträglichen Tarifen zu betreiben, sodass gerade für ärmere Bevölkerungsschichten Mobilitätsmöglichkeiten entstehen und somit neue Arbeits- und Ausbildungsplätze erreichbar werden.“<sup>444</sup>

Erneut zeigt sich das Desinteresse der DB an Menschenrechten und Umweltzerstörung: Die angeführte UN-Menschenrechtskommission verurteilt den Tren „Maya“ durch die fehlenden und/ oder unzureichenden Konsultationen der indigenen Bevölkerung (s.o.). Die angeführten UN-Unterorganisationen UN-Habitat und UNOPS befürworten den Tren „Maya“ nur durch einen Deal, der in Mexiko zu offenen Korruptionsvorwürfen führt (s.o.). Die in der 2030 Agenda for sustainable development genannten Rechte der indigenen Völker werden verletzt, und in Teilen ist die „Agenda“ ohnehin zu kritisieren.

Nicht erwähnt wird – weder von der Bundesregierung noch von der Deutschen Bahn – das UN-Komitee gegen Rassendiskriminierung. Dieses kritisiert: „Darüber hinaus werden die Abstimmungen [Konsultationsprozess] oft in Kontexten von Bedrohungen, Kriminalisierung und Schikanen durchgeführt, was ihren freien Charakter untergräbt.“<sup>445</sup> Und weiter: „In diesem Zusammenhang nimmt der Ausschuss mit Besorgnis die Informationen zur Kenntnis, die er über die Durchführung von Bürgerbefragungen zu großen Investitionsprojekten wie der Maya-Bahn und dem transisthmischen Korridor erhalten hat, [...] bei denen die Gemeinschaften der indigenen Völker nicht berücksichtigt und die Anforderungen des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation von 1989 über indigene und in Stämmen lebende Völker (Nr. 169) nicht eingehalten wurden. Die International Labor Organisation – ebenfalls eine Unterorganisation der Vereinten Nationen – wird von der Bundesregierung wie von der DB ebenfalls ignoriert. **Zum Abkommen 169 der ILO Vgl. s.u., Teil 6.3. (ab Seite 56) – Die BRD muss die DB zum Austritt aus dem Projekt zwingen!**

Nachdem SumOfUs die Deutsche Bahn Engineering & Consulting mit der Realität der UN-Unterorganisationen konfrontierte und die Kritik des UN-Hochkommissariats für Menschenrechte, des UN-Komitees gegen Rassendiskriminierung und der UN-Sonderberichterstatter am Projekt erwähnte, blieb bis zum heutigen Tage (Stand 16.06.2022) eine Antwort der DB und der Bundesregierung aus.<sup>446</sup> Wir müssen nun davon ausgehen, dass Bundesregierung wie die DB trotz Kenntnis der Vorwürfe von Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung aus Profitinteresse an der Beteiligung am „Maya-Zug“ festhält.



Figur 51: „Fortschritt“ und „Entwicklung“, aber für wen? Die Vision des „Maya Zuges“: Die Maya-Pyramiden „inspirieren“ die Haltestellen, doch die Maya, die heute in diesem Territorium leben, werden zu vergangener Geschichte – nach ihrer Enteignung und Vertreibung bleiben nur noch lebendige Fotomotive für Touristinnen\* übrig.

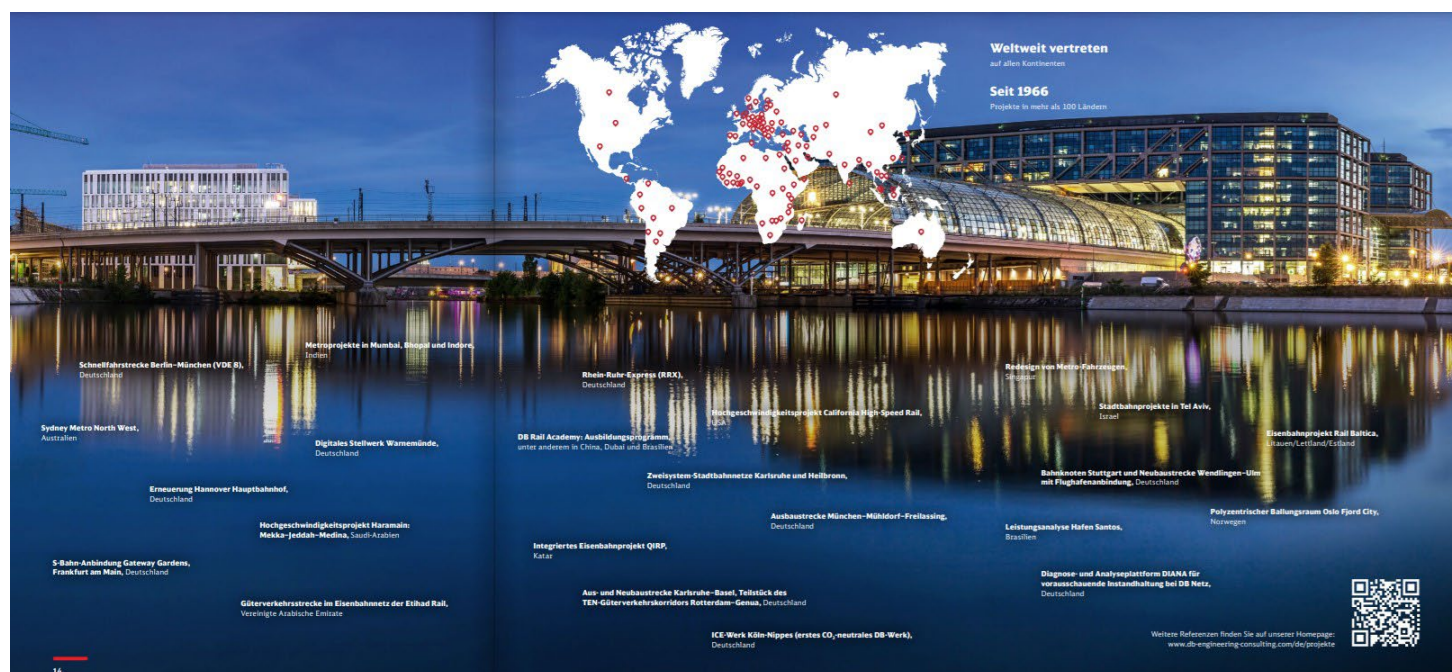
Die zusätzliche Angabe, dass es vorgesehen sei „den Zug mit sozialverträglichen Tarifen zu betreiben, sodass gerade für ärmere Bevölkerungsschichten Mobilitätsmöglichkeiten entstehen und somit neue Arbeits- und Ausbildungsplätze erreichbar werden“, erweist sich als falsch.

Alles deutet darauf hin, dass die ärmere Bevölkerung im Gegenteil Mobilitätsmöglichkeiten verliert, da die Zugpreise erheblich teurer sein werden als die aktuellen Busverbindungen. Die „Entwicklung der unerschlossenen Gebiete“ erweist sich lediglich für besitzende Gutverdiener und große Unternehmen als „Fortschritt.“ Die ärmere, indigene Bevölkerung wird enteignet und vertrieben (Vgl. Teil 1, insb. Teil 1.5).

Ihr grünes und soziales Image hält die DB nicht ein. Ernst zu nehmen scheint die DB hingegen den Begriff „Schattenbetreiber“, als der sie im Tren „Maya“-Projekt mitwirkt: Auf die Nachfrage hin, worin genau die Aufgaben der DB Engineering & Consulting im Projekt bestünden, antwortete eine Sprecherin des Tochterunternehmens nur: „FONATUR, ein Teil des mexikanischen Ministeriums für Tourismus, hat die DB Engineering & Consulting (DB E&C, Tochterunternehmen der Deutschen Bahn) mit der Beratung zum Eisenbahnbetrieb innerhalb des Projekts Tren Maya beauftragt. Die Beratung umfasst u.a. die Revision vorhandener Planungsunterlagen, die Unterstützung bei der Durchführung von Ausschreibungen und bei der Inbetriebnahme.“<sup>447</sup>

Die Bezeichnung „Schattenbetreiber“ hält, was sie verspricht: Bei einer Suche nach dem Begriff stößt man vor allem auf Berichte über Großaufträge der Deutschen Bahn in Ländern mit mindestens fragwürdigen Einstellungen zur Einhaltung der Menschenrechte wie Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten, China, Brasilien, Kolumbien oder Russland:

### 3.3. Die Deutsche Bahn gestern, heute und morgen: „Weltweite Verantwortung für Mensch und Natur“?



Figur 52: Die DB Engineering & Consulting ist auf der ganzen Welt in fragwürdige Megaprojekte eingebunden, u.a. in Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten, China, Brasilien, Kolumbien oder Russland. Hier präsentiert das Tochterunternehmen der DB ihre Auslandsaktivitäten in einer konzerneigenen Broschüre.

Seit dem 01. Januar 1994 ist die Deutsche Bahn wie ein Privatunternehmen organisiert.<sup>148</sup> Seitdem entstanden 525 Tochterfirmen, unter ihnen DB Schenker oder die DB E.C.O. Group – DB Engineering Consulting and Operating. Allein die DB Engineering & Consulting ist mit über 5000 Mitarbeiterinnen\* auf der ganzen Welt aktiv.<sup>149</sup> Auch das ZDF Magazin-Royale fragte nach der Sendung vom 18. März 2022: „Was haben der Hafen von Santos, eine Universität in Riad und die Beijing-Shanghai High Speed Line mit der Deutschen Bahn zu tun?“ Überall ist die DB Engineering & Consulting aktiv, meist als „Schattenbetreiber“.<sup>150</sup>

In Katar etwa ist die DB Engineering & Consulting seit 2008 vertreten. „Katar hat im Oktober 2008 seinen langfristigen Entwicklungsplan, Qatar National Vision 2030, vorgestellt. Die bis 2030 geltende Vision zielt darauf ab, die menschliche und ökologische Entwicklung des Staates durch verschiedene Initiativen zu fördern. Das Qatar Integrated Railway Project (QIRP), das unter der Leitung von DB Engineering & Consulting entwickelt wurde, wird dabei eine Schlüsselrolle spielen.“<sup>451</sup> Zusammen mit der Deutschen Bauindustrie sicherte sich die Deutsche Bahn 17 Milliarden Euro. Erste Streckennetze wurden bereits 2019 eröffnet. Nun sicherte sich das Unternehmen auch den Auftrag für den Eisenbahnbau im Zuge der umstrittenen Fußball Weltmeisterschaft 2022 in Katar und ist dabei auch für das „Sicherheitsmanagement auf Baustellen“ zuständig.<sup>152</sup> Ein Spiel dieser WM kostet 234 Menschenleben:





Figuren 53, 54: Die Baustellen (oben) für das Schienennetz in Katar (rechts) – der Güterverkehr führt bis nach Saudi-Arabien.



Allein bis 2021 arbeiteten sich (offiziell!) 15.000 Menschen auf den Großbaustellen für den Ausbau im Zuge der WM zu Tode. Die Arbeitsmigrantinnen\* erhalten zudem keine oder unzureichende Löhne und dürfen sich nicht in Gewerkschaften organisieren.<sup>153</sup> Inzwischen sind 70 DB-Mitarbeiter ständig in Katar vertreten und unterstützen auch den Gütertransport – unter

anderem nach Saudi-Arabien.<sup>154</sup> Im in zahlreiche Kriege involvierten Saudi-Arabien ist die DB Engineering & Consulting dabei ebenfalls aktiv. Neben einem riesigen Infrastrukturprojekt berichtet das Unternehmen: „Auf einem Uni-Campus in Saudi-Arabien hat DB Engineering & Consulting den „Automated People Mover“ installiert. Laut DB wichtig: 'Die besonderen Anforderungen an eine strikte Geschlechtertrennung [...] werden unter allen Umständen beibehalten.'“<sup>155</sup> Währenddessen ist auf ICEs in Deutschland der rote Streifen neben grün auch in Regenbogenfarben abgebildet – „Der Regenbogen als internationales Symbol für Toleranz, Akzeptanz und die Wertschätzung von Vielfalt war zuletzt sehr präsent in der öffentlichen Debatte. Gut so! Denn hier geht es nicht um Symbolik, sondern um Haltung, gesellschaftliches Miteinander und konkrete Lebensbedingungen. Bei der DB ist Vielfalt Teil unserer Identität und fest in der Konzernstrategie verankert. Es liegt in unserer DNA, Menschen zusammenzubringen, Begegnung und Austausch zu fördern“, schwärmte DB-Chef Lutz.<sup>156</sup>

Und während sich die Deutsche Bahn nach außen hin als solidarisch mit den Opfern des Russischen Angriffskrieges auf die Ukraine im Jahr 2022 präsentiert, verschweigt der Konzern seine zahlreiche Aktivitäten in dem Land bis Kriegsausbruch und darüber hinaus.<sup>157</sup> Auch andere Teilunternehmen der DB agieren weltweit, so die für Logistik zuständige DB Schenker – die neben Waren aller Art auch Waffen, Kriegsgerät und Militär in unterschiedlichen Teilen der Welt transportiert – und dies bereits seit über 70 Jahren (s.u.). Mindestens die Hälfte ihres Umsatzes erwirtschaftet das Unternehmen „Deutsche Bahn“ außerhalb Deutschlands, und viel davon außerhalb von reiner „Bahninfrastruktur.“<sup>158</sup> Dies gilt dabei auch in Deutschland: Als „DB Energie“ versorgt der Konzern Haushalte mit Strom, und als „DB Autohaus“ stieg die deutsche Bahn in den Autohandel ein<sup>159</sup> – obwohl sie sich als „Deutschlands schnellster Klimaretter“ präsentiert. – Abgesehen von den für die Umwelt verheerenden Beteiligungen an Megaprojekten auf der ganzen Welt wird die Deutsche Bahn ihrem „grünen Image“ selbst in Deutschland nur auf den ersten Blick gerecht – und verbraucht Kohlestrom mit Kohle aus indigenen Territorien...:

Eine Monitor-Recherche beweist, dass ein Anruf des Bundeskanzler Olaf Scholz bei seinem kolumbianischen Amtskollegen Ivan Duque zu einer Erweiterung der Kohleminen im indigenen Territorium führte. Gleichzeitig gibt es ein Militärabkommen zwischen Deutschland und Kolumbien, und auch Kanada liefert schwere Waffen, die in den Kohleabbau-Minen zum Einsatz kommen – wohl zur Unterdrückung der lokalen Bevölkerung. Die deutschen Kohleimporte aus Kolumbien stiegen allein im März 2022 sprunghaft auf 690.000 Tonnen an, Mitglieder der „Grünen“, selbst Teil der „Fortschrittskoalition“, sprechen offen von „kolonialer Ausbeutung.“



Figur 55: Der Kohlabbau Cerrejón in Kolumbien. Abgebaut wird auf einer Fläche von 69.000 Hektar. Die aus der Gegend vertriebenen oder noch in der Umgebung lebenden Menschen nennen die Mine nur „das Monster“.<sup>160</sup>

Während viele Menschen zurecht einen Wechsel von Auto- und Straßeninfrastruktur zu einem Schienenausbau fordern, muss man sich vor Augen führen, woher der „Klimaretter“ Deutsche Bahn für ihre „grünen“ Züge den benötigten Strom bezieht:

Ein Viertel des gesamtdeutschen Bahnstroms wird aus dem Kohlekraftwerk Datteln IV geliefert - Datteln IV ging trotz des beschlossenen Kohleausstiegs ans Netz, ohne gerichtliche Genehmigung.<sup>161</sup>



„Offenbar „[war] das Kraftwerk [...] überhaupt nur in dieser Größe errichtet worden, weil sich die Deutsche Bahn in einem langfristig laufenden Vertrag verpflichtet hat, diese gewaltige Strommenge abzunehmen.“<sup>162</sup> Tatsächlich wird die DB vermutlich bis weit in die Dreißigerjahre Strom aus dem Uniper-Kraftwerk beziehen.<sup>163</sup> Wenn die – inzwischen mit einem grünen statt rotem Streifen geschmückten – Züge der DB zumindest zu einem gewissen Teil offiziell Ökostrom verbrauchen, so regelt sich dies durch Zertifikate, die nur einen weiteren Bereich der enormen Greenwashing-Welt der DB darstellen:



„Die Zertifikate funktionieren so: Die Bahn verbraucht fossilen Strom, erwirbt aber das Recht, ihn bilanziell als Ökostrom geltend zu machen. Entsprechend verschlechtert sich aber auch die Strombilanz eines anderen Verbrauchers [...]

Figur 56 (links): „Klimakrise Made in Germany“ – Aktivistinnen\* von Ende Gelände blockieren das Koblekraftwerk Datteln IV; Figur 57 (rechts): „Deutsche Züge fahren mit Putins Kohlen“ – vor und auch noch während des Beginns des Angriffskrieges gegen die Ukraine wird in Datteln IV v.a. Kohle aus Russland verbrannt. - Nun soll der Großteil aus Kolumbien kommen – mit verheerenden Folgen für die Bevölkerung.

[...] Der Ökostrom wird also nur in der Bilanz verschoben, der regenerative Anteil am Stromverbrauch in Deutschland steigt dadurch aber nicht.<sup>164</sup> Es eröffnen sich hier neokoloniale Abgründe eines „grünen Kapitalismus“: Deutschland propagiert Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Neutralität und setzt dabei immer wieder auf die Bahn. Diese jedoch bezieht ihren Strom zu einem beträchtlichen Teil aus klimaschädlicher Kohle, die nicht mehr im „nachhaltigen“ Deutschland, sondern im globalen Süden abgebaut wird:

„Nicht nur, weil er die Klimakrise weiter verschärft, ist der Betrieb von Datteln IV unverantwortlich: An der dort verbrannten Steinkohle klebt Blut. Weil in Deutschland seit 2018 wegen der massiven Umweltfolgen und hohen Entschädigungskosten keine Steinkohle mehr gefördert wird, wird sie importiert, vor allem aus Russland und Kolumbien. So lagert die deutsche Industrie die Folgen in andere Weltregionen aus. Die Blutkohle ist Teil einer kolonialen Kontinuität und macht die imperiale Lebensweise im globalen Norden sichtbar. In Kolumbien zerstören die Tagebaue riesige Landflächen, die lokale Bevölkerung wird mit Gewalt vertrieben. Aus der Region César ist bekannt, dass paramilitärische Einheiten rund um Tagebaue eingesetzt werden. Hunderte Menschen wurden vertrieben, viele gar ermordet. Auch im russischen Kusbass werden Umwelt- und Menschenrechtlerinnen\* angegriffen. Aleksandra Korolewa von der Organisation Ecodefense musste in Deutschland politisches Asyl beantragen. Trotzdem setzt sie sich weiter für den Schutz von Mensch und Natur in Kusbass ein. Im Februar protestierte sie vor Datteln 4 gegen deutsche Kohleimporte.“<sup>165</sup>



Figuren 58, 59, 60: Nur eine der von Polizei und Militär durchgeführten Vertreibungen von indigenen Gemeinden im Gebiet des Kohletagebaus „El Cerrejón.“ Die kolumbianische Polizei sowie das Militär, die für viele Menschenrechtsverletzungen und Morde verantwortlich sind, beziehen einen Großteil ihrer Waffen aus Deutschland (Vgl. Teil 4.3.). Über ein geheimes Militärabkommen zwischen Deutschland und Kolumbien gibt die dt. Regierung keine Auskunft.

Seit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine verschiebt sich nicht nur der angekündigte Kohleausstieg in Deutschland, vor allem wird mehr Kohle aus anderen Weltregionen, vor allem Kolumbien, importiert, da auf Kohle aus Russland verzichtet werden soll.<sup>166</sup> In Kolumbien bedeutet dies mehr Gewalt gegen Aktivistinnen\*, die sich gegen die Kohleminen wehren, mehr Gesundheitsschäden für die lokale Bevölkerung, mehr Vertreibungen und schließlich die Zerstörung des gesamten Ökosystems und einen erheblichen Beitrag zum Klimawandel: „Wir haben mit dem Krieg nichts zu tun, aber unser Territorium wird geopfert“, sagt der lokale Aktivist Misail Socarras, der bereits mehrere Mordversuche überlebte.<sup>167</sup> Deutsche Abnehmer, Stromerzeuger und die Deutsche Bahn sind nur Beispiele jener, die so einmal mehr unter dem Narrativ von „Fortschritt und Entwicklung“ die Rechte vor allem der indigenen Menschen verletzen – der grüne Streifen hat nichts mit Ökostrom zu tun, und der rote Streifen wirkt passender:



„[Die Mine gehört] dem multinationalen Glencore-Konzern mit Sitz in der Schweiz [...]. Sie liegt in der Halbwüstenregion La Guajira auf dem Gebiet des indigenen Volks der Wayúu. 'Es ist eine große Enttäuschung, dass Deutschland als Land, das den Kohleausstieg vollzieht, heute wieder Kohle von einer Firma kaufen will, die laut Gerichtsurteilen Menschen-, Umwelt- und Gebietsrechte verletzt hat', sagt Anwältin Rosa María Mateus vom renommierten Colectivo de Abogados José Alvear Restrepo (Cajar), das die indigenen, afrokolumbianischen und bäuerlichen Gemeinschaften der Region seit Jahren unterstützt. Kurz nach dem Telefonat [des kolumbianischen Präsidenten] mit [dem deutschen Bundeskanzler] Scholz meldeten Indigenen-Vertreter, sie hätten eine Mail vom Umweltministerium erhalten. Darin ging es um einen Bach namens Bruno. Bergbaufirma und Regierung hätten eine Studie fertiggestellt, die der Umleitung des Bachs grünes Licht erteilt – ohne Beteiligung der Gemeinschaften vor Ort. Der Bach Bruno ist der größte Zufluss des einzigen Flusses der Region Río Ranchería. 2016 leitete El Cerejón ihn auf 4 Kilometern Länge um. Das Verfassungsgericht stoppte 2017 den Prozess, weil das Recht auf Wasser, Gesundheit und Ernährungssicherheit der indigenen Gemeinschaften verletzt worden war. Es schrieb eine technische Studie unter Einbeziehung der Indigenen vor, um zu entscheiden, ob der Bach in seinen Ursprungszustand zurückversetzt werden soll. El Cerejón nennt den künstlichen Bachlauf ein 'Vorbild ökologischer Umweltinnovation'. Die Indigenen fürchten dagegen um ihre Wasserquelle: Schon jetzt müssten sie immer tiefer bohren, einige Brunnen seien bereits kontaminiert. Das Wasser des Bachs ist ihnen heilig, es hat spirituelle und kulturelle Bedeutung. 'Wenn Deutschland mehr Kohle kauft, wird das die Ausbeutung der Kohle am Bach Bruno beschleunigen', sagt Anwältin Rosa María Mateus. 'Nach 40 Jahren Ausbeutung sind die Schäden groß, weder Firma noch Staat haben bislang auf die Rufe der Gemeinschaften reagiert', betont sie. Fortschritt, Entwicklung, Umsiedlung, bessere Arbeitsbedingungen [bei Unfällen in kolumbianischen Kohleminen kommt es immer wieder zu Toten, 2021 starben über 110 Arbeiter] und produktive Projekte seien ihnen versprochen worden. 'Bis heute ist das nicht passiert.' Stattdessen kamen: Vertreibung, Enteignung, Luft- und Wasserverschmutzung und Atemwegserkrankungen, besonders bei Kindern.“<sup>468</sup>

Die Lüge vom deutschen Klimaschutz bezahlen lokale Bevölkerungen und Aktivistinnen\* in Ländern wie Kolumbien mit ihrem Leben. Kolumbien ist weltweit das gefährlichste Land für Umweltaktivistinnen\*, seit 2016 wurden 611 Morde an Aktivistinnen\* offiziell registriert.<sup>169</sup> Sie wehren sich zum Großteil auch gegen den Kohleabbau, während die Deutsche Bahn diesen dreckigen Kohlestrom für ihre Züge verbraucht. Das also ist die „starke Schiene“. Der Ausbau des Schienennetzes ist weiterhin in aller Munde. Und so richtig es ist, dass Autobahnprojekte inmitten der Klimakatastrophe keine Zukunft haben und Kurzstreckenflüge zu unterbinden sind, so wichtig ist es auch, zu betonen: Im System eines ungehemmten Kapitalismus bedeutet auch die „Deutsche Bahn“ als profitorientiertes, multinationales Unternehmen in erster Linie Zerstörung.

Ausführliche Informationen zur **Blutkohle** hat DeCOALonize Europa im Buch „Burning Seasons“ zusammengefasst:

<https://decoalonize-europe.net/wp-content/uploads/2019/09/Still-Burning.pdf>



In Deutschland selbst verbraucht die Deutsche Bahn jedoch nicht nur klima- und menschenfeindlichen Kohlestrom. Sie umgeht etwa Umweltstudien oder versprüht auf ihren Schienen giftiges Glyphosat – was nicht nur Arten in der Nähe bedroht, sondern u.a. das Grundwasser kontaminiert.<sup>170</sup> Doch nicht nur das „grüne Image“ der DB erweist sich bei genauerem Hinsehen als Lüge – auch das „soziale Image“ ist untragbar, nicht nur im Ausland (s.u.).

Und diese Menschenverachtung hat Tradition:



Figur 61: Massendepортationen durch die „Deutsche Reichsbahn“, hier zwischen dem Zwangslager Westerbork (Niederlande) in das NS-Vernichtungslager Sobibor (Polen).

Millionen von Menschen transportierte die „Reichsbahn“ in die Vernichtungslager der Nationalsozialisten. Die Verantwortlichen der „Reichsbahn“ beschwerten sich, wenn die Züge nicht „voll ausgelastet“ waren und verlangte den Deportierten für ihre Fahrt in den Tod einen Ticketpreis ab. Auf dem Rückweg aus den Lagern transportierte die „Reichsbahn“ das Eigentum der Ermordeten.<sup>171</sup> Die Deutsche Bahn übernahm die Monopolposition, die Infrastruktur, Schienen und das abscheulich angehäuften Vermögen der „Deutschen Reichsbahn“ (DR).<sup>172</sup> Bis heute zeugt der Umgang der Deutschen Bahn mit dieser Vergangenheit von Gleichgültigkeit: Die DB weigert sich immer wieder, Reparationen an Überlebende der Shoah zu zahlen. 2011 erreichte beispielsweise Salo Müller, der als einziger seiner Familie die Konzentrationslager überlebte, eine Zahlung der niederländischen Bahn an die Hinterbliebenen. Die DB verweigerte eine solche Zahlung.<sup>173</sup> Gleichzeitig behindert die Deutsche Bahn

immer wieder die Erinnerung an die Opfer. 2006 etwa weigerte sich die DB, die Wanderausstellung „11.000 jüdische Kinder – mit der Reichsbahn in den Tod“, in deutschen Bahnhöfen zu zeigen.<sup>174</sup>

Gegen das Projekt „Zug der Erinnerung“ geht die DB indirekt immer wieder vor, so entzog sie dem Projekt zur Erinnerung an die Opfer der Shoa beispielsweise notwendige Gelder, während die Ausstellung selbst eine „Trassengebühr“ von über 100.000 Euro an das Unternehmen DB bezahlen musste. Diese übergab die DB dem Projekt später als „Spende“ und inszenierte dies als eine Art Werbeaktion.<sup>175</sup> Auf der Seite von „Zug der Erinnerung“ finden sich zahlreiche Informationen über die Verbrechen der „Reichsbahn“ und den schändlichen Umgang der Deutschen Bahn mit ihrer Vergangenheit: <http://www.zug-der-erinnerung.eu/index.html>



Figur 62: Die geplante Route der S21 bedroht das Mahnmal für die ermordeten Sinti u. Roma.

Unter den in der „Reichsbahn“ deportierten und in den Vernichtungslagern ermordeten Menschen befanden sich zehntausende Sinti und Roma. Und während die Deutsche Bahn heute systematisch Roma-Familien (nicht nur!) in ihren Zügen und Bahnhöfen rassistisch diskriminiert, und u.a. geflüchtete Roma-Familien aus der Ukraine zurückweist,<sup>176</sup> bedroht die Deutsche Bahn gleichzeitig das Gedenken an die im Nationalsozialismus ermordeten Roma: Das jahrzehntelang erkämpfte Mahnmal für die Ermordeten Sinti und Roma in unmittelbarer Nähe zum Bundestag soll nun der neuen S-Bahn Linie S21 der Deutschen Bahn weichen.<sup>177</sup> Ohne es mit den Betroffenen und den entsprechenden Initiativen abzusprechen, plante die DB die Linie ohne Rücksicht auf das Gedenken der auch durch die „Reichsbahn“ Deportierten.<sup>178</sup> Auch gegen dieses zynische Vorgehen der DB protestierten wir u.a. gemeinsam mit dem Roma Trial am 30. Oktober 2021 während des Aktionstages gegen Ökozid und Vertreibung und die DB-Beteiligung am Tren „Maya“ und hielten eine Zwischenkundgebung am Mahnmal ab (Vgl. Teil 6.2.).

In Köln verhinderte die DB ebenfalls das Gedenken an die NS-Verbrechen und weigerte sich, eine Gedenktafel für die Deportationen zu installieren, die während des Nationalsozialismus am Kölner Hauptbahnhof stattfanden.<sup>179</sup> Die Deutsche Bahn bot an, eine Gedenktruhe mit Tafel und Scheinwerfern an

Figur 63: Das „Gedenken“ an die Deportationen der „Reichsbahn“ in Köln: Die „Schwelle der Erinnerung“



prominenter Stelle im Bahnhof zu platzieren – unter der Voraussetzung, dass ein Satz über die Beteiligung der „Reichsbahn“ an den Deportationen entfernt würde. Dies verweigerten die Initiatoren, nun bleibt einzig die unscheinbare und kaum besuchte „Schwelle der Erinnerung“ (Vgl. Figur 63). Als diese Schwelle mit Namen der Deportierten aufgestellt wurde, ordnete das Ordnungsamt die Entfernung durch die Müllabfuhr an. Erst das Intervenieren der jüdisch-deutschen Gesellschaft verhinderte dies, doch ein würdiges Erinnern mit ausreichend Informationen scheint nicht möglich. Vielmehr wirkt es, als bestimmten Genozidleugner die Erinnerungskultur: 2022 ließ die Stadt das Mahnmal für den Genozid an den Armeniern unter Polizeiaufgebot abmontieren – auch bei dem Völkermord an den Armeniern 1915 spielte das Geld des Deutschen Reiches und das Wissen um „Bahninfrastruktur“ eine bedeutende Rolle: „Als Prestigeprojekt deutscher Orientpolitik spielte die Bagdadbahn als Transportmittel bei der Vernichtung ganzer Bevölkerungsgruppen eine wichtige Rolle.“<sup>480</sup> Nicht nur deutsche Ingenieure – gewissermaßen als „Schattenbetreiber“, halfen bei der Umsetzung. Finanziert wurde der Todestransport übrigens vor allem durch deutsche Banken – wie die schon damals existierende Deutsche Bank.<sup>181</sup>

Eine weitere, noch heute existierende, Tochter der DB verdient seit jeher Geld an Krieg und Zerstörung:

„Zu den bedeutendsten Raubunternehmen und Plünderern bei den deutschen Überfällen und Massenverbrechen in Europa (1933-1945) gehört die Firma Schenker. Heute firmiert das Nachfolgeunternehmen als 'DB-Schenker' und ist Teil des riesigen deutschen Bahnkonzerns. 'DB-Schenker' befindet sich in Staatsbesitz und untersteht dem Bundesministerium für Verkehr“, heißt es in den Schenker Papers<sup>182</sup>, und weiter: „In einer offiziellen Darstellung lässt der DB-Konzern die Schenker-Vergangenheit 1932 enden, ignoriert das von Schenker angerichtete Leid in den Nazi-Jahren vollkommen, und führt die Schenker-Geschichte erst 1984 fort. Hunderttausende Raubopfer waren zu diesem Zeitpunkt längst verstorben, ihre Erben meist außerstande, die Schenker-Diebstähle in der NS-Zeit zurückzuverfolgen. Wo immer in Europa Menschen in die Vernichtungs- und Zwangslager, in Sklavenarbeit und Gefangenschaft deportiert wurden, hatte sich Schenker mit der staatlichen deutschen Bahn die Arbeit und den kriminellen Profit geteilt: In großem Stil, mit tausenden Lastwagen, räumte Schenker Wohnungen, Museen, Synagogen oder Industriekomplexe in den besetzten Ländern leer und ließ die Hinterlassenschaften mit der Bahn nach Deutschland transportieren. Schenker leistete unmittelbare Beihilfe zu Verbrechen gegen die Menschheit. Ohne Schenker und das deutsche Bahnwesen wären die Enteignung und Vernichtung ganzer Bevölkerungsgruppen, insbesondere der europäischen Juden, in dem getätigten Umfang unmöglich gewesen. Die heutige DB-Gruppe und damit auch 'DB-Schenker' weigern sich seit über einem Jahrzehnt, den Forderungen der deutschen Zivilgesellschaft und zahlreicher Überlebender nach Kompensation für die Verbrechenbeihilfe zu entsprechen. Mit juristischen Tricks will der Eigentümer der DB Gruppe, der deutsche Staat, seinen Schulden entgehen.“





Figur 64: Protest gegen die Militär- und Waffentransporte durch DB Schenker, Hannover 2021

Auch für den Faschisten Franco transportierte Schenker, u.a. Waffen.<sup>183</sup> Heute ist die DB Schenker mit zehntausenden Mitarbeiterinnen\* in über 140 Ländern vertreten und ist wie immer an Militärtransporten beteiligt.

„Der große Logistikkonzern DB Schenker liefert Transportlösungen für alle, die es sich leisten können. Dabei gelten weder soziale noch moralische Richtlinien, Hauptsache Profit. [...] Wer seine Traditionen pflegt, schafft Kontinuitäten. Waffenlieferungen, Rüstungstransport und Militärlogistik gehört auch heute zum Hauptgeschäft. So stellt DB Schenker gemeinsam mit zwei weiteren Akteuren ein Zentrallager von 17.000 Quadratmetern für die

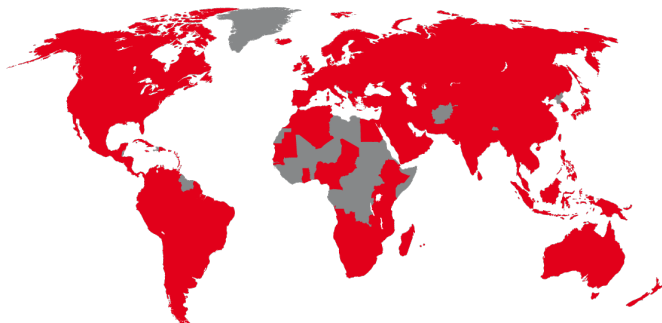
Bundeswehr und transportiert weltweit Waffensysteme und Ausrüstungen für die Bundeswehr und die US-Armee. Im Juni 2021 ist DB Schenker größter Logistikpartner für die Waffenmesse „Land Forces“ in Australien, Brisbane. Hier trifft sich das „Who is who“ des Tötungsgeschäfts.“<sup>184</sup> Auch in der Türkei, das aktuell einen Angriffskrieg gegen die kurdischen Gebiete, u.a. mit Giftgas, führt, ist die DB Schenker aktiv. Ob dabei Militärtransporte vorgenommen werden ist unklar, aber möglich:

Immerhin ist die Türkei NATO-Partner und die DB Schenker der Haupttransporteur der NATO. Nicht zuletzt wird der Krieg mit deutschen Waffen geführt.<sup>185</sup> In Russland wurde gegen DB Schenker wegen Korruption ermittelt, in Italien ist der Konzern zum Teil von der Mafia unterwandert.<sup>186</sup> Ein weiterer Konzern, der auf den ersten Blick selten mit seinen Militärtransporten in Verbindungen gebracht wird, ist übrigens die Deutsche Post DHL.

Figur 65: In der Türkei errichtete die DB Schenker ein eigenes Streckennetz.



Die Milliarden Gewinne der DB-Töchter werden allerdings nicht dazu verwendet, das Schienennetz in Deutschland auszubauen oder kundenfreundlicher zu gestalten. Stattdessen zahlen sich die Manager hohe Prämien aus, das Fixgehalt des DB-Bahnchefs Lutz wurde mitten in der Pandemie auf 900.000 Euro erhöht.<sup>187</sup> Der Planungsstand der DB reicht meist, wie bei allen großen Privatunternehmen, nur bis zur nächsten Aktionärsversammlung. Während viele Orte, vor allem im Osten Deutschlands, nicht ausreichend an das Bahnnetz angebunden sind, ist eine Bahnfahrt für viele Menschen in Deutschland ohnehin unbezahlbar. Gleichzeitig kommt es seit der Bahnreform 1994 immer wieder zu Entlassungen, Einsparungen und der versuchten Unterdrückung von Arbeitnehmerinnen\*-Kämpfen.<sup>188</sup> Zudem werden nicht nur Roma-Familien etwa von der DB-Sicherheit schikaniert. Auch durch das Anhäufen unzähliger Immobilien und Grundstücke geht die DB im Namen des Profits gegen Menschen vor, so etwa durch die Räumung von Obdachlosencamps.<sup>189</sup> Unwillig zeigt sich die DB auch bei der Förderung von Barrierefreiheit in ihren Bahnhöfen und Zügen und kaufte erst 2022 nicht-barrierefreie Züge bei SIEMENS ein.<sup>190</sup> Und auch im Inland ist v.a. die DB Engineering & Consulting an der Planung und Umsetzung von umstrittenen Megaprojekten beteiligt – so etwa am „Betonprojekt“ Stuttgart 21. Das eigentliche Schienennetz bleibt auf der Strecke und „zwischen der herrschenden deutschen Bahnpolitik und den Anforderungen der Klimakrise klappt ein tiefer Graben.“<sup>191</sup>



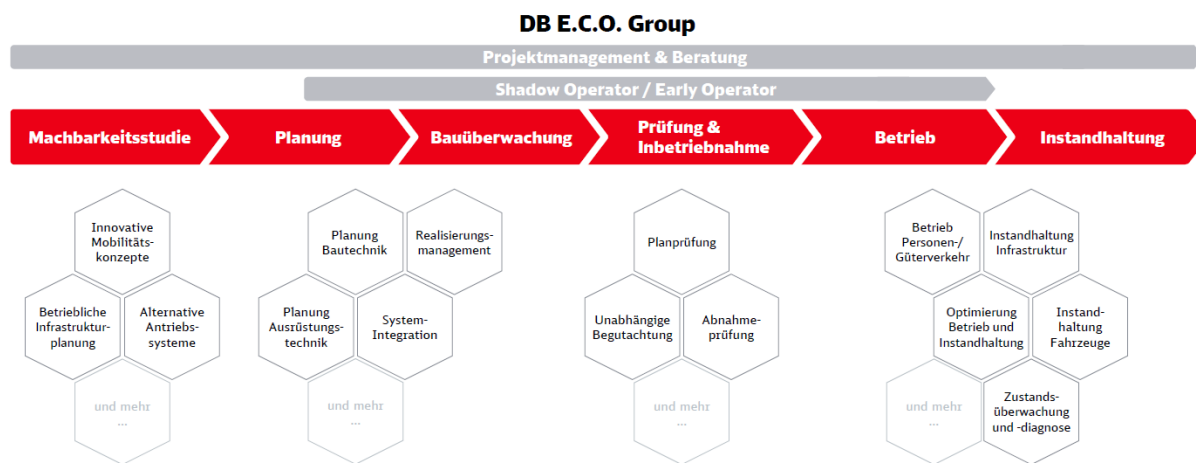
Doch all dies ist nur die Spitze des Eisbergs – die gesamte DB – und die Bahnpolitik in Deutschland, schützen das Klima nicht, sondern heizen die Klimakrise an. Und dies nicht nur durch Auslandsaktivitäten. Die DB als gefährlicher „Staat im Staat“ in Deutschland könnte ein eigenes Buch füllen – Arno Luik hat das getan.<sup>192</sup>



Figur 67: „Blut an euren Händen“ heißt es am 30.10.2022 vor den Bahnhöfen und Büros der DB (Vgl. Teil 6.3.)

Figur 66 (links): Die weltweite Präsenz der Deutschen Bahn im Jahr 2021. „Der Koalitionsvertrag [schweigt] zu den in erster Linie im Ausland aktiven Töchtern Schenker und Arriva [...]. Dabei machen diese die Hälfte des DB-Umsatzes aus. [Schenker erwirtschaftet 90 Prozent des Umsatzes im Ausland]. Offensichtlich sollen diese, bislang überwiegend profitablen Bereiche zumindest zunächst beim Konzern bleiben. Die DB würde dann weiter als Einrichtung zur Unterstützung der deutschen Außenpolitik, dann unter Annalena Baerbock, dienen – Projekte wie Tren Maya in Mexiko inbegriffen“ (via Lunapark21).

In einer aktuellen Studie, welche durch ein Punktesystem die Einhaltung von Menschenrechten durch große deutsche Unternehmen bewertete, landete die Deutsche Bahn gemeinsam mit der Deutschen Bank und der Deutschen Post DHL auf den letzten Plätzen.<sup>193</sup> Die kurze Darstellung in diesem Kapitel 3.3. beschreibt dabei nur die Spitze des Eisbergs, zu jedem der angeführten Punkte müsste ein eigener Report vorliegen. Entsprechende Berichte, soweit vorhanden, sind im Literaturverzeichnis vermerkt. Während unserer Demonstrationen im Jahr 2021 zählten wir nur einige „Fakten gegen die DB“ zusammenfassend auf (Vgl. Teil 6.3 und Abbildung unten).



Figur 68 (oben) Die vielen Aufgaben eines „Schattenbetreibers“ – das Hauptgeschäftsmodell der DB E&C als Teil der DB E.C.O. Group. / Archiv Recherche AG (unten): Flyer „10 Fakten gegen die Deutsche Bahn“ zum Globalen Aktionstag gegen den Tren „Maya“, 30.10.2021

**WESHALB DEMONSTRIEREN WIR HEUTE, AM GLOBALEN AKTIONSTAG GEGEN ÖKOZID UND VERTREIBUNG, AUCH GEGEN DIE DEUTSCHE BAHN?**

- 1.) Die Deutsche Bahn AG übernahm die Monopolposition, Teile des Schienennetzes und das Vermögen der *Reichsbahn*, welche die Infrastruktur für den Holocaust stellte und Gewinne aus der Deportation in die Vernichtungslager der Nazis erzielte. Die Deutsche Bahn weigert sich bis heute – anders als etwa die Bahn in den Niederlanden – Reparationen an die Überlebenden zu zahlen.
- 2.) In Berlin will die DB für eine neue S-Bahn-Station das Denkmal für die in der Zeit des Nationalsozialismus ermordeten Sinti und Roma zerstören. Nicht nur in Anbetracht der Geschichte des Konzerns ist dies ein Skandal!
- 3.) Vor allem Schenker steht in der Tradition der Verbrechen in der NS-Zeit. Heute ist die DB Schenker als Tochterunternehmen der DB für Rüstungslieferungen und Kriegsinfrastruktur in der ganzen Welt verantwortlich.
- 4.) Die Deutsche Bahn behauptet, „100 Prozent Ökostrom“ zu verwenden. Tatsächlich kauft sich das Unternehmen nur entsprechende Zertifikate. In Wirklichkeit stammt etwa ein Viertel des gesamtdeutschen Bahnstroms z.B. aus dem Kohlekraftwerk Datteln IV. Dort wird Kohle vor allem aus anderen Ländern wie Kolumbien und Russland verbrannt, wo die (oft indigene) Bevölkerung vertrieben und enteignet wird. Aktivist\*innen begeben sich durch ihren Protest gegen die Kohleminen in Lebensgefahr, werden kriminalisiert und zum Teil verfolgt und ermordet.
- 5.) In Mexiko beteiligt sich die DB Tochter „DB Consulting and Engineering“ an einem Megainfrastrukturprojekt. Der zynisch benannte „Maya-Zug“ zerstört einen der artenreichsten Urwälder des Kontinents (darunter 23 Naturschutzgebiete), vertreibt und enteignet die (indigene) Bevölkerung, und wird von der mexikanischen Armee verwaltet, gebaut und finanziell genutzt. Die Militarisierung der Region an der Grenze zu Guatemala muss auch als Vorgehen gegen die Migrantinnen\* aus Mittelamerika und der Karibik gesehen werden, die über Mexiko in die USA gelangen wollen. Die lokale Bevölkerung wurde nicht ausreichend zum Projekt konsultiert, kritisiert auch die UN.
- 6.) In einer Studie zur Einhaltung der Menschenrechte der größten deutschen Unternehmen nach UN-Standards landet die Deutsche Bahn auf den letzten Plätzen – zusammen mit der Deutschen Bank und der Deutschen Post DHL. Dies lässt erahnen, was die DB Töchter Schenker/Consulting in 140 Ländern treiben, in denen sie aktiv sind.
- 7.) Während Bahntickets für viele Menschen in Deutschland weiterhin unbezahlbar bleiben, Proteste der Arbeitnehmer\*innen kritisiert, gerichtlich gegen legitime Streiks vorgegangen und Reparationszahlungen für historische Verbrechen ausgeschlossen werden, erhöhen die Chefs des Konzerns mitten in der Pandemie ihre Gehälter. Auch der Vorstandsvorsitzende soll eine Erhöhung seines aktuell 900.000 € hohen Fixgehaltes erhalten.
- 8.) Der Konzern, der Immobilien und Grundstücke in ganz Deutschland aufkauft, verdrängt immer wieder Camps und Wagenplätze. In Düsseldorf riss die Deutsche Bahn die Unterkünfte und Schlafplätze mehrerer Roma Familien aus Rumänien ab – nicht, da der Konzern das Grundstück zur Nutzung bräuchte, sondern aus „Sicherheitsbedenken für die Öffentlichkeit.“ In Berlin ist aktuell ein Camp obdachloser Menschen durch eine Räumung im Auftrag der DB in Gefahr, die Berliner Obdachlosenhilfe kritisiert die geplante Räumung.
- 9.) Die Deutsche Bahn verstärkt massiv ihre Videoüberwachung an Bahnhöfen und Stationen. Dafür gibt es keine „rationalen Argumente“, sagt auch die DB, es gehe um „gefühlte Sicherheit.“ Unter anderem Datenschutz-Aktivistinnen kritisieren den ständigen Ausbau der Videoüberwachung durch modernste Technik.
- 10.) Weitere Gründe ließen sich aufzählen. Für mehr Informationen besucht <https://www.ya-basta-netz.org/30-10-21-globaler-aktionstag-gegen-oekozid-und-vertreibung-nein-zum-maya-zug/> oder kontaktiert uns: [recherche-ag@riseup.net](mailto:recherche-ag@riseup.net)



# Teil 4: GIZ, SIEMENS, TÜV, HK – Im Schatten des Schattenbetreibers:

Obwohl die Deutsche Bahn als einziges deutsches Unternehmen einen festen Vertrag mit FONATUR geschlossen hat und offiziell am Tren „Maya“ mitwirkt, sind weitere Konzerne aus Deutschland ebenfalls für die Menschenrechtsverletzungen und die Umweltzerstörung des Megaprojekts verantwortlich. Wir müssen unterschiedliche Formen der „Beteiligung“ berücksichtigen: Einige Unternehmen bekunden schlicht ihr Interesse am Tren „Maya“ und versuchen alles, um doch noch einen Vertrag zu ergattern und „auf den Zug aufzuspringen.“ Doch selbst die Interessensbekundung an diesem umstrittenen Projekt ist zu verurteilen und hat zudem direkte negative Auswirkungen in Mexiko, vor allem auf die Aktivistinnen\*: Die mexikanische Regierung nutzt die Interessensbekundungen deutscher Unternehmen, um die Fortschrittlichkeit des Projekts „zu beweisen“ und ihr Vorgehen zu legitimieren, während gleichzeitig Gegnerinnen\* des Projekts als „Gegnerinnen\* des Fortschritts“ diffamiert und kriminalisiert werden. In den sozialen Medien und Teilen der Presse tauchen immer wieder die Namen deutscher Konzerne auf, die eigentlich nicht offiziell am Tren „Maya“ mitwirken.

Es funktioniert wie bei der Deutschen Bahn: „Für die mexikanische Regierung erfüllt die ‚angesehene‘ DB eine Legitimationsfunktion.“<sup>494</sup> Gleiches gilt – auch ohne Vertrag – für SIEMENS und den TÜV Rheinland:

## 4.1 Das Interesse von SIEMENS und TÜV Rheinland am Tren „Maya“-Projekt



Figur 69: Vor allem 2018 und 2019 machte das SIEMENS-Interesse Schlagzeilen. Bis heute taucht auch das Logo von SIEMENS in Berichten mexikanischer Nachrichtenportale im Zusammenhang mit dem Tren „Maya“ immer wieder auf – obwohl SIEMENS bisher keinen offiziellen Vertrag zu Dienstleistungen rund um das Projekt abschließen konnte.

Der deutsche Konzern SIEMENS hat bereits 2018 eine Beteiligung am Tren „Maya“-Projekt angeboten, von der Energieerzeugung- und Übertragung über Elektrifizierung, Signaltechnik und Automatisierung bis zu den Zügen an sich.<sup>195</sup> Einen ersten Zuschlag erhielt das französische Unternehmen Alstom (Vgl. s.o., Teil 2.1.). Doch bereits das Interesse von SIEMENS diente der mexikanischen Regierung schon ab 2018 dazu, die angebliche „Fortschrittlichkeit“ des Projektes zu betonen. Bis ins Nachbarland

Guatemala deuteten Zeitungen die eventuelle Teilnahme deutscher Unternehmen als „Schritt in die Moderne“: „[Der] Maya Zug könnte der erste ‚intelligente Zug‘ in Lateinamerika sein - dank des Interesses eines deutschen Unternehmens“, titelte die

größte guatemaltekeische Zeitung, die Prensa Libre, im Dezember 2018.<sup>196</sup> Gemeint war SIEMENS.

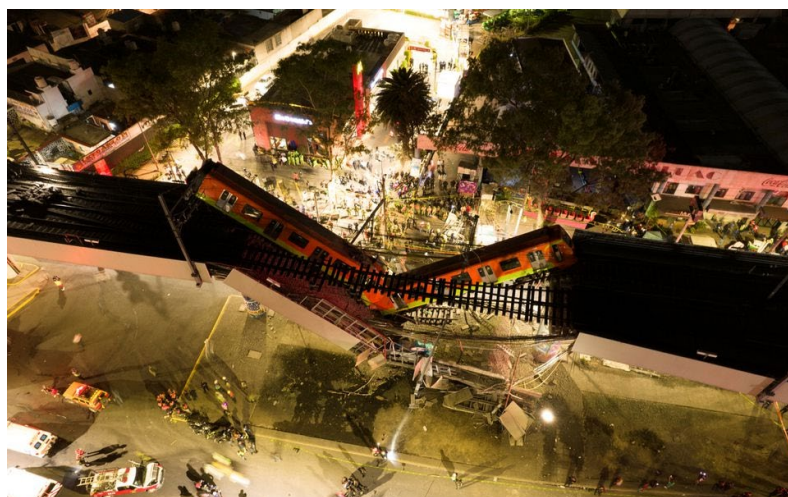
Dabei scheint die Begeisterung auf Seiten der mexikanischen Regierung kaum verwunderlich, denn der CEO von SIEMENS für Mexiko, Zentralamerika und die Karibik, Juan Ignacio Diaz, verkündete Großes: „Ein großer Teil des Schienennetzes in Europa wird von SIEMENS [hergestellt]. Wir können uns an der gesamten Kette [des Tren „Maya“] beteiligen, von der Stromerzeugung, der Übertragung, der Elektrifizierung der Gleise und der Signalisierung bis hin zum physischen Teil der Züge, der Automatisierung und der Digitalisierung“, sagte der Geschäftsführer.<sup>197</sup> Der Wunsch, Teil des Projektes zu werden, scheint von Seiten SIEMENS gewaltig zu sein: Auch wenn bisher, anders als bei der DB Engineering & Consulting, von keiner klaren Einigung bezüglich einer Beteiligung zu hören ist, betont SIEMENS das Interesse und beteuert, bereits zwei Millionen Dollar pro Jahr in die „Investigation“ für neue große Infrastrukturprojekte in Mexiko investiert zu haben.<sup>198</sup> Aller Kritik und Probleme des Projektes zum Trotz heißt es aus der Regionalsparte SIEMENS Mexiko: „para la empresa sería un “privilegio” participar en la construcción [del Tren Maya]“ - „Es wäre für das Unternehmen ein „Privileg“, sich am Bau des Tren Maya zu beteiligen.“<sup>499</sup>

Seit den ersten Interessensbekundungen 2018 hörte man in den folgenden Jahren kaum noch etwas von der geplanten SIEMENS-Beteiligung am Megaprojekt - weder eine Absage, noch eine Zusage an das Unternehmen vonseiten der Regierung war eindeutig festzustellen. Doch zumindest 2021 bestand das Interesse weiterhin - und trotz erster Zuschläge für das französische Unternehmen Alstom: Im März 2021 veröffentlichten mehrere mexikanische Wirtschaftsblätter, unter anderem El Economista, Online-Artikel, in denen über Änderungen im Ausschreibungsverfahren vonseiten der zuständigen mexikanischen Tourismusbehörde FONATUR berichtet wird.

Mehrere internationale Konzerne, die sich offenbar unbedingt weitere Zuschläge für Abschnitte des Projektes (Alstom übernimmt zunächst nur einen mehrerer geplanter Bauabschnitte) sichern möchten, baten daraufhin die Behörde, die Abgabefrist für die Einreichung der erforderlichen Unterlagen im Ausschreibungsprozess zu verlängern, da die Frist von drei Monaten unmöglich einzuhalten sei.<sup>200</sup> So auch SIEMENS: „Aufgrund der verschiedenen Anpassungen der Grundlagen und der ständigen Einarbeitung von Unterlagen in den letzten vier Monaten [der Wettbewerb begann am 24. November 2020] beantragten einige Firmen eine Verlängerung der Frist auf bis zu 90 Tage, um [ihre] Angebote abzugeben. Der Auftraggeber [wird] gebeten, den Termin für die Präsentation der Angebote auf den 30. Juli zu verschieben.“ Eine solche Anfrage kam auch von SIEMENS Mobility, berichtet „El Economista“.<sup>201</sup>

Die Beteiligung von SIEMENS wird durch die Anfrage nicht unmittelbar wahrscheinlicher, das große Interesse des Konzerns, doch noch am Projekt mitzuwirken, jedoch immer offensichtlicher – ganz ähnlich verhält es sich mit dem TÜV-Rheinland, der – wie SIEMENS – nicht nur in Mexiko für schwere Menschenrechtsverletzungen und Umweltkatastrophen verantwortlich ist (Vgl. Teil 5): Genau wie SIEMENS hat auch das deutsche Unternehmen TÜV Rheinland bereits 2018 Interesse am Tren „Maya“-Projekt gezeigt<sup>202</sup> und eine Beteiligung bereits angeboten, bevor konkretere Pläne oder Studien etwa zu den Umweltproblematiken vorlagen. Der TÜV („Technischer Überwachungsdienst“) betont diese paradoxe Entscheidung sogar selbst. So zitierten gleich mehrere mexikanische und mittelamerikanische Tageszeitungen im Dezember 2018 die Leiterin der Geschäftsentwicklung von TÜV Rheinland Rail in Mexiko, Sandra Alamo: „[Alamo] betonte, dass der Maya-Zug ein Projekt ist, bei dem sich die Studien gerade in einem sehr frühen Stadium befinden, um daran teilnehmen zu können, aber natürlich werden wir dabei sein, sobald die Angebote vorliegen“.<sup>203</sup> Das Bekanntwerden der Mängel während der fragwürdigen Konsultationen der indigenen Gemeinden oder der Umweltverträglichkeitsprüfungen (Vgl. Teil 1) führte indes beim TÜV Rheinland nicht zu einer Zurücknahme des Angebots, am Projekt teilzunehmen – im Gegenteil. Dabei erscheint es umso verwunderlicher, dass der TÜV in Mexiko nach eigener Angabe selbst auch Umweltverträglichkeitsstudien vornehmen kann und würde (genau wie die DB Consulting & Engineering!), u.a. im Auftrag der UN.<sup>204</sup> Das dasselbe Unternehmen nun an einem Infrastrukturprojekt teilnehmen möchte, bei dem weder die Studien der Umweltverträglichkeit noch die Konsultationen der indigenen Bevölkerung ausreichend vorgenommen worden sind – was eben auch die UN betont (Vgl. Teil 1) ist durchaus besorgniserregend, da sich die Frage stellt, welchen Standard TÜV an die in anderen Kontexten im Auftrag der UN vorgenommen Studien zu Umweltauswirkungen stellt. Auf der firmeneigenen Website spricht der TÜV Rheinland von der „Verantwortung für Mensch und Umwelt“<sup>205</sup> – es scheint als hätte man dieses Credo beim Tren „Maya“ nicht ganz wörtlich genommen.

Dabei erweist sich das schnelle Angebot des deutschen Unternehmens als weniger überraschend, wenn man sich dessen bisherige Beteiligung an Großprojekten in Mexiko vor Augen führt: TÜV Rheinland war in den vergangenen Jahren etwa mit der Bewertung von Großprojekten wie dem Modutram Autotren in Zapopan (Jalisco) oder der Unabhängigen Sicherheitsbewertung (ISA) des Interurbanen Zuges von Mexiko-Stadt nach Toluca (Bundesstaat Mexiko) betraut.<sup>206</sup> Nun also auch der Tren „Maya“? Die Aufgaben, für die der TÜV Rheinland im Tren „Maya“-Projekt zur Verfügung steht, wirken dabei ähnlich umfangreich wie bei der DB oder SIEMENS: Die Direktorin der Geschäftsentwicklung von TÜV Rheinland Rail Mexiko, Sandra Alamo „[sagte] [2018], dass sie [der TÜV] von der Vorkonzeption des Projekts, der Vormachbarkeit, der Durchführbarkeit, der Entwicklung von Materialien und allem, was notwendig ist, bis hin zur Prüfung und Ausführung der Arbeiten teilnehmen können.“ Wichtig sei es dem Unternehmen dabei, auch zeitlich den gesamten Prozess zu begleiten. Dabei beruft sich das Unternehmen auf die „offiziellen Richtlinien“ des deutschen TÜV Rheinland in Mexiko: Diese würden aussagen, dass es notwendig sei, das gesamte Projekt zu begleiten. „Weil es sich um sehr teure Arbeiten handelt und es sehr traurig wäre, wenn wir erst am Ende mit einer Zertifizierung betraut werden. Nur um dann zu sagen: so funktioniert das nicht. Also begleiten wir sie ab der Konzeption.“ Weiterhin führte Alamo aus: „Wir sind ein unabhängiges Unternehmen und müssen daher den zertifizierenden Teil beibehalten, wir können nicht mit anderen Unternehmen zusammenarbeiten, wir müssen auf der Seite des Kunden stehen, der in diesem Fall die Regierung ist.“ Ebendiese bereits angesprochenen „Richtlinien“ seien es gewesen, die zum Angebot der Begleitung an die mexikanische Regierung geführt hätten:



Figur 70: Die eingestürzte Metrolinie in Mexiko-Stadt: ALSTOM baute die Züge, der TÜV Rheinland überprüfte die Schienensicherheit. Der Einsturz forderte 26 Menschenleben, 103 Personen wurden verletzt.

„Wichtig sei es dem Unternehmen dabei, auch zeitlich den gesamten Prozess zu begleiten. Dabei beruft sich das Unternehmen auf die „offiziellen Richtlinien“ des deutschen TÜV Rheinland in Mexiko: Diese würden aussagen, dass es notwendig sei, das gesamte Projekt zu begleiten. „Weil es sich um sehr teure Arbeiten handelt und es sehr traurig wäre, wenn wir erst am Ende mit einer Zertifizierung betraut werden. Nur um dann zu sagen: so funktioniert das nicht. Also begleiten wir sie ab der Konzeption.“ Weiterhin führte Alamo aus: „Wir sind ein unabhängiges Unternehmen und müssen daher den zertifizierenden Teil beibehalten, wir können nicht mit anderen Unternehmen zusammenarbeiten, wir müssen auf der Seite des Kunden stehen, der in diesem Fall die Regierung ist.“ Ebendiese bereits angesprochenen „Richtlinien“ seien es gewesen, die zum Angebot der Begleitung an die mexikanische Regierung geführt hätten:



„In unserer Richtlinie wurde darauf hingewiesen, dass wir als sozial verantwortliches Unternehmen verpflichtet sind, sich an Ausschreibungen für jegliche Art von Massentransport, insbesondere für Fahrgäste, zu beteiligen.“ Bei den Berichten von Umweltzerstörungen und Risiken, drohender Wasserknappheit oder den Drohungen gegen Menschenrechtsaktivistinnen\*, die sich gegen das Projekt äußern, scheint der TÜV Rheinland jedoch konsequent über die festgeschriebene „soziale Verantwortlichkeit“ hinwegzusehen und betont noch 2021 lautstark den Wunsch, am Tren „Maya“ mitzuwirken. Dieser Wunsch scheint so groß, dass es in diesem Jahr zu einem Rechtsstreit zwischen dem deutschen Unternehmen und der zuständigen Tourismusbehörde FONATUR kam:

Am 26. Januar 2021 schloss die Tourismusbehörde FONATUR den TÜV Rheinland von der Vergabe des ISA-Zertifizierungsvertrages aus und vergab den Auftrag an ein konkurrierendes Konsortium – bestehend aus der Firma SGS de Mexico und der spanischen Ardanuy Engineering.<sup>207</sup> Gegen diese Entscheidung lief TÜV Rheinland im Anschluss geradezu Sturm: Der Konzern betonte seine „Pionierrolle“ in Mexiko und fechtet die Entscheidung FONATUR's offiziell an – am 11. Februar 2021 ließ die Agentur die Beschwerde zu, seitdem ist eine Beteiligung des deutschen TÜV Rheinlands also weiterhin möglich – genau wie bei SIEMENS steht die endgültige Entscheidung aus, wobei unabhängig vom Ergebnis das offizielle Anfechten von Entscheidungen zugunsten anderer Unternehmen das offensichtliche Interesse beider deutschen Unternehmen deutlich unterstreicht: TÜV Rheinland ließ sich dazu herab, den vorläufigen Ausschluss vom Vergabeverfahren als „eine Verletzung der Garantie und des Menschenrechts auf Legalität“ zu bezeichnen – während tatsächliche Menschenrechtsverletzungen im Zuge der Missachtung des Mitbestimmungsrecht der indigenen und lokalen Bevölkerung oder die Bedrohung und Tötung von Aktivistinnen\*, die sich gegen das Projekt äußerten, bei TÜV völlig unkommentiert geblieben waren – geschweige denn dazu führten, die Teilnahme am Verfahren zu überdenken.

Dies überrascht jedoch nicht, wenn die Aktivitäten des TÜV in der ganzen Welt beachtet werden:



Figuren 71, 72: „Verantwortung“ des TÜV von Brasilien bis Bangladesch: 71, links: (Collage) Kurz vor dem Dammbruch bei Brumadinho deklarierte der TÜV Süd diesen als „sicher“; 72, rechts: (Collage) Textilfabriken in Dhaka, Bangladesch. Eingestürztes Fabrikgebäude, katastrophale Arbeitsbedingungen, Kinderarbeit und Brände in den Fabriken. Gleichzeitig weitet der TÜV seine Aktivitäten in Bangladesch aus, die Collage zeigt auch die Eröffnung einer neuen Zentrale des TÜV Süds in Dhaka.

Der „Technische Überwachungsdienst“ überprüft nämlich nicht nur, wie oft angenommen, technische Prozesse oder materielle Risiken, sondern ist international auch für die Überprüfung von etwa Arbeitsbedingungen in Fabriken auf der ganzen Welt verantwortlich. Die deutschen TÜV- Gesellschaften sind dabei hauptsächlich in drei großen Holdings organisiert, neben dem TÜV Rheinland etwa der TÜV Süd. Dabei agieren die TÜV-Gesellschaften unabhängig voneinander auf der ganzen Welt. So gibt der TÜV Rheinland auf seiner Website an, seit 2006 auf allen Kontinenten tätig zu sein, mittlerweile außerhalb Deutschlands den Großteil seines Profits zu machen und beispielsweise in Brasilien mit fast 2.000 Mitarbeitern zu den größten technischen Dienstleistern zu gehören.<sup>208</sup> Seine Schwestergesellschaft, der TÜV Süd, war verantwortlich für die Überprüfung des Staudamms einer Eisenerzmine in der Region der brasilianischen Kleinstadt Brumadinho, bei dessen Zusammenbruch eine riesige, giftige Schlammlawine Menschen, Tiere und Häuser unter sich begrub. Mindestens 259 Menschen kamen ums Leben, der einzigartige Regenwaldabschnitt mit einem zuvor artenreichen Amazonasarm ist auf Jahrzehnte oder Jahrhunderte verseucht.<sup>209</sup> Als im April 2013 in einer Textilfabrik in Bangladesch, nahe der Hauptstadt Dhaka, mehr als 1.100 Menschen beim Einsturz eines Fabrikgebäudes ums Leben kamen, war die Empörung groß, auch die menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen sollten sich, das versicherten Textilhersteller auf der ganzen Welt, drastisch verbessern.<sup>210</sup> Eine Möglichkeit, die Einhaltung angemessener Arbeitsbedingungen zu sichern, ist – bereits vor dem aufsehenerregenden „Unglück“: ein entsprechendes Zertifikat, etwa durch den TÜV: Prüferinnen\* des TÜV Süd sollten die Arbeitsbedingungen überwachen. Damit allerdings nehmen es die TÜV-Prüferinnen\* aber nicht so genau, wie eine beeindruckende investigative Recherche des TV-Magazins „Monitor“ beweist:

*„Social Auditings sollten eigentlich die Arbeitssituation in Kleiderfabriken verbessern. Doch oft beschönigen sie die miserablen Zustände. Das zeigt ein Prüfbericht des TÜV Süd aus dem Jahr 2010. Die Fabrik, in der 600 Menschen hauptsächlich für den deutschen und europäischen Markt arbeiten, erhielt am Ende gute Noten: Bei der Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeiten, der Versammlungsfreiheit, beim Schutz vor Diskriminierung und den Arbeitsbedingungen. Ganz anders erleben jedoch die Näherinnen ihren Arbeitsalltag in dieser Fabrik. Sie berichten, dass sie täglich 14 Stunden und mehr arbeiten, dass sie beleidigt, beschimpft und sogar geschlagen werden. Mit den Aussagen der Näherinnen konfrontiert, schreibt der TÜV Süd, dass «Prüfberichte aus den Jahren 2009 und 2010 keinen Rückschluss auf die aktuelle Situation im Jahr 2013 zulassen würden». [...] Eine der Näherinnen arbeitet schon seit 2010 in der Fabrik. Sie sagt, nichts habe sich in diesen drei Jahren verändert. Gute Noten für miese Arbeitsbedingungen – wie kommen sie zustande? Ein TÜV-Prüfer in Bangladesch klärt auf: «70 Prozent der Prüfungen sind in der Regel angekündigt. Bei weiteren 15 Prozent wird der Firma zumindest der Zeitraum mitgeteilt, in dem die Kontrolle stattfindet.» Der Prüfer räumt ein, dass es in Textilfabriken missbräuchliche Arbeitsbedingungen gäbe. Aber dies mit angekündigten Kontrollen festzustellen, sei praktisch unmöglich: «Die sind alle alarmiert, wenn wir kommen.» Bei den Prüfunternehmen kennt man das Problem der angekündigten Kontrollen. Doch die Kleiderhersteller wollten das so. Man sei an die Entscheidung der Auftraggeber gebunden, heißt es beim TÜV Süd. Um glaubwürdig zu bleiben, könnte der TÜV einen solchen Auftrag auch verweigern.»<sup>211</sup>*

Doch Aufträge aufgrund fragwürdiger Einhaltung von Umwelt- und Menschenrechten abzulehnen, scheint nicht zu den Richtlinien des Vereins zu gehören, anders als das Finden gekonnter Ausreden, warum Katastrophen TÜV-zertifizierter Projekte stets an anderen Beteiligten lägen: Beim bereits erwähnten Einsturz der Metrolinie 12 in Mexiko-Stadt hatte TÜV Rheinland die Reparaturarbeiten überwacht und bestätigt, dass der Betrieb der Strecke sicher sei. „TÜV Rheinland erklärte auf Anfrage des „STANDARD“, tatsächlich bei der Sanierung eingebunden gewesen zu sein, jedoch nur im Bereich der Gleise und des rollenden Materials, nicht jedoch für Fragen des Zustandes der Brückeninfrastruktur.“<sup>212</sup> Untersuchungen ergaben jedoch, dass die Schienen und das rollende Material nicht kompatibel waren. Die Schienen zeigten außerordentliche Abnutzungserscheinungen, was wiederum zu Schäden an den Zügen führte: Sechs von 30 Garnituren waren zu dem Zeitpunkt außer Betrieb. Dass der Einsturz und der Tod dutzender Menschen inzwischen bewiesenermaßen aber genau an diesen (nach eigener Angabe!) vom TÜV kontrollierten Schienen und dem von TÜV kontrollierten 'rollenden Material' gelegen hat, scheint dem Technischen Überwachungsdienst egal zu sein.

Nicht egal ist dem TÜV eine mögliche Absage der profitversprechenden Teilnahme am nächsten mexikanischen Megainfrastrukturprojekt, dem Tren „Maya“. Hier kämpft der TÜV Rheinland nun aktuell mit rechtlichen Klagen darum, doch noch „Überwacher“ zu sein und dem Zug der Zerstörung ein Zertifikat auszustellen. Ein solches Zertifikat garantiert, dass ein Eisenbahnsystem in all seinen Aspekten sicher ist und dass alle Risiken während der Entwicklung des Projekts antizipiert und vermieden wurden.<sup>213</sup> Betrachtet man das bisherige internationale Treiben des TÜVs wäre es nur konsequent, wenn sich auch der Menschenrechte verletzende und Umwelt zerstörende Zug mit einem Siegel des deutschen Vereins schmücken dürfte. Selbst bei einer Absage ist das bisherige Interesse des TÜVs in seiner Wirkung v.a. in Mexiko nicht egal: Interessensbekundungen deutscher Unternehmen dienen stets dazu, unliebsame Stimmen gegen solche Großprojekte als „Fortschrittsgegner“ zu diffamieren und die „Modernität“ des Tren „Maya“ zu betonen.

Neben TÜV ist auch SIEMENS nicht nur in Mexiko, sondern weltweit in tödliche Megaprojekte verwickelt, immer wieder auch in indigenen Territorien. In Honduras war SIEMENS Teil des Staudamm-Projektes Agua Zarca und zog sich erst nach der Ermordung der Menschenrechtsaktivistin Berta Cáceres, die sich gegen den Staudamm aussprach, unfreiwillig zurück. 2022 offenbarte ein Daten Leak die SIEMENS-Beteiligung an der schmutzigen Nickelmine El Estor in Guatemala. Die dortigen indigenen Gemeinden werden gewaltsam vertrieben, auf Protest nach der Ermordung eines Fischers reagierte der Staat mit dem militärischen Ausnahmezustand. Die neu offengelegten Dokumente belegen, dass die Minenbetreiber (Solway) und die beteiligten Unternehmen aktiv an den Repressionen gegen die indigene Bevölkerung mitwirken. Dasselbe gilt für die SIEMENS-Beteiligung an der Kohlemine Adani in Australien – ebenfalls in indigenen Territorien – oder den SIEMENS-Aktivitäten in der Westsahara. All dies sind nur wenige Beispiele des weltweiten Wirkens der deutschen „Vorzeigekonzerne“ – Nickel etwa wird für die E-Mobilität gebraucht – tatsächlich bedeutet dieser falsche „Klimaschutz“ eine Fortführung kolonialer Gewalt im Globalen Süden (Vgl. Teil 5.)

Neben jenen Unternehmen, die indirekt durch Interessensbekundungen den Weg des Tren „Maya“ ebnen, sind aber auch solche Unternehmen zu berücksichtigen, die keine offiziellen Verträge im Tren „Maya“ Projekt vorweisen können, gleichzeitig jedoch aktiv an deren Umsetzung mitwirken. Dies trifft auch auf Akteure zu, die schon *vor* oder erst *nach* dem Bau des Megaprojektes auf den Plan treten – und so nur selten mit der Kritik an Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung in Verbindung gebracht werden. Dies soll sich in der vorliegenden Neuauflage ändern:



## 4.2. „Entwicklungshilfe“? – Die GIZ

*„Die sehr plakativ geführte Debatte über Landraub verstellt leider den Blick dafür, dass das auch eine sehr sinnvolle Form der Kooperation sein kann.“<sup>214</sup>*

Dieser Satz der damaligen GIZ-Chefin Tanja Gönner im Jahr 2014 zeigt deutlich, wie problematisch das weltweite Wirken der Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) zu bewerten ist, die meist im Auftrag des deutschen Entwicklungsministeriums agiert. *„Als Bundesunternehmen unterstützt die GIZ die Bundesregierung bei der Erreichung ihrer entwicklungspolitischen Ziele. Sie fördert die internationale Zusammenarbeit für nachhaltige Entwicklung,“* schreibt das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ).<sup>215</sup> Doch „Entwicklungspolitik“ ist ein dehnbarer Begriff – wie die DB ist die GIZ trotz ihres Status als Bundesunternehmen ein Privatkonzern, der Gewinne erwirtschaften will: *„Niemand glaubt, dass wir nur selbstlos sind“<sup>216</sup>*

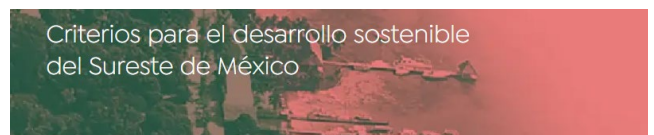


**Figur 73:** Ein Kreuz im Nationalpark Kabuzi-Biéga (Kongo) erinnert an ein Opfer, das bei einem Angriff von Parkrängern und Soldaten ermordet wurde. Die verantwortliche Naturschutzbehörde ICCN (Kongolesisches Institut für den Schutz der Natur) arbeitet mit der GIZ zusammen – „Entscheidend ist, dass das Schutzmodell im Kabuzi-Biéga-Nationalpark keine rein kongolesische Initiative ist. Vielmehr wurde es von einer Vielzahl internationaler Akteure konzipiert, unterstützt und gefördert, darunter die WCS, die GIZ, die KfW Entwicklungsbank, die US-AID, die USFWS, die UNESCO und die IUCN.“ Im Juni 2022 kommt es im Namen des „Naturschutzes“ zu militärischer Gewalt gegen die Massai in Tansania, tausende fliehen. Deutsche Geber – wie die GIZ – sind involviert.<sup>219</sup> **Weitere Infos: Teil 5**

Und so ist die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit auf der ganzen Welt in fragwürdige Projekte verwickelt – von denen viele unter dem Deckmantel von „nachhaltiger Entwicklung“, „Naturschutz“ und „Conservation“ Menschenrechte verletzen: Nicht nur in Afrika, etwa im Kongo oder Tansania, sind deutsche „Entwicklungshelfer“ wie die GIZ oder die KfW Entwicklungsbank im Namen des „Naturschutzes“ für Zerstörung mitverantwortlich. Die besten Schützerinnen\* der Ökosysteme und des Klimas sind die indigenen Völker.<sup>217</sup> Doch die koloniale „Naturschutzpolitik“ des Globalen Nordens geht im Namen des „Naturschutzes“ gegen diese Völker vor: Im Kongo beispielsweise kommt es beim Errichten und „Schutz“ von Schutzgebieten immer wieder zur Verfolgung, Vertreibung, Folter und Tötung der Twa-Pygmäen. Deutsche Geber – wie die GIZ – arbeiten derweil mit den Institutionen zusammen, die für diese Verbrechen verantwortlich sind (Zum „kolonialen Naturschutz“ Vgl. auch: Teil 6.3. zum ILO-169 Abkommen). Die Liste solch fragwürdiger Beteiligungen der GIZ oder der KfW Bank – auch in Kontexten von Flucht und Migration – ist lang.<sup>218</sup> Am Ende werden die Interessen der Auftraggeber unterstützt – meist der deutschen Bundesministerien. Und die sind vor allem an einem interessiert: Aufträge und Geld für deutsche Unternehmen.

Vieles spricht dafür, dass die GIZ auch in Mexiko nicht nur an einer „Verbesserung der Lebensumstände“ der Bevölkerung interessiert ist: Zwei Projekte führte die GIZ in der Region durch, in der nun am Tren „Maya“ gebaut wird: Von 2011 bis 2019 führte die GIZ im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung ein „Projekt“ mit dem Titel „Schutz und nachhaltige Nutzung der Selva Maya“ durch. Die GIZ selbst beschreibt das „Projektziel“ wie folgt: *„Schlüsselakteure aus Regierung und Zivilgesellschaft führen abgestimmte Maßnahmen zum Schutz sowie zur nachhaltigen Nutzung der Biodiversität und der natürlichen Ressourcen der Selva Maya durch.“<sup>220</sup>* Von 2016 bis 2021 folgte das Projekt „Förderung des Monitorings von Biodiversität und Klimawandel in der Region Selva Maya.“<sup>221</sup> Es ist auffallend, dass die Interessensbekundungen und die ersten

Vertragsabschlüsse deutscher Unternehmen in den Zeitraum fallen, in welchem die GIZ in der Region aktiv gewesen ist. Ein direkter Zusammenhang kann jedoch nur schwer nachgewiesen werden. Sicher ist jedoch, dass die mexikanische Regierung und die für die Umsetzung des Tren „Maya“ verantwortliche Behörde FONATUR die GIZ-Aktivitäten in der Region für die Verwirklichung des Tren „Maya“ nutzen: Unter anderem im Bericht über die „Kriterien für die nachhaltige Entwicklung von Südostmexiko“, vorgelegt von der Tourismusbehörde FONATUR (dessen Chef den Indigenen an den Kopf wirft, an den neuen Bahnstationen ließe es sich doch gut betteln)<sup>222</sup> und der in Korruption verwickelten UN-Habitat erscheint als „Referenzprojekt“ für die Umweltauswirkungen an mehreren Stellen das Projekt der GIZ von 2011 bis 2019. Zur „nachhaltigen Entwicklung der Selva Maya“ gehört in diesem Bericht zentral der Tren „Maya“ – die Umweltzerstörungen, die Menschenrechtsverletzungen und die Missachtung der Rechte der indigenen Völker werden ignoriert.<sup>223</sup>



**Figur 74:** Die GIZ taucht in den offiziellen Berichten von FONATUR und der UN-Habitat als Referenzprojekt auf.



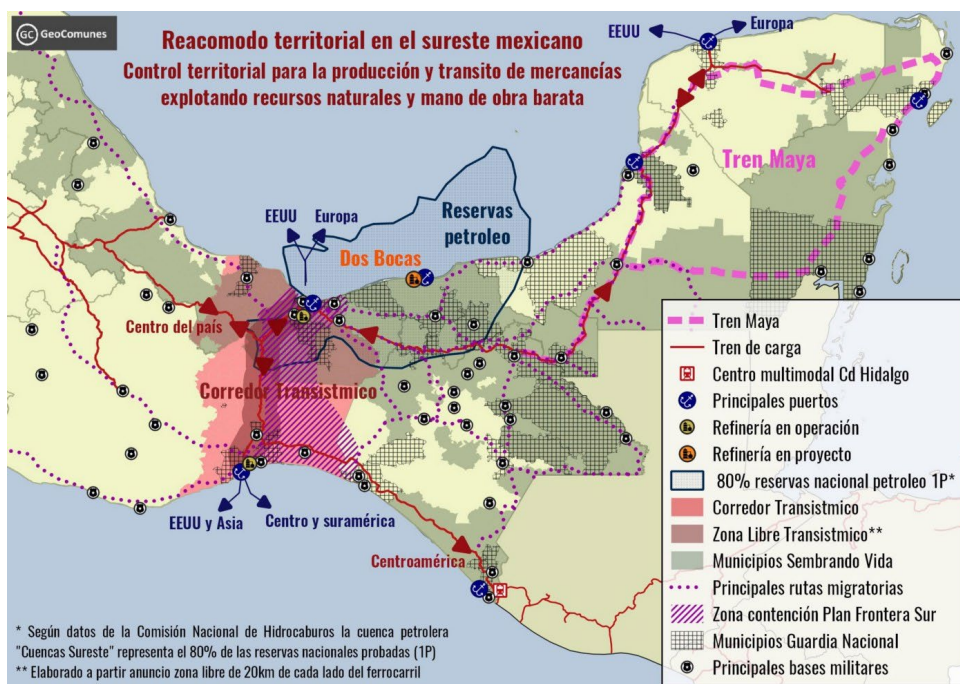
### 4.3. Die deutsche Rüstungsindustrie und der Tren „Maya“

Das Jahr 2022 ist ein gutes Jahr für die Deutsche Rüstungsindustrie. Dies liegt nicht nur an den Aufrüstungsplänen der Deutschen Bundesregierung und dem Russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine (trotz Krim-Annexion klagten die deutschen Konzerne wie Rheinmetall übrigens immer wieder in den vergangenen Jahren, um weiterhin Waffen an Russland verkaufen zu können).<sup>224</sup> Heckler & Koch feierte 2022 den besten Jahresauftakt der Firmengeschichte und konnte seinen Nettogewinn fast verdoppeln – **ohne** die zusätzlichen Gewinne aus dem aktuellen Ukraine-Krieg zu berücksichtigen.<sup>225</sup> Denn da sind andere Partner: Die deutschen Rüstungskonzerne verkaufen weiterhin an die Türkei, die aktuell die kurdischen Gebiete in Syrien bombardiert, es kommt auch zu Giftgasangriffen.<sup>226</sup> Doch überall, auch in Süd- und Mittelamerika und in Mexiko, finden die deutschen Rüstungskonzerne wichtige Kunden – und so darf eine Betrachtung der europäischen Konzerne im Tren „Maya“ nicht ohne den Verweis auf die deutschen Waffenhersteller auskommen. Bei einer Darstellung der Beteiligung deutscher Unternehmen am Tren „Maya“ Projekt darf man Akteure, die auf den ersten Blick nichts mit dem „Infrastrukturprojekt“ zu tun haben, nicht vergessen:

Die mexikanischen Streitkräfte, welche das gesamte Infrastrukturprojekt verwalten und die Gewinne erhalten sollen (Vgl. Teil 1) sind ein häufiger Kunde bei europäischen, und insbesondere auch bei deutschen Rüstungsunternehmen, seit den 1970er Jahren und bis heute.<sup>226</sup> Dabei wird das Militär in besorgniserregender Weise unter der Regierung AMLOs zu einem immer wichtigeren Akteur in Megaprojekten:

*„Im vergangenen Mai unterzeichnete AMLO ein Abkommen, das die aktive Rolle der Armee bei der Polizeiarbeit bis zum Ende seiner Amtszeit bestätigt. Entgegen AMLOs Versprechen, den Drogenkrieg zu beenden, bleibt die Armee bei der Durchsetzung der Prohibition aktiv. An jedem beliebigen Tag sind in Mexiko schätzungsweise 150.000 Streitkräfte im ganzen Land im Einsatz [...]. Unter AMLO haben die Sicherheitskräfte eine übergeordnete Rolle im Land eingenommen. Heute bauen Soldaten den neuen Flughafen von Mexiko-Stadt, verlegen Gleise für einen Abschnitt des Tren Maya, errichten Tausende neuer Banken und helfen bei Sozialprogrammen und der Verteilung von Impfstoffen. Die Marines, eine Elitetruppe mit engen Verbindungen zu den USA, kontrollieren nun die mexikanischen Häfen, und die Nationalgarde ist zusammen mit der Armee für die Überwachung nicht-mexikanischer Migranten auf dem Weg in die Vereinigten Staaten zuständig.“<sup>227</sup>*

Im Tren „Maya“ ist die Rolle des Militärs besonders bedeutend und lässt den Rückschluss auf die großen (geopolitischen) Ziele hinter dem Megaprojekt (Vgl. Teil 1) zu: Wirtschaft und Migration:



Figur 75:

Das Militär verwaltet und sichert die wirtschaftlichen Interessen im Südosten – vor allem den Warenfluss vom „zweiten“ Panamakanal – dem „Corredor Interozeanico“ über den Tren „Maya“ in die gesamte Region. Das Militär verwaltet Häfen, Flughäfen, Raffinerien und Zugstrecken und so die Anbindung an den Handel mit den USA, Europa und Asien. Die Abbildung zeigt den Zusammenhang der Megaprojekte, die Militärbasen (vor allem in den Regionen mit großen Migrationsbewegungen) und ihre Funktion: Die wirtschaftliche Erschließung des Territoriums mitten in Naturschutzgebieten, autonomen indigenen Territorien und die gleichzeitige Unterbindung der Migration.

Übersetzung der Legende (von oben nach unten):

**Strecke des Tren „Maya“; Gütertransport; Multimodales Zentrum Hidalgo; wichtigste Häfen; Ölraffinerie in Planung; Ölraffinerie in Betrieb; 80 Prozent der nationalen Ölvorkommen; der „interozeanische Korridor“; die „Freizone“ des interozeanischen Korridors; die Gebiete des Projekts „Sembrando Vida“ (Vgl. s.u.); die Haupttrouten der Migrantinnen\*; Erschließungszone des FONATUR-Plans für den Süden des Landes; Gebiete unter der Kontrolle der Nationalgarde; zentrale Basen des mexikanischen Militärs.**



„Der Tren Maya (Maya-Zug) wird vom mexikanischen Militär betrieben und kontrolliert werden, während die Einnahmen aus dem Betrieb direkt in die Kassen des Militärs fließen, ohne Umweg über das Finanzministerium, wie ein hoher mexikanischer Beamter in einem Interview mit *El Financiero* verriet. Rogelio Jiménez Pons, Direktor des für das Projekt zuständigen Nationalen Fonds zur Förderung des Tourismus (Fonatur), erläuterte, dass der gesamte Zug auf der Halbinsel Yucatán Eigentum des Nationalen Verteidigungsministeriums (Sedena) sein werde. [...] Darüber hinaus werden alle Gewinne aus der Beförderung von Passagieren und Gütern in die Finanzierung von Militärrenten fließen, die bisher vom Sekretariat für Finanzen und öffentliche Kredite (SCHP) verwaltet wurden. Jiménez Pons erläuterte die Beweggründe der Regierung: 'Das ist eine perfekte Belohnung für die Streitkräfte [...]' [...] Bei der Verwaltung der Pensionsfonds besteht natürlich die Gefahr von Korruption. [...] Die Regierung bestätigte, dass sie die südöstlichen Megaprojekte als eine Angelegenheit der 'nationalen Sicherheit' betrachtet, [...] Nach wissenschaftlichen Schätzungen von Dra. Ana Esther Ceceña sind derzeit rund 30 Tausend Soldaten der Nationalgarde im Südosten des Landes stationiert. Als Teil ihrer Strategie für die südliche Grenze hat die mexikanische Regierung eine 'Containment Zone' über die Landenge von Tehuantepec eingerichtet, um Migranten abzuschrecken. Im Jahr 2020 übertrug AMLO der Marine und dem Heer die Kontrolle über die Seehäfen und die Zolleinfuhrstellen und stellte beide Enden des interozeanischen Korridors der Landenge von Tehuantepec (CIIT) unter Militärverwaltung. Der CIIT ist das 'Herzstück' der Megaprojekte zur Entwicklung des Südostens; als Äquivalent eines 'zweiten Panamakanals' wird er voraussichtlich zu einem Ort intensiven geopolitischen Wettbewerbs werden. [...] Die südöstlichen Megaprojekte sind alle miteinander verbunden und können nicht isoliert betrachtet werden. Der Tren Maya, das CIIT und die Raffinerie Dos Bocas sind alle Teil einer Strategie der wirtschaftlichen Integration und der regionalen Entwicklung, die das von den USA dominierte Projekt der nordamerikanischen Integration stärkt, ein langfristiges regionales Projekt, das eine schnellere Atlantik-Pazifik-Route erfordert, wie der Energie- und Transportbedarf in letzter Zeit gezeigt hat. Der einzige Grund, warum die Vereinigten Staaten kein Veto gegen den mexikanischen interozeanischen Korridor eingelegt haben, so wie sie den Nicaragua-Kanal torpediert haben, ist, dass er in ihren Einfluss- und Kontrollbereich fällt. [...]‘<sup>228</sup>

Die wirtschaftspolitischen Interessen der Megaprojekte im Südosten und die gleichzeitigen Angriffe auf Migrantinnen\* und (indigene) Autonomie werden vom Militär durchgesetzt – mit Hilfe *Made in Germany*:

Ein Großteil der Waffen (Handfeuerwaffen wie die USP u.a., Maschinenpistolen wie die MP5 u.a., Scharfschützengewehre wie das MSG-90 oder Maschinengewehre wie das MG3 u.a.) beziehen die mexikanischen Streitkräfte vom deutschen Hersteller Heckler und Koch oder der SIG Sauer GmbH & Co. KG.<sup>229</sup>

Es ist bewiesen, dass diese Waffen aus Deutschland, die mal illegal, mal legal unter Mitwissen der Bundesregierung nach Mexiko verkauft werden, für schwerste Menschenrechtsverletzungen gebraucht werden:



Figur 76: „Uns fehlen 43!“ - „Lebend hat man sie uns genommen, Lebend wollen wir sie zurück.“ - „Keine Verschwundenen mehr!“ „Keine Toten mehr!“ Familienangehörige demonstrieren mit Fotos der 43 „Verschwundenen“ – bis heute suchen Eltern nach ihren verschwundenen Kindern und protestieren.

Bei einem brutalen Angriff auf die Hochschule von Ayotzinapa im südlichen Bundesstaat Guerrero wurden bei einem Einsatz von Polizei, Militär und kriminellen Gruppen, die gemeinsam agierten, in der Nacht vom 26. September 2014 sechs Studierende ermordet und circa vierzig zum Teil schwer verletzt. Weitere 43 Studierende sind bis heute „verschwunden“ und vermutlich ebenfalls ermordet worden. Bei den in diesem Einsatz verwendeten Waffen handelt es sich um G36-Sturmgewehre, die Heckler und Koch illegal nach Mexiko verkauft hatte. In einem historischen Urteilsspruch wurde der Konzern zu einer Geldstrafe verurteilt. **„Der Fall legt beispielhaft offen, dass mexikanische Sicherheitskräfte auf allen Ebenen mit der organisierten Kriminalität zusammenarbeiten und für tausende Menschenrechtsverletzungen verantwortlich sind“**, heißt es in einer Studie von Brot für die Welt.<sup>230</sup>

Auch im Anschluss an das Urteil gegen Heckler und Koch verpflichtete sich die deutsche Bundesregierung im

Koalitionsvertrag vom Frühjahr 2018 dazu, den Export von Kleinwaffen in sogenannte Drittstaaten (die wie Mexiko weder der EU noch der NATO angehören) grundsätzlich zu stoppen.<sup>231</sup>

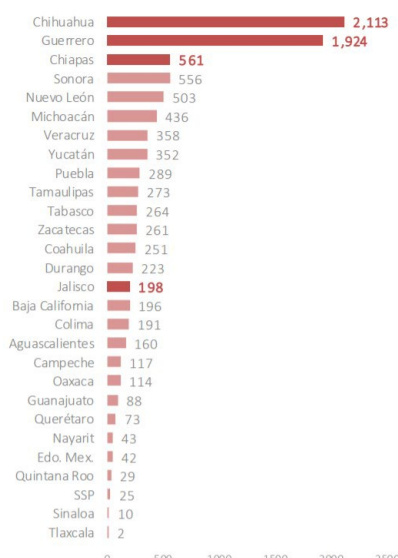
Ein Blick in den von der Regierung selbst vorgelegten Bericht über ihre Exportpolitik für konventionelle Rüstungsgüter im ersten Halbjahr 2020 (Rüstungsexportbericht) zeigt jedoch: Allein im ersten Halbjahr des Jahres 2020 wurden elf Rüstungsexporte im Wert von über 100.000 Euro nach Mexiko genehmigt, ebenso 2021 (s.u.)<sup>232</sup>

Ein Großteil der aus Deutschland stammenden Waffen findet, in Mexiko angekommen, ihren direkten Weg in die südlichen Bundesstaaten, in denen der Tren „Maya“ gebaut werden soll. Neben Guerrero, in dem das Massaker an den Studierenden stattfand, landet Chiapas auf Platz 3 der mexikanischen Bundesstaaten mit den meisten deutschen G-36 Gewehren.<sup>233</sup>

Land	Anzahl der Genehmigungen	Gesamtwert in Euro
Ceuta	1	600
Chile	16	10.175.034
China*	6	5.872.843 <sup>12</sup>
China (Hongkong)	1	330
Côte d'Ivoire	1	8.430
Ecuador	2	111.977
Georgien	3	53.623
Haiti	1	188.189
Indien	187	24.737.053
Indonesien	37	47.785.490
Irak*	2	1.982.720
Israel	91	533.044.265
Jordanien	5	1.187.062
Kamerun	2	377.810
Kasachstan	16	707.102
Katar	52	260.274.378
Kenia	1	355.593
Kirgisistan	10	540.840
Kolumbien	7	3.623.583
Kongo, Dem. Republik*	1	5.902
Korea, Republik	217	103.508.655
Kosovo	1	302
Kuwait	40	9.341.744
Libanon*	2	330.667
Malaysia	21	472.726
Mali	3	505.471
Marokko	9	10.478.999
Mauritius	8	133.446
Mexiko	11	138.644
Mongolei	8	132.043
Namibia	7	71.573
Nepal	1	71.988
Niger	1	85.532
Nigeria	3	1.473.294

Land	Anzahl der Genehmigungen	Gesamtwert in Euro
Georgien	1	8.436
Indien	161	24.123.773
Indonesien	27	8.592.967
Irak*	5	3.995.336
Israel	107	13.951.627
Jemen	1	14.008
Jordanien	9	1.274.368
Kasachstan	13	560.723
Katar	22	42.819.703
Kirgisistan	9	725.670
Kolumbien	7	2.568.515
Korea, Republik	165	37.742.186
Kosovo	1	756
Kuwait	26	1.832.231
Libanon*	2	179.950
Liberia	1	14.310
Malaysia	24	3.887.183
Mali	4	91.582
Marokko	6	1.600.985
Mauritanien	1	195.950
Mauritius	5	53.739
Mexiko	6	133.795
Mongolei	4	23.790
Namibia	6	60.160
Niger	2	336.964
Nigeria	6	533.630
Oman	17	1.763.018
Pakistan	22	13.537.371
Paraguay	1	1.500
Peru	3	5.316
Philippinen	1	1
Ruanda	1	9.080.460
Sambia	3	53.356
Saudi-Arabien**	6	1.979.700
Senegal	2	571.100
Serbien	17	511.467
Singapur	58	37.882.219
Somalia*	8	470.224
Sri Lanka	1	28
Südafrika	58	2.665.769
Sudan	1	179.201
Südsudan*	2	9.953
Taiwan	19	3.794.302
Thailand	13	62.917.131

Fusiles G36 por entidad federativa según solicitud del 15 de marzo de 2011



Figur 77, 77.1 links: Ausschnitte aus den Rüstungsexportberichten der deutschen Bundesregierung (2020, l., 2021, r.). Die Exporte nach Mexiko und Kolumbien sind nachträglich durch die Redaktion hervorgehoben worden. Auch Kolumbien, wo aktuell Demonstrierende mit deutschen Waffen durch Polizei, Militär und bewaffnete Söldnergruppen ermordet werden, erhielt Rüstungslieferungen aus Deutschland in Millionenhöhe. Genau wie in Mexiko werden trotz der bewiesenen Zusammenarbeit von Armee und organisierter Kriminalität, und trotz historischer Urteile wegen illegaler Waffenlieferungen deutscher Konzerne, weiter Rüstungsexporte in das Land genehmigt. Die Bundesregierung schloss nicht nur ein umstrittenes Abkommen für größere Kohleimporte aus dem südamerikanischen Land (Vgl. Teil 3.3.), sondern auch ein Militärabkommen ab, dessen Inhalte bis heute nicht offengelegt werden.<sup>234</sup> / Figur 78, rechts: Die Verbreitung der deutschen G36 Sturmgewehre in den mexikanischen Bundesstaaten.

Die Beteiligung und Rolle der mexikanischen Streitkräfte im Tren „Maya“ wird zu Menschenrechtsverletzungen führen. Erstens gegen Migrantinnen\*, zweitens bei der Beteiligung an Vertreibungen und dem Vorgehen gegen Aktivistinnen\* im Zuge der zahlreichen Megaprojekte, und drittens durch Beteiligung oder Billigung von paramilitärischen Angriffen auf autonom organisierte Gemeinden, vor allem in Chiapas:

„Das Militär ist keineswegs eine transparente Institution und hat eine komplizierte Geschichte von staatlich sanktionierter Gewalt gegen Zivilisten. Der Ansatz der Regierung zur Aufstandsbekämpfung im bewaffneten Konflikt mit geringer Intensität wird sich zweifellos auf die Art und Weise auswirken, wie die Streitkräfte in der strategischen Region im Südosten des Landes operieren. So ist beispielsweise die Rolle von Armee und Marine bei der Vertreibung der Bevölkerung im Zusammenhang mit Bergbau- und Infrastrukturprojekten ebenso dokumentiert wie die Einwanderungs-/ Bevölkerungskontrolle durch die Nationalgarde.“<sup>235</sup>

Im Bundesstaat Chiapas, in dem die Zapatistas ihre Autonomiegebiete verwalten, führt die Armee, die nun den Tren „Maya“ verwalten soll, seit Jahren einen Krieg von „niederer Intensität“ gegen die selbstverwalteten indigenen Gemeinden. Ständige Militärpräsenz, Angriffe von Paramilitärs und Schikanen durch bewaffnete Soldaten sollen einschüchtern und verunsichern. Es ist eine doppelte Farce, wenn das von der DB Engineering & Consulting begleitete Projekt eine Militarisierung durch eine Armee begünstigt, die mit deutschen Waffen nachweislich Menschenrechte verletzt.

Neben Rheinmetall/ Heckler und Koch ist auch der deutsche Rüstungskonzern Sig Sauer in entsprechende Geschäfte mit Mexiko verwickelt. Der SWR veröffentlichte 2020 eine Recherche, wonach der Konzern und vor allem die US-amerikanische Tochterfirma SIG Sauer USA Incorporated Exportgenehmigungen von Waffen durch das US-Außenministerium erhielt, obwohl eine Genehmigung durch die deutsche Bundesregierung notwendig gewesen wäre. Dabei handelte es sich um Lieferungen im Wert von über 200 Millionen Euro. Die Bundesregierung lehnte die Lieferungen zum Teil ab, Sig Sauer lieferte trotzdem.<sup>236</sup>



Nachdem wir bereits 2021 auf die Mitverantwortung deutscher Rüstungskonzerne (und der deutschen Rüstungspolitik) an den Angriffen auf Migrantinnen\* und autonom organisierte Gemeinden in Chiapas aufmerksam gemacht hatten, verschärfte sich die Situation 2022 noch weiter: Allein im Januar dieses Jahres kam es zu 230 bestätigten Attacks auf Dörfer, auch Grundschulen wurden in Brand gesetzt<sup>237</sup>. Schüsse sind an der Tagesordnung, doch im Mai 2022 kamen immer mehr großkalibrige Waffen zum Einsatz, die eigentlich dem mexikanischen Militär vorbehalten sind. Viele Menschen sind als Folge der Angriffe auf der Flucht – während gleichzeitig immer brutaler gegen Migrantinnen\* vorgegangen wird. Neben dem „Interozeanischen Korridor“ und dem Tren „Maya“ ist auch das Projekt „Sembrando Vida“ Teil der Strategie, durch Megaprojekte und gleichzeitige Militärpräsenz Migration zu unterbinden (Vgl. Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz von der Universität Campeche).



Figur 79, links:  
Die para-  
militärischen  
Angriffe machen  
auch vor Schulen  
keinen Halt. /  
Figur 80, rechts:  
Die mexikanische  
Nationalgarde an  
der südlichen  
Grenze Mexikos  
zu Guatemala.

Und auch in anderen Teilen des Landes wird mit deutschen Waffen gegen die lokale Bevölkerung und allen voran gegen indigene Völker vorgegangen. Die Triquis wurden aus ihren Territorien in Oaxaca vertrieben. Sie fordern eine Rückkehr in ihr Land, unter anderem während der „Karawane für das Wasser und das Leben“, an der Delegierte der Recherche AG teilnahmen, war die staatliche Antwort Repression: Die Triquis und nationale wie internationale Mitstreiterinnen\* wurden über 46 Stunden von der Polizei gekesselt, es kam zu Übergriffen und Gewalt gegenüber Frauen und Kindern. In Chiapas nehmen die Angriffe indes auch Ende Mai 2022 kein Ende...<sup>238</sup>

Auf der ganzen Welt sind deutsche Waffen im Einsatz, und die im Mai 2022 erneut begonnene Großoffensive der Türkei gegen die Kurdinnen\* ist dabei nur ein Beispiel. Währenddessen investierte der Rheinmetall Vorstand seine erhöhten Dividenden in Alkohol-Partys. **Vom 30. August bis zum 04. September 2022 findet in Kassel das Protestcamp „Rheinmetall Entwaffnen“ statt. Alle Infos unter: <https://rheinmetallentwaffnen.noblogs.org/>**



Protest gegen die paramilitärischen Angriffe in Chiapas  
in Berlin (links oben), Hannover (rechts oben) und  
Hamburg (links unten).  
Vgl. Teil 6: Der Zug der Hoffnung - Widerstand

Zu Deutschen Waffen in Mexiko Vgl. auch die Factsheets der  
Menschenrechtskoordination Mexiko:  
<https://www.mexiko-koordination.de/deutsche-waffen-in-mexiko/?l=de>



# Teil 5: Schöne Neue Welt – Ein Blick über den Tren „Maya“ hinaus:

„Zum ‚Globalisierungsparadox‘ gehört die Erkenntnis, dass ein ‚Aufschließen‘ aller nationalen Ökonomien zu den Produktions- und Konsumptionsweisen der am stärksten entwickelten Industriegesellschaften [...] den Planeten unbewohnbar machen würde.“<sup>239</sup> – Was bedeutet es also, wenn Regierungen und Konzerne „den Anschluss Yucatáns an die Moderne“ versprechen? Was bedeutet das Gerede von „Fortschritt“ und „Entwicklung“?

**Es gibt keinen Klimaschutz im Kapitalismus.** Hinter den „Angeboten“ von Konzernen und Regierungen, hinter Slogans wie „Wohlstand für Klimaschutz“ (Bundesregierung) oder „Klimaschutz kann auch einfach sein“ (Deutsche Bahn) verbergen sich in Wirklichkeit grün-angestrichene Profitinteressen – und eine Fortführung der kolonialen Ausbeutung des Globalen Südens durch den Globalen Norden:

*„[...] die Bearbeitung des gestörten Gesellschaft-Natur-Metabolismus erfolgt im Rahmen kapitalistischer Marktexpansion. Natur und Klima sollen mittels Etablierung privater Eigentumsrechte geschützt werden. Privates Vermögen an Boden und Naturschätzen kann aber nur infolge einer Zerstörung öffentlicher Güter ausgeweitet werden. Auf diese Weise wird Mangel an etwas erzeugt, das, wie Wasser, Boden und saubere Luft, als Gemeingut zuvor reichlich vorhanden war. Exakt dies ist der soziale Mechanismus, mit dessen Hilfe der Klimawandel im Kapitalismus bearbeitet wird. Die Biosphäre, zuvor Gemeingut, wird ausgepreist, Emissionsrechte werden zu handelbaren Gütern und der Klimawandel erweist sich im optimalen Fall als lukratives Anlagenfeld. Das jedenfalls besagen marktaffine Theorien, deren Praxis oftmals auf den Versuch hinausläuft, den Pudding an die Wand zu nageln. Emissionshandel und Ökosteuern haben nichts daran geändert, dass sich klimaschädliche Emissionen und Energieverbrauch in Abhängigkeit vom Wirtschaftswachstum auf Rekordniveau bewegen.“*<sup>240</sup>

Emissionshandel und Zertifikatkauf erlauben es Konzernen wie der Deutschen Bahn, Strom aus Blutkohle als „Ökostrom“ auszugeben. Der neue Fokus auf „E-Mobilität“ sorgt für Raubbau, Ökozid, Vertreibung und Mord für die Extraktion u.a. von Nickel, Lithium und Kobalt: In Guatemala, Bolivien, weiten Teilen Afrikas, Portugal...<sup>241</sup> Das größte Lithium-Vorkommen Europas liegt übrigens im stark umkämpften Donbass – und der Krieg in der Ukraine und die geopolitische Debatte darum hängt – was meist nicht erwähnt wird – auch damit zusammen.<sup>241.1</sup>

Dieser Krieg betrifft auch indigene Territorien: Die erhöhte Nachfrage an Fracking-Gas zerstört Indigene Territorien in Nordamerika, Erze für den Panzerbau kommen aus Indigenen Territorien in Brasilien – usw. ...<sup>241.2</sup> Überall gräbt der neue, „grüne“ Kapitalismus unter unwürdigen Methoden die Erde nach den heiß begehrten Rohstoffen um – oft sind deutsche Konzerne beteiligt, und fast immer kommt es zu Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung. Die für den Tren „Maya“ beschriebenen Praktiken haben System und Tradition: Bei allen Megaprojekten dieser Art, die eine systematische Eroberung, eine Landnahme neuer Territorien zur Kapitalakkumulation darstellen, bedeutet die Eingliederung in das kapitalistische System Militarisierung, Gewalt gegen Frauen, Raub von Wasser und Luft, Enteignungen, Vertreibungen, Tod. Auch innerhalb der Klimabewegung sollte dieses Narrativ den „1,5 Grad Diskurs“, den die Regierungen und Unternehmen dieser Welt dankbar angenommen haben, ersetzen oder zumindest ergänzen. Die angekündigte „Ökologische Transformation“ muss, wenn sie im Rahmen des kolonial-kapitalistischen Systems angegangen wird, als Drohung verstanden werden – und wenn von Seiten der Mächtigen und Besitzenden aus von „nachhaltiger Entwicklung“ gesprochen wird, ist nicht selten gemeint, kapitalistische Ausbeutung „nachhaltig“ zu machen – und nicht etwa das lebenswerte Leben. Auch in Deutschland zeigen sich die negativen Folgen des „grünen Kapitalismus“: Die TESLA-Fabrik in Grünheide, Brandenburg, gefährdet Grundwasser, Tiere und Pflanzen und wird gegen den Willen der Bevölkerung durchgesetzt.



Figuren 81, 82, 83: Eine kleine Auswahl des „einfachen Klimaschutzes“: Für die E-Mobilität und den „Klimaschutz“ des Globalen Nordens werden u.a. Nickel, Lithium und Kobalt abgebaut. 81, links: Die Nickelmine „El Estor“ in Guatemala; 82, mitte: Lithium-Abbau in Bolivien; 83, rechts: Kobalt-Abbau im Kongo. Die Gemeinsamkeit der drei Minen: Es kommt zu Menschenrechtsverletzungen (u.a. Ermordung von Aktivistinnen\*, Kinderarbeit, Folter), zur Militarisierung der Regionen, zu Ökozid (Wasser- und Luftverschmutzung, Krankheiten bei Anwohnerinnen\*...) –



Dies trifft auch auf den „Naturschutz“ selbst zu: Beim „Naturschutz von oben“ werden oft von Akteuren des Globalen Nordens „Schutzgebiete“ im Globalen Süden ausgeschrieben, unter Mitwirkung von Organisationen wie der GIZ, dem WWF oder Aufforstungsprojekten wie „Plant a Tree“. Tatsächlich werden Territorien an sich gerissen, die zuvor oft durch indigene Völker bewohnt und instandgehalten wurden. Der „Naturschutz“ des Nordens funktioniert nur mit Militarisierung. „Klimaschutz“ wird nicht als Frage sozialer Gerechtigkeit betrachtet, sondern als Mittel genutzt, mehr Territorien in das kapitalistische System einzugliedern. Die Kritik an den beteiligten Akteuren ist lang,<sup>242</sup> und Ankündigungen, „30 Prozent der Welt als Schutzgebiete zu deklarieren“, sollten Besorgnis statt Freude erregen.<sup>243</sup> Nicht nur Survival International Deutschland spricht von „Festungsnaturschutz“ – wie er im Fall des Tren „Maya“ durch das Programm „Sembrando Vida“ beobachtet werden kann. Die indigenen Völker der Welt sind die besten Bewahrer der Artenvielfalt, der Wälder und der Ökosysteme in ihren Territorien. Statt von ihnen zu lernen und das falsche Wachstumsversprechen des kapitalistischen Naturschutzes anzugreifen, werden sie terrorisiert – durch „grüne Megaprojekte“, Festungsnaturschutz, Privatisierung von Wasser, Luft und Wald. Klimaschutz ist eben **nicht** einfach. Auch im „Widerstand“ gegen den Tren „Maya“ sind daher Bewegungen kritisch zu betrachten, die nicht antikapitalistisch argumentieren und die indigenen Völker nicht zu Wort kommen lassen. Zuletzt entzündete sich aus diesen Gründen Kritik an der umstrittenen Protestbewegung „*Selvame del Tren*“. Die eher bürgerliche Bewegung wehrt sich gegen den Bau des Tramo 5 des Tren „Maya“, ohne aber als gesamte Bewegung das zerstörerische Projekt als solches abzulehnen. Vor allem fehlende Umweltstudien treiben die Protestbewegung an, die Verletzung der Rechte der Indigenen Völker scheint eine untergeordnete Rolle zu spielen.



„Kolonialer Naturschutz der GIZ, KfW Entwicklungsbank, WWF, UN-Habitat.“ Er setzt Profitinteressen durch: Für „grüne Projekte“ oder „nachhaltige Energien“ müssen indigene Gemeinden weichen, „Golfplätze und Luxusanlagen bleiben verschont“ // *Figur 84: 2019 enthüllte das Nachrichtenportal BuzzFeed News massive Gewalt und Menschenrechtsverletzungen durch Nationalpark-Ranger in mehreren Ländern, u.a. Nepal, Indien, Kongo, Kamerun und der Zentralafrikanischen Republik. Die schwer bewaffneten Ranger, deren militärisches Training und Ausrüstung vom WWF mitfinanziert wurde, übten jahrelang unter dem Vorwand, Wilderei zu bekämpfen, massive Gewalt aus – es wurden zahlreiche Fälle von Ermordung, Folter, Vertreibungen, Zerstörung von Häusern und Eigentum und sexualisierter Gewalt dokumentiert. Spätere unabhängige Berichte bestätigten diese Fakten, auch dass der WWF von den Verbrechen wusste und versuchte, diese zu vertuschen.*<sup>244</sup> Und dabei nimmt der „Festungsnaturschutz“ gerade erst an Fahrt auf: Das 30 x 30-Ziel der UN, unterstützt u.a. von der deutschen Bundesregierung, will 30 Prozent der Erde unter Naturschutz stellen.<sup>245</sup> Doch innerhalb des kapitalistischen Systems und innerhalb der kolonialen Ausbeutung bedeutet dies in erster Linie weitere Militarisierung. Statt mit dem Einhalten der Menschenrechte der indigenen Völker die besten Bewahrer der Natur zu schützen, geht der „Naturschutz“ aktuell gegen sie vor – auch im Namen des ohnehin unerreichbaren „1,5 Grad Ziels“. <sup>246</sup> Aktuell sind die deutsche Bundesregierung und Konzerne wie die GIZ für die Gewalt gegen die Massai in Tansania mitverantwortlich.

Und während der Tren „Maya“ nur ein (!) Beispiel zerstörerischer Megaprojekte darstellt, muss er im systemischen Zusammenhang zu anderen Megaprojekten verstanden werden – und als Landnahme, die über Mexiko hinausgeht: Die Zugstrecke könnte bis nach Guatemala führen – und „Sembrando Vida“ wird, unterstützt von der US- und der mexikanischen Regierung, auch in Belize, El Salvador, Honduras – und weiteren Staaten der Karibik – forciert.



**The “development” and “progress” offered by the system in reality disguises what is truly capital's own development and progress and, more importantly, hides the fact that that progress and development are obtained via the death and destruction of populations and territories.**

*Figur 85: „Die 'Entwicklung' und der 'Fortschritt', die das System anbietet, verschleiert, was in Wirklichkeit die Entwicklung und der Fortschritt des Kapitals sind, und, was noch wichtiger ist, sie verbergen die Tatsache, dass dieser Fortschritt und diese Entwicklung durch den Tod und die Zerstörung von Bevölkerungen und Territorien erreicht werden.“*

*Worte des Subcomandante Moisés der EZLN, 2022, by taller abuehuete.*

Lösungen werden also niemals im institutionellen Rahmen des kapitalistischen Systems gefunden, und internationale Abkommen als Teil des „internationalen Rechts“ können und sollen nicht den Kampf um das Überleben der Indigenen Völker entscheiden. Dennoch bietet u.a. das Abkommen 169 der International Labor Organisation **eine** Handlungsoption, um den Widerstand der indigenen Völker gegen den Tren „Maya“ in Mexiko und zerstörerische Megaprojekte in indigenen Territorien auf der ganzen Welt zu stärken:

## Teil 6: Das ILO-169 Abkommen

*Was ist das ILO-169 Abkommen?*

Folgend wird zitiert aus dem Factsheet des ILO-169-Koordinierungskreises, einem Zusammenschluss zivilgesellschaftlicher Organisationen, Netzwerken und Expertinnen\*, welcher die Ratifizierung der ILO-Konvention 169 durch Deutschland fordert(e).<sup>247</sup>

Das vollständige Factsheet ist zugänglich und verfügbar unter:

<https://www.ilo169.de/wp-content/uploads/2019/07/ILO-Fact-Sheet.pdf>

Zum Volltext des ILO-169 Abkommens:

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@normes/documents/publication/wcms\\_100900.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/publication/wcms_100900.pdf)



„Überall auf der Welt erleben indigene Völker die Folgen der historischen Kolonisierung und Invasion ihrer Territorien und werden aufgrund ihrer unterschiedlichen Kulturen, Identitäten und Lebensweisen diskriminiert. Sie zählen zu den politisch, wirtschaftlich und sozial stark benachteiligten sowie leicht verletzbaren Bevölkerungsgruppen. Die Durchsetzung ihrer international anerkannten Menschenrechte gehört zu einer der größten Herausforderungen unserer Zeit. **Die Konvention Nr. 169 der Internationalen Organisation für Arbeit (ILO) der UN ist das einzige internationale Rechtssystem zum Schutz von indigenen Rechten.**

Indigene Völker spielen eine Schlüsselrolle für den Schutz der biologischen Vielfalt und des globalen Klimas. Indigene Völker schützen die Ökosysteme, insbesondere Wälder. Sie leisten den wichtigsten Beitrag zum Klimaschutz.

Die ILO 169 Konvention von 1989 erkennt die eigenständigen Merkmale und Lebensentwürfe eines indigenen Volkes an. Die insgesamt 44 Artikel sollen indigenen Völkern eine Entwicklung ermöglichen, die ihren jeweiligen eigenen Prioritäten als indigenes Volk Rechnung trägt. **Herzstück der ILO-Konvention 169 sind die Konsultations- und Partizipationsverfahren in den Artikeln 6 und 7, um Beteiligung und Mitsprache indigener Völker an Projekten zu gewährleisten, die sie betreffen.** Die festgelegten Rechte der indigenen Völker sind keine Privilegien oder Sonderrechte, stattdessen sind es allgemein geltende Menschenrechte, die an die besondere kulturelle und soziale Situation dieser Völker angepasst sind.“

*Welche Rolle spielt das ILO-169-Abkommen im Tren „Maya“ Projekt?*

Mexiko hat das ILO-169 Abkommen bereits vor Jahren ratifiziert. Seitdem brechen die mexikanischen Regierungen das Abkommen immer wieder. Der Kernbestandteil des Abkommens liegt in den Konsultationen der indigenen Völker, bevor Megaprojekte wie der Tren „Maya“ in ihr Territorium eindringen. Dabei schreibt das Abkommen auch fest, wie diese Konsultierungen vorzunehmen sind: Sie müssen *vor* dem Beginn des Projekts stattfinden, sie müssen *auch in den indigenen Sprachen* stattfinden, ihnen muss eine *vollständige Präsentation der Folgen des Megaprojekts* vorangehen, und sie muss im Rahmen der jeweils individuellen Lebensweise der Völker und mit *freiem Charakter* vollzogen werden. Beim Megaprojekt Tren „Maya“ wurden und werden, wie in dieser Recherche geschildert, Meinung und Rechte der entlang des geplanten Megaprojekts lebenden indigenen Gemeinden systematisch ignoriert und verletzt, Gegnerinnen\* werden kriminalisiert. Die mexikanische Regierung verweist zwar auf vorgenommene Konsultierungen, diese widersprechen aber den im ILO-169 Abkommen festgelegten Verfahren: Die Konsultierungen fanden nur unzureichend statt, nicht alle der betroffenen indigenen Gemeinden wurden befragt. Die Informationen über die Folgen des Projekts wurden nur mangelhaft oder falsch präsentiert, es kam zu Bestechungen, Einschüchterungen und Stimmfälschungen. Diese „consultas“ fanden zudem nicht im Voraus statt, sondern, als der Tren „Maya“ bereits beschlossen war. Die mexikanische Regierung verstößt gegen das Abkommen und muss das Projekt beenden.<sup>248</sup>



Am 15. April 2021 kam es – nach Jahrzehnten – zum vermeintlichen Durchbruch in Deutschland:

„Der Bundestag verabschiedet [am 15.04.2021] das Ratifizierungsgesetz über die Konvention Nr. 169 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zum Schutz der Rechte indigener Völker und erfüllt damit eine Vereinbarung des Koalitionsvertrags. Der Koordinationskreis ILO 169 sieht darin einen entscheidenden Schritt, die Rechte indigener Völker zu stärken. Die Konvention garantiert indigenen Völkern ihre Rechte auf Erhalt der kulturellen Identität, auf Beteiligung an staatlichen Entscheidungen sowie auf Land und Ressourcen.“<sup>249</sup> Vertreterinnen\* und Spitzenpolitikerinnen\* aller heute in der Bundesregierung vertretenden Parteien setzten sich im Voraus für die Ratifizierung des Abkommens ein.<sup>258</sup> Wenige Monate nach der Abstimmung im Bundestag wurde das Abkommen am 23. Juni 2021 ratifiziert. Ein Jahr später – am 23. Juni 2022 – muss das Abkommen in Kraft treten und umgesetzt werden. Am Donnerstag, den 2. Juni 2022, brachte der deutsche Bundestag mit großer Mehrheit einen Gesetzesentwurf auf den Weg, der den Beitritt Deutschlands zur Konvention bereitet. Mehr Infos unter <https://taz.de/Deutschland-ratifiziert-UN-Vertrag/!5763149/>

Doch was bedeutet das Inkrafttreten des Abkommens in Deutschland für das Megaprojekt in Mexiko? Lange Zeit argumentierte auch die Bundesregierung so: Es gäbe ja keine „indigenen Völker“ in Deutschland. Der ILO-Koordinierungskreis hält entgegen: „Eine Ratifizierung ist dennoch völkerrechtlich relevant und sinnvoll, denn es existieren vielfältige Beziehungen zwischen indigenen Völkern und der Bundesrepublik Deutschland.“ Dazu gehören die zahlreichen Beteiligungen von deutschen Geldern, Institutionen und Konzernen an Megaprojekten in indigenen Territorien.

Das Inkrafttreten des Abkommens fordert die Bundesregierung auf, die entsprechenden Rechte der indigenen Völker zu schützen – nicht aber private Unternehmen.<sup>250</sup>

**Jedoch: Die Deutsche Bahn befindet sich zu 100% in Staatsbesitz.**<sup>251</sup> Das zuständige Verkehrsministerium und die gesamte Bundesregierung müssen (!) die Deutsche Bahn zum Austritt aus dem Tren „Maya“ Projekt zwingen.

Wir zitieren Christian Russau, Teil des ILO-169-Koordinierungskreises, im Dachverband der Kritischen Aktionär:innen und Teil des Forschungs- und Dokumentationszentrums Chile-Lateinamerika:<sup>252</sup>

*„Die DB Engineering & Consulting GmbH gehört zu 100 Prozent der Deutschen Bahn AG. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestags weist in einer Stellungnahme aus dem Jahre 2008 auf die **Weisungsbefugnis der Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf die Deutsche Bahn und alle ihre Subunternehmen** hin:*

*‘Die Bundesrepublik Deutschland ist Inhaberin aller Anteile am Grundkapital der Deutschen Bahn AG, bei der es sich aufgrund der Eigentümerstruktur um ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen handelt. Bei privatrechtlich ausgestalteten öffentlichen Unternehmen gelten die allgemeinen Vorschriften des Zivil-, Handels- und Aktienrechts, wie sie auch auf nicht-öffentliche Unternehmen ihre Anwendung finden. Durch die Entsendung weisungsgebundener Vertreter (Beamte) in die Hauptversammlung und in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG **kann der Bund als juristische Person des öffentlichen Rechts Einfluss auf die Entscheidungen der AG nehmen.***‘

*Durch die Ratifizierung der Konvention Nr. 169 der Internationalen Arbeitsorganisation ILO zum Schutz der Rechte indigener Völker **hat sich die Bundesrepublik Deutschland einschließlich aller ihrer Ministerien und Behörden verpflichtet, die Rechtsgrundsätze der Konvention 169 – die Rechte der indigenen Völker – zu achten.** Aus dieser Achtungsverpflichtung erwächst die politische Verantwortung der Deutschen Bundesregierung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutz indigener Rechte – spätestens ab Inkrafttreten der ILO 169 für Deutschland und die Deutsche Bundesregierung am 23. Juni 2022 – in ihrem Einflussbereich gewährleistet wird.*

*Diese Achtungsverpflichtung ist keine politische „Kann“-Bestimmung, sondern eine „Muss“-Bestimmung. Wenn es also zu Sorgfaltspflichtverletzungen durch im weisungsgebundenen Einflussbereich des Bundes stehende Institutionen oder Organe jedweder Art kommt – und dies trifft im konkreten Fall des „Tren Maya“-Projektes in Mexiko, an dem sich die DB Engineering & Consulting GmbH als „shadow operator“ beteiligt, nach bisherigem Kenntnisstand und nach Ansicht indigener Gruppen zu –, so hat die Bundesrepublik Deutschland durch das dafür zuständige Ministerium – das Bundesministerium für Digitales und Verkehr – als weisungsbefugte Instanz dafür politische Sorge zu tragen, dass die von Seiten der Bundesregierung in die Gremien der Deutschen Bahn entsandten Vertreter:innen gegen diese Rechtsverletzung indigener Rechte innerhalb ihres zuständigen Verantwortungsbereichs unmittelbar aktiv werden und Abhilfe schaffen.“*

Zur Bedeutung des ILO-169-Abkommens für die DB-Beteiligung am Tren „Maya“:

<https://www.kritischeaktionaeere.de/deutsche-bahn/tochterfirma-der-deutsche-bahn-ag-und-das-tren-maya-projekt/>

<https://www.fdcl.org/2022/01/tochterfirma-der-deutsche-bahn-ag-und-das-tren-maya-projekt/>

Das ILO-169 Abkommen ist nicht unumstritten. So können Megaprojekte von Seiten der verantwortlichen Regierungen aus durch den Verweis auf die Ratifizierung des Abkommens und den Verweis auf vorgeblich durchgeführte Konsultierungen gerechtfertigt werden und der Widerstand illegitim erscheinen. Die mexikanische Regierung etwa argumentiert, sich an das Abkommen zu halten, auch wenn die grundsätzlichen Bedingungen der Konsultierungen missachtet werden. Andere Regierungen legen das Abkommen als eine „freiwillige Richtlinie“ aus, an die man sich nicht zwangsweise halten müsse. Gleichzeitig kann der falsche Eindruck entstehen, mit der Ratifizierung des Abkommens wären die Rechte der Indigenen Völker gesichert. Dies ist natürlich nicht der Fall – der Kampf der indigenen Völker für ihre Rechte wird nicht in internationalen UN-Abkommen entschieden. Gleichzeitig ist zu betonen, dass es sich bei dem ILO-169-Abkommen nicht allein um ein vom Globalen Norden vorgeschlagenes und aufgezwängtes Abkommen handelt. Das Abkommen wurde jahrzehntelang auch von indigenen Völkern gefordert und erkämpft. Jedoch kommt es auch immer wieder zur Aushöhlung solch hart erkämpfter Abkommen, und nicht selten entwickeln sie sich später zu Instrumenten des Globalen Nordens. Heute kann (!) das ILO-169-Abkommen für die indigenen Völker eine (!) Handlungsoption darstellen, um ihre Territorien vor dem Eindringen von Regierungen, Unternehmen und Kapital zu schützen – es gab Erfolge: In Mexiko erreichten die Wixaritari 2012 eine Rückgabe ihrer Länder, auch durch das Abkommen. Inzwischen ist ihre Situation wieder unsicherer – dies zeigt auch, dass ein Abkommen allein nicht ausreicht. In Guatemala wurden riesige Gold- und Silberminen in indigenen Territorien verhindert oder stillgelegt. Der guatemalteckische Staat wurde zuvor gerichtlich wegen der Nicht-Einhaltung des ratifizierten ILO-Abkommens verurteilt.<sup>253</sup> Die indigene Bevölkerung macht dabei immer wieder deutlich, wie sehr sie das Recht auf Konsultierung fordern – wenn Staaten dem ILO-169-Abkommen trotz Ratifikation nicht nachkommen und keine oder unzureichende Konsultierungen bei Megaprojekten durchführen, organisieren die Gemeinden oft sogenannte „autoconsultas“ – und befragen sich selbst. Auf diese Weise konnten Megaprojekte verhindert werden. Auch die Mapuche in Chile, gegen die das Militär einen regelrechten Krieg in ihren Territorien führt, pochen auch auf die Umsetzung von ILO-169...<sup>254</sup>



*Figur 88: Protest gegen den Krieg gegen die Mapuche in Berlin, 2020. Der militärische Ausnahmezustand und die Besetzung des Territoriums der Mapuche hält auch 2022 unter dem neuen „linken“ Präsidenten Boric an. Chile hat das ILO-169-Abkommen ratifiziert.*



*Figuren 86, 87: Beispiele einer „autoconsulta“: Der indigene friedliche Widerstand von Santa María Cababón (Guatemala) organisierte selbst eine Volksbefragung zur Frage „Sind Sie damit einverstanden, dass das Wasserkraftwerk an den Flüssen Oxec und Cababón weiter betrieben wird?“ da die Regierung diese nicht durchführte. Mehr als 26.000 Personen stimmten gegen das Projekt, 12 dafür.*



#### *Das ILO-169-Abkommen in Deutschland als Handlungsoption gegen den Tren „Maya“:*

Auch wenn das Abkommen private Unternehmen nicht haftbar macht: „Noch im Jahr 2012 hatten die Regierungsparteien die Ratifizierung mit der Begründung, sie würde die Investitionen deutscher Unternehmen gefährden, abgelehnt.“<sup>255</sup> Offensichtlich kann die Ratifizierung des Abkommens also zum Austritt deutscher Unternehmen aus Megaprojekten in indigenen Territorien führen – und bei staatlichen Unternehmen wie der Deutschen Bahn ist die Bundesregierung dazu verpflichtet, den Rückzug zu forcieren. Der von uns angestrebte Rücktritt der Deutschen Bahn aus dem Tren „Maya“ Projekt hätte dabei weitreichende Folgen:

- 1.) Die mexikanische Regierung und das Militär sind bei der Umsetzung des Tren „Maya“ in Zeitverzug, es kommt zu panischen Streckenänderungen, Gerichtsprozesse halten den Bau auf, an der Fertigstellung 2023 kann kaum festgehalten werden. Der Rückzug des beratenen Schattenbetreibers DB kann den Fortgang des Projekts so tatsächlich massiv erschweren.
- 2.) Der Rückzug der DB durch das ILO-Abkommen würde den Druck auf weitere Konzerne im Tren „Maya“ Projekt erhöhen, ebenfalls auszusteigen. Dies gilt insbesondere für staatliche Unternehmen aus Ländern, die das Abkommen ratifiziert haben – so etwa Konzerne aus Mexiko selbst oder die DB-Partner Renfe und Ineco aus Spanien, ebenfalls im Staatsbesitz.
- 3.) In Deutschland würde der Erfolg eines DB-Austritts nicht nur das Abkommen – und so die Rechte der indigenen Völker insgesamt – bekannter machen – auch der Druck auf andere deutsche Konzerne, die an fragwürdigen Projekten in indigenen Territorien beteiligt sind, aus diesen auszutreten, würde steigen.



Der DB-Austritt mit Verweis auf Nichteinhaltung des ILO-Abkommens wäre ein Präzedenzfall, mit dem gegen weitere Unternehmen vorgegangen werden kann. Insbesondere könnte und muss die Aufnahme der ILO-Richtlinien in das verwässerte Lieferkettengesetz gefordert werden, welches auch die Privatwirtschaft haftbar machen würde.

4.) Der Rückzug deutscher Unternehmen aus dem Projekt aufgrund der Verletzung der im ILO-169-Abkommen festgeschriebenen Rechte indigener Völker würde die Propaganda der mexikanischen Regierung, die immer wieder auf die „fortschrittlichen, sozialen und modernen“ Unternehmen aus Deutschland verweist („Made in Germany“) erheblich schwächen. Insbesondere die Diffamierung der Gegnerinnen\* des Projekts als „Gegner des Fortschritts“ würde erschwert, während der (indigene) Widerstand durch den Austritt von Unternehmen mit Berufung auf das ILO-169-Abkommen in den Augen der mexikanischen Bevölkerung erheblich an Legitimation gewinnen würde.

*Das abschließende Kapitel des vorliegenden Reports ist diesem Widerstand auf beiden Seiten des Ozeans gewidmet:*

## Teil 7: Der Zug der Hoffnung – Widerstand

Der Fokus des vorliegenden Reports liegt auf der Beteiligung der europäischen Konzerne, allen voran der DB Engineering & Consulting am zerstörerischen Tren „Maya“ Projekt. Der Widerstand in Mexiko kann die Auswirkungen des Projekts und den Kampf dagegen besser und legitimer beschreiben als wir. Ein zweiter Band dieser Recherche mit Stimmen aus Mexiko und Material von unseren compas in den betroffenen Regionen wird daher folgen. Aktuell sind compas der Recherche AG in Mexiko bei der Basis des Widerstands gegen den Tren „Maya“ und dokumentieren den *Zug der Hoffnung*. Dennoch kann und soll ein Report über den Tren „Maya“ nicht ohne einen Einblick in den Protest vor Ort auskommen:



*Archiv der Recherche AG: „No Pasarán“ - „Sie werden nicht durchkommen!“*

### 7.1. Widerstand in Mexiko

Die lokale Bevölkerung, allen voran die sich widersetzenden indigenen Völker, leisten auf unterschiedlichste Weise Widerstand gegen den Tren „Maya“ – der nur ein Teil des Kampfes gegen die kapitalistische Eroberung ihres Territoriums bildet, der sich die indigenen Völker seit über 500 Jahren verwehren. Folgend werden einige der Widerstandsformen vorgestellt.

Die selbstorganisierten Gemeinden, Gemeinde- und Bildungszentren, Kollektive und Organisationen wehren sich gegen die Propaganda und die Spaltungsversuche der mexikanischen Regierung und der multinationalen Unternehmen. Durch die Versprechen von Arbeitsplätzen und „Wohlstand“, falsche Informationen über die Folgen des Projekts und Bestechung versucht die Regierung, die Gemeinden zu spalten. Dagegen organisiert der Widerstand gegen den Tren „Maya“ Versammlungen, Infoveranstaltungen und mehr, um über die tatsächliche Zerstörung aufzuklären. Wichtig ist hier vor allem das Zusammendenken der Kämpfe – der Tren „Maya“ als Teil einer ganzen Reihe von Megaprojekten, welche die Autonomie und Lebensweise der Völker bedrohen.



Front Line –  
*Besetzungen und Blockaden*

Die lokale Bevölkerung widersetzt sich der Zerstörung durch direkte Blockaden und Proteste in der „ersten Reihe“. Maschinen werden blockiert, insbesondere solche zur Rodung des Waldes. Auch gegen die paramilitärischen Angriffe, vor allem in Chiapas, wird demonstriert.<sup>256</sup>

*Figur 89: Bewohnerinnen\* von Maxcanú blockieren die Maschinen, die den Wald und ihr Dorf für den Tren „Maya“ aus dem Weg räumen sollen.*

#### *Juristische Prozesse*

Im Rahmen dieser rechtlichen Prozesse gibt es auch mehrere Beschwerden vor der Nationalen Menschenrechtskommission. Beispielsweise reichten Mitglieder des Maya-Volkes Ch'ol im Mai 2020 eine einstweilige Verfügung ein und ein Bundesrichter ordnete einen Baustopp für den „Maya-Zug“ in den Gemeinden Palenque, Salto de Agua und Ocosingo, Chiapas, an. Damals hieß es im Urteilsspruch, dass die Fortsetzung der Arbeit während der Covid-19-Pandemie die Bevölkerung gefährde. Daraufhin reagierte die Regierung mit der schlichten Aussage, dass die Arbeiten nicht eingestellt werden. Im Februar 2021 gewährte das vierte Bezirksgericht mit Sitz in Yucatán drei Aussetzungen gegen den Tren „Maya“, die vorsorglichen Maßnahmen sind das Ergebnis von drei Klagen, die gegen die Genehmigung der Umweltverträglichkeitsprüfung des Projekts eingereicht wurden. Diese Gerichtsurteile ordnen *„die vorläufige Aussetzung der fraglichen Handlungen an, mit der Folge, dass der Bau des Tren Maya im Bundesstaat Yucatán (Abschnitte 3 und 4) nicht fortgesetzt wird, bis die endgültige Aussetzung der fraglichen Handlungen erlassen wird“*, kommentierten Vertreterinnen\* der Organisationen, die die einstweiligen Verfügungen erreicht hatten, darunter die Versammlung der Verteidigerinnen\* des Maya-Territoriums Múuch' Xíinbal und das Kollektiv Chuun t'aan Maya.<sup>257</sup> Bis heute werden immer wieder gerichtliche Baustopps für verschiedene Streckenabschnitte des Tren „Maya“ erreicht. Immer wieder werden diese aber auch von der Regierung und dem Militär ignoriert (Vgl. Teil 1.8. „Der aktuelle Stand der Bauarbeiten“).

#### *Straßenaktionen und Demonstrationen:*

Der Widerstand wird auch auf die Straße getragen. So demonstrierten zum Beispiel im Juni 2020 Aktivistinnen\*, die mit dem Bau des Tren „Maya“ nicht einverstanden sind, in einem Marsch, der an der Remate de Montejo, Mérida, Yucatán, begann, wo sie von der Bundesregierung die Aussetzung des Projekts forderten.<sup>258</sup> **„Wenn wir für das Leben sind, sind wir notwendigerweise gegen Megaprojekte, die das Leben negativ beeinflussen. In jeder der Versammlungen in den Gemeinden und auf der Halbinsel gibt es eine Position der Ablehnung des Zuges. Doch sie [die Regierung, die großen Unternehmen] versuchen, den Widerstand unsichtbar zu machen“**, sagt Ángel Sulub, Mitglied des U kúuchil k ch'íbalo'on Kollektives und während der „Reise für das Leben“ Delegierter des CNI in Europa. Die Straßenaktionen in den verschiedenen Territorien machen deutlich, dass der Widerstand die Megaprojekte wie den Tren „Maya“ und den interozeanischen Korridor zusammendenkt und als systematischen Angriff auf ihre Lebensweise versteht:





Figur 90: Transparent: „Die Megaprojekte bringen den Tod! Weg mit den neoliberalen Projekten! Nein zum Tren Maya!“



Figur 91, 91.1. und 91.2.:

Protestierende erinnern an Samir Flores. Der Journalist und Umweltaktivist, Verfechter indigener Rechte und des Landschafts war Mitglied der FDPTA und des CIG, einer den Zapatisten angeschlossenen Organisation. Im Februar 2019 wurde er in seinem Haus in Amilcingo, einem indigenen Dorf in Morelos, Mexiko, mit zwei Kopfschüssen getötet. Samir hat sein Leben dem Widerstand gegen die zerstörerischen „Modernisierungs“-Projekte gewidmet, welche die Rechte der Indigenen missachten.<sup>259</sup>



Auch gegen das im Zuge des Tren „Maya“ mitfahrende Autobahnprojekt leistet die lokale Bevölkerung Widerstand und versucht, u.a. durch Waldbesetzungen, den Bau der Autobahn zu unterbinden. Es fand bereits ein Austausch der widerständigen Gemeinde in Bachajón mit den Aktivistinnen\* im Dannenröder Forst („Danni“) statt:<sup>114</sup> „Ende März veranstalteten wir mit der Klima- und Umwelt-AG vom #NetzderRebellion und dem Menschenrechtszentrum Frayba Derechos Humanos einen Austausch zwischen Aktivistinnen\* des Dannenröder Forsts und den Aktivistinnen\* in Bachajón, Chiapas, Mexiko. Sie kämpfen dort ebenfalls gegen den Bau einer Autobahn und erfahren dafür zunehmende Repression. Vom Klimacamp im Danni aus wenden wir uns gegen den Bau der Autobahn San Cristóbal- Palenque, gegen die geplante Basis der Guardia Nacional in Chilón sowie gegen die willkürliche staatliche Verfolgung der Aktivistinnen\*!“



Figur 92: „Danni und Bachajón, wir stehen Seite an Seite - für das Leben und gegen die Repression!“

Im Zuge der „Gira por la Vida“ erfuhr diese Vernetzung, Solidarität und der gemeinsame Widerstand neuen Antrieb – und der Widerstand gegen den Tren „Maya“, vor allem aber gegen die Beteiligten europäischen Unternehmen, begann auch in Europa, im Schatten der Konzernzentralen der beteiligten Unternehmen:

## 7.2. Widerstand in Slumil Kájxemkóp (Europa)



Archiv Recherche AG: Plakat zur Demonstration mit dem CNI und der EZLN am 08.10. in Berlin.

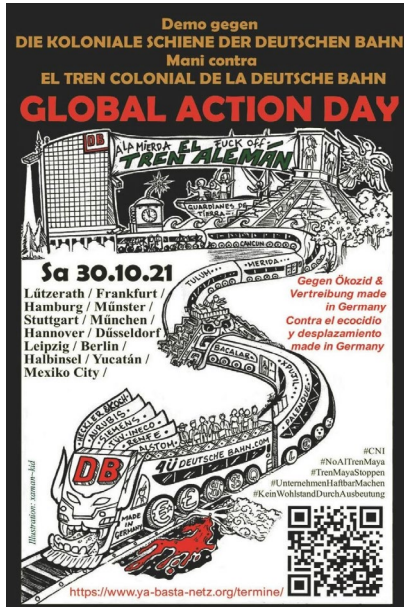
In mehreren Aktionen traten die Widerstände in Mexiko und Deutschland gemeinsam auf: Während der „Reise für das Leben“ sprachen Delegierte des Congreso Nacional Indígena auf verschiedenen Demonstrationen und Kundgebungen über den zerstörerischen Tren „Maya“ und adressierten die beteiligten europäischen Unternehmen. So endete die Demonstration „Kampf für das Leben. Gegen die Todesmaschinerie des kolonialen Kapitalismus!“ während des Besuchs der Zapatistas und Delegierten des CNI in Berlin vor dem DB-Tower am Potsdamer Platz, wo der Rückzug des Unternehmens aus dem Projekt gefordert wurde. Auch in mehreren Infoveranstaltungen traten die Widerstände gemeinsam auf und tauschten sich untereinander aus. Teil der Vernetzung ist auch eine Radiosendung, die einen Beitrag der Recherche AG in kommunitären Radios in Mexiko abspielt und über die DB-Beteiligung aufklärt. Zuletzt nahmen compas der Recherche AG an der „Karawane für das Wasser und das Leben“ in Mexiko teil, auch vor der deutschen Botschaft in Mexiko wurde bei einer Demonstration der Austritt der DB gefordert, zudem gab es Infoveranstaltungen der Recherche AG, etwa in Mexiko-Stadt.

Seit der Veröffentlichung des Reports „Tren Maya Made in Germany“ arbeitete die Recherche AG v.a. an der Aufklärungskampagne über die Beteiligung der deutschen Unternehmen in diesem zerstörerischen Megaprojekt. Dafür wurden über **15 Infoveranstaltungen** organisiert, etwa während des Anti IAA Camps in München, während des Antikolonialen Monats 2021, in Kontexten der Klimabewegungen (etwa bei Fridays for Future oder Ende Gelände), an Schulen und Universitäten, oder im Zusammenhang mit **Kino- und Kochveranstaltungen**. Viele **Radiosendungen und Podcastformate** berichteten über die DB-Beteiligung am Tren „Maya“. Eine Vernetzung und ein Zusammendenken der Kämpfe fand dabei insbesondere auch mit der kurdischen Freiheitsbewegung statt, so etwa im Zuge von gemeinsamen Veranstaltungen, zuletzt in Hamburg beim Tatort Kurdistan-Café. Darüber hinaus wurde die DB-Beteiligung und die koloniale Ausbeutung durch den Tren „Maya“ seit 2021 auf über **12 Demonstrationen und Kundgebungen** thematisiert. Neben den Demonstrationen im Zuge der „Gira por la Vida“, etwa in Madrid, Frankfurt am Main oder Berlin kam es zu Kundgebungen vor der mexikanischen Botschaft in Berlin, dem DB-Tower am Potsdamer Platz und vielen DB-Bahnhöfen in ganz Deutschland. Auch bei Klimastreiks von Fridays for Future wurde der Tren „Maya“ thematisiert – auf der Bühne und über Infostände. Auf den Stuttgart21 Demos und den Mahnwachen zu Leonard Peltier wird aktuell fast wöchentlich der Tren „Maya“ thematisiert. In den **sozialen Medien** kommt es immer wieder zu „Aktionen“, in der **Presse** (u.a. in Deutschland, Mexiko, Spanien und Frankreich) wurde zahlreich über die DB-Beteiligung berichtet, u.a. in der TAZ.<sup>260</sup>





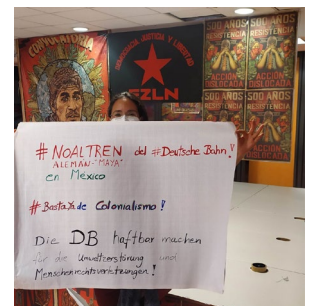
Am 30.10.2021 führte die Kampagne und die Vernetzung mit vielen weiteren Widerständen zum „Globalen Aktionstag gegen Ökozid und Vertreibung – Nein zur kolonialen Schiene der Deutschen Bahn“, auf dem die DB-Beteiligung am Tren „Maya“ weltweit kritisiert wurde:



Archiv Recherche AG: Ankündigung des Globalen Aktionstages (links), Demonstration am 30.10.2021 in Berlin

In mehreren Ländern und vielen Städten und Regionen Deutschlands fanden am 30.10.2021 Aktionen gegen kolonialen Kapitalismus und die Beteiligung europäischer Unternehmen im „Tren Maya“ statt. Die Aktionen reichten von Filmabenden und Infoveranstaltungen bis zu Kundgebungen und Demonstrationen. Zum Aktionstag riefen die Recherche-AG des Netzes der Rebellion, die Anti Colonial Alliance Berlin (ACAB), die Initiative Demokratischer Konföderalismus (IDK), das Ya-Basta-Netz und die Delegation des Congreso Nacional Indígena (CNI) in Europa auf. Zum Aufruf: <https://www.ya-basta-netz.org/wp-content/uploads/2021/10/Aufruf-Convocatoria-Call-for-action-2021-10-30.pdf>

Der 30.10.2021 in Mexiko: In der Casa de los Pueblos Indígenas Samir Flores Soberanes wurde zum Aktionstag eine Online-Veranstaltung organisiert. Aktivist:innen, Journalist:innen u.v.m. tauschten sich aus. Es gab ein Grußvideo der Recherche AG und eine Live-Übertragung der Demonstration in Berlin, darüber hinaus gab es Aktionen in Mexiko-Stadt, in Amilcingo und in Ixtapaluca. Dieser Austausch wurde 2022 während der „Karawane für das Wasser und das Leben“ vertieft:



Archiv Recherche AG: Aktionen gegen die DB Beteiligung am Tren „Maya“ und all die zerstörerischen Megaprojekte: Im Gemeinderadio von Amilcingo und in Ixtapaluca (links) in der Casa de los Pueblos Samir Flores in Mexiko City (rechts).





Archiv der Recherche  
AG: Aktionen  
während der  
„Karawane für das  
Wasser und das  
Leben“:  
Demonstration vor der  
deutschen Botschaft  
(links), Vorstellung  
des vorliegenden  
Reports in der Casa  
de los Pueblos Samir  
Flores (rechts).

#### Der 30.10.2021 in Deutschland:

In Düsseldorf fand schon am 26.10. ein Filmabend zum „Ten Maya“ statt, am 28.10. konnte der „Tren Maya“ auf der Mahnwache zu Leonard Peltier thematisiert werden. Am Aktionstag gab es eine Kundgebung vor dem Bahnhof. Auch in Jena wurde am 30.10. am Bahnhof eine Kundgebung durchgeführt, zudem gab es eine aktivistische Zugfahrt mit Infos für die Fahrgäste. In Leipzig wurde ein Infostand in der Nähe des Bahnhofs organisiert. In Celle fand eine Kundgebung statt. In Göttingen fand eine Kundgebung statt. In Hamburg wurden drei Stunden lang Flyer am Hauptbahnhof verteilt, außerdem gab es eine Flashmobaktion mit Flugblättern in den Zügen. Im Protestcamp in Lützerath gab es am 30.10. eine Kundgebung zum „Tren Maya“ und den Klimalügen der DB, zudem wurde ein Soli-Foto aufgenommen, ein Wand-Gemälde sowie eine Filmvorführung realisiert. In Hannover gab es eine Kundgebung und mehrere Redebeiträge zu verschiedenen Kämpfen vor dem Hauptbahnhof, anschließend fand eine Vokü und ein Kinoabend zum „Tren Maya“ im Klimacamp statt. In München gab es eine Kundgebung und einen Infostand. In Stuttgart war die DB-Beteiligung bereits bei vorherigen Montags-Demos gegen „Stuttgart21“ thematisiert worden, am 30.10. organisierte der Stuttgart21 Widerstand u.a. mit Robin Wood, Extinction Rebellion und Fridays for Future eine Demo zum „Tren Maya“. In Karlsruhe gab es einen Infostand der GfV. In Rostock gab es einen Infostand. In Köln fanden Aktionen statt. In Münster fand eine Kundgebung vor dem Hauptbahnhof statt. In Frankfurt am Main gab es eine Kundgebung und einen Infostand vor dem Hauptbahnhof. In Berlin leitete eine Filmvorführung zum „Tren Maya“ und eine anschließende Diskussion mit Delegierten des CNI aus Mexiko den Aktionstag ein. Am 30.10. fand eine Demonstration mit ca. 200 Menschen statt, die an den DB-Büros am Nordbahnhof startete, am Verkehrs- und Wirtschaftsministerium vorbei zum Hauptbahnhof führte, anschließend ins Regierungsviertel und schließlich zur Abschlusskundgebung vor der DB-Zentrale am Potsdamer Platz. Es gab etliche Redebeiträge zu verschiedensten Kämpfen und mehrere Zwischenkundgebungen, u.a. vor den DB-Büros am Nordbahnhof, dem Verkehrsministerium, dem Berliner Hauptbahnhof, der Schweizer Botschaft, dem bedrohten Denkmal für die ermordeten Sinti und Roma und dem DB-Tower am Potsdamer Platz.

Außerdem fanden am 30.10. Aktionen in Belgien und Spanien statt.

Videos der Demonstration und Redebeiträge in Berlin („Freundeskreis Videoclips“):

No al Tren Maya ¡Deutsche Bahn fuera de México! Congreso Nacional Indígena CNI en Berlín  
<https://www.youtube.com/watch?v=9jSILvIOjU4>

Deutsche Bahn raus aus Mexiko! Tren Maya Stoppen! Indigener Nationalkongress Mexiko CNI in Berlin  
<https://www.youtube.com/watch?v=tTwB9gC743A>

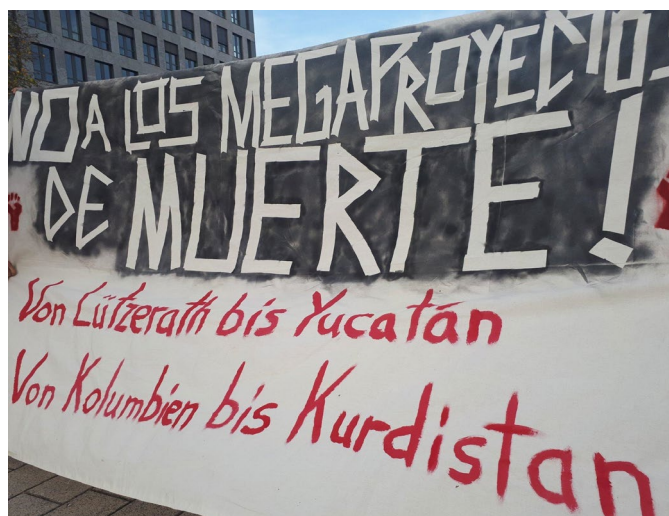
We should sabotage Deutsche Bahn! (Esteban Servat – EcoLeaks) No al Tren Maya – Demo in Berlin  
<https://www.youtube.com/watch?v=8fkGjQl5id0>

Gerechtigkeit gegen Verbrechen der Paramilitärs des Mexikanischen Staates in Chiapas! | Simón Pérez  
<https://www.youtube.com/watch?v=O1X5TGs63Zs&list=PLkj9zXpiEr56c6-XhOsEWgzsCktI0zR&t=6s>

Video der Demonstration in Stuttgart:

Aufzeichnung der Kundgebung am 30.10.2021 in Stuttgart gegen das Megaprojekt "Tren Maya" im Süden Mexikos  
<https://www.youtube.com/watch?v=iTyPTxxX8mk>

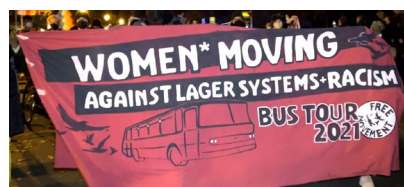








*In Solidarity with Women\* moving  
against Lager-Systems and Racism,  
in Solidarity with Mapuche Berlin,  
in Solidarity with Samir – el vive!*





# 7.3. Forderungen und Ziele der Recherche AG

## Wir fordern...

1. Den sofortigen Rückzug europäischer Unternehmen (namentlich der Deutschen Bahn aus Deutschland, Renfe und Ineco aus Spanien und Alstom aus Frankreich) aus dem „Tren Maya“ Megainfrastrukturprojekt
2. Das Respektieren, Einhalten und Durchsetzen des UN-Abkommens ILO169 zum Schutz indigener Völker.
3. Mehr Transparenz der (Auslands-)Aktivitäten staatlicher Unternehmen wie der Deutschen Bahn (oder auch der GIZ, der KfW, der DB Tochter Schenker, ...)
4. Die Haftbarmachung von Unternehmen, die sich an Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung bis zu Ökozid beteiligen (oder Projekte unterstützen, in deren Kontext Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörungen stattfinden)
5. Eine Verschärfung des Lieferkettengesetzes
6. Den sofortigen Stopp von Waffenexporten in Länder, die mit diesen Waffen indigene Territorien und für Megaprojekte lokale Gemeinden terrorisieren, insbesondere nach Mexiko und Kolumbien.

## 2022 wollen wir

- Die Konsequenzen des Megaprojekts „Tren Maya“ in der breiten Gesellschaft bekannter machen und thematisieren, insbesondere natürlich auch in der Klima(gerechtigkeits)bewegung.
- Den (indigenen) Kampf und Widerstand gegen das zerstörerische Megaprojekt bekannter machen und thematisieren. Insbesondere die Kriminalisierung der Verteidigerinnen\* von Menschen, Umwelt und Landrechten soll hier in Europa bekannter werden und die Verantwortung europäischer Unternehmen an Kriminalisierung, Verfolgung oder Ermordung von Aktivistinnen\* muss ins Gedächtnis rücken.
- Die Beteiligung und Verantwortung europäischer Unternehmen an Umweltzerstörung und Menschenrechtsverletzungen durch das Mitwirken im „Tren Maya Projekt“ soll bekannter und thematisiert werden.
- Die Notwendigkeit, gegen diese Unternehmen hier in Deutschland und Europa vorzugehen, soll deutlich werden (in der Klimabewegung, in der breiten Öffentlichkeit, in der Politik, in den Medien...)
- Die Rechte und Kämpfe indigener Völker sollen bekannter werden, insbesondere das Recht zur Konsultierung und zum Verweigern von Großprojekten wie dem „Tren Maya“ (über das ILO-169-Abkommen hinaus).
- Die Unmöglichkeit eines „grünen und nachhaltigen“ Kapitalismus soll durch die massiven Umweltzerstörungen und Menschenrechtsverletzungen des „Bahnprojekts“ Tren Maya beispielhaft verdeutlicht werden.
- Die koloniale Kontinuität des Projekts und der Beteiligung europäischer Unternehmen soll deutlicher werden (einschließlich der eurozentristischen Vorstellung von „Fortschritt, Entwicklung und Moderne“)

Erst kürzlich erschien in Mexiko eine in der La Jornada publizierte Auflistung von Gründen gegen das Megaprojekt Tren „Maya“, die hier zusammenfassend übernommen wird:

- 1) Die Ideale des Fortschritts, der Rentabilität und der Urbanisierung des Projekts verletzen Lebensweise, Bräuche, Weltanschauung der Indigenen Völker.
- 2) Die Gebäude, Überreste und archäologischen Stätten der Maya auf der Strecke werden teilweise zerstört und in eine Touristenattraktion umgewandelt, und dies vor dem Hintergrund einer Realität, die von Bevölkerungsvertreibung, Bodenspekulation und dem Zerfall der Gemeinschaft geprägt ist.
- 3) Die Halbinsel Yucatán ist eine Plattform, die das Ergebnis der chemischen Verwitterung von sedimentärem Kalkgestein ist, was dem Boden eine spröde und zerbrechliche Beschaffenheit verleiht, die nicht geeignet ist, das Gewicht schneller und schwerer Züge zu tragen.
- 4) Dieser Boden hat zur Entstehung eines komplexen hydrologischen Cenote-System geführt, in dem sich einer der wichtigsten Grundwasserleiter Mexikos befindet, der heute durch den „Maya“-Zug negativ beeinträchtigt wird.
- 5) Die übermäßige Nutzung und Verschmutzung des Grundwassers, die anorganischen Abfälle, die Verstädterung und die produktiven Tätigkeiten gefährden die Grundwasserleiter der Halbinsel.
- 6) Das größte unterirdische Höhlen- und Flusssystem der Welt, seine Fauna und seine geologischen Informationen sind ebenfalls gefährdet.
- 7) Das Projekt bedroht biokulturelle Reichtümer von planetarischer Bedeutung: Bakterienriffe, Fledermaushöhlen, die Schädlingsbekämpfer, Samenverbreiter und Bestäuber sind, den Jaguar, den Pekari und unzählige Fisch-, Vogel- und Insektenarten.
- 8) Die Ökosysteme, in denen sich 54 Prozent der Mangroven des Landes befinden, sind bedroht.
- 9) Die Schädigung von Ökosystemen erhöht die Anfälligkeit der Bevölkerung für den Klimawandel.
- 10) In den letzten Jahrzehnten ist der Korallenbestand drastisch auf weniger als 10 Prozent seiner potenziellen Fläche zurückgegangen. Mit zunehmendem Tourismus werden sich diese Bedingungen weiter verschlechtern.
- 11) Die Laguna Bacalar wurde durch den Tourismus, die Abholzung der Wälder und den Einsatz von chemischen Düngemitteln stark beeinträchtigt.
- 12) Der „Maya“ Zug hat Auswirkungen auf das biokulturelle Erbe der Gemeinden.
- 13) Massentourismus, Bevölkerungswachstum, Viehzucht, extensive Landwirtschaft, Agroindustrie und die Entwicklung des Tourismus in großem Maßstab werden sich auf die tropischen Wälder auswirken.
- 14) Die Eisenbahninfrastruktur behindert die natürliche und unverzichtbare Mobilität der Arten.
- 15) Massentourismus wird sich auf die Lebensweise, die Müllproduktion, den Wasserverbrauch und die Verschmutzung auswirken.
- 16) Calakmul wird voraussichtlich 3 Millionen statt der derzeitigen 40 Tausend Touristen empfangen.
- 17) Mit Cancún als Testfall kann eine Zunahme von Gewalt, Drogen- und Menschenhandel vorausgesagt werden.
- 18) Beim Tren „Maya“ Projekt fehlt es an Planung, Diskussion und Bewertung, wie sie gesetzlich vorgeschrieben sind: Arbeiten ohne Einhaltung der ILO-Konvention 169, ohne bodenmechanische Untersuchungen, ohne Umweltverträglichkeitsprüfungen.
- 19) All dies geschieht vor dem Hintergrund der Militarisierung und der Übertragung der Arbeit an das Militär.

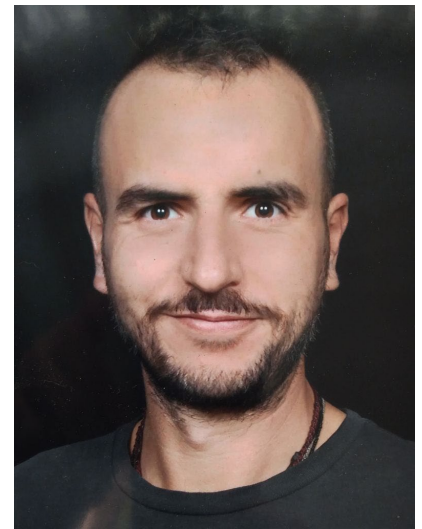
# Teil 8: Interview mit Dr. Sergio Prieto Díaz von der Universität Campeche

**Anmerkung 1:** Dies ist eine gekürzte Version des ausführlichen Interviews: Das vollständige Interview finden Sie unter: <https://bahn.ya-basta-netz.org/>

**Anmerkung 2:** Aktuell befinden sich compas der Recherche AG im Südosten Mexikos und führen Interviews in den vom Tren „Maya“ betroffenen Territorien durch. Eine ausführliche Interviewsammlung finden Sie bald unter: <https://bahn.ya-basta-netz.org/> Ein zweiter Teil des vorliegenden Reports mit *Stimmen aus Mexiko* wird erscheinen.

*Zur Person:*

Dr. Sergio Prieto Díaz ist Professor am Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR) in Campeche, Mexiko, wo er an dem Projekt "Zwangsmigrationen an der südlichen Grenze Mexikos" beteiligt ist. Er hat einen transdisziplinären Hintergrund und studierte u.a. an der Universidad Autónoma und der Universidad Complutense de Madrid (Spanien), der Universidad de Buenos Aires und der Universidad Iberoamericana (Mexiko). Er hat Forschungsaufenthalte am CIESAS in San Cristóbal de las Casas (Mexiko) und an der Abteilung für Humangeographie der Universität Granada (Spanien) absolviert. Prieto Díaz untersucht aus einer interdisziplinären und dekolonialen Analyseperspektive die verschiedenen Arten von (In)Mobilität und Migration, die mit der Entwicklung von Megaprojekten in der Grenzregion zwischen Mexiko und Zentralamerika einhergehen. Methodisch schlägt er kritische Instrumente für die kollektive Konstruktion von Wissen vor. Sein persönliches Forschungsprojekt trägt den Titel "Südliche Grenze von Mexiko-Zentralamerika: Megaprojekte, Migrationen und (Un-)Mobilitäten". Er ist auch Gründer des Espacio de Estudios Migratorios in Argentinien und gehört derzeit den thematischen Netzwerken STAND (Red de Acción Formativa del Sur de la Descolonialidad), COMPA (Colectivo Migraciones para las Américas) und MIGRARE (Migraciones y Movilidades) an. Er ist Mitglied der Organisationsausschüsse des Weltsozialforums für Migration und des Ständigen Tribunals für das Gewissen der Völker in Bewegung. Außerdem ist er Mitglied des wissenschaftlichen Bewertungsausschusses mehrerer thematischer Veröffentlichungen über Migration in Nord- und Südamerika bei ECOSUR. Zu seinen Interessengebieten gehören: "Undokumentierte Migration", "Zwangsmigration", "Megaprojekte", "Soziokulturelle Einflüsse auf die Mobilität", "Indigene Völker" und "Territorium und Widerstand". Er hat bereits mehrere Aufsätze und Abhandlungen über die Folgen des "Maya-Zugs" verfasst.



Figur 93: Dr. Sergio P. Díaz

Wir sprachen mit Sergio Prieto Díaz nach seiner Rückkehr von einer Reise in den Südosten Mexikos, die Region, in der das Infrastrukturprojekt gebaut werden soll. Wir erreichen ihn von Campeche aus per Videokonferenz.

\*\*\*

## Redaktion der "Recherche AG":

In welchem internationalen Kontext ist das "Maya"-Zugprojekt zu verstehen, und welche Rolle spielen geopolitische Interessen?

## Dr. Sergio Prieto Díaz:

Dieser Kontext beinhaltet drei zentrale Aspekte: Die Funktion von Grenzzonen, die auch Zonen permanenten Konfliktes sind, die Vervielfachung von Megaprojekten wie dem "Maya"-Zug und die Auswirkungen, die diese beiden Kategorien in Hinblick auf Prozesse der Immobilität haben. In diesem Sinne besteht eine historische oder fast natürliche Beziehung zwischen der Vervielfachung von Megaprojekten und territorialen Neuordnungsprojekten.



Diese Region im Süden Mexikos wird als eine Art globales Laboratorium für die Durchführbarkeit dieser kapitalistischen Großprojekte gegen den Willen ihrer Bewohner genutzt, um zu Instrumenten der territorialen Kontrolle zu werden, nicht nur für die Gewinnung von Ressourcen, sondern auch für die Verwaltung von Territorien als Regionen der Mobilität, was Auswirkungen auf die traditionellen Funktionen von Grenzen hat.

Die Region, von der wir reden, ist einer der weltweit größten Migrationskorridore in die Vereinigten Staaten.

*Figur 94: Eine Karawane von Migrantinnen\* aus Mittelamerika im Süden Mexikos.*



#### Redaktion der "Recherche AG":

Sie sprechen von dem Vorgehen, die Grenze zu den USA im Falle dieser Region - und unter den Interessen der Vereinigten Staaten - immer weiter nach Süden zu verschieben, nicht wahr? Angefangen bei der Kontrolle der Mobilität von Menschen nicht an der Grenze zwischen Mexiko und den USA, sondern zwischen Mexiko und Guatemala. Unter dem neuen Präsidenten Biden: Spüren Sie Veränderungen oder wird die gleiche Politik weitergeführt?

*(Anmerkung der Redaktion: Das Interview wurde 2021 geführt, kurz nach der Amtseinführung Joe Bidens.)*

#### Dr. Sergio Prieto Díaz:

In der Migrationspolitik der US-Regierung gibt es eine dynamische Variable, die zwar die Form, nicht aber den Inhalt betrifft: Den der „Rassenmigration“, dargestellt als Bedrohung der amerikanischen Lebensart. Bei dieser rassistischen und kolonialen Abschottungspolitik bleibt es. Die Herkunfts-, Transit- und Zielländer profitieren auf unterschiedliche Weise und mit unterschiedlichen Mechanismen von der Migration, doch nur, wenn sie diese kontrollieren. So entsteht eine Art "multiple Grenze", im Grunde eine Aufteilung der Gebiete. Zunächst einmal durch den Bau von Mauern. Stellen Sie sich nun also eine Eisenbahn vor, die zwischen zwei Ozeanen von einem zum anderen Ende durch Mauern geschützt ist. Sie nennen es ein Infrastrukturprojekt, sie nennen es den "Maya"-Zug, de facto ist es eine Mauer.

*Foto 95: "Mexiko ist zum Beschützer der US-Regierung geworden", sagt der Mexiko-Experte von Brot für die Welt: "Mit Hilfe der Armee werden Migrant\*innen daran gehindert, nach Norden zu reisen. Schwere Menschenrechtsverletzungen sind die Folge".*

#### Redaktion der „Recherche AG“:

Wie beurteilen Sie die Rolle Deutschlands - deutscher Unternehmen, deutschen Kapitals – im Tren „Maya“ Projekt?

#### Dr. Sergio Prieto Díaz:

Viele globale Akteure und ihr Einfluss auf die beschriebenen Megaprojekte bleiben oft unsichtbar. Der Rolle Deutschlands in Mexiko wird am wenigsten Aufmerksamkeit geschenkt, und wir wissen am wenigsten über den Einfluss Deutschlands. Die mexikanische Regierung verfolgte immer einen nationalistischen Diskurs, und ausgerechnet heute, da sie als eher linksorientiert gilt, hat sich das Fenster für ausländische Investitionen stärker geöffnet als in anderen Zeiten.

#### Redaktion der "Recherche AG":

Wird die nächste Phase von Megaprojekten wie dem "Maya"-Zug die Enteignung und Ausbeutung der Region durch ausländische Akteure beinhalten?



**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Natürlich. Eines der Probleme bestand darin, den Tren "Maya" einfach als Zug zu behandeln. Ein Prozess der Bodenwertspekulation ist bereits im Gange, und in diesem Moment beginnt ein Prozess der Verdrängung der Bevölkerung durch den Zuzug von Investoren. Dadurch könnten die Menschen die Nutzung des Bodens, den faktischen Besitz des Bodens und damit das einzige wirtschaftliche Einkommen verlieren. [...] Es gibt Befürworter und Gegner des Projekts. Sie müssen als Regierung und Investoren nicht alle überzeugen, nur einige wenige – dann arbeitet die Spaltung und der Konflikt bereits zu ihren Gunsten.

**Redaktion der „Recherche AG“:**

In Ihrem Artikel "Maya-Zug: Vierter Wandel oder strukturelle Kontinuität?" schreiben Sie: "Der Bau des Maya-Zugs scheint beschlossene Sache zu sein. Was die indigenen Völker beschließen, wird keine Rolle spielen. Was halten Sie von den Konsultationen, die die derzeitige mexikanische Regierung durchgeführt hat?"



*Figur 96: "Konsultationsprozess zum Maya-Zug" - Rogelio Jiménez Pons, Generaldirektor von FONATUR und der mexikanische Präsident AMLO. Bei den Befragungen stimmten mehr als 90 % für den Bau der Bahn, aber nicht einmal 3 % der Wahlberechtigten gaben ihre Stimme ab oder hatten die Möglichkeit dazu.*

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Es wurden Konsultationen durchgeführt. Dies sind jedoch nicht die Konsultationen, die nach internationalem Recht und den von Mexiko ratifizierten

Konventionen vorgeschrieben sind. Was in Mexiko gemacht wurde und immer noch gemacht wird, ist eine "Ad-hoc"-Konsultation. Eine Konsultation "à la mode" bedeutet, dass man - sagen wir theoretisch - diesen internationalen Mechanismus durchführt und sich ihm unterwirft, dies aber in der Praxis so tut, dass es nicht zu einem "NEIN" zum Maya-Zug kommen kann. Für diejenigen von uns, die den Konvent verstehen, ist das, was getan wurde, eine Lüge zur Legitimierung der bereits getroffenen Entscheidung.

**Redaktion der "Recherche AG":**

Auch Deutschland hat das Übereinkommen 169 der ILO ratifiziert, und die DB Engineering and Consulting, die derzeit einen Vertrag über die Beteiligung am Tren „Maya“-Projekt hat, ist ein staatliches Unternehmen. In diesem Zusammenhang wird das Abkommen auch zu einer Farce seitens Deutschlands. Hängt das Schweigen Deutschlands über die Beteiligung am „Maya“ Zug vielleicht mit der Ratifizierung der Konvention 169 zusammen, die erst kürzlich auf Druck von Aktivisten und Organisationen abgeschlossen wurde?

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Es muss Druck auf Deutschland ausgeübt werden, damit die deutschen Unternehmen die internationalen Rechtsvorschriften einhalten. Im Falle Deutschlands könnte diese Wachsamkeit und dieser Versuch, die Einhaltung der Vorschriften zu erzwingen, eher möglich sein als in Mexiko – in jedem Fall müssen Druck auf ausländische Unternehmen und auf die Banken steigen, die diese Unternehmen finanzieren.

**Redaktion "Recherche AG":**

Was halten Sie von der jüngsten gerichtlichen Anordnung, die Bauarbeiten am Tren „Maya“ zu stoppen, und hat sich seit dem Urteil etwas geändert?



*(Anmerkung der Redaktion: Seit der Aufzeichnung dieses Interviews im Jahr 2021 wurden neue gerichtlich angeordnete Baustopps verhängt (vgl. Teil 1.8: Der aktuelle Stand der Bauarbeiten). Die meisten von ihnen wurden ignoriert und der Bau des Trenn "Maya" wurde fortgesetzt.)*

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Meines Wissens nach gibt es bereits 12 oder 13 Klagen, die auf dem Rechtsweg die Aussetzung der Arbeiten erwirkten. Dennoch wird weiter gebaut. Interessant sind die Urteile aber im Kontext des „Konsultationsprozesses“, über den wir eben sprachen, dann gewinnen die Urteile eine enorme Bedeutung: Sie zeigen, dass der gesamte Prozess vor dem Bau unzureichend war, denn die zahlreichen Beschwerden werden von der lokalen Bevölkerung vorgebracht, die sich offensichtlich gegen das Projekt wehrt. Was ist also mit den Konsultationen, die durchgeführt wurden? Ich dachte, die große Mehrheit sei für das Projekt?

**Redaktion der „Recherche AG“:**

Nun zu einem anderen Thema: Das Projekt wird von den mexikanischen Streitkräften verwaltet. Die Armee wird für die Verwaltung des Infrastrukturprojekts zuständig sein, ohne zwischengeschaltete staatliche Behörden. Wir möchten Sie fragen, ob dies ein Zeichen für eine gefährliche Unabhängigkeit der Streitkräfte ist?

**Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Wir müssen bedenken, dass wir uns in einem geostrategischen Grenzgebiet befinden: für Migration, für den Transport von Drogen, für natürliche Ressourcen. Es ist ein reiches Gebiet. Verarmt, aber reich. Dieser Raum ist nicht frei von Militarisierung. Und es ist eine historische Militarisierung. Wir haben das Beispiel des Lakandonischen Dschungels, der seit zwanzig Jahren militarisiert ist. Diese Militarisierung wird (heute) auf verschiedene Weise gerechtfertigt. Das Programm *Sembrando Vida* zum Beispiel ist Teil einer öffentlichen Politik, die vorschlägt, Bäume aufzuforsten und demjenigen, der Land dafür hergibt, ein wenig Geld zu geben. Von der mexikanischen Regierung wurde *Sembrando Vida* sogar als Programm für El Salvador, Honduras und Guatemala vorgeschlagen. Es handelt sich offiziell um den größten Aufforstungsplan der Welt. Für die Wiederaufforstung gibt es Baumschulen, und diese sind in der Hand der Militärs. Und diese militärischen Baumschulen befinden sich im Lakandonischen Dschungel, rund um alle [zapatistischen] Caracoles. Sie sind strategisch in dieser Konfliktzone gebaut, aber: mit einem grünen Mandat. Es gibt eine De-facto-Macht, nämlich das Militär. Und diese Macht ist in Mexiko sehr wichtig, und sie muss befriedigt werden, indem man ihnen öffentliche Arbeiten, die Kontrolle über Gebiete und natürlich Verträge gibt, die über das Militär hinausgehen.



*Foto 97: Der mexikanische Präsident AMLO und Nayib Bukele, Präsident von El Salvador, bei einer Veranstaltung zur Erweiterung des Programms "Sembrando Vida". Auch hier unter Begleitung hochrangiger mexikanischer Militärs, die das „Aufforstungsprogramm“ kontrollieren.*

### **Redaktion der "Recherche AG":**

Wie unheimlich, dass selbst die Militarisierung einen „grünen“, „ökologischen“ Anstrich erhält...

### **Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Und dieses Programm *Sembrando Vida* ist äußerst interessant. Man spricht nicht so viel darüber wie über den „Maya“-Zug... Aber dabei befindet es sich praktisch in der gesamten südlichen Region des Landes und in großen Teilen des Zentrums.

### **Redaktion der „Recherche AG“:**

Abschließend möchten wir über den Widerstand gegen diese Megaprojekte sprechen. Wie sieht der Widerstand in der Region aus und welche Rolle spielen die Zapatisten dabei?

### **Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Von Anfang an waren die zapatistischen Unterstützungsnetze im Widerstand gegen das Projekt präsent - über den Lakandonischen Urwald und Chiapas hinaus, um es deutlich sagen. Die Ausschüsse haben sich an den Bemühungen beteiligt, den Widerstand zu artikulieren. Es handelt sich um historische Widerstandsprozesse auf der Halbinsel Yucatán. Vor nicht allzu langer Zeit gab es einen Kastenkrieg, in dem sich die Maya-Völker gegen die Ausbeutung auf den Haciendas (der großen „Fincas“) und gegen die Züge erhoben, die schon damals nur so weit fuhren, wie sie fuhren, weil die Maya sagten: "Bis hierhin und nicht weiter!" Es handelt sich nicht um ein neues Projekt. Der Traum von der Kolonialisierung und Neoliberalisierung dieser Region ist Jahrhunderte alt und wird auch weiterhin bestehen. Doch jetzt findet die Umsetzung unter diesem neuen Diskurs der grünen Entwicklung statt.

### **Redaktion der "Recherche AG":**

Wir haben bereits über das ILO-Abkommen 169 gesprochen. Und der internationale Widerstand ist wichtig, nicht nur zwischen Mexiko und Deutschland, sondern zum Beispiel auch der die widerständige Vernetzung zwischen Spanien und Deutschland, so wie sich die spanischen und deutschen Unternehmen zusammengeschlossen haben, um die Ausschreibung für die Beteiligung am "Maya"-Zug zu gewinnen.

### **Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Sicher, wir brauchen einen Weg, um aus diesem theoretischen Diskurs hier in die Praxis zu treten!

### **Redaktion der Recherche AG:**

Herr Dr. Diaz, vielen Dank, was möchten Sie persönlich zum Schluss sagen?

### **Dr. Sergio Prieto Díaz:**

Ihr habt heute ein paar Mal vom „Zug des Todes“ gesprochen. Ich glaube, dass die Logik des Kapitalismus, des Neoliberalismus, den dieser Zug verkörpert, dieser neue "grüne" Neoliberalismus, nicht der Tod ist. Mit anderen Worten: Ja, der Tod ist zwar das Endergebnis der stattfindenden Enteignung, Vertreibung und Zerstörung. Aber es handelt sich nicht um Projekte, die an sich auf das Töten abzielen, sondern vor allem darauf, von einem Zustand zu profitieren, den man als Tod im Leben bezeichnen könnte. Es geht nicht darum, zu töten. Wichtig ist, dass die Menschen am Leben sind, aber an der Grenze des Überlebens. Es geht darum, so viel wie möglich auszubeuten, aber ohne zu töten. Das bringt natürlich am Ende den Tod. Hinter all dieser Rhetorik der nachhaltigen Energien verbirgt sich ein "grüner" Kapitalismus, d.h. "Entwicklung", mit einem Nachnamen: Ungleichheit, Ausgrenzung, Vertreibung, Armut und natürlich: am Ende auch der Tod. Die „Entwicklung“ erhält die Bedingungen von Ungleichheit und Ausbeutung aufrecht. Es ist einfach die Kommerzialisierung des Lebens. Das Leben als Ressource. Nicht mehr als Recht, nicht mehr als biologische Eigenschaft, sondern einfach als eine weitere Ressource. Der „Maya“-Zug ist sicherlich eines der Projekte, das diesen neuen Diskurs am Extremsten aufgreift, diese neue Dialektik, die sich nicht an einer klassischen Vorstellung von Entwicklung orientiert [...]. Ein letzter Satz:

***Wir können dem Projekt tausend Namen geben, alle sind realistischer als "Maya-Zug".***



**DB**

DIE BAHN

**TIERRA  
Y  
LIBERTAD**

NOTE  
Book



## WÄHREND WIR ZU TRÄUMEN LERNEN, LERNEN WIR ZU KÄMPFEN

Tagträumend, schlafwandelnd, mit dem Wind, der in unseren Ohren singt, mit der Flut tanzt unser Geist, unser Geist beleuchtet den Weg, unser Geist beleuchtet die Straße ohne Straße, wir erheben unsere Stimme mit Gitarren, Muschelschalen und Trommeln, wir fordern Respekt, erheben unsere Stimmen für unsere Rechte, die AUSDRUCKSFREIHEIT in Begleitung unserer Großmütter und Großväter in diesem Kampf, einem Kampf für Mutter Erde, für die Verteidigung des Territoriums, in dem wir geboren sind, in dem wir leben, in dem wir fordern:

Respekt für das Leben, Respekt für unser Essen, für unser Mais, Kampf für unsere Kinder, für diese Gegenwart, und wir sagen ES REICHT. Es reicht mit den vielen Konzepten des Nationalismus, denn hier sind wir alle Söhne und Töchter der Erde, niemand ist ein Fremder, und hier sind wir bereit, uns in Gemeinschaft zu verteidigen, zusammen. Bleibt nicht stehen, macht weiter. Leben. Egal woher du kommst, dies ist unser Kampf, am Eingang und am Ausgang, der Kampf gehört uns allen. Es ist die Pflicht des Staates und der Behörden, die Rechte der Bewohner\*innen ihrer Nation zu schützen/verteidigen. Diese sind durch die Verfassung garantiert. Das Grundgesetz der jeweiligen Republik muss Kontrollinstrumente und -mechanismen gewährleisten, die durch spezifische Gesetzgebung entwickelt werden müssen, um die Ausübung dieser Rechte effektiv zu machen. Es ist notwendig, die absolute Achtung der Menschenrechte zu bekräftigen. Es ist ein Aufruf an alle Ombudsleute für Menschenrechte, ihre eigentliche Rolle des effektiven Schutzes der Menschenrechte zu erfüllen.

**NATUR UND INTEGRATION** Die Wiederverbindung mit der großen Familie, die wir sind, und damit die Abkehr vom trennenden Denken des Patriarchats oder des Nationalismus, die Begriffe der Realität, Modernität, Transformation oder Evolution. Wir erkennen unsere Position, unsere Mission und unseren Zweck, hier auf dem Planeten Erde zu sein, und das ist, das LEBEN zu SCHÜTZEN. Das Erkennen der Gesetze von MUTTER NATUR für ein besseres MORGEN für unsere Söhne und Töchter, für die Achtung unserer Würde, Integrität. Wir wissen, es gibt Gesetze, Konventionen, Verträge, Verfügungen und Empfehlungen für die Verbreitung, Förderung und Durchsetzung unserer Grundrechte.

Respekt vor unserer Lebensweise, unserer Denkweise und unseren geistigen Praktiken der geopolitischen spirituellen Kosmvision und der friedlichen Koexistenz. Friedliche Koexistenz, deshalb sind wir unbesiegbar, wie unsere Vorfahren vor Ihren Augen. Unsichtbar vor Ihren Augen, vor Ihren Sinnen greifbar, vor Ihren Interessen von vermeintlich unverständlich, industriell-technischer Entwicklung.

**DIE KRAFT EINER WAHRHAFT MENSCHLICHEN UMARMUNG WIRD UNS FREI MACHEN  
DIE WAHRE VEREINIGUNG UNSERER WORTE IST DIE KRAFT,  
DIE DIE WELT VERÄNDERN WIRD.**

**GESUNDHEIT, UM ZU KÄMPFEN, FREIHEIT, UM SICH ZU ORGANISIEREN,  
KÄMPFEN BIS ZUM ENDE!**







„Entwicklung“ – „Nein zum schlecht benannten Maya Zug!“  
 Zeichnungen von Aldair T'uut', via la Asamblea Múuch' Xínbal, 2022



# QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS

- 1 U.a.: Hannah Simón Fröhlich: „An den Mayas vorbei“, in: Neues Deutschland (18.06.2021), <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1153428.eisenbahnprojekt-tren-maya-an-den-mayas-vorbei.html>, [zuletzt aufgerufen am 12.07.2021]; Dawn Marie Paley, „Wann kommt der Zug nach Yucatán? Mexikos Großprojekt Tren Maya stößt auf Widerstand“, in: Le monde diplomatique (09.07.2020), <https://monde-diplomatique.de/artikel/15697648>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 2 U.a.: „Protest und Repression – Autobahnbau in Mexiko und Deutschland“ (23. März 2021), <https://www.yabasta-netz.org/protest-und-repression-autobahnbau-in-mexiko-und-deutschland/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]
- 3 U.a.: Jesús Vázquez, „Ejército operará Tren Maya y aeropuertos“, in: El Economista (21.12.2020), <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Ejercito-operara-Tren-Maya-y-aeropuertos-2021220-0066.html>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]; und: „Armee soll Tren Maya verwalten“, in: Nachrichtenpool Lateinamerika (31.12.2021), <https://www.npla.de/thema/umwelt-wirtschaft/armee-soll-tren-maya-verwalten/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 4 Peter Clausing, „Militär in Mexiko – „Mitgestalter“ bei der Regionalentwicklung?“, in: Amerika21 (04.01.2021), <https://amerika21.de/2021/01/246665/militaer-mexiko-regionalentwicklung>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]
- 5 Ebd.
- 6 Amnesty International: „Menschenrechtsverletzungen durch das mexikanische Militär“, (2011), <https://www.menschenrechte.org/wp-content/uploads/2011/05/Faltblatt-Mexiko.pdf>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 7 Adame/Santini: „Mangrove sinkholes (cenotes) of the Yucatan Peninsula, a global hotspot of carbon sequestration“, in: Biology Letters 17(5):20210037 (2019).
- 8 CONACYT (Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, México): „Territorios Mayas en el paso del tren: situación actual y riesgos previsibles“, (Dezember 2019), [https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/Territorios\\_mayas\\_en\\_el\\_paso\\_del\\_tren\\_Tr.pdf](https://www.ccmss.org.mx/wp-content/uploads/Territorios_mayas_en_el_paso_del_tren_Tr.pdf), [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 9 Sabrina Spitznagel: „Mexiko: Sieg von Basisorganisationen gegen Tren Maya-Projekt“, in: Amerika21 (23.03.2021), <https://amerika21.de/2021/03/248956/tren-maya-aussetzung>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 10 Diego Badillo: „Yucatán: Viridiana Lázaro Lembrín“, in: El Economista (27.06.2020), <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Deforestacion-y-contaminacion-del-agua-por-el-Tren-Maya-enciende-las-alarmas-en-Yucatan-Viridiana-Lazaro-Lembrin-20200627-0017.html>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 11 Kalycho Escoffie: „Cenotes, Tren Maya y la Comisión“, in: Animal Político (18.05.2021), <https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/cenotes-tren-maya-y-la-comision-interamericana/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 12 Claudia Ocaranza, Ricardo Balderas: „Estragos en la península: lo que no se habla de la MIA del Tren Maya“, in: ladobe (30.07.2020) <https://www.ladobe.com.mx/2020/07/estragos-en-la-penisula-lo-que-no-sehabla-de-la-mia-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 13 Ebd.
- 14 Dr. Eduardo Batillori Sampedro: „El Manglar: Caracterización y servicios ambientales“ (05.12.2018), <https://www.landuum.com/plantae-y-fauna/el-manglar-caracterizacion-y-servicios-ambientales/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]
- 15 U.a.: Daniel Machorro: „Arrecifes de Yucatán enferman y mueren: se deterioran en solo dos años“, in: Ruptura360 (14.09.2021), <https://ruptura360.mx/medioambiente/detectan-deterioro-de-arrecifes-en-yucatan/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022]; „Los corales de México y Belice están amenazados de muerte“, in: Ambientum (19.07.2022), <https://www.ambientum.com/ambientum/cambio-climatico/corales-mexico-belice-amenazados-de-muerte.asp>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 16 Kalycho Escoffie: „Cenotes, Tren Maya y la Comisión“, in: Animal Político (18.05.2021), <https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/cenotes-tren-maya-y-la-comision-interamericana/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 17 Viviana Bran: „Animales, los más vulnerables ante la construcción del Tren Maya“, in: Reporte Indigo (11.06.2020), <https://www.reporteindigo.com/piensa/animales-los-mas-vulnerables-ante-la-construccion-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 18 Gloria Leticia Diaz: „Comunidades indígenas a la 4T: „No queremos ser la servidumbre““, in: Proceso (16.02.2021) <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/16/comunidades-indigenas-la-4t-no-queremos-ser-la-servidumbre-258406.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 19 „In Mexiko leben nur noch 4000 Jaguar“, in: Latina Press (17.01.2012), <https://latina-press.com/news/116667-in-mexiko-leben-nur-noch-4-000-jaguare/>, [zuletzt aufgerufen am 12.07.2021]; Leonardo Domínguez: „Jaguares en peligro por el Tren Maya“, in: El Universal (07.01.2019), <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/mas-de-2-mil-jaguares-en-peligro-por-el-tren-maya>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 20 UNESCO: „Las Reservas de la Biosfera de la UNESCO en el sureste de México“, <https://es.unesco.org/news/conservar-aprovechando-reservas-biosfera-unesco-sureste-mexico>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 21 Sandra Weiss: „Maya-Zug“ in Mexiko. Ein Königreich kommt unter die Räder“, in: Die ZEIT, Online, <https://www.zeit.de/2022/22/maya-zug-mexiko-regenwald-yucatan>, (30.05.2022), [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 22 „Consulta de Tren Maya no respeta convenio que protege a indígenas: ONU“, in: Expansion Política (30.08.2019), <https://politica.expansion.mx/mexico/2019/08/30/onu-alerta-serios-vacios-en-consultas-pueblos-indigenas>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]. [Eigene Übersetzung].
- 23 Robin Canul: „Presiones y desinformación previo a consulta sobre Tren Maya“, in: Pie de Página (14.12.2019), <https://piedepagina.mx/presiones-y-desinformacion-previo-a-consulta-sobre-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 24 Isaín Mandujano, „Mujeres indígenas de Chiapas rechazan Tren Maya; piden consulta“, in: proceso (25.11.2018), <https://www.proceso.com.mx/nacional/estados/2018/11/25/mujeres-indigenas-de-chiapas-rechazan-tren-maya-piden-consulta-216096.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 25 Ángeles Mariscal, „Consulta sobre Tren Maya no llegó a los pueblos, comunidades y ejidos que impactará en Chiapas“, in: Aristegui Noticias (26.11.2018), <https://aristeginoticias.com/2611/mexico/consulta-sobretren-maya-no-llego-a-los-pueblos-comunidades-y-ejidos-que-impactara-en-chiapas/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; [Eigene Übersetzung].
- 26 Sin Embargo: „‘Llueve, truene o relampaguee se va a construir el Tren Maya’, asegura AMLO desde Campeche“, (21.09.2021), <https://www.sinembargo.mx/21-09-2019/3649660>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 27 Front Line Defenders: „Land Rights Defender Pedro Uc Be receives Death Threats“, (18.12.2020), <https://www.frontlinedefenders.org/en/case/land-rights-defender-pedro-uc-be-receives-death-threats>, [zuletzt aufgerufen 14.07.2021].
- 28 Pronunciamiento de la 4 Asamblea Nacional del CNI-CIG; Enclae Zapatista, freier Zugang, freie Übersetzung.
- 29 U.a.: Jan D. Walter: „Lateinamerika: Wo Umweltschutz lebensgefährlich ist“, (14.09.2021), <https://www.dw.com/de/lateinamerika-wo-umweltschutz-lebensgef%C3%A4hrlich-ist/a-59183318>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022]. / Zu den Indigenen Tsel'tals im Gefängnis Vgl. Avispa Midia: <https://lco/bKbGXUAEj/> / Es kommt beim Protest gegen die Autobahn auch zu Entführungen und Folter, u.a. durch die Nationalgarde!
- 30 Animal Político: „Ejército recibirá todas las ganancias del Tren Maya, no irán a Hacienda, dice Fonatur“, (17.03.2021), <https://www.animalpolitico.com/2021/03/ejercito-recibira-ganancias-tren-maya-no-van-a-hacienda/>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 31 Forbes México: „Cuiden y defiendan el Tren Maya, pide AMLO a militares; arrancan obras en tramos 6 y 7“, (03.04.2022), <https://www.forbes.com.mx/cuiden-y-defiendan-el-tren-maya-pide-amlo-a-militares-arrancan-obras-en-tramos-6-y-7/>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 32 Secretaría de la Defensa Nacional México, 27.03.2022, Facebook, <https://www.facebook.com/SEDENAmxOficial/posts/10158254160231721>
- 33 Vgl. Fußnote 1, Artikel 2.
- 34 „Caza de migrantes: Guardia Nacional despliega el Ejército, Guardia Nacional y migración en frontera sur“, in: La Prensa (28.03.2021), <https://www.laprensa.hn/fotogalerias/mundo/1452896-411/caza-de-migrantesm%C3%A9xico-despliega-el-ej%C3%A9rcito-guardia-nacional-y-migraci%C3%B3n-en?i=1>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 35 Sandra Weiss: „Trump und Amló: Freunde und Feinde“, in: Deutsche Welle (07.07.2020), <https://www.dw.com/de/donald-trump-andres-manuel-lopez-obrador-amlo-freihandelsabkommen-usa-mexiko-kanadausmca/a-54064482>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 36 „Mexiko schickt Nationalgarde an die Südgrenze zu Guatemala“, in: Deutsche Welle (07.06.2019), <https://www.dw.com/de/mexiko-schickt-nationalgarde-an-die-s%C3%BCdgrenze-zu-guatemala/a-49096254>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 37 Pablo Ferri: „La muerte a balazos de un migrante a manos del Ejército mexicano eleva la tensión en la frontera sur“, in: El País (30.03.2021), <https://elpais.com/mexico/2021-03-30/la-muerte-a-balazos-de-unmigrante-a-manos-del-ejercito-mexicano-eleva-la-tension-en-la-frontera-sur.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 38 Avispa Midia: „Comando Sur de EEUU realizará ejercicios militares en territorio de México“, (23.02.2022), <https://avispa.org/comando-sur-de-eeuu-realizara-ejercicios-militares-en-territorio-de-mexico/>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 39 Anne Demmer und Sybille Flaschka, „Tourismus oder Naturschutz: Mexikos umstrittener Maya-Zug“, in: Deutschlandfunk (21.09.2020), [https://www.deutschlandfunk.de/tourismus-oder-naturschutz-mexikos-umstrittener-maya-zug\\_724.de.html?dram:article\\_id=484470](https://www.deutschlandfunk.de/tourismus-oder-naturschutz-mexikos-umstrittener-maya-zug_724.de.html?dram:article_id=484470), [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 40 Vgl. Fußnote 1, Artikel 2; außerdem: Regine Schöneberg: „Collateral Damage, of Global Governance on the Local Level: An Analysis of Fragmented International Regimes in the Brazilian Amazon“, Abel Polese, Alessandra Russo, Francesco Strazzari (Hrsg.): „Governance Beyond the Law: The Immoral, The Illegal, The Criminal“, S. 145-164.
- 41 „Tren Maya sienta las bases del desarrollo ordenado del sureste con la coordinación institucional del Gobierno de México“ (20.12.2020), <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/tren-maya-sienta-las-bases-del-desarrollo-ordenado-del-sureste-con-la-coordinacion-institucional-del-gobierno-de-mexico-259990>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Morcatty, T.Q., Bausch Macedo, J.C., Nekaris, K.A.-L, Ni, Q., Durigan, C.C., Svensson, M.S. and Nijman, V. (2020): Illegal trade in wild cats and its link to Chinese-led development in Central and South America. Conservation Biology, 34: 1525–1535. <https://doi.org/10.1111/cobi.13498>
- 42 Magdalena Gómez: „Más que un tren: ordenamiento territorial“, in: La Jornada (22.12.2020), <https://www.lajornada.com.mx/notas/2020/12/22/politica-mas-que-un-tren-ordenamiento-territorial/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Rocheleau, D. E. (1995): „Gender and biodiversity: a feminist political ecology perspective.“, IDS bulletin, 26(1), 9-16; Rocheleau, D., Thomas-Slayer, B., & Wangari, E. (1996). A feminist political ecology perspective. Feminist political ecology: Global issues and local experiences, 3-26.
- 43 Behrman, J., Meinzen-Dick, R., & Quisumbing, A. (2012): „The gender implications of large-scale land“ deals. Journal of Peasant Studies, 39(1), 49-79.; Lahiri-Dutt, Kuntala. (2015). Gender in and Gender and Mining. Feminist approaches. Anne Coles, Lesley Grey, Janet Morsen (Hrsg.), Routledge Handbook of Gender and Development (162-172). Routledge.
- 44 „Advierten despojo de tierras en la Península de Yucatán por Tren Maya“, in: Aristegui Noticias (02.07.2020), <https://aristeginoticias.com/0207/mexico/advierten-despojo-de-tierras-en-la-penisula-de-yucatan-por-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 45 El Sol de México: „Crecen los delitos por donde pasa el Tren Maya“, (04.05.2022), <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/crecen-los-delitos-por-donde-pasa-el-tren-maya-8231290.html>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- 46 Vgl. Fußnote 40-43.
- 47 Ebd.
- 48 Kalycho Escoffie: „El Tren Maya: ¿empleos sin sueldo?“, in: Animal Político (17.05.2021), <https://www.animalpolitico.com/hojas-en-el-cenicero/el-tren-maya-empleos-sin-sueldo/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; <https://www.elheraldodechiapas.com.mx/local/muere-trabajador-de-chiapas-en-obra-del-tren-maya-en-campeche-8238818.html>; <https://lucedselsiglo.com/2021/04/21/incorporaran-a-migrantes-en-las-obras-de-tren-maya-local/>
- 49 U.a.: Avispa Midia: „Pueblos denuncian despojo y militarización con `tren maya`“, <https://avispa.org/pueblos-denuncian-despojo-y-militarizacion-con-tren-maya/>, (April 2022), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 50 El Universal (Prensa): „Ignoran cifra de árboles talados por Tren Maya“, (08.03.2022), <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/ignoran-cifra-de-arboles-talados-por-tren-maya>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 51 Dr. Juan Manuel Sandoval Palacios: „La Construcción del Tren Maya y la Destrucción de Patrimonio Arqueológico en la Península de Yucatán“, <https://asambleamayawixsite.com/muuchxinbal/single-post/la-construcci%C3%B3n-del-tren-maya-y-la-destrucci%C3%B3n-del-patrimonio-arqueol%C3%B3gico-en-la-penisula-de-yucat%C3%A1n>, [zuletzt aufgerufen 09.06.2022].
- 52 Greenpeace México am 28. März 2022 auf Twitter: <https://twitter.com/greenpeacemx/status/1508510433291943942?t=yImGz2N0wMe19gHesyvUVw&s=03>
- 53 Múuch Xínbal am 30. März 2022 auf Twitter: <https://twitter.com/MXinbal/status/1509004389008162817?t=ibWSK3KZ7Foer7atoteKw&s=03>
- 54 Rachel Killian: „The Benefits, Challenges, and Limitations of Criminalizing Ecocide“, in: IPI (30.03.2022), [https://theglobalobservatory.org/2022/03/the-benefits-challenges-and-limitations-of-criminalizing-ecocide/?fbclid=IwAR06yoSokSHEvHbc\\_PO\\_fRYRkm-8PT-qhV3ZszkStZPMfjIvRk4ksuro](https://theglobalobservatory.org/2022/03/the-benefits-challenges-and-limitations-of-criminalizing-ecocide/?fbclid=IwAR06yoSokSHEvHbc_PO_fRYRkm-8PT-qhV3ZszkStZPMfjIvRk4ksuro), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 55 „¡Mintieron! Tren Maya mutilará 750 hectáreas de selva“, in: La otra opinión (02.05.2021), <https://laotraopinion.com.mx/mintieron-tren-maya-mutilara-750-hectareas-de-selva/>, [zuletzt aufgerufen am 14.07.2021].
- 56 „La Asamblea de Defensores del Territorio Maya Múuch Xínbal acusa que quitaron las suspensiones impuestas al proyecto, que protegían a la flora y fauna de Yucatán, aun cuando ya las había confirmado“ / „Defensores del medio ambiente denuncian que eliminaron suspensiones al Tren Maya“, in: Proceso (09.06.2022), <https://www.proceso.com.mx/nacional/2022/3/30/defensores-del-medio-ambiente-denuncian-que-eliminaron-suspensiones-al-tren-maya-283410.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 57 „Peligran cavernas por Tren Maya“, in: El Universal (31.03.2022), [www.eluniversal.com.mx/estados/peligran-cavernas-por-tren-maya](http://www.eluniversal.com.mx/estados/peligran-cavernas-por-tren-maya), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 58 „@lopezobrador\_ afirmó que el #TrenMaya tiene todos los permisos de impacto ambiental. @ElSabuesoAP revisó y está información es falsa. No existen documentos sobre la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) del Tramo 5; solo un permiso provisional“. León Ramírez/ Brenda Torres: „Falso que Tren Maya tenga todos los permisos de impacto ambiental, faltan del Tramo 5“, in: Animal Político (31.03.2022), <https://www.animalpolitico.com/elsabueso/tren-maya-permisos-impacto-ambiental-amlo/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 59 „AMLO anunció el arranque de la construcción del tramo 6 y 7 del Tren Maya“, in: Infobae (03.04.2022), <https://www.infobae.com/americamexico/2022/04/03/amlo-anuncio-el-arranque-de-la-construccion-del-tramo-6-y-7-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].



60 Alejandro Castro: „Comunidades denuncian falta de acceso a la justicia frente al Tren Maya“, in: Causa Natura (12.04.2022), [https://causanatura.org/periodismo-cn/comunidades-denuncian-falta-de-acceso-a-la-justicia-frente-al-tren-maya?utm\\_campaign=meetedar&utm\\_medium=social&utm\\_source=meetedar.com](https://causanatura.org/periodismo-cn/comunidades-denuncian-falta-de-acceso-a-la-justicia-frente-al-tren-maya?utm_campaign=meetedar&utm_medium=social&utm_source=meetedar.com), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

61 „58 defensores ambientales fueron asesinados en lo que va del gobierno de AMLO. 2021 fue el año más letal para la defensa del medio ambiente con 25 asesinatos, en la administración de López Obrador, según un informe del Cemda.“, in: Expansión Política, (29.03.2022), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

62 „Costo del Tren Maya aumentó 60 mil millones de pesos: Fonatur“, in: Turquesa News, (26.03.2022), <https://turquesanews.mx/mexico/costo-del-tren-maya-aumento-60-mil-millones-de-pesosfonatur/#:~:text=Costo%20del%20Tren%20Maya%20aument%C3%B3%2060%20mil%20millones,Maya%20se%20increment%C3%B3%2060%20mil%20millones%20de%20pesos>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

63 David Ordaz: „El Tren Maya será verde... militar“, in: Susana Sáenz (04.04.2022), <https://susanasaenz.com/2022/04/04/el-tren-maya-sera-verde-militar/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022]; außerdem: <https://www.forbes.com.mx/cuiden-y-defiendan-el-tren-maya-pide-amlo-a-militares-arrancan-obras-en-tramos-6-y-7/>

64 U.a.: <https://twitter.com/gchnst65/status/1512079186701168647?t=gWkR-qBSYYsaMxScDeQA&s=03>

65 „Tren Maya: Daños por el nuevo trazo son incalculables“, in: Mega News (31.03.2022), <https://www.meganews.mx/quintanaroo/2022/3/31/tren-maya-danos-por-el-nuevo-trazo-son-incalculables-50527.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

66 „Consideran que el proceso de restauración ecológica será 10 o 20 veces más caro que la conservación“, in: Avispa Midia (10.04.2022), <https://avispa.org/tren-maya-pasa-por-encima-del-marco-legal-naturaleza-y-derechos-humanos/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

67 „El gobierno federal avanza en la construcción del proyecto de desarrollo Tren Maya en medio de suspensiones judiciales, denuncias, protestas y sin autorizaciones en materia de impacto ambiental, denuncian activistas“, „En el caso del tren de López, como sucede con otros proyectos federales en el Istmo y en casi todo México, los planes tienen fallas garrafales y pecados de origen irrefutables, inexcusables y catastróficos“ (Asamblea Müüch' Xiinbal): Juan Carlos Faller M.: „El presidente cobarde y sus videos“, <https://asambleamaya.wixsite.com/muuchxiinbal/single-post/el-presidente-cobarde-y-sus-videos>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

68 Frei zugänglich via Radio Zapatista: „Tren Maya pasa por encima del marco legal, naturaleza y derechos humanos“, (15.04.2022), [https://www.caminoalandar.org/post/tren-maya-pasa-por-encima-del-marco-legal-naturaleza-y-derechos-humanos?fbclid=IwAR3J2u\\_pN34uaFb0eCC-1rEUAgT9nU5hhk1mRCOfmj\\_EtOTsBptwAmCfI](https://www.caminoalandar.org/post/tren-maya-pasa-por-encima-del-marco-legal-naturaleza-y-derechos-humanos?fbclid=IwAR3J2u_pN34uaFb0eCC-1rEUAgT9nU5hhk1mRCOfmj_EtOTsBptwAmCfI), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

69 Nayra River: „Minan reserva para obras de Tren Maya“, in: Reforma (16.04.22), [https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?\\_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/minan-reserva-para-obras-de-tren-maya/ar2386283?referer=7d616165662f3a3a62623b727a7279703b71703a-](https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/minan-reserva-para-obras-de-tren-maya/ar2386283?referer=7d616165662f3a3a62623b727a7279703b71703a-), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

70 JaguarWildlifeCenter (@jaguarwildlife) am 19. April 2022 auf Twitter: „¡Vamos por todo el tramo 5! Pero solo dieron suspensión del Tramo 5 Sur. La realidad es que todo el proyecto debe ser cancelado.“, <https://t.co/s5YL6byzvj> [https://twitter.com/jaguarwildlife/status/1516247123305578500?t=jFDxX09N\\_VXOEjibebvANA&s=03](https://twitter.com/jaguarwildlife/status/1516247123305578500?t=jFDxX09N_VXOEjibebvANA&s=03), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

71 „Gemeinden auf der Halbinsel Yucatan leisten Widerstand gegen den Maya-Zug: Aktivisten sagten, dass sie für ihren Kampf Betrug, Enteignung, Drohungen und Erpressung ertragen mussten“ [Eigene Übersetzung], ursprünglich in: La Jornada (20.04.2022), [https://www.lajornadamaya.mx/nacional/194036/comunidades-de-la-peninsula-de-yucatan-resisten-contra-el-tren-maya-activista?fbclid=IwAR2IQwIPX4d520yWx3UCYCY654u4IQ7N0JVb\\_6n8WQmvDkhCv\\_ZLF2dI](https://www.lajornadamaya.mx/nacional/194036/comunidades-de-la-peninsula-de-yucatan-resisten-contra-el-tren-maya-activista?fbclid=IwAR2IQwIPX4d520yWx3UCYCY654u4IQ7N0JVb_6n8WQmvDkhCv_ZLF2dI), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

72 Abraham Bote Tun: „Comunidades mayas: defensa de la vida y resistencia contra el Tren Maya“, in: Disident (20.04.2022), <https://disidentemx.com/2022/04/20/comunidades-mayas-defensa-de-la-vida-y-resistencia-contra-el-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

73 „Una de las estaciones del #TrenMaya que quieren poner está cerca de pequeños pueblos. La gente que vive ahí no tiene agua. Si se pone un atractivo, el líquido se irá a los turistas, no a los pobladores“ Dr. @ZambranoAxolote & Julio Astillero am 20.04.2022 auf Twitter: <https://t.co/UMAU8h85nA> <https://t.co/XcHud7R3HE>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

74 „300 académicos y 20 organizaciones exponen objeciones al #TrenMaya, piden frenar su construcción y proponen “diálogo constructivo” con el presidente @lopezobrador“ / „Aquí, el texto completo, con las 20 razones que exponen“, in: Julio Astillero (20.04.2022), <https://t.co/accPGcN4sW> [https://twitter.com/julioastillero/status/1516904355026419713?t=bU\\_wqvnUj6j7Z3opFt\\_hw&s=03](https://twitter.com/julioastillero/status/1516904355026419713?t=bU_wqvnUj6j7Z3opFt_hw&s=03), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

75 Video: [https://www.instagram.com/reel/Cclo\\_PcFstI?igshid=MDJmNzVkMjY=](https://www.instagram.com/reel/Cclo_PcFstI?igshid=MDJmNzVkMjY=)

76 Vgl. Website von <https://www.selvamedeltren.com/> (Eine umstrittene, zu kritisierende, „Protest“-Bewegung!)

77 Teresa de Miguel: „Cuando López Obrador supo que no íbamos solo artistas, canceló: Así fracasó el encuentro en Palacio Nacional sobre el Tren Maya“, in: El País, (28.04.2022), <https://elpais.com/mexico/2022-04-26/cuando-lopez-obrador-supu-que-no-ibamos-solo-artistas-cancelo-asi-fracaso-el-encuentro-en-palacio-nacional-sobre-el-tren-maya.html?outputType=amp>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

78 Archiv der Recherche AG.

79 Avisa Midia: „Juez da suspensión definitiva en tramo del Tren Maya, pero Fonatur dice que continuará la obra“, in: Animal Politico, (Mai 2022), <https://www.animalpolitico.com/2022/05/tren-maya-juez-suspension-definitiva-obras-playa-carmen/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

80 „Gobierno reconoce que Tramo 5 del Tren Maya no tiene estudio de impacto ambiental; apenas está en proceso, dicen Sedena y Semarnat“, in: Animal Politico (Mai 2022), <https://www.animalpolitico.com/2022/05/apenas-estudio-imoacto-ambiental-tren-maya-sedena/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

81 „Más de 70 empresas compiten por tramo de Tren Maya“, in: BNAmericas, (16.04.2022), <https://www.bnamericas.com/es/noticias/mas-de-70-empresas-compiten-por-tramo-de-tren-maya>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

82 „BlackRock, el oscuro constructor del Tren Maya“, in: Pie de Página (31.08.2020), <https://piedepagina.mx/blackrock-el-oscuro-constructor-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

83 Genereller Vergleich: [https://en.wikipedia.org/wiki/Mexico\\_City\\_Metro\\_overpass\\_collapse](https://en.wikipedia.org/wiki/Mexico_City_Metro_overpass_collapse); zur Rolle von Alstom: „Company that built the Metro Line 12 is in charge of the Maya Train Project in Yucatán and Quintana Roo“, in Yucatan Times (04.05.2021), <https://www.theyucantimes.com/2021/05/company-that-built-themetro-line-12-is-in-charge-of-the-maya-train-project-in-yucatan-and-quintana-roo/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].

84 Offizielle Pressemitteilung von ALSTOM: <https://www.alstom.com/press-releases-news/2012/11/alstom-successfully-commissions-the-complete-electrification-and-rail-control-systems-for-mexico-citys-new-metro-line-12>

85 U.a.: „Alstom erhält Auftrag zum Bau von 42 Zügen für Maya-Strecke in Mexiko“, in: Handelsblatt (27.05.2021), <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/transportunternehmen-alstom-erhaelt-auftrag-zum-bau-von-42-zuegen-fuer-maya-strecke-in-mexiko/27229060.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

86 Offizielle Pressemitteilung von ALSTOM: <https://www.alstom.com/press-releases-news/2021/6/alstom-bombardier-led-consortium-supply-tren-maya-railway-project>

87 U.a.: „Mexiko: Alstom-Konsortium baut 42 Züge für neue Maya-Strecke“, in: EurailPress (Mai 2021), <https://www.eurailpress.de/nachrichten/fahrzeuge/komponenten/detail/news/mexiko-alstom-konsortium-baut-42-zuege-fuer-neue-maya-strecke.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

88 U.a.: „Alstom pagará una multa de 772 millones de dólares a EEUU por sobornos“, in: El Periódico de la Energía (23.12.2014), <https://elperiodicodelaenergia.com/alstom-pagara-una-multa-de-772-millones-de-dolares-a-eeuu-por-sobornos/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

89 Alfons Frese: „Alstom darf Bombardier übernehmen“, in: Der Tagesspiegel (31.07.2020), (<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/grossfusion-in-der-bahnindustrie-alstom-darf-bombardier-uebernehmen/26056082.html>), [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

90 Norddeutscher Rundfunk, Studio Braunschweig: „Bahnhersteller Alstom und Bombardier vollenden Mega-Fusion“ (29.01.2021), [https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig\\_harz\\_goettingen/Bahnhersteller-Alstom-und-Bombardier-vollenden-Mega-Fusion,fusion346.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/braunschweig_harz_goettingen/Bahnhersteller-Alstom-und-Bombardier-vollenden-Mega-Fusion,fusion346.html), [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

91 GLS Bank Klimafonds (u.a. Investmentberichte 2020, 2021) / im Archiv der Recherche AG.

92 Offizielle Website von INECO: „A consortium formed by Renfe, Ineco and the German company DB has been awarded a contract for the Tren Maya project in Mexico“ (20.01.2021), <https://www.ineco.com/webineco/en/news/consortium-formed-renfe-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project>; außerdem: <https://www.bnamericas.com/en/company-profile/consorcio-renfe-ineco-engineering-consulting>; „Renfe, Ineco y Deutsche Bahn entran al Tren Maya“ (28.12.2020) <https://grupoconcreto.com/renfe-ineco-y-deutsche-bahn-entran-al-tren-maya/>, [alle zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

93 Offizielle Website von INECO: „New collaboration with Rail Baltica“ (9.07.2019), <https://www.ineco.com/webineco/en/news/new-collaboration-rail-baltic>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

94 „Saudi-Arabien: Renfe startet im Dezember erste Demonstrationsfahrten“, in: Lok-Report (23.10.2017), <https://www.lok-report.de/news/uebersee/item/1704-saudi-arabien-renfe-startet-im-dezember-erste-demonstrationsfahrten-mekka-medina.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

95 Vgl. Fußnote 92.

96 International Labour Organisation: Ratifications of Spain, [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11200:0:NO:P11200\\_COUNTRY\\_ID:102847](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11200:0:NO:P11200_COUNTRY_ID:102847), [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].

97 Vgl. Fußnoten 92 und 95.

98 Offizielle Website der GIZ: <https://www.giz.de/de/weltweit/13435.html>

99 Offizielle Website der GIZ: <https://www.giz.de/de/weltweit/61152.html>

100 Jonas Seufert/ Marcel Siepmann: „Geplante „Maya“-Bahn durch Mexiko: Ein gefährlicher Zug“, in: TAZ. Die Tageszeitung, (21.08.2021), <https://taz.de/Geplante-Maya-Bahn-durch-Mexiko/5791061/>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].

101 „Siemens se apunta para construir un Tren Maya inteligente“, in: Forbes México (09.12.2018), <https://www.forbes.com.mx/siemens-se-apunta-para-construir-un-tren-maya-inteligente/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

102 „TÜV Rheinland, empresa alemana, interesada en participar en Tren Maya“, in: El Economista (02.12.2018), <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/TUV-Rheinland-empresa-alemana-interesada-en-participar-en-Tren-Maya-2018120017.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

103 Website der DB Consulting & Engineering: <https://db-engineering-consulting.com/de/uber-uns/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]

104 Website der DB AG: <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/ueber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

105 Website der DB AG: [https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Medienpakete/medienpaket\\_klimaschutzziel-1201550](https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_klimaschutzziel-1201550), [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

106 Website DB Mobil: <https://dbmobil.de/klimaschutz> <https://www.gwa.de/agentur-neuigkeiten/klimaschutz-kann-auch-einfach-sein-ogilvy-inszeniert-die-db-als-schlu-CC%88sel-der-mobilitaetswende/#:~:text=Das%20Motto%20der%20Kampagne%3A%20Klimaschutz%20kann%20auch%20einfach%20sein.&text=Der%20Verkehrssektor%20in%20Deutschland%20muss,die%20Novelle%20des%20Klimaschutzgesetzes%20vor,> [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].

107 Website der DB AG: <https://gruen.deutschebahn.com/de/massnahmen>, [zuletzt aufgerufen im Mai 2022].

108 Website der DB: <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/ueber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

109 Website der DB: <https://gruen.deutschebahn.com/de/strategie/strategie-soziale-verantwortung>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].

110 Website von Fridays for Future (Deutschland): <https://fridaysforfuture.de/ruckblick-allesfuerklima1/>

111 Website der DB: „Neues Außendesign für ICE-Züge: Roter Streifen wird grün“, [https://gruen.deutschebahn.com/de/news/ice\\_gruen](https://gruen.deutschebahn.com/de/news/ice_gruen), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

112 Website des BMDV: [https://www.bmvi.de/SiteGlobals/Forms/Suche/DE/Expertensuche\\_Formular.html?resourceId=12880&input\\_=12872&pageLocale=de&templateQueryStringSearch=tren+maya&cl2Categories\\_Themen=&cl2Categories\\_Themen.GROUP=1&documentType\\_=&documentType\\_GROUP=1&lastChangeAfter=&lastChangeBefore=&selectSort=commonSortDate\\_dt+desc&selectSort.GROUP=1](https://www.bmvi.de/SiteGlobals/Forms/Suche/DE/Expertensuche_Formular.html?resourceId=12880&input_=12872&pageLocale=de&templateQueryStringSearch=tren+maya&cl2Categories_Themen=&cl2Categories_Themen.GROUP=1&documentType_=&documentType_GROUP=1&lastChangeAfter=&lastChangeBefore=&selectSort=commonSortDate_dt+desc&selectSort.GROUP=1), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].

113 Vgl. der Artikel „An den Mayas vorbei“, Fußnote 1; außerdem: Hannah Simón Fröhliche: „Vorne mit dabei Mexiko: Deutsche Unternehmen im Wettstreit um Beteiligung an Megainfrastrukturprojekt ›Tren Maya‹“, in: Junge Welt (16.08.2021), Print-Ausgabe S. 7 oder Online: <https://www.jungewelt.de/artikel/408413.mexiko-vorne-mit-dabei.html>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].

114 Vgl. Fußnote 92.

- 115 Parlamentarische Anfrage der Abgeordneten des Deutschen Bundestages Eva Schreiber (DIE LINKE), <https://dserver.bundestag.de/btd/19/291/1929165.pdf>
- 116 Plenarprotokoll 19 / 226 des Deutschen Bundestages, <https://dserver.bundestag.de/btp/19/19226.pdf>
- 117 Vgl. Fußnote 115.
- 118 „Renfe se adjudica un contrato de más de 13 millones de euros en México para el desarrollo del Tren Maya“, in: El País (18.12.2020), <https://elpais.com/economia/2020-12-18/renfe-se-adjudica-un-contrato-demas-de-13-millones-de-euros-en-mexico-para-el-desarrollo-del-tren-maya.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 119 Vgl. Fußnoten 265ff. – Zum Kapitel „Widerstand“
- 120 Website der mexikanischen Regierung: „Tren Maya; Conferencias sobre Programas del Bienestar“ (22.09.2020) <https://www.gob.mx/stps/es/articulos/tren-maya-conferencias-sobre-programas-del-bienestar-253122?idiom=es>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 121 „Mexico’s transport sector is becoming increasingly professional“ (03.09.2020), <https://railacademy.deutschebahn.com/en/news/mexicos-transport-sector-becoming-increasingly-professional>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]. [Eigene Übersetzung]
- 122 Website der DB: <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de/ueber-uns/vs-top-arbeitgeberin/soziales-engagement-2652652>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 123 Webseite der DB Consulting & Engineering, „Lateinamerika“, <https://db-engineering-consulting.com/de/news/lateinamerika-ein-strategischer-markt-im-aufbau/>.
- 124 Der Fall wurde dokumentiert vom Menschenrechtszentrum Fray Bartolome de las Casas (am 08.05.2021), *dazu die zugehörige Veröffentlichung von Ya-Basta* (14.05.2021), <https://www.ya-basta-netz.org/urgent-action-toedlicher-angriff-auf-gemeinde-in-aldama-altos-de-chiapas/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 125 U.a.: „3000 Tsotsiles son desplazados en Chiapas bajo ataque militar, in: Avispa Midia, <https://avispa.org/3000-tsotsiles-son-desplazados-en-chiapas-bajo-ataque-paramilitar/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 126 U.a.: „Más de 3 mil hogares desplazados por culpa del Tren Maya“, in: La Otra Opinión, (28.04.2022), <https://laotraopinion.com.mx/mas-de-3-mil-hogares-desplazados-por-culpa-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 127 U.a.: „Renfía Leticia Díaz: ‘Comunidades indígenas a la 4T: ‘No queremos ser la servidumbre’“, in: Proceso (Ausgabe 2311), online mit Zugriffsrechten verfügbar, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; zugehöriges Abstract unter <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/16/comunidades-indigenas-la-4t-no-quemoser-la-servidumbre-258406.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 128 Megan Beatley, Sam Edwards: „Is Mexico’s ‘Mayan Train’ a Boondoggle?“, in: The Nation (22.05.2020), <https://www.thenation.com/article/world/is-mexicos-mayan-train-a-boondoggle/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]. [eigene Übersetzung].
- 129 Menschenrechtszentrum Fray Bartolome de las Casas in Chiapas, Mexico, „Riesgo a la vida, seguridad e integridad de quienes cuidan la Madre Tierra en México“ (20.02.2020), <https://frayba.org.mx/riesgo-a-la-vida-seguridad-e-integridad-de-quienes-cuidan-la-madre-tierra-en-mexico>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 130 Amnesty International Report 2020/2021: Mexico, <https://www.amnesty.de/informieren/amnesty-report/mexico-2020#section-18858251>, [zuletzt aufgerufen am 12.07.2021]
- 131 U.a.: „Causará Tren Maya tala de 300 mil árboles“, in: Luces del Siglo (03.05.2022), <https://lucsdelsiglo.com/2022/05/03/causara-tren-maya-tala-de-300-mil-arboles-local/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 132 „What do you think of the Tren Maya (Mayan Train) Project? It is coming!“, in: Everything Playa Del Carmen (Juni 2020), <https://everythingplayadelcarmen.com/mayan-train>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]. [Eigene Übersetzung].
- 133 César Reyes: „AMLO invitó a Joe Biden visitar México: fue un encuentro respetuoso y sin discrepancias, asegura es presidente mexicano“, in: La Opinión (02.03.2021), <https://laopinion.com/2021/03/02/amlo-invito-a-joe-biden-visitator-mexico-fue-un-encuentro-respetuoso-y-sin-discrepancias-asegura-el-presidente-mexicano>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Will Grant: „Kamala Harris tells Guatemala migrants: ‘Do not come to US‘“, in: BBC (08.06.2021), <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-57387350>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 134 Leonardo Núñez González: „Entre el honor y el dinero, lo segundo es lo primero“, in: Nexos (01.02.2021), <https://www.nexos.com.mx/?p=52926>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 135 Parlamentarische Anfrage Sabine Leidig (Die LINKE), Drucksache 19/32490, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/324/1932490.pdf>
- 136 Antwort auf die Parlamentarische Anfrage durch Staatssekretär Ferlemann, Drucksache 19/32490, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/324/1932490.pdf>
- 137 Vgl. parlamentarische Anfrage, Fußnote 135.
- 138 Vollständiger Bericht des UN-Hochkommissariats für Menschenrechte (México): <https://hchr.org.mx/comunicados/onu-dh-el-proceso-de-consulta-indigena-sobre-el-tren-maya-no-ha-cumplido-con-todos-los-estandares-internacionales-de-derechos-humanos-en-la-materia/>
- 139 Peace Brigades International (USA): „United Nations Special Rapporteurs express concerns about the Mayan Train megaproject in Mexico“, <https://pbiusa.org/content/united-nations-special-rapporteurs-express-concerns-about-mayan-train-megaproject-mexico>; vollständiger Bericht der UN-Sonderberichterstatter: <https://www.cemda.org.mx/carta-de-relatores-ddhh-onu-al-gobierno-de-mexico-sobre-tren-maya/>
- 140 U.a.: The Yucatan Times: „Secret agreements between AMLO’s government and the United Nations for the ‘Tren Maya’ is discovered“ (22. Juni 2022), <https://www.theyucatanimes.com/2020/06/secret-agreements-between-amlos-government-and-the-united-nations-for-the-tren-maya-is-discovered/>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022]. [eigene Übersetzung].
- 141 U.a.: „Gobierno ignoró UNO sobre Tren Maya“, in: El Universal (07.03.2022), <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/gobierno-ignora-la-onu-sobre-tren-maya>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022]; außerdem: [https://www.tourinews.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-turismo-medioambiente/mexico-tren-maya-gobierno-ignora-advertencias-onu-construccion\\_4467753\\_102.html](https://www.tourinews.es/resumen-de-prensa/notas-de-prensa-turismo-medioambiente/mexico-tren-maya-gobierno-ignora-advertencias-onu-construccion_4467753_102.html); <https://www.independientespanol.com/noticias/americ-latina/mexico/amlo-recomendaciones-onu-tren-maya-mexico-b2030626.html>
- 142 via SumOfUs, Archiv der Recherche AG.
- 143 via SumOfUs, Archiv der Recherche AG.
- 144 via SumOfUs, Archiv der Recherche AG.
- 145 Comité para la Eliminación de la Discriminación Racial - Observaciones finales sobre los informes periódicos 18º a 21º combinados de México“, [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CERD/Shared%20Documents/MEX/CERD\\_C\\_MEX\\_CO\\_18-21\\_36936\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CERD/Shared%20Documents/MEX/CERD_C_MEX_CO_18-21_36936_S.pdf)
- 146 Archiv der Recherche AG.
- 147 Archiv der Recherche AG.
- 148 Deutsche Bahn, Zentralbereich Konzernkommunikation (Hrsg.): Die Bahnreform. Deutsche Bahn AG, Frankfurt 1994 (112 Seiten).
- 149 Website der DB Engineering & Consulting, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 150 ZDF Magazin Royale (@zdfmagazin) twitterte um 7:13 PM on Mo., März 21, 2022: „Was haben der Hafen von Santos, eine Universität in Riad und die Beijing-Shanghai High Speed Line mit der Deutschen Bahn zu tun? Ein Thread. (1/6) #zdfmagazin“ (<https://twitter.com/zdfmagazin/status/1505970754562805762?t=OjIj2249JrzBo5XhFw-3XSw&s=03>)
- 151 Ebd.
- 152 Website der DB Engineering & Consulting: <https://db-engineering-consulting.com/de/projekte/doha-metro-katar/>
- 153 Unter vielen unabhängigen Berichten hier Vgl. Amnesty International: <https://www.amnesty.de/allgemein/pressemitteilung/katar-todesfaelle-nu-arbeitsmigranten-untersuchen>
- 154 Vgl. Fußnote 152.
- 155 Vgl. Fußnote 150.
- 156 Website der DB: [https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/Que-e-r-durch-Deutschland-DB-setzt-mit-Regenbogen-ICE-Zeichen-fuer-Vielfalt-und-Toleranz-6867072](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Que-e-r-durch-Deutschland-DB-setzt-mit-Regenbogen-ICE-Zeichen-fuer-Vielfalt-und-Toleranz-6867072), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 157 Website der DB: <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/-WeStandWithUkraine-7309212>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 158 Vgl. Fußnote 150.; Vgl. v.a. auch: Arno Luik: „Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn“, Frankfurt am Main 2019.
- 159 Vgl. konzerneigene Website: <https://www.dbautohaus.de/>, [zuletzt aufgerufen am 07.06.2022].
- 160 „Kohle-Import aus Kolumbien. Scholz Plan ‘koloniale Ausbeutung‘“, in: Tagesschau (Juni 2022), <https://www.tagesschau.de/investigativ/kontraste/kolumbianische-kohle-101.html>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022]; außerdem: „Deutschlands schmutzige Kohle aus Kolumbien“: <https://www.dw.com/de/deutschlands-schmutzige-kohle-aus-kolumbien/a-61919748>; „Kolumbiens Indigene klagen über mehr Kohleabbau für Europa“: <https://www.swr2/wissen/kolumbiens-indigene-klagen-ueber-mehr-kohleabbau-fuer-europa-100.html>; „Kolumbien kündigt Steigerung der Steinkohle-Exporte nach Deutschland an“: <https://amerika21.de/2022/04/257734/kolumbien-deutschland-steinkohle-u.v.m>.
- 161 Caspar Schwietering: „100 Prozent grün nur auf dem Papier“, in: Zeit Online (23.02.2020), <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/deutsche-bahn-oeckstrom-kohlekraftwerk-datteln-4-mobilitaet-klimaschutz/komplettansicht>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2020]; außerdem: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – NRW, „Schwarzbau bleibt Schwarzbau“, <https://www.bund-nrw.de/themen/klima-energie/hintergruende-und-publikationen/steinkohlenkraftwerke/uniper-kohlekraftwerk-datteln-iv/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2020]; außerdem: <https://community.bahn.de/questions/wie-rechtfertigt-die-deutsche-bahn-die-abnahme-von-41-3-der-energie-des-neue>; <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-klimaschutz-oeckstrom-101.html>; <https://www.klimareporter.de/verkehr/bahn-rechnet-sich-co2-einsparung-schoen>; <https://rotary.de/wirtschaft/das-staatsversagen-a-20112.html>
- 162 Ebd.
- 163 Ebd.
- 164 Ebd.
- 165 Kira Geadah: „Kohle für Datteln“, in: TAZ (27.06.2020), <https://taz.de/Fossile-Rohstoffe-aus-Kolumbienund-Russland/15696962/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Alexandra Enders, „Blutige Kohle für deutschen Strom“, in: Zeit Online (27.09.2021), <https://www.zeit.de/wirtschaft/2012-09/kolumbien-steinkohle-el-carrejon>, [zuletzt aufgerufen am 12.07.2021].
- 166 Vgl. Fußnoten 161 und 165.
- 167 Tagesschau/ Tagesthemen: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/technologie/kohle-kolumbien-tagebau-103.html>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].
- 168 „Umstrittene Kohle aus Kolumbien. Auf dem Rücken der Indigenen“, in: TAZ – Die Tageszeitung, (01.05.2022), <https://taz.de/Umstrittene-Kohle-aus-Kolumbien/15851664/>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].
- 169 „Desde la firma del acuerdo de paz, 611 líderes ambientales han sido asesinados“, in: Semana (August 2021), <https://www.semana.com/nacion/articulo/desde-la-firma-del-acuerdo-de-paz-611-lideres-ambientales-han-sido-asesinados-denuncia-indepaz/202108/>, [zuletzt aufgerufen im Juni 2022].
- 170 2016 war die Deutsche Bahn nach der größte Einzelverbraucher von Glyphosat in Deutschland: <https://www.handelsblatt.com/technik/energie-umwelt/glyphosat-groesster-einzelverbraucher-ist-die-bahn/13607880-2.html>; *dann kündigte die DB den Ausstieg bis Ende 2022 an, inzwischen verschoben auf 2023*: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/unkrautvernichter-im-gleisbett-bahn-will-bis-ende-2022-auf-glyphosat-verzichten/25278422.html>, <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/unkraut-im-gleisbett-deutsche-bahn-will-ab-2023-auf-glyphosat-verzichten/27965268.html>
- 171 Generell: Offizielle Website der Initiative „Zug der Erinnerung“: <http://www.zug-der-erinnerung.eu/>; zu den einzelnen Themen Vgl.: „Chronik von 1835 bis heute. Deutsche Eisenbahngeschichte knapp gefasst“, in: Deutsche Bahn/ Konzerngeschichte (2021), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/geschichte/Chronik-von-1835-bis-heute-5660730>; „Schuld und Züge“, in: unique (Interkulturelles Studentenmagazin für Jena, Weimar und Erfurt), (13. April 2015), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021] <http://www.unique-online.de/bagdadbahn-genozid-armenier/7484/>; „Die Deutschen und der Völkermord. Osmanisch-deutsche Allianzen“, in: Bundeszentrale für politische Bildung, (26. April 2016), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <https://m.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/genozid-an-den-armeniern/218106/deutschlands-rolle>; Verena Walter: „Die Deutsche Reichsbahn und der Holocaust“, in: Kinofenster (Bundeszentrale für politische Bildung), (9. November 2006), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <https://www.kinofenster.de/filme/archiv-film-des-monats/k0611/die-deutsche-reichsbahn-und-der-holocaust/>; „Die Schenker-Verbrechen: Schenker & Co.: Hehler, Räuber, Mordbeihelfer“, in: Zug der Erinnerung. Ein Bund der Generationen, (aktualisiert am 10. Oktober 2021), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <http://www.zug-der-erinnerung.eu/aktuell20210123.html>; Thoralf Clevens: „Bahn soll Holocaust-Opfer entschädigen: Linke, Grüne und FDP unterstützen Vorstoß“, in: RND (Redaktionsnetzwerk Deutschland), (25. Januar 2021), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]; Zu Spanien/ Franco: „Die Schenker-Verbrechen: Schenker & Co.: Hehler, Räuber, Mordbeihelfer“, in: Zug der Erinnerung. Ein Bund der Generationen, (aktualisiert am 10. Oktober 2021), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <http://www.zug-der-erinnerung.eu/aktuell20210123.html>
- 172 Ebd.
- 173 Ebd.
- 174 Ebd.
- 175 Ebd.



- 176 U.a.: Miguel Sanches: „Deutsche Bahn. Sinti und Roma offenbar diskriminiert“, in: Morgenpost (31.03.2022), <https://www.morgenpost.de/vermishtes/article234965833/deutsche-bahn-sinti-roma-fluechtlinge-ukraine-rassismus.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 177 U.a.: Luisa von Richthofen, Grzegorz Szymanowski: „Sinti und Roma bangen um Denkmal“, in: Deutsche Welle (1.August 2018), <https://www.dw.com/de/sinti-und-roma-bangen-um-denkmal/a-54392684>, [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021].
- 178 Ebd.
- 179 Archiv der Recherche AG.
- 180 Vgl. Fußnote 171.
- 181 Ebd.
- 182 Ebd., insbesondere: „The Schenker Papers“: [http://zug-der-erinnerung.eu/download/the\\_schenker\\_papers\\_en.pdf](http://zug-der-erinnerung.eu/download/the_schenker_papers_en.pdf)
- 183 Ebd.
- 184 „Protest gegen DB Schenker in Hannover: „Delivering Solutions“, in: ANF News (28. Mai 2021), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <https://anfdeutsch.com/aktuelles/protest-gegen-db-schenker-in-hannover-delivering-solutions-26456>
- 185 U.a.: „Kriegswaffen aus Deutschland: Türkei bleibt bester Kunde“, in: Tagesschau, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/waffenexporte-tuerkei-109.html>; außerdem: <https://www.businessinsider.de/politik/welt/offensive-der-tuerkei-in-syrien-deutsche-waffen-im-einsatz-2019-10/>; *zu den DB-Aktivitäten in der Türkei Vgl. u.a.:* Markus Williams: „DB Schenker expands network in Turkey“, in: Automotive Logistics (8. Oktober 2013), [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021]. <https://www.automotive-logistics.media/db-schenker-expands-network-in-turkey/9461.article>; „DB Schenker errichtet eigenes Netz in Türkei“, in: Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), [https://www.dvz.de/login.html?redirect\\_url=/rubriken/land/strasse/detail/news/db-schenker-errichtet-eigenes-netz-in-tuerkei.html](https://www.dvz.de/login.html?redirect_url=/rubriken/land/strasse/detail/news/db-schenker-errichtet-eigenes-netz-in-tuerkei.html); Vgl. auch: <https://www.hna.de/kassel/linke-waffen-aus-nordhessen-werden-im-syrienkrieg-eingesetzt-9644869.html>; <https://www.fr.de/rhein-main/von-hessen-geht-krieg-aus-11088070.html>
- 186 *Zu Russland:* Klaus Ott, „Deutsche Bahn: Bestechung in Russland“, in: Süddeutsche Zeitung (07.10.2022), <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-besteuchung-in-russland-bahn-muss-bussgeld-zahlen-1.3194882>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022]; *Zu Italien:* „DB Schenker Italy branch in admin for Ndrangheta“, in: ANSA News (17.05.2022), [https://www.ansa.it/english/news/world/2022/05/17/db-schenker-italy-branch-in-admin-for-ndrangheta\\_5226205e-d726-4710-89c8-12030a8b9221.html](https://www.ansa.it/english/news/world/2022/05/17/db-schenker-italy-branch-in-admin-for-ndrangheta_5226205e-d726-4710-89c8-12030a8b9221.html), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 187 Markus Balser: „Mehr Gehalt für Bahn-Vorstände“, in: Süddeutsche Zeitung (19. März 2021), <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-vorstand-gehaltserhoehung-1.5240420>, [zuletzt aufgerufen am 10.10.2021].
- 188 Unter vielen Berichten hier Vgl. u.a.: <https://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2013-08/bahn-arbeits-situation/seite-3>; *Besonders besorgniserregend ist das gerichtliche Vorgehen des Konzerns gegen das Streikrecht.*
- 189 Berliner Obdachlosenhilfe e.V. am 14. April 2022 auf Twitter: [https://twitter.com/b\\_obdachlosenhilfe/status/1382434277556641801](https://twitter.com/b_obdachlosenhilfe/status/1382434277556641801)
- 190 Vgl. den Bericht der Initiative Barrierefreie Bahn: <https://barrierefreiebahn.de/siemens-und-das-lift-debake/>
- 191 Zur Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“: <https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/580/mehr-bahn-statt-mehr-beton-8182.html>
- 192 Vgl. Fußnote 150: Arno Luik: „Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn“, Frankfurt am Main 2019.
- 193 „Achtung der Menschenrechte. Eine Kurzbewertung der größten deutschen Unternehmen“, Studie der ZHAW School of Management und dem Business & Human Rights Resource Centre. [https://media.business-humanrights.org/media/documents/files/Achtung\\_der\\_Menschenrechte\\_PUBLIC.pdf](https://media.business-humanrights.org/media/documents/files/Achtung_der_Menschenrechte_PUBLIC.pdf)
- 194 Lunapark21: „In die falsche Richtung. Der 'Maya Zug' auf der mexikanischen Halbinsel Yucatán“, <https://www.lunapark21.net/in-die-falsche-richtung/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 195 „La empresa alemana Siemens asegura que Tren Maya camina en dirección a modernizar el país; muestra “mucho interés” en ser parte del proyecto“, in: Revolución Tres Punto Cero (09.09.2021), <https://revoluciontrespuntocero.mx/la-empresa-alemana-siemens-asegura-que-tren-maya-camina-en-direccion-a-modernizar-el-pais-muestra-mucho-interes-en-ser-parte-del-proyecto/>, [zuletzt aufgerufen 1m 14.07.2021]; „Siemens se apunta para construir un Tren Maya inteligente“, in: Forbes México (09.12.2018), <https://www.forbes.com.mx/siemens-se-apunta-para-construir-un-tren-maya-inteligente/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Redaktion amerika21, „Kritik an ‚Maya-Zug‘ in Mexiko“, in: amerika21 (24.01.2019), <https://amerika21.de/2019/01/220676/mexico-amlo-lopez-obrador-tren-maya-zug>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; „Gericht verhängt Baustopp: Indigene klagen gegen Tren-Maya-Eisenbahnbau“, in: Blickpunkt Lateinamerika (09.12.2020), <https://www.blickpunkt-lateinamerika.de/artikel/gericht-verhaengt-baustoppindigene-klagen-gegen-tren-maya-eisenbahnbau/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; „Siemens muestra interés en Tren Maya para convertirlo en el primer tren inteligente de AL“, in: Reporte Indigo (09.12.2018), <https://www.reporteindigo.com/indigonomics/siemens-muestra-interes-en-tren-maya-para-convertirlo-en-el-primer-tren-inteligente-de-al/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 196 Natiana Gándara, „Tren Maya podría ser el primer tren inteligente en Latinoamérica por interés de empresa alemana“, in: Prensa Libre (10.12.2018), <https://www.prensalibre.com/economia/tren-maya-podria-ser-inteligente-afirma-siemens-para-mexico-proyecto-amlo/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 197 „Siemens se apunta para construir un Tren Maya inteligente“, in: Forbes México (09.12.2018), <https://www.forbes.com.mx/siemens-se-apunta-para-construir-un-tren-maya-inteligente/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 198 Alejandro González, „Interesa a Siemens subirse al Tren Maya“, in: Luces del Siglo (09.09.2019), <https://lucsdelsiglo.com/2019/09/09/interesa-a-siemens-subirse-a-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 199 Ebd.
- 200 Prensa Gerencia Empredadora, „Siemens espera participar en la creación del Tren Maya“, in: Gerencia Empredadora, <https://gerenciaempredadora.com/siemens-espera-participar-en-la-creacion-del-trenmaya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 201 Alejandro De La Rosa, „Se mantienen plazos de concurso ferroviario para el Tren Maya“, in: El Economista (31.03.2021), <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Se-mantienen-plazos-de-concurso-ferroviariopara-el-Tren-Maya-20210331-0027.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Lourdes Medoza, „Atrasos en el Tren Maya: desastre de planeación“, in: El Financiero (05.05.2021), <https://www.elfinanciero.com.mx/2021/05/05/atrasos-en-el-tren-maya-desastre-de-planeacion/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 202 Notimex/ El Economista: „TÜV Rheinland, empresa alemana, interesada en participar en Tren Maya“ (02.12.2018), <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/TUV-Rheinland-empresa-alemana-interesada-en-participar-en-Tren-Maya-20181202-0017.html>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].
- 203 Vgl. Fußnote 202, und bspw.: Mathieu Tourliere, „Benefician a empresa que no puede dar servicio“, in: Proceso (20.02.2021), <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/20/benefician-empresa-que-no-puede-dar-servicio-258699.html>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]; sowie: Redacción AN/ASM, in: Alemanes e italianos, interesados en Tren Maya, in: Aristegui Noticias (02.12.2018), <https://aristeguinioticias.com/0212/mexico/alemanes-e-italianos-interesados-en-trenmaya/?wsource=cl>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 204 Pressemitteilung des TÜV Rheinland zu einer Umweltüberprüfung für die Organización de las Naciones Unidas (ONU), „TÜV Rheinland realiza auditoría ambiental para ONU“, <https://www.tuv.com/content-media-files/mexico/about-us/press/t%C3%BCv-rheinland-realiza-auditor%C3%ADa-ambiental-para-onu.pdf>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 205 „TÜV Rheinland im Portrait“, Website des TÜV (Stand April: 2021), <https://www.tuv.com/germany/de/%C3%BCber-uns-de/t%C3%BCv-rheinland-im-portr%C3%A4t/%C3%BCv-rheinland-import%C3%A4t/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 206 Manuel Durán, „Contratan a certificadora de Tren Maya para Metro“, in: El Herald de México (03.12.2020).
- 207 Mathieu Tourliere, „Benefician a empresa que no puede dar servicio“, in: Proceso (20.02.2021), <https://www.proceso.com.mx/reportajes/2021/2/20/benefician-empresa-que-no-puede-dar-servicio-258699.html>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 208 „TÜV Rheinland weltweit“, Website des TÜV (Stand: April 2020), <https://www.tuv.com/germany/de/%C3%BCber-uns-de/t%C3%BCv-rheinland-im-portr%C3%A4t/%C3%BCv-rheinland-weltweit/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]; Klaus Ott, Benedikt Peters, „Schwere Vorwürfe gegen den TÜV Süd“, in: Süddeutsche Zeitung (22.01.2020), <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/brasilien-staudamm-tuev-sued-1.4767152>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 209 Ebd.
- 210 Redaktion Infosperber: „Nähfabriken: TÜV-Zertifikate fürs Elend“, in: Infosperber (20.06.2013), <https://www.infosperber.ch/wirtschaft/fair-trade/naehfabriken-tuev-zertifikate-fuers-elend/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021], siehe auch: Monitor (WDR)-Bericht vom 06.06.2013.
- 211 Ebd.
- 212 „U-Bahn-Brücke in Mexiko-Stadt eingestürzt, zahlreiche Tote“, in: Der Standard (04.05.2021), <https://www.derstandard.de/story/2000126357885/u-bahn-bruecke-in-mexiko-stadt-ingestuerzt-zahlreiche-tote>, [zuletzt aufgerufen am 14.07.2021].
- 213 U.a.: Wolf Dieter Vogel: „Großer Ärger über den Maya-Zug. In Mexiko und in europäischen Städten protestieren Aktivist:innen gegen ein Bahnprojekt in Mexiko. Die indigene Bevölkerung vor Ort fühlt sich übergangen, Unternehmen kritisieren Vergabeverfahren“, in: TAZ (01.11.2021), <https://taz.de/!5808736/>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2022].
- 214 Timot Szent-Ivanyi: „GIZ-Chefin im Interview: 'Niemand glaubt, dass wir nur selbstlos sind'“, in: Berliner Zeitung (09. Juni 2014). <https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft-verantwortung/giz-chefin-im-interview-niemand-glaubt-dass-wir-nur-selbstlos-sind-li.48677>, [zuletzt aufgerufen am 10.12.2021].
- 215 Website des BMZ: <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/deutsche-gesellschaft-fuer-internationale-zusammenarbeit-giz-14216>
- 216 Siehe Fußnote 214.
- 217 Website von Extinction Rebellion (Deutschland): <https://extinctionrebellion.de/aktionen/kampagnen/nature-needs-justice/indigene-gemeinschaften-und-biodiversit%C3%A4t/>
- 218 U.a. „Wirklichkeit der deutschen Entwicklungshilfe“, in: Deutschlandfunk (November 2011), <https://www.deutschlandfunk.de/wirklichkeit-der-deutschen-entwicklungshilfe-100.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 219 Simone Schindlwein: „Staatsterror für den Naturschutz“, in: TAZ (06.04.2022), <https://taz.de/Gewalt-gegen-Twa-Pygmaeen-im-Kongo/!5843387/>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022]; zu Tansania: Survival International (Deutschland) am 10.06.2022 auf Twitter: [https://twitter.com/SurvivalDeutsch/status/1535198017053147138?t=pUz\\_rZNK1Wxjzu5yz3id4g&s=03](https://twitter.com/SurvivalDeutsch/status/1535198017053147138?t=pUz_rZNK1Wxjzu5yz3id4g&s=03)
- 220 Vgl. Fußnote 98.
- 221 Vgl. Fußnote 99.
- 222 Via Asamblea Muuch Ximbal, Archiv der Recherche AG.
- 223 FONATUR: „LINEAMIENTOS DE DISEÑO Y PLANIFICACIÓN URBANA. Criterios para el desarrollo sostenible del Sureste de México“. <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Lineamientos-de-disen%C3%83o-y-planificacio%C3%81n-urbana.pdf>
- 224 Vgl. u.a.: „Rheinmetall-Hauptversammlung: Die Doppelmoral eines Kriegsgewinners“, <https://www.urgewald.org/medien/rheinmetall-hauptversammlung-doppelmoral-kriegsgewinners> (Juni 2022).
- 225 Vgl. u.a.: „Heckler und Koch macht deutlich mehr Gewinn“, in: Handelsblatt (11.03.2022), <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/waffenhersteller-heckler-und-koch-macht-deutlich-mehr-gewinn/28153914.html>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 226 Pérez Ricart, C. A. (2013): Armas alemanas en México: el caso de la exportación a México de los fusiles Heckler & Koch G36. (MvB Agenda, MVB-AG-2013-001). Berlin: México via Berlin e.V. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-363281>
- 227 Dawn Paley, „AMLO Has Been a Disappointment to the World –for Mexico, He’s Been Far Worse“, in: The Nation (04.06.2020), <https://www.thenation.com/article/world/amlo-covid-mexico-military/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021], [eigene Übersetzung].
- 228 Huizar Flores: „What Military Control of the Mayan Train Means for Mexico“ (18.03.2022), <https://huizarflores.medium.com/what-military-control-of-the-mayan-train-means-for-mexico-f5bd3b228566>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 229 „Mexico Armado“: <https://www.mexicoarmado.com/rifles-militares/144223-armamento-del-ejercito-mexicano.html>
- 230 Andreas Dieterich: „Das Urteil im Fall Heckler & Koch und die Folgen“, Brot für die Welt (19.04.2019), <https://www.brot-fuer-die-welt.de/blog/2019-das-urteil-im-fall-heckler-koch-und-die-folgen/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 231 Ebd.

- 232 Bericht der Bundesregierung über ihre Exportpolitik für konventionelle Rüstungsgüter im ersten Halbjahr 2020, [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=14](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=14), [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 233 Vgl. Fußnote 226.
- 234 U.a.: Katharina Wojcenko: „Militärabkommen Deutschland-Kolumbien. Mauern um ein Abkommen: Deutschland und Kolumbien haben ein Militärabkommen unterzeichnet, Inhalt geheim. Kolumbiens Militär ist für Menschenrechtsverletzungen bekannt“, in: TAZ (2022), <https://taz.de/Militaerabkommen-Deutschland-Kolumbien/15833020/>
- 235 Siehe Fußnote 228.
- 236 „Staatsanwaltschaft Kiel prüft neue Vorwürfe gegen Sig Sauer“ in: Süddeutsche Zeitung (01.04.2020), [https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ruestungsindustrie-kiel-staatsanwaltschaft-kiel-prueft-neue-vorwurfe-gegen-sig-sauer-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-200401-99-553834; Wolf-Dieter Vogel, „Waffenexporte nach Mexiko: Verbotene Geschäfte“, in: Taz \(01. 04. 2020\), https://taz.de/Waffenexporte-nach-Mexiko/15672849/](https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ruestungsindustrie-kiel-staatsanwaltschaft-kiel-prueft-neue-vorwurfe-gegen-sig-sauer-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-200401-99-553834; Wolf-Dieter Vogel, „Waffenexporte nach Mexiko: Verbotene Geschäfte“, in: Taz (01. 04. 2020), https://taz.de/Waffenexporte-nach-Mexiko/15672849/), [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021]; Klaus Hempel, „Illegaler Waffenexport: Sig Sauer muss Millionenbetrag zahlen“, in: Tagesschau (01.07.2021), <https://www.tagesschau.de/inland/sig-sauer-bundesgerichtshof-101.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.07.2021].
- 237 U.a.: „Impunes ataques paramilitares en los Altos de Chiapas“, in: La Jornada, <https://www.jornada.com.mx/notas/2022/03/01/estados/impunes-ataques-paramilitares-en-los-altos-de-chiapas/>; *zum Angriff auf die Schule Vgl. u.a.:* <https://terceravia.mx/2021/11/chiapas-atacan-y-queman-una-secundaria-zapatista/>
- 238 „Chiapas: Se profundizan amenazas contra la autonomia zapatista“, frei zugänglich über Radio Pozol: <https://pozol.org/?p=20042>
- 239 Vgl.: Dörre, Risikokapitalismus, 2019.
- 240 Ebd.
- 241 Für Guatemala Vgl. unter vielen anderen: „Mining Secrets. Eine dunkle Spur nach Deutschland“, in: Die ZEIT, [https://www.rosalux.de/fileadmin/rls\\_uploads/pdfs/sonst\\_publicationen/VSA\\_Russau\\_Abstauben\\_in\\_Brasilien.pdf](https://www.zeit.de/wirtschaft/2022-03/nickelmine-guatemala-mining-secrets; Für Portugal Vgl. unter vielen anderen: https://jungle.world/artikel/2021/38/protest-hinter-den-bergen; Für Bolivien Vergleich unter vielen anderen: https://www.deutschlandfunkkultur.de/lithium-in-bolivien-die-gier-nach-dem-weissen-gold-100.html; Für Afrika (insb. Kongo) Vgl. unter vielen anderen: https://www.deutschlandfunk.de/kobaltabbau-im-kongo-der-hohe-preis-fuer-elektroautos-und-100.html / 241.1 „Lithium im Donbass“, Vgl. u.a.: https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/europas-groesstes-lithiumvorkommen-liegt-im-donbass; 241.2 „Eisenerz für Waffen“, <a href=)
- 242 Survival International: „Naturschutz dekolonisieren. Indigene Völker sind die besten Naturschützer“, <https://www.survivalinternational.de/kolonialer-naturschutz; zu Plant The Tree in Yucatán: https://www.stern.de/-plant-for-the-planet--spendengelder-versenkt--zweifel-an-stiftung-wachsen-30501150.html>
- 243 U.a.: Carolin Wahnbaeck: „Grüne Diplomatie: Bleibt Platz für Indigene, wenn wir 30 Prozent der Erde schützen?“, in: Die ZEIT (19.08.2021), [https://www.zeit.de/2021/34/30x30-ziel-naturschutz-indigene-vertreibung-enteignung?\\_\\_text=30%20prozent%20des%20Planeten%20unter,den%20Meeren%20gar%20verf%C3%BCnftehnacht%20werden](https://www.zeit.de/2021/34/30x30-ziel-naturschutz-indigene-vertreibung-enteignung?__text=30%20prozent%20des%20Planeten%20unter,den%20Meeren%20gar%20verf%C3%BCnftehnacht%20werden), [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 244 BuzzFeed News: „Eine WWF-interne Untersuchung belegt Folter und die Gruppenvergewaltigung schwangerer Frauen – und wird trotzdem geheim gehalten“, <https://www.buzzfeed.de/recherchen/eine-wwf-interne-untersuchung-belegt-folter-und-die-gruppenvergewaltigung-schwangerer-frauen-und-wird-trotzdem-geheim-gehalten-90138097.html>; „Die Bundesregierung hat offenbar schwere Menschenrechtsverbrechen über Jahre mitfinanziert“, <https://www.buzzfeed.de/recherchen/die-bundesregierung-hat-offenbar-schwere-menschenrechtsverbrechen-ueber-jahre-mitfinanziert-90217889.html>
- 245 Vgl. Fußnote 243.
- 246 U.a.: Susanne Schwarz: Warnung des Weltklimarats IPCC, 1,5 Grad schwer haltbar, in: TAZ - Die Tageszeitung (09.08.2021), <https://taz.de/Warnung-des-Weltklimarats-IPCC/15792170/>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 247 ILO-Factsheet: <https://www.ilo169.de/wp-content/uploads/2019/07/ILO-Fact-Sheet.pdf>
- 248 U.a.: Ernesto Méndez: „Reconocen que consulta de Tren Maya no cumple con estándares internacionales“, in: Excelsior (22.06.2020), <https://www.excelsior.com.mx/nacional/reconocen-que-consulta-de-tren-maya-no-cumple-con-estandares-internacionales/1389651>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022]; außerdem: <https://www.jornada.com.mx/2019/12/13/politica/018n1pol; https://paginabierta.mx/2019/12/11/gobierno-de-mexico-violenta-convenio-169-de-la-oiit/>; [https://www.lajornadamaya.mx/quintanaroo/111615/consulta-indigena-del-tren-maya-incumple-con-convenios-internacionales; Vgl. auch: „Tren Maya: la consulta fantasma hacia los pueblos“, in: Desinformemos \(20.06.2022\).](https://www.lajornadamaya.mx/quintanaroo/111615/consulta-indigena-del-tren-maya-incumple-con-convenios-internacionales; Vgl. auch: „Tren Maya: la consulta fantasma hacia los pueblos“, in: Desinformemos (20.06.2022).)
- 249 Pressemitteling der Forschungs- und Dokumentationszentrums Chile-Lateinamerika: <https://www.fcd.org/pressrelease/2021-04-15-nach-ueber-30-jahren-ratifiziert-deutschland-die-ilo-konvention-nr-169-zum-schutz-der-rechte-indigener-voelker/>
- 250 Volltext des Übereinkommens 169 der ILO: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed\\_norm/normes/documents/publication/wcms\\_100900.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/normes/documents/publication/wcms_100900.pdf)
- 251 U.a.: Bundesfinanzministerium: „Deutsche Bahn AG“, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs\\_und\\_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/deutsche-bahn-ag.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoegen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/deutsche-bahn-ag.html)
- 252 Christian Russau: „Tochterfirma der Deutsche Bahn AG und das „Tren Maya“-Projekt: Die Verantwortung der Bundesrepublik Deutschland durch die Ratifikation der ILO-Konvention 169“, <https://www.fcd.org/2022/01/tochterfirma-der-deutsche-bahn-ag-und-das-tren-maya-projekt/>
- 253 Zu Guatemala u.a.: „OIT: Aseguran que se viola el Convenio 169 en Guatemala“, <http://old.catapa.be/es/noticias/727>; <https://observatoriop10.cepal.org/en/node/589>; zu Mexiko u.a.: <https://observatoriop10.cepal.org/en/node/589>
- 254 U.a.: <https://www.blickpunkt-lateinamerika.de/artikel/urteil-in-chile-gericht-gibt-mapuche-land-zurueck/>
- 255 Survival International: <https://www.survivalinternational.de/indigene/ilo>
- 256 U.a.: <https://www.federacionanarquista.net/chiapas-paramilitares-desalojan-planton-de-comunidad-que-lucha-por-agua/>, (frei zugänglich über Federación Anarquista).
- 257 Jesús Vázquez: „Suman tres suspensiones en Yucatán contra el Tren Maya“, in: El Economista (17.02.2021), <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Suman-tres-suspensiones-en-Yucatan-contra-el-Tren-Maya-20210217-0120.html>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 258 „Activistas marchan contra Tren Maya en Yucatán“, in: Vanguardia (21.06.2020), <https://vanguardia.com.mx/articulo/activistas-marchan-contra-tren-maya-en-yucatan>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021]; Daliri Oropeza, „El Tren Maya y la resistencia en tiempos de pandemia“, in: Chiapas Paralelo (01.06.2020), <https://www.chiapasparalelo.com/noticias/chiapas/2020/06/el-tren-maya-y-la-resistencia-entiempos-de-pandemia/>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- 259 U.a.: „Dos años sin Samir Flores, la lucha sigue“, in: El Salto (23.02.2021), <https://osalto.gal/mexico/dos-anos-sin-samir-flores-lucha-sigue>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
- 260 **Lest weiter! - (Presse-)Berichte über den vorliegenden Report „Tren Maya Made in Germany“ und die Beteiligung europäischer Unternehmen am „Tren Maya“:** PROTERRA Project Cooperation e.V.: <https://proterra-hannover.de/der-zug-der-zerstoerung-teil-1/>; Fair München: <http://fairmuenchen.de/von-muenchen-soll-kein-schaden-ausgehen/>; GfV (Gesellschaft für bedrohte Völker: <https://gfbv-voices.org/1076/>; Junge Welt: <https://www.jungewelt.de/artikel/408413.mexiko-vorne-mit-dabei.html>, <https://www.jungewelt.de/artikel/413442.tren-maya-in-mexiko-auch-der-deutsche-staat-profitiert-davon.html>; TAZ-Die Tageszeitung: <https://taz.de/Geplante-Maya-Bahn-durch-Mexiko/15791061/>, <https://taz.de/15808736/>; Greenspotting: <https://greenspotting.de/2021/08/27/deutsche-bahn-zerstoert-mexikanischen-regenwald/>; Lateinamerika-Nachrichten: <https://lateinamerikanachrichten.de/artikel/sie-wollen-uns-ausloeschen/>; Barfuss: <https://www.barfuss.it/leben/der-maya-vernichtungszug; ANF News: https://anfddeutsch.com/Oekologie/internationalistischer-aktionstag-gegen-Okozid-28391/>; [https://anfddeutsch.com/Oekologie/aktionstag-nein-zum-maya-zug-und-der-kolonialen-schiene-der-deutschen-bahn-28916](https://anfddeutsch.com/Oekologie/aktionstag-nein-zum-maya-zug-und-der-kolonialen-schiene-der-deutschen-bahn-28916;); EXPRESS-APP – Zeitung für sozialistische Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit: <https://express-app.info/der-express-9-2021-ist-erschienen; Amerika 21: https://amerika21.de/blog/2021/10/254655/lateinamerika-militarisierung>; Bei Abriss-Aufstand: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/2021/10/27/kein-tren-maya-deutsche-bahn-raus-aus-mexiko/>; <https://www.zakk.de/event-detail?event=11205>; Prachttomate Berlin: <https://prachttomate.de/uncategorized/tren-maya-made-in-germany/>; <https://www.labournet.de/internationales/mexiko/soziale-konflikte-mexiko/die-mexikanische-regierung-und-das-zug-grossprojekt-tren-maya-widerstand-der-selbstorganisation/>; Fridays for Future (Deutschland): [https://fridaysforfuture.de/nein-zum-maya-zug; La Presse: https://la-presse.org/nein-zum-maya-zug; Extinction Rebellion \(Deutschland\): https://extinctionrebellion.de/veranstaltungen/stuttgart/die-koloniale-schiene-der-deutschen-bahn/6669/](https://fridaysforfuture.de/nein-zum-maya-zug; La Presse: https://la-presse.org/nein-zum-maya-zug; Extinction Rebellion (Deutschland): https://extinctionrebellion.de/veranstaltungen/stuttgart/die-koloniale-schiene-der-deutschen-bahn/6669/); Robin Wood: <https://www.robinwood.de/blog/ya-basta-nein-zum-tren-maya; SOZ-Sozialistische Zeitung: https://www.sozonline.de/2021/11/mexiko-deutsche-bahn-im-dienste-von-militaer-staat-und-kapital/>; Roter Morgen: <https://rotermorgen.eu/ya-basta-db-es-reicht; The Lower Class Magazine: https://lowerclassmag.com/2021/11/06/deutsche-bahn-mit-vollgas-in-die-klimakrise; NPLA.de – Nachrichtenportal Lateinamerika: https://www.npla.de/thema/repression-widerstand/erinnerungen-an-den-besuch-der-zapatistas-in-berlin/>; analyse & kritik Zeitung für linke Debatte & Praxis: <https://www.akweb.de/politik/deutsche-bahn-konzern-zerschlagung-ist-nicht-das-problem/>. Außerdem erschienen Artikel in spanisch-, englisch- und französischer Presse – Bei Interesse wendet euch gerne an: [recherche-ag@riseup.net](mailto:recherche-ag@riseup.net)



Die Beteiligung der DB am Tren „Maya“ in der TAZ, 14.8.21. /

Protest gegen die DB und den Tren „Maya“ (oben: Kiel; unten: Köln)



# FIGURENVERZEICHNIS

- Entnommen aus: Isabella Cota: „El poder del Ejército como agente económico lastra el crecimiento de uno de los motores de México“, in: El País (05.07.2020), <https://elpais.com/mexico/economia/2020-07-05/el-poder-del-ejercito-como-agente-economico-lastra-el-crecimiento-de-uno-de-los-motores-de-mexico.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Marie Paley, „Wann kommt der Zug nach Yucatán? Mexikos Großprojekt Tren Maya stößt auf Widerstand“, in: Le monde diplomatique (09.07.2020), <https://monde-diplomatique.de/artikel/15697648>, [zuletzt aufgerufen am 08.07.2021].
- Entnommen aus: „AMLO anuncia que empresa del Ejército administrará Tren Maya y aeropuertos“, in: Expansión Política (20.12.2020), <https://politica.expansion.mx/presidencia/2020/12/20/amlo-anuncia-que-empresa-del-ejercito-administrara-tren-maya-y-aeropuertos>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „Will Tren Maya stretch into Belize from Mexico?“, in: C9News (16.05.2022), <https://c9news.upexampaper.com/will-tren-maya-stretch-into-belize-from-mexico-more-breaking-news-here/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Aldo Santiago: „Empresas alemanas en “tren maya” refuerzan despojo y militarización“, in: Biodiversidad LA (09.09.2021), <https://www.biodiversidadla.org/Noticias/Empresas-alemanas-en-tren-maya-refuerzan-despojo-y-militarizacion>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Rafael Durán García: Distribución espacial de la vegetación: <https://www.cicy.mx/Documentos/CICY/Sitios/Biodiversidad/pdfs/Cap3/03%20Distribucion%20espacial.pdf>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Ebd.
- „Yucatán: Servirles a los que vienen y no nos respetan no va conmigo“, in: Desinformémonos/ Hablan los Pueblos, <https://hablanlospueblos.org/TM/yucat%C3%A1n/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Ursprüngliche Quelle Quintana Roo Speleological Survey, hier entnommen aus: Leonardo Domínguez: „Acuíferos y jaguares en peligro por el Tren Maya“, in: El Universal (10.12.2020), <https://www.eluniversal.com.mx/cultura/acuíferos-y-jaguares-en-peligro-por-el-tren-maya>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „Karst Geochemistry and Hydrogeology“, <https://sites.northwestern.edu/monroyrios/tag/hydrology/#.YqOkHBrP23A>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Victor Osorio: „Aparece socavón en Tren Maya“, (30.03.2022), [https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/pre acceso/articulo/default.aspx?\\_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/aparece-socavon-en-tren-maya/ar2376308?referer=7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b71703a-](https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/pre acceso/articulo/default.aspx?_rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/aparece-socavon-en-tren-maya/ar2376308?referer=7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b71703a-), [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „Ambientalistas advierten posibles socavones en tramo 5 del Tren Maya“, in: Encadena (31.03.2022), <https://encadena.mx/ambientalistas-advierten-posibles-socavones-en-tramo-5-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Doyle Rice: „Remembering the catastrophic 2005 hurricane season“, in: USA Today/ Weather (2022), <https://eu.usatoday.com/story/weather/2015/08/24/2005-hurricane-season-katrina/32269245/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: I. Nacarro de León auf Research Gate (2022), [https://www.researchgate.net/figure/Tracks-of-major-Hurricanes-that-strike-Northern-Mexico-and-Monterrey-Metropolitan-Area\\_fig8\\_287287198](https://www.researchgate.net/figure/Tracks-of-major-Hurricanes-that-strike-Northern-Mexico-and-Monterrey-Metropolitan-Area_fig8_287287198), [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Via Tobias Lange, Twitter
- Ursprüngliche Quelle: Sistema Nacional de Información sobre Biodiversidad, ständig aktualisiert unter <http://geoportal.conabio.gob.mx/?l=aves.1@m=mixto>.
- Entnommen aus: Clara Migoya: „Un jaguar periurbano: la vida silvestre en tiempos modernos“, in: Latin American Science (03.07.2019), <http://latinamericanscience.org/spanish/2019/07/un-jaguar-periurbano-la-vida-silvestre-en-tiempos-modernos/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Ana Esther Cecaña: El Tren Maya y el romp cabezas del Sureste, (25.09.2020), <https://geopolitica.iiec.unam.mx/node/897>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Emmanuel Carrillo: „Cuiden y defiendan el Tren Maya, pide AMLO a militares; arrancan obras en tramos 6 y 7“, in: Forbes México (03.04.2022), <https://www.forbes.com.mx/cuiden-y-defiendan-el-tren-maya-pide-amlo-a-militares-arrancan-obras-en-tramos-6-y-7/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Ebd.
- Entnommen der Fotogalerie: „Caza de migrantes: México despliega el Ejército, Guardia Nacional y migración en frontera sur“, in: La Prensa (28.03.2021), <https://www.laprensa.hn/fotogalerias/mundo/caza-de-migrantes-mexico-despliega-el-ejercito-guardia-nacional-y-migracion-en-FVLP1452896#image-2>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Ebd.
- Ebd.
- Entnommen aus: „Er ist einer der Sozialisten, die ich mag“: Trump räumte ein, dass er der AMLO-Regierung gedroht hat, „Bleiben Sie in Mexiko“ umzusetzen“, in: Infobae (24.04.2022), <https://www.infobae.com/de/2022/04/25/er-ist-einer-der-sozialisten-die-ich-mag-trump-raumte-ein-dass-er-der-amlo-regierung-gedroht-hat-bleiben-sie-in-mexiko-umzusetzen/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „Así era Cancún hace 50 años y así es hoy“, in: Gay México (23.04.2020), <https://guiaaymexico.com/asi-era-cancun-hace-50-anos-y-asi-es-hoy/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Ebd.
- Ebd.
- Ebd.
- Entnommen aus: „Tala a discreción. El nuevo trazo del Tren Maya“, in: Noticaribe (02.03.2022), <https://noticaribe.com.mx/2022/03/02/galeria-tala-a-discrecion-el-nuevo-trazo-del-tren-maya-asi-empezo-el-desmante-de-la-selva-al-poniente-de-playa-del-carmen-para-el-proyecto-presidencial/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Ebd.
- Entnommen aus: Karina Figueroa: „Propiedades emergentes: ecosistemas versus agroecosistemas“, in: Sociedad Científica Mexicana de Ecología (15.11.2020), <https://scme.mx/author/karyfigueroa/page/6/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022]; Figur 31.1: „Las consecuencias de talar la selva en el territorio Maya“, in: EFE Verde, <https://www.efeverde.com/noticias/consecuencias-talar-selva-territorio-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Wikimedia Commons: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Passenger\\_trains\\_2020\\_project\\_for\\_Mexican\\_Republic.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Passenger_trains_2020_project_for_Mexican_Republic.png)
- Via Taller Ahuehuete, Twitter
- „AMLO busca la bendición de la madre tierra para el Tren Maya“, in: El Economista (17.12.2018), <https://www.eleconomista.com.mx/turismo/AMLO-busca-la-bendicion-de-la-madre-tierra-para-el-Tren-Maya-20181217-0061.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Via Muuch XInbal, Twitter
- Entnommen aus: „Minan Reserva para Tren Maya“, in: Lucas del Siglo (16.04.2022), <https://lucasedelsiglo.com/2022/04/16/minan-reserva-para-tren-maya-nacional/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Via Lopez Obrador (offizieller Account des mexikanischen Präsidenten), Twitter
- Entnommen aus: Offizielle Website INECO: A consortium formed by Renfe, Ineco and the German company DB has been awarded a contract for the Tren Maya project in Mexico, (20.01.2021), <https://www.ineco.com/webineco/en/news/consortium-formed-renfe-ineco-german-company-db-has-been-awarded-contract-tren-maya-project>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Via Tren Maya, Twitter; Vgl.: Jonas Seufert/ Marcel Siepmann: „Geplante „Maya“-Bahn durch Mexiko: Ein gefährlicher Zug“, in: TAZ. Die Tageszeitung, (21.08.2021), <https://taz.de/Geplante-Maya-Bahn-durch-Mexiko/!5791061/>, [zuletzt aufgerufen am 05.06.2022].
- Entnommen aus: „Der Bahn-Tower am Potsdamer Platz in Berlin ist derzeit ein Ärgernis für Dr. Hans-Jürgen Völz, Chefvolkswirt des Bundesverbandes mittelständische Wirtschaft. Mit Klimaschutz werben, aber denselben abwürgen, zeuge von Scheinheiligkeit.“, in: LZ Online (27.10.2021), <https://www.landeszeitung.de/lueneburg/402407-berlin-zug-soll-wieder-aufs-gleis/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „ICE 4 Außendesign“, in: <https://www.designtagebuch.de/deutsche-bahn-statt-alle-ice-mit-gruenen-streifen-aus/beklebung-ice-roter-streifen-wird-gruen-2/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- [Offiziell Gobierno de Mexico], hier entnommen aus: „Spanish-German consortium snatches Maya train shadow operator contract“, in: BNAmericas (23.12.2020), <https://www.bnamericas.com/en/news/spanish-german-consortium-snatches-maya-train-shadow-operator-contract>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- [Offiziell Gobierno de Mexico], hier entnommen aus: „Profesionales mexicanas apuestan por una arquitectura sustentable en las obras del Tren Maya“, <https://casetasdemexico.com.mx/profesionales-mexicanas-apuestan-por-una-arquitectura-sustentable-en-las-obras-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Lizbeth Maldonado: „Potenciará AMLO crecimiento económico en el sureste de México con el Tren Maya“, in: NRT México, (19.03.2021), <https://noticiasnrt.com/2021/03/19/potenciara-amlo-crecimiento-economico-en-el-sureste-de-mexico-con-el-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Romina Hernández Espinoza: „Piden transparencia para contrarrestar el impacto ecológico del Tren Maya“, (25.06.2020), <https://medialab.up.edu.mx/noticias/piden-transparencia-para-contrarrestar-el-impacto-ecologico-del-tren-maya/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „AMLO blinda Tren Maya y 4 aeropuertos al entregárselos al Ejército y Guardia Nacional“, in: GurúNoticias (21.12.2020), <https://www.guruchuirer.com/guru3072.htm>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Katia Rejón y Mariana Beltrán: „El Tren Maya nos invadió“, in: Poder Latam, (07.12.2021), <https://poderlatam.org/2021/12/el-tren-maya-nos-invadio/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Megan Duzor: „US, Guatemala Sign Deal to Restrict Central American Asylum-Seekers“, in: VOA (26.06.2019), <https://www.voanews.com/a/usa-us-guatemala-sign-deal-restrict-central-american-asylum-seekers/6172725.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „Kamala Harris will Kooperation mit Mexiko“, in: Deutsche Welle (09.06.2021), <https://www.dw.com/de/kamala-harris-will-kooperation-mit-mexiko/a-57822161>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: „In a virtual meeting, AMLO, Biden discuss migration, economy, covid and climate change“, in: Riviera Maya News, (02.03.2021), <https://www.riviera-maya-news.com/in-a-virtual-meeting-amlo-biden-discuss-migration-economy-covid-and-climate-change/2021.html?cn-reloaded=1>, [zuletzt aufgerufen im Juni 2021].
- [Offiziell FONATUR], hier entnommen: Diego Badillo: „Deforestación y contaminación del agua por el Tren Maya, enciende las alarmas en Yucatán: Viridiana Lázaro Lembrín“, in: El Economista (27.06.2020), <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Deforestacion-y-contaminacion-del-agua-por-el-Tren-Maya-enciende-las-alarmas-en-Yucatan-Viridiana-Lazaro-Lembrin-20200627-0017.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
- Entnommen aus: Offizielle Unternehmensbroschüre der DB Consulting & Engineering: [https://db-engineering-consulting.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-03\\_DBEC\\_Unternehmensbrosch\\_DE.pdf](https://db-engineering-consulting.com/wp-content/uploads/2021/03/2021-03_DBEC_Unternehmensbrosch_DE.pdf)
- Entnommen aus: Offizielle Website der DB Consulting & Engineering: <https://db-engineering-consulting.com/de/projekte/doha-metro-katar/>

54. Ebd. (am 09.06.2022 auf der Website nicht mehr auffindbar. Nun aus dem Archiv der Recherche AG).
55. Entnommen aus: Ulrike Bickel: „Kolumbien kündigt Steigerung der Steinkohle-Exporte nach Deutschland an“, in: Amerika21, (23.04.2022), <https://amerika21.de/2022/04/257734/kolumbien-deutschland-steinkohle>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
56. Eigene Collage der Recherche AG aus: <https://www.zfk.de/politik/deutschland/datteln-iv-am-netz-thunberg-ein-beschaemender-tag>; <https://mmm.verdi.de/beruf/datteln-iv-und-der-journalist-als-stoerer-66379>
57. Entnommen der Website von Extinction Rebellion: <https://extinctionrebellion.de/og/freiburg/1rueckschau/solar-1%C3%A4rmschutzwand/>
58. Entnommen aus: „Colombia: nuevo desalojo violento a familia campesina afro por minera trasnacional Cerrejón (La Guajira)“, in: Radio Mundo Real, <https://radiomundoreal.fm/8875-basta-ya-de-cerrejon?lang=es>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
59. Entnommen aus: „Desalojo violento de comunidad afro Roche, La Guajira, para favorecer intereses de Carbones de Cerrejón“, [http://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2016/02/comunicado-sobre-diligencia-de-expopiacion-en-Roche\\_version-preliminar-1.pdf](http://www.indepaz.org.co/wp-content/uploads/2016/02/comunicado-sobre-diligencia-de-expopiacion-en-Roche_version-preliminar-1.pdf), [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
60. Entnommen aus: „Codicia o paz: el video de Global Witness sobre el carbón en La Guajira“, in: Semana (16.07.2017), <https://www.semana.com/medio-ambiente/articulo/cerrejon-y-el-video-de-global-witness-sobre-el-carbon-en-la-guajira/38218/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
61. Entnommen der Website des „Zugs der Erinnerung“: <http://www.zug-der-erinnerung.eu/>
62. Entnommen aus: Claudius Prösser: „Roma-Mahnmal in Gefahr. Gedenken bleibt auf der Strecke“, in: TAZ, (23.05.2022), <https://taz.de/Roma-Mahnmal-in-Gefahr/!5684351/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
63. Archiv der Recherche AG (zugespielt)
64. Entnommen aus: „Protest gegen DB Schenker in Hannover: „Delivering Solutions““, in: ANF News, (28.05.2021), <https://anfdeutsch.com/pressefreiheit/protest-gegen-db-schenker-in-hannover-delivering-solutions-26456>.
65. Entnommen aus: „DB Schenker errichtet eigenes Netz in der Türkei“, in: DVZ, <https://www.dvz.de/rubriken/land/strasse/detail/news/db-schenker-errichtet-eigenes-netz-in-tuerkei.html>, [zuletzt aufgerufen im Juni 2022].
66. Entnommen aus: Integrierter Bericht der DB 2019: „Weltweite Präsenz“, <https://ibir.deutschebahn.com/2019/de/weltweite-praesenz>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
67. Archiv der Recherche AG
68. Entnommen aus: Offizielle Website der DB ECO: <https://db-eco.com/de/>
69. Entnommen aus: „Tren Maya modernizará a México“, asegura Siemens; podría participar en la obra“, in: LNN La Neta Noticias, (10.09.2019), <https://lanetanoticias.com/politica/tren-maya-modernizara-a-mexico-asegura-siemens-podria-participar-en-la-obra/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
70. Entnommen aus: Sharay Angulo: „Mexico promises justice after metro train line collapse kills 24“, in: Reuters (04.05.2021), <https://www.reuters.com/world/americas/mexico-vows-probe-into-terrible-metro-collapse-says-too-soon-point-fingers-2021-05-04/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
71. Eigene Collage der Recherche AG mit Bildern u.a. entnommen aus: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/klage-tuev-sued-dammbruch-brasilien-101.html>
72. Eigene Collage der Recherche AG mit Bildern u.a. entnommen aus: „TÜV SÜD Expands its Training and Personal Certification Portfolio in Bangladesh“, in: CISION (09.05.2021), <https://www.prnewswire.com/in/news-releases/tuv-sudexpands-its-training-and-personal-certification-portfolio-in-bangladesh-682168312.html>, [zuletzt aufgerufen am 14.07.2021].
73. Entnommen aus: 219 Simone Schindlwein: „Staatsterror für den Naturschutz“, in: TAZ (06.04.2022), <https://taz.de/Gewalt-gegen-Twa-Pygmaeen-im-Kongo/!5843387/>, [zuletzt aufgerufen am 06.06.2022].
74. Entnommen aus: Offizielle Tren „Maya“ Seite der mexikanischen Regierung: <https://www.trenmaya.gob.mx/ordenamiento-territorial/>
75. Entnommen aus: Huizar Flores: „What Military Control of the Mayan Train Means for Mexico“ (18.03.2022), <https://huizarflores.medium.com/what-military-control-of-the-mayan-train-means-for-mexico-f5bd3b228566>, [zuletzt aufgerufen am 09.06.2022].
76. Entnommen aus: „Crímenes de Ayotzinapa, la lucha de las madres contra el olvido“, in: Nortesur, <https://nortesur.media/2019/03/03/crimenes-de-ayotzinapa-la-lucha-de-las-madres-contra-el-olvido/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
77. Entnommen aus: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bericht der Bundesregierung über ihre Exportpolitik für konventionelle Rüstungsgüter im ersten Halbjahr 2020: Rüstungsexportbericht, [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=14](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/ruestungsexport-zwischenbericht-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=14); Figur 77.1.: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bericht der Bundesregierung über ihre Exportpolitik für konventionelle Rüstungsgüter im ersten Halbjahr 2021: Rüstungsexportbericht, [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/bericht-der-bundesregierung-uber-ihre-exportpolitik-fur-konventionelle-rustungsguter-im-ersten-halbjahr-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/bericht-der-bundesregierung-uber-ihre-exportpolitik-fur-konventionelle-rustungsguter-im-ersten-halbjahr-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=6)
78. Entnommen aus: Pérez Ricart, C. A. (2013): Armas alemanas en México: el caso de la exportación a México de los fusiles Heckler & Koch G36. (MvB Agenda, MVB-AG-2013-001). Berlin: México via Berlín e.V.
79. Entnommen aus: „Crece clima de confrontación en Ocosingo, Chiapas“, in: Claro y Directo Mx, <https://www.cydnoticias.mx/2020/08/24/crece-clima-de-confrontacion-en-ocosingo-chiapas/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
80. Entnommen aus: Maritza Pérez: „Save the Children llama a gobierno mexicano a proteger a menores migrantes“, (14.09.2021), <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Save-the-Children-llama-a-gobierno-mexicano-a-proteger-a-menores-migrantes-20210914-0101.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
81. Entnommen aus: „Empresa minera ruso-suiza habría corrompido al Estado guatemalteco para explotar tierras mayas“ in: rfi (08.03.2022), <https://www.rfi.fr/es/programas/noticias-de-am%C3%A9rica/20220308-empresa-minera-ruso-suiza-habr%C3%ADa-corrompido-al-estado-guatemalteco-para-explotar-tierras-mayas>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
82. Entnommen aus: Observatoire Français: <https://observatoirefr.com/2021/11/28/lithium-chine-entreprises-strategique-amerique-latine/>
83. Entnommen aus: „Kinderarbeit im Kongo“, in: FAZ, (20.01.2016), <https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/kobaltgewinnung-durch-kinderarbeit-in-kongo-14024437.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
84. Entnommen der Website von Extinction Rebellion: <https://extinctionrebellion.de/aktionen/kampagnen/nature-needs-justice/die-rassistischen-und-kolonialen-wurzeln-des-naturschutzes-und-seine-neokoloniale-gegenwart/>
85. Via Taller Ahuehuete, Twitter
86. Archiv der Recherche AG
87. Ebd.
88. Entnommen aus: Magaly Navarrete: „Berlin, Apoyo al Pueblo Mapuche Frente al Consulado de Chile“, in: Presenza (04.08.2020) / und Via @mapuche\_berlin, Twitter
89. Entnommen aus: „Gobierno intenta desacreditar voz del pueblo maya que se opone al Tren“, in: Haz Rudio (22.12.2021), <https://www.hazrudio.mx/reportes/gobierno-intenta-desacreditar-voz-del-pueblo-maya-que-se-opone-al-tren/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
90. Entnommen aus: Aldo Santiago: „Empresas alemanas en “tren maya” refuerzan despojo y militarización“, in: Avispa Mídia, (16.08.2021), <https://avispa.org/empresas-alemanas-en-tren-maya-refuerzan-despojo-y-militarizacion/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
91. Entnommen aus: Fernando Camacho Servin: „Exigen justicia para Samir Flores“, in: La Jornada (22.02.2020), <https://www.jornada.com.mx/ultimas/politica/2020/02/22/exigen-justicia-para-samir-flores-5198.html>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022]. Hier auch 91.1 und 91.2.
92. Via Ya Basta Netz: <https://www.ya-basta-netz.org/comunicado-y-accion-urgente-justicia-para-chilon-kommunique-und-eilaktion-gerechtigkeit-fuer-chilon/>
93. Entnommen aus: Ecosur: <https://www.ecosur.mx/nuevo-catedratico-conacyt-en-la-unidad-campeche/>
94. Entnommen aus: Alexandra Enders: „Migranten in Mexiko. Sie gehen“, in: Die ZEIT (28.10.2018), <https://www.zeit.de/politik/ausland/2018-10/migranten-mexiko-zentralamerika-fluechtlinge-usa-donald-trump>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
95. Entnommen aus: „Escribió a su esposo que tenía miedo, pero cruzó el río. Murió ahogada con su hijo de 2 años“, in: La Opinión (17.09.2019), <https://laopinion.com/2019/09/17/escribio-a-su-esposo-que-tenia-miedo-pero-cruzo-el-rio-murio-ahogada-con-su-hijo-de-2-anos/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
96. Entnommen aus: „ONU critica consulta del Tren Maya: no cumplió con estándares“, in: Forbes México (20.12.2019), <https://www.forbes.com.mx/onu-critica-consulta-del-tren-maya-no-cumplio-con-estandares/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].
97. Entnommen aus: Emmanuel Carrillo: „Sembrando Vida: más dudas sobre su efecto migratorio y ambiental“, in: Forbes México, (07.05.2021), <https://www.forbes.com.mx/sembrando-vida-mas-dudas-sobre-su-efecto-migratorio-y-ambiental/>, [zuletzt aufgerufen am 10.06.2022].



Der in zweiter Auflage vorliegende und 2022 vollständig aktualisierte Report der bundesweiten Recherche AG zur Beteiligung der Deutschen Bahn am Megainfrastrukturprojekt „TREN MAYA“ in Mexiko thematisiert die Verantwortung deutscher und europäischer Konzerne an Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörungen, die sich eigentlich gerne als „menschen- und umweltfreundlich“ verkaufen. Dabei wird schnell ersichtlich: Im offiziellen Diskurs eines „nachhaltigen Kapitalismus“ und im Narrativ von „Entwicklung, Fortschritt und Moderne“ spielen koloniale Kontinuitäten eine bedeutende Rolle. Wer denkt schon an Militarisierung, Grenzschutz, Rohstoffabbau, Landraub, Ökozid, Kriminalisierung und Verfolgung, wenn es um ein „harmloses Infrastrukturprojekt“ geht? Und wer denkt an ein in über einhundert Ländern agierendes Unternehmen, wenn es um die „Deutsche Bahn“ geht? Berichte vom Schnellsten Klimakiller Deutschlands... - Und: Wissen macht uns verantwortlich!

*Wir sind nicht gegen die Bahn, wir sind gegen den Kapitalismus. Der Tren „Maya“ zeigt, welche Zerstörung dessen „grüner Anstrich“ bedeutet...:*



[recherche-ag@riseup.net](mailto:recherche-ag@riseup.net)

Juni 2022

Anticopyright