

Einweihung des „Maya-Zugs“ in Mexiko: Kein Grund zum Feiern!

Mit einem großem Spektakel wurde im vergangenen Dezember in Mexiko der erste Abschnitt des sogenannten „Tren Maya“ zwischen Cancún und Campeche in Betrieb genommen - mit vier Zügen für jeweils 221 Personen. Mexikos Präsident López Obrador feierte sein auf zwischen 20 bis 30 Milliarden Euro Kosten geschätztes Prestigeprojekt als Riesenerfolg, obwohl die Arbeiten am Maya-Zug noch längst nicht beendet sind.



Abholzung für den Bau der Maya-Bahn (Foto: @Sanz-Hess)

Viele kritisieren die feierliche Einweihung als Showveranstaltung, denn an zahlreichen Bahnhöfen rauscht der Zug einfach durch, weil die Stationen nicht fertiggestellt sind. Die indigenen und kleinbäuerlichen Gemeinden im Regenwald der Halbinsel Yucatán beklagen Abholzung, Landspekulation, Militarisierung und stark steigende Preise. Sie stellen das Projekt infrage und wehren sich weiterhin dagegen – zusammen mit Sozial- und Umweltorganisationen.

Zahlreiche rechtliche Klagen wurden gegen das Projekt eingereicht und Baustopps erwirkt. Doch Mexikos Präsident ließ sich nicht aufhalten und will schon bald weitere Strecken einweihen. Zukünftig soll der Zug nach seinen Plänen Touristen von den Karibikstränden in Cancún, Playa del Carmen und Tulum zu den im Inneren der Halbinsel Yucatán gelegenen Ruinenstädten der Maya, Chichen Itza und Palenque, bringen.

Die Bauarbeiten werden von der mexikanischen Armee durchgeführt, was offiziell mit den großen technischen Herausforderungen begründet wurde. Sozial- und Umweltorganisationen in Mexiko beklagen dagegen die Militarisierung der Bauarbeiten. Auch der Bau, die Verwaltung und der Betrieb von Flughäfen entlang des Tren Maya wurden dem Militär unterstellt.

Die Eisenbahntrasse durchquert empfindliche Ökosysteme und instabilen Grund. Das verkarstete Kalkgestein auf Yucatán ist dicht unter der Oberfläche von wassergefüllten Höhlensystemen und unterirdischen Flüssen durchzogen, den Cenotes. Diese beherbergen eine reiche und einzigartige biologische Vielfalt. Für die Einwohner Yucatáns sind die Cenotes heilige Orte ihrer Ahnen, für Archäologen sind sie historische Schatzkammern. Doch um die Bahntrasse zu befestigen, werden riesige Stützen in die Höhlen gerammt und der Untergrund mit Beton ausgegossen.

Der Widerstand gegen das Projekt und all diese Ungereimtheiten werfen zahlreiche Fragen auf.

**Soziale Organisationen
stellen infrage**

**Was wird
eingeweiht?**

- **Systematische Verletzung der Rechte der indigenen Völker?**
- **Abholzung der Halbinsel Yucatán?**
- **Zerstörung der Cenote-Höhlen?**
- **Bedröhung der lokalen Kulturen?**
- **Zunahme der Morde an Frauen, das Verschwinden von Menschen, Kriminalität und Unsicherheit?**
- **Zunahme der globalen Erwärmung und der Klimakrise?**
- **Vermehrte Überschwemmungen der Flüsse?**
- **Drastischer Anstieg der Wohnungsmieten und Grundstückspreise, die für die Bevölkerung unerschwinglich werden?**
- **Massive Verschlechterung des Gesundheitswesens?**
- **Zugentgleisungen aufgrund schlecht ausgeführter Bauarbeiten?**
- **Missachtung von Gerichtsbeschlüssen?**
- **Eine unvollendete Riesenbaustelle?**

Entgegen der Versprechen wurde für den Maya-Zug Regenwald abgeholzt

Der mexikanische Präsident López Obrador erklärte zu Beginn des Projekts, dass „*kein einziger Baum gefällt*“ werde. Vier Jahre nach diesen Worten wies die Organisation CartoCrítica nach, dass die Maya-Bahn zur Abholzung von 6.659 Hektar Regenwald auf der Yucatán-Halbinsel geführt haben (iv). Demnach wurden Millionen Bäume gerodet. Die Abholzung ist gleichbedeutend mit dem Verlust der Artenvielfalt.

Mehr als die Hälfte des vom Tren Maya eingenommenen Gebietes ist Ejido-Land – eine traditionelle Form des gemeinschaftlichen Landbesitzes bäuerlicher Gemeinden. Die Versammlung der Verteidiger des Territoriums der Maya Múuch' Xíimbal in Yucatán und die Bewohner des Ejidos Paraíso Nuevo in Campeche sind zwei der betroffenen Gruppen, die auf den Verlust von Tausenden von Hektar Wald in ihrem Gebiet als Folge des Baus der Bahn hinweisen.

Dreizehn Bundesnaturschutzgebiete sind von dem Projekt betroffen, darunter das Biosphärenreservat Sian Ka'an (v) im Bundesstaat Quintana Roo. Hinzu kommen acht staatliche und ein kommunales Schutzgebiet.

Gustavo Castro

Von unserer
Partnerorganisation Otros
Mundos Chiapas

„Der Maya-Zug liegt in Regionen mit reicher biologischer und kultureller Vielfalt, mit einer Vielzahl von Ökosystemen wie Mangroven- und Regenwäldern oder Höhlensystemen, die der Lebensraum gefährdeter Tier- und Pflanzenarten sind“.

Rechtliche Fragen

Einwohner und Umweltorganisationen haben versucht, verschiedene Bauabschnitte durch Klagen zu stoppen - wegen der schädlichen Auswirkungen des Projekts. Doch die Gerichte haben die Verfahren oft mit Verzögerungen bearbeitet, während die Bauarbeiten unvermindert weitergingen und Fakten geschaffen wurden.

Margarita Campuzano
Centro Mexicano de
Derecho Ambiental CEMDA

„Der Bau wurde unter Verstoß gegen das Umweltrecht begonnen und eingeweiht. In zahlreichen Bauabschnitten gibt es keine Umweltverträglichkeitsprüfung und in Waldgebieten keine Anträge auf eine Landnutzungsänderung. Die Trassenführung wurde nach Gutdünken geändert ohne vorherige Mitteilung an die Behörden, ohne Feststellung der Auswirkungen und ohne die betroffenen Ökosysteme wiederherzustellen.“

Laut CartoCrítica wurden 5.769 Hektar Regenwald (87 % aller Rodungen) unter Missachtung der Umweltgesetzgebung gerodet, d.h. ohne die dafür notwendigen Genehmigungen (v).

Die von Mexiko unterzeichneten internationalen Verträge wurden nicht eingehalten, darunter der Vertrag 169 der ILO, der die Verpflichtung zur Durchführung von Konsultationsprozessen mit den indigenen Gemeinschaften vorsieht, um eine freie, vorherige und informierte Zustimmung einzuholen (vii).

„Wir mussten sogar eine Beschwerde beim Justizrat wegen des Verschwindens von Akten einreichen“, erklärt Campuzano.

Das Projekt stellt somit einen schwerwiegenden Präzedenzfall dar. Es zeugt von mangelndem Interesse und einer bewussten Entscheidung der Behörden, den Schutz der Umwelt und die Rechte der indigenen und ländlichen Gemeinschaften zu ignorieren.

Neuordnung und Kontrolle des Territoriums

Die Arbeiten am Maya-Zug sind weiter vorangeschritten und wurden gegen den Willen vieler betroffener Gemeinden durchgesetzt.

Aldo Santiago
von unserer
Partnerorganisation Avispa
Midia

„Die negativen Auswirkungen des Maya-Zuges umfassen die Zerstörung der Umwelt, den Angriff auf die Lebensweise der Gemeinschaften und die Verschärfung der Klimakrise“.

Die Umweltzerstörung wird durch weitere Aktivitäten noch verstärkt: Dazu gehören die Zunahme des Bergbaus, der Verbrauch von Wasser und Energie, die Anlage von Deponien für Müll und Bauschutt, Lagerplätze für Maschinen und das Vorrücken der Agrarindustrie.

Die Mitglieder des Netzwerks von Gemeinden und Organisationen aus dem Südosten Mexikos, El Sur Resiste (viii), bezeichnen den Tren Maya als „*Megaprojekt des Todes*“, weil es *„ihre Territorien durchquert und systematisch die Rechte der Völker verletzt“*. Zwischen April bis Mai 2023 besuchten Mitglieder des Netzwerks in einer Protestkarawane alle vom Bahnprojekt betroffenen Bundesstaaten.



Neben den Bahngleisen umfasst das Projekt Tren Maya auch zahlreiche weitere Infrastrukturvorhaben wie den Bau von Straßen und Brücken (Foto: @Sanz-Hess)

Die Versammlung der Verteidiger des Maya-Territoriums Múuch' Xiímbal sieht in dem Maya-Zug *„ein politisches Lügenprojekt, um die Menschen einzulullen und das Gewissen der Menschenrechtsverteidiger zu kaufen“*. Sie sagen, dass es sich um ein Projekt zur **Neuordnung des Territoriums** handele, um Raum zu schaffen für *„Immobilienvorhaben, industrielle Schweinefarmen, Soja-Monokulturen und die Schaffung von 'Entwicklungspolen' und 'nachhaltigen Städten'*. Diese erhöhten den Druck auf die natürlichen Ressourcen der Region zum Nachteil der lokalen bäuerlichen und indigenen Bevölkerung“.

„Heute ist in den Dörfern täglich von 'Attacken des organisierten Verbrechens', von Hinrichtungen und Abrechnungen zu hören. Der Drogenhandel hat Einzug gehalten und beeinträchtigt den Frieden, in dem die Menschen früher in den Gemeinden lebten. Der Bau des fälschlicherweise Tren Maya

genannten Bahnprojekts führt zu Gewalt in unseren Gemeinden.“ In Wirklichkeit hat der Maya Zug nichts mit dem indigenen Volk der Maya zu tun.

Andere Auswirkungen entlang der Bahntrasse

Unsere Partner in der Region haben eine informelle Umfrage unter den Menschen der Gemeinden im Gebiet des Bahnprojekts durchgeführt. Zu den wichtigsten Erkenntnissen gehört die Zunahme des Alkohol- und Drogenkonsums, der auf die Anwesenheit einer großen Zahl von Arbeitskräften von außerhalb der Region und deren Bräuche zurückzuführen sei. Derartige illegale Tätigkeiten hätten zugenommen, ebenso wie Sicherheitsbedenken aufgrund der zunehmenden sexuellen Belästigung und der Angst, Kinder in den Dörfern allein spielen zu lassen.

Die Mietkosten seien gestiegen, was zu einer Gentrifizierung der Gemeinden geführt habe. In einer der Zeugenaussagen heißt es: „Im Ort Carrillo sieht man immer mehr fremde Menschen auf der Straße, auf Märkten und in Geschäften, die unsere lokale Lebensweise nicht respektieren“. In einigen Gemeinden sei das Wasser knapp, was verschiedene Probleme noch verschärfe. Außerdem stiegen die Kosten für Lebensmittel, und es wird befürchtet, dass die Preise nach dem Ende der Bauarbeiten an dem Bahnprojekt nicht wieder sinken werden.

Unsere Partnerorganisation Túumben K'óoben von indigenen Maya-Frauen berichtet uns von den Auswirkungen des Bahnprojekt auf das Waldgrundstück, das sie mit Unterstützung von Rettet den Regenwald e.V. gekauft haben und auf dem sie ihr Waldreservat Náaybi Lu'um aufbauen.

Dulce Magaña
von unserer
Partnerorganisation
Túumbeen K'óoben

„Wir befürchten, dass die starken Explosionen und Erdbewegungen die Tiere vertreiben. Bereits jetzt fotografieren unsere Tierkameras nicht mehr so viele Jaguare, Pumas und Ozelots wie früher“.



Aufnahme einer Raubkatze mit einer Tierkamera auf dem Waldgrundstück Náaybi Lu'um (Foto: Túumben K'óoben)

Massentourismus und Bodenspekulation

Während die Arbeiten voranschreiten, bauen finanzkräftige Investoren große Hotels und Vergnügungsparks sowie andere Projekte, die den Regenwald und die traditionelle Landwirtschaft verdrängen.

Ein solches Projekt ist "Puerta al Mar" (Tor zum Meer) im Bundesstaat Quintana Roo, mit dem ein alter heiliger Weg im Regenwald in eine neue touristische Entwicklungsachse vom Ort Felipe Carrillo Puerto bis zur Karibikküste umgewandelt werden soll. Dort befindet sich das zweitgrößte Korallenriff der Welt. 22 km der Strecke liegen im geschützten Biosphärenreservat Sian Ka'an, das durch den Bau von Straßen und Touristenresorts zerstört zu werden droht.

Die Zunahme des Tourismus bedeutet eine Zunahme des Drucks auf indigene und ländliche Gebiete. Die Bevölkerung ist nicht nur von möglicher Vertreibung bedroht, sondern auch in Bezug auf ihre bäuerlichen Lebensgrundlagen und die lokale Nahrungsmittelproduktion. Mit den Touristen kommen zahlreiche Arbeitskräfte für den Bau der Projekte und die Verwaltung der Hotels, Restaurants usw. in die Gebiete. Eine unmittelbare Folge ist die Bodenspekulation, die zu steigenden Landpreisen führt, die bereits zu beobachten sind.



*„Niemand hat uns benachrichtigt.“ Arbeiten an der Maya-Bahn auf der Strecke durch Bacalar (Abschnitt 6), Quintana Roo
(Foto: Avispa Midia)*

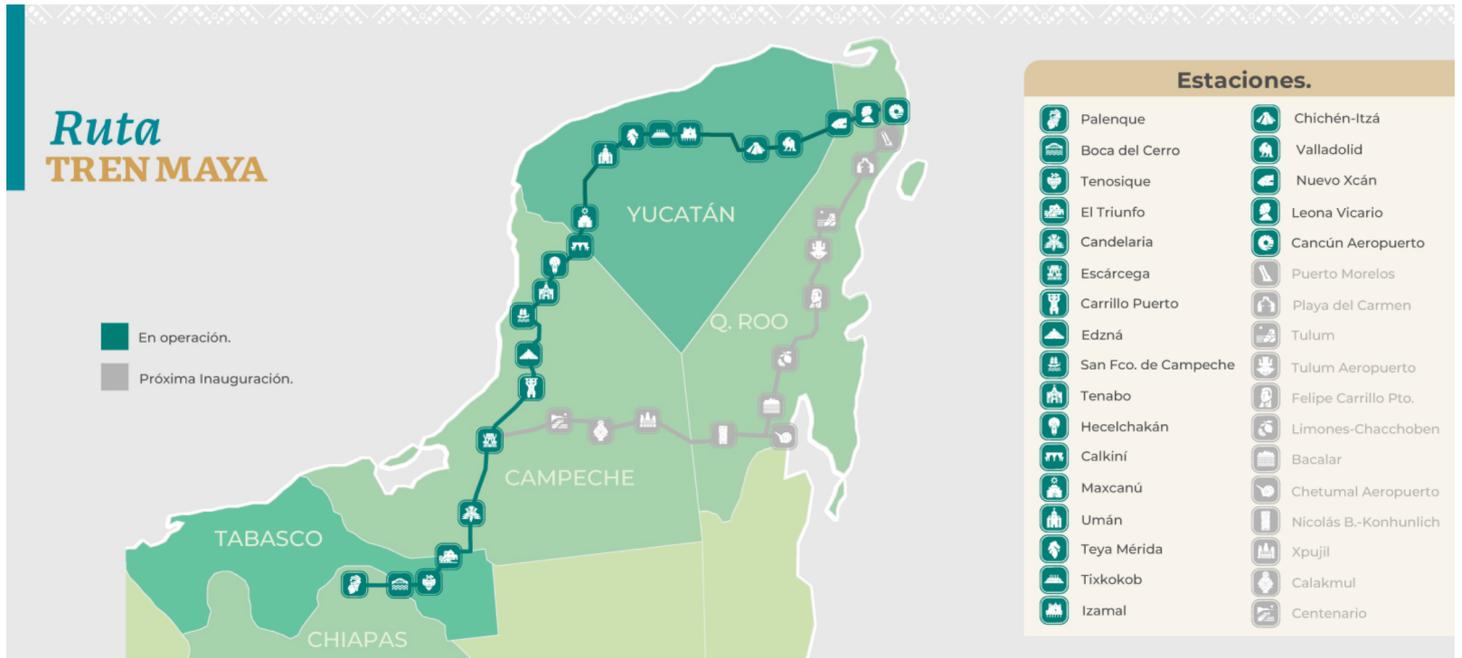
Schlussfolgerungen

Der Maya-Zug wurde unter dem Schutz eines Präsidialdekrets gebaut, das ihn als Projekt der "nationalen Sicherheit" einstufte. Kritiker beklagen, dass damit die Gesetzgebung umgangen werden sollte.

Der Bau des Tren Maya öffnet die Tür für andere damit verbundene Infrastrukturprojekte, von denen einige bereits in Konstruktion sind. Es handelt sich nicht um isolierte Projekte, sondern um eine von Anfang an geplante großflächige regionale Entwicklung. Unsere Partner von Avispa Midia erklären dazu: *„Das Tren Maya-Projekt dient der Aneignung der Territorien im Südosten Mexikos und deren Integration in die globalen Märkte. Wir müssen die Völker gegen die Infrastruktur- und Immobilienprojekte, die Ausbeutung durch die Agrar- und Erdölindustrie und angeblich "saubere" Energieprojekte verteidigen.“*

Trotz der Einweihung informieren verschiedene Organisationen der Zivilgesellschaft weiterhin über die schädlichen Auswirkungen des Megaprojekts und führen Protestaktionen durch. Sie beklagen dabei, dass *„auf die Organisationen, die gegen diese Projekte sind, ein starker Druck ausgeübt wird. Sie werden dadurch öffentlich als Gegner der Regierung und deren Pläne dargestellt. Dies trägt nicht dazu*

bei, die soziale Organisation zu stärken, sondern zersplittert sie". Sie betonen, dass „sie viele der Auswirkungen, die auf sie zukommen, noch nicht kennen würden“.



Aktueller Stand der Tren Maya-Route von der offiziellen Website www.trenmaya.gob.mx

In Zahlen

Für den Maya-Zug in
Yucatan abgeholzte
Waldfläche

6.659 ha

Insgesamt in Mexiko
verlorengegangene
ursprüngliche Waldfläche

34%

Vom Bau des Tren Maya
betroffene Schutzgebiete:

mindestens

22

Mehr Informationen

Von unserer Partnerorganisation **Avispa Midia**

[Militarización, ecocidio y división comunitaria deja a su paso tren maya en Campeche](#)

[“La tierra no se vende”: Defensores frente al tren mal llamado maya](#)

[Bacalar: los olvidados que va dejando el despojo del Tren Maya](#)

Vom Centro Mexicano de Derecho Ambiental CEMDA

[6 mil 659 hectáreas de selva deforestadas por la construcción del Tren Maya, 87% sin autorización de cambio de uso de suelo forestal](#)

Fußnoten

(i) Trassenabschnitte 2,3 und 4

(ii) <https://www.tribuna.com.mx/mexico/2023/12/29/suspension-temporal-del-tren-maya-amlo-justifica-anuncia-recorrido-lento-en-el-segundo-tramo-355890.html>

(iii) Trassenabschnitte 5, 6 und 7

(iv) y (vi) Website von CartoCrítica: <https://trenmaya.cartocritica.org.mx>

(v) <https://www.cemda.org.mx/6-mil-659-hectareas-de-selva-deforestadas-por-la-construccion-del-tren-maya-87-sin-autorizacion-de-cambio-de-uso-de-suelo-forestal/> und <https://avispa.org/militarizacion-ecocidio-y-division-comunitaria-deja-a-su-paso-tren-maya-en-campeche/>

(vii) Konvention Nr. 169 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) der UN

(viii) Umfasst Gemeinden und Organisationen aus den Bundesstaaten Chiapas, Tabasco, Oaxaca, Veracruz, Quintana Roo, Yucatán und Campeche

Kontakt

Rettet den Regenwald e.V.

Jupiterweg 15, 22391 Hamburg

www.regenwald.org

kontakt@regenwald.org

Erstellt von Guadalupe Rodríguez und Klaus Schenck auf Grundlage von Informationen von Avispa Midia, Centro Mexicano de Derecho Ambiental CEMDA, Túumben K'óoben und Otros Mundos Chiapas.

