



Tino Pfaff (Hrsg.)

ÖKOZID

Wie ein Gesetz schwere Umweltschäden bestrafen
und Lebensgrundlagen besser schützen kann



natürlich oekom!

Mit diesem Buch halten Sie ein echtes Stück Nachhaltigkeit in den Händen. Durch Ihren Kauf unterstützen Sie eine Produktion mit hohen ökologischen Ansprüchen:

- mineralölfreie Druckfarben
- Verzicht auf Plastikfolie
- Kompensation aller CO₂-Emissionen
- kurze Transportwege – in Deutschland gedruckt

Weitere Informationen unter www.natürlich-oekom.de
und #natürlicheoekom



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

© 2023 oekom verlag, München
oekom – Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH
Goethestraße 28, 80336 München

Layout und Satz: Reihs Satzstudio, Lohmar
Korrektur: Maike Specht
Umschlaggestaltung: Jens Vogelsang
Umschlagabbildung: © malp / Adobe Stock; Spotmaik / Adobe Stock
Druck: Elanders Waiblingen GmbH, Waiblingen

Alle Rechte vorbehalten
ISBN 978-3-98726-043-8
E-ISBN 978-3-98726-272-2
<https://doi.org/10.14512/9783987262722>



Tino Pfaff
(Hrsg.)

Ökozid

Wie ein Gesetz schwere Umweltschäden
bestrafen und Lebensgrundlagen
besser schützen kann

Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán

Gedanken zur weltweiten Bedeutung des Tren Maya in Südmexiko

Victor Hübötter

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?

Bertolt Brecht, »Verschollener Ruhm der Riesenstadt«¹

Abstract

Ausgerechnet mit dem Zug starten wir die Reise Richtung Ökozid. Wie kann dieses »grüne« Verkehrsmittel Teil einer langfristigen, irreversiblen Zerstörung gleich mehrerer Ökosysteme sein? Im Süden Mexikos zeigt sich: Das Problem sind nicht die Schienen. Wichtig ist, was sie miteinander verbinden – und warum. Auf einer Reise zwischen Militärbasen und Mangroven, Wäldern und Bergbau, Flüssen und Pipelines, Fabriken und Fischereidörfern entpuppt sich der »Maya-Zug« als geopolitisches Instrument zur Ausbeutung von Ozeanen, Regenwäldern, indigenen Völkern, Migrierenden und ihrer aller Zukunft. Die kolonialen Schienen reichen bis vor den DB-Tower am Potsdamer Platz in Berlin. Bevor wir am Ende des Textes die Notbremse ziehen, reisen wir auf den folgenden Seiten durch ein Territorium und wer-

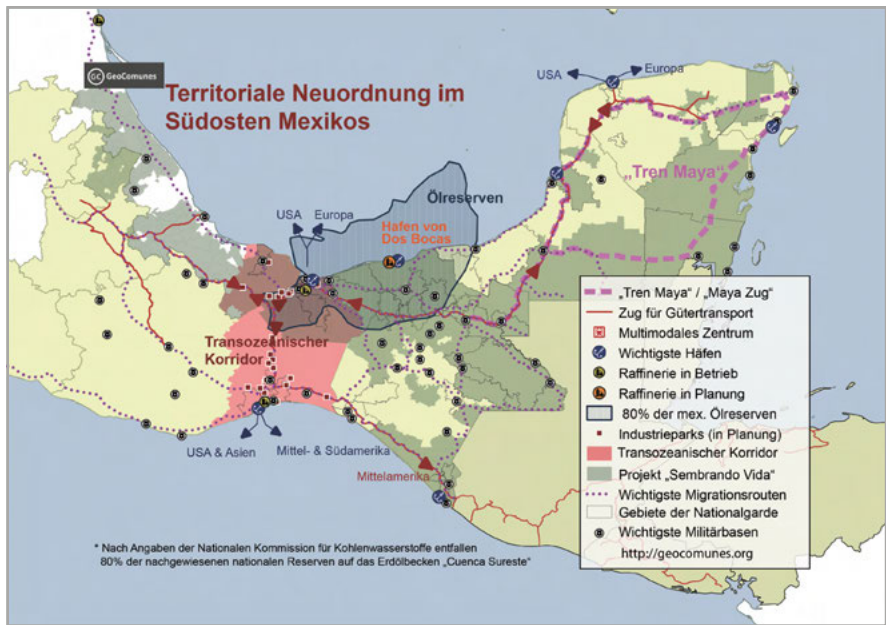
Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán

den feststellen, dass wir den Schutz der Umwelt niemals ohne den Einsatz für Menschenrechte erreichen können – erst recht nicht auf der juristischen Ebene eines Ökozidgesetzes.

Station 1: Mehr als ein Zug

Die infrastrukturelle Erschließung des Südostens von Mexiko wurde von vielen rechtskonservativen Kräften des Landes angestrebt. Seit über 100 Jahren soll der Pazifikhafen Salina Cruz mit Coatzacoalcos am Golf von Mexiko verbunden und einer der bedeutendsten Handelsknoten der Weltwirtschaft werden. Dies stößt seit jeher auf den Widerstand der dort lebenden indigenen Gemeinden. Der »Zug« bedroht die Natur, unsere Kultur, unser Land, unsere Lebensgrundlagen, sagen sie. Er bringe »Wohlstand, Fortschritt und Entwicklung«, sagen die anderen – und erweitern das Projekt um die Schienen auf der Yucatán-Halbinsel, die »vergessenen« Territorien südlich der beiden Häfen.

Der Streit darum, was »Entwicklung« bedeutet, ist in dieser historisch umkämpften Region seit 1823 mit der Eisenbahn verbunden. 2023 sind die Schienen, vorangetrieben durch die sich selbst als »links-progressiv« bezeichnende Regierung des aktuellen Präsidenten López Obrador, so weit in den Südosten des Landes vorgedrungen wie keines der Vorgängerprojekte. Der *Tren Maya* ist viel mehr als ein Zug, und der Bezug zu den Maya ist an den Haaren herbeigezogen. Auf 1.500 Kilometern soll eine Zugstrecke, beworben als Tourismusprojekt, durch fünf Bundesstaaten und die Halbinsel Yucatán führen. In Wirklichkeit erweist sich der »Maya-Zug« jedoch nur als Teil einer groß angelegten »territorialen Neuordnung«: Er ist direkt an den »interozeanischen Korridor« in der Landenge von Tehuantepec (Isthmus) gekoppelt. Hier liegen die beiden Ozeane so eng beieinander, dass seit Langem eine Art Panamakanal auf Schienen geplant wird. Die großen Häfen an beiden Enden des Isthmus sollen ausgebaut und miteinander verbunden werden, was den Import und Export verschiedenster Waren aus und in die USA, Asien und Europa erleichtern würde. Begleitet durch neue Autobahnen und Flughäfen, würden die beiden Zugstrecken eine ganze Region für die Erschließung zahl-



2 Die »territoriale Neuordnung« Südmexikos. Quelle: Kollektiv Geocommunes. Übersetzung: Recherche AG.

reicher Ressourcen und die Interessen großer Konzerne öffnen, die nicht als Einzige profitieren.² Das mexikanische Militär baut Streckenabschnitte, verwaltet die Projekte und erhält die Gewinne aus dem Betrieb der Züge und den Tourismusabgaben. Selbst wissenschaftliche Institutionen werden den Streitkräften unterstellt, die bereits kritische Untersuchungen mehrerer Professor*innen der Nationalen Universität zu den Folgen des Tren Maya zensurierten. Tausende Soldaten der Marine, der Armee und der neu geschaffenen Nationalgarde werden im Südosten stationiert.³

Zeitgleich siedelt sich hier die organisierte Kriminalität an: Die neue Infrastruktur ist für den Drogen-, Menschen-, Tier- und Waffenhandel genauso gewinnbringend wie die angestrebte Urbanisierung und der anwachsende Tourismus. Für die aktuell gefährlichste sowie am stärksten ansteigende Droge Fentanyl gilt, was auf alle anderen Waren auch zutrifft: Der Isthmus

Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán

von Tehuantepec kann sich durch die von Regierungen und Unternehmen implementierten Projekte zum Knotenpunkt des künstlich hergestellten Opioids entwickeln, was die zunehmend kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen altem (Sinaloa) und neuem (Jalisco Nueva Generacion) Kartell in der Region antreibt. Wer die Bundesstaaten der großen und nun verbundenen Häfen Südmexikos in Zukunft kontrolliert, dem werden die Anlieferung der benötigten Produkte, das Herstellen und der direkte Weitervertrieb des Schmerzmittels an einem einzigen zentralen Umschlagplatz ermöglicht. Die meisten Inhaltsstoffe für Fentanyl kommen aus China, der größte Absatz ist durch hohen Konsum und Abhängigkeit in den USA zu erzielen. Dabei machen die Gewinne aus dem Drogenhandel nur einen Bestandteil der Kartellgeschäfte aus: Auch die Ressourcenausbeutung (Beteiligung etwa an Bergbau oder Abholzung) wird zunehmend ein Geschäftsfeld der Banden, deren gewaltsamer Machtkampf bereits jetzt unzählige Menschen an der Strecke der »Züge« in die Flucht treibt und das Leben kostet. Das angesiedelte Militär setzt dem nichts entgegen, denn beide Akteur*innen agieren nicht nur in eigenen (oft gemeinsamen), sondern auch in geopolitischen Interessen.⁴

Die Region ist der größte Migrationskorridor der Welt – und soll auch deshalb zu einer zentralen Ader des weltweiten Warenverkehrs werden. Ein von Militärbasen gesäumter Zug von Küste zu Küste bedeutet für die Unternehmen, Immobilienmakler*innen, Urlauber*innen und *Narcos*⁵ eine Öffnung, für Migrant*innen hingegen einen rassistischen Filter. Die wahre Mauer zwischen Mittelamerika und den USA beginnt bereits hier in Südmexiko, und sie ist im Interesse ihrer wechselnden Wächter (ebenjener Unternehmen, Regierungen und Kartelle) durchlässig.

Viele Menschen werden verschleppt oder umgebracht, andere in die organisierte Kriminalität gezwungen – und entweder für viel Geld und wenig Garantie in den Norden geschleust oder gezielt genau hier aufgehalten, dienen sie doch in beiden Fällen derselben »Entwicklung« als ausgebeutete Billigarbeitskräfte auf den Baustellen, Monokulturen oder Fabriken, genau wie die indigene Bevölkerung, die in Hotels putzen oder in Restaurants bedienen soll, während man ihre Kultur den Tourist*innen tot in alten Pyramiden präsentiert.⁶



- 3** Kolonialismus heute: weiße Passagiere
4 im Bordrestaurant des »Maya-Zugs«
 (oben, Modell); ausgebeutete Maya nach
 einem langen Arbeitstag im Bus zwischen
 den Touristenorten Tulum und Playa del
 Carmen (rechts). Quellen: Tourismusbehörde
 FONATUR (oben), Mariana M. (rechts).



Im Jahr 2023 kulminieren historische Kolonialisierungsprozesse in einem Projekt, das den Namen der Kolonisierten trägt – dem Tren Maya. So wurde 1989 beispielsweise Calakmul mit seinen bedeutenden historischen Stätten im Regenwald zum Naturschutzgebiet erklärt – und die indigenen Maya von der Pyramiden ihrer Ahnen vertrieben. Dabei lebten diese im Einklang mit dem Wald.

Das neue Militärhotel für Massentourismus steht für das Gegenteil, und die Reservate offenbaren sich als kolonialer Landraub. Nur wenige Meter von den jahrtausendealten Maya-Tempeln im Biosphärenreservat entsteht heute ein riesiger Komplex für Tourist*innen. Das Sekretariat für Nationale Verteidigung (SEDENA) schützt die Bauarbeiten und verwaltet das bis heute nicht genehmigte Teilprojekt der »territorialen Neuordnung« mit direktem Anschluss an eine neue Station des »Maya-Zugs«. Als der erste Waggon im Juli diesen Jahres feierlich auf die entwaldete Baustelle vor der Partyhochburg Cancún rollte, wurde er vom Präsidenten, hochrangigen Militärs, Ingenieuren, der Gouverneurin des Bundesstaats und einer Vertreterin des französischen Konzerns Alstom begrüßt – nur ein Vertreter fehlte bei der Einweihung des Tren Maya: ein Maya.

Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán



5

»Ich bevorzuge den Regenwald. Nein zum Maya-Zug«. Eine indigene Aktivistin während der Protestkarawane El Sur Resiste – Der Süden widersteht.
Quelle: Victor Hübötter.

Kartelle wie Militärs gehen indes gegen den Widerstand dieser Menschen vor, denn wo heute über 20 indigene Völker einige der bedeutendsten Ökosysteme des Planeten schützen, sollen Schienen bald das verbinden, was diese als »Projekte des Todes« bezeichnen. In einem Landraubprozess enormen Ausmaßes werden Boden, Flüsse, Seen, Meere und Luft »nutzbar« gemacht. Hier befinden sich 80 Prozent der mexikanischen Öl- und Gasreserven, das größte Süßwasservorkommen des Landes und die letzten intakten Regen- und Mangrovenwälder. Hier lagern Gold und Silber, aber auch Lithium. Hier gibt es Platz – für Monokulturen und Massentierhaltung, für neue »Planstädte«, Immobilien- und Tourismusanlagen. Riesige Industriekorridore entstehen entlang der Gleise, mit Fabriken, Raffinerien, Energieparks und Golfresorts. 80 Prozent der Waggonen sollen für den Güterverkehr genutzt werden.⁷

Victor Hübötter

Station 2: Mehr als ein Ökozid

Mexiko ist das Land mit der fünftgrößten Biodiversität des Planeten.⁸ Zwei Ozeane, das zweitgrößte Korallenriff und das größte Unterwasserhöhlensystem der Welt, zwei der artenreichsten Wälder des Kontinents – und das alles ist durch die Megaprojekte im Südosten bedroht, die zugleich die kulturelle Vielfalt der Region zerstören. Diese infrastrukturelle Kolonialisierung Süd-mexikos bedeutet im doppelten Sinne mehr als *einen* Ökozid: Erstens sind es mehrere Ökozide, zweitens gehen diese mit Ethnoziden⁹ einher. Die Zerstörung der Natur und die Ausrottung indigener Lebensweisen bedingen sich gegenseitig.¹⁰

Da ist etwa das Beispiel der Huave – an der Pazifikküste im Süden des Isthmus von Tehuantepec leben ihre fünf Gemeinden von der Fischerei in den Lagunen, die sowohl durch das Salzwasser aus dem Meer als auch durch die Flüsse des Chimalapa-Regenwaldes gespeist werden. Diese Mischung brachte eine einzigartige Artenvielfalt hervor. Doch für die Modernisierung des nahe gelegenen Hafens von Salina Cruz als Teil des interozeanischen Korridors werden Millionen Tonnen Sand für tiefere Fahrrinnen abbaggert und ganze Berge im Landesinneren abgetragen, deren riesige Felsen als neue Wellenbrecher fungieren sollen. Die Landzunge wird teilweise überschwemmt, während die besondere Zusammensetzung aus Süß- und Salzwasser in den Lagunen völlig aus dem Gleichgewicht gerät. Auf die wenigen Arten, die den schlagartigen Veränderungen trotzen, wartet die Kontamination durch den kommenden Industriehafen. Langfristig wird die Kultur der Huave, die Fangtechniken zur behutsamen Fischerei in den Binnenmeeren entwickelt haben, genauso verschwinden wie das Ökosystem selbst.¹¹

Etwas weiter im Landesinneren erstreckt sich der Chimalapa-Regenwald: Zwischen den Ozeanen gelegen, weist er die höchste Biodiversität Mexikos auf. Mindestens 146 Säugetier-, 105 Reptilien-, 35 Amphibien-, 464 Vogel- sowie 900 Schmetterlingsarten sind bekannt, viele von ihnen sind endemisch (das bedeutet, sie existieren nur hier). Abholzung, Fabriken und Energieparks an der Strecke des interozeanischen Zuges zerstören nicht nur diese Arten-



- 6** Die Huave leben vom Fischfang in den Lagunen und dem Ozean – beide Ökosysteme
7 sind durch die Megaprojekte wie Hafenausbau, Ölförderung, Mangrovenabholzung, Wasserverschmutzung, Energie- und Industrieparks im Zuge des interozeanischen Korridors gefährdet. *Quellen: Victor Hübotter.*



vielfalt, auch die indigenen Völker wie die Zoque, die seit Jahrhunderten im Einklang mit dem Wald leben, verlieren ihre Lebensgrundlagen.¹² Genauso sieht es im »Maya«-Regenwald auf der etwas weiter südlich gelegenen Yucatán-Halbinsel aus. Durch Monokulturen, Massentierhaltung, Erdölförderung und Urbanisierung hat der zweitgrößte Tropenwald des Kontinents in den letzten Jahren mindestens 500.000 Hektar verloren – eine Entwicklung, die durch den Bau und die Folgen des zynisch benannten »Maya-Zugs« rasant voranschreitet und auch vor dem lakandonischen Urwald im Bundesstaat Chiapas nicht haltmacht.¹³

Für die Bauarbeiten am »Maya-Zug« wurde im Tropenwald Selva Maya massiv abgeholzt. Da immer wieder neue Höhlen (Cenotes, s. u.) entdeckt werden, muss mehr als eine Schneise in den Regenwald geschlagen werden (s. Bilder auf der folgenden Seite). Doch auch dort, wo die Strecke nun verläuft, ist alles unterhöhlt – neben der Zerstörung der einzigartigen Cenotes besteht für die Betonpfeiler permanente Einsturz- und für die in der Hitze überlasteten Arbeiter*innen Unfallgefahr, genau wie für den Zug, sollte er einmal fahren. Erst kürzlich wurde – neben vielen weiteren, vertuschten Einbrüchen – aus der traurigen Warnung eine bittere Realität: In der Nähe von Puerto Morelos stürzte ein Arbeiter auf seinem Bagger in eine Cenote. Er starb noch auf der Baustelle, während der Treibstoff der Baumaschine die unterirdischen Flüsse kontaminierte. Die Rechte der Bauarbeiter*innen werden in großem Umfang verletzt. Neben fehlender Sicherheit kommt es zu Ausfällen oder Herabsenkungen der Lohnzahlungen, Angriffen durch *Narcos* und zum Kollabieren der Schuftenden in der Hitze der Yucatán-Halbinsel. Im durch die Bauarbeiten militarisierten Campeche erschoss ein Soldat einen Bauarbeiter. Es sind einzelne Beispiele einer systematischen Ausbeutung.

Die gesamte Halbinsel besteht aus porösem Karstboden. Riesige Höhlen- und Tunnelsysteme speichern dort das größte Süßwasservorkommen Mexikos. Die Cenotes – Karsthöhlen mit Grundwasserzugang – bilden häufig eigene abgeschlossene Ökosysteme mit einer Vielzahl endemischer und vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten. Oft sind die Höhlen nach ihnen benannt: frische Fährten in der »Casa de Jaguares«, Schlammschildkröten in der »Casa de las Tortugas« oder die nur in Yucatán vorkommende



- 8** Die Abholzung der Selva Maya durch die Bauarbeiten am »Maya-Zug«, hier beispielhaft zu sehen am fünften Streckenabschnitt zwischen Tulum und Cancún. *Quellen:*
- 9** *Elias Siebenborn.*



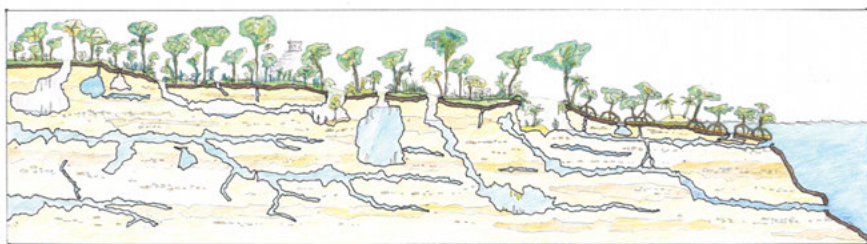
Victor Hübotter

- 10 Zwei ebenso scheue
11 wie gefährdete Wald-
bewohner in der Nähe der
Bauarbeiten: die Lang-
schwanzkatze (Tigrillo,
Leopardus wiedii) und
der Rallenkranich
(Carrao, *Aramus guarauna*).
Quellen: Elias Siebenborn.



Fischart »Dama Blanca«. Die gleichnamige Cenote existiert nicht mehr, sie ist für den »Maya-Zug« zugeschüttet worden – mit versteinerten Korallen aus anderen begrabenen Höhlen. Über ihnen laufen nun verzweifelt die Waldbewohner hin und her, die hier stets Wasser fanden. So etwa der gefährdete Trigrillo oder der scheue Rallenkranich, versteckt zwischen den Blättern der letzten Elefantenfüße, einer nur dort vorkommenden geschützten Pflanze.

Die Tunnel der Cenotes reichen bis in die Mangrovenwälder, wo ihr klares Wasser und mitgespülte Mineralien das Ökosystem an der Küste aufrechter-



- 12** Die Süßwassertunnel reichen von den Cenotes bis an die Küste und sind so nicht nur überlebenswichtig für den Regenwald, sondern auch für die Mangroven und das Korallenriff. Beides fällt der »Entwicklung« des mexikanischen Südostens zum Opfer, obwohl sie den besten Schutz vor den zunehmenden Überflutungen bieten.

Quelle: Tobias Hübotter.

halten. Die Mangroven wiederum bieten die Nährstoffe für das Korallenriff mit enormer Bedeutung für den gesamten Ozean. Auf dem fünften Abschnitt des Trens sind über 110 Cenotes zerstört worden, von denen die Hälfte erst durch den Bau »entdeckt« wurde – ihr »Fund« bedeutete zugleich ihr Verschwinden. Tatsächlich waren sie schon zuvor von Menschen betreten worden. Seit Tausenden Jahren sind es heilige Orte der Maya, und sie sind es geblieben. Tempel, Grabmäler und Malereien aus der Zeit von 100 v. Chr. bis 900 n. Chr. kommunizieren mit kerzenbeleuchteten Altären der heutigen Maya, die durch den Zug nicht nur Gegenwart und Zukunft, sondern auch bedeutende Zeugnisse ihrer Vergangenheit verlieren. Während wir die Skulpturen und Malereien bestaunen, erzittert die Höhle, als über ihr große Baumaschinen Bäume entwurzeln und Pfeiler an ihre Stelle setzen.¹⁴

Einzigartige Ökosysteme werden genauso »umgewandelt« wie die Lebensweisen ihrer indigenen Hüter*innen: Wald oder Lagune verschwinden wie die Fischerboote oder Felder derjenigen, die auf den neuen Baustellen, in Hotels oder Fabriken als billige Lohnarbeitskräfte angestellt werden.

Was den großen Unternehmen nutzt, wird in einem perfiden Diskurs als »Wohlergehen« für die Betroffenen von der Zerstörung verkauft. Der Tren Maya verspricht Arbeitsplätze, deren Notwendigkeit jedoch durch den Zug und die anrollende »Entwicklung« überhaupt erst produziert wird.

Die im Zuge des Tren Maya entstehenden Projekte berauben die ansässigen Menschen ihrer subsistenzwirtschaftlichen Lebensgrundlage. In genau

diesen Projekten müssen sie dann meist schlecht bezahlte Jobs annehmen, da sie kein Land mehr besitzen, auf dem sie leben könnten. Gerade in dieser prekären Situation ist die organisierte Kriminalität in der Region eine gefährliche Alternative, um zu überleben.

Das International Rights of Nature Tribunal fällte 2023 ein eindeutiges Urteil, das die indigenen Gemeinden lange vor den 23 stellvertretenden Richter*innen aus aller Welt längst ausgesprochen hatten: »Der Maya-Zug ist Ökozid und Ethnozid.«¹⁵

»Der Engel der Geschichte [hat] das Antlitz der Vergangenheit zugewendet. Wo eine Kette von Begebenheiten vor uns erscheint, da sieht er eine einzige Katastrophe, die unablässig Trümmer auf Trümmer häuft und sie ihm vor die Füße schleudert. Er möchte wohl verweilen, die Toten wecken und das Zerschlagene zusammenfügen. Aber ein Sturm weht vom Paradiese her, der sich in seinen Flügeln verfangen hat und so stark ist, daß der Engel sie nicht mehr schließen kann. Dieser Sturm treibt ihn unaufhaltsam in die Zukunft, der er den Rücken kehrt, während der Trümmerhaufen vor ihm zum Himmel wächst. Das, was wir den Fortschritt nennen, ist dieser Sturm.«

Walter Benjamin¹⁶, »Thesen über den Begriff der Geschichte«

In Sisal, einem kleinen Ort an der Westküste der Yucatán-Halbinsel, herrscht die Ruhe vor dem Sturm. Sauberes Wasser aus dem Regenwald sprudelt zwischen den Wurzeln der Mangrovenbäume hervor, doch an der Mündung zum offenen Meer ist man besorgt. Hier befindet sich ein Labor der Nationalen Autonomen Universität Mexikos. Während Gemeindeland unerlaubt verkauft wird, dreistöckige Gebäude am unberührten Strand aus dem Boden wachsen, Ölreserven auf dem offenen Meer entdeckt werden und Fabriken das Grundwasser abpumpen, ist die Verschmutzung der Cenotes hier bereits messbar. Dabei ist der Mangrovenwald das Einzige, was dieses kleine Paradies vor dem Verschwinden schützt.

Der Anstieg des Meeresspiegels, zunehmende Hurrikans und Hitzewellen – die Küste wird zunehmend von der Klimakatastrophe heimgesucht, welche durch die Zerstörung der Ökosysteme Südmexikos noch weiter zunimmt.

Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán



13 »Ökozid« – die Botschaft der Pro-
 14 testierenden ist eindeutig. Lange
 15 fanden die Demonstrationen auf
 der Trasse und vor den zerstör-
 ten Cenotes statt, inzwischen
 wird den Biolog*innen, Höhlen-
 forschert*innen, Fledermaus- und
 Karstexpert*innen, Anwalt*innen
 oder Archäolog*innen der Zutritt
 zur Baustelle durch Sicherheits-
 personal, Nationalgarde und
 Stacheldraht verwehrt. Quellen:
 Guillermo D. Christy/Miguel Guillermo.





16 Ein Soldat vor den zerstörten Häusern der Fischergemeinde El Bosque am Golf von Mexiko. Er ist nicht hier, um beim Wiederaufbau oder der Umsiedlung zu helfen, sondern zur Überwachung der Protestkarawane »Der Süden widersteht«. *Quelle: Victor Hübötter.*

Immer neue Raffinerien und Hotels sollen entstehen, obwohl es vermehrt zu katastrophalen Unfällen etwa auf den Ölplattformen kommt.

Ein Beispiel für die Zerstörung ist das Fischerdorf El Bosque, 500 Kilometer südlich von Sisal, wo der »Zug« des »interozeanischen Korridors« Teil dieses Sturmes ist, der hier bereits nur noch Trümmer auf Trümmer häuft.

Seit 2019 hat das Meer 50 Häuserreihen verschluckt. Geflohene wie Gebliebene hoffen ungehört auf Unterstützung, während die Wellen jedes Jahr weiter in ihre eingestürzten Wohnungen, Schulen und Kirchen schwappen. Diese Fischerfamilien haben nichts zur menschengemachten Klimaerhitzung beigetragen, doch sie leiden als Erste darunter.¹⁷

Während ihr Leben im Wasser versinkt, profitieren die Verantwortlichen einige Kilometer weiter im Landesinneren von der Klimakatastrophe, indem sie dessen angebliche Bekämpfung für noch mehr kolonialen Landraub benutzen. Im Isthmus von Tehuantepec etwa entstehen durch Siemens-

Technik riesige Windparks, mit deren Förderung auch die deutsche Bundesregierung ihre Klimabilanz aufwertet. Wie beim »Zug« wird suggeriert, dass die Windräder Teil der »grünen Energiewende«, des »Klimaschutzes« seien. Und wie beim »Zug« offenbaren erst die Fragen, »wo« und »warum« sie entstehen, die koloniale Klimaungerechtigkeit: Hier werden indigene Gemeinden, welche unberührte Ökosysteme schützen, von ihrem Land vertrieben und durch die riesigen Energieinstallationen ersetzt, welche den »nachhaltigen« Strom für die zerstörenden Industriekorridore, Billigtextil- oder Billigweißbrotfabriken liefern. Die Menschen, denen das Land einst gehörte, können währenddessen die Strompreise seit Jahren nicht mehr bezahlen. Wer sich diesem Kolonialismus widersetzt oder sein Land nicht abgeben möchte, lebt gefährlich: Haft, Folter, Verschleppung und Ermordung sind der akzeptierte und nicht in die Klimabilanz aufgenommene Preis für ein »Greenwashing«, von dem auch in Europa und Deutschland profitiert wird.¹⁸

Nicht nur die militarisierten Grenzen des Globalen Nordens werden *externalisiert*¹⁹, sondern auch ihr sogenannter Klimaschutz. Während in Bayern der Ausbau von Windenergie in Diskussionen über Mindestabstände und Landschaftsbeeinträchtigung zum Stocken kommt, investieren die Münchener Stadtwerke in riesige Windparkanlagen inmitten der indigenen Territorien der Sami im Norden Skandinaviens. Die traditionellen Rentierhüter*innen verlieren ihre Lebensgrundlagen, während Strom für sie unbezahlbar wird. Die »grünen« Anlagen produzieren nämlich nicht die Energie für die wenigen Menschen, die hier leb(t)en. Stattdessen ermöglichen sie die Herstellung von dank ihnen als »grün« bezeichnetem Stahl oder Elektroautos. Alte Züge förderten früher den Eisenabbau, der bereits 1735 begann, neue Züge sollen 2023 zu den Stahlfabriken führen und rauben die letzten Ländereien derjenigen, die den nun gerodeten Wald in der Schneewüste schützen. In der Sandwüste der besetzten Westsahara fördert Siemens indes ähnliche Windparks wie in Südmexiko, und folgt demselben kolonialen Muster.

Die vorgeblich »nachhaltige« Energie basiert auf dem Raub und der militärischen Okkupation des Landes der Sahrauis, die vom Strom nicht profitieren: Dieser wird für den Abbau des *misanthropischen*²⁰ Phosphats gebraucht. Jener wiederum wird vor allem für die Herstellung von schädlichen Dünge-

mitteln benötigt. Das längste Transportband der Welt transportiert den Rohstoff an den Hafen von El Aaiún. Von dort aus wird er an die Importeure in der ganzen Welt verschifft – ein Großteil der (auch von deutschen Reedereien gestellten) Frachter steuert einen besonderen Hafen an: Coatzacoalcos am Golf von Mexiko. Wird der »interozeanische Korridor« umgesetzt, kann das Bodengift für die Monokulturen direkt hier hergestellt und weitertransportiert werden – in die USA, nach Asien, oder, dank des Tren Maya, bis auf die Sojafelder im einstigen »Maya«-Regenwald. Der »Klimaschutz« wird nicht als Veränderung der Produktions- und Lebensweise der Ausbeuter verstanden, sondern gegen die Ausgebeuteten angewandt, um neue Gebiete und Menschen der kapitalistischen Logik zu unterwerfen. An dem zusammenhängenden, immer gleichen Ablauf dieses »nachhaltigen Kolonialismus« beteiligen sich von Schweden über Afrika bis nach Mexiko dieselben Akteur*innen.

Die Deutsche Bahn (DB) (»Deutschlands schnellster Klimaschützer«²¹) beteiligt sich beratend als sogenannter Schattenbetreiber am »Maya-Zug«. Erst eine parlamentarische Anfrage bestätigte nach vielen ignorierten Aufforderungen zur Stellungnahme den Auftrag, für den die DB bis Dezember 2023 über acht Millionen Euro erhält. Wie beim Tren Maya suggeriert der Name »Deutsche Bahn« eine Beschränkung des Wirkungsbereichs, die nie gegeben war. Neben der Bahn in Deutschland ist die DB mit über einhundert Subunternehmen auf der ganzen Welt aktiv – für Warenverkehr per Schiff, Lkw und Flugzeug, für Waffentransporte oder die Schieneninfrastruktur während der umstrittenen WM in Katar.

In Mexiko unterstützt der Konzern die mexikanischen Institutionen zu allen Fragen rund um den »Maya-Zug«. Dabei geht es um 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«.²² So umfassend der Auftrag ist, so sehr bemüht sich das Unternehmen, keine genaueren Informationen zu veröffentlichen. Zu diesen Schattenbetreibern gehören auch die spanischen Konzerne Renfe und Ineco, die mit der DB ein gemeinsames Konsortium bilden.





- 17 Auch die Schienen-
18 infrastruktur der
19 Großprojekte ver-
treibt Menschen:
zerstörte und vom
Abriss gefähr-
dete Häuser an
den Strecken des
»interozeanischen
Korridors«.

Quelle:
Victor Hübotter.



Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán

Die österreichische Voestalpine (»Energie und Klima«) liefert derweil die Weichenteile, der französische Konzern Alstom (»Mobility by Nature«) baut die Waggonen (im Jaguar-Design). Deutsche Konzerne beliefern die Raffinerien und suchen nach neuen Ölvorkommen im Ozean, kanadische Konzerne graben die Landschaft nach Gold um, spanische Ingenieure planen die Zerschneidung des Regenwaldes, italienische Konzerne bauen die Häfen aus, chinesische wie US-amerikanische Unternehmen verbinden die Strecken des interozeanischen Korridors mit jenen des Tren Maya. Bundespräsident Steinmeier bittet um Flüssiggas, während die Bundesrepublik in der Nähe der Häfen Yucatáns bereits Hunderte Millionen Euro in »grüne« Wasserstoffanlagen investiert.

Der Südosten von Mexiko ist als neuer Knotenpunkt der Weltwirtschaft begehrt.²³ Die EU, USA und China überbieten sich in Charmeooffensiven gegenüber den »progressiven« lateinamerikanischen Regierungen, um eine neokoloniale Freihandelspolitik durchzusetzen, die von Industriekorridoren als militarisierten und migrationslenkenden Infrastrukturprojekten abhängig ist. Der »interozeanische Korridor« ist nur die US-unterstützte mexikanische Version des von China seit Jahrzehnten geplanten Nicaragua-Kanals, während globale Akteur*innen auch in Honduras, El Salvador, Costa Rica oder Guatemala »Freizonen« schaffen, in denen Unternehmen ohne Steuerzahlungen oder Auflagen agieren können und die über Schienen, Straßen und Kanäle mit den Häfen beider Ozeane verbunden werden sollen.

Wenn die über 26 indigenen Gemeinschaften des Protestcamps »Tierra y Libertad« in Oaxaca die Zugstrecke des interozeanischen Korridors blockieren, verteidigen sie sich daher nicht nur gegen den Raub ihres Landes, sondern stören direkt den reibungslosen Ablauf globaler Warenströme. Seit Monaten verzögern sie die Fertigstellung des »neuen Panamakanals«, vom ständig besetzten Lager aus verhindern sie die Bauarbeiten an den nahe gelegenen Gleisen. Sie agieren als Windbrecher des Sturms, der entsprechend reagiert: Einen Tag nach unserem Recherchebesuch wird das Camp von bewaffneten, verummten Einheiten der Marine, der Bundespolizei und der Nationalgarde gestürmt, werden Frauen verschleppt, wird der Ort indigener Selbstbestimmung zerstört.²⁴



20 Angriff auf das indigene Protestcamp »Tierra y Libertad« durch Einheiten der Marine, der Nationalgarde und der Polizei am 28. April 2023. Quelle: Congreso Nacional Indígena (CNI).

Währenddessen geben die deutsche Bundesregierung und die DB in Reaktion auf eine weitere parlamentarische Anfrage an, dass Bedenken bezüglich Umweltschutz und Menschenrechten im Falle des »Maya-Zugs« aufgrund der Einbindung von UN-Institutionen in das Projekt unbegründet seien. Doch genau jene Institutionen, unter ihnen das Hochkommissariat für Menschenrechte, kritisieren den Tren, insbesondere die mangelhafte Umsetzung der national wie international geforderten Konsultationen der indigenen Gemeinden. Andere der angeführten UN-Abteilungen sind derweil in Korruptionsskandale verstrickt, da sie – wie die deutsche GIZ²⁵ – die Umweltverträglichkeit des Tren Maya bezeugen und dafür bezahlt werden. Während die GIZ als beauftragtes, gewinnorientiertes Unternehmen Projektberichte zur »nachhaltigen Nutzung der Selva Maya« vorlegte, die nun von der mexikanischen Tourismusbehörde FONATUR als Nachweis der »Umweltverträglichkeit« des Projekts genutzt werden, erhielten Mitglieder der UN Habitat in Mexiko inoffizielle Geldsummen in Millionenhöhe, um den Tren Maya »aktiv zu fördern«.²⁶

So erklärt sich auch, dass der Weltumwelttag der UN »aufgrund des Schutzes der natürlichen Ressourcen« dieses Jahr in Quintana Roo stattfindet – in jenem Bundesstaat, in dem zu dieser Stunde Cenotes mit Beton gefüllt und riesige Waldflächen gerodet werden, während das Ökosystem der Küste



21

Protest gegen die Beteiligung der Deutschen Bahn am »Maya-Zug« vor dem Bahntower in Berlin, April 2023.

Quelle: Recherche AG.

bereits kollabiert.²⁷ Wie kann eine internationale Gesetzgebung in dieses System eingreifen, das weltweite Ökozide nicht nur hinnimmt, sondern auch noch als »Naturschutz« verkauft?

Station 3: Mehr als ein Gesetz

Indigene Gemeinden sind die besten Schützer*innen der Ökosysteme. In ihren Territorien befinden sich über 80 Prozent der weltweit verbleibenden Artenvielfalt, sie leisten durch die Verteidigung dieser Länder den größten Beitrag zum Kampf für Biodiversität und gegen die Klimakatastrophe. Dies muss anerkannt und die Rechte der indigenen Völker somit ein essenzieller Bestandteil jeglicher Ökozidengesetzgebung sein. Doch reicht das?

Victor Hübotter

Der Widerstand gegen den »Maya-Zug« und die an ihn gekoppelten Mega-projekte findet längst auch vor den Gerichten statt. Zahlreiche *amparos*²⁸ werden von den indigenen Gemeinden in Zusammenarbeit mit Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen eingereicht. Aufgrund fehlender Umweltver-träglichkeitsüberprüfungen wie Konsultierungen der Indigenen wurden zahl-reiche Baustopps durch verschiedene Gerichtsebenen angeordnet.²⁹ Doch in diesen Erfolgen offenbaren sich auch Gefahren, aus denen ein Ökozid-gesetz lernen muss: Neben dem schlichten Ignorieren der Urteile führen sie oft auch zu verschärfter Repression. Aktuell sieht sich etwa die Gemeinde Puente Madera, die erfolgreich einen *amparo* gegen einen der geplanten Industrieparks des interozeanischen Korridors in Oaxaca einreichte, massi-ven Bedrohungen ausgesetzt. Auch im Fallbeispiel des »Maya-Zugs« hat sich die Lebensrealität der Lokalbevölkerung durch gerichtliche Erfolge teilweise sogar verschlechtert. Eine Reaktion auf die juristische »Störung« der geopo-litisch erwünschten Neuordnung Süd mexikos war ein neues Dekret: Jegli-ches Megaprojekt, von Bergbau bis Infrastruktur, kann in Mexiko nun ohne die in der nationalen Gesetzgebung eigentlich festgelegten Umweltstudien und die Konsultierung der Indigenen jederzeit implementiert werden, wenn es ein Projekt der »nationalen Sicherheit« ist. Dessen Definition kann völlig unterschiedlich und willkürlich ausfallen: Jedem Vorhaben, welches im Inte-resse von Regierungsmitgliedern oder mächtigen Unternehmen ist, kann die-ser Status zugesprochen werden. Wo eigentlich nicht weiter abgeholzt werden darf, schützen so nun über 5.000 Soldaten einen einzigen Bauabschnitt des Tren Maya.³⁰ Der völligen Aushebelung der nationalen Gesetzgebung könnte eine Ökozidregelung auf internationaler Ebene – als Konvention oder ergän-zender fünfter Straftatbestand des Römischen Status des Internationalen Strafgerichtshof – in diesem Fall entgegenwirken.

Zentral ist aber die Möglichkeit einer wirklichen Bestrafung der verantwort-lichen Akteur*innen, der Regierungen und (trans-)nationaler Privatunter-nehmen. Andernfalls droht auch hier ein Risiko, wie die Konvention 169 der Internationalen Arbeitsorganisation der UN zeigt – das einzige verbindliche internationale Abkommen, welches die Rechte der indigenen Völker fest-schreibt. Neben Mexiko wurde das Abkommen jüngst auch von Deutsch-

land ratifiziert, das durch die Beteiligung der staatlichen DB am Tren Maya bereits jetzt gegen die Konvention verstößt – folgenlos. Nicht nur die Privatwirtschaft bleibt unbehelligt, auch die eigentlich verpflichteten Regierungen müssen bei Nichteinhaltung keine Konsequenzen, sondern nur appellierende Ermahnungen fürchten.

Mexiko nutzt das Abkommen derweil sogar aktiv zum Missbrauch der Rechte indigener Völker aus. So wird über die angebliche Einhaltung der Konvention ILO-169 die Legitimation des Projekts suggeriert, obwohl die Befragungen – wie festgeschrieben – weder im Voraus noch in den Sprachen der Völker stattgefunden haben. Die Gebräuche, Gewohnheiten, Kulturen und Repräsentationsorgane der Indigenen wurden nicht respektiert, und statt ausreichender Informationen fanden die Konsultierungen – neben offensichtlichen Stimmfälschungen und Bestechungen – »häufig unter Drohungen, Kriminalisierung und Schikanen statt, wodurch ihr freier Charakter untergraben wird«, bemängelt auch der UN-Ausschuss gegen Rassendiskriminierung.³¹

Ein Ökozidgesetz sollte die Rechte der indigenen Völker also nicht nur einfordern, es muss ihre Durchsetzung kontrollieren können. Hier liegt das Problem: Soll die Ökozidregelung über eine Konvention hinausgehen und einen internationalen Strafbestand darstellen, müssen Tatbestandsmerkmale des Deliktes exakt umschrieben werden. Es gibt kaum allgemeine Bezüge auf die Rechte indigener Völker, und in internationalen Bestimmungen sind sie meist so generell umschrieben, dass sie für die geforderte konkrete Beschreibung eines Verbrechens nicht ausreichen. Ökozid muss also auch hier zusammengedacht werden mit Ethnozid und dem internationalen Straftatbestand des Völkermords, der eben nicht allein die *physische* Ausrottung, sondern auch das indirekte Zerstören einer ethnischen Gruppe umfasst.

Seit 2018 nimmt der »Maya-Zug« mit der Unterstützung deutscher Akteur*innen Gestalt an, seit 2018 wurden in Mexiko mindestens 177 Menschenrechts- und Umweltschutzverteidiger*innen ermordet.³² Mehrere indigene Aktivist*innen verloren in den wenigen Monaten, in denen dieser Aufsatz verfasst wurde, aufgrund ihres Widerstands gegen den Tren und den »inter-ozeanischen Korridor« ihr Leben, und zahlreiche Morddrohungen lassen

weitere Tote befürchten, noch bevor der Text erscheint.³³ Im traurigen Wettbewerb um die meisten umgebrachten (größtenteils indigenen) Umweltaktivist*innen steht Mexiko auf dem ersten Platz, gefolgt von Kolumbien und Brasilien. In allen drei Ländern treffen wir auf bekannte Muster und Akteur*innen: Die DB bezieht 2023 weiterhin Strom aus dem Kraftwerk Datteln IV, in dem Blutkohle aus Kolumbien verbrannt wird. Dessen (insbesondere seit dem russischen Angriffskrieg) von der deutschen Bundesregierung angetriebener Abbau bedeutet auch dort Ökozide und Ethnozide. Während hierzulande mit dem Ende des Kohleabbaus Wahlkampf geführt wird und sich die Bahn durch Zertifikatskäufe »100 Prozent Ökostrom« auf ihre Züge schreibt, wird die indigene Bevölkerung der Wayúu ihrer Lebensgrundlagen beraubt, vertrieben und vom Militär angegriffen.³⁴

Und in Brasilien? Hier beteiligt sich die DB an der Zerstörung unberührter Ökosysteme im nördlichen Munizip Alcântara: Regenwald, Mangroven, geschützte Inseln und Riffe sollen Exporthäfen und Schieneninfrastruktur weichen, um tonnenweise Soja, Erze und »grünen« Wasserstoff abtransportieren zu können – inmitten des Territoriums der Quilombolas, Nachfahren versklavter Menschen aus Afrika, die hierher geflohen waren. Seit Jahren werden sie von der brasilianischen Luftwaffe bedroht, nun sollen sie endgültig Platz machen für den *Sturm*, dem sich auch die GIZ und die KfW Entwicklungsbank anschließen möchten.³⁵ Das ist kein neuer Kolonialismus, er hat niemals aufgehört. Und der Tren Maya ist offensichtlich Teil eines Systems: Während des größten Artensterbens seit 66 Millionen Jahren, dem höchsten CO₂-Emissionsausstoß seit Beginn der Aufzeichnungen, einer weltweiten Militarisierung und entmenslichten Abschottungsmaßnahmen gegen Migrierende rast der Zug des kolonialen, kapitalistischen und patriarchalen Systems ungebremst weiter Richtung Untergang. Während in den rollenden Hotels einige wenige wohnen, die davon profitieren, werden immer mehr einzigartige Ökosysteme zu Schuttplätzen. So können wir Brecht auf seine Frage nach den Menschen wohl antworten: Die meisten werden Sklav*innen ebendieser Schuttplätze oder fallen beim Versuch, die Trümmer aufzurichten. Walter Benjamin, einer der Gefallenen, schrieb vor seinem Tod durch den Nationalsozialismus als Antwort auf Marx' These von der Revolu-

tion als Lokomotive der Weltgeschichte: »Vielleicht ist dem gänzlich anders. Vielleicht sind die Revolutionen der Griff des in diesem Zug reisenden Menschengeschlechts nach der Notbremse.«³⁶

Aber gegen diejenigen, die nach dieser Notbremse greifen, indem sie in erkämpfter Autonomie eine Lebensweise im Einklang mit der Natur suchen, wird Krieg geführt – gegen die indigene zapatistische Freiheitsbewegung in Mexiko genau wie gegen jene in Kurdistan*. Die Lokomotive wird nicht angehalten, sondern grün angemalt.

Aufgrund der Klimakatastrophe trocknet dieser Tage der Panamakanal aus, der Warenverkehr stockt. Statt dies als Anlass zu nehmen, die Logik zu hinterfragen, die das historische Niedrigwasser verursacht, greifen Unternehmen und Regierungen in Südamerika einfach nach dem nächsten, noch nicht zerstörten Territorium, um einen Panamakanal auf Schienen zu errichten.

Statt die Zunahme von (bisher) seltenen Tropenkrankheiten in den Städten nahe der Baustellen des »Maya-Zugs« zum Anlass zu nehmen, das rücksichtslose Eindringen in Ökosysteme mit dem Ausbreiten neuartiger Viruserkrankungen in Verbindung zu setzen, wird den Bauarbeiter*innen Schutzkleidung verwehrt, während Malariamedikamente in den Krankenhäusern vergriffen sind. Und statt die zerstörte Küste zum Anlass zu nehmen, den Massentourismus zu hinterfragen, rollen die Hotels nun Richtung Landesinnere, etwa zur Bacalar-Lagune, berühmt für ihre sieben Farben. Von diesen ist heute, dank Kontamination und eingestürzten Tren-Maya-Bauarbeiten, nur noch eine übrig.

Drei abschließende Gedanken ergeben sich aus dieser Realität: In der Entstehung eines internationalen Ökozidgesetzes müssen die (indigenen) Frontline-Aktivist*innen zentrale Autor*innen desselben sein, statt es als »Hilfestellung« zu »empfangen«. In der Durchsetzung darf man sich zweitens auf das Gesetz allein nicht verlassen. Beispiele wie das ILO-169-Abkommen zeigen auf, wie wichtig entsprechende Vereinbarungen für den Widerstand sein können, aber auch, dass sie den Zug der Profitinteressen und Wachstums-

* Zum Thema Kurdistan/Nordsyrien und Ökozid siehe die Beiträge von Türk und Pernot in diesem Band.



22 Ein Schmetterlingsschwarm über der Baustelle des »Maya-Zugs«.

Quelle: Victor Hübotter.

doktrin am Ende nicht allein stoppen werden. Wir, die im Schatten der Konzernzentralen und Büros der Verantwortlichen leben, haben die Pflicht, Teil der Notbremse zu sein, statt von Vereinigung von »Wohlstand und Klimaschutz« zu reden, während El Bosque im Wasser versinkt, während anderswo das Wasser verschwindet und während diejenigen, die bereits jetzt ihre Lebensgrundlage verloren haben, im Wasser ermordet werden.

Drittens sollte ein Ökozidgesetz nicht nur die Rechte der Menschen beinhalten, die in den betreffenden Regionen leben. Auch das Tapir und der Macáon-Falter, auch die roten Mangroven und die grünen Ramón-Bäume sollten im Voraus, in ihrer Sprache und mit allen Informationen konsultiert werden, bevor ein Megaprojekt wie der »Maya-Zug« in ihr Territorium eindringt. Solange wir ihre Sprache nicht gelernt haben, rollt die Lokomotive eben nicht weiter.

Erst mal zum Stillstand gekommen, ist die *próxima estación: esperanza*.³⁷

Es rollt (k)ein Zug durch Yucatán

Literatur

Martínez, Abbdel Camargo / Díaz, Sergio Prieto (2022): Fronteras de la frontera sur. Entre (re)ordenamientos territoriales y (re)distribuciones poblacionales, in: Ramírez, Guillermo Castillo (Hrsg.): Migraciones centroamericanas en México. Procesos socioespaciales y dinámicas de exclusión, Ciudad Universitaria en la Ciudad de México, S. 97–126.

Hübotter, Victor (2023): Der Süden widersteht, in: Kurdistan Report Vol. 228.

Recherche AG (2023): Kein Megaprojekt, sondern ein Gigaprojekt [Interview], in: Latein-amerikanachrichten Vol. 586 [<https://lateinamerika-nachrichten.de/artikel/kein-mega-projekt-sondern-ein-gigaprojekt/>].

International Rights of Nature Tribunal (2023): Tren Maya Tribunal [8th Local Rights of Nature Tribunal, March 9th–12th 2023, Valladolid, Mexico][<https://www.rightsof-naturetribunal.org/tribunals/maya-train-tribunal-2023/>].

Benjamin, Walter (1980): Der Engel der Geschichte (Über den Begriff der Geschichte, These IX), in: Tiedemann, Rolf (Hrsg.): Benjamin: Gesammelte Schriften, Band I.2, S. 697.

Colli Sulú, Samantha (2022): Los cenotes de la Península de Yucatán como sujetos de derechos, in: DPLf [https://www.dplf.org/sites/default/files/cenotes_peninsula_yucatan_sujeto_derechos_dplf_2022_o.pdf].

Neu erschienen:

Hübotter, Victor: Der Süden widersteht in: Kurdistan Report (Vol. 228) (Juli/August 2023), S. 56–60.

Hübotter, Victor: Der Süden lehnt sich auf. Vom indigenen Widerstand gegen den inter-ozeanischen Korridor und den Tren Maya in Südmexiko, in: Lateinamerikanachrichten (Vol. 589/590) (Juli 2023), S. 47–49.

Hübotter, Victor: Der Griff nach der Notbremse. Vom indigenen Widerstand gegen die Megaprojekte im Süden Mexikos, in: Tierra y Libertad (Vol. 94) (August 2023), S. 10–12.

Anmerkungen

- 1 Brecht, Bertolt (2016 [1929]): Verschollener Ruhm der Riesenstadt New York, in: Herzfelde, Wieland (Hrsg.): Brecht: Hundert Gedichte, S. 114–115.
- 2 Romero, Eduardo Martínez / Díaz Perera, Miguel Ángel / Gasparello, Giovanna (Hrsg.) (2023): Territorios Mayas en el Paso del Tren. Riesgos previsibles y posturas independientes sobre el Tren Maya, Vol. 1, Ciudad de Mexico.
- 3 Ceceña, Ana Esther / Barrios, David / Luna, Alberto Hidalgo / Ramírez, Sandy / Romero, Yetiani / Franco, Adriana / Bachelot, Bianca / López, Melissa / Garduño, Alma Daniela

Victor Hübotter

- [Observatorio Latinoamericano de Geopolítica] (2021): Militarización del Sureste mexicano, Ciudad Universitaria en la Ciudad de México.
- 4 Hübötter, Victor (2023): Schüsse gegen die Autonomie, in: ANF News (deutsch) [<https://anfdeutsch.com/frauen/schusse-gegen-die-autonomie-37705/>].
 - 5 *Narcos*, wörtlich etwa »Drogenhändler«, meint hier Mitglieder der mexikanischen Kartelle und organisierter krimineller Banden.
 - 6 Ceceña, Ana Esther / Díaz, Sergio Prieto (2023): Mirando al Sur: megaproyectos, fronteras e (in) movibilidades, in: ders.: Territorios Mayas en el Paso del Tren. Riesgos pre-visibles y posturas independientes sobre el Tren Maya, 1, 2023, S. 25–50.
 - 7 Hübötter Victor (2023): Der Griff nach der Notbremse [Reportage], in: Rotary Magazin [<https://rotary.de/gesellschaft/der-griff-nach-der-notbremse-a-21978.html>].
 - 8 Plant for the Planet: Wiederbepflanzung von Weiden und Wiederherstellung von Wäldern [<https://www.plant-for-the-planet.org/de/yucatan/>].
 - 9 Ethnozid meint kulturellen Genozid/Völkermord: Lebensweise, Sprache, Identität, Bräuche, Wissen, Organisation und Kosmovisionen etwa indigener Völker werden durch die Zerstörung ihrer Lebensgrundlagen, erzwungene Assimilierung, die Spaltung und Vertreibung von Gemeinden und weitere Faktoren ausgelöscht, was oft auch das gezielte Töten von Sprecher*innen, Landrechtsverteidiger*innen, Widerständigen einschließt.
 - 10 Hübötter, Victor (2023): Der Süden widersteht, in: Kurdistan Report Vol. 228.
 - 11 Recherche AG (2023): Kein Megaprojekt, sondern ein Gigaprojekt [Interview], in: Lateinamerikanachrichten Vol. 586 [<https://lateinamerika-nachrichten.de/artikel/kein-megaprojekt-sondern-ein-gigaprojekt/>].
 - 12 Aguirre, Miguel Ángel García (2021): Corredor Interoceánico en el Istmo de Tehuantepec: Pueblos originarios, naturaleza y soberanía nacional, bajo amenaza.
 - 13 Iniciativa Climática de México / Observatorio de deforestación neta cero (2022): Proyecto Tren Maya, Ciudad de México, Ciudad de México.
 - 14 Devos, Fred / Fortin, Julien / Le Maillot, Christophe / Meacham, Sam / Taylor, Daniel Ponce (2022): CINDAQ Informe Anual 2022.
 - 15 International Rights of Nature Tribunal (2023): Tren Maya Tribunal 2023 [<https://www.rightsofnaturetribunal.org/tribunals/maya-train-tribunal-2023/>].
 - 16 Benjamin, Walter (1991): Aus den Notizen und Vorarbeiten zu den Thesen über den Begriff der Geschichte, in: Tiedemann, Rolf / Schweppenhäuser, Hermann (Hrsg.): Benjamin: Gesammelte Schriften, Band I, S. 1232.

- 17 Hübötter, Victor (2023): Der Süden widersteht, Tag 4 [Reisetagebuch], in: ANF News (deutsch) [<https://anfdeutsch.com/weltweit/reisetagebuch-der-suden-widersteht-tag-4-37267>].
- 18 Hübötter, Victor (2023): Der Süden widersteht, Tag 2 und 3 [Reisetagebuch], in: ANF News (deutsch) [<https://anfdeutsch.com/weltweit/reisetagebuch-der-suden-widersteht-tag-2-und-3-37260>].
- 19 Externalisieren meint »nach außen verlagern«.
- 20 Misanthrop meint »nicht nachhaltig«.
- 21 Tagesschau (2021): Wie »grün« ist die Bahn wirklich? (03. 03. 2021) [<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-klimaschutz-oekostrom-101.html>].
- 22 El País, in: Ya-Basta-Netz: Tren Maya made In Germany. Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung [<https://www.ya-basta-netz.org/wp-content/uploads/2021/08/Tren-Maya-Made-in-Germany-Die-gesamte-Recherche-DE.pdf>].
- 23 Recherche AG (2021–2023): Tren Maya Made in Germany. Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung, Berlin/Mexiko [<https://deinebahn.com/2022/06/19/recherche-tren-maya-made-in-germany/>]; Recherche AG (2023): Wem nutzt die territoriale Neuordnung? Mexiko: Logistik und Infrastrukturprojekte im Dienst von Militär und Großunternehmen, in: *ila. Das Lateinamerikamagazin* Vol. 465, S. 15–19.
- 24 Hübötter, Victor (2023): Der Süden widersteht, Tag 4 [Reisetagebuch], in: ANF News (deutsch) [<https://anfdeutsch.com/weltweit/reisetagebuch-der-suden-widersteht-tag-4-37267>].
- 25 GIZ meint die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, meist beauftragt vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.
- 26 Recherche AG (2022): Tren Maya Made in Germany. Die Deutsche Bahn und der Zug der Zerstörung [<https://deinebahn.com/2022/06/19/recherche-tren-maya-made-in-germany/>].
- 27 Cardeña, Estefanía: QRoo, sede nacional para el Día Mundial del Medio Ambiente. Fue elegida por la ONU debido a su liderazgo en la protección de recursos naturales, in: *La Jornada Maya* [<https://www.lajornadamaya.mx/quintanaroo/215328/quintanaroo-de-nacional-para-el-dia-mundial-del-medio-ambiente-onu-proximo-5-de-junio-sema-bacalar>].
- 28 *Amparo* meint eine gerichtliche Klage zum Schutz einer oder mehrerer Personen vor Handlungen oder Unterlassungen der Behörden, die die von der mexikanischen Verfassung geschützten Menschenrechte und Garantien verletzen.
- 29 Redacción Desinformémonos (2023): Otorgan suspensión definitiva de obras del Tren Maya, in: *Desinformémonos* [<https://desinformemonos.org/otorgan-suspension-definitiva-de-obras-en-tramos-del-tren-maya/>].

- 30 Pfaff, Tino (2023): Tren Maya: Die Deutsche Bahn beteiligt sich am Ökozid in Mexiko, in: derFreitag Community [<https://www.freitag.de/autoren/tipfaff/ein-blutiges-geschaeft-tren-maya-die-deutsche-bahn-begeht-oeko-zid-in-mexiko>].
- 31 Pfaff, Tino (2023): Tren Maya: Die Deutsche Bahn beteiligt sich am Ökozid in Mexiko, in: derFreitag Community [<https://www.freitag.de/autoren/tipfaff/ein-blutiges-geschaeft-tren-maya-die-deutsche-bahn-begeht-oeko-zid-in-mexiko>].
- 32 Front Line Defenders (2022): GLOBAL ANALYSIS 2022.
- 33 Allein in den wenigen Wochen zwischen dem ersten Manuskript und der ersten Redigierung des Textes kam es in Mexiko zu mehreren Morden an indigenen Umwelt- und Landrechtsaktivisten sowie an Journalisten, die zu Megaprojekten und Kartellgewalt forschen, während Organisatoren der von uns begleiteten Protestkarawane »Der Süden widersteht« Morddrohungen erhalten.
- 34 Hübötter, Victor (2022): Die koloniale Schiene der Deutschen Bahn, in: Rotary Magazin [<https://rotary.de/gesellschaft/maya-zug-die-koloniale-schiene-der-deutschen-bahn-a-20312.html>].
- 35 Russau, Christian (2023): Deutsche Bahn beteiligt sich an Bau von Bahntrasse und Hafen im Munizip Alcântara im Bundesstaat Maranhão: Offene Fragen nach Umwelt- und Menschenrechten, in: KoBra Kooperation Brasilien [<https://www.kooperation-brasilien.org/de/themen/landkonflikte-umwelt/deutsche-bahn-beteiligt-sich-bau-von-bahntrasse-und-hafen-im-munizip-alcantara-im-bundesstaat-maranhao-offene-fragen-nach-umwelt-und-menschenrechten>].
- 36 Benjamin (1991), S. 1232.
- 37 Kurz nach der Fertigstellung dieses Textes begann in Mexiko die öffentliche Diskussion um die Frage, ob die Cenotes auf der Yucatán-Halbinsel den Status rechtlicher Subjekte erhalten sollen. Die Anerkennung der Rechte der Cenoten »in Verbindung mit den biokulturellen Rechten der Maya-Völker, die die Cenoten in diesem Gebiet bewohnen und in Beziehung zu ihnen leben«, wäre ein internationaler Präzedenzfall. Colli Sulú, Samantha (2022): Los cenotes de la Península de Yucatán como sujetos de derechos, in: DPLf [https://www.dplf.org/sites/default/files/cenotes_peninsula_yucatan_sujeto_derechos_dplf_2022_o.pdf].

Als »Ökozid« bezeichnet man die langfristige Beschädigung oder Zerstörung von Ökosystemen. Was gefährlich klingt, ist es auch und geht weit über die Bedrohung von Pflanzen und Tieren hinaus: Bereits heute sind Millionen von Menschen von den Auswirkungen betroffen, wissenschaftliche Erkenntnisse weisen darauf hin, dass es bald Milliarden sein könnten. Hauptverantwortlich dafür sind Umweltverbrechen, die von skrupellosen Konzernen begangen werden.

An vielen Orten der Welt suchen Menschen nach Möglichkeiten, diesen Zerstörungen etwas entgegenzusetzen. In diesem Band diskutieren Autorinnen und Autoren in 24 Beiträgen die Ursachen und Folgen von Ökoziden sowie juristische und politische Möglichkeiten, diese zu verhindern und juristisch zu ahnden. Thematisiert werden auch die Kritikpunkte am Konzept einer »Strafbarkeit von Ökoziden«. Zudem informieren Betroffene und Aktivisten sowie Juristinnen, Wissenschaftler und Politikerinnen, wie wir uns gegen Ökozide engagieren können.

Tino Pfaff ist Umweltaktivist. Seine Themenschwerpunkte sind kritische Gesellschaftstheorie, sozialökologischer Kollaps, sozio-ökonomische Ungleichheiten und dekoloniale ökologische Gerechtigkeit. Er hat Gesellschaftstheorie (FSU Jena) und Soziale Arbeit (FH Erfurt) studiert.

