

Die Deutsche Bahn zieht sich aus dem „Tren Maya“ zurück - und macht trotzdem einfach weiter

Statement (español abajo / english below)

Einführung: Die Deutsche Bahn beendet ihre Beteiligung am „Tren Maya“:

Nach über drei Jahren seit dem erstmaligen Erscheinen des Reports „Tren Maya Made in Germany“ (aktuell in der dritten Edition auf <https://deinebahn.com/2022/06/19/recherche-tren-maya-made-in-germany/> abrufbar), der die Beteiligung der Deutschen Bahn über ihr Tochterunternehmen „DB Consulting & Engineering“ der DB E.C.O. Group am „Tren Maya“ belegte, zieht sich die DB aus dem zerstörerischen Megaprojekt im Südosten Mexikos zurück.

Seit Beginn der Bauarbeiten im Jahr 2018 wird das Projekt aufgrund massiver Umweltzerstörung und zahlreicher Menschenrechtsverletzungen, insbesondere an der indigenen Bevölkerung, von Betroffenen, Aktivist*innen, Wissenschaftler*innen, NGOs und Institutionen der Vereinten Nationen kritisiert. Der Rückzug (keine weitere Verlängerung des Vertrags) der DB aus dem noch nicht abgeschlossenen Projekt, mindestens aber die Zusicherung, an keinen weiteren Ausschreibungen teilzunehmen, dürfte auch eine Reaktion auf Kritik und Protest sein, der sich seit 2021 auch gegen den Konzern im deutschen Staatsbesitz richtete. Der Rückzug geht aus einer Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Michael Theurer (Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr) auf die Parlamentarische Anfrage des MdB Bernd Riexinger (DIE LINKE) hervor, die am 08. Juli 2024 veröffentlicht worden war:¹

„Der Vertrag wurde zum 1. Dezember 2020 geschlossen und endete zum 31. Mai 2024. Die DB E&C beteiligt sich nicht weiter an dem Projekt und wird auch nicht mehr an künftigen Ausschreibungen teilnehmen.“

Die Antwort des Staatssekretärs lässt jedoch zentrale Fragen offen, die einmal mehr die Intransparenz der Bundesregierung und der Deutschen Bahn über ihre Beteiligung am „Tren Maya“ offenbaren, die bereits bei früheren Antworten auf Parlamentarische Anfragen auffiel:

Die Kritik an der Deutschen Bahn hält an:

1.) Verlängerte Beteiligung der DB am „Tren Maya“ über den ersten Vertragsabschluss hinaus, trotz frühen Hinweisen auf Umweltzerstörung und Menschenrechtsverletzungen:

Erstmals scheint es, als habe die Deutsche Bahn, anders als bisher bekannt, mindestens zwei Verträge zur Beteiligung am „Tren Maya“ geschlossen, bzw. den ursprünglichen Vertrag um mindestens fünf Monate verlängert. 2021 hatte der damalige Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann auf die Anfrage von MdB Eva-Maria-Schreiber (DIE LINKE) geantwortet:

„Der Vertrag wurde zum 1. Dezember 2020 geschlossen und läuft bis Dezember 2023.“²

Nachdem der „Tren Maya“ nicht wie geplant im Dezember 2023 fertiggestellt worden war, deutete vieles auf eine weitere Beteiligung der Deutschen Bahn hin.³

¹ <https://dip.bundestag.de/vorgang/beratungst%C3%A4tigkeit-der-db-engineering-consulting-gmbh-bei-dem-tren/314356?f.deskriptor=Deutsche%20Bahn&rows=25&pos=6&ctx=a>

² <https://dserver.bundestag.de/btp/19/19226.pdf>

³ So hieß es am 09. September 2023 in der Wirtschaftswoche: „Der Vertrag läuft Ende des Jahres eigentlich aus. Aufgrund von Verzögerungen dürfte die Zusammenarbeit aber weitergehen. Wie lange, wollte die Sprecherin nicht

Doch erst die Anfrage Riexingers und die entsprechende Antwort bestätigt: Die Deutsche Bahn beteiligte sich bis Mai 2024.

2.) Intransparenz der Deutschen Bahn und der Bundesregierung in Bezug auf die durchgeführten Aktivitäten innerhalb des „Tren Maya“-Projekts:

In diesem Zusammenhang kritisieren wir die variierenden Angaben und Projektdaten: 2021 hieß es: *„Die Beratung ist beschränkt auf die frühe Projektphase und umfasst unter anderem die Revision vorhandener Planungsunterlagen, die Unterstützung bei der Durchführung von Ausschreibungen und bei der Inbetriebnahme.“* 2024 werden zusätzlich neue, weitere Aufgabenbereiche genannt: *„Diese umfasste unter anderem die Revision vorhandener Planungsunterlagen, die Unterstützung bei der Beschaffung sowie bei der Inbetriebnahme. Die DB E&C beriet in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Ausrüstungstechnik und Betrieb.“* Wir fordern das Offenlegen des Vertrags, um die genauen Tätigkeiten der DB nachzuvollziehen.

3.) Unglaubliche Aussagen der Deutschen Bahn und der Bundesregierung in Hinblick auf eine vorgebliche Beteiligung ausschließlich in der „frühen Projektphase“:

Insbesondere die Aussage (in beiden Antworten 2021 und 2024), dass sich die Tätigkeiten der DB „auf die frühe Projektphase“ beschränkte ist nicht hinnehmbar: Das Projekt „Tren Maya“ begann 2018 und sollte im Dezember 2023 fertiggestellt werden, erste Streckenabschnitte wurden im Dezember 2023 und im Februar 2024 eröffnet, die endgültige Fertigstellung und Eröffnung ist aktuell für September 2024 angedacht. Bei einer (verlängerten) Beteiligung bis Mai 2024 kann unter diesen Umständen unmöglich von einer Beteiligung in der „frühen Projektphase“ gesprochen werden, dies ist weder glaubwürdig noch kohärent.

4.) Ausweichende Angaben der Bundesregierung in Hinblick auf die Beurteilung der DB-Beteiligung am „Tren Maya“-Projekt:

Die Bundesregierung weicht in ihrer aktuellen Antwort (einmal mehr) aus und flüchtet sich in vage Angaben, statt die Frage nach einer Beurteilung der DB-Beteiligung im Projekt „Tren Maya“ zu beantworten, das nachweisbar Umwelt- und Menschenrechte verletzt:

„Wie beurteilt die Bundesregierung das Engagement der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Zusammenhang mit dem „Tren-Maya-Projekt“ in Mexiko, und wie stellt die Bundesregierung als Eigentümerin der Bahn bisher und in Zukunft sicher, dass die sich aus der ILO-Konvention 169 ergebenden Verpflichtungen bei Auslandsprojekten der Bahn eingehalten werden?“

Die Antwort ist in erster Linie (einmal mehr) ausweichend: *„Nach Angaben der DB AG umfasste das Aufgabengebiet der DB E&C nicht die vorgelagerte und zwischenzeitlich auch angepasste Streckenplanung für das Vorhaben.“* Dies bedeutet nicht, dass die DB durch ihre Beteiligung am „Tren Maya“ nicht mitverantwortlich ist für Umweltzerstörung und Menschenrechtsverletzungen, und keinesfalls stellt es eine adäquate Beurteilung der

sagen.“ (<https://www.wiwo.de/technologie/wirtschaft-von-oben/wirtschaft-von-oben-227-mexiko-und-die-deutsche-bahn-zu-den-maya-staetten-das-umstrittene-zugprojekt-der-deutschen-bahn/29379494.html>). Auch in der ZDF-Dokumentation „Die Insider“ wurde darauf hingewiesen, dass die DB sich vermutlich über den Dezember 2023 hinaus an dem „Tren Maya“ Projekt beteiligen würde, dem Konzern wurde bei der Eröffnung des ersten Streckenabschnitts im Dezember 2023 gedankt (<https://www.zdf.de/dokumentation/zdfzeit/deutsche-bahn-die-insider-100.html>)

Beteiligung dar. Die Bezugnahme auf die ILO-Konvention 169⁴ ist dabei noch ungenauer, und mindestens Ausdruck von Unwissenheit:

„Bezugnehmend auf die ILO-Konvention 169 gilt grundsätzlich, dass – sofern sich das Risiko einer Verletzung von Menschenrechten (wie z. B. Rechte der Indigenen Völker) in einem Projekt andeutet, an dem die DB E&C beteiligt ist – die DB AG dieses nach eigenen Angaben grundsätzlich prüft und zur Klärung aktiv Kontakt zu Partnern und Kunden aufnimmt. Sofern bei der Prüfung das Risiko einer Verletzung von Menschenrechten nicht ausgeräumt werden kann, gibt die DB AG nach eigenen Angaben die (weitere) Beteiligung an dem Projekt auf.“

Hier formuliert die Bundesregierung ein vorgebliches Vorgehen der DB (Rückzug aus Projekten mit dem Risiko von Menschenrechtsverletzungen), während die Beteiligung am „Tren Maya“ das Gegenteil dieser Vorgehensweise beweist: Die zitierte Aussage diskreditiert unsere Arbeit der vergangenen drei Jahre: Seit 2021 weisen wir (und viele weitere) die DB und die Bundesregierung deutlich auf die vielfach erwiesenen Umwelt- und Menschenrechtsverletzungen im Zuge des „Tren Maya“ Projekts hin, auch und insbesondere auf die Verletzung des in Mexiko von Beginn an und in Deutschland seit kurzem ratifizierten ILO-169-Abkommens. Drei/zwei Jahre später anzugeben, dass sich die DB aus Projekten zurückzieht, bei denen eine Verletzung von Menschenrechten nicht nur gegeben ist, sondern „nicht ausgeräumt werden kann“, muss als Farce bezeichnet werden:

Offensichtlich wurde trotz den der DB und Regierung seit 2021 bekannten Menschenrechtsverletzungen nicht nur an der Beteiligung an diesem Projekt festgehalten, sondern der Vertrag über den Dezember 2023 hinaus sogar ein weiteres Mal abgeschlossen oder verlängert. Offensichtlich hatten DB und Bundesregierung im Wissen der Menschenrechtsverletzungen ihre Beteiligung an dem Projekt nicht beendet. Nun, nach dem planbaren Auslaufen des (verlängerten) Vertrages im Mai 2024 im Juli 2024 anzugeben, dass sich die DB aus Projekten mit einem Risiko von Menschenrechtsverletzungen grundsätzlich zurückzieht, müssen wir als simplen Versuch verstehen, sich im Nachhinein von jeglicher Verantwortung für die erwiesenen Umwelt- und Menschenrechtsverletzungen (im Zuge der Beteiligung) freizusprechen.

5.) Inakzeptable Begründung einer vorgeblich „unproblematischen“ Beteiligung der DB am „Tren Maya“ trotz Hinweisen auf Umweltzerstörung und Menschenrechtsverletzungen:

Dies erinnert an die mindestens von Unwissenheit zeugenden Aussagen der Bundesregierung (als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage)⁵ und der DB (als Antwort auf Anfragen der NGO „SumOfUs“ [heute Ekō]) im August/September 2021 (!). Bereits zu diesem Zeitpunkt war eine Beurteilung der DB-Beteiligung gefordert worden, formuliert von MdB Sabine Leidig (DIE LINKE): *„Wie bewertet die Bundesregierung die Beteiligung der Deutschen Bahn AG 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 sie ein solches Engagement als Teil der Aufgabe ihres Bundesunternehmens?“*

Wie 2024 war die Antwort ausweichend (*„Die Planungen zur Umweltverträglichkeit oder zu sozialen Auswirkungen bzw. deren Revision sind nicht Bestandteil des beauftragten Leistungsumfangs“*). In einem zweiten Schritt führte der parlamentarische Staatssekretär

⁴ „Die Konvention ILO 169 ist das einzige verbindliche internationale Abkommen, das dem Schutz der Rechte indigener Völker gewidmet ist.“ (<https://www.survivalinternational.de/indigene/ilo>)

⁵ <https://dserver.bundestag.de/btd/19/324/1932490.pdf>

damals aus: „In das Projekt sind die Vereinten Nationen mit ihren diversen Unterorganisationen (OHCHR, UN-Habitat, UNESCO, UNOPS) eng eingebunden. Nach Auffassungen der Bundesregierung stehen beratende Auslandsaktivitäten der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften, wie im vorliegenden Fall, dem Bundesinteresse nicht entgegen.“

Diese Aussage ist nicht hinnehmbar, und wir reagierten damals unmittelbar: Denn die „enge Einbindung der diversen UN-Unterorganisationen“ zu nennen, ohne ihre Beurteilung zum „Tren Maya“ auszuführen, ist unaufrichtig: Ausgerechnet einige der genannten UN-Unterorganisationen (wie das UN-Hochkommissariat für Menschenrechte OHCHR) kritisierten den „Tren Maya“, u.a. wegen mangelnder Konsultationen der indigenen Gemeinschaften und entsprechenden Verstößen gegen das ILO-169-Abkommens. Wir reagierten damals unmittelbar und wiesen ausführlich auf die UN-Kritik am „Tren Maya“ hin⁶ - eine Reaktion von Bundesregierung oder DB blieb aber aus.

Angesichts dieser bereits 2021 nicht haltbaren und unmittelbar widersprochenen „Beurteilung“ nun im Juli 2024 anzugeben, dass sich die DB aus Projekten mit dem „Risiko von Menschenrechtsverletzungen“ zurückzieht, lässt keinen anderen Schluss zu, als dass man die Arbeit Vieler, die Regierung und Konzern seit drei Jahren auf die Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung hinweisen und sie dafür kritisieren, für dumm verkaufen möchte.

Zusammenfassung: Der vorgebliche Rückzug der DB aus Projekten, die Umwelt- und Menschenrechte gefährden, ist unglaublich:

Wir wiederholen, dass die DB (und als weisungsbefugt auch die deutsche Bundesregierung durch das Bundesverkehrsministerium) mitverantwortlich ist für die seit 2020 stattgefundenen Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung durch das „Tren Maya“ Projekt.

Am 23. Juni 2022 trat in Deutschland das ILO-169-Abkommen in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt wusste die Bundesregierung bereits von signifikanten Verletzungen des Abkommens im Kontext des „Tren Maya“ und hätte spätestens zu diesem Zeitpunkt den Rückzug der DB aus dem Projekt forcieren müssen.⁷ Stattdessen wurde der Vertrag ein halbes Jahr später noch einmal verlängert, ohne die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten. In diesem halben Jahr hat sich die Menschenrechtssituation weiter verschärft, die Umweltschäden nahmen zu. Der aktuelle Rückzug aus dem Projekt, der betont, sich auch nicht an weiteren Ausschreibungen zu beteiligen, stellt einen Versuch dar, sich von dieser Verantwortung freizusprechen.

Die DB plant entsprechende Beteiligungen an weiteren umwelt- und menschenrechtsgefährdenden Projekten:

6.) Die DB „macht einfach weiter“:

In Mexiko scheint sich die DB durch ihre Beteiligung am „Tren Maya“ auch die Tür für weitere Beteiligungen an umstrittenen Zugprojekten gesichert zu haben: Am 22. August 2024 wurde das Interesse der DB an acht Zugprojekten in Mexiko bekannt, die durch die gewählte und am 1. Oktober 2024 ihr Amt antretende Präsidentin Claudia Sheinbaum vorgeschlagen werden.⁸

⁶ <https://deinebahn.com/wp-content/uploads/2022/06/Kritik-der-UN-am-Tren-Maya.pdf>

⁷ <https://deinebahn.com/wp-content/uploads/2022/06/Pressemitteilung-Das-Inkrafttreten-des-ILO-169-Abkommens-und-die-Beteiligung-der-Deutschen-Bahn-am-Tren-Maya.pdf>

⁸ <https://www.forbes.com.mx/seria-un-gusto-participar-en-la-construccion-de-los-trenes-de-pasajeros-en-mexico-deutsche-bahn/>

Diese kündigte zudem die Fertigstellung des „Tren Maya“ und des „interozeanischen Korridors“ als eine Priorität ihrer Regierung an.

In **Brasilien** planen portugiesische Geschäftsleute das Industrie-, Schienen- und Hafenprojekt „GPM“ zum Transport von Erzen, Soja und „grünem Wasserstoff“ u.a. nach Europa. Das Projekt gefährdet – wie in Mexiko – einzigartige Ökosysteme und Quilombola- und indigene Gemeinschaften. *„Mit dabei ist die Deutsche Bahn (DB). Deren Tochterunternehmen DB E.C.O. Group hat mit GPM eine Absichtserklärung über die gemeinsame Projektentwicklung und den späteren Betrieb der Eisenbahn‘ unterzeichnet.“*⁹ Trotz früh geäußerter Kritik von NGOs und Betroffenen vor Ort besteht diese Absichtserklärung weiter fort.

Wir fordern den sofortigen Rückzug der DB (und aller anderen öffentlichen Institutionen [GIZ, KfW-Entwicklungsbank u.a.]) aus dem Projekt – und nehmen die Bundesregierung in ihrer aktuellen Antwort vom 08.07.2024 beim Wort:

„Sofern bei der Prüfung das Risiko einer Verletzung von Menschenrechten nicht ausgeräumt werden kann, gibt die DB AG nach eigenen Angaben die (weitere) Beteiligung an dem Projekt auf.“ Das Risiko einer Verletzung von Menschenrechten (und Umweltzerstörung) ist bereits jetzt nachgewiesen und veröffentlicht.¹⁰ Aktuell droht jedoch gar eine Förderung des kolonialen Projekts durch die EU-Kommission: *„Presseartikel in Brasilien bringen in diesem Zusammenhang eine Finanzierung von GPM durch die Initiative Global Gateway der Europäischen Kommission ins Spiel. Der Fonds soll für die EU strategische Projekte rund um den Globus bis 2027 mit bis zu 300 Milliarden Euro finanzieren.“*¹¹

Eine Beteiligung an dem Projekt in Brasilien wäre das Weiterfahren auf der „kolonialen Schiene“ der Deutschen Bahn, die sich hierzulande, vor allem mittels der Projektausführenden DB E.C.O. Group, gerne als „Klimaschützer“ inszeniert, sich aber weltweit an Projekten beteiligt, die gegen Menschenrechte verstoßen und Umweltzerstörung bedeuten.

Recherche-AG/ InvestigAcción, Mexiko-City/ Berlin, den 15. September 2024

Mitunterzeichner:

Gesellschaft für bedrohte Völker GfbV

Dachverband der Kritischen Aktionär*innen

⁹ <https://www.regenwald.org/petitionen/1289/brasilien-deutsche-bahn-raus-aus-amazonien>

¹⁰ *Vergleich u.a.:*

<https://www.rainforest-rescue.org/updates/11250/brazil-rail-and-port-construction-with-german-involvement-threatens-people-and-nature>

<https://taz.de/Deutsche-Bahn-in-Brasilien!/6016830/>

<https://www.rosalux.de/en/news/id/52109/deutsche-bahns-brazilian-line>

<https://amerika21.de/termin/2024/05/269498/deutsche-bahn-amazonien>

<https://www.fdc1.org/event/die-deutsche-bahn-in-amazonien/>

<https://anfddeutsch.com/hintergrund/wenn-die-mangroven-weinen-42488>

¹¹ [https://www.regenwald.org/news/12372/brasilien-organisationen-fordern-die-eu-auf-schienen-und-hafenprojekt-gpm-nicht-zu-](https://www.regenwald.org/news/12372/brasilien-organisationen-fordern-die-eu-auf-schienen-und-hafenprojekt-gpm-nicht-zu-finanzieren#:~:text=Presseartikel%20in%20Brasilien%20bringen%20in.zu%20300%20Milliarden%20Euro%20f)

[finanzieren#:~:text=Presseartikel%20in%20Brasilien%20bringen%20in.zu%20300%20Milliarden%20Euro%20f](https://www.regenwald.org/news/12372/brasilien-organisationen-fordern-die-eu-auf-schienen-und-hafenprojekt-gpm-nicht-zu-finanzieren#:~:text=Presseartikel%20in%20Brasilien%20bringen%20in.zu%20300%20Milliarden%20Euro%20f)

Deutsche Bahn se retira del «Tren Maya» - y sin embargo simplemente continúa

Declaración (deutsch oben / english below)

Introducción: Deutsche Bahn pone fin a su participación en el «Tren Maya»:

Después de más de tres años desde la primera publicación del informe «Tren Maya Made in Germany» (actualmente disponible en su tercera edición en <https://deinebahn.com/2022/06/19/recherche-tren-maya-made-in-germany/>), que describía la participación de Deutsche Bahn en el «Tren Maya» a través de su filial «DB Consulting & Engineering» del grupo DB E.C.O. Grupo en el «Tren Maya», DB se retira del destructivo megaproyecto en el sureste de México.

Desde que comenzaron las obras de construcción en 2018, el proyecto ha sido criticado por los afectados, activistas, científicos, ONG e instituciones de las Naciones Unidas debido a la destrucción masiva del medio ambiente y a las numerosas violaciones de los derechos humanos, en particular contra la población indígena. La retirada de DB (no prórroga del contrato) del proyecto, que aún no ha finalizado, o al menos la garantía de que no participará en más licitaciones, es probablemente también una respuesta a las críticas y protestas que se han dirigido contra la empresa estatal alemana desde 2021. La retirada figura en una respuesta del Secretario de Estado Parlamentario Michael Theurer (Comisionado del Gobierno Federal para el Transporte Ferroviario) a una pregunta parlamentaria de Bernd Riexinger (DIE LINKE), publicada el 8 de julio de 2024:

«El contrato se celebró el 1 de diciembre de 2020 y finalizó el 31 de mayo de 2024. DB E&C ya no participa en el proyecto y no participará en futuras licitaciones».

Sin embargo, la respuesta del Secretario de Estado deja preguntas clave sin responder, revelando una vez más la falta de transparencia por parte del Gobierno alemán y Deutsche Bahn respecto a su implicación en el «Tren Maya», que ya quedó patente en anteriores respuestas a preguntas parlamentarias:

Continúan las críticas a Deutsche Bahn:

1.) La prolongada implicación de DB en el «Tren Maya» más allá de la conclusión inicial del contrato, a pesar de los indicios de destrucción medioambiental y violaciones de los derechos humanos:

Por primera vez, parece que Deutsche Bahn ha celebrado al menos dos contratos para participar en el «Tren Maya», contrariamente a lo que se sabía hasta ahora, o ha prorrogado el contrato original durante al menos cinco meses. En 2021, la entonces Secretaria de Estado Parlamentaria Enak Ferlemann respondió a una pregunta de la diputada Eva-Maria-Schreiber (DIE LINKE):

«El contrato se celebró el 1 de diciembre de 2020 y está vigente hasta diciembre de 2023».

Después de que el «Tren Maya» no se completara en diciembre de 2023 como estaba previsto, existieron muchos indicios de que Deutsche Bahn seguirá participando.

Sin embargo, sólo la consulta de Riexinger y la correspondiente respuesta confirmaron que Deutsche Bahn estaba implicada hasta mayo de 2024.

2.) Falta de transparencia por parte de Deutsche Bahn y del gobierno alemán con respecto a las actividades llevadas a cabo en el marco del proyecto «Tren Maya»:

En este contexto, criticamos la variación de la información y de las fechas del proyecto: en 2021, se afirmaba que *«El asesoramiento se limita a la fase inicial del proyecto e incluye, entre otras cosas, la*

revisión de los documentos de planificación existentes, el apoyo en la ejecución de las licitaciones y la puesta en servicio.» En 2024, también se mencionaron nuevas áreas de responsabilidad adicionales: «Esto incluye, entre otras cosas, la revisión de los documentos de planificación existentes, el apoyo durante las licitaciones y la puesta en marcha. DB E&C asesoró en las áreas de tecnología de vehículos, tecnología de equipos y funcionamiento».

Exigimos la divulgación del contrato para conocer las actividades exactas de DB.

3.) Declaraciones increíbles de Deutsche Bahn y del Gobierno Federal con respecto a una supuesta participación exclusivamente en la «fase inicial del proyecto»:

En particular, la afirmación (tanto en la respuesta de 2021 como en la de 2024) de que las actividades de DB se «limitaron a la fase temprana/inicial del proyecto» es inaceptable: el proyecto «Tren Maya» comenzó en 2018 y estaba previsto que finalizara en diciembre de 2023, los primeros tramos se abrieron en diciembre de 2023 y febrero de 2024, y la finalización y apertura definitivas están previstas actualmente para septiembre de 2024. Con una participación (prorrogada) hasta mayo de 2024, es imposible hablar de participación en la «fase inicial del proyecto» en estas circunstancias; esto no es creíble ni coherente.

4.) Declaraciones evasivas del Gobierno Federal con respecto a la evaluación de la participación de DB en el proyecto «Tren Maya»:

En su respuesta actual, el gobierno alemán se muestra (una vez más) evasivo y se refugia en declaraciones vagas en lugar de responder a la pregunta sobre una evaluación de la implicación de DB en el proyecto «Tren Maya», que viola de forma demostrable los derechos medioambientales y humanos:

«¿Cómo evalúa el gobierno alemán la participación de Deutsche Bahn AG (DB AG) en relación con el «proyecto Tren Maya» en México, y cómo garantiza el gobierno alemán, como propietario del ferrocarril, el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Convenio 169 de la OIT en el caso de proyectos ferroviarios extranjeros, tanto ahora como en el futuro?».

La respuesta es sobre todo (una vez más) evasiva: *«Según DB AG, el cometido de DB E&C no incluía la planificación del trazado aguas arriba del proyecto, que también se ha ajustado entretanto».* Esto no significa que DB no sea corresponsable de la destrucción del medio ambiente y de las violaciones de los derechos humanos a través de su participación en el «Tren Maya», y de ninguna manera representa una evaluación adecuada de su participación. La referencia al Convenio 169 de la OIT es aún menos precisa y, como mínimo, una expresión de ignorancia:

«Con referencia al Convenio 169 de la OIT, el principio básico es que - si se indica el riesgo de una violación de los derechos humanos (como los derechos de los pueblos indígenas) en un proyecto en el que participa DB E&C - DB AG, de acuerdo con sus propias declaraciones, lo examinará en principio y se pondrá en contacto activamente con socios y clientes para obtener aclaraciones. Si el riesgo de violación de los derechos humanos no puede eliminarse durante la revisión, DB AG ha declarado que dejará de participar (más) en el proyecto».

Aquí, el gobierno alemán formula un supuesto enfoque de DB (retirada de proyectos con riesgo de violación de los derechos humanos), mientras que la participación en «Tren Maya» demuestra lo contrario de este enfoque: Esta declaración citada desacredita nuestro trabajo durante los últimos tres años:

desde 2021, nosotros (y muchos otros) hemos estado señalando claramente a DB y al gobierno alemán las numerosas violaciones probadas del medio ambiente y de los derechos humanos en el curso del proyecto «Tren Maya», incluyendo y en particular la violación del acuerdo OIT-169 ratificado en México desde el principio y en Alemania más recientemente. Tres años después, la declaración de DB de que se retira de proyectos en los que las violaciones de los derechos humanos no sólo existen sino que «no pueden eliminarse» debe calificarse de farsa:

Obviamente, a pesar de las violaciones de derechos humanos de las que tienen conocimiento

desde 2021, han persistido en participar en este proyecto, incluso concluyendo o ampliando el contrato una vez más más allá de diciembre de 2023. Obviamente, DB y el gobierno alemán no habían puesto fin a su participación en el proyecto a sabiendas de las violaciones de los derechos humanos. Ahora, tras la expiración prevista del contrato (prorrogado) en mayo de 2024, declarar en julio de 2024 que DB se retira fundamentalmente de proyectos con riesgo de violaciones de los derechos humanos debe entenderse como un simple intento de eximirse a posteriori de toda responsabilidad por las violaciones probadas del medio ambiente y de los derechos humanos (en el curso de su participación).

5.) Justificación inaceptable de la participación supuestamente «no problemática» de DB en el «Tren Maya» a pesar de las pruebas de destrucción del medio ambiente y de violaciones de los derechos humanos:

Esto recuerda a las declaraciones del Gobierno alemán (en respuesta a una investigación parlamentaria) y de DB (en respuesta a las investigaciones de la ONG «SumOfUs» [ahora Ekō]) en agosto/septiembre de 2021 (!), que como mínimo atestiguan ignorancia. Ya entonces se había solicitado una valoración de la implicación de DB, formulada por la diputada Sabine Leidig (DIE LINKE): *«¿Cómo valora el Gobierno Federal la implicación de Deutsche Bahn AG en el proyecto “Tren Maya” en México a la vista de las críticas internacionales por el impacto ecológico y la situación de los derechos humanos (también en relación con los objetivos internacionales de sostenibilidad) y considera dicha implicación como parte de la tarea de su empresa federal?»*

Al igual que en 2024, la respuesta fue evasiva («Los planes de compatibilidad medioambiental o de impacto social o su revisión no forman parte del alcance de los servicios encargados»). En un segundo paso, el Secretario de Estado Parlamentario explicó entonces: *«Las Naciones Unidas y sus diversas suborganizaciones (ACNUDH, ONU-Hábitat, UNESCO, UNOPS) participan estrechamente en el proyecto. En opinión del Gobierno Federal, las actividades de asesoramiento en el extranjero de DB AG y sus filiales, como en el presente caso, no entran en conflicto con los intereses del Gobierno Federal.»*

Esta declaración es inaceptable, y reaccionamos inmediatamente:

Porque mencionar la «estrecha participación de las diversas suborganizaciones de las Naciones Unidas» sin profundizar en su evaluación del «Tren Maya» es poco sincero: algunas de las suborganizaciones de las Naciones Unidas mencionadas (como la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos ACNUDH), entre todas, criticaron el «Tren Maya», entre otras cosas, por la falta de consulta con las comunidades indígenas y las correspondientes violaciones del Convenio OIT-169. Reaccionamos inmediatamente en su momento y denunciemos la falta de consulta con las comunidades indígenas. En su momento reaccionamos de inmediato y señalamos detalladamente las críticas de la ONU al «Tren Maya», pero ni el Gobierno alemán ni DB respondieron.

En vista de esta «evaluación», que ya era insostenible en 2021 e inmediatamente desmentida, afirmar ahora en julio de 2024 que DB se retira de proyectos con «riesgo de violación de los derechos humanos» no deja otra conclusión que la de que se toma por tonto el trabajo de muchas personas que llevan tres años señalando y criticando al gobierno y a la empresa por violaciones de los derechos humanos y destrucción del medio ambiente.

Resumen: La supuesta retirada de DB de proyectos que ponen en peligro el medio ambiente y los derechos humanos es inverosímil:

Repetimos que DB (y como autorizado para dar instrucciones, el Gobierno Federal alemán a través del Ministerio Federal de Transportes) es en parte responsable de las violaciones de los derechos humanos y de la destrucción medioambiental que se han producido desde 2020 como consecuencia del proyecto «Tren Maya».

El Convenio 169 de la OIT entró en vigor en Alemania el 23 de junio de 2022. En ese momento, el Gobierno alemán ya era consciente de las importantes violaciones del convenio en el contexto del

proyecto «Tren Maya» y debería haber obligado a DB a retirarse del proyecto como muy tarde en esa fecha. En lugar de ello, el contrato se prorrogó de nuevo seis meses después sin informar al público. Durante este periodo de seis meses, la situación de los derechos humanos se ha deteriorado aún más y los daños medioambientales han aumentado. La actual retirada del proyecto, en la que subraya que no participará en más licitaciones, es un intento de eximirse de esta responsabilidad.

DB tiene previsto participar en otros proyectos que ponen en peligro el medio ambiente y los derechos humanos:

6.) DB «se limita a seguir adelante»:

En **México**, DB también parece haber asegurado la puerta para seguir participando en proyectos ferroviarios controvertidos a través de su participación en el «Tren Maya»: El 22 de agosto de 2024 se anunció el interés de DB en ocho proyectos de trenes en México propuestos por la presidenta electa Claudia Sheinbaum, quien asumirá el cargo el 1 de octubre de 2024.

También anunció la finalización del «Tren Maya» y del «Corredor Interoceánico» como prioridad de su gobierno.

En **Brasil**, empresarios portugueses planean el proyecto industrial, ferroviario y portuario «GPM» para transportar mineral, soja e «hidrógeno verde» a Europa, entre otros destinos. Como en México, el proyecto pone en peligro ecosistemas únicos y comunidades quilombolas e indígenas. «Deutsche Bahn» (DB) también está implicada. Su filial DB E.C.O. Group ha firmado un memorando de entendimiento con GPM 'sobre el desarrollo conjunto del proyecto y la posterior explotación del ferrocarril'. A pesar de las primeras críticas de las ONG y de los afectados sobre el terreno, esta declaración de intenciones sigue existiendo.

Exigimos la retirada inmediata de DB (y de todas las demás instituciones públicas [GIZ, Banco de Desarrollo KfW, etc.]) del proyecto - y tomamos la palabra al gobierno alemán en su actual respuesta del 8 de julio de 2024:

«Si el riesgo de violación de los derechos humanos no puede eliminarse durante la revisión, DB AG declara que renunciará a participar (más) en el proyecto». El riesgo de violación de los derechos humanos (y de destrucción del medio ambiente) ya se ha demostrado y hecho público. Actualmente, sin embargo, la Comisión de la UE amenaza incluso con subvencionar el proyecto colonial: «En este contexto, artículos de prensa en Brasil ponen en juego la financiación de GPM por la iniciativa Global Gateway de la Comisión Europea. El fondo pretende financiar proyectos estratégicos en todo el mundo para la UE con hasta 300.000 millones de euros hasta 2027».

La participación en el proyecto en Brasil sería una continuación de la «vía colonial» de Deutsche Bahn, a la que le gusta presentarse como «protectora del clima» en este país, principalmente a través de proyectos que ejecuta DB E.C.O. Grupo, pero está implicado en proyectos en todo el mundo que violan los derechos humanos y destruyen el medio ambiente.

Recherche-AG/ InvestigAcción, Ciudad de México/ Berlín, 15 de septiembre de 2024

Co-firmantes:

Gesellschaft für bedrohte Völker (Sociedad para los Pueblos Amenazados)

Dachverband der Kritischen Aktionär:innen (Organización paraguas de accionistas críticos)

English

Deutsche Bahn withdraws from the ‘Tren Maya’ - and yet simply continues

Statement (deutsch oben, español arriba)

Introduction: Deutsche Bahn is ending its involvement in ‘Tren Maya’:

After more than three years since the first publication of the report ‘Tren Maya Made in Germany’ (currently available in its third edition at <https://deinebahn.com/2022/06/19/recherche-tren-maya-made-in-germany/>), which documented the involvement of Deutsche Bahn through its subsidiary ‘DB Consulting & Engineering’ of the DB E.C.O. Group in the ‘Tren Maya’, DB is withdrawing from the destructive megaproject in south-east Mexico.

Since construction work began in 2018, the project has been criticised by those affected, activists, scientists, NGOs and United Nations institutions due to massive environmental destruction and numerous human rights violations, particularly against the indigenous population. DB's withdrawal (no further extension of the contract) from the project, which has not yet been completed, or at least the assurance that it will not participate in any further tenders, is probably also a response to criticism and protests that have been directed against the German state-owned company since 2021. The withdrawal is contained in a response from Parliamentary State Secretary Michael Theurer (Federal Government Commissioner for Rail Transport) to a parliamentary question from Bernd Riexinger (DIE LINKE), which was published on 8 July 2024:

‘The contract was concluded on 1 December 2020 and ended on 31 May 2024. DB E&C is no longer participating in the project and will no longer take part in future tenders.’

However, the State Secretary's response leaves key questions unanswered, once again revealing the lack of transparency on the part of the German government and Deutsche Bahn regarding their involvement in ‘Tren Maya’, which was already evident in previous responses to parliamentary questions:

Criticism of Deutsche Bahn continues:

1.) DB's extended involvement in the ‘Tren Maya’ beyond the initial conclusion of the contract, despite early indications of environmental destruction and human rights violations:

For the first time, it appears that Deutsche Bahn has concluded at least two contracts to participate in the ‘Tren Maya’, contrary to what was previously known, or has extended the original contract by at least five months. In 2021, the then Parliamentary State Secretary Enak Ferlemann responded to a question from MP Eva-Maria-Schreiber (DIE LINKE):

‘The contract was concluded on 1 December 2020 and runs until December 2023.’

After the ‘Tren Maya’ was not completed in December 2023 as planned, there are many indications that Deutsche Bahn will continue to be involved.

However, only Riexinger's enquiry and the corresponding response confirmed that Deutsche Bahn was involved until May 2024.

2.) Lack of transparency on the part of Deutsche Bahn and the German government with regard to the activities carried out within the ‘Tren Maya’ project:

In this context, we criticise the varying information and project dates: in 2021, it was stated that *‘Consultancy is limited to the early project phase and includes, among other things, the revision of existing planning documents, support in the implementation of tenders and commissioning.’*

In 2024, new, additional areas of responsibility were also mentioned: *'This included, among other things, the revision of existing planning documents, support during procurement and commissioning. DB E&C advised in the areas of vehicle technology, equipment technology and operation.'*

We demand the disclosure of the contract in order to understand the exact activities of DB.

3.) Unbelievable statements by Deutsche Bahn and the Federal Government with regard to an alleged involvement exclusively in the 'early project phase':

In particular, the statement (in both the 2021 and 2024 responses) that DB's activities were 'limited to the early project phase' is unacceptable: the 'Tren Maya' project began in 2018 and was scheduled for completion in December 2023, the first sections were opened in December 2023 and February 2024, and final completion and opening is currently planned for September 2024. With (extended) participation until May 2024, it is impossible to speak of participation in the 'early project phase' under these circumstances; this is neither credible nor coherent.

4.) Evasive statements by the Federal Government with regard to the assessment of DB's involvement in the 'Tren Maya' project:

In its current response, the German government is (once again) evasive and takes refuge in vague statements instead of answering the question about an assessment of DB's involvement in the 'Tren Maya' project, which demonstrably violates environmental and human rights:

'How does the German government assess the involvement of Deutsche Bahn AG (DB AG) in connection with the 'Tren Maya project' in Mexico, and how does the German government, as the owner of the railway, ensure that the obligations arising from ILO Convention 169 are complied with in the case of foreign railway projects, both now and in the future?'

The answer is primarily (once again) evasive: *'According to DB AG, DB E&C's remit did not include the upstream route planning for the project, which has also been adjusted in the meantime.'* This does not mean that DB is not jointly responsible for environmental destruction and human rights violations through its involvement in 'Tren Maya', and in no way does it represent an adequate assessment of its involvement. The reference to ILO Convention 169 is even less precise, and at the very least an expression of ignorance:

'With reference to ILO Convention 169, the basic principle is that - if the risk of a violation of human rights (such as the rights of indigenous peoples) is indicated in a project in which DB E&C is involved - DB AG will, according to its own statements, examine this in principle and actively contact partners and customers for clarification. If the risk of a violation of human rights cannot be eliminated during the review, DB AG has stated that it will cease (further) involvement in the project.'

Here, the German government formulates an alleged approach of DB (withdrawal from projects with the risk of human rights violations), while the participation in 'Tren Maya' proves the opposite of this approach: This quoted statement discredits our work over the past three years: since 2021, we (and many others) have been clearly pointing out to DB and the German government the many proven environmental and human rights violations in the course of the 'Tren Maya' project, including and in particular the violation of the ILO-169 agreement ratified in Mexico from the outset and in Germany more recently. Three years later, DB's statement that it is withdrawing from projects in which human rights violations not only exist but 'cannot be eliminated' must be described as a farce:

Obviously, despite the human rights violations they have been aware of since 2021, they have persisted in participating in this project, even concluding or extending the contract one more time beyond December 2023. Obviously, DB and the German government had not ended their involvement in the project in the knowledge of the human rights violations. Now, after the planned expiry of the (extended) contract in May 2024, to state in July 2024 that DB is fundamentally withdrawing from projects with a risk of human rights violations must be understood as a simple attempt to absolve itself in retrospect of any responsibility for the proven environmental and human rights violations (in the course of its involvement).

5.) Unacceptable justification for DB's supposedly 'unproblematic' involvement in the 'Tren Maya' despite evidence of environmental destruction and human rights violations:

This is reminiscent of the statements made by the German government (in response to a parliamentary enquiry) and DB (in response to enquiries from the NGO 'SumOfUs' [now Ekō]) in August/September 2021 (!), which at the very least testify to ignorance. An assessment of DB's involvement had already been requested at this time, formulated by Member of Parliament Sabine Leidig (DIE LINKE): *'How does the Federal Government assess Deutsche Bahn AG's involvement in the "Tren Maya" project in Mexico in view of the international criticism due to the ecological impact and the human rights situation (also with regard to international sustainability goals) and does it see such involvement as part of the task of its federal enterprise?'*

As in 2024, the answer was evasive ('The plans for environmental compatibility or social impact or their revision are not part of the commissioned scope of services'). In a second step, the Parliamentary State Secretary explained at the time: *'The United Nations and its various sub-organisations (OHCHR, UN-Habitat, UNESCO, UNOPS) are closely involved in the project. In the opinion of the Federal Government, foreign advisory activities of DB AG and its subsidiaries, as in the present case, do not conflict with the interests of the Federal Government.'*

This statement is unacceptable, and we reacted immediately:

Because to mention the 'close involvement of the various UN sub-organisations' without elaborating on their assessment of the 'Tren Maya' is disingenuous: some of the UN sub-organisations mentioned (such as the UN Office of the High Commissioner for Human Rights OHCHR), of all people, criticised the 'Tren Maya' for, among other things, a lack of consultation with indigenous communities and corresponding violations of the ILO-169 Convention. We reacted immediately at the time and pointed out the UN criticism of the Tren Maya in detail - but there was no response from the German government or DB.

In view of this 'assessment', which was already untenable in 2021 and immediately contradicted, to now state in July 2024 that DB is withdrawing from projects with a 'risk of human rights violations' leaves no other conclusion than that the work of many people who have been pointing out and criticising the government and the company for human rights violations and environmental destruction for three years is being taken for a fool.

Summary: DB's alleged withdrawal from projects that jeopardise environmental and human rights is implausible:

We repeat that DB (and as authorised to issue instructions, the German Federal Government through the Federal Ministry of Transport) is partly responsible for the human rights violations and environmental destruction that have taken place since 2020 as a result of the 'Tren Maya' project.

The ILO 169 agreement came into force in Germany on 23 June 2022. At this point, the German government was already aware of significant violations of the agreement in the context of the Tren Maya project and should have forced DB to withdraw from the project by this time at the latest. Instead, the contract was extended again six months later without informing the public. During this six-month period, the human rights situation has deteriorated further and environmental damage has increased. The current withdrawal from the project, which emphasises that it will not participate in any further tenders, is an attempt to absolve itself of this responsibility.

DB is planning to participate in further projects that jeopardise the environment and human rights:

6.) DB 'just gets on with it':

In **Mexico**, DB also appears to have secured the door for further involvement in controversial train projects through its participation in the 'Tren Maya':

On 22 August 2024, DB's interest in eight train projects in Mexico proposed by President-elect Claudia Sheinbaum, who will take office on 1 October 2024, was announced.

She also announced the completion of the 'Tren Maya' and the 'Interoceanic Corridor' as a priority of her government.

In **Brazil**, Portuguese businessmen are planning the 'GPM' industrial, rail and port project to transport ore, soya and 'green hydrogen' to Europe, among other destinations. As in Mexico, the project jeopardises unique ecosystems and quilombola and indigenous communities. 'Deutsche Bahn (DB) is also involved. Its subsidiary DB E.C.O. Group has signed a memorandum of understanding with GPM 'on the joint project development and subsequent operation of the railway'.' Despite early criticism from NGOs and those affected on the ground, this declaration of intent continues to exist.

We demand the immediate withdrawal of DB (and all other public institutions [GIZ, KfW Development Bank, etc.]) from the project - and take the German government at its word in its current response of 8 July 2024:

'If the risk of a violation of human rights cannot be eliminated during the review, DB AG states that it will give up (further) participation in the project.' The risk of a violation of human rights (and environmental destruction) has already been proven and publicised. Currently, however, the EU Commission is even threatening to subsidise the colonial project: *'In this context, press articles in Brazil bring into play the financing of GPM by the European Commission's Global Gateway initiative. The fund is intended to finance strategic projects around the globe for the EU with up to 300 billion euros by 2027.'*

Participation in the project in Brazil would be a continuation of the 'colonial track' of Deutsche Bahn, which likes to present itself as a 'climate protector' in this country, primarily through the project executing DB E.C.O. Group, but is involved in projects around the world that violate human rights and destroy the environment.

Recherche-AG/ InvestigAcción, Mexico City/ Berlin, 15 September 2024

Co-signatories:

Gesellschaft für bedrohte Völker (Society for Threatened Peoples STP)

Dachverband der Kritischen Aktionär:innen (Umbrella organisation of critical shareholders)