

Das Räderwerk

Die Deutsche Bahn verweigert einer Wanderausstellung über Deportationen ihre Bahnhöfe

Von Thomas Lackmann

Die Herausforderung für das weltgrößte Transportunternehmen war enorm: Verschickung von zwei bis drei Millionen Passagieren, trotz knapper Verkehrsressourcen. Dem Reiseveranstalter gewährte man Rabatt: vier Pfennige pro Kilometer für Erwachsene, zwei Pfennige für Kinder, bei mehr als 400 Personen die Hälfte. Manche belegten als Mini-Gruppe in Polizeibegleitung Abteile planmäßiger Züge. Viele wurden in Sonderzügen, Personen-, Güter- oder Viehwagen ans ihnen unbekanntes Ziel gebracht. Die Fahrt wurde oft unterbrochen. Wagen ohne sanitäre Einrichtungen standen lange auf Bahnhöfen oder Nebengleisen. „Eine Tortur auf überfülltem Raum, mit Hunger und Atemnot“, erinnert sich ein Überlebender, damals 14 Jahre alt. „Ich weiß nicht, wie lange wir so reisten. Irgendwo verlangsamte sich der Zug. Das Weinen beruhigte sich. Schweigen herrschte vor. Wir mühten uns nach draußen zu lauschen, wir konnten Kühe und bellende Hunde hören und über allem zwitschernde Vögel.“

Wenige Hoffnungssignale erreichten die Verzweifelten. Den Transporteuren ging es um effektive Abwicklung. Zielorte waren Ghettos, KZ, Vernichtungslager. Heimwärts rollten die Züge mit Gütern oder leer. An diese Geschehnisse soll nun auf deutschen Bahnhöfen eine Wanderausstellung erinnern, was Bahnchef Mehdorn gern verhindert sähe.

Dabei wird das Kapitel auf der Homepage der Deutschen Bahn nicht verschwiegen: Ohne die Reichsbahn „wären die Deportationen der europäischen Juden in die Vernichtungslager nicht möglich gewesen“, heißt es dort. Lange hätten Bundesbahn und DDR-Reichsbahn sich „nicht mit der Mitwirkung der Reichsbahn an den nationalsozialistischen Verbrechen auseinandergesetzt.“ Noch beim 150jährigen Bahnjubiläum 1985 sei das Thema in Ost und West offiziell kaum erwähnt worden. Erst bei der Neugründung der wiedervereinigten Bahnen sei dies „deutlich bewusst“ geworden.

Ausstellungen und Publikationen über die Wehrmacht, über „Arisierungen“ und über Sozialleistungen in „Hitlers Volksstaat“ (Götz Aly) haben inzwischen gezeigt, dass der europäische Judenmord keine Kaderaktion war, sondern durch Beamte, Soldaten und die Mehrheit der profitierenden Bevölkerung aktiv oder passiv unterstützt wurde. Auch die Rolle der Reichsbahn als Logistiker des Holocaust ist bekannt, reisenden Zeitgenossen freilich kaum präsent. Das soll nach dem Willen des DB-Vorstands so bleiben.

„11 000 jüdische Kinder – Mit der Reichsbahn in den Tod“ heißt eine Ausstellung, die von 2002 bis 2004 auf 18 großen französischen Bahnhöfen zu sehen war: initiiert vom Verein „Söhne und Töchter der deportierten Juden Frankreichs“ und von Beate Klarsfeld, hierzulande als Ohrfeigerin des Ex-NSDAP-Mitglieds und Kanzlers Kiesinger bekannt. Seit drei Jahren bemüht sich Klarsfeld darum, 150 Fotografien verschleppter Kinder auch in deutschen Bahnhöfen zeigen zu können. Der Erfolg in Frankreich kam durch den Überraschungseffekt, sagt sie. Die hiesige Version soll sich auf Deutsche und Österreicher beschränken, die nach Westeuropa entkommen waren und dort deportiert wurden. Wo der Zug an den Durchgangsbahnhöfen Saarbrücken, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt, Fulda oder Weimar hielt, warteten die Todeskandidaten an den Orten ihrer Herkunft.

Damit ist emotionale Reibung vorprogrammiert: Private Bilder ermordeter Kinder am „authentischen Ort“ ihrer Verschleppung – im Kontrast zum Räderwerk des anonymen Apparates von heute. Dass man um den Kundenspaß fürchtet, ist von der Bahn nicht zu hören. Vielmehr verläutet durch ihre Sprecher und in Verhandlungen mit den Ausstellungsmachern: Man sei de jure keineswegs Rechtsnachfolger der Reichsbahn, das sei die Bundesrepublik. Es gebe Sicherheitsprobleme. Bahnhöfe seien eines solchen Themas unwürdig! Der Bahn fehlten Geld und Personal. Man befördere fünf Millionen Menschen täglich, die wolle man nicht stören, würde die Fotos aber gern bahnhofsnahe zeigen, oder im Verkehrsministerium, oder im Nürnberger Bahnmuseum. Das sei zu dezentral, kontern Beate Klarsfeld und der involvierte Zentralrat der Juden. Dessen Generalsekretär Stephan Kramer sieht bei der Bahn wenig Bereitschaft, sich der Geschichte zu stellen.

Diese dagegen verweist auf ihr als „zentral“ gerühmtes Mahnmal am Bahnhof Berlin-Grunewald. Dort war bereits 1991 vom Land Berlin ein Kunstwerk installiert worden: Negativabdrücke menschlicher Gestalten in Beton. 1998 wurde an Gleis 17 das Mahnmal der Bahn eingeweiht: 186 Stahlgussobjekte in Schotter, auf denen Termine, Personenzahlen und Bestimmungsorte der abgegangenen Transporte zu lesen sind. Rundum wuchernde Vegetation symbolisiert, „dass von diesem Gleis nie wieder ein Zug abfahren wird“ (DB-Homepage).

Man kann sich dem Thema auch ohne Nie-wieder-Pathos nähern: So haben die Erfinder des (unrealisierten) Berliner Denkmal-Entwurfs „Bus Stop“ 1995 einen Fahrplan herausgegeben, in dem Deportations-Ausgangsorte und Vernichtungslager mit dem aktuellen Kursbuch tabellarisch korrespondieren. Retrospektive und Reisealltag heute verschränken sich. Auch gibt es seit 2005 ein Buch und eine Ausstellung im Berliner Technikmuseum: „Die ‚Judendeportationen‘ aus dem Deutschen Reich 1941 - 1945“. Und im Mai 2006 wurde am Bahnhof Hanau, Gleis 9, eine Gedenktafel mit Fotos von der „Evakuierung“ Hanauer Juden eingeweiht. Das hatte der Hausherr jahrelang zu verhindern gesucht.

Derweil schaukelt sich die Auseinandersetzung um „11 000 jüdische Kinder“ hoch, zwischen der Pro-Fraktion – Verkehrsminister Tiefensee, Kommunalpolitiker, Zentralrat der Juden – und dem Bahn-Vorstand. Es geht dabei nicht wirklich um zentrale oder dezentrale, museale oder Erinnerungspolitik am „authentischen Ort“. Fürchtet die Bahn, durch „11 000 jüdische Kinder“ Sympathien zu verlieren? Man habe, sagt DB-Sprecher Volker Knauer, mehr Vergangenheit bewältigt als man müsse und sogar in den Zwangsarbeiterfonds eingezahlt! „Wir wollen die Ausstellung unterstützen.“

Zuletzt sind kleinere Ausstellungsbahnhöfe angeboten worden; aber das genügt den Befürwortern nicht. Ein Treffen im Verkehrsministerium – mit Beate Klarsfeld, DB-Vertretern und dem Zentralrat – wurde kurzfristig abgesetzt, wegen Terminproblemen von Generalsekretär Kramers. Prompt avisierten Klarsfeld & Co. der Bahn für den Fall des endgültigen Gesprächsabbruchs Demonstrationen an der Deportationsstrecke. Ein neuer Termin ist noch nicht in Sicht.

Die Herausforderung des Transportunternehmens besteht darin, im kundenfreundlichen Ambiente negative Assoziationen für den modernen Traum „Mobilität“ zuzulassen. Angesichts der Deportationen bedeutet Mobilität auch: Vernichtung. Wer greift in die Speichen eines solchen Räderwerks? Am 13. April 1943 stoppten drei Männer mit einer roten Laterne den 20. belgischen Deportationszug nach Auschwitz. „Man hörte keinen Laut, kein Vogelzwitschern. Nichts außer dem Zischen der Lokomotive“, erinnert sich Robert Maistriau, der letzte Überlebende des Trios. „Ich nahm meine Werkzeuge, öffnete die Tür. Mir standen etwa 50 Menschen gegenüber, die alle schwiegen.“ 17 verlassen den Waggon, dann fallen Schüsse, vor der deutschen Grenze fliehen weitere 225. Die Befreier werden gefasst, kommen ins KZ, der Anführer wird erschossen. Es ist riskant, aber manchmal notwendig, einen Zug anzuhalten. Das wird die Deutsche Bahn nicht gerne hören.

<http://archiv.tagesspiegel.de/archiv/26.07.2006/2679454.asp#>