



2008/15 Inland

<https://shop.jungle.world/artikel/2008/15/bahn-ohne-erinnerung>

Die Ausstellung »Zug der Erinnerung«

Bahn ohne Erinnerung

Von **Andreas Blechschmidt**

Der »Zug der Erinnerung« rollt durch Deutschland. Die Organisatoren der Ausstellung werfen der Deutschen Bahn AG vor, ihr Projekt zu behindern.

Auf der Liste für Hamburg, die bei weitem keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, stehen die Namen von 659 Kindern und Jugendlichen: von Richard Abosch, geboren 1926, bis Ruth Zygelman, geboren 1928. Sie alle wurden in Hamburg geboren oder wohnten dort, bevor sie in die Konzentrations- oder Vernichtungslager deportiert wurden. Schätzungen zufolge ermordeten die Nationalsozialisten mehrere Zehntausend Kinder und Jugendliche aus Deutschland, mehrere Hunderttausend aus ganz Europa.

Auf ihre Schicksale will der »Zug der Erinnerung« vor allem aufmerksam machen, der seit November 2007 auf den Schienen unterwegs ist, vor wenigen Tagen Hamburg verlassen hat und sich auf dem Weg nach Berlin befindet. Mit der rollenden Ausstellung wollen die Initiatoren nicht zuletzt die Beteiligung der Reichsbahn an der Shoah ins öffentliche Bewusstsein rücken.

Der »Zug der Erinnerung« macht Station an den Bahnhöfen verschiedener Städte, aus denen in der Zeit des Nationalsozialismus Menschen in die Ghettos und Vernichtungslager im Osten deportiert wurden. Endpunkt der beiden von einer historischen Dampflok gezogenen Ausstellungswaggons wird am 8. Mai das ehemalige Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau sein. Bisher haben über 100 000 Besucher die Ausstellung gesehen, allein in Hamburg waren es binnen sechs Tagen über 12 000.

Die Initiatoren erheben schwere Vorwürfe gegen die Deutsche Bahn AG und fordern in einem Aufruf freie Fahrt für den »Zug der Erinnerung«. Die Bahn Sorge mit ihrer Geschäftspolitik quasi für einen Boykott der Ausstellung, heißt es. Weil Trassen-, Stations- und Anschlussgebühren wie bei gewerblichen Nutzern erhoben werden, entstehen den ehrenamtlich arbeitenden Ausstellungsmachern bis Mai diesen Jahres Kosten von mindestens 80 000 Euro. Neben jedem Schienenkilometer, der mit drei Euro berechnet wird, werden für die Nutzung der Bahnhöfe Tagesgebühren bis 450 Euro fällig. Hinzu kommen die Versorgungsanschlüsse an den Bahnsteigen, die sich die Bahn ebenfalls bezahlen lässt. Allein für den November 2007 summieren sich die Kosten auf über 6 000 Euro. Die deutsche Reichsbahn hat die Deportation von Millionen von Menschen mit dem Reichssicherheitshauptamt über das »Mitteldeutsche Reisebüro« zum Ausflugsgruppentarif abgerechnet. Heutzutage verdient die Rechtsnachfolgerin, die Deutsche Bahn, Geld mit dem Gedenken daran.

Die Bahn AG sieht darin nichts Unrechtes, sondern argumentiert mit Sachzwängen. Jens-Oliver Voß, der stellvertretende Leiter der Konzernpressestelle, sagte der Jungle World: »In der Frage der Entgelte haben wir als Unternehmen keinen Handlungsspielraum. Alle Züge, egal ob kommerziell oder karitativ, müssen die gesetzlich festgeschriebenen Gebühren entrichten. Das sieht der Paragraf 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes so vor. Man kann von uns nicht verlangen, geltendes Recht zu brechen.«

Ruben Herzberg, der Vorsitzende der Jüdischen Gemeinde in Hamburg, hat sich mit anderen Unterstützern für den »Zug der Erinnerung« eingesetzt, als die Bahn ihn ursprünglich gar nicht erst im Hamburger Hauptbahnhof halten lassen wollte. Herzberg hat für solche Erklärungen keinerlei Verständnis: »Niemand kann der Deutschen Bahn AG verbieten, die in Rechnung gestellten Gebühren durch eine Zuwendung im Sinne eines Sponsorings tragbar zu machen. Die DB AG unterstützt wie alle großen Unternehmen solche Aktivitäten, die ihr förderungswürdig erscheinen. Dies ist offenbar beim »Zug der Erinnerung« nicht der Fall.«

Dem wiederum widerspricht Unternehmenssprecher Voß. Die Deutsche Bahn begrüße generell alle Initiativen, die sich um die Auseinandersetzung mit der Geschichte der deutschen Reichsbahn und den Deportationen seriös bemühten. Und mit Blick auf den »Zug der Erinnerung« sagt er: »Wir wollen dies bei der Initiative nicht abstreiten.« Außerdem habe die Deutsche Bahn im Januar 2008 die Wanderausstellung »Sonderzüge nach Auschwitz« in Kooperation mit dem Centrum Judaicum, dem Deutschen Technikmuseum Berlin und Beate und Serge Klarsfeld eröffnet. »Wir haben hierfür beträchtliche finanzielle Mittel aufgebracht. Im übrigen bekennt sich die Deutsche Bahn AG zu ihrer historischen Verantwortung«, sagte Voß weiter.

Für Ruben Herzberg sind das nur Floskeln: »An den ungeheuerlichen Zivilisationsbruch der Shoah zu erinnern, der sich mitten unter uns – auch auf zahlreichen deutschen Bahnhöfen im Lichte der Öffentlichkeit – zugetragen hat, ist eine immerfort währende Aufgabe. Wer Absolution durch Verweis auf erfolgte Anstrengungen erwartet, hat nichts verstanden.«

Zudem setzte sich die Bahn dem Verdacht aus, das Erinnerungsprojekt nicht nur mit den Gebühren, sondern auch organisatorisch zu behindern. In Hamburg bedurfte es des öffentlichen Drucks eines Bündnisses aus Parteien, Gewerkschaften, der Jüdischen Gemeinde, zahlreichen Initiativen und Einzelpersonen, um dem »Zug der Erinnerung« einen Stopp im Hauptbahnhof sowie einen angemessenen Platz auf dem Altonaer Bahnhof zu ermöglichen. Die Bahn hatte vorrangig mit Sicherheitsbestimmungen und angeblich drohenden Störungen des Betriebsablaufs dagegen argumentiert, schließlich sei der Hamburger Bahnhof der zweitgrößte Deutschlands. Nach intensiven Gesprächen gab die Bahn nach. Marut Perle, Historiker und einer der Hamburger Organisatoren, resümiert: »Den Bahnverantwortlichen ist klar geworden, dass sie sich mit ihrer Verweigerungshaltung ins historische und politische Abseits gestellt hätten.« Allzu lange scheint diese Erkenntnis allerdings nicht vorgehalten zu haben. Denn auch im Hinblick auf den geplanten Halt des »Zugs der Erinnerung« in Berlin gibt es wieder Schwierigkeiten. Die Berliner Organisatoren sahen sich in der vergangenen Woche genötigt, in einer Pressemitteilung darauf hinzuweisen, dass man sich das Gedenken von der Bahn nicht verbieten lassen werde. Bis zum Redaktionsschluss waren die Stopps am Hauptbahnhof, am ehemaligen Deportationsbahnhof Grunewald und am Bahnhof Schöneweide noch nicht genehmigt. Die Einfahrt am Hauptbahnhof wurde etwa mit der albernen Begründung verweigert, die Rauchentwicklung der Dampfloks gefährde die Sicherheit.

»Dort, wo finanzielle Hürden den Zug nicht stoppen können, versucht die Bahn AG es nun auf technokratische Weise«, stellt die Berliner Gruppe fest. Deren Sprecher Dirk Stegmann bemängelt, dass die Bahn mit ihrem Geschäftsgebaren die Probleme überhaupt erst produziere.

»Bevor die Finanzierung durch unsere Initiative stand, konnten wir natürlich nicht an die Bahn herantreten, um frühzeitiger die Standorte einvernehmlich zu klären. Wir halten die jetzt reklamierten logistischen Probleme für nur vorgeschoben und hausgemacht.« Hätten sich Bahn und Bundesregierung geschichtsbewusst und verantwortungsvoll gezeigt, hätten sie die auferlegten Kosten in Form einer Spende vollständig übernommen, meint Stegemann.

Doch das Gespür für angemessene Gesten und Sensibilität im Umgang mit dem historischen Erbe der Reichsbahn ist der Deutschen Bahn fremd. Daran ändert auch die Bekräftigung von Jens-Oliver Voß nichts, niemand in seinem Unternehmen bestreite, »dass die lückenlose Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und NS-Machthabern die massenhaften Deportationen so überhaupt erst ermöglicht haben«. Die Bahn lässt solchen Bekundungen keine Taten folgen. Sie setzt sich so dem Vorwurf aus, mit den bisherigen eigenen Anstrengungen zur Aufarbeitung der Rolle der Reichsbahn lediglich einen Schlussstrich unter die ungeliebte Unternehmenshistorie setzen zu wollen.

Dass es durchaus anders geht, hat die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft bewiesen. Das private Unternehmen ermöglicht dem »Zug der Erinnerung« nicht nur einen zweitägigen Aufenthalt am 19. und 20. April auf der am Berliner Westhafen gelegenen betriebseigenen Gleisanlage, sondern beteiligt sich auch an den Kosten. Die Logistikerin des Unternehmens, Jana Wittreich, sagte dazu: »Wir haben nur kurz Rücksprache mit der Geschäftsführung gehalten. Wir haben kein Problem damit und unterstützen das Anliegen der Ausstellung.« Ganz einfach.