Gutachten

über die unter der NS-Diktatur erzielten Einnahmen der

„Deutschen Reichsbahn“

aus Transportleistungen zur Verbringung von Personen
aus dem Deutschen Reich und dem okkupierten Europa in

Konzentrationslager

und ähnliche Einrichtungen sowie zwischen diesen
Einrichtungen einschließlich ihrer Nebenstellen.
Ohne Berücksichtigung der von der „Deutschen Reichsbahn“
durchgeführten Transporte von Zwangsarbeitern.

Vorgelegt vom

Zug der Erinnerung
Eingetragener und Gemeinnütziger Verein

November 2009

©
Das Werk einschließlich aller Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ausserhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des „Zug der Erinnerung e.V.“ unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.
2009

DR

Über 70 Jahre nach Beginn der Massendeportationen in die Todesstätten des Deutschen Reiches ist der genaue Umfang der Beihilfe, mit der sich die „Deutsche Reichsbahn“ an den Morden beteiligte, noch immer ungeklärt. Sicher ist: Ohne diese Beihilfe hätte das Großverbrechen an Millionen Menschen nicht stattfinden können.

Die Logistikleistungen der „Deutschen Reichsbahn“ ermöglichten die Schleusung zehntausender Züge, deren Ziele Konzentrationslager und Einrichtungen zur Tötung Behinderter, rassistisch Verfolgter und politisch Diskriminierter waren.

Unter ihnen befanden sich über eine Million Kinder und Jugendliche aus ganz Europa.

Die Gesamtdimension der Massenmorde in den Konzentrations- und Vernichtungslagern liegt zwischen einem Minimum von 5,29 Millionen und einem Maximum von knapp über sechs Millionen Menschen[1]. Es waren Züge der „Deutschen Reichsbahn“ und der in den okkupierten Staaten zwangsangeschlossenen Unternehmen, die mehrere Millionen in die Vernichtung fuhren.

Angesichts der kriminellen Beihilfe wäre eine detaillierte Darstellung der Geschehnisse durch die historischen Erben der „Deutschen Reichsbahn“ nicht nur wünschenswert; eine solche Darstellung ist unabweisbar.

Es ist unabweisbar, dass die von der „Deutschen Reichsbahn“ vollbrachte Beihilfe in sämtlichen Aspekten aufgeklärt werden muss, um das bürokratische Räderwerk des Verbrechens zu verstehen und so eine Neubelebung der strukturellen Bedingungen, die den Massenmord ermöglichten, verhindern zu können.

Es ist ebenso unabweisbar, durch umfassende Klärung der „Reichsbahn“-Beihilfe den in den Tod transportierten Menschen späte Ehre zu erweisen. Noch immer liegen die Geschehnisse auf dem Schienenweg, der Hunderttausende in die Vernichtung führte, weitgehend im Dunkel[2]. Das Verschwinden in Transporten der „Deutschen Reichsbahn“, die im Nirgendwo verlaufen, ist eine unerträgliche Vorstellung.

Im historischen Dunkel, das die „Reichsbahn“-Transporte umgibt, werden neben den Opfern auch die Täter unkenntlich. Zu wissen, wer sie waren, wie sie handelten, wer sie nach Kriegsende verfolgte, deckte oder ihrer gerechten Strafe entzog, ist notwendig, um die Mordbeihilfe kompromisslos zu ächten und jeden zu warnen, der die Verbrechen leugnet oder zu vertuschen sucht.

---

[1] Wolfgang Benz, Barbara Distel (Hg.): Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus. München 1991; dies.: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. München 2005-2009; dies.: Geschichte der Konzentrationslager 1933-1945. Berlin 2002

[2] Das Bundesarchiv (Koblenz) hat in langwieriger Arbeit ein Gedenkbuch veröffentlicht, das die „Reichsbahn“-Deportationen aus dem damaligen Deutschen Reich, aus Belgien, Frankreich und den Niederlanden nachvollzieht. Dabei handelt es sich aber nur um eine Teilzahl der in Europa erzwungenen Deportationen.

Doch über 70 Jahre nach Beginn der Massendeportationen mit der „Reichsbahn“ ist weder die ethische noch die materielle Dimension der Verbrechensbeihilfe abgegolten.

Die früheren Eigentümer des Nachfolgeunternehmens der „Deutschen Reichsbahn“ in der DDR haben es ebenso wenig wie die juristischen und historischen Erben in der Bundesrepublik Deutschland[3] vermocht, die Zahl der von der „Deutschen Reichsbahn“ in ganz Europa Deportierten, das ihnen dabei entzogene Vermögen und die ihnen entstandenen Folgeschäden auch nur annähernd zu ermitteln. Auch über die Gesamteinnahmen aus den „Reichsbahn“-Deportationen liegen keine authentischen Zahlen vor.

Beispielhaft für den Umgang mit dem Schicksal der Toten, dem Leid der wenigen Überlebenden und ihrem Anrecht auf Genugtuung ist eine Stellungnahme der Bundesregierung vom 15. Mai 2008.

Die Bundesregierung teilte dem Parlament auf Anfrage mit, über die mit der „Deutschen Reichsbahn“ deportierten Menschen könne sie Datenmaterial nicht vorlegen. Auch zu den Einnahmen, die die „Deutsche Reichsbahn“ bei der Beihilfe zum Massenmord erzielte, könne die Bundesregierung nichts Genaues sagen.

Wörtlich heißt es:

„Der Bundesregierung liegen hierzu keine aufbereiteten Daten vor.“[4]

Lapidar räumt die Bundesregierung des weiteren ein, dass eine Entschädigung der überlebenden Opfer der „Reichsbahn“-Deportationen durch die Nachfolgeorganisationen der „Deutschen Reichsbahn“ zu keinem Zeitpunkt stattgefunden hat.

---

[3] Das in den früheren Westzonen auffindbare Vermögen der „Deutschen Reichsbahn“ ist nach Kriegsende in den Besitz der Bundesrepublik Deutschland übergegangen. Daraus entstand die „Deutsche Bundesbahn“. Das in der füheren Ostzone auffindbare Vermögen befand sich im Besitz der Deutschen Demokratischen Republik. Daraus entstand die „Deutsche Reichsbahn“ der DDR.

Wie im Einigungsvertrag von 1990 vereinbart, übernahm die Bundesrepublik Deutschland die „Deutsche Reichsbahn“ der Deutschen Demokratischen Republik als nicht rechtsfähiges Sondervermögen und führte 1992 beide Eisenbahnverwaltungen unter einer einheitlichen Leitung zusammen.

Seit 1994 unterliegen die im Bundeseisenbahnvermögen zusammengefassten Sondervermögen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen. Der unternehmerische Bereich des Bundeseisenbahnvermögens wurde ausgegliedert und wird seit 1994 als „Deutsche Bahn AG“ geführt.

Die Bundesrepublik Deutschland ist juristische Erbin des „Reichsbahn“-Vermögens und Mehrheitseigentümerin der Folgeorganisation „Deutsche Bahn AG“. Fachbehörde ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

[4] Deutscher Bundestag, 16. Wahlperiode. Drucksache 16/9206 vom 15.05.2008. Entschädigungszahlungen der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Bahn AG an NS-Opfer.

Wörtlich heißt es:

„Von der Deutschen Bundesbahn wurden keine Zahlungen an die von der 'Deutschen Reichsbahn' Deportierten geleistet" [5].

Die Bundesregierung lässt offen, ob sie die Verbrechensbeihilfe der „Deutschen Reichsbahn" durch indirekte Zahlungen kompensiert sieht. Tatsächlich sind die Einnahmen, die die „Deutsche Reichsbahn" bei den Deportationen erzielte, bis heute unabgegolten.

Dass die deutschen Eisenbahnen und ihre Eigentümer das Leiden der Deportationsopfer seit über 70 Jahren keiner besonderen Darstellung und materiellen Regelung für Wert befinden, ist erstaunlich genug[6]. Dass vor diesem Hintergrund hohe Summen in Feierlichkeiten fließen, mit denen das 175. Jubiläum des deutschen Eisenbahnwesens begangen werden soll (2010), ist schwer erträglich[7].

Der Verein „Zug der Erinnerung" hat sich deswegen entschlossen, ein Gutachten vorzulegen, das die von der „Deutschen Reichsbahn" erzielten Einnahmen bei der Beihilfe zum Massenmord zu beziffern versucht.

Dabei haben wir Zweifel gehegt, ob eine genaue Erhebung der entsprechenden Daten überhaupt möglich ist. Denn in zahlreichen Fällen konnten die Deportationsbehörden ihre Spuren verwischen, in anderen verschwand das entsprechende Aktenmaterial noch nach Kriegsende und ist bis heute unauffindbar. Der Forschungsstand ist ungenügend[8].

Weitere Zweifel galten der wissenschaftlichen Qualifikation, die der zivilgesellschaftliche und ehrenamtlich tätige Verein „Zug der Erinnerung" nur in bescheidenem Umfang vorweisen kann. Es wäre uns lieber gewesen, die fehlenden Daten in Zusammenarbeit mit befähigten Hochschuleinrichtungen im Inland und Ausland, mit Bundes- und Länderarchiven, nicht zuletzt auch im Austausch mit den Historikern der „Deutschen Bahn AG" zu erheben.

Gegen ein solches Vorhaben sprach der erhebliche Zeitvorlauf, mit dem bis zur Veröffentlichung gerechnet werden musste – 70 Jahre nach den Verbrechensereignissen ist dies Zeit, die den überlebenden Deportationsopfern und den Angehörigen der Toten nicht immer vergönnt ist.

---

[5] Deutscher Bundestag, 16. Wahlperiode. Drucksache 16/9206 vom 15.05.2008. Entschädigungszahlungen der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Bahn AG an NS-Opfer.

[6] Lediglich für die von der „Deutschen Reichsbahn" verschleppten und ausgebeuteten Zwangsarbeiter hat das Nachfolgeunternehmen „Deutsche Bahn AG" Gelder in den Stiftungsfonds der Deutschen Wirtschaft eingezahlt. Die „Deutsche Bahn AG" betont, diese Zahlung sei „ohne Rechtsanspruch" erfolgt. Völlig unberücksichtigt blieben die Millionen Deportationsopfer.

[7] Die genaue Summe, die von der „Deutschen Bahn AG", von der Bundesregierung und den Städten Nürnberg und Fürth für das kommende 175. Bahn-Jubiläum freigegeben wurde, ist unbekannt. Das 150. Bahn-Jubiläum im Jahr 1985 kostete etwa 20 Millionen DM.

[8] Siehe S. 35 dieses Gutachtens.

Ihnen Genugtuung widerfahren zu lassen und materiell zu helfen, wo diese Hilfe möglich ist, bleiben nur wenige Jahre. Insbesondere den gebrechlichen Überlebenden, die als Kinder und Jugendliche mit der „Reichsbahn“ verschleppt wurden, muss unsere umgehende Fürsorge gelten.

Es wäre daher verantwortungslos, eine Berechnung der Deportationseinnahmen und der sich daraus ergebenden Verpflichtungen weiter aufzuschieben, weil ein endgültiger Einnahmewert nicht vorliegt. Auch ein Teilergebnis kann und muss genügen, sofern von den denkbar geringsten Werten ausgegangen wird.

Das hier vorgelegte Gutachten folgt dieser Vorgabe: In Kenntnis der Vorläufigkeit des Datenmaterials und unter äußerster Zurückhaltung bei der Interpretation der herangezogenen Quellen.

Wir gelangen zu dem begründeten Schluss, dass die von der „Deutschen Reichsbahn“ zwischen 1938 und 1945 vereinnahmten Fahrteinnahmen für die Deportationen in Zwangs-, Konzentrations- und Vernichtungslager sowie zwischen diesen Lagern einen heutigen Wert von mindestens

445 Millionen Euro

erreichen.

In diesen Betrag sind Zinsen und Zinseszinsen nicht eingerechnet[9]. Es handelt sich um einen Minimalwert. Wir schließen nicht aus und halten es für wahrscheinlich, dass eine erschöpfende, sämtliche Quellen einbeziehende Erhebung einen höheren Milliardenbetrag zum Ergebnis haben wird.

Die Veröffentlichung verbinden wir mit der Hoffnung, sowohl in Deutschland wie auch international eine breite Diskussion über die Verantwortung der historischen Erben des „Reichsbahn“-Unternehmens sowie seiner Zulieferer anregen zu können.

Ausdrücklich appellieren wir an die „Deutsche Bahn AG“, an den staatlichen Mehrheitseigentümer (die Bundesrepublik Deutschland) und an etwaige zukünftige Anteilseigner des weltweit tätigen Logistikkonzerns, dieser Verantwortung gerecht zu werden.

Berlin/ Warschau/ Paris/ London
November 2009

[9] Zinsen und Zinseszinsen sind seit dem 28.10.1938 resp. 08.05.1945 zu berechnen.