

Die Rechtsnachfolger 27.11.2007

BERLIN (Eigener Bericht) - Das deutsche Verkehrsministerium weigert sich, das Gedenken an die Opfer der "Reichsbahn"-Deportationen im "Zug der Erinnerung" finanziell zu unterstützen. Gleichzeitig verlangt die Deutsche Bahn AG von den Organisatoren der Zugausstellung Trassengebühren und erhebliche Standgelder. Gefordert werden mehrere zehntausend Euro, um Fotos und letzte Briefe der Deportierten in den deutschen Bahnhöfen zeigen zu dürfen. Einen Erlass hat das Bahn-Management abgelehnt. Die Weigerung führt zu heftigen Reaktionen der Ausstellungsbesucher, die in unerwartet hoher Zahl in den "Zug der Erinnerung" strömen. Nach Angaben der Veranstalter haben seit Fahrtbeginn (8. November 2007) über 20.000 Menschen den Zug aufgesucht. Um den Anfragen aus sämtlichen Bundesländern nachzukommen, müsste die ursprünglich geplante Fahrstrecke verdoppelt werden. Eine Beteiligung an den entsprechenden Kosten lehnt das Verkehrsministerium unter Minister Wolfgang Tiefensee (SPD) kategorisch ab. Als Mitinhaberin der Bahn AG schwimmt die staatliche Fachbehörde für das deutsche Eisenbahnwesen in Geld und beaufsichtigt Milliardenaufkäufe ausländischer Bahnunternehmen. In wenigen Tagen eröffnet die Bahn AG eine neue ICE-Strecke nach Dänemark, nachdem sie zwei Drittel des gesamten britischen Güterverkehrs auf dem Schienenweg unter ihre Kontrolle gebracht hat. Über eine Konzern-Tochter betätigt sich die Bahn AG auch als Kriegs-Logistiker.

Viel Erfolg

Laut einem Schreiben des deutschen Verkehrsministeriums, das dieser Redaktion vorliegt, kommt eine Finanzierung des Gedenkens an die in Europa deportierten Kinder und Jugendlichen im "Zug der Erinnerung" "aus rechtlichen Gründen" nicht in Frage. Die anfragenden Bürgerinitiativen werden nach mehrmonatigem Warten beschieden, es fehle eine "haushaltsrechtliche Ermächtigung". Ein Antragsweg, der die "Ermächtigung" auslösen könnte, wird ihnen nicht gewiesen. Abschließend wünscht der Referatsleiter "Politische Planung" im persönlichen Auftrag des Ministers "viel Erfolg" und empfiehlt, für das Gedenken im "Zug der Erinnerung" sollten andere aufkommen.[1]

Zuständig

Als zuständige Fachbehörde für den deutschen Schienenverkehr ist das Berliner Ministerium Rechtsnachfolgerin des "Reichsverkehrsministeriums", das die Massendeportationen zu verantworten hatte und mittels der "Deutschen Reichsbahn" daraus Millionenprofite zog. Wie die Ausstellung im "Zug der Erinnerung" zeigt, war der frühere Reichsverkehrsminister Dorpmüller für die systematische Ausgrenzung der jüdischen Opfer zuständig und beaufsichtigte die schließliche Beihilfe zum Massenmord an mehreren Millionen Menschen. Unter ihnen befanden sich etwa eine 1,5 Millionen Kinder und Jugendliche aus Deutschland und den okkupierten Staaten Europas.

Kontinuität

Dorpmüller wurde von der Deutschen Bundesbahn in ehrendem Andenken gehalten, sein Grab bis in die 1990er Jahre auf Bahnkosten gepflegt. In zahlreichen Bahnhöfen unterhielt der Konzern "Dorpmüller-Säle", auch Straßen wurden nach dem früheren NS-Minister benannt. Diese Kontinuität ließ der heutige Amtsinhaber Tiefensee in einer jüngst erschienenen Auftragsstudie erhellen, die lediglich in Fachkreisen kursiert und damit der weiteren Öffentlichkeit verschlossen bleibt.[2] Die Alibi-Veröffentlichung kostete mehrere zehntausend Euro. Der Auftrag wurde nach jahrelangen Demonstrationen auf deutschen Bahnhöfen erteilt, für die sich besonders die internationalen Medien interessierten.[3] Dieses Interesse hat jetzt erneut eingesetzt.[4] Ursächlich ist die auffällige Expansionstätigkeit der Bahn AG, die zum europäischen Logistikführer aufgestiegen ist, ganze ausländische

Eisenbahnunternehmen aufkauft und dabei an historisch begründete Ängste rührt.

Anschlüsse optimieren

Ihren jüngsten europäischen Expansionsschritt hat die Deutsche Bahn AG am gestrigen Montag bekannt gegeben. Bereits jetzt ist der deutsche Konzern EU-weit Marktführer im Güter- und im Personenverkehr auf der Schiene. Die Bahn befördert zunehmend Passagiere auch ins europäische Ausland, hat im Juni die erste ICE-Verbindung nach Paris in Betrieb genommen und will den grenzüberschreitenden Personenverkehr schnell ausbauen. In wenigen Tagen soll eine ICE-Strecke nach Dänemark eröffnet werden, neue Schritte folgen. Zur weiteren Stärkung ihrer Stellung im europäischen Warentransport hat die Deutsche Bahn im Sommer die Mehrheit an ihrer spanischen Konkurrentin Transfesa aufgekauft - ein "Beitrag zur Optimierung des Güterverkehrs in Richtung Südwesteuropa", erklärt der deutsche Konzern.[5] Vor wenigen Tagen schließlich hat die EU-Kommission die Übernahme der English Welsh and Scottish Railway (EWS) genehmigt. EWS ist die größte britische Güterbahn, mit ihr kontrolliert die Deutsche Bahn zwei Drittel des gesamten britischen Schienen-Güterverkehrs.[6] Wie gestern bekannt wurde, wird die neue Bahn-Tochter ab Januar ihre Fahrten durch den Kanaltunnel verdreifachen; damit "optimiert" der deutsche Konzern "den Anschluss von Großbritannien an die bestehenden DB-Transportnetze".[7]

Eurasischer Wirtschaftsraum

Zugleich nutzt die Deutsche Bahn AG ihre immensen Gewinne (2006: 2,5 Milliarden Euro) zur Expansion ins außereuropäische Ausland. Im Sommer hat der zweitgrößte Logistikkonzern der Welt einen "Durchbruch" für die Pläne zum Schienentransport über Russland nach China vermeldet: Ein Joint Venture mit der Russischen Eisenbahn (RZD) zielt auf den Warentransport bis in die Volksrepublik. Dort strebt Bahnchef Mehdorn den Einstieg bei den Staatsbahnen an. "Keine andere Eisenbahn in der EU und kein anderer Logistiker" seien "im boomenden eurasischen Wirtschaftsraum so gut aufgestellt wie die DB AG", urteilt Mehdorn.[8] Neben die Ostasien-Verbindung tritt in den Plänen des deutschen Konzerns auch ein "Anschluss" der arabischen Halbinsel: Die Bahn ist seit geraumer Zeit in der Türkei aktiv und bemüht sich um Schienenverbindungen quer durch Saudi-Arabien und am Persischen Golf.[9] Erst vor wenigen Wochen hat Mehdorn in Begleitung der deutschen Kanzlerin in Indien verhandelt. Seine Firma hat bereits im vergangenen Jahr ein Abkommen zum Einstieg in den dortigen Markt geschlossen.[10]

Militärlogistik

Gewinne zieht die Deutsche Bahn AG inzwischen sogar unmittelbar aus den zunehmenden Aktivitäten der deutschen Armee. Die Bahn-Tochter Schenker bewirtschaftet Lager der Bundeswehr und übernimmt den damit verbundenen Transport. Von der weiteren Privatisierung der Bundeswehr-Logistik will die Deutsche Bahn ebenfalls profitieren und bemüht sich um entsprechende Aufträge. Es geht um immense Summen: Insgesamt drei Milliarden Euro, ein Nebenprodukt der erneuten deutschen Militärexpansion.[11]

[1] Appell an den Bundestag; www.zug-der-erinnerung.eu 26.11.2007

[2] Alfred Gottwaldt/Diana Schulle: "Juden ist die Benutzung von Speisewagen untersagt". Berlin 2007

[3] s. dazu unser EXTRA-Dossier [Elftausend Kinder](#)

[4] Holocaust train sets off to tell the story of Auschwitz; *The Independent* 13.11.2007

[5] Stärkung der Schiene Richtung Spanien im Güterverkehr; Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG 27.07.2007

[6] s. dazu [Der Herr der Schienen](#)

[7] DB-Tochter EWS verdreifacht ab kommendem Jahr Kombinierten Verkehr auf der Schiene durch Kanaltunnel; Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG 26.11.2007

[8] s. dazu [Zukunftsmärkte jenseits deutscher Grenzen](#)

[9] s. dazu [Die neue Bagdad-Bahn](#) , [Deutsche Industrienorm \(DIN\)](#) und [Erhebliches Potenzial](#)

[10] s. dazu [Der dritte Pfeiler](#)

[11] s. dazu [Effizienzgewinn](#)

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

info@german-foreign-policy.com