

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Otto Fricke, Christian Dürr, Ulla Ihnen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25528 –**

Entschädigungsforderungen an die Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

107 000 niederländische Juden wurden während der Shoa deportiert – gerade einmal 5 000 überlebten (https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-07/holocaust-ueberlebende-niederlande-entschaedigung-vernichtungslager-t-ransport-zweiter-weltkrieg?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F). Diese Verbrechen wurden mithilfe der Zugtransporte ermöglicht. In Kooperation mit der Deutschen Reichsbahn, die den Weitertransport in die Vernichtungslager im Einflussgebiet des damaligen Deutschen Reiches übernahm, wurden die Transporte innerhalb der Niederlande von der Nederlandse Spoorwegen (Niederländische Eisenbahnen) durchgeführt.

Die niederländische Bahn hatte die Kosten für den Transport nach Westerbork (Durchgangslager) bei den deutschen Besatzern in Rechnung gestellt und vom Deutschen Reich mehrere Millionen Gulden erhalten. Ab der deutschen Grenze übernahm die Deutsche Reichsbahn den Transport. Damit führte der größte Teil des meist rund dreitägigen Bahntransportes – vom niederländischen Durchgangslager Westerbork insbesondere nach Auschwitz – durch das Gebiet des Deutschen Reiches. Dabei mussten die Deportierten ihre Fahrt in den Tod auch noch meistens selber bezahlen, indem Zwangsabgaben erhoben wurden oder geraubtes Vermögen als Zahlung dienten. Umgerechnet 445 Mio. Euro nahm die Reichsbahn laut der Initiative „Zug der Erinnerung“ am Massentransport in die Vernichtungslager ein (<https://www.spiegel.de/geschichte/holocaust-ueberlebender-salo-muller-gegen-die-deutsche-bahn-nur-wer-zahlt-m-eint-es-ernst-a-bccf387e-0053-4fd2-9e66-43606c4bd0b7>).

Salomon „Salo“ Barend Muller, welcher mehr als 70 Verwandte im Holocaust verloren hat, machte es sich zur Aufgabe, auf dieses Thema aufmerksam zu machen und Entschädigungen von den damals verantwortlichen Bahnunternehmen zu fordern. Ein erster Erfolg stellte im Jahr 2018 die „Selbstverpflichtung“ der Nederlandse Spoorwegen dar, rund 50 Mio. Euro an etwa 7 000 ermittelte Betroffene und deren Familien zu zahlen (<https://www.tagesschau.de/ausland/bahn-holocaust-101.html>). Dem war die Einrichtung eines Entschädigungsfonds von der Französischen Republik im Umfang von 48,6 Mio. Euro an US-amerikanische Deportationsopfer vorausgegangen, die mit Zügen der französischen Staatsbahn SNCF in die Konzentrationslager deportiert wurden

(<https://www.juedische-allgemeine.de/juedische-welt/paris-entschaedigt-scho-a-opfer/>).

Salo Muller will nun gemeinsam mit seinem Anwalt, Professor Axel Hagedorn, die Deutsche Bahn AG dazu bewegen, den niederländischen Opfern Entschädigungen zugutekommen zu lassen. Im Juli 2020 erhielten die Deutsche Bahn AG und das Bundeskanzleramt zu der Thematik einen Brief, worauf im September Absagen folgten (<https://taz.de/Entschaedigung-fuer-Holocaustueb-erlebende/!5721216/>).

Da die Deutsche Bahn AG ein einhundertprozentiges Tochterunternehmen des Bundes ist und dieses Anliegen somit unter Umständen auch den Bundeshaushalt betreffen könnte, bedarf es aus Sicht der Fragesteller einer näheren Betrachtung des Vorganges.

1. Was sind die Gründe für die Absage des Bundeskanzleramtes an den Brief von Salo Muller im Sommer 2020?
3. Nach Kenntnis der Bundesregierung, warum lehnte die Deutsche Bahn AG die Forderung von Salo Muller ab?
4. Wer ist nach Ansicht der Bundesregierung der Rechtsnachfolger der Deutschen Reichsbahn bei Fragen finanzieller Entschädigung im Zusammenhang mit der Beteiligung der Reichsbahn an NS-Verbrechen?
5. Hat der in Frage 4 genannte Rechtsnachfolger bereits Zahlungen an die Deportationsopfer geleistet?
 - a) Wenn ja, beruhen diese Zahlungen auf Folgen einer Klage?
 - b) Wenn ja, beruhen diese Zahlungen auf freiwilliger Basis?
 - c) Wenn nein, wieso nicht?
6. Gibt es im Hinblick auf die öffentliche Debatte Überlegungen, das Anliegen von Salo Muller im Bundeskanzleramt wiederaufzunehmen?
 - a) Wenn ja, in welcher Form?
 - b) Wenn nein, wieso nicht?
8. Nach Kenntnis der Bundesregierung, welcher Unterschied besteht zur Situation in den Niederlanden, in der die nationale Bahngesellschaft Entschädigungen zahlte?
9. Nach Kenntnis der Bundesregierung, welcher Unterschied besteht zur Situation in Frankreich, in welcher der Staat ein Entschädigungsfond eingerichtet hat?

Die Fragen 1, 3 bis 6, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich immer zur Verantwortung Deutschlands für die Opfer des nationalsozialistischen Unrechts bekannt und tut dies auch weiterhin. Mögliche Forderungen richten sich nach den Vorschriften des Kriegsfolgenrechts. Insbesondere regelt das Allgemeine Kriegsfolgengesetz das Erlöschen der Ansprüche gegen das Sondervermögen Deutsche Reichsbahn. Die Entschädigungsregelungen der Bundesregierung sind darauf ausgelegt, die unterschiedlichen Verfolgungssituationen, -wege und -umstände in den besetzten Ländern Europas nicht mit Wertigkeiten zu versehen und einander vergleichend gegenüberzustellen. Es gilt der Grundsatz der einheitlichen Entschädigung. Die schrecklichen Umstände von Deportationen im Zuge der Verfolgung, die vielfach durch Züge, vielfach aber auch auf anderen Wegen erfolgten, sind in den

verschiedenen gesetzlichen und außergesetzlichen Regelungen mitbedacht. Die Deportation als solche kann als Teil des gesamten Verfolgungsprozesses deshalb nicht gesondert (teil-)entschädigt werden.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) entspricht eine kritische Auseinandersetzung mit der Rolle der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus ebenso wie die Erinnerung an die Opfer der nationalsozialistischen Verbrechen dem Selbstverständnis des Unternehmens. Deshalb hat sich die DB AG auch an der Stiftungsinitiative „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft (EVZ)“ beteiligt. Die DB AG hat auch im Jahr 2010 eine zusätzliche Spende an die EVZ in Höhe von 5 Mio. Euro geleistet. Darüber hinaus wurden 175.000 Euro an die EVZ gespendet. Aus diesen Mitteln kamen 150.000 Euro der Bürgerinitiative „Zug der Erinnerung“ zu Gute.

2005 förderte die DB AG über die EVZ ein fünfjähriges Projekt zugunsten von ehemaligen NS-Opfern vornehmlich in Osteuropa. Mit Ausstellungen, Ausbildungsprojekten, der Unterstützung des Anne Frank Zentrums in Berlin sowie der Förderung des neuen Archivbaus in Yad Vashem sowie dem Mahnmal Gleis 17 in Berlin engagiert sich die DB AG auf unterschiedlichen Ebenen für ein verantwortungsbewusstes Erinnern an das Unrecht und Leid, das den europäischen Juden, Sinti und Roma durch die nationalsozialistischen Verbrechen widerfuhr.

2. Steht die Bundesregierung bezüglich der Entschädigungsforderungen in direkten Kontakt mit der Deutschen Bahn AG?
 - a) Wenn ja, in welcher Form?
 - b) Wenn ja, wer ist daran beteiligt?
 - c) Wenn nein, wieso nicht?

Die Bundesregierung steht zum fachlichen Austausch in Kontakt mit den zuständigen Bereichen der DB AG.

7. Würde die Bundesregierung aus gesamtpolitischer Verantwortung Deutschlands für die Verbrechen der NS-Diktatur die Entschädigungen gewährleisten?

Die Bundesregierung hat sich immer zur Verantwortung Deutschlands für die Opfer des nationalsozialistischen Unrechts bekannt und tut dies auch weiterhin. Dies gilt auch in materieller Hinsicht. Die Bundesregierung hat seit den 1950er Jahren gesetzliche und außergesetzliche Regelungen für unterschiedliche Personengruppen, die von nationalsozialistischem Unrecht betroffen waren, geschaffen. Hierfür werden aktuell über 1 Mrd. Euro pro Jahr bereitgestellt.

10. Steht die Bundesregierung mit ihren Partnern Frankreich und den Niederlanden im Austausch zu dieser Thematik (bitte begründen)?

Die Bundesregierung tauscht sich mit allen Ländern, in denen noch Opfer nationalsozialistischer Verfolgung leben, zu Fragen der Wiedergutmachung aus. Dies ist Teil der fortgesetzten Verantwortungsübernahme Deutschlands für das im Nationalsozialismus begangene Unrecht, der sich die Bundesregierung in besonderer Weise verpflichtet fühlt.

11. Betrachtet die Bundesregierung mit dem Globalabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden am 8. April 1960 und den Abschluss des Zwei-plus-Vier-Vertrages alle weiteren Ansprüche aus den Niederlanden als erloschen (bitte begründen)?
 - a) Beinhaltet dies auch Forderungen gegenüber deutschen Unternehmen, welche sich im staatlichen Besitz befinden (bitte begründen)?
 - b) Beinhaltet dies auch Forderungen gegenüber deutschen Unternehmen, welche sich nicht im staatlichen Besitz befinden (bitte begründen)?

Die Wiedergutmachung von Nationalsozialistischem Unrecht wurde im Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über die Regelung finanzieller Fragen und über Leistungen zugunsten niederländischer Opfer der nationalsozialistischen Verfolgung vom 8. April 1960 gemäß dessen Artikel 15 geregelt. Diese Regelung schließt Ansprüche gegen Unternehmen ein, unabhängig davon, ob diese in staatlichem oder privatem Besitz sind. Ansprüche niederländischer natürlicher oder juristischer Personen auf Grund der deutschen Gesetze über die Wiedergutmachung nationalsozialistischen Unrechts bleiben unberührt.

Deutschland leistet daher auf der Grundlage verschiedener Regelungen entsprechend seiner politischen, moralischen und finanziellen Verantwortung weiterhin individuelle Entschädigungen, die den Opfern des Holocaust direkt zukommen. Solche Zahlungen gehen auch an niederländische Überlebende. Nach dem erklärten Willen der Bundesregierung sollen die zuerkannten laufenden Entschädigungszahlungen den Verfolgten des Nationalsozialismus bis an deren Lebensende zugutekommen.

12. Nach Kenntnis der Bundesregierung, gibt es Diskussionen in anderen betroffenen Ländern (insbesondere Polen, Tschechien, Dänemark, Belgien), Entschädigungen von der Deutsche Bahn AG zu fordern?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.