

Jagd an der Heimatfront

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs starben über 250 000 KZ-Häftlinge auf Todesmärschen. Eine Studie belegt, in welchem Ausmaß Zivilisten mitmordeten.

Das Ende war absehbar, die alliierten Truppen standen vor der Stadt. Und doch wurden etliche Bürger von Celle am 8. April 1945 noch zu Mördern.

Sie machten mit bei der Jagd auf Hunderte KZ-Häftlinge, die während eines Angriffs amerikanischer Bomber auf die Stadt und ihren Bahnhof aus den zum Teil brennenden Güterwaggons ihres Transports geflohen waren. In einem Waldstück exekutierten Polizisten, Wachmänner, Volkssturm-Kämpfer und Hitlerjungen ihre Opfer.

Wie „Tiere“ seien die Häftlinge „erlegt worden“, stellte ein Bericht der Briten fest, viele durch Genickschuss. Bis zu 300 Menschen kamen bei dem Massaker ums Leben. Mehr als 20 hatte allein der Führer einer Gruppe der Celler Hitlerjugend ermordet. Vier Tage später nahmen alliierte Soldaten die Stadt ein.

Der Gewaltausbruch in der niedersächsischen Provinz ist detailliert in einem Buch von Daniel Blatman beschrieben, das diese Woche in deutscher Übersetzung erscheint**. Sein Thema: Die Todesmärsche von KZ-Häftlingen in den letzten Kriegsmonaten 1944/45.

Der Befund des Historikers von der Hebrew University in Jerusalem über die letzte Phase des NS-Massenmords verstört: „Je mehr sich der Krieg seinem Ende zuneigte und je unübersehbarer die Präsenz der Häftlinge inmitten der deutschen Bevölkerung wurde, desto regelmäßiger beteiligten sich deutsche Zivilisten daran.“

Zivilisten, das waren Funktionäre und lokale Amtsträger, NSDAP-Mitglieder, Hitlerjungen oder auch nur Anwohner. Sie misshandelten oder töteten in großer Zahl jene Menschen, die auf der letzten Etappe ihres Leidenswegs zu Gewaltmärschen und tagelangen Zugfahrten in überfüllten Waggons quer durch Deutschland gezwungen worden waren.

Mindestens 250 000 ehemalige Häftlinge starben zwischen Januar und Mai 1945 auf Todesmärschen. Ihre Gräber säumen Straßen in Niedersachsen, Bayern oder Mecklenburg, fast überall, wo die Nazis Lager errichtet hatten.

Das Inferno der Todeskolonnen begann im besetzten Polen, wo die SS die



SIEDEDEUTSCHER VERLAG

Konfrontation von Zivilisten mit getöteten Gefangenen in Bayern 1945*: Kollektive Hatz

großen Lager wie Majdanek, Groß-Rosen oder Auschwitz in Eile räumen ließ, als die Front näher rückte – vielen Häftlingen blieb nicht einmal Zeit, ihre spärliche Habe einzupacken. Oft nur in Lumpen gehüllt, mit Holzschuhen an den Füßen, taumelten sie bei bitterer Kälte auf die überfüllten Chausseen.

Die mussten sie sich teilen mit Wehrmachtssoldaten auf dem Rückzug und mit Zivilisten, die vor den Rotarmisten flohen. Und so entlud sich die Panik der Massen nicht selten gegen die schwächsten Konkurrenten auf der Straße.

Den Ton gab die SS vor, deren Wachmänner hemmungslos mordeten, etwa in Palmnicken, 50 Kilometer von Königsberg entfernt. Dort trieben die Hässcher über 3000 Häftlinge des Lagers Stutthof nach tagelangem Marsch auf den Strand und die gefrorene Ostsee, um sie mit Maschinengewehrsalven niederzumähen.

Wenige Wochen später führten die Todesrouten mitten durchs Reichsgebiet, etwa aus dem Lager Hessental bei Schwäbisch Hall in Richtung Bayern. Nach dem Krieg legten Ermittler der französischen Besatzer an mehreren Stationen des Zuges Massengräber frei, 17 Leichen in Sulzdorf, 36 in Ellwangen, 42 in einem Dorf namens Zöbingen. Aus Dachau gingen Todesmärsche durch Poing bei München, durch Wolfratshausen bis nach Bad Tölz. Aus Flossenbürg zogen Häftlingsgruppen kreuz und quer durch Bayern.

Dabei dehnte sich der Kreis der Täter immer weiter aus, der Historiker Blatman schätzt, dass Tausende, womöglich Zehntausende zu späten Komplizen des mordenden Regimes wurden. In Lüneburg etwa wiederholte sich am 11. April 1945

das Szenario von Celle: Bürger und Polizisten fingen entlaufene Gefangene wieder ein, die aus einem bombardierten Zug entkommen waren. Sie wurden später am Bahnhof von Marinesoldaten erschossen.

Einen Befehl von ganz oben zur Abwicklung der Lager, etwa von Hitler oder SS-Chef Heinrich Himmler, kennt die Geschichtsschreibung nicht. Administrative Auflösungserscheinungen prägten die letzten Wochen des Krieges. Für die herunirrenden Kolonnen wurden in rascher Abfolge wechselnde Stellen zuständig, die eigenmächtig entschieden, wie mit ihren Gefangenen zu verfahren sei.

Doch warum handelten viele Verantwortliche so grausam, ließen sich gewöhnliche Zivilisten mitreißen, wo der „Endsieg“ doch längst Utopie war?

Blatman nennt als Antwort zunächst das Vorbild der Wachmänner – eine Kaste, die über Jahre zu Sadismus und Mitleidslosigkeit erzogen worden war. Die Aufseher verstanden sich als Frontkämpfer gegen den Feind im Innern, als Verteidiger der arischen Rasse und der überlegenen Nation. Außerhalb der Lager setzten sie ihre Mission fort, nun losgelöst von vorgegebenen Routinen. Zudem wollten sie sich nicht von den Soldaten der Alliierten mit einer Schar wandelnder Skelette erwischen lassen und brachten mögliche Zeugen lieber gleich um.

Ähnliche Motive machten auch viele Menschen an der Heimatfront zu – eher zufälligen – Mördern, wenn ein Zug mit

* US-Soldaten führen die Bewohner von Neunburg vorm Wald an ermordeten Häftlingen des Lagers Flossenbürg vorbei.

** Daniel Blatman: „Die Todesmärsche 1944/45. Das letzte Kapitel des nationalsozialistischen Massenmords“. Rowohlt Verlag, Reinbek; 864 Seiten; 34,95 Euro.

Gefangenen plötzlich ihren Ort erreichte. Bürgermeister, Parteifunktionäre und Volkssturm-Männer wollten demnach unbedingt vermeiden, dass ausgerechnet vor ihrer Haustür geschundene KZ-Insassen die Befreiung erleben und sich für erlittenes Unrecht rächen könnten. Sie glaubten deshalb, für Wohl und Sicherheit ihrer Mitbürger zu handeln, wenn sie die fremden Gestalten in ihren gestreiften Häftlingsuniformen töteten.

In der kollektiven Hatz entfaltete ein Jahrzehnt der Indoktrination seine Wirkung, eine „genozidäre Mentalität“ (Blatman), die Juden und Slawen systematisch entmenschlicht hatte. Wie selbstverständlich griffen häufig halbwüchsige Hitlerjungen zum Gewehr.

Freilich gab es auch Bauern, die den Hungernden Brot oder Kartoffeln reichten oder die sie versteckten. Ebenso sind Fälle überliefert, bei denen lokale Honoratioren größere Trupps retteten, etwa ein Ortsgruppenleiter und ein angesehener Rechtsanwalt in Burgstall in der Altmark.

Doch viele der Märsche mündeten in einer Katastrophe, wie in der Stadt Gardelegen, wo US-Soldaten Mitte April 1945 Hunderte verkohlter und zeretzter Leichen in einer Scheune entdeckten: Häftlinge diverser Lager, die bis hierhin getrieben worden waren.

Für deren Bewachung, so wurde später bekannt, hatten sich Freiwillige gemeldet, „auch ganz gewöhnliche Zivilisten, zuweilen mit Jagdgewehren bewaffnet, die aus eigenem Antrieb zu Aufsehern mutierten“ (Blatman). Schon beim Marsch zur leeren Kavallerieschule in Gardelegen, wo die Häftlinge zunächst untergebracht worden waren, kam es zu Massakern. Jugendliche prahlten voreinander: „Wir gehen auf Jagd, um die Zebras abzuschießen.“

Volkssturm-Männer, Polizisten, Soldaten aus einer nahen Fallschirmjägerskaserne, Wachmänner und Zivilisten halfen mit, die Todgeweihten in die Scheune zu treiben. Die Häscher schlossen die Tore, entzündeten das mit Benzin getränkte Stroh auf dem Boden und warfen Handgranaten. Wer versuchte, dem Inferno zu entkommen, lief ins Gewehrfeuer. 25 Häftlinge überlebten, rund 1000 starben.

Wenige Tage später erhielten die Opfer ein Begräbnis mit militärischen Ehren: Die Amerikaner ließen dazu die Einwohner von Gardelegen antreten.

„Einige werden sagen, die Nazis seien für dieses Verbrechen verantwortlich“, eröffnete ihnen Oberst George P. Lynch, Stabschef der 102. US-Infanteriedivision. „Andere werden auf die Gestapo verweisen. Aber die Verantwortung liegt bei keinem von beiden – es ist die Verantwortung des gesamten deutschen Volkes.“

JAN FRIEDMANN



Störungsmittlung der S-Bahn in Berlin: Außenbezirke über Tage abgeknipst

HAUPTSTADT

Tote Gleise

Für das S-Bahn-Chaos in Berlin ist auch der rot-rote Senat verantwortlich – dabei gibt es schon längst ein fertiges Konzept für eine Modernisierung wichtiger Linien.

Die Zukunft der Berliner S-Bahn erledigten die Manager der Deutschen Bahn (DB) mit einem Knopfdruck. Mehrmals pro Jahr bestellen sie den Projektleiter der zur DB gehörenden S-Bahn in den Bahn-Tower am Potsdamer Platz. Mit dem Fahrstuhl ging es oft bis zur 21. Etage, in den Sitzungssaal „Fliegender Hamburger“.

An einem Tisch warteten gut ein Dutzend hohe Konzern-Manager. Genau 20 Minuten lang durfte der S-Bahner vortragen, wie es mit den Sparmaßnahmen voringang. Weitere 20 Minuten lang wurden Nachfragen gestellt. Dann nahmen die Herren ein kleines Gerät vom Tisch.

Wer mit den Vorschlägen der S-Bahn einverstanden war, drückte auf ein grünes Knöpfchen. Unzufriedene konnten auf Gelb oder Rot drücken. Der S-Bahn-Projektplaner saß zwar dabei, aber wer wie abgestimmt hatte, erfuhr er nicht. Am Ende warf ein Beamer das Ergebnis an die Wand, dann musste der S-Bahner den Raum verlassen.

Die Sparmaßnahmen, heißt es, bekamen nach anfänglichem Gelb eine grüne Ampel. So wurden seit 2005 Millionen Euro wegrationalisiert, und mit jedem Knopfdruck fuhr die S-Bahn tiefer in die Krise.

Einsparpolitik, Missmanagement und das Versagen der Politik haben zur größten Katastrophe im öffentlichen Nahverkehr geführt, die Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten erlebt hat. In der ersten Woche des neuen Jahres waren

ganze Stadtteile von der S-Bahn abgeknipst worden. Von 562 Zügen konnte der Fahrdienst nur noch 213 auf die Gleise bringen, vier Strecken mussten ganz eingestellt werden. Wer Spandau oder Wartenberg mit der S-Bahn verlassen wollte, stieß auf tote Gleise. Die Boulevardblätter taufte Schöneberg in „Stöhneberg“, das Ostkreuz in „Rostkreuz“ um. Aus dem Botanischen Garten wurde das „Botanische Warten“.

Wie eine zu schnell gewachsene Stadt in Osteuropa wirkt Berlin in diesen Tagen, unfähig, mit den Fahrnissen eines strengen Winters umzugehen – und das im Wahljahr 2011, in dem der amtsmüde Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) um seine politische Zukunft kämpfen muss.

Es ist ein Kollaps mit Ansage. Seit über einem Jahr beobachten die Berliner den Niedergang eines der ältesten und größten Nahverkehrssysteme der Republik. Bei Kälte fallen die technisch mangelhaften Wagen aus; Bremsen versagen, Radscheiben reißen, bei Schnee macht auch der Antrieb nicht mehr mit. Ersatz gibt es nicht, weil das einzigartige Berliner Streckennetz technisch nicht kompatibel mit anderen Systemen ist. Ein Notfahrplan jagt den nächsten, und das wird noch jahrelang so weitergehen.

Diese Woche muss sich Bahnchef Rüdiger Grube vor dem Berliner Verkehrsausschuss verantworten. „Ich erwarte, dass er Verantwortung übernimmt“, sagt die Berliner Verkehrssenatorin Ingeborg