Hans-Rüdiger Minow

Der Zug der Erinnerung,
die Deutsche Bahn
und der Kampf
gegen das Vergessen

Bestellen
Inhalt

Erstes Kapitel

Die Erben 15
Keine Unterlagen vorhanden 22
»Schattenseiten« der industriellen Entwicklung 25
Gedenken gegen »Gestattungsvergütung« 27
Unterschlagene Opfer 28
Ein Doppelspiel 36
»Keine finanziellen Ressourcen« 44
Ohne Antwort 47
Eine glatte Lüge 50
Schweigende Gewerkschafter 54
Maskierung staatlichen Handelns 61
Herausgefordert 67
Innere Gärung 71
Kulturelle Hegemonie 73
Gefahr im Verzug 76
Auf sich selbst gestellt 81

Zweites Kapitel 89

Durchbruch 89
Auf breiterer Basis 92
Täterschutz 94
Politisch nicht kontrollierbar 97
Rechtlich nicht möglich 101
Unter Schutz 104
Zwanzigtausend 106
| Corporate Secretary                      | 108 |
| Das Beschweigen der Täter                | 111 |
| Unterlassungserklärung                   | 113 |
| Strukturelle Zusammenhänge               | 117 |
| »Perfide, hänisch, zynisch«              | 118 |
| Renommierte jüdische Einrichtung         | 122 |
| Jenseits der Neisse                      | 125 |
| Die Einsamkeit der Überlebenden          | 128 |
| Abscheu                                  | 131 |
| Nachhaltig gestört                       | 135 |

**Drittes Kapitel**

| 10 000 Euro für eine Steckdose           | 138 |
| »Fehlender historischer Bezug«            | 142 |
| Bilanzen                                  | 147 |
| Gemischte Gefühle                         | 153 |
| Das Richtige tun                          | 157 |
| Ein unbestimmtes Schuldgefühl             | 162 |
| Wie Menschen zweiter Klasse               | 166 |
| Letztes Angebot                           | 169 |

**Viertes Kapitel**

| Sondernutzung                             | 177 |
| Deal zu Lasten der NS-Opfer               | 188 |
| Zehn Minuten                              | 192 |
| Fünfjahresplan                            | 198 |
| Rücksicht nehmen                          | 207 |
| Kontinuum                                 | 214 |
| Familiengrab                              | 223 |
| Nicht ohne Rührung                         | 231 |

**Fünftes Kapitel**

| »Fraud on Creditors«                      | 238 |
| Go East                                   | 244 |
| Völlige Stille                            | 249 |
| Unerbittlich                              | 255 |
| Luka                                      | 260 |
| Überwältigende Reaktionen                 | 264 |
| Sasha                                     | 274 |
| In jeder nötigen Form                     | 280 |
| »Da war Deutschland nicht dabei«          | 290 |
| Nur um einen einzigen Tag,                | 296 |
| nur um ein einziges Leben                 | 302 |
| Für immer                                 | 302 |

**Epilog**

| 306 |

**Danksagung**

| 315 |

**Anmerkungen**

| 317 |

**Verzeichnis der Dokumente**

| 385 |

**Personenregister**

| 437 |

**Geografisches Register**

| 441 |

**Die Stationen**

| 445 |

**Bildnachweis**

| 448 |
Verantwortlich für den Bahntransport in die Massenvernichtung war das Reichsverkehrsministerium. Es fällte seine Entscheidungen in enger Zusammenarbeit mit dem Reichssicherheitshauptamt (RSHA) und der SS.

1942 steigt Albert Ganzenmüller zum stellvertretenden Reichsbahn-Generaldirektor und Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium auf. Mit der Deportation tausender Menschen in die Vernichtungslager ist er persönlich befasst.

Nach dem Krieg flieht Ganzenmüller nach Argentinien. 1955 fühlt er sich sicher genug, um in die Bundesrepublik zurückzukehren. Seine logistischen Kenntnisse stellt er der Transportabteilung eines westdeutschen Metallkonzerns zur Verfügung.


Erst 1973 wird Albrecht Ganzenmüller vor dem Landgericht Düsseldorf angeklagt.

Als Adjutant Himmlers ist Karl Wolff der wichtigste Verbindungsmann zwischen SS und Reichsverkehrsministerium. In dieser Eigenschaft lässt er sich von Staatssekretär Ganzenmüller über die Deportationen berichten.

Gegenstand des Briefes ist die Ermordung von mindestens 75.000 Menschen im Vernichtungslager Treblinka.

In der Nachkriegszeit setzt Wolff seine Tätigkeit als Werbefachmann fort und schreibt Erlebnisberichte in westdeutschen Illustrierten.


1971 erhält Wolff Haftverschonung.
Erstes Kapitel

Eine glatte Lüge

Der positiven Resonanz bei den Online-Medien\textsuperscript{142} folgte eine schnelle und breite Unterstützung aus prominenten gesellschaftlichen Segmenten.\textsuperscript{143} Auch im Ausland wurde der Offene Brief mit Sympathie, das Verhalten der DB AG hingegen mit Bestürzung wahrgenommen. Nathan Durst, Klinischer Direktor des Zentrums für Psychosoziale Unterstützung von Holocaust-Überlebenden, schrieb aus Haifa: »Mit Erstaunen, das an Entsetzen grenzt, habe ich Ihren Brief und die Reaktion der Deutschen Eisenbahn gelesen. Ich bin selber in Berlin geboren (...) und 1939 mit meiner Schwester nach Holland geflüchtet. Mein Vater (...), meine Mutter (...) und zwei Schwestern – Fanny war damals 16 und Jenny 13 Jahre alt – wurden mit der Eisenbahn nach Polen verschleppt und dort verbrannt«.\textsuperscript{144}

Der Initiative kam zugute, dass sie sich auf die Wanderausstellung in den französischen Bahnhöfen und die Opferorganisation Fils et Filles du Déportés juifs de France (FFDJF)\textsuperscript{145} beziehen konnte. Die Kuratoren der Ausstellung, Serge und Beate Klarsfeld, waren wegen ihrer wissenschaftlichen Forschungen und internationalen Aktivitäten gegen überlebende NS-Täter seit Jahrzehnten bekannt.\textsuperscript{146}

In Anlehnung an das französische Gedenken, das insbesondere den von dort deportierten 11 000 Kindern galt (darunter auch Kinder deutscher und österreichischer Emigranten), wählten die Initiatoren in der Bundesrepublik den sinnstiftenden Namen »Elftausend Kinder«. Unter dieser Bezeichnung stießen ihre Aufrufe, an die Deportierten auf den Bahnhöfen zu erinnern, in immer mehr Städten auf Resonanz.

Veranstaltungen wurden in Freiburg, Weimar\textsuperscript{147} und Halle angekündigt. Als die Initiative im Juni 2005 zu einer erneuten Demonstration im Frankfurter Hauptbahnhof aufrief und dort Vertreter der französischen Organisation FFDJF empfing, berichteten die Medien landesweit.\textsuperscript{148}
Erstes Kapitel

...<angemessen wahrnehme.164 Eine »öffentlichkeitswirksame Positionierung des Zentralrats« sei deswegen geboten.

Die Proteste nahmen zu,

In eine DB-Veranstaltung im Weimarer Bahnhof, der als Umschlagplatz für Gefangentransporte in das benachbarte KZ Buchenwald benutzt worden war, drangen empörte Demonstranten ein.165 Auf dem DB-Treffen sollte das Weimarer Bahnhofsmangement für seine Serviceleistungen ausgezeichnet werden. Die Demonstranten monierten, im DB-Leistungsprofil (»Sauberkeit, Toilettenhygiene, Kundeninformation und Ticketverkauf«) fehle ein wichtiges Kriterium: der »Umgang mit Geschichte und Erinnerung«.166

In Berlin nannte Andreas Nachama, Direktor der Stiftung Topographie des Terrors, es »traurig«,167 wie die DB AG mit dem Andenken an die Opfer ihres Vorgängunternehmens umgehe. Statt sich in großer Öffentlichkeit zu bekennen, wolle man die Erinnerung »in ein umzäuntes Ganzes hinausschieben«. Gemeint war das Bahn-Museum in Nürnberg, das nach DB-Ansicht zu genügen hätte.

In Saarbrücken kündigte die Synagogengemeinde Saar vor dem Hauptbahnhof an, sie werde die Tabuisierungen nicht hinnehmen. An der öffentlichen Aktion nahm Richard L. Borg teil, der kulturpolitische Sprecher der CDU-Fraktion.


In Stuttgart prüfte der DGB-Landesverband Baden-Württemberg die Öffnung seines Gewerkschaftshauses für eine Behelfsausstellung. »Ich sehe uns in der Pflicht, an die Ereignisse vor über 60 Jahren zu erinnern«,169 sagte Gerhart Manthey von der Gewerkschaft ver.di, »aber wir wollen auch die

OPFER


Am Morgen, der dieser Aufnahme folgte, kesselten die deutschen Besatzer die Ghettos ein.

Unter den Müttern und Kindern bricht Panik aus.

Unter Aufsicht der deutschen Feldgendarmerie und »Ordnungspolizei« werden die Menschen in 80 Lastwagen verladen und nach Larissa transportiert.

Graciella Samuel

Dort beginnt für die 1725 Gefangenen eine mehr als einwöchige Zugfahrt, deren Ziel Auschwitz ist.

Graciella gehört zu den über 58 000 ermordeten Juden aus Griechenland.

Die Deportation in Ioannina am 25. März 1944
Renommierte jüdische Einrichtung

Ohne Zutun des Vereins begannen sich auch andere für die materiellen Hintergründe des DB-Boykotts zu interessieren.

Bei Vorstandschef Mehndorff und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Werner Müller, meldete sich die Rechtsanwaltskammer Berlin (RAK). Ihr Vizepräsident und Beauftragter für Menschenrechte Bernd Häusler wollte die »Aufmerksamkeit auf einen Gesichtspunkt lenken, der (...) in der öffentlichen Debatte bisher unberücksichtigt blieb: Das ist nämlich die Frage, welche Zahlungen die Reichsbahn für ihre Leistungen bei der Deportation von »Reichsfeinden« in die Konzentrationslager erhielt und von wem?«

Häusler stellte fest, dass mit der Verschleppung der Gefangenen die Einziehung ihres Vermögens einherging, das »dem Reich verfallen war«. Nach staatlicher Veräußerung wurde der Erlös »für die Reichskasse vereinnahmt, die davon die Transportleistungen der Reichsbahn vergütete.<br />

Diese Umstände offenbarten, so Häusler, »eine enge Verknüpfung von Wirtschaft und Unrecht«. Der Beauftragte für Menschenrechte riet, die DB AG solle »aktiv und offensiv die diesbezügliche Geschichte der Reichsbahn unter dem vorgenannten ökonomischen Aspekt untersuchen lassen.« Aus den noch vorhandenen Akten könne man den Fluss »dieses Blutgeldes aus der Tasche des jeweiligen beklagenswerten Opfers in das Säckel der Reichsbahn rekonstruieren.«


Doch als die Bundestagsabgeordnete Petra Pau (Die Linke) im Parlament wissen wollte, wie »hoch die genaue Zahl der mit der »Deutschen Reichsbahn« deportierten Menschen war« zwischen 1933 und 1945 war, hieß es 2008:

»Der Bundesregierung liegen hierzu keine aufbereiteten Daten vor.«

Ebenfalls »keine aufbereiteten Daten« hatte die Regierung auf die Frage parat, wie hoch »die den Deportierten abverlangten Gebühren für die Zwangsverbringung mit der Deutschen Reichsbahn« gewesen sein könnten. Nicht zu ermitteln war für die Bundesregierung auch »die Anzahl der Zwangsarbeiter bei der »Deutschen Reichsbahn« oder die Anzahl der Zwangsarbeiter, die der Deutschen Reichsbahn aus den Konzentrationslagern zugeführt wurden«. Zu sämtlichen Fragenkomplexen lautete die lapidare Antwort, es fehlte an Daten.

Seit den 1990er Jahren waren allerdings auch in Deutschland Untersuchungen erschienen, die Zahlen nannten und allein bei den Zwangsarbeitern auf mindestens 400 000 Reichsbahn-Beschäftigte kamen. Dass die Reichsbahn außerdem an der Verschleppung von mindestens drei Millionen KZ-Opfern beteiligt war und eine unbekannte Anzahl anderer Menschen in Europa deportiert hatte, konnte nicht mehr geleugnet werden. Es war also möglich, Berechnungen anzustellen, wenn auch unter Vorbehalt. Indem die Bundesregierung eine nebulöse »Aufbereitung« dieser Daten zur Bedingung machte, stellte sie ein Hindernis auf, das sie jeder Rechenschaft entheben sollte.

Indes war sich das Kabinett über 60 Jahre nach den Mas-
Zweites Kapitel


Da sämtliche Mitglieder im Verkehrsaußschuss des Deutschen Bundestages an die DB AG appelliert hatten, die vom Zug der Erinnerung beglichenen Trassen- und Stationsgebühren zurückzuzahlen, besann sich Werner Müller, der frühere deutsche Finanzminister, auf die Juden und ihre Organisationen. Gemeinsam mit mehreren Staatssekretären und Vertretern der Wirtschaft war er »zu dem Ergebnis gekommen, dass die DB AG statt dem »Zug der Erinnerung« einer national wie international renommierten gemeinnützigen jüdischen Einrichtung eine Spende von 100.000,00 € zukommen lassen sollte«.136


Diese Taktik schlug fehl.


Vor der Zentralverwaltung des Konzerns am Potsdamer Platz in Berlin rief der Generalsekretär des Zentralrats der Juden, Stephan J. Kramer, bei einer Protestdemonstration: »Wir wollen Ihr Geld nicht und wir brauchen Ihr Geld nicht!«140 Dass es sich bei Müllers Vorstoß nach Meinung der deutschen Öffentlichkeit um eine antijüdische Diskriminierung in positiver Verkleidung handelte, muss den Aufsichtsrat der DB AG überrascht haben.

Die deutsche Presse sprach von einem versuchten »Ablashandel«141. Er war gescheitert.

Jenseits der Neisse

Das Unternehmen revanchierte sich auf seine Weise.

Der Zug hatte Berlin verlassen und stand nur wenige Tage vor der geplanten Ankunft in Görlitz, dem deutschen Grenz-
Zweites Kapitel

bahnhof, als die DB den Weitertransport auf die polnische Seite ablehnte. Dort sollten die Waggons von der früheren Staatsbahn PKP übernommen und zum Staatlichen Museum Oświęcim (Auschwitz) gefahren werden.


Die verweigerte Kooperation der DB AG betraf wenige hundert Meter zwischen Görlitz und dem Grenzfluss Neisse. Weil es sich um deutsches Hoheitsgebiet handelte, war die DB AG auf diesem Schienenstück zuständig, bevor die polnische Bahn in Aktion treten konnte. Ein »Key Account Management« der Deutschen Bahn lehnte »Planung und Übernahme jedweder Leistungen« ab.143 Wegen »des kritischen Zeitverlaufs« sei die Fahrt »nicht mehr zu realisieren«.


Viertes Kapitel

Sondernutzung


zahlreiche Bahn-Veranstaltungen in Nürnberg überdecken den angeblichen »Missbrauch in der NS-Zeit« mit begeisternten Bekenntnissen aus dem Selbstverständnis der deut-
Fünftes Kapitel

halt und Ausbau der Gedenkstätte Sobibór beitragen wollten, fühlte sich die Bundesregierung nicht angesprochen. Marek Bem, der polnische Gedenkstättenleiter von Sobibór, musste die Deutschen an Selbstverständliches erinnern: »Das ist vor allem ein deutsches Kulturere. (...) In meinen Augen hat die Bundesrepublik lebenslänglich die Pflicht, für diesen Ort zu sorgen und ihn finanziell zu unterstützen. (...) Schließlich hat Deutschland diesen Ort errichtet.«40 Marco de Groot, ein Verwandter niederländischer Mordopfer und Nebenkläger im Demjanjuk-Prozess, sprach von seinen verletzten Gefühlen: »Es tut mir weh, wenn Deutschland sagt, wir haben da nichts mit zu schaffen.«41

Diese öffentliche Kritik ignorierte die Bundesregierung. Einen Kostenbeitrag werde sie erst prüfen, wenn von den beteiligten Ländern Polen, den Niederlanden, Israel und der Slowakei in Berlin angefragt würde. »Bisher liegt eine derartige Anfrage nicht vor<42 hatte es in einem lapidaren Schreiben des Auswärtigen Amtes geheißen.

Immerhin wolle das Auswärtige Amt eine Delegationsreise von Bundestagsabgeordneten nach Sobibór organisieren, versicherte die Staatsministerin im Auswärtigen Amt, Cornelia Pieper (FDP), mehreren besorgten Parlamentariern bei einem Berichterstattergespräch im Abgeordnetenrestaurant des Reichstags.43 Aber kurz darauf sagte das Auswärtige Amt die Delegationsreise nach Sobibór wieder ab. Die Abgeordnete Krumwiede reagierte empört: »Auf alle Aufforderungen, sich finanziell am Erhalt der Gedenkstätte zu beteiligen, reagiert die Bundesregierung seit Monaten mit Ausfluchen.«44

Bundeskanzleramt, Auswärtiges Amt und Bundesfinanzministerium hatten der verlangten finanziellen Beteiligung einen Riegel vorgeschoben: Im Haushaltsausschuss stimmten die Abgeordneten der Koalitionsmehrheit aus CDU und SPD mit Nein. Schon vor Monaten war die Abgeordnete Krumwiede darauf hingewiesen worden, dass sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet habe, mehrere Millionen für den Erhalt der Gedenkstätte Auschwitz zu bezahlen.45 Die Ausführungen machten deutlich, dass es dem Auswärtigen Amt und dem Bundesfinanzministerium jetzt reichte. Warum auch noch Sobibór?

Völlige Stille


Sobibór

"Ohne den Aufstand [von Sobibór] hätte es keine Überlebenden gegeben, die den Massenmord hätten bezeugen können."

Jules Schelvis

1942 errichteten die deutschen Besatzer in einem wenig bewohnnten polnischen Sumpfgebiet das Lager Sobibór.

Es war ausschließlich für die Ermordung hunderttausender Menschen entworfen worden.

Das Lagerpersonal bestand aus ca. 30 SS-Männern und etwa 100 ukrainischen Soldaten.

Gemeinsam organisierten sie die Ermordung von 150.000 bis 250.000 Juden. Die meisten Opfer kamen aus Polen.

Die SS-Männer Frenzel und Bauer in Sobibór

"Das Schlimmste von allem war nichts im Vergleich zur Realität. Sobibór zu überleben, heißt, nicht mehr zu leben."

Hersz Cukerman
(Überlebender)

Bahnstation Sobibór während der deutschen Besatzungszeit

Der Antransport der Opfer erfolgte in Güterzügen eines Unternehmens der "Deutschen Reichsbahn" (Generaldirektion der Ostbahn).

Fünftes Kapitel


Was sie dort erwartete, war Gegenstand von Spekulationen. »Wir Kinder kamen aus der Jugendbewegung, waren daran gewöhnt, in Zelten zu schlafen und ein karges Leben zu führen. (...) Was konnte uns schon passieren?«, erinnert sich Jules Schelvis, dessen Deportationszug dem Kindertransport vorausgegangen war. »So redeten wir uns gegenseitig Mut zu.«


Völlige Stille


Wer gehen konnte wurde im Laufschritt in das eigentliche Lager gejagt, wo die Verschreckten ihr Gepäck abzuwerfen hatten. Unversehens trennten die Wachen Männer und Frauen. Für weibliche Verschleppte, für Kinder und Behinderte stand eine Baracke am Rande eines Lorengleises bereit;
dort mussten die Deportierten zeitweise im Freien warten, ohne zu wissen, was mit ihnen geschehen würde. Die seit drei Tagen nur notdürftig versorgten Babys schrien, Mütter verloren das Bewusstsein.


Wer diesen besonders bewachten Komplex erreichte, hatte nur noch kurze Zeit zu leben.

Jeweils 50 bis 60 Menschen wurden in einen engen Raum gedrängt, in dem nur schwer zu atmen war. Die Türen wurden luftdicht verschlossen und sofort setzte der Vergasungsvorgang ein. Nach etwa 20 bis 30 Minuten trat in den Gaskammern völlige Stille ein; die Menschen waren vergast und tot.»52

Etwa zeitgleich wurden die weiblichen Deportierten, die Kinder und die Behinderten von der Baracke an das Lorengleis geführt. »Ich sah, dass alle Menschen, Männer, Frauen und Kinder, insgesamt gut 1500, auf diese Loren geworfen wurden. Die (elektrischen) Loren wurden in Gang gesetzt und fuhren in fliegender Fahrt hin und her. Auf den Loren saßen auch Ukrainer, die mit Peitschen auf den Transport eindrangen. Es war ein riesiges Gejammer und Geschrei. Dann wurde das Maschinengewehr draufgehalten.«53

Soweit wir wissen, kamen auch die Kinder des Transports vom 8. Juni 1943 in die Loren, die in ein nahe gelegenes Waldstück gefahren wurden. Unter Nachweis der ukrainischen

Hilfsmannschaften, bei denen es sich um antisemitische Kol- laborateure und ukrainische Nationalisten handelte, hatten dort Lagerhäftlinge Gruben ausheben müssen.


Auch der 12-jährige Lothar Gold, die 17-jährige Hella Rosen und die Schwestern Fischel aus Berlin kehrten nicht zurück.

Unerbittlich


Einige der Todgeweihnten, die in diesem Lager ausgelöscht werden sollten und überlebt hatten, setzten sich in den Niederlanden, in den USA und in der Ukraine seit Jahrzehnten für die Aufklärung der Verbrechen ein, sie wurden jedoch in Deutschland kaum gehört.56 Deswegen bat der Zug der Erinnerung die zentrale holländische Gedenkstätte in Westerbork,57 die den Ausgangsort der Massendeportationen vor dem Vernichter bewahrte, und die Stichting Sobibór in Amsterdam um Unterstützung. Die private niederländische Stiftung war 1999 von Jules Schelvis ins Leben gerufen wor-
den zerrissen, die Folgenden setzten ihre Füße auf die Leichen, die ihnen Sicherheit boten und den Weg in die Freiheit wiesen.\textsuperscript{129}

Während im inneren Lager noch gekämpft wurde, hatte die vorderste Gruppe hinter den Minen den Waldrand erreicht. In dem Durcheinander konnte Sasha Luka nicht ausmachen.\textsuperscript{130} Er schlug sich in Richtung Osten durch, zumeist bei Nacht, und fragte bei Begegnungen mit anderen Befreiten nach der jungen Frau.\textsuperscript{131} Etwa 365 Häftlinge war die Flucht gelungen.\textsuperscript{132}


Der Widerstand hatte hunderte Opfer gekostet, aber bei der Sobibór-Fahrt im Zug der Erinnerung konnte er trotz allem Mut machen. In einem entschlossenen Kampf war es damals gelungen, den rassistischen Terror zu brechen und aus eigenen Kräften gegen eine Übermacht zu bestehen, selbst unter Bedingungen, die im Oktober 1943 aussichtslos erschei-
Fünftes Kapitel

nen mussten. Der Plan der NS-Verbrecher, sämtliche Zeugen zu beseitigen und nur noch Tote zu hinterlassen, scheiterte. Infolge des Aufstands befahl der Reichsführer SS die Schließung des Vernichtungslagers Sobibór, das dem Erdboden gleichg gemacht wurde, um die Mordspuren zu verwischen.


Diese optimistische Aussicht wurde eingetrübt, sobald die Besucher vor den Ausstellungstafeln nach den Tätern fragten. Irgendwo in der Nähe von Sobibór waren die bei dem Aufstand erschlagenen 12 SS-Männer von den Nazis in Ehrengräbern beigesetzt worden – aber wo waren die anderen geblieben?

Die Mehrzahl kehrte in die Bundesrepublik zurück. Sofern sie vor Gericht gestellt wurden, hatten die Täter kaum oder gar nicht büßen müssen, hieß es auf den Exponaten der Zugausstellung.

Fünf der Mörder waren bei Prozessen in Hagen und Frankfurt am Main freigesprochen worden,[135] fünf andere erhielten nur geringe Strafen oder durften die Haftanstalten bald als freie Bürger verlassen.

Erich Fuchs, der bereits bei den Krankenmorden in der Tötungsanstalt Bernburg tätig gewesen war und in Sobibór den Vergasungsmotor installiert hatte, konnte sich bei einer Strafe von vier Jahren für den Mord an mindestens 79 000 Menschen ausrechnen, dass ihm das Gericht für jeweils 55 Morde einen einzigen Strafzettel auferlegte. Ähnliche Raten setzte das Gericht bei den Prozessen in Hagen für Alfred Ittner an.
Die Stationen

In den Jahren 2007 bis 2013 machte der Zug der Erinnerung auf 150 Bahnhöfen Halt und erreichte auf den folgenden Stationen 445,000 Besucher:  

Aachen (2), Apolda, Aschaffenburg, Augsburg  
Baden-Baden, Bamberg, Bautzen, Berlin (12), Bernburg, Biberach a.d.  
Riß, Blankenburg, Bochum, Bonn, Brandenburg a.d.H., Braunschweig (3), Bremen  
Chefnitz, Cottbus (2), Cuxhaven, Cybinka (PL)  
Darmstadt, Delmenhorst, Dessau, Dortmund (2), Dresden, Düren,  
Düsseldorf, Duisburg  
Eisenach, Eisenhüttenstadt, Erfurt, Erlangen, Essen, Esslingen, Ettingen  
Frankfurt a.M., Frankfurt (Oder) (2), Freiburg, Fürth, Fulda  
Geilenkirchen, Gelsenkirchen, Germersheim, Gießen, Gotha, Görlitz,  
Göttingen, Grevenbroich, Guben, Gütersloh  
Hagen, Halle, Hamburg, Hannover (3), Hann. Münden, Hassloch,  
Heinsberg, Hellenthal, Hersbruck, Herzogenrath, Hildesheim  
Kaiserslautern, Karlsruhe, Kassel, Kiel, Koblenz, Köln, Konstanz, Krefeld  
Landau, Laupheim, Lehrte (2), Leipzig, Leverkusen, Ludwigshafen,  
Lüneburg, Magdeburg (2), Mainz, Mannheim, Marburg, Markt  
Kaufungen, Mittweida, Mönchengladbach, Mühlacker, München  
Neuss, Neustadt, Nordenham, Northeim, Nürnberg, Offenbach,  
Offenburg, Oldenburg, Osnabrück  
Oswiecim (PL)  
Pirmasens (2), Potsdam  
Rathenow, Regensburg, Rotenburg  
Saarbrücken (2), Schifferstadt, Schleiden, Schwarmstedt, Siegen, Soltau,  
Speyer, Stolberg, Stuttgart  
Tübingen  
Ulm  
Vaihingen-Enz, Vechta, Viersen  
Walsrode, Weimar, Wiehl, Wiesbaden, Wilhelmshaven, Wittenberg,  
Wittenberge, Worms, Würzburg, Wuppertal  
Zgorzelec (PL), Zweibrücken