

Die Entstehung des Gedenkortes Güterbahnhof Moabit

EINE GESCHICHTE MIT HINDERNISSEN

Thomas Abel

Seit Ende der 1980er-Jahre kann auch der flüchtige Passant Hinweisen auf die »Juden-transporte in den Osten« im Stadtraum von Berlin begegnen. So ließ 1987 der Berliner Senat das Mahnmal auf der Putlitzbrücke über den Gleisen des Nordringes errichten (Bildhauer Volkmar Haase). Es folgte 1988 ebenfalls auf Veranlassung des Senats das Denkmal in der Levetzowstraße am Ort des Sammellagers in der ehemaligen Synagoge (Architekten Theseus Bappert, Jürgen Wenzel und Bildhauer Peter Herbrich). 1991 initiierte dann das Bezirksamt Wilmersdorf an der Rampe des Bahnhofs Grunewald ein Mahnmal, für das der Bildhauer Karol Broniatowski eine Betonplastik mit Negativabdrücken menschlicher Körper schuf. 1998 entschloss sich die Deutsche Bahn AG am Bahnhof Grunewald auch einen zentralen Gedenkort für die »Judendeportationen durch die Deutsche Reichsbahn« (Architekten Andrea Wandel, Nikolaus Hirsch, Wolfgang Lorch) zu schaffen. Die Deutsche Bahn wollte damit aus Anlass des Zusammenschlusses von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn an die Rolle ihrer Vorgängerinstitution im Dritten Reich erinnern. Auf ihrer Website betont die Deutsche Bahn AG, dass sie dafür sämtliche Kosten übernommen habe.¹

Auf die Funktion der Deutschen Reichsbahn als Erfüllungsgehilfin des NS-Staates wies 2007 ebenfalls der »Zug der Erinnerung« hin, der nach einer privaten Initiative am 8. November 2007 in Frankfurt startete und 2008 schließlich auf dem Bahnhof in Polen in Oświęcim, in der unmittelbaren Nähe des Vernichtungslagers Auschwitz-Birkenau, das zur damaligen Zeit Teil des Deutschen Reiches war, eintraf. Dabei verlief



Güterbahnhof Moabit
Quitzwowstraße,
Zuwegung mit Unter-
führung unter Ring-
bahn-Gütergleisen,
davor Militärgleis 69
mit angeschnittener
Rampe 1977.
Foto: Peter Bley

die Abstimmung mit der Deutschen Bahn zu den verschiedenen Standorten nicht spannungsfrei. So stellte die Bahn dem gemeinnützigen Verein erhebliche Trassen- und Standgebühren für den Zug in Rechnung.² 2008 folgte eine offizielle Wanderausstellung der Deutschen Bahn, die zu Teilen auf einer Vorläufer-Ausstellung von Beate und Serge Klarsfeld beruhte. Dabei standen die Deportationen von jüdischen Kindern in Europa im Mittelpunkt. Den Klarsfelds war es wichtig gewesen, dass ihre Ausstellung wie in Frankreich auf Bahnhöfen gezeigt wird. Dieser Wunsch wurde von der Bahn abgelehnt.³

Mit dem Mahnmahl auf der Putlitzbrücke war das Land Berlin bewusst Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn und damit der DDR über ein Gedenken am historischen Ort auf dem Güterbahnhof Moabit aus dem Weg gegangen. Dabei war damals die wichtige Funktion des Güterbahnhofs Moabit bei der Deportation der Berliner Juden weitgehend in Vergessenheit geraten. Nach der Wende hatten sich die politischen Voraussetzungen für die Errichtung eines Mahnmahls am authentischen Ort gewandelt.

Dieser ausgedehnte Güterbahnhof, an der Grenze Moabits zu Wedding gelegen, wickelte bis Kriegsende die Versorgung der Bevölkerung in den nördlichen Bezirken und den Güterverkehr für die umliegenden Industrie- und Wirtschaftsbetriebe und den Westhafen ab. Daneben wies er an seinem östlichen Rand noch eine Besonderheit auf. Hier waren die Militärgleise 69, 71, 81 und 82 mit den dazugehörigen Rampen und Ladastraßen gelegen. Sie dienten ursprünglich dem preußischen Militär in den zahlreichen Kasernen der unmittelbaren Umgebung des Güterbahnhofs zur Verladung von Truppen und militärischer Ausrüstung. Da hier auch das Preußische 1. Garde-Artillerieregiment stationiert war, musste an diesen Gleisen schweres Gerät verladen werden können. Die Militärgleise hatten eine eigene Zufahrt von der Quitzowstraße 20, die sogenannte Zuwegung. Durch ihre Randlage und durch ihre eisenbahntechnische Ausstattung konnten Militärzüge ohne Störung des übrigen Güterverkehrs und auf kurzem Weg nach Westen und nach Osten ausfahren. Diese Besonderheit führte wahrscheinlich dazu, dass von Frühjahr und Sommer 1942 an die Gestapo die überwiegende Zahl der sogenannten Osttransporte und auch einige Alterstransporte nach Theresienstadt über Moabit abwickeln ließ. Alfred Gottwaldt hat in seinem Buch »Mahnmahl Güterbahnhof Moabit« dargelegt, dass von diesem Bahnhof etwa 30 000 Menschen deportiert worden sind, vom Bahnhof Grunewald 15 000 und vom Anhalter Bahnhof ungefähr 10 000 Menschen.⁴

Nach dem Krieg verlor der Güterbahnhof zunehmend an Bedeutung. Der Güteraußenring um Berlin (West) wurde fertiggestellt, der Güterverkehr insbesondere nach Berlin (West) verlagerte sich zunehmend auf die Straße. 1961 wurde die Mauer gebaut und Berlin (West) damit weitgehend vom ursprünglichen Eisenbahnverkehr abgeschnitten. 1996 legte der Bezirk Tiergarten in einer Änderung des Flächennutzungsplans eine Umgehungsstraße nördlich von Siemens- und Quitzowstraße über das ehemalige Bahngelände fest (spätere Ellen-Epstein-Straße). Gleichzeitig wies aber der Tiergartener Baustadtrat Porath immer wieder auf die Verpflichtung hin, den authentischen Ort der Deportation am Güterbahnhof Moabit zu bewahren und dem Gedenken zu widmen. So gab es in dieser Zeit auch aktenkundige Kontakte zwischen dem Bezirksamt Tiergarten, der Vivico, einer Berliner Immobilienagentur und Bahntochter, und der Deutschen Bahn Netz AG zum Deportationsbahnhof Putlitzbahnhof (damals noch so bezeichnet) und dem Deportationsweg Quitzowstraße. In diesem Zusammenhang sagte dann im

Juli 1998 ein Vertreter der Deutschen Bahn bei der Anhörung zu den Bebauungsplänen, die für die Grundstücke der sogenannten Bahnlinse aufgestellt worden waren, dass die Bahn hier ihre politische Verantwortung wahrnehmen wolle.⁵ Bei den Grundstücken handelte es sich um Gelände, das durch die Aufgabe des Güterbahnhofs Moabit und durch den Umbau der Gleisanlagen am Nordring frei geworden war. Die Vivico kümmerte sich für die Deutschen Bahn um die Vermarktung dieser Grundstücke. Offenbar bestand aber bei der Vivico weiterer Informationsbedarf zur Rolle des Güterbahnhofs im Dritten Reich. Deshalb bestellte sie 1999 bei dem Historiker Jochen Spielmann ein entsprechendes Gutachten, das er der Vivico auch im Jahr 2000 vorlegte. Welche Konsequenzen die Bahntochter daraus gezogen hat, ist nicht bekannt. In einem Telefongespräch 2015 mit Herrn Spielmann erfuhr der Verfasser, dass das Gutachten weiterhin nicht veröffentlicht worden sei, inhaltlich aber weitgehend dem Buch »Mahnort Güterbahnhof Moabit« von Alfred Gottwaldt entspräche.⁶

2001 ging Tiergarten im Großbezirk Mitte auf. Damit wurde ein neues Bezirksamt gebildet und die inhaltlichen Schwerpunkte der Arbeit änderten sich. Im Rahmen weiterer Gleisarbeiten am Nordring wurden 2001 die Deportationsgleise 81 und 82 mit der dazugehörigen Ladestraße abgerissen. Als sich das Bezirksamt 2002 wieder mit der historischen Rolle des Güterbahnhofs Moabit beschäftigte, musste es feststellen, dass ihm dazu weder verwertbare Dokumente und noch das Gutachten von Jochen Spielmann vorlagen. Deshalb holte es sich entsprechende Informationen von Andreas Szagun, einem ehemaligen Reichsbahner und historisch bewanderten Moabiter Bürger.⁷

2003 unternahm das Landesdenkmalamt erste Schritte, um dieses Gelände unter Denkmalschutz zu stellen. Das Verfahren wurde aber bald eingestellt. Offiziell hieß es dazu, dass durch den Verkauf und die Umnutzung der entsprechenden Grundstücke und durch die Anlage einer neuen Straße so weitgehende Veränderungen geschaffen worden seien, dass sich ein Denkmalschutz erübrige.⁸ Inoffiziell erfuhr der Verfasser, dass die Senatsbauverwaltung vorrangig Interesse an einer wirtschaftlichen Nutzung der betreffenden Grundstücke signalisiert habe.⁹ 2005 wurde der Bebauungsplan für den benachbarten, östlich gelegenen Baumarkt erstellt.

Ein aufmerksamer Lehrer der gegenüberliegenden Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule soll Professor Dr. Andreas Nachama, in seiner Funktion als Direktor der Stiftung Topographie des Terrors, auf die beginnenden Bauarbeiten auf diesem historischen Gelände aufmerksam gemacht haben.¹⁰ Das führte 2006 zu einem Runden Tisch mit der Bezirksverwaltung und Historikern unter Federführung der Topographie des Terrors. Als Ergebnis dieser Beratungen kam schließlich 2007 nur die Aufstellung einer provisorischen Informationsstele am historischen Ort zustande.

Bei den Tiefbaumaßnahmen für den Baumarkt wurden gleichzeitig die Zuwegung repariert und Stützmauern um den für einen Gedenkort vorgesehenen Platz errichtet. Als Ausgleichsmaßnahme für anderweitig gefällte Bäume wurden außerdem acht Linden gepflanzt. In dieser Zeit hat auch der westlich gelegene Supermarkt eine Zufahrt von der Ellen-Epstein-Straße zu seinem Parkplatz angelegt, indem er eine Rampe über die historische Deportationsrampe aufschütten ließ.

2006 lag dem Bezirksamt Mitte schließlich ein eigenes Gutachten von Dr. Diana Schulle, Professor Dr. Klaus Dettmer und Dr. Alfred Gottwaldt vor, das die bereits oben geschilderten historischen Erkenntnisse bestätigte. Konsequenzen zum damaligen Zeitpunkt sind nicht bekannt. Seit 2007 fragt der freie Journalist Wolf Thieme regel-



Denkmalgelände,
auf der einen Seite
abgegrenzt von einem
Supermarkt.
Alle Abbildungen:
raumlaborberlin

mäßig beim Bezirksamt Mitte und bei der Senatskulturverwaltung nach, ob es bei der Planung für einen Gedenkort Güterbahnhof Moabit Fortschritte und die Aussicht auf eine baldige Realisierung gibt. Die Antworten sind genauso regelmäßig hinhaltend und nichtssagend.¹¹ 2010 fasst die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Mitte den Beschluss, dass sich das Bezirksamt Mitte für die Errichtung eines Gedenkortes an eben diesem Ort einsetzen soll. 2011 erinnert die BVV das Bezirksamt noch einmal an diesen Beschluss.

2013 veranstaltet der Verein »Sie waren Nachbarn« drei Wochen lang unterschiedlichste, kulturelle Veranstaltungen zum Schicksal der Moabiter Juden. In diesem Rahmen findet bei der Finissage einer Kunstausstellung in der Heilandskirche ein Nachgespräch mit dem Bezirksbürgermeister Dr. Christian Hanke, der Stadträtin Frau Sabine Weißler und interessierten und kundigen Moabiter Bürgern statt. Dabei wird die unbefriedigende Situation des bis jetzt nicht realisierten Gedenkortes beklagt. Die Stadträtin sagt zu, sich um das Problem kümmern zu wollen. Ein ursprünglich geplanter Runder Tisch für alle Interessierte wird aber wieder abgesagt. 2013 beschließt die Bezirksverordnetenversammlung Mitte ebenfalls – mit Verweis auf ihren Beschluss von 2010 –, dass das Bezirksamt einen Wettbewerb zur Gestaltung des Gedenkortes ausloben soll. Da bis auf die eigentliche Zuwegung keine Grundstücke mehr zur Realisierung des Gedenkortes in Öffentlicher Hand sind, bemüht sich das Bezirksamt 2014 um eine Rückübertragung der notwendigen Grundstücke. Wegen weiterhin fehlender Mittel im Bezirkshaushalt beantragt das Bezirksamt Lottomittel zur Realisierung des Gedenkortes.

Im Januar 2015 stellt Alfred Gottwaldt sein bereits erwähntes Buch »Mahnort Güterbahnhof Moabit« bei einer Veranstaltung in der Topographie des Terrors vor. Er beklagt das desolate Aussehen des Geländes zum damaligen Zeitpunkt und die jahrelange Verzögerung für die Gestaltung eines Gedenkortes. Die Stadträtin Weißler aus Mitte erklärt bei dieser Veranstaltung, dass der Bezirk Mitte gerade die Rückübertragung der benötigten Grundstücke betriebe. Sie könne aber auch nach ausführlichem Akten-



studium nicht die Gründe für die jahrelange Verzögerung dieses Vorhabens nennen.

Im Mai 2015 schrieb der Verfasser einen Offenen Brief an den Regierenden Bürgermeister mit der Bitte, sich bei der Vergabe der Lottomittel für die Finanzierung des Gedenkortes einzusetzen. Nach einem positiven Bescheid über die Lottomittel konnte das Bezirksamt Mitte und die Senatskulturverwaltung mit der Planung eines Kunstwettbewerbs beginnen. Dazu stellte das Bezirksamt das Projekt auf der August-Sitzung 2015 des »Beratenden Ausschusses Kunst« (BAK) bei der Senatskulturverwaltung vor. Da der Verfasser sein deutliches Interesse an diesem Wettbewerb signalisiert hatte, erhielt er eine Einladung, um sein Konzept dort vorzustellen. Bei dem Vortrag des Bezirksamtes fiel auf, dass er sich ausschließlich auf die Zuwegung und das keine dreihundert Quadratmeter große Gelände für den eigentlichen Gedenkort beschränkte. Die offizielle Planung blendete die historische und dringend erhaltungsbedürftige Deportationsrampe vollkommen aus. Diese Erfahrung war der Anlass für einen späteren Kontakt mit dem bei der Sitzung ebenfalls anwesenden Professor Karge, ehemaliger Landeskonservator von Brandenburg. Dabei wurde verabredet, dem Berliner Landeskonservator Professor Dr. Jörg Haspel das Problem des fehlenden Denkmalschutzes für besagtes Gelände noch einmal vorzutragen.

Herr Haspel veranlasste daraufhin, dass sich das Landesdenkmalamt wieder mit dem Vorgang aus 2003 beschäftigte. In der Folge wurde 2016 der Denkmalschutz für das Gelände des künftigen Gedenkortes und nach Vorlage weiterer Unterlagen auch weiträumig für die Deportationsrampe am Militärgleis 69 ausgesprochen. Dabei stellte sich heraus, dass bei der Vermessung der verschiedenen Flurstücke im Bereich der Militärgleise die Grundstücksgrenzen an der Deportationsrampe exakt so vermessen worden waren, dass sich die Rampe insgesamt im Flurstück 259 (Eigentümer Firma Lidl) befindet (die Vermessungsmarken sind heute noch zu besichtigen). Ein Grund dafür war im Vermessungsamt Mitte nicht bekannt. Nach dem Berliner Denkmalschutzgesetz liegt damit die Instandhaltungspflicht für die Deportationsrampe bei dem aktuell privaten Grundstückseigentümer.

Durchgang zwischen den beiden Zufahrtsstraßen neben dem Denkmalgelände. Abgegrenzt von einem Baumarkt

Im Herbst 2015 empfiehlt der BAK einen Kunstwettbewerb für den Gedenkort Güterbahnhof Moabit. Dabei vermerkt die Senatskulturverwaltung in den Wettbewerbsunterlagen ausdrücklich, dass die Deportationsrampe kein Bestandteil des Gedenkortes sein soll.

Im August 2016 wird der Wettbewerb mit der Entscheidung der Jury für den Entwurf »Hain« des Wettbewerbers raumlaborberlin abgeschlossen.¹² Bezirksamt Mitte und Senatskulturverwaltung können sich mit dieser Entscheidung nicht anfreunden. Die beratenden Mitglieder des Wettbewerbsverfahrens unterstützen dagegen die Entscheidung der Jury. Offiziell begründet das Bezirksamt seine Haltung damit, dass der Entwurf »Hain« durch die acht kümmerlichen Linden auf diesem Gelände infrage gestellt würde. Nach langen Verhandlungen mit dem Bezirksamt Mitte wird schließlich raumlaborberlin Mitte Februar 2017 mit der Realisierung seines unverändert gebliebenen Entwurfes beauftragt.

Nach Vorstellung des Verfassers sollte die Entstehung des Gedenkortes, auch wenn er jetzt klein und bescheiden ausfiel, ausreichend dokumentiert und begleitet werden. Deshalb stellt er den beiden Künstlern Francesco Apuzzo und Rainer Liesegang von raumlaborberlin die Idee eines Projektes mit der benachbarten Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule vor. Die Schüler sollen die Realisierung in Fotos festhalten, die unter Umständen in einer späteren Ausstellung gezeigt werden könnten.

Dieser Vorschlag findet bei beiden Künstlern Interesse und Zustimmung. Auch der ausführende Garten- und Landschaftsbaubetrieb Bauditz erklärt sich damit einver-

Gestaltungsentwurf
des Büros
raumlaborberlin





Schülerinnen der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule in Moabit beteiligten sich an der Errichtung des Mahnmals

standen und schafft zusätzliche Möglichkeiten für die Schüler, um sich praktisch an der Arbeit zu beteiligen. Wie sich dann herausstellt, besteht an der Schule seit mehreren Jahren eine Arbeitsgemeinschaft »Erinnern«, die sich unter anderem auf Reisen nach Frankreich, Spanien und Israel mit dem Schicksal aus Deutschland vertriebener und geflüchteter Juden auseinandersetzt. Die Leiterin dieser Arbeitsgemeinschaft, Frau Sabeth Schmidhals, erklärt sich nach einem Gespräch dazu bereit, dieses Projekt mit ihrer Arbeitsgemeinschaft zu übernehmen. So machen die Schüler regelmäßig Fotos von den Arbeiten, bringen mehrfache Schutzanstriche bei den neu gepflanzten Kiefern an und gestalten zum Schluss auch die Einweihungsfeier am 15. Juni 2017 zusammen mit Herrn Nachama. Im Herbst wird dann die Ausstellung »Hier-Dort Damals-Heute« im Rathaus Tiergarten für fünf Monate gezeigt. Die Kuratorin Magdalena Zagorski, die auch die letzte Reise der Arbeitsgemeinschaft nach Polen im Sommer 2017 begleitet hatte, führt hier Bilder von den verschiedenen Reisen der Arbeitsgemeinschaft und die Fotos von der Entstehung des Gedenkortes zusammen. Die Ausstellung findet bei den Schülern selbst großen Anklang, die sich durch die Präsentation ihrer eigenen Bilder sehr geehrt fühlen.

Die offene Situation des Gedenkortes mit den jungen, gleichzeitig auch verletzlich wirkenden Kiefern veranlasst den Verfasser dazu, im Herbst 2017 den Kontakt mit der Polizei zu suchen. So findet im Oktober ein Gespräch mit dem Leiter der Direktion 3 der Berliner Polizei und seinen Mitarbeitern zum Sicherheitskonzept für den Gedenkort statt.

Im Verlauf der nächsten Monate beobachtet der Verfasser, dass das bezirkliche Grünflächenamt den Gedenkort nur unzureichend pflegt und sauber hält, obwohl im Vorfeld Bezirksamt Mitte und raumlaborberlin ein verbindliches Konzept beschlossen hatten.¹³ Nach regelmäßigen Kontakten mit dem entsprechenden Revierleiter bessert sich die Situation etwas. Mehrfache Nachfragen bei der Berliner Stadtreinigung führen zu einer häufigeren Leerung des dort befindlichen Papierkorbs. Im Winter 2017/18 befährt der kommerzielle Schneeräumdienst das Gelände mit schwerem Gerät und



Fertiggestelltes Denkmal mit freigelegten Resten des Gleis 69 im Vordergrund

beschädigt mit tiefen Spuren den Boden. Erst nach Intervention beim Grünflächenamt und raumlaborberlin wird dieses Verfahren geändert.

Da der Erhaltungszustand der Deportationsrampe weiterhin besorgniserregend ist, findet im Herbst 2017 eine erste Besichtigung mit Vertretern des Landesdenkmalamtes und dem Verfasser vor Ort statt, um ein Gutachten zur Befunderhebung und Restauration zu veranlassen. Nach einem personellen Wechsel im Landesdenkmalamt kommt ein zweiter Ortstermin im Januar 2018 zustande. Nach dieser Begehung schildert der Landeskonservator Professor Haspel in einem Brief an das Bezirksamt Mitte seine Unzufriedenheit mit dem aktuellen Zustand des Gedenkortes. Er bietet an, sich bei einem Treffen aller Beteiligten an der Erarbeitung eines Konzepts für den angemessenen Umgang mit dem Gedenkort beteiligen zu wollen.¹⁴

Im Juni 2018 erhält die Firma »Restauration am Oberbaum« den Auftrag, Lage und Zustand der Deportationsrampe am Militärgleis 69 zu erfassen und zu dokumentieren. Diese Arbeiten finden im September statt. Dabei werden auch Probegrabungen durchgeführt, die belegen, dass sich die Rampe weiterhin unter der Zufahrt, den Aufschüttungen und unter dem Parkplatz der Firma Lidl befindet.

Dem Verfasser ist es auch in diesem Fall wichtig, die dabei erhobenen Informationen einem größeren Personenkreis zugänglich zu machen. So findet im Oktober eine Veranstaltung für Lehrer und Lehrerinnen der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule statt. Dabei berichten das Landesdenkmalamt, »Restauration am Oberbaum« und »Gleis 69 e.V.« über die Geschichte des Ortes, die erhobenen Befunde und mögliche Restaurierungsarbeiten. Das abschließende Gutachten ist noch in Arbeit.

Weitere Veranstaltungen am Gedenkort, auch in Zusammenarbeit mit der Schule, sind geplant. So gestaltete die Schule zusammen mit dem Bezirksamt am 9. November an diesem Ort eine Gedenkzeremonie, bei der das Kaddisch vorgetragen wurde. Bei raumlaborberlin besteht weiterhin Interesse am Schicksal des Gedenkortes, auch gemeinsame Veranstaltungen mit der Schule sind vorgesehen. Mit der evangelischen Kirchengemeinde Tiergarten gibt es erste Absprachen, die dortige Jugendarbeit bei



Veranstaltungen am Gedenkort mit einzubeziehen. Auch unsere »Stadtspaziergänge« widmen sich ausführlich dem Gedenkort und seinen historischen Beziehungen.

Im Januar 2018 hat der Verfasser mit anderen Interessenten Gleis 69 e.V. gegründet, um sich vorrangig diesem Gedenkort und den damit verbundenen Themen zu widmen. Als einen Schwerpunkt unserer Arbeit betrachten wir es, öffentliche Aufmerksamkeit auf die weitgehend vergessene Deportationsrampe zu lenken und in absehbarer Zeit eine ihrer historischen Rolle angemessene Präsentation zu erreichen.

Denkmal mit Überresten von Gleis und Militärrampe, in der Gestaltung von raumlaborberlin

Dr. Thomas Abel ist Kinderarzt und hat langjährig eine sozialpädiatrische Einrichtung geleitet. Er beschäftigt sich seit 2013 mit jüdischer Geschichte in Berlin-Tiergarten. 2015 war er Gründungsmitglied und Vorstand von »Sie waren Nachbarn e.V.« und 2018 Gründungsmitglied und Vorstand von »Gleis 69 e.V.«.

- 1 Website der Deutschen Bahn zum Gedenkort Gleis 17
www.deutschebahn.com/de/konzern/geschichte/themen/ausstellung_deportation/mahnmal-1187914
- 2 Informationen zum »Zug der Erinnerung«:
www.zug-der-erinnerung.eu/aktuell.html – https://de.wikipedia.org/wiki/Zug_der_Erinnerung
- 3 Information zur Wanderausstellung »Sonderzüge in den Tod«:
https://de.wikipedia.org/wiki/Beate_Klarsfeld
- 4 Gottwaldt, Alfred – Mahnort Güterbahnhof Moabit, Hentrich & Hentrich, Berlin 2015, und siehe Dinkelaker, Philipp – Das Sammellager in der Berliner Synagoge Levetzowstraße 1941/42, Metropol, Berlin 2017
- 5 Andreas Szagun in »moabit online«: <https://moabitonline.de/28697#comment-35523>
- 6 persönliche Mitteilung Jochen Spielmann
- 7 Andreas Szagun in »moabit online«: <https://moabitonline.de/28697#comment-35523>
- 8 persönliche Mitteilung Landesdenkmalamt
- 9 persönliche Mitteilung ehemal. Landesdenkmalamt
- 10 persönliche Mitteilung Andreas Nachama
- 11 Emailwechsel liegt dem Verfasser vor
- 12 Presseerklärung Bezirksamt Mitte:
www.berlin.de/kunst-und-kultur-mitte/stadtkultur/erinnerungskultur/artikel.527784.php
- 13 persönliche Mitteilung Francesco Apuzzo
- 14 persönliche Mitteilung Landesdenkmalamt