

Geschichte und Erhalt der ehemaligen Busgarage der »Aktion T4« in Hadamar

BAUDENKMAL DER NS-KRANKENMORDE¹

Sebastian Schönemann

Die Busgaragen der »Aktion T4« in den Tötungsanstalten

Für die Durchführung der Transporte in die Tötungsanstalten der »Aktion T4« griff die Zentraldienststelle in Berlin auf Omnibusse zurück, die von der eigenen Transportabteilung, der »Gemeinnützigen Krankentransportgesellschaft« (Gekrat), betrieben und die späterhin als »graue Busse« berüchtigt wurden. Jede der insgesamt sechs Tötungsanstalten in Grafeneck, Brandenburg, Hartheim, Pirna-Sonnenstein, Bernburg und Hadamar besaß eine eigene Transportstaffel dieser »Gekrat«-Busse. Bis auf Brandenburg, zu der Näheres nichts bekannt ist, erhielten die anderen Tötungsanstalten zudem eine Garage für die dort stationierten Busse.² Die Herrichtung der Garagen gehörte – mit der vermuteten Ausnahme Brandenburgs – zum Standard-Bauprogramm der »Aktion T4«.³ In den »T4«-Tötungsanstalten in Bernburg, Hartheim und Hadamar waren diese Garagen keine reinen Fahrzeughallen mehr, sondern sie wurden in die Tötungsabläufe selbst eingebunden. Sie waren der zentrale Ankunftsort der Patientinnen und Patienten. Im Inneren der verschlossenen Garage verließen sie die Busse und begannen ihren letzten Weg.⁴

Während in Pirna-Sonnenstein eine aus dem 19. Jahrhundert stammende Anstalts-scheune in eine Busgarage umgewandelt wurde, die noch heute besteht, wurden die Garagen in Grafeneck, Bernburg, Hartheim und Hadamar eigens für die »T4« errichtet. Von ihnen ist nur noch jene in Hadamar erhalten geblieben.⁵ Als letztes Bauwerk, das von der »T4« in Auftrag gegeben und extra konstruiert wurde, ist sie ein einmaliges Zeugnis der »Euthanasie«-Verbrechen. Allein aufgrund ihrer räumlichen Ausmaße von rund 150 qm Fläche bei einer Höhe von über 4,50 m ist sie das größte bauliche Zeugnis der »T4« in Hadamar überhaupt.

Nach 1945 wurde sie als landwirtschaftliche Remise genutzt und überdauerte die folgenden Jahrzehnte. Anfang der 2000er-Jahre war die ehemalige Busgarage vom Verfall bedroht und konnte nur in letzter Minute vor dem Einsturz gerettet werden. Mit Mitteln des Bundes, des Landes Hessen und des Landeswohlfahrtsverbandes wurde sie schließlich bis 2006 aufwendig restauriert. Die Geschichte der »T4«-Busgarage in Hadamar, ihre Nutzung nach 1945 sowie ihre Rettung und Restaurierung in den 2000er-Jahren werden im Folgenden dargestellt.

Geschichte und Nachnutzung der »T4«-Busgarage in Hadamar

Die Landesheilanstalt Hadamar wurde vom Anstaltsträger, dem Bezirksverband Nassau, zum 1. November 1940 an die zentrale Dienststelle der »Aktion T4« verpachtet.⁶ Die Umbauarbeiten zur Tötungsanstalt wurden umgehend im November und Dezember des Jahres 1940 ausgeführt. Handwerker der »T4«, aber auch regionale Unternehmen sowie eigenes, »handwerklich geschickte(s)«⁷ Anstaltspersonal führten diese Baumaßnahmen innerhalb von sechs bis acht Wochen bis spätestens zum Jahresende durch.⁸ Hierzu gehörte unter anderem der Einbau von Zwischenwänden in einzelnen großen

Aufenthalts- und Schlafsälen, um kleinere Raumeinheiten für Büros und Schlafräume des »T4«-Personals zu schaffen. Vor allem wurde aber die Tötungsanlage im Anstaltsgebäude eingerichtet. Im östlichen Kellergeschoss wurden die Gaskammer, ein Sektionsraum sowie zwei Kremierungsöfen der Berliner Firma H. Kori GmbH installiert.⁹

Die Öfen erhielten für den Rauchabzug einen massiven Schornstein, der durch alle Geschosse bis zum Dach geführt wurde. Dessen Austritt lag verdeckt auf der Gebäuderückseite zum Hof und war somit von der Stadt Hadamar her abgewandt gebaut. Ebenso ließ die »T4« eine Holzgarage auf dem Anstaltsinnenhof durch das alteingesessene Idsteiner Bauunternehmen »Heinrich Kappus III.« errichten, in der die drei Omnibusse der Hadamarer Transportstaffel der »Gekrat« untergebracht werden konnten.¹⁰ Die Garage selbst erhielt schließlich zum Zweck der weiteren Abschirmung einen überdachten Gang aus Holz, der sie mit dem östlichen Seitenflügel der Anstalt und der sich darin im Untergeschoss befindlichen Tötungsanlage verband.¹¹

Die für das Mordprogramm bestimmten Patientinnen und Patienten wurden zunächst aus ihren Herkunftsanstalten in so genannte Zwischenanstalten verlegt. Von dort wurden sie mithilfe der Gekrat-Busse in die Tötungsanstalt Hadamar gebracht und noch am Tag ihrer Ankunft ermordet. Ab dem 13. Januar 1941 trafen regelmäßig Transporte in Hadamar ein. Die Busse kamen direkt in der Busgarage an. Erst nachdem die Garagentore geschlossen worden waren, durften die Patientinnen und Patienten den Bus verlassen. Durch den hölzernen Verbindungsgang wurden sie schließlich in die Anstalt geführt.¹² Die Busgarage war somit nicht nur eine reine Unterstellgelegenheit, sondern integraler baulicher Bestandteil des Mordprogramms. Einerseits diente sie dazu, die Flucht von Patientinnen und Patienten zu verhindern, andererseits war sie zusätzliche Abschirmung vor Blicken von außen.

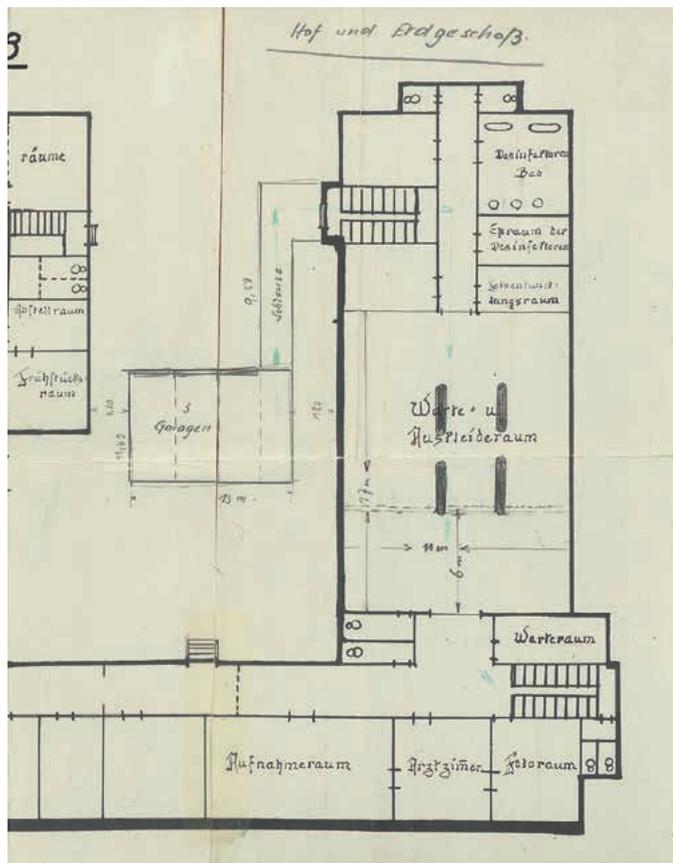
Mit der Ankunft der Patientinnen und Patienten in der Busgarage begann ihr Weg in den Tod.¹³ Im Anstaltsgebäude wurden sie zuerst in einen freigemachten Bettensaal geführt, wo sie sich entkleiden mussten. Danach überprüfte man ihre Identität, legte vorab eine vorgebliche Todesursache fest und fotografierte sie. Anschließend wurden die Patientinnen und Patienten in den östlichen Keller der Anstalt gebracht und in der dort gelegenen Gaskammer ermordet. Ihre Leichname wurden danach in den ebenso im Keller befindlichen Kremierungsöfen eingeäschert.

Im August 1941 wurde die »Aktion T4« abgebrochen. Nachdem für die Verantwortlichen der »T4« schließlich zweifelsfrei feststand, dass die Gasmorde nicht wieder aufgenommen werden würden, wurden in Hadamar die Gaskammer, die Kremierungsöfen sowie deren Schornstein bis zum Sommer 1942 zurückgebaut.¹⁴ Einzig die Garage der Gekrat-Busse blieb unverändert bestehen. Während der »dezentralen Euthanasie« in Hadamar zwischen 1942 und 1945 wurde sie als Fahrzeugunterstand und Werkstatt genutzt.¹⁵

Nach der Befreiung der Landesheilanstalt Hadamar am 26. März 1945 begann die US-Armee die vorgefundenen Spuren des Krankmordes zu sichern. Die während dieser Ermittlungsarbeit gesammelten Beweise und Zeugenaussagen führten im Oktober 1945 zu einem ersten Prozess gegen Angehörige des Klinikpersonals vor einem US-amerikanischen Militärgericht in Wiesbaden. Hauptbestandteil des Prozesses waren die Morde an Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeitern in Hadamar zwischen 1943 und 1945.¹⁶ Zu den Morden an deutschen Anstaltspatientinnen und -patienten wurde im Jahr 1946 ein weiteres Verfahren vor dem Landgericht Frankfurt auf dem Weg gebracht. Dieser



Innenhof der Tötungsanstalt Hadamar 1940/1941. Links ist der zur Anstalt gehörende »Altbau« des ehemaligen Klostergebäudes zu sehen, dessen Dach mit einem Roten Kreuz gekennzeichnet ist. Rechts davon ist der östliche Flügel der Anstalt und die im Innenhof gelegene Busgarage erkennbar. Im Keller dieses Seitenflügels befand sich die Tötungsanlage. Auf der zum Innenhof zugewandten Seite des Daches hebt sich der Austritt des Schornsteines ab. Stadtmuseum Hadamar, Fotosammlung Heinz Will



Handskizze des Erdgeschosses der Tötungsanstalt Hadamar 1941 samt Busgarage und »Schleuse«. Die grüne Linie zeichnet den Weg der Patientinnen und Patienten nach, ca. 1946/1947. Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden

Die Busgarage nach 1945. An der linksseitigen Tür der Busgarage zeichnen sich noch die Umriss des früheren Verbindungsgangs am helleren Holz ab, das durch diesen Anbau vor der Witterung geschützt war.
Foto: DPA

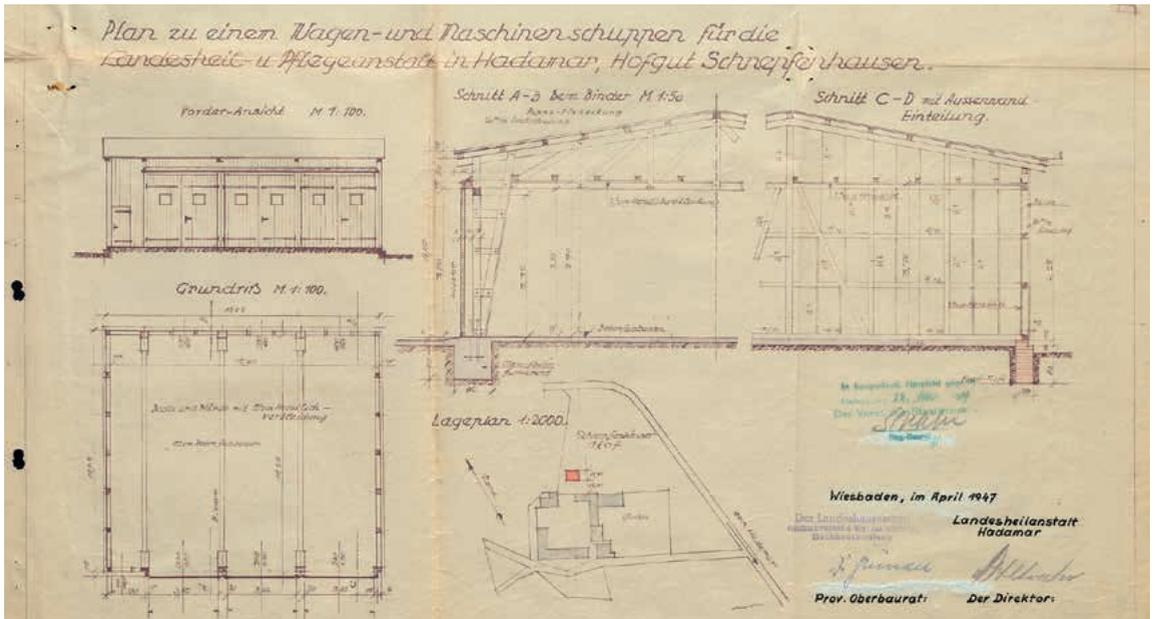


Prozess bezog die Gasmorde der »Aktion T4« mit ein. Teil der Ermittlungen war unter anderem ein Ortsbesuch des Staatsanwaltes, bei dem die baulichen Spuren der Verbrechen detailliert aufgenommen wurden.¹⁷

Nur wenige Tage nach der Urteilsverkündung am 21. 3. 1947 leitete die Hadamarer Anstaltsleitung den Abbau der Busgarage ein.¹⁸ 1948 wurde sie schließlich im nahe gelegenen Anstaltsgut Schnepfenhausen zur Nutzung als landwirtschaftliche Remise wieder aufgebaut.¹⁹ Mit einem gewissen Stolz berichtete der damals neu berufene Anstaltsdirektor, Wilhelm Köster, über das Umbauprojekt: »Ein noch aus der unseligen Wirksamkeit der ›Gemeinnützigen Stiftung für Krankentransporte‹ bestehender Schuppen, welcher dem Altbau Licht und Aussicht wegnahm, wurde versetzt.«²⁰

Nach dieser Umsetzung wurde die Garage über Jahrzehnte hinweg als landwirtschaftlicher Lager- und Fahrzeugschuppen genutzt. Im Zuge dieser Umnutzung wurde sie baulich verändert. Eines der drei frontalen Garagentore wurde auf die Rückseite versetzt, um ein Hindurchfahren zu ermöglichen. Die linksseitige Ein- und Ausgangstür der Garagenfront, an der 1941 der sogenannte »Schleusengang« anschloss, blieb hingegen erhalten. Dem Holzbau wurde schließlich ein zusätzlicher Geräte- und Fahrzeugunterstand angefügt.²¹ Auf diese Art und Weise umgebaut, blieb die ehemalige Busgarage als Remise erhalten. Zugleich war sie als freistehendes Bauwerk auf offenem Feld den Witterungsverhältnissen und einer erhöhten Beanspruchung durch den landwirtschaftlichen Betrieb ausgesetzt.

Als sich gegen Ende der 1980er-Jahre aus der ersten Ausstellung eine »arbeitende Gedenkstätte« in Hadamar unter der Trägerschaft des Landeswohlfahrtsverbandes entwickelt hatte und eine neue Dauerausstellung vorbereitet wurde, stieß der LWV mit der damaligen Gedenkstättenleiterin, Bettina Winter, eine umfangliche Bauuntersuchung des historischen Gebäudes an. Die von Johannes Cramer im Frühjahr 1990 durchgeführte Untersuchung nahm die noch verbliebenen baulichen Spuren der »Euthanasie«-Verbrechen in Hadamar erstmals systematisch auf und ordnete diese



denkmalpflegerisch ein.²² Neben dem historischen Tötungskeller und der ehemaligen Durchführung des Krematoriumsschornsteins durch die einzelnen Geschosse lag ein Untersuchungsschwerpunkt auf der ehemaligen Busgarage. Auf der Grundlage dieses Gutachtens nahm das Hessische Landesamt für Denkmalpflege 1990 das ehemalige Anstaltsgebäude als Ganzes mitsamt des historischen Tötungskellers, des ehemaligen Anstaltsfriedhofs und der Busgarage in das Denkmalverzeichnis auf. Damit verbunden war die Aufforderung, die Busgarage vor dem weiteren Verfall zu schützen und an ihrem früheren Standort innerhalb des denkmalgeschützten Ensembles zurückzusetzen.²³

Zu diesem Zeitpunkt war die ehemalige Busgarage weiterhin in landwirtschaftlicher Nutzung. Durch den jahrelangen Betrieb als Lager- und Geräteschuppen bei gleichzeitigem Ausbleiben von Instandhaltungsmaßnahmen war sie teils erheblich beschädigt. Die in den 1990er-Jahren schon notwendige Sicherung des Bauwerks musste jedoch aufgrund der noch dringlicheren Sanierung des feucht gewordenen historischen Tötungskellers zurückgestellt werden. Die Busgarage verfiel deshalb immer stärker. Als im Jahr 2002 schließlich die Standfestigkeit des Bauwerks gefährdet war und der Einsturz drohte, wurde deren Rettung und Restaurierung unter der Federführung von Georg Lilienthal, dem damaligen Leiter der Gedenkstätte Hadamar, maßgeblich vorangetrieben.²⁴

Restaurierung und Wiederaufbau der Busgarage

Zunächst galt es, eine weitere landwirtschaftliche Nutzung zu unterbinden und die Finanzierung für die Umsetzung und Restaurierung der Busgarage abzusichern. Beides konnte 2003 auf den Weg gebracht werden. Nachdem der Landeswohlfahrtsverband Mittel für den Abbau und die Sanierung der Busgarage bereitgestellt hatte, war der Weg für das Restaurierungsprojekt frei. Zuerst wurde die Fremdnutzung beendet. Die Garage wurde gerade noch rechtzeitig im Winter 2003 fachgerecht abgebaut und in

Planzeichnung zur Versetzung und Umnutzung der Busgarage, April 1947. LWV-Archiv, Kartensammlung

zerlegter Form auf dem Innenhof der Gedenkstätte zwischengelagert.²⁵ In den darauffolgenden zwei Jahren wurden die Projektmittel für die veranschlagten circa 127 000 € Baukosten eingeworben. Da es sich bei der Busgarage um ein besonderes Baudenkmal der NS-Krankenmorde von nationaler Bedeutung handelt, wurde eine Förderung durch den Bundesbeauftragten für Kultur und Medien angestrebt, dessen Förderrichtlinie die mindestens hälftige Übernahme der Gesamtkosten durch das jeweilige Bundesland vorsieht. Durch die finanzielle Unterstützung der Hessischen Landeszentrale für politische Bildung, des Sparkassen- und Giroverbands Hessen-Thüringen sowie des Landesamts für Denkmalpflege Hessen wurde diese Förderungsbedingung erfüllt und die Bundesförderung des Projektes 2005 schließlich zugesagt.²⁶ Im Oktober 2005 wurde die Baumaßnahme begonnen.²⁷

Die Sanierung und der Wiederaufbau der Busgarage wurden vom Architekturbüro Stephan Dreier, das schon den Abbau vorgenommen hatte, umgesetzt. Die Sanierung erfolgte dabei streng nach konservatorischen Gesichtspunkten. Alle erhalten gebliebenen Bauteile – wie die Schalbretter, Schlösser, Beschläge und Schrauben – wurden wieder eingebaut. Fehlende und beschädigte Hölzer, insbesondere bei der Schalung, wurden durch unbehandelte Hölzer ersetzt, die sich deutlich vom historischen Bestand abheben. Bei dem Wiederaufbau wurde zudem der ursprüngliche Zustand der Frontseite mit ihren drei Einfahrtstoren wiederhergestellt. Aus Brandschutzgründen wurde die Busgarage nicht am originalen Platz, sondern in dessen unmittelbarer Nähe aufgebaut. Der ehemalige Standort wurde mithilfe von Pflastersteinen aus Basalt kenntlich gemacht. Durch diese Hervorhebung des ursprünglichen Standortes und die sich sichtbar abhebenden, neuen Hölzer bleibt die Nachnutzung der Garage ab 1947, die Rückversetzung der Garage sowie deren Wiederaufbau 2006 samt dem restauratorischen Eingriff selbst deutlich erkennbar. Die Sanierung und der Aufbau der Busgarage wurden im Laufe des Sommers 2006 abgeschlossen. Am 1. September 2006 wurde sie schließlich der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.²⁸ Zur Darstellung der geschichtlichen Hintergründe erhielt die Busgarage eine Außenausstellung mit insgesamt sechs Tafeln.

Durch die Rückversetzung der Busgarage erweiterte sich der historische Ort der Gedenkstätte Hadamar um ein zusätzliches Baudenkmal, das seither zu einem unverzichtbaren Bestandteil der Bildungsarbeit geworden ist. Erst mit der Busgarage lässt sich die Ankunft der Patientinnen und Patienten in der Tötungsanstalt Hadamar am historischen Bauzeugnis auch räumlich erläutern. Die durch die Gedenkstätte geführten Rundgänge nehmen an diesem Ort einen Perspektivwechsel vor. Nach einer allgemeiner gehaltenen Einführung zur Vorgeschichte der NS-«Euthanasie» beginnt ab der Busgarage eine Annäherung an die Geschehnisse bzw. Abläufe in Hadamar, die vom Gebäude sowie den baulichen Spuren ausgeht und von der Darstellung ausgewählter Biografien der Ermordeten ergänzt wird. Auch im Rahmen der Neugestaltung der Gedenkstätte wird an der ehemaligen Busgarage jener Perspektivwechsel auf die bauliche Spuren und Relikte stattfinden. Stärker als zuvor soll jedoch auch innerhalb dieser Ausstellungseinheit die Logistik der Transporte dargestellt werden.



Die ehemalige Busgarage als landwirtschaftliche Remise, 1990. Deutlich erkennbar ist der Umbau von drei auf zwei Einfahrts-tore in der Gebäude-front.
Foto: Johannes Cramer, Gedenkstätte Hadamar



Innenraum, 1990
Foto: Johannes Cramer, Gedenkstätte Hadamar



Die einsturzgefährdete, ehemalige Busgarage kurz vor ihrem Abbau, September 2002.
Gedenkstätte Hadamar, Fotosammlung

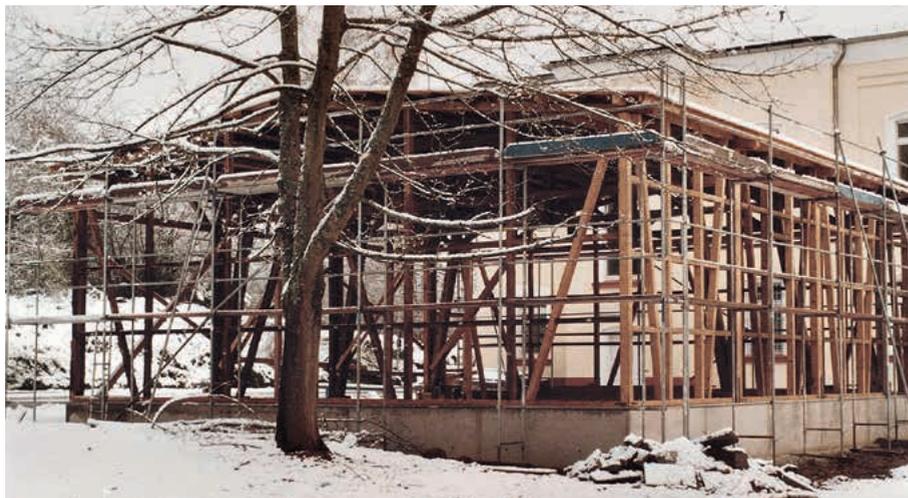
Ausblick

Die wiederaufgebaute Busgarage in Hadamar ist einmaliges bauliches Dokument der »Aktion T4«. Sie ist die letzte erhaltene Busgarage, die eigens für die »T4« hergestellt wurde und an der die Bauausführung durch ein lokales Unternehmen belegt werden kann. Zudem steht sie für einen weiteren Schritt im Ausbau der späteren Tötungsanstalten. Wie in Hartheim und Bernburg auch wurde sie konstruktiv an die Tötungsanstalt angeschlossen, um eine zusätzliche Kontrolle der ankommenden Patientinnen und Patienten zu ermöglichen sowie eine Sichtabschirmung zu schaffen.

Die Umnutzung eines bereits vorhandenen Gebäudes durch die »T4« zeigt sich dagegen an der noch erhaltenen Busgarage der Tötungsanstalt Pirna-Sonnenstein. Nach 1945 blieb das Gebäude bestehen und wurde während der DDR weiterhin als Garage genutzt.²⁹ Danach ging sie in private Hand über und verfiel aufgrund langjähriger Vernachlässigung zunehmend. Durch einen Eigentümerwechsel erhält die Gedenkstätte nun die Möglichkeit, die ehemalige Busgarage bauhistorisch untersuchen zu lassen.³⁰

Dr. Sebastian Schönemann ist seit 2020 stellvertretender Leiter sowie Leiter des Arbeitsbereichs Wissenschaft und Ausstellung der Gedenkstätte Hadamar. Im Rahmen der Neugestaltung beschäftigt er sich mit der Gebäudegeschichte und den vergangenen restauratorischen Bauprojekten.

- 1 Ich danke Jan-Erik Schulte für die hilfreichen Kommentare bei der Durchsicht des Manuskripts.
- 2 Vgl. Thomas Stöckle: Grafeneck 1940. Die Euthanasie-Verbrechen in Südwestdeutschland, Tübingen 2012, 3. Aufl., S. 68f., 110ff.; Ute Hoffmann: »Für Reichszwecke frei gemacht«. Zur Einrichtung und Funktion der »Euthanasie«-Anstalt Bernburg/Saale, in: Günter Morsch/Bertrand Perz (Hg.): Neue Studien zu nationalsozialistischen Massentötungen durch Giftgas. Historische Bedeutung, technische Entwicklung, revisionistische Leugnung, Berlin 2011, S. 131–139, hier S. 136; Brigitte Kepplinger: Die Tötungsanstalt Hartheim 1940–1945, in: Dies./Gerhart Marckhgott/Hartmut Reese (Hg.): Tötungsanstalt Hartheim, 3. Aufl., Linz 2013, S. 80; Georg Lilienthal: Der Gasmord in Hadamar, in: Morsch/Perz (Hg.): Massentötungen durch Giftgas, Berlin 2011, S. 140–150, hier S. 144.
- 3 Boris Böhm/Axel Drieschner/Barbara Schulz: Die Gedenkstätte Pirna-Sonnenstein im Wandel. Erforschung und Vermittlung eines historischen Ortes des NS-Krankenmorde, Gedenkstättenrundbrief Nr. 179 (2015), S. 25–37, hier S. 36f.
- 4 Vgl. Hoffmann: »Für Reichszwecke frei gemacht«, S. 136; Kepplinger: Tötungsanstalt Hartheim 1940–1945, S. 80; Lilienthal: Der Gasmord in Hadamar, S. 144.
- 5 Alle anderen wurden im Laufe der Zeit zurückgebaut oder abgerissen. Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung/Ulrike Puvogel (Hg.): Gedenkstätten für die Opfer des Nationalsozialismus. Eine Dokumentation, Band II, Bonn 2000, S. 516 (Eintrag: Bernburg). Der an der Westseite des Schlosses Hartheim angebaute Holzschuppen wurde abgerissen und nur noch die Reste einer an der Mauer befestigten Nagelleiste sind erhalten. Gerhart Marckhgott/Hartmut Reese: Spuren des Geschehens. Bauarchäologische Dokumentation für die Jahre 1940–1945, in: Kepplinger/Marckhgott/Reese (Hg.): Tötungsanstalt Hartheim, S. 475–498, hier: S. 478. Vgl. zur erhaltenen Busgarage in Pirna-Sonnenstein: Böhm/Drieschner/Schulz: Die Gedenkstätte Pirna-Sonnenstein im Wandel, S. 36.
- 6 Vgl. den Abdruck des Vertrages zwischen dem Bezirksverband Nassau und der zentralen Dienststelle der »Aktion T4«, vorgeblich »Gemeinnützige Stiftung zur Anstaltspflege«, zur Überlassung der Landesheilanstalt Hadamar in: Bettina Winter u.a. (Bearb.): »Verlegt nach Hadamar«. Die Geschichte einer NS-»Euthanasie«-Anstalt, hg. v. Landeswohlfahrtsverband Hessen, 4. Aufl., Kassel 2009, S. 81ff.
- 7 Peter Sandner: Verwaltung des Krankenmordes. Der Bezirksverband Nassau im Nationalsozialismus, Gießen 2003, S. 411f.
- 8 Vgl. ebd.; Heidi Schmidt v. Blittersdorf/Dieter Debus/Birgit Kalkowsky: Die Geschichte der Anstalt Hadamar von 1933 bis 1945 und ihre Funktion im Rahmen von T4, in: Dorothee Roer/Dieter Henkel (Hg.): Psychiatrie im Faschismus. Die Anstalt Hadamar 1933–1945, Bonn 1986, S. 58–120, hier: S. 82f.
- 9 Vgl. Sandner: Verwaltung des Krankenmordes, S. 410f.



Wiederaufbau der ehemaligen Busgarage auf dem Innenhof der Gedenkstätte 2005/2006.

Foto: Gedenkstätte Hadamar, Fotosammlung



Die rückversetzte, ehemalige Busgarage im fertig restaurierten Zustand 2006.

Foto: Gedenkstätte Hadamar, Fotosammlung



Detailansicht der Garagentore.

Foto: Gedenkstätte Hadamar/Tanja Wesel 2021.

- 10 Auf der Nordseite der Garage war ein Blechschild mit dem Namen der Baufirma angebracht. Vgl. Johannes Cramer: Spuren der »Euthanasie«-Morde. Bauarchäologische Untersuchungen im Keller der ehemaligen Tötungsanstalt, in: Winter: »Verlegt nach Hadamar«, S. 199–215, hier. S. 199 (Fn. 2). Im Zuge des weiteren Verfalls der Garage ist dieses Schild verloren gegangen und nur noch fotografisch belegt. Vgl. zur Größe der Busstaffel in Hadamar, Georg Lilienthal: Gaskammer und Überdosis. Die Landesheilanstalt Hadamar als Mordzentrum (1941–1945), in: Uta George u. a. (Hg.): Hadamar. Heilstätte – Tötungsanstalt – Therapiezentrum, Marburg 2006, S. 156–175, hier. S. 159.
- 11 So die Aussage vom 13. 2. 1946 von Schwester Isabella W.: »Die Omnibusse mit den Todesopfern fuhrten zunächst um den rechten Seitenflügel in die hinter diesen befindliche Holzgarage. Dort mussten die Insassen aussteigen und durch einen gedeckten Gang das Erdgeschoss des rechten Flügels betreten. Dieser gedeckte Gang war ursprünglich nicht vorhanden, sodass die Insassen der Omnibusse, auf dem Weg von der Garage bis in den rechten Flügel ein kurzes Stück über den Hof gehen mussten. Hierbei konnten sie von der Anhöhe hinter der Anstalt aus gesehen werden. Da es sich bei dem Eintreffen der Omnibusse immer wieder Leute einfanden, wurde der gedeckte Gang angelegt, um die Insassen den Blicken der Außenstehenden zu entziehen.« Ernst Klee: Dokumente zur »Euthanasie«, Frankfurt/Main 1985, S. 115.
- 12 Vgl. Lilienthal: Gaskammer und Überdosis, S. 159.
- 13 Lilienthal: Gaskammer und Überdosis, S. 159f.
- 14 Ebd., S. 168.
- 15 Vgl. hierzu die Aussage des Anstaltsschlossers Josef Schmalzl vom 12. 2. 1946, HHStAW, Best. 461 Nr. 32 061 Bd. 2, Bl. 8b.
- 16 Matthias Meusch: Die strafrechtliche Verfolgung der Hadamarer »Euthanasie«-Morde, in George u.a. (Hg.): Hadamar, S. 305–326.
- 17 Protokoll zum Ortstermin der Staatsanwaltschaft in der Landesheilanstalt Hadamar am 13. 2. 1946, HHStAW, Best. 461 Nr. 32 061 Bd. 2, Bl. 19f.
- 18 Schreiben der LHA an den Landeshauptmann Kommunalverband Regierungsbezirk Wiesbaden, »Bauantrag zur Versetzung eines Holzschuppens«, 31. 3. 1947, LWV Archiv, B 12, Nr. 53 »Unterhaltung der Gebäude 1934–1949«.
- 19 Dr. Wilhelm Köster, Bericht über die Verwaltung des Kommunalverbandes des Regierungsbezirkes Wiesbaden 1948 und 1949, S. 47. LWV, Bestand 3, Nr. 206: »Berichte über die Verwaltung des Kommunalverbandes Wiesbaden« (unpag.).
- 20 Ebd.
- 21 Cramer: Spuren der »Euthanasie«-Morde, S. 199.
- 22 Johannes Cramer: Psychiatrisches Krankenhaus Hadamar. Gedenkstätte. Bauarchäologische Untersuchungen, 1990. Gedenkstätte Hadamar, Dokumentation 14/1/2 (unveröffentlicht).
- 23 Schreiben des Landesamtes für Denkmalpflege an den Landeswohlfahrtsverband Hessen vom 9. 11. 1990, Gedenkstätte Hadamar, Dokumentation D 12/1/109; Landesamt für Denkmalpflege Hessen (Hg.): Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen. Landkreis Limburg-Weilburg. Bd. 1, Braunschweig 1994, S. 313.
- 24 Vermerk über Ortstermin am 20. 11. 2002, Kreisbauamt – Untere Denkmalschutzbehörde, 2. 12. 2002, Gedenkstätte Hadamar, Dokumentation 12/1/109.
- 25 Vgl. Gedenkstätte Hadamar, Jahresbericht 2003, S. 10.
- 26 Vgl. Gedenkstätte Hadamar, Jahresbericht 2004, S. 12.
- 27 Vgl. Gedenkstätte Hadamar, Jahresbericht 2005, S. 11.
- 28 Vgl. Gedenkstätte Hadamar, Jahresbericht 2006, S. 11.
- 29 Vgl. Böhm/Drieschner/Schulz: Die Gedenkstätte Pirna-Sonnenstein im Wandel, S. 36.
- 30 Bauforschungen in der ehemaligen Busgarage, Pressemitteilung der Gedenkstätte Pirna-Sonnenstein vom 8. 8. 2022, www.stsg.de/cms/pirna/aktuelles/bauforschungen-der-ehemaligen-busgarage (letzter Zugriff: 21. 10. 2022).