

# Als Chemiewaffen durch Hanau rauschten

## Zwei Eisenbahner aus der Region planteten Abtransport von Giftgasgranaten der U.S.-Army mit

VON REINHOLD SCHLITT

Main-Kinzig-Kreis – Ein Umzug, der sich wie ein Lindwurm durch die Gassen windet: Dieses Bild wird gerne zur Beschreibung von Karnevals- und ähnlichen Umzügen bemüht. Doch das schlangenartige Fabelwesen diente 1990 auch als Codewort für den wohl spektakulärsten Eisenbahntransport chemischer Kampfstoffe der U.S.-Army durch mehrere Bundesländer. Die Route führte auch durch den Hanauer Raum – weitestgehend unbemerkt von der Bevölkerung, denn gefahren wurde spätabends und nachts. An der Vorbereitung waren auch zwei ehemalige Bundesbahner aus Hanau und Nidderau beteiligt.

Nun ist es also exakt 30 Jahre her, dass die „Operation Lindwurm“ im turbulenten Jahr der deutschen Wiedervereinigung stattfand. Transportiert wurden rund 102.000 Giftgasgranaten von einem U.S.-Standort in der Nähe von Clausen in Rheinland-Pfalz zum Nordseehafen in Nordenham an der Wesermündung. Dort wurde die tödliche Fracht Richtung Johnston-Atoll vor der Südwestküste Hawaiis verschifft, wo sie dann vernichtet werden sollte. Vom Munitionsdepot nahe Clausen bis zum Eisenbahnanschluss bei Kaiserslautern musste die hochbrisante Fracht freilich per Lkw erst über die Straße rollen, bevor es dann auf dem über 700 Kilometer langen Schienenweg der Deutschen Bundesbahn weitergehen konnte.

Was da jeweils in den Nächten vom 12. bis 19. September 1990 dicht hintereinander Richtung Nordenham transportiert wurde, war beeindruckend: drei Güterzüge, zwei Container- und ein Begleitzug passierten damals in den Abendstunden auch Bahnhöfe im Main-Kinzig-Kreis, darunter Hanau-Nord, Bruchköbel und Nidderau. Für alle, die an der „Operation Lindwurm“ beteiligt waren, bedeutete der Transport „Anspannung pur“, wie sich der frühere Bundesbahn-Oberamtsrat Günter Müller aus Nidderau gegenüber dem HANAUER ANZEIGER erinnert. Müller und sein früherer Hanauer Kollege, der Bundesbahn-Oberamtsrat Dieter Härtel, gehörten damals zu einer von der Öffentlichkeit und dem übrigen Bahnbetrieb streng abgeschirmten Abteilung in der früheren Zentralen Transportleitung der Deutschen Bundesbahn in Mainz. Dort liefen alle Fäden für die Planung und Durchführung der „Operation Lindwurm“ zusammen. Neben fahrplanlogistischen Planungen ging es vor allem um die absolute Sicherheit des Ablaufs dieser Transporte. Zum Beispiel wurde zur Absicherung von Bahnübergängen und -objekten entlang des Fahrweges die damalige Bahnpolizei eingesetzt. Unterstützt durch andere Polizeikräfte und Bundesgrenzschutz hatte sie für eine störungsfreie Durchfahrt zu sorgen. In den Zügen selbst befand sich neben Bahnbediensteten auch Wachpersonal für das Gefahrgut.

In einem Begleitzug, der einen ständig erreichbaren Befehlswagen mit sich führte, gab es auch Fahrzeuge, Geräte und Personal für einen möglichen Ernstfall, darunter Rettungs- und Löschfahrzeuge. Für die Begleitpersonen mussten wiederum besondere Schutzvorkehrungen, darunter die Vorhaltung



Dieter Härtel (sitzend) mit einem Vorgesetzten im damaligen Planungsstab der „Operation Lindwurm“ in Mainz.



Im Fotoalbum gekramt: Günter Müller an der damaligen Streckenkarte.

FOTOS: PM (3)



Dieter Härtel (links) und Günter Müller waren bei der Bundesbahn an der Planung der „Operation Lindwurm“ beteiligt. Ein Videomitschnitt aus damaliger Zeit soll jetzt ins Bundesarchiv.

FOTO: REINHOLD SCHLITT

von ABC-Schutzmasken, organisiert und koordiniert werden. In Mainz kümmerten sie sich aber auch um die Zusammensetzung der Züge. Wie lang und schwer durften sie sein? In welcher Reihenfolge waren Logistik-, Personen- und Containerwagen mit ihrer brisanten Fracht zu kuppeln? Welche Lokomotiven eigneten sich am besten? Dieter Härtel: „Da waren Unmengen von Fragen zu klären.“ Beispielsweise wurden die Transporte nur mit Dieselloks durchgeführt, weil der elektrische Fahrbetrieb höhere Risiken barg.

### Züge fuhr durch den Nordbahnhof

„Bis zum ersten Transporttag war alles geheim“, erinnert sich Günter Müller. Chemische Waffen mit den tödlichen Kampfgasen Sarin und VX waren damals schließlich ein politisch heiß diskutiertes Thema und ihre Lagerung auf deutschem Boden Anlass für zahlreiche Protestdemonstrationen von Umweltschützern, politischen Gruppen, Parteien und Gewerkschaften. Den genauen Lager-Ort kannten die Demonstranten damals freilich nicht,

wie Chronisten rückblickend bemerkten. Selbst die Bevölkerung in Clausen habe bis zur Auflösung des Chemiewaffenlagers nicht geahnt, was da vor ihrer Haustür lag. Dass das „Teufelszeug“ (Der Spiegel) nun von deutschem Boden abgezogen werden sollte, wurde immer wieder gefordert und führte schließlich während des G7-Gipfels von 1986 in Tokio zu einer Verabredung zwischen dem U.S.-Präsidenten Ronald Reagan und Bundeskanzler Helmut Kohl.

Dieser Tage haben sich Dieter Härtel – seine Ehefrau ist übrigens die frühere Hanauer Oberbürgermeisterin Margret Härtel – und Günter Müller noch einmal getroffen und sich an den Transport vor genau 30 Jahren erinnert. Müller brachte eine VHS-Videokassette mit, auf der die akribische Vorbereitung der Transporte zu sehen ist. Bilder über die Zusammensetzung der abfahrereiten Züge sind da zu sehen, auch Sicherheitskräfte und Bahnbeamte, welche die Übergänge an den Streckenabschnitten zusätzlich absicherten. Dieter Härtel: „Das Ergebnis unserer zweieinhalbjährigen Vorbereitungen im Mainzer Stab konnte ich unter ande-

rem vom Hanauer Nordbahnhof aus beobachten, durch den die Züge nachts mit 100 Stundenkilometern weiter Richtung Friedberg, Marburg, Kassel und Bremen donnerten. Jetzt musste sich beweisen, dass unsere Planung funktionierte. Wichtig“, so seine Erinnerung, „war ja auch, dass die Transporte morgens noch rechtzeitig vor dem einsetzenden Berufsverkehr den Bremer Hauptbahnhof passierten.“ Froh und erleichtert seien er und Müller gewesen, als die beiden dann am 20. September in den Frühnachrichten hörten, dass auch der letzte Chemiewaffentransport „pünktlich in Nordenham angekommen“ sei. Hin und wieder gab es nämlich die eine oder andere Falschmeldung. Günter Müller: „Da kam gleich in der ersten Transportnacht die Meldung zu uns rein, dass jemand Feuer an einem der Züge gesehen habe und die Züge deswegen stehen würden. Gott sei Dank kam schnell Entwarnung. Es handelte sich lediglich um einen Funkenflug bei einem Bremsvorgang.“ Dieter Härtel wurde

hingegen nervös, als ihm berichtet wurde, dass ein herrenloser Koffer unter einer Bahnunterführung entdeckt worden sei.

### Videokassette fürs Bahnarchiv

Die Videokassette, die Günter Müller während der Abschlussfeier der „Operation Lindwurm“ damals vom Leiter des Bahnpolizeieinsatzes erhielt und die er all die Jahre aufbewahrt hat, wird er nun bald los sein. Darauf festgehalten sind die akribische Vorbereitung der Transporte, die Zusammensetzung der Züge, ihre Abfahrten und

**Golden Python Lindwurm** – eine solche Erinnerungsmedaille erhielten damals alle Beteiligten der Lindwurm-Aktion nach Abschluss der Transporte.

auch die Bahnpolizisten, die zur Sicherung der Strecke an Bahnübergängen eingesetzt waren. Das Bundesarchiv hat Interesse an dem Videoband bekundet. Kein Wunder, denn nach Müllers Erinnerung sollen 1990 überhaupt nur vier Kopien davon existiert haben. Sein Wunsch im 80. Lebensjahr ist, „dass die Bilder dieses Kapitels westdeutscher Nachkriegsgeschichte der Nachwelt erhalten bleiben“.

