



OPERATION STEEL BOX

Operation Lindwurm – was ist das?

Vor genau 20 Jahren wurden in einer beispiellosen Operation 102 000 Giftgasgranaten* aus Clausen in der Pfalz abtransportiert. Bei der Gemeinschaftsaktion von US Army, Bundeswehr, Polizei, Bahnpolizei, Bundesgrenzschutz, Feuerwehr, Katastrophenschutz und Sanitätsdiensten wurden die Chemiewaffen quer durch die Bundesrepublik zu dem Nordseehafen in Nordenham gebracht. Von dort wurden sie zur Vernichtung auf das Johnston-Atoll im Pazifik verschifft. Auf den Abzug des Giftgases hatten sich US-Präsident Ronald Reagan und Bundeskanzler Helmut Kohl im Jahre 1986 am Rande des Weltwirtschaftsgipfels in Tokio geeinigt.

Vier Jahre später, am 26. Juli 1990, begann die groß angelegte Aktion: An 28 Tagen setzten sich 20 Sattelschlepper und 59 Begleitfahrzeuge in Bewegung und schlängelten sich wie ein 7 km langer "Lindwurm" durch den Pfälzer Wald. Daher auch der Codename für die Operation. Die englische Bezeichnung war entsprechend: Operation Golden Python. Wegen der dampfdichten Stahlmagazine, in denen die Granaten transportiert wurden, hatte der Abzug beim US-Militär auch den Tarnnamen Operation Steel Box. In Miesau angekommen wurden die 560 Großcontainer mit ca. 400 Tonnen Giftgas auf Züge verladen. Immer zwei Munitionszüge fuhren dann abends zusammen mit einem Begleitzug ab. Insgesamt waren sie zwischen 10 und 12 Stunden nach Nordenham unterwegs. Anschließend verließ das Giftgas auf den beiden US-Militärfrachtschiffen SS Flickertail State und SS Gopher State Deutschland in Richtung Pazifik. Nach rund zwei Monaten erreichte das Giftgas das Johnston-Atoll.

OPERATION LINDWURM

Was waren das für C-Waffen, die im Pfälzer Wald lagerten?

Bei dem Giftgas in den Granaten handelte es sich um die vom Militär favorisierten C-Waffen GB (Sarin) und VX. Beide Nervengifte wirken ähnlich: auch in geringsten Dosen führen sie rasch zum Tod durch Ersticken. C-Waffen werden als besonders heimtückisch erachtet und können bei Drehen des Windes auch rasch für die sie einsetzende Armee zur tödlichen Falle werden. Eine Giftgasgranate fliegt ebenso weit wie andere Artilleriegeschosse, je nach Kaliber bis zu 40 km. Die Gefahrenzone hatte einen Radius von ungefähr 2,1 Kilometer.

Etwas 20 Jahre lagerten im Depot Clausen die Nervengase Sarin und VX. Foto: US Army



13 km ging es über die geschotterte A62, hier am Hörnchenbergtunnel.
Foto: Bereitschaftspolizei Rheinland-Pfalz

OPERATION STEEL BOX

Wie viel Planung ging der Operation voraus?

Dem eigentlichen Transport im Sommer und Herbst des Jahres 1990 gingen jahrelange Planungen in den USA und Deutschland voraus. Ein Beispiel dafür sind die Stahlmagazine (Secondary Steel Container = SSC), die für den Abtransport der C-Waffen aus Clausen am US Army Defense Ammunition Center and School in Savannah, Illinois, entwickelt worden waren. Sie wurden von einem deutschen Auftragnehmer im US Army Depot Mainz hergestellt. Nach zahlreichen Testreihen wurden immer wieder Modifikationen und an den Magazinen gefordert: 18 Änderungen in Verbesserungen im Entwurf machten 57 Anpassungen in der Herstellung nötig, die zu Verzögerungen und Verteuerung in der Produktion führten.

Alle Transportmittel (Container, Sattelschlepper und Schiffe) mussten auf ihre Sicherheit hin überprüft werden. Die Fahrer bekamen wie die Sanitäter eine Spezialausbildung.

In Deutschland dauerte die Planung etwa drei Jahre. Die Polizei hatte die Aufgabe den Transport zu überprüfen und zu schützen. Es mussten Routen festgelegt und dementsprechend abgesperrt werden. Der Katastrophenschutz war prophylaktisch einbezogen.

Besonderer Dank an:
Claudia Beavers-Rapp, Waltraud Bischoff, Dieter Frank, Anke Herbert, Dieter Kämmer (Stadtarchiv Kaiserslautern), Mariele Lieber, James McNaughton (USAREUR, Chief Historian), Andrew Morris (USAREUR, Historian), Norman Salzmann (Stadtarchiv Pirmasens), Daniel Schüle, Hans-Jürgen Vollmer

Impressum:
Herausgeber: Dipl. Geogr. Michael Geib, docu center ramstein, Verbandsgemeinde Ramstein-Miesenbach 2010/2. Auflage 2011
Texte: Dr. Claudia Gross
Redaktion: Dipl. Geogr. Michael Geib, Dr. Claudia Gross
Art Direction: ARIVONROTH.de
Druck: PRINTPLUS, Kaiserslautern

www.dc-ramstein.de

OPERATION STEEL BOX

Was hat der Lindwurm gekostet?

Die Operation Lindwurm hat die USA \$ 53 Millionen gekostet und damit \$ 11 Millionen mehr als veranschlagt. Um den Transport nicht zu verzögern, übernahm die Bundesrepublik weitere Mehrkosten von \$ 7,2 Millionen, die bei der Herstellung der eigens für den Transport entwickelten Stahlmagazine auftraten. Die Reparaturkosten für die Container, die sich auf \$ 1,4 Millionen beliefen, übernahm das US-Verteidigungsministerium. Die Sicherheitsmaßnahmen auf deutscher Seite (z.B. Polizeieinsatz) kosteten rund DM 38 Millionen.

Anmerkung:
*) Wir benutzen in unseren Texten bewusst die zu der damaligen Zeit in der Öffentlichkeit übliche Bezeichnung "Giftgas". Der wissenschaftlich korrekte Begriff lautet "chemische Waffen" bzw. "Chemiewaffen".

Ausgewählte Literatur:
Drewitz, Charlotte: 400 Tonnen Giftgas verschwinden aus der Pfalz. In: Die Rheinpfalz, 26.08.2004
Herbert, Anke: Mit der "Operation Lindwurm" in die Schlagzeilen. In: Die Rheinpfalz, 01.09.2004
Move'em out! A look at the chemical removal operation. In: 59th Courier, Special Edition.
Hrsg. Public Affairs Office 59th Ordnance Brigade Pirmasens. o. J. (1990)
Müller, Jürgen: Kurs Pazifik. Giftgas-Schiffe legen ab. In: Sonntag aktuell, 23.09.1990
Müller, Jürgen u. Rolf Schlichter: Clausener Bürger fordern Vertrauensbeweis ein.
In: Die Rheinpfalz, 08.03.1990
Müller, Jürgen u. Rolf Schlichter: Nur das Risiko eines Flugzeugabsturzes macht noch Sorgen.
In: Die Rheinpfalz, 08.03.1990
N.N.: Der Abzug der chemischen Waffen aus der Bundesrepublik Deutschland. Einzelinformationen. Typoscript o. J. (Diese Einzelinformationen sind Übersetzungen amerikanischer Unterlagen)
N.N.: Tödlich in 20 Kilometern. In: Der Spiegel, 52, 25.12.1989. S.58-63
N.N.: Inszenierte Panik. In: Der Spiegel, 29, 16.07.1990. S.57-58
N.N.: Ramstein knapp einer Katastrophe entgangen. In: Die Rheinpfalz, 30.08.1990
Parade, Heidi: Tausend Polizisten und Gegengift stehen schon bereit. In: Die Rheinpfalz, 08.03.1990
Rackow, Matthias: Proteste und Sitzblockaden vor dem falschen Giftgasdepot.
In: Die Rheinpfalz, 07.03.1990
Vollmer, Hans-Jürgen: Die Region konnte aufatmen.
In: Heimatjahrbuch des Landkreises Kaiserslautern. 1991. S.29-31
United States General Accounting Office: Report to Congressional Requesters. Chemical Warfare. DOD's Successful Effort to Remove U.S. Chemical Weapons From Germany. Februar 1991

Sieben Tage lang führen je zwei Züge mit Giftgas und ein Begleitzug zum Hafen nach Nordenham.
Foto: Stadtarchiv Kaiserslautern, Bestand Leppla



OPERATION LINDWURM

Welche Route nahm der Lindwurm?

Es waren für Strassen- und Schienentransport verschiedene Routen festgelegt worden. Für jeden Transport wurde einzeln entschieden, welche Strecke benutzen werden sollte. Alle, auch die Beteiligten, erfuhren erst kurz vor der Abfahrt, welche Strecke man an diesem Tag fahren würde. Die Hauptroute des Straßentransports (in der Karte grün dargestellt) verlief von Clausen nach Donsieders und bei Weselberg auf die A62. Ab dem Hörnchenbergtunnel war die Strasse noch nicht fertig gestellt und erhielt daher einen besonders geschotterten Belag. Am Landstuhler Kreuz ging es über die A6 nach Miesau. Zu dieser Hauptroute gab es zwei Alternativrouten und zusätzlich noch zwei Ausweichstrecken.

Routenverlauf auf der Strasse mit Alternativrouten



Vom Zwischenlager Miesau, das als Umschlagplatz von der Straße auf die Schiene fungierte, ging es zuerst nach Kaiserslautern-Einsiedlerhof. Dort schloss sich den beiden Munitionszügen ein Begleitzug an. Dann ging es weiter über Neustadt und Ludwigshafen nach Worms. Ab Groß-Gerau gab es zwei Routen: Die Hauptstrecke über Aschaffenburg, Gießen, Kassel, Bremen zum Hafen nach Nordenham und die Alternativroute über Koblenz, Leverkusen, Münster und Osnabrück. Die Ausweichroute, die nur im Notfall benutzt werden sollte, führte durch das Saarland und die Eifel nach Köln. Ab dort war sie deckungsgleich mit der Route via Koblenz.

OPERATION STEEL BOX

Wo und wie wurden die Granaten vernichtet? Warum wurden sie nicht in Deutschland vernichtet?

In der Risikobewertung des Bundesministers der Verteidigung von 1990 wurde festgestellt, dass in Clausen keine der Voraussetzungen für "den Bau einer umfangreichen, komplett abgeschirmten Industrieanlage" zur Neutralisierung der Munition vorhanden seien. Außerdem hätte der Bau einer solchen Anlage fünf bis sechs Jahre gedauert. Hätte man das Giftgas hingegen an einem anderen Ort in Deutschland vernichten wollen, hätte es dorthin befördert werden müssen. Also konnte man es auch gleich

ganz aus Deutschland abtransportieren. Außerdem wäre die Bundesrepublik nach der Neutralisierung der Nervengase auf ca. 400 Tonnen Sondermüll sitzen geblieben. Den Großteil des Lindwurms hat der amerikanische Staat bezahlt. Wäre aber hier gebaut und gelagert worden, wären diese Kosten dem deutschen Staat zugefallen. So wurde das Giftgas also in den Pazifik verschifft, wo die Amerikaner eine Vernichtungsanlage hatten. Auf dem Johnston-Atoll musste das Giftgas aus Clausen in sieben so genannten Iglus zwischengelagert werden bis die Granaten 1994 in JACADS (Johnston Atoll Chemical Agent Disposal System) maschinell auseinandergeschraubt und das Giftgas abgesaugt wurde. Anschließend wurden Gas, Sprengstoff und die Metallhülsen in den vier vorhandenen Öfen bei Temperaturen von über 1100 Grad Celsius verbrannt. Der nach der Verbrennung zurückbleibende Sondermüll lagert in den USA.



OPERATION LINDWURM

Probe im Vorfeld: Übungskonvoi im April 1990
Foto: Stadtarchiv Pirmasens, Bestand Mangold

Gab es Widerstand?

Bereits im Mai 1981 wurde im WDR Fernsehmagazin Monitor die Vermutung geäußert, dass im pfälzischen Fischbach C-Waffen lagerten. Zwei Jahre später bestätigte das Verteidigungsministerium der USA, dass es in Deutschland tatsächlich C-Waffen gäbe. Das Bekanntwerden dieser Fakten mag ein Grund für die Gespräche Reagans mit Kohl 1986 in Tokio gewesen sein, bei denen ein Abzug des Giftgases bis 1992 vereinbart wurde. Amerikanische Stellen berichteten in der Folge davon, dass von deutscher Seite auf einen Abschluss des Transportes bis 1990 gedrängt wurde. Dieser schnellere Abzug war einer der Kritikpunkte der Lindwurm-Gegner. Man fürchtete, ein übereilter Abzug ginge auf Kosten der Sicherheit. Im November 1989 forderte die Friedenskoordination Westpfalz auf ihrer Informationsveranstaltung in Pirmasens ein Mitsprache-

recht ein, wie es die US-amerikanische Bevölkerung in gleichen Fällen gehabt hatte. Zu dieser Zeit gingen die Friedensbewegung und die Bevölkerung noch davon aus, dass das Giftgas in Fischbach lagere. Der Spiegel aber äußerte bereits im Dezember 1989, dass das Giftgas auch in Clausen lagern könne. Nachdem das im März 1990 offiziell wurde, entschlossen sich einige Anwohner, die Operation Lindwurm durch eine einstweilige Anordnung, die sie beim Kölner Verwaltungsgericht beantragten, zu stoppen. Ohne Erfolg. Die Grünen bemängelten per Handzettel, dass "Abzugskonzept erhebliche Sicherheitsmängel und Schwächen" aufweise, und verlangten deshalb eine Verschiebung des Abtransportes. Ihre Kritik bezog sich u.a. darauf, dass die A62 nicht fertig gebaut war, die UN-C-Waffenkommission nicht mit der Kontrolle des Abzugs betraut war und die C-Waffen in Miesau zwischengelagert werden sollten.



Dank der Bevölkerung: Der letzte von 28 Transporten verlässt Clausen.
Foto: Bereitschaftspolizei Rheinland-Pfalz



Befehlswagen im Begleitzug des IC "Lindwurm" Sicherheitsübung im Vorfeld (unten)
Fotos: Bereitschaftspolizei Rheinland-Pfalz

OPERATION LINDWURM

Wie sicher war der Transport?

Die Tatsache, dass hochgiftige Waffen, die 20 Jahre eingelagert waren und nun mit verschiedenen Verkehrsmitteln um die halbe Welt befördert werden sollten, führte zu einem hohen Sicherheitsaufgebot. Man versuchte jede Eventualität zu bedenken und sich entsprechend vorzubereiten: Der Zustand der Munition wurde auf Rost, Lochfraß oder Ausschwitzen überprüft. Die Stahlmagazine mussten sich u.a. Fallversuchen und einer Stoßprüfung unterziehen. Munition, die nicht mehr dem Standard der US Army entsprach, wurde in Einzelgeschossbehälter verpackt. Auch diese mussten verschiedene Tests bestehen.

Beim Umpacken der Giftgasgranaten in Clausen waren deutsche und US-amerikanische Experten vor Ort. Sobald ein Stahlmagazin gefüllt war, wurde es verplombt wie später jeder komplette Container. Die Luft über dem Lager in Clausen wurde ständig durch Spürgeräte auf entwichenes Gas überprüft. Wenn der Transport durch Ortschaften fuhr, mussten die Bürgersteige frei sein: es durften keine Pkws parken, Müll- und Altkleidersammlungen wurden verschoben. Jeden Morgen wurden die Strecken von der deutschen Polizei überprüft. Erst dann wurde von der Abfahrt die endgültige Route bekannt gegeben. Auf der Autobahn wurden die Auffahrten, sobald der Tross vorbeikam, gesperrt. Der Gegenverkehr wurde auf 60 km/h gedrosselt. Die Sattelschlepper fuhren ihrerseits nur 30 km/h. An der Strecke liegende US-Lazaretts waren für den Notfall vorbereitet. Dafür standen auch Atropin-Spritzen zur Verfügung. Zwei Hubschrauber überflogen das Areal, um es zu sichern.

Ansonsten galt ein generelles Überflugverbot während des Straßentransports und für alle Militärmaschinen während des Schienentransports bis Nordenham. Um das Zwischenlager im Depot Miesau waren mehrere freistehende Überwachungstürme gebaut worden. Es gab eine extra Blitzschutzanlage sowie eine Sicherheitsbeleuchtung. Auf der Schiene fuhr zwischen den beiden Giftgaszügen der Begleitzug. Im Notfall konnte dieser auf einem Nebengleis an beide Züge heranfahren. Einer Spezialeinheit der US Army oblag die Bewachung der Munition vom Beladen bis zur Verschiffung. Trotz aller Vorbereitungen und aller Vorsicht, passierten dennoch unvorhersehbare Dinge. So fand man 200 Atropin-Spritzen am Straßenrand in der Pfalz. Beim Probelauf im April wurden sowjetische Späher gesichtet. Einmal gab es kurz vor Abfahrt des Transportes eine Routenänderung, weil ein Spürhund auf etwas Verdächtigtes an der Strecke gestoßen war. Am betruhbaren Ort fand

die Bevölkerung aber wegen der Nähe zum Giftgaszwischenlager in Miesau den Absturz einer Galaxy kurz nach dem Start in Ramstein. Auch beim Schienentransport lief neben kleineren technischen Problemen nicht alles reibungslos: der größte Zwischenfall war der Fund einer Bombenattrappe bei Kassel. Keinen größeren Zwischenfällen kam und das es sich bei der Operation Lindwurm um eine minutiös geplante, logistische Meisterleistung auf höchstem Sicherheitsniveau handelte.

