

AUSSTELLUNG

TRAINSTOPPING

EINGRIFF IN DEN SCHIENENVERKEHR

Blockade & Sabotage von Bahnverkehr
im Kontext der Anti-Atom-Bewegung



Begleitbroschüre & Handbuch



INHALT

	Seite
Vorwort	1
Willkommen	3
Zu dieser Ausstellung	4
Transporte: Achillesferse der Atomindustrie...	5
Sicherheit	6
Eisenbahnnostalgie & Widerstand	7
Vermittelbarkeit	9
Schwellenängste abbauen	10
Vielfalt der Taktiken	12
Aufbau Bahnanlage	14
Atomtransporte erkennen	16
Gefahrensymbole beim Transport radioaktiver Stoffe	17
Streckenbeobachtung	18
Züge stoppen	18
Geschwindigkeit, Masse, Bremsweg	19
Aktion Notbremse	19
BLOCKADE	20
Sitzblockaden	21
Technische Blockaden	23
Lock-On...Rohr	24
Lock-On...Betonklotz	26
Lock-On...Pyramide	27
Abseilblockaden	28
Tripod-Blockaden	29
Materialblockaden	30
In Erinnerung an Sébastien Briat	31
SABOTAGE	33
Schottern	34
Sägen & Schrauben	36
Hebeln & Biegen	37
Schienenschuh	39
Hakenkralle	41
Kabelschachtbrand	44
Spezielleres	46
WIDERSTAND GEGEN ATOMTRANSPORTE - GEGENWART & AUSBLICK	48
Uranerztransporte Hamburg - Narbonne	49
Castor-Streckenreuebau Bure (FR)	51
CHRONOLOGIE DER CASTOR-TRANSPORTE NACH GORLEBEN - FOKUS AUF AKTIONEN AN DEN SCHIENEN	55

Vorwort

Dokumentation der Ausstellung:

„TRANSTOPPING - railblockades and sabotage in the history of antinuclear struggles“

Am 3. August 2019 fand im alten Bahnhof von Lumeville bei Bure (FR) die feierliche Eröffnung der Ausstellung „TRAINSTOPPING“ statt. Diese hatten wir, als Polit-Kunst-Kollektiv Bure/Gorleben, bereits während der Kulturellen Landpartie in Meuchefitz (Wendland) gezeigt. In übersetzter Version haben wir sie mit großartiger Unterstützung vieler Menschen als Dauerausstellung im „La Gare“ installiert.



In und um Bure befindet sich die Großbaustelle CIGEO - das französische Atom-Endlager für den Müll aus all den 56 französischen AKWs soll hier entstehen. In wenigen Jahren sollen wöchentlich 2 Castor-Transporte mit je 10 Behältern anrollen, alle 80 Minuten eine fertige Portion in die Tiefe hinabfahren - über die Dauer von 100 Jahren! Widerstand gegen dieses Projekt existiert in der Region schon seit den 90ern. In jüngerer Zeit hatte die mittlerweile geräumte Besetzung des Waldes „Bois Lejuc“, der abgeholzt und Teil des Endlagers werden soll, eine große Bedeutung. In der dünn besiedelten, von Landwirtschaft geprägten Region, sind in den Dörfern zahlreiche Widerstandsorte entstanden.



Der alte Bahnhof von Lumeville („La Gare“), ist seit dem Jahr 2004 einer dieser Orte; Lebensmittelpunkt vieler Menschen und wichtiges Widerstandsnest - auch strategisch. Er liegt lediglich wenige Kilometer von Bure entfernt. Zudem befindet sich der ehemalige Bahnhof auf der geplanten Bahnstrecke für die künftigen Atommülltransporte. In der Konsequenz ist absehbar, dass es auf einen Enteignungsversuch des Geländes durch den Staat und auf einen Kampf um La Gare hinauslaufen wird. Der Kampf um La Gare und gegen die künftigen Atomtransporte könnte ein wichtiger neuer strategischer (und sehr aufregender) Punkt im Kampf gegen CIGEO und seine Welt werden. Wir als wendländisches Polit-Kunst-Kollektiv wollen mit der Ausstellung die Erfahrungen aus vergangenen Anti-Atom-Kämpfen an eben diesen Ort bringen und somit einen kleinen Beitrag zu der Debatte über künftige Strategien leisten. Die Wahl des Ortes hatte auch mit der langjährigen Verbundenheit deutsch-französischer Anti-Atom-Kämpfe zu tun - sowohl in Bure, wie auch bei den CASTOR-Transporten von La Hague nach Gorleben.

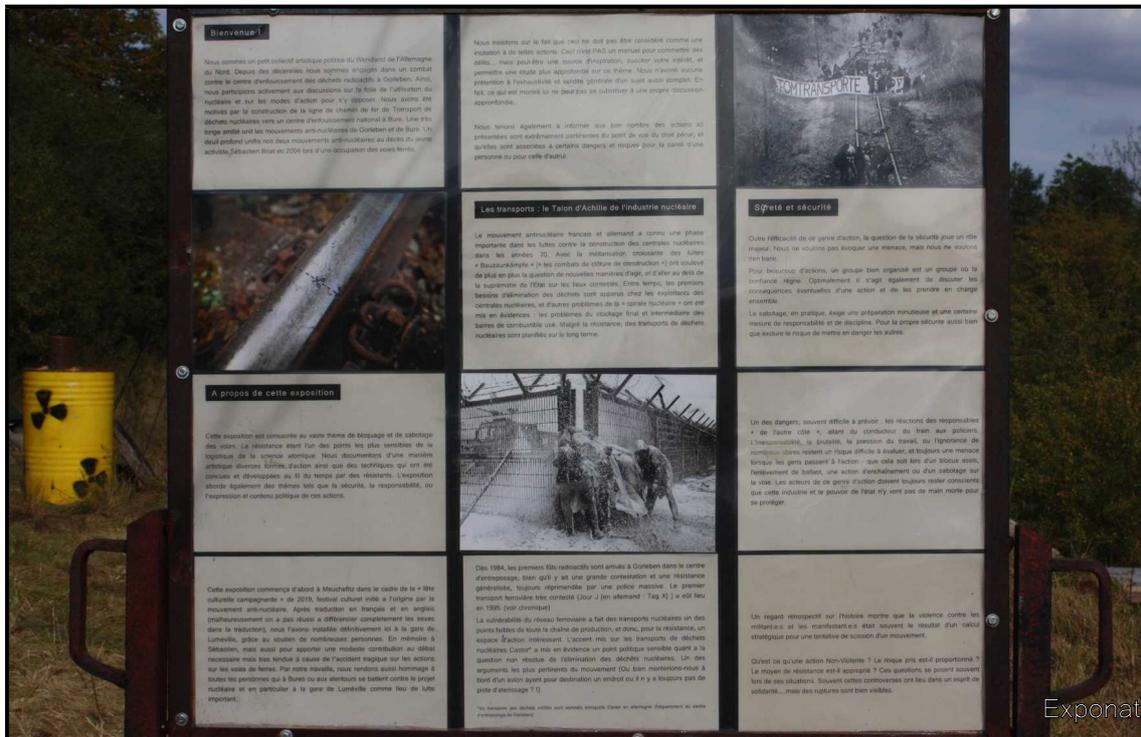


Der Reader soll es ermöglichen, die Ausstellung mehrsprachig anzuschauen. Er ist aber auch für diejenigen gedacht, die nicht dort hinfahren können oder wollen.

Diese Broschüre soll aber nicht nur Begleitheft zur Ausstellung sein. Die hier dargestellte Widerstandspraxen dürfen auch Menschen aus anderen Teilbereichskämpfen anregen. „Das Unterbrechen von Stromversorgung, Waren- oder Datenflüssen, mit dem Ziel das Funktionieren kapitalistischer Logik oder die Infrastruktur der herrschenden Ordnung zu stören, ist seit jeher eine Form von Widerstand.“ (aus dem Ausstellungstext) Im Hambacher Forst wurden schon häufig Braunkohlezügen blockiert. In Wolfsburg jüngst gar ein Zug mit fabrikneuen VW-Wagen - als Zeichen gegen eine verfehlte Klimapolitik eines durch Lobbys und die Wirtschaft dominierten Staates.

Wir hoffen, diese Lektüre kann als ein „Fünkchen der Inspiration“ für euren ganz persönlichen Blockade- und Sabotage-Erfahrungen hilfreich sein.

Viel Spaß beim Lesen! Eure Freaks aus dem Wendland.



Willkommen

Wir sind ein kleines Polit-Kunst-Kollektiv aus dem Wendland (Norddeutschland). Durch den Kampf gegen ein atomares Endlager in Gorleben sind wir schon seit Ewigkeiten in die Auseinandersetzungen um den Wahnsinn der atomaren Nutzung und den Widerstand dagegen involviert. Motiviert zu dieser Ausstellung hat uns der bevorstehende Baubeginn der Castorbahnstrecke am französischen Standort für ein nationales atomares Endlager hier in Bure. Den Widerstand in Gorleben und Bure eint eine langjährige Freundschaft. Trauriger Höhepunkt dieser kämpferischen Verbindung war der tragische Tod des jungen Anti-Atom-Aktivisten Sébastien Briat 2004 während einer Schienenblockade.

Die Ausstellung erlebte ihrer Ersteröffnung in Meuchefitz, im Rahmen der „Kulturellen Landpartie“ 2019, einem einst durch den Widerstand initiierten Kulturfestival. Nach der Übersetzung ins Französische und Englische (leider haben wir es nicht geschafft, die französische Übersetzung komplett zu gendern) haben wir sie mit Unterstützung vieler Menschen dauerhaft hier am Bahnhof von Luméville installiert. In Gedenken an Sébastien, aber auch, um in der durch den schrecklichen Unfall schwer belasteten, aber notwendigerweise anstehenden Debatte um Aktionen an den Gleisen einen bescheidenen Beitrag zu leisten. Des Weiteren verstehen wir unsere Arbeit auch als Hommage an all jene, die in und um Bure gegen das Atomprojekt kämpfen und an den Bahnhof von Luméville als wichtigen Widerstandsort im Besonderen.

Zu dieser Ausstellung

Die Ausstellung widmet sich dem vielfältigen Thema der Blockade und Sabotage von Gleisen; dem Widerstand an einem der sensibelsten Punkte atomwirtschaftlicher Logistik. Auf künstlerische Weise dokumentieren wir verschiedene Aktionsformen sowie Techniken, die im Laufe der Zeit von widerständigen Menschen ausgetüfelt und weiterentwickelt wurden. Die Ausstellung streift auch Fragen wie die der Sicherheit, Verantwortung oder Vermittelbarkeit solcher Aktionen.

Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass dies nicht als Versuch angesehen werden soll, irgend jemanden anzustiften, solcherlei Dinge nach zu machen! Es handelt sich also um KEINE Anleitung zu Straftaten... doch vielleicht springt ja ein Fünkchen Inspiration auf euch über, weckt Interesse und sorgt für eine weitergehende Beschäftigung mit dem Thema. Wir haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Allgemeingültigkeit über die Darstellung eines so umfangreichen Themas. Tatsächlich kann das hier Gezeigte kein Ersatz für eine eigene gründliche Auseinandersetzung sein.

Wir weisen ebenfalls darauf hin, dass viele der gezeigten Aktionen sowohl strafrechtlich äußerst relevant sind, wie auch mit einigen Gefahren und Risiken für die eigene Gesundheit oder auch die Anderer verbunden sein können.



Transporte: Achillesferse der Atomindustrie...

Die französische und deutsche Anti-Atom-Bewegung erlebte in den sich ab den 1970er Jahren stark entfaltenden Kämpfen gegen den Bau von Atomkraftwerken eine Hochphase. Mit der zunehmenden Militarisierung der „Bauzaunkämpfe“, stellte sich immer mehr die Frage nach neuen Handlungsspielräumen, jenseits der staatlichen Übermacht an den umkämpften Standorten. Bei den Betreiberfirmen der AKWs entstand derweil der erste „Entsorgungsbedarf“. Im Widerstand gerieten somit auch andere Teile der gesamten „Atomspirale“ in den Fokus: die Problematik der End- und Zwischenlagerung abgenutzter Brennstäbe und die perspektivisch damit verbundenen Atommülltransporte. Bereits im Jahr 1984 rollten die ersten radioaktiven Fässer zum Zwischenlager in Gorleben - unter großem Protest und breitem Widerstand - mithilfe massiver Polizeirepression. Der erste, hart umkämpfte Schienentransport (Tag X) fand im Jahr 1995 statt. (siehe Chronik)

Die Angreifbarkeit des Schienennetzes machte die Atomtransporte zu einem Schwachpunkt der gesamten Produktionskette und damit zu einem interessanten Aktionsraum für den Widerstand. Zudem legte gerade die Fokussierung auf die Castortransporte politisch den Finger in die Wunde der ungelösten Entsorgungsfrage. Einem der stärksten Argumente der Bewegung (oder würden sie in ein Flugzeug steigen, an dessen Zielort noch keine Landebahn existiert?).



Sicherheit

Neben einer effektiven Funktionalität spielt das Thema Sicherheit eine übergeordnete Rolle. Wir wollen kein Schreckgespenst heraufbeschwören, aber auch nichts verharmlosen.

Für viele Aktionen ist eine gut organisierte Gruppe, in der großes Vertrauen vorhanden ist, eine gute Grundvoraussetzung für ein sicheres Agieren. Das beinhaltet optimaler Weise auch, sich im Vorfeld mit möglichen Konsequenzen einer Aktion auseinander zu setzen und diese gemeinsam zu tragen. Die Aktion und Sabotage am Gleis erfordert gründliche Vorbereitung und ein gewisses Maß an Disziplin und Verantwortung. Sowohl für die eigene Sicherheit, wie auch um das Risiko einer Gefährdung Anderer möglichst auszuschließen. Eine dabei häufig schwer zu kalkulierende Gefahr: das Handeln und die Reaktion von den Verantwortlichen auf „der anderen Seite“, vom Zugführer bis zur Polizistin. Unterschiedliche Aktionen ziehen ein unterschiedliches Maß an Gewalt nach sich, das ist wohl häufig der Fall. Doch Verantwortungslosigkeit, Brutalität, Arbeitsdruck oder die Ignoranz vieler Schergen bleiben ein schwer einschätzbares Risiko, das stets droht, wenn mensch in Aktion tritt - ob in einer Sitzblockade, beim Schottern, während einer Ankettaktion oder bei einem Sabotageakt am Gleis. Bei der Frage danach, wie weit die Eigenverantwortung geht bei der Planung und Durchführung von Gleisaktionen, müssen sich die Akteur*innen immer wieder bewusst machen, dass diese Industrie und die sie schützende Staatsgewalt nicht allzu achtsam mit menschlichem Leben umgeht.

Oftmals, so zeigt ein Rückblick in die Geschichte, steckte hinter der Gewalt gegen Aktivist*innen und Protestler*innen auch ein strategisches Kalkül für einen Spaltungsversuch einer Bewegung.

Was ist eine gewaltfreie Aktion? War ein eingegangenes Risiko verhältnismäßig? War ein gewähltes Mittel zum Widerstand angemessen? Das sind Fragen, die sich besonders in solchen Situationen stellten. Oftmals fanden solche Auseinandersetzungen auf eine solidarische Art statt, doch wurden daran auch Brüche sichtbar...



Eisenbahnnostalgie & Widerstand



Werfen wir einen Blick zurück in die Geschichte. Denn seit es die Eisenbahn gibt, wurde auch immer wieder am Schräubchen des Widerstands gedreht: Der Schienenverkehr war und ist seit jeher Teil der Herrschaftsinfrastruktur.

Im Dienste der Profitmaximierung entwickelt, seit Beginn an für wirtschaftliche und militärische Zwecke ausgebaut und als Speerspitze der Kolonialisierung ist die Geschichte der Eisenbahn eine Geschichte von Kolonialismus, Kapitalismus und Krieg. Und wo Unterdrückung und Ausbeutung herrscht, regt sich auch

Widerstand; überall auf der Welt haben Menschen gezeigt, dass die Infrastruktur der Macht verwundbar ist. Die Eisenbahn und ihre Gleise waren über die Zeit immer wieder Schauplatz für vielfältige Sabotage-Aktionen.

Als prominentestes Beispiel sind vielen die Angriffe der indigenen Bevölkerung auf die Eisenbahnlinien der Western Union Rail bekannt, welche als Triebfeder der Besiedlung Nordamerikas durch die Europäer*innen/Weißen gilt und den Verdrängungskrieg gegen die indigene Bevölkerung vorantrieb.

Auf der Halbinsel Yucatán (Mexiko) beispielsweise griffen zwischen 1905 und 1912 unabhängige Mayas immer wieder die Decauville-Bahn Vigía Chico-Santa Cruz an, die eigens zu militärischen Zwecken im Krieg gegen sie gebaut worden war. 1913 zerstörten die Mayas die Bahn.



Auf einem gekaperten Zug erreichten Angehörige der Brigade del Norte unter Pancho Villa und Emiliano Zapata siegreich die Stadt Cuernavaca, Morelos, 1911, Mexikanische Revolution.



Jüngere Beispiele aus der Geschichte sind z.B. die Sabotage-Aktionen der antifaschistischen Partisan*innen auf Rüstungstransporte und Eisenbahnlinien der faschistischen Besatzung im 2. Weltkrieg. Das Foto zeigt die Vorbereitung einer Gleissprengung durch französische Partisan*innen.



Vermittelbarkeit

Tatsache ist wohl: In jedem Terrain, in dem Widerstand ausgeübt wird, ist eine aktive Auseinandersetzung zwischen Akteur*innen mit unterschiedlichen Widerstandsformen und -mitteln notwendig. Ein „Eingriff in den Schienenverkehr“ umfasst weit mehr als nur technische Fragen nach Funktionalität und Sicherheit. Ist die Aktion eingebettet in einen sozialen, politischen Kampf, stellt sich die Frage, ob und wie sich ein bestimmtes Mittel zum Erreichen eines Ziels gebrauchen und vermitteln lässt. Und wie hoch die gesellschaftliche Akzeptanz dafür ist. Was verhältnismäßig ist und was nicht, lässt sich nicht objektiv bestimmen, sondern ist eine Frage des gesellschaftlichen Diskurses, der eigenen Strategie, wie auch der gemeinsamen, möglichst kollektiven Aushandlung von Widerstandskonzepten - dem „Gesamtsetting“.

Symbolische Fragen hierfür könnten sein: Wie gewalttätig ist ein Atomendlager, das von einer korrupten Lobby aus Unternehmer*innen und Politiker*innen geplant wird? Wie brutal ist im Verhältnis dazu eine Sitzblockade, eine kaputte Schiene? Erklärt sich eine Aktion von selbst? Wie lässt sich in ein gesellschaftliches Umfeld, das vielleicht nicht direkt in diese Auseinandersetzungen involviert ist, ein Verständnis dafür kommunizieren? Wie können Menschen mit unterschiedlichen, individuellen, nicht verhandelbaren Ansprüchen an Sicherheit, für oder gegen „eine gemeinsame Sache“ kämpfen? Etc...

Der Ausdruck „Eingriff in den Schienenverkehr“ ist eigentlich ein juristischer Begriff, der Bestrafung nach sich ziehen kann. Trotzdem wurde dies häufig als nicht nur legitimes, sondern auch notwendiges, selbstverständliches und ethisch erforderliches Handeln begriffen. Dies lässt sich häufig leichter beurteilen, wenn mensch auf die Geschichte zurück blickt (beispielsweise Beurteilung des Widerstand gegen die Nazis). In Situationen, in denen mensch selbst - hier und heute - der oder die Handelnde ist oder sein kann, ist dies etwas schwieriger. Jegliche Art, sich aufs Gleisbett zu begeben, heißt auch, sich aufs Glatteis zu begeben. Es setzt ein hohes Maß an Eigenverantwortung voraus. Die Frage nach der politischen Ethik bleibt eine ständige, nie endgültig abgeschlossene Herausforderung.

Gerade der politische Konsens bei Aktionen, keine Menschenleben zu gefährden, bildete die Grundlage für die gesellschaftlich relativ hohe Akzeptanz von Gesetzesüberschreitung bis hin zu militanten Aktionen in der Anti-Atom Bewegung.

Schwellenängste abbauen

Manchmal gedeiht das Mittel der Gleisblockade zu einer Massenaktion des zivilen Ungehorsams. In Kombination mit einer Sabotage der Schienen, durch zum Beispiel das Rausflexen eines Schienenstrangs, kann auf den Gleisen ein vielfältiger, sich gegenseitig unterstützender Widerstand entstehen. Eine Ermutigung, den ersten Schritt auf die Schiene zu gehen, findet unterschiedlich statt: Schwellenängste abzubauen (im wahrsten Sinne des Wortes) kann durch ein kollektives Gefühl innerhalb eines fröhlichen und bunten Schienenspaziergangs genauso geschehen, wie durch das Vertrauen in eine kleine, gut vorbereitete Gruppe, die eine gezielte Aktion durchführt. Beidem geht wohl die Einsicht voraus, dass ein eigenes Handeln notwendig ist.



ZITATE:

„Ich hab mir vor Schiss fast in die Hose gemacht, aber das Vertrauen innerhalb unserer Gruppe unterwegs zu sein hat mir Mut gegeben. Außerdem waren wir viel zu Viele auf einem so langen Streckenabschnitt. Die Bullen konnten uns einfach nicht aufhalten.“

„Als wir das mit Sébastien gehört haben, dachten wir: Jetzt erst recht! Er war ein paar Jahre älter als wir und wir waren entrüstet, dass die den Tod eines Aktivisten wie wir in Kauf nehmen... Ein halbes Jahr später haben wir uns erfolgreich angeketet - mit unseren Freundinnen und Freunden aus Frankreich. Das war ein starkes Gefühl! Durch die Unterstützung von Erfahreneren haben wir uns sehr sicher gefühlt.“

„Während der Transporte war mir das alles zu heftig. Aber die Protestaktionen vorher waren richtig gut. Ein riesiges buntes Häufchen, musizierender Leute spazierte über die Schienen zum Kran. Viele Kinder waren auch dabei. Das war richtig toll - wir waren laut!“

„Zu sehen, wie die Schiene, die eben noch heile war, nur durch die Kraft von dir und deiner Gruppe plötzlich total verbogen ist, ist ein toller Moment. Da sieht man, was man macht (lacht). Das macht ein gutes Gefühl und deshalb haben wir dann weitere Aktionen geplant. Nie haben sie wen von uns dran gekriegt.“

„Wir laufen, viele „bewaffnet“ mit Strohsack, Rucksack, Isomatte und Schlafsack quer über die Felder, durch ein Waldstück, unter Stacheldraht hindurch und über Zäune hinweg geradewegs auf die Bahnstrecke zu. Doch tatsächlich ist auch schon Polizei da, nur ca. 20 stehen etwas verloren herum. Aber die Wannen kommen: flankiert von Polizisten laufen wir die letzten hundert Meter in Richtung Transportstrecke. Immer wieder „Mettwurst“ Rufe, die Gruppe soll möglichst zusammen bleiben, nur nicht ganz einfach bei unterschiedlichem Gepäck und Kondition. Ohne Probleme, die Polizei gibt sich keinerlei Mühe, erreichen wir den Bahndamm und stürzen uns in's Tal. Auf den Schienen fallen wir uns die Arme: es ist tatsächlich geschafft; und es war so einfach: wir sitzen auf der Transportstrecke! [...] Wir machen es uns bequem auf den Gleisen, es herrscht eine tolle Stimmung, oben auf dem Bahndamm rollen immer mehr Wannen an.“



Vielfalt der Taktiken

Gerade die Vielfältigkeit der Praktiken hat seit jeher die Stärke des Anti-Atom-Widerstandes ausgemacht. Betrachten wir exemplarisch die CASTOR-Proteste um Gorleben: Oftmals hat es öffentliche Darstellungen gegeben, in denen der Widerstand als separiert in gewaltfreien, friedlichen und gewalttätigen Protest dargestellt wurde. Dies sollte die Lesart des Protestes bestimmen. Jedoch bestand das Gesamtbild vor Ort viel mehr aus unterschiedlichen Facetten. Wie sichtbar, vermittelbar oder erzählbar unterschiedliche Aktionsformen nach Außen waren - darin gab es durchaus Unterschiede: Sprecher*innen auf einer Sitzblockade mit viel Medienaufmerksamkeit wirkten anders, als autonome, militante Aktionen im Wald. Doch es gehörte eben beides dazu.

Viele wirkten an dieser Vielfalt des Widerstands mit, von der „Oma von Nebenan“, die Kuchen bäckt und auf der Blockade verteilt, über die vielen spontanen, unorganisierten Menschen, bis hin zu gut organisierten Aktionen. In manchen Fällen begünstigten sich unterschiedliche Aktionen und waren aufeinander abgestimmt oder geschahen nebeneinander im selben, für die Polizei unüberschaubaren Chaos auf dem Aktionsfeld Schiene. Manchmal fanden sie auch besser weit voneinander entfernt statt - „es passt nicht immer zusammen, das Spielfeld kann jedoch aufgeteilt werden“. Polizeikräfte an einem Ort zu bündeln, konnte auch Freiräume andernorts schaffen. Wichtig war eine gemeinsame Diskussion, an der alle Akteur*innen teilnehmen konnten, sowie die Versuche, gegenseitigen Respekt herzustellen.

Dies soll nicht über vorhandene Widersprüche zwischen den jeweiligen Ansichten oder Strategien hinwegtäuschen: Zum Teil sehr turbulente Auseinandersetzungen darüber haben immer stattgefunden und werden immer stattfinden müssen. Und so manche Diskussion hat auch schwer oder nicht überwindbare Gegensätze aufgezeigt.

Ein weiterer Aspekt der Vielfältigkeit ist die Unterstützung des Gorleben-Widerstands von außen. Die große Bedeutung der Kämpfe im Wendland wäre ohne die Beteiligung von Zugereisten und Zugezogenen (häufig erst das eine, dann das andere) nicht so enorm gewesen - eine Beteiligung über Staatsgrenzen hinweg. Denn: atomare Strahlung kennt keine Grenzen, der Widerstand dagegen auch nicht. (Diese Erfahrung inspirierte nicht zuletzt auch uns für diese Ausstellung.) So sind beispielsweise die Anti-Atom-Bewegungen in Frankreich und der BRD seit dem Beginn ihrer Entstehung in den 1970er Jahren eng miteinander verbunden. Die Beziehung zwischen den Locals - denjenigen, die permanent in die Auseinandersetzungen vor Ort involviert sind - und den Supporter*innen dieses Kampfes, der oftmals ein Gemeinsamer ist (trotz vielleicht unterschiedlicher Beweggründe), ist ein wichtiges Element in jedem sozialen und ökologischen Kampf.



Aufbau Bahnanlage

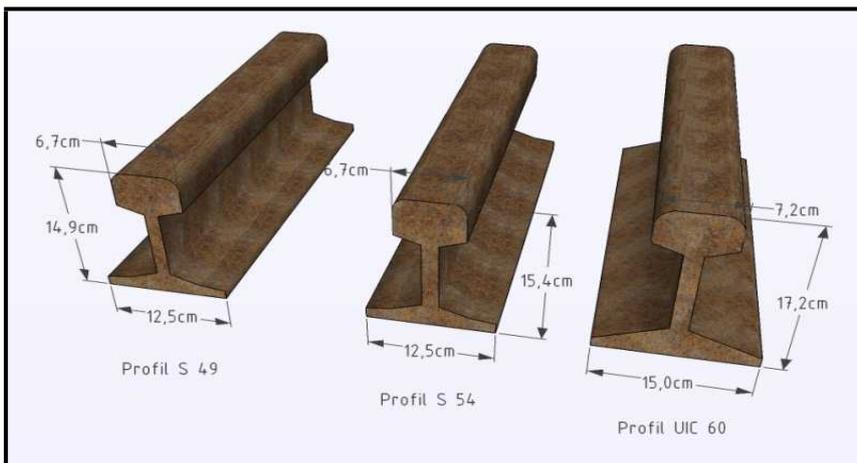
Der **Bahnkörper** bildet den Fahrweg für Schienenfahrzeuge und besteht aus dem Oberbau und dem ihn tragenden Unterbau. Mit dem Begriff **Unterbau** bezeichnet man die Gesamtheit der Konstruktionen, die die Kräfte aus dem Oberbau bzw. dem Gleisbett aufnehmen. Dazu gehören etwa Dämme, An- und



Einschnitte sowie Brücken etc. Die Tragfähigkeit des Unterbaus ist entscheidend für die Eignung einer Bahnstrecke für z.B. Hochgeschwindigkeitszüge oder Schwerlasttransporte. Der **Oberbau** oder Gleiskörper einer Eisenbahnstrecke besteht aus dem Gleisbett und den darauf montierten Gleisen.

Das **Gleis** besteht in der Regel aus hintereinander liegenden Schwellen, auf denen zwei parallel liegende, stählerne **Schienen** befestigt sind. Für Eisenbahnen werden heute vorwiegend Vignolschienen aus genormtem Walzstahl verwendet, die nahtlos verschweißt werden.

Die **Schwellen** aus Holz, Stahl oder Beton dienen den Schienen als Auflage und übertragen und verteilen die Belastungen des Zugverkehrs gleichmässig auf den Unterbau. Fixiert sind die Schienen auf den Schwellen mit sogenannten **Kleineisen**;



einer in die Schwelle geschraubten Metallplatte, an der die Schiene mit Klemmbügeln festgeschraubt wird. Die Kleineisen halten die Schienen im vorgesehenen Abstand - der so genannten Spurweite - zueinander.

Die Schwellen liegen in einem **Gleisbett**, das meist aus Schottersteinen besteht. Diese Bauform wird als „Schotteroberbau“ bezeichnet. Ihr Vorteil ist die gute Regulierbarkeit, eine leicht mögliche Anpassbarkeit bei Änderungen und die natürliche Elastizität. Als weitere Bauform gibt es die sogenannte Feste Fahrbahn,



bei der Schwellen oder andere Schienenbefestigungsträger in einer Oberbauplatte aus Beton oder Asphalt integriert sind. Diese wird in Deutschland bei Schnellfahr- und Hochgeschwindigkeitsstrecken verwendet. Die Stabilität ist deutlich besser als beim Schotteroberbau, jedoch ist die feste Fahrbahn kaum elastisch, was durch aufwändigere Schienenaufgaben und -befestigungen ausgeglichen werden muss.

Die **Signalanlagen** entlang der Bahnstrecke regeln die Sperrung und Freigabe von Streckenabschnitten und leiten so den Zugverkehr. Stromversorgung und Signalübermittlung erfolgt über Kabel, die parallel zu den Gleisen durch abgedeckte Kabelschächte aus Beton verlaufen.

Anfang des Jahres kündigte die DB eine komplette „Digitalisierung des Schienennetzes“ an.

Die **Oberleitung** dient zur Versorgung elektrischer Triebfahrzeuge mit Strom. Eine Oberleitung besteht aus unisoliertem Spezialdraht, der in annähernd konstanter Höhe über dem Fahrweg angeordnet ist. Auf den Lokomotiven befinden sich Stromabnehmer, die in Kontakt mit der Oberleitung stehen. Der Stromkreis wird über die Schienen als Rückleiter wieder geschlossen. Ein weiteres System der „Fahrleitungen“ bilden Stromschienen, wie sie in Häfen und größeren Industriegebieten vorkommen. Hier wird der Strom direkt über die Schiene geführt.

Der festgelegte Sicherheitsabstand bei nicht-elektrotechnischen Arbeiten in der Nähe von spannungsführenden Teilen, die mit 15 bzw. 25 Kilovolt betrieben werden, liegt wie bei allen Freileitungen bis 30kV bei 3 Metern. Dieser darf von elektrotechnisch unterwiesenen Personen bis auf 1,5 Meter reduziert werden. Der Mindestabstand darf erst unterschritten werden, wenn die Spannung abgeschaltet ist und danach zusätzlich alle beteiligten Leitungen (mit einer Erdungsstange, die zuvor mit einer Klemme mit der Schiene verbunden wurde) geerdet bzw. kurzgeschlossen sind.

Atomtransporte erkennen

Atomtransporte fahren täglich kreuz und quer durch Europa und die Welt. Die strahlende Fracht wird auf dem Seeweg, auf Straßen und Schienen an die verschiedenen Orte der atomaren Produktionskette transportiert. In den seltensten Fällen finden



Atomtransporte unter derart spektakulären Sicherheitsvorkehrungen statt, wie bei den Castortransporten nach Gorleben. Geschweige denn, der Zug fährt - begleitet von einem Tross Polizist*innen, Vor-Lok und Hubschrauberescorte - im Schrittempo, wie auf dem letzten Schienenabschnitt zwischen Lüneburg und Dannenberg.

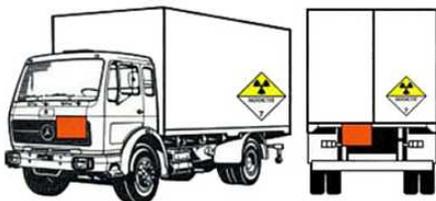
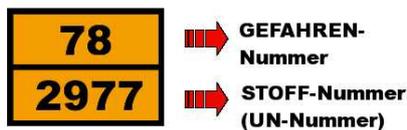


In der Regel handelt es sich um „normale“ Industriegütertransporte, die, verpackt in Fässer, Container und Waggons, lediglich an der allgemeinen Kennzeichnung ihrer jeweiligen Gefahrgutsklasse zu erkennen sein sollten. Ob und wie die Transporte gekennzeichnet sind, ist von der Regelung des jeweiligen Staates abhängig. So müssen in der BRD alle atomaren Transporte gekennzeichnet, jedoch nicht unbedingt genehmigt sein, abhängig von ihrer Einordnung. Auch in Frankreich sollten die Transporte gekennzeichnet werden; alle Fragen, die die Atomindustrie betreffen, obliegen jedoch dem Militär und sind somit wesentlich schwerer zu identifizieren.

Gefahrensymbole beim Transport radioaktiver Stoffe

	Radioaktive Stoffe
	Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-I) z.B. Uranerzkonzentrate (U3O8)
	Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-II), spaltbar z.B. angereichertes Urandioxid, unbestrahlte Brennelemente (UO2)
	Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-III), spaltbar z.B. angereichertes Urandioxid, unbestrahlte Brennelemente (UO2)
	Spaltbar (Fissile) beim Transport von angereicherten, radioaktiven ‚Kernbrennstoffen‘
<i>Nur in Verbindung mit dem Gefahrensymbol für radioaktive Stoffe:</i>	
	Umweltgefährdend u.a. beim Transport von Uranhexafluorid (UF6) und angereichertem Urandioxid (UO2)
	Ätzend (Corrosive) beim Transport von Uranhexafluorid (UF6)

Gefahrentafel (Warntafel) mit Kennzeichnungs-Nummern



Vorgeschriebene Größe der Gefahrentafel (Warntafel): 40 cm x 30 cm

Gefahren-Nummer

Die obere Zahl ist die Gefahrennummer, bestehend aus zwei oder drei Ziffern. Sie bezeichnet die Hauptgefahr (1. Ziffer) sowie zusätzliche Gefahren (2. und 3. Ziffer).

- 70: radioaktiver Stoff
- 72: radioaktives Gas
- 723: radioaktives Gas, entzündbar
- 73: radioaktiver flüssiger Stoff, entzündbar (Flammpunkt nicht über 61 °C)
- 74: radioaktiver fester Stoff, entzündbar
- 75: radioaktiver Stoff, oxidierend (brandfördernd)
- 76: radioaktiver Stoff, giftig
- 78: radioaktiver Stoff, ätzend

UN-Nummer

Die UN-Nummer (auch Stoff-Nummer genannt) ist eine festgelegte vierstellige Kennnummer für gefährliche Güter und Stoffe. Sie ist die untere Nummer auf den orangefarbenen Gefahrentafeln und beschreibt die Kennzeichnung und Zusammensetzung des Transportgutes.

Beispiele:

70 z.B. Uranerzkonzentrat (U3O8)
2912

78 Nicht angereichertes Uranhexafluorid (UF6)
2978

78 Angereichertes Uranhexafluorid (UF6)
2977

70 Angereichertes Urandioxid (UO2) oder unbestrahlte Brennelemente (UO2)
3325

70 Angereichertes Urandioxid (UO2) oder unbestrahlte Brennelemente (UO2)
3327

70 Unbestrahlte (MOX-)Brennelemente (UO2) oder abgebrannte Brennelemente
3328

Streckenbeobachtung

Um aus dem Wirrwarr an Güterzügen, die täglich über die Schiene rollen, das Bewegungsmuster der verschiedenen Transporte zu recherchieren und Routen und Zeiten vorhersehen zu können, braucht es neben eines gründlichen Studiums des Fahrplans viel Geduld und langen Atem, um eine funktionierende Streckenbeobachtung aufzubauen. Während der letzten Castortransporte von La Hague nach Gorleben gelang diese beinahe lückenlos. Jede gesichtete Durchfahrt wurde von Streckenposten gemeldet und auf einem Ticker online gestellt. Neben der gezielten Auskundschaftung und aufmerksamen Anwohner*innen spielen vor allem Mahnwachen für den Aufbau einer Streckenbeobachtung eine wichtige Rolle. Auf diese Weise hat auch die Großmutter, die mit ihrem Pappschild gegen den Castor am Bahnsteig in Buxtehude steht, das Gelingen so mancher Gleisaktion ermöglicht...



Züge stoppen

Bei den hier beschriebenen Blockade- und Sabotagepraktiken handelt es sich nicht um das Herbeiführen von Zugunfällen! Um keine Menschen zu gefährden sind bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Hakenkralle) die dargestellten Techniken dafür konzipiert, stehende Züge an der Weiterfahrt zu hindern. Nochmal: Bei Blockaden im Schienenverkehr ist es unabdingbar, dass der Verkehr mit Sicherheit ruht! Gleisaktionen bedürfen einer sehr genauen Vorbereitung und Durchführung - im Idealfall mit Hilfe von Menschen mit eigener Erfahrung auf diesem Terrain.



Notwendig ist ein gut funktionierendes System aus Vorstopp-, Beobachtungs- und Aktionsgruppe, die in einem reibungslosem (Funk-)Kontakt stehen. Es hat sich als sinnvoll erwiesen, die Vorstoppgruppe in zwei Teams aufzuteilen, um sicher zu gehen, dass der Zug gestoppt wird. Diese sollten in mindestens 2km Entfernung vor der Aktionsgruppe den Zug stoppen.

Gängige Methoden zum Stoppen eines Zuges sind: ein durch eine Taschenlampe erzeugter Leuchtkreis in der Luft (internationales optisches Stoppsignal im Bahnverkehr), das Abschießen von Feuerwerkskörpern, gut sichtbare Transparente, quer über die Schienen gespanntes Absperrband oder auch das Anbringen von „Schienenclips“ (internationales akustisches Stoppsignal der Eisenbahner*innen: eine Art Minisprengsatz wird auf ein Gleis geklickt; gibt bei Zugüberfahrt einen typischen Knall von sich). Meist besteht eine Kombination aus den verschiedenen Möglichkeiten. Erst wenn die Aktionsgruppe die Nachricht erhält/weiß, dass der entsprechende Zug steht, begibt sie sich in den Gefahrenbereich.

Geschwindigkeit, Masse, Bremsweg

Wer einen Zug im laufenden Verkehr anhalten möchte, sollte sich klar machen, dass der Bremsweg eines tonnenschweren Zuges sehr lang ist. Es ist schwierig den genauen Bremsweg zu berechnen, da sehr viele Faktoren mit einbezogen werden müssten: Art der Bremsen, Reaktionszeit der Lokführer*in, Wetter- und Sicht-



verhältnisse, Gewicht des Zuges und die Geschwindigkeit. Ein Beispiel aus dem Güterverkehr kann allerdings die Dimensionen deutlich machen, um die es dabei geht: So kommt ein 2000 Tonnen schwerer Güterzug, der 80km/h schnell fährt, bei einer Notbremsung erst nach ca. 1km zum Stehen.

Aktion Notbremse

Dies ist wohl die leichteste und ungefährlichste Art einen Zug zum Stoppen zu bringen. Der Großteil der Gleisstrecke atomarer Transporte verläuft auf dem Schienennetz, auf dem auch der normale Güter- und Personenverkehr stattfindet. Diese sollen durch einen solchen Transport möglichst wenig eingeschränkt werden. Daher gibt es eine genau geplante Taktung. Nach einer gründlichen Beschäftigung mit der Strecke, dem geplanten Zeitablauf und der Taktung des Personenverkehrs, konnte an günstigen Schienenabschnitten durch die Betätigung der Notbremse in Personenzügen, die (Weiter)Fahrt eines Transportes aufgehalten werden.

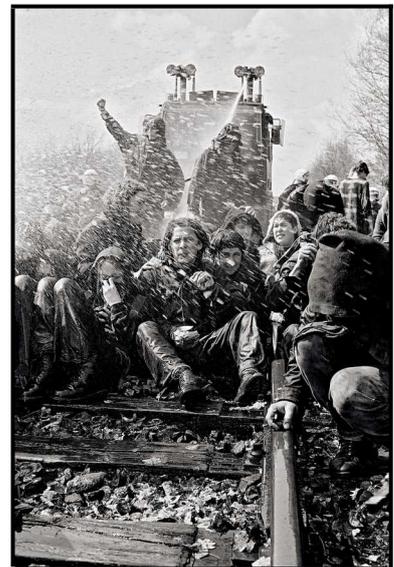
BLOCKADE





Sitzblockaden

Sitzblockaden sind der absolute Klassiker des zivilen Ungehorsams. Sie haben vor allem durch die Sitzstreiks (Sit-Ins) der 1960er Jahre große Bekanntheit erlangt. Vor allem Student*innen praktizierten diese Protestform in Ihrem Aufbegehren gegen Rassismus, Krieg oder Homophobie. Schon in den 30er Jahren wurden Sitzstreiks von amerikanischen Arbeiter*innen als Streiktaktik verwendet. Seit den 80ern etablierten sich Sitzblockaden auch in Europa. Gegen Atomwaffen, Straßenbau, die NATO und später auch Gipfeltreffen oder Nazidemos.



Im CASTOR-Widerstand erlangten Sitzblockaden auf der Schiene und Straße einen enorm symbolträchtigen Charakter und wurden zu einem prägenden Bild. Sie genossen eine derart hohe Akzeptanz, dass es regelmäßig zu Massenblockaden mit teilweise Tausenden von Teilnehmer*innen von Jung bis Alt kam.

Trotz einer relativ niedrigen Hemmschwelle, ist es doch vor allem auch eine mutige Entscheidung, den eigenen Körper ein- und sich polizeilicher Gewalt durchs „Abräumen“ auszusetzen. Strategie der Polizei ist hierbei



meist ein brutales Vorgehen: Also der Einsatz von Schlagstock, Pfefferspray, Schmerzgriffen, Hunden, Pferden und Wasserwerfern. Durch den kollektiven, meist friedlichen und deeskalativen Charakter sowie die Möglichkeit, vor der Räumung auch aufstehen zu können, kann dennoch ein gewisses Sicherheitsgefühl entstehen.

Sitzblockaden können sich über viele Stunden hinziehen, besonders wenn zusätzliche logistische Wege für die Räumung blockiert werden, die Menschen sich nach dem Abräumen erneut hinter die Blockade setzen oder weitere Mittel der Schienensabotage zum Einsatz kommen, wie zum Beispiel Schienenschuhe, Schottern, o.ä.



Technische Blockaden

Hierunter verstehen wir im Wesentlichen Weiterentwicklungen von Menschenblockaden durch technische Hilfsmittel. Erste Anwendungen gehen mindestens auf die Anti-US-Atomwaffen-Proteste in den 1960er Jahren zurück. Die erreichte Verzögerung steht hierbei in einem tendenziell besseren Verhältnis zu der Anzahl der an der Blockade beteiligten Personen, als bei herkömmlichen Sitzblockaden. Wie auch Sitzblockaden, ist diese Protestform - neben den dargestellten Gleisaktionen - im Rahmen von vielen Umweltaktionen zum Einsatz gekommen sowie auf der Straße gegen Naziaufmärsche. Die ursprünglichste und zum Teil auch immer noch gängige Form ist eine Kombination aus Handschellen und einer Kette bzw. einem Fahrradschloss, die um z.B. ein Tor, eine Schiene, einen Baum oder eine Maschine gelegt wird.



Im Verlauf der Zeit wurde diese Aktionsform verfeinert und verschiedene Möglichkeiten entwickelt, die das Herauslösen der sich fest geketteten Person erheblich erschweren.

Wir stellen hier verschiedene Varianten von Ankettaktionen auf dem Gleis im Anti-Atom-Widerstand vor. Den unterschiedlichen Anwendungen ist gemein, dass das konkrete Befestigen in einer entsprechenden Vorrichtung erst kurz bevor die Polizei den Aktionsort erreicht, stattfindet. Aber immer nur dann, wenn klar ist, der Zug steht!



Und: Die Personen in der Blockade sind der Polizei und ihrem Vorgehen ausgeliefert. Ab dem Zeitpunkt, an dem die Einsatzkräfte versuchen die Blockade aufzulösen, sind sie für die körperliche Unversehrtheit verantwortlich. Es hat sich jedoch gezeigt, dass dies in den meisten Fällen auf die eine oder andere Art missach-

tet wurde. Oft haben die Einsatzkräfte zunächst physische und auch psychische Gewalt angewendet und versucht, angekettete Personen einfach herauszuziehen. Nicht selten kam es zu verbalen Schikanen, wie auch zu Verletzungen. (Indem z.B. den Support-Personen ein Platzverweis erteilt wurde, der Polizeiarzt mit Amputation drohte, am angeketteten Arm gerissen oder gezerrt, der Arm verdreht wurde, Nahrung und Getränken verweigert oder Verletzungen mit grob-mechanischem Gerät zugeführt wurden, etc.)

Da meist die ersten Einsatzkräfte am Aktionsort keine Spezialeinheiten sind, (diese werden häufig erst später hinzugezogen) ist es wichtig, dass es eine Support-Gruppe der Blockierer*innen gibt. Neben den Stopper- und Beobachtungsgruppen spielen diese Leute, die direkt vor Ort bei den Angeketteten sind, eine große Rolle. Das Supporter-Umfeld ist das "Sprachrohr" der Aktion, und ansprechbar für die Polizei. Es kann Sinn machen, dass es 1-2 Personen gibt, die sich direkt an die heran nahenden Bullen wenden und diese über die Art der Aktion informieren. Die Gruppe gibt auch Informationen von "Außen" an die Angeketteten weiter, dokumentiert die Situation, macht Öffentlichkeitsarbeit und kümmert sich um alle wichtige Belange, wie z.B. das Einfordern von ausreichend Schutz (Gehörschutz, Schutzbrillen, Pause) beim Einsatz der Geräte.

Erfolgreiche Blockaden haben sich oft über viele Stunden hingezogen und hatten z.T. ein langwieriges juristisches Nachspiel. Eine gute und intensive Auseinandersetzung mit Material, Strecke, den verschiedenen Aufgaben und dem Zusammenspiel in der Gruppe, den möglichen polizeilichen Repressionen, den rechtlichen Nachwirkungen und einen gemeinsamen Umgang damit im Nachhinein, ist daher notwendig.

Lock-On...Rohr

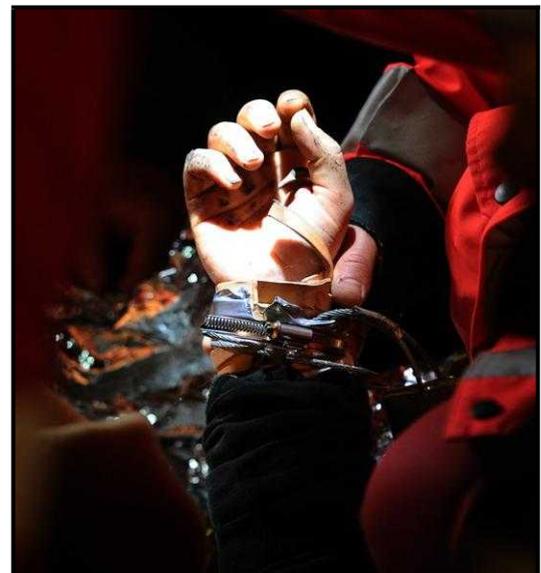
Lock-Ons mittels eines Rohrs sind technisch relativ unaufwendig. Abhängig vom Aktionsort und den vorherigen Streckenmaßnahmen der Polizei, kann das Rohr vor der Aktion unter den Schienen parallel zu den Schwellen im Schotter vergraben oder flexibel eingesetzt werden. Dies beansprucht allerdings die Zeit fürs "Schottern" kurz vor der Aktion.



In vielen Fällen ketten sich zwei Personen so mit einem Arm an, dass die Arbeit der Polizei durch die Lage der Körper erschwert wird. Es hat sich gezeigt, dass die Flexarbeiten der Polizei am Rohr wesentlich komplizierter sind, wenn das Rohr aus verschiedenen Materialschichten besteht. So sind z.B. Kombinationen aus verschiedenen Metallrohren, zwischen denen Beton oder auch Keramik,

Schleifpapier und Teerpappe eingearbeitet wurde, bekannt. In deren Inneren ist ein Steg in der Mitte fest verankert, an dem das Schloss befestigt wird.

Dazu kommen sog. Armmanschetten zum Einsatz. Diese sind in ihrer Machart sehr unterschiedlich und reichen von Schlauchmaterial, durch die z.B. eine Fahrradkette gezogen wird, über spezielle Lederarmreifen bis hin zur Gipsmanschetten, in die ein Kettenglied eingearbeitet ist. Als vorteilhaft und, vor allem für den Arm und das Handgelenk angenehm, hat sich eine breite und gepolsterte Auflagefläche erwiesen. Es ist gängige Praxis, dass sich die Aktivist*innen mit einem Vorhängeschloss befestigen, welches nicht so einfach selbst wieder geöffnet werden kann. Auch in Anbetracht nachfolgender Aktionen anderer Gruppen: Denn die Polizei geht erheblich massiver und rabiater vor, wenn sie davon ausgeht, die Personen bräuchten einfach nur "loszulassen" oder einen Karabiner aufschnappen.



Oft versuchen die Beamt*innen dann zunächst mit Hilfe eines Endoskops den genauen Fixpunkt und die Anbringung des Steges, als auch die Verkettung zu überprüfen. Es wurde aber auch schon versucht mit anderem Werkzeug (z.B. Teleskop-Scheren) Armmanschetten zu zerschneiden. Dies war jedoch nicht möglich, wenn die Röhre in ihrem Durchmesser so bemessen war, dass ein Arm mit Bekleidung bequem hineinpasste, jedoch kein Platz für das Arbeitsgerät der Polizei ließ.



Die einzige Möglichkeit die Blockierenden herauszulösen besteht darin, das Rohr in der Mitte zu öffnen und so direkt die Verkettung zu durchtrennen. Je nach Art der Lock-On-Aktion müssen dann besondere Einheiten mit technischem Gerät angefordert werden. Das heißt, es kommt auch schweres Gerät wie Flexen,

Presslufthämmmer, Bohrer, Brecheisen, und Schneidbrenner direkt zum Einsatz.

Lock-On...Betonklotz

Ein weitaus komplexeres Lock-On ist das des Betonklotzes im Gleisbett. Der Aufbau eines solchen Blockes besteht in der Regel aus einem bzw. mehreren Arm-Rohren (wie bei „Rohr“ beschrieben), die dann einbetoniert werden. Für das Loslösen hieraus muss eine technische Einheit der Polizei angefordert werden, da zunächst die Betonmasse entfernt werden muss, um dann an die eigentlichen Rohre und somit die Ankettvorrichtung zu gelangen. Neben dem größeren Zeitaufwand ist auch ein höherer Maschineneinsatz nötig. Anwendungen dieser Blockade haben gezeigt, dass eine Armierung durch die Einarbeitung verschiedener Materialien in den Block, die Arbeit der Einsatzkräfte erheblich erschwert. So wurden in Blockaden u.a. Metallgitter, Autoreifenstücke, Gummi verschiedener Art, Autofelgen (an der Unterseite des Rohrs) und Teerpappe verarbeitet. Die Arm-Rohre wurden



meist mit vielen Metallteilen oder mit mehreren konzentrisch angeordneten Rohren zunehmenden Durchmessers umgeben, wobei die Zwischenräume wieder mit Beton ausgefüllt sind. Die Lage der Rohre spielt ebenfalls eine Rolle, weil diese Betonklötze oft für mehrere Menschen konzipiert sind.



Da Beton bekanntermaßen viel Zeit zum kompletten Aushärten braucht, dauert die Herstellung eines solchen Blockes entsprechend lang. Es ist schon eine enorme Leistung einen solchen Brocken zwischen den Schienen gut versteckt unter dem Schotter zu platzieren und dabei keine Spuren zu hinterlassen.

In einigen Fällen wurde bekannt, dass durch Kontrollen der Polizei an Teilstrecken solche Blöcke im Vorfeld gefunden wurden und das Lock-On unbrauchbar gemacht wurde, um die Aktion zu verhindern. Aber die doch recht zahlreichen Aktionen dieser Art in der Anti-Castor-Bewegung, die z.T. bis zu 21 Stunden andauert haben, zeigen, dass es durchaus möglich ist.



Lock-On...Pyramide

Die Pyramide ist eine sehr effektive Blockade-Technik, die zunächst ihre Anwendung bei Straßenblockaden fand. Eine Blockade mittels einer Pyramide ist in der Vorbereitung und Herstellung aufwändig. Sie besteht aus zwei ineinander liegenden Beton-Pyramiden, jeweils mit Rohrelementen für die Arme, in deren Kern Stege zur Befestigung der Armsmanschette angebracht sind. Anders als der Betonklotz ist die Pyramide jedoch nicht starr, da ihre beiden Teile nicht miteinander verbunden sind. Wenn die Pyramide steht, können die Arme hineingesteckt werden. Sobald sie bewegt wird, verändert sich der Winkel



des Armdurchlasses. Das macht es den Einsatzkräften viel schwerer bzw. nahezu unmöglich an ihr zu arbeiten, denn eine Verschiebung des Materials würde es mit sich bringen, die Arme der Angeketteten erheblich zu verletzen. Ein Beispiel für eine Blockade dieser Art auf der Straße ist eine Aktion gegen einen Nazi-Aufmarsch in Bad Nenndorf aus dem Jahr 2010: Diesen hat die Polizei letztlich aufgelöst, indem sie eine Platte unter die ganze Konstruktion mitsamt den Blockierer*innen geschoben hat und diese dann an den Straßenrand fuhr. Dies ist jedoch auf der Schiene nicht (so leicht) möglich. Bei dem letzten Castor-Transport nach Gorleben 2011 haben sich die Blockierer*innen nach 14 Stunden selbst befreit und die Polizei musste erklären, dass sie kein verhältnismäßiges Mittel hatte, die Blockade zu räumen.

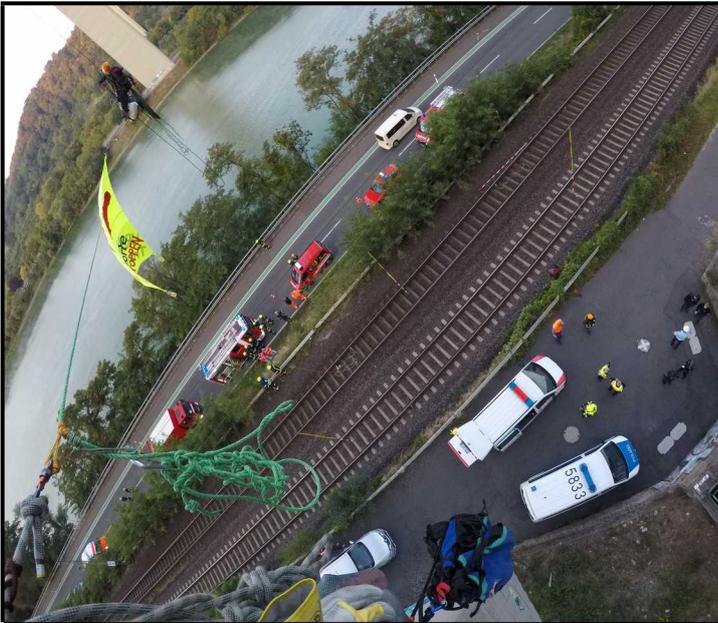
Abseilblockaden

Eine andere Form des Blockierens, die in der Regel das Team Höhenrettung der Polizei benötigt und dadurch ebenfalls zeitaufwendig und effektiv ist, ist die Abseil- oder auch Kletterblockade. Diese Aktionsform ist vor allem im Kontext von Baumbesetzungen bekannt geworden. Bei Schienenblockaden dieser Art seilen sich eine oder mehrere Personen - von einer Traverse zwischen zwei Bäumen oder von einer Brücke - ein Stück weit ab und verhindern somit die Weiterfahrt des Zuges.



Für eine solche Aktion ist es überaus wichtig, sich im Vorfeld mit Seilaufbauten, Materialkunde, Klettertechniken sowie Spannungsverhältnissen der Oberleitung und Sicherheit zu beschäftigen. Es bringt große Vorteile mit sich, Erfahrungen und Routine in den einzelnen Handhabungen zu erlangen. Auch ein gut eingespieltes Team ist von erheblicher Bedeutung. Neben der/den kletternden Person/en, sollte sich zur Sicherheit auch immer eine klettererfahrene Person, plus Klettermaterial im Support-Team vor Ort befinden, um ggf. unterstützend und sichernd eingreifen zu können.

Das Material zur Sicherung (Gurt, Seil, Karabiner, Bandschlingen...) darf auf keinen Fall beschädigt sein und sollte unbedingt kurz vor der Aktion noch mal überprüft werden. Auch das Abseilen über den Schienen findet erst dann statt, wenn sichergestellt ist, dass der Zug steht.



Trotz solcher Sicherheitsvorkehrungen gab es bei einem Transport den Fall, dass der Castor nach kurzer Zeit einfach weitergefahren ist, obwohl die Person noch an der Brücke über den Gleisen hing. Auch kam es immer wieder vor, dass die Bullen eine solche Blockade unsachgemäß oder rücksichtslos geräumt und dabei wissentlich Verletzungen der Aktivist*innen in Kauf genommen haben.

Tripod-Blockaden

Eine weitere Form der Blockade ist die mittels eines Tripods, bei der sich (in den meisten Fällen) eine Person mit dem Gurt an einer aus drei langen Stangen bestehenden Konstruktion "einhängt". Durch Straßenblockaden in England bekannt geworden, wird diese Form des zivilen Ungehorsams immer häufiger bei Aktionen (vor allem in der Umweltbewegung), z.B. bei der Besetzung von Genfeldern, eingesetzt.

Die drei Stangen werden zu einem dreibeinigen Turm errichtet, indem sie im oberen Teil miteinander verbunden werden. Zum Bau werden oft Metallstangen verwendet

(dann handelt es sich in der Regel um Gerüststangen und Schellen). Aber auch Baumstämme, die mit Hilfe eines Seils nach dem Dreibein-



Prinzip konstruiert wurden, sind in Aktionen zu sehen. Beim Aufstellen ist es wichtig, darauf zu achten, dass genügend Platz für die Montage und das Aufstellen vorhanden ist und die Beine sicher stehen. Als Ideal hat es sich erwiesen, alles soweit wie möglich schon vorbereitet, nahe des Aktionsortes parat zu haben. Vorab angebrachte Ankerpunkte am oberen Ende (z.B. mittels einer Bandschlinge) dienen zum Einhängen mit dem Gurt. Die Person im Gurt verhindert das "einfache" Beseitigen der Konstruktion. Wie bei allen Blockaden mit technischen Mitteln ist auch hier eine gute Vorbereitung und Auseinandersetzung mit der Materie notwendig.

Je nach Höhe des Tripods und der Beschaffenheit des Geländes werden meist Hebebühnen oder Fahrzeuge (z.B. ein Feuerwehrfahrzeug), die nah und hoch genug an die Person(en) heran kommen, genutzt, um die Aktivist*innen sicher runter zu holen. Es gab jedoch auch Fälle, in denen die Einsatzkräfte einfach versucht haben, ein Tripod wegzutragen.

Materialblockaden

Unter diese Kategorie fallen jedwede Formen von auf die Schiene gebrachtem Gerümpel, aber auch gefällte Bäume sowie technisch ausgereifere Methoden (z.B. unter Zuhilfenahme von Beton). Auch beim Barrikadenbau, wie bei den Lock-On-Konstruktionen, erschwert die Mischung von Materialien die Wahl (das Herausfinden) des passenden Werkzeuges zu deren Beseitigung.



Materialblockaden finden z.B. Anwendung in der Verteidigung von Sabotageaktionen vor den Bullen, oder als letztes Stoppsignal vor einer Blockadeaktion (Leichtholz-Barrikade).



Eine weitere beliebte Möglichkeit, die Beseitigung einer Materialblockade kurzfristig zu erschweren, ist dessen Inbrandsetzung. Ein wesentlicher Unterschied zu anderen Blockadeformen ist bei dieser Methode, dass sich nach dem Errichten der Blockade dem polizeilichen Zugriff entzogen werden kann, mensch also nicht den eigenen Körper einsetzen muss.

In Erinnerung an Sébastien Briat

Am 7. November 2004 kam der damals 22-jährige Aktivist Sébastien bei einem Unfall während einer geplanten Castor-Ankettaktion ums Leben. Die Gruppe um Sébastien machten sich mittels eines Lock-Ons in der Nähe des Dorfes Avricourt (Moselle) an eine Blockade des La Hague-Gorleben-Transports. Hierfür hatten sie Metallrohre unter den Gleisen verlegt, mit Hilfe derer sie sich untereinander anketten wollten, nachdem von den Vorstoppgruppen das Anhalten des Zuges bestätigt worden wäre. Es kam zu einer Verkettung eigener Fehleinschätzungen, Fehler und Unvorhersehbarkeiten, auf Grund derer der Zug nicht gestoppt werden konnte. Die Aktionsgruppe, die sich zu diesem Zeitpunkt nach wie vor neben dem Gleis befand, wurde von dem plötzlichen Eintreffen des Zuges überrascht. Dieser passierte in einer Kurve mit hoher Geschwindigkeit die Aktivist*innen. Sébastien gewann in der kurzen Zeit nicht genug Abstand vom Gleis und wurde vom Luftsog des Zuges erfasst und überrollt, wobei er tödliche Verletzungen erlitt.

Im Verlauf der Ermittlungen stellte sich heraus, dass der Zug mit einer Geschwindigkeit von fast 100 km/h mehr als dreimal so schnell gefahren war, wie die Vorschrift es vorsah. Der Castortransport hätte nur „Fahrt auf Sicht“ machen dürfen, was in der Kurve einer Geschwindigkeit von 30 km/h entsprochen hätte. Vermutungen legten damals nahe, dass der Zug die Verspätung von drei Stunden durch eine kurz zuvor in der Nähe von Nancy erfolgte Ankettaktion wieder aufholen wollte. Zudem befand sich der polizeiliche Begleithubschrauber für die Streckenbeobachtung - eigentlich ein Anzeichen für den sich nähernden Atomtransport - gerade bei einem Tankstopp.



Viele Menschen, wie auch wir, fühlten sich damals persönlich betroffen vom Tod Sébastiens, der wie ein Schock wirkte. Die Blockaden des Castortransportes 2004 Richtung Gorleben haben weiterhin stattgefunden, wenn auch unter Einfluss des Unfalls - in Trauer, und häufig auch Wut.

Viele Aktivist*innen haben unterschiedliche Konsequenzen aus diesen dramatischen Ereignissen gezogen. Dies hat die weitere Entwicklung von Lock-On-Blockaden vor allem in Frankreich stark beeinflusst.

Nach wie vor gedenken wir seiner, sind mit den Gedanken immer mal wieder auch bei seiner Familie und seinen früheren Freund*innen. Und wir haben nebenbei einiges daraus gelernt. Seine Geschichte ist ein Teil unserer Eigenen, ist Teil der Geschichte der Anti-AKW-Bewegung. Die Geschichte von Sébastien ist besonders eng verstrickt mit einigen Menschen aus der Region Meuse (Atomendlager Bure). In einer möglichen Zukunft von Blockade-Konzepten oder Aktionen auf den Castorgleisen nach Bure müsste dies einen angemessenen Raum erhalten.



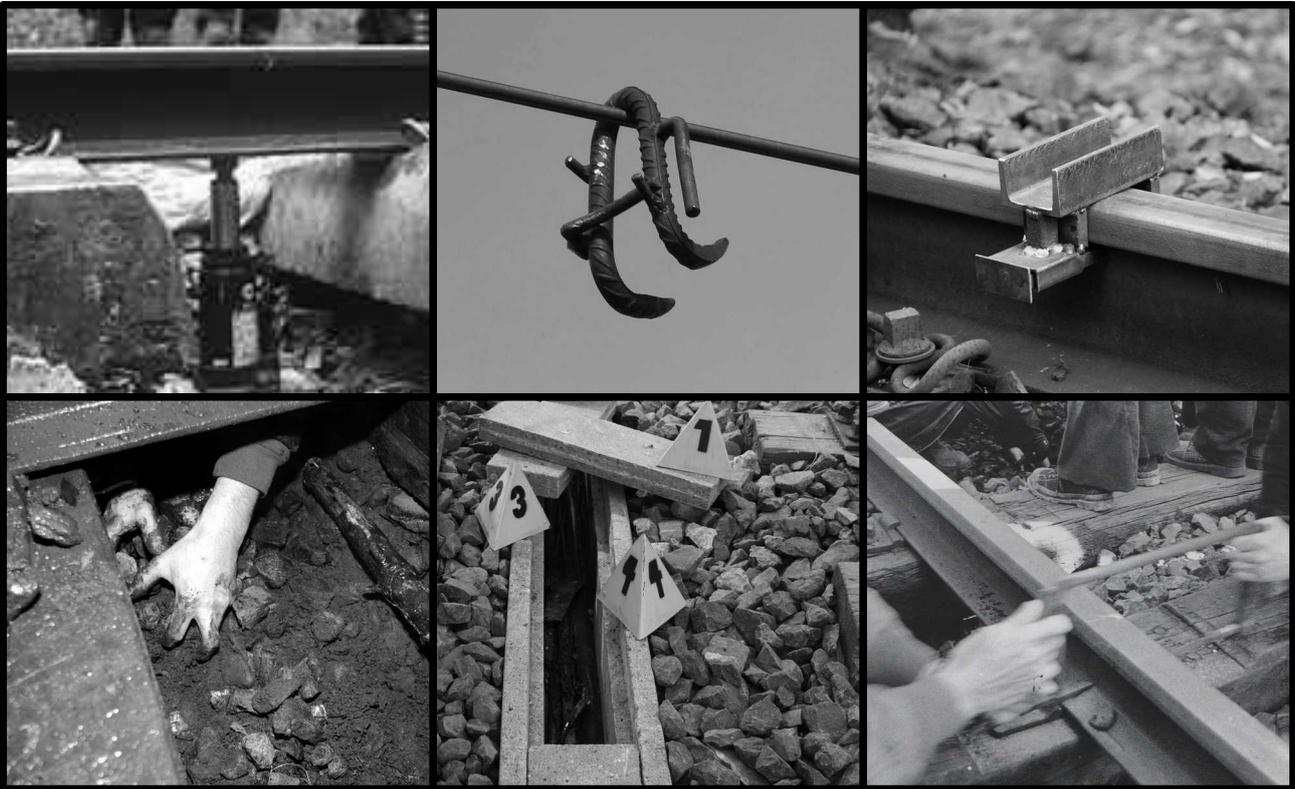
Die, die sterben, die werden weiter leben,
in unseren Kämpfen, unseren Herzen sowieso.

Die, die leben, die müssen weiter kämpfen.

Nos mortes continuerant à vivre
dans nos cœurs et nos luttes.

Nous vivantes nous continuerons la lutte.

SABOTAGE





Schottern

Die simpelste Methode, ein Gleis ohne den Einsatz von Werkzeugen unpassierbar zu machen und auch die wohl am häufigsten angewandte Form der Schienensabotage ist das „Schottern“, also das Entfernen der Schottersteine aus dem Gleisbett. Das oberflächliche Abtragen des Schotters zwischen den Schwellen oder das Freilegen der Schwellenköpfe reicht dabei jedoch nicht, um einen mehr als nur symbolischen Effekt zu erzielen. Die Schienen mitsamt den Bahnschwellen müssen hierfür über einen längeren Abschnitt frei hängen, bzw. bis tief unter den Schienenstrang unterhöhlt werden.



Das Schottern gehört seit jeher zum kleinen 1x1 des Widerstandes auf der Schiene. Zum einen bildet es die Grundvoraussetzung für viele weiterführende Blockade- und Sabotagepraktiken, zum anderen bietet der relativ niederschwellige Aktionsansatz vielen Menschen die Möglichkeit, mit dem Thema in Kontakt zu kommen und somit eine hohe Anschlussfähigkeit.



Sägen & Schrauben

Da auch die beherzteste Hände (und Füße) Arbeit schnell an ihre Grenzen stößt, stellt sich die Frage nach dem passenden Werkzeug. Bieten Spaten und Grabforke beim Schottern bereits einen entscheidenden Vorteil, sind die meisten für den Gleisrückbau geeigneten Werkzeuge nicht im Baumarkt erhältlich. Es sei denn, es finden einige Modifikationen in Hinblick auf ihren speziellen Verwendungszweck statt. Klassische Beispiele sind hier die handelsübliche Metallbügelsäge, deren Rahmen auf Schienenhöhe (15 cm) erweitert wurde, oder der abgelenkte Schraubenschlüssel, der das Aufsetzen einer Rohrverlängerung zulässt, um die Hebelkraft zu erhöhen. Andere Werkzeuge zur Schienensabotage sind direkt dem Werkzeug des Gleisbaus nachempfunden und an die Bedürfnisse subversiver Nutzung angepasst (in Bezug auf Geräuschpegel, Transportfähigkeit etc.), wie z.B. der eingekürzte und zerlegbare Steckschlüssel für Vierkant-Schrauben.



Immer wieder musste sich der Widerstand auch den Herausforderungen neuer Bedingungen anpassen und mit viel Fantasie und Kreativität auf Weiterentwicklungen im Schienenbau reagieren. Ein Beispiel: als Anfang der 2000er der Gleisabschnitt Lüneburg - Dannenberg saniert wurde, verschwand die 41er Sechskant-Mutter aus dem Programm der Schienenbefestigung und wurde durch eine konische Vierkant-Schraube ersetzt (wie sie auch zur Verschraubung der Schwellen verwendet wird). Ein über Generationen angesammeltes Widerstandsarsenal an Schraubenschlüsseln lief Gefahr, über Nacht zu Altmetall zu werden. Irgend ein schlauer Kopf hatte dann die rettende Idee: Eine in der passenden Größe ausgelassene 41er Mutter als Adapterstück und das Problem war gelöst. Einfach, aber genial!

Sowohl das deutsche, wie auch das französische Schienennetz befinden sich in einem recht desolaten Wartungszustand. Es ist immer davon auszugehen, Schienenbauteile eingerostet oder durch Abnutzung stark deformiert vorzufinden. Neben dem eigentlichen Werkzeug befinden sich daher auch meist Hilfsmittel wie Rohrverlängerungen (Hebel) und Schlagwerkzeuge (z.B. Hammer) in den Werkzeugkoffern der Schienensabotage. Gleiches gilt für Rostlöser (Kriechöle u.ä.), der

zudem beim Einsatz von Sägen als Schmierstoff Sinn machen soll, damit die Abnutzung des Sägeblattes reduziert wird. Nichtsdestotrotz braucht es vermutlich mehrere Sägeblätter und eine ganze Weile Zeit, einen kompletten Schienenschnitt manuell durchzuführen.



Weit schneller ginge es mit der Hilfe von schwerem Gerät (z.B. Schneidbrenner, Motor-/ Akkuflex, etc.). Es sind einige Beispiele für motorisierte, oder mit Brennern durchgeführte Schienenschnitte dokumentiert, wie z.B. der öffentliche Rückbau der Strecke Uelzen - Dannenberg. Der Einsatz solcher Mittel bildet aber eher die Ausnahme. Zum einen lassen Gewicht, sowie der hohe Geräuschpegel die Verwendung unter den meisten Aktionsszenarien nicht zu, zum anderen dürften die relativ hohen Beschaffungskosten eine Rolle spielen, da Aktionswerkzeuge in der Regel nach der Tat entsorgt werden.

Hebeln & Biegen

Neben den dargestellten „Rückbautechniken“ ist das Verbiegen der Schienen eine weitere Möglichkeit, eine Gleisanlage nachhaltig zu beschädigen. Dies konnte schon oft etwa unter Zuhilfenahme von Hebelkräften realisiert werden, indem z.B. ein Baumstamm unter das abgeschotterte Gleis geschoben und anschließend das andere Ende angehoben bzw. heruntergedrückt wurde. Manchmal wurde bei dieser Methode zuvor über einen längeren Abschnitt die Verschraubung gelöst.

Ein verbogener Schienenstrang kann nicht wieder in seine Ursprungsform zurück gebogen, sondern muss ausgetauscht werden!



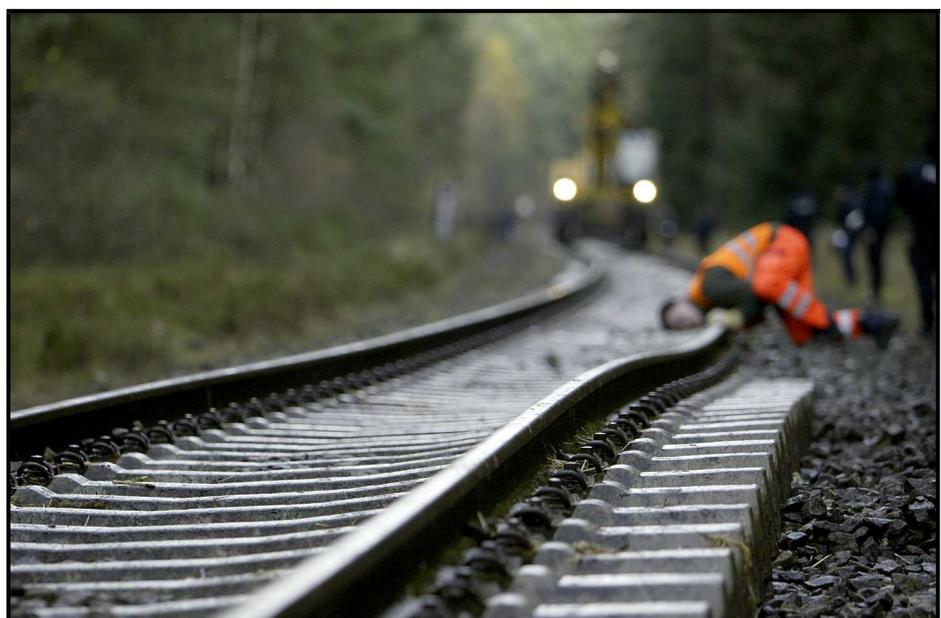


Weit weniger kraft- und personalaufwändig ist das Hebeln der Schiene mittels eines hydraulischen Wagenhebers. Auch hier schien das vorherige Lösen der Verschraubung, je nach Hubkraft, Sinn gemacht

zu haben. Dokumentierte Experimente mit einem 10t-LKW-Wagenheber haben jedoch ergeben, dass sich die Schiene auch mitsamt den Bahnschwellen aus dem Gleisbett hebeln lassen. Dies sparte nicht nur eine Menge Zeit, sondern sah auch im Ergebnis eindrucksvoller aus. Wobei der angerichtete Schaden und somit die Blockadewirkung die gleiche war.

In einer weiteren Dokumentation zu einer Aktion aus dem Jahr 2001 wird deutlich: Der Schotter wurde zwischen zwei Schwellen so weit abgetragen, dass der Wagenheber unter die Schiene passte. Zur besseren Standfestigkeit wurde das Werkzeug auf einer Holzplatte aufgelagert: Beim Hochdrücken der Schiene wirken

enorme Kräfte und das malträtierte Werkstück wird unter Spannung gesetzt. Sowohl beim Ablassen des Wagenhebers, sowie insbesondere bei unerwartetem Abrutschen besteht die Gefahr, sich einzuklemmen und zu verletzen!



Um das zu verhindern, wurden manchmal parallel zum Hochpumpen Lagerhölzer unter die Schiene gestapelt. Auf diese Weise ließ sich der Wagenheber auch bequem ein zweites Mal ansetzen, um die Schiene noch weiter zu verbiegen.

Es ist auch ein Beispiel aus den späten 90ern bekannt, wo auf dem bereits still gelegten Gleis zwischen Uelzen und Dannenberg, das nur nur in Ausnahmefällen für Castortransporte genutzt wurde, das Hebeln in der Horizontalen angewandt wurde: Mehrere Schwellen wurden mittels Schottern unterhöhlt und in der Mitte zersägt. Anschließend wurden die nun voneinander getrennten Schienenstränge durch Hebeln auseinander gedrückt. Somit stimmte auf einigen Metern der einst parallelen Schienen die Spurweite nicht mehr so ganz. Der Fantasie beim Verbiegen von Schienen sind keine Grenzen gesetzt.

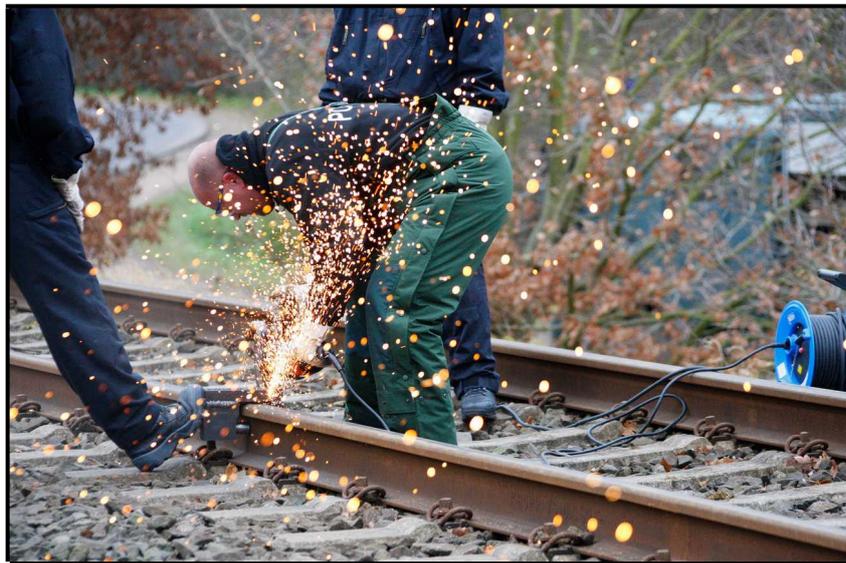
Schienenschuh



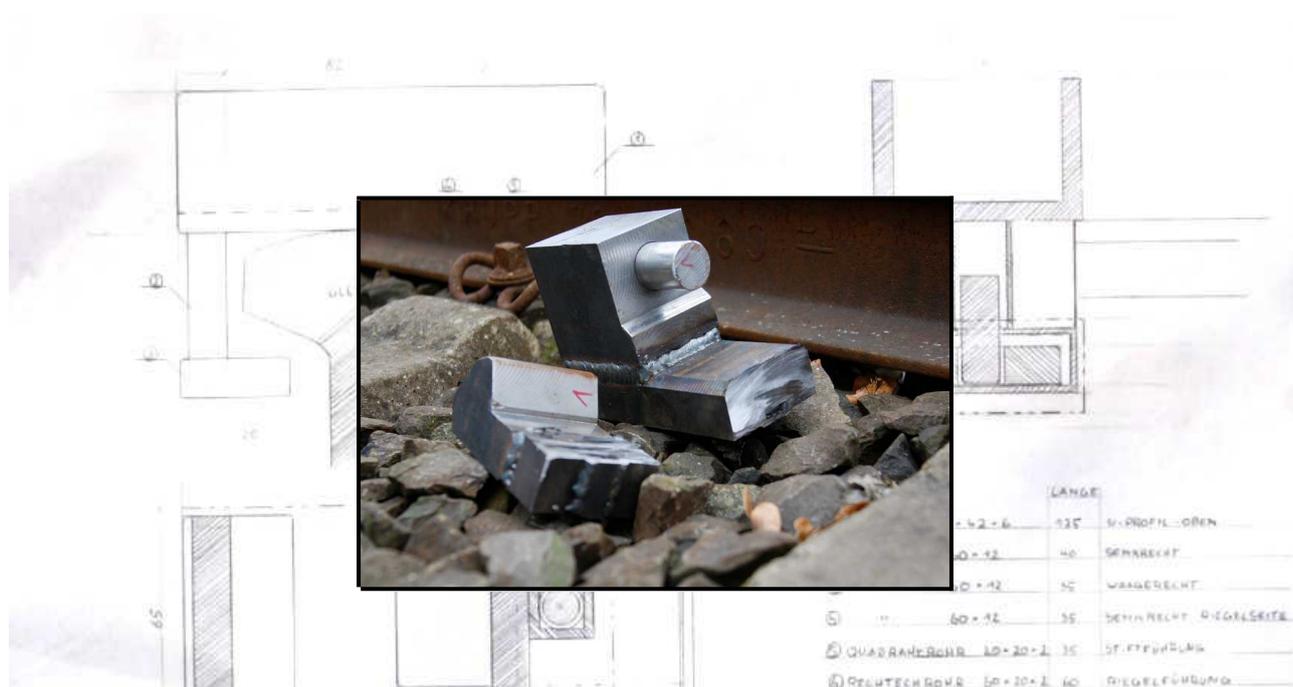
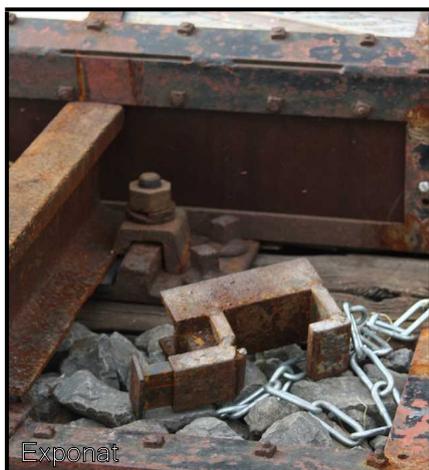
Der Schienen(hemm)schuh - oder auch „Schienenkralle“ genannt - gehört streng genommen zur Familie der Materialblockaden, da sein Einsatz zwar die Weiterfahrt des Zuges verhindert, für sich genommen jedoch kein weiterer Schaden am Gleis entsteht. Aufgrund seiner technischen Ausgereiftheit neigen wir dennoch dazu, ihn den Sabotagepraktiken zuzuordnen.

Im Grunde handelt es sich um ein aus Stahlprofilen zusammengeschweißtes „U“, das den Schienenkopf umschließt. Einmal auf der Schiene montiert, lässt es sich nicht wieder lösen und muss durch Abflexen entfernt werden. Dafür sorgt eine mechanische Verriegelung, basierend auf den Gesetzen der Schwerkraft: Der Riegel, der den Schienenschuh an der Schiene festklemmt, hat eine Lochung mit dem Durchmesser eines in den Rahmen eingelassenen Fallbolzens. Wird der Riegel nach innen geschoben, rutscht der Bolzen in das Loch und sperrt den Mechanismus. Um den Schienenschuh wieder zu entsichern, müsste er auf den Kopf gestellt werden, was durch die Schiene verhindert wird.

Obwohl der Einsatz von Schienenschuhen bei Castortransporten ins Wendland reichlich dokumentiert ist, sind wir nicht sicher, auf welches Jahr diese charmante Erfindung zurückgeht. Jedenfalls wurde das hier dargestellte Modell einige Jahre erfolgreich benutzt



und fand zu nehmende Beliebtheit. Irgend einem handwerklich versierten Bullen gelang bei einem Castortransport Anfang der 2000er die Entriegelung eines am Gleis angebrachten Schienenschuhs (ebenfalls unter der Zuhilfenahme einfacher physikalischer Gesetzmäßigkeiten, auf die wir hier nicht näher eingehen wollen). Jedenfalls war der Verriegelungsmechanismus bei den nachfolgenden Baureihen zusätzlich durch eine Feder gesichert. Die zweite Generation konnte so dieses Problem zwar lösen, verlor aber ein wenig den Charme ihrer Grundidee, da der Schienenschuh fortan gespannt werden musste, um ihn „scharf“ zu machen.



Hakenkralle



Die Erfindung der Hakenkralle gleicht einer kleinen Revolution in der Forschungsgeschichte nach effektiven Mitteln in der Bahnsabotage. Ein unscheinbares Stück Metall, an der richtigen Stelle platziert, zerstört die Oberleitung einer Bahnstrecke mit der ganzen Kraft eines tonnenschweren Zuges!



Die erstmalige Anwendung einer Hakenkralle ist Anfang der 90er in den Niederlanden dokumentiert und richtete sich gegen Rüstungstransporte der NATO im Zusammenhang mit dem 1. Irakkrieg. Später fand sie vor allen im Anti-Atom-Widerstand Verbreitung.

Herstellung und Handhabung:

Ein 2-3 cm starker Rundstahl wird in die entsprechende Form gebogen bzw. sorgfältig miteinander verschweißt. Die Stabilität der Konstruktion ist für die Sicherheit umher stehender Personen von großer Bedeutung, da bei dem Aufprall enorme Kräfte wirken. Um ein Fortschleudern zu verhindern, sichert zudem ein beweglicher Fallbügel die Kralle an der Oberleitung.

Die Hakenkralle wird mittels einer Angelschnur von einer Brücke aus in die Oberleitung eingependelt, oder mit ineinander gesteckten PE-Rohren vom Gleis aus eingehangen. Zur Aufhängung dient der feststehende Bügel seitlich der Kralle. Wichtig ist, dass die Kralle der Fahrtrichtung entgegensteht, um den Stromabnehmer richtig aufzufangen.

Durch das Arbeiten in Kontakt mit der stromführenden Oberleitung ist hohe Vorsicht geboten. Um die Gefahr eines elektrischen Schlags beim Anbringen einer Kralle zu vermeiden, sollte beispielsweise eine Aktion bei Regen oder sogar Nebel abgebrochen werden.

Funktion und Wirkungsweise:

Der Stromabnehmer der Lok verhakt sich in die Kralle und schleift diese über die Oberleitung mit sich, wobei die Aufhängungen der Leitung abgerissen werden und das Kabel schließlich auf dem Dach des Zuges zum Erliegen kommt - es kommt zum Kurzschluss. Selbst bei einer sofort eingeleiteten Vollbremsung wird die Oberleitung auf mindestens einem Kilometer Länge zerstört.



Mehrfach haben Sprecher*innen der Bahn nach Anschlägen öffentlich bestätigt, dass bei „sachgemäßer“ Nutzung dieser Technik keine Gefahr für Reisende und Zugpersonal besteht.

Symbol der militanten Anti-Atom-Bewegung:

Ihre Berühmtheit verdankt die Hakenkralle jedoch weniger ihrem innovativen Charakter, als vielmehr den diversen (erfolglosen) staatlichen Versuchen, ihren Gebrauch in die Nähe des Terrorismus zu rücken und so die Anti-Atom-Bewegung zu diskreditieren.

Ende der neunziger Jahre führten eine Reihe von Anschlägen auf Oberleitungen im Zusammenhang mit Atomtransporten nach Gorleben zu einem aufwändigen Ermittlungsverfahren wegen Gründung einer Kriminellen Vereinigung nach § 129a. Fast 1000 Atomkraftgegner*innen im Wendland und in mehreren deutschen Städten gerieten ins Visier der Repressionsorgane. Viele Jahre später wurde das Verfahren, das nach der gleichnamigen Solikampagne als „goldene Hakenkralle“ bekannt wurde, ergebnislos eingestellt.

Das heute wohl bekannteste Verfahren im Zusammenhang mit der Verwendung von Hakenkrallen ist die sog. „Affäre von Tarnac“: Im November 2007 wurden auf mehreren Bahnstrecken in Deutschland und Frankreich die Oberleitungen sabotiert. Die Anschläge richteten sich gegen die Castortransporte von La Hague nach Gorleben und sollten an den Tod des jungen Anti-Atom-Aktivisten Sébastien Briat 2004 erinnern.



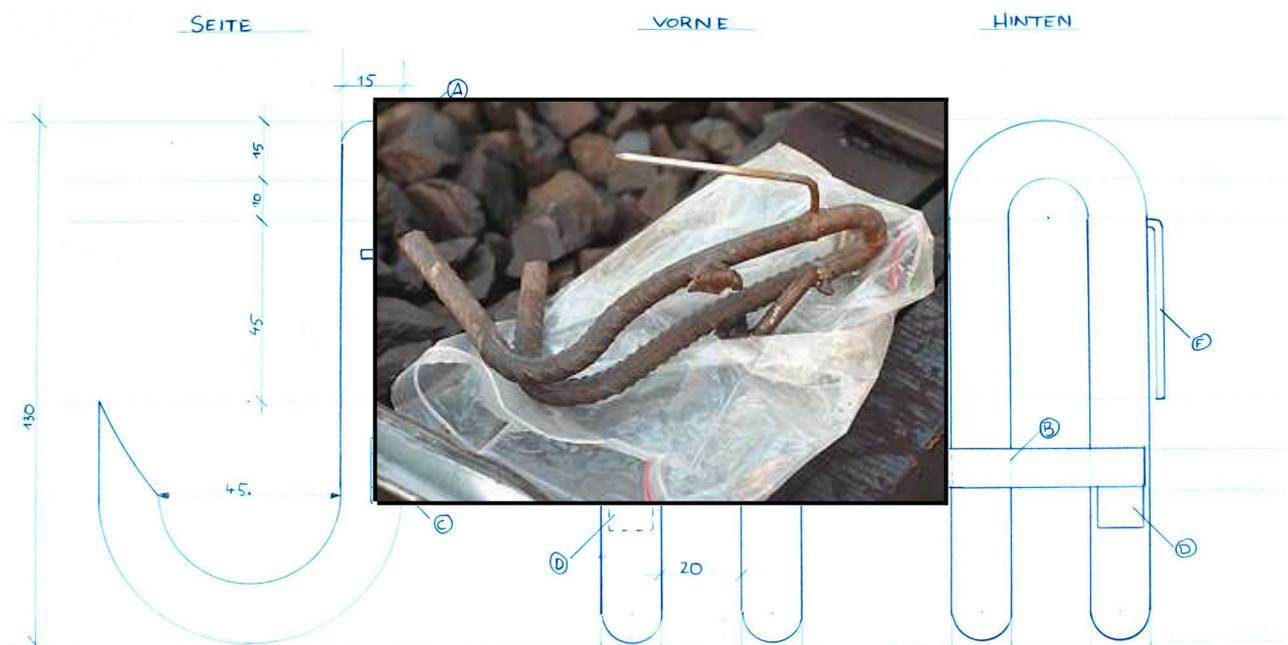
Auf französischer Seite führten die Ermittlungen wegen „association malfaiteur“ (entspricht dem deutschen §129) in eine kleine Landkommune im Dörfchen Tarnac. Besondere Brisanz erhielt der Fall dadurch, dass den Beschuldigten neben den Sabotageakten teilweise auch die Autor*innenschaft mehrerer kommunistisch-insurrektionalistischer Schriften unter dem Pseudonym „Unsichtbares Komitee“ vorgeworfen wurde.

Die Texte (der Bekannteste dürfte „Der kommende Aufstand“ sein) begründen eine philosophische Spielart, die nach dem Erstwerk „Der Aufruf“ als Appellismus bezeichnet wird und neben viel (berechtigter) Kritik weit über die Szene hinaus Beachtung fand. 2018 - mehr als zehn Jahre später - wird der „Fall Tarnac“ vor Gericht verhandelt. In dem medial viel beachteten Verfahren werden illegale Ermittlungsmethoden und Beweisfälschungen durch die Behörden offensichtlich. Der Prozess endet mit Freisprüchen.

Eine weitere Möglichkeit, den Bahnverkehr lahm zu legen: Die Erdung der Oberleitung an der Schiene. In diesem Fall durchgeführt durch Mitarbeiter*innen der deutschen Bahn AG, um eine Kletteraktion zu beenden / eine frühzeitig entdeckte Hakenkralle zu bergen.



HAKENKRALLE



Kabelschachtbrand

Brandanschläge auf Kabelschächte haben inzwischen eine weite Verbreitung im Repertoire von militanten Aktionsgruppen gefunden. Nicht nur in Anti-Atom-Kämpfen wird sich dieses Mittels bedient, sondern auch, um z.B. gegen



Kohleenergie Widerstand zu leisten, oder auch den zeitlichen Ablauf von Naziveranstaltungen zu stören.

Durch einen folgenschweren Anschlag auf einen Kabelknotenpunkt der Berliner S-Bahn im Jahr 2011, bei dem nicht nur der Bahnverkehr für mehrere Tage gestört wurde, sondern auch Telefon- und Internetverbindungen, ist einer breiteren Öffentlichkeit die Nutzung der DB Kabelschächte durch Dritte bekannt. Unter dem Pseudonym „Grollen des Eyjafjallajökull“ hatten Unbekannte einen Kabelbrand-Anschlag auf die Berliner S-Bahn verübt. Bezugnehmend auf den Ausbruch des isländischen Vulkans „Eyjafjallajökull“ 2010, dessen gewaltige Staubwolke für Tage europaweit den Flugverkehr lahmlegte, zielten sie darauf ab, die „quälende und mörderische Normalität“ der Großstadt zu bestreiken und ein „Haltesignal“ zu setzen.

Was sie als bewusste „Unterbrechung des Trottes der Menschen im Dienste einer Hauptstadt“, die stellvertretend für Rüstungsexport, die Atompolitik, ökologische Katastrophe und Migrationskontrolle stehe, verkündeten, wurde im Folgenden, im Rahmen der sog. Entschleunigungsdebatte, sehr kontrovers diskutiert. Die Intention, Außenstehenden die Folgen der Anschläge (Verspätungen, langes Warten) aufzudrängen und sie in ihrem (Arbeits-)Alltag zum Pausieren zu zwingen, stieß nicht nur auf Unverständnis, sondern brachte den Vorwurf von Willkür und Bevormundung in die Debatte ein.

Jenseits dieser Kontroverse: Das Unterbrechen von Stromversorgung, Waren- oder Datenflüssen, mit dem Ziel das Funktionieren kapitalistischer Logik oder die Infrastruktur der herrschenden Ordnung zu stören, ist seit jeher eine Form von Widerstand. Zur Zeiten der Digitalisierung hat dies in den letzten Jahren neue Inspiration erfahren.



Polizeidirektion Nord
Postfach 1312, 23876 Hannover



**Polizeidirektion Nord
Niedersachsen**

- Abteilung für politisch motivierte Straftaten -

Fiktives Protokoll eines möglichen Tathergangs

In der Nacht auf den 29.02.2019 kam es auf der Bahnstrecke Berlin-Hamburg bei Bahnkilometer 1312 zu einem Brandanschlag auf Signalkabel der deutschen Bahn, in dessen Folge der Betrieb empfindlich gestört wurde.

Zunächst öffneten der oder die Täter mit einem Hebelwerkzeug (Schraubenzieher o.ä.) eine Abdeckplatte des Kabelschachts, um sich Zugang zu den Signalkabeln zu verschaffen **(1)**. Weitere Platten wurden entfernt, um den Brandherd mit ausreichend Sauerstoff zu versorgen **(2)**. Ein quer über die Kabel gelegtes Stück Metall sollte vermutlich sicherstellen, dass es beim Durchschmelzen der Kabelisolierung zum Kurzschluss kommt **(3)**. Anschließend wurde ein Brandsatz im Kabelschacht abgelegt und gezündet **(4)**. Der oder die Täter*innen entkamen unerkant.

Nach Abschluss der kriminaltechnischen Untersuchung am Tatort konnte der Bahnbetrieb eingeschränkt wieder aufgenommen werden. Bis zur Beendigung der Reparaturarbeiten werden die Züge per Handsignal geleitet. Die durch den Vorfall entstandenen Zugausfälle hätten jedoch zu Unregelmäßigkeiten im Fahrplan geführt, deren Aufarbeitung noch mehrere Wochen zu Verspätungen führen könnten, so ein Gutachter der Deutschen Bahn AG. Eine Gefährdung von Bahnreisenden war zu jedem Zeitpunkt ausgeschlossen, da der Streckenabschnitt bei Ausfällen der Signaltechnik automatisch für den Zugverkehr gesperrt wird.

Ein Bekenner*innenschreiben liegt bislang nicht vor. Da ein Zusammenhang zu den bevorstehenden Castortransporten jedoch nicht auszuschließen ist, hat der polizeiliche Staatsschutz die Ermittlungen übernommen.

Gezeichnet

XXX

O. Hüpps
Polizeihauptkommissar

Dienstgebäude

Im Hinterhalt 12
29439 Lüchow

Öffnungszeiten

Mo. bis Fr. 09:00-12:00

Telefon

05841-1312

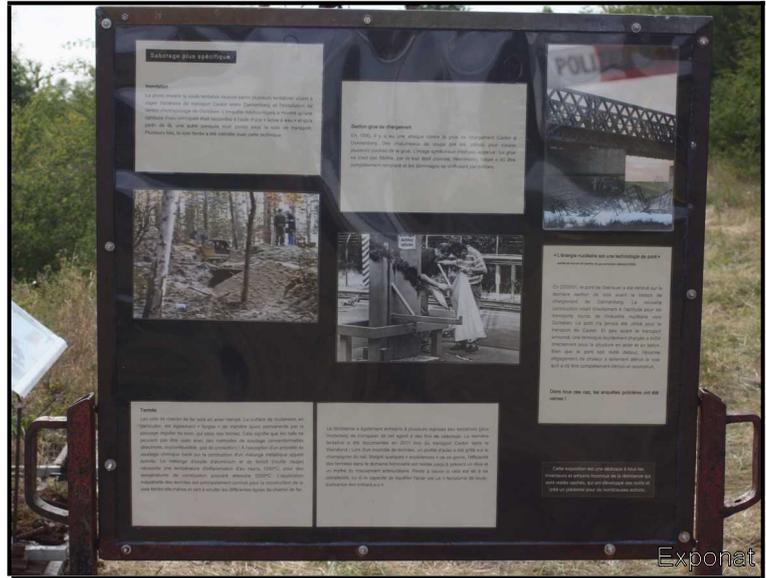
Email

polizei-gewalt@niedersachsen.de

Spezielleres

Termit:

Eisenbahnschienen bestehen aus gehärtetem Stahl. Insbesondere die Lauffläche wird zudem durch den regelmäßigen tonnenschweren Zugbetrieb quasi permanent „nachgeschmiedet“. Das bedeutet, dass Schiene sich mit herkömmlichen Schweißverfahren (Elektro-



de, Autogen, Schutzgas) nicht bearbeiten lässt! Die Ausnahme bildet ein chemisches Schweißverfahren, das auf der Verbrennung eines Metallgemisches namens Termit basiert. Die Mischung aus Aluminiumoxid und ferro3 (roter Rost) benötigt eine Zündtemperatur von mindestens 1200°C, bei der Verbrennung entstehen Temperaturen von bis zu 5000°C. Die industrielle Anwendung von Termit ist vor allem aus dem Gleisbau selbst bekannt und dient hier der Verschweißung der einzelnen Schienenstränge.

Auch der Widerstand hat immer wieder (kleinere) Versuche unternommen, sich dieses Mittels zu Sabotagezwecken zu bemächtigen. Der letzte Versuch wurde 2011 während des Castortransportes im Wendland dokumentiert: Mit einem Termitfeuer wurde ein Stahlprofil auf den Schienenkopf gebraten. Trotz einiger solcher „Experimente“ blieb die große, nachhaltige Termitaktion in Sachen Schiene bislang Wunschtraum und Mythos der Anti-Atom-Bewegung. Ob dies an der relativ schweren Beschaffbarkeit liegt, oder ob die Fähigkeit, Stahl zu verflüssigen doch zu sehr an „militanten Allmachtsfantasien“ kratzt, sei dahingestellt.

Unterspülungen:

Das Bild zeigt den einzigen Erfolgreichen von mehreren Versuchen, die Castortransportstrecke zwischen Dannenberg und dem Zwischenlager in Gorleben zu unterspülen. Die kriminaltechnische Untersuchung ergab, dass eine Hauptwasserleitung mittels einer sog. „Wasserlanze“ angezapft und von dort aus eine Leitung unter die Transportstrecke verlegt wurde. Mehrmals ist mit dieser Technik auch die Bahnstrecke sabotiert worden.

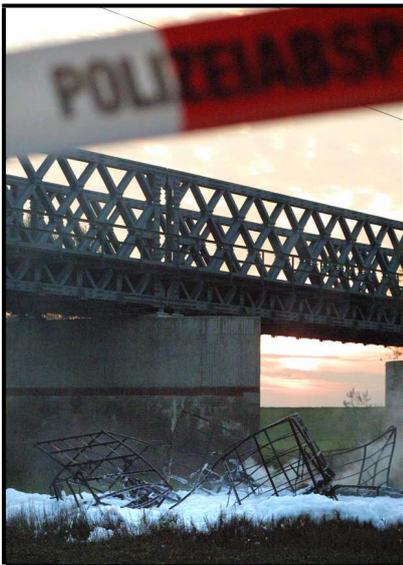


Verladekranschnitt:

1995 kam es zu einem Anschlag auf den Castor-Verladekran in Dannenberg. Mittels Schneidbrennern wurden mehrere Träger des Krans durchtrennt. Das symbolträchtige Bild blieb aus: Der Kran ging nicht in die Knie, da sich der absackende Turm verkantete. Trotzdem musste das Objekt vollständig ersetzt werden, der Schaden ging in die Millionen.



„Atomkraft ist eine Brückentechnologie“ (aus dem Koalitionsvertrag CDU/CSU/FDP 2009)



2000/01 wurde auf dem letzten Gleisabschnitt vor dem Dannenberger Verladebahnhof die marode Seerauer Brücke erneuert. Der Neubau zielte direkt auf die Eignung für die Schwerlasttransporte der Atomindustrie Richtung Gorleben. Die Brücke kam für den Castor-Transport nie zum Einsatz: Kurz vor dem angekündigten Transport brannte ein reich beladener Anhänger direkt unter dem Bauwerk aus Stahl und Beton. Zwar blieb die Brücke stehen, die enorme Hitzeentwicklung beeinträchtigte jedoch derart die Statik, dass diese ebenfalls komplett abgerissen und neu gebaut werden musste.

In all diesen Fällen verliefen die polizeilichen Ermittlungen im Sande!



Diese Ausstellung versteht sich auch als Widmung an alle unbekannt Tüftler*innen und Handwerker*innen des Widerstands, die im Verborgenen blieben, Werkzeuge entwickelten und eine Grundlage für viele Aktionen schufen.

WIDERSTAND GEGEN ATOMTRANSPORTE GEGENWART & AUSBLICK



Uranerztransporte Hamburg - Narbonne

Mit der Ankündigung, nach der Reaktorkatastrophe in Fukushima 2011 aus der kommerziellen Nutzung der Kernenergie aus zusteigen, sah sich die Bewegung über Nacht einer grundweg neuen Situation gegenüber. Dieser vornehmliche „Sieg“ über die Atomindustrie, brachte vor allem eine Legitimationskrise für den Widerstand - während



der atomare Wahnsinn an allen Ecken und Kanten weiter ging und geht. Zwar gelang zu dem bislang letzten Castortransport nach Gorleben im November 2011 die größte Mobilisierung von Castor-Protesten jemals, doch spätestens mit der Wiederaufrollung des Auswahlverfahrens in der Endlagersuche und dem damit einhergehenden Transportstopp ist es bedenklich ruhig geworden um die deutsche Anti-Atom-Bewegung.



Um der neuen politischen Situation in der Atomfrage zu begegnen und neue Handlungs- und Vermittlungsspielräume zu öffnen, verschob sich der Fokus der Bewegung zunehmend auf jene Glieder der nuklearen Produktionskette, die vom Atomausstieg

nicht betroffen sind. Neben Protesten an den Atomfabriken in Lingen und Gronau entstand so die Kampagne gegen Urantransporte. Exemplarisch für die täglich stattfindenden Transporte mit radioaktiven Material beschäftigt sich die Kampagne schwerpunktmäßig mit den Transporten von Uranerzkonzentrat („yellow cake“) über den Hamburger Hafen, per Schiene in die französische Konversionsanlage bei Narbonne.

Der Leitsatz „Atommüll verhindern, bevor er entsteht“ soll dabei nicht darüber hinwegtäuschen, dass in den Abbaugebieten - in diese Fall vor allem Namibia und Kasachstan - bereits enorme Umweltzerstörung durch die Förderung und Auswaschung des radioaktiven Gesteins entstanden sind. Im Gegenteil bringt die

Fokussierung des Widerstands auf das Thema Erztransporte den Blickpunkt sehr viel näher auf eben auch den Uranabbau und eröffnet der Bewegung so eine interessante internationalistische Perspektive. Bei genauerer Auseinandersetzung mit der Konzeption der Transportrouten fällt zudem schnell ein weiterer Aspekt ins Auge: die post-koloniale Kontinuität der Ausplünderung der Länder des globalen Südens. So passieren die Frachtcontainer aus Namibia auf den alten Handelsrouten



Frankreich, um über Deutschland zurück nach Frankreich transportiert zu werden. Die radioaktive Fracht aus dem afrikanischen Land wird im Hamburger Hafen im „Südwest Kai“ gelöscht und verladen. Dessen Name bezeichnet allerdings nicht die geographische Lage, sondern den Ort an dem Kolonialwaren aus dem besetzten Deutsch-Südwestafrika (heute u.a. Namibia) die Hansestadt erreichten.



In den vergangenen Jahren hat es immer wieder Aktionstage entlang der Schienenstrecke gegeben und den Versuch ein zunehmend flächendeckendes Netz der Streckenbeobachtung aufzubauen. Ebenso existiert inzwischen eine recht gut funktionierende Beobachtung des Hamburger Hafens durch Aktivist*innen. Im Februar 2017 fand eine öffentliche Streckenerkundung statt, bei der Fahrgäst*innen entlang der Transportroute über diese informiert wurden. Ein weiterer Versuch mehr Öffentlichkeit zu den Transporten herzustellen, war das internationale Anti-Atom Camp in Narbonne im Sommer 2018.

Mehrere Transporte mit Uranerzkonzentrat konnten im Laufe der letzten Jahre mit Blockaden gestört werden. So kam es z.B. 2017 zu einer Lock-On Aktion bei Hamburg. Im gleichen Jahr stoppte eine Tripod-Blockade die strahlende Fracht für 4 Stunden kurz vor der Ankunft in Narbonne. 2018 führte eine Abseilaktion in der Nähe von Trier zu einem außer-planmäßigen Zwischenstopp.

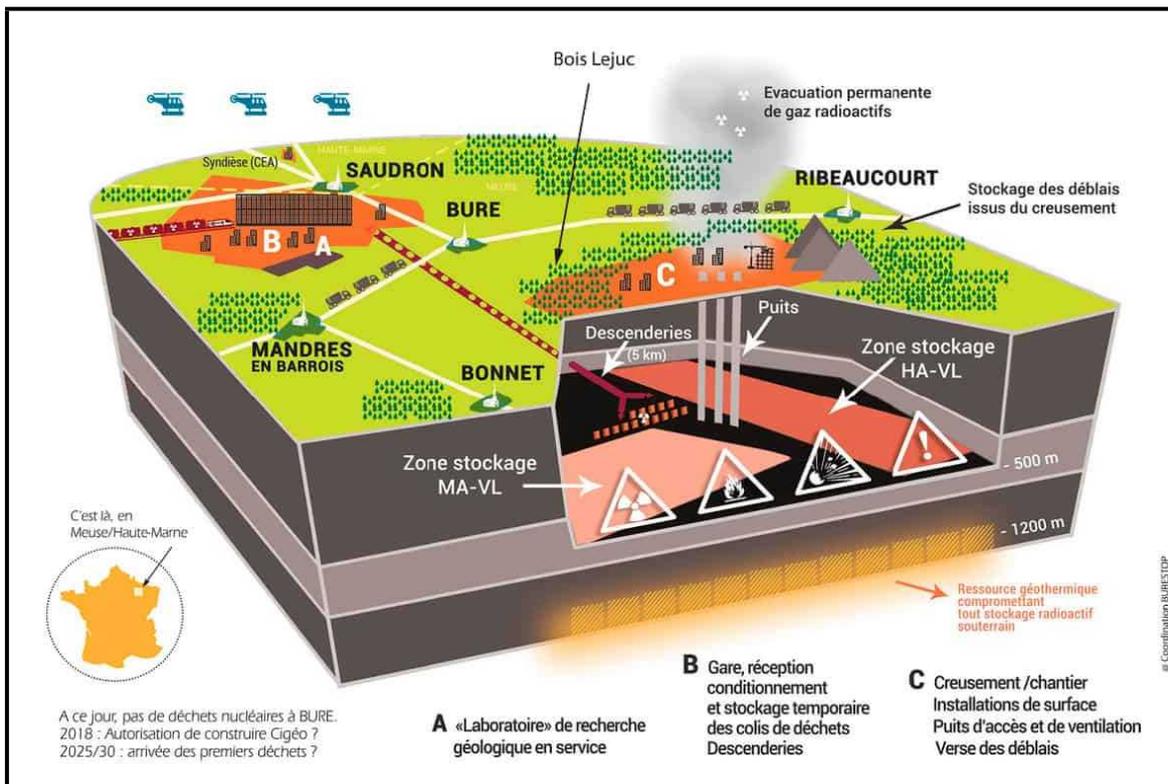


Castor-Streckenrenewau Bure (F)

In Bure, im Nordosten Frankreichs entsteht derzeit das französische Endlager für hochradioaktive Abfälle. In 500 Metern Tiefe soll Atom Müll in Tongestein eingelagert werden. Seit vielen Jahren gibt es Widerstand gegen das gigantische Industrieprojekt namens CIGÉO.



Die Anlieferung der Castoren soll auf dem Schienenweg stattfinden. Über einen Zeitraum von 100 Jahren sollen wöchentlich zwei Castortransporte mit je zehn Behältern in das 90 Einwohner*innen-Dörfchen rollen. Die Castorstrecke entsteht auf einer ehemaligen Bahnlinie, die von Gondrecourt-le-château über Horville und Luméville bis ans Labor, den Zielbahnhof heranreicht. Von dort aus sollen die Castoren mit einer Spezialeisbahn an ihren Bestimmungsort unter Tage gebracht werden, da das Gefälle zu groß für herkömmliche Schienenfahrzeuge ist. Ein Prototyp wird derzeit auf einer wesentlich kürzeren Strecke auf einem Testgelände von ANDRA im Département Haute Marne erprobt.

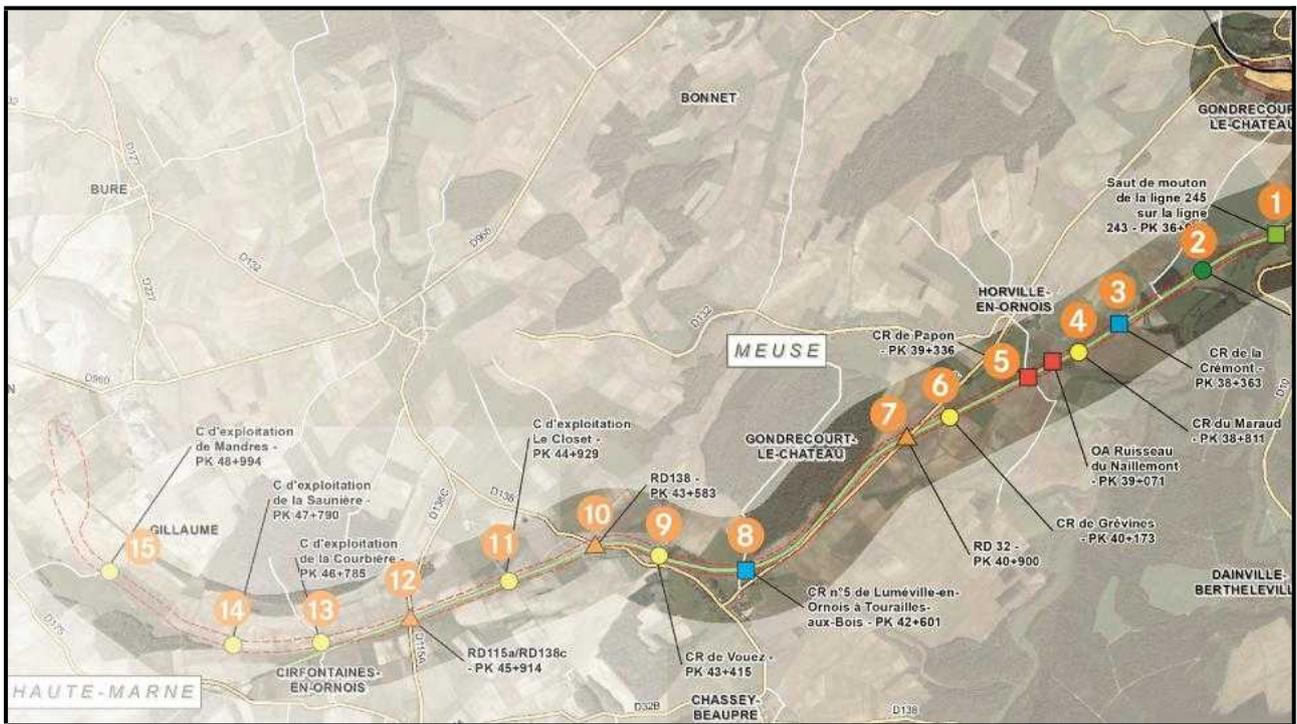


2004 kaufte eine Gruppe Atomkraftgegner*innen den stillgelegten **Bahnhof von Luméville** und damit ein Stück der zukünftigen Castorstrecke. Seitdem ist dort ein Widerstandsort entstanden, der sich nicht nur in unmittelbarer Nähe zum Projekt befindet, sondern dessen ungestörtem Ablauf physisch im Weg steht. Nach erfolglosen Versuchen der Betreiberfirma ANDRA, das Gelände zurückzukaufen, wurden ab 2015 Vermessungen durchgeführt, um die Möglichkeit einer Umgehung zu prüfen. Neben einer Reihe auf mysteriöse Art verschwundener Vermessungsmarken ergab sich jedoch, dass die Kosten um ein Vielfaches steigen würden, wenn die Strecke den Unterbau der alten Bahnlinie verlässt. Obwohl diese Möglichkeit weiter im Raum steht, ist die wahrscheinlichste Möglichkeit eine Enteignung des Bahnhofs, um den Weg für die strahlende Fracht freizumachen.



"der Bahnhof von Luméville? ich kenne diesen Ort, ich habe dort eine Hausdurchsuchung durchgeführt... das ist nicht exakt die Art von Bed & Breakfast von der ich Träume - wirklich nicht!" (Oliver Glady, leitender Staatsanwalt von Bar le Duc)





Ausgangspunkt der Gleisbaustelle ist das **ANDRA Depot** in Gondrecourt. Weithin sichtbar prangt das Firmenlogo an einem alten Wasserturm über der historischen Kleinstadt. Auf dem ehemaligen Gelände einer Möbelspedition, befindet sich der Abzweig der stillgelegten Bahnstrecke von der „Hauptstrecke“ Bar-le-Duc - Neufchâteau. Diese ist ebenfalls stark sanierungsbedürftig. Der Bahnverkehr ist seit mehreren Jahren eingestellt. Die Hauptstrecke befindet sich im Besitz des staatlichen Eisenbahnunternehmens SNCF, die letzten ca. 12 km Strecke sollen die Castoren auf einem Privatgleis von ANDRA zurück legen. Das Depot spielt bereits jetzt eine wichtige Rolle bei der Abwicklung der wachsenden CIGÉO-Baustelle. So werden hier unter anderem die abtransportierten Teile der illegal im Bois Lejuc errichteten Mauer gelagert, wie auch die Baumaschinen, die im Februar 2018 eine zwei-jährige Waldbesetzung von Umweltaktivist*innen zerstörten. Es ist auch davon auszugehen, dass nach der Fertigstellung der Gleisarbeiten ein Teil der Bauarbeiten am Projekt über die Schiene abgewickelt werden.

Direkt neben dem Depot befindet sich das ehemalige Bahnwärterhäuschen von Gondrecourt. Die Bürger*innen-Initiative „**Vigilantes de Gondrecourt**“ versucht das zum Verkauf stehende Gelände zu erwerben und so einen weiteren Widerstandsort direkt an der zukünftigen Castorstrecke zu errichten. Der Kauf soll über eine Fundraising-Kampagne realisiert werden.

Seit dem Frühjahr 2018 finden entlang der alten Bahntrasse punktuell Arbeiten statt. Zwischen Horville und Luméville ist eine Straße parallel zu der Trasse entstanden, die das Arbeiten mit schweren Baumaschinen ermöglicht. Auch wurden kleinere Arbeiten am Unterbau festgestellt, ungefähr dort, wo die Bahntrasse den jetzigen Verlauf der Departements-Straße kreuzt. Anfang 2019 richtete ANDRA dann eine „Plattform“ zwischen Gondrecourt und Horville ein. Das umzäunte und bewachte Areal befindet sich direkt auf der alten Trasse. Neben mehreren Baucontainern gleicht das Gelände einem beleuchteten Parkplatz. Vieles spricht dafür, dass der eigentliche Bau der Castorbahn unmittelbar bevorsteht. Die Baustelle wird sich dabei über mehr als zehn Kilometer erstrecken und mehrere Ingenieurbauwerke wie Brücken etc. beinhalten.

Neben den Auseinandersetzungen um den Bois Lejuc könnte die Schiene zum nächsten strategisch wichtigen Angriffspunkt der Bewegung gegen das Atommüllendlager in Bure werden ...



CHRONOLOGIE

DER CASTOR-TRANSPORTE NACH GORLEBEN

FOKUS AUF AKTIONEN AN DEN SCHIENEN



Die Anti-Atom-Bewegung im Wendland lebte von zahlreichen, vielfältigen und phantasievollen Aktionen und Ideen. Die Chronologie zu den Castor-Transporten nach Gorleben versucht, ein Bild dieses lebhaften Widerstands zu zeichnen. Da diese Vielfalt den Rahmen der Ausstellung sprengen würde, haben wir exemplarisch das Geschehen rund um die ersten Castor-Transporte - davon auch längst nicht alles - und mit Fokus auf das Aktionsfeld Schiene dargestellt. Ab 2002 sind die Transporte nur noch mit einem für uns prägenden Ereignis oder Zitat versehen.



Ab 2002 sind die Transporte nur noch mit einem für uns prägenden Ereignis oder Zitat versehen.

1984 Der erste TAG X

08.10 Der erste Atommülltransport rollt per LKW mit 506 schwach-radioaktiven Atommüllfässer ins Wendland. Bewacht von einem Großaufgebot Polizei, Hubschraubern und Nato-Draht. Kurz vorm Zwischenlager stoppen Anti-Atomgegner*innen ihn für einige Zeit. Für den nächsten Tag ist ein weiterer Transport angekündigt - Straßenblockaden aus quergestellten Fahrzeugen, Baumstämmen und brennenden Strohballen werden nachts vorbereitet.

„Die Castor-Transporte haben das Leben im Wendland nachhaltig verändert. 10 Jahre lang konnte durch einen Mix von Prozessen, Aktionen und politischer Intervention der erste Castor verhindert werden. Doch dann hieß es mindestens einmal im Jahr „Castor-Alarm“, man stellte sich quer, auf der Straße und - am Anfang sehr zögerlich - auf der Schiene.“ (Gorleben Archiv)

1994 „Castor Nie“ „Wir waren fest davon überzeugt, den Castor zu verhindern“

Frühjahr 1994: Entscheidung: Der erste Castor mit hochradioaktivem Atommüll soll im Juli nach Gorleben transportiert werden.

Die Anti-Castor-Mobilisierung läuft auf Hochtouren **„Den Castor verhindern, bevor er losfährt“**. Treffen der verschiedenen Orts-Gruppen, Aktionskonzepte werden diskutiert und entwickelt, überall tauchen Plakate und Parolen auf, täglich und jede Nacht finden Aktionen statt, großangelegte Blockaden der Zufahrtsstraßen des Landkreises, Anschläge auf Bahnstrecken mit Hakenkrallen, Demos, hunderte Menschen (darunter 17 Bürgermeister*innen und der Landrat) erklären öffentlich in der Zeitung: **„Wir stellen uns quer!“**

21.06. Die Gruppe „Waschbär“ verübt einen Anschlag auf das Info-Haus des Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS) in Gorleben

21.06. Schüler*innen blockieren die Lüchower Innenstadt in Vorbereitung auf den kommenden Castor.

23.06. In der Nacht werden auf der Bahnstrecke zwischen Uelzen und Dannenberg 19 Bahnschwellen in der Mitte durchgesägt und die Schienen verbogen.

02.07. Das **Hüttendorf „Castornix“** wird im Waldstück zwischen End- und Zwischenlager aufgebaut.

09.07. Der Castor-Termin scheint sich nicht halten zu lassen; dennoch: über 2000 Menschen versammeln sich im Hüttendorf und um die Atomanlagen, Blockaden werden gebaut, ein Belagerungsturm und 30 Trecker blockieren das Zwischenlager.

11.07. **Tag X verstreicht ohne Castor-Transport.**

13.07. Das Hüttendorf „Castornix“ wird geräumt. 2 Tage später wird der Transporttermin auf Ende August verschoben, die Castor-Gegner*innen ziehen wieder ein und feiern vorm Zwischenlager.

25.07. „Castornix“ zieht wegen Waldbrandgefahr an die Elbe bei Pölitze um.

17.08. Der Castor soll nicht vor Mitte Oktober (Bundestagswahlen) rollen.

20.08. Die Castornix-Karawane startet Richtung Philippsburg.

05.11. Die vier wichtigsten Zufahrtsstraßen werden von über 1000 Menschen für einen Tag blockiert.

10.11. Barrikaden aus umgesägten Bäumen und brennenden Strohballen des Nachts an 20 Stellen auf wendländischen Straßen.

14.11. Durch eine Hakenkralle kommt der Zugverkehr rund um Hannover für Stunden zum Erliegen.

19.11. **„Streckenbegehung“** Demo mit 2000 Menschen auf den Schienen zwischen Pudripp und Dannenberg (Dbg.) trotz Versammlungsverbot.

20.11. Versammlungsverbot für den Zeitraum bis zum Castor-Transport: über 20 Barrikaden auf den Gleisen zwischen Lüneburg und Dbg. Demo vorm AKW Philippsburg mit 120 Castorgegner*innen.

21.11. „Tag der Entscheidung“: Tausende Menschen hören auf dem Lüchower Marktplatz: Der am nächsten Tag geplante Transport wird durch die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Lüneburg gestoppt. **Demo in Gorleben wird zur Jubelparty.**

1995 Der Castor rollt - Das Wendland stellt sich quer

21.01. Das Konzept zum „Zivilen Ungehorsam“ - einer **„Öffentlichen und gemeinsamen Schienendemontage“** wird von verschiedenen Castor-Gruppen, den „Unbeugsamen“ und den „Gorleben Frauen“ vor dem Dannenberger Castor-Verladekran veröffentlicht.

23.01. Entscheidung des OVG Lüneburg, dass der Castor-Transport rechtens ist.

26.01. **Hakenkralle** auf der Strecke Hannover-Hamburg, Erklärung dazu vom „Kollektiv Gorleben“

15.02. Bundesumweltministerin Angela Merkel erteilt eine Weisung an das niedersächsische Umweltministerium, die Einlagerung von Brennelementen aus dem Atomkraftwerk Philippsburg im Zwischenlager Gorleben zu zulassen. Binnen einer Woche soll Niedersachsen dem Castor-Transport zustimmen.

Februar & März: „**Notbremsen-Ziehen**“ in zahlreichen Zügen in Deutschland gegen den Castor.

12. März: Aktion „**Ausrangiert**“

mit 800 Leuten trotz Allgemeinverfügung - Bahnschwellen des Castor-Gleises werden öffentlich demontiert. 300 Unterzeichner*innen hatten sich zuvor öffentlich in einer Zeitungsanzeige zu der Aktion des Zivilen Ungehorsams bekannt.



Anfang April: Tag X wird auf den 25. April terminiert.

April: **Das Wendland im Castor-Alarm:** zahlreiche Aktionen - bunt, ungehorsam oder militant - viele Demonstrationen, Barrikadenbau, Gleisbesetzungen, Hüttendorf-Aufbau, öffentliche Veranstaltungen, Bezugsgruppen-, Ortsgruppen- und Vernetzungstreffen, Diskussionen...

April: Bundesweit immer wieder Aktionen und Sabotage gegen die DB.

13.04. Zwischen Lüneburg und Dannenberg werden **2m Schiene herausgesägt** und als X aufgestellt.

22.04. Demo gegen den kommenden Castor mit 4.000 Menschen in Dannenberg. Beim Zwischenlager Gorleben nimmt die Polizei mehr als 100 Menschen fest, weil sie sich in der „Verbotzone“ aufhalten.

23.04. Das Widerstands-Camp „Verladenix“ entsteht in Dannenberg nahe der Bahnstrecke.

Überall im Wendland laufen Aktionen weiter; tausende Menschen und viele Traktoren sind unterwegs. **„Kummt de Atomschiet in de Kiste, stellt wi den Traktor up de Piste.“** (Bäuerliche Notgemeinschaft Lüchow-Dannenberg)

Am AKW Philippsburg demonstrieren hundert Castor-Gegner*innen

24.04. 20.05 Uhr Der Castor-Transport (1 Behälter) beginnt seine Fahrt aus dem Atomkraftwerk Philippsburg auf den Schienen in das Zwischenlager Gorleben.

Notversammlung der Bäuerlichen Notgemeinschaft mit weit über 100 Menschen. **„Daß wir Bauern mit unsern Treckern etwas unternehmen wollen war klar.“** (Adi Lamke)

Nachts Bahnhof Hitzacker: Krawall, Barrikaden, brennende Holzstämmen.

Nachts Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg wird bei Zernien blockiert.

25.04.1995 Tag X - Der Erster Castor-Zug ins Wendland

25.04. Der Castor rollt ins Wendland beschützt von 7.000 Bullen. Die gesamte Castor-Transportstrecke ist Ziel von Anschlägen, Blockaden und Protesten. Ca. 2.000 Atomkraftgegner*innen im Wendland leisten erbitterten Widerstand und „stellen sich quer“.

Das Wendland steht während der Tage im Belagerungszustand der Staatsmacht. Die Schulen sind geschlossen. Insgesamt sind 15.000 Polizist*innen im Einsatz, der größte Polizeieinsatz in der Geschichte der Bundesrepublik.



Bundesweit protestieren etwa 4.000 Atomkraftgegner*innen.

Nach 14 Stunden Bahnfahrt erreicht der Castor-Behälter den Verladebahnhof Dannenberg.

12.00 Uhr: Der Castor ist auf einen Straßen-Tieflader verladen und beginnt die letzte Etappe auf der Straße im Schritttempo unter Polizei-Schutz nach Gorleben.

Er braucht 6 Stunden für die 18 km lange Strecke. **Der Castor wird immer wieder von Blockade und Barrikaden gestoppt.** Die Bäuerliche Notgemeinschaft versperrt kurz hinter dem Verladekran die Transportstrecke mit ihren Treckern. Hunderte Menschen umringen sie und setzen sich auf ihre Dächer. Die Polizei räumt die Strecke Stück für Stück mit Wasserwerfern und Knüppeln frei.

17.12 Uhr: Die Tore des Zwischenlagers schließen sich hinter dem ersten Atommüll-Behälter.

13.05. Große Demo gegen AKWs und weitere Castor-Transporte in Hannover mit 10.000 Menschen und 300 Treckern, wovon die meisten in einem langen Treck vom Wendland in die Stadt getuckert sind.

22.08. Drei der vier Träger des Verladekrans werden mit Schweißbrennern durchtrennt. Der Kran kippt leider nicht um, muss aber dennoch komplett neu gebaut werden.

1996 Zum 2. Mal Castor-Alarm

13.02. Als möglicher Transporttermin für den nächsten Castor wird die erste Maiwoche genannt.

21.03. **Schüler*innen-Demo** „Wacht auf!“ mit Tanz und Trommel durch Lüchow.

30.03. Motorradfahrer*innen gründen die Anti-Castor-Gruppe IDAS.

06.04. „**Frühjahrsputz**“ mit ca. 3.000 Leuten in und um Dannenberg: Demo durch die Stadt, Blockade der Bäuerlichen Notgemeinschaft mit Treckern auf der Umgehungsstraße, Schienen-Durchsägen-Übungen auf dem Marktplatz, Besetzung der Schienen am Verladekran (die Polizei räumt mit Wasserwerfern), Barrikade aus großen Steinen und Betonteilen auf dem West-

bahnhof & zum Abschluss: Übergabe eines Denkmals aus zu einem X zusammengeschweißten Bahnschienen an die Stadt Dannenberg. An jeden folgenden Wochenende findet eine Großaktion gegen den Castor statt.



14.04. Aktion „**Ausrangiert**“ am Dannenberger Verladekran zum zweiten Mal. Trotz Demonstrationsverbot nehmen 2.000 Menschen teil und versuchen öffentlich die Schienen zu demontieren. Die Bullen versuchen die Gleise mit Wasserwerfern und Hundestaffeln zu räumen.

16. - 24.04.: „**Feierabendsägen**“ jeden Abend bis zu 200 Leute auf dem Dannenberger Castor-Gleis. Es wird geschottert und Bahnschwellen werden angezündet. Der BGS gewinnt erst nach Tagen die Kontrolle.

20.04. „Tag B“ Aktionstag mit Aktivitäten entlang der stillgelegten Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg mit Fokus auf die baufälligen Brücken.

Immer wieder finden **Sabotage-Aktionen gegen die Deutsche Bahn** und ihre Strecken statt.

27.04. Ein Sprengsatz explodiert an der Bahnstrecke Lüneburg-Dannenberg neben einer Brücke bei Nahrendorf. Ein Loch wird in den Gleisunterbau gerissen, die naheliegende Brücke bleibt unbeschädigt.

27.04. Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg genehmigt die Einlagerung von hoch-radioaktiven Glaskokillen aus der Wiederaufarbeitungsanlage La Hague im Zwischenlager Gorleben.

30.04. Das **Hüttendorf „Castornix“** wird bei Splietau, in Sichtweite zum Verladekran und zur Straßentransportstrecke, aufgebaut.

02.05. Verfügung: Demo-Verbot im Landkreis entlang aller möglichen Castor-Strecken für 9 Tage.

04.05. Demo gegen den zweiten Castor-Transport mit 10.000 Menschen in Dannenberg.

Im Vorfeld des Tag X² sind tausende Menschen im Wendland auf den Straßen, Schienen und im Wald unterwegs. Tags und nachts findet eine Vielzahl und Bannbreite an Aktionen statt.

„**Besatz*innen raus**“ Das Wendland ist im Ausnahmezustand - Immer mehr Bullen rücken ein. Im Wendland werden 9.000 Beamten von BGS und Polizei den Transport schützen und erzwingen. Insgesamt sind 19.000 Beamt*innen beim Transport eingesetzt. Das Ganze kostet 90 Millionen DM (neuer Rekord).

07.05. Der 2. Castor-Transport (ein Castor-Behälter) beginnt im französischen La Hague in Frankreich seinen Weg in Richtung Gorleben. Die erste Strecken-Blockade nach der Grenze findet bereits kurz hinter Darmstadt statt.

08.05. Tag X²

08.05. In der ganzen Nacht gehen Bombendrohungen ein. Im Hildesheimer Bahnhof brennen vier Bahnschwellen. In Bielefeld werden sechs Aktivist*innen beim Verbarrikadieren einer Bahnstrecke festgenommen. Bei Göttingen sind die Gleise besetzt, der Castor muss einen Umweg nehmen.

5.56 Uhr Castor mit 50 Minuten Verspätung unterm Verladekran.



Dem Castor wird auf der Straßenstrecke immer wieder durch Sitzblockaden und Barrikaden der Weg versperrt. Die Polizei eskortiert den Transport und räumt ihm knüppelnd, mit Wasserwerfern und Räumfahrzeugen gewaltsam Schritt für Schritt den Weg zum Zwischenlager frei. Er braucht 7 Stunden für die Strecke.

Abseits der Transportstrecke demolliert die Polizei 170 abgeparkte Trecker der Bäuerlichen Notgemeinschaft und legt sie still.

Während der Tage des Castor-Transports kommt es immer wieder und systematisch zu Schikanen und Übergriffen durch die Beamt*innen. Am Tag X² werden allein 500 Demonstrant*innen in polizeiliches Gewahrsam genommen, mehr als 100 Personen werden verletzt.

Juli/August: Viele Aktionen und Demos gegen den geplanten Umbau des Verladekrans.

Die Mobilisierungsphase gegen den 3. Castor-Transport beginnt: Gruppen bereiten sich vor, Demos, Blockaden, kreative und direkte Aktionen...

22.08. „Stoppt Castor!“ - Ein 1,50 m Stück Schiene wird aus einem Gleis bei Dannenberg heraus gesägt.

15.09. „Auftaktschienensägen“: Auftaktaktion der Aktion des Öffentlichen Ungehorsam **„Keine Bahn zum Castor-Kran“**. Fast jeden Sonntagvormittag wird im Herbst und Winter 96/97 auf dem Castor-Gleis am Dannenberger Verladekran die Säge geschwungen.

16.09. Ein Oldenburger wird als Erster vom Amtsgericht Dannenberg am 26.09. wegen öffentlichen Schienensägens bei einer Aktion von „Ausrangiert“ verurteilt. *„Ja, ich habe gesägt, [...] konkret ging es uns darum, den politischen Druck zur Verhinderung der gemeingefährlichen CASTOR-Transporte nach Gorleben zu erhöhen, indem wir die Schiene vor dem Verladekran, die keinem anderen Zweck dient, als den strahlenden Müll rollen zu lassen, zu demontieren.“* (Michael F. vor dem Amtsgericht Dannenberg)

07.10. Anlässlich des bundesweiten **Aktionstages „Stoppt die Bahn - Stoppt den Castor“** legen **insgesamt 13 Hakenkrallen den Bahnverkehr an 8 verschiedenen Hauptstrecken lahm**. Allein in Niedersachsen werden von September 1994 bis Anfang Oktober 1996 insgesamt 27 Hakenkrallen-Anschläge auf Bahnstrecken verübt.

27.10. „Keine Bahn zum Kran“ Gemeinsames Frühstück und Schienensägen und -demontage mit über 100 Leuten an den Schienen in Dannenberg im Beisein von drei Hundertschaften Polizei. Die älteste Aktionsteilnehmerin, die 77jährige Dannenbergerin Heidi Langebeckmann, mussten die Bullen dreimal von den Schienen wegführen.

21.11. Der Castor-Transport wird für November abgesagt und aufs Frühjahr 1997 verschoben.

1997 **Der Sixpack kommt**

01.01. „Neujahrsempfang auf beiden Seiten des Zauns“ der Atomanlagen Gorleben mit Transpi und Widerstandsvorsatz der Aktivist*innen fürs Neue Jahr.

Zahlreichen **Schienenspaziergänge** und **Schienenaktionstage** das ganze Jahr über.

09.01. Niedersachsen kündigt den Transport mit 6 Castor-Behältern nach Gorleben für März an.

13.01. **„X-tausendmal quer“** beginnt mit der Veröffentlichung von Unterzeichner*innen zur gewaltfreien Sitzblockade beim angekündigten Castor-Transport - bis Ende Febr. bereits 4.000 Unterschriften.

01.02. Bundesweiter dezentraler Aktionstag leitet die heiße Widerstand-Phase gegen den 3. Castor-Transport ein.

01.02. Winterpause beendet: **„An jedem Sonntag wird gesägt!“** Mit Sägen sind 50 Leute zwischen Dannenberg und Breese/Marsch an den Schienen der Castor-Strecke unterwegs.

Februar: Sämtliche kommunal-politischen Gremien im Landkreis Lüchow-Dannenberg mit den Stimmen aller Fraktionen sprechen sich gegen die Beschlagnahmung öffentlicher Gebäude zur Nutzung durch Polizei und BGS, gegen ein Versammlungsverbot, und damit gegen CASTOR-Transporte aus.

19.-23.02. „Unser Lachen wird sie besiegen“ **20 Jahre Widerstandsfest**

22.02. Der Wasserbeschaffungsverband Dannenberg untersagt Polizei und BGS das Befüllen der Wasserwerfer aus ihrem Wassernetz.

Ende Februar: Die Bezirksregierung Lüneburg entzieht dem Kreistag Lüchow-Dannenberg die Zuständigkeit für die Sicherung des Castor-Transports und erlässt ein Demo-Verbot entlang der Transportstrecke vom 3.-7. März.

25.02. Nachdem die Städte Dannenberg und Hitzacker der Polizei und dem BGS Schul- und Mehrzweckhallen als Unterkünfte verweigert hatten, worauf die Bezirksregierung LG mit einer Beschlagnahmeverfügung von 5 Hallen reagierte, **besetzen 600 Schüler*innen vier der fünf Hallen**.



25.02. 1.500 Castor-Gegner*innen demonstrieren mit Fackeln auf der Castor-Bahnstrecke.

25.02. Acht Hakenkrallen-Anschläge auf Bahnstrecken bundesweit.

Immer wieder Anschläge auf die DB und Elektrizitäts-Einrichtungen.

28.02. Die Polizei überfällt in Splietau 30 Trecker beschädigt diese: 70.000 DM Schaden.

28.02. 8 Uhr Der Transport mit 3 Castorbehältern startet in Neckarwestheim. In Wallheim kommt ein Castor aus dem AKW Gundremmingen und einer aus dem französischen La Hague dazu.

Bereits auf dem ersten Straßenabschnitt kommt zu mehreren Blockaden; in Berg: Blockadeversuch, in Maximiliansau: Blockade, in Wörth und Karlsruhe-Mühlburg: Blockadeversuche, bei Ulm (Westerstetten): Blockade, Würzburg: Blockadeversuche.

01.03. **Auftaktkundgebung in Lüneburg** mit über 20.000 Menschen, darunter 100 Bäuer*innen mit ihren Treckern.

Entlang der Schienen- und Straßentransportstrecke werden 12 Widerstands-Camps aufgebaut.

Der Live-Ticker „Nix3“ geht erstmals online.

Bundesweit Demos und Aktionen zum Tag X³.

Polizei räumt die besetzte Turnhalle in Hitzacker.

02.03. **„Stunk-Parade“ mit 600 Treckern der Bäuerlichen Notgemeinschaft und 20.000 Menschen** auf der Transportstrecke zwischen Dannenberg und Gorleben. Im Anschluss wird mit 80 Treckern die Transportstrecke in Splietau dicht gemacht. In ihrem Schutz werden Barrikaden gebaut, die Straße unterhöhlt. *„Oben ruht der Verkehr, unten herrscht emsige Betriebsamkeit wie beim U-Bahn-Bau am Potsdamer Platz. Oben, das heißt auf der Dorfstraße, stehen etwa 80 Trecker, ineinander verkeilt, so dicht an den Zäunen der dörflichen Vorgärten, daß auch für einzelne Menschen kein Vorbeikommen möglich ist. Stau. Darunter, eine Ebene tiefer, wird wie in der Hauptstadt gebuddelt, werden in Akkordarbeit, bei Scheinwerferlicht, Schubkarren für Schubkarren Sand aus dem Tunnelsystem unter der Straße herausgeschippt. Hunderte von Händen greifen zu den Schaufeln, schieben die Karren, wer nicht mehr kann, macht Pause, andere springen ein. Es herrscht Volksfeststimmung in dem Dorf, die Kneipe macht einen Rekordumsatz, Garagen stehen für diejenigen offen, die sich aufwärmen möchten, Getränke und Brote werden für die Bautrupps auf Tischen und Bänken bereitgehalten. Das ganze Landvolk, die zugereisten Städter, Autonome und Müslis, alle bewundern den Fortschritt der gemeinsamen Bauarbeiten.“* (NiX3-Ticker - castor.de)

03.03. **Tag X³**

Der „Six-Pack“ startet in Walheim auf den Schienen in Richtung Gorleben. Überall Blockaden und Protestaktionen an und auf der Bahnstrecke.

Das Wendland ist im Ausnahme- bzw. Widerstandszustand: Überall Polizei und BGS (15.000 Beamt*innen in Niedersachsen), Bürger*innenrechte werden stark eingeschränkt (z.B. Anwohner*innen dürfen Häuser nicht verlassen, ständige Verkehrskontrollen, Sanitäter*innen, Anwält*innen, Medien werden bei Arbeit behindert, Festnahmen, Einrichtung einer Gefangenen-Sammelstelle (GeSa)). Andererseits zahlreiche und vielfältige Aktionen - ziviler Ungehorsam und militante Aktionen; überall sind Leute (ca. 15-20.000) unterwegs, zu Fuß, mit dem Auto, unkontrollierbar.



Am Morgen wird im Wendland die Schienen- & Straßenstrecke an verschiedenen Punkten besetzt.

Hunderte Menschen sind auf der Transportstrecke unterwegs, blockieren, bauen Barrikaden.

Überall **offene Türen** und Unterstützung in den Dörfern.

3000 Leute bei Sitzblockade „X-tausendmal quer“ vor dem Verladekran.

Treckerblockaden auf der Kreuzung Pudripp und in Splietau

Brutales Vorgehen der Polizei, vor allem bei Räumung von Blockaden. Dennoch: viele Menschen, die über die Felder dazu kommen, um sich der Räumung mit entgegenzustellen.

16:50 Uhr Der Castor erreicht Lüneburg

Ankett-Aktion in der Nähe von Dumstorf an einen Betonklotz im Gleisbett.

In Lüneburg, Wendisch Evern und Hitzacker blockieren Menschen auf den Schienen.

18:40 Uhr Straßenstrecke bei Quickborn von 200-400 Leuten besetzt.

19 Uhr 4000 Leute bei Sitzblockade am Verladekran

Lock-On an einen Betonblock auf der Straße bei Quickborn; eine Person im Gleisbett und fünf Aktivist*innen mit Fahrradschlössern um den Hals an den Gleisen bei Harlingen.

22 Uhr der Castor rollt wieder.

22.15 In Pommoisel und am Bahnhof Görde ketten sich weitere Personen fest.

In Dannenberg **Auseinandersetzungen mit der Polizei an der Esso-Wiese** beim großen Info-Punkt. Wasserwerfer werden aufgefahren.

04.03. 01:17 Uhr Mit 8 Stunden Verspätung erreicht der Castor den Verladekran. Das Umladen der Behälter auf die LKW dauert 13 Stunden.

Blockaden vorm Verladekran, in Pudripp und Splietau, auf der sog. Südroute des Straßen- transports, können aufrecht gehalten werden. Die Nordstrecke über Quickborn wird von der Polizei abgeriegelt.

Nachmittag: An vielen Blockaden werden Leute von Polizei über Stunden **eingekesselt**, teilweise ED-behandelt. Viele werden an unbekannte Orte gebracht.



05.03. 0:27 Uhr 9000 Menschen bei der Sitzblockade „X-tausendmal quer“ vor dem Verladekran. Die Räumung beginnt und dauert Stunden. Menschen, die zur Seite geräumt werden, setzen sich weiter vorne wieder auf die Straße. Nach 4,5 Stunden setzt die Polizei Wasserwerfer und Schlagstock ein. Die Räumung geht trotzdem nicht schneller voran und wird immer brutaler.

10.00 Uhr Die Straße ist geräumt. Auf einem Feld neben der Straße ist ein Kessel mit 1.000-2.000 Menschen. **Zwischen den Bäumen über der Transportstrecke hängen noch Aktivist*innen an Seilen.** „Dann rollen die Castoren eben unter ihnen durch“, so die Polizei.

11:45 Die Castor-Tiefelader verlassen den Verladekran. Das Camp in Pölitze wird mit 400-500 Menschen eingekesselt. In Quickborn besetzen 200 Leute die Straße, etwas weiter brennende Barrikaden. Bei Splietau landen Truppentransporthubschrauber des BGS. Die Beamten durchschneiden Zäune und zerstören ohne Vorwarnung 60 Reifen der in Splietau abgestellten Traktoren.

Während des Straßenverkehrs **gelingt es Menschen immer wieder auf die Straße zu kommen und sich dem Castor in den Weg zu stellen.** Es werden auf der Strecke weiterhin Wasserwerfer eingesetzt.

15:10 Uhr erreicht der Castor-Transport 14 Stunden nach dem Verladen das Zwischenlager. Es war erneut der größte Polizeieinsatz in der Geschichte der BRD: 30.000 Beamt*innen von Polizei und BGS, davon knapp 15.000 in Niedersachsen, im Einsatz. Die Kosten: fast 160 Millionen DM.

1998 Kein Castor

16.03. 46 Lehrer*innen aus dem Wendland soll durch die Bezirksregierung in Lüneburg das Gehalt gekürzt werden, weil sie am Tag X³ nicht in der Schule waren, sondern protestierten.

09.05. „**Ohne die Schiene geht nix im Atomstaat, darauf bereiten wir uns vor**“, heißt es bei einem „Schienspaziergang“ von rund 300 Atomkraftgegner*innen bei Dahlenburg. Der nächste Castor nach Gorleben ist für den Herbst angekündigt. Bis dahin soll es weitere Spaziergänge geben.

25.05. **Castor-Transport-Stopp:** Als Reaktion auf deutlich erhöhte Strahlenwerte bei Castorbehältern, stoppt das Bundesumweltministerium die Eisenbahntransporte von abgebrannten Brennelementen im In- und Ausland.

05.06. Das **InfoHaus** der BLG (Brennelementelager) in Gorleben wird von 70 Mitgliedern der Bürgerinitiative (BI) und der Bäuerlichen Notgemeinschaft für 26 Stunden **besetzt, entrümpelt und umdekoriert**. Die Polizei schreitet nicht ein.

16.09. Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Grüne: die Erkundungsarbeiten am Endlager Gorleben sollen vorerst unterbrochen werden. Die Debatte um die Endlagersuche beginnt.

Oktober *„Wir befürchten, daß an Gorleben vieles, wenn nicht alles kleben bleibt. Wir werden die Hände nicht in den Schoß legen, uns weiter querstellen, wenn Atommülltransporte rollen.“* (Wolfgang Ehmke, Sprecher der BI)

12.12. **„Rechtshilfe Gorleben“** wird 20 Jahre alt.

1999 Atomausstieg? Und Stunk

Debatten und Streit um Atomausstieg, Endlagersuche, Erkundungsstopp und die Pilotkonditionierungsanlage (PKA) Gorleben beschäftigen die Politik und die Atomkraftgegner*innen im Wendland verstärkt mit Beginn der Rot/Grünen-Bundesregierung Ende 1998.

24.02. Die **Eisenbahnbrücke in Seerau** sei laut der DB **nicht Castor-tauglich**, da sie marode sei und saniert werden müsse.

27.02. Demo mit 2.000 Leuten und 60 Traktoren zu dem Atomanlagen im Rahmen des Widerstands gegen die Inbetriebnahme der PKA und das



Endlager. Zäune werden niedrigerissen, die PKA belagert, Sandsäcke als „symbolischer Schutz vor der Atommüllflut“ vor das PKA-Tor gekippt.

01.04. Das **Castor-Transport-Stopp** wird von den Regierungen Frankreichs und Deutschlands **aufgehoben**.

05.05. Vorerst heißt es: Die Seerauer Brücke darf bleiben (denkmalgeschützt), der Castor darf nicht drüber fahren.

22.-24.10. Herbstkonferenz mit 170 Vertreter*innen von BI's aus dem ganzen Bundesgebiet in Dannenberg. Die Enthüllung des Wanderdenkmals der Anti-Atom-Bewegung, der **„Goldene Hakenkralle“** bringt Polizeigewerkschaft und Landkreis-Politiker*innen in Aufruhr.

Anfang Nov.: Umweltminister Jürgen Trittin kündigt die Wiederaufnahme der Castor-Transporte an.

13.11. Legendären Treck „Gerhard, wir kommen“ mit 150 Treckern nach Berlin und großer „Stunkparade“ mit 6.000 Menschen für den sofortigen Atomausstieg. Bei der Abschlusskundgebung heißt es: *„So sicher, wie der Frühling auf den Winter folge, so sicher werden wieder Tausende auf die Straße gehen, wenn der nächste Castor nach Gorleben rollt.“*

2000 Kampf um die Brücke

07.01. Der Castor kann aufgrund der maroden Seerauer Brücke nicht über die übliche Route nach Gorleben transportiert werden. Diskussion: Anlieferung über den Seeweg oder die Stadt Arendsee.

06.04. Der Stromkonzern *Avacon* will das Trafohäuschen am Zwischenlager Gorleben abreißen. Die BI meldet ein Kaufinteresse an. *„Das Gebäude war für uns nie ein einfacher Treffpunkt. Es ist seit Jahren Symbol unseres Widerstandes, weil wir in seinem Schatten unsere Aktionen durchführten“*, so die BI-Vorsitzende Susanne Kamien.

01.-04.06. **20 Jahre „Republik Freies Wendland“** Jubiläumsfest „zwo1004“ der Besetzung des Bohrplatzes „1004“ und des Hüttendorfes „Republik Freies Wendland“.

14.06. Einigung der rot-grüne Bundesregierung und Energieversorger auf ein sogenanntes ‚Atomausstiegskonzept‘.

12.08. **„Schiene, Gleis und Schraube bricht, aber unser Widerstand nicht“** - in den folgenden Monaten finden immer wieder Protest und Aktionen gegen den Neubau einer Castor-tauglichen Brücke statt.

23.09. Demo „Atomausstieg - alles Lüge“ mit 5.000 Menschen von Gedelitz zu den Atomanlagen.

01.10. Beginn des Erkundungsstopps im Endlagerbergwerk Gorleben. Das „Moratorium“ tritt in Kraft.

10.10. Aktion am Verladekran Dannenberg gegen den Umbau des Krans, der es ermöglichen soll, schneller und mehr Castor-Behälter umladen zu können. Auftraggeberin: DB, Geldgeberin: BLG.

13.10. **„Tag B“** (B = Brücke) Baustopp für die Eisenbahnbrücke bei Seerau wird gerichtlich abgelehnt. Die Bauarbeiten können fortgesetzt werden. Castorgegner*innen versammeln sich zur Brückendemo in Hitzacker und - trotz großem Polizei-Aufgebot - auch auf den Schienen entlang der Brücke.

01.12. Das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) genehmigt eine Änderung für das Transportbehälterlager Gorleben. Diese Genehmigung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Rückführung radioaktiver Abfälle in Form von Glaskokillen aus Frankreich. Dem Castor-Transport im Frühjahr 2001 ist der Weg geebnet.

31.12. **Das Jahr endet mit brennenden Strohballen auf den Castor-Gleisen.**

2001 Zwei Castor-Transporte im Jahr

Ab 01.01 immer wieder Sonntags „**Schienen-spaziergänge**“ auf der CASTOR-Schienenstrecke zwischen Lüneburg und Dannenberg.

15. Januar: Stillstand eines Zuges auf der Seerauer Brücke unter Zuhilfenahme der Notbremse durch Atomkraftgegner*innen.

21. Januar: **„Belastungsprobe“ der neuen Seerauer Brücke** von etwa 200 Atomkraftgegner*innen im Zug. Bewachung der Notbremsen-Hebel durch BGS, Zug-Toiletten sind verriegelt.

11.02. „Bahnspariergang“ von „X-tausendmal-Quer“ und AktionsBündnisCastor aus Lüneburg mit 300 Leuten auf den Schienen von LG nach Wendisch Evern.

12.02. BGS entdeckt in Hitzacker einen 1 cm tiefen Schnitt im Gleis.

18.02. In der Nähe von Baven-dorf wird **ein 2,5 m Schienenstück mit einem Schweißbrenner aus dem Gleis geschnitten** und zu einem X in das Gleisbett gelegt. Ein Zugführer missachtet das Absperrband, bremst aber rechtzeitig.



24.02. Demo „Mummenschanz und Schientanz“ in Dahlenburg mit 1.200 Menschen. Bei Seedorf werden 20 Minuten lang die Schienen besetzt.

03.03 Mit der Aktion **„Eine Nacht im Gleisbett“** üben ca. 300 Menschen im Rahmen von „X-tausendmal quer“ das Besetzen der Gleise. Räumung und Aktionen auf den Gleisen bis zum Morgengrauen.

08.03. **60 Greenpeace-Aktivist*innen besetzen den Verladekran** und malen ein großes X an dessen Wand. Auf dem Funkturm der Polizei bringen sie ein Transparent mit „Stopp Castor“ an.

09.03. Hakenkrallen-Anschlag in der Nähe von Berlin.

10.03. Immer wieder Versuche, die Anti-Atombewegung zu spalten: „Protest ja - Gewalt nein“, heißt es von Plakaten im Landkreis, die von der Polizei in Auftrag gegeben wurden. Einige müssen wieder entfernt werden, weil sie an Bäume und Buswartehäuschen getackert wurden, andere wurden von Unbekannten entfernt.

21.03. Der **Aufbau der Widerstandscamps beginnt**: in Govelin (nach Vertreibung in Schmes-sau), Hitzacker, Tollendorf, Wendisch Evern, Nahrendorf, Splietau, Laase, Gusborn. Fast alle Camps werden verboten. Nach Ärger und Schikanen durch Beamt*innen können die meisten Camps stattfinden.

23.03. Rund 50 Schüler*innen besetzen die Sporthalle in Dannenberg und fordern, dass diese als „Camp“ für auswärtige Anti-Castor-Demonstrant*innen zur Verfügung gestellt wird.

24.03. Auftaktdemonstration zu den Castor-Protesten in Lüneburg mit einem Sternmarsch und 16.000 Menschen.

25.03. Die Bäuerliche Notgemeinschaft macht „Stunk“ mit einem bunten karnevalistischen Umzug von Gorleben bis nach Seerau. **„Überall im Landkreis konnte man auf Treckerkolonnen treffen, die auf dem Wege zur STUNKPARADE waren“**, schreibt der „TagX-Ticker“.

26.03. Tag X⁴

6:45 Uhr der Castor-Zug verlässt den Verladebahnhof Valognes. Greenpeace-Aktivist*innen blockieren ihn direkt bei der Abfahrt. Viele weitere Aktionen, Demos und Blockaden finden auf und an der Bahnstrecke bis Lüneburg und in verschiedenen Städten bundesweit statt.

Früh morgens begeben sich unzählige Menschen in Richtung Schiene. Mahnwachen, Spaziergänge, Besichtigungen und Sabotage halten zwischen Lüneburg und Dannenberg die Polizei auf Trab.

„Die Sonne scheint, Tausende Schlafplätze in privaten Häusern, Kirchen, Turnhallen und Schulen stehen den Demonstranten für die nächsten Tage noch zur Verfügung; viele Versorgungsstände entlang der Transportstrecke bieten warmes Essen und Getränke an“, so BIsprecher Mathias Edler.

Sitzblockade von „X-tausendmal quer“ geht mit 1000 Menschen bei Wendisch Evern auf den Schienen. 400 Menschen werden per Schienenbus in LG in „Verbringungsgewahrsam“ genommen.

Auch auf den Straßen und um die Straßenstrecke herum sind tausende Aktivist*innen unterwegs.

Bäuer*innen blockieren mit 6 Traktoren stundenlang die Straße in Splietau. 600 Menschen bauen dort einen Schutzwall aus Sandsäcken auf.

300 Menschen schaffen es in Wörth auf die Schiene.

Die BI in Bar-le-Duc (FR) blockiert mit 100 Leuten am Bahnhof. (Leider 3 Minuten zu früh einen Personenzug).

Anschlag auf Hochspannungsleitung in Uelzen gegen DB.

27.03. 50 Greenpeace-Aktivist*innen entern die Seerauer Brücke, seilen sich z.T. unter der Brücke ab.

Die **Bäuer*innen blockieren mehrere Kreuzungen gleichzeitig im Wendland, um Bewegung und den Nachschub der Polizei zu behindern:** In Jameln versperren 20 - 30 Traktoren mit Strohballen und ca. 3000 Sandsäcken die Straße, in Prisser sind es 15 Traktoren, die Kreuzung wird mit 1000 Sandsäcken abgesichert. In Lüchow blockieren 15 Traktoren den Kreisels am Ortsausgang Richtung Salzwedel. In Pudripp ist die Bundesstraße 191 ebenfalls blockiert, auf der Kreuzung in Küsten sind 500 Sandsäcke abgeladen worden.

„X-tausendmal quer“ besetzt bei Wendisch Evern mit der „Fünffingertaktik“ erneut die Gleise.

Rund um den Verladekran mehrere Blockaden und dutzende Trecker.

17:15 Uhr Der Castor-Zug erreicht Lüneburg. Gleichzeitig besetzen 150 Leute die Gleise in die

eine Richtung gegen den Castor, in die andere Richtung gegen den Gefangenen-Zug aus Wendisch Evern.

18 Uhr Demo in Dannenberg mit 10.000 Teilnehmer*innen zum Info-Camp auf der ‚Esso-Wiese‘.

19 Uhr 8 Greenpeace-Aktivist*innen ketten sich mit einem Kasten in Oldendorf an die Schiene.



19 Uhr In Bavendorf kettet sich ein Aktivist von Robin Wood mit einem Stahlrohr an das Eisenbahngleis. Zur Räumung muss die Polizei ein Stück Schiene heraustrennen. Der Castor-Zug steht bis 21.30 Uhr.

22 Uhr **Lock-On von vier Aktivist*innen mittels eines Betonblocks unter den Schienen bei Süschen**dorf. Eine weitere Aktivist hat sich daneben an die Gleise gekettet. Der Castor erreicht die Blockade um 22.30 Uhr und steht.

22:30 Uhr Polizei beschlagnahmt 3 Motorräder und nimmt deren Fahrer*innen fest.

0 Uhr Lock-On bei Hitzacker. Bei Leitstade hat sich ein Robin Wood-Aktivist festgekettet.

28.03. 5 Uhr Der **Castor-Zug muss ein Stück rückwärts fahren** & wird in Dahlenburg zwischengeparkt.

Viele Aktionen und Blockaden oder Blockadeversuche auf der Schienenstrecke bis Dannenberg.

14 Uhr Die letzte Person wird aus dem Betonklotz bei Süschen

Die Wege rechts und links der Bahnstrecke sind nicht mehr befahrbar - **überall Barrikaden, vielerorts wird an den Gleisen geschottert.**

16:50 Nach 20 Stunden fährt der Castor wieder, muss immer wieder aufgrund von Aktionen stoppen und erreicht um 19:30 Uhr den Verladekran.

Die Polizei umstellt die ‚Esso-Wiese‘, setzt Wasserwerfer und Knüppel ein.

29.03. Castor-Transport verlässt morgens den Verladebahnhof auf der Straße Richtung Gorleben. **Entlang der Straßenstrecke sind tausende Menschen unterwegs, versuchen den Castor zu stoppen und stiften Unruhe.**

In Laase sammeln sich über 2000 Menschen.

Die Polizei sichert die Straßenstrecke mit Polizeiketten, Knüppeln, Pfefferspray, Wasserwerfern, Räumfahrzeugen und Hubschraubern.

23.04. „Nothalt“ per Notbremse auf der Seerauer Brücke und Aktion gegen einen bevorstehenden Atommüll-Transport aus dem AKW Neckarwestheim in die britische Plutoniumfabrik Sellafield.

09.07. „Gorleben Archiv e.V.“ wird gegründet.

22.07. Einige Leute und eine VoKü aus dem Wendland nehmen an einer **Demo gegen das geplante Endlager in Bure** teil.

02.09. Die Aktion „**Schneckenplage**“ und der Aufruf „**Wir lassen unsere Gäste nicht im Regen stehen**“ für den nächsten Castor-Transport werden eingeführt. Nach den Camp-Verboten im März wird eine Bettenbörse für Anreisende organisiert; Menschen öffnen ihre Häuser beim Castor für Auswertige. Die „Schneckenplage“ verschiebt den Protest gegen den Belagerungszustand im Wendland ins Vorfeld eines Castortransports, indem viele Autofahrer*innen angesichts von BGS- und Polizeikolonnen nur noch im Schneckentempo fahren.

30.09. Ein acht-tägiger „Kreuzweg für die Schöpfung“ mit einem 6 Meter langen Kreuz beginnt am Lüneburger Clamartpark und führt bis zu den Atomanlagen Gorleben.

06.10. Bei Bavendorf wird ein mehr als 5m langes Gleisstück aus dem Schienenbett herausgesägt und zu einem X übereinander gelegt.

14.10. **Brennende Straßenbarrikaden** an 9 Orten im Wendland aus Autoreifen und Baumstämmen. „Ali Baba und die 40 RäuberInnen“ setzen ein Rauchzeichen gegen das Durchknüppeln eines weiteren Castor-Transports auf dem Rücken der Zivilbevölkerung.

20.10. Aktionstag der Abteilung ‚Verkehr und Inneres‘ im Kreis der Freien Republik Wendland mit Demos in 7 Orten: *„Wir haben die Schnauze gestrichen voll von Belagerung, Überwachung und Verfolgung! Wir warten nicht, bis der Castor kommt - die Ruhe ist vorbei!“*

24.10. **Brandanschlag auf die Seerauer Brücke**. 2 Anhängern mit Stroh, Gummireifen und ein Fass mit 200 Litern Diesel wurden unter der Brücke abgestellt und angezündet. 20 m Bahnschwellen und 15 m Schiene müssen ersetzt werden - die Strecke bleibt erst mal gesperrt.

25.10: „WiderSetzen“, eine große „Bürger*innenblockade“ wird für den Ende November erwarteten Castor-Transport angekündigt. Die Anti-Atom-Initiativen wollen bei ihren „Streckenkonzept“ mit großen Kundgebungen sowie Aktionen dieses Mal auch auf den Hauptstrecken der Bahn blockieren.

07.11. BGS findet bei Dahlenburg einen einbetonierten Betonklotz mit eisen-verankerten Rohren im Gleisbett.

10.11. **Auftakt-Demos** gegen den Castor in LG mit 10.000 und in Karlsruhe mit 700 Menschen.

11.11. Im Wendland Demo-Verbot an der Transportstrecke und den Atomanlagen. Die Polizei hindert Menschen und Treckern auch am Zugang zu den angemeldeten Demos; überall finden Straßenkontrollen statt.



In Splietau haben es Hunderte auf den Acker der verbotenen Kundgebung geschafft, in Nebenstedt auch mehrere Hundert und 50 Trecker.

15 Uhr **50 Traktoren blockieren verkeilt ineinander die Transportstrecke** in Quickborn. Die Polizei geht während des Castortransports massiv gegen die Traktoren vor: sie verbietet die Durchfahrt zu legalen Kundgebungen, setzt die Trecker auch weit außerhalb der Verbotszone fest & macht sie fahrunfähig.

16 Uhr 800 Leute der Aktion WiderSetzen werden neben der Transportstrecke zwischen Nebenstedt und Splietau eingekesselt.

Vor der Abfahrt des Castor-Transports **im Verladebahnhof Valognes besetzen Greenpeace-Aktivist*innen einen Masten sowie Signalanlagen** an den Schienen. Der Zug startet um 19.30 Uhr, etwa 6 Stunden früher als geplant, um einem angekündigten Eisenbahnerstreik in Caen zu entgehen. An der deutsch-französischen Grenze bei Maximilansau nehmen am Abend 150 Leute an einem Gleisspaziergang teil. Aktionen und Blockaden der weiteren Transportstrecke.

Bei Harlingen ketten sich Aktivist*innen in Baumkronen über den Schienen an.

12.11. Der Castor-Zug wird von 10 Aktivist*innen in Mommenheim (FR) kurzfristig blockiert.

Im Lüneburger Tiergarten, bei Süschildorf und bei Eimstorf werden von der Polizei **Betonblöcke** mit Ankettvorrichtungen im Gleisbett entdeckt.

Sitzblockade auf den Schienen von „WiderSetzen“ bei Pisselberg.

Kundgebung mit 1.000 Menschen und 10 Treckern in Hitzacker, 40 Traktoren am Bahnübergang und ca. 1.000 Menschen auf den Schienen. 15 m Schienen werden geschottert. Weitere 100 Traktoren blockieren alle Zufahrten zur Stadt.

13.11. Tag X⁵

Abseil-Aktion von Greenpeace-Aktivist über den Schienen bei Pussade.

Eine weitere „WiderSetzen“-Gruppe mit 1000 Leuten auf den Weg zur Straßenstrecke bei Splietau. Die Polizei setzt Hunde und Pferde ein.

300 Schafe blockieren die Gleise in Pisselberg.

ICE-Blockade in Lüneburg

Lock-On mit Rohr von 2 Personen zw. Radbruch und Bardowick, der Castor muss 2 Stunden warten.

Auf den Straßen des Wendlands verzögert die „Schneckenplage“ den Verkehr und die Polizeibewegungen.

Durch Aktionen wird die Fahrt des Castor verzögert: bei Dahlenburg 200 Menschen auf den Schienen, zwei Leute haben sich über der Bahnschiene abgeseilt; hinter dem Bahnhof Görde Lock-On von Robin Wood-Aktivist*innen.

Sitzblockade von „WiderSetzen“ mit hunderte Menschen bei Splietau auf der Straßenstrecke.

200-400 Menschen besetzen die Straße in Laase. Sie werden eingekesselt.

Die Polizei geht bei Räumungen und der Strecken“sicherung“ äußerst brutal vor, setzt Hunde und Pferde ein.

17:15 Der Castor erreicht den Verladekran. Kundgebung in Dannenberg mit 2.000 Menschen.

6 Uhr Der Castor beginnt den Straßenabschnitt nach Gorleben.

14.-20.07. 2002 **Internationales Widerstandscamp in Bure** (FR) gegen das Endlagerprojekt mit Freund*innen aus dem Wendland. Im Anschluss fahren Leute aus Frankreich mit zum internationalen Anti-Atom-Sommercamp nach Gorleben.

Nov. 2002 6. Castor-Transport

09.11. Auftaktdemo an der Endlagerbaustelle Gorleben mit 4000 Menschen und 80 Traktoren. „Nun stehen wir wieder hier und dabei ist alles gesagt! Nach 25 Jahren ist alles gesagt! [...] Wie haben es unsere Schüler mal formuliert : **„Wenn ihr unser Leben nicht achtet, achten wir eure Gesetzte nicht“** [...] So - es ist alles gesagt. Jetzt laßt und was tun! Paßt gut auf euch auf!“ (Birgit Huneke, BI)

Nov. 2003 7. Castor-Transport

Ankett-Aktion in Luneville von der deutsch-französischen Gruppe „Bandajewsky“ stoppt den Zug und hält ihn über zwei Stunden auf. „Als wir an der Schiene fest waren, fuhren mehrere Personenzüge an dem gestoppten Transport vorbei. Die Fahrgäste waren also in 2 m Entfernung mit einem Gesamtinventar konfrontiert, das den Fallout aus dem Supergau von Tschernobyl übertrifft. Die CASTOR-Behälter streuen Meter weit ihre hochgiftigen Substanzen.[...] Die Federschlinge im Namen der Aktionsgruppe Bandajewsky“

Nov. 2004 8. Castor-Transport

„Am 7. November 2004 starb Sébastien, als ihn die Lokomotive des Atommüllzugs nach Gorleben erfasste. Einige Wochen zuvor hatte er sich mit anderen von uns zum Handeln entschieden, um die Angreifbarkeit dieser Transporte publik zu machen. [...]“ Aus der Erklärung seiner Weggefährtinnen und Weggefährten.

Viele Aktionen und Blockaden finden dennoch, in **Trauer und Wut**, statt.

April 2005

Ankettaktion der deutsch-französischen Aktionsgruppe „A bientôt, bei Nancy (FR) hält Atomtransport vom AKW Stade nach La Hague auf: „Wir führen hier und heute diese Aktion durch; um einmal mehr auf die ungelöste Problematik des Atommülls hinzuweisen. Wir haben bewusst die Aktionsform des Ankettens gewählt, trotz oder gerade wegen des Todes von Sébastien, [...]. Es geht [...] nicht um Sicherheit, nicht um Menschenleben und schon gar nicht um die Umwelt; es geht um den Profit einiger weniger [...]. Für uns spielt keine Rolle, woher die Transporte kommen und wohin sie gehen.“

Nov. 2005 9. Castor-Transport

Die **Ralley Monte Göhrde** lädt pünktlich zum Castor-Transport in den Wald und an die Schienen ein. Tausend Menschen zu Fuss, zu Pferd, zu Rad oder zu Motorrad suchen die Herausforderungen des Barrikadenbaus, Graben den neuen Polizeischotterweg um, Schottern an den Gleisen, spannen Wollfädennetze gegen Bullen und ihre Pferde, setzen sich auf die Schiene oder hinterlassen dort Gleisschuhe, stecken Strohbällen in Brand und und und...



Nov. 2006 10. Castor-Transport

Drei Pyramiden auf der Straße gegen den Castor - In Klein Gusborn, Langendorf und Splietau ketten sich jeweils vier Menschen an. Die Bullen haben große Schwierigkeiten, die Festgeketteten aus der Pyramide herauszuholen. *„Die wendländischen Pyramiden wurden mit den Symbolen der vier Stromkonzerne EON, Vattenfall, RWE und EnBW versehen, um die Aufmerksamkeit auf die Verantwortlichen der lebensverachtenden Atomtechnik zu lenken. Für die Blockierer stehen die Pyramiden von Gizeh als Zeichen für die Vergänglichkeit aller von Menschenhand geschaffenen Werke, sie bröckeln bereits nach nur 4000 Jahren. Aber Stromkonzerne und Politiker maßen sich an, die Sicherheit von hochradioaktiven Atommüll über 100.000 Jahre zu garantieren.“* (Bäuerliche Notgemeinschaft)

Nov. 2008 11. Castor-Transport

„Gemeinsam zum Zug kommen“ - In großen oder kleinen Gruppen sind Menschen in der Görhde in Richtung Schiene unterwegs - unterschiedliche Aktionsformen (Lock-On in Eichdorf, die „Verschwörung der Zwerge“ von WiderSetzen, militante Aktionen, Ziviler Ungehorsam) gleichzeitig - stellen sich im Zusammenspiel dem Castor in den Weg.

Nov. 2010 12. Castor-Transport

Fünf Aktivist*innen, davon einer aus dem Wendland, ketten sich in Caen (FR) mit Rohren an die Schiene und stoppen den Zug. *„Unser Widerstand kennt keine Staatsgrenzen!“* und *„Hochaktiver Atommüllzug, weder in Bure noch in Gorleben!“* Die Angeketteten werden von der Polizei in aller Eile und mit unzureichenden Schutzmaßnahmen herausgeflext und zwei von ihnen verletzt: Brandwunden und eine Schnittverletzung. Die Aktivist*innen werden später zu Bewährungs- und/oder Geldstrafen verurteilt.

An der Aktion "Castor? Schottern!", dem öffentlich angekündigten massenhaften Schottern an der Castor-Bahnstrecke beteiligen sich tausende Menschen.

Auch **französische und kroatische Polizist*innen sind beim Castor mit dabei (!!!)**; im Einsatz zum Lernen von der deutschen Polizei; französische Bullen profilieren sich dabei als Gewalttäter.



Insgesamt wird der Castor durch verschiedenen Aktionen auf der gesamten Strecke von Valognes bis Gorleben ein einhalb Tage aufgehalten - so lange wie noch kein Atommüll-Transport zuvor.

Nov. 2011 14. Castor-Transport

In Vastorf bei Lüneburg haben sich vier Aktivist*innen mittels einer Betonkonstruktion im Gleisbett verankert. 15 Stunden lang benötigen die Bullen, die Angeketteten zu lösen.

Anti-Castor-Camp in Valognes & die erste erfolgreiche massenhafte Castor-Blockade in



Frankreich: Morgens am Transporttag ziehen 500 Leute los zu den Gleisen, um diese zu blockieren. Die Aktivist*innen schottern, verbiegen Gleise; Gleisshuhe klemmen auf den Schienen und ein Kabel brennt; die französischen Bullen schießen Gas und Granaten. Anwohner*innen solidarisieren sich. Der Castor wird dort über 2,5 Stunden aufgehalten. Bevor der Castor das Wendland erreicht, sind schon die Freund*innen aus dem Valognes Camp da.

„**Ende im Gelände**“ eine anschlussfähige Massenaktion, die ohne zentrale Organisation und Aktionskonsens einen Raum für Schienenblockade und -sabotage bieten will, lockt viele kleinen und großen Aktionsgruppen zum Castor-Transport in die GÖhrde → Schienenblockaden, Polizeiautos angezündet, Lichtmast abgefackelt, Gleise geschottert und verteidigt, Schienenschuhe und Wagenheber kommen zum Einsatz, Barrikaden auf den Wegen...

Quellen: Gorleben Archiv, Castor-Bücher (Tolstefanz Wendländisches Verlagsprojekt) , AntiAtomAktuell, Erinnerungen von Aktivist*innen



