

# Die Menschenkette - ein Verkehrschaos? (1983)

Zehntausende brachten im Sommer 1983 bei einer Menschenkette von Ulm nach Stuttgart ihren Protest gegen die Stationierung von atomaren Mittelstreckenraketen in der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck. Diese Aktion demonstrierte nicht nur die Stärke der Friedensbewegung, sondern stellte auch eine organisatorische Meisterleistung dar.

"Unsere Vorbereitungen zielten auf den völligen Verzicht von PKW's. Erste Priorität räumten wir den Sonderzügen ein, die zweite Bussen, die dritte Fahrrädern, die vierte den Füßen und die letzte den Autos.

Aufgrund der allgemeinen Situation in der BRD und der besonderen in Süddeutschland waren Arbeitstreffen mit der Deutschen Bundesbahn notwendig geworden. Wie wichtig die Friedensbewegung mittlerweile im Wirtschaftsbereich ist, zeigte sich hier überaus deutlich. Die Friedensbewegung ist ein Wirtschaftsfaktor, der von keiner Wirtschaftsbranche mehr unterschätzt wird. Egal, ob es die Buch- oder Buttonmärkte, die Essen- und Getränkestände oder Luftballonproduzenten sind - ja bis hin zu einem Goldhändler. (Er bot uns an, Friedensmünzen in Gold prägen zu lassen). Kunde egal, Hauptsache Zaster!

Erstaunlicherweise interessiert in solchen Fällen niemand mehr, woher das Geld stammt. Geld ist Geld. Doch das nur nebenbei.

Jedenfalls merkten wir bei der Deutschen Bundesbahn, daß nicht wir als Menschen mit unseren Anliegen interessant waren, sondern der satte Auftrag. Der 22.10.1983 war der ertragreichste der Deutschen Bundesbahn. Wenn wir zu den Verhandlungen erschienen und speziell zur letzten, verspürten wir förmlich die Gleichsetzung zwischen uns und dem Auftrag. Um das zu verdeutlichen, ein paar Zahlen:

Hamburg buchte ca. 20 Sonderzüge, Bonn etwa 60 und wir 48. Für die DB bedeutete das vollkommene Auslastung aller verfügbaren Waggons. Die Züge mußten teilweise mit Oldtimern zusammengestellt werden, um die notwendige Personenzahl befördern zu können. An normalverkehrende Linienzüge wurden zusätzlich Waggons angehängt, weil es keine Loks mehr gab und höchstens 15 Waggons von einer Lok gezogen werden dürfen. Von der hessischen Generalvertretung wurden sogar noch Waggons aus Lyon angefordert, um den Bedarf zu decken. Und trotzdem fehlten Plätze. Selbst City-Cars wurden gechartert. Der Süden war in.

Problematisch wurde für die DB jedoch keinesfalls die vollkommene Nutzung ihrer Kapazitäten, sondern vielmehr das süddeutsche Sonderprogramm. Beinahe 50 Züge auf einer Strecke von 108 Kilometern zusammengedrängt! Auf diesen 108 Kilometern wurden 20 Aus- und Einsteigemöglichkeiten gebraucht. Die Züge kamen zwar aus unterschiedlichen Richtungen, hatten aber alle nur 2 Zielorte - entweder Stuttgart oder Neu-Ulm. Und obendrein gab es ein Zeitkonzept, das die Planung um ein Vielfaches erschwerte; denn neben dem Sonderzug mußte auch der Normalverkehr rollen können. Im Extremfall bedeutete dies, daß 1.500 Menschen in 3-5 Minuten ein- oder aussteigen mußten, und als besondere Zugabe gab es in einigen Bahnhöfen nur kurze Bahnsteige. Für die Sonderzugpassagiere der über den Bahnsteig hinausstehenden Waggons hieß das: Der Zug hält - die Reisenden der vorderen Waggons steigen aus, damit die Demonstranten der hinteren Waggons vorlaufen können, um ebenfalls beim Aussteigen einen Bahnsteig unter den Füßen zu haben. Zu all diesem Nervenkitzel gesellte sich eine weitere Schwierigkeit. An manchen kleinen Bahnhöfen rollten in kürzester Zeit mehrere Züge ein. Aus- und Einsteigen funktioniert aber nur, wenn der Bahnsteig frei ist. So schnell als möglich mußten deshalb die Demonstranten weg vom Bahnsteig.

Beispielsweise auf Urspringer Verhältnisse übertragen sah das so aus:

Über 7.500 Menschen in kurzer Zeit durch einen 1,5 m breiten Ausgang. Kommentar der Direktion: ›Unmöglich, die Gitter müssen abgesägt werden.‹ Die Deutsche Bundesbahn

macht's möglich. Schließlich wollte sie sich nicht lumpen lassen. Allein in Süddeutschland betrug der Umsatz ca. 1 Million DM. Da werden selbst langhaarige Vertreter der Friedensbewegung sehr freundlich mit Herr angeredet und emsige Bundesbahnsekretärinnen springen, um Kaffee zuzubereiten. Unsere anfängliche Skepsis gegenüber der DB erwies sich, zu unserer Freude, im Verlauf der Verhandlungen als unnötig.

So mancher Bundesbahner ›steckte‹ uns in einer Pause: Er stehe auf unserer Seite und werde alles tun, damit die Züge zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort sind.

Gewiß - es waren trotzdem ungewöhnliche Begegnungen zwischen der süddeutschen Bundesbahnprominenz und uns. Aber, und das muß fairer Weise auch einmal erwähnt werden, die Zusammenarbeit mit der DB klappte besser als mit manchem Alternativbetrieb, sie glich einer Symbiose mit ungleichen Partnern. Auf der einen Seite ein Großauftrag mit entsprechendem Gewinn und wir auf der anderen Seite mit dem Bestreben, so viele Demonstranten wie irgend möglich per Bahn zu transportieren, immer das Chaos vor Augen, das entstünde, nähme jeder seinen PKW oder alle reisten per Bus. Berücksichtigen wir bei der Beurteilung der Zusammenarbeit, daß manche Strecken samstags geschlossen sind und eigens für uns geöffnet wurden, daß Lautsprecheranlagen der Bahnhöfe zur Verfügung standen, daß wir Ordner selbst stellen konnten und kein Begleitpersonal zahlen mußten (gute Erfahrungen der DB mit der Friedensbewegung, anders als bei Sonderzügen zu Fußballspielen), daß Bahnvorschriften nicht zum künstlichen Stolperstein hochstilisiert wurden (z.B. daß die Zuglänge nicht die Bahnsteiglänge überschreiten darf u.ä.), daß wir keine extra hohen Politfahrpreise entrichten sollten und daß vor allem die Züge ohne Probleme fuhren. Wir hatten zugegebenermaßen Bedenken, als uns quasi vorbeugend mitgeteilt wurde, daß sich zusätzlich einige Reparaturfahrzeuge bereit halten werden, um notfalls die Oberleitungen zu flicken. Angenommen, eine Oberleitung wäre eventuell aufgrund der Überlastung gerissen oder so ähnlich - was wäre dann aus unserer Kette geworden? Aber alle Zweifel waren umsonst. - Wir wurden von der DB bestens bedient und schonten die Umwelt. Auf dieser Ebene ließen sich noch viele Geschäfte mit der DB denken!"

Deutsche Friedensgesellschaft/Vereinigte Kriegsdienstgegner Baden-Württemberg (Hrsg.): Die Menschenkette. Ein Rückblick. Karlsruhe 1983, S. 78 ff, Auszüge.

*Günther Gugel: Wir werden nicht weichen. Erfahrungen mit Gewaltfreiheit. Eine praxisorientierte Einführung. Tübingen 1996.*