

Verschwundene Tunnel

Sonntag, 28. Mai 2006

Mit HÄ¶henzug und Mischwald das Staatsgeheimnis retuschiert

Mit Beginn der Bauzeit der Eisenbahntunnel ab 1913 entstand nicht nur eine ganz reale Passage durch die Berge zwischen Dernau und Ahrweiler, die ein halbes Jahrhundert spä¶ter zum Regierungsbunker ausgebaut werden sollte. Auch in den Landkarten des Ahrtals tauchten die Wege auf. Doch das sollte sich 1958 Ä¶ndern. Das Staatsgeheimnis entwickelte sich in der realen Welt und verschwand zeitgleich als Anlage aus der kartografischen. Das man sich Ä¶ber die Lage des neuen Regierungsbunkers quasi an jedem Kiosk mit dem Kauf einer Landkarte informieren konnte, passte nicht in das Idealbild von Staatsgeheimnis der Bundesrepublik.

Nicht nur durch den Taleinschnitt in Marienthal wehte der laue Wind der Geheimniskrä¶merei. Der hatte mit der Entscheidung fÄ¶r den Bunkerausbau weite Teile behÄ¶rdlicher Einrichtungen erfasst, die zum Teil hunderte Kilometer entfernt lagen oder vermeintlich gar nichts damit zu tun hÄ¶tten. Zu letzterem Kreis gehÄ¶rten sicher die kartografischen Abteilungen verschiedener Ä¶mter und Ministerien. Doch sie sorgten fÄ¶r das Verschwinden des markanten Tunnelbauwerks zwischen Dernau und Ahrweiler noch vor dem Tag dessen umfangreicher Erweiterung. Das Wie, Wo und Wann schrieb seine eigene Geschichte.

Der Ursprung des Ahrtal-Kartenwerks, mit dem man bis heute in "berichtiger" Form arbeitet, datiert aus dem Jahr 1895. Eine Ä¶berarbeitung wurde 1932 verÄ¶ffentlicht. Zu sehen sind nicht nur Fixpunkte wie SchutzhÄ¶tten im Wald, die Klosterruine in Marienthal oder HÄ¶henzÄ¶ge mit BemaÄ¶ung von Kuxberg & Co., die Karte zeigt auch den prä¶zisen Tunnelverlauf der fÄ¶nf UnterfÄ¶hrungen fÄ¶r die "Unvollendete". Die Arbeiten an der Eisenbahntrasse waren in jenen Jahren entgÄ¶ltig eingestellt. Ein Bauwerk ohne Aufgabe, eine Bauruine fÄ¶r die Ewigkeit ... Doch spä¶testens 1958 war es mit der Ewigkeit in der Welt der Landkarten vorbei. Das Tunnelsystem unter dem Kuxberg wie auch Trozenberg war verschwunden. Doch eine Frage bleibt - bis zum heutigen Tag: Auf welcher Grundlage wurde bereits 1958 und damit ein Jahr vor der "offiziellen" Entscheidung fÄ¶r den Bunkerausbau (dem immerhin ein umfangreiches Gutachten vorausging, an dem aber erst ab MÄ¶rz 1959 gearbeitet wurde) entschieden, das fragliche Tunnelsystem zu retuschieren? Wie weit datieren die Planungen "Ausweichsitz" des Bundesinnenministeriums tatsÄ¶chlich zurÄ¶ck? Oder ist das Verschwinden der Tunnelbauten aus der Kartenwelt genau zu dieser Zeit ein groÄ¶er Zufall?

Die letzte zuvor aktualisierte Karte (1932) mit Tunnel diente ab 1959 bei der Aufnahme der Bauten im Zuge der Vorbereitung fÄ¶r den Bunkerausbau als Grundlage. Die Bauleitung der Dr. Paul Walter Ingenieurberatung nutzte diese Karte wie auch ein zweites Werk mit Ä¶bersicht zu Bodenbeschaffenheit, Gesteinausrichtung und -art fÄ¶r ihre Arbeit. Diese inzwischen nicht mehr ganz aktuellen Darstellungen waren auch Bestandteil des Gutachtens aus dem April 1959. Wer sich zu dieser Zeit fÄ¶r den Neukauf einer Landkarte entschied, war nicht Ä¶ber die zwei

Tunnel zwischen Dernau und Ahrweiler im Bilde. Aus Sicherheitsgründen waren diese wie auch die weiteren drei Tunnel der unvollendeten Eisenbahntrasse Silberberg, Herrenberg und Sonderberg im wahrsten Sinne des Wortes ausradiert.

Doch die "Berichtigung" hatte ihre Eigenarten. Die ursprünglich durch die Topographen erstellte Karte enthielt alle Merkmale. Auf dem Dienstweg wechselte der Entwurf vom Landesvermessungsamt in das Innenministerium des Landes, das eine eigene kartografische Abteilung hatte und hat. Ein ähnliches Verfahren, bis zum heutigen Tag. Von dort führte der Dienstweg weiter ins Bundesinnenministerium, Hausadresse hier ebenfalls die kartografische Abteilung. Dort wurde das illustre Tunnelwerk als überarbeitungsreiches Detail klassifiziert und eine entsprechende Nachricht per Dienstweg zurück an das Landesvermessungsamt übermittelt. Der Auftrag zum Retuschieren wurde dort umgesetzt, wobei das Verschwinden einer Sache durch die Entstehung einer anderen kompensiert wurde. Im Falle "Marienthal" wählte man Symbole für Mischwald und neue Höhenzüge samt Angabe der Meter über Null. Bestandteil dieser ersten Überarbeitung 1958 blieb allerdings der Bahndamm im Taleinschnitt Marienthal.

Ein Detail, dessen man sich schließlich in der nächsten "Berichtigung" 1969 annahm. Der Umbau vom Schienenweg zum Bunker war fast beendet: Den Damm in seiner ursprünglichen Form und Aufgabe gab es längst nicht mehr, da der nördliche Teil des Tales dahinter mit Abraum verfüllt war. Das so neu entstandene Hochplateau wurde als Höhenverlauf allerdings nicht eingezeichnet.

Die internen Abläufe zwischen Landesvermessungsamt und Bundesministerium unterlagen selbst auch der Geheimhaltung. Für erfahrene Kartografen war es dennoch kein Problem, zu erkennen, wo verändert wurde. Hintergrund des betriebenen Aufwandes war die Desinformation des "Gegners" zur genauen Lage des Bunkers. Doch wenigstens der "Feind" in Ostberlin hatte sich bereits im Vorfeld mit Originalkarten versorgt. Dass es darüber hinaus auch Baupläne und eine Übersicht zur gesamten Anlage gab, war in Marienthal noch nicht bekannt. Hier ging jedoch seit einigen Monaten ein Mann seinen Aufgaben beim Tunnelausbau nach, der gerade für einen zweiten Arbeitsvertrag sein Einverständnis gegeben hatte. Neben einer handwerklichen Tätigkeit für ein Düsseldorf Unternehmen zählte die Auslandsaufklärung der Staatssicherheit nun zu den Auftraggebern.

Dieses wie auch weitere Details zu(r) Bunkergeschichte(n) werden aktuell umfangreich aufgearbeitet und fließen unter anderem in die Fortsetzung der Film-Dokumentation ein.

Für die Unterstützung bei der redaktionellen Recherche zur Kartografie geht ein herzlicher Dank an Kajo Meyer, Bonn.