

Verschollene Wege

Montag, 07. Mai 2007

Ein- und Ausgänge in
Bunkerpläne, die niemals 19 Kilometer lang waren

Grob geschätzt wurde zwar in Marienthal selten, doch bei den Wegestrecken legte man sich beizeiten auf 19 Kilometer fest. Tatsächlich ist die Anlage erheblich kleiner und misst rund 17.300 Meter. Eine Abweichung, deren Ursprung in der Bauzeit zu finden ist, denn da gab es wesentlich mehr Wege als die heute bekannten.

Die bergmännische Erschließung
1962 bahnte sich ihre Wege, in unmittelbarer Nachbarschaft längst vergessener Bergwerke. Die Bunkerbauer der ersten Stunde gruben und sprengten sich ihre Strecken durch den Kuxberg, pro Schicht im Schnitt um 30 Zentimeter. Doch während man zwischen Ahrweiler und Marienthal täglich knapp einen Meter pro Stollen weiter kam, kämpfte man an Bonner Schreibtischen mit vergangener Bergbautradition um Kuxe & Co. an der Ahr. Im Vulkangestein der Eifel wurde schon immer herumgebuddelt. Sehr zum Unmut der Bonner Verantwortlichen, die gleich mehrfach Gefahr für ihr heimliches Bunkerprojekt sahen.

Die letzten Ahr-Knappen

Die gute Nachricht: Bonn konnte weiterplanen und weiterbauen, ohne Rücksicht auf die letzten Knappen an der Ahr. Die schlechte: Bis heute wird falsch abgerechnet. Der Regierungsbunker war niemals 19 Kilometer lang.

19 Kilometer. Was für ein
Längenmaß in einem System, das bereits vor rund 15 Jahren auf den halben Zentimeter genau vermessen wurde!

Schon 1959 ging das Gutachten bei der Aufnahme der Haupttunnel (ehemalige Eisenbahnstrecke) an eine Skalierung von 10 Zentimeter. Und das, obwohl die Trümmerkegel an den Sprengstellen nur mit körperlicher Anstrengung zu überwinden und schon gar nicht ohne Hindernisse zu vermessen waren. Aufgenommen wurde trotzdem. Die Neuzeit hat(te) einiges mehr an Technik zu bieten, zuzüglich aalglatter Röhren mit Zentimetergenauen Anfangs- und Endpunkten.

Der Ursprung im Messsalat

Doch irgendwo haben die unterschiedlichen Streckenmaße ihren Ursprung. Rücksprung in die Anfangsjahre. Die bergmännischen Arbeiten laufen. Zig Bergleute, die meisten aus dem Ruhrgebiet, in dem etliche Zechen schlossen oder nicht mehr Kohle, sondern Personal abbauten, wandern ins Ahrtal. Viele bleiben. Sie sorgen mit ihrer Arbeit für ein Streckensystem fernab der ehemaligen Eisenbahntunnel. Dabei bedient man sich bergmännischer Gepflogenheiten. So werden Querverbindungen zu markanten Tunnelverläufen getrieben. Kurzum: Warum von A nach B nach C und weiter nach D oder E buddeln, wenn C vor der Nase liegt. Der Bund wollte seine verschlungenen, gewinkelten Wege in jedem Lüftungsschacht und Notausgang, um Druckwellen zu brechen. Die Erbauer hatten weniger die Verteidigungsstrategie im Blick als eher die Ökonomie. Und den Zeitplan. Das brachte schließlich alle

wieder zusammen. Also wurde gebuddelt, selbst da, wo im endgültigen Bunker nie ein Weg lang führen würde.

Alle Schächte führten vom Ursprung des Hauptbauwerkes weg. Doch einige kamen dem Ursprungspunkt mit einem Knick wieder nahe, wenn auch deutlich höher. Die Bergleute legten dorthin einen zweiten Weg an. Nach dem Erreichen dieses „Kreuzungspunktes“ wurde weiter nach oben und nach unten zu den grabenden Kollegen aufgefahren.

Die Querstollen, bis heute am deutlichsten zu erkennen an den Verwinkelungen mitten in den Verläufen der Notausgänge, wurden zu Bauende wieder geschlossen. Mit einer Folge für die nachrechnende Nachwelt: Der Bunker war nie wirklich 19 Kilometer lang. Das unterirdische Streckensystem mag in seinen besten Zeiten diese Länge erreicht haben, und da die Erbauer nach Kubikmeter Abraum abrechneten, wurde so verfahren, wie das rausgeschaffte Eifelgestein es vorgab.

Einige Bodenproben: Zwischen Bauwerk 6, ausgerechnet dem Sitzungssaal der politischen Führung im Bunker, und der Küche Bauwerk 17 gab es einmal eine direkte Verbindung. Das anschließende Bauwerk 18 gibt es eigentlich überhaupt nicht. Es diente den Erbauern als Umleitung um die Baustelle im Hauptstollen Richtung Politik-Präsenz in den Bauwerken 6, 4 (Funkbereich Bundeswehr), 7, 8, 9 und 10 (Bundesinnenministerium; Bundesgrenzschutz, Bundeswehr). Auf Nachfrage der Bauunternehmen an die Bauleitung wurde es nicht wieder verfüllt. Und selbst das hatte Folgen für den Betrieb in den Jahren danach. Der Verbindungsstollen zwischen Ost und West schließlich. Auch er ist nicht gerade gebaut, wie auf den „Handelsblischen“ Plänen der Jetztzeit zu sehen. Bereits 1963 hatten die Bauarbeiter ihr Aha-Erlebnis. Und dieser Tunnel bis heute seinen Knick.

Die Baupläne unterlagen einer gewissen Tagesform. Gerade 1962 wurde geändert, was die Reihliche erhielten. „Es gab Tage“, so erinnert sich ein Mitglied der Bauleitung, „da sind wir mit neuen Planungen in den Tunnel reingerannt und haben gehofft, dass die Arbeiten im entscheidenden Abschnitt noch nicht angekommen sind“. So ändert die Bundespost auf den letzten Drücker und verlangt eine Verlängerung ihres Bauwerks 193 um drei Meter und korrigiert bis auf 38 Zentimeter genau. Wer heute in die Pläne schaut, sieht, dass es da eigentlich nicht viel zu verlängern gab. 193 ist ein doppelte Sackgasse. Was aber nicht immer so war. Und Bauwerk 20 war auch nicht immer Bauwerk 20. Ein Erbauer von damals sieht in den Plänen von heute nicht mehr durch, und andersherum.

17.336 Meter. Markant und weitaus weniger als diese geschätzte Masse von 19 Kilometern. Aber genau. Erstaunlich genug, dass bei aller Korrektheit um dieses Bauwerk gerade bei der wirklichen Größe grob geschätzt wurde – fast 40 Jahre lang. Und das nicht nur mit dem Metermaß.

Wege unter der Erde

Sollte noch einmal ein Mensch durch die gesamte Anlage wandern, wird er garantiert nicht mitbekommen, mit was er es da zu tun hat. 10, 15 oder 20 Kilometer – man würde alles klaglos hinnehmen. Denn es ist weit, das Tunnelsystem an der Ahr. Und sehr anstrengend. Keine geraden Wege, keine Fahräder oder Elektrokarren.

Wie es heute auf den

vergessenen Wegen aussieht wird demnächst Thema einer Bilderausstellung sein. Impressionen der vergangenen Jahre, entstanden bei den Filmaufnahmen der Handwerkskammer Koblenz, werden in Großformaten zu sehen sein.

Inzwischen sind sie selbst Zeugnis einer Zeit: In vielen Bereichen lichtete die Kamera Bilder von Kulissen ab, an denen seit Jahren kein Mensch mehr war. Ein Bunker und seine Vergangenheit. Alles wird irgendwann irgendwie bewältigt – so oder so.