



„The Bellinghausens“ kämpfen um ihr Stammhaus

Einsprüche aus USA gegen den ICE - Pater David Bellinghausen kommt nach Eisbach - Familientreffen in Oklahoma

Von Uta Effern-Salhoub

Bellinghausen. Ob „The Bellinghausens of the United States“ noch etwas gegen die Schnellbahn ausrichten können ? Der ganze Clan, einige 100 Bellinghausens in Amerika, ist bereit, seinem Verwandten und Freund Richard Bellinghausen, dessen historischer Bellinghauserhof durch den ICE vom Abriss bedroht ist, zu Hilfe zu eilen.

„It is our, the Bellinghausens of the United States, most fervent request, that the Bellinghausen farm and buildings remain unharmed.“

Das schreiben Bellinghausens aus Oregon, Arkansas, Texas und Oklahoma an den „district governor“, Regierungspräsident Dr. Franz-Josef Antwerpes. Es sei eine ganz dringende Bitte und Forderung aller Bellinghausens-Familien in den USA, daß der uralte Bauernhof, das Stammhaus aller Bellinghausens in Europa und Amerika, nicht dem ICE zum Opfer falle.

Ein Teil der Farm sei schon zerstört worden, als die Autobahn gebaut wurde. Sicherlich sei es wichtig für eine Nation, an die Zukunft zu denken und für die Zukunft etwas zu schaffen - das dürfe aber nicht zur Folge haben, daß man Zeugnisse der Vergangenheit zerstöre, geben die amerikanischen Bellinghausens im Brief an Antwerpes zu bedenken.

Verfasser des Schreibens ist der Geschäftsführer und Geschichtsexperte des Clans, William A. Bellinghausen, kurz Bill oder „the blue Fox“ genannt, aus Fort Worth in Texas. Er lädt für den 9. August alle amerikanischen Bellinghausens zur großen „Bellinghausen Family Reunion“ nach Stillwater, Oklahoma, ein. Auch dort wird die Schnellbahn, die das Anwesen der Urahnen in „good old Germany“ zerstören soll, beherrschendes Thema sein. Für das gesellige Familientreffen, zu dem einige 100 Menschen — viele tragen noch den Namen Bellinghausen, andere sind Abkömmlinge des Clans — erwartet werden, entwarf Mike Krawczyk aus Oklahoma City ein ICE-Logo, das auch die Korrespondenz der Familie ziert. Mit Tusche

zeichnete Krawczyk, selber ein Familienmitglied, die „Bellinghausen Farm“, die von einer hindurchbrausenden ICE-Lokomotive dem Erdboden gleichgemacht wird.

„Wir wissen, daß aus Amerika Einsprüche da sind“, war die Reaktion eines Sachbearbeiters des RP auf Anfrage von Alfons Homscheid, ob die Proteste aus USA die Kölner Behörde erreicht hätten. Homscheid und sein Bruder August (Stehen in engem Kontakt zu den Bellinghausens in Amerika. „Wenn sie in Munday/Texas sagen: „I’m a Bellinghausen“, werden sie mit äußerster Hochachtung behandelt“, berichtet August Homscheid, der selber schon zweimal „drüben“ war und begeistert von der Weite der „great plains“, der riesigen Felder in Texas, berichtet. Viele wohlhabende Farmer, Rechtsanwälte, Generaldi-

rektoren und Ingenieure trügen in den USA den Namen Bellinghausen.



Ausgewandert: Katharina und Wilhelm Bellinghausen aus Eisbach sind die Ahnen vieler Bellinghausens in Amerika.

Wie kam es zu dem heißen Draht der Homscheids, die eine Handelsschule in Bad Honnef betreiben, über den großen Teich? „Die Schwester meines Großvaters hatte einen Bellinghausen geheiratet und war mit ihm 1880 nach Amerika ausgewandert“, berichtet Alfons Homscheid aus den Familienannalen. Die Auswanderer waren Katharina und Wilhelm (später William) Bellinghausen aus Eisbach. Sie zählen zu den wenigen Paaren, die den Namen „Bellinghausen“ Ende des 19. Jahrhunderts nach Amerika trugen und mit für seine beträchtliche Verbreitung sorgten — heute gibt es nach Schätzung Homscheids rund 1300 USA-„Bellinghausens“ inklusive ihrer Abkömmlinge.

Katharina, geborene Homscheid aus Wüllescheid bei Aegidienberg, war mit 16 Jahren auf

dem Hof der Bellinghausens in Eisbach als Magd in Dienst gegangen. Wilhelm lebte dort mit seiner Mutter und seinen Brüdern. Der jüngste Bruder, Johann, war als erster nach Amerika gegangen. Wilhelm, damals um die 35, und Katharina beschlossen, zu heiraten und dort ebenfalls ein neues Leben zu beginnen, nachdem die 18-jährige schwanger geworden war. Bruder Anton und später — mit 58 Jahren — der Halbbruder Peter, sollten dem Paar nachfolgen. William und Katharina zogen zunächst nach Illinois, veränderten sich aber bald gemeinsam mit einem befreundeten Ehepaar aus Eisbach mit Namen Schächer in Richtung Nebraska. Ihre endgültige Bleibe fanden sie erst 1902 in Rhineland in Texas, einer nur für katholische Deutsche bestimmten Siedlung. Die Familie wuchs und gedieh: Catherine, wie sie später hieß, brachte zehn Kinder zur Welt, die ihrerseits wieder Familien gründeten.

Ein Enkel von Catherine und William und Sohn von Hubert Bellinghausen ist Benediktinerpater David Bellinghausen aus Clarksville in Arkansas. Er wird am 18./19. September mit seinen drei Schwestern nach Königswinter kommen und in der Kapelle in Eisbach einen Gottesdienst zelebrieren, außerdem — wird er in Dattenberg eine Messe halten.

Durch David Bellinghausen und die Arbeit des Heimatforschers Peter Weber aus Pleiserhohn

entstand überhaupt erst der Kontakt zwischen den Bellinghausens/USA und ihren Freunden und Verwandten im Siebengebirge:

David hatte sich 1975 an den damaligen Oberpleiser Pfarrer Stein mit der Bitte gewandt, näheres über seine Vorfahren zu erfahren. So lernten sich David und Peter Weber kennen, der für die Pfarrei Oberpleis Hunderte, ja Tausende von Familienblättern aus dem alten Pfarrarchiv ehrenamtlich geordnet und neu „aufgeschrieben“ hat. Weber gab David den ganzen Bellinghausen-Stammbaum mit — worauf sich eine Freundschaft mit dem Pater entwickelte, der in der Zwischenzeit schon viermal das Siebengebirge besuchte.

Ein Bruder von David Bellinghausen ist Herbert Bellinghausen mit seiner Frau Darleen. Sie wohnen in Knox City/Texas. Auch sie besuchten in Begleitung der Homscheids schon das Stammhaus des Clans: „Als erstes gingen die zum Bellinghauserhof“, berichtet Alfons Homscheid. Er hat jetzt auch „the blue fox“, Bill Bellinghausen, eingeladen. „Damit er die Farm nochmal sieht, ehe sie abgerissen wird“, ist Homscheid pessimistisch, daß die Bellinghausens den ICE stoppen können. Sein Bruder August hält sich gerade in den USA auf: Auf seiner vierwöchigen Rundreise besucht er etwa 25 Bellinghausen-Familien und nimmt selbstverständlich an der Reunion in Stillwater teil.



In ständiger Verbindung zu den Bellinghausens in den USA: Alfons Homscheid.

General-Anzeiger Bonn,
Freitag, 24. Juli 1992

Der 1000-jährige Hof ist fast vergessen

GA-Serie Teil I: Die ersten Hindernisse. Die Bauernfamilien Bellinghausen, Hermes und Jansen haben nach dem Abriss ihrer Höfe den Neuanfang gemeistert. Mit Rinderzucht und Getreideanbau abgeschlossen

Von **Uta Effern-Salhoub**

SIEBENGEIRGE: Die Adresse Bellinghauserhof“ durften sie behalten. Doch sonst ist von ihrem früheren Leben wenig geblieben. Über den Fundamenten des alten Bellinghauserhofes wuchert Gras. Erinnerungen verblassen. Für Richard und Gaby

Bellinghausen und ihre Kinder Thomas, Matthias und Janina hat sich seit 1998 viel verändert. Ihr 1000 Jahre altes Gehöft wurde abgerissen, damit der ICE über das Areal flitzen kann. Die Familie lebt heute einen Steinwurf entfernt auf einem modernen Bauernhof.

Bauernhof? Nur auf den allerersten Blick. Zwar scharren Hühner, stolziert ein Hahn

umher. Doch Willy, Berta, Lilly und Erika lassen es sich zwischen gepflegten Lavendel- und Rosenbeeten auf einem sattgrünen, sorgsam gemähten Rasen gut gehen. Legen sie nicht jeden Tag ein Ei, stört's keinen: Die Tage der klassischen Landwirtschaft auf dem Bellinghauserhof sind vorbei.

Dafür war zuerst der ICE ausschlaggebend, dazu trugen in der Folge BSE und die Krise der deutschen Landwirte maßgeblich bei. Mit dem Kapitel Milchvieh, Getreide, Rinderzucht hat die Familie inzwischen nach reiflichen Überlegungen unwiderruflich abgeschlossen.

Bis vor zwei Jahren drosch der Beamte im Bundesministerium für Bildung und Forschung abends nach Dienstschluss noch Getreide. Doch seit 2001 besitzt er keinen Mähdrescher mehr, der ist mittlerweile verkauft. Nur zwei Traktoren sind vom alten landwirtschaftlichen Fuhrpark noch übrig, etwa „zum Brennholz holen“, erzählen die Bellinghausens. Am 31. Dezember 1998 hatte die Familie ihr altes Gehöft besenrein an die Bahn AG übergeben. Zuvor mussten 6000 Kubikmeter umbauten Raumes komplett leergeräumt werden von „Dingen, die Generationen zusammengetragen haben“.

Die junge Generation wird mit dem ICE aufwachsen. Wie es sich allerdings mit dem Zug in Zukunft im Alltag leben lässt, weiß noch niemand. Die Bellinghausens wollen sich noch kein Urteil über den - ganz in der Nähe vorbei rauschenden Zug erlauben: „Das kann man erst sagen, wenn er kontinuierlich fährt.“ Bislang sauste er ja nur sporadisch und vor allem nur tagsüber am neuen Bellinghauserhof vorbei. Dass die Bahn AG an der alten denkmalgeschützten Scheune von 1700, die als einziges Gehöftelement vom Abriss verschont blieb, nichts tut, schmerzt Bellinghausen. „Es regnet durch und langsam faulen die Balken“.



sagt der 45-Jährige mit Bedauern. Tun kann er allerdings nichts, denn Eigentümer ist jetzt die Bahn AG. Mit der hatte Bellinghausen sieben Jahre verhandelt, ehe der Verkauf des Hofes unter Dach und Fach war. Jetzt hat ihn die Bahn AG zur ICE-Jungfernfahrt eingeladen,

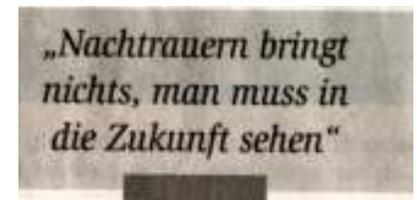
Ein Foto als Erinnerung: Gaby und Richard Bellinghausen zeigen ein Bild von ihrem alten Hof. Heute wohnen sie in einem Neubau am gegenüberliegenden Hang - mit Blick auf die ICE-Strecke.
FOTO: FRANK HOMANN



inklusive Festakt in Montabaur. Bellinghausen ist schon rein aus Neugierde mit dabei: „Das lass' ich mir nicht entgehen.“ Keine Einladung hat hingegen Franz Hermes (65), ehemals Landwirt am Keth in Ittenbach. Er lebt heute in Ruttscheid, wo er ein neues Haus gebaut hat. Der uralte Hof am Keth mit der herrlichen alten Kastanie von 1849 vor der Tür - „alles Geschichte“, sagt der pensionierte Landwirt nachdenklich.

„Nachtrauern bringt nichts, man muss in die Zukunft sehen.“ Das tun auch Wilfried und Uschi Jansen aus Bockerroth, deren Bauernhof in Bockerroth ebenfalls dem Jahrhundertbauwerk hatte weichen müssen. Sie leben jetzt in Elsfeld und betreiben einen großen Reiterhof. Schon vor vier Jahren hatten sie einen Schlusstrich unter das Thema ICE

gezogen und wollen sich dazu nicht mehr öffentlich äußern.



Nicht verschwinden musste das Hotel „Domblick“ in Rottbitze: Dort werden in den nächsten Monaten Messungen hinsichtlich möglicher Erschütterungen vorgenommen, sagte Udo Kampschulte von der DB Bauprojekt-Pressestelle auf Anfrage. Je nach Ergebnis der Messungen haben die Eigentümer Anspruch auf Entschädigung.

Morgen Teil II:

Die Gegner der Neubaustrecke

Generalanzeiger Bonn Mo, 15.07.02

„Viererlooping bleibt dem Siebengebirge erspart“

GA-SERIE Teil II: Die Gegner der Neubaustrecke. Hans Remig ist überzeugt, dass es viel schlimmer hätte kommen können. Der Verein gegen die Schnellbahn im Siebengebirge steht vor der Auflösung

allen voran Hans Remig und sein damaliger

von Uta Effern-Salhoub

SIEBENGEIRGE. Er warnte im Sommer 1989 vor einem „Phantasialand im Siebengebirge“. Das klang reißerisch, doch Hans Remig hatte die krasse Formulierung mit voller Absicht gewählt. Sie sollte aufwühlen. Die ersten Pläne für die Schnellbahn sahen mehr als abenteuerlich aus.

Mit das stärkste Stück: Die Trasse sollte bei Bellinghausen die Landstraße 268 (Dollendorfer Straße) und die Autobahn in hohem Bogen über- statt unterqueren. Von der Autobahnbrücke Dollendorfer Straße bis zur A 3-Brücke Libellenweg war ein 400 Meter langes Brückenbauwerk im Gespräch, das in sieben Metern Höhe die Autobahn gekreuzt hätte. Für Remig „Viererlooping im Siebengebirge“. Eindringlich warnte er vor dem „Ende einer einmaligen Landschaft“.

Das Schlagwort hat sich zum Glück nicht bewahrheitet. „Die Befürchtungen sind nicht eingetroffen: durch die gemeinsame Arbeit. Die Eingriffe sind da, aber es hätte viel schlimmer kommen können“, ist Remig überzeugt. Der aus verschiedenen Bürgervereinen am 12. November 1991 hervorgegangene „Verein gegen die Schnellbahn im Siebengebirge“ mobilisierte die Öffentlichkeit, formulierte Petitionen, führte Politikern wie dem früheren NRW-Umweltminister Klaus Matthiesen oder Regier-

Der Gegner und der ICE:

Hans Remig kämpfte gegen Trassenführung und Eingriffe in die Umwelt. Rückblickend sagt er, vieles hätte schlimmer kommen können.

FOTO: FRANK HOMANN



ungspräsident Franz Josef Antwerpes die Tragweite der Planungen vor Augen. Vor allem aber klinkte sich der Verein in das Raumordnungsverfahren und das nachfolgende Planfeststellungsverfahren ein. Wie formuliere ich meine Bedenken, wo und wie

bringe ich sie ein? Bei diesen Fragen standen die Aktiven -

Stellvertreter Karl-Heinz Bellinghausen - verunsicherten Bürgern hilfreich zur Seite, klärten auf, informierten, vermittelten Adressen von Anwälten.

„Die wirkliche Belastung können wir erst erkennen, wenn im Herbst der Fahrbetrieb voll aufgenommen wird“

Für von ihm geleisteten juristischen Beistand legte der Verein rund 50 000 Mark (25000 Euro) auf den Tisch. Ein wichtiger Teilerfolg für die 600 Mitglieder war die Unterzeichnung der Konsensvereinbarung am 16. Mai 1997.



Zuvor hatten Landrat Franz Möller und der damalige Oberkreisdirektor Frithjof Kühn auch namens der Kommunen mit Bezirksregierung und Deutscher Bahn Verbesserungen für die Bevölkerung und die Umwelt in vier Planungsabschnitten ausgehandelt. Die Mission des Vereins war zu dem Zeitpunkt weitgehend erfüllt und sein Credo aufgegangen: „Wenn die Bahntrasse gebaut werden muss, dann so, dass das Siebengebirge und die betroffenen Menschen damit leben können.“ Remig sowie seine Stellvertreterin Monika Kurtsiefer werden 2003 voraussichtlich eine

Versammlung einberufen und den Verein auflösen - „wenn die Bahn den Betrieb aufgenommen hat und die Lärmwerte stimmig sind“, sagt Remig. Denn: „Zur Fragwürdigkeit des Berechnungsverfahrens der Lärmschutzgrenzwerte stehen wir nach wie vor.“ Er wagt noch keine Beurteilung der tatsächlichen Belästigungen: „Keiner weiß es, die wirkliche Belastung der Umgebung können wir erst erkennen, wenn im Herbst der Fahrbetrieb voll aufgenommen wird.“

Berge von Ordnern mit Artikeln und

Schriftstücken zur Siebengebirgstrasse liegen in Remigs Keller, bis heute sammelt der Pensionär jeden Zeitungsausschnitt über die Bahn AG. Die Dokumente zum ICE will er dem Siebengebirgsmuseum übergeben. Eins steht für ihn fest: „Wenn ich heute an der Stecke vorbeifahre, muss ich sagen, dass sich die Arbeit gelohnt hat.“

Morgen Teil III:

Ein Geburtshelfer für die Neubaustrecke
General-Anzeiger Bonn
Dienstag, 16. Juli 2002

Im Diesel-Golf zehn Mal rund um den Globus

GA-SERIE Ein Geburtshelfer für die Neubaustrecke. Udo Kampschulte pendelte in zehn Jahren 400 000 Kilometer zwischen Köln und Frankfurt. Der Bahnsprecher ist vom Erfolg der Strecke überzeugt

Von Holger Willcke

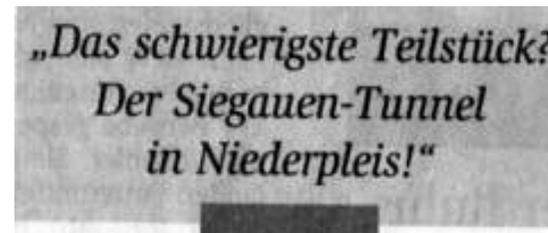
SIEBENGEIRGE. „Wenn diese Strecke von den Kunden nicht angenommen wird, dann verstehe ich die Welt nicht mehr.“ Udo Kampschulte strahlt Selbstbewusstsein aus. Der stellvertretende Pressesprecher der DB-Bauprojekt ist vom Siegeszug des ICE 3 überzeugt: „Die Schnellbahnstrecke zwischen Köln und Frankfurt ist für das europäische Schienennetz von außerordentlicher Bedeutung. Vor fünf Jahren hat sich noch niemand vorstellen können, welchen Komfort und Reisezeitgewinn ein ICE 3 garantiert. 2006 benötigen Fahrgäste nur noch vier Stunden für die 770 Kilometer lange Strecke zwischen Paris und Frankfurt via Köln. Das ist geradezu sensationell schnell. Strecke und Fahrzeug bilden ein Dream-Team.“

Was nach Ansicht Kampschultes noch fehlt, um die Erfolgsstory der Neubaustrecke zu garantieren, ist eine Trendwende in der Verkehrspolitik: „Die Schiene hat gegenüber der Straße noch zu viele Nachteile - vor allem aus steuerlicher Sicht. Der Bund steht in der Pflicht, die Schiene durch politische Entscheidungen attraktiver zu machen.“



Kampschulte ist ein ICE-Spezialist. Er hat die „längste Baustelle Deutschlands“ (177 Kilometer) von der ersten Stunde an betreut. 400 000 Kilometer ist er in zehn Jahren zwischen Köln und Frankfurt gependelt, hat Baustellen besichtigt. Medienvertreter begleitet und Besuchergruppen geführt. Nur einmal ist er mit seinem Dienstwagen im Baustellen-Morast stecken geblieben: „Da haben mich freundliche Bauarbeiter wieder rausgezogen.“

Kampschulte ist Eisenbahner durch und durch. „Als ich vor elf Jahren von dem ICE-Projekt erfuhr, habe ich mich sofort beworben. Und bis heute habe ich die Entscheidung nicht bereut.“ Trotz seiner Bahn-Begeisterung hat der 47-Jährige viel Verständnis für die Sorgen der Trassenanlieger. „Ich wohne selbst nur 25 Meter entfernt von der S-Bahnlinie Mönchengladbach - Hagen in Erkrath. Ich kann verstehen, dass die Bürger im Siebengebirge Angst vor Lärm haben. Aber es wird nicht so schlimm werden“, ist Kampschulte sicher.



Gefragt nach dem schwierigsten Teilstück zwischen Köln und Frankfurt, antwortete Kampschulte: „Ohne Zweifel, das ist der Siegaue-Tunnel in Niederpleis. Es gab Zeiten, da war ich mehr dort als zu Hause. Den Mineuren und Ingenieuren wurde wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse alles abverlangt.“ Das Ändern der Baupläne hat viel Zeit und Geld gekostet. Wer die Mehrkosten tragen muss, steht immer noch nicht fest, berichtet der Pressesprecher. Aber es gab noch andere Besonderheiten im Rhein-Sieg-Kreis, so Kampschulte. „Die Konsens-Trasse, die der damalige Landrat Franz Möller durchgeboxt hat, hat für die Landschaft und die Menschen viel gebracht. Zum Beispiel in Aegidien-berg gibt es Stellen, von denen aus man die Trasse wegen der Tieferlegung um sechs Meter nicht mehr sieht. Der Einsatz und die Hartnäckigkeit des Kreises haben sich gelohnt. Jetzt soll die Siegaue sogar unter Naturschutz gestellt werden, weilsie nach Abschluss der Bauarbeiten so schön geworden ist.“

Und da ist noch Hans Remig. Mit dem Vorsitzenden der „Bürgerinitiative gegen die Schnellbahn im Siebengebirge“ hat sich Kampschulte viele Wortgefechte geliefert. Aus der Beziehung ist zwar keine Männerfreundschaft geworden, aber „wir können uns heute in die Augen sehen. Er ist eine Persönlichkeit - trotz aller Gegensätze“.

Manch steinigen Weg hat Udo Kampschulte für die neue ICE-Strecke beschritten.
Auch deshalb steht er hundertprozentig hinter dem Projekt.

FOTO:HOLGER ARNDT



Die ICE-Strecke ist fertig, am 1. August wird's ernst. Und was macht Udo Kampschulte demnächst? „Am 26. Juli treffen sich 1 600 ICE-Mitarbeiter in Montabaur zu einem großen Abschiedsfest“. Ab dem 27. Juli kümmert sich Udo Kampschulte dann um den Ausbau der S-Bahnlinien 12 und 13 zwischen Köln und Linz. Er ist halt Eisenbahner - durch und durch.

Morgen Teil IV:
Der Streit um die Trasse

General-Anzeiger Bonn
Mittwoch, 17. Juli 2002

Einigung eine Stunde vor dem Spatenstich

GA-SERIE Der Streit um die Trasse. Der ehemalige Landrat Franz Möller hat die Diskussion um den Streckenverlauf entscheidend geprägt. Eine starke Phalanx aus der Region formierte sich gegen die Pläne der Bahn

SIEBENGEIRGE. Als Franz Möller am 13. Mai 1997 früh morgens sein Haus in Hangelar verlässt, hat er zwei Redemanuskripte für den Festakt in Siegburg in der Aktentasche: eine versöhnliche und eine zornige Version. Denn der Landrat weiß noch nicht, was das Gespräch mit den Vertretern der Bahn und des Verkehrsministers in Bonn ergeben wird. Die letzte Verhandlungsrunde beginnt um acht Uhr im Ministerium, der erste nordrhein-westfälische Spatenstich für die ICE-Strecke Köln-Frankfurt ist für elf Uhr in Siegburg vorgesehen. Dort soll auch Möller eine Rede halten. Was er sagen wird, hängt davon ab, ob die Bahn sich bewegt.



Das Verhandlungsergebnis ist dann doch noch relativ günstig für die vielen Menschen, die entlang der Schnellbahnschneise zwischen Troisdorf und Aegidienberg wohnen. An diesem Tag endet eine Debatte, die bereits in den 60er Jahren begann und in den 90er Jahren erbittert geführt wird: Die vom Rhein-Sieg-Kreis

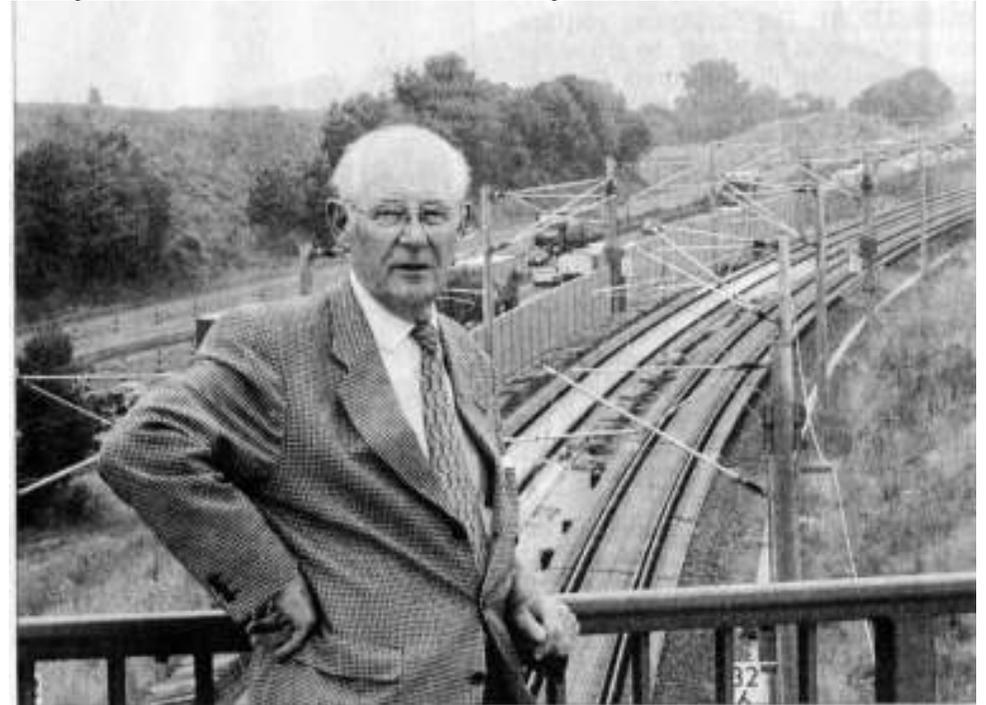
gewünschte „Konsens-Trasse“, tiefer als von der Bahn geplant, wird größtenteils gebaut.

Damit hat auch Möller, der mit dem damaligen Oberkreisdirektor und heutigen Landrat Frithjof Kühn in Bonn die Interessen des Kreises vertritt, sein Ziel erreicht. Die mit Kritik an der sturen Haltung der Bahn gespickte zornige Version seiner Rede bleibt beim Festakt in Siegburg in der Aktentasche. Dankesworte sind angesagt. Dank wofür? Möller: „Im letzten Moment haben die Bahnvertreter zugesagt, den Pleisbach-Tunnel von 500 Meter auf zwei Kilometer zu verlängern. Auch die Tieferlegung der Trasse auf Königswinterer und Bad Honnefer Gebiet haben wir in letzter Sekunde durchbekommen.“ Der von Parteifreunden am Vorabend geforderte Boykott der Veranstaltung ist damit vom Tisch, und so fährt Möller mit einem lachenden und einem weinenden Auge zum Spatenstich nach Siegburg: „Einerseits war ich froh, dass die Region nach dem Berlin-Beschluss nicht vom internationalen Schnellbahnnetz abgekoppelt war. Andererseits waren die Eingriffe in die Landschaft doch erheblich.“

Dennoch ist Möller überzeugt, für Natur und Menschen an der Trasse einiges getan zu haben. „Wir haben viel mehr erreicht als man vorher ahnen konnte. Das ging aber nur, weil der Rhein-Sieg-Kreis, der Regierungspräsident und die Städte Sankt Augustin, Königswinter und Bad Honnef an einem Strang gezogen haben und letztendlich auch zu einer Klage bereit waren. Diese Phalanx hätte die Bahn erst einmal durchbrechen müssen.“

Möller und Kühn gelingt der Durchbruch mit einer klugen Strategie: Zunächst präsentieren sie ihren Gesprächspartnern nochmals die zahlreichen - auch

durch Gutachten untermauerten - ökologischen Argumente, die für eine Tieferlegung sprechen. Und sie erinnern die Bahnvertreter daran, wie nervig, langwierig und teuer der Gang vor deutsche Gerichte sein kann. Möller: „Wir waren alle auf einer Linie, wir hätten geklagt.“ Sicherlich spielt auch der politische Druck eine Rolle, denn der erste ICE-Spatenstich in NRW nur eine Stunde



Zufrieden: Franz Möller blickt heute ohne Zorn zurück auf die Vorgeschichte der ICE-Strecke, an deren Verlauf er als Landrat maßgeblich beteiligt war.

FOTO: FRANK HOMANN



nach dem Gespräch hinter verschlossenen Ministeriumstüren ist für die Bahn ein werbewirksamer Zeitpunkt, um ihr Entgegenkommen zu verkünden. Schon Mitte der 50er Jahre fordert Konrad Adenauer eine schnelle Zugstrecke zwischen Köln und Frankfurt und einen neuen Bonner Hauptbahnhof an der Stelle des heutigen Polizeipräsidiums. Die Diskussion um Bau und Verlauf einer neuen Schnellbahnstrecke wird Anfang der 70er Jahre konkret, weil die Kapazitäten im Rheintal nahezu erschöpft sind. Hessen favorisiert eine rechtsrheinische Verbindung von Köln nach Groß-Gerau, um die Landeshauptstadt Wiesbaden anzubinden. Rheinland-Pfalz unter Ministerpräsident Helmut Kohl fordert eine linksrheinische Strecke mit dem Anschluss von Koblenz. Jahre später wird Kohl als Bundeskanzler eine rechtsrheinische Trasse empfehlen. Die Bundeshauptstadt Bonn will nicht, dass die

schnelle Bahn an ihr vorbei saust und plädiert deshalb für die linksrheinische Variante. Doch der Widerstand lässt nicht lange auf sich warten: Eine Bürgerinitiative befürchtet die Zerstörung des Drachenfelsen

„Nun sind die Wunden halbwegs verheilt. In einigen Jahren hoffentlich ganz“

Kohl fordert eine linksrheinische Strecke mit dem Anschluss von Koblenz. Jahre später wird Kohl als Bundeskanzler eine rechtsrheinische Trasse empfehlen. Die Bundeshauptstadt Bonn will nicht, dass die schnelle Bahn an ihr vorbei saust und plädiert deshalb für die linksrheinische Variante. Doch der Widerstand lässt nicht lange auf sich warten: Eine Bürgerinitiative befürchtet die Zerstörung des Drachenfelsen

Ländchens in Wachtberg. Angeblich, so werden die Trassengegner im Siebengebirge nicht müde zu berichten, verfügen die Wachtberger in ihrer Bürgerschaft über einen einflussreichen Mitstreiter im Hintergrund: Hans-Dietrich Genscher. Die Idylle vor der Haustür des Außenministers bleibt unangetastet: Am 20. Dezember 1989 beschließt die Bundesregierung eine rechtsrheinische Trassenführung mit Haltepunkten am Flughafen Wahn plus Vilich oder Siegburg. Damit ist eine neue Trassendiskussion eröffnet. Gegen das Projekt bildet sich unter der Führung von Hans Remig der Verein „Gegen die Schnellbahn“. Deren Mitglieder Adelheid Bauer und Renate Hönig-hausen kämpfen besonders vehement gegen die Variante über Vilich. Auch für Möller ist sie nicht akzeptabel: „Die Vilich-Trasse hätte das Wasserschutzgebiet Thomasberg stark beeinträchtigt, den Ennert durchschnitten und das Siebengebirge wesentlich mehr zerstört als die Trasse über Siegburg parallel zur A 3.“

So sieht es auch Landesumweltminister Klaus Matthiesen 1990 bei einem Besuch im Siebengebirge.

Im Januar 1994 gibt der Bund schließlich 500 Millionen Mark für die Flughafenschleife frei. Für Möller beginnt nun ein Balance-Akt. Die Vermittlerrolle zwischen Bürger- und Bahninteressen bringt ihm nicht nur Freunde ein. „Viele Anwohner haben mir mein Eintreten für die Siegburg-Trasse übel genommen. Doch sie war die mit den geringsten Eingriffen.“ In der Tat sind die schlimmsten Befürchtungen nicht eingetroffen. Dennoch meint Möller: „Kurz nach Beginn der Bauarbeiten war die Zerstörung der Landschaft im Siebengebirge schrecklich. Es tat weh, dort durchzufahren. Nun sind die Wunden halbwegs verheilt, in einigen Jahren hoffentlich ganz.“

Morgen Teil V:

Ein Tunnel und seine Tücken

General-Anzeiger Bonn
Donnerstag, 18. Juli 2002

370 Meter bis an den Rand der Verzweiflung

GA-SERIE Der Tunnel und seine Tücken. Mineure arbeiten mit Hochdruck unter der Sieg.

Im 2 502 Meter langen Tunnel stand eine Betonwand. Sieg musste umgeleitet werden

Von Michael Lehnberg

SANKT AUGUSTIN. Es zischte laut und lange unter der Niederpleiser Erde. Tunnelpatin Anke Riefers hatte die Luft raus gelassen. Die überdimensionale Druckluftkammer, aus der die Mineure die letzten 150 bergmännischen Meter Erde aus dem ICE-Siegautentunnel heraus-



gefahren hatten, war keine mehr. Viele Menschen zwängten sich durch das kleine Loch in der großen Schottwand aus Beton, die einen Teil des Tunnels luftdicht gemacht hatte.

Groß wurde er gefeiert, der Durchstich 20 Meter unter der Autobahn 560 Ende September 2000. Lautstark war der Applaus für die Tunnelbauer, die fast Unmögliches möglich gemacht hatten. Der Siegaudentunnel ist nur einer von 24 bergmännisch erstellten entlang der neuen Trasse, aber einer, der es in sich hatte. 370 von insgesamt 2 502 Meter haben die Mineure und Ingenieure bisweilen an den Rand der Verzweiflung gebracht und sogar die Autos von der A 560 getrieben.

17 Monate dauerten die Arbeiten bis zum Durchstich, an einem der schwierigsten Tunnel der Neubaustrecke. Einiges länger als kalkuliert, was mit dafür verantwortlich war, dass der Hochgeschwindigkeitszug mehr als ein Jahr später erst über die Gleise rauschen konnte.

„Es war bergmännisch das anspruchsvollste Bauwerk der gesamten Strecke. Jeder Meter war eine ganz besondere Herausforderung“, hatte



Bringfried Bester, Geschäftsführer der Deutsche Bahn Bauprojekt GmbH, damals gesagt. Das große Problem war die weiche, mitunter kiesige Erde über der Röhre.

Auch das Grundwasser spielte nicht so recht mit. Es brach immer wieder in den Tunnel ein, riss Erde mit und hinterließ Hohlräume unter der Autobahn. Die musste mehrere Male gesperrt werden. Ein gutes halbes Jahr schafften die Mineure keinen einzigen Meter, versuchten gar mit Stickstoff die Erde zu vereisen, bis sie sich für den teuren und

aufwendigen Druckluft-Vortrieb entschlossen - mit Erfolg. Die Gefahr, dass die Erde bei den Arbeiten einbrechen könnte, war gebannt. Die

Kammer, kippte sie ab und holte die nächste Fuhre raus.

10 560 Stunden haben die Mineure gebraucht, um sich unter der Sieg, der Autobahn, dem Friedhof, und dem Gemeindezentrum Sankt Martinus Niederpleis durch die Erde zu wühlen, und ungewollt produzierten sie viele Schlagzeilen. Ein ganzer Ortsteil versinke langsam, hatte ein Boulevardblatt behauptet, nachdem an einigen Häusern Setzrisse festgestellt worden waren.

Ein aufwändiges Sicherheitssystem installierten die Ingenieure an der Pfarrkirche in Niederpleis. Das sollte bei jeder noch so kleinen „Bewegung“ Alarm schlagen. Passiert ist nichts, gesperrt wurde das Gotteshaus lediglich aus Sicherheitsgründen, und auch sonst steht noch jedes Haus in der Nähe des Tunnels noch dort, wo es immer schon gestanden hat.

Makaber indes: Bei den Arbeiten unter Tage wurde gerade das Grab des größten Tunnelgegners, des ehemaligen Niederpleiser Ortsvorstehers und Sankt Augustiner Ehrenbürgers, Andreas Schmitz, mit Schmiere verdeckt.

Es sollte eigentlich auch gar kein Tunnel werden. Eine überdimensionale Brücke sollte den ICE über die Siegaue führen. Bürger und Umweltschützer liefen erfolgreich Sturm gegen das Projekt und rangen der Bahn später auch einen einen Kilometer längeren Tunnel ab, um die Siegaue zu schützen. Gegen all die Probleme war die Umleitung der Sieg gleichsam ein Klacks. An der Nahtstelle ist das Bett heute rund 20 Meter breiter, haben die Fische den künstlichen Schlenker über Erwarten gut angenommen. Aber es sollte eigentlich auch gar kein Tunnel werden. Eine überdimensionale Brücke sollte den ICE über die Siegaue führen. Bürger und Umweltschützer liefen erfolgreich

gleich unterziehen. Ein kleiner Zug mit Kipploren fuhr die Erde aus der riesigen

Immer dabei:

Die Markscheider - Vermesser im Bergbau - überwachten jeden unterirdischen Vortrieb.

„Es war bergmännisch das anspruchsvollste Bauwerk der gesamten Strecke“

Der Tunnel
unter der Siegaue
bereitete zahl-
reiche Probleme.
Vor allem die
weiche Erde und
der Kiesboden
machten den
Baufirmen
zu schaffen.



Sturm gegen das Projekt und rangen der Bahn später auch einen einen Kilometer längeren Tunnel ab, um die Siegaue zu schützen. Gegen all die Probleme war die Umleitung der Sieg gleich-

Morgen Teil IV:

Die Kostenexplosion

General-Anzeiger Bonn
Freitag, 19. Juli 2002

Das „Reich der Spekulationen“ wird Wirklichkeit

GA-SERIE Die Kostenexplosion. Vor 17 Jahren schätzte ein Projektleiter der Bahn die Kosten für die ICE-Trasse auf 2,7 Milliarden Euro. Insgesamt hat die Bahn AG jedoch rund sechs Milliarden Euro ausgegeben



Von Hans-Joachim Wtmmeroth

SIEBENGEIRGE. Wenn am 1. August der ICE seinen Shuttledienst zwischen Köln und Frankfurt aufnehmen wird, hat die Deutsche Bahn AG rund sechs Milliarden Euro ausgegeben. Eine Sechsen mit neun Nullen dahinter - und für alle die, die noch die gute alte Mark im Hinterkopf haben: Zwölf Milliarden Mark hat die modernste und technisch aufwändigste Strecke der Bahn gekostet. Besäße jemand dieses Geld, würde er in der Rangliste des Manager Magazins der deutschen Milliardäre zwischen Reinhard Mohn (Bertelsmann, 5,7 Milliarden

Euro) und Werner Otto (Otto-Versand, 6,6 Milliarden Euro) eingestuft und befände sich damit unter den zehn reichsten Deutschen.

Dabei sollte soviel Geld gar nicht ausgegeben werden. 1985 sprach der damals zuständige Projektleiter der Bundesbahn, Wilhelm Blind, vor dem Kreisplanungsausschuss in Siegburg von 2,7 Milliarden Euro Kosten. „Blauer Dunst“ sei das damals gewesen, meint Udo Kampschulte, Sprecher der DB-Projekt GmbH. Da habe noch niemand eine Vorstellung von der Trasse gehabt. 1999 lag der ursprünglich vorgesehene Kostenrahmen bei gut 3,9

Milliarden Euro plus rund 0,6 Milliarden Euro für die Anbindung des Flughafens Köln-Bonn. Aber wie so oft beim Bau kommt es hinterran meist anders als geplant. Im Februar 1999 hieß es, dass die Strecke erst im Mai 2002 in Betrieb gehe. Das bestätigte damals der Aufsichtsratsvorsitzende Ulf Häusler (der GA berichtete). Ein Festhalten am ursprünglichen Termin sei weder unter bautechnischen noch unter finanziellen Gesichtspunkten zu vertreten gewesen, sagte Häusler damals. Vor allem seien die von den Medien veröffentlichten Mehrkosten von 0,6

Milliarden Euro (1,2 Milliarden Mark) reine Spekulation.

Gründe für die Verzögerungen und Kostensteigerungen gab es genug. So musste die Bahn in den Bauabschnitten zwischen Königswinter und Dierdorf im Durchschnitt 46,5 Monate auf das Baurecht warten. Damit blieb für den Abschnitt im Siebengebirge eine Bauzeit von nur 29 Monaten. Zu wenig, befand damals Bringfried Belter, Geschäftsführer der DB-Bauprojekt GmbH. Viel Zeit und damit Geld ging auch durch die Verhandlungen über die sogenannte Konsens-Trasse verloren. „Die Forderungen von Kreisen, Bürgern und Initiativen haben die Kosten auch mit nach oben getrieben“, sagt Kampschulte. Teuer wurde auch manches Tunnelprojekt. Nicht nur, dass einzelne Röhren länger wurden als geplant. Manche Gebirge, wie die Tunnelbauer sagen, waren auch härter als erwartet. So war das Gestein im Abschnitt der ICE-Tunnel in Dernbach und Limburg so hart, dass die vorgesehenen 40 Meter Tunnelvortrieb pro Monat selbst mit mehr Mann und Material nicht zu schaffen waren. Auch die Wasserpro-



bleme im Siebengebirge-Tunnel waren kein Kinderspiel für die Ingenieure. Erst mit viel technischer List ließ sich das Wasser so bändigen, dass die Bauleute ihrer Arbeit nach-

gehen konnten. Andere Bauwerke, wie der Schulwald-Tunnel im Taunus, mussten durch sehr weiches Schiefergestein geführt werden, das immer wieder nachrutschte.

In der Realität liegen die Kosten nun um gut eine Milliarde Euro höher, als 1999 ins „Reich der Spekulationen“ verwiesen. Dennoch wird das Geld wohl wieder herein kommen. Die Fahrkarte für den Abschnitt Siegburg-Frankfurt soll nach Angaben aus dem Monat Mai 46,80 Euro kosten. Im Jahr 2010 werden 25 Millionen Passagiere pro Jahr erwartet. Macht etwas mehr als eine Milliarde Euro Umsatz pro Jahr. Je nachdem, wieviel nach Abzug der Kosten übrig bleibt, könnte sich das Bauwerk schnell amortisiert haben. Nur kann oder will bis heute niemand die genauen Unterhaltskosten der Strecke kennen. Wie Kampschulte dem General-Anzeiger sagte, werden betriebswirtschaftliche Zahlen ohnehin nicht bekannt gegeben. Außerdem seien die Betriebskosten der neuen Strecke wegen ihrer neuartigen Gleisbettung auf Beton noch nicht kalkulierbar.

„Erst wenn die ICE-Strecke fertig ist und wir dann wissen, wie teuer sie letztendlich geworden ist, stehen auch die Mehrkosten fest“, hatte Häusler 1999 gesagt. 2010 wird die Bahn auch wissen, ob die Strecke rentabel ist.

Am Montag Teil VII:

Die Anbindung des Flughafens

General-Anzeiger Bonn

Samstag/Sonntag, 20./21. Juli 2002

General-Anzeiger Bonn

Samstag/Sonntag, 20./21. Juli 2002

Politiker besichtigen die kritischen Punkte der Trasse

ICE Lob für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG



Von Michael Lehnberg

Rundreise: Der Tunnel Rttbitze stand auch auf dem Besichtigungsprigramm der Politiker, die mit den Entsche4idungen rund um den ICE befasst waren. FOTO: HOLGER ARNDT

RHEIN-SIEG-KREIS. Der ICE 3 rauscht mit Tempo 270 in den Tunnel Rottbitze. Heftiger Fahrtwind reißt an den Sakkos und für einige Sekunden versteht niemand mehr das Wort des anderen. Dann ist der Spuk vorbei. Der Tunnel hat den Zug geschluckt und hinterlässt beeindruckte Zuschauer. Das Publikum hatte Frithjof Kühn an den Tunnel geführt. Der Landrat spielte am Donnerstag Reiseleiter und demonstrierte seinen Gästen auf einer Busfahrt durch die Pleisbachaue und das Siebengebirge, wie gut sich die neue ICE-Trasse bereits in die Landschaft eingepasst hat. „Sie haben viel Arbeit und eine große Verantwortung übernommen im Interesse der Menschen und der Natur“, be-

dankte sich Kühn bei denjenigen, die dicke

Ausschussunterlagen gewälzt und wichtige Entscheidungen getroffen hatten - die Politiker des Umwelt- und des Planungsausschusses sowie des Landschaftsbeirates. Ebenso galt sein Dank seinen Mitarbeitern Hans-Adolf Schmidt, hauptverantwortlicher ICE-Planer, und Günter Pfeiffer, Abteilungsleiter Natur- und Landschaftschutz. Die beiden informierten die „Reisegruppe“, darunter auch CDU-MdB Norbert Röttgen und sein SPD-Kollege Uwe Göllner über die kritischen Punkte an der Trasse und wie sie gemeinsam bewältigt worden sind. „An der Trasse ist sichtbar, dass sich die Veränderungen sehr positiv ausgewirkt haben“, sagte Udo Kampschulte, Sprecher der DB Bauprojekt.

„Es hat sich gelohnt“, sagte Gerhard Richter vom Umweltausschuss des Kreises. Der Birlinghovener meinte damit die vielen Bürger, die sich massiv und hartnäckig gegen die ersten Trassenpläne gewehrt hatten. „Sie haben maßgeblich dazu beigetragen, dass das jetzt so gut geworden ist“, meinte Richter und spielte auf die Verlängerung des Siegauntunnels und die zahlreichen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen an, die der Bahn abgerungen werden konnten.

Erste Station der kleinen Rundreise war das Nordportal des Siegauntunnels. Pfeiffer erläuterte die Ausgleichsmaßnahmen. „Die Flutmulden sind von den Tierarten schon sehr gut angenommen worden.“ Auch im Logebachtal soll der dort ansässige Eisvogel laut Kampschulte schon wieder gehört worden sein. Dort hat die Bahn so genannte Ersatznahrungsteiche anlegen lassen, weil der ursprüngliche Teich der neuen ICE-Brücke zum Opfer gefallen war.

In der Pleisau dagegen sehen die Erdablagerungen noch recht braun aus. „Es dauert aber nicht mehr lange, dann ist das hier auch voller Grün“, meinte Kampschulte. Er berichtete, dass derzeit entlang der Erdwälle zwischen Trasse und Autobahn Windschutzwände installiert werden. Das werde in ungeschützten Tallagen deshalb gemacht, damit der ICE auch bei Windstärke 8 noch 300 Stundenkilometer fahren könne.

Nach einem Bericht von Kreisbrandmeister Walter Jonas am Rettungsplatz Rottbitze machte sich die Gruppe wieder auf die Rückreise. „Wir waren nicht immer einfache Gesprächspartner“, sagte Kühn zu Kampschulte. „Aber sie haben immer die Ruhe bewahrt, und wir haben ein gutes Resultat erzielt.“ Das sei aber auch nicht billig gewesen, meinte Kampschulte. Die Strecke koste die Bahn statt zunächst 3,5 nun rund sechs Milliarden Euro. Davon seien zig Millionen in den Landschaftsschutz geflossen. „Darauf sind wir auch ein wenig stolz.“

Der ICE rollt mit Verspätung zum Terminal

GA-SERIE Die Anbindung des Flughafens. Die 15 Kilometer lange Schleife kostet 532 Millionen Euro und soll Ende nächsten Jahres fertig sein. Rechtliche Auseinandersetzungen verzögerten das Projekt immer wieder



Immer näher rücken die Baumaschinen den Landebahnen des Adenauer-Airports. Ende 2003 sollen die ersten Züge unter den Terminals halten.

FOTO: HOLGER ARNDT

Von Klaus Elsen

Region. Als 1970 das damals nagelneue Terminal des Köln/Bonner Flughafens eingeweiht wurde, präsentierte sich der zuvor eher verschlafene Heide-Flugplatz als moderner Drive-In-Airport mit eigenem Autobahnanschluss. Die Forderungen von weit-sichtigen Verkehrsplanern, den Flughafen auch an die Schiene anzuschließen, verhallten damals ungehört. Die gesamte Infrastruktur war auf den Autoverkehr ausgerichtet - und so sollte es über Jahrzehnte bleiben. Während nach und nach alle großen deutschen Airports mit dem Schienenverkehr verknüpft wurden, blieben die Rollfelder in der Wahner Heide für den öffentlichen Personenverkehr - abgesehen von ein paar Pendelbussen - weiterhin Diaspora. Das wird

sich ab Dezember 2003 ändern, wenn die ersten ICE über die neue Flughafen-anbindung rollen.

Erst mit den Planungen zur rechtsrheinischen Trasse für die ICE-Strecke Köln-Rhein/Main Ende der 80er Jahre flammte die Diskussion um eine Schienenanbindung des Adenauer-Flughafens wieder auf. Letztendlich hat es der Flughafen der deutschen Einheit zu verdanken, dass er jetzt endlich über die 15 Kilometer lange ICE-Schleife an das Schnellbahn- und Nahverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen wird. Denn nur die Wiedervereinigung, der Bonn/Berlin-Beschluss und die in die Region fließenden Ausgleichsmittel haben dies überhaupt ermöglicht.

Von den rund 532 Millionen Euro, die die ICE-Schleife zum Flughafen kostet, zahlt der

Bund immerhin 256 Millionen. Rund 222 Millionen Euro steuert das Land Nordrhein-Westfalen bei und mit etwa 54 Millionen Euro finanziert der Flughafen den ICE-Bahnhof unter dem neuen Terminal 2. Ohne das Geld vom Bund hätte die Flughafen-Schleife nie gebaut werden können. Denn während Land und Flughafen sich vehement für einen Anschluss an die Schiene einsetzten, weigerte sich die Bahn über Jahre strikt, sich zu beteiligen.

Und selbst als die Finanzierung der Flughafen-Schleife stand, war die Verwirklichung der Schienenstrecke immer noch nicht gesichert. Vor allem rechtliche Auseinandersetzungen mit Anliegern der künftigen Trasse - wie etwa mit dem Gestüt Röttgen - verzögerten das Projekt und brachten es mehr als einmal an den Rand des

Scheiterns. Die Besitzer des Gestütes, die Kölner Familie Mühlens („4711“), wollten verhindern, dass der ICE unter ihrem Grund und Boden verlaufen sollte. Erst als sich Gestüt und Bahn auf einen Vergleich einigten, gab es grünes Licht.

Am 4. Dezember 2000 fiel endlich der Startschuss für den Bau der Airport-Schleife; am selben Tag unterzeichneten Vertreter von Land, Deutscher Bahn und Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) auch die Finanzvereinbarung für den Nahverkehr auf der Flughafen-anbindung. Denn neben



den superschnellen ICE-Zügen wird der Flughafen auch an die neue S-Bahn-Linie S 13 angebunden.

Die S 13 verkehrt ab 2004 auf der Strecke Köln, Flughafen, Troisdorf,

Bonn-Oberkassel. Sie soll später einmal über Königswinter und Bad Honnef bis ins rheinland-pfälzische Linz führen. Ab 2004 sollen auch Regional-Express-Züge am Flughafen stoppen. Nach den Plänen der Bahn sollen

„Die Region Köln/Bonn wird von den Impulsen der Schleife profitieren“

pro Stunde und Richtung zwei ICE-Züge halten.

Die Airport-Schleife zweigt am Bahnhof Porz-Wahn nach Osten von der Hauptstrecke Köln-Frankfurt ab, unterquert die Bundesstraße 8 und verschwindet in Höhe der Flughafen-Autobahn A 59 im 4 210 Meter langen Tunnel. Der führt zwischen den Ortschaften Gregel und Wahnheide hindurch zum 18 Meter unter der Erde gelegenen ICE-Halt am Flughafen und von

dort im weiten Bogen wieder nach Westen. Bei Gremberghoven stößt die Trasse wieder auf die Hauptstrecke. In die Schienenanbindung setzen alle Beteiligten große Hoffnungen. „Die Region Köln/Bonn wird von ihren Impulsen profitieren. Sie ist ein Beitrag zur erfolgreichen strukturellen Neuausrichtung der Region“, ist Angelika Mertens, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, überzeugt. Ihr Kollege Jörg Hennerkes vom NRW-Verkehrsministerium schätzt, dass allein durch

die Verknüpfung Flughafen/Schiene rund 15 000 Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden. Der Flughafen selbst sieht sich durch die Anbindung besser gerüstet für den Wettbewerb. ICE und S-Bahnen sollen helfen, zum einen das Ruhrgebiet als direktes Einzugsgebiet zu erschließen und zum anderen durch die schnellen Fernverbindungen Richtung Brüssel und Amsterdam zu einer Alternative zu den Benelux-Flughäfen zu werden.

Morgen Teil VIII Eine Fundgrube für Archäologen

General-Anzeiger Bonn
Montag, 22. Juli 2002

Versteinerte Urkrebse auf dem Weg ans Licht

GA-SERIE Eine Fundgrube für Archäologen und Paläontologen. 400 Millionen Jahre alte Armfüßer und Überreste einer Siedlung aus der Eisenzeit wurden an der ICE-Baustelle entdeckt

Von Claudia Sülzen

SIEBENGEIRGE. Es sieht so aus, als handele es sich um eine Handvoll Muscheln. Und auch beim zweiten Hinsehen erschließt sich dem



Laien nicht, dass die Versteinerungen einer wissenschaftlichen Sensation gleichkommen: Es handelt sich um die Überreste so genannter Brachio-poden oder Armfüßer, und sie sind bis zu 400 Millionen Jahre alt. Die Fossilien gehören zu Funden an der ICE-Baustelle im Siebengebirge, die gleich mehrere wissenschaftliche Disziplinen begeistern, Paläontologen und Archäologen gaben sich dort, wo jetzt Schienen und Oberleitungen die neue Schnellbahn-Trasse markieren, ein Stelldichein. Sie stellten dem Streben nach Technik und 300



Archäologen suchten auf der ICE-Baustelle in der Nähe von Bockeroth nach frühen Zeugnissen menschlicher Siedlungen und wurden fündig. Scherben geben Aufschluss über die Lebensweise unserer Vorfahren vor 2000 Jahren.

FOTOS: FRANK HOMANN

Kilometern pro Stunde einen Blick in Erd- und Menschheitsgeschichte gegenüber.

Auch jetzt, da das Gestein unter Spritzbeton verborgen ist, wirken die Funde nach: Wissen-



schaftler in ganz Deutschland bewerten das, was ihre Kollegen dunklem Fels oder Lehm abgerungen haben. Darüber hinaus werden die Funde archiviert und auf Dauer bewahrt - und so zu einem zeitlosen Fundus für die Wissenschaft, sagt Professor Andreas Braun vom Institut für Paläontologie der Universität Bonn: „In 50, vielleicht erst in 100 Jahren können Wissenschaftler alles wieder hervorholen, um es dann unter neuen Fragestellungen zu bewerten.“ Neben Fossilien, die auf eine bisher ungeahnte Vielfalt in Fauna und Flora der Region im Devon [vor 400 Millionen Jahren] und Tertiär (vor 25 Millionen Jahren) deuten, sorgte dies für Aufsehen: Im oftmals matschigen Grund der ICE-Baustelle fanden Archäologen der Universität Bonn Überreste einer Siedlung aus der Eisenzeit. Der Fund ermögliche einen „herorragenden Einblick in die Siedlungsweise im rechtsrheinischen Raum zur Zeit um Christi Geburt“, befanden damals Grabungsleiter Alfred Schuler sowie Professor Helmut Roth vom Institut für Vor- und Frühgeschichte der Universität Bonn.

Die Funde sind so wichtig wie die Befunde: Jedes Detail gibt Aufschluss darüber, wie die Menschen vor 2000 Jahren gesiedelt, was sie angebaut und geerntet haben. So weiß man nun, dass ein Wasserlauf für 20 bis 30 Mitglieder einer Großfamilie so wichtig war, dass sie sich nahe Bockeroth niederließen. Ihre Siedlung

bestand aus Haupt- und Nebengebäuden, verteilt auf etwa zwei Hektar Grund. Sie lebten von Ackerbau und Viehzucht, bauten ihre Häuser aus Pfählen, Lehm und Zweigen.

Ähnlich bedeutend sind Funde, die Paläontologen in den Tunneln machten. Spannend wurde es nicht erst, als Lastwagen tonnenweise abgebagertes Gestein aus den Tunnelmündern brachten. Laut Renate Gerlach vom Rheinischen Amt für

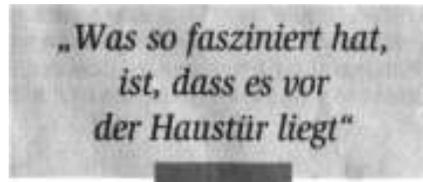
Bodendenkmalpflege war schon das Verfahren ein „Meilenstein und Riesenerfolg“, der einen unschätzbaren „Mehrwert an Wissen“ ermöglichte: Nach „jahrelangem Ringen“ wurde für die paläontologischen Untersuchungen das Verursacherprinzip durchgesetzt. Das heißt, dass die Bahn AG die Teams der Uni Bonn, die nach Ausschreibung den Auftrag bekamen, bezahlt hat wie auch bei den archäologischen Untersuchungen. Kostenpunkt: rund 500 000 Euro. Längst wisse auch die Bahn AG um die positiven Effekte, freut sich Gerlach.

Die Funde, die vier Mitarbeiter in 15-monatiger Kleinarbeit den 1 100 Metern Tunnel abgewannen, sind beachtlich. So in Aegi-dienberg. Die Gegend war nicht immer Mittelgebirge. Bis vor 330 Millionen Jahren erstreckte sich hier ein Meeresarm mit dem heutigen Aegidienberg an, seinem Nordrand sowie Flussdeltas mit ständig wechselnden Lebensbedingungen etwa durch wechselnde Wasserstände. Es war die Zeit, als das Leben begann, vom Wasser aus das Land zu erobern, wie Professor Braun es in der Dokumentation beschreibt.

Muschelähnliche Armkiemer, Weichtiere wie Tentaculites, Urkrebse, Seescorpione - die größten Räuber jener Zeit - und eine bisher ungekannte Vielfalt Armfüßer wurden gefunden. Und dann das Tertiär: In der Nähe des Siegtunnels liegt die - gesetzlich geschützte - Fundstelle Hennef-Rott. Dort erstmals geborgene

Blätterkohlen bargen eine reiche, bestens erhaltene Pflanzen- und Tierwelt aus der Zeit von vor 25 Millionen Jahren. Magnolien- und Zimtbäume, Fächerpalmen sowie Hirsche, Nashörner, Krokodile, Frösche und Fische gehören dazu.

Wie die Bahn AG, so haben auch die Bürger großen Anteil an den Funden genommen, freut sich Braun. Die Ausstellungen und der „Tag des offenen Tunnels“ fanden tolle Resonanz. Braun: „Was so fasziniert hat, ist, dass es vor der Haustür liegt. Wir wurden sogar gefragt: »Kann ich denn auch noch etwas suchen?« " Aber das ist dann doch den Wissenschaftlern überlassen.



Morgen Teil IX:

Die ewige Baustelle in Siegburg

General-Anzeiger Bonn,

Dienstag, 23. Juli 2002

Jungfernfahrt wohl ohne

Kanzler –

ICE: Schröder bei Strucks Vereidigung.

Scharping sagt ab. Mehdorn erwartet

700 Ehrengäste

RHEIN-SIEG-KREIS. Fahrplan und Passagierliste der Jungfernfahrt des ICE am Donnerstag ändern sich derzeit bekanntlich alle paar Tage. Nach neuesten Informationen wird nun wohl der prominenteste Fahrgast auf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Köln doch nicht dabei sein. Bundeskanzler Gerhard Schröder hat am Donnerstag in Berlin zu tun. In einer Sondersitzung des Bundestages wird der neue Bundesverteidigungsminister Peter Struck vereidigt. Es sei daher unsicher, ob der Kanzler mitfährt, sagte gestern Regierungssprecher Uwe-Karsten Heye.

Laut Bundesverkehrsministerium ist aber so gut wie sicher, dass Ressortchef Kurt Bodewig (SPD) zur Jungfernfahrt kommt. Abgesagt hat Ex-Bundesverteidigungsminister Rudolf Scharping (SPD), der im neuen ICE-Halteort Montabaur seinen Wahlkreis hat und dort eigentlich in den Eröffnungszug steigen wollte. Er nehme an der Sondersitzung des Bundestages, teil, hieß es in seinem Büro.

Zur Eröffnung der sechs Milliarden Euro teuren Strecke hat Bahnchef Hartmut Mehdorn 700 Ehrengäste eingeladen. Erwartet werden unter anderem der hessische Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) und sein nordrhein-westfälischer Amtskollege Wolfgang Clement (SPD). In Montabaur soll der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage (FDP) einsteigen. Die Premierenfahrt werde planmäßig stattfinden, sagte ein Bahn-Sprecher in Frankfurt. nes/dpa

Die ersten Züge rauschen noch am Rohbau vorbei

GA-SERIE Die ewige Baustelle in Siegburg. Heftige Sparmaßnahmen und allerlei Verzögerungen haben den Entwurf immer wieder gefährdet. Nun steht das Betongerippe. Fertig wird der Bau erst 2003

Von Jost Neßhöver

SIEGBURG. Manch einer hat am Ende gar nicht mehr glauben mögen, dass es den schönen neuen Bahnhof in Siegburg überhaupt noch geben wird. Nun steht er aber doch. Mit mittlerweile mehreren Jahren Verspätung, und erst als Rohbau. Aber doch erkennbar nach dem Entwurf des Siegburger Architekten Hartmut de Corné.

Das war keineswegs immer sicher gewesen. Gleich mehrmals geriet der Wunsch-Entwurf der Siegburger Planer in große Gefahr. Das war schon vor Baubeginn so. Der Bahn war der ausgesprochen repräsentative Entwurf, Teil einer kompletten Neugestaltung des Bahnhofsviertels, zu



groß und zu teuer, die Zusatzetagen seien zu schwer zu vermieten. Die Siegburger aber wollten die Chance nicht ungenutzt lassen, seit klar war, dass die Trasse der Rennstrecke Köln-Frankfurt unter dem Michaelsberg verlaufen sollte. So geriet der neue ICE-Halt durchdacht, schick und ansehnlich - und zum teuren und unendlichen Spektakel.



Der Rohbau des Bahnhofs in Siegburg steht. Zwar mit Verspätung und erst als Rohbau. Aber erkennbar nach dem Entwurf des Siegburger Architekten Hartmut de Corné.

FOTO: ANDREAS HELFER

Am 13. Mai 1997 legten der damalige Bahnchef Heinz Dürr - der vergebens hoffte, später auch das Band über der fertigen Expressroute zu zerschneiden - Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und sein NRW-Kollege Wolfgang Clement die Weiche um in Richtung Neubaustrecke. Am 3. Dezember folgte der Beginn des

Die Fahrgäste im Durcheinander über der Erde leiden geduldig

Neubaus des S-Bahn-Halts in der Kreisstadt. Der ist übrigens bekanntlich längst im Rohbau fertig und wird genutzt. Das schäbige Äußere der ewigen Baustelle wird er erst mit dem Ende der Dauerbaustelle Bahnhof verlieren. Die Fahrgäste im unterirdischen Halt und im Durcheinander über der Erde leiden seit Jahren geduldig.

Im Keller waren die SSB und die Bonner Stadtwerke unter dem damaligen Chef Reiner Schreiber dabei. Dort gingen die Arbeiten zügig voran. Immerhin verschwand auch die Endhaltestelle der Bonner Bahn von der Wilhelmstraße, der Trog unter den bestehenden Gleisen und der Ladestraße hindurch wollte gebaut sein. Mit dem Bahnhof aber sollte es nur sehr schwer vorangehen. Immerhin war der Rohbau bis zum Boden des Erdgeschosses im Sommer 2000 praktisch fertig.

Richtig dicke kam's dann im Februar 2001. Die Bahn stellte ihre zahlreichen Bahnhofs- und Sanierungsprojekte auf den „Prüfstand“. Im Klartext: das klamme Riesenunternehmen musste sparen, wo es eben ging. Das wäre beinahe das Aus für Siegburgs neue Eingangshalle gewesen. Erste Folge: Baustopp. Dann wurde es langsam immer teurer für die Siegburger. Die Bahn wollte bloß noch zu ebener Erde bauen, was sie als Minimum für den Betrieb benötigte.

Das war im Mai 2001. Am Ende blieb der Stadt nur, die oberen drei Etagen in Eigenregie zu bauen. Es stellte sich heraus, dass mit der Bahn vertraglich nichts festgelegt war. Wollten die Siegburger ihren Bahnhof, müssten sie ihn eben selbst bezahlen. Immerhin fand sich in der Firma Hering - die nach ebenfalls enorm langer Suche nach einem Generalunternehmer und rätselhaften Verzögerungen den Bau übernommen hatte - ein Investor wenigstens für eins der Stockwerke. Einen Rahmenvertrag mit der Bahn gibt es nun erst seit Juni 2001.

Kein halbes Jahr später der nächste Skandal. Ende November ließ die Bahn erklären, sie werde die Baustelle gar nicht übernehmen, im Untergeschoss sei der falsche Beton verbaut worden. Verblüffung auf allen Seiten.

Schnell stellte sich indes heraus, dass es zwar ein anderer Zement als der vorgesehene war, dass das aber im Endeffekt praktisch keine Rolle spielte. Der Vorwurf der Hinhaltetaktik ist bis heute nicht ausgeräumt. Spielte aber schon alles keine Rolle mehr. Hauptsache, der Bau würde endlich fertig. Seit dem Frühjahr läuft es nicht schlecht.

Es bedarf mittlerweile nicht mehr allzu großer Fantasie, sich vorzustellen, wie der Europaplatz-Hauptbau einmal aussehen wird. Leider wird er nun nicht einmal zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember fertig

sein. Ab 1. August halten dreimal täglich die weißen Schnellzüge auf dem Weg nach Süden. Wie viele Halts es einst werden, ist noch völlig offen.

Morgen Teil X:

Startklar zur Jungfernfahrt

General-Anzeiger Bonn

Mittwoch, 24. Juli 2002

DER FAHRPLAN

Zusätzlich zur heutigen Intercity-Verbindung über Bonn und Koblenz verkehrt der Hochgeschwindigkeitszug ICE 3 zunächst zwischen 6 und 20 Uhr alle zwei Stunden in jede Richtung der neuen Strecke. Die Bahnhöfe Siegburg/Bonn, Montabaur und Limburg werden von den beiden Frühzügen komplett bedient, danach nur abwechselnd angefahren; Dadurch halten in Siegburg/ Bonn täglich drei Züge in jeweils beiden Richtungen. Alle Züge halten hingegen am Frankfurter Flughafen. Ab 15. September soll der Verkehr auf einen Ein-Stunden-Takt ausgeweitet werden, bevor am 15. Dezember der offizielle Fahrplanwechsel erfolgt.

■ Die Züge von Köln Richtung Frankfurt mit Halt in Siegburg/Bonn bis 14. September:

□ Köln Hbf 05:57 Uhr, Siegburg/Bonn 06:16 Uhr, Frankfurt Flughafen 07:08 Uhr, Frankfurt Hbf 07:22 Uhr (täglich außer samstags und sonntags);

□ Köln Hbf 11:46 Uhr, Siegburg/Bonn 12:08 Uhr, Frankfurt Flughafen 12:48 Uhr, Frankfurt Hbf 13:02 Uhr 0 Köln Hbf 17:46 Uhr, Siegburg/Bonn 18:08 Uhr; Frankfurt Flughafen 18:48 Uhr;

Frankfurt Hbf 19:02 Uhr.

■ Die Züge von Frankfurt Richtung Köln mit Halt in Siegburg/Bonn:

□ Frankfurt Hbf 05:38 Uhr, Frankfurt Flughafen 05:52, Siegburg/Bonn 06:48, Köln Hbf 07:06 Uhr (täglich außer samstags und sonntags);

□ Frankfurt Hbf 11:48 Uhr, Frankfurt Flughafen 12:03, Siegburg/Bonn 12:48 Uhr, Köln Hbf 13:06;

0 Frankfurt Hbf 17:57, Frankfurt Flughafen 18:11, Siegburg/Bonn 18:52, Köln Hbf 19:09.

Der komplette Fahrplan ist im Internet unter www.bahn.de zu finden.

DIE VERGESCHICHTE

■ **1985:** Eine neue Schienenverbindung zwischen den Ballungsräumen Rhein/ Ruhr und Rhein/Main wird im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von 1985 als wichtigstes Projekt aufgeführt.

■ **1989:** Es werden fünf großräumige Trassenvarianten diskutiert, unter anderem Lösungen, die einen Anschluss der Städte Bonn und Koblenz vorsehen.

■ **20. Dezember 1989:** Das Bundeskabinett stimmt der Entscheidung des Verkehrsministers zu, die Neubaustrecke durchgehend rechtsrheinisch parallel zur Autobahn A 3 zu führen.

■ **1991:** Das erste Raumordnungsverfahren wird in Rheinland-Pfalz eingeleitet, es folgen die Verfahren in Nordrhein-Westfalen und Hessen (Februar 1992).

■ **13. Dezember 1995:** Grünes Licht für den Baubeginn der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main. Den Auftakt bilden die Arbeiten im südmainischen Abschnitt im Bereich des Autobahnkreuzes Frankfurt.

■ **9. Dezember 1996:** Die Arbeiten für den bergmännischen Tunnel am Autobahnkreuz Frankfurt beginnen.

■ **13. Mai 1997:** Start der Arbeiten im Bereich des Bahnhofs Siegburg.

■ **September 1998:** Die Bahn erhält das Baurecht für den letzten Abschnitt Königswinter-Bad Honnef. Rund viereinhalb Jahre dauerten die Neuplanung und die folgenden Genehmigungsverfahren für den Streckenabschnitt im Rhein-Sieg-Kreis.

■ **27. Mai 1999:** Ein ICE-T fährt im Rahmen der Eröffnungsfeier in den neuen Fernbahnhof Flughafen Frankfurt ein.

■ **28. September 1999:** Der Durchschlag des Siegauen-Tunnels markiert zugleich das Ende der Vortriebsarbeiten: Alle 24 bergmännischen

Tunnelröhren des Projekts sind aufgeföhren, die letzten Mineure verlassen die Baustelle.

■ **14. Dezember 2000:** Offizieller Baubeginn für die Flughafenanbindung Köln/ Bonn. Die Arbeiten starten am Bahnhof Porz-Wahn, wo die Flughafenschleife aus der Neubaustrecke ausfädelt.

■ **10. Juli 2001:** Die Gleise der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main sind durchgehend geschweißt - das ist der Lückenschluss für den neuen Fahrweg zwischen Köln und Frankfurt.

■ **Oktober 2001:** Premiere für den ICE 3 auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main. Test und Abnahmeprogramm auf der Strecke zwischen Frankfurt und Idstein.

■ **5. Dezember 2001:** Der Versuchszug ICE-S erreicht im Abschnitt Frankfurt-Montabaur erstmals 330 km/h. DB/fa

Mit Tempo 300 am Stau vorbei

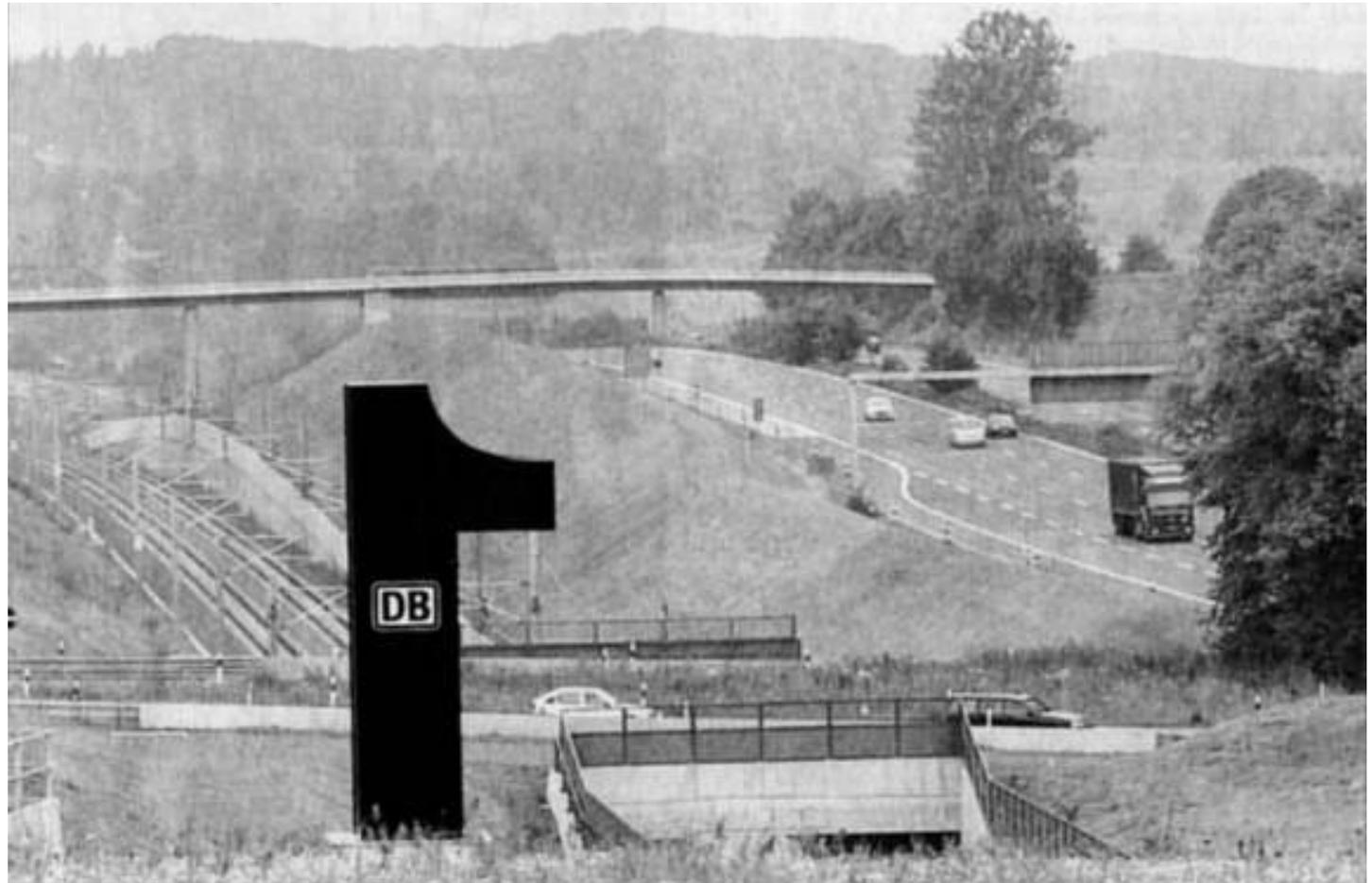
GA SERIE .. Heute startet der ICE zur Jungfernfahrt. „Bitte einsteigen“ heißt es ab 1. August auch für die Öffentlichkeit Pendelverkehr bis Mitte Dezember. Die einfache Fahrt von Siegburg nach Frankfurt kostet 49,40 Euro

Von Rüdiger Franz

REGION. Zu übersehen ist sie nicht. Selbstbewusst und beinahe etwas aufdringlich grüßt die rote Eins die Autofahrer in regelmäßigen Abständen entlang der A 3. Vor allem, wenn sich auf den Höhen von Siebengebirge, Westerwald und Taunus wieder einmal ein Stau gebildet hat, soll die neue Werbekampagne der Deutschen Bahn AG die Autofahrer davon überzeugen, dass die neue ICE-Strecke eine echte Alternative für sie ist. Eine Stunde spart die Bahn zwischen Köln und Frankfurt gegenüber der alten Strecke durchs Rheintal. Noch eindrucksvoller als die Plastiksymbole dürfte es wohl auf die Fahrer wirken, wenn demnächst ein Personenzug an ihnen vorbei zieht und mit rasantem Tempo am Horizont verschwindet. Und das, obwohl die Tachonadel des Autos bei der 180-er Marke gerade ins Zittern gerät. In einer Woche kann dieses Erlebnis Wirklichkeit werden. Bereits heute unternimmt Bahn-Vorstand Hartmut Mehdorn mit geladenen Gästen die Jungfernfahrt. „Bitte einsteigen“, heißt es am 1. August dann auch für die Öffentlichkeit,

Die Fahrtdauer: Die Reisezeit zwischen den Hauptbahnhöfen Köln und Frankfurt liegt bei den Frühzügen, die an allen Bahnhöfen halten, bei eineinhalb Stunden, bei allen anderen bei einviertel Stunden. Reisende, die tagsüber in Bonn/Siegburg in den ICE steigen, sind 54 Minuten später am Frankfurter Hauptbahnhof.

Der Takt: Weil erst Mitte Dezember der europäische Fahrplanwechsel ansteht, gilt bis dahin eine Übergangsregelung. zusätzlich zur heutigen Intercity-Verbindung über Bonn und Koblenz verkehrt der ICE zunächst zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr alle zwei Stunden in beide Richtungen. In Siegburg/Bonn starten zunächst um 6:16, um 12:08 und um 18:08 Uhr



Eine Stunde „schenkt die Bahn den Fahrgästen auf der ICE-Neubaustrecke. Das propagiert das Unternehmen mit seiner neuen Werbekampagne, hier an der Trasse entlang der A 3 in Höhe Ittenbach.“

Züge in Richtung Frankfurt. Der letzte Zug mit Halt in Siegburg/Bonn fährt um 17:57 Uhr am Main los und erreicht Siegburg/Bonn um 18:52. Mitte September soll der Pendelverkehr ausgeweitet werden. Wegen Weichenbauarbeiten

gilt dann für drei Monate ein Sonderfahrplan, den die Bahn zur Zeit noch ausarbeitet. Vom 15. Dezember an wird die neue Strecke dann zum zentralen Bestandteil der ICE-Linien des regulären internationalen Verkehrs. Aber auch

danach, dies versichert die Bahn, wird die linke Rheinstrecke weiterhin von Zügen des Fernverkehrs bedient. Erreichbar ist der ICE-Bahnhof in der Siegburger Innenstadt mit Bus und Bahn. Fahrgäste aus Richtung Bad Honnef, Königs-

winter und Bonn können am Siegburger Bahnhof von der Bahnlinie 66 in den ICE umsteigen.

Die Züge: Im Pendelverkehr werden zunächst acht Züge des neuen Typs ICE 3 eingesetzt. Trotz Steigungen von teilweise vier Prozent erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern. 440 Menschen finden Platz in einer Zugeinheit von acht Wagen, und aus der so genannten Lounge an der Spitze des Zuges kann dem Zugführer über die Schulter geschaut werden. Der Zug hat eine Antriebsleistung von acht Megawatt (etwa 10 900 PS) und verfügt über ein modernes Bremskonzept. Das gewährleistet nach Angaben der Bahn ein problemloses Abbremsen - auch bei Tempo 300.

Preise: Die Shuttle-Fahrten auf der neuen Strecke sind sowohl zuschlags- als auch reservierungspflichtig. So erhöht sich der bisherige ICE-Fahrpreis um zwölf Euro Zuschlag - unabhängig von der Länge der Reise. Für die verpflichtende Sitzplatz-Reservierung werden 2,60 Euro zusätzlich fällig, insgesamt ergibt sich also ein Aufschlag um 14,60 Euro. Grund für die Erhebung des Zuschlags: Die neue Trasse ist kürzer als die Rheinstrecke, ebenso die Reisezeit - ihr auf Entfernungen abgestimmtes Preissystem will die Bahn deshalb hier nicht mehr anwenden, sondern es zum 15. Dezember reformieren. Eine einfache 2. Klasse-Fahrt zwischen Siegburg/Bonn und Frankfurt-Hauptbahnhof kostet 49,40 Euro inklusive Zuschlag und Reservierungsgebühr. Der Preis für die 1. Klasse beträgt 72,80 Euro. Von Siegburg/Bonn nach Köln kostet eine Fahrt in der 2. Klasse inklusive Zuschlag und Reservierungsgebühr 20,60 Euro (in der 1. Klasse 29,60 Euro). Die Preise für eine 2.-Klasse-Fahrt zwischen Siegburg/Bonn und Limburg belaufen sich auf 34,60 Euro sowie zwischen Siegburg/Bonn und Flughafen Frankfurt auf 47,40 Euro.



Für Pendler bietet die Bahn Zeitkarten an. Jeweils von Siegburg/Bonn aus gerechnet belaufen sich die Kosten für eine Monatskarte auf 140,30 Euro nach Köln, 341,80 Euro nach Frankfurt, 242,70 Euro bis Montabaur, 261,30 Euro nach Limburg und 319,90 Euro zum Flughafen Frankfurt.

Wer ständig zwischen Kölner und Frankfurter Hauptbahnhof pendeln will, muss 392,20 Euro monatlich hinblättern. Der Zuschlag in Höhe von zwölf Euro ist in den Beträgen bereits enthalten, die 2,60 Euro für die Reservierung hingegen muss extra bezahlt werden. Die Dauerreservierung für einen Monat kostet weitere 31,20 Euro. Demnach werden für Pendler zwischen Bonn/Siegburg und Frankfurt letztlich 373 Euro pro Monat fällig.

Wer trotz dieser Summen bei Antritt seiner Reise noch Geld im Portemonnaie übrig hat, der kann neben dem Geschwindigkeitsrausch auch das neue Gastronomiekonzept der Bahn erproben. Darin verspricht das Unternehmen einen deutlich verbesserten Service am Sitzplatz. So ersetzt die Bahn den Restaurantwagen durch ein Bistro, in dem es Getränke und kleinere Mahlzeiten zu kaufen gibt.

Zum Ausgleich soll das Speiseangebot am Sitzplatz erweitert werden. „Bisher musste der Kunde zu uns kommen - jetzt kommen wir zum Kunden“, sagt Hans Koch, Marketing-Vorstand der Bahn. Angesichts der verkürzten Fahrtdauer dürfte den Zugkellnern, aber auch manchem

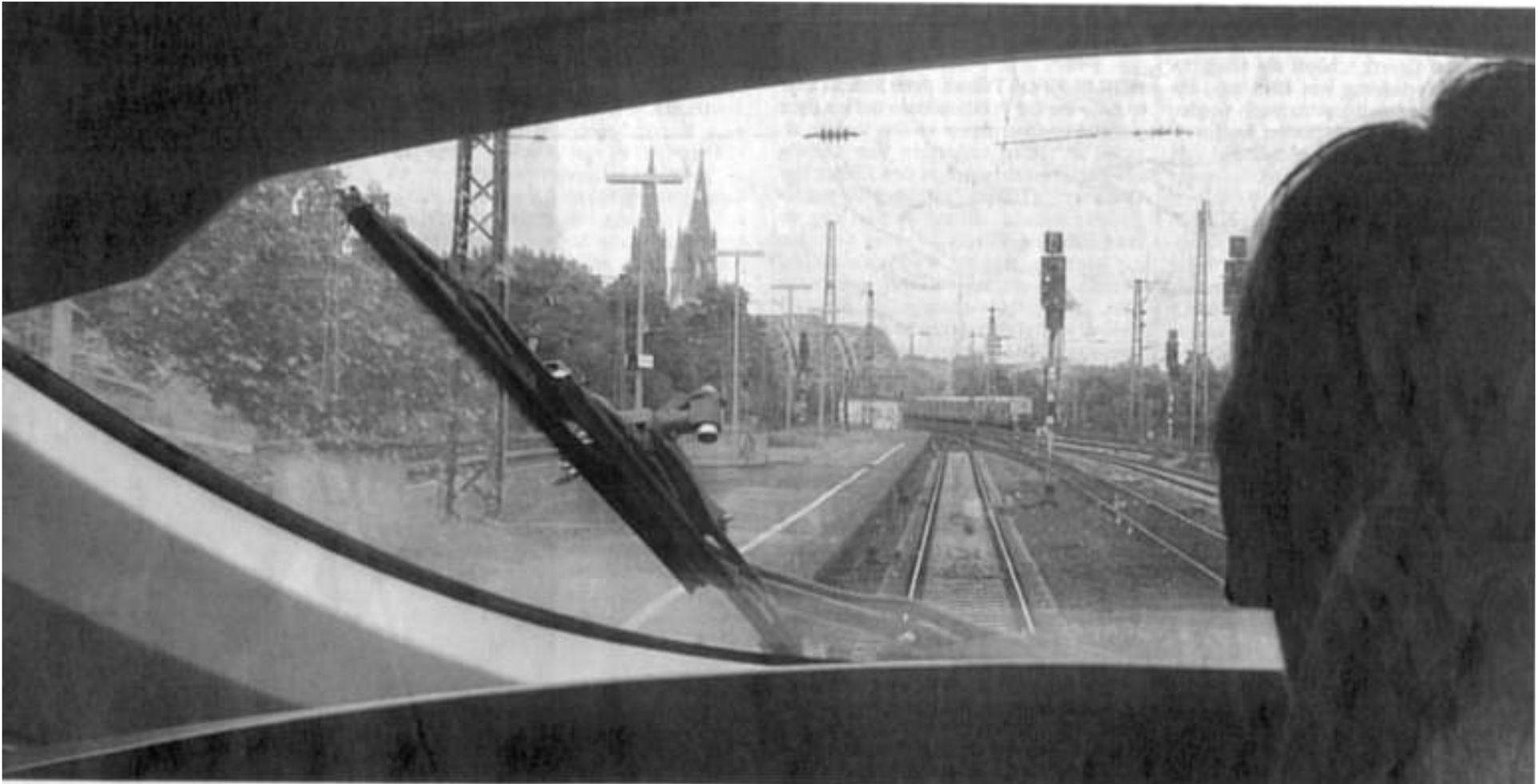
speisenden Fahrgast ein ständiger Kampf gegen die Uhr bevorstehen.

Ablenkung verspricht unterdessen die Unterhaltung an Bord der neuen ICE 3-Züge. Zu seiner Ausstattung gehören Fahrgastinformationen sowie Audio- und Videoangebote.

General-Anzeiger Bonn
Donnerstag, 25. Juli 2002-07-31
Ende der Serie.

Jungfernfahrt ohne ruckeln und rumpeln

VERKEHR Auto ohne Chance: 13 Minuten nach der Abfahrt in Frankfurt erreichte der ICE Tempo 300, nach 76 Minuten Köln. Mit dem Zug der Superlative verknüpfen sich auch Hoffnungen auf neue Arbeitsplätze



Freier Blick auf die Strecke und den Kölner Dom: *In der Lounge kann der Fahrgast dem Zugführer über die Schulter schauen.*

FOTO: DPA

Von **Ekkehard Kohrs**

FRANKFURT/KÖLN. Es ruckelt nicht, es rumpelt nicht, es rumort höchstens anfangs bei

Tempo 300 ein klein bisschen in der Magengegend. Aber viel merkt man eigentlich nicht. Jungfernfahrt von Frankfurt nach Köln mit

dem supermodernen ICE 3. Gestern in 76 Minuten. Promis an Bord: Die beiden Ministerpräsidenten Roland Koch und Wolfgang

Clement, Verkehrsminister Kurt Bodewig, Bonns OB Bärbel Dieckmann und natürlich Bahnchef Hartmut Mehdorn. Für den Kanzler

kam Gattin Doris Schröder-Köpf. „Gespannt auf General-Anzeiger: „Ja.“
 Tempo 300?“ Schröder-Köpf exklusiv zum Mehdorn: „Ein technologisches



Als Eins verkleidet wirbt diese junge Frau beim Start in Frankfurt für die neue Strecke, die eine Stunde Zetttermanns bringt.

Hoch-

leistungssystem." Bodewig: „Wir fahren mit einer Jungfernfahrt." Wie das? Koch:

„Hier wachsen zwei Bundesländer neu zusammen." „Köln und Frankfurt", so der hessische Ministerpräsident, „müssen sich an den Gedanken gewöhnen, gegenseitig als Vororte bezeichnet zu werden."

Das neue Flaggschiff der Bundesbahn ist ein Zug, stromlinienförmig. Abfahrt 11.36 Uhr. 700 Zuggäste. Um 11.59 Uhr ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Sie wird durchgesagt. Ein Tacho fehlt im Abteil. Tunneleinfahrt. Kein Knall, nur ein leises Rauschen. Aber 6 000 Tunnelleuchten. Ein Glas Sekt, nur gestern gratis. Ein BGS-Hubschrauber eskortiert das rasende Wunderwerk, kommt bei 300 kaum noch mit.

Auf der meist parallel verlaufenen A 3 hat kein Auto eine Chance. Links und rechts stehen und staunen tausende Menschen. Fünfminutenstopp in Montabaur. Doris Schröder-Köpf trägt sich in das Goldene Buch ein. Bahnsteig-Autogramm mit Blasmusik. Der Haltepunkt ist nagelneu.

Superlative jede Menge. Eine sechs Milliarden Euro teure Trasse. 18 Talbrücken, 30 Tunnel. 177 Kilometer, 10 900 Pferdestärken, 30 Millionen Kubikmeter bewegte Erde oder 1,1 Millionen LKW-Ladungen. 3 250 Oberleitungsmasten, 500 000 Kubikmeter Beton. Taunus, Westerwald, Siebengebirge - alles husch vorbei. Gestern leider auch Siegburg. Immer an der Autobahn entlang. Die Stau-Fahrer sollen bei dickem Hals große Augen bekommen. Das größte Einzelprojekt der deutschen Eisenbahngeschichte.

Zeit ist Luxus. „Die Bahn schenkt Ihnen eine Stunde." Wie schön. Was macht man damit? Der Kanzler wusste es. Er ließ in Berlin vereidigen, kam später nach Köln zur Gratulation.

Der ganze Zug ist seine eigene Lok. Jede zweite Achse wird angetrieben, wie bei der S-Bahn, nur schneller. Preis für die ziemlich eng bestuhlte zweite Klasse vom Rhein an den Main: 39 Euro plus Shuttle-Zuschlag zwölf Euro plus Reservierungspflicht 2,60 Euro macht 53,60

Euro. Für Fiffi-Freunde: Hundezuschlag sechs Euro.

Die Lounge im ICE ist ein Highlight. Hier haben die Passagiere keinen freien Blick aufs Mittelmeer, aber auf die Strecke. Man kann dem Triebfahrzeugführer, so heißt er, über die Schulter schauen. Jeder Versuch, die Schwellen zu zählen, ist zwecklos. Schotter gibt es auch nicht. Die Trasse ist aus Beton und Stahl, so gut wie erschütterungsfrei. Weniger Schwingungen gleich weniger Kosten für die Wartung. 300 000 Tonnen Stahl, 400 000 Bolzen.

Stops in Köln, Siegburg, Montabaur, Limburg, Frankfurt-Flughafen, Hauptbahnhof. Immer soll und muss das Linienzugbeeinflussungssystem funktionieren. Im Bahn-Deutsch: „Die neue Softwareversion ermöglicht dem Triebfahrzeugführer neben der essentiellen Funktion der Zugsicherung bis 300 Km/h auch die Funktion der Führerstandssignalisierung und automatischen Geschwindigkeitsregelung bis zur Höchstgeschwindigkeit."

Innenleben: Erste Klasse Holz, Edelstahl und Leder.

Steckdose am Sitz. Zweite Klasse in blau mit Kleinkind-Abteil. Die ganze Raserei

„Köln und Frankfurt müssen sich an den Gedanken gewöhnen, gegenseitig als Vororte bezeichnet zu werden.“

basiert auf dem Prinzip der verteilten Traktionsleistung. So ähnlich wie bei Schumi. Also geringe Radsatzlasten bei hoher Haftwertausnutzung. So einfach ist das. Und das Bremskonzept, sagt die Bahn, ist „ausgeklügelt". Das klingt schon deshalb beruhigend, weil es sich um eine generatorische Bremse mit der Möglichkeit der Rückspeisung von Energie ins Netz, eine pneumatische Luftdruckbremse sowie eine verschleißfrei wirkende Wirbelstrombremse handelt. Apropos Rückspeisung. Einen Speisewagen gibt es nicht. Nur Bistro oder Snacks am Platz.

Mit der Neubaustrecke werden zwei Wirtschaftsräume verknüpft. Rhein-Main und Rhein-Ruhr. Uwe Vetterlein, IHK Köln: „Dass es dabei zu einem erheblichen Zuwachs an Wirtschaftskraft und Arbeitsplatzpotenzial kommt, ist eindeutig." Hoffentlich. Hoffnungsfroh ist

auch Michael Garvens, Geschäftsführer der Flughafen Köln/Bonn GmbH: „Wir erhoffen uns eine wesentliche Ausweitung unseres Einzugsgebietes.“ Und Fritz Schramma, Kölner OB, hofft schließlich auf mehr Messebesucher.

13.01 Uhr. Ankunft in Köln. Der Roncalli-Platz ist voller Menschen. Dom-Hotel. Wieder Ansprachen. Mehdorn ist erneut beim Hochleistungssystem. Dann singt Sasha Poppiges.

Wer kein VIP ist, der kann ab 1 August zusteigen. Zunächst alle zwei Stunden von sechs bis 22 Uhr in jede Richtung. Ab 15. September dann jede Stunde. Auch in Siegburg hält der Zug künftig, wenn auch nicht bei jeder Fahrt. Übrigens: Wer lieber das romantische Rheintal genießen will, der kann dies auf der alten Strecke auch weiterhin tun.

General-Anzeiger Bonn
25. Juli 2002

700 geladene Gäste steigen zur Parallelfahrt ein

ERÖFFNUNG Doris Schröder-Köpf vertritt den Bundeskanzler, Popstar sasha singt auf der Domplatte

REGION. Heute ist es also soweit: Gleich zwei ICE 3 werden sich am Mittag am Frankfurter Flughafen auf den Weg über die Neubaustrecke nach Köln machen, wo sie gegen 13 Uhr erwartet werden. Beide Züge werden mit insgesamt 700 Fahrgästen buchstäblich parallel, also auf beiden Trassen, durch Taunus, Westerwald und Siebengebirge rauschen.

Während in einem Zug auf Einladung von Bahn-Vorstand Hartmut Mehdorn die so genannten VIPs Platz nehmen, genießen im zweiten ICE mehrere hundert Menschen die Fahrt auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke, die die Fahrkarten bei Verlosungen gewannen. In der Domstadt fahren die Ehrengäste über die Südbücke durch die Stadt und halten um 13 Uhr an Gleis 1. Der zweite Zug über Köln-Deutz und Hohenzollernbrücke rollt sechs Minuten später auf Gleis S ein. Kurz darauf beginnt auf der

benachbarten Domplatte das offizielle Programm mit Ansprachen von Ministerpräsident Wolfgang Clement, Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig und Hartmut Mehdorn. Sie geben um 14 Uhr die Bühne für Sasha frei. Getreu der neuen Werbekampagne der Bahn will der Popstar eine Stunde auf dem Roncal-liplatz singen. Obwohl der Auftritt auf Großleinwände übertragen wird, seien Kurzentschlossene gewarnt: Mit den 3 800 ausgegebenen Karten ist nach Angaben der Veranstalter die Kapazität des Platzes ausgeschöpft. Um 15.30, 16.30 und 16.42 Uhr fahren drei ICE zurück in Richtung Frankfurt.

Auch Bundeskanzler Gerhard Schröder muss heute auf die große Party verzichten: Er verfolgt im Berliner Bundestag

die Vereidigung seines neuen Verteidigungsministers Peter Struck und lässt sich in Köln von seiner Frau vertreten. Neben Doris Schröder-Köpf haben auch der hessische Ministerpräsident Roland Koch und der rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage zugesagt. Die Werbekampagne, die die Bahn an die Eröffnung knüpft, beschränkt sich übrigens nicht auf die Aufstellung der roten Einsen entlang der ICE-Trasse: Außerdem hat das Unternehmen den Kölner Messturm von allen vier Seiten mit 15 mal zehn Meter großen Plakaten verhüllt, die das Kampagnemotto zeigen. Gewinnspiele locken außerdem auf die Internetseite der Bahn. Unter www.bahn.de/neubaustrecke gibt es 100 Sachpreise sowie Cockpit-Mitfahrten im ICE 3 zu gewinnen. fa

Schröder: ICE soll ein Exportschlager werden

VERKEHR Mehdorn spricht von neuer Zeitrechnung

Donnerstag, 25. Juli 2002

KÖLN. Die bis zu 300 Stundenkilometer schnellen ICE auf der neuen Strecke Frankfurt-Köln sind nach Ansicht von Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) eine international wegweisende Technologie. „Die ICE-3-Technik ist nicht nur für Deutschland außergewöhnlich, sie sollte sich auch zu einem Exportschlager entwickeln“, sagte Schröder bei der Eröffnungsfeier der Trasse gestern in Köln. Das Vorhaben stehe mit dafür, dass die Bahn nicht nur konsolidiere, sondern sich jetzt mit Aufbau beschäftige. Die Strecke verbinde zwei wichtige Ballungszentren in kurzer Zeit, die es

konkurrierenden Verkehrsmitteln schwer mache. Sie verbessere auch die Verbindungen innerhalb Europas. Bahnchef Hartmut Mehdorn sprach gestern von einer „neuen Zeitrechnung“ für die Bahn, die nun eine echte Alternative zu Auto und Flugzeug sei. Auch der Fahrgastverband Pro Bahn sowie die Umweltorganisation BUND bewerteten das Projekt positiv. dpa/ap

General-Anzeiger Bonn, 25. Juli 2002

Fünf ICE rollen im Gleichschritt nach Köln

SCHNELLSTRECKE Deutsche Bahn bereitet den Shuttle-Betrieb zwischen Domstadt und Main-Metropole vor. Grenzschutz warnt vor Gefahren an der Strecke. Zug schafft 83 Meter pro Sekunde

RHEIN-SIEG-KREIS. Ein wohl einmaliges Schauspiel bot sich gestern Mittag den Eisenbahnfans, Fotografen und Kamerateams auf der neuen ICE-Strecke zwischen Troisdorf und Köln. Gleich fünf der neuen ICE 3-Züge rollten nebeneinander vom Bahnhof Troisdorf aus über die sechsglei-sige Trasse in die Domstadt. Die jeweils knapp 11 000 PS starken und 200 Meter langen Flaggsschiffe der Bahnflotte wurden nach Köln gefahren, um dort für den am Donnerstag beginnenden Shuttle-Betrieb stationiert zu werden. Wie berichtet, werden ab dem 1. August auf der neuen Trasse täglich pro Richtung acht ICE 3 pendeln. Ab Mitte September wird zwischen 6 und 20 Uhr pro Stunde ein ICE in jede Richtung fahren, ehe die neue Strecke ab 15. Dezember vollständig ins nationale und internationale Netz der Deutschen Bahn integriert wird.

Die spektakuläre Vorbeifahrt der ICE-Phalanx und das Medieninteresse nutzte der Bundesgrenzschutz, um erneut davor zu warnen, die ICE-Trasse zu betreten. Bei Tempo 300 nähert sich der ICE mit rund 83 Metern pro Sekunde - und das fast geräuschlos. Aufgrund der hohen Geschwindigkeit sei die Sogwirkung wesentlich höher als bei herkömmlichen Zügen. Auf Handzetteln warnt der BGS daher:

„Abstand von den Gleisen halten, das Betreten ist lebensgefährlich.“ KI



Seite an Seite rollten gestern fünf ICE 3, die sich zuvor an Troisdorfer Bahnhof formiert hatten, nach Köln. Sie werden ab Donnerstag im Shuttle-Betrieb auf der neuen Schnellbahntrasse Köln-Rhein/Main eingesetzt.

FOTO. HOLGER ARNDT

„Ich will den Zug hier stehen sehen“

ICE Zwei Dutzend Passagiere steigen zu beim ersten Halt in Siegburg. Der Schnellzug bringt Banker-Familien einander wieder näher. Vermeintlicher Rauch im Idsteintunnel bremst Züge aus

Von Jost Neßhöver

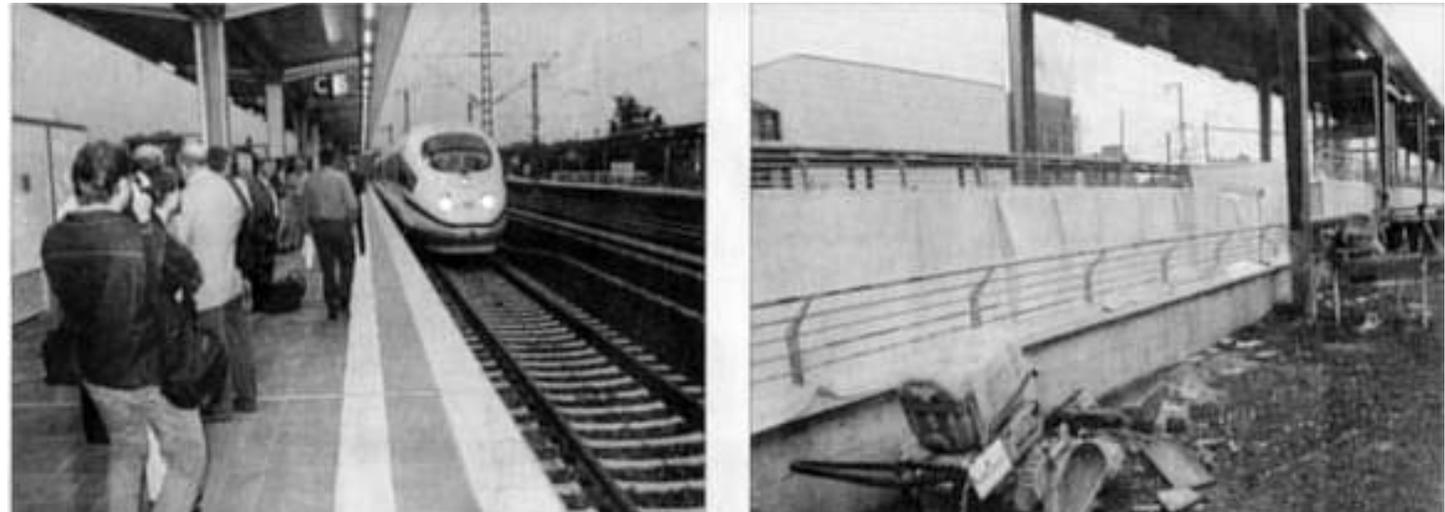
SIEGBURG. „Meine Damen und Herren, es fährt ein auf Gleis sechs der ICE 1041 von Köln nach Frankfurt über Siegburg und Montabaur.“ Gestern Morgen, 6.12 Uhr. Eine Minute zu früh gleitet der erste fahrplanmäßig verkehrende ICE-Zug auf der Neubaustrecke in den Siegburger Bahnhof. Es dämmt noch, und zwei Dutzend Fahrgäste erwarten mit Spannung das Renommierstück der Bahn.

„Ein nicht mehr geglaubter Traum“ sei das, sagt Joachim Schulz. Der 38-Jährige ist gestern Morgen bestimmt der am meisten Begeisterte auf Bahnsteig 3 - dabei fährt er gar nicht mit, und bloß ein Eisenbahnfan ist er auch nicht. Schulz hat seine Frau Barbara zum Zug gebracht. Das Besondere: Am Abend wird er sie wieder abholen können. „Endlich ist die Wochenendbeziehung vorbei.“ Seit zwei Jahren hat die Bankkauffrau werktags in Frankfurt gewohnt, hat Mann und zwei Kinder nur am Wochenende gesehen.

Familie Schulz hat viel Geduld aufgebracht. Immerhin sind die Eheleute schon 1998 von



Seine Frau brachte der Siegburger Joachim Schulz gestern zum ICE-Bahnhof.



Überpünktlich rollte gestern Morgen der erste planmäßige ICE in den Siegburger Bahnhof ein., der in weiten Teilen immer noch eine Baustelle ist. Etwa zwei Dutzend Fahrgäste stiegen in der Kreisstadt in den Premierenzug ein.

FOTOS-INGO EISNER

Düsseldorf nach Siegburg gezogen, weil just der ICE als Verbindung zum Bankenzentrum Frankfurt lockte. Damals hatte es aber auch noch geheißen, die weißen Schnellzüge führen schon 2000. „Wir sind auf volles Risiko umgezogen“, sagt Schulz, der den großen Moment mit der Videokamera filmt.

„Ich habe immer gesagt: Ich will den Zug hier stehen sehen.“

Bankkaufmann ist auch Marcus Wetzel

aus Uckerath. Auch er hat seine Wohnung in der Mainmetropole gekündigt, weil er ab sofort abends zu seiner Familie zurückkehren kann. Die kurze Fahrzeit nach Frankfurt nutzt der 33-Jährige zum Arbeiten. Ihn interessiert jetzt, wo er künftig sein Auto abstellen kann, mit dem er nach Siegburg fährt.

Gespannt auf die Fahrt ist Gerda Schmidt. Sie kommt aus Euskirchen und wird das nun jeden Tag machen. Erst die schnelle rechtsrheinische

Verbindung habe ihr das Arbeiten am Main ermöglicht. „Sonst hätte ich den Job nicht angenommen.“ Selbst die Fahrt in die Kreisstadt lohne sich, weil die alte Verbindung über Bonn erheblich länger dauerte.

„Kaufmann, kein Bankkaufmann“, sagt lächelnd Volker Weingartz. Er kommt aus Niederkassel und arbeitet in Frankfurt bei der Degussa. Wie die meisten Menschen auf dem

Bahnsteig hofft er auf mehr Halte in Siegburg nach dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember. Er müsste normalerweise nicht den Zug schon um 6.13 Uhr nehmen. Dennoch wählen er und zwei Kollegen die schnelle Verbindung.

Einer von ganz wenigen, die nicht beruflich unterwegs sind am gestrigen Donnerstagmorgen, ist Rolf Weise aus Siegburg - auch wenn er eine Aktentasche bei sich trägt. In der führt er einen Umschlag mit sich, den er abstempeln lassen

will. Weise ist Briefmarkensammler und will sich so sein ganz persönliches Erinnerungsstück an den Tag des ersten ICE-Halts schaffen. Die Stempel holt er sich in Siegburg und in Frankfurt.

Keiner stört sich ernstlich am leichten Durcheinander auf dem nagelneuen Bahnsteig. Fertig ist eigentlich bloß der Fahrplan-Aushang. Vom Dach baumeln noch

immer lose Kabel, Geländer sind noch aus Bauholz, die Abfalleimer in Folie eingepackt, die Sitzbänke am Rand gestapelt. An den Aufzügen leuchtet knallrot der Schriftzug „Außer Betrieb“, und die gleiche Botschaft vernimmt, wer sich an den Fahrscheinautomaten stellt.

Schön, schick und im Licht der Bahnsteiglampen glänzend kommt dagegen der

ICE daher. Leise rollt der Zug heran, mit kaum hörbarem Seufzen öffnen sich die Türen. Drinnen, hinter getöntem, kaum durchsichtigem Glas, trinken Fahrgäste Kaffee, eilt noch das

„Wir sind auf volles Risiko von Düsseldorf nach Siegburg umgezogen“

Kamerateam eines Fernsehsenders durch die Gänge, kümmert sich das Personal um die ersten rund 200 Fahrgäste. Der 430 Passagiere fassende ICE 1041 ist knapp zur Hälfte besetzt - gestern überdurchschnittlich viel.

Lange hält sich der Schnellzug nicht auf. In drei Minuten sind die Leute eingestiegen, und Punkt 6.18 Uhr geht's weiter auf Hochgeschwindigkeitstour Richtung Montabaur - wo übrigens gestern viele Menschen den ersten Zug erwarteten. In Limburg gar waren tausende zum ICE-Volksfest gekommen. Die Kreisstadt

verlässt der Zug jedoch ganz unspektakulär. Sehr schnell sind nur noch die roten Schlusslichter zu sehen.

Mit dem großen Zeitvorsprung war es dann aber beim Mittagzug schon vorbei. Ein Radfahrer hatte gegen 14 Uhr Rauch am Idsteintunnel gemeldet. Die Bahn alarmierte

Notfall-Manager und Bundesgrenzschutz. Sicherheitshalber wurden die beide Züge gestoppt. Es sei vermutlich Nebel gewesen, der sich durch das Wechselwetter im Tunnel gebildet habe, hieß es bei der Bahn. Ergebnis: Eine Stunde Verzögerung und weitere Verspätungen:

General-Anzeiger Bonn
Freitag, 2. August 2002



Mit Tempo 300 von Frankfurt nach Köln

Im deutschen Schienenverkehr hat die Zeit von Tempo 300 begonnen. Gestern eröffnete die Bahn nach sechs Jahren Bauzeit die neue Hochgeschwindigkeits-ICE-Trasse von Frankfurt nach Köln. BLICKPUNKTE/Seite 3

FOTO: DDP