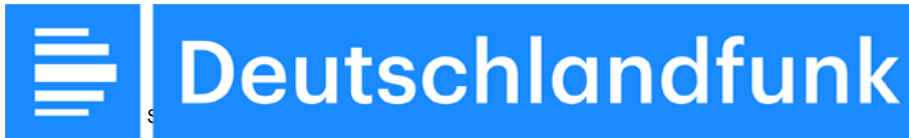


Donnerstag, 18.05.2017



Radweg Vennbahn

Vom Militäргеheimnis zum Touristenerlebnis

Die Vennbahn: Einst als Güterbahntrasse vom preußischen Generalstab unter militärischen Gesichtspunkten geplant, ist sie heute nicht nur Europas längster Bahntrassen-Radweg. Sie wurde als touristisches Gesamtkonzept komplett neu erfunden - mit Erfolg. Die ersten internationalen Touristen planen die Vennbahn schon auf ihrer Europareise mit ein.

Von Eva Firzlaff



Der längste Bahntrassen-Radweg führt auch an der Moorlandschaft Hohes Venn vorbei. (imago/Mangold)

Nein, kein Zug rollt mehr über das Hohe Venn. Der rattert nur in meinem Kopf. Die Erinnerungen an die Bahn sind still: Signale und ausgediente Waggons an der Strecke, ein Wasserkran, der einst die Dampfloks mit Wasser befüllte.

Schrankenwärterhäuschen, Bahnsteige, kleine und größere Brücken, Viadukte, Tunnel.

Trubel herrscht dagegen in früheren Bahnhöfen, die jetzt Café oder Restaurant sind:

"In St. Vith ist der letzte Zug zwar in den 1880er-Jahren gefahren, aber das war ein Güterzug, der einmal pro Woche kam. Das ist kein Vergleich zu dem, was hier zu Beginn des 20. Jahrhunderts los war, als hier 80 Güterzüge ankamen und 30 Personenzüge, also ein Betrieb wie in Lüttich oder in Köln."

MEHR ZUM THEMA

Vennbahn-Website
[<http://www.vennbahn.eu/vennbahn-radweg/>]

Ausstellung "Wolfsburg Unlimited. Eine Stadt als Weltlabor"
[http://www.deutschlandfunkkultur.de/ausstellung-wolfsburg-unlimited-eine-stadt-als-weltlabor.1008.de.html?dram:article_id=352081] Von der Autostadt zur Event-City

Bier und Tourismus
[http://www.deutschlandfunkkultur.de/bier-und-tourismus-unterwegs-im-hopfenland.976.de.html?dram:article_id=351843] Unterwegs im Hopfenland

Berg-Tourismus
[http://www.deutschlandfunkkultur.de/berg-tourismus-auf-adrenalinsuche-im-alpen-funpark.1001.de.html?dram:article_id=349967] Auf Adrenalinsuche im Alpen-Funpark

Klaus-Dieter Klauser, im Museum in St. Vith. Bevor die Bahn gebaut wurde, war St. Vith ein kleines Nest in "preußisch Sibirien", so nannte man die kalte, dünn besiedelte Gegend westlich der Eifel. 1882 verfügte Kaiser Wilhelm I., eine Bahn zu bauen, vom Aachener Industriegebiet Rothe Erde südwärts über das Hohe Venn bis damals Ufflingen, heute Troisvierges, in Luxemburg an der Grenze zu Belgien.

"Güterverkehr von Aachen nach Luxemburg, das war Kohle für die Eisenhütten in Luxemburg. Und umgekehrt Eisenerz für Aachen und fürs Ruhrgebiet."

Nach sieben Jahren Bauzeit war die Bahn fertig, nur mit Hacke, Schaufel, Schubkarre gebaut. Und weil so viel zu transportieren war, wurde schon 1906 ein zweites Gleis verlegt.

"Wir haben hier ein paar Bilder, die können wir uns mal angucken. Da sehen Sie, dass die Leute hier mit Hacke und Schaufel parat stehen, zunächst mal die Dämme oder die Schächte anlegen. Es sind einige Vermessungstrupps dabei mit ihren entsprechenden Geräten. Aber alles andere geschieht in Handarbeit. Auch die Brücken werden natürlich mit Sandstein gebaut, und das braucht auch viele Beschäftigte. Der Bau der Bahn ist eigentlich für die Bevölkerung schon ein Segen gewesen, denn da wurden schon Fuhrleute und Arbeiter gesucht. Also Verdienstmöglichkeiten, die es sonst gar nicht gab."

Durch die Bahn kam Arbeit in die Berge, aber auch die Menschen raus

Durch die Bahn kam Arbeit in die Berge, kamen aber auch die Menschen raus und in die umliegenden Industriegebiete. Im Museum – direkt an der Vennbahn - zeigt ein Modell die damaligen Ausmaße des Bahnhofs St. Vith, und auch nur teilweise.

"Es haben hier in der Blütezeit über 1.000 Leute gearbeitet. Das kann man sich nicht vorstellen, wenn man das Gelände heute sieht. Hier am Modell kann man ein bisschen sehen, wie das ausgeschaut hat. Das war St. Vith Lockschuppen für ca. zwölf Lokomotiven. Jede Menge Werkstätten, also wir haben jetzt nicht alles im Modell bauen können, wir hatten den Platz nicht.

26 Gleise hatte der Bahnhof, die haben wir auch nicht alle hier anbringen können. Stellwerke und was weiß ich nicht alles, was für so einen Betrieb nötig ist."

Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Bahn kam dann im 1. Weltkrieg die strategische:

"Man muss wissen: Im Ersten Weltkrieg war das ganze Gebiet hier deutsches Aufmarschgebiet. Die Züge kamen bis zu den Bahnhöfen der Vennbahn, St. Vith, Lommersweiler, Malmedy, Weismes und dann stiegen die Truppen aus und gingen zu Fuß weiter, denn die belgische Grenze war ja einen Steinwurf von hier. Deswegen hatte die Bahn im Ersten Weltkrieg sofort die Bedeutung, die man ihr ursprünglich auch zgedacht hatte, nur hatte man es öffentlich nicht gesagt, natürlich.

Bahnstrecken vom Rhein in Richtung Frankreich sehr gut ausgebaut

Aber im Ersten Weltkrieg hat man gesehen, was los war, und es macht mir keiner weis, dass das nicht von langer Hand vorbereitet war, denn im preußischen Generalstab hatte man schon seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts dafür gesorgt, dass alle Bahnstrecken vom Rhein in Richtung Frankreich sehr gut ausgebaut waren bzw. neu gebaut wurden, ich denke an die Ahrtalstrecke oder andere Strecken, die speziell für militärische Zwecke gebaut wurden, zweigleisig sofort. Deswegen auch die Maßnahme nach dem Versailler Vertrag, die Vennbahn darf keine strategische Bedeutung mehr behalten, deswegen musste sie auf ein Gleis wieder reduziert werden."

Das zweite Gleis wurde abgebaut und schon in den 1930er-Jahren verlor die Vennbahn auch ihre wirtschaftliche Bedeutung. Die geringe Steigung von nur zwei bis drei Prozent, die einst für die schweren Güterzüge nötig war, erfreut jetzt die Radler. Man merkt es kaum, und schafft doch beachtliche Höhenmeter.

"Wenn Sie also in Aachen sind auf 186 Meter über dem Meer, dann fahren Sie mal 40 Kilometer weiter, dann sind Sie schon bei fast 560 Meter. Sourbrodt ist der höchste Punkt mit 560 Meter, 60 Kilometer von Aachen entfernt, also 60 Bahnkilometer, Luftlinie sind es 20 Kilometer. Sie sehen auch hier am Streckenprofil, wie viele Kurven da nötig waren, um dieses Gefälle zu überwinden.

Und das Gleiche geht hier natürlich runter nach St. Vith, wo es immer noch sehr hügelig ist, bis Luxemburg eigentlich. Deswegen ist die Vennbahn auch später nicht mehr wirtschaftlich gewesen. Weil der Güterverkehr nach dem Ersten Weltkrieg gerade Strecken bevorzugte, wo man schneller fahren konnte, aber hier auf diesem Ding war das so nicht möglich. Zudem war nach dem Ersten Weltkrieg das Gebiet an Belgien gekommen und es musste Zoll bezahlt werden, wenn man hier über diese Strecke fahren wollte. Dann haben sich die Industrieleute gesagt, das sehen wir nicht ein, wir haben die Strecke an der Mosel entlang, die führt auch nach Luxemburg. Dort können wir schneller fahren und es kostet nichts."

Seit 2013 ist die einstige Bahntrasse durchgängig mit dem Rad befahrbar, 127 Kilometer, und hat noch einige abzweigende Nebenstrecken, zum Beispiel nach Stolberg, nach Malmedy und Stavelot, nach Prüm.

"Auf belgischer Seite sagen wir nicht unbedingt, dass es eine Radstrecke ist, sondern wir sprechen von RAVeL, also Réseau Autonome de Voies Lentes, das wird im Englischen mit green ways, grünen Wegen, übersetzt, die deutschen Kollegen bereiten diese Strecke aber werbetechnisch sehr als Radstrecke auf. Fakt ist, dass jeder diese Strecke nutzen kann, der nicht motorisiert ist: Inline-Skater, Fußgänger, mit Kinderwagen, mit Rollstuhl, Wanderer.

Aber auf dem internationalen Markt versuchen wir diese Vennbahn als Radpremiumweg zu positionieren, weil es einfach der längste zusammenhängende Weg auf einer Bahntrasse ist."

Sandra de Taeye ist Tourismus-Chefin von Ostbelgien. In der Süd-Hälfte Belgiens, der Wallonie, gibt es ein ganzes Radwegenetz, RAVeL genannt, vorwiegend auf alten Bahnstrecken, an Flüssen und Kanälen. Für den Radweg "Vennbahn" gab es EU-Mittel, um mehr zu schaffen, als nur einen Radweg.

Vennbahn als touristisches Gesamtprojekt für die Region Wallonie

"Man hat von vornherein die Vennbahn als Gesamtprojekt für die Region gesehen, das heißt, das auch wirklich als touristisches Produkt von Anfang an aufzubauen. Das ist, glaube ich, eine Neuheit für die Wallonie. In der Wallonie werden die RAVeL-Strecken vor allem für die lokale Mobilität genutzt, als Schulweg und Arbeitsweg, und sind auch in diesem Sinne ausgebaut. Und hier hat man ganz bewusst auf ein touristisches Produkt gesetzt, das heißt, auch die Kommunikation und die Beschilderung, dieses Storytelling, das Sie unterwegs erleben, es wird eine Marke kreiert, die Marke Vennbahn. Und das ist alles parallel zur Infrastruktur hochgezogen worden, sodass man wirklich bei der Übergabe ein fertiges Produkt hatte."

Info-Tafeln erzählen die Geschichte der Vennbahn und Geschichten drum herum. Pausenplätze sind mit Bahn-Utensilien gestaltet. Bislang kamen vor allem Wanderer und Mountainbiker ins Hohe Venn. Nun bringt der perfekt ausgebaute Radweg auch Radler in die Gegend, die vorher wohl nicht auf die Idee gekommen wären, in den Bergen der Ardennen Rad zu fahren.

"Der Tourismus hier in Ostbelgien lebte eigentlich als Naherholungsgebiet von Gästen, die aus einem Umkreis von 300 Kilometern kamen, meistens auch nur für ein verlängertes Wochenende. Der Übernachtungsdurchschnitt war ein bis zwei Tage. Dank der Vennbahn stellen wir jetzt auch fest, dass wir Publikum von weiter entfernt in die Region holen. Es sind zwar noch Einzelfälle, aber wir erreichen mittlerweile Publikum aus England, Kanada, Asien, Neuseeland, die die Vennbahn im europäischen Kontext entdecken wollen und auf ihren europäischen Trips zwischen Berlin und Paris auch mal eine Radtour auf der Vennbahn unternehmen wollen. Das ist für uns eine ganz neue Erkenntnis und bringt neues Publikum in die Region."

Speziell an den Wochenenden sind die ersten zwölf Kilometer von Aachen bis Kornelimünster sehr gut befahren. Im Bahnhofsgebäude Kornelimünster genießt man Kaffee oder Radler, oben an der Strecke. Oder fährt bergab zur früheren Reichsabtei. Der spätbarocke Prachtbau ist jetzt Museum. Oben nahe der Vennbahn entstand 1906 eine neue Abtei, denn die alte Reichsabtei wurde unter Napoleon aufgelöst. Abt Friedhelm weiß, wie es zum Namen Kornelimünster gekommen ist:

"Das Kloster ursprünglich, das von Benedikt von Aniane gegründet wurde, war dem Heiland geweiht. Bereits im 9. Jahrhundert kam durch Tausch von Reliquien, für uns heute nicht mehr leicht nachvollziehbar, aber im Mittelalter war es wichtig, möglichst

viele Reliquien zu haben, um den Schutz der Heiligen zu haben, und es war wichtig, etwas Römisches zu haben. Durch Reliquientausch kam das Haupt des Papstes Kornelius hier her und die Verehrung des Papstes Kornelius wurde bald so groß, dass daraus Monasterio Sancti Cornelii wurde, zu Deutsch: Kornelimünster."

Ein Nebenarm der Vennbahn beginnt in Stolberg

Ein Nebenarm der Vennbahn beginnt in Stolberg und stößt in Kornelimünster zur Hauptstrecke. So kann man zur Vennbahn-Tour auch in Stolberg starten. Stolberg nennt sich "Kupferstadt". Der Aufstieg begann um 1600, als die Kupfermeister aus dem benachbarten Aachen nach Stolberg umsiedelten, erzählt Helma Prössl:

"Aus Glaubensgründen. Sie waren nämlich Reformierte geworden, Protestanten. Die Bewegung ging von den Niederlanden aus. Aachen war als Reichsstadt dem Kaiser untertan, und der Kaiser war Habsburg und Habsburg war katholisch. Und so hat man sie Repressalien ausgesetzt, die Kinder durften nicht mehr getauft werden, Beerdigungen innerhalb der Friedhofsmauern waren nicht mehr gestattet. Dann kamen wirtschaftliche Probleme, Wasserknappheit und man hat sie auch vom Kupferhandel abgeschnitten.

Und da gab es hier einen Burgherren, der war zwar katholisch, unterstand dem Herzog von Jülich, aber beide waren dem neuen Glauben aufgeschlossen. Stolberg war damals ein paar Häuser und ein Brücklein, mehr nicht. Und plötzlich kamen diese Kupfermeister aus Aachen, und die haben Stolberg wohlhabend gemacht."

Vom damaligen Glanz zeugen in der historischen Oberstadt etliche Kupferhöfe. Angelegt als Viereck wie große Gutshöfe auf dem Land. Die Fenster zur Straße sind neu, damals hatte man nur winzige Luken oder gar Schießscharten, jeder Hof war eine kleine Festung:

"Diese viereckige Hofanlage diente der Familie zum Wohnen, aber auch unter der Woche den Arbeitern, die aus den Dörfern der Umgebung kamen. Die schliefen oben unter dem Dach oder auch in primitiven Gesindehäusern. Im Inneren der Höfe lagerten die fertigen Waren und die Rohstoffe und es wurde produziert, wobei der Hammer, ein großer Hammer, mit dem man die Messingwaren aushämmerte, wassergetrieben aushämmerte, der war meistens unten in den Kellerräumen."

Die Kanäle plätschern heute noch durch die Altstadt. Eigentlich müsste es ja Messinghöfe heißen und Messingmeister. Doch Messing hieß damals Gelbkupfer. Die Kupferhöfe sind jetzt Hotel, Restaurant oder idyllische Wohnanlage. Einige wirken wie ein Schloss oder Herrenhaus:

"Ist es auch. Das waren Herren! Das waren große Familien, die eben durch Messingproduktion sehr wohlhabend geworden waren und in ganz Europa Handel betrieben. Die Messingwaren gingen dann z. B. im 18. Jahrhundert sehr viele auch nach Afrika. Noch im 20. Jahrhundert war Messing begehrt."

Weil korrosionsbeständig und so gut wie unkaputtbar. Stolberg gehört zum vermutlich ältesten Industrie-Raum Deutschlands. Schon die Römer haben hier Messing hergestellt, die Messinggefäße wurden quer durchs Römische Reich gehandelt. Und die Stadt war es wert, einen Anschluss an die Vennbahn zu kriegen.

Die Steigung von maximal drei Prozent ist kaum zu merken

In großen Güterzug-tauglichen Kurven radeln wir bergan. Nach Kornelimünster und oben weiter auf der Vennbahn. Die Steigung von maximal drei Prozent ist kaum zu merken. Auf Brücken und Viadukten geht es über tiefe Taleinschnitte. Mal direkt auf der deutsch-belgischen Grenze, mal in Belgien, und wenn die Strecke in Deutschland liegt, ist ab Roetgen die Trasse trotzdem belgisch. Als Deutschland nach dem 1. Weltkrieg das Gebiet Malmedy – Eupen an Belgien abtreten musste, hat Belgien auch die Bahnlinie als schmalen Streifen bekommen, wegen deren strategischer Bedeutung. Das ist auch jetzt noch so, obwohl gar keine Züge mehr fahren.

Nach 1945 blühte der Schmuggel an der deutsch-belgischen Grenze. Besonders gut eignete sich wohl der Ort Mützenich, durch die Bahntrasse vom deutschen Gebiet getrennt. Daran erinnert das Schmuggler-Denkmal an der Strecke, ein Sack schleppender Mann.

"Ich habe morgens noch Schmuggler gesehen, wenn ich zur Schule ging. Kaffee von Belgien nach Deutschland. Hier gibt es eine Kirche in Schmidt, die nennt sich St. Mokka, die ist zweifellos zu großem Teil von Schmuggelgeld gebaut worden. Und der Priester ließ sonntags beten "für die Gläubigen, die heute noch unterwegs sind."

Naturführer Karl-Heinz Ponzen. Der Radweg führt mitten durch manche Orte, an Monschau aber vorbei, oben auf der Höhe. Wer die historische Tuchmacherstadt sehen will, mit Fachwerk-Idylle und Bruchsteinbauten, der muss bergab.

Weite Strecken radeln wir durch Wald, Moor- und Heidelandschaft

Weite Strecken radeln wir durch Wald, Moor- und Heidelandschaft. Das belgische Natur-Reservat Hohes Venn. Bei Sourbrodt, fünf Kilometer von der Vennbahn entfernt, ist die Naturpark-Info, daneben der höchste Berg Belgiens, Botrange.

"Das ist der höchste Punkt Belgiens, 694 Meter hoch. Dieser Punkt hier wurde von zwei französischen Vermessungsingenieuren 1802 vermessen, das waren Soldaten Napoleons, die haben die ersten vernünftigen Karten hier gemacht. Und dann kam das Jahr 1900, der belgische König Albert I. war an der Regierung und da hat man dort diesen Hügel angeworfen, die Säule da drauf gestellt, oben den Stein mit der Tafel "Roi Albert I." und eine Linie 700 NN. Seitdem hat man in Belgien einen Siebenhunderter Berg."

Das Hohe Venn ist ein ausgedehntes Moorgebiet, durch das nur wenige Straßen führen und etliche Knüppeldämme. Schon seit 500 Jahren hat der Mensch große Teile des Hohen Venns zerstört - durch Torfabbau, Entwässerung und den Anbau von Fichten.

Im Rahmen eines EU-Projektes wird nun in großem Stil renaturiert, "entfichtet" und wieder vernässt. Die vielen Wasserflächen ziehen Vögel und Libellen an. Torfmoose verbreiten sich. Das Birkhuhn ist wieder da und der Fischotter.

In Weismes zweigt eine Teilstrecke der Vennbahn ab, durch einen alten Eisenbahn-Tunnel runter nach Malmedy und Stavelot. 16 Kilometer. Die beiden früheren Klöster gelten als Ursprung Belgiens. 648 gegründet durch den heiligen Remaclus. In Stavelot beeindruckt ein riesig hohes, frei stehendes Portal. Pierre Erler:

"Das ist der Rest der Kirche aus dem 15. Jahrhundert, der ist noch 30 Meter hoch, aber im 15. Jahrhundert waren es 99 Meter. Das war wirklich das größte Tor in der ganzen Gegend, und das war der Eingang der Kirche. Nur der Eingang war so hoch. Und die Kirche war sehr, sehr groß. Die Leute sind von Südfrankreich bis Stavelot zu Fuß gekommen, als Wallfahrt zum Heil. Remaclus. Und deshalb gab es eine sehr große Kirche."

Von der riesigen Kirche sind die Grundmauern freigelegt und in den Kellergewölben der früheren Abtei blitzen Oldtimer-Autos, ausladende Limousinen und historische Rennautos, die einst hier auf der Rennstrecke Spa-Francorchamps gefahren sind.

"Die sind gefahren. Immerhin gab es Rennen seit 1896. Die Autos sind alle von Privatbesitzern, das heißt, die Autos wechseln regelmäßig. Und die haben alle einen Motor, das gibt es nicht immer in solchen Museen."

Schon um 1900 kurvten tollkühne Männer in ratternden Kisten durch die Berge. Dann wurde das Dreieck zwischen Malmedy, Stavelot und dem Dorf Francorchamps ab und zu als Rennstrecke abgesperrt. Gefahren wurde auf Landstraßen und durch die Orte.

"Die sind schon mit 300 Km/h gefahren in den 1930er-Jahren. Also das war wirklich verrückt."

Erst in den 1970er-Jahren wurde ein Teilstück zur ständigen Rennstrecke ausgebaut. Die heißt auch Ardennen-Achterbahn. Auf und ab mit insgesamt 100 Metern Höhenunterschied und einer Menge Kurven. Ein Reliefmodell zeigt alte und neue Strecke.

"14 Kilometer – das war die Rennstrecke von 1921 bis 1977. Seit 1977 sind es sieben Kilometer. Das ist aber ist aber immer noch die längste Strecke der Formel-1-Weltmeisterschaft."

Sind wir jetzt gerade in Deutschland oder in Belgien?

Auch in Malmedy wurde das frühere Kloster zum Museum. Das Malmundarium erzählt die Regionalgeschichte. Stavelot und Malmedy waren etwa 1.000 Jahre ein selbstständiges kleines Fürstentum, eine Fürstabtei. Der Abt war kirchliches Oberhaupt und weltlicher Fürst, bis zur französischen Revolution, erzählt Manfred Dahmen in Malmedy.

"Die Fürstabtei Stavelot-Malmedy ist dann später von den Franzosen eingenommen worden, nach den Franzosen ab 1815 von den Preußen, etwa 100 Jahre lang. Nach dem ersten Weltkrieg ist es dann zum ersten Mal belgisch geworden. Das hat aber nur 20 Jahre gedauert, weil Hitler das Gebiet annektiert hat, 1939/1940. Alle Männer aus der Region – wie im ersten Weltkrieg - mussten wieder die Uniform tragen und wieder in den Krieg ziehen. Und dann kommen wir zur heutigen Geschichte, ab 1945 ist das Gebiet dann definitiv belgisch geworden."

Die Orte an der Vennbahn haben deutsche oder französisch klingende Namen oder gleich zwei, deutsch und französisch. So dass wir ab und zu überlegen: Sind wir jetzt gerade in Deutschland oder in Belgien? Kurz vor der Grenze zu Luxemburg verlassen wir den bequemen Radweg auf der Bahntrasse und strampeln über'n Berg. Ein Tunnel, in dem elf verschiedene Fledermausarten leben, ist gesperrt. Die Vennbahn endet in Troisvierges, im Norden von Luxemburg. Wer weiter radeln will, zur Stadt Luxemburg, hat bis Ettelbruck 65 recht bergige Kilometer zu bewältigen. Mit dem Regionalzug fährt man 40 Minuten und bezahlt ganze 2,00 Euro pro Mensch, die Räder fahren kostenlos mit. Ab Ettelbruck ist es dann wieder flach bis zur Hauptstadt. Die thront als imposante Festung hoch über dem Flusstal der Alzette.

So wie die Fürstabtei Stavelot-Malmedy ging der ganze Osten Belgiens hin und her. War mal spanisch-niederländisch, mal österreichisch-niederländisch, französisch, preußisch, belgisch, deutsch, ist nun belgisch. So berührt die Vennbahn als Radweg nicht nur Eisenbahnhistorie, auch europäische Geschichte.

Deutschlandradio © 2009-2017