

Spatenstich RAVEL / VENNBAHN 04.11.2010

Anrede

Sehr geehrter Herr Etschenberg,

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Eis,

Sehr geehrter Herr Parlamentspräsident,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wenn das Wort „Vennbahn“ fällt, dann bimmelt es immer noch in unseren Ohren und vor unserem geistigen Auge sehen wir dunkle Rauchschwaden der letzten touristischen Züge auf dieser Strecke. So lange es die touristische Nutzung der Vennbahn gab, also bis 2002, durften nicht nur Karnevalisten in der uns auch nun wieder unmittelbar bevorstehenden fünften Jahreszeit, sondern auch Eisenbahnfreunde begeistert ausrufen: D'r Zog kütt!

Und viele Eisenbahnbegeisterten hatten Tränen in den Augen, als die letzte Fahrt der Vennbahn zu Ende war und Tränen flossen auch wieder, als man begann die Gleise zurückzubauen.

Wenn nun im Zusammenhang mit dem RAVEL von der Vennbahn die Rede ist, sprechen wir tatsächlich „nur noch“ unter Anführungszeichen von der Vennbahntrasse.

Was hat diese Trasse nicht schon alles erlebt? Kaiser Wilhelm I. ermächtigte per Gesetz die Regierung Preußens eine Eisenbahnlinie ausgehend von Aachen-Rothe Erde nach Prüm (Eifel), über Monschau und Sankt Vith zu bauen. An geeigneten Stellen sollten Anschlüsse an die Städte Malmedy, Eupen und Stolberg geschaffen werden. Ein Jahr später verständigten sich die Regierungen des Deutschen Reiches und Luxemburgs über einen Weiterbau

der Strecke über Sankt Vith hinaus bis ins luxemburgische Ulflingen. Die neue Bahnlinie sollte die Industriegebiete Luxemburgs und des besetzten Lothringens mit den Zechen im Wurmrevier bei Alsdorf verbinden.

Gleichzeitig verbilligten sich die Rohstahltransporte zu dem damals in Rothe Erde betriebenen Thomasstahlwerk.

Am 30. Juni 1885 wurde das erste Teilstück der neuen Eisenbahn von Aachen-Rothe Erde bis Monschau unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet, denn die Eifel war bis dahin ein verkehrstechnisches Notstandsgebiet.

In den folgenden Jahren wurde die Bahn abschnittsweise weitergebaut.

30. Juni 1885	Aachen-Rothe Erde–Montjoie (Monschau)
1. Dezember 1885	Monschau–Weismes–Malmedy
15. Dezember 1886	Prüm (Eifel)–Bleialf
3. August 1886	Eupen–Raeren
8. November 1887	Weismes–Sankt Vith
1. Oktober 1888	Sankt Vith–Bleialf
4. November 1889	Sankt Vith–Lommersweiler–Ulflingen

Schon bald nachdem das letzte Teilstück eröffnet war, waren die Kapazitäten der eingleisigen Strecke erschöpft. Mehrere schwere Unglücke zwangen die Betreiber den Bau eines zweiten Gleises voranzutreiben.

Zwar begannen 1893 die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Raeren–Lammerdorf, jedoch konnte erst zum 25jährigen Jubiläum der Vennbahn die Strecke Aachen–Sankt Vith durchgängig zweigleisig befahren werden.

Mit den Weltkriegen entdeckte nicht nur das Militär die Vennbahn für eigene Zwecke, der 2. Weltkrieg läutete gewissermaßen auch das Ende der Vennbahn ein. Die Vennbahn mit ihren Nebenlinien wurde der Deutschen Reichsbahn unterstellt und diente als wichtige Nachschublinie für die deutschen Truppen in Frankreich und Belgien. Als sich die deutschen Truppen, vor den stetig vorrückenden alliierten Verbänden, hinter den Westwall zurückziehen mussten, jagten motorisierte

Sprengkommandos der deutschen Pioniere die halbe Vennbahn in die Luft.

1959 wurde der Personenverkehr nach Monschau eingestellt und immer mehr Anschließer verlagern den Güterverkehr auf die Straße. Das blieb auch hier nicht ohne Folgen. Zunächst wurde die zweigleisige Strecke auf ein Gleis zurückgebaut, dann folgten Stilllegungen von Anschlüssen und Auflösung von Güterverladungen. 1987 legte die SNCB die Linie Weismes–Sankt Vith–Ulflingen still, zuvor beendete die Deutsche Bundesbahn den Betrieb nach Kornelimünster. Nach dem Rückbau der Gleise wurde hier ein Radwanderweg angelegt. Das heißt, noch bevor die Vennbahn als touristische Bahn vor allem die Herzen der Eisenbahnfreunde erfreute, lag die nächste Lösung, die hoffentlich zukunftssträchteste und nachhaltigste schon in der Luft.

Sehr geehrte Damen und Herren, Fahrradtourismus liegt voll im Trend. Auch und gerade für Ostbelgien und die Euregio Maas & Rhein. Es ist ein sanfter Tourismus, einer, der sich nicht nur an ein Nischenpublikum wie vielleicht Radsportler wendet. Hier wird die Natur in Wert gesetzt, aber es wird auch eine Brücke zum reichen kulturellen Angebot der Region geschlagen. Und dieser Brückenschlag ist notwendig und passt zu dem, was auf EU-Ebene zum Tourismus empfohlen wird, denn Sie wissen, seit dem Vertrag von Lissabon ist Tourismus auch eine EU-Materie – und das sollte uns keine Angst machen. Denn auch die EU möchte, dass Europa das Reiseziel Nummer 1 weltweit bleibt. In meiner Eigenschaft als Vorsitzende der Eu-Tourismusminister im Rahmen der belgischen Präsidentschaft habe ich auch auf EU-Ebene beim Europäischen Tourismustag vor einem Monat in Brüssel die Vennbahnroute als Beispiel für die touristische Nutzung von Kulturrouten angesprochen. Wenn wir in der Euregio Maas & Rhein mit solchen Projekten dazu beitragen können, dass Europa effektiv das Reiseziel Nummer 1 bleibt, dürfen alle zufrieden sein. Und wir werden alles in unserer Macht Liegende tun, damit wir einen nicht unerheblichen Beitrag dazu leisten werden. Dann sind auch die Eu-

Gelder mit Sicherheit gut angelegt. Radfahren auf der Vennbahntrasse an sich wird zu einem grenzüberschreitenden Erlebnis werden, da sind wir uns alle einig. Aber auch das gesamte Umfeld lohnt einen Besuch und verlängert auf diese Weise sozusagen das Glück der Radwanderer.

Mesdames, Messieurs, je profite de cette occasion pour remercier également tous nos amis francophones qui ont participé à l'élaboration du projet (Interreg). Merci pour votre précieuse collaboration et bonne continuation sur la bonne voie de la Vennbahn.

Sehr geehrte Damen und Herren, lieber Herr Etschenberg, als die Vennbahn ins Leben gerufen wurde im vorletzten Jahrhundert, war ein Spatenstich noch ein Spatenstich. So ändern sich die Zeiten und wir müssen mit der Zeit gehen – besser, unserer Zeit ein bisschen voraus sein. Ich hoffe, dass wir mit diesem Projekt auch unserer Konkurrenz ein bisschen voraus sind, wenigstens so weit, dass sie uns nie überholen werden.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!