

## 4-ROETGEN

### **Roetgen im Vennvorland – „Tor zur Eifel“**

Weite Grünlandflächen mit sanft geschwungenen Hügeln dazwischen verleihen dem Vennvorland einen sanften Charakterzug. Vieh und Milchwirtschaft können hier auf eine lange Tradition zurückblicken. Anders zeigt sich hingegen der anschließende Anstieg hin zum Hohen Venn. Dieser Naturraum, auch Vennabdachung genannt, ist von karger Gestalt. Er ist kaum geeignet für die Landwirtschaft, jedoch reizvoll für Wandertouren, etwas im Kontrast zur Lieblichkeit des Vennvorlandes um Roetgen stehend. In der Wanderstation befindet sich ein Nationalpark-Infopunkt. Das Vennvorland liegt im Schnittstellenbereich von Niederrheinischer Bucht und Eifel, einem der prägenden Mittelgebirge Deutschlands. Im Süden wird es von der Mosel gesäumt, im Osten vom Rhein und im Norden mit der Linie Aachen – Düren – Bonn abgesteckt. Etwas unklarer ist der Rand nach Westen hin, wo sie die Grenze nach Belgien und Luxemburg überschreitet, um dort auf die Ardennen und das Ösling zu treffen. Doch die Eifel erstreckt sich auch über zwei Bundesländer, über Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Übrigens nicht zu verwechseln ist Roetgen als „Tor der Eifel“ mit den Nationalpark-Toren als Eingangsportale zum Nationalpark Eifel. Zu den vennbahnnahe Portalen gehören jene in Simmerath-Rurberg und Monschau-Höfen.

### **Mit der Vennbahn eine Mittelgebirgsschwelle erfahren**

Eifel wie auch Ardennen sind Erhebungen der Mitteleuropäischen oder auch Deutschen Mittelgebirgsschwelle, die südlich der Norddeutschen Tiefebene allmählich anhebt. Für die unterschiedliche Erfahrbarkeit der Topographie dieses Übergangsbereichs bietet sich ein symbolisches Gegensatzpaar an: Einerseits die Himmelsleiter, die die motorisierten Verkehrsteilnehmer ein eindrucksvolles Stück lang schnurstracks durch das Vennvorland Richtung Roetgen führt. Andererseits als Gegenstück dazu die Vennbahn, die nach dem Verlassen des hügeligen Talkessels um die Europastadt Aachen in sanften Bögen sich erneut in weiten Schwüngen durch das Vennvorland zieht. Reizt die Himmelsleiter mit Steigungen bis zu zehn Prozent und streckenweise drei Spuren zum Beschleunigen, so kann die Vennbahn mit sanften Steigungen aufwarten. Erst mit dem Anstieg von Roetgen nach Lammersdorf wird der Steigungsspitzenwert auf der gesamten Verbindung von 1,7 Prozent erreicht. Heute stehen hinter den Streckenführungen unterschiedliche Mobilitätsauffassungen: einerseits das genießerische Erfahren von Landschaft auf Radrouten, die sich den Gegebenheiten von Landschaft und Natur möglichst gut anpassen, andererseits das zweckrationale Durchziehen auf möglichst geradlinigen Straßenverbindungen, die Landschaften oft nur mehr als vorbeiziehende Kulisse wahrnehmen lässt. Doch die zweckrationale Verbindung von Städten und Märkten hat schon vor über 200 Jahren eingesetzt.

### **Die Himmelsleiter wird 200 Jahre nach ihrer Errichtung „geglättet“**

Zwischen 1809 und 1818 wurde eine Landstraße von Aachen nach Trier errichtet. Begonnen wurde sie in napoleonischen Zeiten, fertiggestellt unter preußischen Regierungszeiten. Es soll Napoleon selbst gewesen sein, der 1804 die Errichtung des Straßenstücks von Aachen über Monschau nach Metz anordnete. Angeblich hätte eine Anordnung von Monschauer Tuchfabrikanten den Wunsch an den Kaiser herangetragen, der ab 1806 sieben Jahre Protektor des Rheinbundes war. Hinter dem Straßenbauprojekt standen wirtschaftliche, aber vor allem auch militärische Überlegungen. Denn gefragt war vor allem die schnelle Durchführung von großen Truppenbewegungen. Das erforderte neue Qualitäten in Bau und Streckenführung, aber auch in der Organisation des Verkehrs. So ordnete der Kaiser und Feldherr auch den Rechtsverkehr auf all seinen Straßen an. Die Ausweitung und Verbesserung der Transportnetze gehörte zu seinen Prioritäten. Zwischen 1800 und 1815 wurde die Fahrzeit auf den Straßen des Kaiserreiches halbiert. Die Planung der Himmelsleiter war wesentlich von diesen Zielvorstellungen getragen. Heute kommt ihr die Vennbahn einmal in die Quere, allerdings unterirdisch. Denn nach den Diskussionen um eine Brückenlösung wurde eine Untertunnelung unweit der „Sprungschanze“ auf der Himmelsleiter errichtet. Dazu wurde das Straßenstück darüber etwas angehoben. Jetzt ist die Himmelsleiter auch in ihrem vertikalen Verlauf

geglättet, vielleicht zur Freude mancher Freunde des Rasens. Sanftmobile wie Radler freuen sich über die sichere Querung des Hochgeschwindigkeitsabschnittes.

### **Einst mit der Bahn, heute mit dem Rad sanft ansteigend in die Eifeler Hochlagen**

Nach Roetgen geht es auf der Vennbahn hinauf in die Eifeler Hochlagen. Dort steht für die Radler der stärkste Anstieg auf der gesamten Vennbahn mit 1,7 % Steigung bevor. Im Vergleich mit der Himmelsleiter ist das nur ein Bruchteil. Zu verdanken sind diese sanften Anstiege dem Eisenbahnbau. Bis zum Anbruch des Eisenbahnzeitalters führten Verkehrswege und Handelsstraßen über Bergrücken, querten Täler. Die Eisenbahn nivellierte dieses Auf und Ab mit dem Bau von Tunnels und Brücken. Somit wurden aber auch immer Lösungen unter dem Primat sanfter Anstiege gesucht. Nachdem Eisenbahnbau kommt diese Planungsphilosophie dem Radwegebau und letzten Endes den Radlern zugute. Auf die einstigen planerischen Qualitäten des Eisenbahnnetzes setzen heute die Radwegenetze links und rechts der Vennbahn, einem der längsten Bahntrassen-Radwege in Europa.

### **Bahntrassen-Radeln nicht nur in der Eifel...**

Neben den Fluss-Radwegen zählen die Radwege auf inzwischen längst stillgelegten Bahntrassen zu den Stärken der Radwege in der Eifel. Dazu gehören unter anderem der 58 Kilometer lange Maare-Mosel-Radweg oder auch der Eifel-Ardennen-Radweg, der die Vennbahn ab St. Vith mit Adenau am Nürburgring verbindet. Bis Gerolstein verläuft er auf der Trasse der ehemaligen Westeifelbahn. Anstatt befahrene Landstraßen mit teuren, aber meist unattraktiven Radwegen auszustatten, wurden parallel verlaufende alte Bahntrassen zu flachen, autofreien Radwegen ausgebaut, mit Steigungen von 2,5 Prozent hin und wieder dazwischen. Dieses Netz auf ehemaligen Bahntrassen wird vom „Bahntrassen-Radeln“-Experten Dr. Achim Bartoschek goutiert und noch Potenziale erkannt: „Dichte und Qualität der in der Eifel schon vorhandenen Bahntrassenwege legen es nahe, diese mit den luxemburger und in Ostbelgien entstehenden Bahntrassenwegen zu einem großräumigen Netz zu verbinden.“

### **... sondern auch auf den RAVeL-Routen Ostbelgiens**

In der Region Wallonien werden seit 1995 mit den RAVeL-Routennetz (Réseau Autonome de Voies Lentes: Autonomes Netz für langsam fließenden Verkehr) stillgelegte Eisenbahntrassen und Wege entlang von Wasserstraßen zu einem Netz „grüner Wege“ errichtet. Dieses Netz soll im Endstadium etwa 2000 km umfassen. Ebenso werden in der Region Flandern Bahntrassenwege errichtet. Die RAVeL-Wege bilden die Infrastruktur für die Entschleunigung mit dem Fahrrad, mit dem Pferd oder zu Fuß mit dem Wanderstock. Je nach Wegbeschaffenheit stehen sie auch Inlineskatern offen. Die RAVeL-Routen befinden sich meist noch im Besitz der belgischen Bahnen. Der Bau der Wege wird durch die Vereinigung „Chemins du Rail“ begleitet. Die Vennbahn wird in der RAVeL-Nomenklatur mit der Bezeichnung L48 zwischen Schmidthof/Raeren und Kalterherberg/Leykaul geführt.

### **Die Vennbahn-Route, ein Stück lang ein reizvolles Katz-und-Maus-Spiel**

Auf dem Streckenstück zwischen Schmidthof/Raeren und Kalterherberg/Leykaul bildet die Vennbahn die Grenze zu Belgien. Fünfmal separiert sie damit ein Stückchen Deutschland, bildet fünf Exklaven (siehe dazu ausführliche Informationen unter Kalterherberg/Ruitzhof). In Roetgen befindet sich die erste deutsche Exklave am ehemaligen Bahngelände. Insgesamt wechseln auf dem 35 Kilometer langen Stück an elf Stellen die Territorien von Deutschland und Belgien. Zwischen Raeren und Roetgen, ab Perschei (Kilometer 23,73) befindet sich Deutschland zu beiden Seiten der Vennbahn, 50 Meter weiter am Bahnhof Roetgen links Deutschland, rechts Belgien, 80 Meter bei Kilometerstand 27,86 weiter wiederum Deutschland zu beiden Seiten. Für Gilbert Perrin, dem Präsidenten der VoG „Chemins du Rail“, zählt diese Grenze zu den verrücktesten in Europa. Für ihn kommt sie einem reizvollen Katz-und-Maus-Spiel gleich.

**Roetgen im Zweiten Weltkrieg: Nach der Befreiung spitzte sich das Kriegsgeschehen noch einmal zu** Roetgen kommt jedoch historisch betrachtet noch eine andere „Torfunktion“ zu. Denn hier überquerten die Alliierten im Zweiten Weltkrieg zum ersten Mal die Grenze zu Deutschland. Gut drei

Monate nach ihrer Landung in der Normandie setzten am 12. September 1944 die ersten amerikanischen Soldaten von Raeren kommend ihren Fuß in Roetgen auf deutschen Boden. Unter den US-Soldaten war auch Ernest Hemingway, damals schon ein bekannter US-Schriftsteller. Zehn Jahre später erhielt er den Literatur-Nobelpreis. Nachdem die US-Verbände den „Westwall“ durchbrochen hatten, wurden Monschau, die Eifeldörfer und die Vororte von Aachen besetzt. In den Folgemonaten sollte es mit der Schlacht im Hürtgenwald und mit der Ardennenoffensive zu dramatischen Zuspitzungen kommen. Die Abwehrschlachten am dünn besiedelten Hochplateau zwischen Roetgen und der Rur waren das Ergebnis mehrerer kriegsstrategischer Überlegungen: Der Vormarsch der alliierten Streitkräfte war im Raum Aachen vor dem Westwall ins Stocken gekommen. Somit konnten sich die deutschen Truppen reorganisieren und auch neue Verteidigungspositionen aufbauen. Für die Deutschen bot Hürtgenwald eine vorzügliche Verteidigungsposition. Denn mit der Talsperre hätte eine Flutung des Rurtales erfolgen und damit der weitere Durchmarsch der amerikanischen Truppen wesentlich erschwert werden können. Zudem sollte dieses Gebiet der Nordeifel als Aufmarschraum für die geplante Ardennenoffensive gesichert werden. Noch heute gehen die Schätzungen zur Zahl der Verwundeten und Opfer weit auseinander. Die Zahl der toten deutschen Soldaten wird auf 12.000 – 15.000 geschätzt. Auf US-Seite werden die Verluste von September bis Dezember 1944 mit 32.000 veranschlagt. In den USA wird Hürtgenwald auch symbolisch „Hurtgenwald“ (hurt = verletzen) ausgesprochen. Ernest Hemingway prägte die Schlacht für immer, seine anfänglich kriegsverherrlichende Haltung war Vergangenheit. Sein Roman „Über den Fluss und in die Wälder“ ist ein Abgesang eines verbitterten und müden Weltkriegsveteranen und eine Huldigung an das Leben und die Liebe.

### **Der Westwall einst - eine Symbolbaustelle des Dritten Reiches und die List der Geschichte**

Vennvorland und Hocheifel werden neben den Verkehrslinien für Straßen und Fahrrad bzw. einstmals Bahn unübersehbar noch von einer anderen Linie durchzogen, vom Westwall. Er sollte das Eindringen feindlicher Truppen nach Deutschland verhindern. Diese Verteidigungskette mit einer Länge von 630 Kilometern und über 18.000 Bunkern, Stollen sowie zahllosen Gräben und Panzersperren reichte von Kleve an der niederländischen Grenze bis nach Grenzach-Wyhlen an der Schweizer Grenze. Reichskanzler Hitler ließ die Anlage ab 1936 planen, zwischen 1938 und 1940 errichten. Der Bau des Westwalls erforderte beträchtliche Ressourcen. In Roetgen selbst zeugen noch einige Betonklötze und zerstörte Bunkeranlagen auf einem Gelände an der Landesstraße L238 vom Westwall. Die Vennbahn kreuzt nur einmal den Westwall in der Ortschaft Schmithof zwischen Aachen und Roetgen. Mit dem Westwall als eine der „Symbolbaustellen“ des Dritten Reiches sollte, so der Historiker Wolfgang Schivelbusch auch Macht und Überlegenheit der nationalsozialistischen Ideologie verkörpert werden. Doch wieder einmal erwies sich auch hier die Ironie als Lehrmeister der Geschichte: Kurz vor Aachen, unweit von Lichtenbusch, steigt ein Feld plötzlich um einige Meter an und lässt die Betonpyramiden verschwinden. Bauern hatten hier einst einen Erdwall aufgeschüttet, um mit ihren landwirtschaftlichen Geräten zu Wiesen und Feldern jenseits der Höckerlinie zu gelangen. Das kam der 3. US-Panzerdivision auf ihrem Marsch nach Aachen gelegen, die so trotz Verminung schnell dieses Bollwerk überwinden konnte. Vielleicht kann diese Begebenheit, so könnte man meinen, als späte Genugtuung der Bauern gedeutet werden, die beim Bau des Westwalls um Hof und Flur gebracht wurden.

### **Der Westwall heute – Lieblingsgegend für Fledermäuse, Eichhörnchen und den „Europäischen Dachs“**

Inzwischen hat der Zahn der Zeit an den Pyramidenhöckern des Westwalls genagt, auch die Natur hat Besitz ergriffen. Der Westwall mit seinen Bunkern ist inzwischen zu einem wertvollen Biotop-Verbund-System geworden. In überdüngter Agrarlandschaft selten gewordene Pflanzen leben auf den trockenen Wällen oder sogar auf dem nackten Beton. Die Bunker bieten einen Ersatz für natürliche Höhlen, die vor allem von Wildkatzen, Fledermäusen und Höhlenspinnen aufgesucht werden. Michael Zobel, Naturführer beim belgisch-deutschen „Kunst- und Kultur-Verein Köpfchen - KuKuK, beobachtet immer wieder, wie sich Tiere den Westwall zunutze machen. Abgeknabberte Fichtenzapfen auf den Betonhöckern zeigen, dass sie von Eichhörnchen als Fressplatz genutzt



werden. Dabei beobachten sie aus dieser erhabenen Position interessiert die Umgebung, um sich bei Gefahr rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Ganz im Sinne des neuen Europa wohnt in der Nähe des Westwalls am Grenzübergang Köpfchen der „Europäische Dachs“. Sein Bau liegt genau auf der Grenze, jedoch einige Meter unter der Oberfläche, mit Ein- und Ausgängen auf beiden Seiten der Grenze, in Belgien und in Deutschland.