

8-KALTERHERBERG

Ruitzhof, ein idyllisches Stück Deutschland in Belgien

Über dem Zusammenfluss von Rur und Schwarzbach gelegen breitet sich der Weiler Ruitzhof aus. Einige wenige Häuser und Gehöfte bilden ein Dorf an der einzigen, kaum befahrenen Straße. Vom „Eifel-Blick“-Standort am westlichen Rand des Weilers schweifen die Blicke über die Baumwipfel hinweg zum „Eifeldom“, der Kirche von Kalterherberg. Unten im Tal, am Übergang nach Kalterherberg, verkehrten einst die Züge der Vennbahn. Heute ist Ruitzhof eine idyllische Ecke, beinahe eine Insel fern ab von pulsierenden Verkehrswegen und unentwegter Alltagshektik. Doch dieses Inseldasein hat in Ruitzhof auch eine andere, ganz besondere Bedeutung. Denn Ruitzhof ist eine der heute sechs Exklaven Deutschlands. Durch die Vennbahntrasse als belgisches Hoheitsgebiet wurde sie vom deutschen Territorium abgetrennt.

Eine Klärung vorweg: Enklave oder Exklave?

Ob Enklave oder Exklave, hängt vom jeweiligen territorialen Standpunkt ab. „Enklaven“ sind Teile eines Staatsgebietes, die vom Gebiet eines anderen Staates umschlossen werden, d.h. mit diesem keine Grenze aufweisen und über keinen Zugang zur hohen See verfügen. Die Bezeichnung „Exklave“ verweist auf das Heimatterritorium, von dem sie räumlich abgetrennt und ausschließlich über fremdes Gebiet zu erreichen ist. Demnach ist Ruitzhof zugleich eine Enklave für Belgien und eine Exklave von Deutschland. Aber in Ruitzhof sind semantische Befindlichkeiten, Diskussionen um Ausgeschlossen- oder Eingeschlossenheit, kein Thema mehr. Sie waren es auch in den letzten Jahrzehnten kaum.

Die fünf deutschen Exklaven an der Vennbahn sind weltweit eine Besonderheit

Weltweit gibt es an die 250 Orte und Plätze, die als getrennter Teil eines Staatsterritoriums nur über Grenzen eines anderen Staates erreichbar sind. Zu bekannten Exklaven zählen Alaska, die Guantánamo-Bucht oder etwa das Kaliningrader Gebiet als Exklave von Russland. Berlin war bis zum Ende der DDR 1990 eine deutsche Exklave. Heute gehören zu Deutschland sechs Exklaven, Büsingen am Hochrhein und gleich fünf an der Vennbahn. Rückschlag, Mützenich und Ruitzhof sind als ganze Ortschaften vom deutschen Territorium getrennt, in Lammersdorf und Roetgen sind es nur Teile der Ortschaften. Aufgrund der Trennung durch eine Bahntrasse werden die Vennbahn-Exklaven in der internationalen Diskussion als Besonderheit geführt. Rückschlag bei Konzen ist mit nur 1,5 Hektar die kleinste Exklave Deutschlands mit nur einem Haus auf ihrer Fläche. Auf knapp 18,73 km² erstreckt sich hingegen das von Belgien umschlossene Gebiet von Ruitzhof. Zugänglich ist es damit nur durch Querung belgischen Gebiets, entweder von Küchelscheid her oder von Kalterherberg über den belgischen Vennbahnstreifen.

Der Kampf um Grenze und Vennbahn nach dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Ersten Weltkrieg änderte sich die Grenzsituation zwischen Deutschland und Belgien gravierend. Die Kreise Eupen und Malmedy mussten an Belgien abgetreten werden, auch Neutral-Moresnet, das 3,4 km² große neutrale Gebiet südwestlich von Aachen. Die Kreise Eupen und Malmedy waren nun voll an das belgische Eisenbahnnetz angeschlossen. Die in der Sitzung der internationalen Grenzkommission am 27. März 1920 mit fünf Stimmen gegen die Stimmenthaltung des deutschen Vertreters gefasste Entscheidung stieß bei den Bewohnerinnen und Bewohnern von Monschau auf Empörung. Sie fühlten sich um eine wichtige Lebensader gebracht. Auf belgischer Seite befürchtete man Sabotageakte an der Vennbahn. So rückten im Mai 1920 200 Mann Militär zur Bewachung der Vennbahn an.

Als die Vennbahn belgisch wird, entstehen fünf deutsche Exklaven

1921 wurde die Vennbahnlinie ab Kalterherberg nach Süden hin sowie von Kalterherberg in das nördliche Raeren von Belgien übernommen. Damit wurde auch 55 km² deutsches Gebiet westlich der Bahnlinie von Deutschland abgetrennt. Die fünf Exklaven entlang der Vennbahn waren nun Realität. Insgesamt verlief die Vennbahntrasse als belgischer Korridor nun auf 28,5 Kilometern durch

deutsches Gebiet, als deutsche Trasse auf deutschem Staatsgebiet verblieben ihr nur mehr die knapp 18 Kilometer von Aachen Rothe Erde bis zur „neuen Grenze“ kurz nach Schmidthof. Der Vertrag über die Abtretung der Bahnlinie von Raeren bis Kalterherberg an Belgien und damit verbunden auch die „Bestimmungen betreffend die Grenze zwischen Deutschland und Belgien“ wurde am 6. November 1922 in Aachen unterzeichnet. Darin wurden unter anderem folgende Regelungen festgeschrieben: Verwendung der deutschen Sprache, auch durch die belgischen Bahnbeamten; die Stationsnamen der Bahnhöfe werden beibehalten; deutsches Geld gilt als Zahlungsmittel, ebenso werden Tarife und Gebühren in deutscher Währung deklariert und erhoben; der Verkehr des Publikums zum Bahngebiet als auch den Zügen ist frei von jeder belgischer Kontrolle. Doch die Einstellung zur Vennbahn änderte sich. Es war nicht mehr die vertraute deutsche Vennbahn, sondern eine belgische Bahnlinie, mit der man „auch noch durch das Ausland fahren musste“. Mit dem Bahnpersonal war man weitgehend vertraut, zumal viele Eisenbahner von der belgischen Verwaltung übernommen wurden. Trotzdem: Es war nicht mehr wie früher!

Die Exklaven im Zweiten Weltkrieg – zuerst zurück nach Deutschland und letzten Endes wieder in Belgien

Anfang Mai 1940 zogen wieder deutsche Truppen nach Frankreich in den Krieg, das anfangs neutrale Belgien wurde als bloßes Durchgangsland betrachtet. Am 18. Mai 1940 wurden per Führererlass die 1920 an Belgien abgetretenen Gebiete, die Kreise Eupen und Malmedy sowie Neutral-Moresnet wieder heim ins deutsche Reich geholt. Noch kurz vor dem Eindringen der Deutschen sprengten noch belgische Kommandos die Viadukte bei Weywertz und Oudler, um zumindest kurzzeitig den Nachschub auf der Vennbahn zu unterbinden. Bald begann die Renovierung der Vennbahn-Anlagen, denn die „Räder mussten für den Sieg rollen“. Bis 1944 überstand die Vennbahn den Zweiten Weltkrieg relativ unbeschadet. Doch mit dem Heranrücken der Front und dem Rückzug der Deutschen geriet die Vennbahn immer mehr ins Schussfeld. Motorisierte Sprengkommandos der Wehrmacht jagten noch viele Einrichtungen der Vennbahn in die Luft wie auch den Viadukt bei Reichenstein unweit von Ruitzhof. Nach der Unterzeichnung des Waffenstillstandes am 9. Mai 1945 wurden Eupen, Malmedy und Moresnet wieder belgisch. Und auch die Vennbahn befand sich wieder auf belgischem Gebiet. Und damit waren auch wieder die fünf deutschen Exklaven Realität.

Die Enklaven werden doch nicht annektiert

Belgien stellte nach dem Krieg „Wiedergutmachungsansprüche“. Die territorialen Forderungen, die Ende 1946 und Anfang 1947 im Rat der Außenminister vorgetragen wurden, erstrecken sich auf kleine Grenzänderungen entlang der Vennbahn. Das Ziel bestand darin, die Enklaven dort durch Annexion aufzulösen. Mitte April 1949 zeichnete sich jedoch ein Meinungswandel ab. Belgien gab überraschend den Verzicht auf die meisten der beanspruchten Gebiete bekannt. Die Einwohner dieser Gebiete sollten trotz der Grenzänderungen vorläufig deutsche Staatsangehörige bleiben. Dieser Verzicht war aber angeblich nicht die Folge des fortdauernden Protestes von Nordrhein-Westfalen, sondern vielmehr von der Einsicht in die Unwirtschaftlichkeit der Grenzkorrektur getragen: Da die Vennbahn über Jahre hinweg enorme Mittel zu ihrem Wiederaufbau verschlingen würde, nahm man von der Übernahme der anliegenden Ortschaften Abstand.

Das Zusammenleben zwischen BewohnerInnen und Grenzbeamten in der Exklave – stillschweigend vereinbart und konsequent befolgt

Hedwig Pauls wurde 1926 in Ruitzhof geboren, fünf Jahre nachdem der Weiler zu einer Exklave Deutschlands wurde. Für sie gab es im Rückblick keine wirklichen Probleme im Alltagsleben in „deutscher Sonderlage“: „Man hatte nie das Gefühl von Deutschland getrennt zu leben“. Wechselseitige Hänseleien wurden hin und wieder nach dem Krieg unter Schulkindern ausgetragen, wenn sie „unten auf der Brücke“ zusammentrafen. Deutsche Kinder wurden von den belgischen als „Boscht“ gefoppt. Dieser rührt vom französischen „boche“ oder noch schlimmer „sale boche“ her. Die diffamierende Bezeichnung für Deutsche unter Franzosen und Belgiern ist im deutsch-französischen Krieg 1871 aufgekommen. Die deutschen Kinder bedachten die Nachbarn wiederum mit „Belgierpack hat Hunger im Sack“. Mit den eigenen Landsleuten, mit den Zöllnern und

Grenzgendarmen, hätte es Spannungen geben können. Denn diese Wächter staatlichen Hoheitsgebietes nahmen immer eine etwas ambivalente Position bei der einheimischen Bevölkerung ein: Sie mussten dem Staat dienen, sie wollten aber auch keine Fremden gegenüber den lokalen Bewohnerinnen und Bewohnern sein. „Aber“, so Hedwig Pauls, „es gab kaum was, weil man sich kannte.“ Das bedeutete auch, dass die deutschen Grenzbeamten immer wieder einmal ein Auge zudrückten, wenn Zigaretten oder Kaffee aus dem nahen belgischen Laden über den belgischen Grenzstreifen heimgebracht wurde. Aber es bedeutete auch, dass die Einheimischen kein Aufhebens darum machten, wenn sich auch Zöllner und Grenzbeamte auf diese Art mit Zigaretten versorgten. Dass sich die freundschaftlichen Bande zwischen Einheimischen und Grenzbeamten nicht zu intensiv wurden, dafür sorgten auch hin und wieder die Nachbarseite. So kam es gelegentlich vor, dass die deutschen Grenzwächter an Schnee- und Regentagen auf ihren Patrouillegängen von ihren belgischen Kollegen von einer gemütlichen Runde in einer Ruitzhof Wohnstube aufgescheucht wurden. Die Grenzabfertigung von nach Ruitzhof Einreisenden dauerte im Regelfall etwa 15 Minuten. Dies wurde oft von Anreisenden als Barriere empfunden. Dementsprechend fielen Besuche von Verwandten und Bekannten, so Hedwig Pauls, eher selten aus. „Doch wenn man wusste, wer Dienst hatte, dann konnte man sich zusammenreden.“ Heute ist der Personen- und Warenverkehr über das belgische Stück Vennbahn nicht nur gänzlich unproblematisch, sondern vorteilhaft. „Denn nachdem es in Küchelscheid kein Geschäft mehr gibt, profitiert auch das Kleingewerbe in Kalterherberg von den Einkäufen der belgischen Nachbarn“, resümiert Hedwig Pauls.

Zoll- und Grenzbeamte verließen den Grenzübergang, die Exklave Ruitzhof blieb

Belgien und Deutschland waren am 26. März 1995 unter den ersten neun Ländern, in den die Grenzen mit der Inkraftsetzung des Schengener Durchführungsabkommens wegfielen. Namensgeber für diese Regelung ist der Luxemburger Ort Schengen an der Mosel: Dort unterzeichneten 1985 Vertreter der fünf EG-Mitgliedstaaten Deutschland, Frankreich, Belgien, Niederlande und Luxemburg ein Abkommen für den schrittweisen Abbau der Personenkontrollen an den Binnengrenzen. Grundlage dafür ist das Prinzip der „Personenfreizügigkeit“ als einer der vier Grundfreiheiten des Europäischen Binnenmarktes. Das bedeutet damals nicht nur Wegfall der Grenzkontrollen an den Binnengrenzen, sondern auch mobile Grenzraumüberwachung, stärkere Kontrolle der Außengrenzen und bessere Vernetzung der Polizei-arbeit. So fielen im Frühjahr 1995 auch an der deutsch-belgischen Grenze bei Kalterherberg die Grenzkontrollen weg. Doch die Grenzziehung durch den Vennbahn-Korridor blieb.

Im Zusammenleben sind und waren Grenzen kaum ein Thema

Die Bewohnerinnen und Bewohner von Kalterherberg, Küchelscheid und Leykaul kamen stets gut miteinander aus. Für Norbert Rader, Ortsvorsteher von Kalterherberg, hielt man sich an die Devise, die einst Konrad Adenauer zugeschrieben wurde: „Mer kennt sich, mer hilft sich“. Das Zusammenleben zwischen Deutschen und Belgiern war in den letzten Jahrzehnten im Alltag problemlos. Die kleine Gastwirtschaft unten am Schwarzbach auf belgischen Boden wurde von Deutschen und Belgiern besonders gerne aufgesucht, wie zum Beispiel zum Silvester feiern. „Aber“, so Norbert Rader, „die Herkunft war hier nie ein Thema“. Fast könnte man meinen, Grenzen existieren nur in der Theorie. Ähnlich entspannt sieht auch die Familie Pauls die Grenzlage. Sie betreibt eine Gästepension. Her Pauls stellt fest, dass sich die Mentalitäten der Nachbarn immer mehr angleichen. Und fügt mit Augenzwinkern hinzu: „Denn die Belgier sind auch ein bisschen Deutsche.“

Nach dem Abbau der Schranken die „neuen Grenzen“ für Handy und GPS

Seit dem Wegfall der Grenzkontrollen am einstigen Vennbahn-Übergang zwischen Kalterherberg und Küchelscheid im März 1995 ist die belgisch-deutsche Grenze um die Enklave Ruitzhof nicht mehr wahrnehmbar. Für die Bewohnerinnen und Bewohner dieses Grenzlandstrichs war dies kein großes Ereignis. Die Grenzhütten am Bahnübergang samt ihren staatlichen Hoheitszeichen sind längst entfernt worden. Für Vennbahn-Radlerinnen und Radler existiert die Grenze praktisch nicht. Kaum jemand würde auf die Idee kommen, sich an einer der fünf deutschen Exklaven an der Vennbahn zu



befinden. Doch diese spezifische Grenzsituation ist ein Thema bei vielen Gästen wie bei jenen der „Wander-Biker-Reiter-Station“ Pauls oben auf dem Plateau. Der Auslöser dafür sind Probleme mit dem Handy, wenn sich diese mit der Vernetzung mit dem jeweils anderen Mobilfunkanbieter schwer tut. Fazit: das alte Grenzsystem mit Kontrollen und Häuschen ist verschwunden und damit für Ortsunkundige nicht erfahrbar. Doch für die neuen Informationstechnologien gibt es noch Grenzen, die zu einer neuen Wahrnehmbarkeit von traditionellen Grenzen führen. Für Radler mit Smart-App-Navigation eine besondere Vennbahn-Erfahrung, nicht nur in Ruitzhof, sondern auch an den anderen Exklaven an der Vennbahn: Man stößt auf „neue“ Grenzen, unsichtbar und nur am Display ablesbar.