

Schriftliche Frage Nr. 257 vom 20. März 2018 von Herrn Balter an Frau Ministerin Weykmans bezüglich der Anlegung eines Fahrradweges in der Aachener Straße Richtung deutsche Grenze¹

Frage

Im Rahmen der Zuständigkeit der deutschsprachigen Gemeinschaft für Tourismus und im Sinne der Interessen der Bevölkerung der DG, sowie im Rahmen Ihrer Aussagen zu der Thematik „Radweg oder Euregio Bahn“, möchten wir auf einen Missstand hinweisen. Laut Aussage eines besorgten Bürgers ist der Radweg von Eupen nach Aachen über die Aachener Straße bis zum alten Zollamt an der deutsch-belgischen Grenze äußerst gefährlich. Da sich am Grenzübergang Köpfchen ein kultureller Verein niedergelassen hat wäre eine Verbesserung der Situation auch für Touristen interessant, denn einen Radweg gibt es nicht. Gleichzeitig erschwert das starke Verkehrsaufkommen dem Fahrradfahrer den Weg nach Aachen und stellt zugleich eine Gefahrenquelle dar. Zitat von der Internetseite GPS Tour Info: „Von Eupen nach Aachen kann man mit dem Rad über die Aachener Str. fahren. Autos und LKWs sind dann die ständigen Begleiter.“ Es gibt zwar alternative Routen, um mit dem Rad von Eupen ins Nachbarland zu gelangen, allerdings sind diese gleichzeitig auch ein Umweg.² Mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, Einkäufe zu erledigen oder als Tourist die Gegend zu erkunden, wird somit zu einem Kraftakt, der Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer birgt. Dabei würden einige Bürger oft lieber ihr Rad benutzen, was aus gesundheitsfördernder Sicht und aus umweltpolitischen Gründen sicherlich empfehlenswert ist. Hierfür müssen für die Vivant-Fraktion allerdings die Rahmenbedingungen gegeben sein. Unzumutbare und gefährliche Routen motivieren viele Bürger verständlicherweise nicht dazu, das Rad zu benutzen. Schon im Jahre 2009 hatte eine Leserin des Grenz-Echos ihren Unmut über genau diese Situation geäußert. Demnach sei es ohne Radweg lebensgefährlich die Aachenerstraße mit dem Fahrrad entlangzufahren. Dabei wäre genügend Platz für eine Anlegung eines solchen Radwegs, der auf dem deutschen Teilstück schon lange vorhanden ist.

Stattdessen sähen sich viele dazu gezwungen, Umwege über die anliegenden Dörfer zu fahren, um so die Hauptstraße zu meiden, so die Leserin.³

Die CSP hatte zu diesen Themen eine Veranstaltung mit dem Titel „Radweg oder Euregiobahn? Bedeutende Weichenstellung für Eupen“ organisiert, im Zuge welcher Sie folgendes gegenüber dem BRF erwähnten: „Das eine schließt das andere nicht aus. Wir wissen ja seit vielen Jahren, dass Infrabel die Schiene sowieso nicht abbauen möchte. Die einzige Möglichkeit, die besteht, ist, den Ravel-Weg neben der Schiene aufzubauen und diese Überprüfung machen wir gerade. Und insofern das möglich sein könnte, wäre auch die Anbindung des Eupener Bahnhofes und der Stadt Eupen an die Vennbahn möglich.“⁴

Auch aufgrund dieser Aussage von Ihnen, möchten wir folgende Fragen an Sie richten:

1. Wie weit sind die bei der derzeitigen Überprüfung der Möglichkeit einer eventuellen Anlegung eines Ravel-Weges neben den Schienen von Infrabel? Wann ist mit Ergebnissen dieser Überprüfung zu rechnen?
2. Hat es diesbezüglich Gespräche auch mit den anliegenden Gemeinden und mit der wallonischen Region gegeben? Wenn ja, wie lauten die Ergebnisse?
3. Touristen schätzen die Radwege auf dem Gebiet der DG und hier ist einiges in den letzten Jahren gemacht worden. Jedoch gibt es immer noch Schwachpunkte so wäre u.a. eine Anbindung zum Grenzpunkt Köpfchen von Eupen aus interessant, über die Aachener Straße, da hier durch den Verein „KUKUK“ Kunst und Kultur im Köpfchen

¹ Die nachfolgend veröffentlichten Texte entsprechen den hinterlegten Originalfassungen.

² <https://www.gps-tour.info/de/touren/detail.110972.html>

³ <http://www.grenzecho.net/community/leserbrief/von-eupen-nach-aachen-gibt-es-noch-nicht-einmal-einen-buergersteig>

⁴ <https://brf.be/regional/1156864/>

immer wieder Veranstaltungen stattfinden, welche man im Rahmen eines Gesamtkonzeptes auch durch Radwege erreichbar machen könnte. Gibt es hier seitens der Regierung der DG, Überlegungen diese Situation zu verbessern?

Antwort

Die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft ist seit vielen Jahren bemüht, den Ausbau des RAVEL-Netzes weiter voranzutreiben, da dessen Erfolg einen hohen wirtschaftlichen Niederschlag im touristischen Bereich schafft. Neben diesen kontinuierlichen Anstrengungen wird aktuell auch das 800 km lange Fahrradknotenpunktnetz VELOTOUR überarbeitet. Im Süden der Deutschsprachigen Gemeinschaft besteht ein zirka 400 km langes Mountainbikenetz, was auf den Norden ausgedehnt werden soll. Auch dort haben die Planungsarbeiten begonnen.

Spätestens als wir erfuhren, dass INFRABEL im Rahmen eines Pilotprojektes an einer anderen Stelle die Erlaubnis erteilt hatte, neben einer noch für den Verkehr offenen Eisenbahnlinie einen RAVEL zu bauen, lag es auf der Hand, diese Möglichkeit auch für die Verbindung Eupen-Raeren näher zu sondieren. In einem Gespräch mit INFRABEL erklärten deren Verantwortliche ihre Bereitschaft, diese Möglichkeit auch hier zu schaffen. Vorerst galt es allerdings zu klären, ob überhaupt genügend Platz vorhanden sei. Bei der besagten Linie handelt es sich um eine eingleisige Verbindung. Die in der gesamten Wallonie tätige ASBL „Chemins du rail“ wurde mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Leider ist festgestellt worden, dass nur auf einem knapp zwei Kilometer langen Teilstück auf dem Gebiet der Gemeinde Raeren die Möglichkeit besteht, neben der bestehenden Gleisanlage einen RAVEL zu bauen, da anderweitig nur ungenügend Platz vorhanden ist. Der 2,50 Meter breite RAVEL muss wenigstens 2,60 Meter Abstand vom bestehenden Schienenstrang haben, hinzu kommt noch das Straßenbankett von mindestens einem Meter, sodass mindestens 6 – 7 Meter Platz vorhanden sein muss. Demzufolge ergibt sich keine Notwendigkeit, diesbezüglich weitere Gespräche zu führen. Mit Unterstützung der Deutschsprachigen Gemeinschaft und unter Mithilfe eines Experten der TAO und der ASBL „Chemins du rail“ wurde bereits vor einigen Jahren eine alternative Strecke zwischen Eupen und Raeren ausgeschildert, die noch immer Bestand hat. In Kürze wird eine weitere Koordinationsversammlung stattfinden zwecks Überprüfung dieser Streckenführung, an der die beiden betroffenen Gemeinden und gerade genannten Experten dran teilnehmen werden. Gleichzeitig werden auch Gespräche geführt über eine eventuelle touristische Nutzung der Gleisanlagen.

Eine Verbindung von Eupen nach Köpfchen längs der Nationalstraße 68 wurde unserem Wissen nach bisher seitens des dafür zuständigen Straßenbauministeriums der Wallonischen Region nicht in Erwägung gezogen. Um einen Mehrwert in punkto Sicherheit zu erzielen, bedarf es einer, von der für motorisierte Fahrzeuge vorgesehenen Straße, getrennten Wegführung. Auch hier müsste zuerst geprüft werden, ob eine ausreichende Breite auf öffentlichem Gelände vorhanden ist, was allerdings bezweifelt werden kann, wenn man die Gegebenheiten vor Ort auch nur oberflächlich betrachtet. Weitere Schwierigkeiten ergeben sich bei den Ortsdurchfahrten von Kettenis und Eynatten oder an der neuralgischen Straßenkreuzung in Merols. Dementgegen bestehen bereits jetzt schon, je nach Abfahrtspunkt, mehrere Möglichkeiten, den Grenzpunkt Köpfchen und das Zentrum KUKUK über weitaus ungefährlichere und touristisch wertvollere Abschnitte des Vélo-Tour Netzes zu erreichen, auch wenn diese geringfügig weiter sind.