

DIE VENNBAHN

VON BERNHARD DAVID

Im deutsch/belgisches Grenzgebiet gelegen ist die Vennbahn, auf Grund ihrer besonderen Geschichte, sicherlich eine der interessantesten Nebenbahnen in Europa. Nachdem ihr vor etwa 10 Jahren fast das Aus drohte, zeichnen sich nun Perspektiven ab, die der Bahn eine neue Bedeutung zukommen lassen.

Der Beginn

Die wechselvolle Geschichte der Vennbahn begann am 15. Mai 1882. 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

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

Die Vennbahn wurde ab 1885 in verschiedenen Teilstücken gebaut. Schon am 15. Mai 1882 ermächtigte Kaiser Wilhelm I. per Gesetz die Regierung Preußens die Eisenbahnlinie zu bauen.

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 verbilgigten 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 Montjoie (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.



Seit 1997 zieht auch die ehemalige luxemburger 1603 die Museumszüge ins Hohe Venn .

Foto: Ernst Gilles

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–Lammersdorf, jedoch konnte erst zum 25jährigen Jubiläum der Vennbahn die Strecke Aachen–Sankt Vith durchgängig zweigleisig befahren werden.

Die Militärbahn

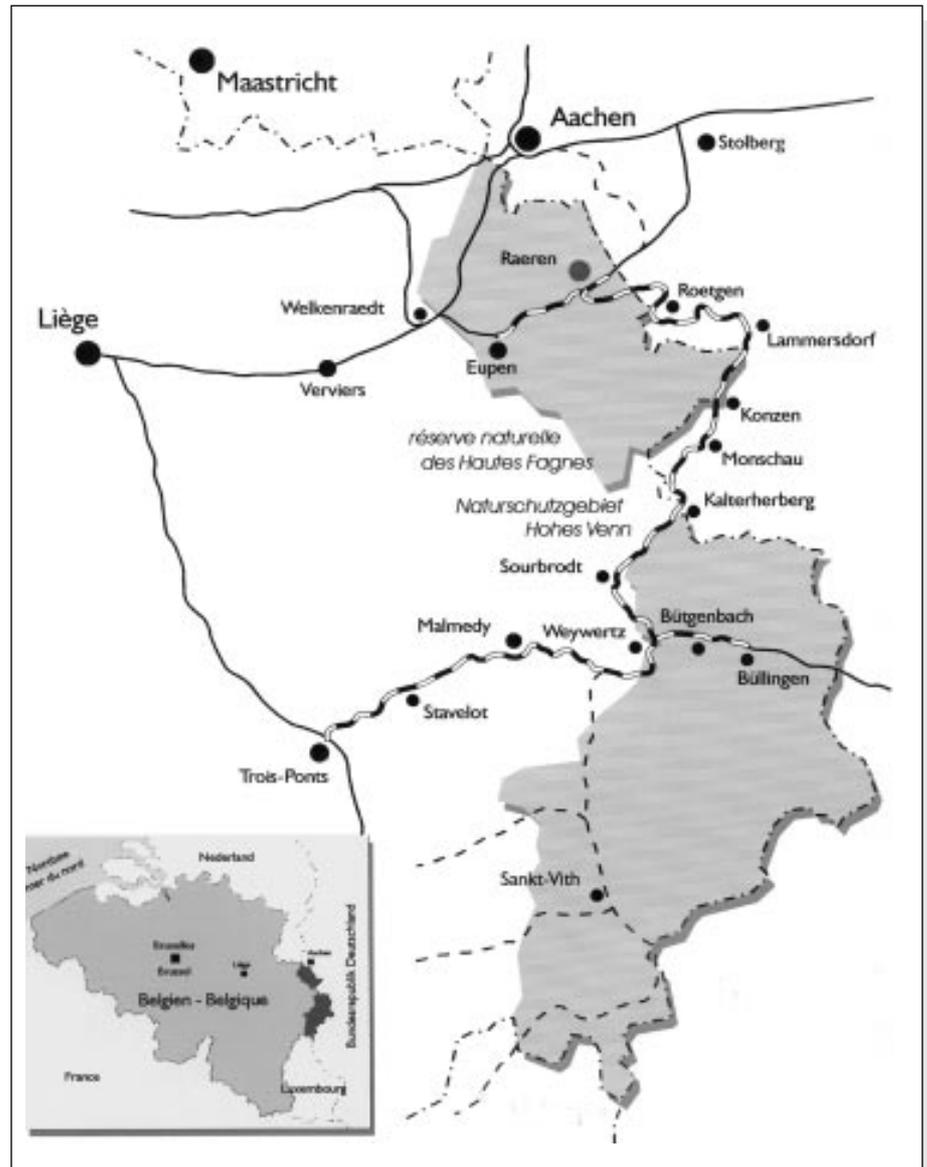
Wie könnte es anders sein, die Militärs entdeckten die Vennbahn. Sie richteten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Sourbrodt den, auch heute noch von der belgischen Armee genutzten, Truppenübungsplatz Elsenborn ein. Zum Streckennetz der Vennbahn kamen zwischen 1912 und 1917 die militärisch wichtigen Verbindungen Jünkerath–Weywertz, Born–Vielsalm und Sankt Vith–Gouvy.

Nach dem Ersten Weltkrieg, die Grenzen zwischen Deutschland und Belgien waren durch den Versailler Vertrag neu gezogen worden, gelangte die Vennbahn ab Raeren unter belgische Verwaltung, und so liegen die Gleise noch heute entlang der Grenze, oder gar auf einem schmalen Streifen Belgien der sich, zwischen Roetgen und Kalterherberg, durch die Bundesrepublik zieht. Unter belgischer Regie erreichte die Vennbahn jedoch nie mehr die Bedeutung wie vor dem Krieg. Vor allem da der Rohstahl aus Luxemburg, nach dem Austritt des Landes aus dem „Deutschen Zollverein“, für die Aachener zu teuer geworden war. 1926 schloß die Hütte in Aachen-Rothe Erde.

Nach wenigen Jahren des Friedens folgte der zweite Weltkrieg, Belgien wurde annektiert und die Vennbahn mit ihren Nebenlinien wurden der Deutschen Reichsbahn unterstellt. Wieder dienten sie als wichtige Nachschublinien 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. Lediglich das abseits gelegene

Saisonauftakt 1996, am 1. Mai verkehrt der ex. ÖBB-Schienenbus der Vennbahn e.V. Stolberg, in der Winterpause wurde das Fahrzeug bei Talbot neu lackiert. Bernhard David traf ihn bei Schlausermühle.



Die Vennbahn im Herzen der Ostkantone Belgiens

Karte: Fritz Werthmann



AKTUELLE BAHN

Fahrzeugbestand der Vennbahn V.o.E

Stand Februar 2001

Triebfahrzeuge

Fahrzeugart	Betriebsnr.	Baujahr	Hersteller	Leistung kW (PS)	Geschwindigkeit	letzter Besitzer
Dampflokomotive	503666	1943	AFB	1231 (1675)	80 km/h	DR
Diesellokomotive	201 030	1955	Cockerill	1287 (1750)	120 km/h	SNCB
Diesellokomotive	5922	1955	Cockerill	1287 (1750)	120 km/h	SNCB
Diesellokomotive	1603	1955	AFB	1143 (1555)	120 km/h	CFL
Triebwagen	206 / 216	1956	VWW	2x144 (2 x 200)	105 km/h	CFL
Kleinlokomotive	Köf 6436	1959	KHD	94 (127)	45 km/h	DB
Kleinlokomotive	Kö 4978	1939	KHD	65 (88)	30 km/h	DR

Reisezugwagen

Fahrzeugart	Betriebsnummer	Baujahr	Hersteller	Typ	Klasse	Sitzplätze	Letzter Besitzer
Personenwagen	50 88 03-20 001-5P	1933	B&M	K1-A	1	64+6	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 002-3P	1934	B&M	K1-A	1	64+6	SNCB
Personenwagen	in Aufarbeitung	1934	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 003-1P	1934	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 004-9P	1935	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 008-0P	1935	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 005-6P	1935	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 006-4P	1935	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 007-2P	1935	B&M	K1-A	1	72+4	SNCB
Personenwagen	50 88 03-20 101-3P	1935	AFB	K1-AD	1 +Pack	48+2	SNCB
Personenwagen	50 88 02-20 102-1P	1935	AFB	K1-AD	1 +Pack	48+2	SNCB
Speisewagen	50 88 08-20 001-0P	1974	HaL	WRge	Buffet	24	DR/Mitropa
Speisewagen	50 88 08-20 002-8P	1961	Gör.	WRme	Restaurant	42+1	DR/Mitropa
Speisewagen	im Umbau	1952	Rag.	R	Restaurant	20+2	Railtour

Güterwagen

Fahrzeugart	Betriebsnummer	Baujahr	Hersteller	Typ	Zuladung	Einsatz	letzter Besitzer
gedeckter Güterwagen	21 50 140 4 559-9	1956	HFV	Gos	26,5 t	Lager	DR
gedeckter Güterwagen	21 50 140 4 989-8	1956	WJR	Gos	26,5 t	Lager	DR
Fährbootwagen	21 80 214 0 052-6	1961	GC&Co	Hfs	21 t	Lager	DB
Fährbootwagen	21 80 214 0 100-3	1961	GC&Co	Hfs	21 t	Bauzug	DB
Fährbootwagen	21 80 214 0 130-0	1961	GC&Co	Hfs	21 t	Lager	DB
Kesselwagen	35 50 758 2 259-1	1968	Kra.	Zae	12,1 t	Öllager	DB
Schwenkdachwagen	00 82 945 0 504-8	1967	Talbot	Tms	27 t	Lager	CFL
Schwenkdachwagen	00 82 945 0 505-5	1967	Talbot	Tms	27 t	Lager	CFL
Flachwagen	21 88 340 4 267-1	?	?	Kkks	24 t	Bauzug	SNCB
Flachwagen	42 88 340 4 309-6	?	?	Kkks	24 t	Bauzug	SNCB
Packwagen	50 88 92-66 905-4	1934	UFR	PW-D	8 t	-	SNCB
Packwagen	30 88 953 2 205-0	1964	B&M	U	11,1 t	Bauzug	SNCB
Expressgutwagen	50 80 921 1 992-6	1957	bW	Mdyg	14 t	Ausstellung	DB AG

Sonstige Fahrzeuge

Fahrzeugart	Baujahr	Hersteller	Typ	Zuladung	Einsatz
Zweiwegebagger	1981	O&K	MH4S-F	—	Gleisbau
Gabelstapler	—	Still	—	1,5 t	Werkstatt
Rottenkraftwagen	1967	IWK	Klv 53 0091	7,9 t	Gleisbau

Viadukt über das Rollefthal zwischen Aachen-Brand und Kornelimünster blieb verschont. Den Rest besorgten englische und amerikanische Bomber während der Ardennenoffensive im Kriegswinter 1944/1945. Noch vor Kriegsende reparierten Einheiten der US-Armee das Falkenbachviadukt bei Kornelimünster und das kleinere Viadukt bei Stolberg-Rüst. So konnte

der Betrieb Stolberg (Rheinland)–Raeren bereits im Februar 1945 mit Lokomotiven aus den USA wieder aufgenommen werden. Die Vennbahn wurde nun Nachschublinie der Alliierten.

Eine zweifelhafte Blüte ganz anderer Art erlebte die Vennbahn in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg bis zur „Währungs-

reform“. Schmugglerbanden nutzten die kuriose Grenzziehung, um ihre, in Belgien erworbenen Waren, bis Monschau, Lammersdorf oder Roetgen zu bringen.

Der Niedergang

Nach der deutschen Kapitulation kamen die ostbelgischen Gebiete um Eupen,



50 3666 mit Vennbahn-Zug am 1. Mai 1998 bei der Ausfahrt Roetgen.

Foro: Bernhard David

Malmedy und Sankt Vith wieder, wie im Versailler Vertrag vereinbart, zu Belgien und die SNCB übernahm den Betrieb. Auf deutscher wie auf belgischer Seite wur-

den zwar viele der Schäden an den Bahnanlagen repariert, aber der zunehmende Autoverkehr machte, wie überall, der Schiene Konkurrenz. Nach kurzem Aufle-

ben des Betriebes erging es der Vennbahn wie vielen anderen Nebenbahnen. Bereits 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 Auflassung 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. 1989 kam auch für die Strecke Raeren–Sourbrodt das Aus. Die SNCB stellt den Güterverkehr zum Fahrplanwechsel ein. Der Militärverkehr wird über die wieder in Betrieb genommen Linien Trois-Ponts–Weywertz–Sourbrodt und Weywertz–Jünkerath abgewickelt. Als letzter Bahnhof der Vennbahn wurde der Grenzbahnhof Raeren, zum Fahrplanwechsel 1991, aufgelassen. Die Transporte mit Lademaßüberschreitung werden nach Umbau des Gemmenicher Tunnels über die Strecke Aachen-West–Montzen abgewickelt.

Abkürzungen in der Tabelle

AFB	SA Anglo-Franco-Belge de la Croyère, Seneffe et Godarville, La Croyère	MITROPA	Mitteuropäische Schlaf- und Speisewagen-Aktiengesellschaft der DR (ehemals der DRG, aus ihr entstand bei der DB die Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft, DSG. Heute wieder zur MITROPA vereint)
B&M	SA Baume et Marpent, Morlanwelz	Rag.	SA Usines Raghenno, Mechelen/Malines
CFL	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburger Staatsbahn)	RAILTOUR	Eine 1957 durch 4 Reiseveranstalter gegründete Gesellschaft mit dem Ziel der Werbung, Organisation und dem Verkauf des Bahntourismus im Komplettangebot. Seit 1970 ist die SNCB Aktionärin dieser Gesellschaft.
Cock.	Cockerill Seraing	SNCB/NMBS	Société Nationale des Chemins de Fer Belges/Nationale Maatschapij der Belgische Spoorwegen/Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (belgische Staatsbahn)
DB	Deutsche Bundesbahn (Staatsbahn der BRD) seit 1994 mit der DR zur DB AG vereint	UFR	SA Usines et Fonderies du Roelux
DB AG	privatisierter Zusammenschluß der DB und DR	WVV	Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken Westwaggon, Köln
DR	Deutsche Reichsbahn ab 1945 (Staatsbahn der ehemaligen DDR), seit 1994 mit der DB zur DB AG vereint	WJR	Waggonfabrik Jos. Rathgeber, München Moosbach
GC&Co	Gebrüder Gredé & Co, Kassel-Niederzwehren	bW	bahnneigene Werkstätten (DB)
Gör.	Waggonbau Görlitz		
HaL	Raw Halberstedt		
HFW	H.Fuchs Waggonfabrik AG, Heidelberg		
IWK	Industriewerke Karlsruhe AG, Werk Lübeck		
KHD	Klöckner-Humboldt-Deutz, Köln		
Kra.	Waggonbau Kraljevo, Jugoslawien/Jugoslavien		
LKM	bau „Karl Marx“ Babelsberg vormals Orenstein & Koppel		

Das letzte Stück der „Urvennbahn“ in Deutschland dient heute als Werksanschlußgleis zu den Philipswerken in Aachen, diese siedelten sich nach dem 2. Weltkrieg auf dem ehemaligen Hüttengelände in Rothe Erde an. Aber auch hier geht die Zeit der Andienung über die Eisenbahn dem Ende entgegen. Wurden 1970 noch etwa 75 Prozent der hier produzierten Bildröhren und Glühlampen über die Eisenbahn transportiert, ist es im Jahr 2000 nur noch ein Kunde, der die Erzeugnisse über die Schiene erhält, bereits 1997 begann Philips mit dem Rückbau der Rangieranlagen vor dem Werkgelände.

Der Wüstenschild

Amerikaner und Engländer verlegten für die Operation „Desert Shield“ die in Deutschland stationierten Truppen nach Saudi-Arabien. Auf einmal waren es wieder bis zu 15 Züge die aus Richtung Stolberg über Raeren nach Antwerpen und Ostende liefen, denn die Vennbahn war, zu diesem Zeitpunkt, die einzige profilfreie und vor allem tunnelfreie Eisenbahnstrecke zu den Seehäfen in Belgien. Diesem Umstand ist auch zu verdanken, daß die Strecke Stolberg–Raeren–Eupen, als „Auferlegte Strecke“ bisher nicht zurückgebaut wurde. Hier hielt die NATO bis 1998 den Daumen drauf. Doch auch hier änderten sich die Verhältnisse.

Die touristische Vennbahn

Als die Pläne der SNCB bekannt wurden, den Eisenbahnbetrieb auf der Vennbahn einzustellen, rief das auf belgischer wie deutscher Seite Eisenbahnfreunde auf den Plan, die sich für den Erhalt der Strecke und vor allem für die Aufnahme eines touristischen Personenverkehrs stark machten. Allen voran der Ministerpräsident der deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens und der Stadtdirektor der Stadt Stolberg. Mit erheblicher Unterstützung durch die Europäische Union und die Deutschsprachige Gemeinschaft wurde die Strecke zwischen Raeren und Sourbrodt, auf der zuletzt nur noch im Schrittempo gefahren werden konnte, saniert und von der SNCB ausgemusterte Personenwagen der Gattung K1 und M1 beschafft. Als Triebfahrzeuge dienten von Anfang an zwei 1.750 PS starke dieselelektrische Streckenlokomotiven der Baureihe 201, 5922 und 201030, ebenfalls ehemalige SNCB Maschinen. Am Pfingstsonntag 2. Juni 1990 war es dann so weit. Die Vennbahn startete nun als Touristikbahn in eine neue Zukunft, und an den Fahrgastzahlen kann man ablesen, daß sich der enorme Einsatz der Mitglieder des Trägervereins lohnt.

In den darauffolgenden Jahren beschaffte sie weitere Personenwagen K1 und L, zwei Mitropaspesewagen; zwei Rangierlokomotiven Köf und Kö; 1992 die Dampflok 50 3666, die eigens für den Einsatz im Hohen Venn mit Ölhauptfeuerung ausgerüstet

wurde. 1993 wurde die 228 792 ex. V 180 392 von der Deutschen Reichsbahn angemietet und anschließend erworben und 1996, von der CFL, die Lok 1603. Nebenbei erwarb die Vennbahn auch noch einige Güterwagen der Klassen Kkks; Hfs; Gos; Tms; und Zae. Letzterer dient als Vorrattankfahrzeug für das schwere Heizöl der Dampflok. Wegen Schwierigkeiten mit der Zulassung der V 180 392 in Belgien wurde diese im Februar 2000 wieder verkauft. Denn die SNCB forderte den Umbau auf Oerlikonbremse sowie eine andere Sicherheitsfahrschaltung

Vier Jahre dauerten die Verhandlungen mit der BD Köln, bis es auch den Vennbahnern auf deutscher Seite gelang, den Personenverkehr von Stolberg (Rheinland) über Raeren nach Monschau aufzunehmen. Am 30. April 1994 erfolgte dann die Eröffnung. Dem Verein steht eine Schienenbusgarnitur der Waggonfabrik Uerdingen zur Verfügung, die in Österreich von den ÖBB beschafft wurde. Nach dem Wegfall der militärischen Interessen mußte der regelmäßige Schienenbusverkehr zwischen Stolberg (Rheinland) und Monschau 1998 wieder eingestellt werden. Nicht zuletzt war hier auch der schlechte Zustand der beiden Viadukte in der Rüst und über das Falkenbachtal ausschlaggebend. Eine Langsamfahrstelle, von 10 km/h, oberhalb des Bahnhofs Walheim bis zur Bundesgrenze machte zudem einen planmäßigen Verkehr unmöglich. In den folgenden Jahren fanden dann lediglich einige Sonder- bzw. Überführungsfahrten der belgischen Vennbahner den Weg über Walheim nach Stolberg (Rheinland) .



Ex. SNCB-Lok 5930 (201 030); 1988 erhielt die Lok, anlässlich der Abschiedsfahrt der Baureihe 201, die Sonder-Farbgebung der 201 001, welche diese bei ihrer Präsentation auf der Weltausstellung in Brüssel zierte.
Foto: Bernhard David

Neben den eigenen Aktivitäten erfreuen sich Sonderfahrten auf der Vennbahn mit historischem Material der SNCB, DB oder CFL zunehmender Beliebtheit. Den Anfang machte im November 1991 ein VT 11.5 der DB, der als „TEE Hohes Venn“ von Jünkerath kommend den Reigen eröffnete. Es folgten Fahrten mit belgischen Triebwagen der Baureihe 46 oder ein Sonderzug mit dem berühmten Kartoffelkäfer, der V 200 033 oder dem „Rheingold“. Die vorläufigen Höhepunkte bildete in den Frühjahren 1994 und 1998 Sonderfahrten der Kölner Eisenbahnfreunde. Die beiden ölgefeuerten Dampfriesen 41 241 und 50 3666 beförderten Reisezüge mit 17 Wagen, dies entspricht etwa einer Zuglänge von ca. 500 Metern in die Eifel. Bei der Bewältigung der 1:60 Steigung zwischen Roetgen und Lammersdorf bewiesen die beiden alten Damen nochmals, daß sie noch lange nicht zum alten Eisen gehören.



1995 erreicht ex. SNCB-Lok 5922 (201 022) den Bf. Raeren mit einer Übergabe aus 5 Fährbootwagen der selten gewordenen Gattung Hfs 312.
Foto: Bernhard David

Die Besonderheiten

Der Bahnhof Raeren bietet auch noch weitere Sehenswürdigkeiten aus den Anfängen der Eisenbahn. So zum Beispiel ist das Stellwerk 2, oder „Rw“ wie es zu Reichsbahnzeiten hieß, das letzte betriebsfähige Saxby-Stangenstellwerk auf dem europäischen Festland. Bedingt durch die dauernd wechselnden Herren der Vennbahn wurden auch die Hauptsignale immer wieder umgebaut. Die Ausfahrt nach Stolberg (Rheinland) erhielt irgendwann belgische, in Richtung Eupen und Roetgen stehen deutsche, deren zweiter Flügel allerdings nicht mehr Hp 2 zeigt, sondern gekürzt als Rangiersignal „petit manoeuvre“ geschaltet wurde. Wegen der in Belgien unüblichen Signalbauarten gab es eigens für die Vennbahn bei der SNCB eine besondere Signalordnung. Bis heute stehen beispielsweise Formsignale rechts des Gleises, Lichtsignale dagegen links.

Die Zukunft

Am 1. September 1999 unterzeichnete Firma EVS (Euregio Verkehrsschienennetz) ei-

nen Rahmenvertrag über die Übernahme der Nebenbahnen um Aachen, doch die Verhandlungen dauern noch bis November 2000. Mit der Unterzeichnung geht auch die Vennbahn Stolberg (Rheinland)–Bundesgrenze in den Besitz der EVS. Diese sichert zu, auch die notwendigen Baumaßnahmen oberhalb der Anschlußstelle „Zur Mühlen“ durchzuführen, um den Betrieb für die nächsten Jahre zu sichern. Zum Fahrplanwechsel 2001 wird die EUREGIOBAHN die erste Stufe ihres Betriebes aufnehmen. Als erstes wird die Linie Stolberg–Hammer–Aachen–Heerlen (NL) eröffnet. Die hierzu erforderlichen Fahrzeuge wurden bereits bestellt. Es sind dies 29 zweiteilige „Talent-Triebwagen“ der Waggonfabrik Talbot in Aachen, die zusätzlich mit Signaleinrichtungen nach BO-STRAB ausgerüstet werden. Die Baureihenbezeichnung wird dann voraussichtlich 643.1 lauten. Die Auslieferung erfolgt voraussichtlich ab April 2002, bis dahin kommen dreiteilige Talent-Einheiten der DB-Regio zum Einsatz.

Auch auf belgischer Seite gibt es konkrete Initiativen für eine Wiederbelebung des Güterverkehrs über die Vennbahn, und zwar auf allen noch vorhandenen Strecken. Zehn Jahre nach der Vereinigung der deutschen Staa-

ten und der Veränderung der politischen Verhältnisse in Europa kehren sich in Deutschland und Westeuropa die Verkehrsströme wieder in Ost-Westrichtung. Nicht allein die vernachlässigten Eisenbahnverbindungen in die ehemalige DDR mußten wieder aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt werden, auch in den alten Bundesländern zeigen sich vermehrt die Nadelöhre. Nahezu der gesamte aus dem Osten kommende Güterverkehr zu den Seehäfen in Belgien und Nordfrankreich, läuft zur Zeit über die Strecke Köln–Aachen, die dadurch fast vollständig ausgelastet ist. Auf der Suche nach Alternativen wurde nicht nur der „Eiserne Rhein“ sondern auch die Vennbahn wiederentdeckt. In welcher Form die Vennbahn schließlich als „richtige“ Eisenbahn aufersteht, werden die nächsten Jahre zeigen. Neben den Perspektiven für den Güterverkehr zeichnen sich neuerlich auch Chancen für den SPNV ab. Im Januar 2001 besuchte eine Delegation der Deutschsprachigen Gemeinschaft die Prignitzbahn, um sich über deren Erfolgskonzept zu informieren.

Kontaktadresse:

Vennbahn V.o.E., Bahnhofstraße 70, B-4730 Raeren
Tel. +32 (0)87 858285, Fax. +32 (0)87 858289
E-Mail info@vennbahn.de, Homepage www.vennbahn.de