

Niederlande

Medienart: Korrespondentenartikel  
Auflage: 1



Seite: 0

Publicatie : Bike & Trekking  
Datum : 31 mrt 2015

Pagina : 34

Regio : Nederland  
Frequentie : 5x per jaar



Niederlande

Argus der Presse AG

Medienart: Korrespondentenartikel  
Auflage: 1



Seite: 0







**De Vennbahn, geopend in 1889, is een industrieel spoortraject dat de verbinding tussen Aken en Luxemburg verzorgde. Het spoor werd steeds minder gebruikt en is langzaam omgebouwd tot een 125 kilometer lange 'groene weg'. Sinds twee jaar is het traject helemaal klaar en kunnen fietsers er hun hart ophalen.**

Dat doen wij ook en we starten in het Duitse Aken. Dat het nog steeds goed toeven is in Aken, merken we als we met onze fietsen langzaam een rondje om de imposante domkerk maken. Via de kasseien van het Katschhof belanden we op de Markt bij het stadhuis, waar verleidelijke terrasjes lonken naar de vele toeristen en studenten. We maken het rondje af en komen op de Münsterplatz langs de traditionele bakkerij Nobis, waar de Aachener printen te koop zijn: koekjes die een prima alternatief zijn voor de energiereep.

**Vals plat** In het centrum van Aken zijn de kenmerkende richtingaanwijzers van de Vennbahn – geel met blauwe rand – nog spaarzaam aangebracht en is de route naar het daadwerkelijke startpunt, station Aachen-Rothe Erde, zonder kaart moeilijk te vinden. Zodra we ons echter op het echte tracé bevinden, is de route zeer eenvoudig te volgen. De bewegwijzering is voortreffelijk en de route voorspelbaar. Nadat we station Aachen-Rothe Erde gepasseerd zijn, fietsen we naast roestige treinrails die met onkruid overwoekerd zijn: de Vennbahn. Onze nabije toekomst openbaart zich voor ons: zwart asfalt met een lichte stijging van gemiddeld zo'n 2%. De stad Aken ligt in een zogenaamd keteldal, op bijna 200 meter hoogte. De komende 35 kilometer leiden ons tot een kleine 600 meter hoogte. We profiteren van de precisie waarmee de Vennbahn is aangelegd. Om de zwaar beladen wagons goed naar boven te laten rijden, kon het stijgingspercentage niet te hoog zijn. Dat geeft ons de mogelijkheid om rustig op gang te komen en het valse plat gestaag te bedwingen. Hierdoor verschilt de Vennbahn sterk van de andere wegen in het gebied dat deze voormalige spoorbaan doorkruist. Als we later op de route links en rechts een uitstapje maken, komen we ware kuitensbijters tegen met hellingen van zeker 10%.

**Bahnhof en Biergarten** Vlak voor het Rolfebachtalviadukt passeren we Bahnhof Brand, een voormalig stationsgebouw waarvan er nog

vele karakteristieke exemplaren zullen volgen. Een groot deel daarvan is omgebouwd tot horecagelegenheid. Zo is Bahnhof Brand een Biergarten geworden. Wij pauzeren niet voor een blonde rakker maar duiken bij Schmithof de bossen in. Kilometers lang worden we omgeven door varens, loofbomen en hoge dennen. De dorpen die we passeren, Roetgen en Lammersdorf, blijven verscholen achter het groene loof dat ons ook het zicht ontnemt op het heuvellandschap van de Eifel dat we doorkruisen. Bijzonder: links én rechts van het voormalige spoortracé ligt Duitsland, maar de Vennbahn zelf ligt op Belgisch grondgebied. Dat komt omdat na de Eerste Wereldoorlog de Duitse plaatsen Eupen en Malmedy Belgisch werden, waardoor de spoorlijn voortaan diverse keren de nieuwe grens kruiste. Om oeverloze grenscontroles te vermijden, werd daarom beslist om de spoorweg met alles erop en eraan aan België toe te wijzen. We rijden door naar Monschau en verlaten daarna even de Vennbahn. We rollen met een flinke vaart naar beneden, richting het oude centrum, om vervolgens in een rustiger tempo over de grijze kasseien de middeleeuwse stadskern van Monschau in te hobbelen. Tussen de vele witte vakwerkhuisen en het enige Rote Haus door, gaan we op zoek naar *Apfelstrudel mit vanillesoße*. En een groot glas cola. Even energie opdoen, want wat zojuist nog een heerlijke afdaling was, is straks een stevige klim. Na Monschau rijden we Oost-België binnen en ontvouwt zich voor onze ogen het kleurrijke, open landschap van de Hoge Venen. Links van ons kabbelt het riviertje de Roer. Witte berken, gedroogd, oranjegeel veengras, groene bremstruiken en paarsrode kattenstaarten geven de moerasgronden kleur. Onze fietsen rollen over de nu licht dalende Vennbahn richting Weismes. Dat is na 82 kilometer het eindstation van deze eerste dag. Op naar het schuimende glas bier van Brasserie de Bellevaux, een blond streekbier dat samen met de originele Ardeense ham uit Montenu voor ons neergezet wordt door de aardige waardin van Auberge de la Warchenne.

**Natuurlijke tunnels** We bevinden ons op het grensgebied van een hoge- en lagedrukgebied, als we op de tweede dag aan de laatste drie etappes van de Vennbahn beginnen. Die moeten ons via St. Vith en Burg-Reuland uiteindelijk in Troisvierges brengen. De lucht is grijs, er >>

Niederlande

Argus der Presse AG

Medienart: Korrespondentenartikel  
Auflage: 1



Seite: 0



#### I N F O

Uitgebreide informatie is te vinden op de website van de Vennbahn. Er zijn twee routegidsen te koop, beiden Duitstalig. Ze zijn te bestellen op de website. Vervoer van fietser en fiets van Troisvierges naar Aken is mogelijk met trein, fietsbus en fietsshuttle (taxi).

[vennbahn.eu](http://vennbahn.eu)

Niederlande

Argus der Presse AG

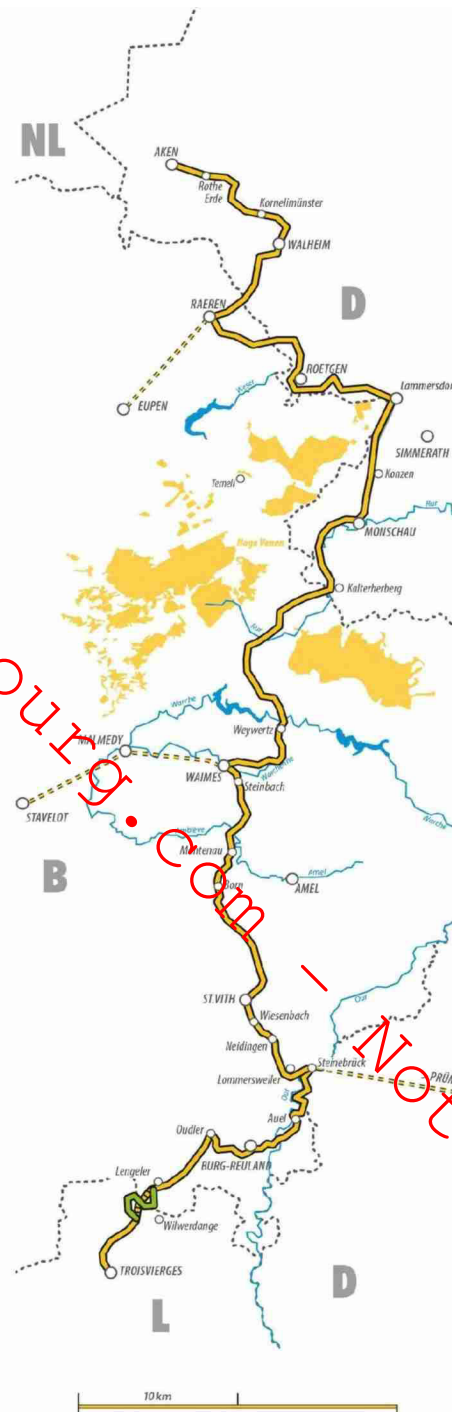
Medienart: Korrespondentenartikel  
Auflage: 1



Seite: 0

hangt regen in de lucht. De route is op dit traject gedeeltelijk onverhard, we rijden over grijs grint of rode sintels. De afwisselende omgeving doet ons het onverharde oppervlak onder onze banden snel vergeten. We bevinden ons inmiddels echt in de Ardennen en rijden door een panoramalandschap van glooiende heuvels met groene weiden, die netjes door hagen zijn gescheiden. Tussen Born en Sankt Vith verandert het landschap alweer en worden we omgeven door natuurreservaat Emmelsdal. Sprietige dode bomen steken er roerloos boven het stilstaande water uit. Na Sankt Vith karren we door een woud van reusachtige beuken en moeten we ons beheersen om niet de verleidelijk steile padjes op te schieten van de mountainbikeroutes die dieper het bos in leiden. Via een natuurlijke tunnel van bomen en de 150 meter lange donkere spoortunnel van Lommersweiler komen we in het Ourtal terecht. Hierna volgen we het riviertje de Our, dat rustig door het dal meandert.

**Verrassende wending** Bij het Duitse plaatsje Hemmeres is het rustige peddelen voorbij. De route buigt scherp naar rechts en opeens rollen we met flinke snelheid het dorpje met mooie, wit gepleisterde huizen door, waarna de weg scherp naar links kruit en wij ogenblikkelijk naar het kleinste verzet moeten schakelen. Maar de Vennbahn is ons genadig: halverwege het klimmetje wijst het geel-blaauwe bordje naar rechts en rijden we alweer richting het Belgische Burg-Reuland. Boven dit stadje torent statig een burcht uit. Om deze te bereiken moeten we eerst onder de toegangspoort van een witte hoeve doorrijden en dan de steile dorpsstraten beklimmen. Ons gezwoeg wordt beloond. De ruïne, waarvan het oudste gedeelte uit de 12e eeuw dateert, is imposant en biedt een fraai uitzicht op de omgeving en het knusse dorp. Dan wacht ons een kort maar krachtig klimmetje, dat ons richting de grens met Luxemburg brengt, met een stijgingspercentage van zeker 10%. Gek genoeg hebben we deze klim te danken aan vleermuizen. De Vennbahn loopt eigenlijk via een 800 meter lange tunnel, van Huldange richting Troisvierges. Die tunnel is echter in bezit genomen door maar liefst elf vleermuissoorten en daarom tot beschermd natuurgebied verklaard. Terwijl de vleermuizen droog in de donkere tunnelschacht hangen, rijden wij door de regen de laatste kilometers. We trappen flink door, maar komen toch doorweekt in Troisvierges aan. Het deert ons niks, Troisvierges is het eindstation van een prachtige reis over de Vennbahn.







## VENNBahn: Van spoorlijn tot fietspad

De Vennbahn brachten oorspronkelijk stoomlocomotieven en later diesellocomotieven, wagons vol kolen en ijzererts van Aken naar de hoogovens in Luxemburg, waarna ze geladen met ijzer terugkeerden. In beide wereldoorlogen werd de spoorlijn ook gebruikt voor vervoer van manschappen en militaire voertuigen.

Na de tweede wereldoorlog droogde het treinverkeer langzaam op. In 2003 ontstond het idee om van het spoortraject een fietsroute te maken. Tien jaar later werd het 125 kilometer lange fietspad officieel geopend. De route is verdeeld in zes etappes, waarvan de lengte tussen de 14,7 en 31,2 kilometer ligt. Daarnaast zijn er nog vier zijsporen die als toegiften op de route gevolgd kunnen worden. Er is meer dan veertien miljoen euro geïnvesteerd in de route en dat is zeker terug te zien.

