

Anlage

Panzerbefestigung der ehemaligen Westwallanlage westlich von Laurensberg

Ca. 2 km westlich des Aachener Stadtteils Laurensberg verläuft ungefähr in Nord-Süd-Richtung ein ca. 4.400 m langes Teilstück der Panzerbefestigung des Westwalls.

Der Aufbau der sogenannten Höckerlinie im Abschnitt westlich von Laurensberg

Die in dem Boden versenkten Panzersperren bestehen aus zwei Rechtecken mit fünf versetzt zueinander stehenden Höckern. Bei einer Breite von 13,45 m beträgt die Höhe der ersten beiden Höcker 0,80 m, der nächsten beiden 0,90 m und die des letzten 1,50 m. Die Frontseite fällt auf 0,80 m ab. Dieser Typ der Höckerlinie entspricht der Bauausführung 1939.

Das südlich der Orsbacher Straße gelegene kleine Teilstück besitzt einen abweichende Aufbau: Die in dem Boden versenkten Panzersperren bestehen aus zwei Rechtecken mit hier nur vier versetzt zueinander stehenden Betonhöckern. Die Breite beträgt 7 m, die Höhe der Höcker von Westen nach Osten ansteigend 0,40 m, 0,55 m, 0,60 m und 1,10 m. Dieser Regeltyp aus dem Jahr 1938 sollte Panzer mit einem Gewicht von bis zu 20 t aufhalten.

Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals:

Der Abschnitt der Panzerbefestigung beginnt an der stillgelegten, in einer Schneise gelegenen Bahnstrecke zwischen Aachen-Richterich und dem niederländischen Bocholtz. Die Sicherung der Bahnanlage selbst erfolgt hier durch eine Sonderform der Höckerlinie jeweils an den Böschungen. Im Anschluss verläuft die Panzerbefestigung in der oben beschriebenen fünfzügigen Ausführung über etwa 600 m in südliche Richtung. Im Bereich zwischen zweier sie querender Wirtschaftswege ist sie zerstört bzw. angeschüttet. Etwa 150 m weiter südlich hiervon biegt sie nach Westen, nach weiteren 500 m erneut nach Süden ab. Kurz hinter einem Wirtschaftsweg schwenkt sie Richtung Südwesten und trifft nach etwa 350 m auf die Orsbacher Straße. Die 5-zügige Höckerlinie ist bis hierhin meist gut erhalten und mit Strauchwerk und Buschwald bewachsen. Nördlich und südlich des zuletzt genannten Wirtschaftsweg ist sie allerdings angeschüttet und mit Gras bewachsen.

In der Folge verläuft die Panzersperre über 350 m parallel zur Orsbacher Straße in Ost-West-Richtung. In diesem Bereich ist die Panzersperre angeschüttet, doch ragen die einzelnen Höckerköpfe einige Zentimeter aus dem Erdreich hervor.

Gut erhalten ist die Sperre im Bereich des Übergangs über die Orsbacher Straße. Auf der Südseite der Straße setzt sie sich zunächst mit sieben Höckerreihe fort. Diese Form der Befestigung kommt im Aachener Raum nur an dieser Stelle vor. Im Anschluss verläuft die Höckerlinie über etwa 250 m in südliche Richtung, zunächst vier- und dann fünfzügig. Sie quert in ihrem weiteren Verlauf in Richtung Südosten zwei Wirtschaftswege. In diesem Teilbereich ist sie über etwa 150 m nicht mehr erhalten.

Auf den folgenden 350 m in Nord-Süd- und den weiteren 400 m in West-Ost-Richtung ist sie hingegen in gutem Zustand und mit Strauchwerk bewachsen.

Im Anschluss verläuft die Panzerbestigung von Nordosten nach Südwesten über 450 m parallel zu einem Wirtschaftsweg. Sie ist hier angeschüttet und als Wall im Gelände gut sichtbar.

Die Höckerlinie setzt sich in der Folge über einen querenden Wirtschaftsweg hinaus weitere 400 m in dieselbe Richtung fort und knickt dann nach Südosten ab. Nach etwa 150 m endet sie nordwestlich des Schneebergs und etwa 600 m nordöstlich der Gaßmühle an einem Wald. Die fünfzügige Panzersperre ist in diesem Abschnitt gut erhalten und mit Strauchwerk und Bäumen bewachsen.

Am zu Beginn genannten nördlichen Ende dieses Abschnitts quert ca. 70 m östlich der Panzersperre eine Brücke die in einer Schneise gelegene Bahnstrecke Aachen-Bocholtz. Auf ihrer Südseite befinden sich beidseits der Brückenzufahrt einzelne Panzersperren. Sie sind straßenseitig jeweils mit zwei Stahlseilschlaufen ausgestattet, an denen die eigentliche Straßensperre befestigt wurde

Die Panzerhindernisse

Panzerhindernisse bilden den Abschluss in der Entwicklung von Annäherungshindernissen wie des römischen Limes oder der mittelalterlichen Landwehren. Versuchte man mit dem Aufschütten eines Erdwalls und der Anlage von Gräben den Angreifer zu behindern und die eigene Abwehr an den Angriffspunkten zu konzentrieren, so fiel den Panzerhindernissen der Neuzeit die gleiche Aufgabe zu, doch waren aus den angreifenden Reitern Panzer geworden. Es zeigte sich aber, dass Hindernisse nur dann ein wirksamer Schutz sind, wenn dahinter starke eigene Kräfte vorhanden sind, die den Gegner daran hindern können, Lücken in die Befestigung zu reißen.

Im ersten Weltkrieg zeigte sich erstmals der Tank (Panzerkampfwagen) als wirksame Waffe. Schon damals versuchte man, die Fahrzeuge durch die Anlage von Gräben und sogenannter Tankfallen von den Infanteriestellungen fernzuhalten.

Gräben und Fallen konnten keinen Angriff verhindern, zwangen den Gegner jedoch, seine Aktivitäten auf bestimmte Stellen zu konzentrieren und nicht auf breiter Front vorzurücken. Im Verlauf der Bauarbeiten am Westwall entwickelte man eine ganze Reihe von Hindernistypen zur Abwehr von Panzerangriffen.

Der Bau von Panzersperren beschränkte sich im Zuge des Limesprogramms im Rheinland auf zwei Abschnitte und zwar bei Simmerath-Zäunchen zwischen dem Waldgelände "Der Buhler" und der Ortschaft Hechelscheid und bei Stolberg bzw. Aachen zwischen Büsbach und Eilendorf. Südlich Hellenthal gab es noch einige kürzere Hindernisse, sie sperrten schmale Taleingänge nach Osten. Mit dem Aachen-Saarprogramm, das die Vorverlegung der Befestigungen bis in unmittelbare Grenznähe vorsah, mussten jetzt alle waldfreien Flächen, soweit sie nicht durch Versumpfung oder durch andere Behinderungen für einen Panzerangriff ungeeignet waren, mit durchlaufenden Hindernissen geschützt werden.

Dichte Wälder boten nach Sperrung der Waldwege einen guten Schutz gegen Panzer, wenn der Stammdurchmesser der Bäume entsprechend groß war. Mit der ersten Hindernisvariante holte man sich gewissermaßen den Wald ins freie Gelände. Indem man vier Reihen von Baumstämmen in die Erde eingrub und, beginnend von der Angriffsseite, immer höher aus der Erde herausstehen ließ. Diesem sogenannten vierzügigen Hindernis folgte schon bald eine Ausführung in Beton. Nun waren

es vier Reihen von Betonhöckern, die zur Versteifung auf Streifenfundamenten gründeten. Im Zuge des Aachen-Saarprogramms verstärkte man dieses sogenannte Betonhöckerhindernis um eine fünfte Höckerreihe und vergrößerte die einzelnen Höcker, so dass nun das Hindernis statt 7 Metern eine Breite von 13,45 m hatte.

Zwischen Übach-Palenberg und Geilenkirchen baute man als weitere Variante ein Panzerhindernis im Wurmatal, bestehend aus zwei parallel verlaufenden Betonfundamenten, in die senkrecht herausstehende Träger einbetoniert wurden. Weiter nördlich zwischen Geilenkirchen und der Rur bei Hüchelhoven war der Bau eines sogenannten "Nassen Panzergrabens" von etwa 20 m Sohlbreite und 3,5 m Tiefe geplant. Zur Ausführung gelangten jedoch nur einige kurze Strecken.

Mit dem Bau von Panzerhindernissen wollte man die Gefährdung der Bunkerstellung durch Panzerangriffe mindern, zumindest erwartete man, dass der Gegner sich nur auf bestimmte Stellen konzentrieren würde. Hier hoffte man mit einer beweglichen Abwehr durch eigene Panzerkräfte und Panzerabwehrraketen (Pak) eingreifen zu können.

Zur Verhinderung von Infanterieangriffen und des Vorrückens von Sprengtrupps gegen die Hindernisse hatte man deren Verlauf so gestaltet, dass man die Anlagen aus den Bunkern flankieren konnte. Zusätzlich waren die Hindernisse mit Drahtverhauen gesichert. Zur Abwehr von Panzern hatte man in der zweiten Stellung Pakbunker mit offener Mauerscharte und einer 3,7 cm Pak zur Verfügung. In der ersten Stellung gab es nur sogenannte Pakunterstellräume. Die hier untergestellten 3,7 cm Pakgeschütze mussten im Verteidigungsfall erst in eine offene Feuerstellung gezogen werden.

Die Widerstandskraft der Hindernisse musste infolge der immer stärkeren Panzer vergrößert werden. Im Verlauf der Rearmierung des Westwalls Anfang September 1944 kam es an einigen Stellen vor den Höckerhindernissen zur Anlage eines Panzergrabens von etwa 4,5 m Breite. Diese Arbeiten mussten jedoch meist nach gut einer Woche wegen des Näherrückens der Front eingestellt werden.

Der Gegner entwickelte mehrere Verfahren um die Hindernisse zu überwinden. Meist gingen Infanteriekräfte über die Höckerlinie vor, bildeten einen Brückenkopf, indem die umliegenden Bunker unschädlich gemacht wurden, sprengten dann eine Lücke in das Hindernis und zogen ihre Panzer vor, um den Angriff mit ihrer Hilfe weiterzuführen. Auf deutscher Seite hatte man eine Kanalisierung der feindlichen Kräfte auf bestimmte Stellen erreichen können, jedoch fehlten jetzt die beweglichen Kräfte in Form von Panzern und Sturmgeschützen, um die vorrückenden Panzerkräfte der Alliierten zu stoppen.

Geschichte des Westwalls

Mit dem Einmarsch deutscher Truppen in das entmilitarisierte Rheinland ab dem 7. März 1936 begannen die Planungen der nationalsozialistischen Reichsführung zum Ausbau einer Grenzbefestigung im Westen. Erste Bauten wurden zwischen Mosel und Rhein errichtet. Erst ab März 1938 wurde der Bau von Befestigungen auch entlang der belgischen, niederländischen und luxemburgischen Grenze freigegeben.

Nach Ausgabe des Befehls zum beschleunigten Ausbau der Befestigungsanlagen vom 28. Mai 1938 entstand an der Westgrenze eine bald "Westwall" genannte Bunkerstellung von der Schweizer Grenze

bis Brüggen, westlich Viersen. Die Stellung hatte besonders im Abschnitt des Saarlandes eine Tiefe von bis zu mehreren Kilometern, im Rheinland war sie nur östlich von Aachen stärker ausgebaut.

Zur Durchführung dieser Arbeiten waren in der zweiten Jahreshälfte 1938 über 200.000 Arbeiter und 85.000 Männer vom Arbeitsdienst eingesetzt. Im Rheinland waren rund 100 Baufirmen im Bunkerbau tätig. 7.500 LKW brachten das Baumaterial zu den Baustellen, 4.500 Waggons der Reichsbahn transportierten ebenfalls Material für den Bunkerbau, und 3.500 Busse brachten die Arbeiter zu ihren Baustellen.

Göring war in seiner Eigenschaft als Reichsminister für den Vier-Jahres-Plan von Hitler beauftragt worden, diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit der militärischen Bauorganisation, den Festungspionieren, der "Organisation Todt" und Zivilunternehmen durchzuführen.

Die Absicht der Reichsführung war, durch den Westwall Deutschland den Rücken für den Einmarsch in die Tschechoslowakei und den Überfall auf Polen freizuhalten. Frankreich als Garantmacht Polens sollte daran gehindert werden, deutsches Territorium anzugreifen.

Es lässt sich jedoch feststellen, dass der Westwall weniger militärisch als propagandistisch die in ihn gesetzten Erwartungen seiner Erbauer erfüllt hat.

Innenpolitisch diente er einer Arbeitsbeschaffung von großem Ausmaß, wie vor ihm schon der Autobahnbau. Nach außen hin wurde die Befestigungszone von der Propaganda als "steinernes Dokument" einer deutschen "Friedensliebe" gegenüber dem Westen herausgestellt, sollte im Bedarfsfall aber auch zur Abschreckung dienen.

Nach der Eroberung Frankreichs im Juni 1940 hatte der Westwall eigentlich - legt man die Absichten Hitlers zugrunde - seine Schuldigkeit getan. Folgerichtig kam es zu einer Desarmierung der Anlagen und zum Verzicht auf einen weiteren Ausbau.

Als im September 1944 die alliierten Truppen ihre Angriffe auf die Befestigungsanlagen eröffneten, hatte der Westwall weder personell noch materiell den Angreifern etwas entgegenzusetzen. Die desarmierten Anlagen waren nur teilweise mit dem Nötigsten ausgestattet worden. Der Einsatz moderner Panzerabwehrgeschütze (Pak) in den Bunkern war nicht möglich, auch das MG 42 konnte nicht in die Schartentürme eingebaut werden, ebenso fehlten als Nahsicherung der Bunker Minenfelder, Feldstellungen und eine Verdrahtung des Vorfeldes.

Bereits nach wenigen Tagen hatten amerikanische Truppen südlich von Aachen Teile des Westwalls durchbrochen. In der Folgezeit kam es immer wieder zu örtlichen Kämpfen um einzelne Bunkerabschnitte. Der Gegner vermied es, die Stellungen frontal und auf breiter Front anzugreifen. So wurden im Laufe der Zeit der Westwall in jeweils schmalen Abschnitten angegriffen und die Bunker von den Amerikanern zerstört oder besetzt. Am 5. oder 6. März 1945 war auch der letzte von deutschen Gruppen gehaltene Westwallbunker im Abschnitt des heutigen Landes Nordrhein-Westfalen in amerikanischen bzw. englischen Händen.

Der Westwall bestand aus über 14.000 Einzelbauwerken und Panzersperren in Form von Betonhöckerhindernissen, dazu kamen noch Bauten zur Wasserversorgung und Kommunikation.

Denkmalrechtliche Begründung

Höckerhindernisse sind ein untrennbarer Bestandteil des Westwalls - besonders in der ersten Stellung zwischen dem Norden der Stadt Aachen und Hellenthal-Losheim im Süden, zu der auch der Abschnitt bei Laurensberg gehört. Sie sind heute meist die einzigen Spuren der ehemaligen Befestigungslinie und dokumentieren so ihren Verlauf. Die Standorte der Bunker dahinter zeichnen sich oft nur noch als übererdete Hügel im Gelände ab.

Die individuelle Denkmalwürdigkeit der Panzerbefestigung westlich von Laurensberg ergibt sich durch die hier dargestellte besondere Bedeutung des Gesamtbauwerkes Westwall.

Der Westwall ist als Zeugnis der Kriegspolitik Deutschlands unter den Nationalsozialisten bedeutend für die Geschichte des Menschen. Er besitzt ferner Bedeutung für die Entwicklung der Fortifikationstechnik.

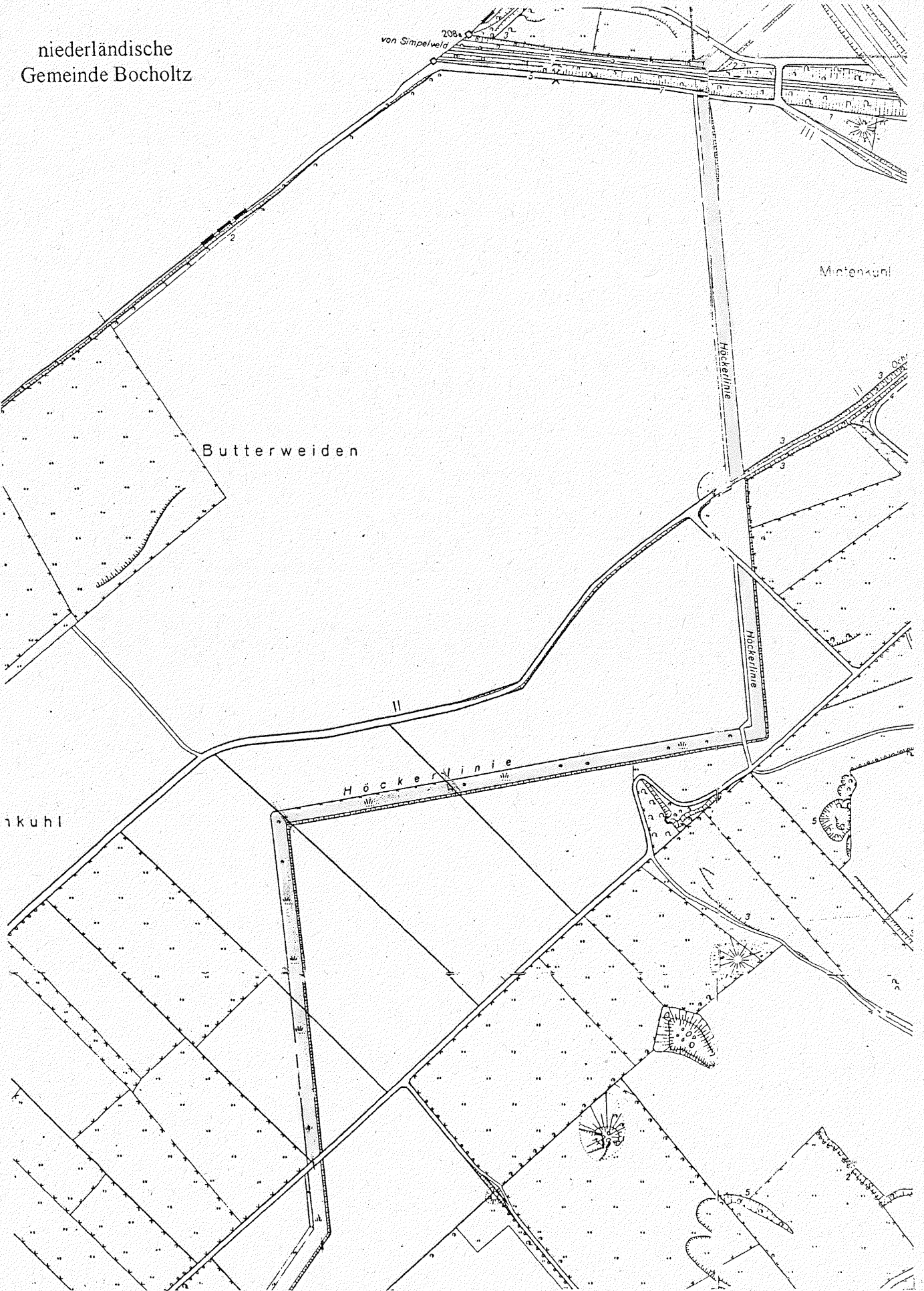
Am Schutz und Erhalt der Anlagen des Westwalls - und damit auch der Panzerbefestigung westlich von Laurensberg - besteht aus wissenschaftlichen, besonders militärgeschichtlichen Gründen, ein öffentliches Interesse.

Die Panzerbefestigung erfüllt damit die Voraussetzung des § 2 Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen und ist nach § 3 des Gesetzes in die Denkmalliste einzutragen.

1. Panzerbefestigung westlich von Laurensberg (nördlicher Teil)

M 1: 5000

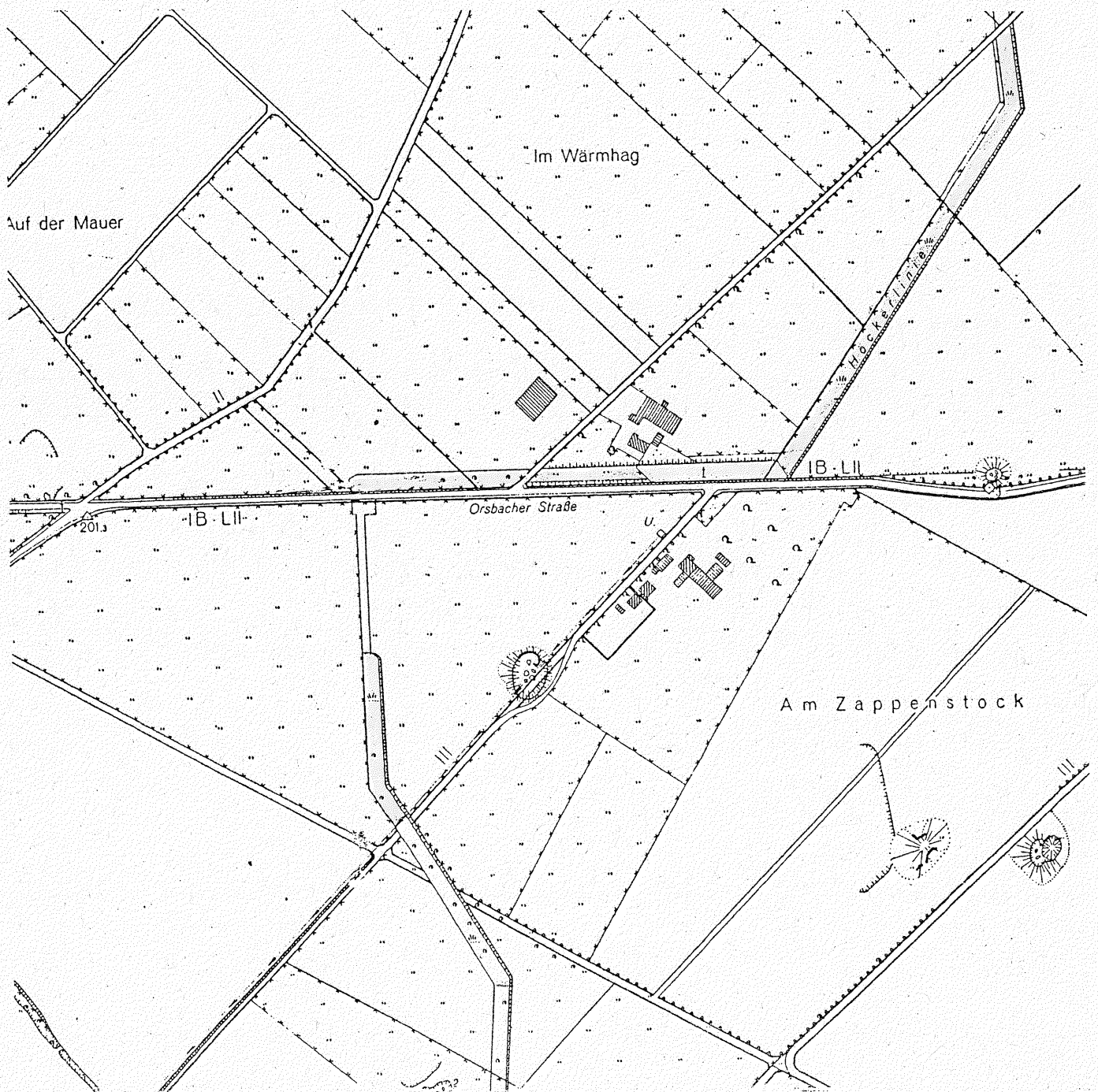
niederländische
Gemeinde Bocholtz



kuhl

2. Panzerbefestigung westlich von Laurensberg (mittlerer Teil)

M 1: 5000



3. Panzerbefestigung westlich von Laurensberg (südlicher Teil)

M 1: 5000

