

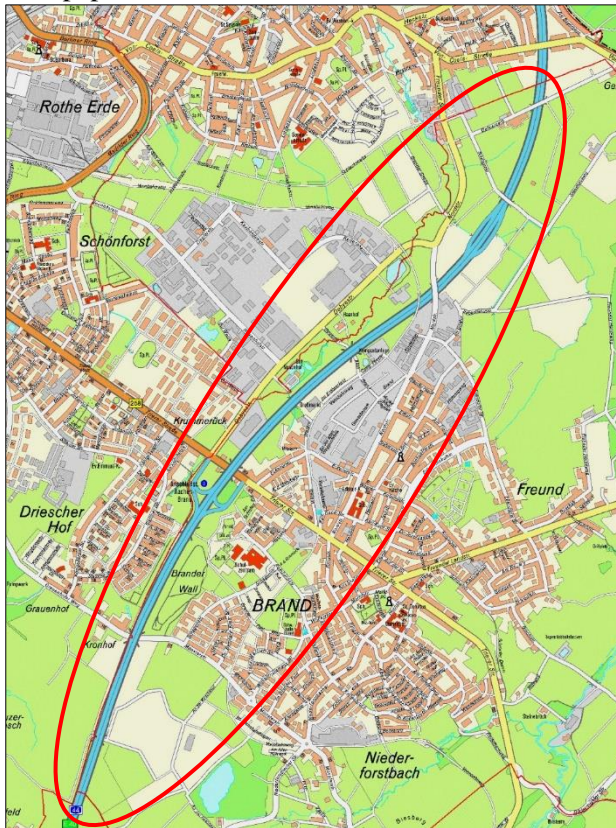
Lage und Erläuterungen zur Bundesautobahn A 44 / Europastraße 40



Die A 44 beginnt an der Grenze zu Belgien als Fortsetzung der von Lüttich kommenden belgischen Autobahn A 3 in Aachen-

Lichtenbusch (km 0,00). Sie führt südöstlich und östlich an der Stadt Aachen vorbei und überquert am Autobahnkreuz Aachen die A 4 (Niederlande - Köln - Olpe); dort besteht Anschluss an die A 544 zum Aachener Europaplatz bzw. über die A 4 nach Köln und weiter und nach Westen in die Niederlande.

Ein Teilabschnitt der A 44 führt durch den Stadtteil Aachen-Brand mit einer Anschlußstelle an der Trierer Straße, der AS Aachen-Brand.



Lage im Stadtteil Aachen-Brand¹

Im Ortsteil Brand-Nord zwischen der Grenze zu Eilendorf etwa in Höhe des Weges „Deltourserb“ im Nordosten und Eich in Höhe des Weges „Bierstrauch“ im Südwesten

¹ Stadtplan von Brand, Auszug aus dem Stadtplan der Stadt Aachen; © Stadt Aachen

Zur Geschichte der Autobahnstrecke²

Das erste überhaupt freigegebene Teilstück der Bundesautobahn (BAB) A 44 war 1963 die Verbindung zwischen Aachen-Brand und dem Autobahnkreuz Aachen. Ein weiteres Teilstück wurde am 29. Juni 1963 zwischen Brand und Lichtenbusch bis zur deutsch-belgischen Grenze in Betrieb genommen. Im Plan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 war das gesamte Teilstück unter der internen Bezeichnung „Autobahn 15“ enthalten.

Das Stück vom Grenzübergang Lichtenbusch bis zum Kreuz Aachen schloss an die A4 an und stellte die Verbindung vom Ruhrgebiet und Rheinland nach Lüttich und Paris her. Erst 1975 folgte die Weiterführung über das Kreuz Aachen hinaus bis zum Kreuz Jackerath. Ebenso wie die weiteren folgenden linksrheinischen Abschnitte diente diese Teilstrecke in erster Linie dem regionalen Bedarf.

Zwischen Grenzübergang Lichtenbusch (Belgien) und dem Autobahnkreuz Aachen ist die A 44 ein Teil der Europastraße 40.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 22. Januar 1959 wurde das Baurecht für die BAB A44 erteilt.

Eine große Abraumhalde der Westdeutschen Kalkwerke wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahntrasse abgetragen und diente als Material zum Erstellen des Autobahndamms.

Franz Wallraff schreibt 1967 dazu:³

„Der Bau der Autobahnen begann in größerem Umfang in den 30er Jahren. Es dürfte aber wenig bekannt sein, daß der erste Vorschlag für eine nur Automobilen vorbehaltene Straße aus dem Raum Aachen kam. Bereits in den 20er Jahren haben nämlich Dürener Wirtschaftskreise in Zusammenarbeit mit der Handelskammer Stolberg und dem Landkreis Aachen einen ausführlichen Plan für eine besondere „Automobilstraße“ ausgearbeitet, die kreuzungsfrei von Aachen über Düren nach Köln und weiter nach Duisburg führen sollte. Die Provinzialverwaltung sowie das Reichsverkehrsministerium griffen den Plan sehr wohlwollend auf und versprachen intensive Förderung. Die Finanzierung sollte vor allem dem preußischen Wohlfahrtsministerium zufallen (Erwerbslosenfürsorge). So kann

² Siehe Internet – Straßen NRW, Landesbetrieb Straßenbau NRW

³ Siehe „Straßen erzählen über Geschichte und Werden unserer Gemeinde“ von Franz WALLRAFF, veröffentlicht in Brander Pfarrbriefen ab Februar 1967, hier: 18. und 19. Fortsetzung und Schluß

man in der Festschrift zum 75jährigen Bestehen der Industrie- und Handelskammer Stolberg 1850 – 1925 Seite 410 ff. nachlesen. Es bestand damals die berechtigte Hoffnung, daß diese Autobahn Aachen – Köln als erste in Deutschland bald in Angriff genommen werden konnte. Wegen der immer mehr fortschreitenden Wirtschaftskrise mußte jedoch dieser bahnbrechende Plan vorläufig zurückgestellt werden.

Zu der weiteren Entwicklung des Autobahnbaus im Aachener Raum einige Stichworte: März 1936 erster Spatenstich für die Autobahn Köln-Aachen zwischen Eschweiler-Röhe und Weisweiler. Bis Kriegsende waren 20 km von Verlautenheide bis Düren in Betrieb. Dann über 10 Jahre Stillstand. 1955 wurde weitergebaut. 1960 war die Bahn von Aachen bis Köln fertig. Für Brand wurde die Autobahn interessant, als man an den Bau der Belgienlinie ging. Rund sechs Jahre haben hier die Vorbereitungen gedauert, bis alle Fragen geklärt waren, die technische Durchführung in dem geologisch sehr verschiedenartigen Gelände gesichert, der notwendige Grund und Boden erworben und die sonstigen gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen waren. Im Juli 1961 konnte endlich der erste Spatenstich für die Brücke über die Trierer Straße vor Krummerück erfolgen. Nun schritt die Arbeit bei einem Großeinsatz modernster Maschinen zügig fort. Kurz vor Weihnachten 1963 war das erste Teilstück von Verlautenheidener Kreuz bis zur Trierer Straße in Brand fertig. Der Bundesverkehrsminister konnte am 18. Dezember 1963 diesen ersten Abschnitt für den Verkehr freigeben. Das war ein schönes Weihnachtsgeschenk besonders für Brand. Denn nun war die direkte Verbindung mit dem europäischen Autobahnnetz hergestellt. Die Kosten für dieses etwa 7 km Teilstück zwischen Verlautenheide und Brand betragen einschließlich Grunderwerb für jeden Bahnkilometer 6,3 Mill. DM, also rund 44 Mill. DM.

Mit dem Ausbau der [damaligen] E 5 nach Belgien hin wurde inzwischen mit Hochdruck weitergearbeitet. Bis zur Grenze in Lichtenbusch waren noch 4 km zu bewältigen. Nach einer weiteren Bauzeit von nicht ganz 11 Monaten war die Verbindung mit dem belgischen Teil der E 5 hergestellt. Am 6. November 1964 wurde der deutsche und der belgische Teil durch die Verkehrsminister der beiden Länder in Gegenwart des belg. Königs und des deutschen Bundespräsidenten in feierlicher Form freigegeben. Nach ihrem vollen Ausbau wird die Europastraße 5 von London quer durch Europa bis nach Ankara in Kleinasien reichen. Innerhalb der Gemeinde Brand verläuft die Autobahn hart an der Grenze gegen Eilendorf und Aachen. Die umfangreichen Abtragungen und Aufschüttungen, die notwendigen Über- und Unterführungen und das breite Doppelband der

Fahrbahn haben hier der Landschaft ein ganz neues Gesicht gegeben. Der zur Gemeinde Brand gehörende Neuenhof wurde vollständig vom übrigen Gemeindegebiet abgeschnitten. Neuenhof ist von Weiern aus nicht mehr zu erreichen, sondern nur noch auf dem Umweg über Haarhof oder von Krummerück über den „Baden-Powell-Weg“. Auch der Driescher Hof liegt jenseits des Autobahndammes. Der Haarbach war früher hier die Grenze zwischen dem Münsterländchen und der Herrschaft Schönforst. Deshalb schied er bisher auch Brand von Aachen. Im Augenblick entsteht in der Gegend zwischen der Ziegelei in Forst und der Stadtgrenze bei Driescher Hof eine umfangreiche Siedlung, die nach ihrem vollständigen Ausbau nach Zeitungsberichten 1500 Wohneinheiten nebst Kirche, Schule und Einkaufszentrum umfassen soll.

Um den Plänen der Stadt entgegenzukommen, verzichtet die Gemeinde Brand von sich aus auf das zum Gemeindegebiet gehörende Gelände zwischen Autobahn und Haarbach auf dem Abschnitt Trierer Straße – Grauenhof und weiter bis zur Grenze der Gemeinde Walheim (Oberforstbach). Nach erlangter Rechtsgültigkeit ist in Zukunft dann die Autobahn hier die Brander Grenze gegen Aachen.“

Historische Ansichten⁴



Autobahn A 44, Blick in Richtung Lichtenbusch, hier: Von der Überführung Nordstraße auf die Überführung der Vennbahn

⁴ Fotoarchiv Geschichtskreis im Bürgerverein Brand e. V.



Rechts der Bereich Schagenstraße im Branderfeld im Jahr 1991, links die Linie der Autobahn A 44, sie stellt heute in etwa die Grenze zwischen Aachen-Forst (Ortsbereich Driescher Hof – früher zugehörig zu Brand) und Aachen-Brand dar.



Foto: Franz Wallraff

Besichtigung der Autobahnbrücke über die Trierer Straße durch Mitglieder des damaligen Gemeinderats von Brand im Jahr 1963

Straßenansichten



**Autobahn
zwischen
Vennbahn-
weg und
Nordstraße,
Blickrich-
tung Aache-
ner Kreuz**

Fotos: Michael Schmidt, 2014



**Blick von der Überführung Vennbahnweg
in Richtung Belgien vor der Anschlussstelle Brand**



**Blick von Lichtenbusch kommend vor der Anschlussstelle Brand, Fahr-
richtung zum Autobahnkreuz Aachen**



Luftbild Stadt Aachen: Die Daten basieren auf Auszügen aus dem ATKIS-Basis-DLM mit der Aktualität Dezember 2018 und dem Liegenschaftskataster (ALKIS) mit der Aktualität Juli 2018.
(Land NRW)

Luftbild um den Bereich der Autobahn A 44 im Stadtteil Aachen-Brand

Der Verfasser dieses Beitrags, Michael Schmidt, Mitglied des Geschichtskreises im Bürgerverein Brand e. V., ist für Form und Inhalt dieser Darstellung verantwortlich und behält sich alle Rechte vor. Falls erforderlich wird die Dokumentation sinnvoll ergänzt bzw. aktualisiert.