

Verkehrsgeschichte

1.) Der Straßenverkehr

aus: Alsdorf - Geschichte einer Stadt
von Albert Kraemer †
neu bearbeitet von Friedrich Schmitz † / 1971
unter Mitwirkung von Rudolf Bast
für das Internet aufbereitet von Peter Dzinga - 2001 / 2010

Verkehrsgeschichte

Die technisch-industriellen Umschichtungen unserer Zeit manifestieren sich vielleicht am eindrucksvollsten in der Entwicklung des Verkehrs. Von dieser Tatsache legt auch ein Blick auf die Geschichte des Verkehrswesens in Alsdorf beredtes Zeugnis ab. Es ist zu unterscheiden zwischen straßen- und schienengebundenem Verkehr.

Der Straßenverkehr



„Enne Koehlejitz“ von 1850 mit übergezogenem Sack

Schon in römischer Zeit gab es auf dem Gebiet der Stadt Alsdorf zwei römische Verbindungsstraßen. Dem Zuge einer dieser Straßen folgte im Mittelalter „de Aaker Strat“ von Aachen nach Boscheln, an deren Verlauf heute noch die Bezeichnung „Alte Aachener Straße“ erinnert. Die mittelalterlichen Straßen hatten allerdings wenig mit den heutigen Verkehrsadern zu tun. Es waren schmale, unbefestigte Wege, meist wesentlich schlechter als die römischen Straßen. Entsprechend war der Zustand der innerörtlichen Straßen. Wie in anderen vergleichbaren Or-

ten besaßen auch die Straßen Alsdorfs um die Jahrhundertwende noch keine festen Decken. Bei Regen verwandelten sich alle Straßen in Schlammwüsten, in denen die Pferde- fuhrwerke steckenblieben. Bei solcher Wetterlage transportierten die sog. „Koehlejitze“, die die Kohlen von den Gruben zu den Verbrauchern brachten, diese Kohlen in Säcken auf dem Rücken ihrer Pferde, nicht auf den Wagen. Bei diesen Verhältnissen war es na-

türlich kein Vergnügen, nach Einbruch der Dunkelheit die Straße zu betreten. Selbstverständlich gab es keine Straßenbeleuchtung, und man blieb, wenn das irgend möglich war, zu Hause. Ging das nicht an, so nahm man eine Sturmlaterne mit, soweit eine solche vorhanden war, um nicht in einem Morasthaufen zu landen.

Während der Jahre von 1794 bis 1814, als das linke Rheinufer zu Frankreich gehörte, entstanden viele gute Straßen, die wie die Römerstraßen gepflastert waren. Um den Straßenbau machte sich besonders Napoleon verdient. Er ließ auch eine Straße von Köln nach Maastricht in Angriff nehmen. Diese Straße sollte auch Alsdorf berühren. Sie war aber am Ende der Franzosenzeit noch nicht vollendet. Die heutige Luisenstraße / Alte Luisenstraße folgt dem Verlaufe dieser projektierten Straße, sie heißt im Volksmund wegen ihres ehemaligen Belages „Schwatze Wäch“. Unter der preußischen Verwaltung ab 1815 geschah zunächst am linken Rheinufer für den Straßenbau recht wenig. Diese Tatsache betraf auch Alsdorf und seine Umgebung. Der rheinische Straßenbau wurde von Preußen aus militärstrategischen Gründen vernachlässigt. Potentielle Angreifer aus dem Westen sollten kein gut ausgebautes Straßennetz vorfinden, das ihnen einen schnellen Vormarsch erlaubt hätte. Die Rheinlande sollten als ein Glacis für das innere Preußens und Deutschlands dienen. Preußen übernahm ja bekanntlich ungern die „Wacht am Rhein“; die Vernachlässigung des rheinischen Straßenbaues war eines der Mittel, diese ungewollte Wacht zu versehen. So gibt es außer der Straße Köln-Aachen kaum eine brauchbare West-Ost-Verbindung im linksrheinischen Gebiet. Wenn Preußen schon Straßen anlegte, dann geschah es meistens in Nord-Süd-Richtung, um einem Eindringling einen möglichst geringen Vorteil zu verschaffen. Zu den Straßen, die annähernd der Nord-Süd-Richtung folgten, gehörte auch die von der preußischen Verwaltung 1839 angelegte Aachen-Krefelder Landstraße. Sie war nach der Römerzeit die erste gute Straße, die Alsdorf berührte. Heute ist sie die Bundesstraße 57. Dieser Straßenbau war das einzige nennenswerte Unternehmen im 19. Jahrhundert, bis nach der Jahrhundertwende der motorisierte Verkehr zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch in Alsdorf und seiner Umgebung zwang. Nach und nach erhielten die innerörtlichen, wie auch die Verbindungsstraßen zu den Nachbarorten einen festen Belag. Er bestand zunächst in Pflastersteinen, die in Sand gebettet waren. Erst in späteren Jahrzehnten, in denen der Straßenbau eine regelrechte Wissenschaft geworden ist, entstanden die mit tiefen Frostschutzschichten und immer abriebfesteren und glatteren Belägen versehenen Asphaltstraßen. Seit 1968 ist die Kreisstraße von Alsdorf nach Uebach-Palenberg, in der Ortslage Alsdorf „Übacher Weg“ genannt, zur Bundesstraße 221 aufgestuft. Diese Bundesstraße, die nahe der niederländischen Grenze an den Niederrhein führt, nimmt damit im Zentrum Alsdorfs, am Denkmalplatz, ihren Anfang.

Bezogen auf die Größe der Stadt herrscht in Alsdorf ein außerordentlich lebhafter Verkehr. Auch an das deutsche und internationale Autobahnnetz besitzt Alsdorf einen recht guten Anschluß. Die A 44 verläuft durch das östliche Stadtgebiet. Sie verbindet Lüttich über Aachen mit Düsseldorf. In der Ortslage Hoengen gibt es eine Auf- und Abfahrt. Er wird ferner hergestellt über die Straße nach Eschweiler, die 8 km vom Zentrum Alsdorfs entfernt über die Eschweiler Auffahrt zur Autobahn Köln-Aachen führt. Außerdem ist südlich von Würselen eine Auffahrt zur Autobahn „Holland-Linie“, die über die B 57 leicht zu erreichen ist. Damit ist Alsdorf heute straßenverkehrsmäßig gut erschlossen.

Das innerstädtische Verkehrsnetz ist nach dem zweiten Weltkrieg durch die rege Neubautätigkeit sprunghaft länger geworden.

Zur besseren Abwicklung des Verkehrs auf der B 57 wird er durch einen Teil der Stadt einbahnig geführt, der Steuerung dienen mehrere Signalanlagen. Eine fühlbare Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr brachte aber erst die B 57n, die den Namen Kurt-Koblitz-Ring trägt. Das erste große Teilstück wurde am 20.02.1990 vom damaligen Bundesarbeitsminister Norbert Blüm eingeweiht.

Abschließend wäre noch zu erwähnen, daß durch die Grubenanlagen drei alte Wege in Alsdorf weggefallen sind. Sie heißen „Ohligs-“, „Mühlen-“ und „Zopperweg“. Die Namen der beiden erstgenannten Wege verraten bereits welchem Zweck sie dienten. Sie führten zu der Öl- und der Kornmühle am Broichbach, die Bann- oder Zwangsmühlen waren. Die Alsdorfer mußten dort früher ihr Korn mahlen und ihr Öl schlagen lassen. Der Anfang des Ohligsweges ist unter diesem Namen noch vorhanden. Der dritte Weg verband Alsdorf mit dem alten Ortsteil Zopp. Da über diesen Weg die Toten aus Zopp zum Friedhof an der Marienstraße gebracht wurden, hieß er auch der „Lichewäch“ (Leichenweg).