

Anlage

Panzerbefestigung der ehemaligen Westwallanlage südlich des Steppenbergs

Südöstlich des Aachener Stadtteils Vaalserquartier und südlich der Siedlung Steppenberg verläuft im Dorbbachtal ein ca. 450 m langes Teilstück des Westwalls.

Der Aufbau der sogenannten Höckerlinie des Abschnitts beim Steppenberg

Die in dem Boden versenkten Panzersperren bestehen im Abschnitt südlich des Steppenberges 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.

Darstellung der wesentlichen charakteristischen Merkmale des Denkmals:

Der Abschnitt der Panzerbefestigung beginnt am Westfuß der bewaldeten Höhe des Friedrichs unmittelbar an der Bahnstrecke Kelmis-Aachen. Die Höckerlinie folgt hier über etwa 100 m dem Verlauf der Bahnstrecke auf deren Ostseite. Jenseits der Bahnstrecke am Gemmenicher Weg setzt sich die Panzerbefestigung fort. Sie verläuft hier in nordwestliche Richtung, quert den Dorbach und schwenkt nach etwa 150 m in Richtung Nordosten. Der heute noch erhaltene Teil endet nach weiteren 180 m an einem Weg südlich der Siedlung Steppenberg.

Die Höckerlinie verläuft in diesem Abschnitt durch Wiesen, ist gut erhalten und mit Sträuchern und Gebüsch bewachsen.

Im Verlauf der Höckerlinie befinden sich beidseits des Gemmenicher Wegs Betonteile, bei denen es sich um Reste einer Straßensperre handelt. Erhalten sind Metallscharniere, an denen die eigentliche Sperre befestigt war.

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 Hückelhoven 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 Sprengtruppen 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 Brüggem, 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 Garantiemacht 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

Panzerhindernisse 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 südlich des Steppenbergs 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 südlich des Steppenbergs ergibt sich durch die hier dargestellte besondere Bedeutung des Gesamtbauwerkes Westwall.

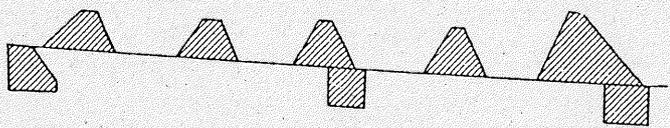
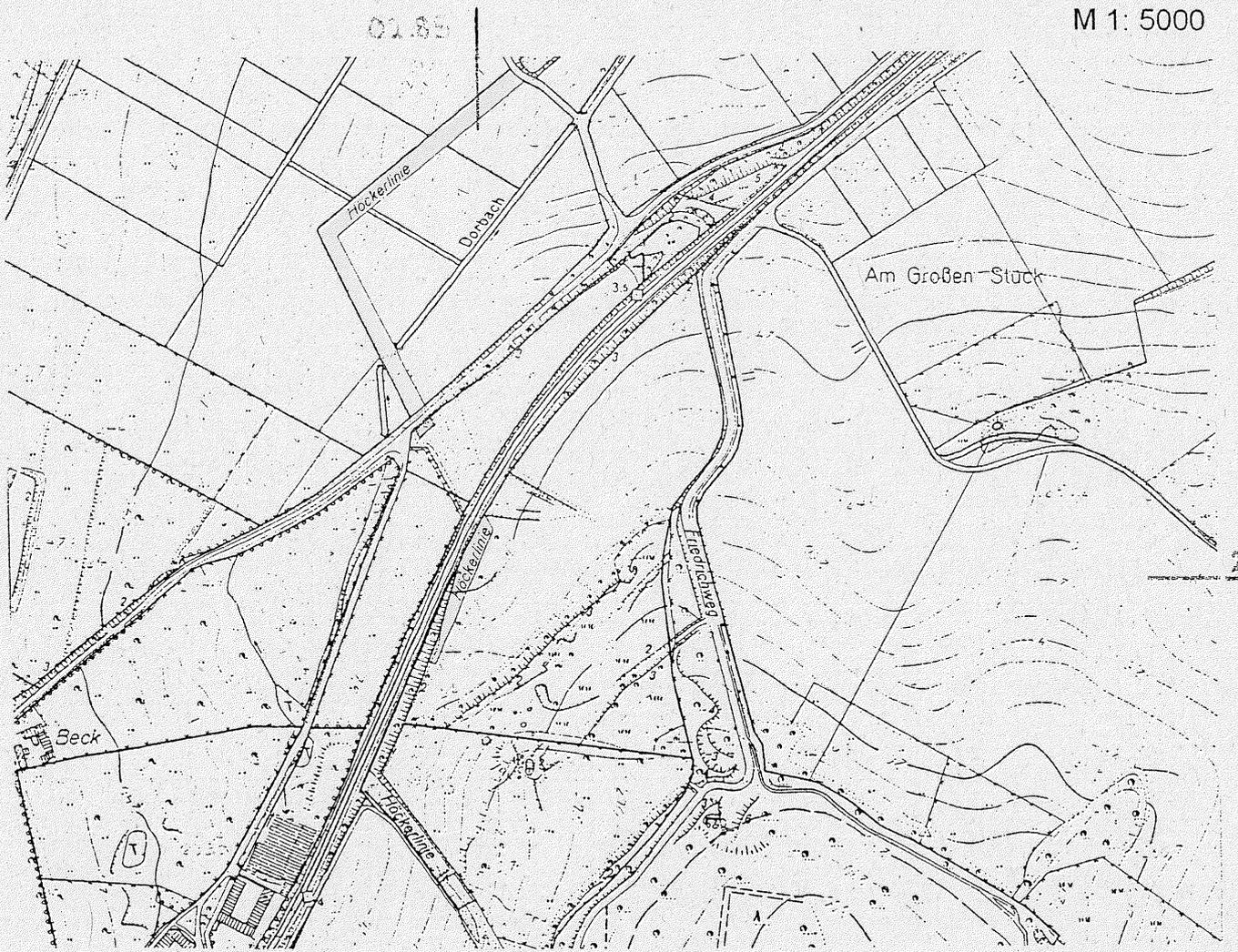
Der Westwall ist als Zeugnis der Kriegspolitik Deutschlands unter den Nationalsozialisten bedeutend für die Geschichte des Menschen. Er besitzt ferner Bedeutung für die Entwicklung der Fortifikationstechnik.

Am Schutz und Erhalt der Anlagen des Westwalls - und damit auch der Panzerbefestigung südlich des Steppenbergs - 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.

Panzerbefestigung südlich des Steppenbergs

M 1: 5000



Aufbau der Höckerlinie

