

ZUR GESCHICHTE DER LÜTTICHER STRASSE

[aus: Hans Königs, *Vom Jakobstor zum Bildchen – aus der Geschichte einer Landstraße, Aachen 1973, S. 4 ff.*]

Die mittelalterliche Heerstraße von Aachen zum Tal der Maas führte über Melaten nach Gulpen, von dort über Norbeek und Gravensvoeren nach Visé und jenseits der Maas über Herstal nach Lüttich. Daneben nahm eine uralte Straße vom Jakobstor her über Hergenrath und Walhorn ihre Richtung zum Festungsstädtchen Limburg, das dem kleinen Herzogtum einst den Namen gab. Am Bildchen zweigte ein Fahrweg zum "Altenberg" ab, seit dem späten Mittelalter wuchs seine Bedeutung. Jenseits des Göhlenske traf er auf den Herzogsweg, auch Grüner Weg genannt, der seit dem 14. Jh. von Limburg über Heggen [Hergenrath ?] und Moresnet nach Vaals und zur Abtei Klosterrath führte.

Die heute als B 264 von Aachen über Kelmis-Altenberg nach Heinrichskapell und Lüttich verlaufende Landstraße ist verhältnismäßig jung. Es ist nicht ohne Reiz, den langwierigen Verhandlungen nachzuspüren, die fast über die ganze erste Hälfte des 18. Jh. zwischen den Kabinetten in Brüssel und dem Fürstbistum Lüttich liefen, ehe es zum Bau einer die Grenzen überschreitenden Handelsstraße kam¹. Die unterschiedlichen Interessen der zu Lüttich gehörenden Tuchstadt Verviers und der benachbarten limburgischen Orte spielten hier eine gewichtige Rolle. Seit dem späten 17. Jh., als die südlichen Niederlande noch unter spanischer Herrschaft standen, hatte die Brüsseler Regierung sich tatkräftig um den Ausbau der Verkehrs- und Transportwege und um eine durchgehende Straße nach Aachen und Köln bemüht. Die kühle Atmosphäre zwischen den Dienststellen in Brüssel und den Lütticher Ständen sowie ein tief wurzelndes gegenseitiges Mißtrauen ließen es lange nicht zu einer Verständigung kommen. Ständige Zollreibereien taten das übrige. Im Jahre 1717 fragte die österreichische Regierung in Brüssel bei den Limburgischen Ständen an, ob diese zum Bau einer von Lüttich nach Aachen führenden Straße auf eigene Kosten bereit seien; neun Jahre später verhandelte sie erneut mit den Lütticher und Limburgischen Ständen, wieder ohne Erfolg. Erst durch Minister Botta-Adorno, den Brüsseler Statthalter der Kaiserin Maria Theresia, kam das Straßenprojekt endlich in Fluß. Der Kaiserliche Kommissar im Herzogtum Limburg, Rat von Beelen, begab sich im August 1749 nach Aachen, um mit dem Rat der Stadt und dem Kurfürsten von der Pfalz wegen der Weiterführung der Straße nach Eschweiler, Düren und Köln zu verhandeln. Auch vereinbarten Brüssel und Lüttich die Einsetzung eines gemischten Ausschusses zur Festlegung der Linienführung. Als weitaus schwieriger erwies sich die Zollfrage. Mit Recht wurde aus Limburg darauf hingewiesen, die Frage der Zolltarife ein für allemal zu regeln, wenn man Wert auf eine rege Benutzung der geplanten Landstraße lege. Am 16. Februar 1750 beschlossen die Limburgischen Stände den Ausbau der Straße vom Aachener Busch bis Herve, ihre Weiterführung nach Lüttich oblag dem Fürstbistum.

Von der Brüsseler Regierung mit der Projektbearbeitung betraut, legte Major-Ingenieur Gavaux im Juni die Ausschreibungsunterlagen vor. Nach dreimonatigen Verhandlungen erhielten die Limburgischen Stände am 12. Oktober 1750 die schriftliche Zusage der reichsstädtischen Bürgermeister von Fürth und von Lonneux sowie ihrer Amtsvorgänger des Jahres 1749 von Oliva und Jakob Niclas, daß Aachen die Wegearbeiten beginnen und daß sein Teilstück zur gleichen Zeit wie das limburgische vollendet würde. Über die vorausgegangene Sitzung des Aachener Rates vom 18. Juli² berichtet Bürgermeister-Diener Johannes Janssen³ in seinen historischen Notizen:

"Anfangs Juli 1750 ist auch beim großen Rath beschlossen und überkommen wegen der neuwen Steinweg von hier auf Lüttig zu, wie dan auch von die Ständt von Limburg schon ein Anfang ist gemacht worden von Lüttich aus bis an unser Landgraben, nemblich am Breidenstein, allwo der unsrigen den Anfang nehmen wird bis an unser Stat pforten, nemblich St. Jacobsport, welche deswegen wieder offen gemacht wird . . . Dieses wird Aachen ein ehrliches eindragen wegen so grosse Passage auch wegen die zwei Barir⁴ die gemacht werden auf unser Teritori, eins am Breidenstein das andere ein Viertelstund von der Stadt ab. Nichts ist in lange Jahren besser noch profitabler ordonirt worden als dieses. Dis wird Mastricht wie auch Gülpen ein grossen Schaden bringen."

1 Fairon, E.: La chaussée de Liege d Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne au XVIIIe siècle, Bull. Verv. 12 (1912), S.23/183. Die weiteren Ausführungen fußen auf dieser Veröffentlichung, die aus den ungedruckten Quellen des Aachener Stadtarchivs ergänzt wurde. Verfasser ist Archivdirektor Dr. Lepper und Dipl.-Bibl. Elisabeth Janssen hierfür zu Dank verpflichtet.

2 Ratsprotokolle Bd.28, S.154, Stadtarchiv Aachen

3 Janssen, J.: Historische Notizen, veröffentlicht bei Fürth, H. A., Frhr. von: Beiträge und Material zur Geschichte der Aachener Patrizier-Familien, Bd.III, Aachen 1890, 5.182.

4 Wegschranken, an denen die Pächter von den Fuhrleuten für die Benutzung der Landstraße ein Weggeld erhoben.

Zwar teilte der Chronist seiner Vaterstadt etwas reichliche Vorschußlorbeeren zu. Der Ausbau der vom letzten Wirtshaus an der Einmündung des Hergenrather Weges bis zum Landgraben am Unteren Backertsweg in einer Länge von etwa 1400 m und bei einer mittleren Steigung von 2,57 % das reichsstädtische Gebiet begrenzenden Landstraße durch die Limburgischen Stände kam zügig vorwärts. Der weitaus schwierigere Bau der anschließenden Steilstrecke "mit ihrer entsetzchen Anhöhung" und einer durchschnittlichen Steigung von 8, 1 % bis zur 550 m entfernten Kammhöhe oblag der Stadt. Gegen die bei der knappen Frist nicht ganz ausgereifte Planung von Gavaux hatte Aachen etliche Einwände. Die Stadt beauftragte daher ihren Stadtarchitekten Johann Joseph Couven mit der Überprüfung der Trasse auf ihrem Gebiet⁵⁵). Durch schlechtes Wetter häufig behindert, fertigte Couven in siebenunddreißig Tagen mit seinem fünfzehnjährigen Sohn Jakob neue Unterlagen. Als Honorar nahm er 2 Reichstaler je Tag, für seinen Sohn rechnete er 1/2 Reichstaler, insgesamt 81 1/2 Reichstaler. Unter dem 25. August 1751 erstattete er ein Gutachten, das zwei Projektführungen miteinander vergleicht. Der jetzige Weg gehe vom letzten Wirtshaus über den Breitensteiner Acker bis an "unsere Limitstein". Couven befürwortet eine darauf zulaufende Trasse über den Preusweg entlang dem Philosophenberg zur Fläche des Preusberges und bis zum Landgraben. Er weist darauf hin, daß neben einem "viel schönen Gesicht" des Weges auch die zukünftigen Unterhaltskosten, vor allem nach schweren Regengüssen und Wolkenbrüchen, zu bedenken seien, was die Planung des Herrn Gavaux nicht genügend berücksichtige. Im April des folgenden Jahres legte Couven dem Rat einen ausgearbeiteten Plan für die Führung und den Ausbau der Straße vom Jakobstor bis zur Grenze vor. Die endlich erfolgte Ausschreibung blieb beim "Stuhltag" vom 23. September 1752 ohne Anbieter, erst beim zweiten Abgabetermin am 26. Oktober gingen zwei Angebote ein; der Unternehmer Christian Offermans lag günstiger als Michel Grand Ry und erhielt den Zuschlag. Bürgermeisterei-Diener Janssen vermerkt betr.

"den Steinweg von hier nach den Breidenstein: Endlich hat Magistrat, nachdem sie lange auch gewartet, den Steinweg von hier nacher Lüttich selbst unternehmen lassen ihn zu machen, weil die Fremde Anterprenneure ausgeblieben und zuviel gefordert vor die Ruth zu machen, nemlich vor jeder Ruth wollten sie 25 patacon Specie haben, allein Magistrat wills selber machen lassen."

Nach Abgang des Winters berichtet Janssen weiter:

"Im April aber hat man angefangen endlich mit Gewalt der neuwen Stein zu machen und Berg und Michel abzufragen und fahren und eben zu machen, welches dan wohl und gut von staten gehet bei dem schönen Wetter."

Aus irgendwelchen Gründen ist der Straßenbau jedoch nicht weit gediehen. Wenn auch ein Abzugskanal an der Waldschenke im Wölbbogen die Jahreszahl 1753 anzeigt⁶, so läßt dies keinen Schluß auf das Gesamtprojekt zu.

Auf ihrer Seite hatten die Limburgischen Stände längst mit den Arbeiten begonnen. Für den 18 Fuß (etwa 5,25 m) breiten Steinweg war eine Pflasterung mit in Sandbettung versetzten Steinen von 4 bis 5 Zoll Oberfläche vorgeschrieben. Randsteine trennten die Fahrbahn von den beiderseitigen Sommerwegen mit je 12 Fuß Breite, die Straßengräben sollten 4 bis 5 Fuß breit angelegt werden. Die durch Ausschreibung ermittelten Unternehmer mußten eine vierjährige Garantie übernehmen. Fünf Prozent des Rechnungsbetrages wurden zunächst einbehalten, die Haftsumme verringerte sich jährlich um ein Viertel. Gingen die Arbeiten auf limburgischer Seite ohne Verzug weiter, so geschah auch in den folgenden Jahrzehnten auf Aachener wie auf Lütticher Boden recht wenig. Daher bat Limburg die Kaiserin um Vermittlung, blieb doch der aufwendige Straßenbau ein unwirtschaftlicher Torso, solange die beiden Endstücke nicht ausgebaut waren. Erst der aus Düsseldorf gebürtige Fürstbischof Franz Karl von Velbrück setzte sich gleich nach seiner Wahl tatkräftig für die Ausräumung der mit Brüssel bestehenden Reibungsflächen ein. Nach vierjährigen Verhandlungen kam 1780 ein Zollvertrag zwischen beiden Ländern zustande, sieben Jahre später reichten die aufeinander zuarbeitenden Pflasterer auf der bis zur Grenze fertig gestellten Straße jenseits von Nerve am Clorisbach sich die Hand.

Auch die aufgeblühte Tuchmacherstadt Eupen war seit dem Jahre 1775 um die Erlaubnis zum Bau eines Fahrweges zur Aachen-Lütticher Landstraße bemüht. Am 2. Juli 1777 gab Kaiserin Maria The-

5 Buchkremer, J.: Die Architekten Johann Joseph und Jakob Couven, ZAGV 17 (1895), S. 168, 177 u. 189.

6 Liese, J., in einem undatierten Zeitungsbeitrag (Einlage im Handexemplar C 4142 des Stadtarchivs).

resia die Genehmigung⁷. Mit einem durch Anleihen gedeckten Aufwand von über 55.000 Talern wurde um 1787 die Pflasterstraße von Eupen über Herbesthal fertiggestellt⁸; östlich von Heinrichskapell stieß sie auf die Lütticher Straße.

Im Jahre 1785 hatte die Lütticher Postkutsche die altgewohnte Strecke über Gravensvoeren aufgegeben; fortan schlugen die Postillione die endlich zur Wirklichkeit gewordene kürzere Straße nach Aachen ein. Gegen eine Jahressumme von 100 Talern waren die Postkutschen von Zollgebühren und Wegegeld befreit. Von Lüttich bis zum Landgraben am Unteren Backertsweg fanden Kutschen und Karren ein tadelloses Pflaster vor. Um so beschwerlicher blieb die letzte Wegstunde mit der starken Steigung zum Kamm des Aachener Waldes und der Talfahrt zum alters-grauen Jakobstor. Daher wandte sich am 9. September 1784 von Seiten der Brüsseler Regierung Graf Barbiano de Belgiojoso mit einem höflichen aber bestimmten Schreiben an den reichsstädtischen Rat und bemerkte, daß der Kaiserliche Kurier zwischen Brüssel und Wien den Weg über Löwen, Tienen, St. Truiden, Lüttich und Battice nach Aachen nehme. *"Ich bin unterrichtet, daß eine Wegstrecke im Aachener Busch sich in außerordentlich schlechtem Zustand befindet und daß sie umgehend instand-gesetzt werden müßte und zwar noch vor dem Winter."*

Drei Tage später antworteten Bürgermeister, Schöffen und Rat: *"Wegen der kaiserlichen Kuriere zwischen Brüssel und Wien haben wir sofort Arbeiter ausgesandt, um schleunigst den Weg durch unsere Wälder zu reparieren."* Anfang Januar kam Bürgermeister Dauven nochmals auf den Brief des Grafen Belgiojoso zurück: *"Wir bleiben bemüht, in dieser Angelegenheit unser möglichstes zu tun."* Immer entschiedener drängten die Limburgischen Stände. Am 24. Januar 1787 erinnerten sie die Stadt wiederholt an ihre vor sechsunddreißig Jahren eingegangene Straßenbauverpflichtung. Gegenüber Graf von Trauttmannsdorff, dem bevollmächtigten Minister in den österreichischen Niederlanden, beklagt die Stadt am 23. September 1788 in bewegten Worten ihre schlechte wirtschaftliche Lage. Diese hindere sie, auf der einzigen Straße, über die Franzosen, Engländer und Belgier nach Aachen gelangen können, die den Weg verbauenden Berge zu beseitigen. *"Wir möchten ein gutes und solides Werk schaffen und wir hoffen, daß im Laufe des Winters unsere inneren Schwierigkeiten (affaires intimes) behoben werden und wir im Frühjahr die Straße ausführen."*

Solche wortreichen aber unverbindlichen Beteuerungen blieben bei der Gegenseite ohne Eindruck. Man drohte den Aachenern mit Ladung vor die Kaiserlichen Gerichte, ja mit Beschlagnahme von Besitz und Liegenschaften der Reichsstadt wie ihrer Bürger im ganzen Herzogtum. Allerdings waren die Hinweise der städtischen Bürgermeister auf die mehr als angespannte Finanzlage der Reichsstadt und auf die verhängnisvollen Auswirkungen der politischen Wirren der "Mäkelei" durchaus zutreffend. Seit dem Frühjahr 1786 standen sich die alte und die neue Partei unversöhnlich gegenüber, Ende Juni mußte Bürgermeister Dauven, der seit zehn Jahren die Geschicke Aachens leitete, unter dem Druck der "Klüppelmänner" zu Gunsten des Schöffen Martin von Lonneux abdanken. Anfang August entschied der Reichshofrat in Wien für die alte Partei; im Mai 1787 rückten kurpfälzische Soldaten als mehrjährige Besatzung in Aachen ein. Die Stadt nutzte die Gelegenheit und bat den kurpfälzischen Ingenieurhauptmann von Douwe um ein Gutachten über den Straßenbau.

Unter dem 27. Mai 1789 erstattet von Douwe dem Rat ein durch Profilschnitte belegtes "Pro Memoria", das zwei Strassenführungen gegeneinander abwägt:

a) vom Jakobstor über Jakobs- und Lücker Steinweg in den Preusweg einbiegend vorbei am Förster Haus (Adamshäuschen) bis an die Lütticher Landstraße, mit einer Länge von 16.733 Fuß (unter Zugrundelegung des Aachener Fußes mit 28, 869 cm = 4.830, 65 m);

b) vom Jakobstor vorbei dem sogenannten "Grauthauß"⁹ bis an ebenbesagter Landstraße mit 13.878 Fuß (4.006,44 m).

In einem "ungefähren Überschlagn" schätzt von Douwe die Kosten auf 41.809, 60 Reichstaler; in einem weiteren Bericht vom 11. September *"Unmaßgeblicher Gedanken auf welche Art diese Chaussee in En-*

7 Rutsch, C.: Eupen und Umgegend, Eupen 1879, S.35 f.

8 Gielen, VON: Aus Eupens Vergangenheit, Eupen 1966, 5.172

9 Es handelt sich um das rechts der Lütticher Straße an der Auffahrt zum von Halfern-Park gelegene Landgut. Das seit dem frühen 17. Jh. nachweisbare "Gruthaus" leitet seine Bezeichnung vom Grut her, einer in Büschen und Sümpfen wachsenden Staude. Vor Einführung des Hopfens wurde sie als Bierwürze verwandt, sie gab dem Bier einen aromatischen, Bitteren Beigeschmack. (R. Pick: Das Grundhaus bei Aachen, AAV Jg.2 (1889), S.15f.). Die stadtwärts gelegene gleichnamige Gastwirtschaft wurde erst im Jahre 1817 erbaut.

treprise zu übergeben seye" macht er Vorschläge für die Ausschreibung der mit einer Länge von 16.616 Fuß angegebenen Straße, die von den Unternehmern einzugehenden Garantieverpflichtungen, die Deckung zukünftiger Unterhaltungskosten aus den Wegegeldern u. a.. Für *"Abwägung, Absteckung und Einrichtung der neu zu machenden Chaussee von Aachen bis an der Limburgischen Grenzen"* berechnet von Douwe bei 107 Arbeitstagen 535 Reichstaler.

Entsprechend den damaligen Ansprüchen verband zu Ende des 18. Jh. ein gut ausgebautes Straßennetz die Hauptorte der südlichen Niederlande. Um so mehr blieb das fehlende Endstück vom Landgraben bis vor die Tore der Reichsstadt Objekt der hohen Politik. Schließlich erboten sich die Limburgischen Stände am 28. April 1791 zur Übernahme des Straßenbaues durch den Aachener Busch. Die Stadt solle die aufzuwendende Kapitalsumme mit 4 % verzinsen und aus den Einkünften der auf Aachener Boden stehenden Barriere abdecken. Nun beeilte sich Aachen mit der Nachricht, daß der Ausbau der Straße unmittelbar bevorstehe. Ein in deutscher und französischer Sprache gedrucktes Leistungsheft umschreibt auf 48 Seiten das *"Verzeichniß und Bedingnißen über die von St. Jacobs-Thor an, bis zur Limburgischen Gränze zu erbauende Chaussee."* Die Ausschreibung lehnt sich an die Anregungen des pfälzischen Ingenieurhauptmanns; zur Einsparung erfolgten einige Änderungen, so daß auf ebener Strecke eine Breite von 34 Lambertusfuß (9, 91 m) für den Straßenrücken ausreiche. Der Verzicht auf den etwas kleineren Aachener Fuß als Berechnungsgrundlage geschah im Hinblick auf limburgische Bieter.

Bisher bog die Landstraße vom „Lücker Weg" in den Preusweg ein und vorbei am Philosophienberg, um hinter dem Förstersitz Adamshäuschen zur Waldschenke abzuschwenken. Von dort ging es in einem Hohlweg zur Kammhöhe und in steilem Gefälle bis zur Einmündung des Unteren Backertsweges. Von Douwe's Hinweis, die Strecke entlang dem Hochgrundhaus sei kürzer (etwa 800 m), sprach in mehrfacher Hinsicht für diese Trasse.

Die *"Kais. freyen Reichs Stadt Aachen Zeitung"* hatte am 8. und 12. Mai 1790 die Bekanntmachung des kleinen Rats über die Vergabe der *"Erbauung der neuen Lüttiger Chaussee"* veröffentlicht, die am 31. Mai stattfinden sollte. Wann und in welchem Umfang jedoch bei den unruhigen Zeitläufen nun der Ausbau der Lütticher Straße tatsächlich erfolgt ist, bedarf weiterer Untersuchung. Hatten doch die Wetterwolken am politischen Himmel Europas sich dräuend zusammengezogen. Nach Überrennung der südlichen Niederlande rückten die Truppen der französischen Revolutionsregierung am 15. Dezember 1792 in Aachen ein. Zwar wurden sie wenige Monate später am 1. März bei Aldenhoven geschlagen und mußten Aachen wie auch die eroberten Provinzen wieder räumen. Am 3. März 1794 wenden die in Battice tagenden Limburgischen Stände sich ein weiteres Mal an Aachen. Sie beziehen sich auf ein Schreiben vom 26. Februar, dem sie mit Befriedigung entnehmen, daß die Stadt sich endlich um den Ausbau der Landstraße bemühe. Sie beanstanden jedoch, daß Aachen sich nicht an die im Jahre 1750 vereinbarte Straßenführung zu halten gedenke. Deshalb bitten sie um Vorsprache eines Vertreters mit Unterlagen sowie neuem Planungsvorschlag und behalten sich bis dahin ihre Zustimmung zu einem Abweichen von der Übereinkunft des Jahres 1750 vor.

Wenige Wochen darauf muß der Rat sich erneut mit der Lütticher Straße befassen, ein Schreiben des Grafen Franz Georg von Metternich, des Ministers für die österreichischen Niederlande, gibt Anlaß zum Ratsbeschluß vom 25. April, wonach Bau- und Berginspektor Copso angewiesen wird, *"daß dieser eingerichtete Weeg ohne Versäumnis zum Vollzug gebracht werden solle."*

Zwei Monate später wandte sich im Juni bei Fleurus das Kriegsglück entscheidend gegen die Österreicher. Nach letzten Kämpfen zwischen Ourthe und Aubel marschierten die französischen Armeen ein zweites Mal in Aachen ein, um nunmehr fast zwanzig Jahre in der Stadt zu bleiben. Wie es nach dem Hin und Her der Aufmärsche um die Lütticher Landstraße bestellt war, mag der Bericht des damaligen Stadtrentmeisters de Bey¹⁰ schildern:

" . . . in diesem Jahr (1797) habe ich und Herr Paul Peuschgens welcher mit mir Stadtbaumeister war den Lütticher Weg von Jakobs-Thor bis auf die belgische Grenze ganz neu gemacht, die grausamen Vertiefungen worin so viele Menschen mit Pferd und Karre verunglückt anfüllen lassen, auf vielen Plätzen die Verhöhungen gesunken und den ganzen Weg mit Kiesel überfahren lassen, 500 Arbeits-Leute arbeiteten auf diesem Weg und nicht zu sagen Bettelleute, nein die meisten waren rechtschaffne Bürger, Schörer und Webermeister, Knechten von verschiedenen Handwerkern, welche durch die Erpressungen der wilden Francosen ohne Arbeit sassen, weil die bemittelsten Fabrikanten und reichen Bürger, welche sonst diesen Leuten Arbeit genug verschaffen konnten, diese

10 Fürth, H. J. Frhr. von: a. a. O. S.548.

alle aus Furcht vor den Francosen auf jenseits Rhein ausgewandert waren. Diese Leute bekamen täglich bei uns im Gras (Grashaus am Fischmarkt), wo wir derzeit das Bureau hatten, und der jetzige Herr Notär Schlimmer Sekretär am Bauamt war, ein Zwei-Pfund-Brod und 12 Sous in Assignaten. Wo ich einen dieser Arbeitsleute auf dem Busch habe gesehen todt dahin fallen vor Elend und Mätigkeit. Viele andere, die ausser sich wurden und Schaum auf dem Mund bekamen (wie, Gott bewahr, ein Rasender)."

Die Darstellung von de Bey wird ergänzt und bestätigt durch umfangreiche Aufstellungen¹¹ über die *"Vertheilung der zur Fertigung des Lüttiger Weeges erforderlichen Kosten"* aus den Monaten Januar bis April des Jahres 1797.

Dem Zusammenbruch der napoleonischen Herrschaft und der europäischen Neuordnung auf dem Wiener Kongreß des Jahres 1815 folgten lange Friedenszeiten. Der Aufschwung der Technik ließ den Frachtverkehr auf den Landstraßen und über die Grenzen hinweg mehr und mehr anwachsen. Fortan diente das im Jahre 1792 an der Einmündung der Eupener Landstraße errichtete "Weiße Haus" vor Heinrichskapell als preußisches Zollamt. In endloser Folge stauten sich vor seinen Schranken die von Gäulen gezogenen schweren Lastfuhren aus Nah und Fern; seit den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts zeigen an Gut Hirtz und am Westhang des Aachener Waldes übermannshohe Meilensteine unter dem Preußenadler den Fuhrleuten die Entfernung von Köln mit 11 bzw. 10 Meilen an. Allerdings verlagerte sich seit 1845 der Güterfernverkehr weitgehend von der Landstraße weg auf die neue Bahnlinie von Aachen über Herbesthal nach Lüttich.

Wenn im Jahre 1788 der reichsstädtische Rat der Brüsseler Regierung gegenüber betonte, daß der Weg über Bildchen die einzige Straße sei, über die Franzosen, Belgier und Engländer nach Aachen gelangen könnten, so ist im Wettstreit mit der Schiene die Lütticher Straße dieser Aufgabe bis in unsere Tage gerecht geblieben. Zog auch die im November 1964 neu eröffnete Autobahn über Aachen-Lichtenbusch den Fernverkehr weitgehend an sich, so bleibt die Lütticher Straße doch weiterhin eine wichtige grenzüberschreitende Verkehrsader und ein bedeutsames Bindeglied zwischen Aachen und seinem jenseits der Grenzschraken gelegenen Umland, mit dessen Bewohnern die Aachener seit jeher in enger Gemeinschaft sich verbunden fühlen.

11 Stadtarchiv RR 972.