



**:erlebnisraum römerstraße | via belgica köln – boulogne-sur-mer**



## INHALT

5	1. PROJEKTGENESE
9	2. RÖMERSTRASSE VIA BELGICA – NUR EINE UNTER VIELEN?
13	3. VIELE SCHICHTEN LAGERN ÜBEREINANDER
29	4. AUS BRUCHSTÜCKEN WIRD EIN GANZES
53	5. DER ERLEBNISRAUM NIMMT GESTALT AN
95	6. VIELE PROJEKTE UND EIN GEMEINSAMES ZIEL
167	7. AUSBLICK

IMPRESSUM





## 1. PROJEKTGENESE

Die Stadt Maastricht hat bereits 1999 die „Via Belgica“ als Leitidee für eine internationale Zusammenarbeit der Provinzen Belgisch und Niederländisch Limburg, der Gewest Vlaanderen, der wallonischen Region, der Region Pas–de–Calais und des Rheinlandes mit dem Ziel formuliert, das historische Erbe dieser Römerstraße und ihrer Umgebung näher zu erkunden, zu erhalten und an einzelnen Stellen sichtbar und zugänglich zu machen.

Zunächst wurde durch die niederländische Provinz Limburg 2004 für einen 2,5 km breiten und ca. 40 km langen Korridor die Erarbeitung einer Vision zur Via Belgica beauftragt (X+1 consultants, DLA+). Da nur wenige gesicherte Angaben zu dem historischen Verlauf der Römerstraße vorlagen, wurde in dem Entwicklungskonzept der Ansatz verfolgt, insbesondere die im Umfeld der Römerstraße bekannten Funde und Befunde im städtischen sowie im ländlichen Kontext zu thematisieren.

Im Rahmen der EuRegionale 2008 wurde 2005 in Anknüpfung an diese visionäre Arbeit der Provinz Limburg und auf Basis zweier bis dahin archäologisch noch unbekannter Funde ziviler römischer Siedlungen in den Städten Rimbürg und Baesweiler ein interkommunaler und grenzüberschreitender Masterplan via belgica | vici romani entwickelt. Träger waren hierbei die deutschen Kommunen Baesweiler und Übach–Palenberg sowie die niederländische Gemeinde Landgraaf.

Ausfluss dieser Arbeit waren Strukturkonzepte zu den beiden vici Rimbürg und Baesweiler im Sinne von „Archäoparks“ sowie Vorschläge zur Sichtbarmachung des historischen Straßenverlaufs zwischen Baesweiler und Rimbürg.

Als Kooperationsprojekt der EuRegionale 2008 mit der Regionale 2010 wurde das interkommunale und grenzüberschreitende Projekt der drei Gemeinden 2007 unter den Titel Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica Teil eines überregionalen Projekts, das die Qualifizierung dreier von Köln ausgehenden Römerstraßen, der Agrippastraße, der Via belgica und der Limesstraße, zum Ziel hat. Am 21. Juni 2007 sind die zehn deutschen Anrainerkommunen der Via Belgica – Köln, Frechen, Bergheim, Elsdorf, Niederzier, Jülich, Aldenhoven, Baesweiler, Herzogenrath und Übach–Palenberg – der im Zuge des Regionale 2010 Projekts Erlebnisraum Römerstraße Agrippastraße formulierten „Erftstädter Erklärung“ beigetreten. Mit dem Beitritt verpflichteten sich die Kommunen, die Römerstraßen als Zeugnis regionaler und überregionaler Geschichte gemeindeübergreifend zu sichern, zu schützen, wieder erlebbar zu machen und der Öffentlichkeit in geeigneter Form zu präsentieren und zu vermitteln.

Mit dem Convenat Via Belgica vom 16. August 2008 wurde der Geist der Erftstädter Erklärung auf sechs weitere an der Via Belgica gelegenen südlimburgische Gemeinden und die Provinz Limburg grenzüberschreitend ausgeweitet.

historische Trasse | Flurweg – Aldenhoven



Ausgangspunkt für den Erlebnisraum Römerstraße waren neue Erkenntnisse aus einer flächenhaften archäologischen Untersuchung der Römerstraße durch das LVR–Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland. Ein spezielles aufgelegtes Prospektionsprogramm, in dem alle archäologischen Informationen zur Römerstraße und zu ihrem Umfeld zusammengetragen werden, ermöglicht es heute auf deutscher Seite, den historischen Verlauf der Trasse fast lückenlos nachzuvollziehen und die Vorstellungen über die in Verbindung mit der Straße entstandenen Nutzungen zu vervollständigen.

Diese neuen archäologischen Erkenntnisse erlauben es nun nicht nur im Einzelfall authentische Zeugnisse dieser bedeutenden Epoche zu präsentieren, sondern auch auf einer Strecke von ca. 60 Kilometer beginnend von dem „caput viarum“ in Köln bis nach Rimburg an der Grenze zu den Niederlanden in einem ersten Abschnitt einen Erlebnisraum Römerstraße zu entwickeln, der über die Darstellung des linearen Elementes weit hinausreicht.

Der Begriff Erlebnisraum macht deutlich, dass es bei dem Projekt um mehr geht als um Schutz und Erhalt der historischen Straßentrasse und der archäologischen Fundplätze entlang der Römerstraße. Vielmehr geht es um die vielschichtige Erschließung eines ganzen Raums, ausgehend von der historischen Trasse der Via Belgica. Es geht um das kulturelle Erbe, das sich in verschiedenen Zeitschichten an die Straße angelagert hat und um die Kulturlandschaft,

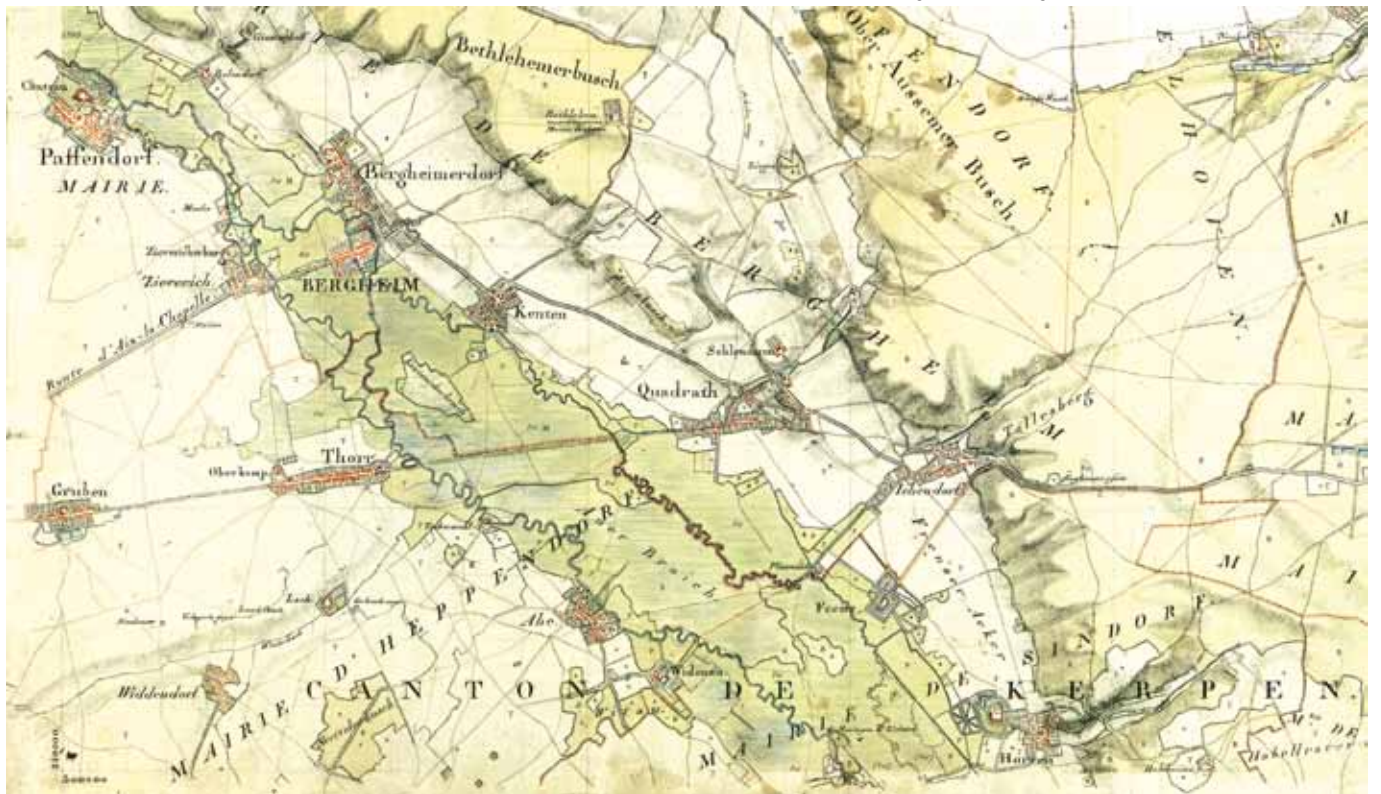
die sich in Folge daraus entwickelte. Es geht aber auch um stadtgestalterische Fragestellungen, die im Zusammenhang mit der historischen Straße aufgeworfen werden. Es geht um Kenntnis, Authentizität, Inszenierung und Visualisierung von Geschichte für den Ortsansässigen und den Gast und nicht zuletzt um die in Wertsetzung der Römerstraße, auch im touristisch–ökonomischen Sinne.

Zur Qualifizierung der o.g. Projektskizze wurde 2008 von den zehn Anliegerkommunen die vorliegende Rahmenplanung in Auftrag gegeben. Basis der Planung bilden einerseits die wissenschaftlich–archäologischen Erkenntnisse zur historischen Trasse und den Objekten, die sich in Form von „Zeitfenstern“ im Umfeld der Römerstraße finden, andererseits die daraus resultierende Projektideen der Anrainerkommunen, inklusive der bereits erarbeiteten Strukturkonzepte für die beiden vici Rimburg und Baesweiler.

Ziel ist es, die Vielzahl dieser Projektideen zum Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica Köln – Boulogne–sur–Mer in einem qualifizierten und aufeinander abgestimmten Projektkatalog zusammenzuführen und durch eine durchgängige Fahrradrouten zu erschließen, so dass der historischen Via Belgica in ihrer Gesamtheit sowohl als Zeugnis regionaler und überregionaler Geschichte als auch in ihrer Bedeutung als landschaftlich prägendes und verbindendes Element Rechnung getragen wird.



Die Römerstraße Via Belgica zwischen Königsdorfer Wald und Grouen, Tranchot 1803 – 1820





## 2. RÖMERSTRASSE VIA BELGICA - NUR EINE UNTER VIELEN?

Man stößt vor allem beim Studium historischer oder moderner Karten, Stadtpläne oder Straßenschilder immer wieder auf die Bezeichnung „Römerstraße“. Bruchstücke inmitten einer Stadt, am Ortsrand, in der offenen Flur mit einem gemeinsamen Merkmal – der Geradlinigkeit. Aufgabe der Altstraßenforschung ist es, diese Bruchstücke zu einem Bild zusammenzufügen und heute weiß man, dass die Grundlage des prosperierenden Imperium Romanum ein beeindruckendes Reichsstraßennetz von rund 100.000 Kilometer Länge war. Es stand für Ingenieurs- und Baukunst, Geradlinigkeit, Brückenbauwerke, Einschnitte und Serpentinien und war weithin sichtbares Zeichen, dass Natur durch Technik beherrschbar war.

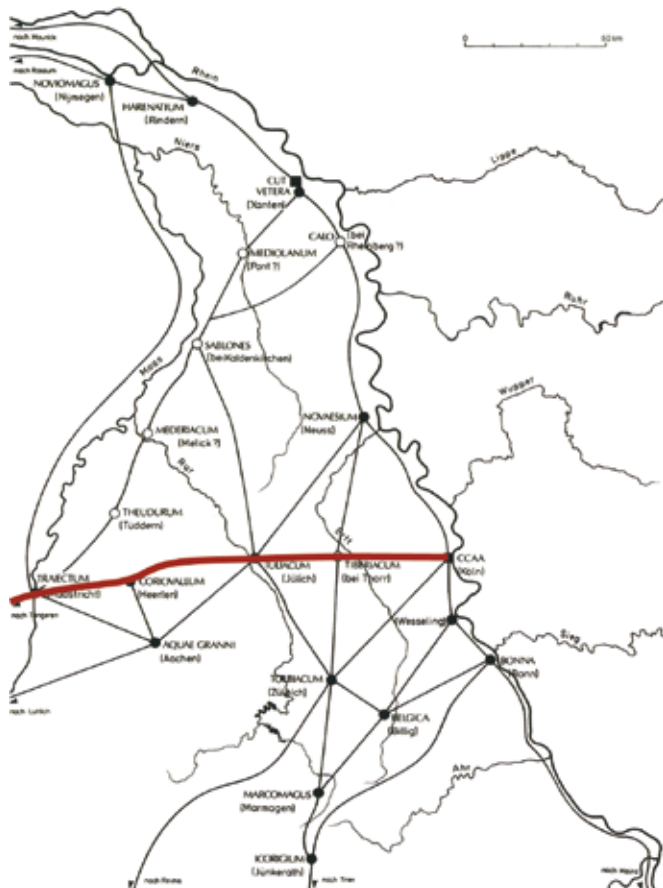
Seine Aufgaben waren vielfältig und reichten von militärisch-strategischen Funktionen, Warenaustausch und Kommunikation bis zur Grundlage staatlicher Verwaltung und Transport römischer Kultur. In der Summe stellten die Römerstraßen ein raumordnendes Instrument unvorstellbaren Ausmaßes dar.

Den Anwohnern der „Römerstraße“ ist dieser historisch-wissenschaftliche Hintergrund heute nicht bewusst. Die Römerstraße unterscheidet sich für sie nicht von einer beliebigen Flieder- oder Jägerstraße. Sie wissen nicht, dass die Römerstraße, an der sie wohnen, tatsächlich eine unter vielen ist und doch gleichzeitig eine mit eigener Geschichte, eigenem Gesicht und Charakter, ehemals eingebunden in ein riesiges, europaweites römisches Straßennetz.

Die Via Belgica geht auf eine Zeit zurück, in der die Kölner Bucht noch wenig besiedelt war. Erst das seit 20/19 v. Chr. weit ausgreifende Straßenbauprogramm des römischen Feldherrn und Stadthalters Marcus Vipsanius Agrippa legte den Grundstein für ein dichtes Netz aus Staats- bzw. Fernstraßen, den *via publica*. Die Bauzeit der Straße von Köln nach Boulogne-sur-Mer steht nicht zweifelsfrei fest, fällt aber vermutlich in die Zeit des Kaiser Augustus (27 v.Chr. – 14 n.Chr.). Der Namen der Straße ist historisch nicht belegt. Da sie überwiegend in der Provinz Gallia Belgica (dem heutigen Belgien) verlief, wurde für ihre Bezeichnung der Name *Via Belgica* gewählt.

Straßenbau stand aber schon zu römischen Zeiten nicht alleine, sondern war strukturpolitisches Instrument, dem der heutigen Raumplanung immer noch zugrundeliegenden Zentrale-Orte-System nicht unähnlich. Entlang der Reichsstraßen bedurfte es an Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegungsstationen, Reparaturmöglichkeiten für Wagen, Schmieden für das Beschlagen und Umspannstationen für das Wechseln der Pferde. Hierfür waren entsprechende Örtlichkeiten von Nöten. Es entstanden Straßenstationen im Abstand einer Tagesetappe, somit ca. 35 km, und Benefiziariestationen in denen Zoll-, Polizei- und Wachdienste ausgeübt wurden. Es wurden planmäßig zivile Siedlungen, die *vici*, angelegt, in denen Handel betrieben und Handwerk ausgeübt wurde. Hier konnten die Bewirtschafter der über

Die Via Belgica im linksrheinischen römischen Straßennetz



das Land verstreuten kleinen und mittleren Bauernhöfe, der villa rustica, ihre Produkte verkaufen und sich mit Gütern, die sie nicht selber herstellen konnten, versorgen. In der heutigen Begrifflichkeit würde man von einem Unter- oder Kleinzentrum sprechen. Darüber stand der Zentralort, die Provinzhauptstadt CCAA (Colonia Claudia Ara Agrippinensium) mit ihren spezifischen Funktionen in der Verwaltung, Rechtsprechung und im kulturellen Bereich, nach heutigen Maßstäben, das Oberzentrum.

Auch im Bereich der Straßen gab es eine hierarchische Gliederung, wie sie im Ansatz auch im heutigen Straßennetz zu finden ist. Neben der via publica, der aus öffentlichen Geldern finanzierten und im Staatsbesitz befindlichen Reichsstraße, gab es die via vicinalis, die Gemeindestraße, die von der jeweiligen Gemeinde finanziert und verwaltet wurde, sowie die via privata, die Privatstraße auf den großen landwirtschaftlichen Gütern. Dabei muss man sich die Reichsstraßen in der Ausgestaltung als mit Sand und Kalkbeimischungen befestigte Kiesdecken vorstellen. Auch kann man davon ausgehen, dass es damals keine kennzeichnenden Baumpflanzungen entlang der Straßen gab.

Insbesondere das übergeordnete römische Straßennetz weist in weiten Teilen eine hohe Persistenz auf. Einmal angelegte Verbindungen wurden auch in den folgenden Jahrhunderten weiter genutzt, so dass der französische Geograph Jean

Joseph Tranchot in seiner Topographische Aufnahme der Rheinlande zwischen 1801 und 1814 noch eine Vielzahl der Römerstraßen als fester Bestandteil des Straßennetzes zur napoleonischen Zeit verzeichnen konnte. Vor allem Siedlungs- und Bergbautätigkeiten in jüngerer Zeit haben noch zu Verlusten von Teilsrecken der Via Belgica geführt.

Einige der historischen Trassenabschnitte sind in unterschiedlichster Form wie Fußgängerzonen, Erschließungsstraßen für Gewerbeflächen, Feldwegen und schnell befahrenen Bundesstraßen in das rezente Straßennetz übergegangen und damit noch in der ursprünglichen Funktion, wenn auch den heutigen Verhältnissen angepasst, vorhanden und erfahrbar. Die Forschungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass unter Feldern und Wäldern von dem römischen Verkehrsweg noch viel mehr erhalten ist, als ursprünglich vermutet. Die archäologische Untersuchungen erlauben jetzt auch einen Rückschluss auf die antike Straßenplanung und die Organisation des römischen Straßenverkehrs.

Die Geschichte und die historische Bedeutung der Via Belgica findet heute in ihrer Wirkung nach außen jedoch keinen Ausdruck mehr. Ohne Erläuterungen und Hinweise, ohne eine aktive Auseinandersetzung mit dem Thema erschließt sich die Via Belgica dem Betrachter nicht. So stark ist ihre Bruchstückhaftigkeit, so gering ihre gestalterische Ausdruckskraft und so schwach ihre Präsenz im Wissen der breiten Bevöl-

kerung.

Das zu ändern ist Ziel des Projektes Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica. Es gilt:

- Lösungen aufzuzeigen im Umgang mit der Bruchstückhaftigkeit der Trasse,
- Sehen durch Wissen ohne die Trasse historisierend nachzuzeichnen,
- Impulse zu setzen für einen Freizeit- und Erlebnisraum entlang der historischen Trasse auf Basis archäologischer Erkenntnisse,
- eine hohe gestalterischen Qualität umzusetzen als Reminiszenz der römischen Ingenieurs- und Baukunst.





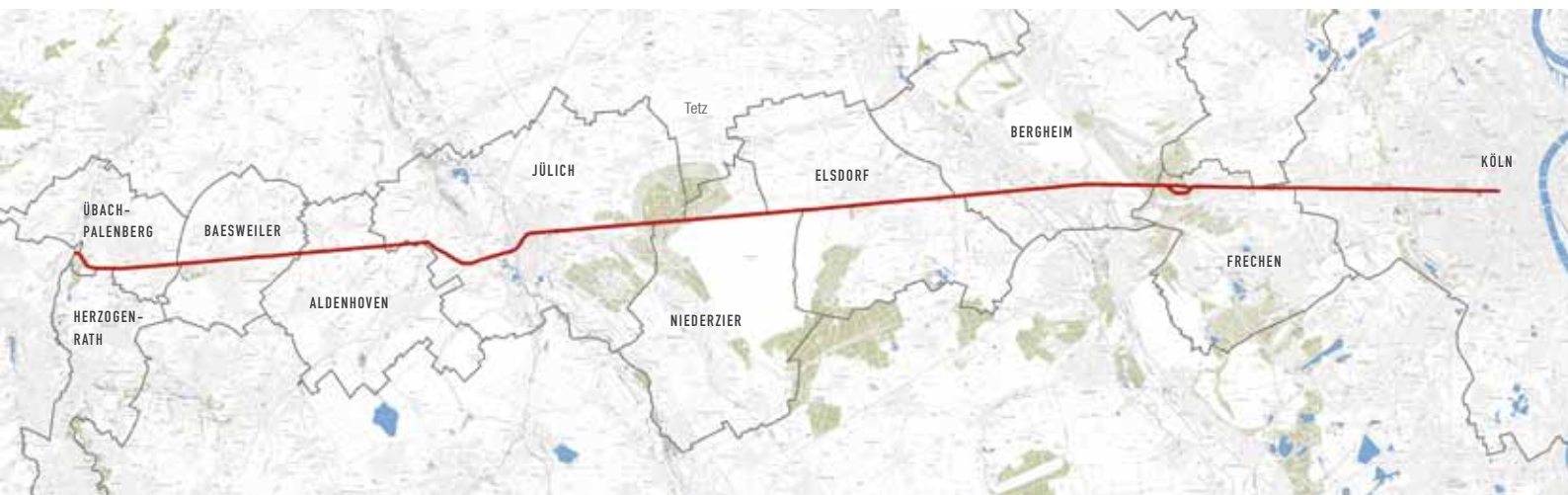
### 3. VIELE SCHICHTEN LAGERN ÜBEREINANDER

Die prägenden Faktoren einer Landschaft sind vergleichbar mit einzelnen Schichten, die sich im Laufe der Zeit übereinander legen und sich gegenseitig durchdringen und beeinflussen.

Hierzu gehört zum einen die natürliche Grundausstattung der Landschaft mit den Oberflächenformen, den Böden, dem Klima, den Gewässern und die spezifische Vegetation sowie die Tierwelt. Hierzu gehört auch der tätige Mensch, der mit der Landbewirtschaftung, den Siedlungen, dem Straßen- und Infrastrukturnetz die Landschaft nach seinen Bedürfnissen formt und ihr Gesicht damit ständig verändert. Hierzu gehören aber auch die Spuren, die eine antike Straße wie die

Via Belgica direkt, aber auch indirekt über Jahrtausende in der Landschaft hinterlassen hat.

Von Köln aus führt die Via Belgica durch die Stadt- und die Gemeindegebiete von Frechen, Bergheim, Elsdorf, Niederzier, Jülich, Aldenhoven, Baesweiler, Herzogenrath sowie Übach-Palenberg bis nach Rimbürg an die Grenze zu den Niederlanden und durchschneidet damit drei Naturräume, in denen sie sich heute unterschiedlich darstellt.



## Der Naturraum

Die *Köln–Bonner Rheinebene* umfasst sowohl die Flusslandschaft des Rheins als auch die begleitenden Nieder- und Mittelterrassen. Ursprünglich fanden sich hier mit fruchtbaren Lössböden und bevorzugten klimatischen Verhältnissen äußerst günstige landwirtschaftliche Bedingungen. Heute ist hier das typische Bild eines Ballungsraums als ein dichtes Netz aus Wohngebieten, Industrie-, Gewerbeanlagen und Infrastruktur durchsetzt mit Landwirtschaft und einzelnen Freiräumen bestimmend. Seit der Römerzeit vollzog sich das Stadtwachstum von Köln weitgehend entlang definierter Achsen wie der *Via Belgica*, so dass die historische Trasse als Aachener Straße im rezenten Straßenetz erhalten geblieben ist. Ihr Charakter entspricht heute einer leistungsfähigen, auf

das Zentrum der Stadt zielenden Verkehrsader mit durchgängig bebauten Straßenrändern. Angepasst an die Erfordernisse eines dicht besiedelten Raums, nimmt sie in einer breiten Trasse sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Nahverkehr auf.

Die Rheinebene findet mit der *Ville*, einem schmalen, ca. 5 km breiten Höhenrücken, ihren westlichen Abschluss. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch fast durchgehend bewaldet, hat sich ihr Erscheinungsbild vollständig gewandelt. In Elsdorf und Niederzier fielen alleine 9 Kilometer und damit ein Sechstel des Streckenabschnitts der *Via Belgica* in Deutschland dem Braunkohlentagebau zum Opfer.



Mächtige Lössaufwehungen und ebenes Gelände erlauben seit alters her in der *Jülicher Börde* intensive ackerbauliche Nutzung. Die Technisierung der Landwirtschaft führte zu einer hochentwickelten Landnutzung im industriellen Maßstab. Große Schläge und ein rationales Wegenetz sind heute die bestimmenden Merkmale der Börde. Die Via Belgica, die bereits zur römischen Zeit durch ihren geradlinigen Verlauf im Bereich der Börde beeindruckte, konnte damit ohne Widerspruch in das gültige Verkehrsnetz übernommen werden. Zwischen Elsdorf und Jülich verlief noch bis 1978 die antike Straße unter der durchgängig schnurgerade geführten B55. Auch über Jülich hinaus nach Westen konnte die Trassierung, mit Ausnahme der Rurquerung, geradlinig erfolgen. Als in nachrömischer Zeit die Kaiserstadt Aachen große Bedeutung gewann, wurde die Straße westlich der Rur schon sehr früh aufgegeben und verschwand damit bis auf kleine Teilstücke unter der landwirtschaftlichen Flur. Heute ist dort die Bördelandschaft sekundär durch die Haldeaufschüttungen des Aachener Steinkohlenreviers überprägt.

Talquerungen gelten für den Straßenbau immer als besondere Herausforderung, so dass das Augenmerk auch auf den antiken Querungen von Erft, Merzbach, Rur, Übach und Wurm ruht. Insbesondere an Rur und Wurm wurde aufgrund topographischer Verhältnisse auf die geradlinige Führung der antiken Trasse zugunsten geländeangepasster Lösungen verzichtet.



Stadtgebiet



kleinere Stadt



Wald



offene Landschaft



Tagebau



Halde



## Das Straßenverkehrsnetz

Ein hervorragend ausgebauten Verkehrsnetz ist sowohl für den suburbanisierten Raum um Köln, als auch für die durch den Bergbau industrialisierte Jülicher Börde kennzeichnend.

Die BAB A 4 von Köln nach Aachen erschließt als einzige Autobahn den Raum ostwest gerichtet. Nordsüd gerichtet erschließen die BAB A 61 entlang des Erfttals östlich und die BAB A 44 Aachen – Mönchengladbach westlich des Tagebaus Hambach den Raum. Verdichtet wird das Verkehrsnetz durch leistungsfähige, überregionale Bundesstraßen sowie Kreis- und Landesstraßen. Die beiden Tagebaue Hambach und Inden müssen großräumig umfahren werden.

Dieses Straßennetz hat sich im Laufe der Zeit über die linear geführte Via Belgica gelegt, so dass es weit häufiger zu Schnittpunkten zwischen der historischen und den modernen Verkehrstrassen kommt als zu Überlagerungen. Nur im Stadtgebiet Köln (Aachener Straße, B 55), zwischen Thorr und Grouven (K 33), östlich von Jülich (L 136) sowie in Palenberg (L 225) ist die historische Trasse im rezenten überörtlichen Straßennetz aufgegangen. Damit erlangen die Schnittpunkte besondere Aufmerksamkeit. Sie verknüpfen das Heute mit der Vergangenheit und bieten die Möglichkeit, sich als moderner Verkehrsteilnehmer mit der Entwicklungsgeschichte von Verkehr und Mobilität auseinander zu setzen.

— Autobahn, Autobahnkreuze, Raststätten — Bundesstraße — Landes-, Kreisstraßen





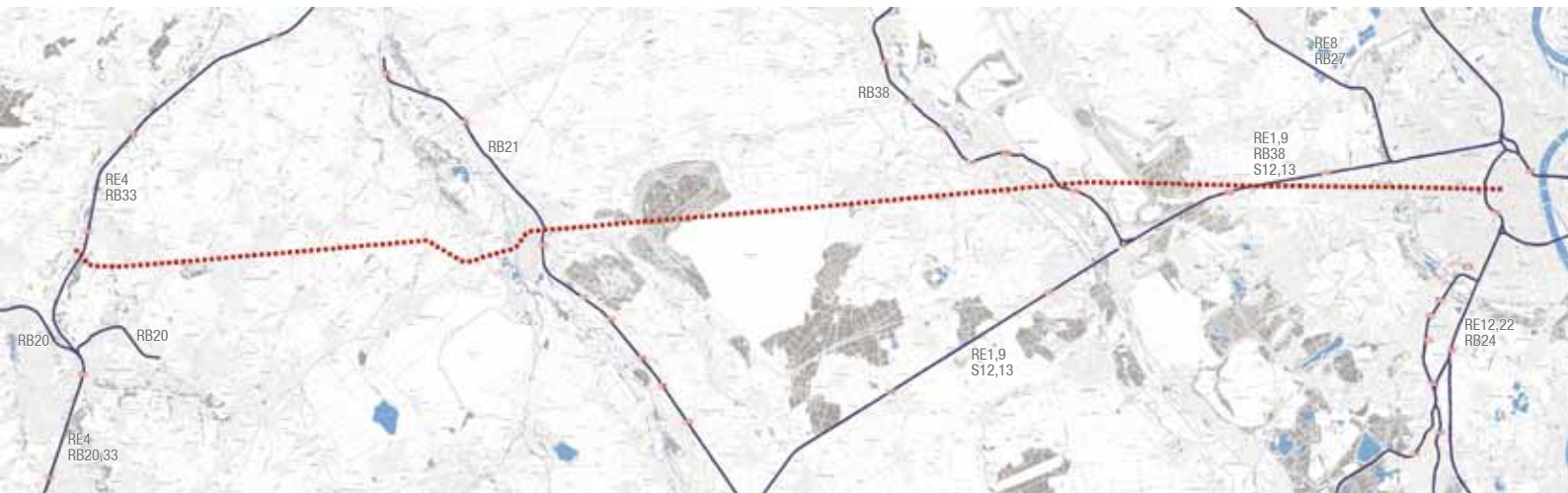
## Das öffentliche Verkehrsnetz

Die Versorgung der Bördelandschaft durch den öffentlichen Nahverkehr erlangt vor allem unter dem Aspekt der touristischen Erschließung des Erlebnisraums Bedeutung. Zugverbindung erlauben es, den Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica einem bereiteren Publikum zugänglich zu machen. Von Bahnhaltepunkten aus können Besucher sich den Raum über selbst gewählte Etappen erschließen, Fahrräder können über längere Strecken transportiert werden, so dass sich auch Kurzausflüge ohne Problem organisieren lassen.

Die Kommunen östlich des Tagebaus Hambach gehören dem Verkehrsverbund Rhein–Sieg (VRS), die Kommunen westlich

des Tagebaus dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) an.

Die Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr ist im Erlebnisraum selbst nicht sonderlich günstig, da keine direkte Ost–West–Verbindung vorhanden ist. Die südlich des Erlebnisraums römerstraße verlaufende Hauptverbindung Köln – Aachen (Paris) ermöglicht es allerdings, über Umsteigen an die Via Belgica zu gelangen. Jülich ist über die Linie Heimbach – Linnich (RB 21) von Düren aus, Übach–Palenberg über die Strecken Aachen – Wesel (RB 33) bzw. Aachen – Düsseldorf (RE 4) von Aachen bzw. von Köln aus erreichbar.



## Das Radwegenetz

Grundsätzlich ist der gesamte Raum bereits durch Radrouten erschlossen. Dies gilt insbesondere für das lokale Radwegenetz. Das Radwegenetz NRW bietet ein Grundnetz an Fernradwegen an.

Betrachtet man die Ebene der überregionalen Themenrouten, so ist auffällig, dass sie sich stark an den nordost – südwest ausgerichteten Tälern der Erft (Erfttradweg), der Rur (Rurradweg, Rund ums Rheinland, Grünroute) und der Wurm (Grünroute, Niederrhein–Route) orientieren. Westlich von Hambach verdichten die Wasserburgenroute und die durch den EuRegionale–Prozess initiierte Grünroute das

überregionale Radwegenetz. Von Köln aus werden die Ville und die Erftaue als Ergebnis des Regionale 2010 Projekts RegioGrün über radial geführte Radwege angebunden.

Insgesamt zeigt sich aber, dass über wenige Kreuzungspunkte hinaus entlang der historischen Trasse der Via Belgica kein durchgängiger, überregionaler Radweg vorhanden ist, der die Erschließung des Erlebnisraums Römerstraße Via Belgica leisten könnte.



## Lokale Rundrouten

Direkt vor der Haustür von Köln befindet sich der Naturpark Rheinland. Kommunen, die Anteil am Naturpark Rheinland haben, wie Bergheim und Frechen, sind insbesondere im Bereich der Ville gut mit Wanderwegen und thematischen Rundrouten ausgestattet. Sehenswerte Punkte im Königsdorfer Wald und auf der Glessener Höhe sind Teil der „Wanderwege im Naturpark Rheinland“. „Rund um Bergheim“ erschließt Besuchern und Einheimischen die Sehenswürdigkeiten des Stadtgebiets. „Keramikspuren in Frechen“ machen auf die Tradition der Töpferei und der Steinzeugproduktion aufmerksam.

Außerhalb des Naturparks Rheinland beschränkt sich das Angebot an lokale thematischen Rundrouten i.d.R. auf die größeren Städte wie Jülich und Baesweiler („Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“) oder auf touristische Besonderheiten wie die Sophienhöhe am Tagebau Hambach. Die Jülicher Börde selbst, als intensives Agrarland und durch die Bergbaugeschichte belastet, wurde bisher nicht als touristisch wertvolle Landschaft gesehen. Die kleineren Gemeinden der Bergbauregion haben damit auch die Hinwendung zum Tourismus noch nicht vollzogen, so dass das Angebot in Verbindung mit der touristischen In-Wert-Setzung einer „Haldenlandschaft“ nochentwicklungsfähig ist.



## Die historische Trasse

Die historische Trasse der Via Belgica ist in die heutige Landschaft eingebettet. Sie blieb über 2000 Jahren erhalten, wurde immer wieder den aktuellen Bedürfnissen angepasst, umgedeutet, zerstört. Neue Verkehrssysteme lösten die alten ab und verwischten die noch vorhandenen Spuren bis zur Unkenntlichkeit. Wir finden heute nur noch Rudimente.

Auch die Kenntnis über den originären Einfluss der Römerstraße auf das umliegende Raumgefüge ist nur noch bruchstückhaft vorhanden, obwohl ihre Funktion als Erschließungs-, Transport- und Kommunikationsachse einen Nachhall bis in unsere Zeit hinterlassen hat.

Von entscheidender Bedeutung ist, dass diese Reste noch vorhanden sind und insbesondere durch die Bemühungen des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland, aber auch durch das Engagement der anliegenden Kommunen wieder als Ganzes erlebt werden können.

So besitzen wir heute aufgrund intensiver Prospektionen weitgehend Kenntnis über den genauen Trassenverlauf der Via Belgica. Er ist jedoch unterschiedlich gut erkennbar.

So gibt es Abschnitte, die immer noch obertägig sichtbar sind, immer noch als Straße oder Feldweg genutzt werden, aber den heutigen Ansprüchen gemäß um- oder ausgebaut

— zerstört — überdeckt durch Wald, Acker — Straßen — Fuß-, Feldwege — sichtbar

Erkennbarkeit der historischen Trasse





wurden. Es gibt aber auch Trassenabschnitte, die unter Wald oder landwirtschaftlichen Flächen seit 2000 Jahren in originaler Substanz überdauert haben. In der offenen Flur ist das Vorhandensein häufig nur aus der Luft zu erahnen. Weitere Teilstücke wurden im Laufe der Zeit durch Siedlungen überbaut, andere z.B. durch die großflächigen Tagebaue zerstört. Selten ist die Via Belgica noch in Originalsubstanz ohne Überprägung erhalten.

Fasst man all jene Abschnitte zusammen, die heute noch auf irgendeine Art erlebbar bzw. sichtbar sind, werden zwei Dinge deutlich:

- Zum einen ist der heute noch erlebbare Anteil der historischen Trasse mit ca. 50 % an der Gesamtlänge sehr hoch.
- Will man die unterschiedlichen Teile tatsächlich zu einem Ganzen zusammenfügen, ist zum anderen für die zerstörten oder nicht erkennbaren Abschnitte eine „Seehilfe“ zu entwickeln.

— Straßen — Fuß-, Feldwege — sichtbar

heute noch erlebbare Abschnitte der historischen Trasse



überbaut | Siedlung – Baesweiler



In Neufreimersdorf, Quadrath, Elsdorf, Jülich und Baesweiler wurden Abschnitte der Via Belgica im Zuge der Siedlungsentwicklung überbaut. Hier kann davon ausgegangen werden, dass ihre Rekonstruktion auch langfristig nicht möglich sein wird.

zerstört | Tagebau Hambach – Elsdorf, Niederzier



Ein ca. 9 km langer Abschnitt wurde 1978 mit dem Aufschluss des Braunkohletagebaus Hambach dauerhaft zerstört. Die Kohle wird bis voraussichtlich 2040 ausgebeutet und das Gelände danach rekultiviert. Die Rekultivierung bietet die Chance, die zerstörte Trasse auf Originalniveau wieder zu rekonstruieren. Teile der historischen Trasse wurden von Abraumkippen, wie die 290 m hohe Sophienhöhe und die landwirtschaftlich rekultivierte Fischbachhöhe überlagert.

überdeckt | Wald – Frechen



Die Trasse führt durch den Königsdorfer Wald, als das einzige größere Waldgebiet. Auch wenn hier der Verlauf unter Wald mit bloßem Auge häufig nicht erkennbar ist, wurde die historische Trasse durch den Bewuchs vor Begehrlichkeiten gut geschützt und bis heute erhalten.

überdeckt | Acker – Übach–Palenberg



In der Flur ist die historische Trasse durch die langjährige Bewirtschaftung häufig nivelliert und unter Äckern und Wiesen verborgen. Bei Neufreimersdorf, Baesweiler und in der Erftaue zeichnen sich aber aus der Luft im Bewuchs oder auf den unbestellten Flächen je nach Bodenfeuchte der Straßenkörper oder begleitende Gräben als helle bzw. dunkle Streifen ab.

Die Aachener Straße in Köln, die K 33 in Thorr und Grooven, die Ortsdurchfahrt Elsdorf, die L 136 östlich von Jülich sowie die L 225 in Boscheln sind Beispiele dafür, dass die Bedeutung der Via Belgica als Fernstraße und Hauptverbindungsachse bis in unsere Zeit hinein überdauert hat. Während die Trassierung weitgehend unverändert ist, haben sich Ausbaustandard und Erscheinungsbild der modernen Verkehrswege sehr verändert.

Auch in dem untergeordneten Wegenetz hat sich die Via Belgica in Abschnitten erhalten. Dies gilt insbesondere für die Wanderwege im Königsdorfer Wald, die auf dem historischen Straßendamm geführt sind.

In der Börde westlich von Jülich haben sich aufgrund der Auflassung der Via Belgica bereits zu nachrömischer Zeit nur noch zwei kleine Teilstücke im Flurwegenetz erhalten können. Ein weiterer Abschnitt findet sich bei Bergheim im Bereich der Erftaue.

Da in Wäldern die regelmäßige Bodenbewirtschaftung unterbleibt, sind dort noch Relikte der antiken Straßendämme erhalten. So lässt sich im Königsdorfer Wald der Damm der Via Belgica auf einer Länge von insgesamt 1,2 km verfolgen. Auch ein markanter Geländeeinschnitt ist hier sichtbar. Bei Rimburg hat sich die Via Belgica als Hohlweg in die steilen Leitenwälder der Wurm eingegraben und bis heute erhalten.

historische Trasse | B55 – Köln



historische Trasse | Wanderweg – Frechen



historische Trasse | Flurweg – Aldenhoven



Originalsubstanz | Königsdorfer Wald – Frechen



## Die Zeitfenster

Die Via Belgica ist in Bezug auf den Erlebnisraum Römerstraße nicht auf den linearer Straßenverlauf zu reduzieren. Sie war Entwicklungsimpuls für eine ganze Region. Unmittelbar an der Römerstraße entstanden Siedlungen, die vici, die wiederum als Warenumsschlagplätze mit dem Umland und den Gutshöfen dort, den villae rusticae in Verbindung standen. Den Reisenden wurden Dienstleistungen in Straßenstationen angeboten. Benefiziarierstationen holten Zölle ein und boten Sicherheit. Im Umland wurden Steinbrüche für den Straßenbau erschlossen. Tempelanlagen entlang der Straße erlaubten den Reisenden die Verehrung ihrer Götter. Auch in der nachrömischen Zeit verknüpften sich Entwicklungen ursächlich mit der Römerstraße, und im Laufe der Zeit kamen neue, den kulturellen Leistungen der Römerzeit ebenbürtige Entwicklungen hinzu, so dass heute mit Recht von einem Erlebnisraum gesprochen werden kann.

Diese in unterschiedlichen Zeiten entstandenen, aber durch den (Straßen-) Raum miteinander verbundenen Zeugnisse kulturellen Schaffens durch die Jahrhunderte werden als sogenannte „Zeitfenster“ neben der historischen Trasse der Via Belgica selbst als zweite tragende Säule in der Gesamtkonzeption betrachtet.

Die Elemente dieser „Zeitfenster“ – sofern sie kulturhistorisch bedeutsam sind – werden aufgespürt und jeweils einer von drei möglichen Kategorien zugeteilt.

Kategorie 1 (rotes Quadrat):

Elemente aus römischer Zeitstellung, die mit der Via Belgica in Zusammenhang stehen.

Kategorie 2 (oranges Quadrat):

Elemente nachrömischer Zeitstellung, die in ihrer Entstehung ursächlich mit der weiteren Nutzung der Via Belgica zusammenhängen und ohne sie nicht entstanden wären.

Kategorie 3 (grünes Quadrat):

Elemente vorgeschichtlicher, römischer und nachrömischer Zeitstellung, die keinen direkten Bezug zur Via Belgica haben, deren kulturelle Bedeutung aber hochrangig ist und die den Erlebnisraum Römerstraße kongenial erweitern.

In Kapitel 6 sind alle in die Konzeption eingeflossenen Elemente und „Zeitfenster“ zusammenfassend dargestellt.



Kategorie 1: römische Zeitstellung | Grabkammer Weiden – Köln



*Kategorie 1:*

Als Zeugnisse römischer Zeitstellung haben unterschiedlichste Elemente wie beispielsweise eine Grabkammer, Gebäude-  
reste, eine befestigte Straßenstation, Reste eines Heiligtums  
oder in Originalsubstanz erhaltene Teilstücke der historischen  
Trasse Eingang in das Konzept gefunden.



*Kategorie 2:*

In der nachrömischen Zeit verknüpften sich Entwicklungen ursächlich mit dem Vorhandensein der Römerstraße. So wurden die mittelalterlichen Stadttore direkt auf der Trasse der Römerstraße errichtet. Stellvertretend steht hierfür die Kölner Hahnentorburg. In Jülich läuft die Römerstraße geradewegs auf die Zitadelle Jülich zu. Ihr Standort war vom Erbauer 1516 bewusst gewählt worden.

Kategorie 2: nachrömische Zeitstellung | Zitadelle – Jülich



Kategorie 3: nachrömische Zeitstellung | CarlAlexanderPark – Baesweiler



*Kategorie 3:*

In die Kategorie 3 wurden Zeugnisse verschiedener Zeitstellungen aufgenommen. So z.B. das Michelsberger Erdwerk aus der Jungsteinzeit in Jülich, die Basilika St. Aposteln als Vertreterin bedeutender romanischer Kirchen in Köln, die Motte Altenburg und das Aachener Tor in Bergheim, das Wasserschloss Niederzier, die Burg Dürboslar in Aldenhoven, das Schloss Rimburg und viele andere Zeugnisse des Mittelalters. Für die Neuzeit stehen Vertreter der Bergbaugeschichte wie das Bergbaumuseum in Aldenhoven, aber auch der CarlAlexanderPark in Baesweiler als zeitgemäßes Beispiel für die Konversion eines ehemaligen Zechenstandortes.





## 4. AUS BRUCHSTÜCKEN WIRD EIN GANZES

Viele Bemühungen haben dazu geführt, dass sich das Wissen um die Via Belgica verdichtet hat und sich ihre Geschichte heute äußerst facettenreich darstellt. Ihre Linearität als Ausdruck der Beherrschung der Natur durch Technik, die Zugeständnisse der römischen Bauingenieure an die Landschaft in topographisch stark bewegten Gelände, ihre Umdeutung und Umnutzung im Laufe der Geschichte, die Straßenreste die wir, heute noch in der Landschaft finden, das Wissen um die Zusammenhänge und Abhängigkeiten in der Siedlungsentwicklung und damit nicht zuletzt der Einfluss der Römerstraße auf die Kulturlandschaft selbst.

Dieses Wissen um unser kulturelles Erbe soll nicht in Vergessenheit geraten, sondern dauerhaft fortgeschrieben werden. In erster Linie bedeutet dies, die vorhandene Originalsubstanz durch rechtliche Mittel oder durch kommunale Eigenbindung in Form planrechtlicher Festlegungen dauerhaft zu schützen und zu erhalten.

In zweiter Linie geht es aber auch darum, das vorhandene Wissen öffentlich und erfahrbar zu machen. Der Erlebnisraum Römerstraße hat damit keinen geringeren Anspruch, als die historischen Bruchstücke in Verbindung mit der heutigen Kulturlandschaft als einen weiteren Abschnitt in der Geschichte der Via Belgica zu verfestigen.

Dabei kann es nicht darum gehen, die Via Belgica in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen, sie vollständig zu restaurieren oder historisierend in Szene zu setzen. Vielmehr gilt es, einen zeitgemäßen Umgang zu finden, der die Authentizität der Römerstraße gewährleistet, der aber auch die gesellschaftlichen Sachzwänge nicht negiert und die Belange der gewachsenen Kulturlandschaft berücksichtigt. In der Wissensvermittlung muss eine zeitgemäße Ausdrucksform gefunden werden, die kurzweilig und attraktiv ist.

Die historische Via Belgica ist zwischen Köln und der Grenze bei Rimbürg ca. 60 km lang. Damit stellt sich die Frage, in welcher Form der „Erlebnisraum Römerstraße die Via Belgica–Köln–Boulogne–sur–Mer“ Besuchern und Interessierten zugänglich gemacht werden soll und kann. Aufgrund der Länge von 60 km und der Option, den Erlebnisraum ggf. auch über die Landesgrenze hinaus bis nach Maastricht zu verlängern, wird die Führung einer Radroute als geeignetes Mittel angesehen.

Als Basis der Konzeption für den Erlebnisraum Römerstraße wurde ein Prinzip entwickelt, das den Umgang mit der historischen Trasse in seiner Gesamtheit vorbereiten soll. Dieses Prinzip wird in einem 2. Schritt auf den konkreten Planungsraum angewendet.



Trasse „Via Belgica“

+ vorhandene Abschnitte

+ Orte

+ vorhandene römische Elemente

+ sichtbar gemachte römische Elemente

+ Lupenräume

## Das Prinzip

Die Via Belgica setzt sich sowohl aus noch vorhandenen und sichtbaren als auch aus überdeckten, zerstörten und damit nicht sichtbaren Wegeabschnitten zusammen, an die sich heute nur wenige sichtbare Denkmale römischer Zeitstellung anlagern. Ziel ist es, diese vorhandenen römischen Denkmale durch die Sichtbarmachung heute noch im Boden verborgener Funde zu ergänzen und mittels einer Radroute den Erlebnisraum durchgängig erfahrbar zu machen. Dabei soll die Radroute soweit möglich auf der historischen Trasse geführt werden. Abschnitte, in denen die historische Trasse überdeckt bzw. zerstört ist, werden umfahren, bzw. so weit möglich ergänzt.

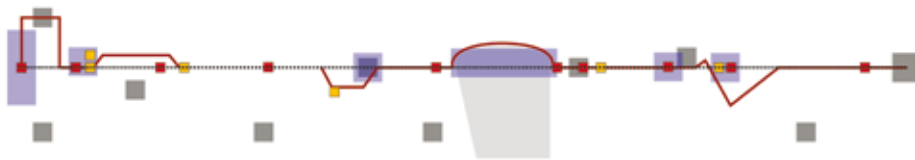
Die als „Zeitfenster“ definierten archäologischen Funde und Denkmale weiterer Zeitstellungen, die nicht unmittelbar an die antike Trasse angelagert sind oder mit ihr entwicklungs- geschichtlich in Verbindung stehen, werden untereinander durch thematische Rundrouten bzw. durch Stiche oder Verweise verknüpft.

Der Erlebnisraum Römerstraße soll auch für Autofahrer erschlossen werden. Anknüpfungspunkte zum Straßennetz werden jeweils an ausgewählten Querungen der Via Belgica mit dem übergeordneten Straßennetz vorgenommen. Hier werden für den Autofahrer sogenannte Mansiones eingerichtet, im übertragenen Sinne Rast- und Wechselstationen, an denen der Autofahrer rasten, sich über die Via Belgica

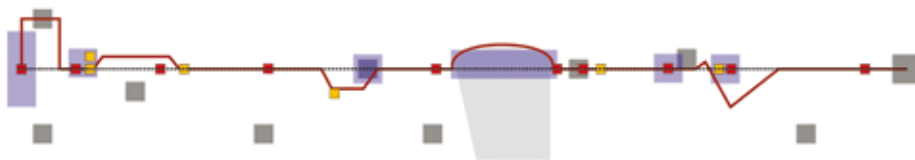
informieren und ggf. vom Auto auf das Fahrrad umsteigen kann.

An weiteren Kreuzungsstellen wird über Kulturwegweiser der Autofahrer auf den „Erlebnisraum Römerstraße“ aufmerksam gemacht.

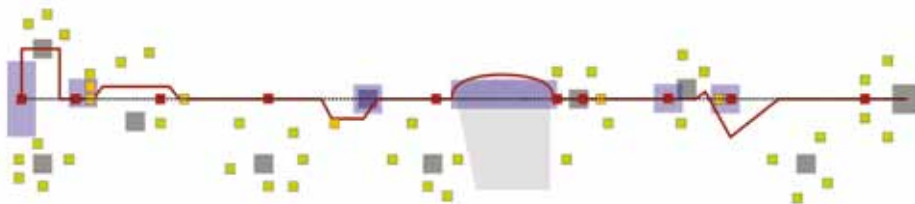
Die historische Trasse erhält ein durch einen Wettbewerb ermitteltes Informations- und Kennzeichnungssystem. Die Kommunikation wird dabei von der klassischen Informationstafel, über ein Booklet bis hin zum Informationsabruf per Mobiltelefon reichen.



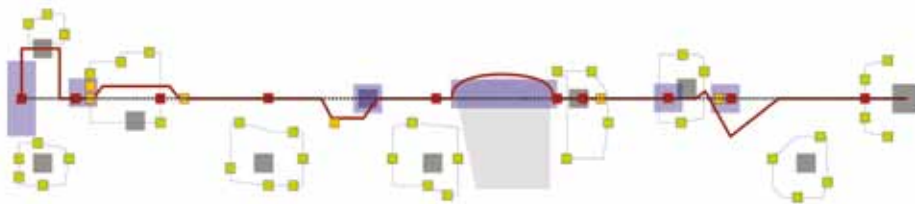
+ Route auf vorhandenen Wegen



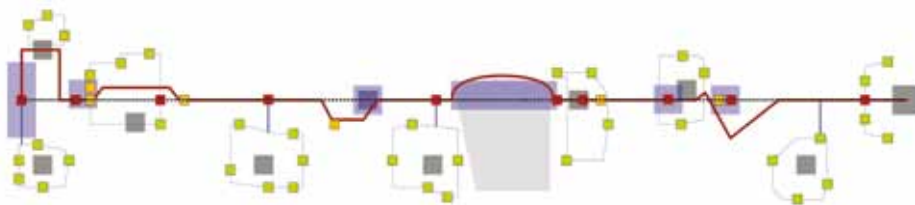
+ Lückenschluss



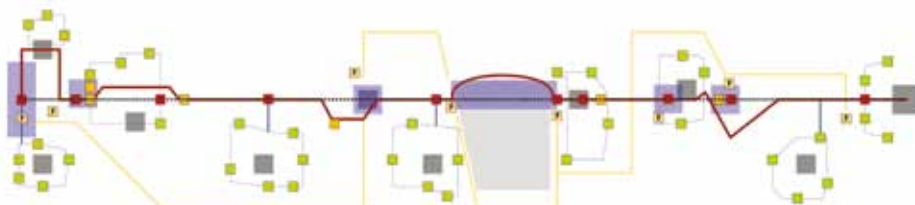
+ Zeitfenster



+ lokale Rundrouten



+ Anbindungen



+ Autorouten und Mansiones

## Funktion und Gestaltung

### *Visualisieren*

Da die Via Belgica sich dem ungeübten Betrachter häufig verschließt, wird ein besonderes Augenmerk auf die Sichtbarmachung gelegt. Sichtbarmachen heißt dabei nicht Rekonstruieren oder Ausgraben. Es bedeutet vielmehr, „Sehhilfen“ zu entwickeln, mittels derer sich auch einem Laien das Bild und die Bedeutung der Via Belgica und deren Zeitzeugnisse auf einfache Art erschließt.

Die „Sehhilfe“ kann dabei vielgestaltig und abhängig vom Raum sein, den die historische Trasse durchschneidet, wie Wald oder Feld, Stadt oder Land. Das Ausdrucksmittel kann artifizieller Natur, oder aus der breiten Palette der Vegetationselemente entlehnt sein.

### *Informieren*

Sichtbar machen bedeutet auch, dass wir nur sehen, was wir auch wissen. Somit ist die Erläuterung des geschichtlichen Hintergrundes ein zweiter wesentlicher Baustein, um Bewusstsein für die Thematik der Römerstraße zu erzeugen. Die Information kann dabei analog oder digital weitergegeben werden. Den Einstiegspunkten in den Erlebnisraum Römerstraße vom Öffentlichen Nahverkehr oder Auto aus, kommt hierbei ein besonderes Gewicht zu. Sie sind deshalb attraktiv, informativ und mit hoher Aufenthaltsqualität auszugestalten.

### *Orientieren*

Ein dritter wichtiger Baustein ist, dass im Erlebnisraum Römerstraße jederzeit eine eindeutige Orientierung für die Nutzer gewährleistet ist. Dies bedeutet, dass die Radroute eine bevorzugte Stellung in der Wegehierarchie einnimmt. Erst in einem untergeordnetem System wird auf weitere Themenwege oder auf lokale Rundrouten verwiesen. Hierzu ist eine eindeutige Wegweisung erforderlich, die dem Nutzer eine eindeutige Orientierung im Erlebnisraum Römerstraße –ggfls. mit Hilfe eines Logos– ermöglicht.

Auch die Taktierung in Form von „Meilensteinen“ verbessert die Orientierung, indem in rhythmischen Abständen die Entfernung vom Ziel und die jeweilige Position auf der Radroute signalisiert werden.

### *Gestalten*

Stadteingänge und Stadtdurchgänge sind sensible Räume. Hier präsentiert sich die Stadt, einer Visitenkarte gleich, Bewohnern und Besuchern. Führt die historische Römerstraße durch diese Stadträume geht es um mehr als um Funktionen. Es geht um gestalterische Qualität des Straßenraums, um eine städtebaulich-räumliche Auseinandersetzung mit der Bedeutung der Römerstraße. Es geht aber auch um Sicherheit und Attraktivität für den Nutzer der Radroute bei den häufig verkehrsbelasteten und räumlich beengten Durchfahrtssituationen.





## Kooperatives Verfahren

Vor dem Hintergrund der Wiedererkennbarkeit müssen Gestaltung und Vermittlung im Erlebnisraum Römerstraße einen einheitlichen Duktus haben.

Im September 2008 lobte die Stadt Ertftstadt ein Kooperatives Verfahren mit dem Ziel aus, ein einheitliches Kennzeichnungs- und Informations-, Leit- und Ausstattungssystem in Verbindung mit neuen Raumqualitäten für den Erlebnisraum Römerstraße (AgrippasträÙe, Via Belgica, Limesstraße) zu entwickeln, damit dieser durchgängig in hoher Qualität erkenn- und erfahrbar wird.

Preisträger war das Team aus Planergruppe Oberhausen, NowakTeufelKnyrim und Reicher Haase Architekten mit ihrem Entwurf „Kulturraum Römerstraße oder die Sehnsucht nach dem Land der Pinien“.

Die im Rahmen des Wettbewerbs entwickelten Ideen sollen nun in einem zweiten Schritt konkretisiert und erste Bausteine daraus im Präsentationsjahr der Regionale 2010 sowohl entlang der Via Belgica als auch der AgrippasträÙe realisiert werden.

### *Erlebnisraum Römerstraße – der Entwurf*

Im Erlebnisraum Römerstraße soll die Vielschichtigkeit der kulturellen und räumlichen Struktur erfahrbar werden. Das heißt, dass die Besonderheiten des Raums aus unterschiedlichen Epochen und Landschaften zu einem Netzwerk mit einem Schleifensystem verbunden werden.

Da der begleitende Radweg die Trasse der Römerstraße ab und zu verlassen muss, wird dies zum Anlass genommen, den Erlebnisraum Römerstraße mit weiteren Wegeschleifen zu versehen. Gleichzeitig wird das Transportband „Römerstraße“ genutzt, um die Planungs- und Baukultur im Bereich ihres Verlaufs weiter zu optimieren. Das bedeutet, dass der Anspruch an die Anlieger dieser bedeutenden Trasse steigt. Es entsteht die Verpflichtung, hier besonderes Augenmerk auf Gestaltung und Qualität zu legen.

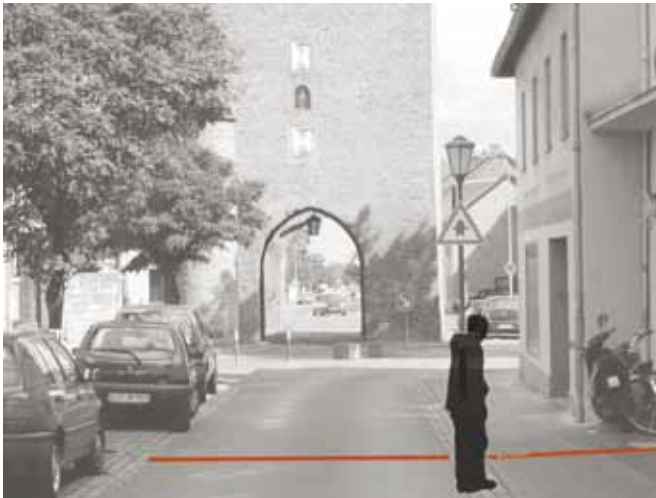


### *Kennzeichnung / Sichtbarmachung*

Da die ehemalige Römerstraße in ihrem Verlauf heute nur noch schwer identifizierbar ist, soll sie insbesondere durch die Pflanzung markanter Bäume –der Schwarzkiefer– angereichert und aufgewertet werden. Darüber hinaus werden tangierte Stadträume und Landschaften in ihrem Charakter gestärkt. Die Kiefern, die in einem Abstand von ca. 300m entlang der Römerstraße gepflanzt werden, erhalten zusätzlich eine weiße Banderole mit dem Schriftzug „VIA“. In bewaldeten Abschnitten werden die vorhandenen Bäume dafür genutzt. In städtischen Bereichen können im gleichen Sinn Alleebäume und Leitungsmasten als „Träger“ dienen.

Mit dieser „Auspflockung“ werden die nicht mehr sichtbaren Abschnitte der Römerstraße „visuell überbrückt“ und wieder erlebbar. Wie Fluchtstäbe kennzeichnen die Bäume dann den historischen Trassenverlauf.





### Taktung

Die Römerstraße wird „getaktet“. Die römische Meile soll durch eine Stahlschwelle im Boden im Abstand von 1,48 km dargestellt werden. Eingestanzt ist die jeweilige Entfernung von Köln, dem ehemaligen carput viarum, dem Straßenanfang. Da, wo es möglich ist, zeigt die Schwelle zugleich die ehemalige Breite der Römerstraße von ca. 25 m an. Im Wald tritt der „Meilenstein“ als Scheibe hervor und markiert so den nichtbegehbaren Straßenkörper in Höhe und Breite.



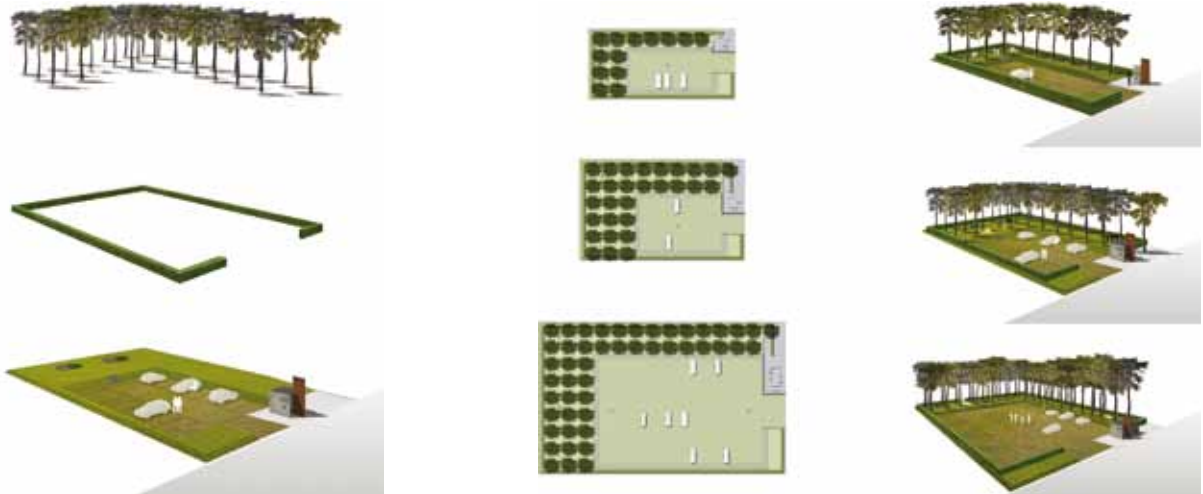


### *Mansiones*

Mit „mansio“ bezeichnete man in der römischen Antike eine Herberge, die Reisenden Unterkunft und Verpflegung bot, in der man Pferde und Zugtiere unterstellen oder wechseln konnte. Die Mansiones im Erlebnisraum Römerstraße sollen heute analog dazu Umsteigeorte vom Auto auf das Fahrrad, aber auch Startpunkte für fußläufige Wanderungen sein. Sie bilden zugleich wichtige Einstiegsorte in die Trasse, d.h. in den Erlebnisraum Römerstraße.

Die Mansiones, im Modulsystem geplant, tauchen symbolisch ein in die Geschichte. Sie liegen ca. 80 cm tiefer als

der „Garten“ und dienen, befestigt mit Schotterrassen, als Parkplätze. Der Aushub wird genutzt, um einen Aufenthaltsbereich („Garten“) zu schaffen, der den Parkplatz im Winkel umschließt. Er ist im Normalfall mit Schwarzkiefern überstellt. Hecken können die Raumwirkung verstärken. An einigen Stellen wölbt sich der Rasen zu bankähnlichen Erhöhungen auf. Robuste Steinblöcke ergänzen die Ausstattung dieses Freiraums.





### *Infopunkt*

Direkt am Zugang zum eingetieften Parkplatz liegt ein Infopunkt, markiert durch eine ca. 5 m hohe Stahlstele (Corten) vor einer hellen Betonwand. Diese Wand ist Träger der Informationen, die auf Trägertafeln geätzt sind. Wie die Mansiones sind auch die Infopunkte als Modulsystem geplant. Von der einfachen Wandscheibe über einen Dachwinkel bis hin zu einem mit Glas geschlossenen Raum sind die Infopunkte variabel.



### *Aussichtspunkte*

An aussagekräftigen und topographisch günstigen Stellen wird die landschaftliche Prägnanz der Via Belgica durch einen Aussichtspunkt mit einem Blick von oben erlebbar gemacht und die umgebende Landschaft im Zusammenhang betrachtet. Die Aussichtstürme und –kanzeln sind sehr zurückhaltend gestaltet und fügen sich nahtlos in das Corporate Design des Erlebnisraums Römerstraße ein: eine Stele aus Cortenstahl ist Informationsträger und konstruktiver Ankerpunkt der Sichtbetontreppe.

Die überdimensionalen Tafeln, die zugleich konstruktives Element der Türme sind, geben spezielle Informationen zum Standort und zeigen als weitere „Bestätigung“ der Wegeführung eine zusätzliche Landkarte der Umgebung.



### Wegweiser und Information

Die Gestaltung der Wegweiser und Informationen im Erlebnisraum folgt der reduzierten Sprache der Architektur. Anstelle raumgreifender Leitsysteme sind die Module des Informationssystems auf die Informationsfläche reduziert. So wie die Bäume einfach nur eine Markierung erhalten, werden die eigentlichen Informationstafeln Pflanzschildern gleich in die Erde gesteckt. Das Format und die Schriftgröße der einzelnen Module sind so gewählt, dass sie sich ihrer Umgebung anpassen und somit auch aus der Entfernung noch lesbar sind.

Die Wegweiser zeigen an Kreuzungs- u. Lenkungspunkten die Richtung an und leiten den Besucher durch den Erlebnisraum.

Über ausgewiesene Exkurse werden Sehenswürdigkeiten abseits der Route angebunden. Auf bereits befestigten Trassenabschnitten wird in regelmäßigen Abständen mit einem dauerhaften Farbauftrag der Begriff VIA als Kennzeichnung und Wegbestätigung aufgebracht.

Die Mansiones erhalten in gleicher Weise Informationen: Als integraler Bestandteil der Architektur weist eine überdimensionale Tafel mit dem Begriff „Mansio“ und dem Verweis auf die Römerstraße schon von Ferne auf den Einstiegspunkt hin. Die passend zur Architektur puristisch gehaltenen Sichtbetonflächen sind Informationsträger für detaillierte Informationen und geben einen ausführlichen Überblick über den Raum sowie angrenzende Sehenswürdigkeiten.





In gleicher Manier tauchen an historisch bedeutenden Orten, an denen heute meist nichts oder nur wenig aus der römischen Vergangenheit zu sehen ist, lateinische Begriffe auf. Diese Begriffe lenken den Blick in die Vergangenheit und holen die Geschichte zurück in die Gegenwart: Wer mehr wissen will, hat entweder eine Informationsbroschüre im Gepäck, oder der Besucher wählt die auf den Tafeln angezeigte Telefonnummer und bekommt kostenfrei über sein Mobiltelefon eine kurze audiovisuelle Erläuterung. In einer weiteren Ausbaustufe können auch visuelle Informationen anschaulich über die Displays abgerufen werden bzw. verweisen „Links“ auf weiterführende Informationsquellen.



## Die Vielfalt der Möglichkeiten

Durch die flächige Prospektion entlang der Via Belgica konnte in jüngster Zeit neben den bereits bekannten Funden eine Vielzahl neuer, aussagekräftiger römischer Fundstellen ermittelt werden.

Der Nachweis erfolgte vornehmlich mittels zerstörungsfreier Prospektionsmethoden wie Luftbildinterpretationen, geophysikalischer Messungen oder Airborne Laserscanning, so dass sich das Ergebnis ausschließlich in zwei oder dreidimensionalen Darstellungen niederschlägt und einer Interpretation durch Fachleute bedarf. Was sich für die Archäologie als ideal darstellt, nämlich Erkenntnisse zu gewinnen, ohne die antike Substanz antasten zu müssen, ist für den Erlebnisraum Römerstraße ein Nachteil, da die Fundstellen vor Ort nicht sichtbar, in landwirtschaftlichen Flächen oder Wald liegen.

Damit verfügt die Via Belgica zwar über ein hohes, aber für den Laien unsichtbares archäologisches Potenzial. Ziel ist es, die bereits heute vorhandenen und sichtbaren Trassenabschnitte und die wenigen präsentablen römischen Hinterlassenschaften durch die Sichtbarmachung der noch in der Erde verborgenen Funde bzw. Befunde und damit den Erlebnisraum Römerstraße attraktiver zu gestalten.

Die Führung einer neuen, durchgängigen (touristischen) Radroute entlang der historischen Trassen erfordert zwangsläufig diese In-Wert-Setzung, um in der Gesamtheit einen attraktiven Erlebnisraum bilden zu können.

Grundsätzlich können Grabungen und Rekonstruktionen geeignete Mittel der Sichtbarmachung sein. Dennoch gilt es zu berücksichtigen, dass eine solche Präsentation immer auch mit einem hohen Verlust an Originalsubstanz verbunden ist, so dass es durchaus Fälle gibt, in denen das Belassen der Befunde in der Erde das geeignete Mittel zu ihrem Schutz und zu ihrer Erhaltung ist. Hier gilt es dann, andere Methoden zur Sichtbarmachung und Erschließung der Bodendenkmäler zu finden.

Als angeblicher Ort der Varusschlacht gestalteter Landschaftspark | Kalkriese bei Bramsche



### *Archäologischer Park*

Ein altes Konzept ist es, bedeutende archäologische Funde und Befunde in einem großräumigen Gelände – einem Park – zu präsentieren. Hier bietet sich die Möglichkeit, Besuchern historische Zusammenhänge über Originalbefunde, Teil- und Vollrekonstruktionen an Originalplätzen in einem räumlichen Zusammenhang zu vermitteln. Geschichte wird anhand didaktischer Konzepte inszeniert und touristisch regional und überregional vermarktet. Die Hochwertigkeit des Fundplatzes, die Attraktivität von Ort und Geschichte für ein breites Publikum sowie die Gestaltung und das didaktische Vermittlungskonzeptes sind wesentliche Entscheidungsparameter dafür, ob ein Archäologischer Park das geeignete Präsentationsmittel darstellt. Darüber hinaus hängt der Erfolg einer solchen Einrichtung auch von den finanziellen Voraussetzungen, der Trägerschaft und der erforderlichen fachlich-administrativen Begleitung ab.

Beispiele: Archäologischer Park Xanten am Niederrhein (1977), Archäologischer Park Cambodunum Kempten/Allgäu (1983), Archäologischer Park Carnuntum, Bad Deutsch-Altenburg (1988), Archäologischer Park Augusta Raurica, Augst bei Basel, Museum und Park Kalkriese, Bramsche (2002), Archäologischer Park mit der im Kaiserreich rekonstruierten Saalburg, Taunus (2009).

Rekonstruktion der ehemaligen Slawenburg | Raddusch / Brandenburg





### *Rekonstruktion*

Einzelobjekte können dem Besucher durch das neuerliche Erstellen des Zerstörten wieder vor Augen geführt und damit begreifbar gemacht werden. Rekonstruktionen sind sicher die eindrucklichste Art und Weise verlorene Bauwerke als Zeitzeugnisse wieder entstehen zu lassen. Und gerade hierin liegt auch die Gefahr. Originalgetreue Rekonstruktionen bedürfen großen Wissens und wissenschaftlicher Betreuung, damit das Anschauungsobjekt die Authentizität und die Geschichte des Originals vermitteln kann. Hierbei spielen Materialität, Größe und Farbgebung entscheidende Rollen.

Wiederhergestellter römischer Grabhügel „Malkopf“ | Nennig / Saarland



Teilrekonstruierter römischer Gutshof | Hechingen–Stein / Baden–Württemberg



Rekonstruierte Mauerzüge des Matronenheiligtums auf der „Görresburg“ | Nettersheim / Eifel



Außenbereich des Limesmuseums, Kennzeichnung der Lagerbebauung I  
Aalen / Baden-Württemberg



### *Teilrekonstruktion*

Werden Baureste durch Ergänzungen nicht vollständig wiederhergestellt, sondern nur in ihrem Erscheinungsbild ggf. ergänzt, konserviert und restauriert, so spricht man von Teilrekonstruktion. Damit können Grundrisse, Mauerverläufe, Pfostenstellungen etc. markiert werden, die Ergänzung der fehlenden Teile erfolgt dann anhand von Abbildungen.

### *Digitale Rekonstruktion*

Unter Einsatz digitaler Techniken können sich Rekonstruktionen auch vollständig im dreidimensionalen Raum realisieren lassen. Archäologische Befunde und Erkenntnisse fließen in einer Computergraphik zu 3D-Visualisierungen zusammen, Animationen erlauben das virtuelle Betreten des rekonstruierten Objektes und vermitteln damit dem Betrachter einen sehr realistischen Eindruck. Das Ergebnis einer digitalen Rekonstruktion hängt jedoch ganz entscheidend vom wissenschaftlichen Kenntnisstand ab.

Teilrekonstruktion des römischen Amphietheaters | Archäologischer Park  
Xanten / Nordrhein-Westfalen



Virtuelle Rekonstruktion einer römischen Straßenrandbebauung | Archäologischer Park  
Xanten / Nordrhein-Westfalen







Rasenskulptur auf dem ehemaligen Fabrikgelände Ostermeier am Donaumarkt | Regensburg



Blühstreifen als Gestaltungselement  
Als neuer Lebens- und Arbeitsraum gestaltete ehem. NATO-Raketenstation der Stiftung Insel Hombroich | Neuss-Holzheim



### *Interpretation*

Neben der Rekonstruktion und Teilrekonstruktion lässt sich der historische Befund sowie die mit ihm eingehende Information über eine architektonische bzw. landschaftsarchitektonische Gestaltung des Areals erlebbar machen und vermitteln. Durch die Interpretation des Vorhandenen ermöglichen sich vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten und die Originalsubstanz kann je nach Gestaltungsansatz unangetastet bleiben.

### *Schutzbau*

Oft wird die Originalsubstanz zum Schutz vor Zerstörung mit Schutzbauten dauerhaft überdacht. Die Ausgestaltungen können dabei sehr unterschiedlich sein. Die im Erlebnisraum Römerstraße erforderlichen Schutzbauten sollten eine einheitliche, qualitätsvolle Gestaltung zeigen. Bei größeren Schutzbauten kann der Schutzbau über die eigentliche Funktion hinaus auch Platz für museale Zwecke oder Information bieten.






Museumspavillon und Schutzbau über den Resten der römischen Flavia Solvia | Wagna – Steiermark





















## Denkmale

-  Kategorie 1: Straße selbst und Römische Befunde unmittelbar an der Straße
-  Kategorie 2: Nachrömische Denkmäler, deren Entstehung mit der weitere Nutzung der Via Belgica in unmittelbarem Zusammenhang stehen
-  Kategorie 3: bedeutende Bau- und Bodendenkmale vorgeschichtlicher, römischer und nachrömischer Zeitstellung ohne historischen Bezug zur Via Belgica

## Erkennbarmachung | Ausstattung

-  Meilenstein
-  Nadel
-  Aussichtsturm / Aussichtskanzel
-  Information
-  städtebauliche Gestaltung Straßenraum / Grünzug
-  Eifel-Blicke / Aussicht

## Routen

-  Radroute
-  Stich-Route
-  Anschluss übergeordnete Route
-  Anschluss Bahnhofpunkt
-  Anschluss Straßenbahn
-  Rundrouten in Verbindung mit mansiones
-  wichtige lokale Rundrouten
-  historischer Verlauf Via Belgica
-  historischer Verlauf weiterer Römerstraßen
-  mittelalterlicher Stadtkern

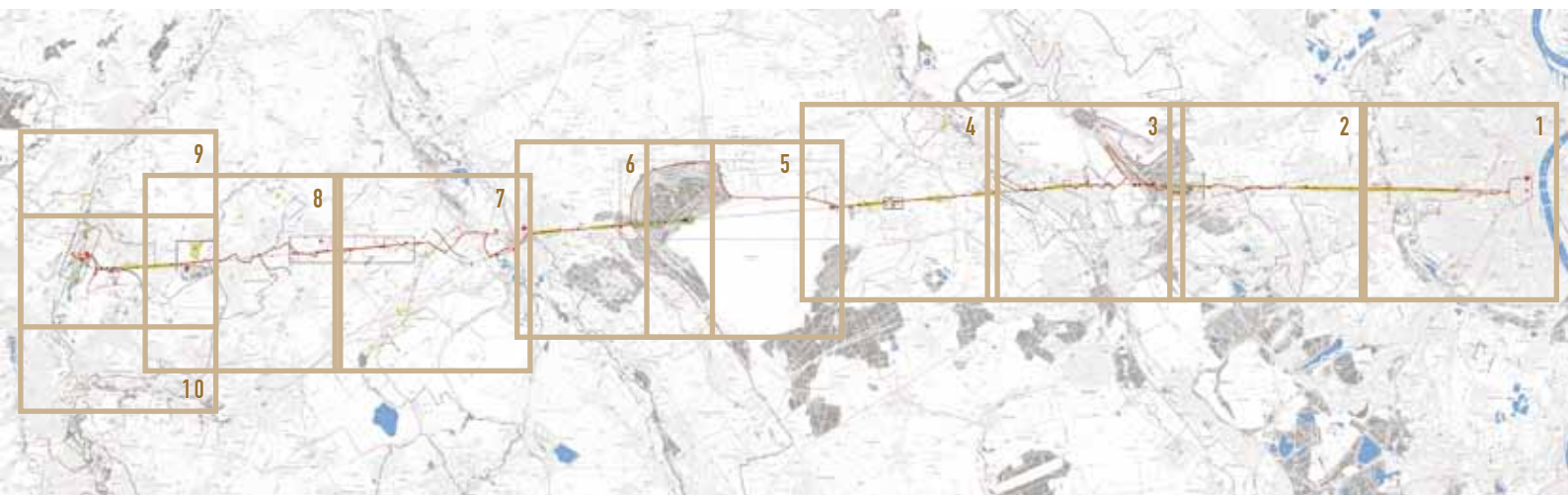
## 5. DER ERLEBNISRAUM NIMMT GESTALT AN

Die Kommunen Köln, Frechen, Bergheim, Elsdorf, Niederzier, Jülich, Aldenhoven, Baesweiler, Herzogenrath und Übach-Palenberg haben sich dazu verpflichtet, die Via Belgica als Zeugnis regionaler und überregionaler Geschichte gemeindeübergreifend wieder erlebbar zu machen und der Öffentlichkeit in geeigneter Form zu präsentieren und zu vermitteln. Zur Realisierung dieser Zielvorgaben wurde in einem intensiven Planungsprozess mit allen Beteiligten fünf tragende Säulen herausgearbeitet:

- die Wiedererkennbarmachung der historischen Trasse,
- die Verdichtung römischer Befunde durch eine geeignete Präsentation des vorhandenen archäologischen Potenzials,

- die Einbindung der „Zeitfenster“,
- die Führung einer Radroute weitgehend auf der historischen Trasse als die geeignete Erschließung des Erlebnisraums Römerstraße,
- eine Palette von Funktionselementen, die den Zugang zum Erlebnisraum Römerstraße sowohl formal als auch inhaltlich gewährleisten.

Diese fünf Säulen wurden in zwei Planungswerkstätten mit allen Beteiligten in einem Plan umgesetzt, so dass im Ergebnis sowohl der Routenverlauf, die Lupenräume als auch die Funktions- und Gestaltungselemente in einem räumlichen Gesamtkonzept nun ihren Niederschlag gefunden haben.



Start– bzw.– Endpunkt des Erlebnisraum Römerstraße ist der umbilicus, der Ausgangspunkt für die Entfernungsangaben aller die Provinzhauptstadt verlassenden Römerstraßen in Köln. Deshalb beginnt die Taktung der historischen Trasse an der Schnittstelle Hohe Straße – Schildergasse.

Als Einstieg in die Geschichte der Römerstraßen wird im Römisch–Germanischen Museum ein Themenpunkt „Römerstraßen im „Imperium Romanum“ eingerichtet. Mit dem Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe ist auch die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV gewährleistet.

Da innerhalb des römischen Stadtkerns von Köln der Verlauf der Via Belgica nicht bekannt ist, wurde dort auf die Fixierung einer Radroute verzichtet. Statt dessen ist ein audio–visueller Rundgang vorgesehen. Die Radrote beginnt erst am westlichen Stadttor, das ehemals unweit der Kirche St. Aposteln gestanden hat.

Danach wird die Route über die Hahnenstraße zum Rudolfplatz geführt. Ab der Hahnentorburg verläuft sie weiter stadtauswärts nach Westen auf vorhandenem Radweg über die Aachener Straße. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung muss stadteinwärts zwischen Aachener Weiher und Rudolfplatz die Richard–Wagner–Straße befahren werden. Hier ist eine Aufwertung des vorhandenen Radwegs erforderlich.

Am Rudolfplatz beginnt mit der Aachener Straße in beeindruckender Geradlinigkeit der historische Verlauf der Via Belgica. Diese Hauptausfallstraße ist im Stadtgebiet von Köln beidseitig mit einem Radweg ausgestattet, der aber teilweise in schlechtem Zustand und insbesondere für Familien mit Kindern unsicher zu befahrbar ist. Hier besteht mittelfristig Handlungsbedarf.

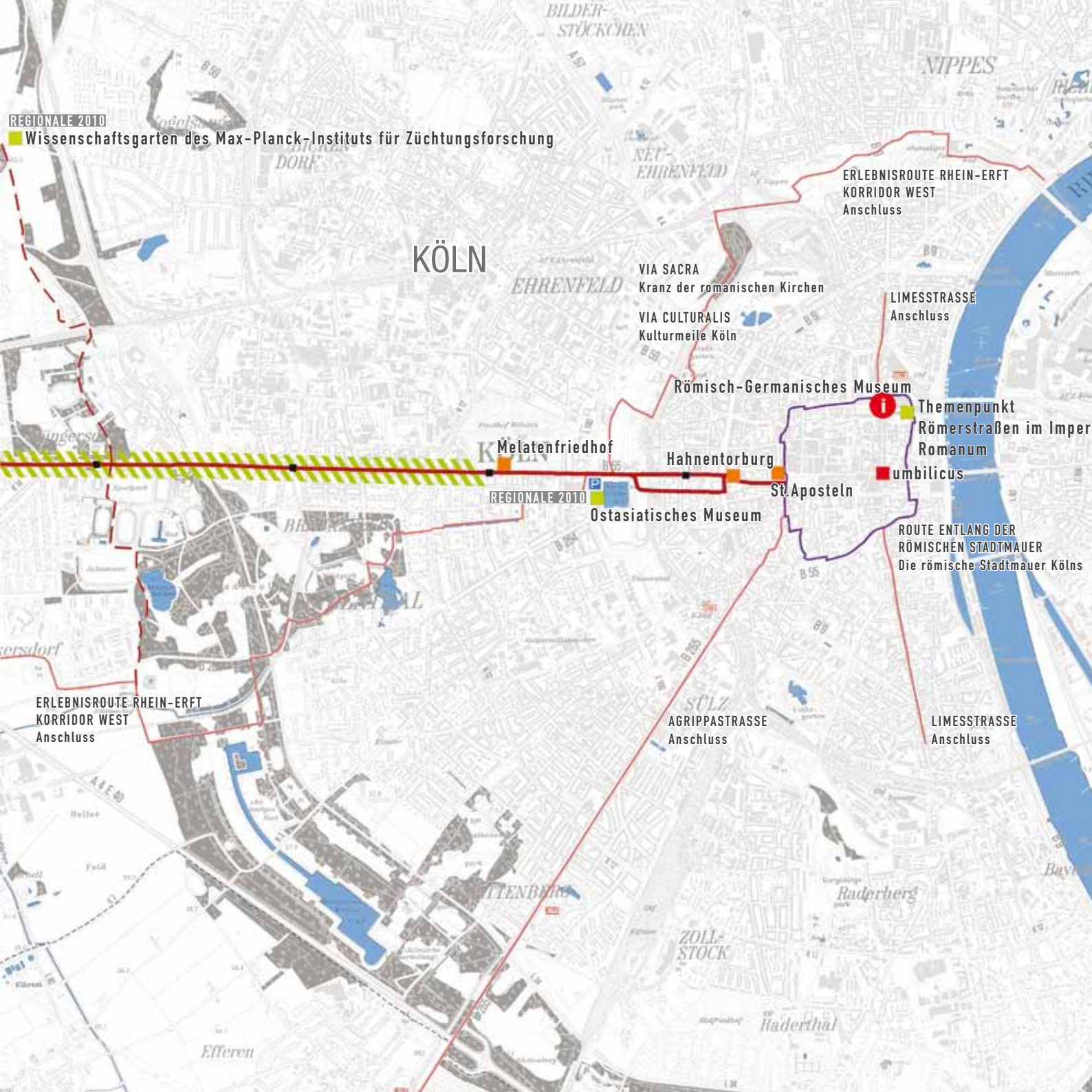
Entlang der römischen Stadtmauer oder über die Ringe in Richtung Süden bzw. Osten gelangt man zu den beiden anderen Römerstraßen, der Agrippastraße und der Limesstraße. An der Inneren Kanalstraße beginnt die „ErlebnISRoutE Rhein–Erft“ des RegioGrün Korridors Süd–West. Im Stadtzentrum selbst besteht mit der Via Sacra, der Via Culturalis und einer Route entlang der römischen Stadtmauer ein Angebot weiterer Rundwege zur Geschichte der Stadt Köln.

Als „Zeitfenster“ befinden sich das Ostasiatische Museum und der Melatenfriedhof, der Zentralfriedhofs der Stadt Köln, unmittelbar an der Route.

Das Regionale 2010 Projekt „Wissenschaftsgarten des Max–Planck–Instituts für Züchtungsforschung“ wird durch eine Stichroute an den Erlebnisraum Römerstraße angebunden.

REGIONALE 2010

Wissenschaftsgarten des Max-Planck-Instituts für Züchtungsforschung



KÖLN

REGIONALE 2010

Melatenfriedhof

Römisch-Germanisches Museum

Hahnenortburg

St. Aposteln

Ostasiatisches Museum

Themenpunkt  
Römerstraßen im Imperium  
Romanum

umbilicus

ROUTE ENTLANG DER  
RÖMISCHEN STADTMAUER  
Die römische Stadtmauer Kölns

ERLEBNISROUTE RHEIN-ERFT  
KORRIDOR WEST  
Anschluss

LIMESSTRASSE  
Anschluss

VIA SACRA  
Kranz der romanischen Kirchen

VIA CULTURALIS  
Kulturmeile Köln

AGRIPPASTRASSE  
Anschluss

LIMESSTRASSE  
Anschluss

ERLEBNISROUTE RHEIN-ERFT  
KORRIDOR WEST  
Anschluss

TENBACH

ZOLLSTOCK

Haderthal

Radorberg

Efferen

NIPPES

EHRENFELD

BILDERSTÖCKCHEN

DORF

Ingolsdorf

Ingersdorf

BILDERSTÖCKCHEN

ersdorf

Belle

Feld

Köln

Buy



Als letztes römisches Zeugnis auf dem Stadtgebiet von Köln liegt die Grabkammer Weiden unmittelbar an der Route.

Mit dem S-Bahnhaltepunkt Köln-Weiden endet das Kölner Stadtgebiet. Der beidseitig geführte Radweg verläuft von nun an nördlich der Aachener Straße als Zweirichtungsradweg weiter nach Freimersdorf. Der S-Bahnhaltepunkt dort ist mit überdachten Fahrradständern ausgestattet und fungiert als Bike&Ride Parkplatz.

Kurz vor Neufreimersdorf schwenkt die Radroute auf kurzer Strecke nach Norden ab und unterquert die Bahnlinie Köln – Aachen. Hier endet der gut ausgebaute Radweg entlang der B55. Von dort aus nach Osten gilt es, den bestehenden Feldweg auszubauen. Der nicht sichtbare Verlauf der historischen Straßentrasse wird in diesem Bereich gekennzeichnet. Über den originalen Abschnitt der Römerstraße östlich von Neufreimersdorf wird informiert.

Durch Neufreimersdorf verläuft die Route auf den vorhandenen verkehrsarmen Erschließungsstraßen Camphausenstraße – Rethelstraße – Bergstraße. Mit der Bergstraße ist wieder ein historischer Abschnitt der Via Belgica erreicht. In Königsdorf ist entlang der gut befahrenen Brauweiler Straße ein einseitiger Radweg vorhanden. Auf eine sichere Querung ist zu achten. Entlang der Pfeilstraße sind beidseitig Radwege vorhanden, so dass man hier sicher zur Dechant-

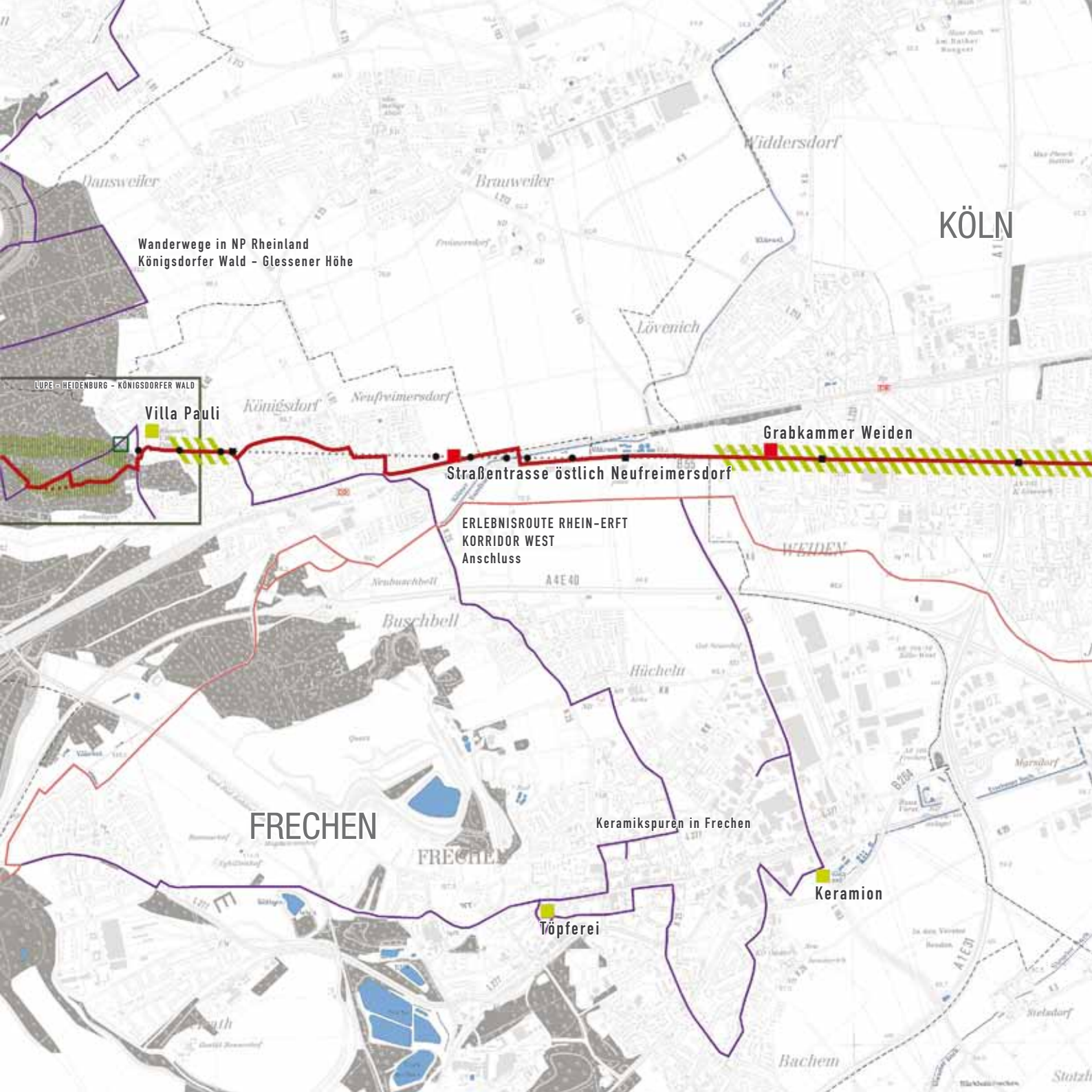
Hansen-Allee und damit wieder auf die historische Trasse der Via Belgica gelangt. Mit der Villa Pauli ist der Lupenraum Heidenburg – Königsdorfer Wald erreicht. Innerhalb des dortigen Parks ist der vorhandene wassergebundene Weg zu verbessern. Von besonderer Bedeutung für die Durchgängigkeit der Route ist die dauerhafte Öffnung des westlichen Parkeingangs für Fußgänger und Radfahrer.

Im Königsdorfer Wald wird die Route soweit möglich auf oder in unmittelbarer Nachbarschaft zum historischen Trassenverlauf geführt. Dazu ist in zwei Abschnitten ein Neubau der Radroute erforderlich. Teile des noch in Originalsubstanz erhaltenen Straßendamms werden durch Freistellung wieder sichtbar gemacht.

Am östlichen Eingang zum Königsdorfer Wald wird ein bestehender Wanderparkplatz im Sinne einer mansio mit Informationspunkt ausgestaltet. Von hier aus bestehen Anschlüsse an die Wanderwege in Naturpark Rheinland „Königsdorfer Wald – Glessener Höhe“.

In Frechen macht eine thematische Rundroute „Keramikspuren in Frechen“ auf die Bedeutung der Stadt als mittelalterliches und neuzeitliches Töpfereizentrum aufmerksam und öffnet mit dem Keramion und dem historischen Töpferofen zwei weitere „Zeitfenster“.





KÖLN

Wanderwege in NP Rheinland  
Königsdorfer Wald - Glessener Höhe



Villa Pauli

Grabkammer Weiden

Straßentrasse östlich Neufreimersdorf

ERLEBNISROUTE RHEIN-ERFT  
KORRIDOR WEST  
Anschluss

FRECHEN

Keramikspuren in Frechen

Töpferei

Keramion



Im Westen des Königsdorfer Waldes befindet sich ein weiterer Wanderparkplatz. Auch er wird als mansio mit Informationspunkt ausgestaltet. Auf kurzer Strecke ist der archäologische Schnitt „Piepers“, die Rekonstruktion eines alten römischen Straßenprofils und der heute noch gut sichtbare Straßendamm der Via Belgica, der zur bessern Erkennbarkeit von Gehölzen freigestellt wird, zu erreichen.

Die Heidenburg, eine am Fuße der Fischbachhöhe gelegene römische Straßenstation, wurde durch den Bau der Nord–Süd–Bahn von den Fundplätzen im Königsdorfer Wald räumlich getrennt. Gleichzeitig wurde die historische Trasse der Via Belgica durch eine Abraumhalde überschüttet, so dass zwischen der auf natürlichem Geländeniveau liegenden Heidenburg und der Fischbachhöhe ein Höhenunterschied von ca. 40 m überwunden werden muss. Die kostengünstigste Lösung zur Einbindung der Heidenburg in den Erlebnisraum Römerstraße wäre der Rückgriff auf vorhandene Wege und deren Anpassung an die Anforderungen der überregionalen Radroute. Diese Lösung bedeutet gleichzeitig aber, Umwege in Kauf zu nehmen.

Eine höhengleiche Querung der Bahnlinie ist heute nicht gegeben, so dass die Radroute auf vorhandenen Waldwegen am Fuße der Glessener Höhe bis zu einer bestehenden Brücke über die Bahnanlage und weiter auf die Fischbachhöhe geführt wird. Am Fuße der Fischbachhöhe wird, ebenfalls

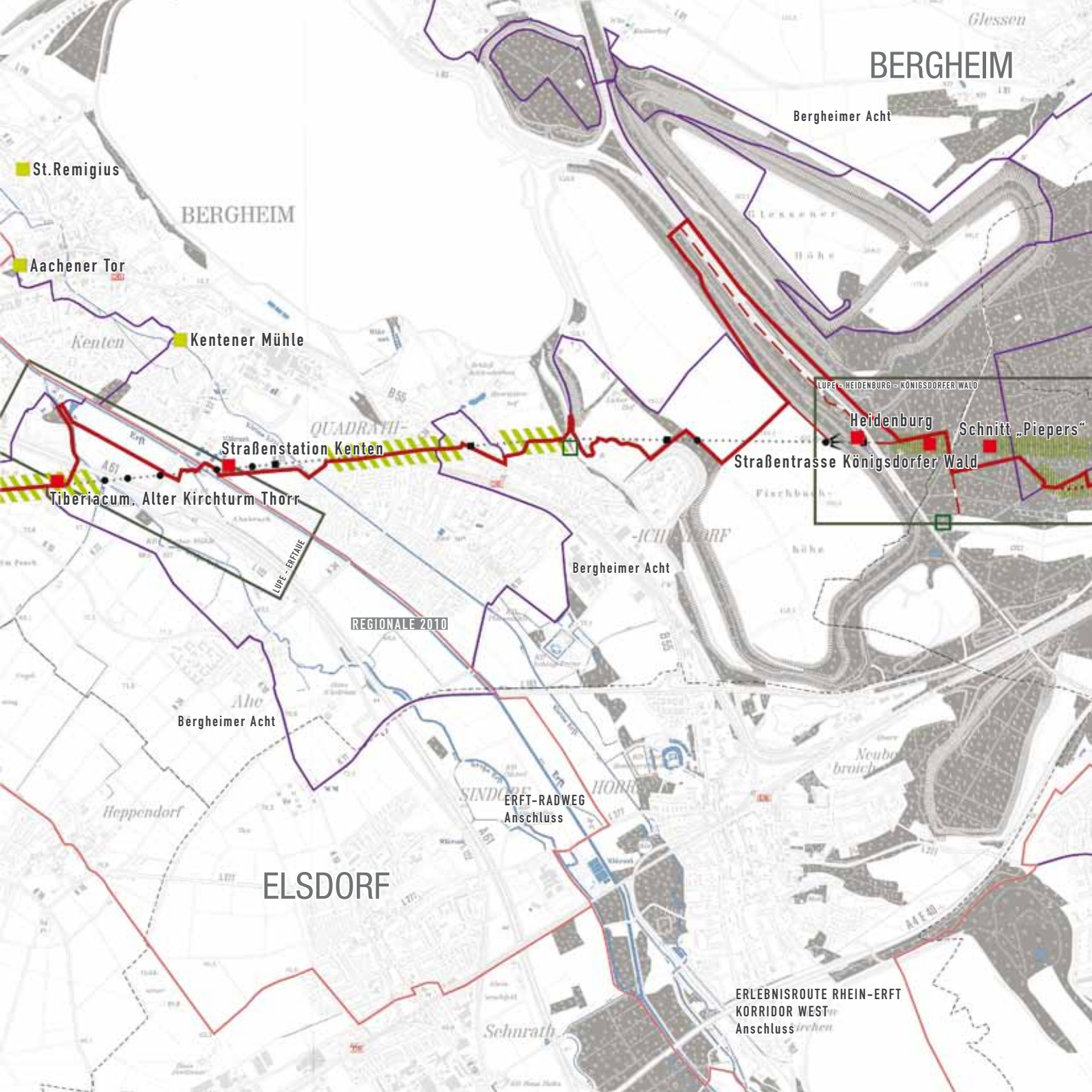
auf vorhandenem Weg, eine Stichroute auf der Westseite der Bahnlinie zur Heidenburg geführt. Zur Präsentation der Heidenburg sind Maßnahmen zu ergreifen. Sie ist heute für den Besucher weder erreichbar noch erkennbar.

Die Fischbachhöhe bietet sich zur Errichtung eines Aussichtspunktes oder einer Aussichtsplattform an. Voraussetzung ist die Freistellung der mit Gehölzen bewachsenen Hangkante. Der Verlauf der historischen Trasse der Via Belgica wird auf der Fischbachhöhe entsprechend gekennzeichnet.

Der westliche Abfall der Fischbachhöhe gestaltet sich etwas flacher als der im Osten. Die Radroute verläuft auf vorhandenen Wegen durch die Freizeitanlage Sonnenhang. In Abschnitten ist eine Erneuerung des Weges erforderlich. Am Fuße der Freizeitanlage wird erneut ein bestehender Wanderparkplatz als mansio mit Informationspunkt ausgestaltet.

Im bebauten Bereich von Quadrath–Ichendorf sind nur noch wenige Abschnitte der Via Belgica erfahrbar. Dazu zählen in Teilen die Rote–Kreuz–Straße und die Straße Im Rauland. Hier besteht das Erfordernis, unter Berücksichtigung der Bedeutung der historischen Römerstraße die Straßensituation gestalterisch aufzuwerten sowie die Radroute sicher und attraktiv zu führen. Die Einmündung des Radwegs entlang der L 93 in die Rote–Kreuz–Straße ist zu verbessern.





# BERGHEIM

BERGHEIM

St. Remigius

Aachener Tor

Kentener Mühle

Straßenstation Kenten

Tiberiacum, Alter Kirchturm Thorr

Bergheimer Acht

Bergheimer Acht

LUPE HEIDENBURG - KÖNIGSDORFER WALD

Heidenburg

Schnitt „Piepers“

Strassentrasse Königsdorfer Wald

REGIONALE 2010

Bergheimer Acht

ERFT-RADWEG  
Anschluss

ELSDORF

ERLEBNISROUTE RHEIN-ERFT  
KORRIDOR WEST  
Anschluss

Westlich von Quadrath–Ichendorf erreicht die Radroute mit der Querung der Kleinen Erft und der Erfttaue einen weiteren spannenden Lupenraum. Unter Einbeziehung der noch vorhandenen Spuren der Via Belgica in Form der Straßenstation Kenten, eines historischen Straßendamms und ggf. einer römischen Villa kann hier deutlich gezeigt werden, wie sich das Bild einer Auenlandschaft im Laufe der Zeit gewandelt hat.

In der Erfttaue schneiden sich der überregionale „Erft–Radweg“ und die lokale Rundroute der „Bergheimer Acht“ mit der Via Belgica. Über die „Bergheimer Acht“ sind eine Vielzahl an „Zeitfenstern“ wie die Kentener Mühle, das Aachener Tor, St. Remigius in Bergheim sowie Schloss Paffendorf und St. Pankratius in Paffendorf angeschlossen.

Mit Querung der BAB A 1 beginnt zwischen Thorr und dem Tagebau Hambach ein Abschnitt, auf dem die Radroute über fast sieben Kilometer ausschließlich auf der historischen Trasse der Via Belgica geführt werden kann. In Thorr ist sogar der Name Römerstraße erhalten. Sie führt an dem Alten Kirchturm von Thorr vorbei, an dem auf die römische Siedlung Tiberiacum aufmerksam gemacht wird.

Zwischen Thorr und Grouven verläuft die Radroute auf einem gut ausgebauten einseitigen Radweg entlang der K33. Sowohl die Ortsdurchfahrt von Grouven als auch die Ortsdurchfahrt von Thorr sind äußerst ansprechend gestaltet, so dass hier

kein Handlungsbedarf entsteht.

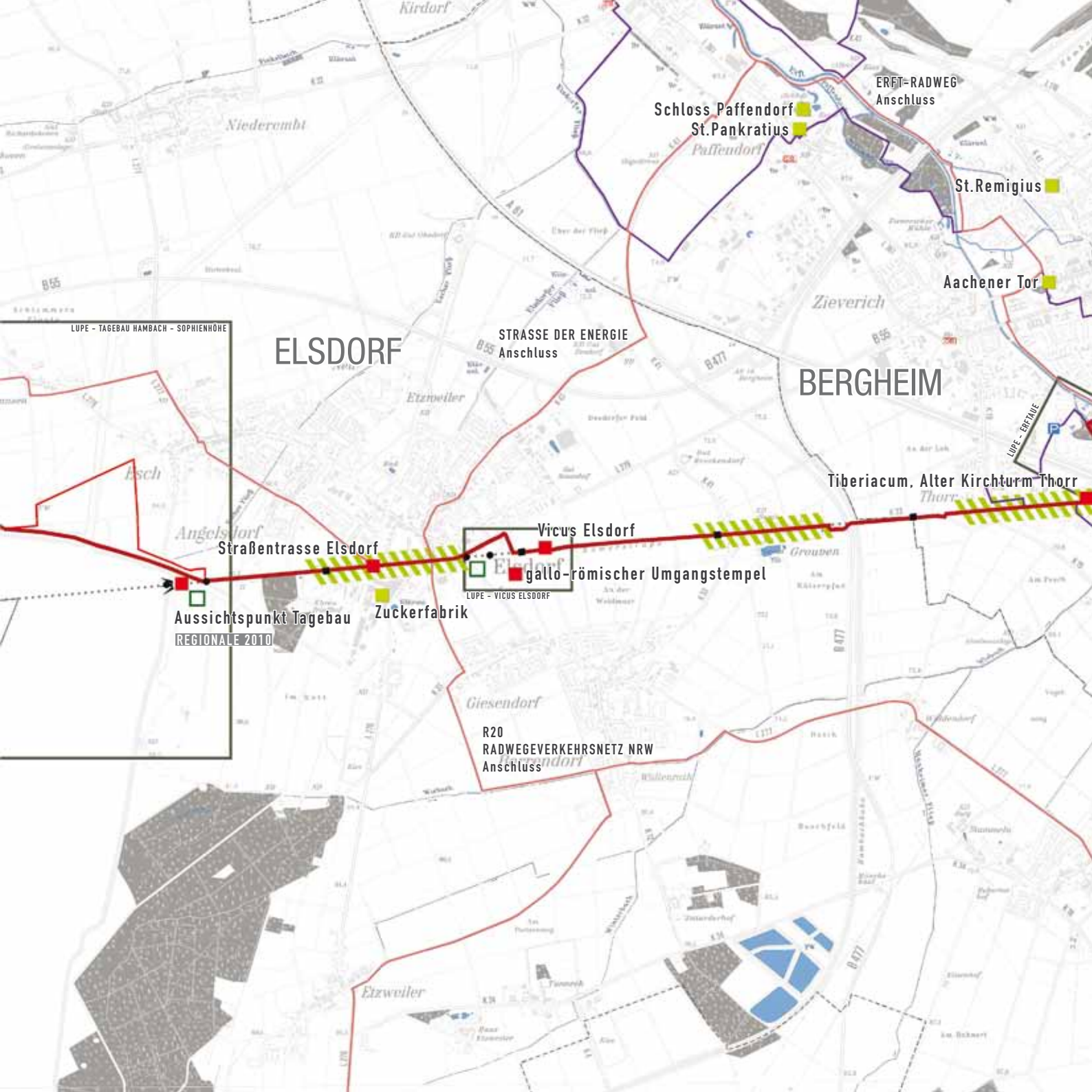
Zwischen Grouven und Elsdorf führt die Römerstraße auf einem gut ausgebauten, asphaltierten Flurweg zum nächsten Lupenraum vicus Elsdorf. Hier sollen in einem gestaltetem Umfeld der heute noch im Boden „schlummernde“ vicus Elsdorf und ein gallo–römischer Umgangstempel präsentiert werden. Durch eine mansio wird die Schnittstelle zum Verkehrswegenetz hergestellt werden.

In Elsdorf wird aufgrund der verkehrlich und räumlich schwierigen Situation in der Gladbacher Straße die Radroute vollständig auf der breiteren, jedoch stark frequentiert Köln–Aachener Straße geführt. Deshalb ist insbesondere im östlichen Abschnitt auf eine sichere Führung zu achten. Im westlichen Abschnitt sind bereits Radwegespuren in beide Fahrbahnrichtungen abgemarkt. Die Köln–Aachener Straße sollte unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica stadtgestalterisch aufgewertet werden. Möglichkeiten hierzu bieten sich im Zusammenhang mit der ggf. erforderlichen Konversion der als „Zeitfenster“ dargestellten Zuckerfabrik.

Am Bahnhof in Bergheim besteht in kurzer Entfernung Anschluss an die Regionalbahn.

In Elsdorf schließt die Themenroute „Straße der Energie“ an.





ELSDORF

BERGHEIM

Schloss Paffendorf  
St. Pankratius

ERFT-RADWEG  
Anschluss

St. Remigius

Aachener Tor

STRASSE DER ENERGIE  
Anschluss

Tiberiacum, Alter Kirchturm Thorr

Vicus Elsdorf

Straßentrasse Elsdorf

ELSDORF

LUPE - VICUS ELSDORF

gallo-römischer Umgangstempel

Aussichtspunkt Tagebau  
REGIONALE 2010

Zuckerfabrik

R20  
RADWEGEVERKEHRSNETZ  
NRW  
Anschluss

LUPE - TAGEBAU HAMBACH - SOPHIENHÖHE



Westlich von Elsdorf beginnt der Tagebau Hambach, durch den auf neun Kilometer die historische Trasse der Via Belgica unwiederbringlich zerstört wurde. An dem Schnittpunkt zwischen Tagebau und Römerstraße entsteht in Zusammenhang mit dem Regionale 2010 Projekt Terra–Nova eine Aussichtsplattform, von der aus der historische Verlauf der Trasse nachvollzogen werden kann. Das Thema Via Belgica wird an dieser Stelle vertieft dargestellt.

Langfristig wird mit der Rekultivierung des Tagebaus die Rekonstruktion des historischen Straßenkörpers auf originalem Niveau angestrebt. Temporär ist an eine geeignete Visualisierung des Trassenverlaufs etwa durch einen Laserstrahl über das Hambacher Loch hinweg gedacht. In Form einer mansio werden Parkplätze angeboten.

Mit dem Tagebaugebiet verlässt die Radroute die historische Trasse. Der Hambacher Tagebau und die Sophienhöhe werden am nördlichen Rand umfahren. Die Radroute verläuft in diesem Abschnitt auf einer zwar gut und breit ausgebauten und auch wenig befahrenen Gemeindeverbindungsstraße, allerdings fungiert diese Strecke gleichzeitig auch als Transportweg für den Tagebau. Ebenso befinden sich hier die zum Unterhalt des Tagebaus erforderlichen Pumpstationen. Deshalb soll diese Infrastruktur durch einen begleitenden „Linearpark“ gestalterisch aufgewertet werden. An den Pumpstationen werden Parktaschen entstehen.

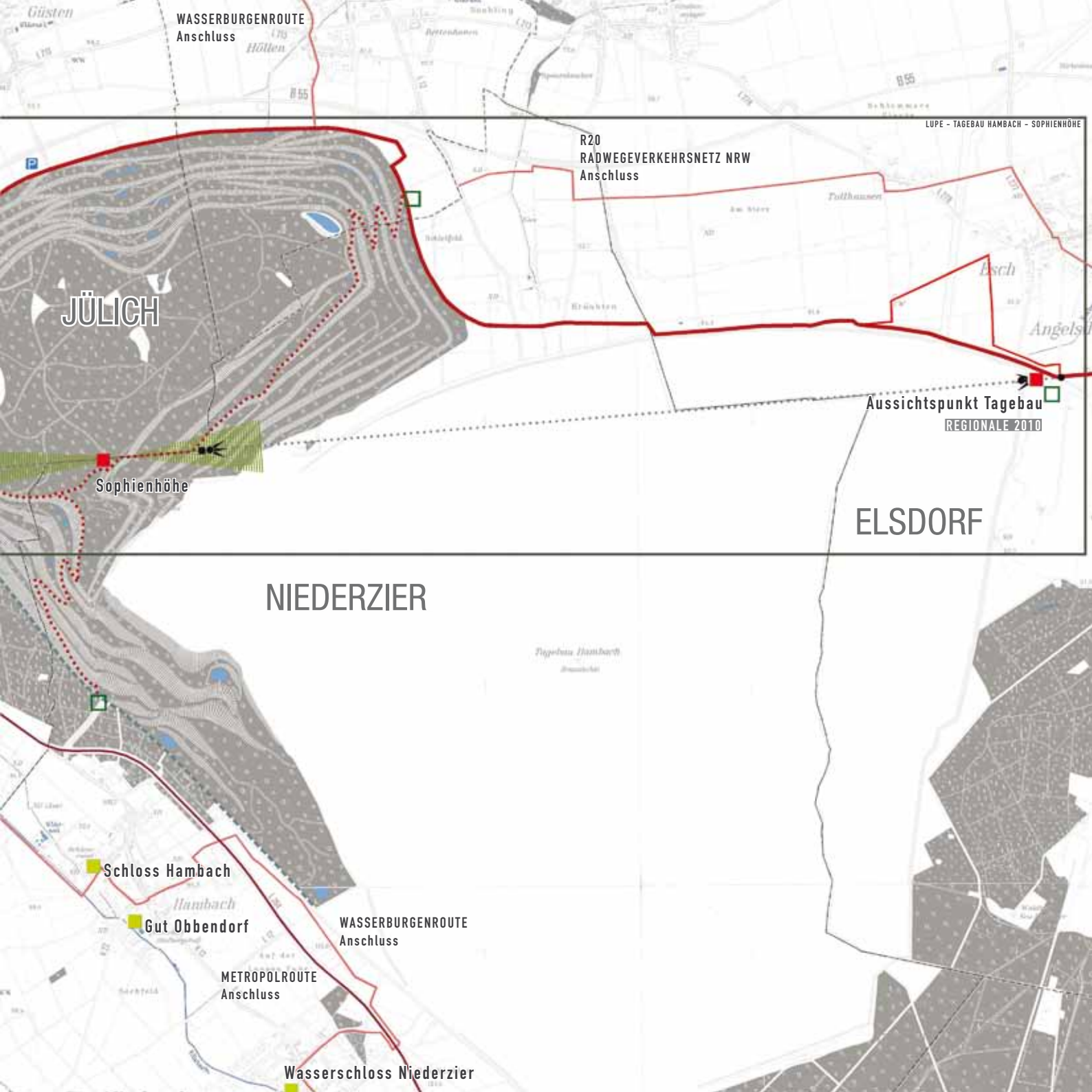
Im Zuge des Regionale 2010 Projektes Terra–Nova soll im Eintrittsbereich der Bandstraße in das Hambacher Tagebaugelände bei Esch eine Brücke geschaffen werden, so dass auch die Radroute des Erlebnisraums Römerstraße mittelfristig direkt darüber geführt werden kann.

Der südlich von Titz–Höllen bestehende Besucherparkplatz soll zu einer mansio mit Informationspunkt umgestaltet werden. Von hier aus besteht eine fußläufige Wegeverbindung auf die Sophienhöhe, eine ca. 290 m hohe Abraumkippe. Diese Wegeverbindung kann auch von Mountainbikern als alternative Radroute genutzt werden.

Auf der Sophienhöhe soll ein Pendant zu der Aussichtsplattform auf der Elsdorfer Seite des Tagebaus Hambach entstehen. Hier wird ggf. der auf der Elsdorfer Seite abgehende Laserstrahl auftreffen. Räumlichkeiten zur virtuellen Rekonstruktion des Straßenverlaufs (Computersimulationen von Grabungen o.ä.) sind angedacht.

Durch Sichtschneise wird der Verlauf der historischen Trasse der Via Belgica im Bereich der Sophienhöhe nachvollziehbar.

Die Radroute verläuft bis zum erneuten Schnittpunkt mit der Via Belgica bei Stetternich am Fuße der Sophienhöhe auf einem vorhandenen und gut ausgebauten Radweg entlang, so dass hier keine Höhenunterschiede zu bewältigen sind.



WASSERBURGENROUTE  
Anschluss

LUPE - TAGEBAU HAMBACH - SOPHIENHÖHE

R20  
RADWEGEVERKEHRSNETZ NRW  
Anschluss

JÜLICH

Sophienhöhe

Aussichtspunkt Tagebau  
REGIONALE 2010

ELSDORF

NIEDERZIER

Schloss Hambach

Gut Obbendorf

WASSERBURGENROUTE  
Anschluss

METROPOLROUTE  
Anschluss

Wasserschloss Niederzier

Die Radroute trifft östlich von Stetternich wieder auf die historische Trasse der Via Belgica. Auch auf der Westseite der Sophienhöhe wird auf einem bestehendem Besucherparkplatz eine mansio mit Informationspunkt eingerichtet. Dies gilt auch für einen weiteren im Lindener Wald bei Hambach. Sie sind Teil eines geplanten behindertengerechten Shuttleservices mit mehreren Haltepunkten zur Sophienhöhe. Von den mansiones aus gibt es Schnittpunkte zur „Metropo-  
lroute“ und zur „Wasserburgenroute“.

Die Wasserburgenroute erschließt eine Vielzahl weiterer „Zeitfenster“ des Erlebnisraums Römerstraße wie das Schloss Hambach und das Gut Obbendorf in Hambach, das Wasserschloss Niederzier sowie die Motte Altenburg bei Jülich.

Ab der Sophienhöhe ist die Römerstraße als L 136 oder Kölner Landstraße in das rezente Straßennetz übergegangen. Ihr geradliniger Verlauf ist bis Jülich auf ca. vier Kilometern nachvollziehbar. Die Radroute wird auf der Zufahrt zur Sophienhöhe auf der gut ausgebauten und wenig befahrenen Landstraße geführt. Hier befindet sich auch die sog. Meilenstation, eine Sammlung von Meilensteinen unterschiedlicher Epochen. Ab dem Schnittpunkt mit der L 264 verläuft südlich der Kölner Landstraße ein eigenständiger Radweg, der in Abschnitten verbreitert und ausgebaut werden muss.

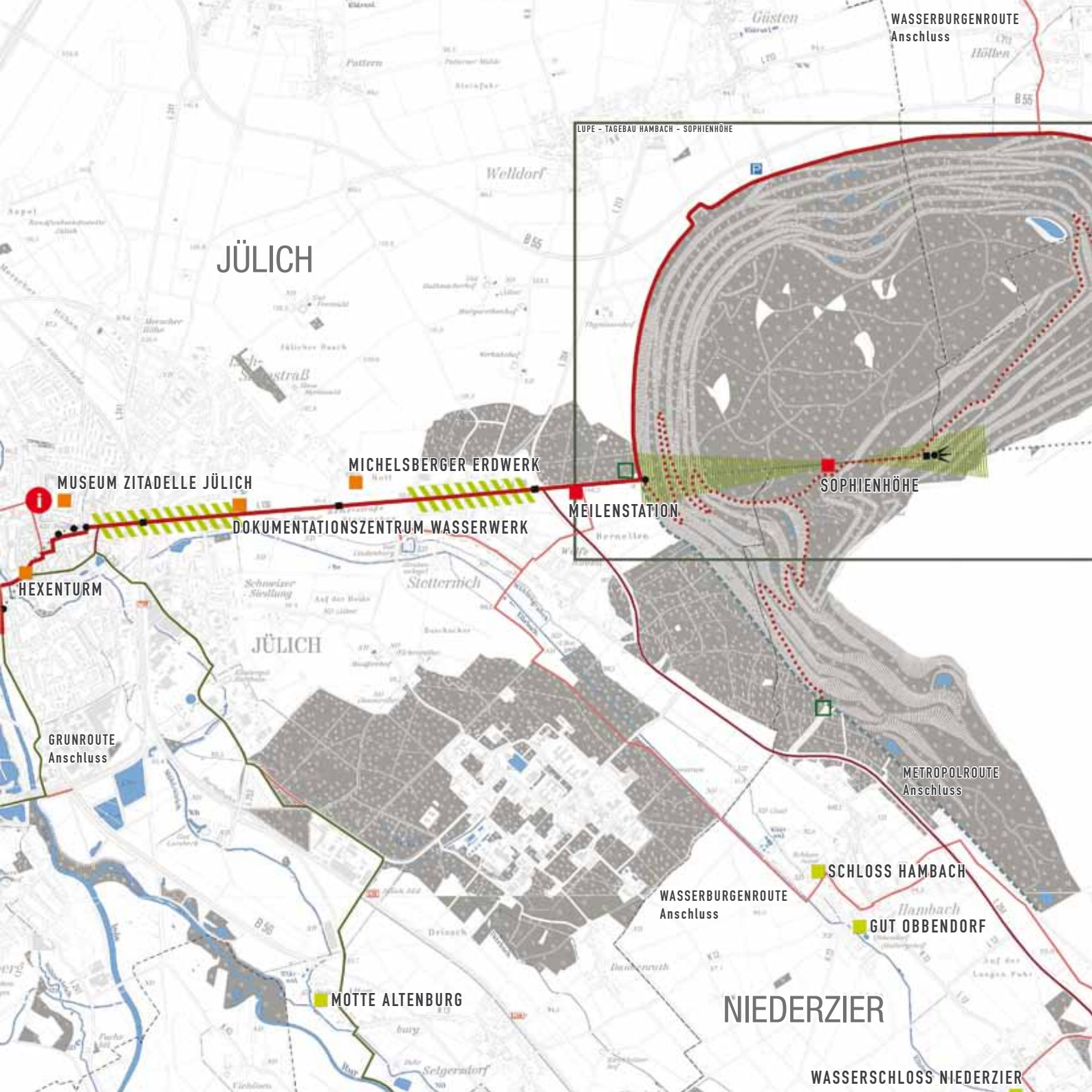
Der Ortsrand von Stetternich sollte in Anbetracht der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica gestalterisch aufgewertet werden.

Nördlich der L 136 ist mit dem Michelsberger Erdwerk erneut ein „Zeitfenster“ in den Erlebnisraum Römerstraße eingebunden. Die Querung der schnell befahrenen L 136 an dieser Stelle ist nicht zuletzt aufgrund des geringen Aufstellplatzes für Radfahrer äußerst gefährlich, so dass vor Einbindung des Michelsberger Erdwerks in den Erlebnisraum für eine sichere Querung der L136 gesorgt werden muss.

Am Ortseingang von Jülich befindet sich nordseitig der L 136 ein weiteres „Zeitfenster“, das Dokumentationszentrum Wasserwerk. Auch hier ist auf eine sichere Querungsmöglichkeit der L 136 zu achten. Die Römerstraße (L 136) ist sowohl Hauptzufahrt zum Jülicher Stadtzentrum als auch Erschließungsstraße für ein großes Einkaufsgebiet. Durchgängige Radwege sind beidseitig ab der Brunnenstraße / Wiesenstraße vorhanden. Hier besteht das Erfordernis, unter Berücksichtigung der historischen Römerstraße die Stadt-  
eingangssituation gestalterisch aufzuwerten. Hierzu gehört auch der Ausbau einer sicheren und attraktiven Radroute.

Der nachvollziehbare Verlauf der Via Belgica endet an der Zitadelle Jülich. Hier knickt die historische Trasse ab, um die Rur an geeigneter Stelle queren zu können. Diese Straßenbiegung wird kenntlich gemacht.





JÜLICH

LUPE - TAGEBAU HAMBACH - SOPHIENHÖHE

WASSERBURGENROUTE Anschluss

MUSEUM ZITADELLE JÜLICH

MICHELBERGER ERDWERK

DOKUMENTATIONSZENTRUM WASSERWERK

MEILENSTATION

SOPHIENHÖHE

HEXENTURM

JÜLICH

GRUNROUTE Anschluss

METROPOLROUTE Anschluss

SCHLOSS HAMBACH

WASSERBURGENROUTE Anschluss

GUT OBBENDORF

MOTTE ALTENBURG

NIEDERZIER

WASSERSCHLOSS NIEDERZIER

Jülich liegt im Schnittpunkt zu der „Grünroute“, der „Metropo-  
lroute“, der „Wasserburgenroute“, dem „Rurradweg“ und der  
Route „Rund ums Rheinland“. Am Jülicher Bahnhof besteht  
in kurzer Entfernung Anschluss an die Rurtalbahn Düren –  
Linnich und damit an die Hauptstrecke Köln – Aachen, so  
dass Jülich einen idealen Einstiegspunkt für Nutzer des ÖPNV  
darstellt. Die Einrichtung eines zentralen Informationspunkts  
im Museum Zitadelle unter dem Titel „Informationszentrum  
Via Belgica im Museum Zitadelle Jülich“ ist deshalb beson-  
ders wichtig.

Die Radroute verläuft in Jülich entlang der Kapuzinerstraße  
– Düsseldorfer Straße und Kleine Rurstraße. Am Hexen-  
turm wird auf noch erhaltene Abschnitte der Via Belgica  
aufmerksam gemacht. Mit dem Brückenkopfpark ist ein  
„Zeitfenster“ in den Erlebnisraum Römerstraße eingebunden.  
Über den Radweg an der Großen Rurstraße wird die Allee-  
bestandene Herzogin–Jakobe Straße erreicht. Diese führt an  
der historischen Rurquerung vorbei. Durch eine Inszenierung  
soll auf diesen Punkt aufmerksam gemacht werden. Auf  
Höhe der Bergischen Straße kann die Rur über eine Brücke  
gequert werden. Die antike Trasse ist hier überbaut, so dass  
die Radroute auf gering befahrenen Erschließungsstrassen  
und dem begleitenden Radweg der L 136 geführt wird. Eine  
Informationstafel macht auf die geschichtliche Bedeutung  
des noch nicht gegrabenen römischen vicus Neubourheim  
aufmerksam.

Die Via Belgica schwenkt hinter dem vicus Neubourheim im  
weiten Bogen nach Nordwesten ab. Heute ist dieser Abschnitt  
durch das Autobahnkreuz Jülich–West verkehrlich stark  
belastet. Die Radroute verläuft deshalb auf einem gut ausge-  
bauten Radweg entlang des Jülicher Weststrings nach Koslar.  
Der historische Trassenabschnitt wird gekennzeichnet.

Abhängig von der noch ungeklärten Merzbachquerung verläuft  
die Radroute auf einem gut ausgebauten Flurweg aus dem  
Rurtal in die Börde hinaus, um dort wieder auf die historische  
Trasse zu treffen. Die Merzbachquerung östlich von Engels-  
dorf ist derzeit von landwirtschaftlichen Flächen überdeckt.  
Ein Weg ist nicht vorhanden. Zur Führung der Route auf der  
historischen Trasse ist ein Wegeneubau erforderlich. Eine  
bestehende Alternativroute kann über die wenig befahrene  
Koslarer Straße nach Engelsdorf angeboten werden.

In Engelsdorf schneidet die Radroute die Wasserburgen-  
route. Diese erschließt eine Vielzahl von „Zeitfenstern“ des  
:erlebnisraums römerstraße wie die Burg Engelsdorf sowie  
das Gut Köttenich, den Alten Turm, das Ludwig–Gall–Haus,  
die Gnadenkapelle, das Bergbaumuseum, die Burg Dürboslar  
und den Nonnenhof in Aldenhoven sowie St. Johann Baptist  
in Niedermerz.

Nördlich von Engelsdorf schwenkt die Via Belgica wieder in  
geradlinig nach Westen ab.

Westlich von Jülich ist deutlich spürbar, dass die Via Belgica



RURRADWEG  
RUND UMS RHEINLAND  
Anschluss

# JÜLICH

Museum Zitadelle Jülich

Brückenkopf

Hexenturm

Rurquerung

vicus Nebourheim

Tempel / Heiligtum

Straßentrasse / Feldweg

römische Trümmerstelle

Straßentrasse / Feldweg

Burg Engelsdorf

LUPE - STRASSENTRASSE ZWISCHEN KOSLAR UND BAESWEILER

# ALDENHOVEN

Burg Dürboslar

WASSERBURGENROUTE  
Anschluss

WASSERBURGENROUTE  
Anschluss

Gut Köttenich

WASSERBURGENROUTE  
Anschluss

Gnadenkapelle  
Alter Turm  
Bergbaumuseum  
Ludwig-Gall-Haus

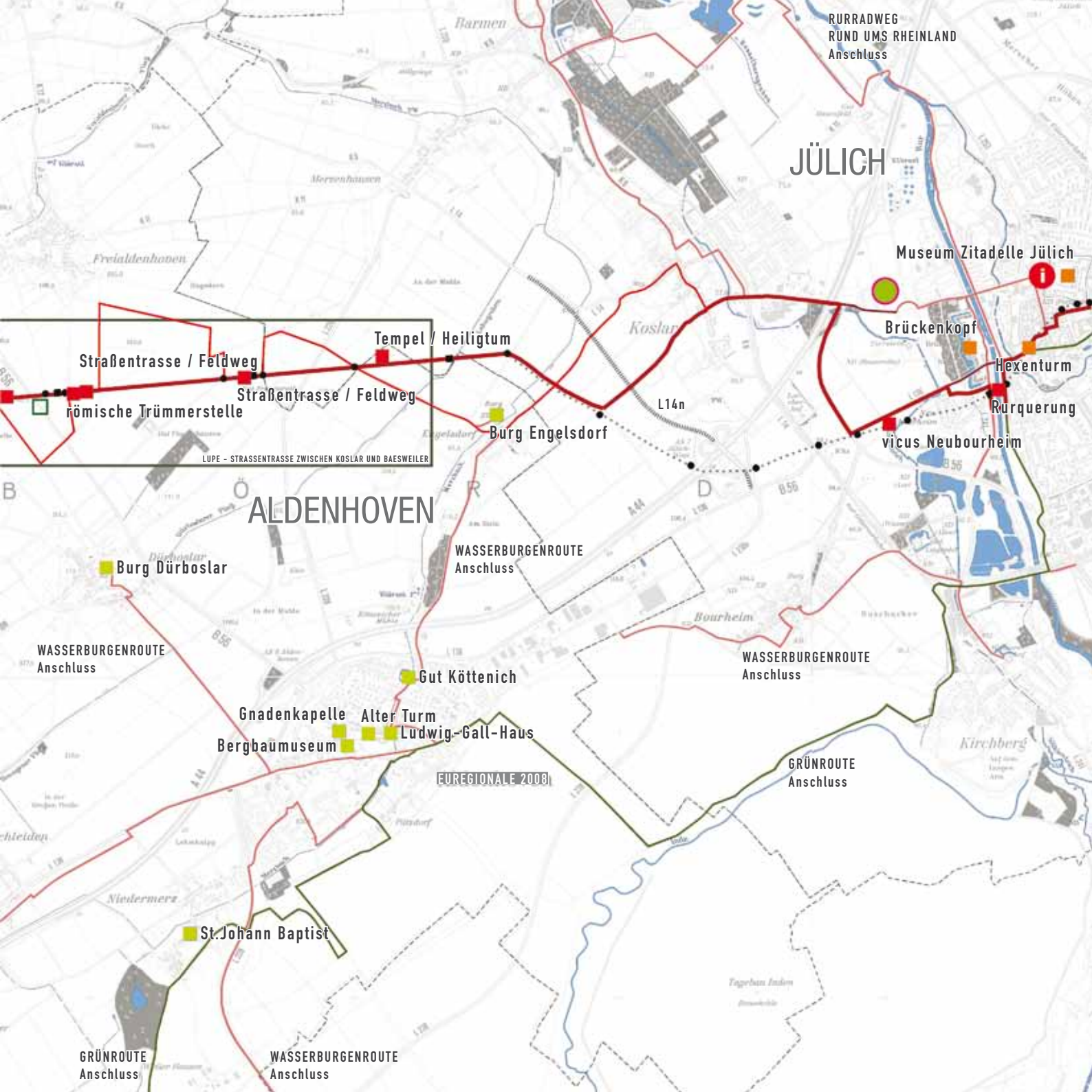
EUREGIONALE 2008

GRÜNROUTE  
Anschluss

St. Johann Baptist

GRÜNROUTE  
Anschluss

WASSERBURGENROUTE  
Anschluss



in nachrömischer Zeit stark an Bedeutung verloren hat. Nur noch wenige Reste sind vorhanden. Über die historische Trasse hat sich mittlerweile ein vollständig neu orientiertes Wegenetz gelegt, so dass das Prinzip, die Radroute so weit möglich auf ihr zu führen, über weite Strecken einen Wege-neubau erfordert. Dieses Ziel ist nur durch ein langwieriges Flurneuordnungsverfahren zu erreichen. Deshalb muss für die derzeitige Routenführung eine Zwischenlösung angeboten werden. Aber auch der Rückgriff auf bestehende Wege bedeutet in vielen Fällen ein Neu- bzw. Ausbau.

Zwischen Koslar und Baesweiler kann auf diese Weise aber auf fünf Kilometer ein archäologisch hochwertiger Raum mit einer Vielzahl römischer Fundstellen wie ein Heiligtum, Straßenrelikte und noch näher zu bestimmende römische Trümmerstellen von Straßenrandbebauungen erschlossen werden. Deren Sichtbarmachung und in In-Wert-Setzung sind allerdings zwingende Voraussetzungen, um diesen Raum als weiteren hochwertigen Lupenraum in den Erlebnisraum Römerstraße einzubringen und damit auch die aufwändige Neuerschließung zu begründen.

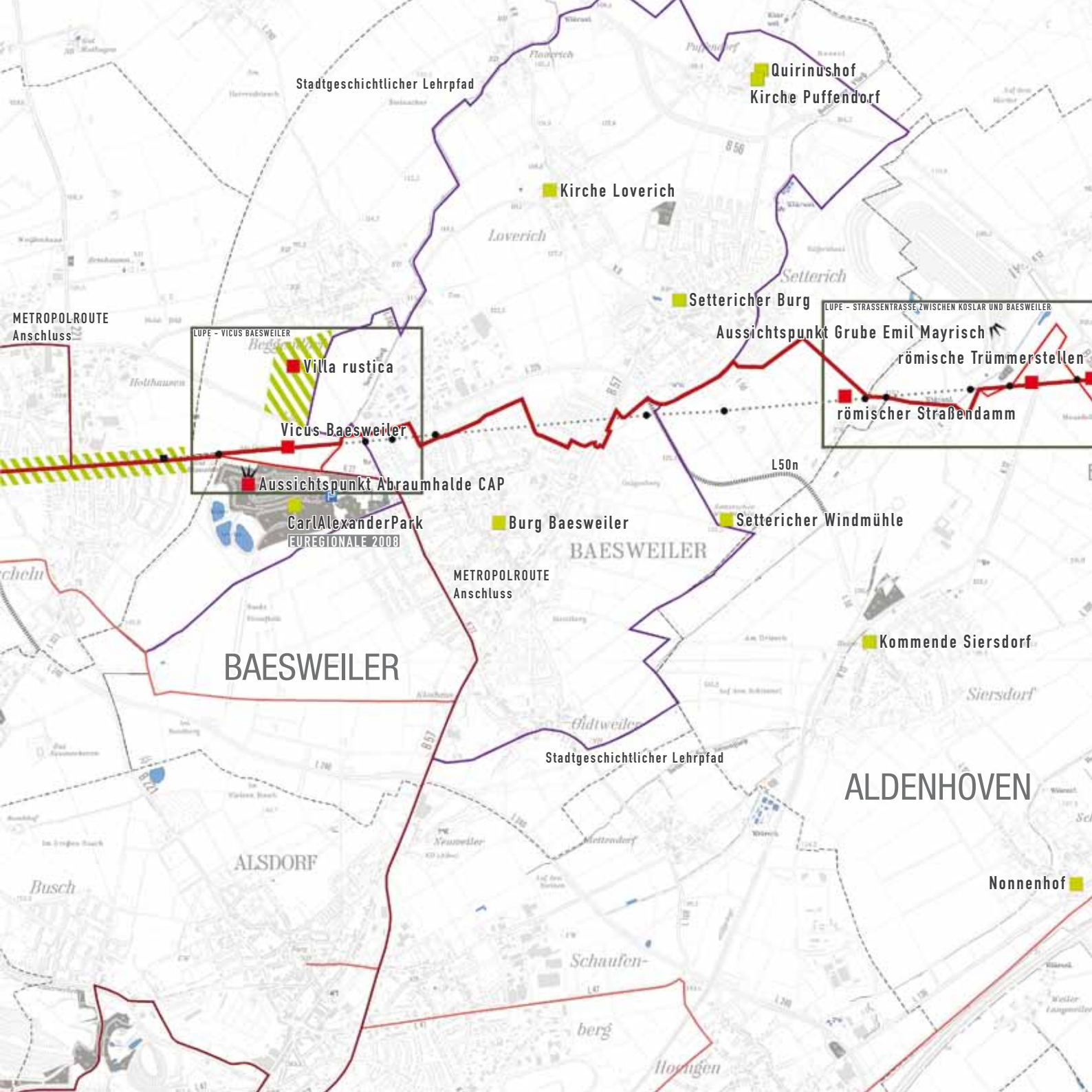
An der B 56 wird durch die Einrichtung einer mansio der Schnittpunkt zum Verkehrsnetz hergestellt. Mit der Erschließung der ehemaligen Grube Emil Mayrisch als Aussichtspunkt wird die Attraktivität der Radroute weiter verdichtet. Der Aussichtspunkt wird über eine Rundroute angebunden.

Der Lupenraum endet mit dem Stadtgebiet Baesweiler und die Route wird von hier auf vorhandenen Wegen in Sichtweite der historischen Trasse der Via Belgica geführt. In einzelnen Abschnitten sind die Wege auszubauen bzw. zu erneuern. Eine Kennzeichnung des antiken Trassenverlaufs ist erforderlich.

In Setterich schneidet die Radroute die lokale Themenroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“ der Stadt Baesweiler. Sie öffnet weitere „Zeitfenster“, etwa die Kirche Loverich, den Quirinushof und die Kirche in Puffendorf, die Settericher Burg und die Settericher Windmühle sowie die Burg Baesweiler und den CarlAlexanderPark.

In Baesweiler sind große Abschnitte der Römerstraße überbaut. Hier wird die Radroute auf verkehrsarmen Erschließungsstraßen geführt. Die antike Trasse wird dabei an mehreren Punkten gekreuzt.

Am Fuße der Halde der ehemaligen Zeche Carl-Alexander stößt die Radroute wieder auf die nicht überbaute historische Trasse, an der sich weitere römische Funde befinden. Dieser Raum soll als weiterer Lupenraum qualifiziert werden.



Stadtgeschichtlicher Lehrpfad

Quirinushof  
Kirche Puffendorf

Kirche Lovrich

Settericher Burg

LUPE - STRASSENTRASSE ZWISCHEN KOSLAR UND BAESWEILER

Aussichtspunkt Grube Emil Mayr  
römische Trümmerstellen

METROPOLROUTE  
Anschluss

LUPE - VICUS BAESWEILER

Villa rustica

Vicus Baesweiler

Aussichtspunkt Abraumhalde CAP

römischer Straßendamm

Carl Alexander Park  
EUREGIONALE 2008

Burg Baesweiler

Settericher Windmühle

BAESWEILER

METROPOLROUTE  
Anschluss

Kommande Siersdorf

ALDENHOVEN

ALSDORF

Nonnenhof

Stadtgeschichtlicher Lehrpfad

BAESWEILER

Glütweiler

Schaufenberg

Honngien

Siersdorf

Holthausen

Lovrich

Setterich

cheln

Busch

Sel

Weller  
Langweiler



Ziel ist es, die historische Trasse zwischen Beggendorf und der ehemaligen Grube Carl–Alexander angrenzenden römischen Fundstellen des vicus Baesweiler und einer villa rustica mit der dynamischen baulichen Entwicklung im Umfeld der ehemaligen Zeche Carl–Alexander zu verbinden. Basis ist hierbei das im Rahmen der EuRegionale 2008 entstandene Strukturkonzept, das für den Raum die Vorstellung eines „Archäoparks“ entwickelt hat.

Mit Umsetzung dieses Strukturkonzepts wird die Radroute auf der historischen Trasse neu gebaut. Zwischenzeitlich ist ein gut ausgebauter Radweg am Fuße des CarlAlexanderParks nutzbar. Der antike Trassenverlauf ist zu kennzeichnen.

Ab Gut Blaustein ist die historische Trasse der Via Belgica als Brünestraße (L 225) in das rezente Verkehrsnetz aufgegangen. Diese verläuft geradlinig durch den Ortsteil Boscheln. Am östlichen Ortseingang wird sie durch einen Kreisverkehr unterbrochen. Dieser Kreisverkehr soll so zurückgebaut werden, dass ihr geradliniger Verlauf wieder zu erkennen ist.

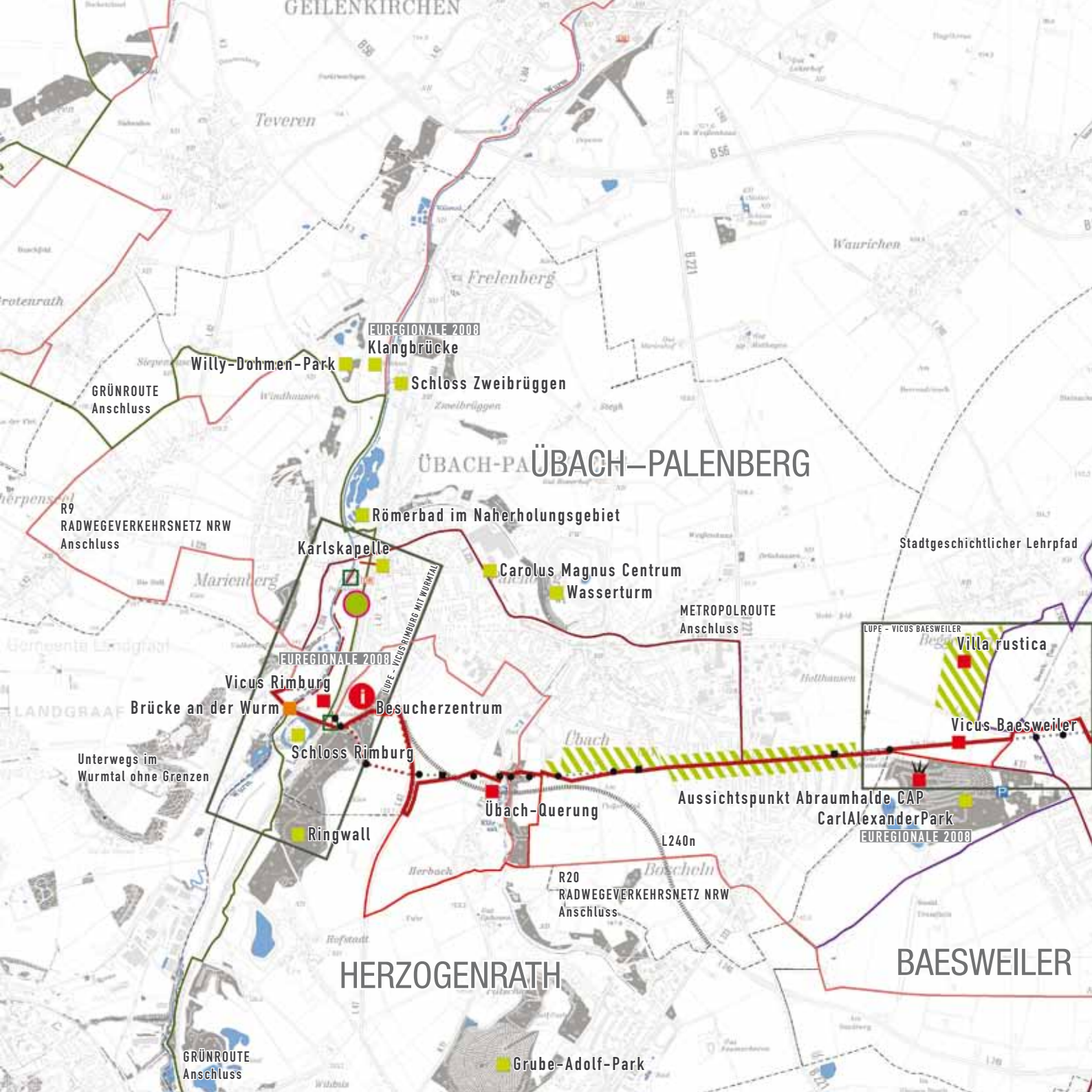
Die Ortsdurchfahrt von Boscheln (Brünestraße und Friedensstraße) sollte unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica stadtgestalterisch aufgewertet werden. Entlang der Brünestraße ist ein einseitiger, entlang der Friedensstraße ist ein zweiseitiger Radweg vorhanden. Dennoch ist insbesondere entlang der Brüne-

straße auf eine durchgängige und sichere Führung der Route zu achten.

In Verlängerung der Friedensstraße rückt eine neu zu entwickelnde Wohnbaufläche an die historische Trasse der Via Belgica heran. Hier ist im Zuge des Bauleitplanverfahrens die Entwicklung einer qualifizierten Ortsrandgestaltung in Zusammenhang mit der Routenführung festzusetzen.

Mit der Übachquerung endet der geradlinige Verlauf der Via Belgica. Die historische Trasse verläuft im Bereich der Taleinschnitte von Übach und Wurm geländeangepasst in Hohlwegen. Entlang dieser Trasse sind zwischen Übach und der L 47 keine ausgebauten Wege vorhanden, so dass über weite Strecken Ausbau- bzw. Neubaumaßnahmen erforderlich werden. Insbesondere ist die sichere Querung der K 11 zu gewährleisten. Zwischenzeitlich kann eine Alternativroute auf vorhandenen Wegen über Herbach angeboten werden. In einzelnen Abschnitten müssen hierbei allerdings die Wege-decken erneuert werden.

Die Übachquerung und die Hohlwege werden gekennzeichnet.



GEILENKIRCHEN

Teveren

Frelenberg

Waurichen

EUREGIONALE 2008  
Klangbrücke

Willy-Dohmen-Park

Schloss Zweibrüggen

GRÜNROUTE  
Anschluss

# ÜBACH-PALENBERG

Römerbad im Naherholungsgebiet

Karlskapelle

Carolus Magnus Centrum

Wasserturm

METROPOLLROUTE  
Anschluss

Stadtgeschichtlicher Lehrpfad

EUREGIONALE 2008

Vicus Rimburg

Besucherzentrum

Villa rustica

Brücke an der Wurm

Schloss Rimburg

Vicus-Baesweiler

Unterwegs im  
Wurdmtal ohne Grenzen

Ringwall

Übach-Querung

Aussichtspunkt Abraumhalde CAP  
CarlAlexanderPark

EUREGIONALE 2008

R20  
RADWEGEVERKEHRSNETZ NRW  
Anschluss

# HERZOGENRATH

# BAESWEILER

GRÜNROUTE  
Anschluss

Grube-Adolf-Park



Entlang der L 47 verläuft die Radroute dann auf einem gut ausgebauten Radweg. Aufgrund der schwierigen Geländeverhältnisse im Rimburger Wald wird auf die historische Trasse verzichtet und nur ein fußläufiger Weg angeboten. Der Abschnitt zwischen L 47 und dem Rimburger Wald ist zu kennzeichnen. Die Radroute kreuzt erst wieder beim Austritt der Via Belgica aus dem Rimburger Wald den historischen Verlauf. Mit Querung der Wurm erreicht die Radroute bei Rimbürg ihren vorläufigen Endpunkt.

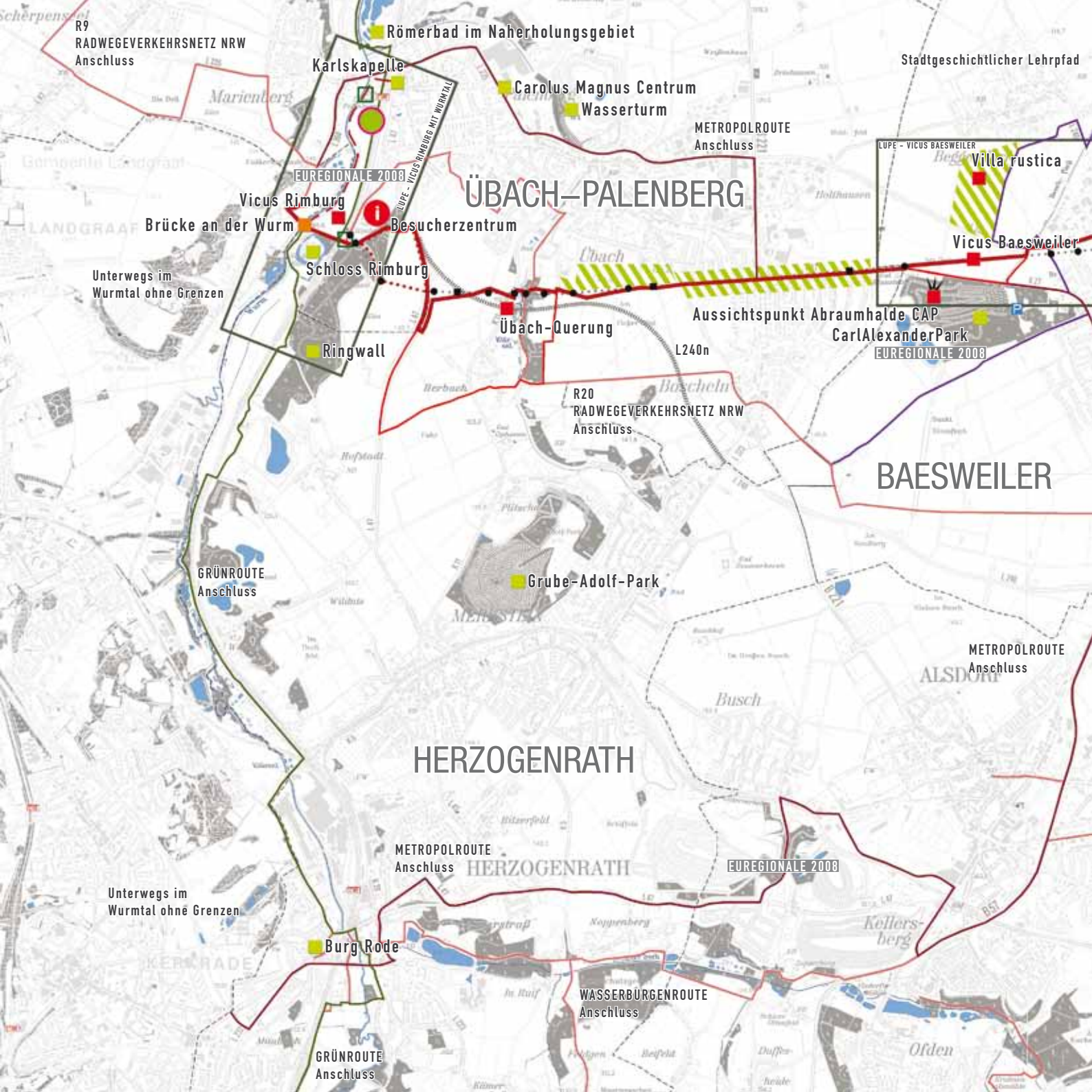
Der vicus Rimbürg liegt sowohl auf deutschem als auch auf niederländischem Gebiet und stellt damit eine grenzüberschreitende Verbindung her. Ziel ist die Entwicklung des Wurmtals zwischen Palenberg und Rimbürg auf Basis des im Rahmen der EuRegionale 2008 als Teil des Masterplans via belgica | vici romani entwickelten Strukturkonzepts, das für den Raum die Vorstellung eines „Archäoparks“ entwickelt hat.

Denkbar ist die Einrichtung eines „Besucherzentrums“ vor Ort, das sowohl über den Erlebnisraum Römerstraße informiert als auch die archäologische Sammlung Riediger präsentieren könnte. Seine Bedeutung erlangt dieses Besucherzentrum auch wegen der vorhandenen Bahnhaltepunkte in Übach-Palenberg und Herzogenrath. Von hier aus gelangen Auswärtige in den Erlebnisraum.

Im Wurmtal bestehen Anschlüsse sowohl an die überregi-

onale Metropol- und Grünroute als auch an das Radwegenetz NRW. Diese erschließen gleichzeitig eine Vielzahl weiterer „Zeitfenster“ des Erlebnisraums Römerstraße. In Richtung Norden sind dies die Karlskapelle, das Römerbad im Naherholungsgebiet und das Carolus Magnus Centrum in Übach-Palenberg sowie Schloss Zweibrüggen, die Klangbrücke und den Willy-Dohmen-Park in Zweibrüggen (siehe Karte S. 73).

In Richtung Süden sind der vorgeschichtliche Ringwall im Rimburger Wald, der ehemalige Zechenstandort Grube-Adolf-Park und die Burg Rode in Herzogenrath angebunden.



R9  
RADWEGEVERKEHRSNETZ NRW  
Anschluss

Römerbad im Naherholungsgebiet

Karlskapelle

Carolus Magnus Centrum  
Wasserturm

Stadthistorischer Lehrpfad

METROPOLROUTE  
Anschluss

EUREGIONALE 2008

# ÜBACH-PALENBERG

Vicus Rimburg

Brücke an der Wurm

Besucherzentrum

LUPE - VICUS BAESWEILER  
Villa rustica

Unterwegs im  
Wurmthal ohne Grenzen

Schloss Rimburg

Übach-Querung

Aussichtspunkt Abraumhalde CAP  
CarlAlexanderPark  
EUREGIONALE 2008

Vicus-Baesweiler

Ringwall

L240n

R20  
RADWEGEVERKEHRSNETZ NRW  
Anschluss

# BAESWEILER

GRÜNROUTE  
Anschluss

Grube-Adolf-Park

METROPOLROUTE  
Anschluss

# HERZOGENRATH

EUREGIONALE 2008

METROPOLROUTE  
Anschluss

Unterwegs im  
Wurmthal ohne Grenzen

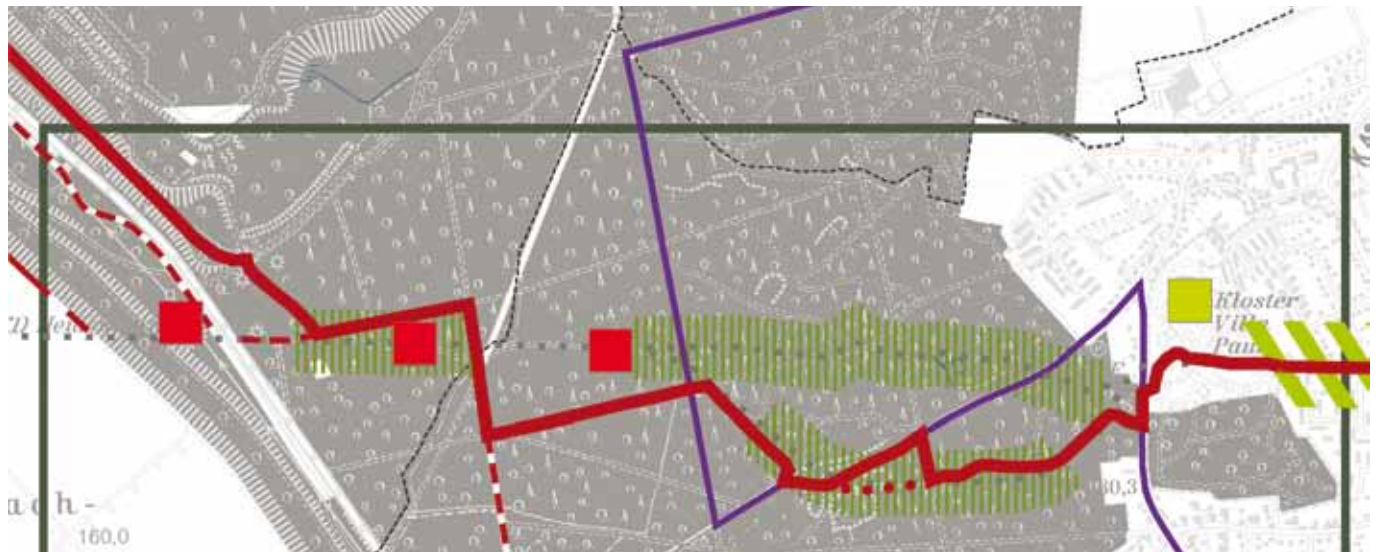
Burg Rode

WASSERBURGENROUTE  
Anschluss

GRÜNROUTE  
Anschluss

# KERKRADE

Olden



## Lupenräume

Die Entwicklung von Lupenräumen ist ein tragendes Prinzip des Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica. In diesen Lupenräumen sollen bedeutende archäologische Fundstellen präsentiert und mit weiteren vor Ort bestehenden Attraktionen zu einem „Gesamterlebnisraum“ verdichtet werden. An die Lupenräume knüpft auch das übergeordnete Verkehrsnetz an. Sowohl der Radfahrer, der sich auf gesamter Länge im Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica bewegt, als auch der Autofahrer, der ihn sich nur punktuell erschließt, treffen hier aufeinander. Beide Nutzer finden in den Lupenräumen die Möglichkeit, sich dort über einen längeren Zeitraum aufzuhalten, zu informieren und zu erholen.

Insgesamt sind zwischen Köln und Rimbürg sieben Lupenräume projektiert:

- Lupenraum Heidenburg – Königsdorfer Wald (Stadt Frechen, Stadt Bergheim)
- Lupenraum Erftaue (Stadt Bergheim)
- Lupenraum vicus Elsdorf (Gemeinde Elsdorf)
- Lupenraum Tagebau Hambach – Sophienhöhe (Gemeinde Elsdorf, Gemeinde Niederzier, Stadt Jülich)
- Lupenraum Straßentrasse zwischen Koslar und Baesweiler (Stadt Jülich, Gemeinde Aldenhoven, Stadt Baesweiler)
- Lupenraum vicus Baesweiler (Stadt Baesweiler)
- Lupenraum vicus Rimbürg (Stadt Übach–Palenberg, Gemeinde Landgraaf)

Im Nachfolgenden sind „Testentwürfe“ dargestellt, in denen

die erforderlichen Rahmenbedingungen und die Gestaltungsmöglichkeiten für die Lupenräume ausgelotet wurden.

Die Realisierung der Lupenräume bedarf in einem nächsten Schritt einer gesonderten Vertiefung, in der sowohl die räumlichen Bedingungen konkretisiert als auch Fragestellungen zu Organisation, Trägerschaft, Unterhaltung und Finanzierung geklärt werden.

„*vicus*“

Für bedeutende archäologische Fundstellen, die durch Prospektion nachgewiesen sind, aber nicht ausgegraben werden sollen, wurde ein Prinzip zur Sichtbarmachung entwickelt, das im gesamten Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica innerhalb der Lupenräume gelten soll.

Abgeleitet aus dem Grundriss eines römischen vicus mit 25 m langen und 7,5 m breiten Streifenhäusern rechts und links der Straße, werden auf solchen Fundstellen Flächen von 25 m Länge und einer Breite von bis zu 60 m (= ein Vielfaches von 7,50 m) aus der Feldflur ausgemarkt werden.

25 m breite und 5 m hohe Betonscheiben kennzeichnen sowohl den Ein- als auch den Ausgang des ehemaligen vicus. In die Mauerscheiben wird der Name des Lupenraums eingefräst. Ein ebenfalls eingefrästes Band auf Augenhöhe gliedert die große Fläche. Ggf. kann das Band durch in Frechen gefertigte



Gestaltungsprinzip eines vicus am Beispiel des vicus Aldenhoven





Keramikkacheln farbig gestaltet werden.

Zwischen diesen Mauerscheiben entstehen, einem Streifenhaus ähnlich, durch gebrochene Mauern in unterschiedlichen Höhen 7,5 m breite Kompartimente, die Platz bieten für unterschiedlichste Nutzungen und Präsentationen.

In diesen Kompartimenten können Grabungsergebnisse, Rekonstruktionen und Teilrekonstruktionen, die Technik der Prospektion, Gehölze und Früchte der Römerzeit oder einfach wiesenartige Ruheräume gezeigt werden. Aber auch Platz für temporäre Kunstveranstaltungen ist vorhanden. Die Mauerreste fungieren als Sitzplätze.

Je nach archäologischer Erkenntnis können sich diese „vici“ auf nur einer oder auch auf beiden Seiten der historischen Straßentrasse befinden. Innerhalb des Areals wird die Radroute auf Ort betonplatten gelegt. Entscheidend ist, dass ein solcher vicus nur dann entsteht, wenn sich an dieser Stelle auch tatsächlich Originalbefunde im Boden befinden, so dass sich beim Besucher die Landschaft mit dem Wissen um die archäologische Substanz im Boden unmittelbar verknüpft.

### *Lupenraum Königsdorfer Wald mit Heidenburg*

Der Lupenraum spannt sich zwischen der Villa Pauli mit einer weitläufigen Parkanlage im Osten und der Heidenburg am Fuße Fischbachhöhe im Westen auf. Erschlossen wird er durch je eine mansio im Osten und Südwesten des Königsdorfer Waldes. Zu den wesentlichen Bausteinen gehören:

- Präsentation der Römerstraße
- Öffnen und Pflege / Gestaltung der Parkanlage Villa Pauli
- Organisation der Parkplätze
- Erschließung und Präsentation der Heidenburg
- Rekonstruktion römerzeitlicher Hügelgräber
- Stärkung der erholungs- und naturschutzfachlichen Qualitäten des Königsdorfer Waldes

Lupenraum Königsdorfer Wald mit Heidenburg



Der Königsdorfer Wald ist eine kleine, aber äußerst interessante Waldlandschaft und gleichzeitig ein hochwertiges Erholungsgebiet, in der die Geschichte einer Waldlandschaft nachvollzogen werden kann. Darin eingebettet ist die Geschichte einer römischen Straße. Der auf langer Strecke in Originalsubstanz erhaltene römische Straßendamm und die an die Via Belgica angrenzende Heidenburg sind archäologische Attraktivitäten. Ziel ist es, über Freistellungsmaßnahmen den Straßendamm im Königsdorfer Wald markant herauszustellen. Ergänzt wird diese Maßnahme durch die Präsentation eines Straßenschnittes vor Ort.

Die Via Belgica führt heute durch das Gelände der ehemaligen Fabrikantenvilla der Familie Pauli mit einer großzügigen Parkanlage und altem Baumbestand. Die spätklassizistische Villa ist zu einem Seniorenheim umgebaut. Ziel ist es, diese Anlage zum einen durch die Öffnung des Restaurants oder des Cafés des Seniorenheims St. Elisabeth für die Besucher des Erlebnisraums Römerstraße als gastronomische Anlaufstelle zu öffnen.

Zum anderen soll die historische Parkanlage in Sinne eines Landschaftsparks mit Arboretum in Interpretation der historischen Gestaltung des 19. Jahrhunderts restauriert werden. Dies bedeutet: Pflege des alten Baumbestandes, Erneuerung des Wegenetzes, Erhalt und Restaurierung der Pavillons, ggf. Vervollständigung bzw. Einrichtung eines Kreuzwegs. Auch der vorhandene Streichelzoo kann als zusätzliche Attraktion

für Kinder weiterentwickelt werden. Ein Nutz- und Kräutergarten kann dem Seniorenheim zugeordnet werden. Dies alles sind Maßnahmen, die auch die Attraktivität des Seniorenheimes für seine Bewohner und deren Besucher erhöhen und gleichzeitig die Öffnung nach außen befördern. Für die Route der Via Belgica von besonderer Bedeutung ist die dauerhafte Öffnung des westlichen Parkzugangs für Radfahrer und Fußgänger.

Beispielhafte Gestaltung der Parkanlage Villa Pauli



## Heidenburg

Bei der Heidenburg handelt es sich um einen befestigten Straßenposten an der Via Belgica. Die Relikte sind heute nur schwer zugänglich und deshalb nicht wahrnehmbar. Im Zuge des Tagebaus wurde die Heidenburg durch die Nord-Süd-Bahn und die Anschüttung der Fischbachhöhe isoliert. In erster Linie gilt es, der Heidenburg durch großzügige Freistellung und Gestaltung des Umfeldes Platz zu gewähren, auf dem ggf. auch eine Teilrekonstruktion erfolgen kann. In Ergänzung sollen die zerstörten römischen Hügelgräber rekonstruiert werden. Vor allem muss die Heidenburg besser erreicht werden können.

## Heidenburg | Variante I

In der Variante I wird die Heidenburg über das bestehende Wegenetz erschlossen. Ein kleiner Stich führt die Besucher auf eine Aussichtsplattform im Osten der Bahnlinie, von wo aus die Heidenburg einsehbar ist. Die Querung der Bahn erfolgt dabei über die ca. zwei km weiter nördlich vorhandene Brücke. Eine wiederum ca. zwei km lange Stichroute führt dann auf der Westseite der Bahn zur Heidenburg zurück. Auf die Hauptroute gelangt man nur über die Stichroute.

Heidenburg | Erschließungsvariante I



Heidenburg | Erschließungsvariante II





### Heidenburg | Variante II

Die Variante II entspricht weitgehend der Variante I. Sie ermöglicht allerdings über eine zweite Aussichtsplattform den Blick auf die Heidenburg von oben. Hierzu ist die Rodung eines Sichtdreiecks erforderlich. Die Plattform ist über einen kurzen Abstecher von der Hauptroute aus zu erreichen.

### Heidenburg | Variante III

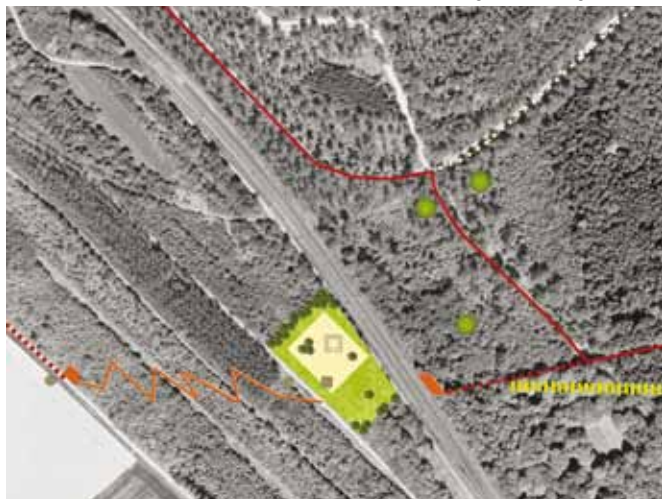
In der Variante III erlaubt über eine Treppenkonstruktion den Zugang zur Heidenburg von der Fischbachhöhe aus. Für Nutzer der Radroute bedeutet dies, dass die Fahrräder oben abgestellt werden und die Heidenburg zu Fuß über die

Haldenkante erreicht und wieder verlassen wird. Auf die zwei Kilometer lange Stichroute im Tal kann deshalb verzichtet werden.

### Heidenburg | Variante IV

In Variante IV wird die Bahn auf Höhe der Heidenburg durch ein Brückenbauwerk gequert. Die Aussichtsplattform im Osten ist damit entbehrlich. Eine flache Rampe ermöglicht es, auch mit Fahrrädern den Höhenunterschied an der Fischbachhöhe zu überwinden. Die Hauptroute bindet deshalb unmittelbar an der Treppen- bzw. der Brückenkonstruktion ohne weitere Stichrouten auf.

Heidenburg | Erschließungsvariante III



Heidenburg | Erschließungsvariante IV





### *Lupenraum Erftaue*

Der Lupenraum Erftaue spannt sich zwischen dem Westrand der Ville bei Quadrath–Ichendorf und der BAB A61 bei Thorr auf. Zu den wesentlichen Bausteinen gehören:

- das Regionale 2010 Projekt „Bürgerwald Bergheim“,
- die Gewässerverlegung der Erft,
- noch vorhandene Spuren der historischen Trasse in Form der Straßenstation Kenten, eines Straßendamms und ggf. einer villa rustica.

Bei dem Lupenraum handelt es sich in erster Linie um ein stadtnahes Erholungsgebiet der Stadt Bergheim. Die ursprüngliche Auenlandschaft der Erft wurde, wie jede Kulturlandschaft an die menschlichen Bedürfnisse und Anforderungen angepasst. Starke Veränderungen vollzogen sich insbesondere in jüngerer Zeit durch den Braunkohleletagebau und den Verkehrswegebau. Die Umsetzung der EU–Wasserrahmenrichtlinie und die Rückführung des Wasserregime nach Abschluss der Tagebautätigkeiten sind die großen Anforderungen an die Erftaue und ihre Gewässer in diesem Jahrhundert.

Die vielschichtigen wasserrechtlichen, naturschutzfachlichen, gestalterischen und archäologischen Anforderungen und Zielsetzung aufeinander abzustimmen und einen quali-

tätvollen Naherholungsraum für Bergheim zu schaffen, sind Ziele des Lupenraums. Die Radroute und der Verlauf der Via Belgica werden in das Erholungsgebiet eingebunden.

Um die Via Belgica gut präsentieren zu können und gleichzeitig dem naturschutzfachlichen Erfordernis des Aufbaus von Wald nachzukommen, besteht die Möglichkeit, die Via Belgica sowohl östlich als auch westlich der K 33 in großzügigen Lichtungen, die von Auwäldern umschlossen sind, zu präsentieren. Die Lichtungen fungieren dabei als „Bühne“ auf der die Via Belgica als markante und artifizielle Struktur hervorgehoben wird und sich gegenüber der „Natur“ des Auwaldes und der großzügigen, nur mit wenigen Baumgruppen bestandenen Wiese deutlich absetzt. Die Radroute durchquert sowohl die Lichtung als auch den dichten Auwald und ist gleichzeitig Haupterschließung für das gesamte Erholungsgebiet.

Auf den Lichtungen kann gelagert, Picknick gemacht und gespielt werden. Am nördlichen Rand der großen Lichtung ist der Verlauf der renaturierten Erft erlebbar. Auf die Unterbrechung des Verlaufs der Via Belgica durch die BAB A 4 wird durch ein Gestaltungselement aufmerksam gemacht.



Lupenraum vicus Elsdorf und gallo-römischer Umgangstempel





### *Lupenraum vicus Elsdorf und gallo-römischer Umgangstempel*

Der Lupenraum umfasst die am südöstlichen Ortsrand von Elsdorf nachgewiesenen archäologischen Spuren eines vicus und eines gallo-römischen Umgangstempels. Ziel ist es, sie innerhalb des Erlebnisraums Römerstraße angemessen zu präsentieren. Der vicus Elsdorf erstreckt sich vermutlich über eine Fläche von 200m x 600m. Denkbar wäre es, die archäologischen Befunde in eine Parkanlage einzubinden, die unmittelbar am Ortsrand liegt und damit auch die Funktionen der Ortsrandgestaltung und der Naherholung übernehmen kann.

Die Rekonstruktion des gallo-römischen Umgangstempels könnte innerhalb der extensiv gestalteten, mit Baumgruppen bestandenen Grünanlage ein Schwerpunkt bilden. Die Trasse der Via Belgica wird als Bestandteil des Wegenetzes herausgearbeitet. Die Abgrenzung zur L276 erfolgt durch eine Baumreihe. Zur offenen Flur leiten Großbäume über.

Für Autofahrer wird es einen Parkplatz geben, der von einer Mauer umschlossen ist, so dass die Fahrzeuge vom Park aus nicht sichtbar sind. Sowohl das Ortszentrum von Elsdorf als auch das Projektgebiet „Terra Nova“ werden über Wegeführungen angebunden.

Lupenraum Tagebau Hambach – Sophienhöhe



### *Lupenraum Tagebau Hambach – Sophienhöhe*

Der Lupenraum umfasst die gesamte Nordkante des Tagebaus Hambach von Elsdorf im Osten bis Setternich auf der Westseite der Sophienhöhe. Wesentliche Bausteine sind:

- Schnittstelle Tagebau Hambach / Via Belgica / Regionale 2010 Projekt „Terra Nova“
- Inszenierung des durch den Tagebau zerstörten Abschnitts der Via Belgica
- Ausgestaltung der Radroute entlang der Nordkante
- Einbeziehung der Sophienhöhe in die Inszenierung des zerstörten Trassenabschnitts, ggf. als Plattform zur Darstellung virtueller Rekonstruktionen
- Freistellung der antiken Trasse im Bereich der Sophienhöhe
- Umgestaltung der Besucherparkplätze zu mansiones

Der Lupenraum erfordert eine enge Abstimmung mit den Zielen des Projektes „Terra Nova“.

Der durch „Terra Nova“ entwickelte „Römerplatz“ an der Schnittstelle von Via Belgica und Tagebaukante wird Bestandteil des Erlebnisraums Römerstraße.

Der im Rahmen von „Terra Nova“ entwickelte breite Grünzug entlang der Tagebaukante im Osten wird über die Bandstraße hinaus im Sinne eines „Linearparks“ verlängert. Damit wird die Radroute gestalterisch aufgewertet. Dies bedeutet, dass

ein 5 bis 10 m breiter, mit Bäumen bestandener Wiesenstreifen den Radweg von den angrenzenden Ackerflächen absetzt und dessen Verlauf betont. An den Pumpstationen entstehen „Parktaschen“, die von Mauerzügen in Sitzhöhe eingefasst werden. Die Pumpstationen selbst fungieren als „Skulpturen“. Die „Parktaschen“ dienen mit den Sitzelementen auch als Kurz-Rastplätze.

Pumpstationen werden zu „Parktaschen“



Lupenraum zwischen Koslar und Baesweiler





### *Lupenraum zwischen Koslar und Baesweiler*

Der Lupenraum zwischen Koslar und Baesweiler ist heute durch großflächige Landwirtschaft und eingestreute Abraumhalden aus der Zeit des Steinkohlenbergbaus geprägt. In nur zwei Bereichen ist die Trasse in Form von Feldwegen noch nachvollziehbar. Hier soll durch Oberflächengestaltung auf die im Boden noch befindlichen Befunde hingewiesen werden. Das im Zuge der Rahmenplanung zur Via Belgica entwickelte Darstellungsprinzip „vici“ (siehe S. 79) kann sowohl an den römischen Trümmerstellen als auch am römischen Heiligtum zur Anwendung kommen. Die auf der historischen Trasse geführte Radroute verbindet die einzelnen „Schaustellen“ miteinander.

Die Radroute wird von schmalen Wiesenstreifen mit aufgelockerten Baumreihen flankiert, so dass die „Schaustellen“ des Lupenraums und die sie verbindende Via Belgica in der flachen Börde von weit her erkennbar sind. Die Relikte der historischen Trasse werden in die Route integriert und gesondert gekennzeichnet.

Eine mansio an der B 56 ermöglicht es Autofahrern, das Fahrzeug abzustellen und die einzelnen „Schaustellen“ zu Fuß zu erwandern. Aufgrund der guten Erreichbarkeit können auch Veranstaltungen wie Freilufttheater oder –Konzerte innerhalb der „Schaustellen“ stattfinden.

Lockere Baumgruppen kennzeichnen die Via Belgica zwischen den „Schaustellen“





### *Lupenraum vicus Baesweiler*

Für den zwischen der L 225 und dem CarlAlexanderPark nachgewiesenen vicus Elsdorf wurde bereits im Rahmen der EuRegionale 2008 als Teil des Masterplans *via belgica* | *vici romani* ein Strukturkonzept entwickelt, das in diesem Lupenraum umgesetzt werden soll. Ziel ist es, den römischen vicus Baesweiler als einen „Archäopark“ zu gestalten.

Durch die Entdeckung einer römischen *villa rustica* bei Beggendorf ist es erforderlich, den Lupenraum nach Norden bis zum Ortsrand von Beggendorf auszudehnen. Verknüpft werden die gestalterischen Aussagen zum Lupenraum mit den beabsichtigten Gewerbeflächenentwicklungen der Stadt Baesweiler, so dass ein städtebaulich tragfähiges Gesamtkonzept entsteht.

Kernaussage ist die Freihaltung einer breiten Grünzäsur, die den Ortsteil Beggendorf mit dem CarlAlexanderPark verknüpft. Eingebettet in diesen Freiraumkorridor liegt in einer Parkanlage, wie sie auch in Elsdorf anzutreffen ist, die *villa rustica*. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind auch hier vielfältig und reichen über Rekonstruktion, Teilrekonstruktion bis hin zur abstrakten Darstellung des Geländes mit Hilfe von Vegetationsstrukturen. Der Ortsteil Beggendorf erhält damit einen gestalteten Ortsrand, der gleichzeitig als Puffer zu den neuen Gewerbeflächen dient.

In Anlehnung an die *villa rustica*, und damit an die römische Landnutzung, können in der Grünzäsur auch Pferdekoppeln sein. Mehrere Zuwegungen verbinden den Archäopark am Fuße des CAP mit der *villa rustica* und dem Ortsteil Beggendorf.







### *Lupenraum vicus Rimburg mit Wurmatal*

Auch für den im Wurmatal nachgewiesenen vicus Rimburg wurde bereits im Rahmen der EuRegionale 2008 als Teil des Masterplans *via belgica | vici romani* ein Strukturkonzept entwickelt. Ziel ist es, den vicus Rimburg als einen „Archäopark“ zu gestalten. Er wird eingebettet in ein Gesamtkonzept für die Neugestaltung der Wurmaue zwischen Palenberg und Rimburg.

In südlicher Verlängerung des Naherholungsgebiets Wurmatal wird im Umfeld des Park&Ride-Parkplatzes am Bahnhof von Übach-Palenberg eine öffentliche, extensiv gestaltete Grünanlage am Übergang zur offenen Landschaft geschaffen. Die anschließenden Ackerflächen im Talraum der Wurm werden zu einer grünlandgenutzten Auenlandschaft umgestaltet. Die parallel zur Bahnlinie verlaufende Radroute wird durch lockere Baumreihen gekennzeichnet, die im Sommer Schatten spenden.

Am Bahnhof von Überach-Palenberg entsteht ein attraktiver Einstiegspunkt in den Erlebnisraum Römerstraße sowohl für Autofahrer als auch für Nutzer des ÖPNV. Der vorhandene Park&Ride-Parkplatz wird als *mansio* gestaltet und zusätzlich mit einer Radstation ausgestattet. Von hier aus gelangt man auf einer Rundroute zum vicus Rimburg und dem noch einzurichtenden Besucherzentrum. Das Besucherzentrum

bietet zum einen Informationen, die den Einstieg in den Erlebnisraum Römerstraße ermöglichen. Zum anderen werden hier die ortsbezogenen archäologischen Funde der Sammlung Riediger präsentiert.



## 6. VIELE PROJEKTE UND EIN GEMEINSAMES ZIEL

### Die Radroute

Erschlossen wird der Erlebnisraum Römerstraße von einer durchgängige Radroute, wie sie in Kapitel 5 dargestellt und beschrieben ist. Diese Route, für die eine Breite von 2,5 m zugrunde gelegt wurde, ist heute in weiten Teilen bereits vorhanden, einzelne Lückenschlüsse bzw. Verbesserungen und Ausbau vorhandener Wegeabschnitte sind aber zwingend erforderlich, um eine durchgängige, attraktive und gefahrlose Nutzung insbesondere für die Zielgruppe der Familien zu ermöglichen. Die Wahl der Oberfläche orientiert sich in erster Linie an den vorhandenen, sich anschließenden Wegeabschnitten. Grundsätzlich gilt, dass die überregionale Radroute der Via Belgica die Standards und Qualitätskriterien für Radverkehrsanlagen in Nordrhein–Westfalen erfüllen sollte:

- Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel bei einem Zweirichtungsradweg 2,40 m nicht unterschreiten.
- Die Radverkehrsfläche muss entsprechend den allgemeinen Regeln der Technik und den Belangen des Radverkehrs gebaut und unterhalten werden (geringer Rollwiderstand, abgesenkte Bordsteine (Null–Höhe) und das niveaugleiche Passieren von Grundstückszufahrten).
- Radverkehrsanlagen bedürfen regelmäßiger Unterhaltung.
- Die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegführungen an Kreuzungen und Einmündungen müssen auch für Ortsfremde eindeutig erkennbar sein.
- Die Radverkehrsführung sollte stetig sein, d.h. die Siche–

rungelemente (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.) sollten möglichst selten wechseln.

- Insbesondere Konfliktbereiche, wie z.B. Kreuzungen, Einmündungen verkehrsreicher Grundstückszufahrten, sind durch Markierungen, wie Furten, Radfahrschleusen, Abbiegestreifen etc., sicher zu gestalten. Zusätzlich muss auf die Wahrung einer ausreichenden Sichtbeziehung zwischen dem Kfz– und dem Radverkehr geachtet werden.



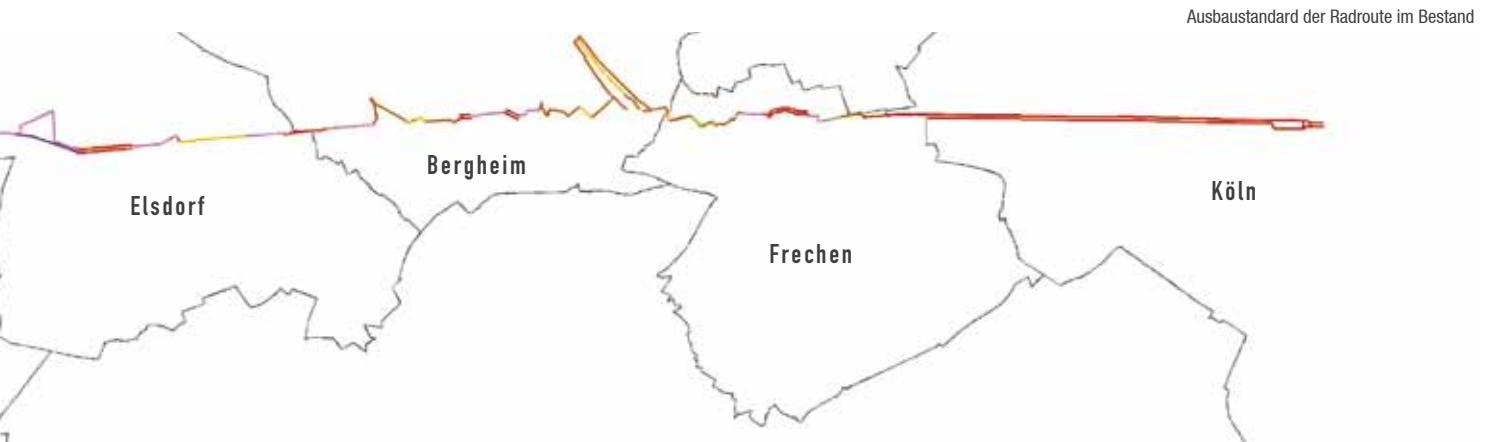


## Die Radroute im Bestand

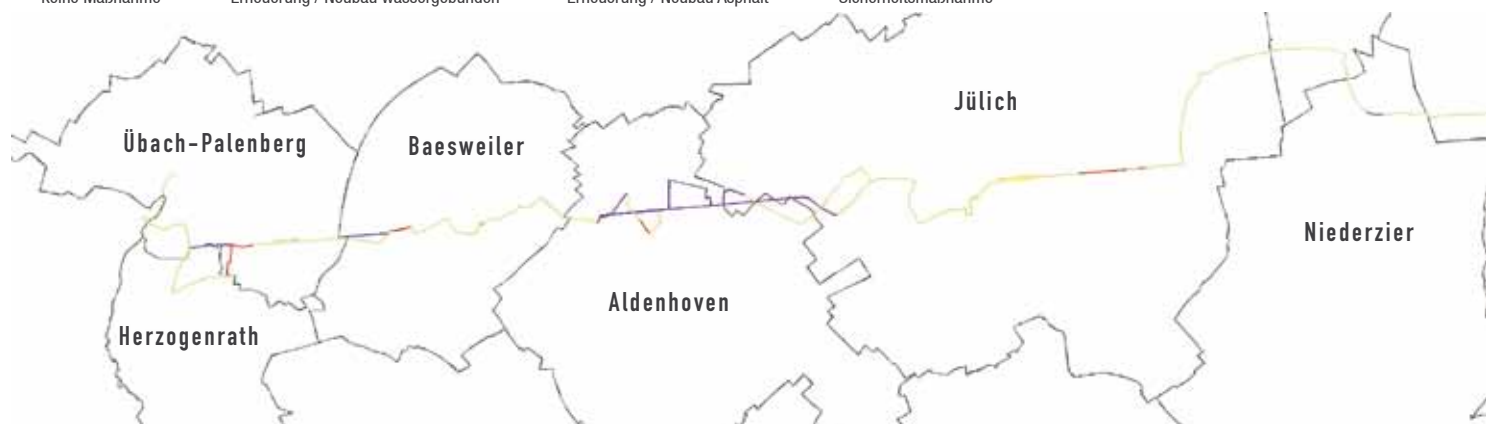
Die Radroute präsentiert sich heute in den unterschiedlichsten Ausbaustandards und –zuständen. Die Palette reicht dabei von gut ausgebauten Radwegen, wie sie z.B. im Stadtgebiet von Köln oder als eigenständige Radwege entlang von Bundes– oder Kreisstrassen anzutreffen sind.

In der Börde sind es in der Regel wassergebundene oder asphaltierte Flurwege, auf denen die Routenführung verläuft. In Abschnitten handelt es sich aber auch um einfache

Wiesenwege, die erst noch durch Baumaßnahmen in einen für Fahrräder befahrbaren Zustand versetzt werden müssen. In Kleinstädten bzw. Ortschaften bieten sich häufig verkehrs– arme Erschließungstrassen zur Führung der Route an. Dort sind aber auch verkehrsreiche Ortsdurchgangssituationen ohne oder nur bedingt sichere Radwegeführungen anzutreffen. Auf dem gesamten Radroute bestehen aber auch noch Lücken. Sie müssen durch Neubau geschlossen werden.



— keine Maßnahme    — Erneuerung / Neubau wassergebunden    — Erneuerung / Neubau Asphalt    — Sicherheitsmaßnahme



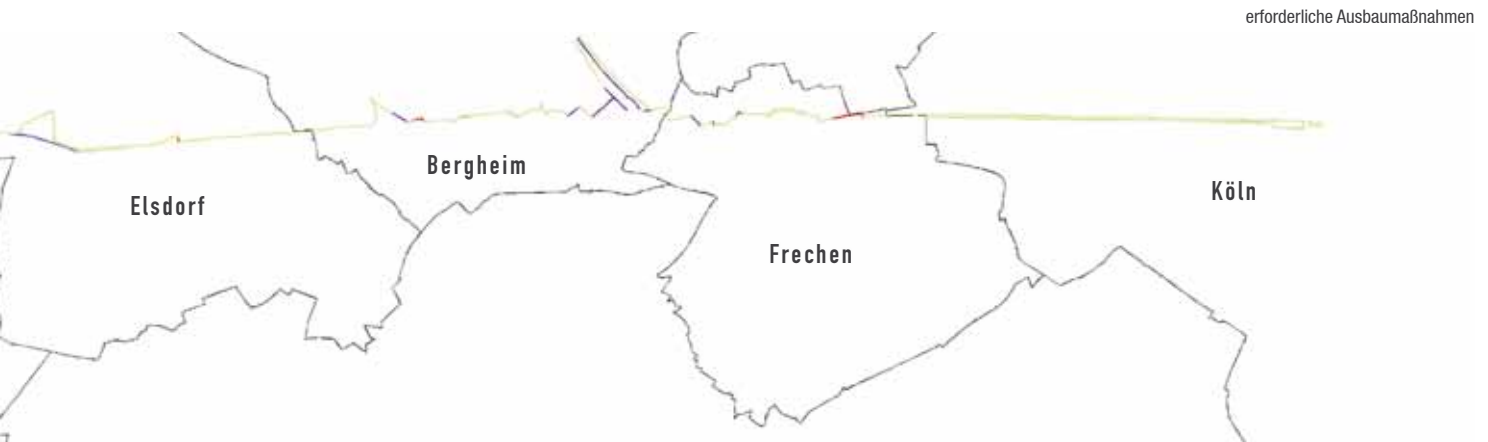
## Die erforderlichen Maßnahmen

Ziel ist es, aus der inhomogenen Bestandssituation eine durchgängige, attraktiv geführte und sichere Radroute zu formen. In einem ersten Schritt wurden deshalb die Abschnitte identifiziert, die für die durchgängige Befahrbarkeit aufwerfende Maßnahmen erforderlich machen.

Diese Maßnahmen beziehen sich dabei auf Neubau oder Ausbau bzw. Erneuerung der Strecke im Sinne von Verbesserung der Deckschicht oder Verbreiterung der Wegeführung.

Als Ausbaustandards wurden wassergebundene Wegedecke oder Asphalt formuliert.

Diese Ausbaustandards wurden der Kostenschätzung zugrunde gelegt. Die Wahl der Deckschicht orientierte sich in der Regel an dem Ausbaustandard der anschließenden Wegabschnitte. Die Kosten wurden geschätzt. Sollte beabsichtigt sein, den Ausbaustandard von wassergebundener Decke zu Asphalt zu verbessern, bedeutet dies Mehrkosten.



— Route wassergebunden — Route Asphalt

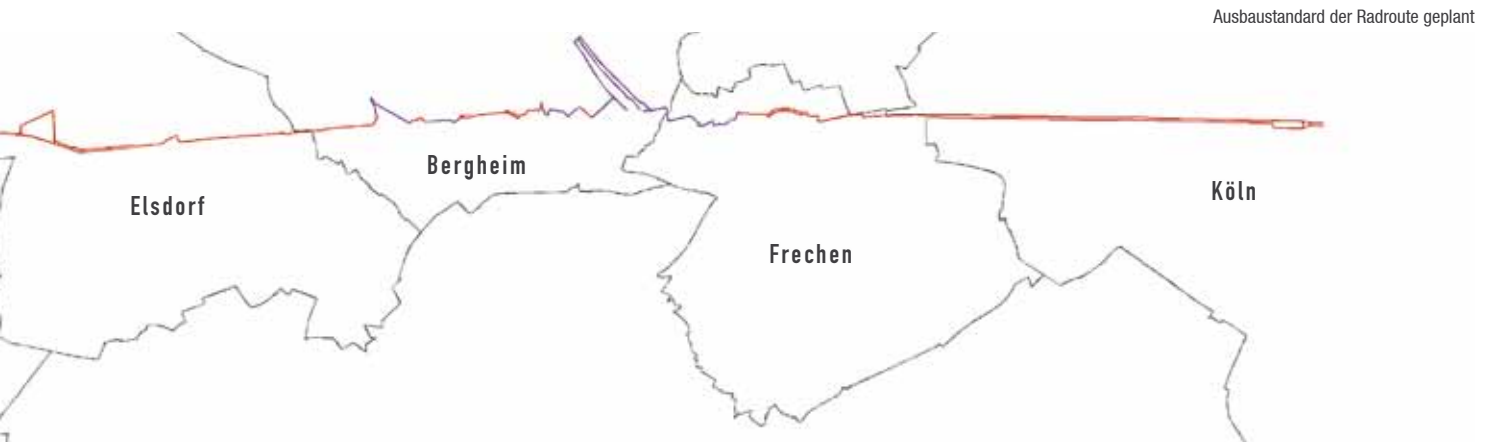




## Die erforderlichen Maßnahmen

Grundsätzlich gilt, dass Asphalt sich für den Radwegebau nicht zuletzt aufgrund des geringen jährlichen Unterhalts besonders anbietet. Hinzu kommen seine hohe Griffigkeit und der geringe Rollwiderstand. Dagegen stehen die im Vergleich zur wassergebundenen Decke höheren einmaligen Herstellungskosten. Radwege aus wassergebundener Decke haben hingegen einen größeren Rollwiderstand und eine geringere Griffigkeit als Asphaltbeläge. Den geringeren Wegebaukosten

stehen höhere Unterhaltskosten gegenüber. Mit jährlichen Ausbesserungsarbeiten muss gerechnet werden. Darüber hinaus gilt zu berücksichtigen, dass wassergebundene Decken keinen maschinellen Winterdienst zulassen. Ist der Radweg gleichzeitig ein landwirtschaftlich genutzter Flurweg, können wassergebundene Decken nicht eingesetzt werden. Auch die erforderliche Ausbaubreite erhöht sich dann auf 4 m.



## Die Streckenlängen

Die Hauptroute durch den Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica hat nach ihrem langfristig angedachten Verlauf zwischen Köln und ihrem vorläufigen Endpunkt in Rimbarg eine Länge von ca. 88 km.

Hinzu kommen noch Stichrouten mit einer Länge von ca. 4 km. Insbesondere westlich von Jülich sind zur durchgängigen Nutzung der Radroute kurzfristig alternative Strecken-

angebote erforderlich. Die Gesamtlänge der Alternativrouten beträgt ca. 15 km.

In einer ersten Abschätzung sind bezogen auf die Hauptroute ca. 73 km bereits heute als Radroute befahrbar, wobei es in Einzelabschnitten kurz- bis mittelfristig erforderlich sein wird, Anpassungen bezüglich Sicherheit und Fahrkomfort vorzunehmen. Dies bezieht sich insbesondere auf Kreuzungen

Länge in km	Stadt Köln	Stadt Frechen	Stadt Bergheim	Gemeinde Elsdorf	Gemeinde Niederzier
<b>Hauptroute</b>	18,2	7,8	14,7	10,8	1,9
davon Neubau	0	0,2	1,3	0,4	0
davon Ausbau	0	1,2	0,7	0	0
<b>Alternativroute</b>	0	0	0,2	0	0
davon Neubau	0	0	0	0	0
davon Ausbau	0	0	0,2	0	0
<b>Stichroute</b>	0	0	2,5	0	0
davon Neubau	0	0	0	0	0
davon Ausbau	0	0	2,5	0	0

mit übergeordneten Straßen oder auf Radwege entlang stark befahrener Straßen. Auf ca. 10 km ist ein Ausbau und auf ca. 5 km ein Neubau erforderlich.

Die erforderlichen 4 km Stichroute sind als Weg bereits vorhanden, müssen aber auf ca. 3 km erneuert bzw. ausgebaut werden.

Von den kurzfristig erforderlichen 15 km Alternativroute sind 10 km unmittelbar nutzbar, ca. 4 km sind neu zu bauen und ca. 1 km muss erneuert bzw. ausgebaut werden.

Gemeinde Titz	Stadt Jülich	Gemeinde Aldenhoven	Stadt Baesweiler	Stadt Übach– Palenberg	Stadt Herzogenrath	Länge gesamt
2,3	19,3	4,3	3,1	5,7	0,1	88,1
0	0	3,5	0	0	0	5,4
0	3,5	0	2,7	1,0	0	9,1
0	0,8	5,9	5,5	0	2,2	14,6
0	0,8	2,9	0	0	0	3,7
0	0	0,4	0	0	0	0,6
0	0	0	0	1,5	0	4,0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	2,6

## Die Wegebaukosten Hauptroute

Die Hauptroute des Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica ist außerhalb der Stadtgebiete als Zweirichtungsfahrweg mit einer Breite von 2,50 m konzipiert. Der Kostenermittlung liegt damit bei Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen eine Breite von 2,50 m zugrunde.

Als Einheitspreis wurde veranschlagt für:

- Wegeneubau wassergebundene Decke: 30 € pro m<sup>2</sup>
- Wegeneubau Asphalt: 45 € pro m<sup>2</sup>
- Wegeausbau wassergebundene Decke: 10 € pro m<sup>2</sup>
- Wegeausbau Asphalt: 18 € pro m<sup>2</sup>

In der Summe ist der vordringliche Ausbaubedarf für die Realisierung fehlender bzw. mangelhafter Wegeabschnitte

Hauptroute	Stadt Köln	Stadt Frechen	Stadt Bergheim	Gemeinde Elsdorf	Gemeinde Niederzier
Kosten gesamt (€)	0	60.400	128.000	42.000	0
Kilometer Aus- bzw. Neubau	0	1,4	2,0	0,4	0
davon Neubau	0	14.700	103.500	42.000	0
wassergebunden	0	14.700	103.500	0	0
Asphalt	0	0	0	42.000	0
davon Ausbau	0	45.700	24.500	0	0
wassergebunden	0	10.200	8.500	0	0
Asphalt	0	35.500	16.000	0	0



der Hauptroute mit ca. 0,75 Mio. Euro für ca. 15 km zu veranschlagen. Aus- bzw. Neubaubedarf besteht dabei in der Stadt Frechen, der Stadt Bergheim, der Gemeinde Elsdorf, der Stadt Jülich, der Gemeinde Aldenhoven, der Stadt Baesweiler und in Übach-Palenberg.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass insbesondere auf Abschnitten westlich von Jülich die beabsichtigte Trassen-

führung der Hauptroute kurzfristig nicht realisierbar ist und deshalb auf den Ausbau von Alternativrouten zurückgegriffen werden muss. Die Qualifizierung dieser Alternativrouten ist dabei unabdingbar, um bis zum Präsentationsjahr der Regionale 2010 eine durchgängig befahrbare Radroute anbieten zu können.

Gemeinde Titz	Stadt Jülich	Gemeinde Aldenhoven	Stadt Baesweiler	Stadt Übach-Palenberg	Stadt Herzogenrath	Kosten gesamt
0	115.200	257.700	104.300	23.700	0	731.300
0	3,5	3,5	2,7	1,0	0	14,5
0	0	257.000	0	0	0	417.900
0	0	257.700	0	0	0	375.900
0	0	0	0	0	0	42.000
0	115.200	0	104.300	23.700	0	313.400
0	56.500	0	23.700	23.700	0	122.600
0	58.700	0	80.600	0	0	190.800

## Die Wegebaukosten Alternativroute

In Abschnitten der Via Belgica sind die besitzrechtlichen Voraussetzungen zur kurzfristigen Realisierung der geplanten Hauptroute nicht gegeben. Deshalb ist davon auszugehen, dass auf dem Gebiet der Stadt Jülich und der Gemeinde Aldenhoven der Neubau bzw. der Ausbau von Alternativrouten als Interimslösung auf einer Strecke von insgesamt 4,1 km erforderlich wird. Die Kosten hierfür wurden separat ermittelt und mit ca. 300.000 € veranschlagt.

Diese Kosten sind im Gesamtbedarf zu berücksichtigen, so dass zur Realisierung der Gesamtstrecke von einem Finanzierungsbedarf von ca. 1 Mio. Euro ausgegangen werden muss.

Die isolierte Lage der Heidenburg auf dem Stadtgebiet von Bergheim erfordert als einfachste und kostengünstigste Lösung die Erschließung durch Stichrouten mit einer Länge

Alternativroute	Stadt Köln	Stadt Frechen	Stadt Bergheim	Gemeinde Elsdorf	Gemeinde Niederzier
Kosten gesamt (€)	0	0	0	0	0
Kilometer Aus- bzw. Neubau	0	0	0	0	0
davon Neubau	0	0	0	0	0
wassergebunden	0	0	0	0	0
Asphalt	0	0	0	0	0
davon Ausbau	0	0	0	0	0
wassergebunden	0	0	0	0	0
Asphalt	0	0	0	0	0

von insgesamt 2,8 Kilometer. Die hierfür erforderlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen sind mit insgesamt 70.000 Euro zu veranschlagen. Weitere Erschließungsalternativen für die Heidenburg wurden der Kostenermittlung nicht zugrunde gelegt.

Gemeinde Titz	Stadt Jülich	Gemeinde Aldenhoven	Stadt Baesweiler	Stadt Übach– Palenberg	Stadt Herzogenrath	Kosten gesamt
0	57.100	234.400	0	0	0	291.500
0	0,8	3,3	0	0	0	4,1
0	57.100	217.400	0	0	0	274.500
0	57.100	217.400	0	0	0	274.500
0	0	0	0	0	0	0
0	0	17.000	0	0	0	17.000
0	0	0	0	0	0	0
0	0	17.000	0	0	0	17.000



## Die Einzelmaßnahmen

Bereits im Vorfeld des Projekts Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica wurden von allen beteiligten Kommunen eine Vielzahl an Projekten benannt, die in der Lage sind, den Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica Köln–Boulogne–sur-Mer in dem Abschnitt bis Rimburg mit Leben zu füllen.

Mit der Rahmenplanung wurden diese Projektvorschläge zu einem abgestimmten Projektkatalog zusammengeführt, weiter entwickelt und abgestimmt. Alle diese Projekte haben das gemeinsame Ziel, den Erlebnisraum Römerstraße mit Hilfe einzelner Mosaiksteine zu einem großen Bild zu formen. Dies allerdings nicht sofort und auch nicht zum Präsentationsjahr 2010/2011, sondern allmählich und stetig. Viele dieser Mosaiksteine sind schon vorhanden. Andere müssen noch entwickelt werden, neue werden hinzu kommen.

Der vorliegende Projektkatalog versteht sich somit als breite und mit den Kommunen und Akteuren bereits abgestimmte Basis für ein langfristig angelegtes interkommunales Handlungskonzept und beinhaltet sowohl Maßnahmen für die einzelnen „Zeitfenster“ als auch Hinweise, in welchen Abschnitten des Erlebnisraums Römerstraße Kennzeichnungselemente erforderlich, wo geeignete Standorte für Aussichtstürme oder Plattformen vorhanden sind und an welchen Schnittpunkten zum übergeordneten Straßennetz mansiones eingerichtet werden sollen.





## KÖLN



## Themenpunkt Römerstraßen im Imperium Romanum

Zur Geschichte der Römerstraßen im Imperium Romanum wird im Römisch–Germanischen Museum in Köln ein Themenpunkt eingerichtet. Es dient als zentrale Anlaufstelle für alle drei Römerstraßen (AgrippasträÙe, Via Belgica und LimessträÙe).

### umbilicus / caput viarum

Kennzeichnung des umbilicus als zentralen Kreuzungspunkt der SträÙen innerhalb des römischen Köln und seinerzeit Bezugspunkt aller Entfernungsangaben entlang der ReichsträÙen, die aus der Provinzhauptstadt hinaus und ins Land führten und im Erlebnisraum RömersträÙe auch jetzt wieder zu finden sind.

### itour

Audiovisueller Stadtrundgang durch die römische Stadt auf einer individuellen oder vorgeschlagenen Route mit Wissenswertem über bedeutende Sehenswürdigkeiten. Führung per elektronischem Stadtführer und GPS, Informationsabruf wahlweise auch per Mobiltelefon.



### Stadttore

Betonung der Eintritte der RömersträÙen in die römische Stadt als städtebaulich bedeutsame Eingangssituation.



### Basilika St.Aposteln

Beschilderung und Information der romanischen Basilika St. Aposteln als „Zeitfenster“ im Rahmen des :erlebnisraums römerstraße.

Vernetzung zu:

- „via sacra“ (Kranz der romanischen Kirchen Kölns, Köln Tourismus)
- „via culturalis“ (Kulturmeile Köln, Köln Tourismus)
- „Route entlang der römischen Stadtmauer“ (Kölner Stadtführer e.V.)
- AgrippasträÙe Köln – Trier (Erlebnisraum Römerstraße)



### Hahnenortburg

Beschilderung und Information der Hahnenortburg am Rudolfplatz, des Westtors der mittelalterlichen Stadtbefestigung, als „Zeitfenster“ im Rahmen des :erlebnisraums römerstraße.

Vernetzung zu: „Route entlang der mittelalterlichen Stadtmauer“

## Ostasiatisches Museum | Aachener Weiher

Ostasiatisches Museum mit bedeutender Sammlung und japanischem Garten.  
Hinweis auf das Umfeld mit Aachener Weiher und die Regionale 2010–Projekte Lindenthaler Kanal und Frechener Bach. (RegioGrün)  
Gastronomieangebot.  
Anschluss an „ErlebnISRoutE Rhein–Erft“.



## Melatenfriedhof

Beschilderung und Information zum 1810 eingeweihten Zentralfriedhofs der Stadt Köln auf dem Gelände des mittelalterlichen Hauses für Leprakranke als „Zeitfenster“ im Rahmen des :erlebnISRaums römerstraße.



## Straßenraumgestaltung Aachener Straße

Stadtgestalterische Gesamtkonzeption zur Aufwertung der Aachener Straße.  
Maßnahmen zur sicheren, durchgängigen und komfortablen Führung der Radroute Via Belgica auf der gesamten Strecke.





### Wissenschaftsgarten des Max-Planck-Instituts | Gut Vogelsang

Beschilderung und Information zum römischen Gutshof mit spätantiker privater Befestigung als Beispiel eines landwirtschaftlichen Betriebes im Umland der CCAA, der von der Via Belgica erschlossen wurde.

Vernetzung zum Regionale 2010–Projekt „Landschaftspark Belvedere“. (RegioGrün)  
Darstellung der Geschichte der Landwirtschaft in der rheinischen Lößbörde. Präsentation von römerzeitlichen Kulturpflanzen und landwirtschaftlichen Geräten.  
Anschluss an „Erlebnisroute Rhein–Erf“.



### Grabkammer Weiden

Beschilderung und Information zur römischen Grabkammer, und ihrem Bezug zur Via Belgica. Gestalterische Aufwertung des Eingangsbereichs und des Umfeldes unter Einbeziehung der privat genutzten Parkplätzen.

Parkmöglichkeit bestehen am Park & Ride Weiden West mit fußläufiger Verbindung zur Grabkammer. Beschilderung und Information am Park & Ride sowie Ausschilderung für den Individualverkehr sind erforderlich.





## FRECHEN



## Straßentrasse östlich Neufreimersdorf

Markierung des nur im Luftbild sichtbaren Trassenverlaufs der Via Belgica durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.



## Keramion

Beschilderung und Information zum Keramion, Spezialmuseum für historische und moderne Keramik als „Zeitfenster“ im Rahmen des Erlebnisraums Römerstraße. Anbindung der lokalen Themenroute „Keramikspuren“ an den Erlebnisraum Römerstraße.



## Historische Töpferöfen

Information über die Bedeutung der Stadt Frechen als mittelalterliches und neuzeitliches Töpfereizentrum als „Zeitfenster“ im Rahmen des Erlebnisraums Römerstraße.





### Dechant-Hansen-Allee

Markierung des historischen Trassenabschnitts auf der Dechant–Hansen–Allee durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen. Dauerhafter Erhalt und Pflege der stadtgestalterischen Qualität entlang der Römerstraße. Gewährleistung eines sicheren, durchgängigen und komfortablen Radwegs.



### Lupenraum Königsdorfer Wald mit Heidenburg

(Bausteine 6–7 siehe Stadt Bergheim)

Zusammenfassung der unterschiedlichen in diesem Raum mit der Via Belgica, dem Königsdorfer Wald als Naturpark, der Heidenburg und der Villa Pauli (Seniorenheim) vorhandenen Qualitäten in einem Gesamtkonzept.



### Baustein 1 | Villa Pauli

Öffnung des Restaurants / Cafés des Seniorenheims St. Elisabeth für die Öffentlichkeit.

Gestaltung der Parkanlage in Sinne eines öffentlich zugänglichen Landschaftsparks des 19. Jahrhunderts mit Arboretum. Dauerhafte Öffnung des westlichen Eingangs für Radfahrer und Fußgänger. Markierung des historischen Trassenverlaufs innerhalb der Parkanlage durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.

## Baustein 2 | mansio An der Walddstraße

Umgestaltung des vorhandenen Wanderparkplatzes zu einer mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Kennzeichnungs- und Informationssystem des Erlebnisraums Römerstraße.

Fußläufige Anbindung der Villa Pauli.

Anschluss an das Wanderwegenetz im Naturpark Rheinland „Königsdorfer Wald und Glessener Höhe“.



## Baustein 3 | Straße im Königsdorfer Wald

Freistellung und Präsentation von Abschnitten des oberirdisch noch erhaltenen und erkennbaren Straßendamms der Via Belgica in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Ggf. Kennzeichnung des Trassenverlaufs ohne Freistellung auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem des Erlebnisraums Römerstraße.

Die Wegeführung erfolgt parallel zur historischen Straßentrasse.

Information über die zwei unterschiedlichen Wegeführungen am Aufstieg zur Ville in römischer Zeit.



## Baustein 4 | Schnitt „Piepers“

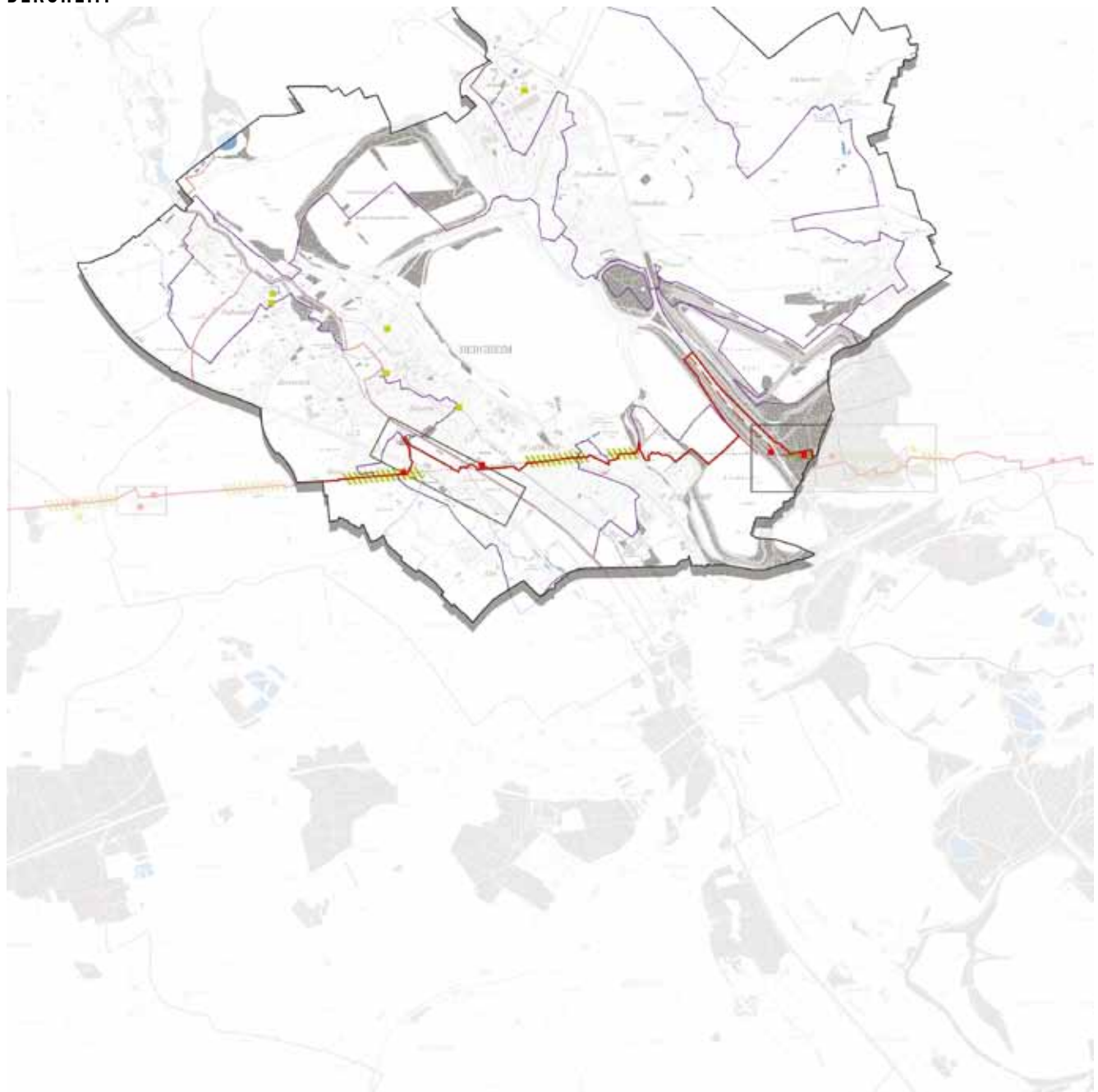
Rekonstruktion und Präsentation eines von dem Archäologen Wilhelm Piepers in den 1960er Jahren erstellten römischen Straßenprofils vor Ort.

## Baustein 5 | mansio an der Alten Aachener Straße

Umgestaltung des Wanderparkplatzes zu einer mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen. Die Gestaltung erfolgt auf Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Kennzeichnungs- und Informationssystem des Erlebnisraum Römerstraße. Fußläufige Anbindung an die Via Belgica. Anschluss an das Wanderwegenetz des Naturparks Rheinland „Königsdorfer Wald und Glessener Höhe“.



## BERGHEIM



## Lupenraum Königsdorfer Wald mit Heidenburg

(Bausteine 1-5 siehe Stadt Frechen)



### Baustein 6 | Heidenburg

Präsentation eines befestigten Straßenpostens (Benefiziarierstation). Säuberung und Freistellung der erhaltenen Substanz. Ggf. Teilrekonstruktion. Beschilderung und Information u.a. zur Straßensicherung in römischer Zeit. Verbesserung der aufgrund der Nord-Süd-Bahn der RWE Power AG stark eingeschränkten Zugänglichkeit und Einbindung in die Route der Via Belgica.



Foto: R. Laskowski

### Baustein 7 | Aussichtspunkt Fischbachhöhe

Von der Fischbachhöhe auf dem Villerücken bietet sich ein Blick über den Trassenverlauf der Via Belgica in Richtung Köln. Gleichzeitig kann man von dort auf die Heidenburg sehen. Ggf. ist eine Rodung des Hangbereichs der Fischbachhöhe oder eine auskragende Aussichtsplattform erforderlich, deren Gestaltung auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Kennzeichnungs- und Informationssystem erfolgen soll.



### Trassenverlauf auf der Fischbachhöhe

Markierung des durch den ehem. Tagebau zerstörten Trassenabschnitts der Via Belgica durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.

### mansio Fischbachhöhe

Umgestaltung des vorhandenen Wanderparkplatzes zu einer mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Kennzeichnungs- und Informationssystem.

Fußläufige Anbindung des Aussichtspunktes Fischbachhöhe. Anschluss an die lokale Rundroute „Bergheimer Acht“.



### Straßenraumgestaltung Quadrath-Ichendorf

Erhalt der Straßenraumqualität und ggf. in einigen Abschnitten stadtgestalterische Aufwertung der Straße „Im Rauland“ unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica. Durchführung von Maßnahmen zur sicheren, durchgängigen und komfortablen Führung des Radwegs auf gesamter Strecke.



### Lupenraum Erftaue

Gesamtkonzeption auf Basis der Planungen im Rahmen des Regionale 2010 Projektes „Bürgerwald Bergheim“ mit den Schwerpunkten Naherholung und Erftverlegung. Einbeziehung der noch vorhandenen Spuren der Via Belgica in Form der Straßenstation Kenten, eines historischen Straßendamms und ggf. einer römischen villa rustica. Anschluss an die lokale Rundroute „Bergheimer Acht“.

### Baustein 1 | Bürgerwald Bergheim

Entwicklung zum Naherholungsgebiet „Bürgerwald Bergheim“ auf Basis bisheriger Planungen und des Perspektivkonzeptes des Erftverbandes zur Gewässerrenaturierung und –verlegung der Erft. Verbesserung der Radwegeführung, Gestaltung und Aufwertung der Gewässerübergänge.

### Baustein 2 | Straßenstation Kenten

Beschilderung und Information zu einer ehemaligen Straßenstation als Zeugnis einer römischen „Raststätte“ (mansio).

### Baustein 3 | Straßentrasse Erftaue

Markierung des nicht bzw. kaum mehr sichtbaren Verlaufs der Via Belgica in der Erftaue durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.

### Baustein 4 | Römische Villa

Beschilderung und Information zu einer römischen villa rustica und zur landwirtschaftlichen Nutzung der Flußauen in römischer Zeit.

### Tiberiacum. Alter Kirchturm Thorr

Beschilderung und Information am Kirchturm Thorr als Hinweis auf die in der Nähe vermutete römische Siedlung Tiberiacum mit Gräberfeldern.





### **Straßenraumgestaltung Thorr**

Dauerhafter Erhalt und Pflege der vorhandenen stadtgestalterischen Qualität entlang der Römerstraße. Gewährleistung eines sicheren, durchgängigen und komfortablen Radwegs auf ganzer Strecke.



### **Kentener Mühle**

Beschilderung und Information zur unter Denkmalschutz stehenden mittelalterlichen Wassermühle als „Zeitfenster“ im Rahmen des :erlebnisraums römerstraße. Anschluss an die lokale Rundroute „Bergheimer Acht“.



### **Aachener Tor**

Beschilderung und Information zur mittelalterlichen Stadtbefestigung von Bergheim als „Zeitfenster“. Anschluss an die lokale Rundroute „Bergheimer Acht“.



## St. Remigius

Beschilderung und Information zur romanischen Pfarrkirche St. Remigius in Bergheim als „Zeitfenster“ im Rahmen des :erlebnisraums römerstraße.



## Schloss Paffendorf

Beschilderung und Information zum spätgotischen Wasserschloss Paffendorf und seinem Park (Arboretum) als weiteres „Zeitfenster“.

Hinweis auf das Informationszentrum Schloss Paffendorf der RWE Power AG.  
Gastronomieangebot.

Anschluss an die lokale Rundroute „Bergheimer Acht“ und „Straße der Energie“.



## St. Pankratius

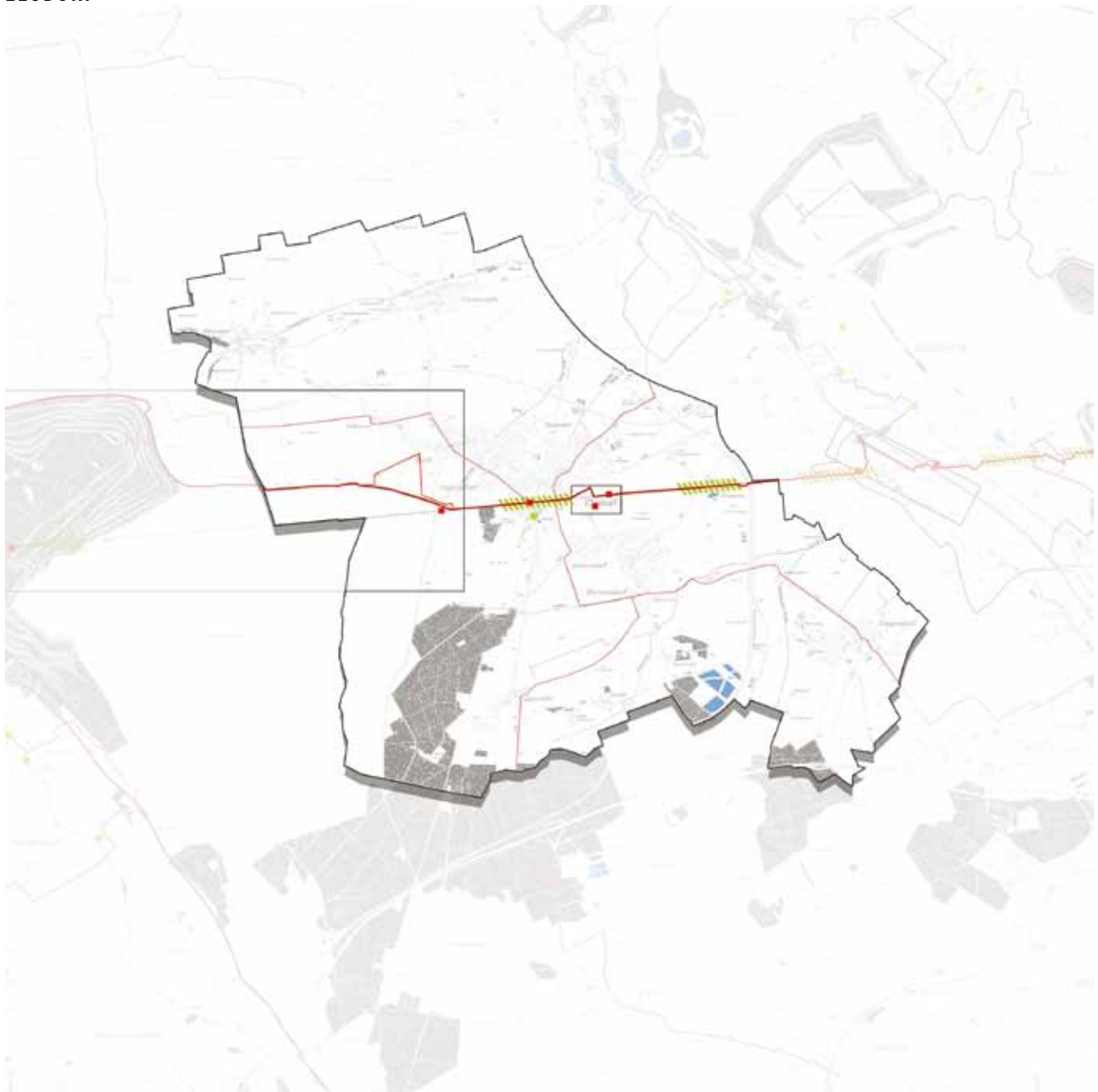
Beschilderung und Information zur Pfarrkirche St. Pankratius in Paffendorf, deren Ursprung im 11. Jahrhundert liegt.

Anschluss an die lokale Rundroute „Bergheimer Acht“.



Foto: Olaf Meister

## ELSDORF



## Straßenraumgestaltung

Dauerhafter Erhalt und Pflege der vorhandenen stadtgestalterischen Qualität entlang der Römerstraße. Gewährleistung eines sicheren, durchgängigen und komfortablen Radwegs auf ganzer Strecke.



## Lupenraum Elsdorf mit vicus Elsdorf und gallo-römischem Umgangstempel

Erarbeitung eines gestalterischen Gesamtkonzepts für den vicus Elsdorf und einen gallo-römischen Umgangstempel unter Berücksichtigung der Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen. Bereitstellung von Parkplätzen.



## Baustein 1 | vicus Elsdorf

Der vicus Elsdorf umfaßt vermutlich ein Areal von ca. 200 m x 600 m und besitzt ein hohes archäologisches Potenzial. Ziel ist es, die Flächen durch Kauf und entsprechenden Festlegungen im Rahmen der Bauleitplanung zu sichern.

## Baustein 2 | gallo-römischer Umgangstempel

Der gallo-römische Umgangstempel soll ggf. als (Teil-)Rekonstruktion erlebbar gemacht werden.





### Straßentrasse mit Leugen-/Meilenstein

Beschilderung und Information zur Kopie eines römischen Meilen- bzw. Leigensteins und zur Entfernungsmessung in römischer Zeit.



### Straßenraumgestaltung

Stadtgestalterische Aufwertung der Köln–Aachener Straße unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica.

Durchführung von Maßnahmen zur sicheren, durchgängigen und komfortablen Führung des Radwegs auf der gesamten Strecke, insbesondere im Bereich des neu zu gestaltenden Lupenraums.



### Zuckerfabrik

Anbindung der traditionsreichen Elsdorfer Zuckerfabrik im Zusammenhang mit der inzwischen aufgelassenen Industriebahn an der Schnittstelle zur historischen Römerstraße. Beschilderung und Information zur Zuckerfabrik als Zeugnis der Industrialisierung des ländlichen Raums und „Zeitfenster“.

Anschluss an die „Straße der Energie“.

## Lupenraum Tagebau Hambach - Sophienhöhe

(Bausteine 3-4 siehe Gemeinde Niederzier; Baustein 5 siehe Stadt Jülich)

Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die nördliche Tagebaukante zwischen Elsdorf und der Sophienhöhe in Verbindung mit den Ergebnissen des Wettbewerbs der Regionale 2010 „Terra Nova“.



### Baustein 1 | Tagebau Hambach - Elsdorf

Gestaltung eines Platzes mit Aussichtsplattform an der Schnittstelle Tagebau Hambach / Via Belgica / Startpunkt „Timeline“ des Projektes „Terra Nova“.

Visualisierung des ehemaligen Verlaufs der Römerstraße (ggf. Laserstrahl) über den Hambacher Tagebau hinweg. Vertiefte Darstellung des Themas Via Belgica an dieser Stelle.

Einrichtung und Gestaltung eines Parkplatzes in Form einer mansio in fußläufiger Entfernung zur Aussichtsplattform. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Kennzeichnungs- und Informationssystem, die Umsetzung im Rahmen des Projektes „Terra Nova“.



### Baustein 2 | Nordkante des Tagebau Hambach

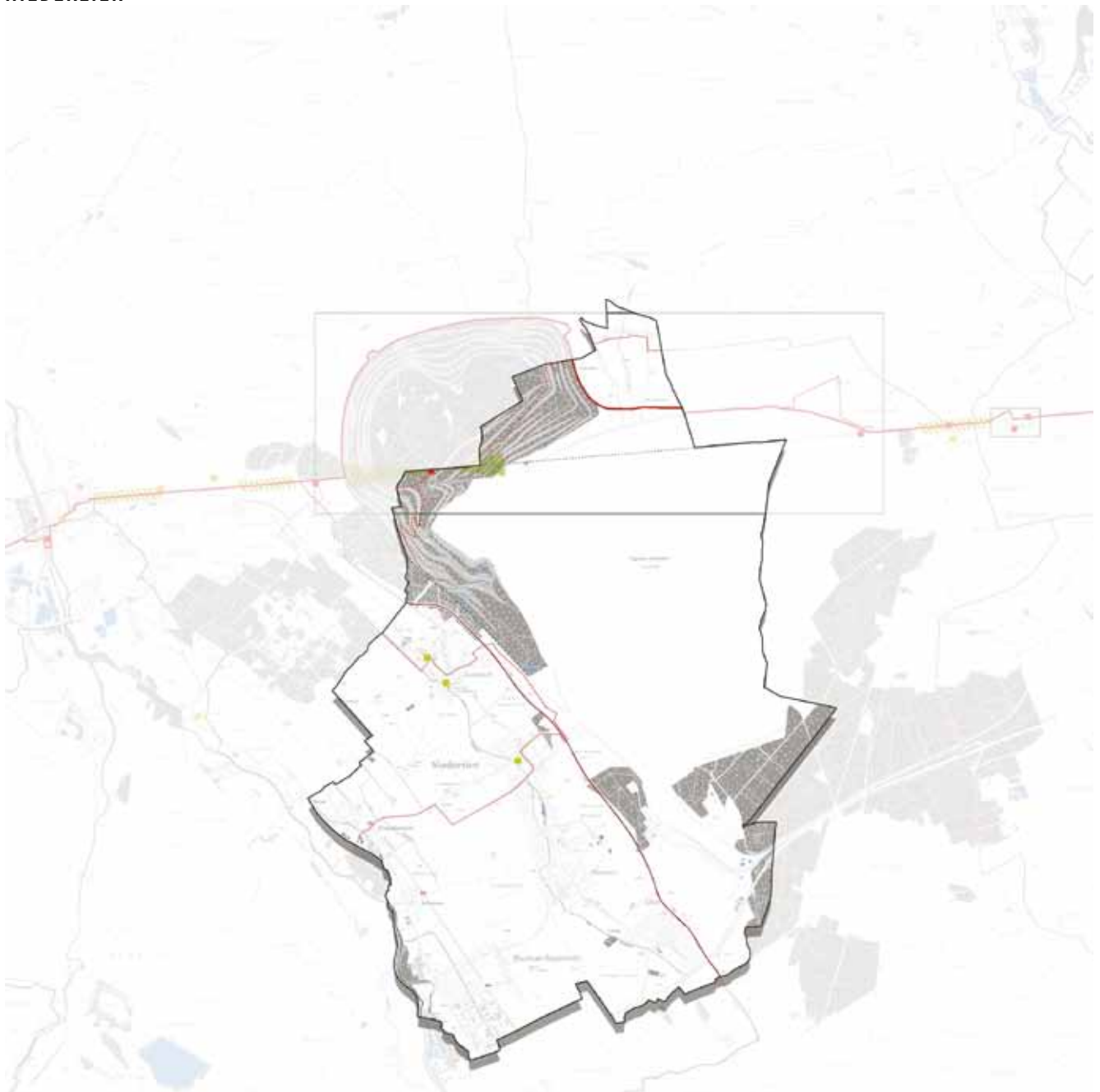
Ausgestaltung der Radroute entlang der Nordkante als „Linearpark“ unter Einbeziehung der dortigen Pumpstationen. Gestaltung der Pumpstationen als „Parktaschen“ mit Aufenthaltsqualität.

Umgestaltung des vorhandenen Wanderparkplatzes südlich von Titz-Höllen zu einer mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen. Die Gestaltung erfolgt auf Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem. Ausgangspunkt für eine fußläufige „Bergroute“ auf die Sophienhöhe.





## NIEDERZIER



## Lupenraum Tagebau Hambach - Sophienhöhe

(Bausteine 1-2 siehe Gemeinde Elsdorf; Baustein 5 siehe Stadt Jülich)



### Baustein 3 | Sophienhöhe

Auf der Sophienhöhe soll ein Aussichtspunkt installiert werden, der zugleich eine optische Verbindung mit der geplanten Plattform an der Kante des Tagebaus Hambach auf Elsdorfer Seite ermöglicht. Zwischen beiden könnte eine virtuelle Linie (z.B. in Form eines Laserstrahls) die ehemalige Trasse der Via Belgica über den Tagebau hinweg visualisieren.

Schaffung einer Sichtschneise durch Freistellung des Verlaufs der Römerstraße im Bereich der Sophienhöhe. Umgestaltung des vorhandenen Wanderparkplatzes auf der Westseite der Sophienhöhe zu einer mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen.

Die Gestaltung erfolgt auf Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem des Erlebnisraums Römerstraße.

Anschluss an die „Metropolroute“ und die „Wasserburgenroute“.





## Baustein 4 | Besucherparkplatz Lindenberger Wald

Umgestaltung des vorhandenen Besucherparkplatzes im Lindenberger Wald am Fuße der Außenkippe zu einer mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen auf Basis des Wettbewerbsergebnisses zum Kennzeichnungs- und Informationssystem. Sie dient auch den touristischen Belangen des Tagebaus Hambach. Der Parkplatz Lindenberger Wald erfüllt mehrere Funktionen:

- Haltepunkt des RWE Power AG Shuttledienstes zu verschiedenen Besichtigungs- und Aussichtspunkten im Bereich des Tagebaus Hambach
- Informationspunkt D 21 innerhalb der Grünmetropole
- mansio im Rahmen des Erlebnisraums Römerstraße
- Anschluss an die „Wasserburgenroute“
- Gastronomie, die weiter ausgebaut und in die Architektur der mansio einbezogen werden müßte

Darüber hinaus besteht von hier aus Anschluss an die „Metropolroute“ und die „Wasserburgenroute“.



## Schloss Hambach

Beschilderung und Information zum ehemaligen Jagdschloss der Herzöge von Jülich als „Zeitfenster“ im Rahmen des Erlebnisraums Römerstraße.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.

## Burg Obbendorf

Beschilderung und Information zum ehemaligen Rittergut im Niederzierer Ortsteil Hambach, das um 893 urkundlich erwähnt ist, als „Zeitfenster“ mit einem Einblick in die damalige Welt des Landadels.

Gastronomieangebot und Hotel.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.



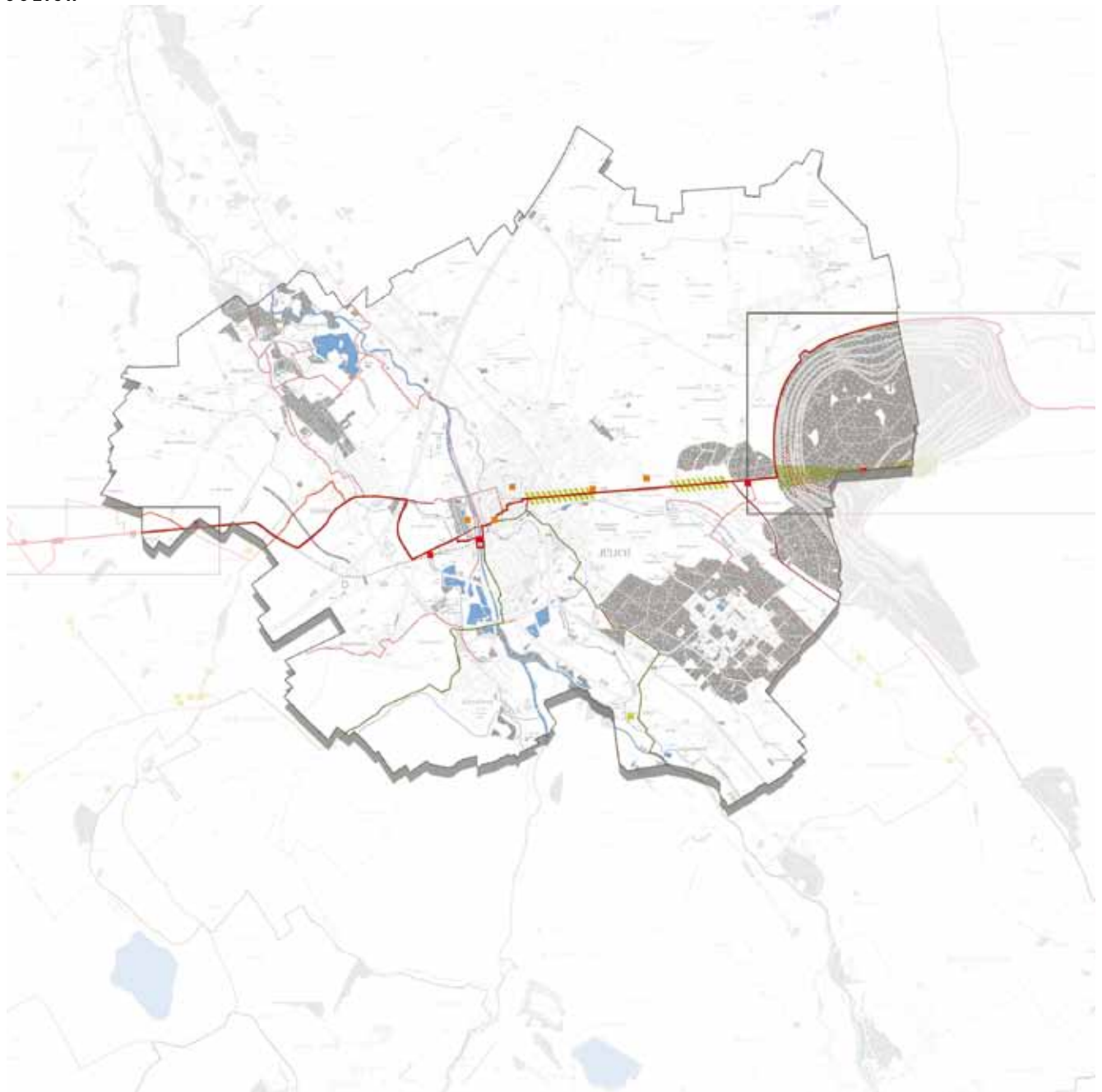
## Wasserschloss Niederzier

Beschilderung und Information zur mittelalterlichen Wasserburg als „Zeitfenster“, u.a. mit einer vertiefenden Darstellung des rheinischen Burgenbaus.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.



## JÜLICH





## Lupenraum Tagebau Hambach – Sophienhöhe

Bausteine 1-2 siehe Gemeinde Elsdorf; Bausteine 3-4 siehe Gemeinde Niederzier



### Baustein 5 | Meilenstation

Einbindung der Meilenstation in die Gesamtgestaltung des Lupenraums Tagebau Hambach – Sophienhöhe.  
Beschilderung und Information.



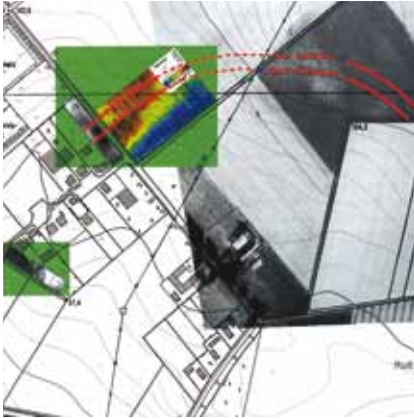
### Straßenraumgestaltung Kölner Landstraße

Stadtgestalterische Aufwertung der Kölner Landstraße zwischen der Sophienhöhe und Jülich unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica.

Maßnahmen zur sicheren, durchgängigen und komfortablen Führung des Radwegs auf der gesamten Strecke.



Foto: Jürgen Voß



### Michelsberger Erdwerk

Beschilderung und Information zu einem als Bodendenkmal geschützten, jungsteinzeitlichen Erdwerk. Dieses „Zeitfenster“ erlaubt im Rahmen Erlebnisraum Römerstraße einen Blick zurück in die Vorgeschichte.



### Dokumentationszentrum Wasserwerk

Präsentation verschiedener Wasserleitungsteile aus römischer Zeit im Foyer des neuen Wasserwerks. Ggf. Herstellung thematischer Verbindungen in Form einer Ausstellung.



### Straßenraumgestaltung

Stadtgestalterische Aufwertung der Römerstraße im Jülicher Stadtgebiet unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica im Rahmen des Erlebnisraums Römerstraße.

Durchführung von Maßnahmen zur sicheren, durchgängigen und komfortablen Führung des Radwegs auf der gesamten Strecke.

## Museum Zitadelle Jülich

Einrichtung eines zentralen Informationspunktes unter dem Titel „Informationszentrum Via Belgica im Museum Zitadelle Jülich“. Ziel ist eine Dauerausstellung, die sich außer der Geschichte Jülichs auch der Geschichte der Via Belgica widmet. Hierfür sind Räumlichkeiten im Zuge eines Um- oder Neubaus bereitzustellen. Beschilderung und Information als „Zeitfenster“.

Anschluss an die „Grünroute“, die „Metropolroute“, „Wasserburgenroute“, „Rurradweg“, „Rund ums Rheinland“.



## Verlauf Römerstraße

Kennzeichnung der Abbiegung der Via Belgica zur Querung der Rur durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem.



## Hexenturm

Beschilderung und Information zu dem zwischen Grünstraße und Rurstraße erhaltenen Abschnitt der Römerstraße.

Informationen zum Hexenturm (Rurtor) als einem von drei oder vier Stadttoren der mittelalterlichen Stadtbefestigung von Jülich („Zeitfenster“).





### Brückenkopf

Beschilderung und Information zu diesem napoleonischen Festungsbauwerk als „Zeitfenster“ an der Rur.

Anschluss an die „Grünroute“, die „Metropolroute“, „Wasserburgenroute“, „Rurradweg“, „Rund ums Rheinland“.



### Rurquerung

Beschilderung und Information zum Verlauf der historischen Trasse der Via Belgica über die Rur (Querung). Dauerhafte oder temporäre Inszenierung zum Präsentationsjahr der Regionale 2010/2011.



### vicus Neubourheim

Beschilderung und Information zu einer kleinen, westlich der Rur gelegenen Siedlung (vicus). Angestrebt ist der Schutz des Bodendenkmals durch Ankauf der Flächen südlich der L 136, wobei aber für den Fall, dass der Erwerb nicht zustande kommt, z.B. auch eine Erbpacht in Betracht zu ziehen wäre. Nördlich der L 136 soll ein Golfplatz entstehen. Zuvor aber müssen die dort befindlichen Reste des vicus Neubourheim archäologisch untersucht werden.

## Zwischen Nebourheim und Engelsdorf

Markierung des nicht sichtbaren historischen Trassenabschnitts der Via Belgica zwischen Nebourheim und Engelsdorf durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.



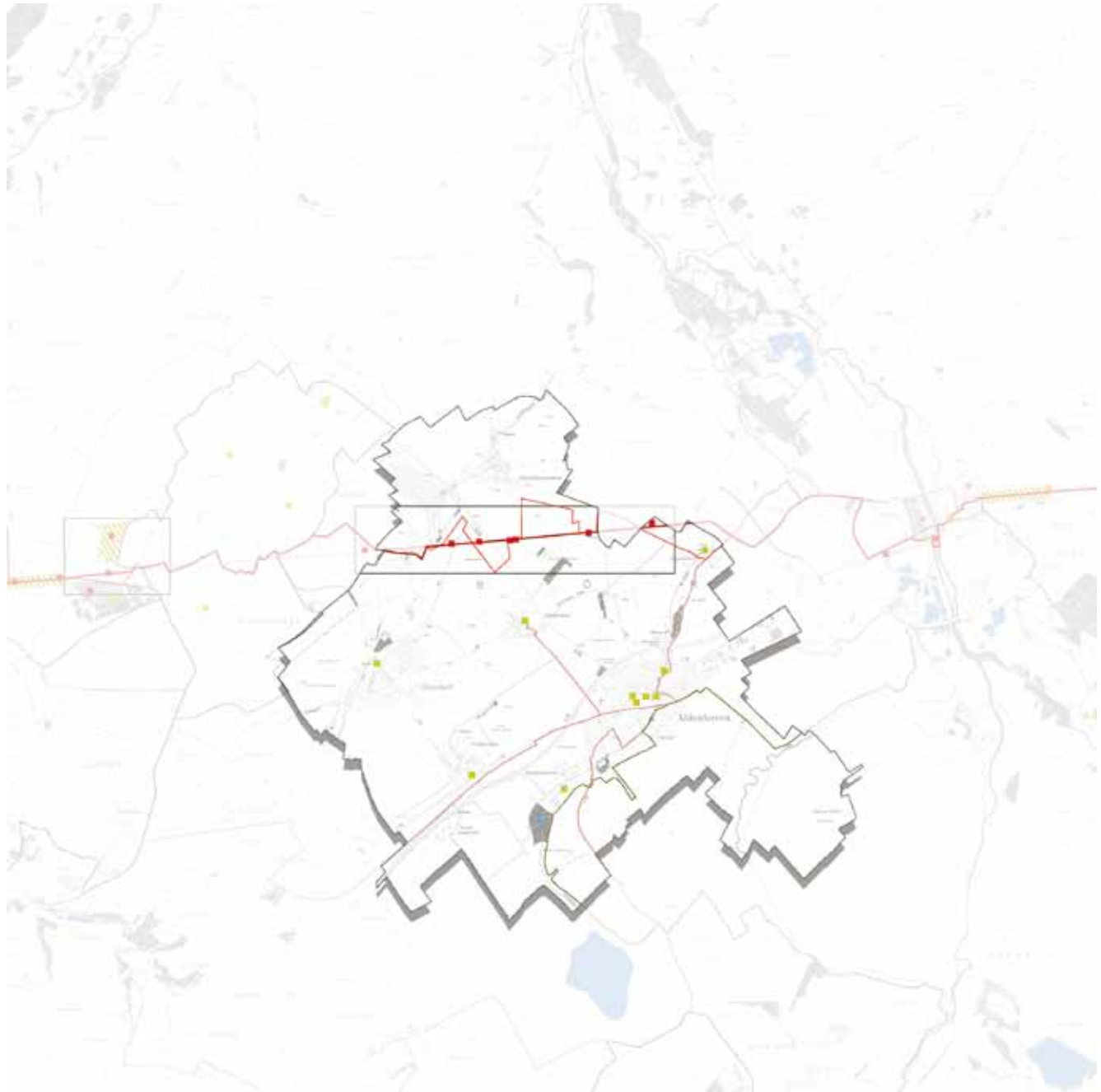
## Motte Altenburg

Beschilderung und Information zu den Resten der mittelalterlichen Turmhügelburg unweit von Jülich. Ein „Zeitfenster“, das es zugleich ermöglicht, die Geschichte der rheinischen Niederungsburgen aufzuzeigen.





## ALDENHOVEN



## Lupenraum zwischen Koslar und Baesweiler

### (Baustein 7 siehe Stadt Baesweiler)

Gesamtkonzept für einen heute nur noch in wenigen Teilstücken erlebbaren Trassenabschnitt der Römerstraße zwischen Koslar und Baesweiler, der ein gehäuftes, von Äckern überdecktes Vorkommen an römischen Fundstellen und damit ein hohes archäologisches und gestalterisches Potenzial aufweist.

Angestrebt ist der Schutz der Bodendenkmäler durch Ankauf der Flächen und durch planrechtliche Sicherung.

Darüber hinaus soll der historische Verlauf der Via Belgica durch die Radroute nachgezeichnet werden. Die heute nicht sichtbaren römischen Befunde sollen gestalterisch in Wert gesetzt werden, so dass im Sinne des Erlebnisraums Römerstraße eine neue Attraktion mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht.



### Baustein 1 | Tempel

Präsentation des Heiligtums durch gestalterische Mittel unter Berücksichtigung der Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen. Die gestalterischen Mittel können hierbei sowohl baulicher, als auch vegetabilier Art sein.

Beschilderung und Information.





### **Baustein 2 | Straßentrasse (Feldwege)**

Integration zweier vorhandener Feldwegeabschnitte als ehemalige Bestandteile der Via Belgica.

Beschilderung und Information.

### **Baustein 3 | Römische Trümmerstellen**

Präsentation der römischen Trümmerstellen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen durch gestalterische Mittel. Die gestalterischen Mittel können hierbei sowohl baulicher als auch vegetabilier Art sein.

Beschilderung und Information.

### **Baustein 4 | mansio Gut Ungershausen**

Einrichtung und Gestaltung eines Parkplatzes an der B 56 als mansio mit Informationstafel und Ausstattungselementen. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem.

## Baustein 5 | Aussichtspunkt Halde Grube Emil Mayrisch

Die Halde der 1992 geschlossenen Grube Emil Mayrisch bietet mit bis zu 100 m Höhe einen beeindruckenden Überblick über die flache Bördenlandschaft. Von Osten kommend ist sie die erste Halde, die das Aachener Steinkohlenrevier ankündigt. Die Gestaltung des Aussichtspunktes erfolgt auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem für den Erlebnisraum Römerstraße. Die Halde unterliegt noch der Bergaufsicht. Der Aussichtspunkt ist über eine Rundroute an den Lupenraum anzubinden.



## Baustein 6 | Trassenverlauf Grube Emil Mayrisch

Markierung des durch den Bergbau und die Rohstoffgewinnung zerstörten Trassenverlaufs der Via Belgica im Bereich der Grube Emil Mayrisch durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.



## Burg Engelsdorf

Beschilderung und Information zu dieser Aldenhovener Wasserburg aus dem 11. Jahrhundert, die ein „Zeitfenster“ darstellt. Anschluss an die „Wasserburgenroute“ und die geplante lokale Rundroute „Wasserburgenparcour“.





### Gut Köthenich

Beschilderung und Information zu dem mittelalterlichen Vierkanthof und ehemaligen Gut des Kölner Domstiftes. Die Anlage ist im Rahmen des :erlebnisraums römerstraße ein „Zeitfenster“.

Gastronomieangebot (Cafeteria).

Anschluss an die „Wasserburgenroute“ und die geplante lokale Rundroute „Wasserburgenparcour“.



### Ludwig-Gall-Haus

Beschilderung und Information zu dem Gebäude mit der ehemaligen spätmittelalterlichen Peter-Pauls-Kapelle. Bei dem Zielpunkt handelt es sich um ein „Zeitfenster“.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.



### Alter Turm

Beschilderung und Information zum „Alten Turm“ als Relikt der spätmittelalterlichen Stadtbefestigung von Aldenhoven. Der Turm ist ein „Zeitfenster“ im Rahmen des :erlebnisraums römerstraße.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.



## Bergbaumuseum

Beschilderung und Information zum Bergbaumuseum im Bergmannshaus „Glück Auf“ in Aldenhoven als „Zeitfenster“ und Zeugnis der Bergbaugeschichte im Aachener Revier.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.



## Gnadenkapelle

Beschilderung und Information zu der Gnadenkapelle aus dem 17. Jahrhundert. Als „Zeitfenster“ verweist sie u.a. auf die lange Tradition der Marienwallfahrt.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“.



## St. Johann Baptist in Niedermerz

Beschilderung und Information zu der Pfarrkirche, deren Turm noch aus dem 12. Jahrhundert stammt. Auch sie fungiert als „Zeitfenster“.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“ und die geplante lokale Rundroute „Wasserburgenparcour“.





### **Burg Dürboslar**

Beschilderung und Information zu der spätmittelalterlichen Wasserburg nördlich von Aldenhoven. Sie ist ein weiteres „Zeitfenster“.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“ und die geplante lokale Rundroute „Wasserburgenparcour“.



### **Nonnenhof**

Beschilderung und Information zum ehemaligen Hof im Besitz der Zisterzienserinnen auf dem Salvatorberg in Aachen. Das „Zeitfenster“ lenkt den Blick auf die Besitztümer der mittelalterlichen Klöster im Aachener Raum.

Anschluss an die „Wasserburgenroute“ und die geplante lokale Rundroute „Wasserburgenparcour“.



### **Kommende Siersdorf**

Beschilderung und Information zur ehemaligen Kommende des Deutschen Ordens mit dem im 16. Jahrhundert errichteten Herrenhaus. Das „Zeitfenster“ macht u.a. ca. 600 Jahre Geschichte des Deutschen Ordens in Siersdorf lebendig..

Anschluss an die „Wasserburgenroute“ und die geplante lokale Rundroute „Wasserburgenparcour“.



## BAESWEILER



## Lupenraum Straßentrasse zwischen Koslar und Baesweiler (Bausteine 1-6 siehe Gemeinde Aldenhoven)



### Baustein 7 | Römischer Straßendamm

Integration des im Gelände erkennbaren römischen Straßendammes als Relikt der historischen Trasse der Via Belgica.

Beschilderung und Information.







### Trassenverlauf südlich Setterich

Markierung des historischen Trassenverlaufs der Via Belgica durch die landwirtschaftlich genutzte Flur durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem.



### Settericher Windmühle

Beschilderung und Information zum Stumpf der ehemaligen Windmühle aus dem Jahre 1570. Als „Zeitfenster“ sagt die Ruine viel über das Mühlenwesen in der frühen Neuzeit aus.

Anschluss an die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.



### Settericher Burg

Beschilderung und Information zum ca. 1640 errichteten Torhaus der ehemaligen Wasserburg, deren restliche Gebäude um 1820 abgebrochen wurden. Heute steht auf dem Gelände das Wohn- und Pflegeheim Maria Hilf. Die Settericher Burg dient als „Zeitfenster“.

Anschluss an die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.

## Quirinushof

Beschilderung und Information zum mutmaßlichen Geburtshaus des Jan von Werth, eines Reitergenerals im 30-jährigen Krieg. Das „Zeitfenster“ rückt die wirre Zeit des 30-jährigen Krieges (1618–1648) in den Blickpunkt.

Anschluss an die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.



## Kirche Puffendorf

Beschilderung und Information zu der im 9. Jahrhundert errichteten Pfarrkirche St. Laurentius. Sie ist als „Zeitfenster“ zu betrachten.

Anschluss an die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.



## Kirche Loverich

Beschilderung und Information zu der dem hl. Willibrord geweihten Kirche. Sie soll auf einen von dem Heiligen errichteten Kirchenbau zurückgehen und ist damit ein interessantes „Zeitfenster“.

Anschluss an die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.





### **Burg Baesweiler**

Beschilderung und Information zu der ehemaligen Wasserburg, die auf einen befestigten mittelalterlichen Hof zurückgeht. Die Anlage ist ein „Zeitfenster“, das besonders landesgeschichtliche Aspekte seit Beginn des 16. Jahrhunderts beleuchtet. Gastronomieangebot.

Anschluss an die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.



### **Trassenverlauf südlich L225**

Markierung des historischen Trassenverlaufs der Via Belgica durch die landwirtschaftlich genutzte Flur durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen. Die Gestaltung erfolgt auf Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kennzeichnungs- und Informationssystem.

## Lupenraum vicus Baesweiler

Verknüpfung der historischen Trassenführung der Via Belgica und römischer Fundstellen (eines vicus und einer villa rustica) mit der dynamischen baulichen Entwicklung im Umfeld der ehemaligen Zeche Carl–Alexander.

Das Gesamtkonzept für den Raum zwischen Beggendorf im Norden, dem ehemaligen Zechengelände Carl–Alexander im Süden, dem Beckfließ und den anschließenden Gewerbeflächen im Osten und der Stadtgrenze im Westen kann sich dabei auf bereits realisierte oder geplante Vorhaben stützen:

- Das im Rahmen der EuRegionale 2008 entwickelte und umgesetzte Konzept zur Konversion des ehemaligen Zechenstandorts in einen Naherholungs– und Freizeitpark, den CarlAlexanderPark (CAP),
- das ebenfalls im Rahmen der EuRegionale 2008 als Teil des Masterplans via belgica | vici romani entwickelte Strukturkonzept mit dem Ziel, die Fläche des römischen vicus Baesweiler als „Archäopark“ zu gestalten.

In das Gesamtkonzept müssen ferner einfließen die Reste einer römischen villa rustica bei Beggendorf sowie die anstehende Gewerbeflächenentwicklung der Stadt Baesweiler mit der hierzu erforderlichen Infrastruktur.



## Baustein 1 | vicus Baesweiler

Umsetzung des gestalterischen Strukturkonzepts zum vicus Baesweiler zwischen CAP und L 225. Die Radroute zum Erlebnisraum Römerstraße entlang der historischen Trasse der Via Belgica wird Bestandteil des „Archäoparks“.



## Baustein 2 | villa rustica

Präsentation der villa rustica durch (Teil-)Rekonstruktion oder durch gestalterische Mittel aus dem vegetabilen Gestaltungskanon unter der Berücksichtigung der Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen. Gestalterische Einbindung der villa rustica in die Ortsrandsituation von Beggendorf. Schaffung einer breiten Grünverbindung zwischen dem Ortsrand von Beggendorf über die villa rustica zum „Archäopark“.



## Baustein 3 | Aussichtspunkt CarlAlexanderPark

Die Halde der ehemaligen Zeche Carl–Alexander bietet einen beeindruckenden Überblick über die Via Belgica, den vicus Baesweiler und die villa rustica. Der Aussichtspunkt wird im Rahmen des CAP realisiert.

Beschilderung und Information mit Markierung der Trasse im Vorfeld des CAP. Temporäre Visualisierung der noch nicht sichtbaren römischen Befunde.



## CarlAlexanderPark

Beschilderung und Information zur Konversion eines ehemaligen Zechenstandortes zu einem Raum für Wohnen, Gewerbe, Freizeit und Natur. Dabei handelt es sich um ein auf Vergangenheit und Zukunft zugleich ausgerichtetes „Zeitfenster“.

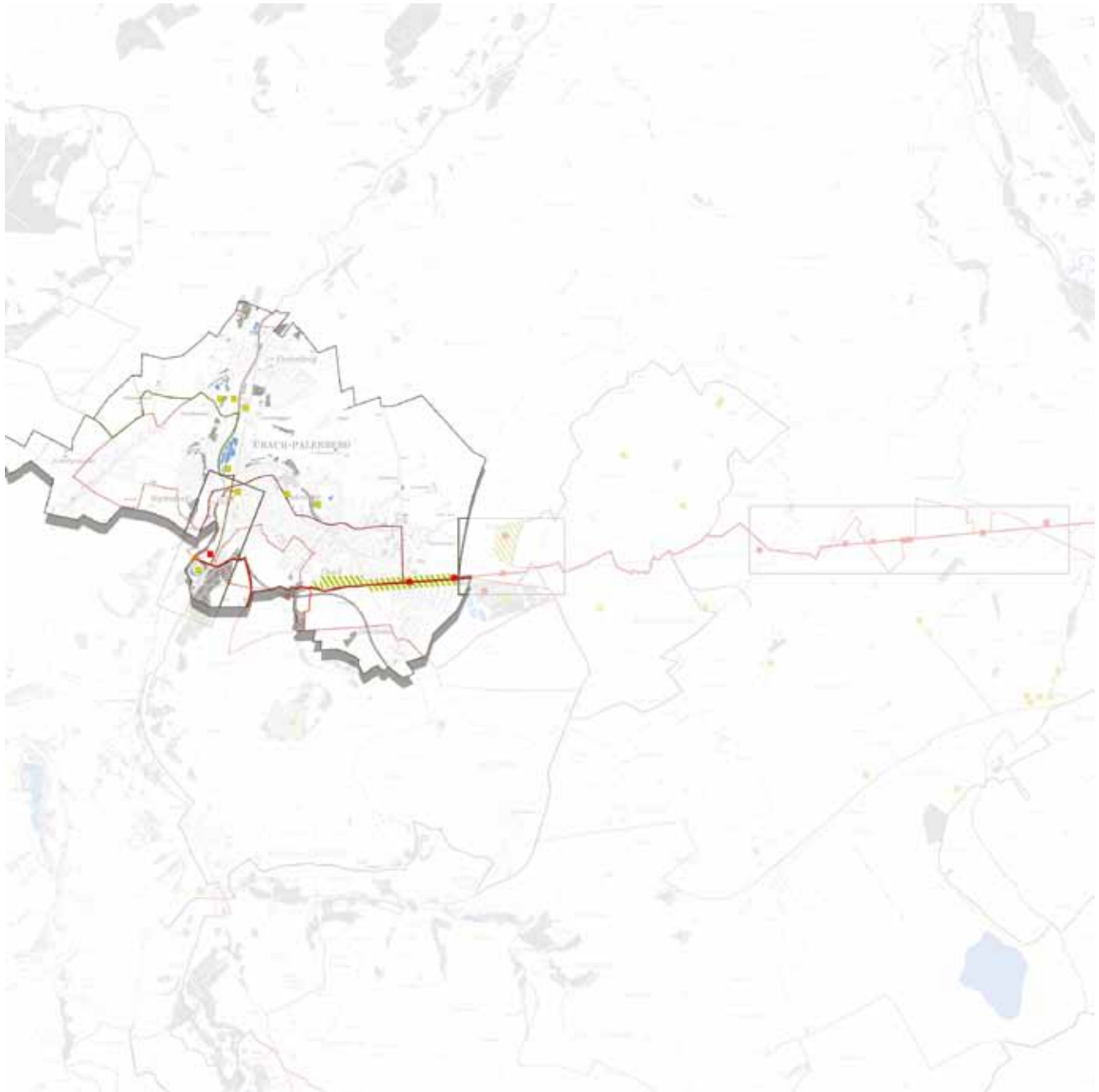
Gastronomieangebot.

Anschluss an die „Metropolroute“ und die lokale Rundroute „Stadtgeschichtlicher Lehrpfad“.





## ÜBACH-PALENBERG



## Kreisverkehr Boscheln

Rückbau des Verkehrskreisels mit dem Ziel, die Linearität der Via Belgica wieder erlebbar zu machen.



## Straßenraumgestaltung

Stadtgestalterische Aufwertung der Brünestraße unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Radroute Via Belgica.

Maßnahmen zur sicheren, durchgängigen und komfortablen Führung des Radwegs auf ganzer Strecke.



## Ortsrandgestaltung

Qualifizierte Gestaltung des Ortsrandes der neu zu entwickelnden Wohnbauflächen „Beylesfeld“ unter Berücksichtigung des Erhaltes der historischen Trasse der Via Belgica und der Führung der Radroute. Abrücken der Bauflächen von der historischen Trasse. Markierung des Verlaufs der Via Belgica durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.





### Hohlweg

Freistellung und Präsentation des in die steilen Leitenwälder des Übachs erhaltenen Hohlwegs in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Beschilderung und Information.

Langfristiges Ziel ist die Führung der Radroute im Bereich der historischen Trasse der Via Belgica durch den Hohlweg.



### Übachquerung

Schaffung und Gestaltung einer neuen Querung des Übachs. Beschilderung und Information.

Anschluss an den R20 des Radwegenetzes NRW.



### Zwischen Übachquerung und Rimbürger Wald

Markierung des nicht mehr sichtbaren historischen Trassenverlaufs der Via Belgica durch ein im gesamten Erlebnisraum Römerstraße gültiges Raumzeichen.

## Lupenraum vicus Rimburg mit Wurmthal

Gesamtkonzept zur Entwicklung des Wurmthals zwischen Palenberg und Rimburg baut auf bereits vorhandene Planungen auf:

- Das im Rahmen der EuRegionale als Teil des Masterplans via belgica | vici romani entwickelte Strukturkonzept des vicus Rimburg mit dem Ziel, den Bereich des römischen vicus als „Archäopark“ zu gestalten,
- die bereits in Teilen umgesetzte Konzeption der EuRegionale 2008 „Wurmthal ohne Grenzen“.

Im Rahmen des Gesamtkonzeptes gilt es zu klären:

- Inwieweit derzeitige Eigentumsverhältnisse einer Umsetzung entgegen stehen,
- inwieweit ein angedachtes Besucherzentrum oder Archäologisches Museum auch als temporäres Bauwerk realisiert werden kann.



## Baustein 1 | vicus Rimburg

Umsetzung des vorhandenen Struktur- und Gestaltungskonzepts zum vicus Rimburg mit Archäologischem Museum. Die Radroute zum Erlebnisraum Römerstraße wird Bestandteil des „Archäoparks“. Übernahme des für den Erlebnisraum Römerstraße entwickelten Kennzeichnungs- und Informationssystems.





## Baustein 2 | Besucherparkplätze

Schaffung von Besucherparkplätzen am Bahnhof Übach–Palenberg und am vicus Rimburg, letzter als mansio mit Informationstafeln und Ausstattungselementen in Ergänzung zu der bereits vorhandenen Ausschilderung im Rahmen der „Grünmetro–pole“. Die Gestaltung erfolgt auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse zum Kenn–zeichnung– und Informationssystem oder in Anlehnung an die Gestaltungssprache des vicus Rimburg.



## Baustein 3 | Wurmatal

Attraktivierung der Wurmaue durch Umwandlung von Acker in Grünland. Aufwertung des Umfeldes des Parkplatzes am Bahnhof zu einer attraktiven öffentlichen Grünfläche.

Anschluss an die „Metropolroute“, die „Grünroute“, „Unterwegs im Wurmatal ohne Grenzen“.



## Schloss Rimburg

Beschilderung und Information zu der mittelalterlichen Wasserburg, die mit ihrer wechselvollen Geschichte ein „Zeitfenster“ ist. Der Standort hängt ursächlich mit dem nahen Wurmübergang und der Via Belgica zusammen.

Anschluss an die „Metropolroute“, die „Grünroute“, „Unterwegs im Wurmatal ohne Grenzen“.

## Brücke an der Wurm in Rimburg

Beschilderung und Information zu der im 2. Weltkrieg strategisch wichtigen Brücke als „Zeitfenster“ der neueren Geschichte.

Anschluss an die „Metropolroute“, die „Grünroute“, „Unterwegs im Wurmatal ohne Grenzen“.



## Karlskapelle (St.Petrus-Kapelle)

Beschilderung und Information zu der in das 11. Jahrhundert zurückreichenden Karlskapelle als „Zeitfenster“ zum frühen Kirchenbau im Kreis Heinsberg.

Anschluss an die „Metropolroute“ und die „Grünroute“.



## Römerbad im Naherholungsgebiet

Beschilderung und Information zur Teilrekonstruktion einer römischen Thermenanlage, die einst zu einer villa rustica gehörte.

Anschluss an die „Metropolroute“ und die „Grünroute“.





### Wasserturm

Beschilderung und Information zum Wasserturm der ehemaligen Zeche „Carolus Magnus“, 1912 erbaut, ein „Zeitfenster“ zur Bergbaugeschichte der Region. Anschluss an die „Metropolroute“.



### Carolus-Magnus-Centrum

Beschilderung und Information zum Verwaltungsgebäude der ehemaligen Zeche „Carolus Magnus“. Heute als Neugründer- und Innovationszentrum genutzt. Ein weiteres „Zeitfenster“ zur Bergbaugeschichte der Region. Gastronomieangebot. Anschluss an die „Metropolroute“.



### Schloss Zweibrücken

Beschilderung und Information zu dem repräsentativen Barockschloss mit Garten. Als „Zeitfenster“ Zeugnis feudalistischer Architektur im Rheinland. Anschluss an die „Grünroute“ und „Unterwegs im Wurmatal ohne Grenzen“.

## Klangbrücke

Beschilderung und Information zu dem im Rahmen der EuRegionale 2008 errichteten Brückenbauwerk aus Stahl mit seinen 4800 Windspielen. Als „Zeitfenster“ erhöht die Klangbrücke die Attraktivität des Erlebnisraum Römerstraße.

Anschluss an die „Grünroute“ und „Unterwegs im Wurmatal ohne Grenzen“.



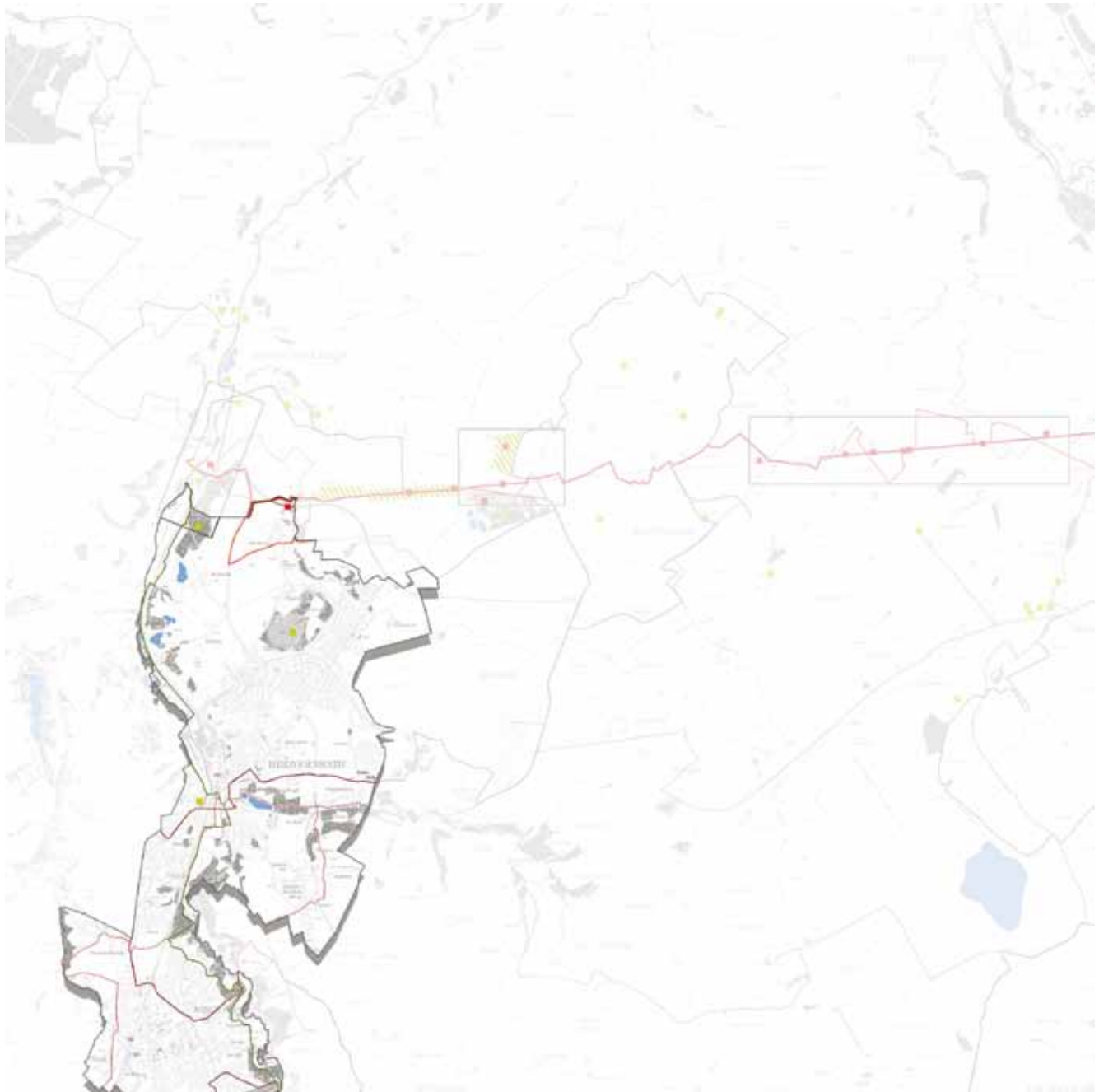
## Willy-Dohmen-Park

Beschilderung und Information zur Umgestaltung einer ehemaligen Kies- und Sandgrube in eine der Öffentlichkeit frei zugängliche Parkanlage ab der Mitte der 1980er Jahre. In Form eines „Zeitfensters“ ein Beispiel privaten Mäzenatentums und phantasievoller Rekultivierung.

Anschluss an die „Grünroute“.



## HERZOGENRATH





## Ringwall

Beschilderung und Information zum vorgeschichtlichen Ringwall. Zugleich ein „Zeitfenster“ mit Blick auf die eisenzeitlichen Befestigungsanlagen.

Anschluss an die „Grünroute“.

## Grube-Adolf-Park

Beschilderung und Information zum ehemaligen Zechenstandort „Grube Adolf“. Das „Zeitfenster“ hebt auf die Geschichte des Steinkohlebergbaus in der Region und am Ort ab, die sich an zahlreichen bergbaulichen Relikten ablesen lässt.



## Burg Rode

Beschilderung und Information zur in ihren Ursprüngen mittelalterlichen Burg Rode. Als „Zeitfenster“ beleuchtet sie u.a. die Geschichte einer Grenzfestung und damit ein Stück mittelalterlicher Territorialgeschichte.

Anschluss an die „Metropolroute“, die „Grünroute“ und „Unterwegs im Wurmthal ohne Grenzen“.





## 7. WIE GEHT ES WEITER

Der Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica ist ein interkommunales Projekt, das von 10 Kommunen gemeinsam getragen wird. Die Anteile, die jede Kommune sowohl inhaltlich als auch finanziell beisteuern kann, sind dabei naturgemäß unterschiedlich. Maßstab und Orientierung in der Projektentwicklung müssen deshalb das gemeinsam formulierte Ziel des Erlebnisraums Römerstraße sein.

Mit der Rahmenplanung liegt ein abgestimmtes Gesamtkonzept vor, wie aus den linearen, bruchstückhaften Elementen einer Römerstraße ein Erlebnisraum entwickelt werden kann, der sowohl historischen, touristischen, aber auch didaktischen Ansprüchen gerecht wird. Diese Rahmenplanung mit Leben zu füllen, bedeutet für die Anrainerkommunen, auf vielen Ebenen aktiv zu werden.

### *Geschichte, Wissenschaft und Archäologie*

Der Erlebnisraum Römerstraße soll sich durch die enge Verknüpfung zur archäologischen und geschichtlichen „Wahrheit“ und damit zu den jeweils gültigen Erkenntnissen von Wissenschaft und Forschung gegenüber anderen touristischen Routen abheben. Dies ist zweifelsohne die unverzichtbare Basis für den zukünftigen Erfolg des Erlebnisraums Römerstraße. Hier ist mit dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland ein starker Partner vorhanden, der durch seriöses, wissenschaftliches Arbeiten für die Authentizität sowohl der historischen Trasse selbst und der anliegenden

antiken Fundstellen sowie deren Interpretationen garantiert und damit das Gesamtprojekt vor Verfälschung und Beliebigkeit schützt.

### *Sicherung und Erhalt*

Kernpunkt der Konzeption des Erlebnisraums Römerstraße ist die antike Substanz der Römerstraße selbst und der benachbarten archäologischen Fundstellen. Damit wird der dauerhafte Erhalt der Originalsubstanz zum obersten Ziel. Hierzu ist die dauerhafte Sicherung der Trasse durch die Kommunen zwingend erforderlich. Die Anliegerkommunen müssen daher eine geeignete Form der Sicherung der Via Belgica finden. Sowohl die planungsrechtliche als auch die liegenschaftsrechtliche Sicherung sind hierfür geeignete Mittel.

### *Die Radroute*

Die Radroute stellt im physischen Sinne das verbindende Element des Gesamtkonzepts dar. Durch sie ist sowohl die Geschichte als auch die Örtlichkeit für den Besucher tatsächlich erfahrbar. Sie ermöglicht es, dass sich die Besucher Eindrücke von der Römerstraße, den Orten und der Kulturlandschaft machen können. Mit der Rahmenplanung wurde bereits ein Routenverlauf erarbeitet, der aber unter den heutigen Bedingungen noch nicht durchgängig attraktiv und sicher befahren werden kann. Mit der Realisierung einer durchgängig befahrbaren Route steht und fällt der Erlebnisraum Römerstraße, so dass hier der dringendste Handlungs-

### *Kennzeichnungs– und Informations– und Leitsystem*

Ohne ein durchgängiges und einheitliches Kennzeichnungs– und Informationssystem ist weder ein formaler noch ein inhaltlicher Zugang zum Erlebnisraum Römerstraße für Besucher möglich. Mit dem Ergebnis eines kooperativen Verfahrens zum Kennzeichnungs– und Informationssystem steht ein qualitätsvolles und anwendbares Baukastensystem im Sinne einer Corporate Identity für Aufenthalt, Kennzeichnung, Wegweisung, Rhythmisierung und Information entlang des Erlebnisraums zur Verfügung. In einem nächsten Schritt gilt es, dieses zu detaillieren und vor Ort umzusetzen. Im Zusammenspiel mit einer durchgängig befahrbaren Radroute ist damit das tragende Gerüst des Erlebnisraums Römerstraße Via Belgica bis zum Präsentationsjahr 2010 /2011 realisierbar.

### *Einzelprojekte in Zeitfenstern*

An der historischen Trasse der Römerstraße ergeben sich eine Vielzahl von „Zeitfenstern“. Sie bilden die Bausteine des Erlebnisraums Römerstraße, die nach und nach im Sinne von Projekten entwickelt werden sollen. Eine Vielzahl möglicher „Anlaufpunkte“ wurde bereits mit der Rahmenplanung zusammengetragen, gelistet und beschrieben. Sie gilt es, in einem fortwährenden Prozess entsprechend der gemeinsamen Zielsetzungen zu entwickeln, untereinander abzustimmen, zu gewichten und mit Geldern für die Umsetzung auszustatten.

### *Die Qualität*

Der Erfolg des Erlebnisraums Römerstraße wird nicht nur von einem schlüssigen und außergewöhnlichen Konzept sondern im Wesentlichen von der Qualität der Ausgestaltung seiner einzelnen Teile abhängen. Hohe Qualitätsansprüche werden sowohl an die Befahrbarkeit der Route als auch an die Ausgestaltung des Erlebnisraums gestellt. Dies bezieht sich sowohl auf die Ausstattungselemente als auch auf die Stadträume, die von der Via Belgica berührt oder aber auch geprägt werden. Die Anliegerkommunen leiten daher aus der historischen Bedeutung der Via Belgica eine Selbstverpflichtung zum qualitätsvollen städtebaulich–gestalterischen Umgang mit der Trasse selbst und ihrem Umfeld ab.

Die Durchführung von Wettbewerben kann dabei ein Mittel sein, qualitätsvolle Ergebnisse zu erzeugen. Darüber hinaus ist eine aufmerksame und sensible Stadtplanung erforderlich, die sowohl die großen Chancen als auch die vielen kleinen Gestaltungsfreiräume nutzt, um langfristig Straßenräume entlang der historischen Trasse mit einer hoher Aufenthaltsqualität entstehen zu lassen.

### *Die Organisation*

Der gemeindeübergreifende Charakter des :erlebnisraums römerstraße, das Erfordernis der Anwendung einheitlicher Gestaltungsparameter zur Gewährleistung einer Corporate Identity, das Erfordernis der Abstimmung und Finanzierung einer Vielzahl von Einzelprojekten sowie der dauerhafte

Unterhalt einer überregionalen Radroute, erfordern eine Organisationsebene, die über die bestehenden kommunalen Verwaltungsstrukturen hinausreicht. Zur Inhaltlichen und administrativen Abwicklung der Aufgaben bei den nächsten Schritten des Projektes Erlebnisraum Römerstraße haben die 19 Anrainerkommunen von AgrippasträÙe und Via Belgica am 1. Juli 2009 ein Projektkonsortium „Erlebnisraum Römerstraße–AgrippasträÙe/Via Belgica“ gegründet. Vor dem Hintergrund der „Erftstätter Erklärung“ verpflichteten sie sich zur Umsetzung der in den beiden Rahmenplanungen definierten Bausteine und Ziele sowie der Kennzeichnungs- und Informationssysteme. Begleitet wird das Konsortium von einer externen Projektsteuerung, die wesentliche Aufgaben der Prozesssteuerung, Koordinierung und Antragsstellung übernehmen und langfristig das Projekt Erlebnisraum Römerstraße auch national vertreten wird.





## QUELLEN

### *Literatur*

- Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft LWF und Zentrum Wald Forst Holz Weihenstephan (ZWFH): In Boden und Stein, Denkmäler im Wald, 2008.
- DLA+ landscape architects, Groesbeek/NL, ADC Heritage–Bureau, Voor Erfgoed Planning, Amersfoort/NL, DTP David, Terfruchte + Partner, Essen; BKR Aachen: Masterplan via belgica | vici romani, Stufe 1, 2008.
- Eck, Werner, Prof.: Eine Kulturlandschaft entsteht: Das Rheinland in frühromischer Zeit; Vortrag im Rahmen des Sommerseminars 2007 der Stiftung Deutscher Architekten in Zülpich.
- EuRegionale 2008 Agentur [Hrsg.]: Masterplan Grünmetropole, Industrielle Folgelandschaft des Nordraumes der Drei–Länder–Region. Aachen 2005.
- HB Verlags– und Vertriebs–Gesellschaft mbH: Bildatlas – Römer in Deutschland. Hamburg 1998.
- Heinz, Werner: Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich. Stuttgart, 2003.
- Lokale Aktionsgruppe (LAG) Via Claudia Augusta/Via Raetica Bayern [Hrsg.]: Radwandern auf den Spuren der Via Claudia Augusta. 1. Auflage. Landsberg an der Lech 1998.
- Landschaftsverband Rheinland, Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege [Hrsg.]: Erlebnisraum Römerstraße Köln – Trier, Ertftstadt–Kolloquium 2007, Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 18, 2007.
- Landschaftsverband Rheinland, Rheinische Bodendenkmalpflege [Hrsg.]: Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica, Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 18/2, 2008.
- Landschaftsverband Rheinland, Zweckverband Naturpark Kottenforst–Ville [Hrsg.]: Maßnahmenplan Zweckverband Naturpark Kottenforst–Ville, Handlungsempfehlungen, 2002.
- Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen–Lippe [Hrsg.]: Nordrhein–Westfalen; Handbuch der Historischen Städte; 3. Aufl. Stuttgart 2006
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein–Westfalen [Hrsg.]: Fahrrad in NRW! mobil:nrw, 2002.
- Rösch, Heinz–Egon: Strasse(n) der Römer. Von Trier zum Rhein, in die Eifel, ins Saarland und nach Luxemburg. Ingelheim 2007.
- Schmidt, Hartwig: Archäologische Denkmäler in Deutschland. Rekonstruiert und wieder aufgebaut. Sonderheft 2000 der Zeitschrift „Archäologie in Deutschland“, Stuttgart 2000.

- Stadt Herzogenrath [Hrsg.]: Wurmatal ohne Grenzen – Wormdal zonder Grenzen, Brücken schlagen – Geschichte erfahren – Welten entdecken.
- Wolff, Gerta: Das Römisch–Germanische Köln. Führer zu Museum und Stadt. 6. Auflage. Köln 2005.
- X+1 consultants; DLA+ landscape architects bv: Via Belgica, ‘verleden op weg naar de toekomst’, 2005.

### *Kartenmaterial*

- Fahrrad Stadtplan Köln, 1:20.000, 5. Auflage
- Radwanderkarte NRW 1:50.000 (Blatt 43)
- Freizeitkarten NRW 1:50.000 (Blatt 18,22)
- Groenmetropool | Grünmetropole – Routen Highlights Tips Info–Points 1:65.000
- Topographische Karte 1:25.000 © Geobasisdaten: Landesvermessungsamt NRW, Bonn
- Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling 1803 – 1820: Landesvermessungsamt NRW, Bonn (Blatt 70 Bergheim)

### *Bildnachweis*

- WGF Landschaft
- Planergruppe Oberhausen, reicher haase architekten, nowakteufelknyrim
- Römisch–Germanisches Museum Köln
- Gemeinde Aldenhoven, Gemeinde Niederzier
- Stadt Baesweiler, Stadt Bergheim, Stadt Jülich, Stadt Übach–Palenberg
- LVR–Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
- Stadtgeschichtliches Museum Jülich

## IMPRESSUM

### **Bearbeitung:**

WGF Landschaft  
Landschaftsarchitekten GmbH  
Vordere Cramergasse 11  
90478 Nürnberg

Gerd Aufmkolk  
Sigrid Ziesel  
Sandra Zimmermann

### **Beratung und wissenschaftliche Begleitung:**

Landschaftsverband Rheinland – Amt für Bodendenkmal-  
pflege im Rheinland  
Dr. Nora Andrikopoulou–Strack  
Dr. Cornelius Ulbert  
Susanne Jenter

Köln, im März 2010

Köln



Frechen



Bergheim



Elsdorf



Niederzier



Jülich



Aldenhoven



Baesweiler



Übach-Palenberg



Herzogenrath

