



Licht- und Raumkonzept Königsbrücken, Aachen



Stadt Aachen
FB 61 | 50
Verwaltungsgebäude am Marschierstor
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

0241 432-6152
stadterneuerung@mail.aachen.de



Licht- und Raumkonzept Königsbrücken, Aachen

02_Die Obere Königstraße

03_Die VIA REGIA
und zwei verschwundene Königstore

04_Eisenbahngeschichte = Stadtgeschichte

06_Die Brücken und Viadukte in der Oberen Königstraße
– stadträumlicher Bruch und Chance zugleich

07_Lichtraum –
wie aus Trennendem Verbindendes wird

07_Dramaturgie der Eisenbahnbrücken
– über die Schönheit eines Erschließungsraums

08_GENIUS LOCI
– das Bewusstsein vom Werden eines Ortes

08_Grünvernetzung im Königsviertel
– kleine Maßnahmen mit großer Wirkung

09_Anmerkungen

Anhang

10_Drei-Schritt-Programm
– der gesamtstädtische Zusammenhang

11_Der erste Schritt – ein Resümee

12_Zeitrahmen und Außenwirkung
– Licht- und Raumkonzept für die Stadtbewohner

12_Kostenrahmen

12_Verkehrsaufkommen

12_Bisherige Projektbeteiligte – ein bewährtes Team

12_Hauptquellen

12_Quellenvermerk zu den Karten und Abbildungen

Anhang 02

Verkehrszählung, Stadt Aachen [3 Seiten]

Kostenschätzung, STAWAG [4 Seiten]



01_Sequenz: Trichtergasse | Untere und Obere Königstraße |
Maastrichter Straße | Königshügel | Klinikum

Die Obere Königstraße

Die Obere Königstraße ist Bestandteil des innerstädtischen Aachener Straßenzuges „Trichtergasse, Königstraße, Maastrichter Straße“. Sie liegt im nordwestlichen Bereich der Aachener Innenstadt innerhalb der ehemaligen mittelalterlichen äußeren Stadtumwallung und innerhalb des Denkmalbereichs⁰¹. Seit dem Bau der Universität RWTH in unmittelbarer Nähe – das Hauptgebäude wurde im 19. Jahrhundert am Templergraben errichtet– entwickelte sich das traditionell durch Wohnen und Handwerk geprägte Gebiet des „Königsviertels“ mehr und mehr zum Standort für Hochschulinstitute und ist bis heute ein sehr beliebter Wohnort für Studenten. In Abb.04 ist die Nähe der Oberen Königstraße zum historischen Campus Innenstadt erkennbar.

Mit der gegenwärtigen Ausdehnung der Hochschule auf dem neuen Gebiet des „Campus Melaten“ kommt der Königstraße eine immer wichtiger werdende Rolle zu. Die Verbindung verläuft vom Stadtzentrum über den Königshügel zu beiden Universitätspolen Universitäts-Klinikum und RWTH Campus.



02_03_Ensemble der Eisenbahnbrücken über die Obere Königstraße

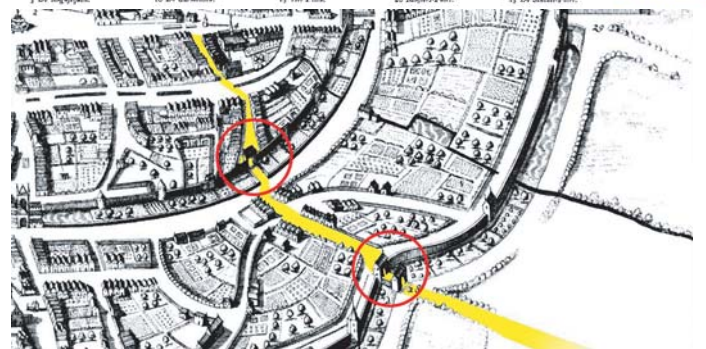
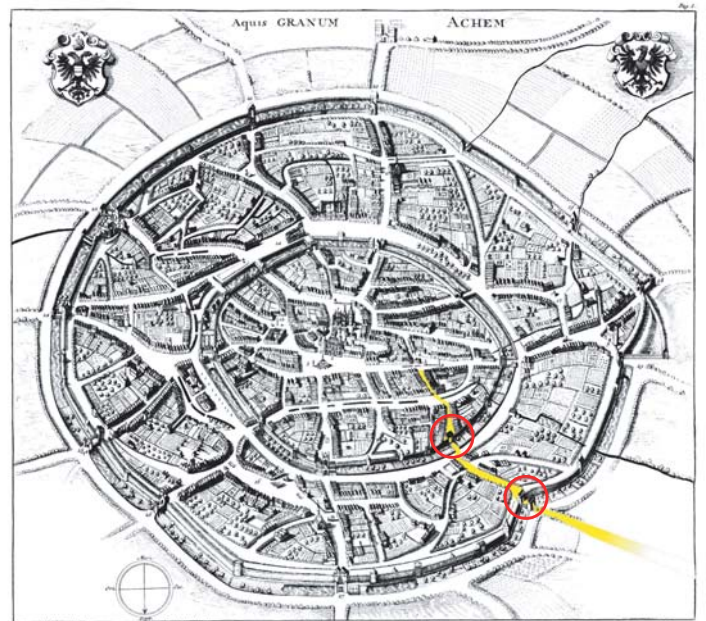


04_Lage der Oberen Königstraße im gesamtstädtischen Zusammenhang

Die VIA REGIA und zwei verschwundene Königstore

Der Name der Aachener Königstraße verrät uns die Zugehörigkeit zum System der VIA REGIA, einem mittelalterlichen Wegesystem, das größtenteils schon auf alte römische Straßen zurückging und unter königlichem Schutz stand – sozusagen einem „mittelalterlichen Europastraßennetz“. Viele Orte im gleichen Verlauf und in unmittelbarer Nähe der Königstraße verweisen auf dieses Wegesystem: der Königshügel und besonders die beiden verschwundenen Königstore, die die Obere Königstraße einfassten – zwischen der inneren und der äußeren Stadtmauer [Abb.05].

Eine jener historischen Routen der VIA REGIA verlief – vom Ärmelkanal kommend – über Maastricht, Aachen nach Sinzig und – entlang von Rhein und Main – nach Frankfurt. Hier traf der Straßenzug auf den kontinentalen Korridor, der quer durch Europa vom Baskenland bis nach Russland führte [Abb.06].



05_Stadtansicht Aachens von 1576
Der Verlauf der Königstraße ist gelb eingezeichnet



06_Korridore der VIA REGIA



07_Das Wandbild stellt den Einzug Karls V zur Thronsetzung in Aachen dar [1520]. Die Reitergruppe befindet sich auf der Oberen Königstraße vor dem Königsmitteltor. Wandgemälde aus dem Bärenhof [heute Restaurant Frascati], zugeschrieben Peter Zantius 03

Man darf sich diese Straßenzüge jedoch nicht als statische Strecken vorstellen. Die Veränderungen der politischen Verhältnisse [insbesondere das Entstehen neuer Territorien und Grenzen] der Fortschritt der Transporttechnik und die Verlagerung der wirtschaftlichen Beziehungen führten zu starken Veränderungen des Verlaufs. So ist es nicht erstaunlich, dass die Aachener Königstraße fast vollständig ihre Bedeutung verlor, als die Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen zwischen der Reichsstadt Aachen und den Niederlanden zurückgingen.

Im 17. Jahrhundert wurde das [äußere] Königstor auf Beschluss des Aachener Stadtrates geschlossen und lediglich noch zu Erntezeiten geöffnet. Unter französischer Verwaltung wurde es abgerissen. Im Preußischen Urkataster von ~1820 [Abb.08] sieht man, dass beide Königstore verschwunden sind. Die äußere Stadtmauer war zu dieser Zeit geschlossen – die Königstraße keine Ausfallstraße mehr. Der Aachener Nord-Westen war kaum bebaut und nahezu vollständig von Grün- und Gartenland geprägt – also recht bedeutungslos.

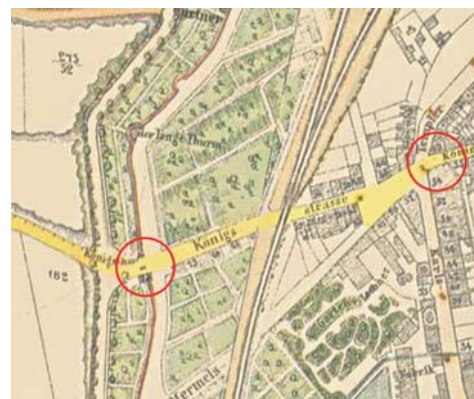
Eisenbahngeschichte = Stadtgeschichte

Da das Gebiet der nordwestlichen Altstadt zur Zeit des Eisenbahnbaus – Mitte des 19. Jahrhunderts – kaum bebaut war, konnten die ersten Gleisanlagen problemlos durch das äußere nordwestliche Altstadtgebiet geführt werden. Die Streckenführung zerschneidet die obere Königstraße ziemlich genau in der Mitte zwischen der inneren⁰² und der äußeren Stadtmauer⁰³.

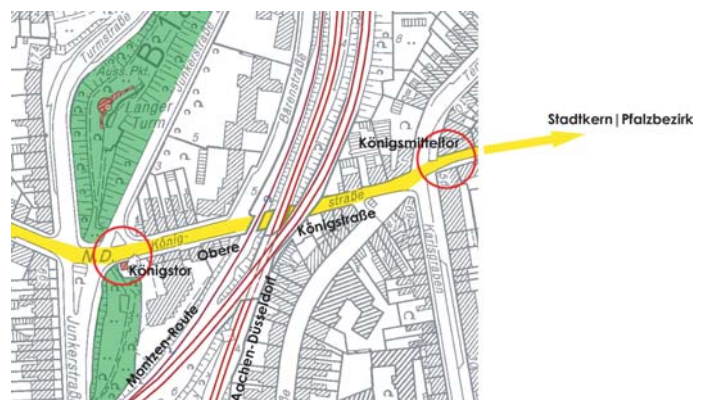
Im Auszug aus dem Rappard-Plan von 1860 [Abb.09] kann man die neue Situation gut erkennen. Lediglich im stadtseitigen Teil der Königstraße befinden sich damals Gebäude. Die Stadtmauer ist im Bereich der Königstraße wieder geöffnet und die Leydelsche Zollstation⁰⁴ [Abb.11] ermöglichte die Erhebung von Abgaben beim Überschreiten der Stadtgrenze.



08_Obere Königstraße im preußischen Urkataster von ~1820



09_Obere Königstraße im „Rappard-Plan“ von 1860



10_Obere Königstraße in der Grundkarte von 2010



11_Leydelsche Zollstation: Wachhaus Königstor, 1836 von Adam Franz Friedrich Leydel erbaut

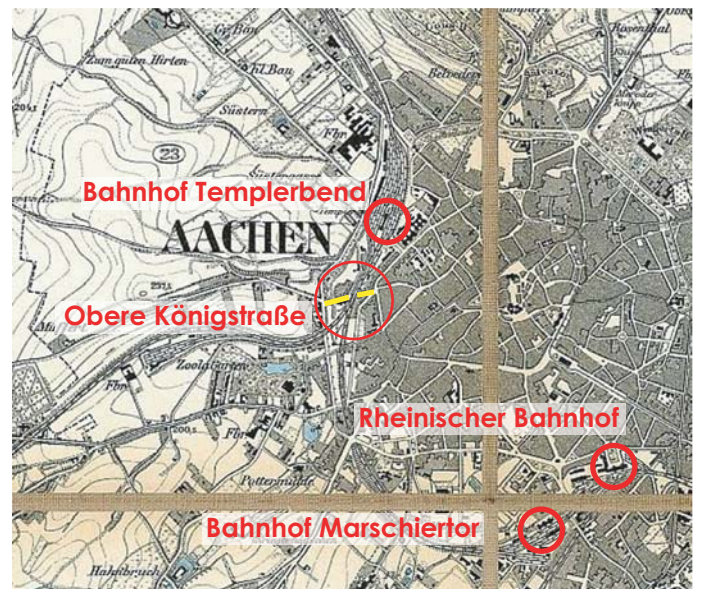
Die Notwendigkeit für den Bau des Eisenbahn-Brückenensembles [Abb.12] ergab sich aus den extremen Einschränkungen, unter denen Aachens Nord-Westen seit der Errichtung der Eisenbahnstrecken Aachen-Düsseldorf [Fertigstellung 1853] und Aachen-Maastricht [Fertigstellung 1858] litt. Ursprünglich verlief die Bahnstrecke ebenerdig. Sie erschloss Aachen über die Bahnhöfe „Templerbend“ im Nordwesten des Altstadtgebiets sowie „Marschieritor“ am südlichen Rand der Altstadt. Das gesamte nord-westliche Aachener Hinterland wurde durch die alten Eisenbahnanlagen regelrecht versperrt. 1872 wurde ein Abzweig zur späteren Montzen-Route⁰⁵ nach Belgien errichtet, was die Situation weiter verschärfte.

Der Bahnhof Templerbend befand sich unmittelbar hinter dem Hauptgebäude der Aachener Hochschule RWTH⁰⁶. Die Hochschule und die sie umgebenden Stadtviertel benötigten dringend Ausdehnungsraum. Die Neuordnung der Bahnanlagen ermöglichte es, die alten, unglücklich [weil ebenerdig] gelegenen Bahnhöfe Templerbend und Marschieritor aufzugeben. Ein neuer Personen- und Güterbahnhof wurde im Süsterfeld errichtet [Westbahnhof]. Alle Strecken wurden über Dämme, Viadukte und Brücken geführt, so dass es ausreichend städtische Erweiterungsflächen und kreuzungsfreie Bahnstrecken gab – ein städtebaulicher und bahntechnischer Befreiungsschlag! [vergleiche Abb.13 und 14].

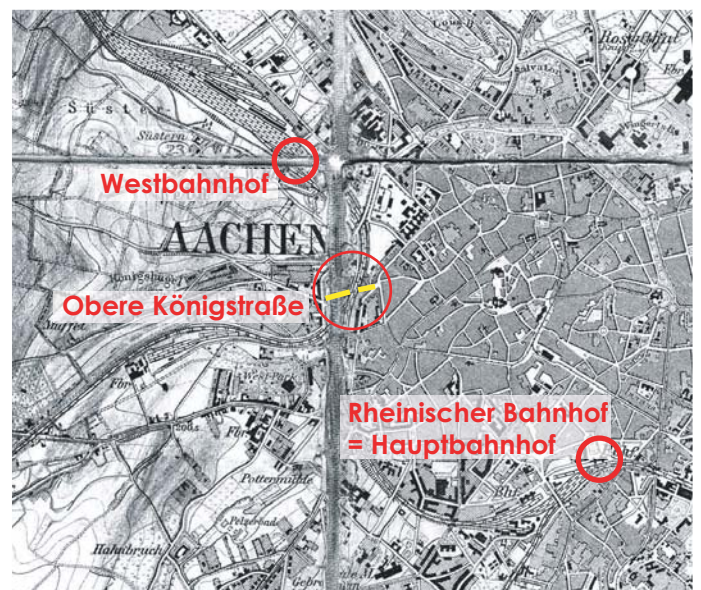
Parallel zum dynamischen Wachstum der Universität wuchs auch die Bedeutung des „Königsviertels“, das sich in der Gründerzeit mit Wohngebäuden und Kleingewerbe füllte.



12_Brückenensemble Obere Königstraße, Fertigstellung 1906 und 1910



13_Auszug aus der topographischen Karte von 1895 mit dem alten Verlauf der Bahnstrecke



14_Auszug aus der topographischen Karte von 1927 mit dem aktuellen Verlauf der Bahnstrecke, der Bahnhof Templerbend ist bereits verschwunden

Die Brücken und Viadukte in der Oberen Königstraße – stadträumlicher Bruch und Chance zugleich

Heute wird die „Obere Königstraße“ durch das beeindruckende Ensemble der steinernen Eisenbahnbogen- und Stahlbrücken geprägt. Es wurde Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet, sukzessive bis 1910 fertiggestellt und ist kaum verändert worden⁰⁷. Dass sich hier die heutigen Strecken Mönchengladbach-Aachen-Köln und die Montzenroute teilen, ist kaum erkennbar. Die Güterstrecke nach Belgien überquert die Linie Mönchengladbach-Aachen-Köln sozusagen auf der zweiten Etage!

Das Höherlegen der Bahnstrecken hat die Verkehrskonflikte gelöst – den Bruch im Stadtraum dürfte die Brückengruppe jedoch eher noch verstärkt haben. Dieses stadträumliche Defizit gilt es ins Positive zu wenden!

Die räumliche Dichte der historischen Überlagerungen ist in der Oberen Königstraße besonders spürbar, da der in zwei Hälften geteilte Straßenraum ein einzigartiges stadträumliches Gepräge hat. Auf der Innenstadtseite ist die Stadtstruktur sehr dicht und die Straße hat ihr enges historisches Profil und ihre Nutzungen behalten. Stadtauswärts ist der Bereich seit den siebziger Jahren zudem arrondiert durch eine Wohnstraße mit verdichteten Wohnkomplexen speziell für Studenten.

Die spontane Vegetation auf dem Gelände der Brückengruppe [Abb.15 und 16] hat sich inzwischen raumgestaltend entwickelt und lockert die „Kulisse“ entlang der Königstraße auf. Auf der Bergseite ist die historische Bebauung mit einer rückspringenden Gebäudegruppe aus den 70er Jahren durchsetzt – parallel zur Bärenstraße und zum Bahndamm. Die Einmündung in den Alleenring ist von den Grünanlagen im ehemaligen Schussfeld der äußeren Stadtmauer geprägt. Die preußische Zollstation und der gotische „Lange Turm“ [Abb.17 und 18] – der zentrale Kommunikationspunkt der Aachener Stadtbefestigung – geben diesem Kreuzungspunkt in Verbindung mit dem Ensemble der Eisenbahnbrücken eine hohe räumliche Dichte.

Man hat den Eindruck, dass die Viadukte die Rolle der verschwundenen Königstore einnehmen – jedoch ist der Zugang zur Innenstadt sehr abweisend. Die mittleren Brücken des Ensembles gewähren nur eine enge, niedrige und düstere Durchfahrt, während die äußeren Brücken – insbesondere die Bogenbrücke der Montzenroute – hoch aufragen. Der Durchgang ist stark verschattet und wirkt düster und eng. Dieser städtebauliche Bruch, lässt sich mit kleinen Mitteln entschärfen und positiv inszenieren.



15_16_Die Bogenreihe mit dem Abzweig der Montzenroute
Spontane Vegetation auf den Bahnanlagen prägt den Stadtraum.



17_Leydelsche Zollstation am alten Königstor



18_Langer Turm im Bereich der Äußeren Umwallung
im Blickkontakt mit der Oberen Königstraße

Lichtraum – wie aus Trennendem Verbindendes wird

Der als besonders trennend und drückend empfundene mittlere Teil des Brückenensembles soll zum „gelb-goldenen Lichtraum“ umgestaltet werden. Die Farbauswahl der Lichtakzente soll an die Tradition der VIA REGIA erinnern und wird im Rahmen von Probebeleuchtungen überprüft. Die Mittelfuge zwischen den beiden Stahlbrücken eignet sich gut zur Anbringung von Strahlern [„Lichtfuge“, Abb.19 und 20], die punktuell Licht auf den Straßenbelag und auf die Widerlager werfen. Der Lichtraum trennt und verbindet gleichzeitig die beiden Straßenhälften der Oberen Königstraße. Die Passanten werfen Schlagschatten – ein Licht-Spiel in einer vormaligen Dunkelzone.

Dramaturgie der Eisenbahnbrücken – über die Schönheit eines Erschließungsraums

Tagsüber ist die Dramaturgie der Bögen, Stahlstege und des Naturstein-Bossenwerks bereits sichtbar – nachts „versackt“ die Architektur im Dunkeln. Durch sparsam eingesetzte und lediglich atmosphärisch-kühle Streiflichter soll die Dramaturgie der Eisenbahnbrücken so inszeniert werden, dass die räumliche Situation des hellen Lichtraums in der Mitte des Ensembles erkennbar wird [Abb.21-24].

In diesem Zusammenhang wird es erforderlich sein, die vorhandene Straßenbeleuchtung und Leuchtreklame zu reduzieren und gestalterisch in das Konzept einzubinden.



19_20_Zwischenraum der beiden unteren Stahlbrückenelemente
diskreter Installationsraum für die Strahler des „Lichtraums“



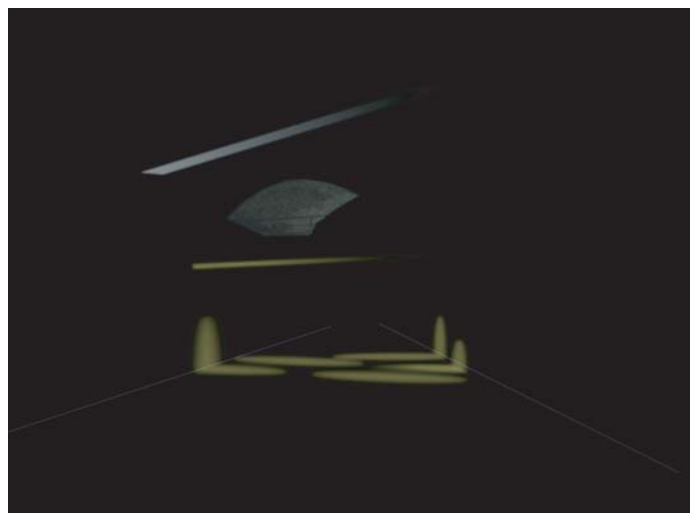
21_Dunkelzone in der Mitte der Oberen Königstraße
Trennung des Stadtraums



22_Der „Lichttraum“ unter der niedrigsten Königsbrücke bietet
ein Ziel – Verbindung des Stadtraums



23_Lichtflecken auf dem Straßenbelag an den „Grands Moulins“
von Paris



24_Lichtdramaturgie: gelblich-heller Lichtraum als stadträumliches
Verbindungselement, atmosphärisch-kühle Streiflichter zur
Inszenierung des Brückenensembles

GENIUS LOCI

– das Bewusstsein vom Werden eines Ortes

Wir nehmen die Beleuchtung der Eisenbahnbrücken zum Anlass, das Werden des Ortes durch kleine Hinweise im Stadtraum bewusst zu machen: Gelb-goldfarbige Schriftzüge, wie zum Beispiel „**Verschwundenes Königsmitteltor**, oder **Montzenroute**“ sollen an strategischen Stellen auf die Bürgersteige gebracht werden und die stadträumliche Genese ins Bewusstsein rufen [Abb.26, 27 und Seite 09 unten].

Auf einen banalen Betonbalken der äußeren Eisenbahnbrücke sollen mit heller Spezialfarbe erläuternde Stichworte und Grafiken zur VIA REGIA und zur Baugeschichte aufgebracht werden. Nachts werden sie mit Schwarzlichtstrahlern zum Leuchten gebracht [Abb.27].

Grünvernetzung im Königsviertel

– kleine Maßnahmen mit großer Wirkung

Das Viertel ist gemäß seiner frühen Entstehung baulich sehr verdichtet, städtische Freiflächen finden die Bewohner lediglich am Lindenplatz sowie rund um die Zollstation und im Park am „Langen Turm“. Die Königstraße verbindet diese Grüninseln. Ihre planerische und gestalterische Aufwertung, kommt deshalb sinnfällig dem gesamten „Königsviertel“ zugute. Im Rahmen der turnusmäßigen Pflege durch die DB Netz AG soll die spontane Vegetation im Brückenensemble weitgehend erhalten bleiben. Ziel ist, die „bauwerksunschädliche Vegetation“ zu schonen [Abb.26 und 28-31]. Außerdem sollen die öffentlichen Bestandteile des Stadtgrüns durch punktuelle Verdichtung und räumliche Öffnung so umgestaltet werden, dass die Sichtbezüge zur Zollstation, zur Brückengruppe und zum Langen Turm wieder hergestellt werden [Abb.16-18].

Mit kleinen Mitteln können die vorhandenen räumlichen und geschichtlichen Zusammenhänge lesbar gemacht werden – die Obere Königstraße wird wieder zum **Ort im städtischen Bewusstsein**.



25_Vorher: Die Mitte der Oberen Königstraße „versackt“ im Dunkeln – räumlicher Bruch und Trennung



26_Nachher: Lichtakzente machen die Königsbrücken „lesbar“ der helle Lichtraum bietet ein Ziel – Entree und Verbindung



27_Die Beton-Druckbalken aus den 50er Jahren werden mit einer weißen „Schwarzlichtgrafik“ verfremdet

Anmerkungen

- 01 Der „Denkmalbereich Innenstadt“ der Stadt Aachen umfasst die Kernstadt innerhalb des Grabenrings [siehe Anmerkung 02] und der Ausfallstraßen innerhalb des Alleenrings [siehe Anmerkung 03]. Mit dem Denkmalbereich soll der historische Stadtkern und die Silhouette „Dom und Rathaus“ geschützt werden. An den Umgang mit dem Ortsgrundriss, der historischen Bausubstanz, den charakteristischen Blickzügen werden besondere Anforderungen gestellt. Das vorliegende Licht- und Raumkonzept und die weitere Umsetzung erfolgen in enger Abstimmung mit der Denkmalbehörde Aachen.
- 02 Barbarossamauer, Mitte 12. bis Mitte 13. Jahrhundert = Grabenring
- 03 Ende 13. bis Mitte 14. Jahrhundert = Alleenring
- 04 Das Wachhaus Königstor wurde 1836 erbaut, nachdem die Königstraße wieder geöffnet und die Durchfahrt durch die Stadtmauer mit einem Gittertor gesichert wurde war. Es diente zur Unterbringung der Wachmannschaft, die den Zoll erhob. Als Architekt zeichnete Adam Franz Friedrich Leydel.
- 05 An der Königstraße teilt sich das Netz in die Montzenroute [nur Güterverkehr] und die Linie Mönchengaldbach-Aachen-Köln. Bereits 1872 wurde die spätere Montzenroute nach Belgien an den Bahnhof Templerbend angeschlossen. Die heutige Streckenführung durch Belgien geht auf eine deutsche Kriegsbahn von 1911 zurück. Die Montzenroute ist eine wichtige Güterverbindung zwischen Deutschland und Belgien.
- 06 1870 als „Königlich Rheinisch-Westphälische Polytechnische Schule zu Aachen“ gegründet, ist die RWTH Aachen University heute eine tragende Säule der Aachener Stadtökonomie.
- 07 Die Brückenköpfe und Bogenstellungen des Ensembles bestehen aus Schüttnbeton, verkleidet mit bossiertem Natursteinmauerwerk. Die Brückenträger sind aus genietetem Stahl. 1957 wurden die äußeren Brückenköpfe erhöht und der alte Blechträger ersetzt. Außer neuen Druckbalken aus Beton und Veränderungen der Geländer blieb das Ensemble unverändert – bis heute.



28_Eine Linie mit Schriftzug auf dem Bürgersteig verweist auf den Verlauf der Eisenbahnlinie [siehe auch die untere Abbildung]



29_Die Königstraße als „Grünes Rückrat“ des Königsviertels: Stadtgrünvernetzung



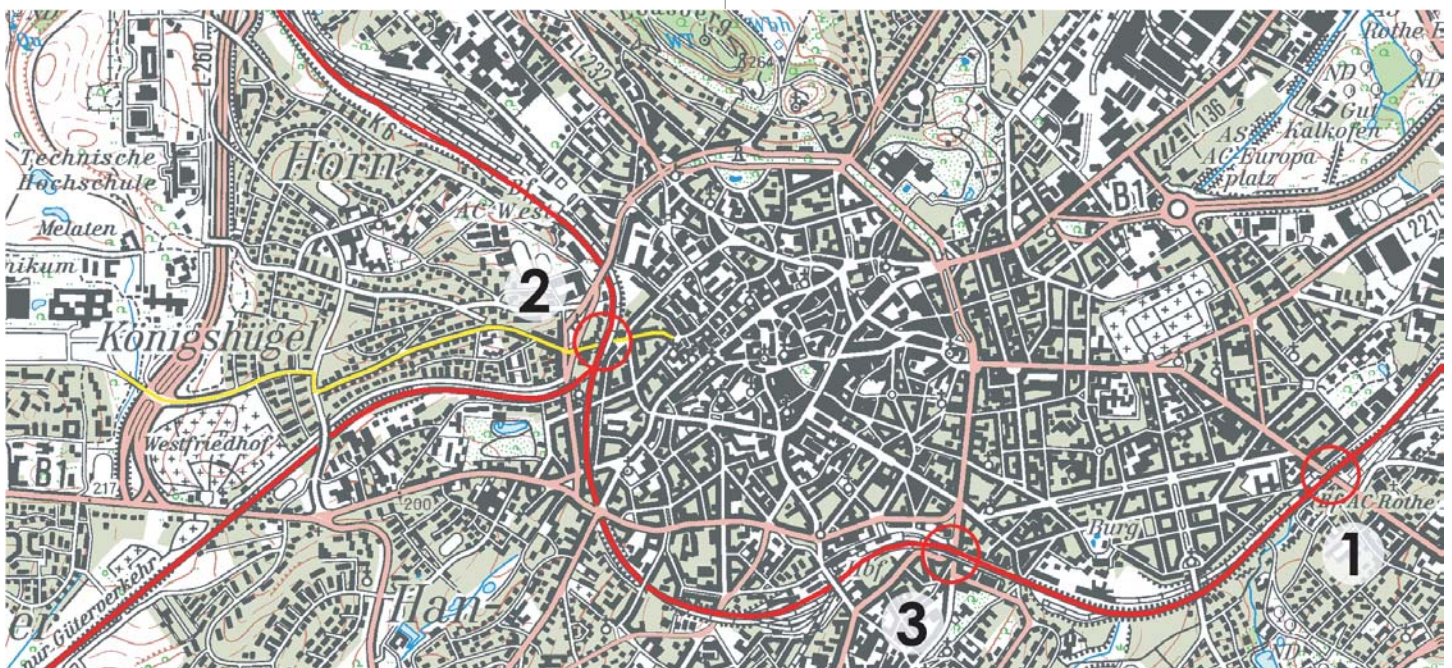
30_31_Das „wilde Grün“ auf den Bahnanlagen bietet eine Chance – Verhandlungen mit der DB Netz zur zurückhaltenden Pflege folgen im November 2011

Drei-Schritt-Programm – der gesamtstädtische Zusammenhang

Aachens Siedlungsgefüge ist von Bauten der Bahn überformt und zertrennt.

Sie durchziehen die nordwestlichen und östlichen Stadtviertel und umschließen halbkreisförmig die historische Innenstadt. Insbesondere an drei „neuralgischen Punkten“ entfalten Bahnbrücken in Eisen- | Stahlkonstruktion ihre stadträumliche Wirkung als „Unterbrechungen/Transiträume“ – immer an historischen Achsen: an der Trierer Straße [ehemalige Römerstraße nach Trier], an der Königstraße [Bestandteil der VIA REGIA] und an der Kurbrunnen- | Kasinostraße [hier werden die beiden historischen Kerne Aachen und Aachen-Burtscheid durch die Bahnanlagen von einander „abgeschottet“].

Das vorliegende Projekt zur Illuminierung der „Königsbrücken“ ist Bestandteil eines **Drei-Schritt-Programms**, das diese Brückenbauwerke nunmehr ins rechte Licht setzen soll.



32_Das Drei-Schritt-Programm zur Inszenierung der Bahnbrücken:
1 RotheErde [fertiggestellt 2011 | 2 Königsbrücken | 3 Kurbrunnen- und Kasinostraße]

Erster Schritt:

die Inszenierung der Eisenbahnunterführung „Trierer Straße“ am Bahnhof Rothe Erde wurde 2010 | 2011 realisiert [Abb.33].

Zweiter Schritt:

die Illuminierung der Brücken über die Königstraße soll 2011 | 2012 umgesetzt werden – eingebettet in ein Handlungskonzept kleiner räumlicher Interventionen.

Dritter Schritt:

die Beleuchtung des Brückenensembles zwischen den historischen Kernen von Aachen und Aachen-Burtscheid ist für 2013 | 2014 geplant.

Der erste Schritt – ein Resümee

Die Eisenbahnunterführung Adalbertsteinweg | Trierer Straße am Bahnhof Rothe Erde ist sowohl für das Aachener Ostviertel als auch für Aachen als Gesamtstadt ein wichtiges „Stadtportal“. Die stadträumliche Situation war heruntergekommen: Taubendreck beeinträchtigte den gesamten Bereich [insbesondere unter der Brücke], der Beton-Prallschutz war stark verschmutzt und mit Moos bewachsen, die Fußgängerinsel zu klein ... ein Un-Ort. Im Rahmen eines abgestimmten Maßnahmenbündels wurde die Brücke gereinigt, diskret gegen Tauben vernetzt, eine Lichtlinie installiert, der Beton-Prallschutz gereinigt, rot beschichtet und mit roten LEDs beleuchtet. Es wurde eine neue Verkehrsinsel mit Hochbeeten eingerichtet und eine Lichtachse installiert.

Licht, Form, Farbe, Oberfläche und Raumwirkung erzählen die Geschichte des Ortes: Rote Erde in den Hochbeeten, Einfassungen aus Cortenstahl [Edelstahl mit Rostoberfläche] verweisen auf das ehemalige Stahlwerk „Hütte Rothe Erde“, rotes Licht | rote Farbe, die grüne Achse der ältesten internationalen Eisenbahnlinie Europas ... viele Referenzen ergeben ein vielschichtiges Bild und machen den Ort zum Identifikationspunkt, der sehr gut bei der Bevölkerung ankommt. 2012 werden die noch ungeordneten Werbeanlagen und Plakatierungen in Zusammenarbeit mit Ströer | Eisenbahnreklame „sortiert“.



33_Erster Schritt:

Die Inszenierung der Unterführung am Bahnhof Rothe Erde spielt mit Licht, Oberflächen und Farben auf die Geschichte des Ortes an. Die Werbeflächen werden 2012 in Zusammenarbeit mit Eisenbahnreklame | Ströer erneuert.

Zeitraumen und Außenwirkung **– Licht- und Raumkonzept für die Stadtbewohner**

Die Maßnahme wird bis April 2012 fertiggestellt sein - das Planungsteam ist nach dem ersten Realisierungsschritt [Rothe Erde] in der Zusammenarbeit und Durchführung bereits erprobt: Planung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachbereichen der Verwaltung [inklusive Denkmalschutz], Abstimmung und Begleitung mit | durch die DB Netz, Probebeleuchtungen, Partizipation der relevanten bürgerschaftlichen Gruppen und Gremien, Ausführung der Maßnahme mit örtlichen Handwerksbetrieben, stadtverträgliche Verkehrslenkung. Für die Bewohner soll eine öffentliche Inszenierung an den Königsbrücken erfolgen – eine Stadtinformation vor Ort wird die Maßnahme dauerhaft ergänzen.

Kostenrahmen

Die vorliegende Kostenschätzung umfasst die Maßnahmen der Lichtinszenierung, der Anpassung der umgebenden Straßenbeleuchtung sowie der punktuellen Farbinterventionen am Brückenbauwerk und auf den Bürgersteigen. Die Bruttogesamtsumme beläuft sich auf 49.400 EUR [Kostenaufstellung in diesem Anhang].

Ohne das personelle und finanzielle Engagement aller Projektpartner ist die Illumination der Königsbrücken nicht zu „stemmen“.

Verkehrsaufkommen

Im Hinblick auf die Erweiterungen der Universität RWTH auf dem Gelände des Campus Melaten werden sich das Fußgänger- und Fahrradfahrer-aufkommen kurzfristig noch deutlich steigern [siehe Zählung vom 18.10.2011 im Anhang].

Bisherige Projektbeteiligte – ein bewährtes Team

Stadt Aachen,
FB61 Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
sowie Denkmalpflege
STAWAG – Stadtwerke Aachen AG
Lichtprojekt Aachen e.V.
in Abstimmung mit der DB Netz AG [West]

Hauptquellen:

Kottmann, Dietmar
„Via Regia | Die Aachen-Frankfurter Heerstraße – Ein Straßenprojekt Karls des Großen?“ Aufsatz, Aachen 2011

Meyer, Lutz-Henning
„150 Jahre Eisenbahnen im Rheinland“ Köln 1989

Rhoen, Carl
„Die Befestigungswerke der freien Reichsstadt Aachen“
Aachen 1894

Schweers, Hans und Wall, Henning
„Eisenbahnen rund um Aachen“ Aachen 1993

Netzpräsenz aachener-geschichtsverein.de
„Hat die Königstraße [VIA REGIA] etwas mit den Aachener Krönungen zu tun?“ Zugriff 14.10.2011
aachener-geschichtsverein.de/Online-Beitraege/hat-die-koenigsstrasse-via-regia-etwas-mit-den-aachener-kroenungen-zu-tun

Netzpräsenz via-regia.org
Zugriff 14.10.2011

Netzpräsenz Wikipedia, Leydel
de.wikipedia.org/wiki/Adam_Franz_Friedrich_Leydel
Zugriff 4.10.2011

Netzpräsenz Wikipedia, Königstor [Aachen]
de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigstor_(Aachen) Zugriff 4.10.2011

Netzpräsenz Wikipedia, Montzenroute
de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Montzenroute.png&filetimestamp=20070407124231 Zugriff 14.10.2011

Quellenvermerk zu den Karten und Abbildungen:

Stadt Aachen, FB 61

Netzpräsenz www.via-regia.org
Zugriff 14.10.2011

Netzpräsenz aachener-geschichtsverein.de
„Einzug Karls V. zur Krönung nach Aachen“ Zugriff 14.10.2011:
Foto eines Wandbildes, Bärenhof, Königstraße
aachener-geschichtsverein.de/Online-Beitraege/hat-die-koenigsstrasse-via-regia-etwas-mit-den-aachener-kroenungen-zu-tun

Konzeption, Fotos, Collagen, Layout:

archigraphus 10 | 2011

archigraphus

architektur | raumkonzepte | architecture | conceptions d'espaces
rathausstraße 8 | d - 52072 aachen | www.archigraphus.de

Verkehrszählung: Königstraße (zwischen Mauerstraße und Bärenstraße)

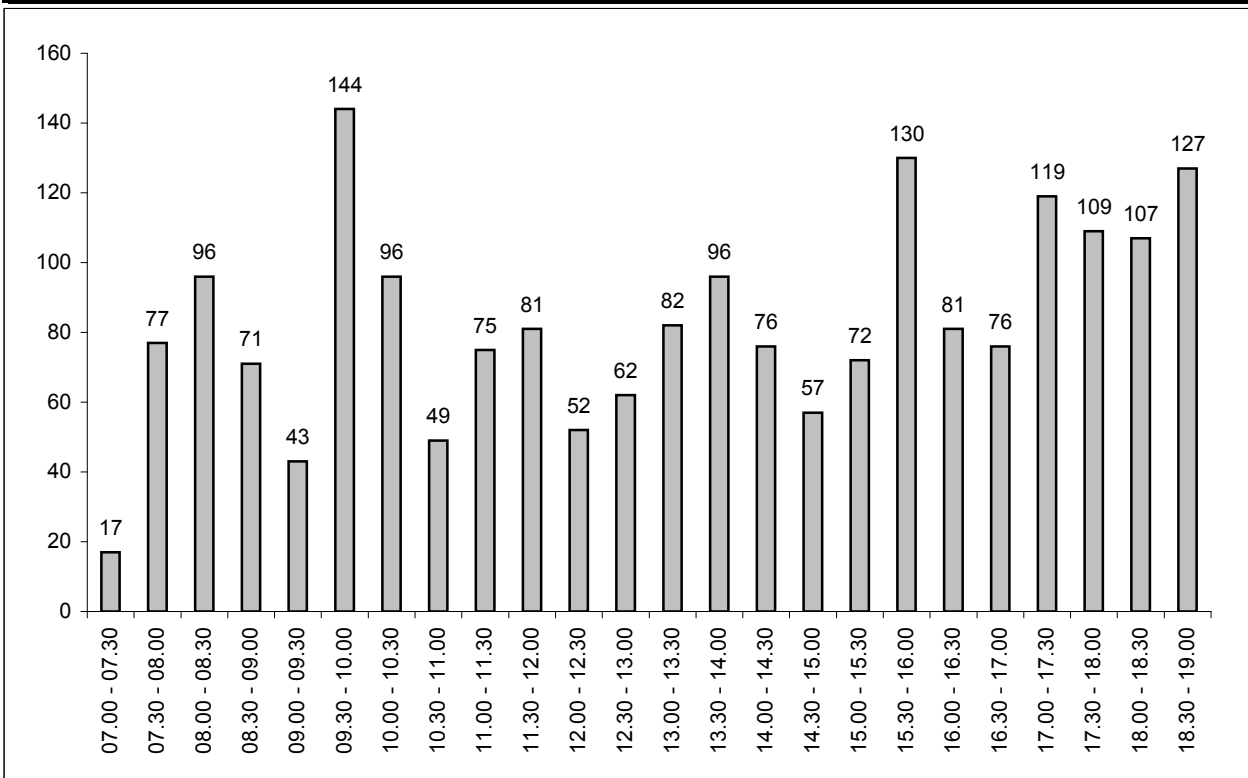
am: 18.10.2011

von: 07.00 Uhr

bis: 19.00 Uhr

Bemerkung: **Fußgänger**

Zeit	Summe beide Richtungen	Richtung: Turmstraße	Gegenrichtung: Karlsgraben
07.00 - 07.30	17	9	8
07.30 - 08.00	77	22	55
08.00 - 08.30	96	34	62
08.30 - 09.00	71	31	40
09.00 - 09.30	43	21	22
09.30 - 10.00	144	62	82
10.00 - 10.30	96	29	67
10.30 - 11.00	49	21	28
11.00 - 11.30	75	34	41
11.30 - 12.00	81	31	50
12.00 - 12.30	52	22	30
12.30 - 13.00	62	36	26
13.00 - 13.30	82	44	38
13.30 - 14.00	96	50	46
14.00 - 14.30	76	47	29
14.30 - 15.00	57	30	27
15.00 - 15.30	72	33	39
15.30 - 16.00	130	69	61
16.00 - 16.30	81	46	35
16.30 - 17.00	76	32	44
17.00 - 17.30	119	63	56
17.30 - 18.00	109	61	48
18.00 - 18.30	107	54	53
18.30 - 19.00	127	72	55
07.00 - 09.00	261	96	165
16.00 - 19.00	619	328	291
07.00 - 19.00	1995	953	1042



Verkehrszählung: Königstraße (zwischen Mauerstraße und Bärenstraße)

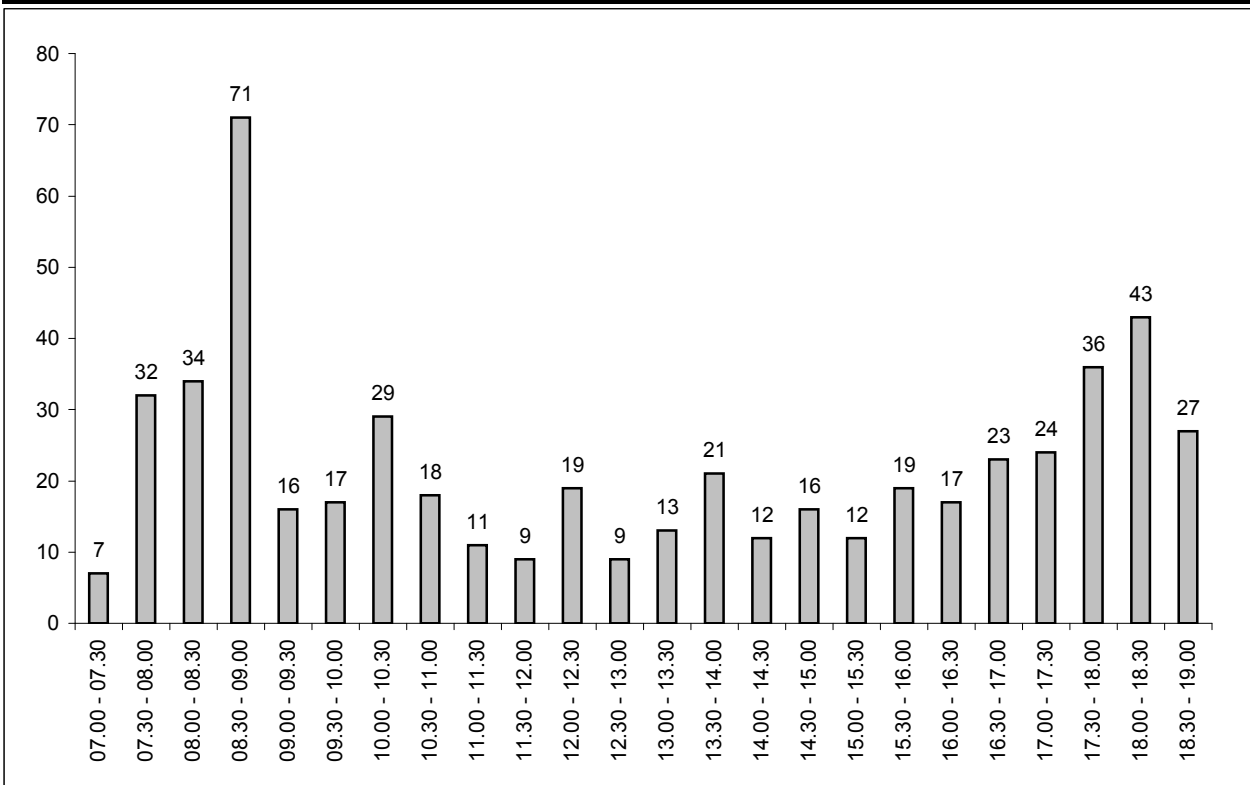
am: 18.10.2011

von: 07.00 Uhr

bis: 19.00 Uhr

Bemerkung: **Radfahrer**

Zeit	Summe beide Richtungen	Richtung: Turmstraße	Gegenrichtung: Karlsgraben
07.00 - 07.30	7	2	5
07.30 - 08.00	32	16	16
08.00 - 08.30	34	13	21
08.30 - 09.00	71	31	40
09.00 - 09.30	16	9	7
09.30 - 10.00	17	10	7
10.00 - 10.30	29	16	13
10.30 - 11.00	18	11	7
11.00 - 11.30	11	7	4
11.30 - 12.00	9	7	2
12.00 - 12.30	19	16	3
12.30 - 13.00	9	3	6
13.00 - 13.30	13	4	9
13.30 - 14.00	21	9	12
14.00 - 14.30	12	7	5
14.30 - 15.00	16	4	12
15.00 - 15.30	12	3	9
15.30 - 16.00	19	8	11
16.00 - 16.30	17	12	5
16.30 - 17.00	23	10	13
17.00 - 17.30	24	7	17
17.30 - 18.00	36	11	25
18.00 - 18.30	43	20	23
18.30 - 19.00	27	10	17
07.00 - 09.00	144	62	82
16.00 - 19.00	170	70	100
07.00 - 19.00	535	246	289



Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen in der Königstraße 18.10.2011

