



TRIER | RÖMERBRÜCKE UND UMFELD

Nicht-offener Planungswettbewerb nach RPW 2008 | **DOKUMENTATION**



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR BILDUNG,
WISSENSCHAFT, JUGEND
UND KULTUR



TRIER | RÖMERBRÜCKE UND UMFELD

Nicht-offener Planungswettbewerb nach RPW 2008 | DOKUMENTATION



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR BILDUNG,
WISSENSCHAFT, JUGEND
UND KULTUR



Trier | Römerbrücke und Umfeld

Wettbewerb nach RPW 2008 | Dokumentation

Ausloberin:

Stadt Trier | Stadtplanungsamt

Projekt im Rahmen des
INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN

gefördert durch das

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
mit dem
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
und das
- Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Jugend und Kultur
des Landes Rheinland-Pfalz

Wettbewerbsbetreuung

pp als pesch partner architekten stadtplaner

Zweibrücker Hof 2 | 58313 Herdecke

pph@pesch-partner.de | www.pesch-partner.de

Layout:

Doris Fischer-Pesch

Druck:

Domröse Druck GmbH, Hagen

Herdecke/Trier, April 2013

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

Inhalt

6	Vorwort
8	Der Wettbewerb: Anlass und Ziele
10	Die Wettbewerbsaufgabe
12	Die Wettbewerbsgebiet
14	Das Verfahren
16	Der Wettbewerb
20	Preise und Anerkennungen
	1. Preis
22	lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla stadtplaner dasl, München
	2. Preis
28	A24 Landschaft, Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin, und Swillus Architekten, Berlin
	3. Preis
34	beretta kastner architetti, Monza, Italien
	4. Preis
40	club L94, Landschaftsarchitekten GmbH, Köln, und mvm + starke architektur, Köln
	Anerkennung
46	Lützow 7, C. Müller J. Wehberg, Landschaftsarchitekten, Berlin, und urban essences, Berlin
	Anerkennung
50	LA.BAR Landschaftsarchitekten, Berlin, und DE+ Architekten, Berlin
	Anerkennung
54	WW+ architektur + management, Esch-sur-Alzette, Luxemburg / Trier, und Terra.Nova Landschaftsarchitektur, München
58	Weitere Beiträge
60	2. Rundgang
68	1. Rundgang



Mit den Römischen Baudenkmälern, Dom und Liebfrauenkirche, allesamt UNESCO Welterbestätten, besitzt Trier einen unvergleichlichen Schatz von internationalem Rang. Die Römerbrücke wird noch heute ganz selbstverständlich als Verkehrsbauwerk genutzt – sie und die umgebenden Moselufer werden hierbei jedoch ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung und ihren baulichen und landschaftlichen Qualitäten bei weitem nicht gerecht.

Die Stadt Trier wurde durch das Förderprogramm nationale Welterbestätten des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz zu einem wichtigen Zeitpunkt in die Lage versetzt, einen Wettbewerb zur Inwertsetzung der Römerbrücke und ihres Umfeldes auszuloben. Der Zeitpunkt ist deswegen so bedeutsam, weil er mit dem Beginn einer grundlegenden Aufwertung des Stadtteils Trier-West zusammenfällt.

Zur Definition der Wettbewerbsauslobung war ein ganzes Bündel an komplexen Fragen zu klären und an Aufgaben zu bewältigen. Der Wettbewerb wurde intensiv unter Einbeziehung von Fachleuten und Bürgerschaft vorbereitet. Im Ergebnis waren sich Fachworkshops, Bürgerworkshop und Arbeitskreise einig: die Römerbrücke muss sukzessive vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden, sie wird lebendig durch die Aufwertung und verbesserte Zugänglichkeit des umgebenden Moselufers. Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass eine deutliche Verbesserung des Angebots für Fußgänger und Radfahrer auf der Brücke bereits kurzfristig möglich und mittelfristig auch die Sperrung für den motorisierten Individualverkehr machbar ist.

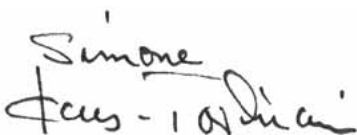
17 Arbeiten haben sich schließlich der Beurteilung des Preisgerichts gestellt. Allen gebührt höchste Anerkennung für die überzeugende und vielgestaltige Bewältigung dieser komplexen Wettbewerbsaufgabe. Die von den Preisträgern erarbeiteten Lösungen zeigen eindrucksvoll, wie hier ein höchst attraktiver urbaner Raum für die Trierer und ihre Gäste entwickelt werden kann. Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete

ten Arbeit des Büros lohrer.hochrein, München gelingt dies mit besonderer Maßstäblichkeit und Gestaltungsqualität in allen Teilbereichen. Die Römerbrücke wird Mittelpunkt eines attraktiven Landschaftsraums, der eng mit dem angrenzenden Stadtraum vernetzt wird.

Im Wettbewerbsbereich sind bereits mehrere Bau- und Umnutzungsprojekte in der Planung. Hier werden die Wettbewerbsergebnisse einfließen. Für die schrittweise Umsetzung bietet das siegreiche Konzept eine tragfähige Richtschnur, die eine zielgerichtete zukunftsweisende Entwicklung der Römerbrücke und ihres Umfeldes ermöglicht. Der vorliegende Entwurf ist auch eine hervorragende und unverzichtbare Grundlage, weitere Unterstützung für diesen zentralen Bereich der Stadtentwicklung einzuwerben.

Der Erfolg des Wettbewerbs wäre nicht ohne die engagierte Unterstützung der vielen Experten, der Bürgerschaft und ihrer politischen Vertreter möglich gewesen. Ihnen sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt, verbunden mit dem Appell, mit dem gleichen Engagement auch die Umsetzung der Ergebnisse zu unterstützen. Unser besonderer Dank gilt allen Teilnehmern des Wettbewerbs, die mit hohem persönlichem und finanziellem Einsatz Ideen für unsere Stadt entwickelt haben. Ihnen ist diese Dokumentation besonders gewidmet. Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem rheinland-pfälzischen Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Jugend und Kultur, die den Wettbewerb ermöglicht haben, danken wir herzlich für die finanzielle Unterstützung und ermutigen sie, die Stadt Trier bei der Umsetzung der hervorragenden Planung weiter zu unterstützen.

Die Aufwertung und Bewahrung des reichen baulichen und kulturellen Erbes ist eine Verpflichtung der Stadt Trier sowohl der Bürgerschaft als auch unseren Gästen gegenüber.



Simone Kaes-Torchiani
Dezernentin für Planung, Bauen,
Umwelt und Verkehr



Thomas Egger
Dezernent für Wirtschaft, Tourismus,
Kultur, Sicherheit und Ordnung

Der Wettbewerb: Anlass und Ziele

8



Die über die Mosel führende Römerbrücke in Trier ist die älteste Brücke Deutschlands. Seit 1986 ist sie zudem Teil des UNESCO-Welterbes „Römische Baudenkmale, Dom und Liebfrauenkirche in Trier“.

Doch ihr heutiges Aussehen und ihre Nutzung als reines Verkehrsbauwerk werden ihrer Bedeutung nicht gerecht. Auch die Gestaltung des Umfelds mit den beiden Brückenköpfen und den Moselufern entspricht nicht diesem herausragenden Ort in Trier.

Dabei befindet sich die Römerbrücke in einem städtebaulich, landschaftlich, archäologisch und denkmalpflegerisch komplexen und sensiblen Umfeld. Sie muss vielfältige Anforderungen an die Verkehrsnutzung, die Freizeit und Naherholung, die Stadtgestalt und an den Tourismus erfüllen, die teilweise durchaus auch miteinander konkurrieren.

Zu 90% gefördert mit Finanzmitteln aus dem Konjunkturprogramm I sowie aus Mitteln des Landes Rheinland-Pfalz, wurde nun im Rahmen des „Investitionsprogramms nationale UNESCO-Welterbestätten“ ein Wettbewerb für Landschaftsarchitekten bzw. Freiraumplaner und Stadtplaner ausgelobt. Er hatte die Neuinszenierung der Brücke und die Gestaltung der Umgebung zur Aufgabe. In diesem Wettbewerb sollten neben gestalterischen Ideen aber auch Vorschläge für die künftige Nutzung und die Abwicklung des Verkehrs gemacht werden.

Eingebettet war der Wettbewerb in zahlreiche Planungen, die sich direkt oder indirekt mit dem Fluss und seinem Umfeld befassen:

- die Rahmenstudie „Stadt am Fluss“, die die Aufwertung der Mosel und die bessere Verknüpfung von Flussraum und (Innen-) Stadt zum Ziel hat,
- der Masterplan Trier-West mit Aussagen zu Nutzungsstrukturen, zur Verkehrsführung und zur Erschließung sowie zur städtebaulichen Entwicklung und
- die Bebauungspläne am westlichen Moselufer BW 74 und BW 75 zur planungsrechtlichen Sicherung der Ziele des Masterplans.

Wegen der zahlreichen Wechselbeziehungen umfasste das Wettbewerbsgebiet nicht nur die Römerbrücke selbst, sondern auch das städtebauliche Umfeld mit den Brückenköpfen und die westlichen und östlichen Moselufer.

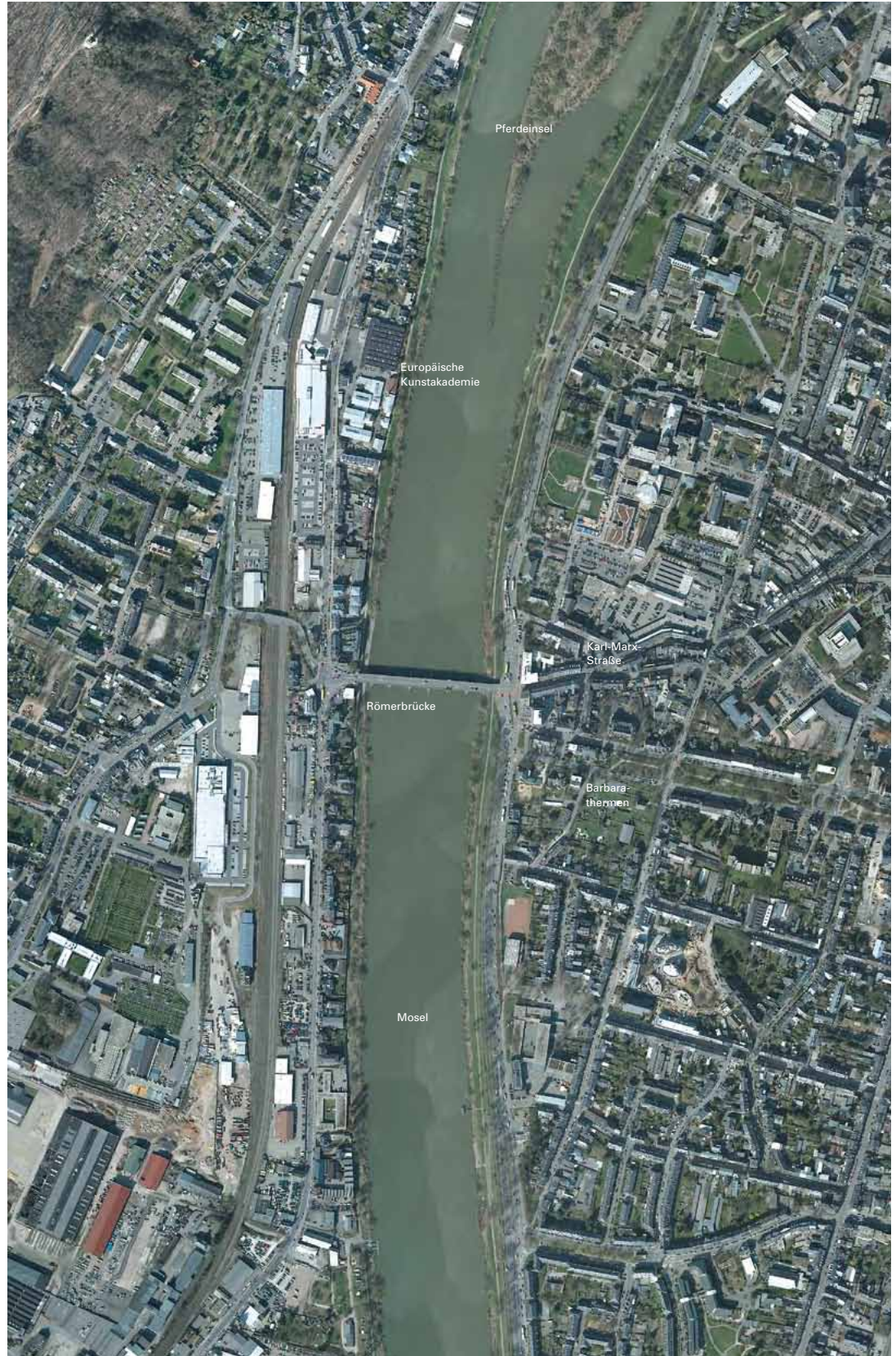
Von den Teilnehmern des Wettbewerbs wurden Aussagen erwartet, wie die Römerbrücke und ihr Umfeld zu einem attraktiven, erlebbaren und nutzbaren Teil der Stadt werden können, der dem historischen Stellenwert gerecht wird. Die Römerbrücke soll als ein Wahrzeichen der Stadt Trier und als UNESCO-Welterbestätte in Wert gesetzt werden.

Um ein Ergebnis zu erhalten, das nicht nur eine hohe Qualität sichert, sondern gleichzeitig auch umsetzungsfähig ist, wurde der Wettbewerbsaufgabe ein intensives Beteiligungsverfahren – u. a. mit Fach- und Bürgerworkshops – vorgeschaltet.

Die Wettbewerbsaufgabe

10

Die Römerbrücke und ihr Umfeld



Rahmenbedingungen für den Wettbewerb

Leitbild. Die Römerbrücke ist ein für sich stehendes markantes Bauwerk. Gleichzeitig ist sie aber auch eingebettet in einen übergeordneten Zusammenhang: zum einen als eines von zahlreichen Römerbauwerken in Trier, zum anderen als wichtiges Bindeglied zwischen den Stadtbereichen östlich und westlich der Mosel. Die Teilnehmer des Wettbewerbs sollten diese Einbindung in ihren Planungen berücksichtigen.

Vernetzung. Der Wettbewerb musste die Chance nutzen, den Brückenschlag zwischen Römerbrücke und den naheliegenden Quartieren, der Innenstadt mit der Fußgängerzone und den Zukunftsorten wie dem Regionalbahnhof Trier-West herzustellen.

Historische Schichten. Geschichte wird dokumentiert im Nebeneinander im Stadtbild sichtbarer unterschiedlicher zeitlicher Epochen. Die Römerbrücke ist ein über Jahrhunderte gewachsener Ort, an dem die historische Entwicklung ablesbar ist und auch in Zukunft ablesbar bleiben soll.

Nutzungsvielfalt. Die Moselufer sollen stärker für städtische Nutzungen geöffnet und belebt werden. Bei der Aufwertung sollen gastronomische und touristische Angebote Hand in Hand gehen, verbunden mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einer Erreichbarkeit für alle.

Urbanität. Die Teilnehmer des Wettbewerbs sollten die Frage beantworten, wie die Moselufer zum städtischen Leben beitragen können und wie die spezifische Urbanität dieses Ortes aussehen soll. Es geht darum, die Mosel (wieder) in das Bewusstsein zu rücken und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen steinernen und grünen Elementen zu schaffen.

Auflösen von Widersprüchen. Die Römerbrücke und ihr Umfeld haben vielfältige – auch durchaus miteinander konkurrierende – Bedürfnisse zu erfüllen. Es gilt, die Interessen und Anforderungen von Denkmalschutz, Gastronomie, Verkehr, Archäologie, einer historisch angemessenen Gestaltung der Römerbrücke, Tourismus und Bewohnern intelligent zu verbinden.

Zeithorizonte. Ein von den Wettbewerbsteilnehmern erarbeitetes zeitlich gestuftes Umsetzungskonzept soll bereits kurzfristig realisierbare, zu einer Aufwertung führende Maßnahmen benennen und gleichzeitig die Option auf langfristige Maßnahmen und Entwicklungsperspektiven – wie eine vom Individualverkehr befreite Römerbrücke – aufzeigen.



1. Blick vom Westufer
2. Aachener Straße, im Hintergrund Bahnhof Trier-West
3. Südlich der Römerbrücke
4. Johanniterufer mit Pegelhaus
5. Moselweg und Johanniterufer

Das Wettbewerbsgebiet gliederte sich in einen weiteren Betrachtungsraum und einen engeren Planungsraum.

Der weitere Betrachtungsraum. Im weiteren Betrachtungsraum waren die städtebaulichen Bezüge zu den benachbarten Stadtquartieren und zu den bedeutenden historischen Orten herauszuarbeiten. Mit dem Wettbewerb sollte die Chance genutzt werden, die Römerbrücke und ihr Umfeld in die angren-

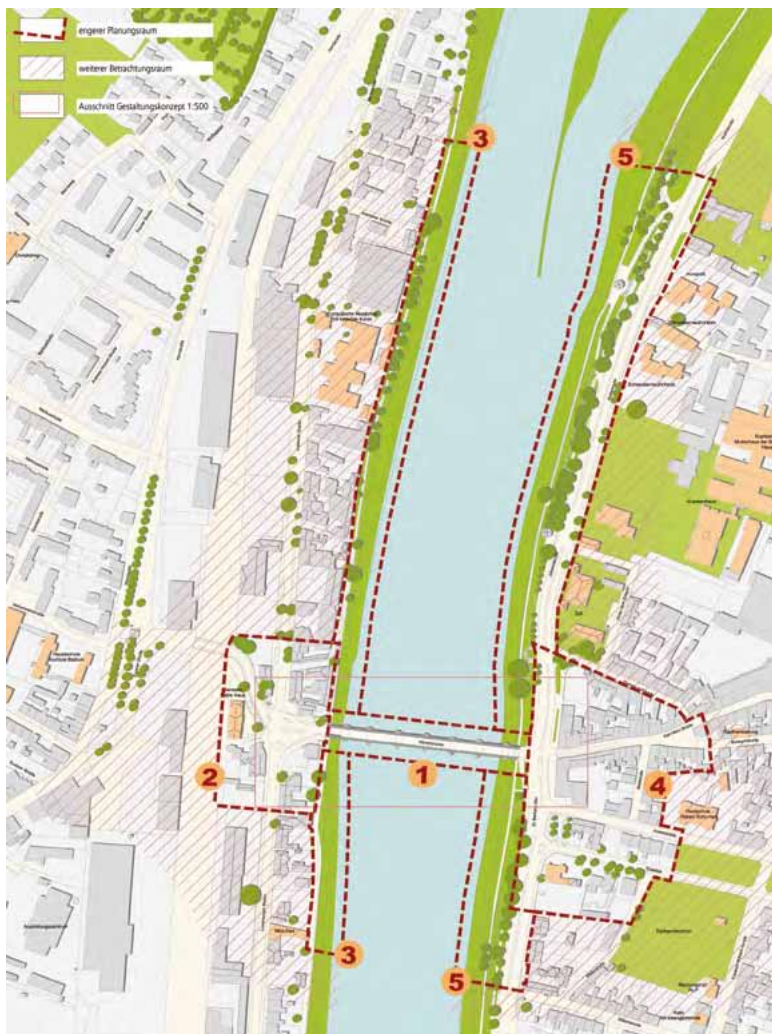
zenden Quartiere und in die Innenstadt einzubinden. Der weitere Betrachtungsraum enthielt daher die benachbarten Stadtquartiere westlich und östlich der Mosel sowie die bedeutenden historischen Stätten:

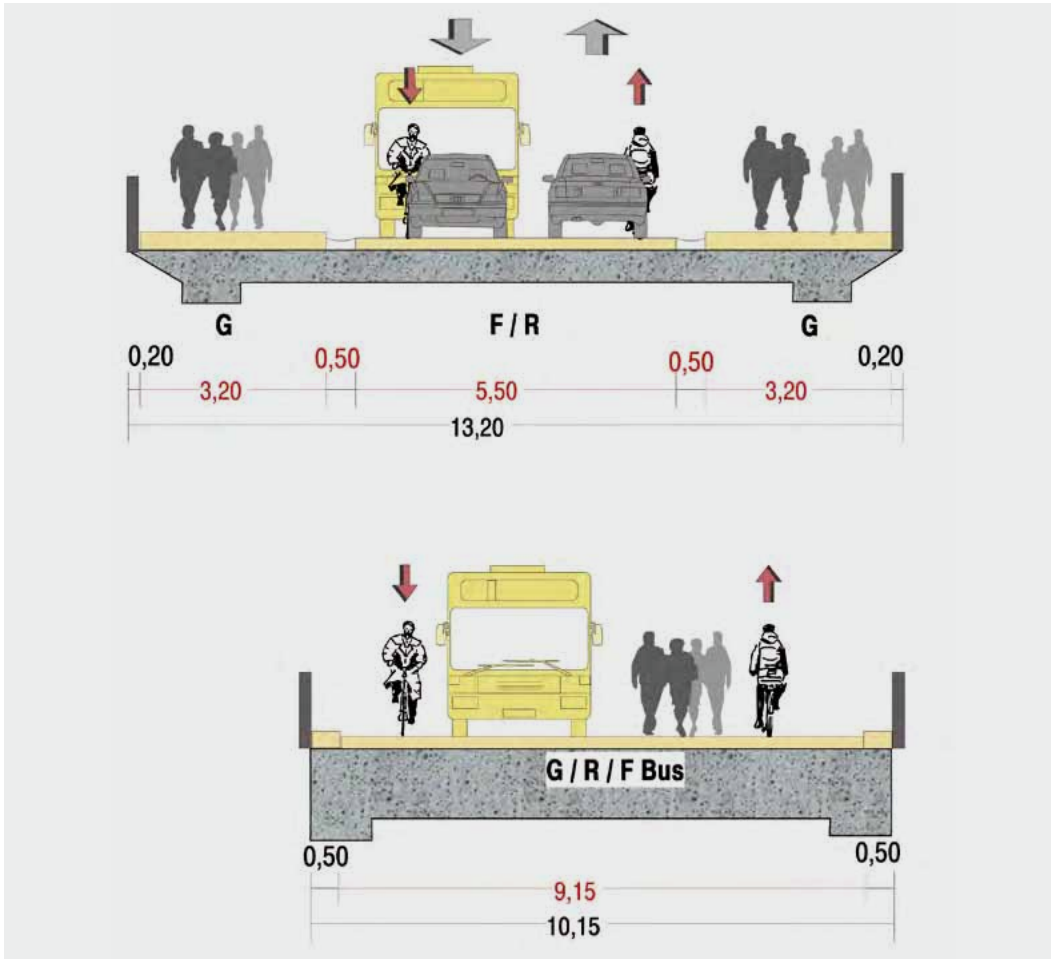
- die Barbarathermen,
- die Stadtübergänge östlich der Uferstraßen Krahnenufer und Johanniterufer,
- Karl-Marx-Straße / Brückenstraße und
- der Übergangsbereich Trier-West.

Der engere Planungsraum. Wegen der zahlreichen Wechselbeziehungen umfasste der engere Planungsraum nicht nur die Römerbrücke selbst, sondern auch das städtebauliche Umfeld mit den Brückenköpfen und das westliche sowie das östliche Moselufer.

Gleichwohl war es sinnvoll, Teilbereiche zu bilden, die zwar funktional und gestalterisch zusammenhängen, sich aber in Zukunft unabhängig voneinander realisieren lassen. Dazu gehörten:

- **Teilbereich 1**
UNESCO-Welterbe Römerbrücke
- **Teilbereich 2**
westlicher Brückenkopf mit dem künftigen Regionalbahnhaltdepot Bahnhof Trier-West und dessen Umfeld
- **Teilbereich 3**
westliches Moselufer mit den Zugängen zur angrenzenden Bebauung
- **Teilbereich 4**
östlicher Brückenkopf mit dem Übergang zur Innenstadt und zum Alleenring
- **Teilbereich 5**
östliches Moselufer mit den Kranen und den alten Kaianlagen.





Querschnitt Römerbrücke
Planfall 1

Planfall 2

Verkehrsgutachten. Grundlage des Wettbewerbs und Vorgabe für die Teilnehmer war ein vom Büro R+T Topp, Huber-Erlar, Hagedorn, Darmstadt, erarbeitetes Verkehrsgutachten. In ihm wurden die Umgestaltungsmöglichkeiten der Römerbrücke und ihres Umfeldes unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Verkehrsnetzes dargestellt.

Die Untersuchung zeigt, dass eine Sperrung der Römerbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr kurzfristig nicht möglich ist. Die Wettbewerbsteilnehmer hatten daher die Aufgabe, zwei Umsetzungsphasen darzustellen:

- In einer kurzfristig zu realisierenden Variante (Zeithorizont ca. 2015) sollten wesentliche Verbesserungen in der Gestaltung von Brücke und Umgebung sowie bei der Aufenthalts- und Verbindungsqualität für Fußgänger und Radfahrer ohne Sperrung für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden. Hierfür sollte der heutige Brückenquerschnitt mit den Auskragungen beibehalten werden.
- Die langfristige Entwicklungsperspektive 2025 basiert auf umfassenden Maßnahmen im Verkehrsnetz und ermöglicht eine Sperrung der Römerbrücke für den motorisierten Individualverkehr. Die Auskragungen der Römerbrücke können dann entfernt und der historische Querschnitt wiederhergestellt werden.

Vorbereitung

Das Wettbewerbsverfahren befasst sich mit einem Planungsraum, der von komplexen Interessen und teilweise auch konkurrierenden Bedürfnissen geprägt ist. Um ein Ergebnis zu erhalten, das auch realistisch und umsetzungsfähig ist, wurde die Wettbewerbsaufgabe intensiv vorbereitet. Hierzu dienten im Vorfeld des eigentlichen Wettbewerbs u. a. eine öffentliche Auftaktveranstaltung, Fachworkshops und ein Bürgerworkshop.

Öffentliche Auftaktveranstaltung am 26. Oktober 2011. Experten führten die Öffentlichkeit und die Teilnehmer der Fachworkshops in die Thematik ein.

Fachworkshop am 27. Oktober 2011. In dem Fachworkshop wurden für die Römerbrücke und ihr Umfeld die planerischen Rahmenbedingungen und Anforderungen ermittelt. Dabei wurden insbesondere die fachlichen Aspekte in den Themenfeldern Denk-

malpflege und Archäologie, Verkehr, Stadtraum und Stadtgrün sowie Tourismus, Freizeit und Kultur erörtert. Die fachliche Bewertung des Bestandes und die formulierten Entwicklungsperspektiven für die Römerbrücke und ihr Umfeld flossen weitgehend in die Wettbewerbsauslobung ein.

Bürgerworkshop am 11. November 2011. Die Möglichkeit zur konkreten Mitwirkung nutzten interessierte Bürgerinnen und Bürger in einem an den Fachworkshop anschließenden Bürgerworkshop. In mehreren Arbeitsgruppen wurden Wünsche und Ideen formuliert. Zuvor eingegangene schriftliche Anregungen wurden vorgestellt und diskutiert.

Die Ergebnisse des Bürgerworkshops wurden den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt und, soweit möglich, im Auslobungstext berücksichtigt.





Wettbewerbsart. Der Wettbewerb wurde als einstufiger nicht-offener Planungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungs- und Losverfahren ausgeschrieben. Grundlage waren die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2008. Als Ideenwettbewerb ohne unmittelbare Realisierungsabsicht zielte der Wettbewerb auf die Vielfalt von Lösungsvorschlägen. Der Zulassungsbereich umfasste die EWR- sowie die GPA-Staaten.

Teilnahmeberechtigt waren ausschließlich Arbeitsgemeinschaften aus Landschaftsarchitekten und Stadtplanern oder aus Landschaftsarchitekten und Architekten oder aus allen drei Fachgruppen. Wurden die Leistungen aus Landschaftsarchitektur und Stadtplanung bzw. aus Landschaftsarchitektur und Architektur in einem Büro erbracht, entfiel unter Voraussetzung der jeweiligen Teilnahmeberechtigung die Notwendigkeit zur Bildung einer Arbeitsgemeinschaft. Den Teilnehmern wurde empfohlen, Sachverständige (Fachplaner) aus dem Bereich Verkehrsplanung hinzuzuziehen. Das Hinzuziehen weiterer Sachverständiger war den Teilnehmern freigestellt.

Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl war auf 30 Teilnehmer begrenzt. Sechs Teilnehmer wurden von der Ausloberin zur Teilnahme ausgewählt und eingeladen. Davon nahmen folgende ARBEITSGEMEINSCHAFTEN teil:

- A24 Landschaft, Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin, und Swillus Architekten, Berlin, mit SHP Ingenieure, Hannover (Verkehrsplanung), und Studio Dinnebie, Berlin (Lichtplanung)
- club L94, Landschaftsarchitekten GmbH, Köln, und mvm + starke architektur, Köln
- Ernst + Partner, Landschaftsarchitekten BDLA, Trier, und FloSundK architektur+urbanistik gbr, Saarbrücken, und Michael R. Schwarz, Architekt, Trier, mit Runge + Küchler, Verkehrsplaner, Düsseldorf
- WW+ architektur + management, Esch-sur-Alzette, Luxemburg / Trier, und Terra.Nova Landschaftsarchitektur, München, mit Luxplan S.A., Capellen, Luxemburg (Verkehrsplanung)

Von den in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren per Losentscheid ermittelten Teilnehmer nahmen folgende ARBEITSGEMEINSCHAFTEN teil:

- Architektur 9+, Trier, und Kaspari Schmidt, Landschaftsarchitektur, Trier, und Heise Architektur+Städtebau, Trier, mit CONCEPTLICHT GmbH, Traunreut
- Atelier d'Architecture et de Design Jim Clemes s.a., Esch/Alzette, Luxemburg, und Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH, Eichstätt, mit Licht Kunst Licht AG, Bonn, und Schroeder & Associés, Luxemburg
- AV1 Architekten GmbH, Kaiserslautern, und METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin
- beretta kastner architetti, Monza, Italien
- Die Interessanten [StadtFreiRaum], Trier, und Dreigrün Lutz + Gross GbR, Freie Landschaftsarchitekten, Reutlingen
- dury et hamsch architektur GbR, Landau, und Hans Peter Schmitt Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Annweiler
- LA.BAR Landschaftsarchitekten, Berlin, und DE+ Architekten, Berlin
- lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla stadtplaner dasl, München, mit Day & Light Lichtplanung Gbr, München
- LOOSE landschaft & textiles, Berlin, und Stadler & Besch, Architekten, Berlin
- Lützw 7, C. Müller J. Wehberg, Landschaftsarchitekten, Berlin, und urban essences, Berlin
- sichtfeld Landschaftsarchitektur, Kassel, und CSPHN Architekten, Kassel
- Verhas Architektur und Landschaft, Düsseldorf, und Buddenberg Architekten, Düsseldorf, mit Lindschulte + Kloppe GmbH, Düsseldorf (Verkehrsplanung)
- Architekturbüro Dr.-Ing. Anke Ziegler-Mehl, Architektin, Bullay, und GFL-Plan, Michael Klein, Landschaftsarchitekt AKS/OAI, Saarbrücken

Diese 17 teilnehmenden Teams haben ihre Arbeiten fristgerecht abgegeben. Alle Arbeiten wurden vom Preisgericht einstimmig zum Verfahren zugelassen.

Die Vorprüfung erfolgte durch das Büro pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke, in Zusammenarbeit mit der Stadt Trier.

Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten. Am 10. und 11. Dezember 2012 tagte das Preisgericht unter Vorsitz von Professor Christa Reicher, Aachen, in Trier. Dem stimmberechtigten Preisgericht gehörten außerdem an:

- Prof. Gerd Aufmkolk, Landschaftsarchitekt, Nürnberg
- Thomas Egger, Dezernent für Wirtschaft, Tourismus, Kultur, Sicherheit und Ordnung der Stadt Trier
- Dominik Heinrich, Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen
- Prof. Dr. Heinz Günter Horn, Archäologische Trier Kommission, Wesseling
- Simone Kaes-Torchiani, Dezernentin für Planung, Bauen, Umwelt und Verkehr der Stadt Trier
- Stephan Lenzen, Landschaftarchitekt, Bonn
- Thomas Metz, GDKE - Generaldirektion kulturelles Erbe, Mainz
- Ricarda Ruland, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
- Prof. Oskar Spital-Frenking, Architekt und Stadtplaner, ICOMOS, Trier/Lüdinghausen
- Prof. Hartmut Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern

Als stellvertretende Preisrichter waren anwesend:

- Klaus Bierbaum, Landschaftsarchitekt, Mainz
- Horst Erasmy, Ortsvorsteher Trier-West
- Prof. Marion Goerdts, Architektin und Stadtplanerin, Frankfurt
- Christoph Heckel, Landschaftsarchitekt, Trier
- Udo Köhler, CDU-Ratsfraktion
- Christine Müller, Landschaftsarchitektin, Architektur- und Städtebaubeirat Trier, Luxemburg
- Prof. Dr. Winfried Weber, Trier

Als Berater ohne Stimmrecht und für die Vorprüfung waren anwesend:

- Sieglinde Andersen, Fraktion Die Linke, Trier
- Andreas Bachmann, pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke
- Frank Birkhäuser, Stadtwerke Trier
- Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn, Darmstadt
- Dr.-Ing. Joachim Hupe, Rheinisches Landesmuseum Trier / Landesarchäologie
- Sabine Isenberg, pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke
- Franz Kalck, Stadt Trier, Grünflächenamt
- Wilko Kannenberg, Stadtplanungsamt, Stadt Trier
- Sandra Klein, Tiefbauamt, Stadt Trier
- Rainer Lehnart, Dezernatsausschuss / Rat, SPD-Fraktion, Trier
- Dr. Angelika Meyer, Denkmalpflege, Stadt Trier
- Waltraud Rosar, Fraktion FWG, Trier
- Horst Schönweitz, pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke
- Wolfgang van Bellen, Tiefbauamt, Stadt Trier
- Eva Maria Weiß, Stadtplanungsamt, Stadt Trier
- Rolf Weller, Stadtplanungsamt, Stadt Trier
- Iris Wiemann-Enkler, Stadtplanungsamt, Stadt Trier,

Zur Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten wurden die in der Auslobung angeführten Kriterien herangezogen:

- Erkennbarkeit und Plausibilität einer Leitidee
- Erfüllung der in der Auslobung dargestellten funktionalen Anforderungen an die Entwicklung der Flächen
- Einbindung in den Stadtraum und Vernetzung mit den Übergangsbereichen und der Umgebung
- städtebauliche und stadträumliche Qualität
- Nutzungs- und Gestaltungsqualität des Freiraums
- Umgang mit dem Weltkulturerbe und Berücksichtigung denkmalpflegerischer und archäologischer Anforderungen
- Umsetzung der verkehrlichen Anforderungen

- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Erstellung und Unterhalt

Im Detail wurden dabei insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt:

- Die Konzepte sollten bei allen visionären Impulsen einen hohen Realisierungsgrad aufweisen.
- Gut gestaltete Brückenköpfe mussten als Einheit mit der Römerbrücke ausgebildet sein.
- Auf der Römerbrücke mussten die historischen Zeitschichten ablesbar bleiben.
- Als mittelalterliche Zeugnisse sollten die Krane und ihr Umfeld beachtet und in Wert gesetzt werden.
- Es war zu beachten, dass jeder Eingriff in den Abflussquerschnitt der Mosel Ausgleichsmaßnahmen erfordert.

Rangfolge und Preisverteilung. Aufgrund der Qualitäten der Arbeiten beschloss das Preisgericht die folgende Rangfolge und Preisverteilung:

1. Preis:

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bda stadtplaner dasl, München, mit Day & Light Lichtplanung GbR, München

2. Preis:

A24 Landschaft, Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin, und Swillus Architekten, Berlin, mit SHP Ingenieure, Hannover (Verkehrsplanung), und Studio Dinnebier, Berlin (Lichtplanung)

3. Preis:

beretta kastner architetti, Monza, Italien

4. Preis:

club L94, Landschaftsarchitekten GmbH, Köln, und mvm + starke architektur, Köln

Anerkennungen:

- Lützw 7, C. Müller J. Wehberg, Landschaftsarchitekten, Berlin, und urban essen-ces, Berlin
- LA.BAR Landschaftsarchitekten, Berlin, und DE+ Architekten, Berlin
- WW+ architektur + management, Esch-sur-Alzette, Luxemburg / Trier, und Terra.Nova Landschaftsarchitektur, München, mit Luxplan S.A., Capellen, Luxemburg (Verkehrsplanung)

Das Preisgericht beschloss die Verteilung der Preisgelder, insgesamt 80.000,00 € netto, entsprechend der Auslobung:

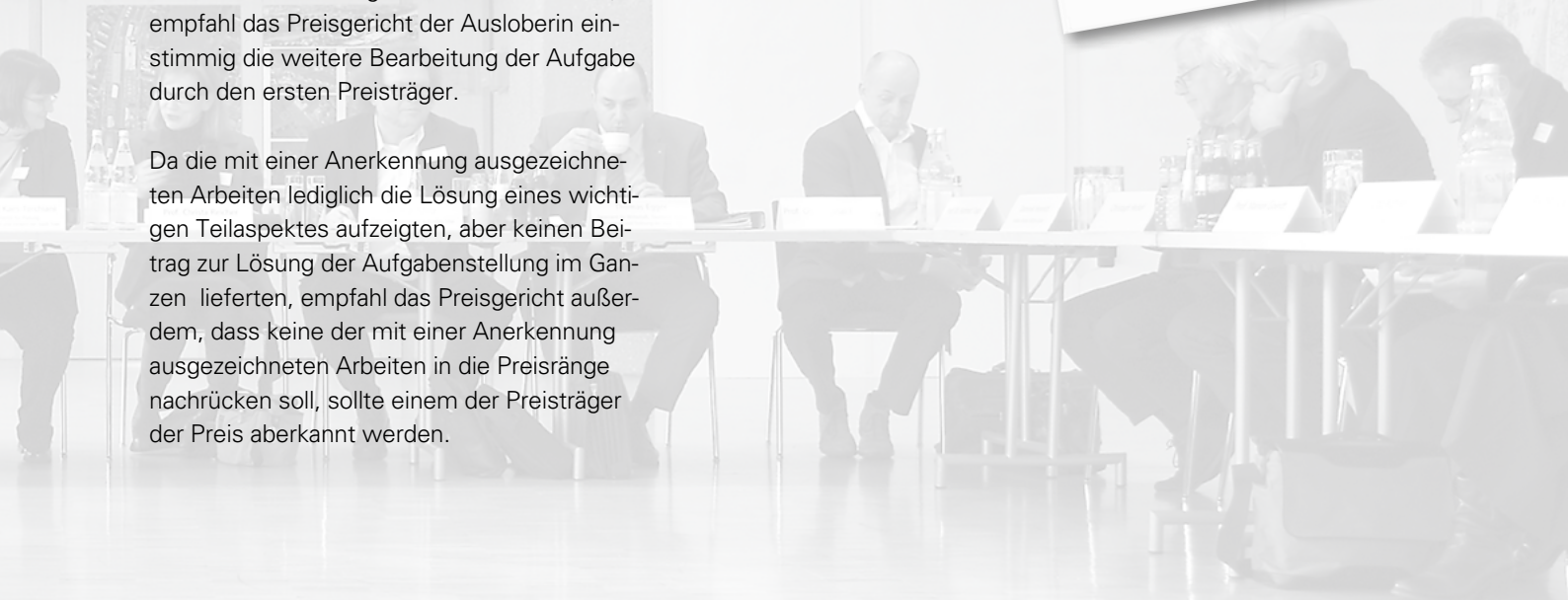


1. Preis	à 27.000,00 €
2. Preis	à 20.000,00 €
3. Preis	à 14.000,00 €
4. Preis	à 9.000,00 €
3 Anerkennungen	à 3.333,33 €

Weitere Bearbeitung der Aufgabe. Aus Finanzierungsgründen kann nicht von einer unverzüglichen Umsetzung der Planung ausgegangen werden. Auch daher hatte der Wettbewerb den Charakter eines Ideenwettbewerbs.

Für den Fall, dass die Wettbewerbsaufgabe oder Teile davon umgesetzt werden sollten, empfahl das Preisgericht der Ausloberin einstimmig die weitere Bearbeitung der Aufgabe durch den ersten Preisträger.

Da die mit einer Anerkennung ausgezeichneten Arbeiten lediglich die Lösung eines wichtigen Teilaspektes aufzeigten, aber keinen Beitrag zur Lösung der Aufgabenstellung im Ganzen lieferten, empfahl das Preisgericht außerdem, dass keine der mit einer Anerkennung ausgezeichneten Arbeiten in die Preisränge nachrücken soll, sollte einem der Preisträger der Preis aberkannt werden.



Preise und Anerkennungen

20



1. PREIS:

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla
stadtplaner dasl, München, mit
Day & Light Lichtplanung Gbr, München



2. PREIS:

A24 Landschaft, Landschaftsarchitektur
GmbH, Berlin, und Swillus Architekten,
Berlin, mit SHP Ingenieure, Hannover (Ver-
kehrsplanung), und Studio Dinnebier, Ber-
lin (Lichtplanung)



3. PREIS:

beretta kastner architetti, Monza, Italien



4. PREIS:

club L94, Landschaftsarchitekten GmbH,
Köln, und mvm + starke architektur, Köln

**ANERKENNUNG:**

Lützow 7, C. Müller J. Wehberg, Landschaftsarchitekten, Berlin, und urban essences, Berlin

**ANERKENNUNG:**

LA.BAR Landschaftsarchitekten, Berlin, und DE+ Architekten, Berlin

**ANERKENNUNG:**

WW+ architektur + management, Esch-sur-Alzette, Luxemburg / Trier, und Terra.Nova Landschaftsarchitektur, München, mit Luxplan S.A., Capellen, Luxemburg (Verkehrsplanung)

1. PREIS

lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla stadtplaner dasl, München, mit
Day & Light Lichtplanung Gbr, München

22



Perspektive Römerbrücke

Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Trier wendet sich wieder der Mosel zu. Tradierte Bilder dieses Ortes am Fluss wie beispielsweise die des linearen Treidelpfades und der flächigen Kaianlagen werden überlagert, neuinterpretiert und zu einer offenen, terrassierten und flusszentrierten Parkanlage entwickelt. Die Römerbrücke bildet den zentralen Blickfang und wird das Herz dieser freiräumlichen Inszenierung. Gestalterisch werden rechtes und linkes Ufer entsprechend der städtebaulichen Wichtung unterschiedlich intensiv entwickelt. Beide Seiten setzen sich merklich von der ansonsten üblichen vorbeigleitenden Freiraumgestaltung entlang der Mosel ab, verweisen auf das Dahinterliegende und markieren so deutlich die Besonder-

heit in diesem Abschnitt. Sie spielen mit dem Begriff „Ufer“, machen Wasser erlebbar und sind durch ein changierendes Netz an Wegen und Zugängen eng mit den angrenzenden Quartieren verknüpft.

Römerbrücke. Die Römerbrücke wird auf ihr historisches Profil zurückgebaut. Die erforderliche Absturzsicherung wird durch ein lesbar zeitgenössisches wie dezent schlichtes Stabgeländer gewährleistet. Der Belag aus engfügigem Großstein im Flechtverband und gebundener Bauweise entspricht der historischen Wertigkeit der Brücke, ist aber zugleich ausreichend belastbar für die weiterhin intensive Busbefahrung. Aus dem Belag heraus entwickelte Muldenrinnen markieren mittig deren Fahrbereich.

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit überzeugt durch ihre Leitidee, die Stadt Trier an die Mosel zu bringen. Hierbei ist besonders neben der Unterschiedlichkeit der beiden Ufer die Ausprägung des östlichen Ufers nennenswert.

Die Aufnahme der flächigen Ausdehnung der historischen Hafenanlage wird positiv bewertet. Diese wie eine Klammer wirkende Vernetzung bietet einen guten innerstädtischen Rundweg. Auch der Vorschlag der neuen Fußgängerbrücke über die Pferdeinsel wird als gut bewertet. Die Verzahnung im Bereich des Westufers erscheint klar: Die Darstellung mit den Baumreihen und der Baumallee auf der Aachener und der Luxemburger Straße wirkt etwas banal.

Die Ausbildung dieser „Geschichtspromenade“ mit Integration der historischen Flutmauern, den historischen Krananlagen und der Ausbildung von zwei Promenaden auf zwei unterschiedlichen Höhen überzeugt. Die Wahl des Oberflächenmaterials Kopfsteinpflaster ist im Hinblick auf den angestrebten Hafencharakter nachvollziehbar, wird aber kontrovers gesehen. Auch die Ausbildung des Anlegestegs am alten Kran erscheint nicht gelungen.

Der Brückenkopf auf der Westseite ist in seiner Aufteilung angemessen. Die verkehrliche Situation ist funktional und insbesondere der vorgesehene Bushalt wirkt belebend für den Platz.

Der Entwurf ignoriert die Topografie zum Bahnhofsgelände hin. Die Dimensionierung der Treppenanlage und ihr formalistischer Abschluss werden negativ bewertet. Aber bei beiden Seiten bleiben die Brückenköpfe gut ablesbar.

Auf der östlichen Seite wird sehr positiv gesehen, dass der Entwurf von einer realistischen Verkehrsplanung ausgeht und darauf aufbau-

end eine sehr gut umsetzbare Lösung aufzeigt. Die Anbindung der Südallee an das Moselufer geschieht oberirdisch an der richtigen südlichen Seite. Die vorgeschlagene Unterführung respektiert den historischen Gebäudebestand und zeigt somit die bestmögliche Variante, wobei die Thematik der Unterführung grundsätzlich kritisch gesehen wird. Die Anbindung an das Moselufer über die nach Süden lang gestreckte Rampe überzeugt nicht.

Durch die Wegnahme der nördlichen Eckbebauung an der Karl-Marx-Straße und die Ausbildung eines angemessenen Platzraumes bei gleichzeitiger Akzentuierung des vorhandenen Baukörpers wird der Entwurf der stadträumlichen Bedeutung dieser Straße als Anbindung zur Trierer Innenstadt gerecht.

Die Aufteilung der Brückenoberfläche, das dezente transparente Stabgittergeländer und das auf Mastleuchten verzichtende Lichtkonzept sind nachvollziehbar.

Im Gesamten bietet diese Arbeit eine gute städtebauliche Perspektive unter respektvoller Würdigung der historischen Spuren in der Stadt Trier. Die Arbeit scheint eine nachhaltige und wirtschaftliche Lösung für die gestellte Aufgabe zu bieten.

Empfehlung des Preisgerichts

In der weiteren Bearbeitung sollen – neben den in der Beurteilung formulierten Empfehlungen – die nachfolgenden Aspekte berücksichtigt werden:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Lösen der Aufgabenstellungen des Verkehrs rund um das Busterminal
- Auseinandersetzung mit der Verbindung des östlichen Moselufers mit der Pferdeinsel
- Erhalt der Kulturdenkmäler auf der Südallee/Kaiserstraße

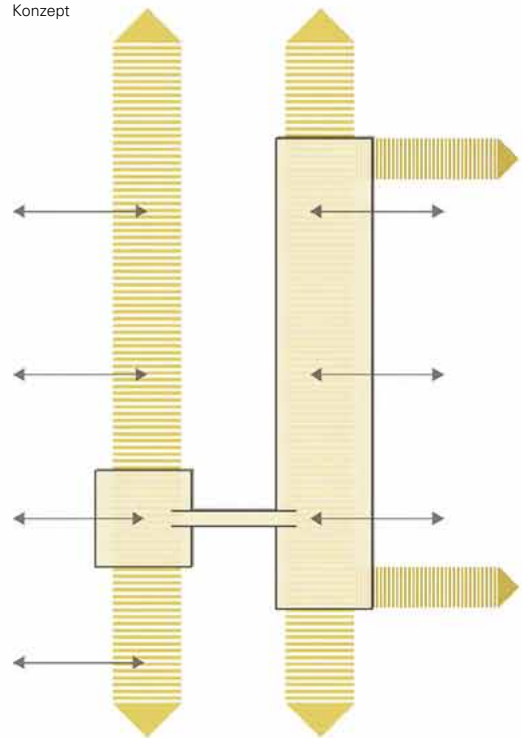


Perspektive Umfeld Alter Kran

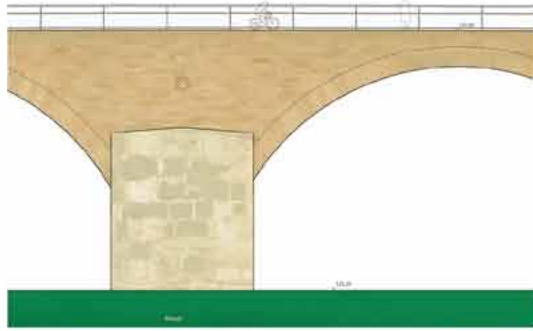
Städtebauliche Einbindung



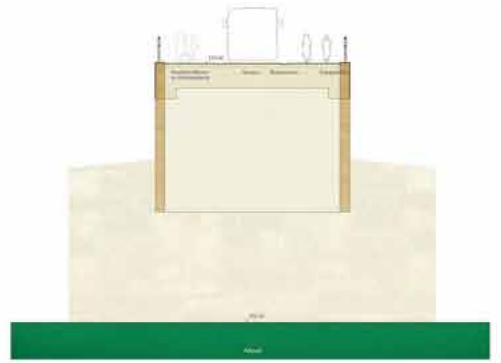
Konzept







Teilansicht Römerbrücke



Schnitt Römerbrücke



Gestaltungskonzept engerer Planungsraum 2015



Gestaltungskonzept engerer Planungsraum 2025



Schnitt Moselufer



Vertiefungsbereich Umfeld Alter Kran



Vertiefungsbereich östlicher Brückenkopf

2. PREIS

A24 Landschaft, Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin, und Swillus Architekten, Berlin, mit SHP Ingenieure, Hannover (Verkehrsplanung), und Studio Dinnebier, Berlin (Lichtplanung)

28



Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Über die Integration der Römerbrücke in den Rundweg der römischen Monumente Triers erhält die Römerbrücke einen ihrer Bedeutung als Monument angemessenen Stellenwert (...) Durch die verkehrliche Umwidmung und die Neugestaltung der Römerbrücke und der Brückenköpfe vereint die Brücke nun die östliche mit der westlichen Stadtseite. An den wichtigsten Verbindungspunkten zwischen Innenstadt und Moselufer werden die prägnanten historischen Elemente der Ufergestaltung (Kräne und Konstantinsäule) in die neuen Moselterrassen integriert und als Auftaktpunkte zum Wasser oder zur Stadt inszeniert. Ein Netz aus Verbindungen zwischen Innenstadt und östlichem Moselufer entsteht. Gleichzeitig entstehen zahlreiche neue Zugänge als Rampen an der westlichen Stadtseite zum Moselufer. Weitere Anziehungspunkte im Umfeld der Römerbrücke sind ein neues Kunst- und Kultur-

zentrum bei der Europäischen Kunstakademie am westlichen Ufer sowie ein Ort für Freizeit und Gastronomie im Bereich der Pferdeinsel auf der östlichen Moselseite. Der zweigeteilte Fuß- und Radweg am Moselufer lässt die Uferlandschaft neu erleben und verbindet alle Orte miteinander.

Römerbrücke. (...) Die Brüstung ist aus Naturstein und unterscheidet sich nur durch ein leichtes Changieren in der Farbigkeit zum mittelalterlichen Aufbau. Der neue Teil der Brücke wird ablesbar, das Material – der Naturstein – verbindet die Zeitepochen miteinander. Die Römerbrücke ist als Einheit erkennbar (...) Der Belag unterteilt sich in Natursteinplatten mit Kleinsteinpflaster an den Rändern für die Fußgänger und eingefärbter Beton als Bustrasse. Die Farbigkeit zwischen Beton und Naturstein wird ähnlich gehalten. Das Fugenmuster im Beton wiederholt sich im Naturstein in kleinerem Format.

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Leitidee besteht aus mehreren Elementen, die sich wie selbstverständlich zu einem Gesamtkonzept verbinden: der Verknüpfung der Stadt mit dem östlichen Moselufer, der Entwicklung des östlichen Brückenkopfes als Tor zur Stadt und des westlichen als eigenständiges Pendant zur Weststadt.

Die Uferzonen erhalten einen starken landschaftlichen Charakter mit Betonung der Verknüpfungspunkte zur Stadt auf beiden Seiten der Mosel, die auch die Funktion von Gliederungselementen übernehmen und eigenständige differenzierte Nutzungsangebote bieten.

Die Konzeption ist klar erkennbar, in sich schlüssig und in ihrer Ausformulierung bereits sehr weit entwickelt. Besonders hervorzuheben ist das Angebot der touristischen Erschließung mit Bushaltestellen und Anbindung der Innenstadt (Verkehrsberuhigung Karl-Marx-Straße) und der Barbarathermen.

Alle in der Auslobung angesprochenen funktionalen Anforderungen wurden aufgegriffen, in der Leitidee berücksichtigt und stadträumlich überzeugend gelöst. Entsprechend der Leitidee wurden diese Übergangsbereiche akzentuiert und sensibel ausgebildet. Mit der Ausgestaltung der Karl-Marx-Straße erfolgt auch eine deutliche Aufwertung der südwestlichen Altstadt und schafft eine Anbindung an die Innenstadt. Mit der Entwicklung der Gestaltung des Moselufers zur Gilbertstraße gelingt auch die Einbindung der Barbarathermen mit ihrem angrenzenden Quartier.

Die in Trier-West vorgeschlagenen punktuellen stadträumlichen Ergänzungen führen zu einer funktionalen Stärkung des Stadtteils und insbesondere im Bereich des Westbahnhofs durch die neue Fußgänger Verbindung zu einer deutlich besseren Verknüpfung. Durch die vorgeschlagene Zurücknahme der Bauflucht am östlichen Brückenkopf erhält dieser Bereich eine klare Ausprägung, die die Brücke als solche in

Szene setzt, einen deutlichen Stadteingang schafft und die Verbindung zur Südallee stärkt.

Auch der Brückenkopf auf dem Westufer erhält eine klare neue Ausgestaltung mit einer eindeutigen Kantenausbildung. Die baulichen Maßnahmen bis 2025 unterstützen verstärkt die Wahrnehmung des städtischen Platzes. Allerdings sollten die Baumpflanzungen zurückhaltender erfolgen. Die vorgeschlagenen städtebaulichen Ergänzungen im Stadtteil West sind plausibel und werden positiv gewürdigt.

Die am Ostufer vorgeschlagenen Nutzungsangebote durch die fünf Moselterrassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität mit sinnvollen, in sich schlüssigen Nutzungsangeboten und hoher Gestaltqualität der einzelnen Elemente. Die Anbindung der Pferdeinsel ist problematisch (wegen FFH-Gebiet und Freihalten für die Sportschiffahrt).

Die Gestaltung des Westufers ist in sich schlüssig, zugleich aber auch wenig differenziert dargestellt. Die Bepflanzung auf beiden Uferseiten erscheint zu massiv und droht, Sichtbeziehungen zu verstellen.

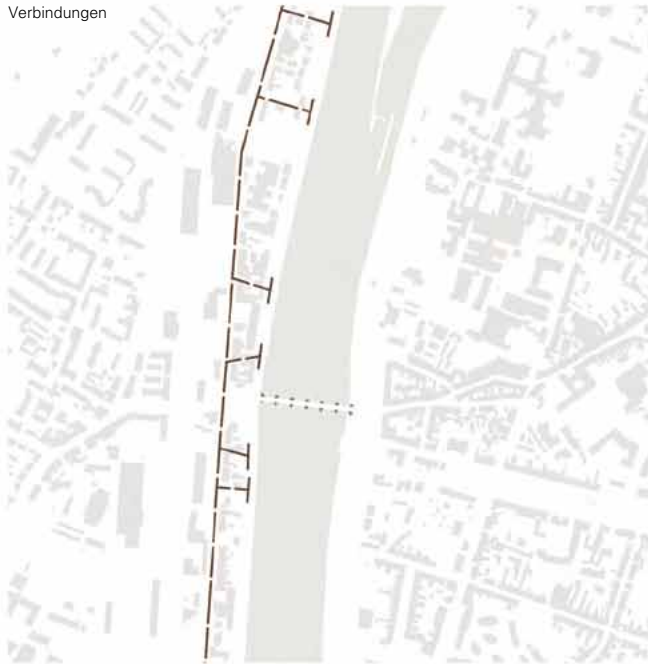
Die denkmalpflegerischen und archäologischen Anforderungen sind erfüllt. Besonders hervorzuheben ist der sensible Umgang mit der Römerbrücke selbst und ihre Freistellung in der Ufergestaltung. Die im Endausbau vorgeschlagene Lösung, die Brüstung der Brücke in Naturstein fortzuführen, der sich in seiner Farbigkeit vom vorhandenen Material absetzt, wird als eine mögliche gestalterische Lösung anerkannt.

Die baulichen, gestalterischen und nutzungsbedingten Angebote zur Einbeziehung der Barbarathermen werden ausdrücklich begrüßt. Der Umgang mit den mittelalterlichen Kränen ist angemessen.



Moselufer am Alten Kran

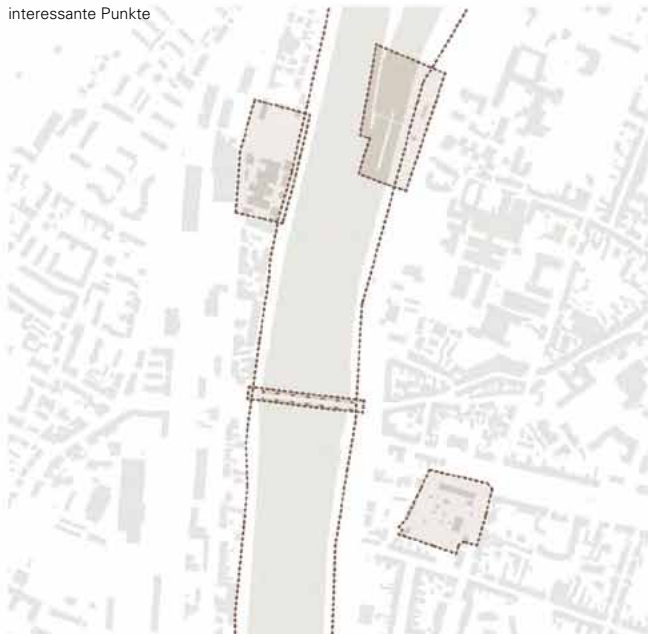
Verbindungen



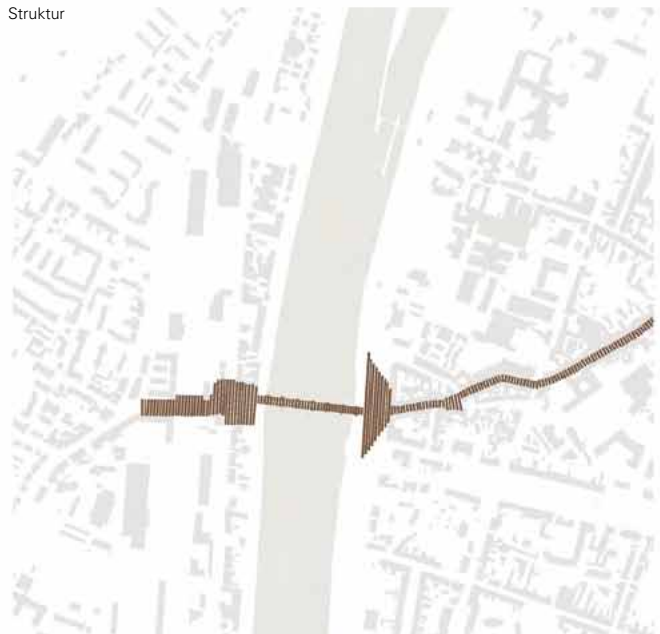
Keile

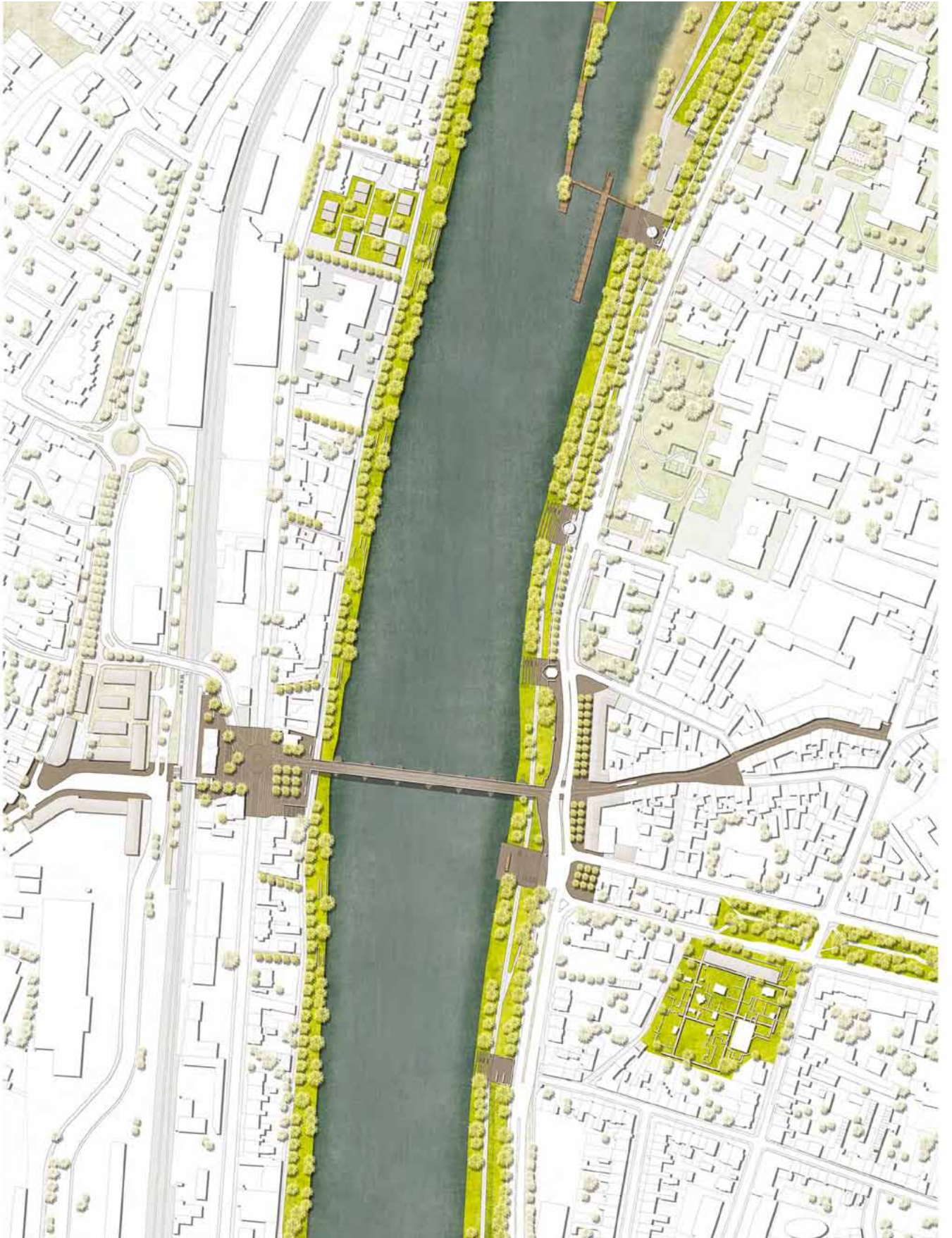


interessante Punkte



Struktur





2. PREIS



32

Moselufer am Alten Kran



engerer Planungsraum 2015



engerer Planungsraum 2025



Detail Strand



Detail östlicher Brückenkopf

3. PREIS

beretta kastner architetti, Monza, Italien

34



Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Geschichte sichtbar machen: (...) Als Teil des Netzes historischer Bauten der Stadt ist die Brücke aufgrund ihrer geografischen Lage auch Schnittpunkt mit anderen Netzwerken. An diesem Ort überschneiden sich die Tourismusrouten der Stadt, die Linien 1, 10, 40 und 81 des SWT, das Fußwegenetz der Stadt, der Schienenverkehr der Regionalbahn, regionale Rad- und Wanderwege und das Naherholungsgebiet Mosel selber. Der markante Brückenbau ist damit Teil von übergeordneten Zusammenhängen und zentrales stadträumliches Verbindungselement zwischen der Innenstadt und den Stadtgebieten am westlichen Moselufer. Ein Bindeglied zwischen der „harten“, ehemals ummauerten Kernstadt und den „weichen“, offen besiedelten Westuferräumen. Diese beiden Gesichter der Stadt sollen in der Umgestaltung der Brücke und ihres Umfelds herausgearbeitet werden.

Römische Brücke. (...) Die gesamte Brückenbreite wird mit einer Pflasterung in grau-braunen Porphyrsteinen versehen. Diese einheitliche Fläche wird mittig von einer Reihe Basaltblöcken und -bänken geteilt. So entsteht ein ausschließlicher Fußgängerbereich auf der nördlichen Seite und auf der anderen Seite der für den Busverkehr als shared-space vorgesehene Fahrstreifen (...) Diese durchgehende Oberflächengestaltung soll so den Charakter eines historischen Verkehrsraumes hervorgerufen. Eine neue Brüstung legt sich von außen an den historischen Bau. Schmale vertikale, mit Baubronze beschichtete Aluminiumelemente geben hier einen sowohl transparenten als auch wehrhaft schützenden Eindruck (...) So legt sich das neue Gestaltungselement der Brüstung gleich einer Krone auf das historische Bauwerk und reicht über die neuen Abgänge und Rampen bis an die Uferwege der Mosel.

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Arbeit gelingt ein überzeugendes, sorgsam überlegtes Gesamtkonzept, welches aus dem städtebaulichen und historischen Zusammenhang rational und klar abgeleitet wird.

Als Parameter wirkt dabei nicht nur das römische Orthogonalraster, sondern ebenso die Nord-Ost / Süd-West gerichtete Diagonalverbindung verschiedener Stadtteile. Die Römerbrücke erhält damit ihre stadträumlich und funktional bedeutsame und prominente Position. Sie rückt damit gewissermaßen in die Mitte. Dies findet seine Entsprechung auch in der Führung der Tourismus- und Busrouten.

Die Moselufer werden unterschiedlich ausgebildet: Das Ostufer wird in Ableitung der historischen Hafensituation zwischen den Kränen als befestigte Promenade ausgebildet, die im Schnitt anschaulich dargestellte Kultivierung von drei Wegen weist auf eine große Aufenthalts- und Erlebnisqualität hin. Das neue Profil vergrößert den Retentionsraum, der Radweg wird richtigerweise im historischen Bereich geführt. Die Anbindung an die Stadtmitte wird durch eine gut dimensionierte Unterwegung in Verlängerung der Krannenstraße wesentlich verbessert, eher unterentwickelt ist dagegen die Anbindung der Barbarathermen.

Das Westufer ist durchweg landschaftlich mit maßvollen Interventionen an richtigen Stellen ausgebildet. Auch hier ist die Verknüpfung mit dem Siedlungsraum Trier-West gut geformt. Die in beiden Uferbereichen angebote-

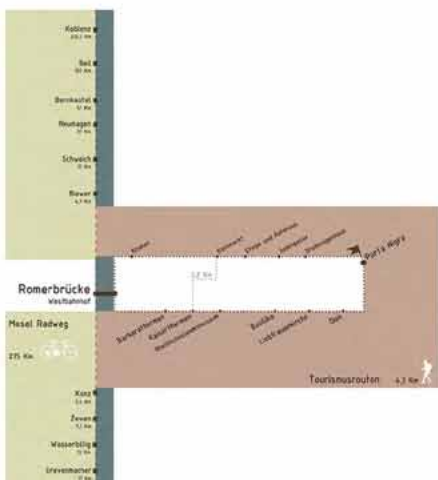
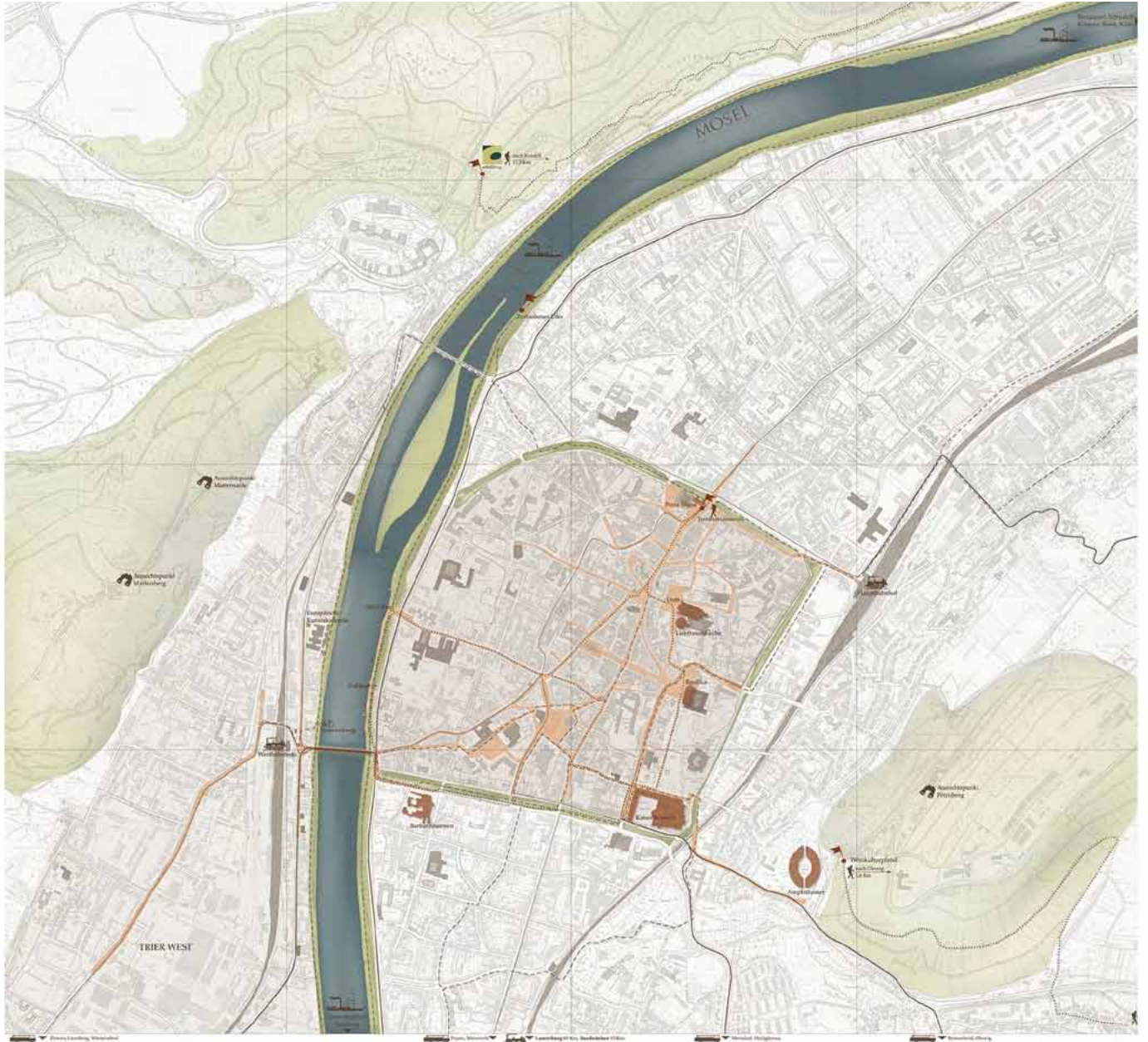
nen Treppenstege sind kleine und angemessen formulierte Zutritte zum Wasser, sie werden unter den Aspekten Hochwasser und Abfluss auch kritisch gesehen.

Die schwierigen Anforderungen an die Führungen des MIV und ÖV sind gelöst und bewältigt. Der Bushalt auf dem westlichen Brückenkopf wird zur Belebung beitragen, er bereichert die Situation.

Insgesamt sind beide Brückenköpfe funktional richtig und gestalterisch in zurückhaltender Form so gut behandelt, dass sie mit dem eigentlichen Objekt, der Brücke, nicht konkurrieren. Dabei wirkt die Baumstellung am Städteingang östlicher Brückenkopf zu massiv.

Die Überlegungen zur Brücke sind umfangreich: die Fahrbahn wird in subtiler Weise – unterschiedliche Natursteinformate und kleine Entwässerungsrinne – geteilt. Die Bus- und Radspur liegt seitlich, die andere Seite bietet Anreize zum Aufenthalt und ruhigem Flanieren. Fragen wirft die Brüstung in konstruktiver und gestalterischer Hinsicht auf: Anerkannt wird der bewusste Materialwechsel im Grundsatz und die Sequenzen von offen und geschlossen. Die vorgeschlagenen bronzierten Aluminium-Elemente überzeugen nicht ganz.

Aufgrund der maßvoll-angemessenen Veränderungen erscheint der Entwurf zunächst wirtschaftlich realisierbar, wegen des hohen Anspruchs in der Materialität (Naturstein) jedoch auch teuer.



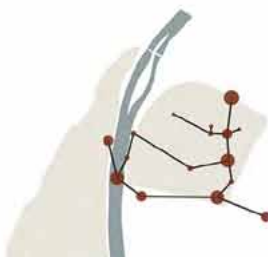
GESCHICHTE SICHTBAR MACHEN

Die über die Mosel führende Römerbrücke ist heute sichtbares Zeichen einer geschichtlichen Epoche auf welche die Gründung der Stadt Trier zurückzuführen ist. An die und in ihrem Umfeld haben sich im Laufe der Zeit vielerlei Spuren und Schichten angelegt. Diese gilt es gleichfalls sichtbar und erlebbar zu machen, um das ihnen innewohnende Potential für die Stadt und die Region vollends auszuschöpfen.

Als Teil des Netzes historischer Bauten der Stadt ist die Brücke aufgrund ihrer geografischen Lage auch Schnittpunkt mit anderen Netzorten. An diesem Ort überstrahlen sich die Tourismusrouten der Stadt, die Linien 1, 9, 10 und 81 des SRT, das Fußwegenetz der Stadt, der Schienenverkehr der Regionalbahn, regionale Rad- und Wanderwege und das Naherholungsgebiet Fluss selber.

Der markante Brückenbau ist damit Teil von übergeordneten Zusammenhängen und zentrales stadtträumliches Verbindungselement zwischen der Innenstadt und dem Stadtgebiet am westlichen Moselufer. Im Bindeglied zwischen der „harten“, ehemals ummauerten Kernstadt und den „weichen“, offen besiedelten Westufern. Diese beiden Gesichter der Stadt sollen in der Umgestaltung der Brücke und ihres Umfelds herausgearbeitet werden.

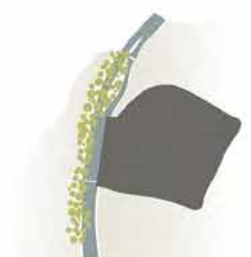
Netz historischer Bauten



Verknüpfung des Alleinrings



„harte“ Stadt und „weiche“ Fluss





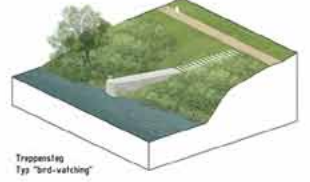
DIE UFER DER MOSE

Das Vachler im Umfeld der Kaiserbrücke steht größtenteils in seiner bisherigen Ausformung bestehen. Der vorhandene Uferweg wird verbreitert und die straßenbegleitende Treppentage liegen von bestehenden Überbauten auf. Die heutigen aus der Bedeutung der Kaiserbrücke kommenden Durchwegungen werden abgebaut und an einigen Stellen nach ihrer Bedeutung durch eine gesteuerte Umgestaltung hervorgehoben. Der Abgang hinter das Hotel „Bismarck“ wird durch den Ausbau mit einer Terrasse erweitert. Vor der Akademie der bildenden Künste drücken sich Gestaltungsformen in die Uferbebauung, die Neugestaltung des Gebäudes der Sparkasse, samt neuer Terrassenabstufung direkt an Brückenkopf, bringt ein besonderes Potenzial für einen neuen Blick auf die Brücke. Ein prägnanter Brückenkopfneubau mit möglicher Aufstufung, neuer Fassadegestaltung und Restaurant im Untergeschoss verankert auf einer öffentlichen Nutzung die Brücke am Vachler auf den Platz vor dem Vachlerhof. Die markante Bogenstadt des Schlosses und seine attraktive Nutzung strahlt auch auf die Brücke selbst aus und erweitert Bilder von beispielhaften historischen Brückensituationen neben im städtischen Leben. Das Schloß erhält aufgrund seiner vielfältigen Geschichte eine aufregend neue Gestaltung. Seine historische Nutzung als Hof der Stadt legt es nahe die dem Ort einwohnenden Charakterzüge und Spuren der Geschichte herauszuarbeiten.

Ausgehend von dem vorhandenen Stütz-Körper vor dem alten Kran entwickelt sich nun eine geladene Uferkante bis zum südlichen Kranen und der ehemaligen Anlage der Dampfstraßenbahn. Aus den 18. Jahrhundert, Uferbebauung wird die heutige Uferaufstufung bis zur historischen Kanauer teilweise abgetragen, um gemeinsam eine neue Promenade nahe am Wasser zu schaffen. Die nun wieder sichtbare alte Kanauer gibt einen neuen urbanen städtischen Raum frei, charakterisiert durch eine für verplanten Lage sowie der „Jarten“, mit Graustufen durchziehen Uferkante. Mögliche historische Funde auf diesem Gebiet können präzisieren in die Freizeitanlagen werden (siehe bereits angelegte Kanauer).

Auf der Uferseite ist diese Umgestaltung an räumlichen Rahmen, wo der Bodenbelag in einer breiten Rampe in die Fluss führt. Ein Dörfel, der Bilder einer Hofanlage hervorruft und konkret zur Anbindung von Kanulen und Booten genutzt werden kann. Das Angebot eines Bootplatzes erscheint in diesem historischen Umfeld nicht angemessen. Hingegen könnte ein schwebendes Restaurant/Club/Bar Anlaufstelle an der neuen Promenade werden. Der bereits angelegte Durchlauf einer der Bundesstraße zur Krämerstraße drängt sich dabei auf. Dieser bietet eine unvergleichliche füllige Anbindung an die Innenstadt, nutzt die gesamte Uferkante gemeinsam mit der Krämerstraße an der Uferkante, nutzt die vielfältigen Funktionen der Uferpromenade erst mit attraktiv.

In Süden läuft die geladene Uferkante vor der Kaiserbrücke in ein weites Kleinfeld aus und die schon heute bestehende Strukturen und durch neue Abgänge und die Bichtungsfaltung akzentuiert. An strömten Brückenkopf wird auf Terrassenebene die Anbauanbindung der Bundesstraße in neuem Formfaktor. Das schließt die „große“ Lücke in Anbindung zwischen Uferpromenade und Südseite und eröffnet gleichzeitig den neuen Platzraum an der Schwelle zur Innenstadt.



Treppe Typ "bird-vachling"



Treppe Typ "Uferkante"



Treppe Typ "Wachler"



Plattform als Nachstrich

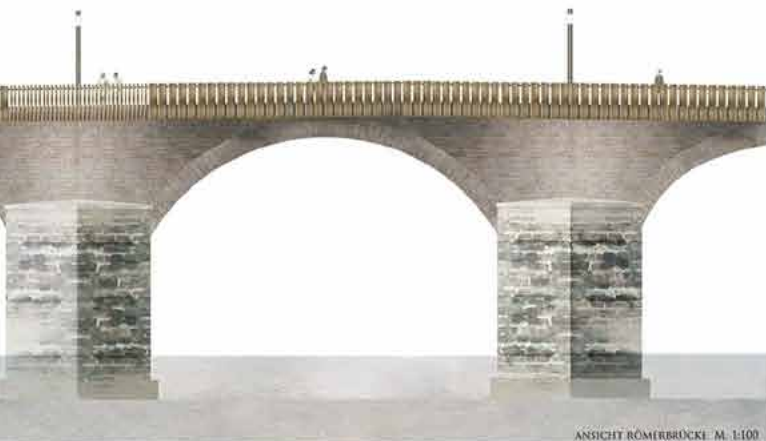
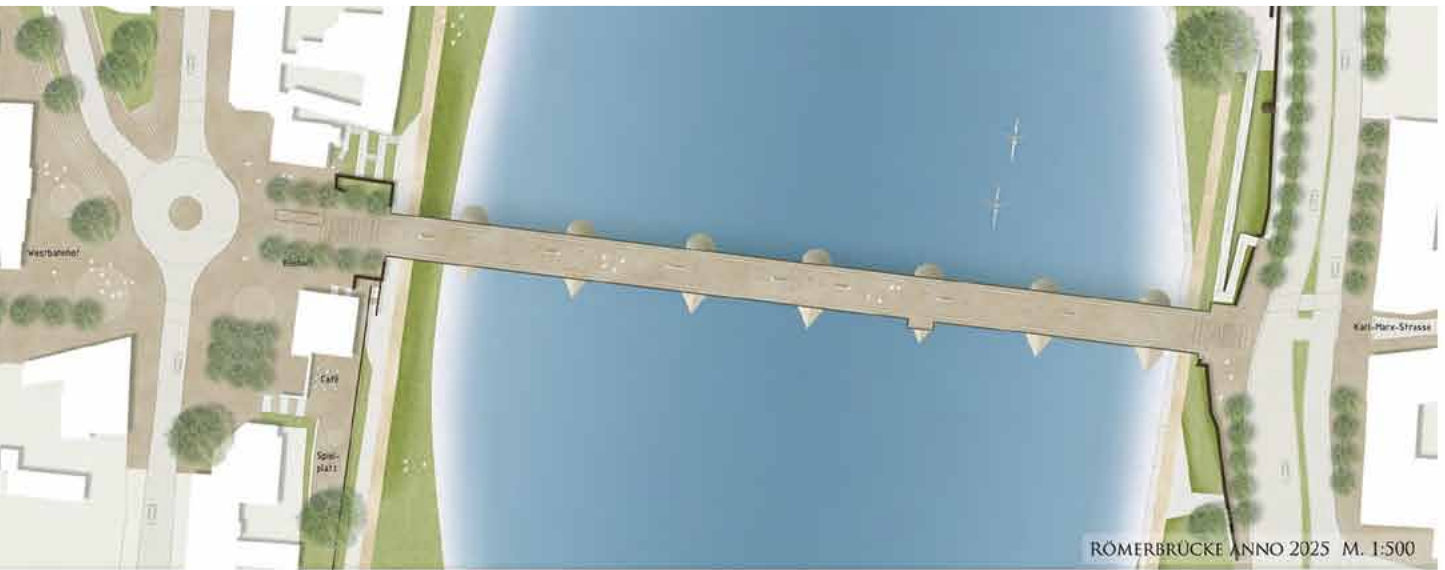
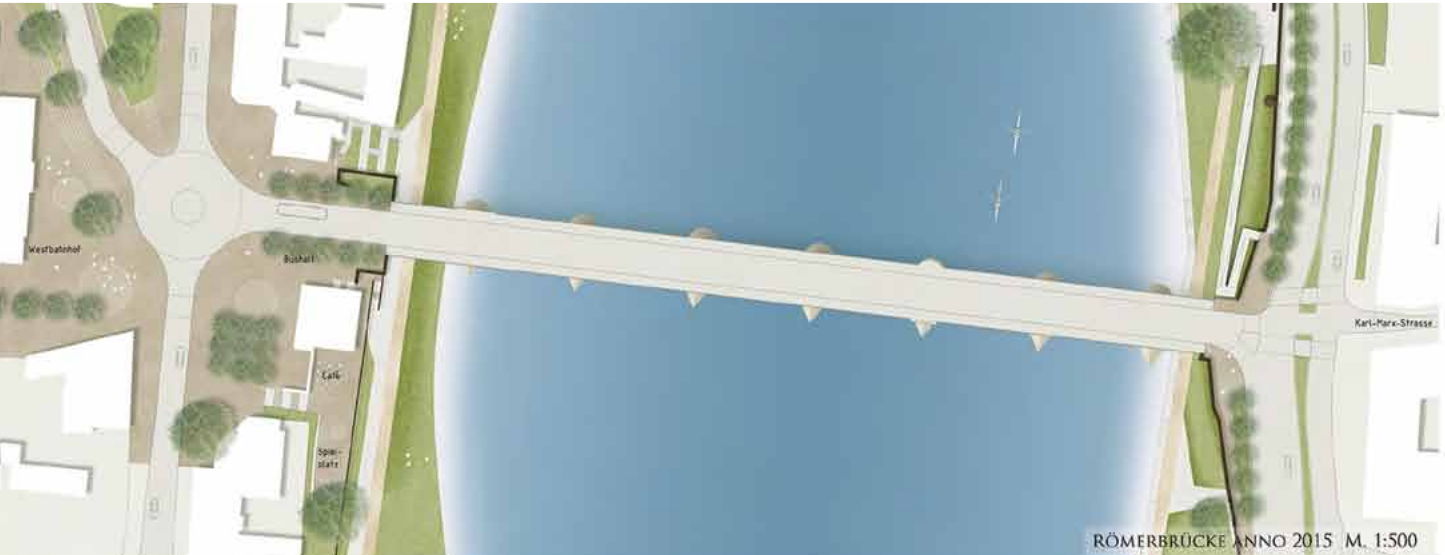
ÜBER DEN FLUSS HINAUS

Die Kaiserbrücke ist Teil des ehemaligen römischen Straßennetzes, welches an einigen Stellen noch heute in der Stadtstruktur erkennbar ist. Ausgehend von diesem System fächert man sich an West- und Ostufer neue (Straßen-) Spuren in Form von festen Treppentagen auf, die bis an die Wasser der Promenaden führen. Sie schlagen über ideale Brücke über den Fluss hinaus und transportieren die Idee der römischen Straßengestaltung auf die andere Flussseite. Diese rhythmisierenden Gestaltungsansätze überwinden den nicht unerheblichen Höhenunterschied zwischen Uferpromenade und Wasserstand, liefern direkten Zugang zum Wasser und eröffnen neue Ausblicke auf Uferhänge mit dem Fluss.

An Stelle dieser Treppentage werden auf den ins Wasser reichenden Plattformen Versäule der Rekonstruktion „Mosaik“ des Antonius zitiert, in denen er die Naturwissenschaften des Flusses, den Fall seiner Anwohner und die Fruchtbarkeit und den Reiz der Uferlandschaften beschreibt. Der Text schließt das Auge des Betrachters und trägt ihm im Sinne vergangener Zeiten. Ein idealer Start- oder Endpunkt für die bereits als Wanderung erschlossene Via Aurea von Trier über den Mosel nach Bonn an Rhein.

Die römische Stadtstruktur setzt über den Fluss





DIE RÖMERBRÜCKE
 Durch die in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts ausgeführten Auskragungen ist eine Deformation der Gestalt der Römerbrücke entstanden. Diese soll zurückgebaut werden und die ehemalige Fahrbahnbreite von circa 10m wiederhergestellt werden. Die gesamte Brückenbreite wird mit einer Pflasterung in grau-braunen Porphyrgestein versehen. Diese einheitliche Fläche wird nützlich von einer Reihe Basaltblöcke und -bänke gefüllt. So entsteht ein ausschließlicher Fußgängerbereich auf der südlichen Seite und auf der anderen Seite der für den Busverkehr als shared-space vorgesehene Fahrstreifen. Die Entwässerung der Pflasterflächen wird durch die bedingt angeordneten Drainagen gewährleistet. Diese durchgehenden Oberflächengestaltung soll so den Charakter eines historischen Verkehrsraumes hervorheben.
 Eine neue Brückung legt sich von außen an den historischen Bau. Schmale vertikale, mit Badbrönze beschichtete Aluminiumelemente geben hier einen sowohl transparenten als auch wehrhaft schützenden Eindruck. In zweiter Reihe ist der Brückung ein kräftiger Handlauf vorgestellt, der sowohl Beleuchtungselement als auch Infomaterialsträger werden kann. Denn dort wo die vertikalen Elemente durch eine Anordnung quer zur Brücke auf eine historische „Spur“ hinweisen (z.B.: das barocke Brückentor auf dem zweiten Brückenhauptlauf kann der Handlauf festliche und bildliche Erläuterungen hierzu tragen.
 So legt sich das neue Gestaltungselement der Brückung gleich einer Krone auf das historische Bauwerk und reicht über die neuen Abgänge und Rampen bis an die Uferwege der Mauer.





ÖSTLICHER BRÜCKENKOPF M. 1:200



ÖSTLICHES MOSELUFER M. 1:200



NACHTWIRKUNG RÖMERBRÜCKE SCHNITT M. 1:100

DIE NACHTWIRKUNG DER RÖMERBRÜCKE

Das für den Brückenbereich gedachte Beleuchtungskonzept hebt den Brückenkörper mit der charakteristischen Silhouette der Säulen hervor. Während oberhalb der römischen Basaltfäler die Unterseite der Säulen beleuchtet wird, unterstreicht die in Handlaufnähe befindliche Beleuchtung von unten das neue Gestaltungselement der Brüstung und lässt somit diese „fließen“ der Römerbrücke inszenieren in neuem Licht erstrahlen. In Korrespondenz zu den Brückenelementen werden zur Beleuchtung der Busfahrstreifen Lichtsäulen aufgestellt, welche in ihrer archaischen Gestalt die Brücke der Länge nach aufweisen. Bei Nacht offenbart die Brücke ein neues Gesicht und die der Brückensituation angeschriebenen und markierten historischen Spuren verleiht ihren Schatten auf Bauwerk und Fluss. Die Römerbrücke wird auch der Nacht ein atmosphärisch dichter und suggestiver Ort – eine neue Attraktion der Stadt Trier.



Historische „Spur“ am Beispiel des barocken Brückenhäufers



AUF SPÜRENSUCHE AM FLUSS
Der Eingriff in die Topographie des Ufers legt verschiedene Zeitschichten des Ortes frei. Die Kaimauer wird sichtbar, die alten Krane nehmen wieder Beziehung zueinander auf und das gesamte Ufer bis zur Römerbrücke wird in seiner historischen Bedeutung für die Stadt sichtbar. Die neue Nähe zum Fluss eröffnet einen städtischen Grünraum, der, gestützt von der alten Kaimauer, in seiner atmosphärischen Qualität an die Geschichte des Ortes als Hafen anknüpft. In wahrsten Sinne des Wortes ein Raumgewinn für die Stadt und ein großer Schritt über die Bundesstrasse hinweg an den Fluss.

4. PREIS

club L94, Landschaftsarchitekten GmbH, Köln, und mvm + starke architektur, Köln

40



Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Das vorliegende Konzept bildet sich aus zwei thematischen Schwerpunkten. Der eine liegt in der landschaftsarchitektonischen und städtebaulichen Vision für die beiden Stadtkanten Triers, die der Mosel im Zentrum der beiden Siedlungskörper ein neues Gesicht verleihen. Der andere Fokus des Entwurfes zeichnet ein neues Bild für die alte Römerbrücke und steht somit bildlich für die Weiterentwicklung der Stadt. Die Ablesbarkeit der Entwicklungsphasen steht Pate für das Bild vom Weiterbauen einer überlieferten Struktur und soll eine angemessene Antwort für den Umgang mit dem Kulturdenkmal sein. Das UNESCO-Welterbe wird für die Zukunft erhalten bleiben und für die Menschen erlebbar gemacht werden.

Römerbrücke. (...) Eine angemessene Gestaltung muss daher in ihrer Dimension, Materialwahl und Haptik den Charakter des antiken Ursprungs widerspiegeln und erlebbar machen, ohne die neuzeitliche Schichtung in ihren Möglichkeiten zu verleugnen (...) Der hierdurch notwendige Neuaufbau der Absturzsicherung wird als Chance begriffen, die historische Schichtung der antiken Brückenfundamente und Einwölbungen aus dem 18. Jahrhundert durch eine neuzeitliche Steinschichtung mit langformatigen Steinen sichtbar und nachvollziehbar zu ergänzen. Die Ablesbarkeit sowie der einheitliche Charakter der „neuen“ Schichtung werden durch die Fortführung des Steins auf der Fahrbahnfläche verstärkt (...) Die gezeigte Materialität muss in gebundener Bauweise mit entsprechenden Ertüchtigungen, Dehnungsfugen etc. ausgebaut werden, um auch den Belastungen der Busverkehre zu entsprechen (...)

Beurteilung durch das Preisgericht

Als Leitidee ist die Sequenz von unterschiedlich ausgeprägten Kanten auf beiden Seiten des Ufers erkennbar. Die Aneinanderreihung von unterschiedlichen Erlebnis-Balkonen ist auf der Westseite überzeugend, am Ostufer jedoch im Detail nicht umsetzbar (Denkmalpflege).

Die Idee, die Brücke als „Steg“ auf zwei steinerne, rechteckige „Intarsien“ aufzulegen, überzeugt nicht, insbesondere, weil die historischen Brückenköpfe und -pfeiler unnötig überformt bzw. negiert werden. Der Versuch, an die historische Hafenkongfiguration anzuknüpfen, gelingt beim Schwimmbad, ist jedoch in der Weiterführung nicht konsequent umgesetzt. Die Idee, den Kran auf einem Balkon als Solitär zu inszenieren, widerspricht seiner ursprünglichen Funktion und beraubt ihn seiner nachvollziehbaren Bedeutung.

Auf dem Ostufer wird auf das Angebot, auf eine Fahrspur zu verzichten, nicht eingegangen, obwohl damit eine wesentliche Stärkung der Grundidee erreichbar gewesen wäre. Auf dem Westufer wird die Höhensituation zur Querung der Bahntrasse für ÖPNV und IV ignoriert. Lediglich die Fußgänger- und Fahrradpasserelle setzt die Grundidee einer kleinteiligen Ost-West-Vernetzung um.

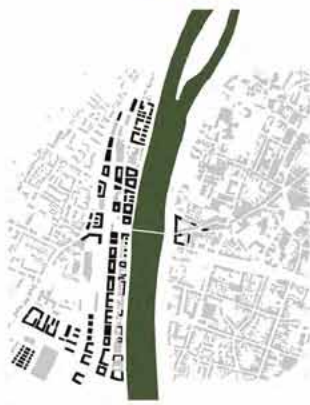
Insgesamt wird der Ansatz, alle bestehenden Anbindungsmöglichkeiten für Verknüpfungen und Blickbezüge zwischen Stadt und Mosel aufzugreifen, positiv angesehen. Die Neustrukturierung des Westufers zeigt wichtige Impulse für die städtebauliche Entwicklung von Trier-West auf.

Als positiv wird die systematische Ost-West-Verknüpfung unterschiedlicher Situationen ge-

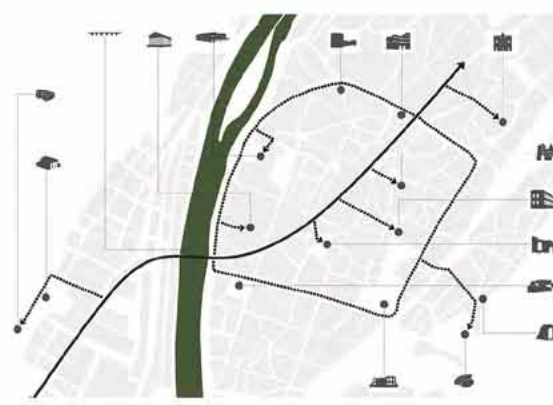
wertet. Insbesondere das Moselbad und die damit verbundene Erlebbarkeit des Moselufers sowie die Fernsicht auf die Römerbrücke wird als attraktiver Baustein empfunden, da hier der Hafen auf überzeugende Art und Weise neu interpretiert wird (gelungene Reminiszenz). Allerdings mangelt es an manchen Stellen an Detailtiefe, was zu Konflikten in der Höhenüberwindung zwischen Ufer und Bestand führt.

Die Vorschläge für die Zwischenlösung („Schere“) und den Endausbau überzeugen. Die Anlehnung an die römische Materialität wirkt weder anbiedernd noch historisierend. Der Vorschlag, den Bodenbelag und die Brüstung komplett aus Ziegel herzustellen, wird kontrovers diskutiert. Die Abwesenheit von Mobiliar und Leuchtkörper ergänzt diesen überzeugenden Ansatz.

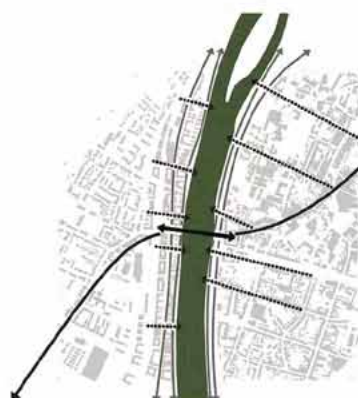
Der Entwurf wird nur in der Endstufe überzeugend erlebbar. Außerdem lässt er sich an den wesentlichen Stellen nur durch massive Eingriffe in die Eigentumsverhältnisse realisieren.



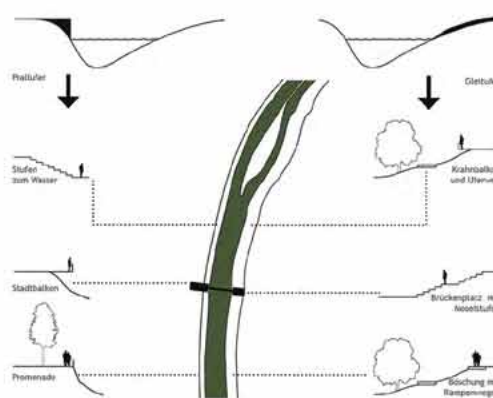
Städtebauliche Ergänzungen



Vernetzung der touristischen Ziele



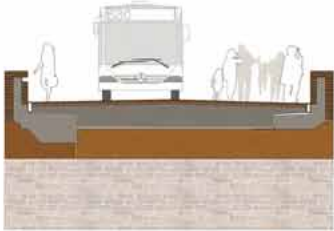
Verknüpfungsfunktion der Römerbrücke und Anbindung Noseufer



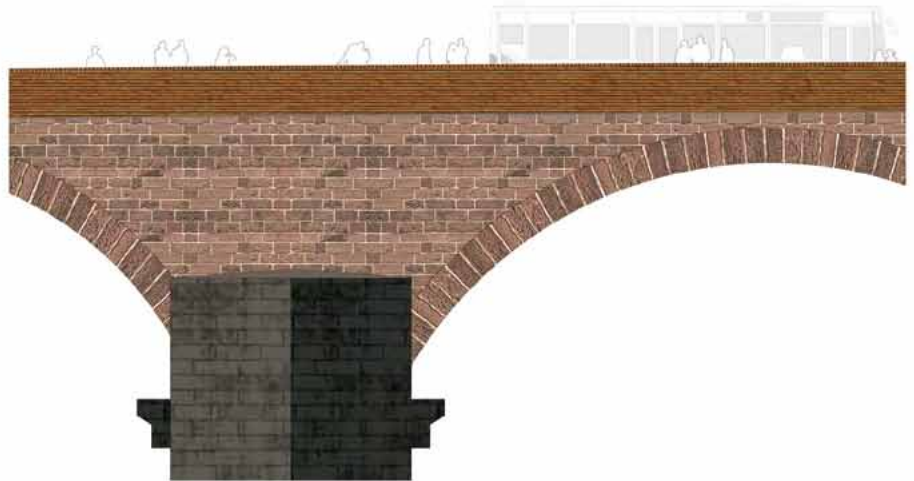
Stadtkante Trier West

Parksaum römisches Trier

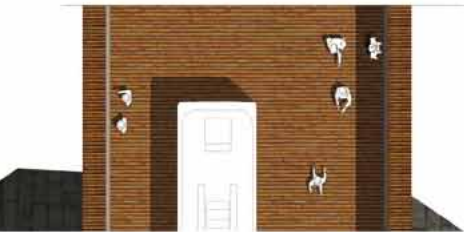




Querschnitt Eisenbrücke 1:1,50



Schnittansicht Eisenbrücke 1:1,50



Straßenseite Eisenbrücke 1:1,50



engerer Planungsraum 2015



engerer Planungsraum 2025



Aufsicht Römerbrücke M 1:500



Südansicht Römerbrücke M 1:500



Gestaltungskonzept Brückenallee, Bad Reichenhallersee, 2009



Belagte Oberflächen aus Holz - historisch und modern



Schemm Brückenallee, 01.11.06



Gestaltungskonzept Krähenplatz

Gestaltungskonzept Krähenplatz, 01.11.06

ANERKENNUNG

Lützow 7, C. Müller J. Wehberg, Landschaftsarchitekten, Berlin, und urban essences, Berlin

46



Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Das Projekt schlägt vor, im Zuge der Umwandlung der Römerbrücke und ihres Umfeldes auch sämtliche historische Schätze Triers in einen völlig neuen Zusammenhang zu stellen und mit den neu erschlossenen, hochattraktiven Räumen an der Mosel zu einem einzigartigen Stadt- und Landschaftsraum zu vereinen. Die Stadt (...) erhält ihr stadthistorisches Herz zurück, indem die ursprünglich römischen Hauptachsen (...) in einer völlig neuen Wertigkeit erstrahlen und wieder zum zentralen Orientierungs- und Identifikationsmerkmal der Stadt werden (...). Mosel-Park und Mosel-Platz: Die zukünftige Verschiebung des Schwerpunktes der inneren Stadt führt auch bei der Gestaltgebung der innerstädtischen Moselufer zu einer neuen Raumdefinition, bei der die Römerbrücke von

Irminen- und Barbarasteg in die Mitte genommen wird (...) Während der Bereich südlich der Römerbrücke mit Kies-Strand und locker verteilten Grünelementen eher die Erholungsfunktion betont („Mosel-Park“), ist der Bereich nördlich der Römerbrücke mit Freizeithafen, Gastronomie und Baumalleen tendenziell urban charakterisiert („Mosel-Platz“).

Römerbrücke. Statt der heute banal erscheinenden Brüstungselemente und Straßenleuchten wird eine minimalistische Glasbrüstung vorgeschlagen, die mittels energiesparender und flexibel steuerbarer LED-Technik sowohl den Raum auf der Brücke als auch die Ansichten der Brücke im Norden und Süden ausleuchtet. Im Gegensatz zu der bei historischen Monumenten weitgehend üblichen und bisher auch in Trier angewandten mystifizierenden spotartigen Anstrahlung von un-

ten soll hiermit eine eher gleichmäßige, relativ neutrale Beleuchtung von oben realisiert werden, die sich entsprechend auch auf die anderen Weltkulturerbe-Stätten der Stadt übertragen lässt und damit einen weiteren räumlichen Zusammenhang stiftet. Es geht schlicht darum, die Brücke auch abends und nachts so wahrnehmen zu können wie sie ist (...)

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit zeichnet sich durch zwei markante Leitideen aus.

Die Römerbrücke im Flussraum wird über die Gestaltung der beidseitigen Moselufer sowie zwei neue Fußgängerbrücken nördlich und südlich der Römerbrücke besonders inszeniert und erlebbar gemacht.

Die zweite Leitidee entwickelt von der Römerbrücke ausgehend die Südallee zu einem neuen Erlebnisraum mit archäologischen Funden und Markierungen historischer Zeitschichten bis zu Kaiserthermen und Amphitheater.

Die Kaiserstraße wird als neuer Fußgängerboulevard vorgeschlagen, was die Umsetzung des Mobilitätskonzepts voraussetzt. Der motorisierte Verkehr in beiden Fahrrichtungen wird ausschließlich in der Südallee geführt. Diese Leitidee zeigt eine neue Perspektive in der Anbindung der historischen Baudenkmäler auf. Die Umsetzung wird zum Teil auf Kosten der historischen Bausubstanz geschaffen.

Die beiden Brückenköpfe werden durch die vorgeschlagene neue Randbebauung zu neuen Platzräumen definiert. Der Platz am Brückenkopf leistet durch die zurückgesetzte Bebauung den Anschluss in die Südallee.

Der Platz am westlichen Brückenkopf weist funktionale Mängel in der nicht bewältigten verkehrlichen Situation auf. Die Führung des ÖPNV über die Gleisanlagen wird als Spindel vorgeschlagen, die als städtebaulicher Fremdkörper wirkt und in ihren Abmessungen zu eng geführt ist.

Die Ufergestaltung mit den beidseitig harten Kanten und befestigten Flächen wirkt im Detail nicht akzentuiert und undifferenziert. Der Abflussquerschnitt wird reduziert. Die Erlebnisqualität im Bereich südlich der Römerbrücke („Mosel als Park“) ist nicht erkennbar.

Die Dominanz der beiden raumgreifenden Fußgängerbrücken wird in Verbindung mit der gewünschten Inszenierung der Römerbrücke kritisiert. Die städtebaulichen Anschlüsse erscheinen fragwürdig.

Für den Anschluss und die Aufwertung der südwestlichen Innenstadt fehlen zielführende Aussagen.

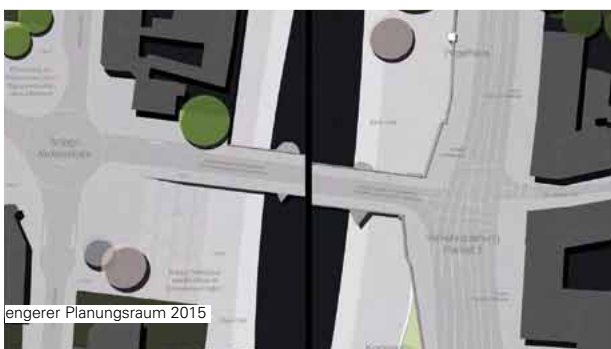
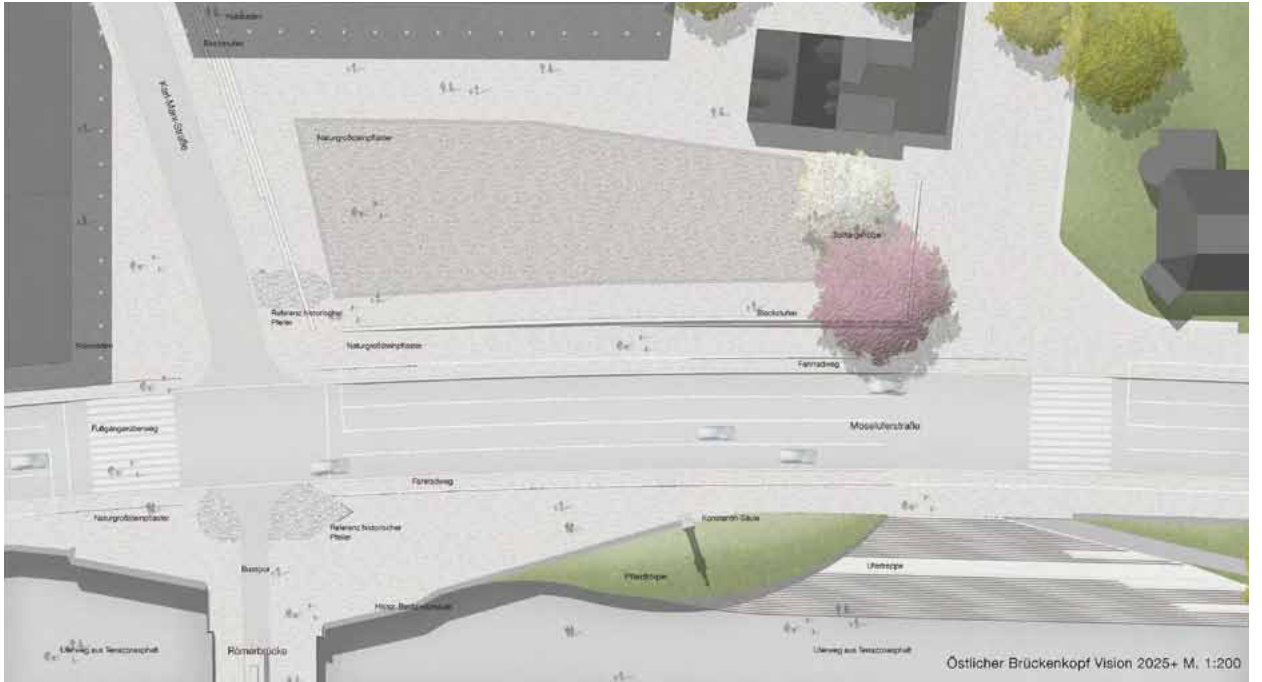
Die Arbeit weist Mängel in der Umsetzung der an sich starken Leitidee auf. Die Umsetzung erfordert einen weiten Zeithorizont.



Schnitt M 1:100 | Moselufer mit Hochwasserschutz

Kolonnen für Treppentuba und Brückenschwanz





ANERKENNUNG

LA.BAR Landschaftsarchitekten, Berlin, und
DE+ Architekten, Berlin

50



Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Das neue Moselufer: Thematisch gibt es zwei Ebenen, die deutlich den Wechsel von steinerner, Menschen gemachter Welt zum natürlichen Flussraum symbolisieren. Der Uferweg, der schwerpunktmäßig das Bild der natürlichen Flusslandschaft bedient, steht hierbei im Kontrast zu den Boulevards und Plätzen im Bereich der gebauten Stadt. Entsprechend der Zielsetzung, die Stadt mit der Mosel zu verbinden, werden die Uferbereiche punktuell neu gestaltet und setzen so neue Akzente in der Stadt. Ausgangspunkt für diese Intervention bilden die topografischen Verhältnisse sowie die historischen Krananlagen und Mauern (...) Südlich der Römerbrücke gehen die Johanniter-Terrassen über in die neuen Barbara-Terrassen und den Barbara-Balkon. Eine neue Freitreppe in Verlängerung des Alleenrings – die Barbara-Treppe – und eine Rampeanlage an der Konstantin-

säule führen an die Mosel und verbinden den Moselweg mit den Barbarathermen.

Römerbrücke. (...) Dem Charakter der überkommenen Pfeiler entsprechend ist die Formensprache der Brücke reduziert, materialorientiert und ohne dekorative Elemente. Die neue Brüstung wird in einer massiven Bauweise aus rotem Sandstein mit einem Abschluss aus hellem Naturstein hergestellt. Die Fuge zwischen dem historischen Mauerwerk und der neuen Brüstung wird durch eine zurückspringende Steinreihe akzentuiert. Der Belag der Brücke wird weitgehend homogen aus hellroten Natursteinplatten gestaltet. Die Busspur verläuft in der Mitte der Brücke und wird durch zwei 50 cm breite Pendelrinnen kenntlich gemacht (...) Um die Aufenthaltsqualität für Passanten und Touristen auf der Brücke zu erhöhen, werden Sitzgelegenheiten angeboten (...)

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit stellt als Leitgedanken den Wechsel von der steinernen, gebauten Stadt zur natürlichen Flusslandschaft in den Mittelpunkt. Die Verfasser behandeln dabei beide Moselufer gleichwertig, akzentuieren und markieren durch die Ausgestaltung einzelner Uferbereich besondere Anknüpfungspunkte zwischen Ufer und Stadt. Diese undifferenzierte Haltung hinsichtlich der Gestaltung der Ufer wird kritisch bewertet.

Vorschläge für bauliche Ergänzungen und Umformungen stärken die Stadtsilhouette angemessen, ohne die vorhandene Stadtstruktur der Uferzonen gänzlich zu überformen und in Frage zu stellen. Jedoch überzeugen die konkreten Bebauungsvorschläge im Bereich des östlichen Brückenkopfes sowie der „Neuen Barbarathermen“ nicht.

Die Ausarbeitung der hervorgehobenen Uferabschnitte ist auf den einzelnen und besonderen Ort abgestimmt. Dabei wird insbesondere die Ausgestaltung unter dem Brückenkopf auf der Ostseite mit einer durchgehenden Treppenanlage als konkurrierend zum Brückenkopf der Römerbrücke gesehen. Der behutsame Umgang mit der vorhandenen Uferlandschaft unter Beachtung der strömungstechnischen Verhältnisse lassen – mit Ausnahme des Kunststrandes – eine unproblematische Umsetzung der baulichen Anlagen in der Realisierung erwarten.

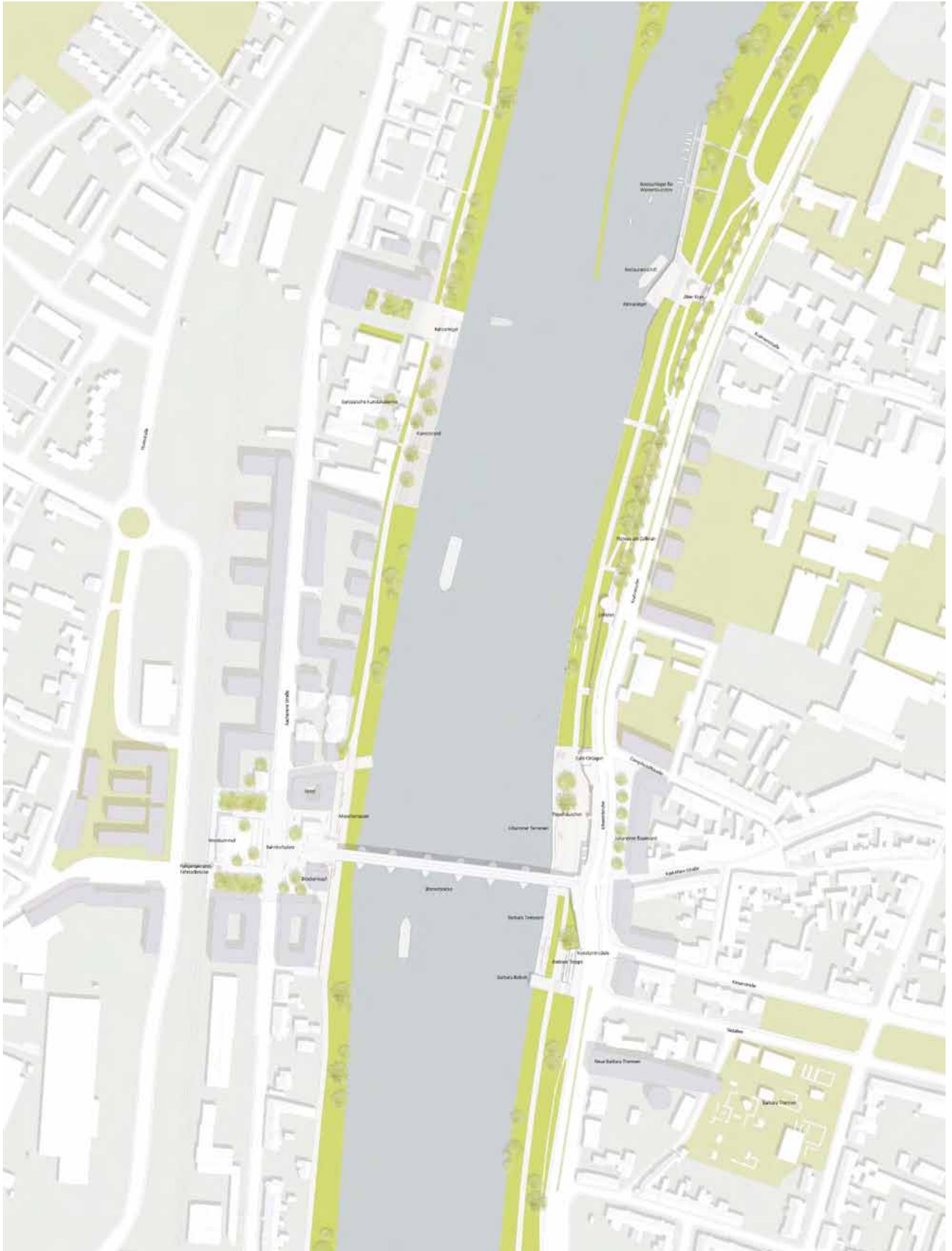
Die zurückhaltende Verkehrsführung auf den beiden Brückenköpfen ermöglicht eine den besonderen räumlichen Bedingungen angemessene Gestaltung, die vor allem im Bereich des Bahnhofsplatzes die vorhandenen topo-

grafischen Verhältnisse klar definiert und für die Platzgestaltung nutzt. Allerdings ist der Wegfall der ÖPNV-Verbindung über die Bahn aus verkehrstechnischer Sicht nicht akzeptabel. Hierzu wird auch keine Alternative aufgezeigt.

Besondere Anerkennung verdient die Gestaltung der Römerbrücke. Unter Rücknahme des Brückenquerschnitts auf das historische Maß werden die Brüstungen in gleicher Materialität wie die Sandsteinbögen mit neuen Sandsteinen ausgemauert. Eine klar ablesbare Mauerfuge trennt erkennbar die Brüstungen vom Bogenmauerwerk. Im Bild der Brücke treten die römischen Basalt Pfeiler deutlich hervor, die Monumentalität des Bauwerkes wird durch die Materialbeschränkung gestärkt. Das Beleuchtungskonzept mit seiner Mischung aus wenigen Mastleuchten mit gestuftem Lichtaustritt, linearen, nach innen gerichteten Lichtbändern unter den Brüstungsabdeckungen und flächiger Aufhellung der unterleuchteten Brückenköpfe ist vielgestaltig.

Mit nur einer Busspur bedarf die Führung des ÖPNV einer besonderen Verkehrssteuerung. Durch diesen Lösungsvorschlag können jedoch entsprechend großzügige, beidseitige Geh- und Radfahrbereiche gewonnen werden. Die einheitliche Belegung der Brücke mit Natursteinplatten ist konsequent, in ihrer technischen Realisierbarkeit im Bereich der Busspur zu hinterfragen.

Die Vorschläge erscheinen mit ihrer Konzentration auf Gestaltungsschwerpunkte wirtschaftlich umsetzbar und mit vertretbarem Aufwand dauerhaft zu unterhalten.

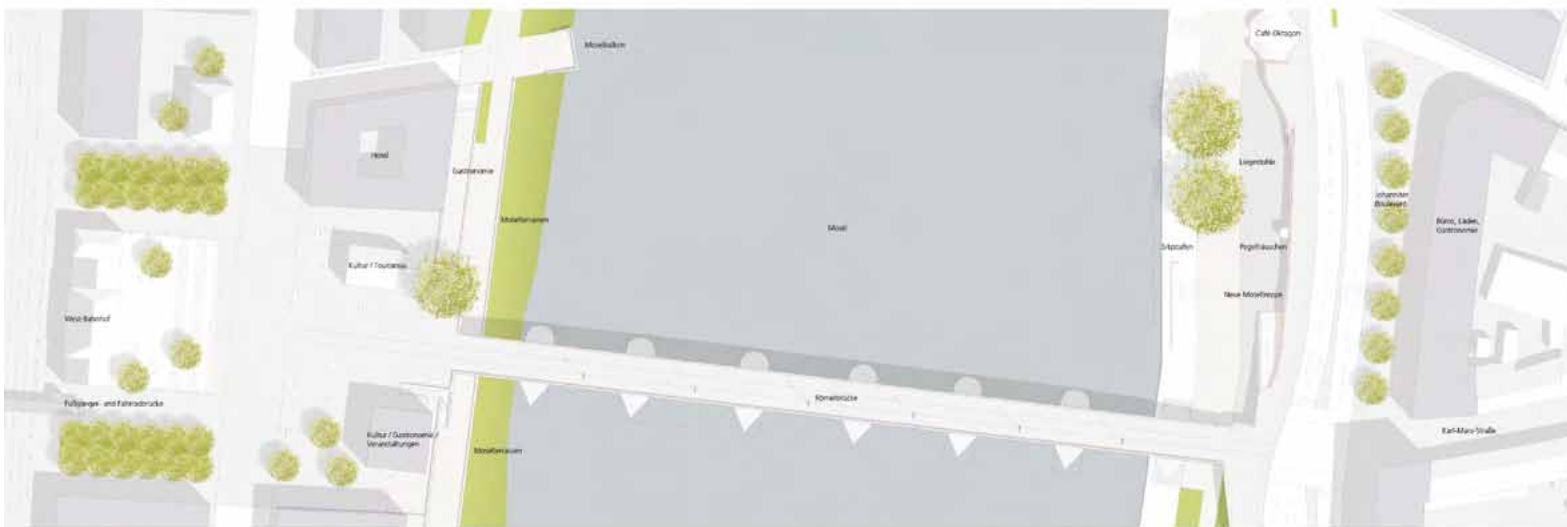




Östlicher Brückenkopf 2025



Terrassen am Alten Kran



Lageplan Römerbrücke 2025

ANERKENNUNG

WW+ architektur + management, Esch-sur-Alzette, Luxemburg / Trier, und Terra.Nova Landschaftsarchitektur, München, mit Luxplan S.A., Capellen, Luxemburg (Verkehrsplanung)

54



Auszug aus dem Erläuterungstext

Konzept. Leitidee: „Eine Brücke im Wandel der Zeit: Vom einstigen Portal der Stadt hin zum stadtteilverbindenden Element“ – klare Ansage, die Römerbrücke in einen neuen gesamtstädtischen Zusammenhang zu setzen (...) Transformation vom reinen „Wegeraum“ zum „Ortraum mit Wegfunktion“ – auch andere Funktionen (Aufenthalt, Erlebnis, Veranstaltungen) werden nun verträglich organisiert und sind in der Umgestaltung der Brücke klar ablesbar. Umgestaltung der Brückenköpfe mit beidseitigen Platzbereichen und entsprechender Bebauungsstruktur bringt die historisch bedeutsame Römerbrücke stadträumlich neu in Stellung und ermöglicht deren Inszenierung als „Scharnier“ zwischen den durch die Mosel getrennten Stadthälften – Verstärkung der räumlichen Erfahrbarkeit und spektakulären Kulissenwirkung der Brücke. Bildung einer linear angeordneten Freiraumfolge (Stadtteilzentrum West – Brückenplatz West – Rö-

merbrücke – Brückenplatz Ost) ermöglicht eine intuitive Fortbewegung des Fußgängers und Radfahrers zwischen beiden Stadthälften.

Römerbrücke. Fahrbahnkonstruktion: deutliches Absetzen der Fahrbahn von den beiden unteren historischen Schichten durch höhenmäßigen Versatz der Fahrbahnkonstruktion – Sichtbarmachen und Berücksichtigen der historischen Entwicklung der Römerbrücke (Römerzeit, Mittelalter, Gegenwart und Zukunft) (...) Materialität und Oberflächen: „Veredelte Oberflächen aus Granit als Mischung verschiedener rot/braun bis anthrazit/braun Farb-abstufungen unterstreichen den besonderen Ort und bilden den städtischen Rahmen. Für die Busspur wird ein stadtauglicher Asphaltbelag mit changierenden Einwalzungen von erdfarbenen Zuschlagstoffen vorgeschlagen. Brückengeländer: (...) Vertikale Linien aus patinierter Baubronze bilden das Brückengeländer und schimmern warm in der Abendsonne (...)

Beurteilung durch das Preisgericht

Die von den Verfassern formulierte Leitidee einer Brücke als Stadtteil verbindendes Element überzeugt nicht. Die Platzfolge vom Stadtteilzentrum über den Stadtplatz am Benedikt-Labre-Haus über die Römerbrücke zum Stadtplatz an der Karl-Marx-Straße wird als zu wenig differenziert bewertet. Der Ansatz, den Stadtteil West neu zu ordnen bzw. zu entwickeln, ihn an die Mosel heran zu führen und ihn als Gegenstück zur historischen Stadt auf der anderen Moselseite zu thematisieren, wird als eigenständige Idee anerkannt. In diesem Zusammenhang ist die Formulierung einer harten und einer weichen Uferkante konsequent.

Die angebotenen neuen Stadtplätze erscheinen zu großflächig, bieten zu wenig Aussagen zur Nutzung. Sie können in ihrer städtebaulichen Einfügung und Ausgestaltung nicht hinreichend überzeugen. Dies betrifft im Besonderen den Bereich des Stadtteilzentrums West. Die Fuß- und Radfahrerbrücke ist für Fahrradfahrer nicht praktikabel und erscheint zu breit. Die Geste der Fortführung der Fuß- und Radfahrerbrücke in gleicher Breite als Treppenanlage zum Fluss wird nicht befürwortet. Die Verbindung des ÖPNV zum Stadtteil West kann in der vorgeschlagenen Form nicht funktionieren.

Die Anbindung des neu entwickelten Stadtteils Trier-West an die Mosel funktioniert und gibt dieser Uferkante ein neues Gesicht. Auf der Altstadtseite werden Angebote einer neuen Verknüpfung von Mosel und Stadt hingegen vermisst bzw. sind nur ungenügend ausgeführt. Der neue Stadtplatz vor der Karl-Marx-Straße wird als zu großer Eingriff in die bestehende Stadtstruktur bewertet, der keine adäquaten neuen Stadtraumqualitäten erzeugt, die einen solchen Eingriff rechtfertigen

würden. Die Einbindung der Barbarathermen in das Stadtgefüge wird nicht wesentlich verbessert.

Die Nutzungs- und Gestaltqualitäten der jeweiligen Uferkanten sind zu wenig ausformuliert bzw. werden zu pauschal benannt. Es fehlen detaillierte Angaben zu den Höhenentwicklungen und zur Freiraumgestaltung. Im Besonderen im landschaftlich belassenen Uferbereich reichen die Aussagen zu Angeboten für neue Aufenthaltsqualitäten nicht.

Der Umgang mit dem Weltkulturerbe ist angemessen und überzeugt. Die Ablesbarkeit der verschiedenen historischen Schichten wird erreicht. Das vorgeschlagene Lichtkonzept wird positiv bewertet.

Das Verkehrskonzept auf der Altstadtseite erfüllt die Anforderungen der Aufgabenstellung. Eine fußläufige Verknüpfung der Uferzone zur Altstadt wird nicht genügend erreicht. Die Erlebbarkeit des östlichen Brückenkopfes vom Ufer her wird bis auf das Angebot einer schwimmenden Gastronomie zu wenig angeboten. Das Angebot eines vollständigen shared space-Bereichs am westlichen Brückenkopf ist aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten nicht funktional.

Das Konzept erscheint nur durchführbar, wenn die dargestellte und vorgeschlagene Neustrukturierung und Entwicklung des Stadtteils West angegangen und umgesetzt wird.





Östlicher Brückenkopf 2025



Westlicher Brückenkopf 2025

2. Rundgang



sichtfeld Landschaftsarchitektur, Kassel, und
CSPHN Architekten, Kassel



dury et hamsch architektur GbR, Landau, und Hans
Peter Schmitt Landschaftsarchitektur + Stadtplanung,
Annweiler



Ernst + Partner, Landschaftsarchitekten BDLA, Trier,
und FloSundK architektur+urbanistik gbr, Saarbrü-
cken, und Michael R. Schwarz, Architekt, Trier, mit
Runge + Kuchler, Verkehrsplaner, Düsseldorf

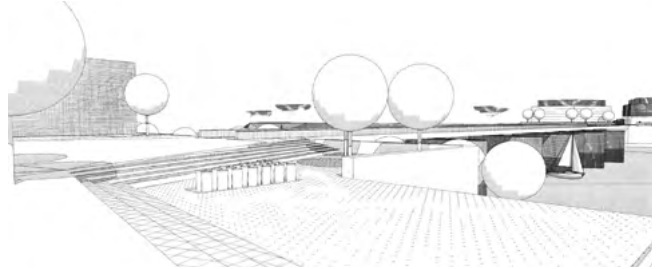


AV1 Architekten GmbH, Kaiserslautern, und
METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin

1. Rundgang



Atelier d'Architecture et de Design Jim Clemes s.a., Esch/Alzette, Luxemburg, und Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH, Eichstätt, mit Licht Kunst Licht AG, Bonn, und Schroeder & Associés, Luxemburg



Architekturbüro Dr.-Ing. Anke Ziegler-Mehl, Architektin, Bullay, und GFL-Plan, Michael Klein, Landschaftsarchitekt AKS/OAI, Saarbrücken



Die Interessanten [StadtFreiRaum], Trier, und Dreigrün Lutz + Gross GbR, Freie Landschaftsarchitekten, Reutlingen



LOOSE landschaft & textiles, Berlin, und Stadler & Besch, Architekten, Berlin



Verhas Architektur und Landschaft, Düsseldorf, und Buddenberg Architekten, Düsseldorf, mit Lindschulte + Kloppe GmbH, Düsseldorf (Verkehrsplanung)



Architektur 9+, Trier, und Kaspari Schmidt, Landschaftsarchitektur, Trier, und Heise Architektur+Städtebau, Trier, mit CONCEPTLICHT GmbH, Traunreut

2. RUNDGANG

sichtfeld Landschaftsarchitektur, Kassel, und CSPHN Architekten, Kassel

60



Auszug aus dem Erläuterungstext

Durch den Rückbau der Brücke auf zwei Fahrbahnen in der ersten Realisierungsstufe kann der Kreuzungsbereich am St. Barbarauf der verchlankt und näher an die Fassaden der Gebäude verlegt werden. So entsteht Raum für eine großzügige Aufweitung am östlichen Brückenkopf (...). Die Brücke als Ort der Verbindung, des Transfers, des besonderen Aufenthalts und der Aussicht – außerhalb der Stadt, über dem Fluss – ist ein Knotenpunkt im Stadtraum Triers. Als „Tor zur Stadt“ verbindet sie die Bewegungsströme von Touristen und Einheimischen und ihre verschiedenen Geschwindigkeiten. Grundidee der neuen Gestaltung ist es, die Zeitschichten der Rö-

merbrücke lesbar zu machen. Den historischen Schichten der Brückenpfeiler und -bögen wird eine moderne Schicht in angemessener Materialität hinzugefügt.

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit bietet eine Vielzahl überzeugender Einzelideen. Es fehlt jedoch ein schlüssiges Gesamtkonzept mit einem verbindenden Gedanken. Der Brückenkopf West überzeugt durch seine zurückhaltende Lösung, während der Brückenkopf Ost die gewünschte Anbindung an die Innenstadt vermissen lässt. Die verkehrliche Lösung am Brückenkopf Ost entspricht nicht der Auslobung und ist so nicht umsetzbar.

2. RUNDGANG

Ernst + Partner, Landschaftsarchitekten BDLA, Trier, und FloSundK architektur+urbanistik gbr, Saarbrücken, und Michael R. Schwarz, Architekt, Trier, mit Runge + Küchler, Verkehrsplaner, Düsseldorf



Auszug aus dem Erläuterungstext

Vorgeschlagen wird ein Gesamtgestaltungskonzept für das historische Ensemble Moselufer bestehend aus

- Römerbrücke mit „neuem Stadtzugang Moselufer“,
- historischem Zollamt mit Pegelhaus, Krähnen und Oktogon und Anlegemauer,
- mittelalterlichem Krähnen mit neuem Durchstich zur Krähnenstraße.

Die großzügige Ausbildung der Brückenköpfe und der Rückbau der Römerbrücke auf die historische Breite lassen sich erst in Verbindung mit dem grundlegend neuen übergeordneten Verkehrskonzept realisieren. Somit ergeben sich zwei Umbauphasen. Die 1. Phase bis 2015 ermöglicht die Attraktivierung der Moselufer Ost und West (...) Die 2. Pha-

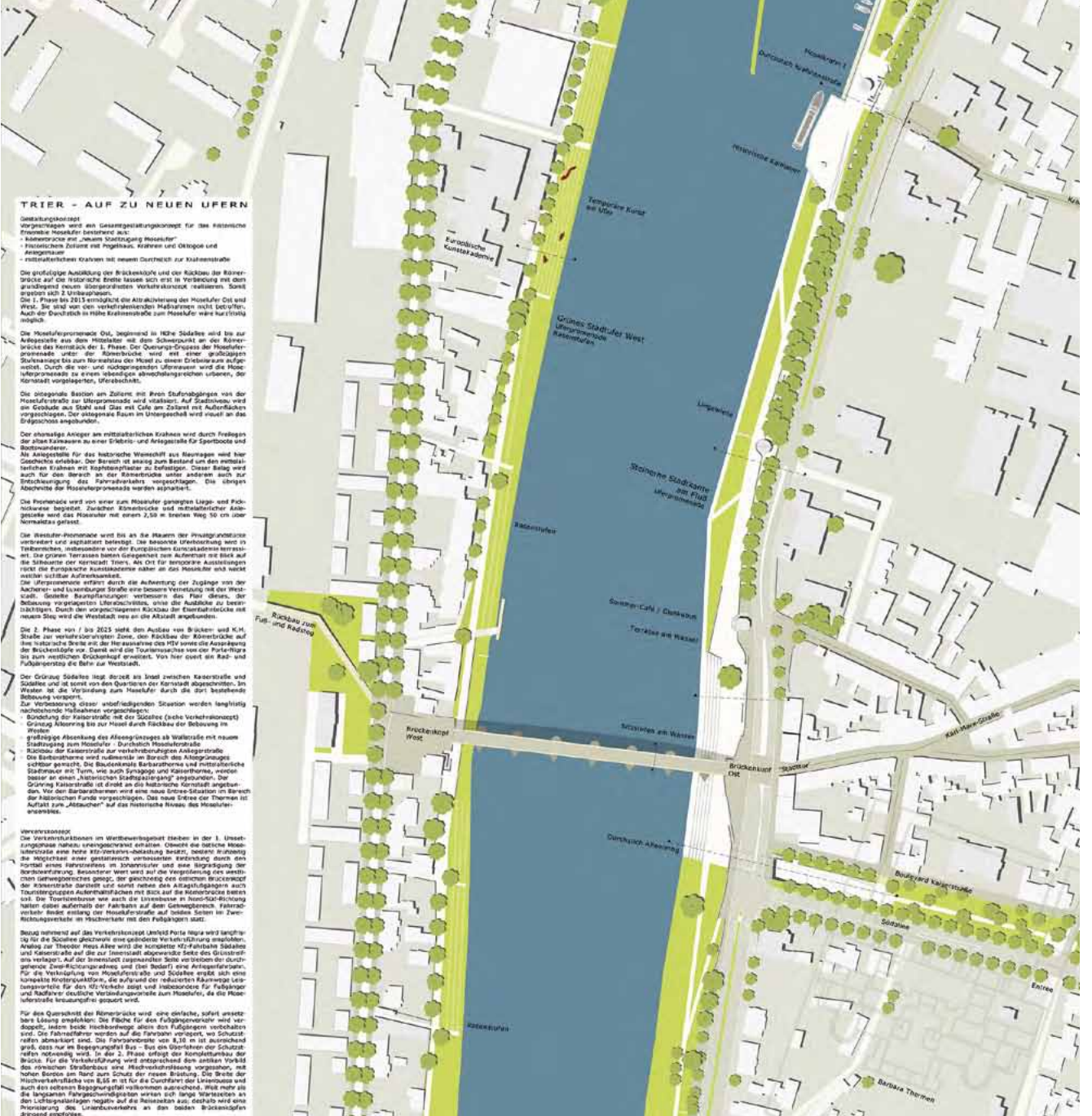
se von/bis 2025 sieht den Ausbau von Brücken- und Karl-Marx-Straße zur verkehrsberuhigten Zone, den Rückbau der Römerbrücke auf ihre historische Breite mit der Herausnahme des MIV sowie die Ausprägung der Brückenköpfe vor.

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Promenade am Ostufer der Mosel mit einer Aufreihung attraktiver Angebote wird positiv bewertet. Die Verknüpfung zur Innenstadt und zu den Barbarathermen bietet interessante Ansätze, wird jedoch kontrovers diskutiert, insbesondere wegen der Beseitigung zahlreicher denkmalgeschützter Gebäude. Der vorgeschlagene Abriss der Bahnbrücke bringt erhebliche Nachteile, insbesondere für die ÖPNV-Anbindung von Trier-West.



Blick von der Römerbrücke auf das Osifer



TRIER - AUF ZU NEUEN UFFERN

Entwicklungsleitend vorgeschlagen wird ein Gesamtgestaltungsprogramm für das historische Flussufer bestehend aus:
 - historischer mit „neuem Stadtgefühl“ moderner
 - historischem Zentrum mit „neuem Stadtgefühl“ moderner
 - historischem Zentrum mit „neuem Stadtgefühl“ moderner

Die 1. Phase bis 2015 ermöglicht die Attraktivierung der Moseler Ost- und Westufer. Bis 2020 sind weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht notwendig. Auch der Durchbruch in Höhe Kaiserstraße zur Moseler Ost- und Westufer ist möglich.

Die Moselerpromenade Ost, beginnend in Höhe Südallee und bis zur Aufgasse des alten Moseler, ist der Schwerpunkt der Moselerpromenade. Durch die von- und nachgeräumten Uferbereiche wird die Moselerpromenade zu einem abgegrenzten abwechslungsreichen urbanen, der Öffentlichkeit vornehmlich, Uferbereich.

Die ostseitige Station am Zollern mit ihren Stufenabgängen von der Moselerstraße zur Uferpromenade wird vitalisiert. Auf Südthron wird ein Gebäude aus Stahl und Glas mit Café am Zollern mit Außenflächen vorgeschlagen. Der ostseitige Raum im Untergeschoss wird neu als Erdgeschoss angeordnet.

Der ehemalige Anleger am mittelalterlichen Krähennest wird durch Freigeben der alten Kaimauer zu einer Erlebnis- und Anlegestelle für Sportboote und Bootverleiher.

Als Anlegestelle für das historische Wasserschiff aus Moseragen wird hier Geschichte erlebbar. Der Bereich ist wenig zum Bestehen des mittelalterlichen Krähennest mit Kopfsteinpflaster zu befestigen. Dieser Bereich wird auch für den Bereich in der Kaiserstraße weiter südlich auch zur Entdeckung des Fahnenverkehrs vorgeschlagen. Die übrigen Abschnitte der Fahnenverkehrs werden abgegrenzt.

Die Promenade wird von einer zum Moseler gegenüberliegenden Lage- und Promenade begleitet. Zwischen Krähennest und mittelalterliche Anlegestelle wird das Flussufer mit einem 2,50 m breiten Weg 30 cm über Normalmaße geteilt.

Die Flussuferpromenade wird bis an die Stamm der Privatgrundstücke verbleibt und regeneriert befestigt. Die gesamte Uferpromenade wird in Teilabschnitten, insbesondere der Europäischen Kontinentalen Terrasse. Die grünen Terrassen bieten Gelegenheit zum Aufenthalt mit Blick auf die Silhouette der Altstadt Trier. Als Ort für temporäre Ausstellungen rückt die Europäische Kontinentalen Terrasse an der Moseler Ost- und Westufer wieder sichtbar auf.

Die Uferpromenade verläuft durch die Aufhebung der Zugänge von der Krähennest- und Lauerburger Straße eine bessere Verbindung mit der Westufer. Weitere Bauplanungen verbessern die Plan dieses, der Gebäude vorgelagerten Uferbereich, um die Ausdehnung zu beibehalten. Durch den vorgeschlagenen Rückbau der Eisenbahnbrücke mit neuem Deck und die Westufer wird die Altstadt angeordnet.

Die 2. Phase von 2015 bis 2025 sieht den Ausbau von Brücken- und KM, Straße zur verkehrsorientierten Zone, der Rückbau der Brücke auf ihre historische Breite mit der Herabsetzung der Mittelachse der Brückenspitze vor. Damit wird die Touristensuche von der Portierstraße bis zum westlichen Krähennest erweitert. Von hier führt ein Rad- und Fußgängerweg die Bahn zur Westufer.

Der Grünzug Südallee liegt derzeit an einer Kreuzung Kaiserstraße und Südallee und ist somit von den Querungen der Kaiserstraße abgeschnitten. Im Westen ist die Verbindung zum Moseler durch die dort bestehende Bogenbrücke hergestellt.

Zur Verbesserung dieser unzufriedenenden Situation werden langfristig nachfolgende Maßnahmen vorgeschlagen:
 - Beseitigung der Kaiserstraße mit der Südallee (siehe Verkehrskonzept)
 - Grünzug Südallee bis zur Moseler Ost- und Westufer

Die Beseitigung der Kaiserstraße ist notwendig mit neuem Stadtgefühl zum Moseler / Durchbruch Kaiserstraße Südallee. Der Bereich der Kaiserstraße ist notwendig mit neuem Stadtgefühl zum Moseler / Durchbruch Kaiserstraße Südallee. Der Bereich der Kaiserstraße ist notwendig mit neuem Stadtgefühl zum Moseler / Durchbruch Kaiserstraße Südallee.

Die Uferpromenade wird von einer zum Moseler gegenüberliegenden Lage- und Promenade begleitet. Zwischen Krähennest und mittelalterliche Anlegestelle wird das Flussufer mit einem 2,50 m breiten Weg 30 cm über Normalmaße geteilt.

Die Uferpromenade verläuft durch die Aufhebung der Zugänge von der Krähennest- und Lauerburger Straße eine bessere Verbindung mit der Westufer. Weitere Bauplanungen verbessern die Plan dieses, der Gebäude vorgelagerten Uferbereich, um die Ausdehnung zu beibehalten. Durch den vorgeschlagenen Rückbau der Eisenbahnbrücke mit neuem Deck und die Westufer wird die Altstadt angeordnet.

2. RUNDGANG

dury et hamsch architektur GbR, Landau, und Hans Peter Schmitt
Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Annweiler

64



Auszug aus dem Erläuterungstext

Die bestehenden Achsen der Stadt werden aufgenommen, transformiert und mit der historischen Bewegung, orthogonal zum Moselufer weitergeführt. Der Uferbereich wird stadtähnlich gegliedert und reagiert auf die Sequenzen der dahinterliegenden Stadtstruktur. Die Richtungen der Abgänge zum Moselufer auf der Ost- und Westseite Triers sind Neuinterpretationen der historischen Wegeführungen. Auf der Westseite Triers wurde stets orthogonal und auf der Ostseite parallel zur Mosel das Ufer erschlossen. An den beiden Brückenköpfen führen repräsentative und großzügige Abgängen ans Moselufer, welche die Brücke in Ihrer neuen Bedeutung als erlebbaren Aufenthaltsort stärken.

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Stärke liegt in der Aufwertung und Inszenierung einzelner Punkte an der Mosel, die sich schlüssig aus dem städtebaulichen Kontext ergeben. Mit maßvollen Mitteln werden die gewünschten Aufwertungen erzielt. Problematisch ist der Umgang mit beiden Brückenköpfen: die mit einer Rampe kombinierte großzügige Freitreppe am westlichen Brückenkopf und die lange dreiläufige mit Mauerscheiben gefasste Rampen-/Treppensituation erscheinen zu massiv und wirken in der Dimensionierung und der gestalterischen Ausformung dem Ort nicht angemessen.



2. RUNDGANG

AV1 Architekten GmbH, Kaiserslautern, und METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin

66



Auszug aus dem Erläuterungstext

Durch die Neugestaltung werden die Verbindungen über und entlang der Mosel attraktiver gestaltet. Die beiden Uferseiten stehen im Wechselspiel zwischen Vegetation und bebauten Flächen, offenen und räumlich gefassten Abschnitten. Die Ostseite, geprägt durch die Altstadt und den Alleenring, steht der Westseite mit der Neustadt und dem landschaftlich prägenden Markusberg und der Eifelhügelkette gegenüber. Die unterschiedlichen Charaktere der beiden Uferseiten werden hervorgehoben (...) Entlang des Johannerufers wird der offene Blockrand konsequent geschlossen. Die neue, differenzierte Bebauung aus „townhouses“ mit drei Geschossen fügt sich in den Bestand ein.

Beurteilung durch das Preisgericht

Gewürdigt wird der zurückhaltende konzeptionelle Ansatz mit der punktuellen Aufwertung einzelner Flächen entlang der Moselufer. Es fehlt jedoch eine tragfähige Leitidee. Die Gestaltung der Brücke in Oberflächenmaterial, Geländer und Stelen vor dem Hintergrund einer komplett ausgetauschten städtebaulichen Struktur kann nicht überzeugen. Hier fehlt die Erkennbarkeit der Geschichtlichkeit dieses Ortes.



1. RUNDGANG

Atelier d'Architecture et de Design Jim Clemes s.a., Esch/Alzette, Luxemburg, und Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH, Eichstätt, mit Licht Kunst Licht AG, Bonn, und Schroeder & Associés, Luxemburg



68



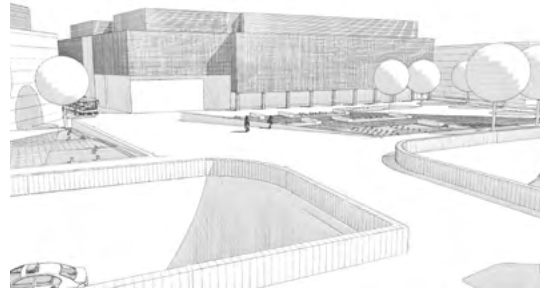
Auszug aus dem Erläuterungstext

Um eine nachhaltige Veränderung der bestehenden Situation zu erreichen, sollte die Stadt Trier die Potentiale des Westufers erkennen und ihren Ausbau zu einem attraktiven Stadtquartier fördern. Die konsequente Nutzung und die stärkere Vernetzung des Westufers

mit dem östlichen Teil der Stadt stehen daher im Zentrum des Entwurfs (...). Der Entwurf nimmt eine neue, zeitgemäße Orientierung der Stadt vor. Durch die Öffnung beider Stadtteile zur Mosel bildet der Fluss das zentrale Bindeglied einer zusammenwachsenden Stadt.

1. RUNDGANG

Architekturbüro Dr.-Ing. Anke Ziegler-Mehl,
Architektin, Bullay, und GFL-Plan, Michael
Klein, Landschaftsarchitekt AKS/OAI,
Saarbrücken



69



Auszug aus dem Erläuterungstext

Das übergeordnete Ziel des Entwurfs ist, die Römerbrücke wieder ins Bewusstsein der Trierer Bevölkerung zu rücken, indem sie und ihre Uferbereiche besser an die Trierer Innenstadt angeschlossen werden. Der Leitgedanke (...) ist eine durchgehend autofreie Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer zwischen der Trierer Innenstadt über die Römer-

brücke hin zu den westlichen Stadtteilen (...) Durch eine zurückspringende Gebäudekante, die ihre Silhouette an der Bebauung der Karl-Marx-Straße ableitet, entsteht am östlichen Brückenkopf der „Eingang zur Stadt“. Durch das Tieferlegen der B 49, die Ausgestaltung der Karl-Marx-Straße zur Fußgängerzone und seine Anbindung an das Moselufer erhält der heute zentral im Stadtgefüge liegende Platz seine angemessene Aufwertung.

1. RUNDGANG

Die Interessanten [StadtFreiRaum], Trier, und Dreigrün Lutz + Gross GbR, Freie Landschaftsarchitekten, Reutlingen



Uferbereichliche Gesamtplanung 138000

konzept

Intensiv: Beholdung der Moselufer als eine der Vernetzung, Oberflächener und adäquater Freizeitelemente im Hinblick auf ihre Raumfunktionen stärken

Konzept: Verschiedenartigkeit der Entwicklungsmöglichkeiten von West- und Ostufer als eigene Stärken herausarbeiten und so die gesamtstädtische Bedeutung dieses Gesamtumsatzes erhöhen

- Ostufer mit breiteren Entwicklungspotenziale entlang der Mosel
- Westufer mit Entwicklungspotenzial in die Tiefe nach Westen, Umrückbildung der Stadtkante und Vernetzung über Mosel

West + Ost = Gesamtstadt

Konzept: Alle ein, alle aus...

- Ausbauen - Aufwertung des Ostufers in Teilbereichen zur Schaffung hochwertiger, offener Freizeitelemente - Qualität durch Ausdehnung
- Einströmen - Verschiebung des Westufers als Verbindung der angebundenen Freizeitelemente - Frische Luft wird über Freizeitelemente in den Stadtkern getragen - Qualität durch Vernetzung

Die Abflussrinnen der Mosel teilt sich umfassenströme

Konzept: Römische als zentrale Stadtkern, unterschiedliche Nutzungsinteressen prägen am Kulturdenkmal Römerbrücke abzuwägen

- Tourismus
- Wohnnutzung
- Verkehr
- Kultur
- Stadtentwicklung

Diese Interessen gibt es auf der Brücke selbst und über die Bereiche der Brückenköpfe durch entsprechende Angebote zu lösen

Die Interessen sind im Wasserlichen Wege, die zu Fuß / mit dem Rad verfolgt werden können - die Römerbrücke wird zur nachhaltigen Brücke

MITTENDRAN.

Auszug aus dem Erläuterungstext

Generelles Ziel und damit Leitidee dieses Konzeptes ist es, die Mosel zu einem von der westlichen wie östlichen Uferseite aus problemlos zugänglichen, eingebundenen Bestandteil der Stadt Trier zu machen. Die Lage neben dem Fluss soll langfristig in eine qualitativ hochwertige Lage am Fluss fortentwickelt werden! Die Transformation der zur Ver-

fügung stehenden Uferbereiche in einen Ort mit deutlichen Identifikationspotenzialen ist hierfür von zentraler Bedeutung (...) Ein elementares Projekt hierbei ist die Entwicklung des Hotelneubaus als neues Stadttor „Porta Inclyta“ am Platz vor dem Westbahnhof. Der Römerbrücke wird hier ein neues altes Hintergrundbild in Form einer spannungsvollen Tor-situation zurückgegeben (...)

1. RUNDGANG

LOOSE landschaft & textiles, Berlin, und
Stadler & Besch, Architekten, Berlin



71



Auszug aus dem Erläuterungstext

Die mäandernde Mosel beschreibt auf ihrem Lauf durch Trier Halbbögen. In Form von Exedren, nischenartigen Räumen, die sich auf einen Hof, Platz oder eine Halle öffnen, erscheint das Motiv des Halbbogens ebenfalls mannigfach in der Architektur und den bedeutenden Architekturdenkmälern Triers – unter anderem in den Erkern der Porta Nigra, der Exedra der Kaiserthermen, der Apsis des

Doms. Neben der Markierung von Orten der (Re-) Präsentation eröffnet die Exedra Nischen für Kommunikation und Geselligkeit und bereichert die rasterförmig angelegte Stadtlandschaft. Im vorliegenden Entwurf ist sie das zentrale Motiv der Neugestaltung von Römerbrücke und der sie umgebenden Landschaft: Sie bündelt Perspektiven, rundet ab und verweist als eine Natur/Architektur und Geschichte/Gegenwart verbindende Textur die verschiedenen Stadtbereiche aufeinander.

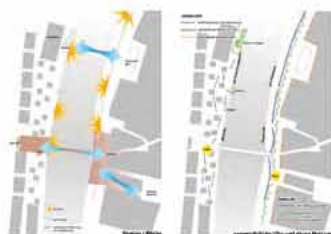
1. RUNDGANG

Verhas Architektur und Landschaft,
Düsseldorf, und Buddenberg Architekten,
Düsseldorf, mit Lindschulte + Kloppe GmbH,
Düsseldorf (Verkehrsplanung)



Umfeldgespräche

Die historisch geprägte Stadtform Trier ist heute kaum noch lesbar. Die vielen schrägen Denkmäler liegen unter der Heterogenität des Mittelalters und verlieren sich im Weichbild. Der ursprüngliche Stadtengang am linken Ufer der Mosel ist durch die Verkehrserschließung verdrängt und im Gelände nicht mehr eindeutig erkennbar. Er soll als ein Bogen wieder zurück zum Fluss.
Die Leitidee „Steinblüte“ versinnbildlicht einerseits das Wiederaufblühen der ehrwürdigen Stadt Trier, andererseits das Betonen des steinernen bzw. römischen Erbes. Das Materialien- und Grünflächenkonzept des Entwurfs setzt diese Zielsetzung konsequent um. Durch das klare Grundgerüst erfordert die Neugestaltung keine gravierenden Umstrukturierungen. Sie werden im Wesentlichen auf wenige städtebauliche Eingriffe und Ergänzungen beschränkt, mit dem Ziel einer funktionalen Aufwertung und eines strukturierten Erscheinungsbildes. Grundlagen des Gestaltungskonzeptes sind die Ausarbeitung der besonderen Topografie der Uferzonen, die historische Aufarbeitung der Römerbrücke, die Anbindung des Stadtraums an die Mosel sowie die einheitliche Gestaltung der Wege und die Verbindung der Straßenzüge in die historische Stadt mit den Barbarathermen.



Osche

An der Römerbrücke wird die Lage der Stadt im übergeordneten Landschaftsraum des Moseltals angedeutet. Dabei sind die beiden Ufer sehr unterschiedlich. An der Osche wird die städtebauliche „Name“ über die historische Grenze der Stadt. Daher ist hier eine urbane Gestaltung geplant. Die Anweisung um das historische Kern wird entlang des Ufers ergänzt. Die im Verkehrsprojekt vorgeschlagene Platzierung des Verkehrs an der Osche wird durch eine großzügige Promenade für Fußgänger und Radfahrer entlang der Mosel. Sie wird durch eine Doppelreihe Alken („Aber plantendes Edward Queen“) ergänzt, die durch zwei breiten Wurzeln an Dach bilden. Die köcheln bedachte Stützmaße sind durch Stützmauern (Glasmauer / „Fingert“) ergänzt. Die vorhandene Baumreihe können in diese Allee integriert werden. An „Fingert“ wird die Allee unterbrochen, um Blickbeziehungen zum historischen Weichbild herzustellen und Blickachsen zu konservieren. Am östlichen Blickende zwischen Dampfheizhaus und Kaiserstraße wird eine Stadtkörnung vorgeschlagen. Die köchelnende Straße werden durch Sockelbau geschaffen, um historische Stadtsilhouetten der Karl-Maria-Straße zu betonen und ein markantes Erscheinungsbild zu schaffen. Auf dem nun gelassen Freiraum entsteht eine Fläche für Außenkaffee und Touristeninformation.
Der untere Uferweg verbindet die übergeordneten Wandhöhe entlang der Mosel. Über Treppen und Rampen gelangt man auf das höhere Niveau der Allee.
Zwischen Kaiserstraße und Osche wird die Stadtraumstruktur von Bildung erhalten, um den städtebaulichen Bezug zur Barbaratherme zu stärken, automatisch durch einmündigen Platz, der sich wie ein Promenade erweckt.
Die Uferstraße des Osche wird unterstützt durch einen öffentlichen Skulpturenpark zwischen Kunsthaus und Schlosserwohnheim.

Weichbild

Das Weichbild wird weicher gestaltet, die vorhandene Baumreihe bildet wiederkehrend angedeutet.
Entlang der Luxemburger Straße soll unterschiedliche Wohnbauform angeboten werden. Auf der westlichen Seite eine kleine städtebauliche Kern mit vier geschlossenen Mehrfamilienneueingängen, hingegen auf der östlichen Seite eine nach Richtung Mosel hin aufweitere Bebauung mit zwei bis viergeschossigen Substanzbauten. Sie nicht lose in den bestehenden, baubestimmten Weichbild.
Die neue Bebauung für 2025 folgt die vorhandene Trennung der Uferbereiche auf und sorgt so für eine Durchdringung vom Weichbild bis zum oberen Stadtkern. Über die Terrassen werden die östlichen, historisch und privaten Freizeitanlagen.
Das Gelände der europäischen Akademie im ehemaligen Stadtkern wird durch eine große Terrasse, Park und Belegte an die Ufer anbinden, so dass hier ein wichtiger Aufenthaltsraum und „Weichbild“ direkt an der Mosel entsteht, der auch als Grün genutzt werden kann. Durch die Gestaltung des Übergangs entstehen Sitzplätze. Diese werden einen neuen, befestigten Platz mit einem weichen und angenehmen Faktor belegen und dient als öffentliche nutzbar. Im einer gegenüber befindet sich die Grünfläche des Spielplatzes am Grenzweg.
Am westlichen Blickende wird die Platz durch neue Bebauung südlich des zukünftigen Weichbilds eine Uferkernstruktur geben. Es entsteht ein zentraler Platz als Startpunkt zur Erkundung der Neu- und Altstadt.
Für die Fußgänger wird zusätzlich eine neue architektonische Verbindung der Gleisen angeordnet.

Auszug aus dem Erläuterungstext

Die Leitidee „Steinblüte“ versinnbildlicht einerseits das Wiederaufblühen der ehrwürdigen Stadt Trier, andererseits das Betonen des steinernen bzw. römischen Erbes. Das Materialien- und Grünflächenkonzept des Entwurfs setzt diese Zielsetzung konsequent um. Durch das klare Grundgerüst erfordert die Neugestaltung keine gravierenden Umstrukturierungen. Sie werden im Wesentlichen auf

wenige städtebauliche Eingriffe und Ergänzungen beschränkt, mit dem Ziel einer funktionalen Aufwertung und eines strukturierten Erscheinungsbildes. Grundlagen des Gestaltungskonzeptes sind die Ausarbeitung der besonderen Topografie der Uferzonen, die historische Aufarbeitung der Römerbrücke, die Anbindung des Stadtraums an die Mosel sowie die einheitliche Gestaltung der Wege und die Verbindung der Straßenzüge in die historische Stadt mit den Barbarathermen.

1. RUNDGANG

Architektur 9+, Trier, und Kaspari Schmidt,
Landschaftsarchitektur, Trier, und
Heise Architektur + Städtebau, Trier, mit
CONCEPTLICHT GmbH, Traunreut



Auszug aus dem Erläuterungstext

Es entsteht eine Vision zur Weiterentwicklung der Stadt (...) Im städtebaulichen Ansatz sind die geschichtlichen und historischen Potentiale herausgearbeitet, um Impulse für die Zukunft abzuleiten. Die verschiedenen Entwicklungsachsen und ihre Verknüpfungen an den Brückenköpfen bieten dabei unterschiedliche Ansätze im Hinblick auf die historische Situation, Verkehrs- und Wegfunktion, Freiraumqualität und städtebauliche Akzentuierung.

Das Medium des Ideenwettbewerbes wird genutzt – ausgehend von einer analytischen Betrachtung – langfristige Ziele und Aktionsbereiche zu definieren, aber auch kurzfristig und mittelfristig realisierbare Schritte auf diese Ziele hin vorzuschlagen. (...) Perspektivisches Herzstück der Generationenaufgabe Alleering ist die barrierefreie Unterquerung der Uferstraße als Tor zur Mosel (Lückenschluss des Alleerings/Grünzuges Südallee zur Mosel).

