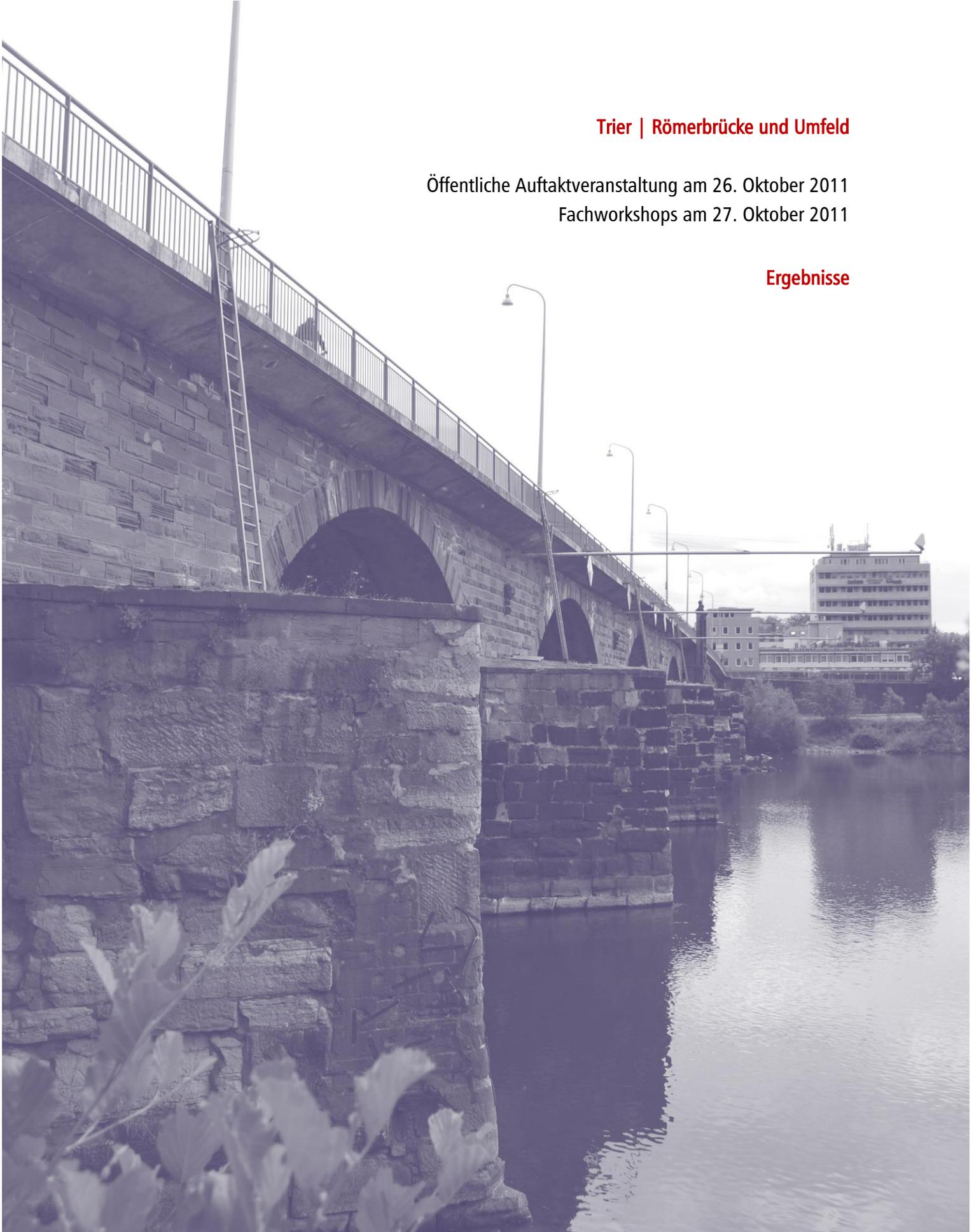


Trier | Römerbrücke und Umfeld

Öffentliche Auftaktveranstaltung am 26. Oktober 2011
Fachworkshops am 27. Oktober 2011

Ergebnisse



Trier | Römerbrücke und Umfeld

Öffentliche Auftaktveranstaltung am 26. Oktober 2011

Fachworkshops am 27. Oktober 2011

Ergebnisse

Trier | Römerbrücke und Umfeld

Öffentliche Auftaktveranstaltung am 26. Oktober 2011

Fachworkshops am 27. Oktober 2011

Ergebnisse

Veranstalterin: Stadt Trier

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

Verfahrensbetreuung
pp a | s pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke

Trier / Herdecke, November/Dezember 2011

Inhalt

1. Die Römerbrücke	07
2. Das Verfahren:	
Fachworkshops - Bürgerworkshop - Wettbewerb	08
3. Ablauf der Fachworkshops	10
4. Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen	
Arbeitsgruppe 1 Denkmalpflege und Archäologie	12
Arbeitsgruppe 2 Verkehr	17
Arbeitsgruppe 3 Stadtraum und Stadtgrün	21
Arbeitsgruppe 4 Tourismus, Freizeit und Kultur	25
5. Aufgaben und Anforderungen an den Wettbewerb	29
6. Teilnehmer	33



1. Die Römerbrücke

Die über die Mosel führende Römerbrücke in Trier ist die älteste Brücke Deutschlands. Seit 1986 ist sie Teil des UNESCO-Welterbes „Römische Baudenkmale, Dom und Liebfrauenkirche in Trier“. Die Römerbrücke befindet sich in einem städtebaulich, landschaftlich, archäologisch und denkmalpflegerisch sensiblen Umfeld und hat vielfältige - auch teilweise miteinander konkurrierende - Bedürfnisse an die Verkehrsnutzung, die Freizeit, die Naherholung und an den Tourismus zu erfüllen.

Ein freiraumplanerischer Wettbewerb soll nun die Neuinszenierung der Brücke thematisieren. Dabei sollen die gestalterischen, funktionalen und erschließungstechnischen Anforderungen an die Römerbrücke, das städtebauliche Umfeld und den prägenden Flussabschnitt geklärt und dargestellt werden. Eingebettet ist der Wettbewerb in zahlreiche Planungen, die sich direkt oder indirekt mit dem Fluss und seinem Umfeld befassen:

- **„Stadt am Fluss“** | Rahmenstudie zur Aufwertung der Mosel und zur besseren Verknüpfung von Flussraum und (Innen-) Stadt
- **Masterplan Trier-West** | Konzept mit Aussagen zu Nutzungsstrukturen, zur Verkehrsführung und Erschließung sowie zur städtebaulichen Entwicklung
- **Bebauungspläne am westlichen Moselufer BW 74 und BW 75** Planungsrechtliche Sicherung der Ziele des Masterplans

Wegen der zahlreichen Wechselbeziehungen wird das künftige Wettbewerbsgebiet nicht nur die Römerbrücke selbst, sondern auch das städtebauliche Umfeld mit den Brückenköpfen und die westlichen und östlichen Moselufer umfassen. Gleichwohl ist es sinnvoll und notwendig, Teilbereiche zu bilden, die zwar funktional und gestalterisch zusammenhängen, sich aber in Zukunft unabhängig voneinander realisieren lassen müssen.

- **Teilbereich 1** | UNESCO-Welterbe **Römerbrücke**
- **Teilbereich 2** | **Westlicher Brückenkopf** mit dem künftigen Regionalbahnhalt пункт Trier-West und dessen Umfeld
- **Teilbereich 3** | **Westliches Moselufer** mit den Zugängen und der angrenzenden Bebauung
- **Teilbereich 4** | **Östlicher Brückenkopf** mit dem Übergang zur Innenstadt und zum Alleenring
- **Teilbereich 5** | **Östliches Moselufer** mit Kranen und den alten Kaianlagen

2. Das Verfahren: Fachworkshops - Bürgerworkshop - Wettbewerb

Gefördert mit Finanzmitteln aus dem Konjunkturprogramm I und nach einer erster Abstimmung mit der Architektenkammer Rheinland-Pfalz ist für den Bereich „Römerbrücke und Umfeld“ in Trier ein **Wettbewerb** vorgesehen. Er soll nach der RPW 2008 durchgeführt werden.

Das Wettbewerbsverfahren befasst sich mit einem Planungsraum, der von komplexen Interessen und teilweise konkurrierenden Bedürfnissen geprägt ist. Um ein realisierungsfähiges Ergebnis sicherzustellen, müssen die Wettbewerbsaufgabe sorgfältig vorbereitet und die Aufgabenstellung präzise formuliert werden.

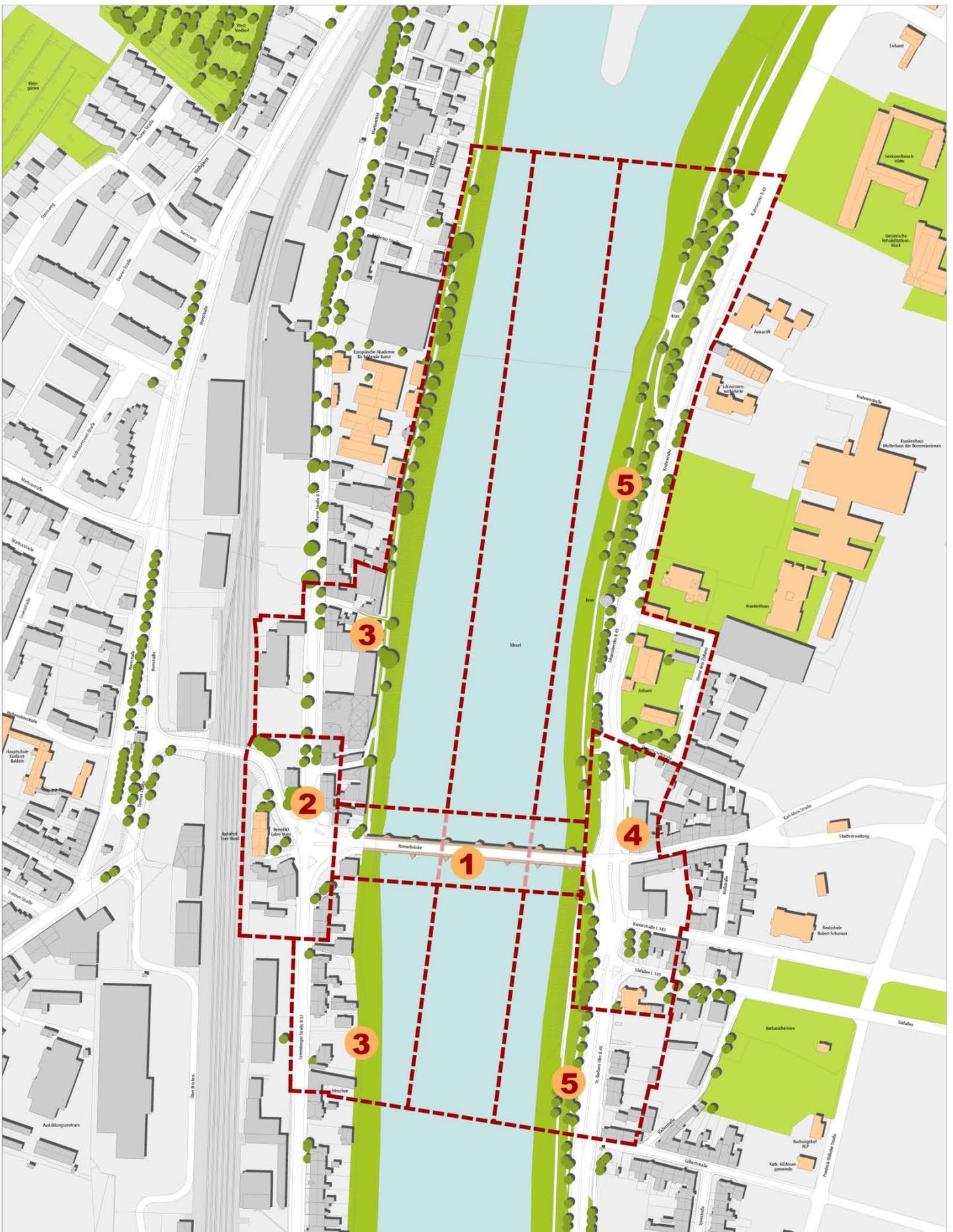
Hierfür dient im Vorfeld ein moderiertes Verfahren mit unterschiedlichen Beteiligungsformen. So sollen die fachlichen Rahmenbedingungen geklärt, Bindungen formuliert sowie Ziele und Gestaltungsspielräume für das eigentliche Wettbewerbsverfahren klar abgesteckt werden.

Bausteine sind eine öffentliche Auftaktveranstaltung, Fachworkshops, ein Bürgerworkshop und Sitzungen eines begleitenden Facharbeitskreises.

Öffentliche Auftaktveranstaltung am 26. Oktober 2011. Expertenvorträge 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 „Denkmalpflege 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 sollen weitgehend in die Wettbewerbsauslobung einfließen.

Bürgerworkshop am 11. November 2011. Die Möglichkeit zur konkreten Mitwirkung erhalten interessierte Bürgerinnen und Bürger in einem an den Fachworkshop anschließenden Bürgerworkshop. In mehreren Arbeitsgruppen sollen Wünsche und Ideen formuliert werden. Diese Ergebnisse sollen den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt und, soweit möglich, im Auslobungstext berücksichtigt werden.



Das vorgeschlagene Wettbewerbsgebiet und seine Teilbereiche (Stand Oktober 2011)

3. Ablauf der Fachworkshops

Mittwoch, 26. Oktober 2011 | Öffentliche Auftaktveranstaltung
Trier, Viehmarktthermen

Moderation	Prof. Christa Reicher
19.00 Uhr	Begrüßung <ul style="list-style-type: none">• Klaus Jensen, Oberbürgermeister der Stadt Trier• Thomas Metz, GDKE - Generaldirektion kulturelles Erbe, Mainz
19.20 Uhr	Die Bedeutung der Römerbrücke für die Stadt Trier - Ziele und Ablauf des Verfahrens <ul style="list-style-type: none">• Simone Kaes-Torchiani, Baudezernentin der Stadt Trier
19.30 Uhr	„Stadt und Fluss - wie andere Städte mit ihren Flüssen umgehen“ <ul style="list-style-type: none">• Prof. Christa Reicher
20.15 Uhr	Expertenvorträge zu den Themen Archäologie <ul style="list-style-type: none">• Dr. Joachim Hupe, Rheinisches Landesmuseum Trier Denkmalpflege <ul style="list-style-type: none">• Dr. Angelika Meyer, Stadt Trier Verkehr <ul style="list-style-type: none">• Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, Büro R+T, Darmstadt Stadtraum und Stadtgrün <ul style="list-style-type: none">• Iris Wiemann-Enkler, Stadt Trier• Eva-Maria Weiß, Stadt Trier
21.35 Uhr	Diskussion und Anregungen <ul style="list-style-type: none">• Moderation: Prof. Christ Reicher
22.00 Uhr	Schlusswort <ul style="list-style-type: none">• Simone Kaes-Torchiani, Baudezernentin der Stadt Trier

**Donnerstag, 27. Oktober 2011 | Fachworkshop
Trier, ERA Conference Centre**

- 9.00 Uhr **Begrüßung**
- Simone Kaes-Torchiani,
Baudezernentin der Stadt Trier
- 9.15 Uhr **Ablauf des Workshops**
Themen und Aufgaben
- Prof. Christa Reicher
- 9.30 Uhr **Kurzreferate zu den Themenbereichen**
Ausgangslage und Fragestellungen
- Dr. Joachim Hupe (AG 1)
 - Dr. Angelika Meyer (AG 1)
 - Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler (AG 2)
 - Iris Wiemann-Enkler (AG 3)
 - Jürgen Backes (AG 4)
- 11.00 Uhr **Arbeitsgruppen, 1. Phase**
- AG 1 Denkmalpflege und Archäologie
 - AG 2 Verkehr
 - AG 3 Stadtraum und Stadtgrün
 - AG 4 Tourismus, Freizeit und Kultur
- Fachliche Bewertung des Wettbewerbsgebietes und möglicher Aufgabenstellungen
- 12.30 Uhr **Vorstellung der Zwischenergebnisse im Plenum**
- Moderatoren der Arbeitsgruppen
- 13.00 Uhr Mittagspause
- 14.00 Uhr **Arbeitsgruppen, 2. Phase**
- z. T. gemischte Gruppen
- Zielsetzungen und Empfehlungen für das Wettbewerbsverfahren
- 15.30 Uhr **Vorstellung der Ergebnisse im Plenum**
- Moderatoren der Arbeitsgruppen
- 16.00 Uhr **Diskussion**
- 16.45 Uhr **Zusammenfassung der Empfehlungen**
- Prof. Christa Reicher

4. Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen

4.1 Arbeitsgruppe 1 | Denkmalpflege und Archäologie

Ausgangslage

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Älteste Brücke Deutschlands
- Römischer Stadtzugang mit Torhäusern
- Kulturdenkmal
- UNESCO-Welterbe
- Drei antike Römerbrücken
- Antike Fahrbahnbreite: 10 m
- Ablesbare Entwicklungs- und Bauphasen
- Historisches Bauwerk - durch später aufgebrachte Verkehrsanlage kein Gesamteindruck erlebbar: historische Basis mit neuzeitlicher Fahrbahn

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

- Grabungsschutzgebiet (vermutete verborgene Kulturdenkmale)
- Alte Brückenköpfe als Bodendenkmale
- Weitere mögliche Bodendenkmale
- Denkmale Aachener Straße 6, Luxemburger Straße 2

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Grabungsschutzgebiet (vermutete verborgene Kulturdenkmale)

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Grabungsschutzgebiet (vermutete verborgene Kulturdenkmale)
- Unklarheiten über genauen Verlauf der antiken Stadtmauer und über Lage des antiken Brückentors
- Alte Brückenköpfe als Bodendenkmale
- Weitere mögliche Bodendenkmale
- Potenzieller Übergang zum römischen Trier und zu den Barbarathermen

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Grabungsschutzgebiet (vermutete verborgene Kulturdenkmale)
- Antike alte Moselanlagen (Uferbefestigungen, Kaimauern, Schiffsanlegestellen)
- Denkmalzone Alleenring
- Kulturdenkmale Mosel-Krane (für die Öffentlichkeit unzugänglich)
- „Grüne“ Ufergestaltung erst aus der Nachkriegszeit

Fragestellungen

„Welcher gestalterische Spielraum ist aus archäologischer und denkmalpflegerischer Sicht möglich?“

- Wie darf und soll mit der Römerbrücke umgegangen werden?
- Wie ist mit den Brückenköpfen umzugehen?
- Welche Bedeutung haben die archäologischen Befunde für die Freiraumgestaltung?
- Welche sind die relevanten historischen Spuren (Beispiel grüner Alleinring / steinernes Moselufer)?

Ergebnisse

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Ohne Reduzierung des (motorisierten Individual-) Verkehrs ist aus denkmalpflegerischer Sicht keine Verbesserung der Situation möglich. Erst dann ist ein angemessenes Erleben der Brücke möglich. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollten in Zukunft nur noch Busse, Radfahrer und Fußgänger auf der Brücke verkehren. Der Wert der Römerbrücke rechtfertigt auch mögliche weitere (Verkehrs-) Belastungen an anderer Stelle.
- Die ursprüngliche Funktion der Brücke als Verkehrsbauwerk sollte weiterhin erkennbar bleiben.
- Eine Reduzierung des Querschnitts auf die antike Fahrbahnbreite von 10 m würde Eingriffe in den Verkehrsablauf nach sich ziehen, die aus Sicht der Arbeitsgruppe in Kauf genommen werden sollten. Unter anderem könnte dies heißen, keinen Begegnungsverkehr für Busse zu ermöglichen.
- Die Arbeitsgruppe spricht sich für eine angepasste Materialität des Oberflächenmaterials aus. (Anmerkung: Die vorgeschlagene Pflasteroberfläche wird in Trier jedoch bei Busverkehren nicht verwendet).
- Mit dem Abbilden der Pfeiler im Fluss könnte die Lage der ersten und zweiten Moselbrücke erfahrbar werden.
- Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer sollte auch die Auseinandersetzung mit dem Thema „Portal zur Stadt“ sein. Dabei sollte nicht die Rekonstruktion der historischen Brückentore, sondern vielmehr die Kennzeichnung der Schwellenbereiche an den Brückenköpfen oder das Zitieren des Themas verfolgt werden.
- Unangetastet müssen die antiken Pfeiler und die aufliegenden Bögen bleiben. Gestalterisch veränderbar sind hingegen die

Brückenaufbauten und -auskragungen. Ziel aller Maßnahmen sollte die Verbesserung des Erscheinungsbildes sein.

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

- Erst durch die städtebauliche Entwicklung der Brückenköpfe wird auch die Römerbrücke wieder in ihrem Zusammenhang erlebbar.
- Neben den Denkmälern Aachener Straße 6 und Luxemburger Straße 2 wird der historische Wert des Gebäudes Aachener Straße 1 herausgestellt.
- Der komplette Bereich ist aus archäologischer Sicht gestaltbar. Bei notwendigen Bodeneingriffen kann mit archäologischen Befunden gerechnet werden. Als Begleitung sind dann archäologische Grabungen erforderlich.

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Es ist mit antiken Uferbefestigungen zu rechnen. Bei einer Umgestaltung sind dann archäologische Präventionsmaßnahmen erforderlich.
- Das westliche Moselufer ist aus archäologischer Sicht keine Tabuzone. Vielmehr sollte die „Geschichtlichkeit des Ortes“ zitiert werden. Themen könnten der Moselleinpfad oder die Befestigungen sein.

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Mit einer städtebaulichen Neuordnung des östlichen Brückenkopfes kann ein Entrée geschaffen und die Verbindung zwischen Römerbrücke und Barbarathermen ermöglicht werden. Die Berücksichtigung und Anbindung der Barbarathermen sollten daher unbedingt Teil der Wettbewerbsaufgabe sein.
- Die historischen Landbrückenpfeiler werden unter dem heutigen Geländeniveau vermutet. Ob dies durch eine „Untertunnelung“ der historischen Schichten 15 m unter dem jetzigen Straßenniveau oder auch innerhalb dieser Schichten nach einer entsprechenden Grabung erfolgen kann, wurde kontrovers diskutiert.

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Für die künftige Gestaltung soll das historische Entwicklungspotenzial genutzt werden. Kaimauern oder Reste der Hafenanlagen könnten so zum Gestaltungselement werden.
- Ziel wäre so die Gestaltung einer „urbanen Kante“ im Einklang mit den archäologischen und denkmalpflegerischen Belangen.
- Die Kaimauern selbst, deren Lage derzeit nicht eindeutig geklärt ist, sind bei einer Umgestaltung von einer Veränderung ausgeschlossen. Die historische Ufergestaltung kann jedoch in eine Neugestaltung integriert werden. Von den Wettbewerbsteilnehmern wird erwartet, dass sie mit ihrem Entwurf auf das „Nichtwissen“ der genauen Verortung reagieren.
- Sollte eine Schiffsanlegestelle im Bereich der antiken Hafenanlagen gebaut werden, sollten sich die touristischen Anforderungen unbedingt den denkmalpflegerischen Belangen unterordnen.
- Als Vermittlungsorte der Historie etwa für Touristen könnten Balkone am Moselufer dienen. Ein möglicher Standort ist in der Verlängerung der Dampfschiffstraße denkbar.
- Mit dem Abtragen des Damms könnte der Bezug zu den Kränen hergestellt werden. Alternativ zu dem auch als Hochwasserschutz konzipierten Damm wäre ein mobiler Hochwasserschutz denkbar.
- Ein Durchstich der Kränenstraße unter dem Damm als ebenerdige Unterführung würde die Anbindung der Krane an die Innenstadt deutlich verbessern. Dabei sollte die vorhandene Treppenanlage integriert werden.
- Bei aller gewünschten Erfahrbarkeit müssen die historischen Krane erhalten und geschützt werden. Über eine mögliche Nutzung der Krane konnte keine Einigkeit erzielt werden. Das Spektrum der Überlegungen reichte von der Öffnung unter Aufsicht nur an bestimmten Tagen und bei Führungen bis zur möglichen gastronomischen Nutzung bei Sicherung und Schutz des technischen Bestandes. Unbedingt sollte eine entsprechende Aufwertung des Umfeldes den Wert der Krane erhöhen. Denkbar wäre etwa die Ergänzung der Krane durch neue gastronomisch genutzte Bauten.

Zusammenhänge

- Die Welterbestätten sollen in ihrer Gesamtheit erlebbar werden. Hierfür ist ein übergeordnetes Thema zu suchen. Denkbar wären die Themen „Römische Stadtstrukturen“ oder „Wasser und Stadt“. Damit könnte auch die gewünschte Verbindung zwischen Römerbrücke und Barbarathermen hergestellt werden.
- Die Römerbrücke muss in ihr städtebauliches Umfeld, aber auch in ein touristisches Wege- und Leitsystem eingebunden werden.
- Die Thematik des Wettbewerbs sollte sowohl räumlich als auch inhaltlich erweitert werden. Räumlich sollten die Barbarathermen, die ursprünglich nördlich weit über den Alleenring hinausragten, und die Bereiche um die Krahlenstraße einbezogen werden. Inhaltlich ist der Umgang mit der Römerbrücke auf die Zeitetappen „Rom - Mittelalter - Neuzeit“ zu erweitern. Damit wird die Römerbrücke in ihrer Veränderung erlebbar und die räumlichen Zusammenhänge etwa mit dem Alleenring hergestellt.
- Es sollte ein Lichtkonzept „Römisches Welterbe“ erarbeitet werden. Die Illumination der Römerbrücke spielt dabei eine wesentliche Rolle.

4.2 Arbeitsgruppe 2 | Verkehr

Ausgangslage

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Verbindung der westlichen Stadtteile mit Trierer Innenstadt
- Entlastung der nördlichen Kaiser-Wilhelm-Brücke
- Verkehrsarten: MIV, ÖPNV (200 Busse / Tag), Radverkehr, Fußgängerverkehr
- Bevorzugung des MIV in der Flächenaufteilung
- Räumliche Einschränkung für Fuß- und Radverkehr: nur jeweils einseitige Fuß- bzw. Radwegführung
- Funktional bedingte Auskragung (Fahrbahnerweiterung für Fuß- und Radverkehr)
- Gesamtbreite 13 m (Rad 2,4 - Fahrbahn 8,2 - Fuß 2,4)
- Prognose: Verkehrsreduzierung auf Römerbrücke führt zu erwünschter Verlagerung nach Süden (Konrad-Adenauer-Brücke) und zu unerwünschter zusätzlicher Belastung im Norden (Kaiser-Wilhelm-Brücke)

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

- Verkehrsdominierte Gestaltung bei ausreichendem Platzangebot
- Mangelhafte Knotenpunktgestaltung
- Geplante Reduzierung der Verkehrsströme
- Unbefriedigende Rad- und Fußwegführung
- Funktionale Aufwertung des Bahnhofs durch Westtrasse: Regionalbahnhof Trier-West

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Fuß- und Radweg Moselufer: überregionale Bedeutung als Moselradweg (Hauptstrecke)
- Konkurrenz von Fuß- und Radverkehr
- Verbindungen zur Aachener und Luxemburger Straße verbesserungsbedürftig
- Teilweise Erschließungsfunktion, notwendige Zufahrten
- Verknüpfung mit Römerbrücke verbesserungsbedürftig

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Verkehrsdominierte Gestaltung bei nicht ausreichendem Platzangebot
- Johanniterufer als Teil des Alleerings
- Trennwirkung zwischen Moselufer und Innenstadt
- Prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens
- Mangelhafte Knotenpunktgestaltung
- Kreuzungsbereich mit hoher Verkehrsdichte
- Unbefriedigende Fußgänger- und Radfahrerführung

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Trennung von Innenstadt durch Verkehrsader Moseluferstraße
- Gedankenspiel: Verkehrstunnel
- Fuß- und Radweg Moselufer: überregionale Bedeutung als Moselradweg
- Konkurrenz von Fuß- und Radverkehr
- Verknüpfung mit Römerbrücke verbesserungsbedürftig
- Schiffsverkehr auf der Mosel (Fahrrinne westlich)
- Überlegungen für einen Schiffsanleger

Fragestellungen

„Welches Verkehrskonzept liefert die Grundlage für den Wettbewerb?“

- Ist eine durchgehende Zweistreifigkeit auf der Römerbrücke die richtige Lösung?
- Soll am westlichen Brückenkopf ein Kreisverkehr angeboten werden?
- Wie sieht die künftige Führung von Fußgängern und Radfahrern aus?
- Welche Beziehung muss zum Westbahnhof geschaffen werden?

Ergebnisse

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Die komplette Sperrung der Römerbrücke für den motorisierten Individualverkehr stellt aus Sicht der Arbeitsgruppe keinen realistischen Ansatz dar.
- Auch auf das gesamtstädtische Verkehrssystem bezogen, könnten folgende Maßgaben zu einer deutlichen Verbesserung der Situation auf der Römerbrücke führen:
 - Reduzierung auf zwei Fahrspuren (für Busverkehr erforderlich)
 - keine Aufweitung vor dem westlichen Brückenkopf auf eine dritte Fahrspur
 - Beibehaltung des heutigen Querschnittes von 13 m und der dafür erforderlichen Auskragung - Umverteilung zu Gunsten des Fußgänger- und Radverkehrs
 - Verkehrsregelung des westlichen Brückenkopfes über Kreisverkehr oder Lichtsignalanlage
- Eine von der AG 1 vorgeschlagene Reduzierung des Querschnitts auf 10 m würde alternierenden Busverkehr und/oder das Führen des Radverkehrs auf den (Bus-)Fahrspuren bedeuten.
- Probleme liegen auch bei diesem Ansatz im östlichen Brückenkopf. Zur Klärung der verkehrstechnischen Erfordernisse und Möglichkeiten scheint für den östlichen Knotenpunkt ein gesondertes Verkehrsgutachten erforderlich. In diesem müssten u. a. auch eine mögliche Umwidmung der Karl-Marx-Straße und die Busführung untersucht werden.
- Eine ergänzende zweite Brücke - eventuell in der Verlängerung der Südallee oder auf Höhe der ersten Römerbrücke - könnte den Fußgänger- und Radverkehr aufnehmen und böte darüber hinaus eine Aussichtsmöglichkeit auf die Römerbrücke.

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Für die Anbindung des neuen Westbahnhofs ist ein barrierefreier Bus-Halt anzubieten.
- Für die bessere Erreichbarkeit der römischen Stätten sollte ein Haltepunkt für Touristenbusse zwischen Römerbrücke und Barbarathermen eingerichtet werden.
- An allen vier Überschneidungspunkten der Römerbrücke mit dem Moselufer sind attraktive Abgänge zu gestalten. Je Uferseite sollte davon mindestens ein Abgang barrierefrei ausgebildet werden.

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Ein Durchstich der Krahenstraße unter dem Damm als ebenerdige Unterführung erscheint aus verkehrlicher Sicht möglich und sinnvoll.

Zusammenhänge

- Die künftige Funktion und Gestaltung der Römerbrücke kann nur im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept geklärt werden.
- Entsprechend einer zeitlichen Staffelung der Maßnahmen (s. AG 3) wäre ein denkbarer Weg, für die Römerbrücke bis 2015 Vorschläge mit und bis 2025 ohne motorisierten Individualverkehr zu erarbeiten. Aus Realisierungs- und Kostengründen sollte die endgültige Gestaltung dann ohne weitere Umbaumaßnahmen erfolgen.
- Wegen der komplexen Verkehrssituation sollte den Wettbewerbsteilnehmern das Hinzuziehen eines qualifizierten Verkehrsplanungsbüros empfohlen werden.
- Um die Verkehrszusammenhänge darzustellen, sollte das Wettbewerbsgebiet ausgeweitet werden. Zur Darstellung der Anknüpfungspunkte zur Innenstadt sollte es daher im östlichen Bereich die Krahenstraße, die Karl-Marx-Straße, den Alleenring mit den Barbarathermen und die Gilbertstraße umfassen. Im westlichen Bereich sollten der Anschluss an das neue Zentrum Trier-West oder die Bahnrampe einbezogen werden. Ergänzt werden könnte das Gebiet durch die Bereiche um die Europäische Kunstakademie und das nördlich angrenzende Edeka-Grundstück.
- Gegenstand der Planungen sollte unbedingt die Priorisierung der fußläufigen Anbindung sein.

4.3 Arbeitsgruppe 3 | Stadtraum und Stadtgrün

Ausgangslage

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Stadtbildprägendes Wahrzeichen Triers
- Geringe, der Bedeutung nicht angemessene stadträumliche und gestalterische Qualitäten
- Keine Aufenthaltsqualität
- Funktionsveränderung: vom Eingang in die Stadt zur Verbindung zwischen den Stadtteilen

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

- Möglicher Auftakt als Stadteingang
- Durch Verkehrsfunktion dominierter Stadtraum ohne Bezug zu Mosel und Römerbrücke
- Unattraktive Gestaltung der Moselabgänge
- Geringe stadträumliche Qualitäten
- Keine stadträumliche Fassung
- Funktionale Aufwertung des Bahnhofs durch Westtrasse: Regionalbahnhof Trier-West

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Schauseite aus der Innenstadt
- Naherholungsraum
- Geringe Aufenthaltsqualität
- wenig Bezüge zur Römerbrücke
- Fehlender Bezug zur Mosel, unattraktive und enge Zugänge
- Gestaltungsmängel der angrenzenden Bebauung
- Veränderungsdruck durch Neubauten auf Brachen und Umnutzungen
- Notwendiger Hochwasserschutz, Restriktionen im Überschwemmungsbereich

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Möglicher Stadteingang
- Nahtstelle zwischen Römerbrücke, Alleenring und historischer Innenstadt
- Geringe städtebauliche und architektonische Qualitäten
- Unattraktive Gestaltung der Moselabgänge, keine direkte Verbindung zur Mosel

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Schauseite der Innenstadt
- Abgrenzung der Stadt von der Mosel
- Trennung von Innenstadt durch Verkehrsader Moseluferstraße
- naturräumliche Prägung des Ufers
- Naherholungsraum
- Anlage auf zwei Ebenen
- Eingeschränkte Aufenthaltsqualität
- Wenig Bezüge zur Römerbrücke
- Notwendiger Hochwasserschutz, Restriktionen im Überschwemmungsbereich

Fragestellungen

Was sind die Voraussetzungen für die gewünschte Urbanität und für die Aneignung des Freiraums? Wie lassen sie sich mit dem notwendigen Hochwasserschutz vereinbaren?

- Welche stadträumliche Funktion hat die Römerbrücke?
- Welche spezifische Urbanität ist gewünscht?
- Wo sollen welche Nutzungen angeboten werden?

Ergebnisse

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Priorität sollten in Zukunft der ÖPNV, der Fußgänger- und der Radverkehr genießen. Der motorisierte Individualverkehr sollte sich dem unterordnen.
- Die Römerbrücke ist perspektivisch eingebunden in das System der Moselstege (Barbarasteg, Irminensteg) und wird vom Stadtor zum zentralen Teil eines innerstädtischen Verknüpfungsraums.
- Die städtebauliche Verknüpfung zu den anderen römischen Baudenkmalern, aber auch die Einbindung der Römerbrücke in den mittelalterlichen Stadtgrundriss, ist ein ergänzender Inhalt des Entwurfsansatzes im erweiterten Betrachtungsraum.

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Wichtige Wettbewerbsaufgabe sollte die Definition der Brückenköpfe sein. Als „bauliche Köpfe“ könnten sie im Sinne einer Schwellenausbildung die ehemaligen Brückenhäuser zitieren.
- Die Brückenköpfe dienen als Verknüpfungsbereiche zu den weiteren besonderen Orten (u.a. römische Baudenkmäler, Innenstadt / Hauptmarkt, Entwicklungsbereiche / neues Zentrum Trier-West...)

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Durch eine ausgeprägte Nutzungsvielfalt kann das Interesse an der Westseite geweckt werden.
- Die bauliche Entwicklung im westlichen Stadtteil sollte zur Belebung des Ufers genutzt werden.
- Die verschiedenen Ebenen ermöglichen unterschiedliche Perspektiven. Gerade die erhöhten Standorte ermöglichen auch eine intensive Wahrnehmung der Stadtsilhouette.

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Der Wettbewerb sollte für das östliche Moselufer Orte und ihre Aktivitäten definieren. Daraus sind dann die entsprechenden Nutzungen zu benennen (z. B. Schiffsanleger). Zur Belebung dienen neben den touristischen Attraktionen auch innerstädtische, nicht für Kfz befahrbare Verkehrswege, Freizeitnutzungen und Angebote für die Naherholung (Anwohner, umliegende Arbeitsplätze).
- Zu definieren ist, ob die angedachten Anlegestellen für Wassertourismus und -wanderer (s. AG 4) der gewünschten Urbanität entsprechen. Ziel sollte die Ausbildung einer klaren städtischen Kante, verbunden mit historischen Zitaten (Freilegung der Kai-mauern) und einem touristischen Angebot sein.
- Die Verknüpfungsräume sind in ihrer städtebaulichen Funktion zu definieren (insbesondere Krahenstraße, Böhmerstraße / Schießgraben, Karl-Marx Straße, Gilbertstraße, am Westufer ebenso: Bahnrampe West)
- Der innerstädtische Freiraum stellt sich immer noch als historischer Landschaftsraum dar und sollte in seiner urbanen Funktion gestärkt und gestaltet werden.

Zusammenhänge

- Für den Realisierungsteil des Wettbewerbs sollte die bisher vorgeschlagene Abgrenzung räumlich reduziert werden. Die Ideen sollten aus dem städtebaulichen Kontext hergeleitet werden. Hierfür erscheint eine Ergänzung des Wettbewerbsgebietes um einen „erweiterten Betrachtungsraum“ sinnvoll. Dieser sollte die römischen Baudenkmale sowie den Hauptmarkt auf der Ostseite sowie die Entwicklungsbereiche und das neue Zentrum im Westteil berücksichtigen. Das Moselufer sollte hierzu zumindest im Bereich zwischen Römerbrücke und Kaiser-Wilhelm Brücke betrachtet werden.
- Für die Umsetzungsorientierung der Maßnahmen scheint eine zeitliche Staffelung sinnvoll. Für den Zeithorizont 2015 sollten die Wettbewerbsteilnehmer kurzfristige Maßnahmen vorschlagen, bis 2025 könnte dann der „große Wurf“ realisiert werden.

Ideen

- Fährverbindung als kurzfristige – günstig zu realisierende – Alternative zum Moselsteg

4.4 Arbeitsgruppe 4 | Tourismus, Freizeit und Kultur

Ausgangslage

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Stadtbildprägendes Wahrzeichen Triers
- Keine Aufenthaltsqualität
- Touristischer Zielpunkt
- Römerbrücke in der öffentlichen Wahrnehmung nicht Teil des Welterbes
- Potenzieller Startpunkt für Touren und Exkursionen (Radverkehr)?
- Orientierungslosigkeit. „Brücke nicht an Brückenstraße, sondern an Karl-Marx-Straße - Karl-Marx-Haus nicht an Karl-Marx-Straße, sondern an Brückenstraße“
- Römerbrücke als möglicher Veranstaltungsort
- Keine Freizeitangebote rund um die Römerbrücke

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

- Fehlende touristische Lenkung und Information
- Unattraktive Gestaltung der Moselabgänge

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Naherholungsraum
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Wenig Bezüge zur Römerbrücke
- Fehlender Bezug zur Mosel, unattraktive und enge Zugänge
- Zu schmale Wege

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Fehlende touristische Lenkung und Information
- Unattraktive Gestaltung der Moselabgänge

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Naherholungsraum
- Anlage auf zwei Ebenen
- Eingeschränkte Aufenthaltsqualität
- Wenig Bezüge zur Römerbrücke
- Zu schmale Wege
- Highlights Krane „unter Wert“
- „touristischer Druck“ auf das Moselufer
- Überlegungen für einen Schifflanleger

Fragestellungen

Welche Rolle soll die Römerbrücke übernehmen?

- Welche touristischen Anforderungen bestehen an die Römerbrücke und ihr Umfeld?
- Wo befinden sich die kulturellen Standorte?
- Welche Ansprüche an Freizeit und Kultur stellen die Trierer Bürger an das Umfeld der Römerbrücke?

Ergebnisse

Teilbereich 1 | Römerbrücke

- Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollte der motorisierte Individualverkehr komplett von der Römerbrücke genommen werden.
- Auf eine zweite – die Römerbrücke entlastende - zusätzliche Fußgängerbrücke (als Alternative zur verkehrsberuhigten Römerbrücke) in unmittelbarer Nähe sollte unbedingt verzichtet werden, um so eine unerwünschte Konkurrenz zu verhindern.
- Einer anspruchsvollen Lichtplanung im Bereich der Brücke kommt eine hohe Bedeutung zu.

Teilbereich 2 | Westlicher Brückenkopf

- Eine attraktive Anbindung des neuen Bahnhofs Trier-West an die Römerbrücke muss gewährleistet sein. Außerdem ist ein attraktiver Abgang zum Moselufer zu schaffen.
- Wichtig ist es, den westlichen Brückenkopf und den „neuen“ Westbahnhof insgesamt in die Gestaltungsüberlegungen zum westlichen Moselufer zu integrieren.

Teilbereich 4 | Östlicher Brückenkopf

- Für die Anbindung der Römerbrücke und des Moselufers an die Innenstadt ist die Gestaltung der Übergänge von zentraler Bedeutung. Die städtebauliche Neuordnung des Brückenkopfes ist dabei wesentliche Voraussetzung.
- Die Umgestaltung und Umwidmung der Karl-Marx-Straße zur Fußgängerzone würde ein attraktives Entrée schaffen.

Teilbereich 3 | Westliches Moselufer

- Mit seinen Hotels, Hostels und der Gastronomie soll der westliche Bereich Gäste anziehen. Hierfür sollen weitere touristische Angebote geschaffen werden.
- Die Wege sind zu verbreitern.
- Mit „Kunst an der Mosel“ soll die Attraktivität gesteigert werden.

Teilbereich 5 | Östliches Moselufer

- Nördlich der Römerbrücke besteht Bedarf für einen Schiffsanleger. Er sollte sich auf den Tagestourismus beschränken. Auf eine aufwändige begleitende touristische Infrastruktur wie Anfahrtsmöglichkeiten für Busse und Kfz, Strom- und Wasserversorgung, Toilettenanlagen usw. kann somit verzichtet werden.
- Angebote für Kabinenschiffe sollten daher außerhalb des Wettbewerbsgebietes bereitgestellt werden.
- Im Wettbewerbsgebiet sollte sich das Angebot auf den Wassertourismus und das Wasserwandern beschränken. Der Wassertourismus umfasst dabei Segel- und kleinere motorisierte Boote. Für diese müssten lediglich „Parkbuchten“, keine Hafenanlage bereit gestellt werden. Für Wasserwanderer wären etwa 30 bis 40 Anlegestellen erforderlich.
- Auf eine Gastronomie in oder direkt neben den Kranen wird aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten verzichtet. Eine solche Verweilgastronomie ist aber im direkten Umfeld der Kranen denkbar.
- Insgesamt gilt es, die Aufenthaltsqualität des Ufers zu steigern. Bausteine könnten gastronomische Angebote oder die Anlage eines Sandstrands zwischen Römerbrücke und Krahnenufer sein.
- Die Verbreiterung der Fuß- und Radwege, die verbesserte Gestaltung der Abgänge und die Anbindung durch eine ebenerdige Unterführung in Verlängerung der Krahn- und der Gilbertstraße würden zu einer deutlichen Aufwertung der Uferbereiche führen.

Zusammenhänge

- Die Römerbauten sollten durch ein Gesamtkonzept erfahrbar werden. Dem sollte auch eine entsprechende touristische Führung folgen.
- Unterstützt werden sollte dies durch ein für die Gesamtstadt zu erarbeitendes Lichtkonzept.
- Bootsanlegestellen auf beiden Uferseiten würden für eine beträchtliche Attraktivitätssteigerung sorgen. Verbunden mit einem Angebot an Bademöglichkeiten („Sandstrand“) und Gastronomie zwischen den Kranen würde das Umfeld der Römerbrücke deutlich in Wert gesetzt. (Anmerkung: Der Wunsch nach Anlegestellen wurden von Teilen der Politik zurückgewiesen)
- Das Wettbewerbsgebiet sollte im Westen um den Bereich der Europäischen Kunstakademie, im Osten um die Barbarathermen als erweiterter Betrachtungsraum ergänzt werden.

- 5. Aufgaben und Anforderungen an den Wettbewerb**
- 5.1 Gesamtstädtische Themen, die über die Wettbewerbsaufgabe hinausgehen**
- Entwicklung eines übergeordneten Gestaltungs- und Leitsystem „Römerbauten“
 - Erarbeitung eines gesamtstädtischen Lichtkonzepts
- 5.2 Notwendiger Klärungsbedarf für die Wettbewerbsaufgabe**
- Verkehrsgutachten östlicher Brückenkopf
 - Möglichkeit einer Reduzierung der Fahrbeziehungen und -spuren (mit und ohne Tunnellösung am östlichen Moselufer)
 - Handlungsspielräume (Variantenvergleich Römerbrücke mit und ohne motorisiertem Individualverkehr)
 - Folgen für das gesamtstädtische Verkehrsnetz
 - Darstellung der Auswirkung einer Änderung der Verkehre auf der Römerbrücke auf das gesamtstädtische Verkehrsnetz - politische Entscheidung
 - Darstellung einer Tunnellösung auf der östlichen Uferseite - politische Entscheidung
 - Entscheidung über den Bedarf an und die Akzeptanz von Bootsanlegern auf beiden Moselufenseiten - Abgleich der zum Teil unterschiedlichen Ansprüche von Tourismus und Anwohnern
- 5.3 Ziele und Vorgaben**
- Wettbewerbsunterlagen mit wichtigen städtebaulichen Anforderungen (Grundlage: Voruntersuchungen „Stadt am Fluss“)
 - wichtige Wegebeziehungen
 - Definition der Wegegestaltung (Wegebreiten 3 m, barrierefreie Abgänge an Römerbrücke)
 - Eigentumsverhältnisse
 - öffentliche Einrichtungen
 - Darstellung der ursprünglichen Dimensionierung der Barbarathermen

- verkehrsplanerische Vorgaben für die Römerbrücke:
 - Priorität für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV
 - Rolle des motorisierten Individualverkehrs und eines möglichen Rückbaus der Römerbrücke muss in Gutachten vor dem Wettbewerbsverfahren geklärt werden (s. 5.2)
- Wettbewerbsaufgabe: Darstellung der Anbindung und der Wegebeziehungen in die angrenzenden Bereiche (Innenstadt/Fußgängerzone, Barbarathermen, Westbahnhof)
- Wettbewerbsaufgabe: Herausarbeiten der besonderen Orte der Brückenköpfe und der Verbindungen
- Wettbewerbsaufgabe: Definition der Nutzungsverteilung (öffentlich / halböffentlich / privat) - Standortentscheidung für einen möglichen Bootsanleger
- Wettbewerbsaufgabe: Verbindung Innenstadt - Mosel, Barrierefreiheit
- Wettbewerbsaufgabe: Verbindung des Anspruchs einer urbanen Ufergestaltung mit der Ablesbarkeit der Geschichte

5.4 Wettbewerbsgebiet und erwartete Leistungen

- Gliederung des Wettbewerbsgebietes in einen engeren Planungsraum und einen weiteren Betrachtungsraum zur Herleitung des städtebaulichen Konzeptes
 - Pflichtteil: Darstellung des engeren Planungsraums im Maßstab 1:500 / 1:250
 - Gestaltungskonzept Römerbrücke
 - 2. Vertiefungsbereich frei wählbar
 - Freiraumkonzept
 - Darstellung des Betrachtungsraums im Maßstab 1:1.000
 - Darstellung der zeitlichen Entwicklungsmöglichkeiten (kurzfristige Maßnahmen 2015 als Fundament für die umfassende Gestaltung 2025)
- Verzicht auf übergeordnetes Beleuchtungskonzept, jedoch Darstellung der Nachwirkung der Römerbrücke

5.5 Ideensammlung

- eventuelle Einspeisung in die Auslobung
 - Leinpfad
 - Kunst an der Mosel
 - 2. Fußgängerbrücke
 - Aussichtsbalkone an Uferkanten
 - Erfahrbarkeit der Geschichte (Pfeiler 1. Römerbrücke)

5.6 Verfahren

- Verfahren nach RPW
- Verzicht auf VOF-Verfahren, da keine direkte Realisierung zu erwarten ist
- einstufiger Wettbewerb
- Teilnehmerfeld: Architekten, Stadtplaner und Landschaftsarchitekten / Möglichkeit der Teambildung
- Empfehlung, nicht Verpflichtung, zur Zusammenarbeit der Wettbewerbsteilnehmer mit Verkehrsplanern
- gesetzte Büros
- Auswahl- mit anschließendem Losverfahren für weitere Büros

6. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachworkshops

Simone Kaes-Torchiani | Baudezernentin der Stadt Trier

Moderation

Prof. Christa Reicher | reicher haase assoziierte GmbH, Aachen

Arbeitsgruppe 1

Denkmalpflege und
Archäologie

Dr. Rosemarie Cordie | Archäologiepark Belginum

Dr. Jens Fachbach | Universität Trier, TAK Trier

Prof. Dr. Heinz Günter Horn (Moderator)

Dr. Joachim Hupe | Rheinisches Landesmuseum Trier

Udo Köhler | Fraktion CDU

Dr. Angelika Meyer | Stadt Trier, Denkmalpflege

Dr. Albrecht Wien | Rheinischer Verein für Denkmalpflege

Arbeitsgruppe 2

Verkehr

Frank Birkhäuer | Stadtwerke Trier

Karl Herkel | Wasser- und Schifffahrtsamt Trier

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler | Büro R+T, Darmstadt

Wilko Kannenberg | Stadt Trier, Stadtplanungsamt (Moderator)

Sandra Klein | Stadt Trier, Tiefbauamt

Rainer Lehnart | Fraktion SPD

Wolfgang van Bellen | Stadt Trier, Tiefbauamt

Arbeitsgruppe 3

Stadtraum und
Stadtgrün

Horst Erasmy | Ortsvorsteher Trier-West/Pallien

Prof. Marion Goerdt | Stadtplanung und Architektur, Wiesbaden

Christoph Heckel | BGHplan, Trier

Franz Kalck | Stadt Trier, Grünflächenamt

Christine Muller | DEWEY MULLER architectes et urbanistes,
Luxembourg

Tobias Schneider | Fraktion FDP

Rolf Weller | Stadt Trier, Stadtplanungsamt

Iris Wiemann-Enkler | Stadt Trier, Stadtplanungsamt (Moderatorin)

Jürgen Waldschmidt | Stadt Trier, Büro des Oberbürgermeisters

Arbeitsgruppe 3

Tourismus, Freizeit
und Kultur

Linde Andersen | Fraktion Die Linke

Jürgen Backes | Stadt Trier, Kulturbüro (Moderator)

Hans-Albert Becker | Tourist Information Trier

Dr. Gabriele Lohberg | Europäische Kunstakademie Trier

Toni Loosen-Bach | Stadt Trier, Koordinator für Bürgerbeteiligung

Thomas Metz | GDKE - Generaldirektion kulturelles Erbe, Mainz

Eva-Maria Weiß | Stadt Trier, Stadtplanungsamt

Verfahrens- betreuung

Andreas Bachmann | pp a|s, Herdecke

Sabine Isenberg | pp a|s, Herdecke

Horst Schönweitz | pp a|s, Herdecke

