



TRIER | RÖMERBRÜCKE UND UMFELD
Wettbewerb nach RPW 2008 | AUSLOBUNG



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



RheinlandPfalz

MINISTERIUM FÜR BILDUNG,
WISSENSCHAFT, JUGEND
UND KULTUR



INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN



TRIER

TRIER | RÖMERBRÜCKE UND UMFELD
Wettbewerb nach RPW 2008 | AUSLOBUNG

Trier | Römerbrücke und Umfeld

Wettbewerb nach RPW 2008 | Auslobung

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

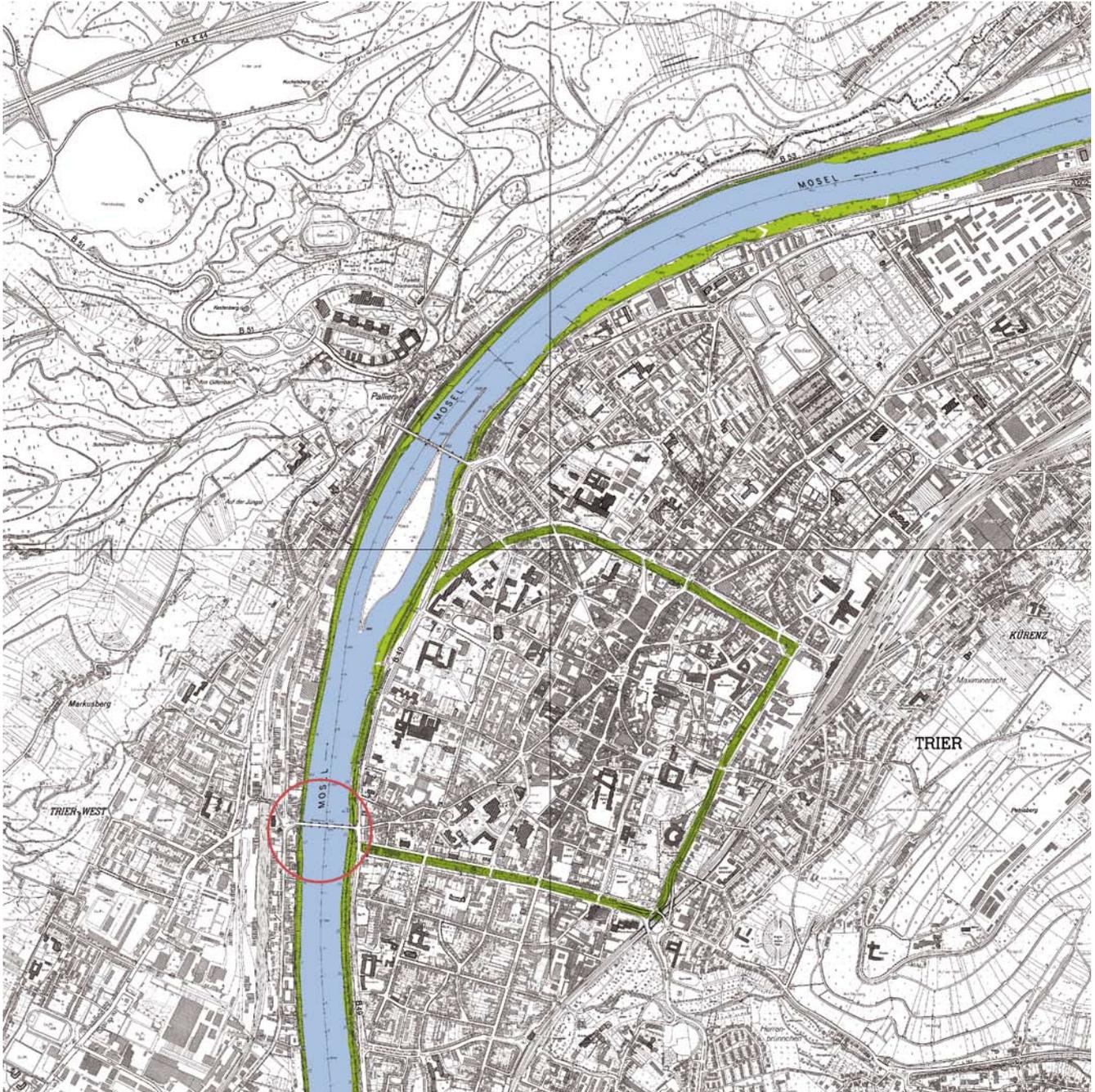
pph@pesch-partner.de | www.pesch-partner.de

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Anlass, Zweck und Gegenstand des Wettbewerbs | 6 |
| TEIL A DAS VERFAHREN | 8 |
| 1. Auslobung | 9 |
| 2. Ausloberin und Wettbewerbsbetreuung | 9 |
| 3. Wettbewerbsart | 9 |
| 4. Teilnehmerinnen und Teilnehmer | 9 |
| 5. Rückfragen, Kolloquium | 11 |
| 6. Wettbewerbsunterlagen | 11 |
| 7. Wettbewerbsleistungen | 11 |
| 8. Kennzeichnung und Abgabe der Wettbewerbsarbeiten | 12 |
| 9. Preisgericht | 12 |
| 10. Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten | 13 |
| 11. Wettbewerbssumme: Preise und Anerkennungen | 13 |
| 12. Weitere Bearbeitung der Aufgabe | 13 |
| 13. Eigentum und Urheberrecht | 14 |
| 14. Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung | 14 |
| 15. Terminübersicht | 14 |
| TEIL I HINTERGRÜNDE | 15 |
| 1 Die Stadt Trier und die Mosel | 15 |
| 1.1 Lage und Einordnung | 15 |
| 1.2 Geschichte und Siedlungsentwicklung | 16 |
| 2 Die Römerbrücke | 21 |
| 2.1 Geschichte | 21 |
| 2.2 UNESCO-Welterbe | 25 |
| 3 Städtebauliche Planungen für die Römerbrücke und ihr Umfeld | 26 |
| 4 Verkehrsplanung | 28 |
| TEIL I DIE WETTBEWERBSAUFGABE | 34 |
| 1 Rahmenbedingungen für den Wettbewerb | 35 |
| 2 Das Wettbewerbsgebiet | 35 |
| 3 Der weitere Betrachtungsraum – Ausgangslage und Ziele | 35 |
| 3.1 Die Barbarathermen | 37 |
| 3.2 Stadtübergänge östlich der Uferstraßen Krahnenufer und Johanniterufer | 37 |
| 3.3 Karl-Marx-Straße | 37 |
| 3.4 Übergangsbereich Trier-West | 37 |
| 4 Die Teilbereiche – Ausgangslage, Bindungen, Ziele, Handlungsspielräume | 39 |
| 4.1 Die Römerbrücke | 39 |
| 4.2 Der westliche Brückenkopf | 41 |
| 4.3 Das westliche Moselufer | 43 |
| 4.4 Der östliche Brückenkopf | 45 |
| 4.5 Das östliche Moselufer | 47 |

Anlass, Zweck und Gegenstand des Wettbewerbs

6



Einbindung – Trier-West, die Römerbrücke und die Innenstadt

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 – teilweise auch miteinander konkurrierende – Anforderungen an die Verkehrsnutzung, die Freizeit und Naherholung, die Stadtgestalt und an den Tourismus zu erfüllen.

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

Zu 90% gefördert mit Finanzmitteln aus dem Konjunkturprogramm I sowie aus Mitteln des Landes Rheinland-Pfalz soll nun im Rahmen des „Investitionsprogramms nationale UNESCO-Welterbestätten“ ein Wettbewerb für Landschaftsarchitekten bzw. Freiraumplaner und Stadtplaner ausgelobt werden. Er hat unter anderem die Neuinszenierung der Brücke zum Inhalt. Eingebettet ist 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 umfasst das Wettbewerbsgebiet nicht nur die Römerbrücke selbst, sondern auch das städtebauliche Umfeld mit den Brückenköpfen und die westlichen und östlichen Moselufer.

Um ein Ergebnis zu erhalten, das eine hohe Qualität sichert und gleichzeitig umsetzungsfähig ist, wurde der Wettbewerbsaufgabe ein intensives Beteiligungsverfahren vorgeschaltet. Bausteine waren eine öffentliche Auftaktveranstaltung, Fachworkshops, ein Bürgerworkshop und Sitzungen eines begleitenden Facharbeitskreises. Die Ergebnisse werden den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt und sind in den Auslobungstext eingeflossen.

Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Wettbewerbs werden 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.



Die Römerbrücke und ihr Umfeld

1. Auslobung

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2008 in der Fassung vom 12. September 2008 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist. Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Rheinland-Pfalz beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 2/04/12 registriert.

2. Ausloberin und Wettbewerbsbetreuung

Ausloberin ist die

- Stadt Trier
Stadtplanungsamt
Kaiserstraße 18, 54290 Trier

Die Betreuung des Wettbewerbsverfahrens erfolgt durch das Büro

- pp als pesch partner architekten stadtplaner
Zweibrücker Hof 2, 58313 Herdecke
Telefon: 02330-9284-0 | Fax: 02330-9284-29
e-mail: pph@pesch-partner.de

3. Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wird als einstufiger nichtoffener Planungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren ausgelobt. Er zielt als Ideenwettbewerb ohne unmittelbare Realisierungsabsicht auf die Vielfalt von Lösungsvorschlägen.

Der Zulassungsbereich umfasst die EWR- sowie die GPA-Staaten.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch, das Verfahren ist anonym.

4. Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Zur Teilnahme zugelassen sind gemäß RPW §4 (1) im Zulassungsbereich ansässige natürliche und juristische Personen und zwar ausschließlich Arbeitsgemeinschaften, die am Tage der Bekanntmachung gemäß der Rechtsvorschriften ihres Heimatlandes zur Führung der Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt/in, Stadtplaner/in oder Architekt/in berechtigt sind und über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügen.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn der satzungsgemäße Geschäftszweck Planungsleistungen sind, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen. Außerdem müssen der zu benennende bevollmächtigte Vertreter und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen, die an natürliche Personen gestellt werden, erfüllen. Bei Arbeitsgemeinschaften natürlicher und juristischer Personen muss jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft benannt sein und die vorgenannten Teilnahmebedingungen erfüllen.

Die Arbeitsgemeinschaften können aus Landschaftsarchitekten/innen und Stadtplanern/innen oder aus Landschaftsarchitekten/innen und Architekten/innen oder aus allen drei Fachgruppen bestehen. Werden die Leistungen aus Landschaftsarchitektur und Stadtplanung bzw. aus Landschaftsarchitektur und Architektur in einem Büro erbracht, entfällt unter Voraussetzung der jeweiligen Teilnahmeberechtigung die Notwendigkeit zur Bildung einer Arbeitsgemeinschaft.

Den Teilnehmern wird empfohlen, Sachverständige (Fachplaner/innen) aus dem Bereich Verkehrsplanung hinzuzuziehen. Das Hinzuziehen weiterer Sachverständiger ist den Teilnehmerinnen und Teilnehmern freigestellt.

Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrenzt.

Sechs Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden von der Ausloberin zur Teilnahme ausgewählt und eingeladen:

- ARGE A24 Landschaft, Berlin, und Swillus Architekten, Berlin, mit SHP Ingenieure, Hannover (Verkehrsplanung)
- ARGE club L94, Landschaftsarchitekten, Köln, und mvm architekt + starke architektur, Köln
- ARGE ernst + partner, Landschaftsarchitekten, Trier, und FloSundK architektur+urbanistik gbr, Saarbrücken, und Michael R. Schwarz, Trier, mit Tobais Link, Saarbrücken (Lichtplanung)
- ARGE Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin, und yellowz urbanism architecture, Berlin
- ARGE WES & Partner, Berlin, mit e 2 a eckert eckert architekten ag, Zürich
- ARGE WW+ architektur + management, Esch-sur-Alzette, Luxemburg, und terra.nova, München

24 Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden in einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ermittelt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden anhand eindeutiger, nicht diskriminierender und fachbezogener Kriterien aus dem Kreis der Bewerber ausgewählt. Die Kriterien wurden in der Wettbewerbsbekanntmachung genannt. Da die Bewerberanzahl nach einer objektiven Auswahl entsprechend dieser Kriterien zu hoch war, wurden die verbleibenden Bewerber durch Los bestimmt.

- ARGE Architektur 9+, Trier, Dipl.-Ing. (FH) Jörg Kaspari, Freier Landschaftsarchitekt, Trier, und Heise Architektur+Städtebau, Trier
- ARGE Atelier d'Architecture et de Design Jim Clemes s.a., Esch/Alzette, Luxemburg, und Hackl Hofmann Landschaftsarchitekten GmbH, Eichstätt
- ARGE Atelier Sonnenseite, Stadtilm, und KLP Architekten, Erfurt
- ARGE AV1 Architekten GmbH, Kaiserslautern, und Mettler Landschaftsarchitektur, Berlin
- ARGE Bauer. Landschaftsarchitekten, Karlsruhe, und Dipl.-Ing. Theodor Schneider, Freier Architekt, Karlsruhe
- bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Berlin
- beretta kastner architetti, Monza, Italien
- ARGE de+ architekten, Berlin, und LA.BAR Landschaftsarchitekten bdla, Berlin
- ARGE Die Interessanten [StadtFreiRaum], Trier, und Dreigrün Lutz + Gross GbR, Freie Landschaftsarchitekten, Reutlingen
- ARGE dury et hambusch architektur GbR, Landau, und Schmitt – Landschaftsarchitektur, Annweiler
- ARGE el:ch landschaftsarchitekten GbR, München, und rheinflügel severin, Düsseldorf
- ARGE Markus Fiegl Architekt, Berlin, und Marek Jahnke – Landschaftsarchitekt, Berlin
- ARGE HEPP + ZENNER, Ingenieurgesellschaft für Objekt- und Stadtplanung mbH, Saarbrücken, HDK – DUTT + Kist GmbH, Landschaftsarchitekten Stadtplaner, Saarbrücken, und ADS Architekten, Speyer
- ARGE K+RPlan architekten und stadtplaner, Darmstadt, und Planungsbüro Ralf Werneke, Hanau
- lohrer.hochrein landschaftsarchitekten bdla | stadtplaner, München
- ARGE Bettina Loose, landschaft & textiles, Berlin, und Franz Besch, Architekt, Berlin
- ARGE Lützow 7, Berlin, und urban essences, Berlin
- Lukas Mayr Architekt, Percha, Bozen
- POLYFORM arkitekter, Kopenhagen, Dänemark
- ARGE Sichtfeld Landschaftsarchitektur, Kassel, und CSPHN Architekten, Kassel
- Prof. Jörg Stötzer, Freier Garten- und Landschaftsarchitekt, Stuttgart, und Tusker Ströhle Freie Architekten BDA, Stuttgart
- ARGE SYRA_SCHOYERER ARCHITEKTEN BDA, Mainz, und realgrün Landschaftsarchitekten GbR, München
- ARGE Verhas Architektur und Landschaft, Düsseldorf, und Buddenberg_Architekten, Düsseldorf
- ARGE Dr. –Ing. Anke Ziegler-Mehl, Architektin . Innenarchitektin, Bullay, und Michael Klein, Dipl.-Ing (FH) Landschaftsarchitekt AKS/OAI, Saarbrücken

5. Rückfragen, Kolloquium

Schriftliche Rückfragen zur Auslobung können bis zum 13. September 2012 an

- pp als pesch partner architekten stadtplaner
Zweibrücker Hof 2 | 58313 Herdecke
Telefon: 02330-9284-0 | Fax: 02330-9284-29
e-mail: pph@pesch-partner.de
gestellt werden.

Zur Beantwortung der Rückfragen und zur Weitergabe zusätzlicher Informationen über die Auslobung wird am 18. September 2012 ein Kolloquium durchgeführt.

Das Protokoll über das Kolloquium wird allen Verfahrensbeteiligten und der Architektenkammer zugesandt, es wird Bestandteil der Auslobung.

6. Wettbewerbsunterlagen

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

Als Druckversion und auf CD-ROM

- 01_Auslobungstext mit der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe
- 02_Dokumentation der Fachworkshops (einschließlich der Fachvorträge auf CD-ROM)
- 03_Dokumentation des Bürgerworkshops

Plangrundlagen auf CD-ROM

- 04_DGK 5 – Deutsche Grundkarte im Maßstab 1:5.000 als Bilddatei
- 05_ALK – Digitale Liegenschaftskarte mit Höhenangaben als dxf-Datei
- 06_Orthofotos als Bilddateien

Materialien auf CD-ROM

- 07_Wettbewerbsgebiet als dxf- und pdf-Datei (mit Angaben zu den vorgegebenen Ausschnitten für die Gestaltungskonzepte im Maßstab 1:500)
- 08_Ansicht Römerbrücke als dxf- und pdf-Datei
- 09_Historische Karten
- 10_Luftbilder
- 11_Rahmenstudie „Stadt am Fluss“
- 12_Masterplan Trier-West

13_Verkehrsgutachten einschließlich Entwurfsvarianten als pdf-Datei

14_Liste der Denkmale im Wettbewerbsgebiet / Denkmaltopografie

15_Ergebnis der archäologischen Sondage an der Römerbrücke

16_Karte städtischer Grundbesitz als pdf-Datei

17_Lagepläne der Ver- und Entsorgungsanlagen als pdf-Datei

18_Baumbestandskartierung, Baumsatzung

19_Biotoptypen_Bebauungspläne BW 74 und BW 75

20_Bebauungspläne BW 74 und BW 75 im aktuellen Planungsstand

21_Wasserstände Mosel

22_Informationen FFH-Gebiet Pferdeinsel

23_Workshop Barbarathermen Trier

24_Formblatt zu Flächen und Materialien

25_Verfassererklärung auf Formblatt

7. Wettbewerbsleistungen

Von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden zum Abgabetermin folgende Wettbewerbsleistungen gefordert:

- Städtebauliche Einordnung / Konzeption im Maßstab 1:5.000 (mind. Bereich Innenstadt – Trier-West, Hohenzollernstraße – Zurlauben) mit Aussagen zur künftigen Funktion der Römerbrücke im Stadtgefüge, insbesondere zur
 - verbesserten Integration der westlichen Stadtteile
 - Anbindung des Moselufers
 - Vernetzung der touristischen Ziele / Welterbestätten
- Städtebauliches Konzept für den engeren Planungsraum und den weiteren Betrachtungsraum im Maßstab 1:1.000
- Gestaltungskonzepte für den engeren Planungsraum für den vorgegebenen Ausschnitt im Maßstab 1:500 mit Aussagen zur
 - Freiflächengestaltung
 - Gestaltung der Römerbrücke
 - Verkehrsflächenausweisung unter Berücksichtigung der zeitlich gestuften Umgestaltung (2 Varianten mit den Entwicklungsperspektiven 2015 / 2025)

- Gestaltungskonzept für 2 Vertiefungsbereiche im Maßstab 1:200 (ein Bereich Römerbrücke mit Anschluss östlicher Brückenkopf, ein Ausschnitt frei wählbar, Mindestgröße in der Plandarstellung jeweils DIN A2)
- Mindestens 1 Schnitt mit Darstellung des Ufers einschließlich Aussagen zum Hochwasserschutz
- Mindestens 1 Schnitt zur Gestaltung der Römerbrücke (mit Teilansicht Brücke)
- Mindestens 1 räumliche Darstellung
- Darstellung der Nachwirkung der Römerbrücke
- Darstellung / Erläuterung der abschnittsweisen Umsetzungs- und Entwicklungsmöglichkeiten (kurzfristige Maßnahmen / Entwicklungsperspektive 2015 als Fundament für die umfassende Gestaltung / Entwicklungsperspektive 2025)
- Übersicht der Flächen und Materialien auf dem beigefügten Formblatt
- Entwurfserläuterungen auf maximal 3 Seiten DIN A4
- Verfassererklärung auf beigefügtem Formblatt
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Es dürfen maximal vier Pläne eingereicht werden. Die Plangrößen dürfen das Format DIN A0 / Hochformat nicht überschreiten.

Alle Pläne sind als Papierausdruck in dreifacher Ausfertigung (davon zwei Exemplare für die Vorprüfung, nicht gefaltet) und zusätzlich als Planverkleinerung im Format DIN A3 (zweifach) abzugeben. Sie sind zusätzlich als jpg- oder tiff-Dateien und als pdf-Dateien auf einem Datenträger mitzuliefern. Den Plänen für die Vorprüfung ist ein erläuternder Plan mit Darstellung der Flächenzuordnung und -größen beizufügen. Die Dateien werden ausschließlich zur Dokumentation des Verfahrens verwendet.

Lagepläne, Schnitte und Plan zur Flächenberechnung sind zusätzlich als dxf-Dateien auf einem Datenträger mitzuliefern. Sie werden ausschließlich für die Vorprüfung verwendet.

Der Erläuterungsbericht und die Flächenbilanz sind in dreifacher Ausfertigung und zusätzlich als Word- bzw. Excel-Datei abzugeben.

8. Kennzeichnung und Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind bis spätestens 05. November 2012, 16 Uhr, beim betreuenden Büro pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke, auf Kosten des Wettbewerbsteilnehmers einzureichen.

Arbeiten, die durch die Post, Bahn oder andere Transportunternehmen zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn die Einlieferung mit dem Tagesstempel vom 05. November 2012 unabhängig von der Uhrzeit, erfolgt. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig ist oder dessen Richtigkeit angezweifelt wird, werden solche Arbeiten vorbehaltlich des von der Teilnehmerin oder dem Teilnehmer zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mit beurteilt. Rechtzeitig eingelieferte Arbeiten, die später als am 19. November 2012 zugestellt werden, sind zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Das Preisgericht hat hierüber endgültig zu entscheiden.

Der Wettbewerb ist anonym. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden. Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen Kennzahl von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu versehen.

Alle digitalen Informationen sind zu anonymisieren. Die Verfassererklärung ist in einem mit gleicher Kennzahl versehenen, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag einzureichen.

9. Preisgericht

Die Wettbewerbsarbeiten werden durch ein Preisgericht beurteilt, dem angehören:

Fachpreisrichter/innen

- Prof. Gerd Aufmkolk, Landschaftsarchitekt, Nürnberg
- Simone Kaes-Torchiani, Baudezernentin der Stadt Trier
- Stephan Lenzen, Landschaftsarchitekt, Bonn
- Thomas Metz, GDKE – Generaldirektion kulturelles Erbe, Mainz

- Prof. Christa Reicher, Stadtplanerin, Aachen
- Prof. Oskar Spital-Frenking, Architekt und Stadtplaner, ICOMOS, Trier/Lüdinghausen

Sachpreisrichter/innen

- Thomas Egger, Dezernent für Wirtschaft, Tourismus, Kultur, Sicherheit und Ordnung der Stadt Trier
- Prof. Dr. Heinz Günter Horn, Wesseling, Archäologische Trier Kommission
- Ricarda Ruland, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
- Prof. Hartmut Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern
- Dominik Heinrich, Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Stellvertretende Fachpreisrichter/innen

- Klaus Bierbaum, Landschaftsarchitekt, Mainz
- Prof. Marion Goerdts, Architektin und Stadtplanerin, Wiesbaden / Trier
- Christoph Heckel, Landschaftsarchitekt, Trier
- Christine Müller, Landschaftsarchitektin, Architektur- und Städtebaubeirat Trier, Luxembourg

Stellvertretende Sachpreisrichter/innen

- Prof. Dr. Winfried Weber, Trier
- Horst Erasmay, Ortsvorsteher Trier-West
- Udo Köhler, CDU-Ratsfraktion

Sachverständige Berater/innen ohne Stimmrecht

- Frank Birkhäuser, Stadtwerke Trier
- Dr.-Ing. Ralf Huber-Erlor, Büro R+T, Darmstadt
- Dr.-Ing. Joachim Hupe, Rheinisches Landesmuseum Trier / Landesarchäologie
- Franz Kalck, Stadt Trier, Grünflächenamt
- Wilko Kannenberg, Stadt Trier, Stadtplanungsamt – Verkehrsplanung
- Dr. Angelika Meyer, Stadt Trier, Denkmalpflege
- Gerhard Thesen, Stadt Trier, Wirtschaftsförderung
- Wolfgang van Bellen, Stadt Trier, Tiefbauamt
- Iris Wiemann-Enkler, Stadt Trier, Stadtplanungsamt
- Vertreter der weiteren im Rat vertretenen Fraktionen

10. Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht wird bei der Bewertung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien anwenden:

- 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

11. Wettbewerbssumme: Preise und Anerkennungen

Insgesamt steht eine Wettbewerbssumme in Höhe von 80.000,- Euro (zuzüglich Mehrwertsteuer) zur Verfügung. Dabei ist folgende Staffelung vorgesehen, von der das Preisgericht abweichen kann:

| | |
|----------|---------------|
| 1. Preis | 27.000,- Euro |
| 2. Preis | 20.000,- Euro |
| 3. Preis | 14.000,- Euro |
| 4. Preis | 9.000,- Euro |

Anerkennungen insgesamt 10.000,- Euro

12. Weitere Bearbeitung der Aufgabe

Aus Finanzierungsgründen kann nicht von einer unverzüglichen Umsetzung der Planung ausgegangen werden. Der Wettbewerb hat daher den Charakter eines Ideenwettbewerbs.

Sollten die Planung oder Teile davon innerhalb der nächsten zehn Jahre realisiert werden, beabsichtigt die Ausloberin, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts und vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien einen oder mehrere Preisträger (Verfasser) mit weiteren Planungsleistungen zu beauftragen,

- sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht,
- sofern der Verfasser eine fachlich einwandfreie Durchführung der Aufgabe gewährleistet.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden die durch den Wettbewerb bereits erbrachten Leistungen bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Werden nur Teilbereiche bearbeitet, so erfolgt eine Anrechnung in einem angemessenen Verhältnis.

Die Wettbewerbsteilnehmer verpflichten sich mit der Teilnahme an dem Wettbewerbsverfahren, im Falle der Beauftragung die v. g. Leistungen zu erbringen.

13. Eigentum und Urheberrecht

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen versehenen Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die übrigen Wettbewerbsarbeiten können binnen zwei Wochen nach Schluss der Ausstellung bei der Ausloberin abgeholt werden.

Das Urheberrecht verbleibt, mit Ausnahme des Erstveröffentlichungsrechts der Ausloberin, beim Verfasser. Die Ausloberin hat das Recht, die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und zu veröffentlichen, sowie die Arbeiten der weiter beauftragten Teilnehmerinnen und Teil-

nehmer für den vorgesehenen Zweck zu nutzen. Die Namen der Verfasser werden in jedem der Fälle genannt. Die Verfasser verpflichten sich, nach Beendigung des Verfahrens alle von der Ausloberin zur Verfügung gestellten Daten und Planunterlagen zu löschen bzw. zu vernichten.

14. Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung

Die Ausloberin wird das Ergebnis des Wettbewerbs den Teilnehmerinnen und Teilnehmern durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald als möglich bekannt machen. Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren werden voraussichtlich ab dem 17. Dezember 2012 alle eingereichten Arbeiten ausgestellt. Ort und genauer Zeitraum der Ausstellung werden rechtzeitig bekannt gegeben.

15. Terminübersicht

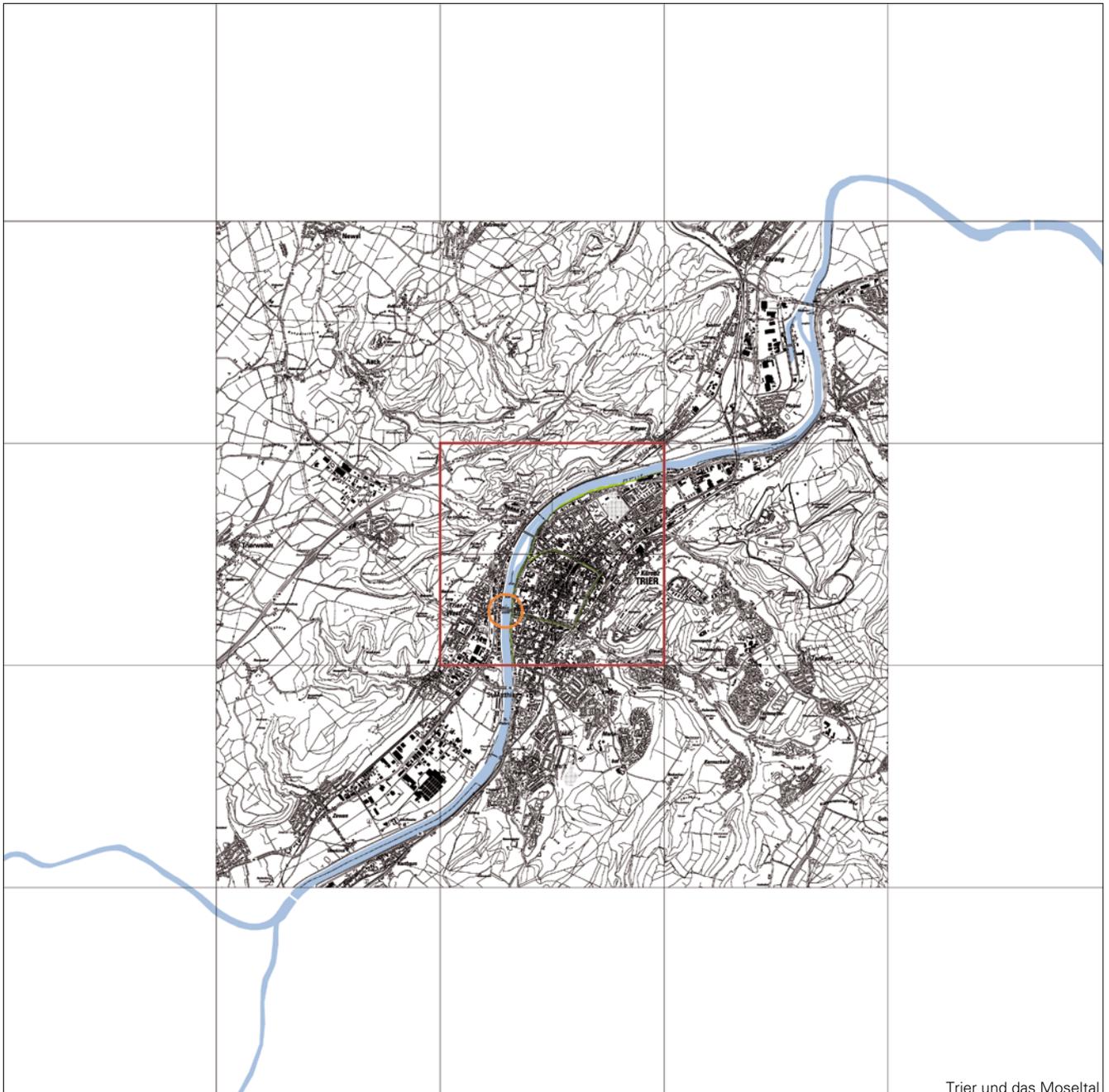
| | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| Rückfragen | bis zum 13. September 2012 |
| Kolloquium | 18. September 2012 |
| Abgabe der Wettbewerbsarbeiten | 05. November 2012 |
| Preisgericht | 10. und 11. Dezember 2012 |
| Ausstellung | voraussichtlich ab 17. Dezember 2012 |

1 Die Stadt Trier und die Mosel

1.1 Lage und Einordnung

Trier liegt im Westen von Rheinland-Pfalz im mittleren Moseltal. Mit rund 105.000 Einwohnern ist Trier nach Mainz, Ludwigshafen und Koblenz die viertgrößte Stadt des Bundeslandes und in der Landesplanung als Oberzentrum eingestuft. Die kreisfreie Stadt ist Bischofs- und Universitätsstadt mit über 20.000 Studierenden.

Trier ist Mittelpunkt des Weinbaugebietes an Mosel, Saar und Ruwer, zudem Standort namhafter, zum Teil weltbekannter Unternehmen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, der Feinmechanik, des Baugewerbes sowie des Kunsthandwerks. Trier ist Einkaufsstadt für das Trierer Land und das benachbarte Ausland. Der Gesundheitssektor, Verwaltung (kommunal, Landesbehörden, Kirche), Hochschulen, Tagungen (ERA) sowie der Tourismus (jährlich etwa vier Millionen Tagesbesucher) sind



bedeutende Wirtschaftsfaktoren. Trier ist trotz des demografischen Wandels eine wachsende Stadt.

1.2 Geschichte und Siedlungsentwicklung

Die älteste Stadt Deutschlands. Als älteste Stadt Deutschlands ist Trier ein Monument der Zeitgeschichte. Die Geschichte der Stadt beginnt um 17 vor Christus mit der römischen Siedlung „Augusta Treverorum“. Baudenkmale, Kirchenanlagen und römische Relikte prägen die Stadt und erinnern bis heute an ihre über 2000-jährige Geschichte – insbesondere als Residenz römischer Kaiser. Die wichtigsten Zeugnisse dieser Epoche sind das Amphitheater, die Kaiserthermen, die Konstantin-Basilika, die Porta Nigra, die Barbarathermen und natürlich der Gegenstand dieses Wettbewerbs – die Römerbrücke.

Trier ist bedeutsames Zeugnis der europäischen Baukunst mit wertvollen Bauten aus römischer, romanischer und gotischer Zeit sowie der Renaissance, des Barocks und des Klassizismus. Die Vielfalt der unterschiedlichen Baustile aus zahlreichen Epochen verleiht der Stadt ihren einzigartigen Charakter. Bestes Beispiel ist die älteste Bischofskirche Deutschlands, der Trierer Dom. Gemeinsam mit der benachbarten Liebfrauenkirche verschmelzen hier römische, salische, romanische, gotische und barocke Elemente zu einem Kirchenkomplex von ungewöhnlicher Ausdruckskraft.

Die wichtigsten Daten zur geschichtlichen Entwicklung Triers und seiner Innenstadt:

Die Anfänge

- **Um das Jahr 17 v. Chr.** Stadtgründung Triers. Im Zuge der Neuordnung Galliens gründet Kaiser Augustus einen neuen Hauptort für die keltischen Treverer an der Mosel – mit dem Namen „Augusta Treverorum“. Bau der ersten Römerbrücke.
- **71 n. Chr.** Bau der zweiten Römerbrücke.
- **Im 2. Jh. n. Chr.** Bau des Amphitheaters als Arena für Gladiatoren- und Tierkämpfe am Hang des heutigen Petrisbergs. Die Ränge bieten Platz für 25.000 Zuschauer. Mit der Errichtung der Stadtmauer in der zweiten Hälfte des 2. Jhs. n. Chr. umfasst Trier eine Fläche von ca. 285 ha und ist damit fast dreimal so groß wie Köln.
- **Zwischen 144 und 152 n. Chr.** Bau der dritten Römerbrücke, deren Pfeiler auch heute noch genutzt werden.
- **Um 175 n. Chr.** Errichtung des Stadttors Porta Nigra, des nördlichen Eingangstors zur Stadt.

Trier – das „zweite Rom“

- **275 n. Chr.** Zerstörung Triers durch Franken und Alemannen. Großzügiger Neubau der gesamten Stadt durch Constantius Chlorus, den Vater Konstantins des Großen.
- **293 n. Chr.** Trier wird Hauptstadt und Kaiserresidenz des weströmischen Reiches, das Gallien, Spanien, Britannien und Teile Nordafrikas umfasst – u. a. für Konstantin den Großen.

Zentrum des Christentums

- **Vor 320 n. Chr.** Beginn des Dombaus als Doppelkirchenanlage.
- **Um 400 n. Chr.** Verlegung der kaiserlichen Reichsverwaltung nach Arles. Die römischen Kaiser verlagern ihren Sitz von Trier nach Mailand und Ravenna.

Vom Erzbistum zum Kurstaat

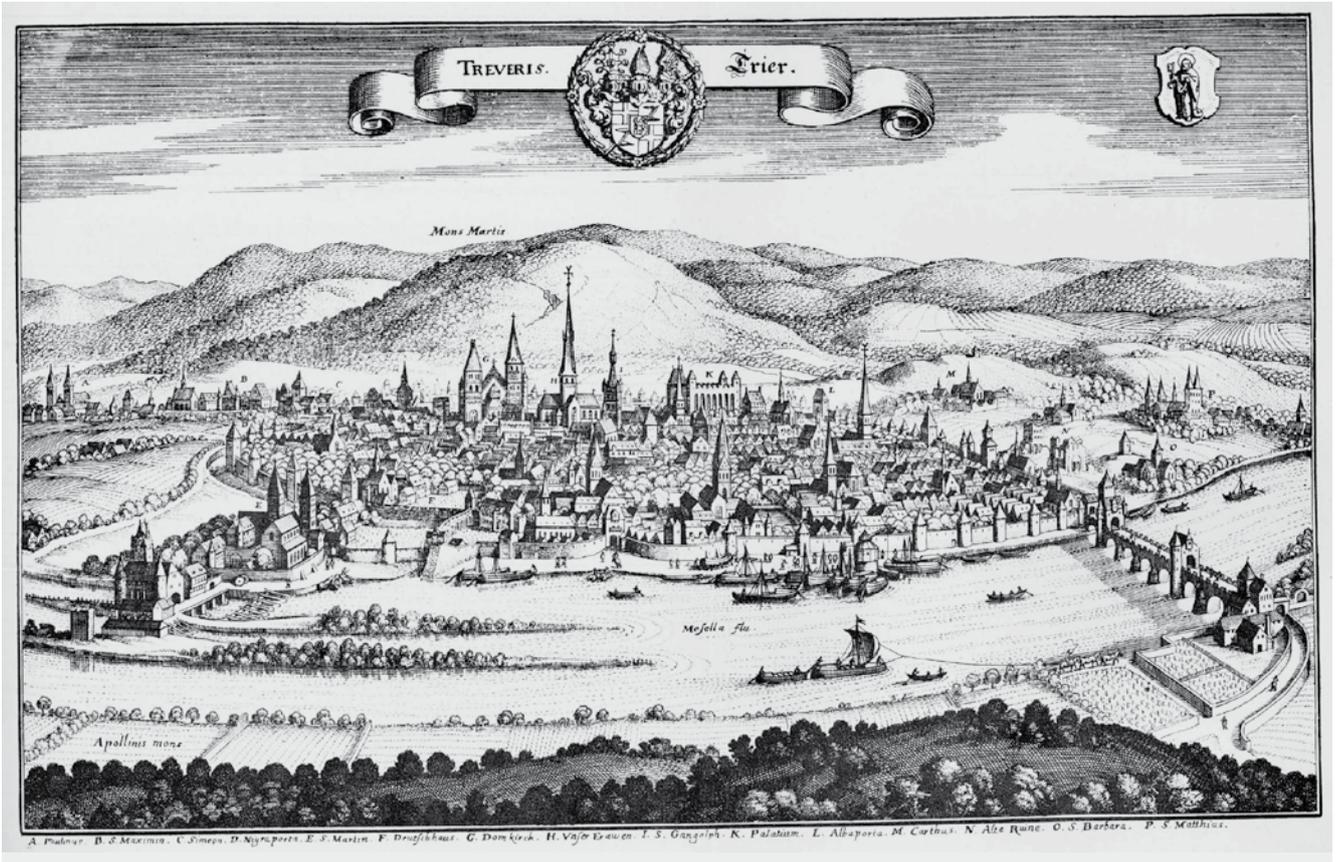
- Die Erzbischöfe werden gleichzeitig Reichsfürsten. Sie erhalten Territorialrechte. Erzbischof Heinrich I. lässt **958 n. Chr.** das Marktkreuz als Wahrzeichen des Marktrechts errichten. Es ist das älteste Marktkreuz in Deutschland.
- **Ab ca. 1102.** Errichtung der mittelalterlichen Befestigung der Stadt.
- **1241-59.** Weitgehende Fertigstellung der mittelalterlichen Stadtmauer. Die ummauerte Stadtfläche (ca. 139 ha) ist nur noch halb so groß wie die der römischen Stadt.



Porta Nigra

Kaiserthermen

Historische Stadtsicht Trier mit Römerbrücke von ca. 1548 - Stich von Merian von 1646



Dom mit Liebfrauenkirche



Kurfürstliches Palais mit Basilika

Erstarkung des Bürgertums

- **ab 1161.** Trier ist Stadtgemeinde unter der Leitung von Schöffen.
- **1302.** Die Zünfte erreichen das Mitbestimmungsrecht in der Stadtverwaltung.
- **14. Jahrhundert.** Wahrscheinlich unter Erzbischof Balduin von Luxemburg (1307-1354) Errichtung der mittelalterlichen Bögen der Römerbrücke

Niedergang und erneute Blüte

- **1674/75.** Besetzung der Stadt durch französische Truppen, Zerstörung zahlreicher Profanbauten und Kirchen.
- **1684.** Schleifung aller Festungswerke.
- **1689.** Sprengung der mittelalterlichen Bögen der Römerbrücke durch die Franzosen.
- **Um 1700.** Nach wirtschaftlichem Niedergang, Belagerung im 30-jährigen Krieg und Zerstörung in den Reunionskriegen hat Trier nur noch 2.677 Einwohner.
- **18. Jahrhundert.** In der Barockzeit entwickelt sich eine rege Bautätigkeit mit dem Wiederaufbau von Moselbrücke (1716-18) und Stadtmauer, der kurfürstlichen Palasterweiterung und dem Bau der Paulinkirche nach Balthasar Neumann.
- **1794.** Trier wird französisch.

Trier wird preußisch

- **1815.** Mit dem Wiener Kongress wird der ehemalige Kurstaat Trier zusammen mit dem Kurfürstentum Köln zur Rheinprovinz.
- **1818.** Am 5. Mai wird Karl Marx in Trier geboren.
- **1931.** Verbreiterung der Römerbrücke auf das heutige Maß.

Der Zweite Weltkrieg...

- **1944.** Starke Zerstörung der Innenstadt durch Bombenangriffe amerikanischer und englischer Flugzeuge. Bedeutende Kulturdenkmale gehen dabei verloren.

Stationen der Stadtentwicklung

- **1957.** Begründung der Städtepartnerschaft zwischen Metz und Trier. **2000.** Ausweitung auf die vier größten Städte der Grenzregion Luxemburg, Trier, Saarbrücken und Metz als QuattroPole.
- **1964.** Eröffnung des neu erbauten Theaters der Stadt Trier am Augustinerhof.
- **1970.** Eröffnung der Universität zunächst als Teil der Doppeluniversität Trier-Kaiserslautern. 1975. Verselbständigung der Universität. **Seit 1996.** Eigenständige Fachhochschule Trier.
- **Seit 1971.** Einrichtung der Fußgängerzone.
- **1984.** Offizielle 2000-Jahrfeier.
- **1984.** Gestaltung des Hauptmarktes und Umgestaltung Basilika-Vorplatz.
- **1986.** Erklärung der Römischen Baudenkmäler zum UNESCO-Welterbe.
- **1987.** Überraschender Fund der dritten römischen Thermenanlage (erbaut im 2. Jh. n. Chr. mit späteren Umbauten) beim Bau einer Tiefgarage auf dem Viehmarktplatz.
- **1996.** Einweihung des umgestalteten Domfreihofs.
- **1998.** Fertigstellung der Glasvitrine über den römischen Thermenfunden auf dem Viehmarkt.
- **1998/99.** Aufgabe des Militärstandortes Petrisberg. **Ab 2003.** Konversion zum Wohn-, Arbeits- und Freizeitviertel. **2004.** Landesgartenschau auf dem Petrisberg.
- **2004.** Einweihung des umgestalteten Kornmarkts.
- **2009.** Stetig steigende Bedeutung Triers als Tourismusort: 4 Millionen Tagesgäste und über 750.000 Übernachtungen.

Bedeutende Projekte der Stadtentwicklung:

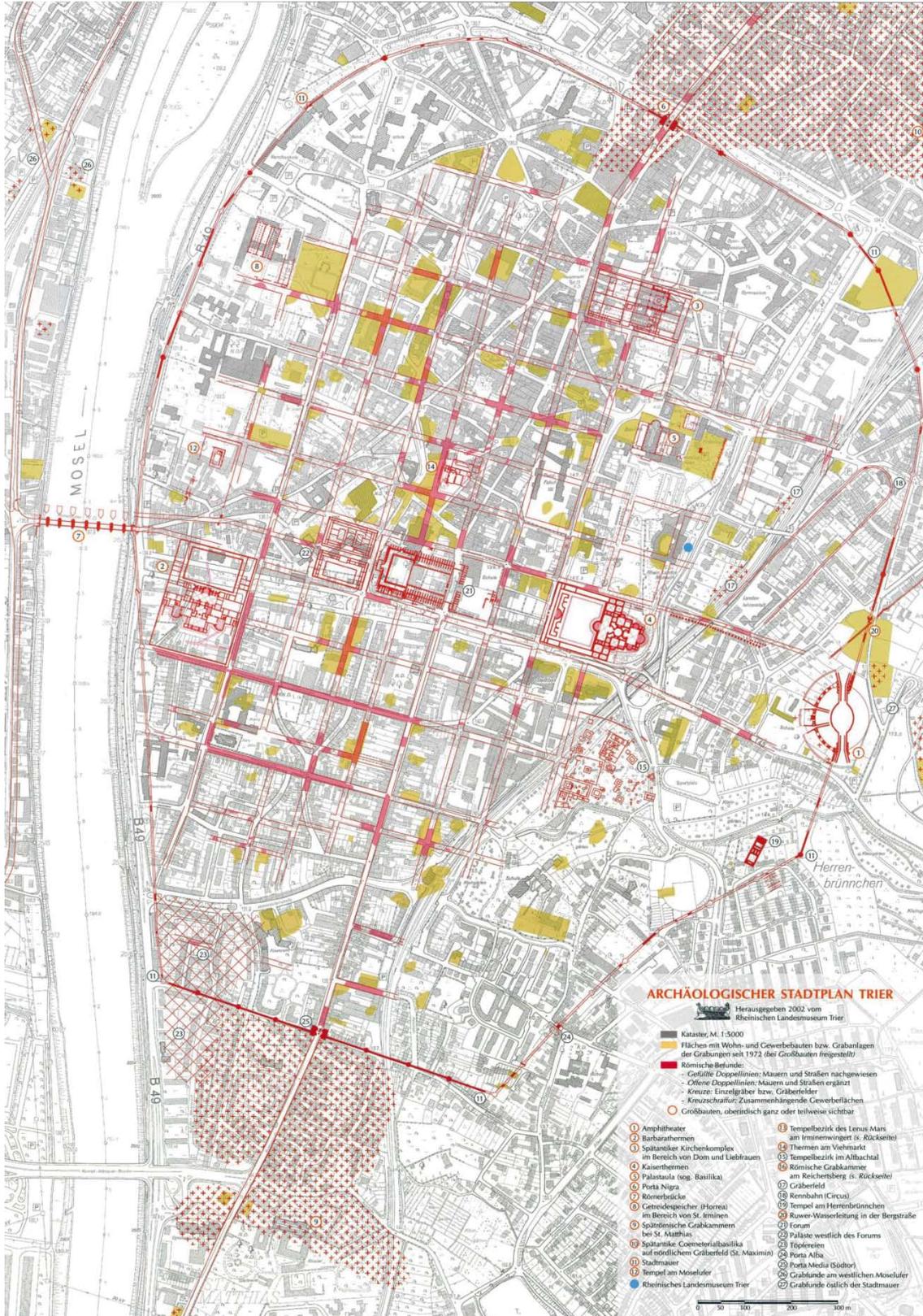
- **2009.** Rahmenstudie Stadt am Fluss. **2010.** Masterplan Trier-West. **2010.** Wettbewerb Umfeld Porta Nigra. **2012.** Wettbewerb Römerbrücke und Umfeld.



Hauptmarkt



Petrisberg



Römerbrücke und Archäologischer Stadtplan mit überlagertem Stadtgrundriss

2 Die Römerbrücke

2.1 Geschichte

Die über die Mosel führende Römerbrücke ist der älteste erhaltene römische Brückenbau nördlich der Alpen. Auch heute noch ist sie von ihren Ausmaßen und ihrer Stabilität her dem modernen Verkehr problemlos gewachsen.

Römerzeit – auf Basalt Pfeiler gebettet. Bereits in römischer Zeit hat die Römerbrücke über die Mosel insgesamt drei Bauphasen zu verzeichnen. Nach Ausweis datierbarer Bauhölzer aus dem Moselbett wurde im Jahre 17 vor Christus in der Nähe einer Furt eine erste Brücke angelegt. Dieser Pfahljochbau fußte auf riesigen Holzböcken, die quer zur Flussrichtung mit Langhölzern verbunden waren. Darüber lagen Planken als Fahrbahndecke. Das Baudatum dieser ersten Brücke gilt als Gründungsdatum der römischen Stadt.

In unmittelbarer Nähe entstand 71 nach Christus unter Kaiser Vespasian die Folgebrücke – eine Steinpfeilerbrücke, die auf mächtigen hölzernen Pfahlroststellungen ruhte. Die Vierkant-Holzpfähle dieser Brücke sind noch heute bei niedrigem Wasserstand im Flussbett erkennbar. Der fundamentartige Unterbau bestand hier aus Holz und Steinen, wobei Holzrahmen und Roste als Stützwerk für das zur Auffüllung verwendete Material dienten. Die Steinpfeiler der Brücke trugen eine hölzerne Fahrbahnkonstruktion.

Die dritte, heute noch genutzte Brücke entstand 8 m flussaufwärts in der Zeit von 144 bis 157 nach Christus. Anlass für die Erbauung war vermutlich der zunehmende Verkehr, der über die schmale Pfahlrostbrücke nicht mehr abgewickelt werden konnte.

Zum Bau dieser Brücke errichteten die Römer zunächst kastenförmige, doppelwandige Spundwände aus Holz und dichteten diese mit einer starken Tonfüllung ab. Zwischen den Spundwänden wurde das Wasser abgepumpt, um eine wasserfreie Arbeitsfläche zu erhalten. Im ausgeschachteten Flussbett wurden mächtige Steinquadern auf dem Felsuntergrund zu einem Fundament aufgeschichtet und so die Brückenpfeiler direkt im Flussbett gegründet.

Die Brückenpfeiler bestehen aus 35 – 95 Zentimeter hohen und bis zu 3 Meter langen Basaltlava-Quadern, in den höheren Lagen der Pfeiler und in Flussuferhöhe wurden zudem Kalksteinquadern verbaut. Die Steine sind mit Eisenklammern im Bleiverguss verbunden. Die Brücke hat stromaufwärts zugespitzte Pfeiler, um Hochwasser und Eis besser trotzen zu können. Ursprünglich trugen Konsolsteine eine zehn Meter breite hölzerne Fahrbahnkonstruktion.

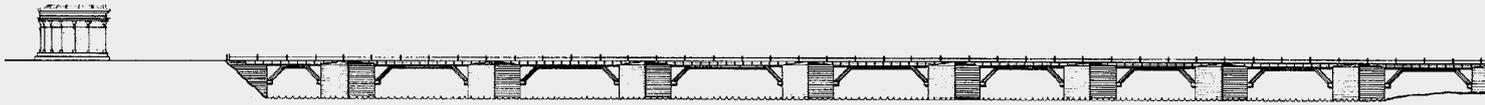
Da die Fahrbahn bei Normalpegel etwa 14 Meter über der Mosel lag, mussten die Masten der Schiffe nicht mehr umgeklappt werden, wenn sie flussabwärts segelten. Flussaufwärts war wegen der starken Strömung Treideln notwendig.

Auf den Moselübergang hin orientierte sich in der Folgezeit das gesamte Straßenraster der römischen Stadt: Die Ost-West-Achse fand in der Brücke, durch einen Straßenknick leicht nach Norden versetzt, ihre Fortsetzung auf das westliche Moselufer. Die „Porta Inclyta“ (Berühmtes Tor) stellte vermutlich das Ende dieser Achse dar. Allerdings streiten sich die Wissenschaftler derzeit, ob das der Porta Nigra ähnliche Tor tatsächlich auf der linken oder der rechten Moselseite stand.

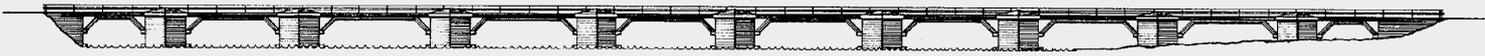
Mittelalter – die tausendjährige Moselbrücke. Die römischen Pfeiler der Moselbrücke haben bis heute alle späteren Brücken an dieser Stelle getragen. Über 1.000 Jahre diente die Römerbrücke bis ins hohe Mittelalter als einziger fester Flussübergang der Mosel zwischen Metz und Koblenz.

Während die Brückenpfeiler in römischer Zeit stets mit Holzkonstruktionen überspannt worden waren, wurden in der Zeit zwischen 1190 und 1490 erstmals Steinbögen auf die Pfeiler gesetzt. Vermutlich geschah dies unter Kurfürst und Erzbischof Balduin von Luxemburg (1307-1354).

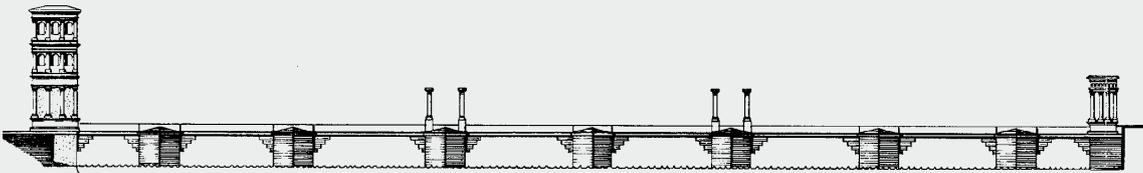
Wie in römischer Zeit sicherten auch im Mittelalter Brückentore auf beiden Seiten die Brücke. Die Porta Inclyta – ganz gleich auf welcher Moselseite sie stand – war abgerissen worden. In frühneuzeitlichen Ansichten sind die Brückentore auf dem zweiten und siebten Flusspfeiler zu



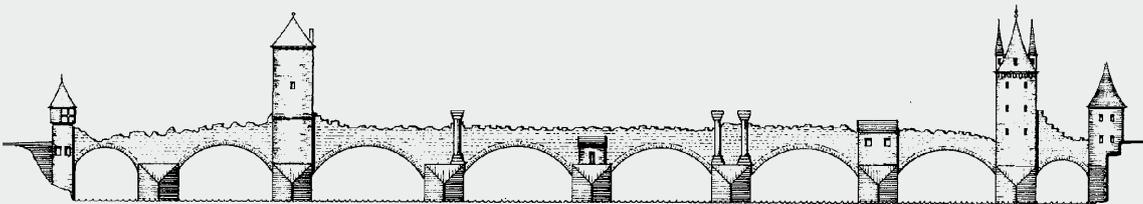
Ältere Pfahlrostbrücke – 1. Jhrdt. n. Chr.



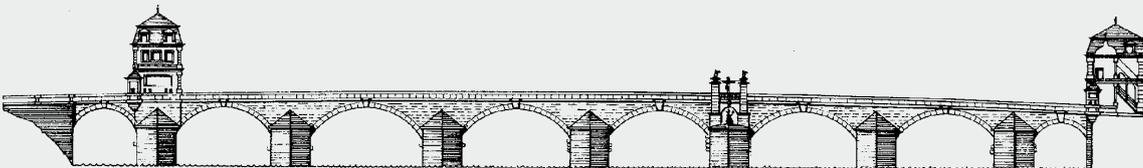
Römerbrücke (jüngere Steinpfeilerbrücke) – erster Bauzustand



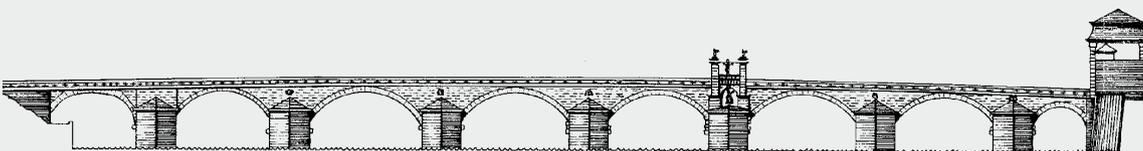
Römerbrücke – zweiter Bauzustand



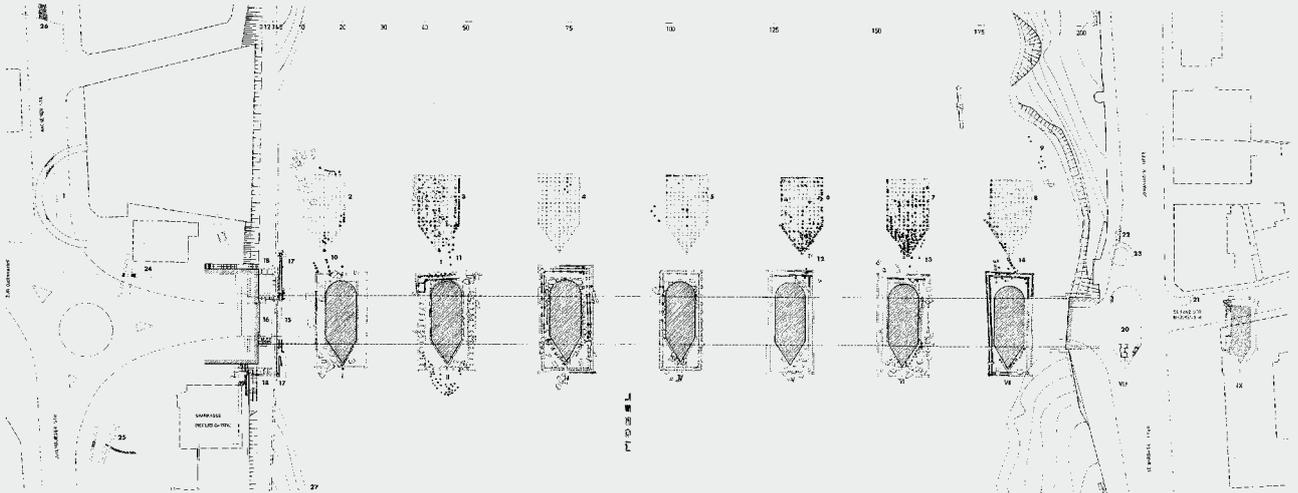
Römerbrücke – Zustand nach der Einwölbung im 14. Jahrhundert bis zur Zerstörung 1689



Römerbrücke – Zustand von 1719 bis 1809



Römerbrücke – Zustand von 1809 bis 1868



Grundriss der älteren Pfahlrostbrücke und der jüngeren Römerbrücke (Steinpfilerbrücke)



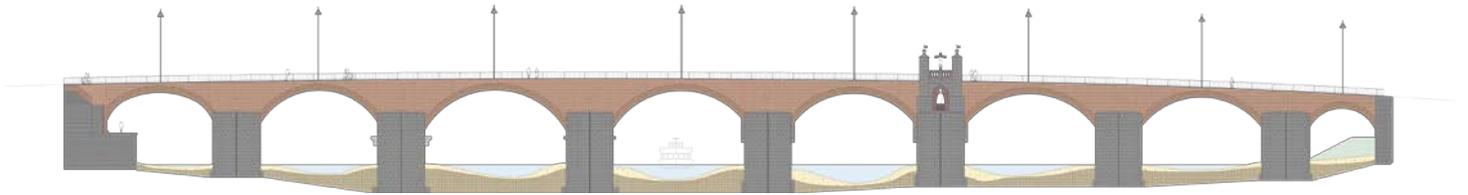
Gesamtansicht der jüngeren Römerbrücke von Süden (Oberstromseite)



Gesamtansicht der jüngeren Römerbrücke von Norden (Unterstromseite)

sehen. Der Zugang zur Stadt war in die Stadtbefestigung integriert. Die Brückentore dienten neben der Sicherung und der Kontrolle der Zureisenden hauptsächlich der Zollerhebung.

Eine Zeichnung von 1670 zeigt auf dem dritten und fünften Pfeiler eine bzw. zwei Säulen, die römischen Ursprungs sein dürften. Vermutlich dienten sie im Mittelalter wie in der Römerzeit der Signalgebung für die Schifffahrt. Bei einem Häuschen auf dem vierten Pfeiler in der Zeichnung könnte es sich um eine Kapelle des heiligen Nikolaus, dem Patron der Schiffer, gehandelt haben.



Neuzeit – moderner Verkehr auf römischen Pfeilern. Französische Truppen sprengten 1689 die mittelalterliche Steinwölbung der Römerbrücke. Kurfürst Franz Ludwig (1716-1729) ließ sie um 1718 wieder herstellen und darüber hinaus zwei Brückenpfeiler aus dunklen Basaltblöcken ausbessern.

Insgesamt sieben der Original-Pfeiler aus der Mitte des 2. Jahrhunderts nach Christus haben bis jetzt knapp zwei Jahrtausende im Flussbett überdauert. Zwei weitere sind heute auf der östlichen Stadtseite in der Uferaufschüttung verborgen.

Wenn auch die Pfeiler weitgehend unberührt blieben, so sind doch seither in der Straßenkonstruktion einige Veränderungen erfolgt: Die Brückentore und Türme wurden 1864 abgetragen, Geländer und Bürgersteige immer wieder verändert. In das Jahr 1931 fällt z. B. eine Verbreiterung der Fahrbahn und der Bürgersteige.

Als einzige größere Verkehrsbrücke im Rheinland war die Römerbrücke einer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg entgangen. Aus ungeklärten Gründen wurde sie von den deutschen Truppen nicht gesprengt. Am Morgen des 2. März 1945 konnten daher die Amerikaner über die unzerstörte Römerbrücke gelangen.

Seit 1964 passiert der Schiffsverkehr auf der Großschiffahrtsstraße Mosel die Brückenbögen. Beim Ausbau der Mosel zur Wasserstraße in den Jahren 1959 bis 1963 wurden die Pfahlgründungen der älteren Brückenanlage wegen einer möglichen Gefährdung der Schifffahrt zum großen Teil zerstört, indem sie bei der Vertiefung der Fahrinne ausgebaggert wurden.

Innerhalb der Fahrinne wurden die Pfeiler zwei, drei und vier von Westen bis zu den Fundamenten freigelegt, mit Beton unterfüllt und ummantelt. Auch wenn dabei die römischen Holzrahmen und Pfahlverstärkungen zerstört worden sind, sind dennoch der Erkenntnisgewinn zur Geschichte der Flusspassage und die Menge an Kleinfunden, Architekturteilen, Münzen und sonstigen Zeugnissen sehr bedeutsam.

2.2 UNESCO-Welterbe

Welterbeprogramm. Die UNESCO hat sich zur Aufgabe gemacht, die Kultur- und Naturgüter der Menschheit, die einen „außergewöhnlich universellen Wert“ besitzen, zu erhalten.

Über 900 Stätten stehen heute auf der Liste des Welterbes – davon 37 in Deutschland. Die UNESCO-Liste des Welterbes umfasst Kultur- und Naturdenkmale. Zum Kulturerbe gehören Baudenkmale, Stadtensembles und Kulturlandschaften, aber auch Industriedenkmale und Kunstwerke wie Felsbilder. Das Naturerbe umfasst geologische Formationen, Fossilienfundstätten, Naturlandschaften und Schutzreservate von Tieren und Pflanzen, die vom Aussterben bedroht sind.

Das Welterbekomitee prüft, ob die von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Stätten die in der Welterbekonvention festgelegten Kriterien erfüllen. Hierzu zählen das Kriterium der „Einzigartigkeit“ und der „Authentizität“ (historische Echtheit) eines Kulturdenkmals oder der „Integrität“ einer Naturerbestätte. Neben dem aktuellen Erhaltungszustand muss auch ein überzeugender Erhaltungsplan vorgelegt werden.

UNESCO-Welterbe Römische Baudenkmale, Dom und Liebfrauenkirche in Trier. Als älteste Stadt Deutschlands liefert Trier durch die Dichte und die bauliche Qualität der erhaltenen Denkmale – Römerbrücke, Reste der Stadtbefestigung, Thermen, Amphitheater, Palastaula, Grabdenkmale – ein außergewöhnliches Zeugnis der vierhundertjährigen römischen Epoche.

Die Stadt ist das Beispiel einer großen römischen Hauptstadt nach der Reichsteilung: Die Reste des kaiserlichen Palastes mit der Aula Palatina und den Kaiserthermen beeindrucken durch ihre riesenhaften Ausmaße. Die unter der Nordhälfte der Doppelbasilika (dem heutigen Dom) gefundenen Fragmente einer gemalten Decke, auf der man Mitglieder der kaiserlichen Familie zu erkennen glaubt, bezeugen ihrerseits den höfischen Charakter der Architektur.

Die Römerbauten und die aus ihren Ruinen erwachsenen, von ihnen nicht zu trennenden christlichen Nachfolgebauten wurden 1986 gemeinsam in die Liste des Welterbes aufgenommen. Die Römerbrücke ist dabei ein einzigartiges Werk der römischen Architektur des 2. Jahrhunderts n. Chr.

Investitionsprogramm nationale UNESCO-Welterbestätten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in den beiden Jahren 2009 und 2010 jeweils einen Projektaufruf durchgeführt. Damit konnte mit der Umsetzung zahlreicher investiver und konzeptioneller Vorhaben in den Welterbestätten begonnen werden.

Im Rahmen des Investitionsprogramms nationale UNESCO-Welterbestätten wurden und werden in Trier folgende Projekte realisiert:

- Dom St. Peter: Sanierung des gotischen Domkreuzgangs
- Innenrenovierung in der Liebfrauenkirche
- Wettbewerb für die Aufwertung des Umfelds der Porta Nigra

Für die Aufwertung der Römerbrücke und ihres Umfelds wird aus Mitteln des Investitionsprogramms ein internationaler Wettbewerb durchgeführt.



Stadt, Mosel, Römerbrücke

3. Städtebauliche Planungen für die Römerbrücke und ihr Umfeld

Entlang der Mosel und rund um die angrenzenden Stadtquartiere bestehen zahlreiche Planungen, die wichtige Rahmenbedingungen für den Wettbewerb liefern. Sie zielen unter anderem auf die Einbindung der Mosel in die Stadt und auf die Aufwertung der Stadträume. Die Unterlagen werden den Wettbewerbsteilnehmern zur Verfügung gestellt.

„Stadt am Fluss“. Rahmenstudie zur Aufwertung der Mosel und zur besseren Verknüpfung von Flussraum und (Innen-)Stadt mit fünf Prioritäten:

- Aufwertung der Römerbrücke durch langfristige Reduzierung des Individualverkehrs und mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger
- neue Schiffsanlegestelle am östlichen Moselufer
- Fuß- und Radwegeanbindung des Moselufers an die Innenstadt mit Unterführung als direkte Verbindung von der Fußgängerzone zum Flussufer
- Moselstege für Fußgänger und Radfahrer („Barbara-Steg“ in Verlängerung der Hohenzollernstraße, „Irminden-Steg“ in Verlängerung der Böhmerstraße, „Marien-Steg“ bei der ehemaligen Fähr Sankt-Marien)
- Moselstrand am Nordbad
- Gestaltung des Moseluferweges als breite Uferpromenade für Fußgänger und Radfahrer

Masterplan Trier-West. Konzept mit Aussagen zu Nutzungsstrukturen, zur Verkehrsführung und zur Erschlie-

ßung sowie zur städtebaulichen Entwicklung mit den wichtigsten Planungszielen:

- Entlastung des Straßennetzes und Erschließung der ehemaligen Bahnflächen durch die neue 51n
- Reaktivierung der Bahn-Westtrasse mit Anbindung an Luxemburg: Haltestellen Trier-West und Messengelände
- Umgestaltung des westlichen Moselufers zur attraktiven Siedlungslage am Wasser
- Quartiersbildung
- Ausbildung eines Stadtteilzentrums
- Verknüpfung des Stadtteils mit der Mosel
- Entwicklung militärischer und gewerblicher Brachflächen zu neuen Wohn- und Gewerbestandorten
- Verbesserung der Erreichbarkeit der angrenzenden Siedlungsbereiche und der Naherholungsgebiete

Bebauungspläne am westlichen Moselufer BW 74 und BW 75. Planungsrechtliche Sicherung der Ziele des Masterplans mit den Inhalten:

- Nutzungszonierung mit einer kleinteiligen Struktur aus Wohnen und ergänzenden Nutzungen aus Dienstleistungen und Gewerbe
- städtebauliche Fassung des westlichen Brückenkopfes
- Schallschutzmaßnahmen entlang der Aachener und Luxemburger Straße
- Bestandssicherung und Ausbau des Moselwegs und der Abgänge zum Fluss
- Bestandssicherung und Ergänzung von Grünstrukturen
- Städtebauliche Ordnung der Uferbebauung

Leitbild und Planungsziele

Über die klaren Raumkanten in Verbindung mit den gliedernden Grünräumen entsteht eine Struktur, die das Nebeneinander im Stadtteil ablöst, ein geschlossenes Bild entstehen lässt und eine gewisse „Normalität“ im Stadtteil herstellt.

Die vertikale Nutzungsgliederung wird beibehalten

Horizontal gliedert sich der Stadtteil in unterschiedliche Quartiere

Allgemein: Beseitigung der städtebaulichen und sozialen Missstände im Programmgebiet
"Soziale Stadt"

Weitere Planungsziele sind
Verbesserte Erreichbarkeit zu angrenzenden Siedlungseinheiten (Markusberg, innerstädtische Stadtteile) sowie Naherholungsgebieten (Moselhöhen und Moselufer)

Die neue B 51 entlastet das vorhandene Straßennetz und erschließt die ehem. Bahnflächen

Das westliche Moselufer wird zur attraktiven Siedlungslage am Wasser

Im neuen Stadtteilzentrum bündeln sich die Nutzungen und geben dem Stadtteil eine eigene Identität

Raumkanten geben dem Stadtteil eine klare Kontur

Die militärischen und gewerblichen Brachflächen werden als neue Wohn- und Gewerbestandorte entwickelt

Der Stadtteil wird mit der Mosel über drei gliedernde Räume verknüpft

Masterplan Trier-West

Plan I
Strukturmerkmale und
Planungsziele

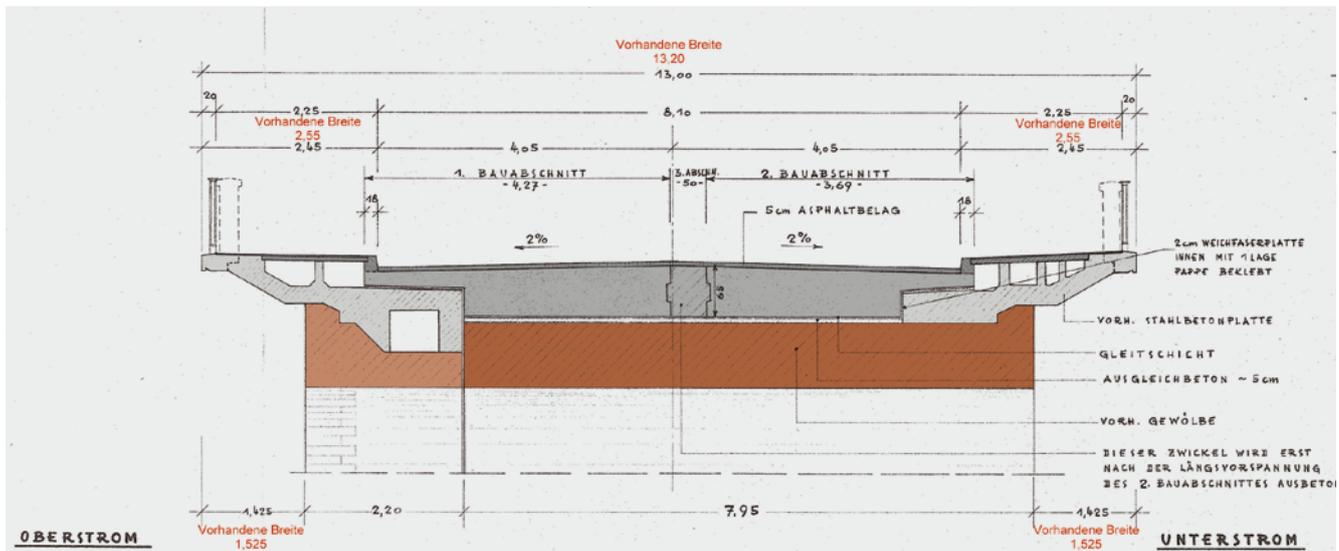
4. Verkehrsplanung

Verkehrsuntersuchung Wettbewerb Römerbrücke. Im Rahmen des Wettbewerbs wurde vom Büro R+T, Darmstadt, ein Verkehrsgutachten zu Umgestaltungsmöglichkeiten der Römerbrücke und ihres Umfeldes unter Berücksichtigung des gesamtstädtischen Verkehrsnetzes erarbeitet. Es wird den Wettbewerbsteilnehmern in seiner vollständigen Fassung zur Verfügung gestellt. Themen sind

- die Verkehrsführung auf der Römerbrücke,
- die verkehrliche Gestaltung des östlichen Brückenkopfes,
- die Verbindung der Römerbrücke zur Altstadt sowie
- die Organisation des Busverkehrs.

Rahmenbedingungen. Eingriffe in die Verkehrsführung und die Gestaltung der Römerbrücke haben tiefgreifende Auswirkungen auf das Trierer Verkehrsnetz. Die wichtigsten Erkenntnisse der Untersuchung sind:

- Verlagerungen des Verkehrs von der Römerbrücke auf die südlich gelegene Konrad-Adenauer-Brücke sind sinnvoll und möglich. Eine Sperrung der Römerbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr verursacht jedoch Umwegfahrten und im heutigen Verkehrsnetz unerwünschte Belastungszunahmen an anderer Stelle.
- Größere Verlagerungen auf die Kaiser-Wilhelm-Brücke sind im gegenwärtigen Ausbau nicht möglich und nur mittel- bis langfristig durch umfangreiche Maßnahmen im gesamten Verkehrsnetz zu bewerkstelligen.



Einwölbung 1931 ergänzt **Einwölbung von 1717-1719**

Auskragung 1931/1957 (statisch eingeschränkt belastbar) **Spannbetonkonstruktion 1957** (Fahrbahn statisch voll belastbar) **Auskragung 1931/1957** (statisch eingeschränkt belastbar)

Querschnitt Römerbrücke

Die heutige Gesamtbreite von 13,20 m verteilt sich wie folgt:
 – Randbereich 0,2 m – Radweg 2,35 m – Fahrbahn 8,1 m – Fußweg 2,35 m
 – Randbereich 0,2 m
 – Die Breite der zu erhaltenen Einwölbung beträgt insgesamt 10,15 m
 (Grundlage der Grafik: Ausführungsplanung zum Umbau 1957 DYWI DAG, Archiv des Tiefbauamtes)

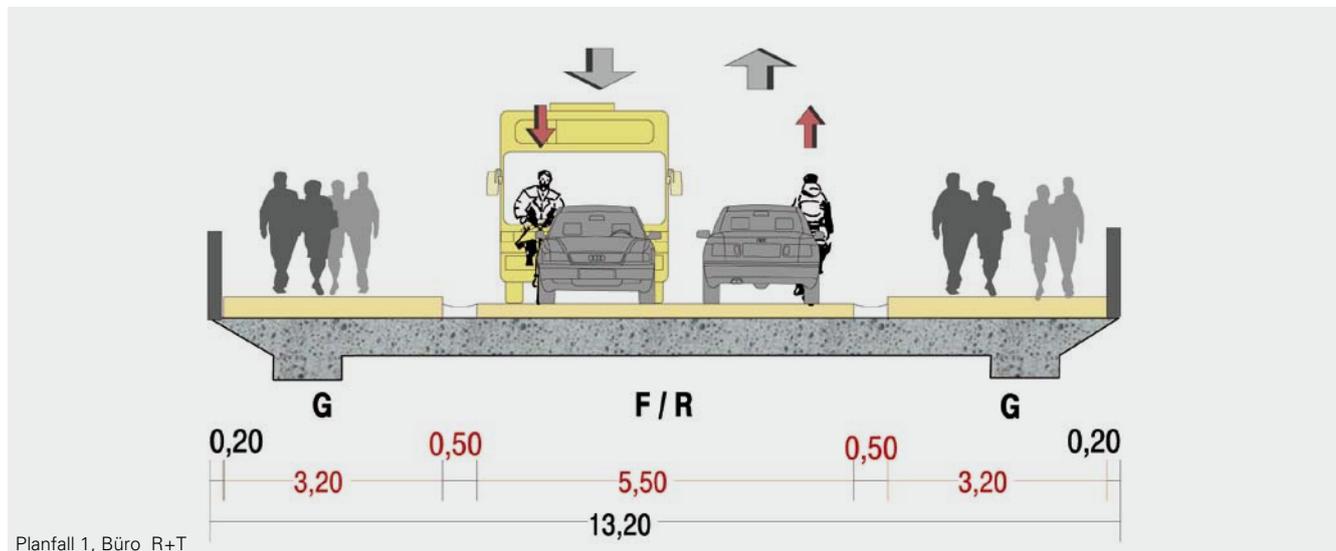
Perspektivische Maßnahmen zur Entlastung der Brücken werden zur Zeit im Rahmen des Mobilitätskonzeptes diskutiert. Wesentliches Ziel ist bis 2025 eine Stärkung des Umweltverbundes sowie die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zur gezielten Entlastung der überlasteten Innenstadtstraßen. Weitere Auswirkungen auf die Brücken und ihre Anschlüsse an die Moseluferstraßen haben u. a. die Entlastung von Nord- und Südallee durch neue Tangenten sowie großräumige Maßnahmen wie eine zusätzliche Moselbrücke im nördlichen Stadtgebiet oder eine Westumfahrung.

- Spielräume zum Rückbau von Fahrbahnflächen der östlichen Moseluferstraße ergeben sich auch im Planungshorizont 2025 nur in sehr geringem Umfang, da die Moseluferstraße in hohem Maße von dem weiter wachsenden Stadt-Umland- und Durchgangsverkehr genutzt wird und demgegenüber auch eine Sperrung der Römerbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr nur eine relativ geringe Entlastung des Knotenpunktes bewirkt.
- Das Verkehrsgutachten zeigt auf, dass auch beim Entfall der Rechtsabbiege- und Geradeausspur am Johanniterufer nördlich der Römerbrücke die aktuellen Verkehrsmengen im Kreuzungsbereich gerade noch abgewickelt werden können. Hierdurch entsteht ein Gestaltungsspielraum im Umfeld der Römerbrücke. Vor einer Realisierung sind voraussichtlich jedoch zunächst noch weitere Maßnahmen im gesamtstädtischen Verkehrsnetz zur Reduzierung des Verkehrs am Moselufer notwendig, so dass nur eine stufenweise Umsetzung zu erwarten ist.
- Zur weiteren Entlastung des östlichen Brückenkopfes der Römerbrücke wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Wettbewerb Römerbrücke eine Tunnelführung der Moseluferstraße am östlichen Brückenkopf untersucht. Es hat sich trotz einer Entflechtung der Verkehrsströme jedoch nur ein geringer Flächengewinn ergeben. Seitens der zuständigen archäologischen Denkmalfachbehörde (Außenstelle Trier der Direktion Landesarchäologie der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz) wird eine Tunnellösung im Bereich des östlichen Brückenkop-

fes nicht nur wegen des hohen zeitlichen und finanziellen Aufwandes für archäologische Voruntersuchungen, sondern auch in denkmalpflegerischer Hinsicht, als problematisch eingestuft. Auf Grund des hohen Abstimmungsbedarfs, der enormen Kosten, der städtebaulichen Eingriffe durch die erforderlichen Rampen und der dennoch erforderlichen erheblichen Verkehrsflächen an der Oberfläche zur Abwicklung des Verkehrs am Knotenpunkt Johanniterufer / Barbarauer / Kaiserstraße / Südallee soll ein solcher Tunnelansatz im Rahmen dieses Wettbewerbs nicht verfolgt werden.

Entwicklungsperspektiven. Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass eine Sperrung der Römerbrücke für den allgemeinen Kfz-Verkehr kurzfristig nicht möglich ist. Es werden daher zwei Planfälle skizziert. In einer kurzfristig umsetzbaren Variante (Zeithorizont ca. 2015) sollen 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. Es wird empfohlen, hierfür den heutigen Brückenquerschnitt mit den Auskragungen beizubehalten. 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. Die Unterschiede zwischen der Entwicklungsperspektive 2015 und der Entwicklungsperspektive 2025 betreffen in erster Linie die Römerbrücke selbst sowie ihre Anschlüsse an die Moseluferstraßen. Eine Umgestaltung der Karl-Marx-Straße ist erst ab 2025 zu erwarten und von der Verkehrsentslastung im zweiten Entwicklungsschritt ab 2015 abhängig.

Bearbeitung innerhalb des Wettbewerbs. Von den Teilnehmern sind geeignete Verkehrslösungen auf der Grundlage des vorliegenden Verkehrsgutachtens und unter Berücksichtigung der Konsequenzen in Bezug auf die Archäologie, die Kosten und die Folgen für die Verkehrsabwicklung zu entwickeln und darzustellen.



Planfall 1

(kurzfristige Variante 2015 – heutige Breite der Römerbrücke mit 13,20 m).

Römerbrücke

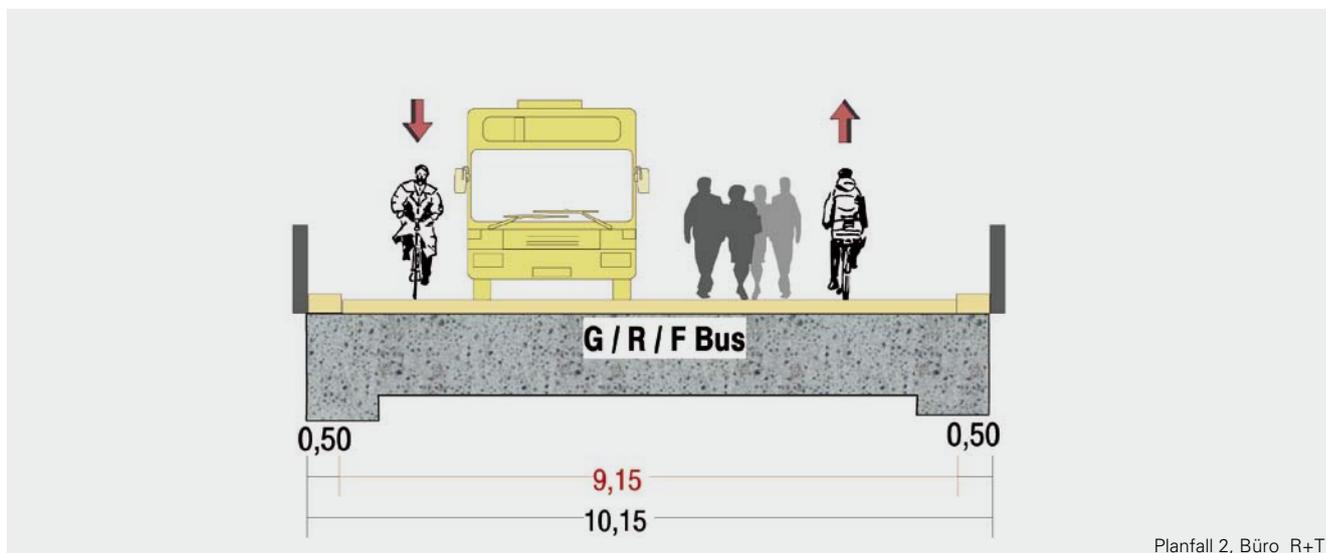
- Aufgabe der heutigen Fahrstreifenaufweitungen an den Brückenköpfen
- Führung von Rad-, Bus- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn
- zur Gewinnung von Flächen für den Fußverkehr Verbreiterung der heutigen Seitenräume, alternativ Anlage von Radverkehrsanlagen auf der heutigen Fahrbahn und Freigabe beider Seitenräume für den Fußverkehr,
- Berücksichtigung eines dichten Angebotes im Stadtbusverkehr (mind. 10-Minuten-Takt)

Westlicher Brückenkopf

- Es ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Verkehrsmengen auch mit reduzierten Verkehrsflächen abgewickelt werden können. Hierbei ist beispielsweise sowohl ein Kreisverkehrsplatz als auch eine signalgeregelte Kreuzungsanlage denkbar. Dieser Kreuzungsbereich wurde daher im Verkehrsgutachten nicht weiter untersucht.

Östlicher Brückenkopf / Berücksichtigung folgender erforderlicher Verkehrsflächen

- Am Teilknotenpunkt Barbarauer/Kaiserstraße/Südallee müssen die heute vorhandenen Verkehrsflächen erhalten bleiben.
- In der Zufahrt des Johanniterufers nördlich der Römerbrücke kann ein Fahrstreifen aufgegeben werden. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit sind hierzu ggf. weitere Entlastungen des Knotenpunkts durch weitere Maßnahmen im gesamtstädtischen Verkehrsnetz einzuplanen.
- Ggf. Verlegung der Haltestellenbucht südlich der Römerbrücke an einen anderen geeigneten Standort im Wettbewerbsgebiet (Regionalbus und Stadtrundfahrt)
- Zweirichtungsradswege zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee sowie durchgängig auf der Moselseite von Johanniterufer und Barbarauer
- Fußgängerfurt zwischen Römerbrücke und Karl-Marx-Straße auf der Nordseite, auf der Südseite kann eine Fußgängerfurt in Planfall 1 optional mit Hilfe einer Dreiecksinsel hergestellt werden.
- Sichere Radverkehrsführungen zwischen der Römerbrücke und der Karl-Marx-Straße in beiden Richtungen. Aufgabe der heutigen Radfurt. Stattdessen erhalten die Radfahrer stadteinwärts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr Grün. Die Radfahrer nutzen dabei entweder eine gemeinsame Aufstellfläche mit dem Kfz-Verkehr und dürfen auch geradeaus fahren oder erhalten eine eigene Aufstellfläche.



Planfall 2, Büro R+T

Karl-Marx-Straße

- heutiger Straßenquerschnitt, kurzfristig ist keine Umgestaltung der Karl-Marx-Straße vorgesehen

Planfall 2

(langfristige Entwicklungsperspektive 2025 – Sperrung der Römerbrücke für den MIV, reduzierte Breite auf 10,15 m).

Römerbrücke

- Gesamtbreite 10,15 m
- Mischverkehrsfläche für Fuß-, Rad- und Busverkehr, ggf. Anlage einer einstreifigen Busfahrbahn mit Vorrang für den Busverkehr
- Berücksichtigung eines dichten Angebotes im Stadtbusverkehr (mind. 10-Minuten-Takt). Ein Gegenverkehr von Bussen auf der Brücke soll zunächst über den Fahrplan vermieden werden, bei Verspätungen kann eine Begegnung von Bussen betrieblich über ein Ausweichen auf die Mischverkehrsfläche organisiert werden. Alternativ können Maßnahmen zum Ausschluss von Gegenverkehr, z. B. durch Signalisierung, vorgeschlagen werden.

Westlicher Brückenkopf

- Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Bedingungen am westlichen Brückenkopf im wesentlichen denen des Planfalls 1 entsprechen.

Östlicher Brückenkopf / Berücksichtigung folgender erforderlicher Verkehrsflächen (s. Skizze)

- heutige Fahrbahnflächen am Knotenpunkt Barbarauer/Kaiserstraße/Südallee (entspricht Planfall 1, s.o.)
- zwei Fahrstreifen in der Zufahrt des Johanniterufers nördlich der Römerbrücke (entspricht Planfall 1, s.o.)
- Zweirichtungsradwege zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee sowie durchgängig auf der Moselseite von Johanniterufer und Barbarauer (entspricht Planfall 1, s.o.)
- Querung der Moseluferstraße für Fußgänger, Radfahrer und Busverkehr in voller Breite der Römerbrücke

Karl-Marx-Straße. Umgestaltung mit Neuaufteilung der Flächen. Dabei sollen folgende Nutzungen berücksichtigt werden:

- Busverkehr in Einbahnrichtung stadtauswärts
- Kfz in Einbahnrichtung stadtauswärts, eine Ausfahrt aus der Karl-Marx-Straße ist nur nach rechts auf das Johanniterufer möglich
- Radverkehr auch in Gegenrichtung auf der Fahrbahn
- Fußverkehr



Römerbrücke



Luxemburger Straße



Blick auf das östliche Moselufer

Westliches Moselufer





Östlicher Brückenkopf



Westliches Moselufer



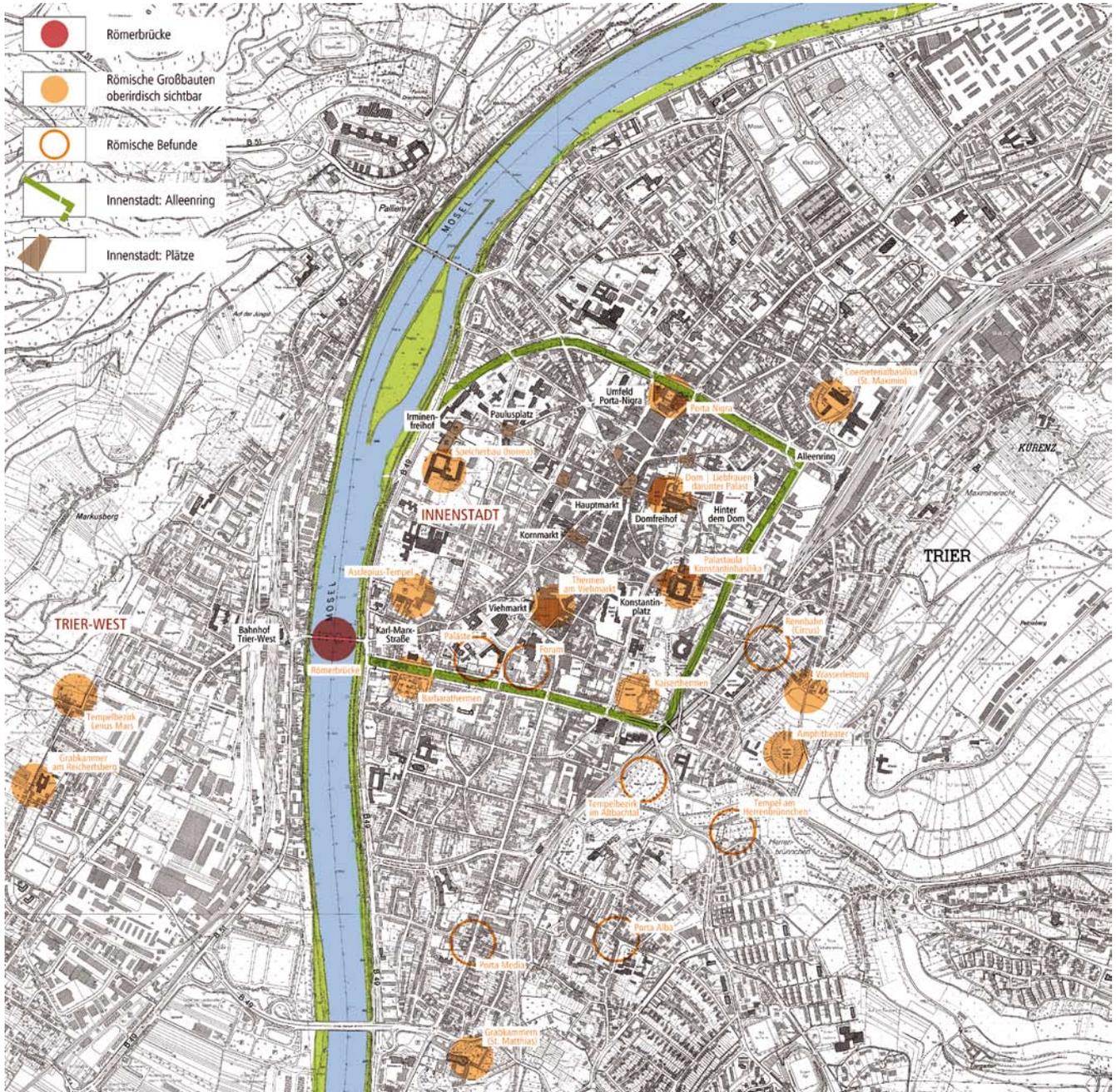
Östliches Moselufer mit Zollkran

Römerbrücke



Westliches Moselufer





Zusammenhänge und historische Spuren

1. 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 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Wettbewerbs sollen diese Einbindung in ihren Planungen berücksichtigen.

Vernetzung. Der Wettbewerb muss die Chance nutzen, den Brückenschlag zwischen Römerbrücke und den naheliegenden Quartieren, der Innenstadt mit der Fußgängerzone und den Zukunftsorten wie dem Regionalbahnhof Bahnhof 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 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Wettbewerbs sollen die Frage beantworten, wie die Moselufer zum städtischen Leben beitragen können und wie die spezifische Urbanität dieses Ortes aussehen soll. Es wird darum gehen, 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 ange-

messenen Gestaltung der Römerbrücke, Tourismus und Bewohnern intelligent zu verbinden.

Zeithorizonte. Ein von den Wettbewerbsteilnehmern zu erarbeitendes 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.

2. Das Wettbewerbsgebiet

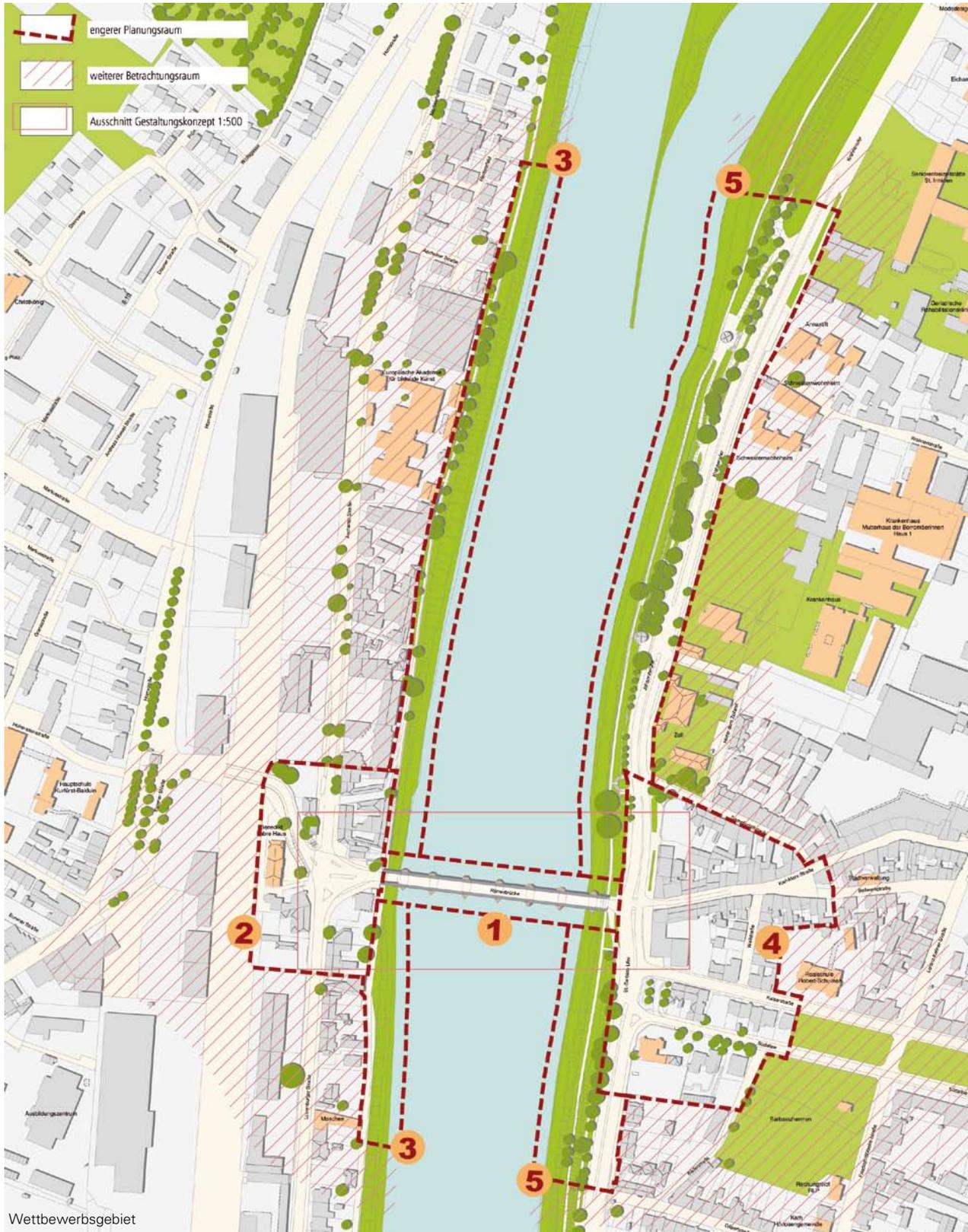
Das Wettbewerbsgebiet gliedert sich in einen weiteren Betrachtungsraum und einen engeren Planungsraum. Im weiteren Betrachtungsraum sind die städtebaulichen Bezüge zu den benachbarten Stadtquartieren und zu den bedeutenden historischen Orten herauszuarbeiten.

3. Der weitere Betrachtungsraum – Ausgangslage und Ziele

Thema der städtebaulichen Einordnung ist die Bestimmung der künftigen Funktion der Römerbrücke im städtebaulichen Gefüge der Stadt Trier. Hierbei sind insbesondere die Zielsetzungen einer verbesserten Integration des westlichen Stadtteils, der Anbindung des Moselufers sowie der Vernetzung der touristischen Ziele, insbesondere der Welterbestätten Triers von Bedeutung. Hierzu sind vor allem die beabsichtigten begleitenden verkehrlichen und funktionalen Veränderungen darzustellen, die für den künftigen Bedeutungszuwachs der Römerbrücke vorgesehen werden sollen.

Zudem soll von dem Wettbewerb auch eine Anstoßwirkung für folgende Themenbereiche ausgehen:

- Einbindung der Römerbrücke in ein touristisches Wege- und Leitsystem (Tourismusrouten),
- Entwicklung eines übergeordneten Gestaltungs- und Leitsystems „Römerbauten“
 - thematische Verknüpfung der Trierer Welterbestätten (z. B. „Römische Stadtstrukturen“ oder „Wasser und Stadt“),
 - Verbesserung der Hinweise auf die 7 anderen UNESCO-Welterbestätten im Trierer Stadtgebiet,



- Erarbeitung eines gesamtstädtischen Lichtkonzeptes bzw. eines Lichtkonzeptes „Römische Welterbestätten Trier“.

Mit dem Wettbewerb soll die Chance genutzt werden, die Römerbrücke und ihr Umfeld in die angrenzenden Quartiere und in die Innenstadt einzubinden. Für die Ableitung ihrer gestalterischen und funktionalen Vorschläge sollen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer daher auch mit dem weiteren Umfeld der Römerbrücke auseinandersetzen. Der weitere Betrachtungsraum umfasst daher die benachbarten Stadtquartiere westlich und östlich der Mosel sowie die bedeutenden historischen Stätten wie die Barbarathermen.

3.1 Die Barbarathermen

Ausgangslage. Die Barbarathermen sind Teil des „UNESCO-Welterbes Römische Baudenkmale, Dom und Liebfrauenkirche in Trier“. Sie waren zur Zeit ihrer Erbauung die zweitgrößte Badeanlage im ganzen Imperium Romanum. Größere Thermen wurden später nur in Rom errichtet. Im 2. Jahrhundert nach Christus erbaut, blieb die Anlage fast 300 Jahre in Betrieb.

120 Jahre nach ihrer systematischen (Teil-) Freilegung befindet sich die Thermenanlage heute jedoch in einem Zustand des Verfalls und der Überwucherung und ist bis auf weiteres geschlossen.

Ihre periphere Lage macht es derzeit schwierig, die Barbarathermen in die allgemeinen touristischen Rundgänge einzubinden.

Im November 2011 befasste sich ein Experten-Workshop mit den Perspektiven für die Barbarathermen. Die Experten plädieren für ein Leitbild, das „einen Freiraum mit Fenstern, die Geschichte und Geschichten erzählen“, vorsieht. Konkrete Lösungen sollen in einem eigenen Wettbewerbsverfahren gesucht werden.

Ziele und Aufgabe. Um die historischen und städtebaulichen Beziehungen unter den römischen Denkmälern Triers, insbesondere aber zwischen Römerbrücke und Barbarathermen begreifbar zu machen und zu ver-

bessern, werden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Aussagen zu möglichen Verbindungen erwartet. Dies können Vorschläge zur städtebaulichen Ausformulierung, zur Wegeführung oder zu Information und Beschreibung sein.

3.2 Stadtübergänge östlich der Uferstraßen Krahnenufer und Johanniterufer

Ausgangslage. Im Übergangsbereich zwischen Stadt und Fluss befinden sich vorwiegend soziale Einrichtungen wie Krankenhaus, Stift und Seniorenfreizeitstätte. Die vom Verkehr belastete Moseluferstraße trennt diesen Bereich vom Moselufer. Die Trennwirkung wird verstärkt durch die Dammlage der Uferstraße.

Ziele und Aufgabe. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Möglichkeiten sollen Vorschläge erarbeitet werden, wie das Moselufer besser an den von sozialen Einrichtungen bestimmten Übergangsbereich und an die Innenstadt angebunden werden kann.

3.3 Karl-Marx-Straße / Brückenstraße

Ausgangslage. Die Karl-Marx-Straße ist nicht nur der Auftakt der Trierer Innenstadt. Mit ihrer Verlängerung verbindet sie die römischen Welterbestätten Römerbrücke und Porta Nigra und bildet mit den zentralen innerstädtischen Plätzen Hauptmarkt und Kornmarkt das Rückgrat der mittelalterlichen Stadtentwicklung. Der durch Karl-Marx- und Brückenstraße gebildete Auftakt zur Innenstadt ist heute weder stadträumlich noch städtebaulich oder gestalterisch wahrzunehmen.

Ziele und Aufgabe. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen Vorschläge entwickeln, mit welchen städtebaulichen, gestalterischen und funktionalen Mitteln eine attraktive Verbindung zwischen Römerbrücke und zentraler Innenstadt geschaffen werden kann.

3.4 Übergangsbereich Trier-West

Ausgangslage. Begleitet vom Masterplan Trier-West befindet sich der Bereich entlang der Aachener und Luxemburger Straße im Umbruch. Auf den Brach- und Neu-



ordnungsflächen lastet ein erheblicher Veränderungsdruck, insbesondere durch Wohnungsbauvorhaben.

Gleichzeitig haben sich an der Uferkante als Nachfolgenutzungen aufgegebener Gewerbebetriebe auch Gastronomie- und Kulturangebote angesiedelt, so etwa die Europäische Kunstakademie auf dem ehemaligen Schlachthofareal. Ausgehend von diesen erheblichen Entwicklungspotentialen wird die Bedeutung des bisher vernachlässigten westlichen Stadtteils deutlich wachsen. Mit dem zukünftigen Regionalbahnhaltepunkt Bahnhof Trier-West und dem geplanten neuen Stadtteilzentrum grenzen zwei zentrale Orte dieses Stadtteils unmittelbar an das Wettbewerbsgebiet.

Als Schauseite aus der Innenstadt hat das westliche Moselufer eine hohe stadtbildprägende Bedeutung, der sie nur zum Teil gerecht wird. Heute überwiegen Gestaltungsmängel und dominierende Hochwasserschutzmaßnahmen an der Bebauung, aber auch unbefriedigende,

schlecht gestaltete und zu schmale Verbindungen vom Moselufer zur Aachener und zur Luxemburger Straße.

Ziele und Aufgabe. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen beantworten, wie die westliche Uferseite städtebaulich aufgewertet werden kann. Neben der Gestaltung einer hochwertigen und fernwirksamen Ufersilhouette soll insbesondere das Moselufer besser an die westlichen Stadtteilen angebunden werden: durch attraktivere Zugänge, aber auch durch Nutzungsergänzungen. Es werden daher neben gestalterischen Aussagen auch Vorschläge für weitere Nutzungsangebote – etwa touristischer Art oder für die Naherholung – erwartet. In die Überlegungen einzubeziehen sind die Einbindung der „Europäischen Kunstakademie“ und deren Aufwertung durch mögliche Nutzungsanreicherungen ebenso wie die Verknüpfung des westlichen Brückenkopfes mit dem Bahnhof und dem geplanten Zentrumsbereich. Insgesamt soll die Gestaltung auch zu einer verbesserten Adressbildung des westlichen Moselufers beitragen.

4. Der engere Planungsraum – Ausgangslage, Bindungen, Ziele, Handlungsspielräume

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

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

- der Teilbereich 1 – das UNESCO-Welterbe **Römerbrücke**,
- der Teilbereich 2 – der **westliche Brückenkopf** mit dem künftigen Regionalbahnhaltdepunkt Bahnhof Trier-West und dessen Umfeld,
- der Teilbereich 3 – das **westliche Moselufer** mit den Zugängen zur angrenzenden Bebauung,
- der Teilbereich 4 – der **östliche Brückenkopf** mit dem Übergang zur Innenstadt und zum Alleenring und
- der Teilbereich 5 – das **östliche Moselufer** mit den Kranen und den alten Kaianlagen.

4.1 Die Römerbrücke

Ausgangslage

Archäologie und Denkmalpflege. An der heutigen Gestalt der Brücke lassen sich seine Entwicklungs- und Bauphasen deutlich ablesen. Entgegen seiner heutigen Breite von 13,20 m hatte die antike Römerbrücke eine Fahrbahnbreite von 10,15 m. Durch die 1931 erfolgte Verbreiterung der Verkehrsanlage ist der Gesamteindruck des historischen Bauwerks verloren gegangen.

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün.

Die Funktion der Römerbrücke hat sich gewandelt: vom historischen Eingang in die Stadt ist sie zur Verbindung zwischen den Stadtteilen geworden. Die stadträumlichen und gestalterischen Qualitäten werden der Bedeutung des stadtbildprägenden Wahrzeichens nicht gerecht. Es überwiegt die Verkehrsfunktion. Aufenthaltsqualitäten sind kaum vorhanden. Zur Verbesserung der

Verbindung der beiden Flussufer sehen die bisherigen Untersuchungen ergänzende Fußgänger- und Radbrücken (Barbara- und Irminensteg; siehe „Konzept Stadt am Fluss“) vor.

Verkehr. Die Römerbrücke ist eine wichtige Verbindung der westlichen Stadtteile mit der Trierer Innenstadt und teilt sich diese Aufgabe mit der nördlich gelegenen Kaiser-Wilhelm-Brücke und der südlich gelegenen Konrad-Adenauer-Brücke. Sie ist Verkehrsbauprodukt für zahlreiche Verkehrsarten: für den motorisierten Individualverkehr mit 13.700 Fahrzeugen je Tag, für den ÖPNV mit 200 Bussen je Tag sowie für den Rad- und den Fußgängerverkehr. Durch die Flächenaufteilung wird dabei der motorisierte Verkehr bevorzugt. Fuß- und Radverkehr funktionieren nur unter erheblichen räumlichen Einschränkungen: der nördliche Seitenraum ist für die Fußgänger, der südliche für die Radfahrer vorgesehen. Die funktional bedingte Auskrümmung dient der Fahrbahnerweiterung für den Fuß- und Radverkehr. Die Gesamtbreite von 13,20 m verteilt sich wie folgt: Randbereich 0,20 m – Radweg 2,35 m – Fahrbahn 8,10 m – Fußweg 2,35 m – Randbereich 0,20 m.

Eine Verkehrsreduzierung auf der Römerbrücke verbessert die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und führt zu einer erwünschten Verkehrsverlagerung nach Süden (auf die Konrad-Adenauer-Brücke), aber auch zu einer unerwünschten zusätzlichen Belastung im Norden (auf der Kaiser-Wilhelm-Brücke).

Für die im gesamtstädtischen Verkehrsnetz angestrebte Stärkung des Umweltverbundes ist auch die Busbeschleunigung ein wesentliches Element. Bei der Umgestaltung der Römerbrücke ist daher die künftige Führung des Busverkehrs von besonderer Bedeutung. Neben den besonderen Anforderungen an den Belag sollten daher neben der bevorzugten Signalisierung auch das zügige Passieren des Busses berücksichtigt werden – gegebenenfalls auch auf einer eigenen Spur.

Freizeit, Tourismus und Kultur. In der öffentlichen Wahrnehmung wird die Römerbrücke nicht als Teil des Welterbes erkannt. Neben ihrem gestalterischen Zustand liegt dies sicherlich auch in einer unzureichenden



Teilbereich 1: Die Römerbrücke
 Blick vom Westufer (oben)
 UNESCO-Welterbe (Mitte)
 Verkehrsstrasse Römerbrücke (unten)

Wegeföhrung und Information. Als touristischer Zielpunkt ist die Römerbrücke potenzieller Startpunkt für Touren und Exkursionen und – wie bereits erfolgreich praktiziert – auch als möglicher Veranstaltungsort.

Bindungen

Archäologie und Denkmalpflege

- keine Veränderung der antiken Pfeiler und der aufliegenden Bögen

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- Berücksichtigung der Anforderungen an die Verkehrssicherheit der Aufbauten (Brückengeländer)
- Brückenbeleuchtung muss Anforderungen an den Schiffsverkehr berücksichtigen
- Erhalt der notwendigen technischen Aufbauten (Zeichen Schifffahrt)
- Verzicht auf nicht notwendige Ausstattung möglich (vorhandene Leitern)

Verkehr

- Funktion als Verkehrsbauwerk beibehalten und erkennbar lassen
- Priorität für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV
- Eine Reduzierung auf zwei Fahrspuren ist nach der Verkehrsuntersuchung kurzfristig möglich.
- beidseitige Führung des Fußgängerverkehrs, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (ggf. Schutzstreifen)
- Hierzu ist im kurzfristigen Konzept (Entwicklungsperspektive 2015) weiterhin ein Erhalt der heutigen Breite von 13,20 m notwendig, im langfristigen Konzept kann eine Reduzierung der Breite auf 10,15 m zu Grunde gelegt werden.
- Oberflächenmaterial an notwendigen Busverkehr angepasst (Straßenoberbau Bauklasse 3 / kein Pflaster)
- Berücksichtigung der technischen Anforderungen, z. B. baulicher Anfahrtschutz für die Brüstungsbereiche (Schrammbord)

Umsetzung

- Im Hinblick auf die nicht kurzfristig zu realisierenden Änderungen am gesamtstädtischen Verkehrskonzept ist eine zeitliche Staffelung der Maßnahmen unter Annahme unterschiedlicher Verkehrsbelastungen notwendig (z. B. Entwicklungsperspektive 2015 Vorschläge mit motorisiertem Individualverkehr, Entwicklungsperspektive 2025 ohne motorisierten Individualverkehr) – hierbei sollte die endgültige Gestaltung auf dem Konzept der ersten Phase möglichst nahtlos aufbauen.

Ziele und Aufgaben

Archäologie und Denkmalpflege

- Sichtbarmachen und Berücksichtigung der **historischen Entwicklung** der Römerbrücke
- dem Bauwerk **angemessene Gestaltung**, die den besonderen Charakter und Wert der Römerbrücke erlebbar macht
- Auseinandersetzung mit dem Thema des Bedeutungswechsels der Brücke vom „Portal zur Stadt“ zum **Bindeglied zwischen den Stadtteilen**, Schwellenfunktion der Brücke

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- Verbesserung des **Erscheinungsbildes**: Veränderbarkeit von Brückenaufbauten und -auskragungen
- gestalterische und funktionale **Aufwertung** (Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung)
- Brücke als **Erlebnisort**
- Gestaltung der **Aufbauten** (Bestand, Ergänzung oder Neukonstruktion)
- **Inszenierung** der Römerbrücke (Fernwirkung / Illuminierung / Nachtwirkung)

Verkehr

- **neue Aufteilung des Querschnitts** zu Gunsten des Fußgänger- und Radverkehrs
- **perspektivisch: Zugänglichkeit** langfristig nur noch für Busse, Radfahrer und Fußgänger
- Erleben der Brücke als **Verkehrsbauwerk**

- Erarbeitung von **zwei Varianten** (kurzfristige Variante unter Beibehaltung der heutigen Breite (ca. 13,20 m), langfristige Variante mit reduzierter Breite (angelehnt an die römische Fahrbahn unter Beibehaltung der vorhandenen Einwölbung mit einer Breite von 10,15 m))

Freizeit, Tourismus und Kultur

- Nutzung der Römerbrücke als **Erlebnis- und temporärer Veranstaltungsort**
- verbesserte **Wegeführung und Information**

4.2 Der westliche Brückenkopf

Ausgangslage

Archäologie und Denkmalpflege. Der westliche Brückenkopf ist wie der gesamte Planungsbereich Teil des Grabungsschutzgebietes. Nach dem Denkmalschutzgesetz des Landes Rheinland-Pfalz bedeutet dies, dass Vorhaben in Grabungsschutzgebieten, die im Boden verborgene Kulturdenkmale gefährden können, der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde bedürfen.

Vermutete Bodendenkmale sind der westliche Brückenkopf der Römerbrücke (vor Ort teilweise sichtbar), Fundamente eines möglichen Brückentores und Reste einer vorgelagerten Befestigung. Daneben sind weitere Bodendenkmale zu erwarten.

Mit den markanten historischen Gebäuden Aachener Straße 6 und Luxemburger Straße 2 – dem ehemaligen Bahnhof (heutig Benedikt-Labre-Haus) – liegen zwei Baudenkmale am westlichen Brückenkopf. Das Gebäude Aachener Straße 1 besitzt einen historischen Wert.

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün.

Heute wird der westliche Brückenkopf von seiner Verkehrsfunktion dominiert. Ihm fehlen städtebauliche Qualitäten und eine räumliche Fassung. Der Bezug zur Römerbrücke und insbesondere zur Mosel ist wenig ausgeprägt: die an die Römerbrücke angelagerten Zugänge reichen nicht aus oder sind nur eingeschränkt nutzbar. Die Moselabgänge sind wenig einladend und unattraktiv gestaltet.



Verkehr. Der Kreuzungsbereich weist erhebliche funktionale Defizite auf. Neben der mangelhaften Knotenpunktgestaltung ist dies vor allem eine unbefriedigende Rad- und Fußwegführung. Eine Neuordnung der Verkehrsflächen unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes kann Spielräume zu einer Aufwertung des Bereiches eröffnen. Mit einer geplanten Reduzierung der Verkehrsströme besteht die Möglichkeit zu einer umfassenden Neuordnung der Verkehrsflächen und einer Neugestaltung.

Begleitet wird die städtebauliche und verkehrliche Aufwertung durch die funktionale Aufwertung des ehemaligen Bahnhofs mit der reaktivierten Weststrasse von Trier nach Luxemburg: der ehemalige Bahnhof wird zum Regionalbahnhaltdepunkt Bahnhof Trier-West.



Freizeit, Tourismus und Kultur. Durch die fehlende Lenkung und Information gibt es keine befriedigende Anbindung des Moselradweges und der Promenade an den westlichen Brückenkopf. Der öffentliche Raum entspricht nicht der Eingangsfunktion zum westlichen Stadtteil. Touristische Informationen zur Geschichte und zu touristischen Zielen fehlen ebenso wie Wegehinweise insbesondere auch in Verbindung mit dem Bahnhof.

Bindungen

Archäologie und Denkmalpflege

- Grabungsschutzgebiet
- aus archäologischer Sicht gestaltbarer Bereich
- bei Bodeneingriffen in archäologische Schichten werden präventive Grabungen erforderlich

Verkehr

- Verkehrsregelung durch Kreisverkehr oder Lichtsignalanlage
- barrierefreier Bushalt zur Anbindung / Verknüpfung des neuen Regionalbahnhaltdepunktes Bahnhof Trier-West



Teilbereich 2: Der westliche Brückenkopf

Verkehrsknoten
Aachener Straße (oben)

Aachener Straße (im Hintergrund Bahnhof Trier-West (Mitte))

Bahnbrücke K 1 (unten)

Ziele und Aufgaben

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- Schaffung eines „**Stadteingangs Trier-West**“ als **Eingangssituation** zum westlichen Stadtteil, Adressbildung, Verknüpfung zum geplanten neuen Stadtteilzentrum Trier-West
- städtebauliche und **stadträumliche Entwicklung** des Brückenkopfes
- gestalterische Aufwertung und **Platzgestaltung**
- Angebot von zwei attraktiven **Abgängen zum Moselufer** – davon mindestens ein barrierefreier großzügiger Abgang
- verbesserte **Orientierung**
- städtebauliche **Integration des Bahnhalt punktes**: gestalterische und funktionale Einbindung des neuen Regionalbahnhalt punktes Bahnhof Trier-West / Vorplatzgestaltung

Verkehr

- **Reduzierung** der Straßenverkehrsfläche
- verbesserte **Verknüpfung der Rad- und Fußwege** mit der Römerbrücke
- Bushaltestelle „Westbahnhof“: Bus-Bahn-Umstiegs haltestelle (Busverkehrsbeziehungen in alle Richtungen beachten)

Freizeit, Tourismus und Kultur

- touristische **Information** und Besucherführung
- **Aufenthaltsqualität** des öffentlichen Raumes mit großzügiger Anbindung an das Moselufer

4.3 Das westliche Moselufer

Ausgangslage

Archäologie und Denkmalpflege. Der Teilbereich ist Grabungsschutzgebiet. Als verborgene Kulturdenkmale werden antike Uferbefestigungen vermutet. Am westlichen Moselufer verlief der historische Leinpfad.

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün.

Das westliche Moselufer ist die Schauseite aus der Innenstadt. Heute leidet es unter den Gestaltungsmängeln der angrenzenden Bebauung (s. weiteren Betrachtungsraum „Übergangsbereich Trier-West“). Die Verbindungen zu den westlich angrenzenden Quartieren um die Aachener und die Luxemburger Straße sind unattraktiv und wenig einladend. Andererseits besteht durch die günstige Lage ein hoher Umnutzungsdruck zu Wohnungsbauten. Der notwendige Hochwasserschutz führt zu ungestalteten monotonen Schutzwänden.

Als Naherholungsraum hat das westliche Moselufer nur geringe Aufenthaltsqualitäten. Auch durch die Vegetation fehlen an vielen Stellen der Blickbezug und der Kontakt zur Mosel.

Verkehr. Als Moselradweg hat der Fuß- und Radweg entlang des Moselufers überregionale Bedeutung. Der zu schmale Weg kann jedoch den steigenden Druck durch Fuß- und Radverkehr sowie Skater zusätzlich zu seiner Funktion als Naherholungsraum und Teil des innerstädtischen Fuß- und Radwegenetzes nicht aufnehmen. Die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen Moselufer und Römerbrücke erfüllt weder gestalterische noch funktionale Ansprüche.

Freizeit, Tourismus und Kultur. Für das angrenzende Angebot an Hotels, Hostels, Gastronomie und Kultureinrichtungen wie die Europäische Kunstakademie fehlen einladende und gut nutzbare Verknüpfungen. Die Anbindung an die Innenstadtseite ist unattraktiv und in Teilen weitläufig. Im Uferbereich fehlen Rast- und Verweilplätze.

Bindungen

Archäologie und Denkmalpflege

- Grabungsschutzgebiet
- aus archäologischer Sicht gestaltbarer Bereich
- bei Bodeneingriffen in archäologische Schichten werden präventive Grabungen erforderlich



Teilbereich 3: Das westliche Moselufer

Südlich der Römerbrücke (oben)

Uferbebauung nördlich der Römerbrücke (Mitte)

Abgang von der Aachener Straße (unten)

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- notwendiger Hochwasserschutz
(HQ 100: 132,20 m über NN bei km 193,4; 132,10 m über NN bei km 192,5)
 - Das Abfluss- und Retentionsvolumen darf durch Eingriffe in der Gesamtbilanz nicht verringert werden.
- Berücksichtigung des Überschwemmungsbereichs

Verkehr

- teilweise Erschließungsfunktion, notwendige Zufahrten
- Zufahrtmöglichkeiten (Rettungs-, Pflegefahrzeuge usw.)
- Verbreiterung der Fuß- und Radwege (Mindestbreite 3 m)
- wegen der unmittelbar angrenzenden Fahrrinne Verzicht auf Schiffs- oder Bootsanleger

Ziele und Aufgaben

Archäologie und Denkmalpflege

- statt weitreichender räumlicher Eingriffe eher Zitieren der „Geschichtlichkeit des Ortes“ (z. B. Thematisieren des Moselleinpfades oder der antiken Uferbefestigungen)

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- Gestaltung einer hochwertigen **Ufersilhouette** unter Beachtung der Fernwirkung (Beleuchtung, Silhouette)
- Qualifizierung und bauliche **Integration des Hochwasserschutzes**
 - Vorschläge als Varianten zu den bestehenden Hochwasserschutzwänden (Rampen, Abtreppungen, flutbare Tiefgaragen usw.) sowie der halböffentlichen Übergangsbereiche zu den Wohnanlagen
 - Vorschläge dürfen den Wasserabfluss und die Retention nicht behindern
- **Erlebbarkeit** der Mosel
- Verknüpfung des Ufers und des Uferweges mit den angrenzenden Nutzungen und Stadtteilen: Attraktive **Zugänge**
- Angebot an **Erholungsorten und Blickpunkten**

Verkehr

- Gestaltung und Dimensionierung der **Wege** (Materialien, Beleuchtung)

Freizeit, Tourismus und Kultur

- Überlegungen zu „**Kunst an der Mosel**“ (auch in Verbindung mit der Europäischen Kunstakademie)
- Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** durch Ausbildung von Rast- und Verweilplätzen

4.4 Der östliche Brückenkopf

Ausgangslage

Archäologie und Denkmalpflege. Der Teilbereich ist Grabungsschutzgebiet. Vermutete bzw. nachgewiesene Bodendenkmale sind der barockzeitliche (nachgewiesen) und der römische (vermutet) Brückenkopf der Römerbrücke sowie zwei römische Landpfeiler der Brücke (unmittelbar östlich des heutigen Brückenkopfes liegend, bei Kanalbauarbeiten um 1900 in der Moseluferstraße und in der einmündenden Karl-Marx-Straße angeschnitten). Daneben sind weitere Bodendenkmale zu erwarten. Unklarheiten bestehen über den genauen Verlauf der antiken Stadtmauer und über die Lage des antiken Brückentors. Der östliche Brückenkopf stellt auch den potenziellen Übergang der Römerbrücke zum römischen Trier und zu den Barbarathermen dar.

Mit der Moseluferstraße und dem Bereich Südallee/Kaiserstraße verlaufen wesentliche Teile der Denkmalzone Alleening durch den Teilbereich. Der Trierer Alleening ist dabei zweierlei: die auf den ehemaligen Wallanlagen verlaufende Grünanlage rund um den mittelalterlichen Stadtkern und das Verkehrsband um die Innenstadt für alle Verkehrsarten.

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün.

Der östliche Brückenkopf bildet als möglicher Stadteingang die Schwelle zur Innenstadt. Er ist die Nahtstelle zwischen Römerbrücke, Alleening und historischer Innenstadt. Gleichwohl fehlen ihm die städtebaulichen und architektonischen Qualitäten, um dieser Rolle gerecht zu werden. Die Abgänge zur Mosel sind unattraktiv gestaltet

und nur eingeschränkt nutzbar – der Bezug zur Mosel ist nicht erlebbar.

Verkehr. Noch stärker als der westliche Brückenkopf ist dieser Teilbereich heute reiner Verkehrsraum. Das Erleben wird fast ausschließlich durch den Verkehr bestimmt. Der Kreuzungsbereich weist eine enorm hohe Verkehrsdichte auf, wobei noch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird. Das Johanniterufer als Teil des Alleenrings trennt das Moselufer von der Innenstadt. Im Gegensatz zum westlichen gegenüber reicht hier jedoch das zur Verfügung stehende Platzangebot nicht aus, um das Verkehrsaufkommen stadtverträglich zu bewältigen. Hinzu kommen erhebliche funktionale Defizite: die Knotenpunktgestaltung ist für Verkehrsteilnehmer sehr kompliziert, die Fußgänger- und Radfahrerführung unbefriedigend und es bestehen Lücken im Wegenetz.

Freizeit, Tourismus und Kultur. Die fehlende touristische Lenkung und Information erlauben keine zufriedenstellende Anbindung des Moselradweges und der Promenade an den östlichen Brückenkopf und wird zudem dem Welterbe nicht gerecht. Auch für die Freizeitnutzung stellen die mangelhafte Erreichbarkeit des Moselufers und der stark verlärmte Kreuzungsbereich eine große Barriere dar.

Bindungen

Archäologie und Denkmalpflege

- Grabungsschutzgebiet
- bei Bodeneingriffen in archäologische Schichten werden präventive Grabungen erforderlich
- Erhalt und Schutz von Pegelhaus und Konstantinsäule

Verkehr

- Haltepunkt für Touristenbusse im Umfeld von Römerbrücke und Barbarathermen
- Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrsanlagen an den Knotenpunkten Johanniterufer/Römerbrücke/Karl-Marx-Straße und Barbaraufer/Kaiserstraße/Südallee entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung (s. Gutachten Pkt. 4.2.2 und 4.3.2)
 - Knotenpunktausbildung – Möglichkeit der Reduzierung der Fahrspuren: hierbei ist bei der Entwick-



Teilbereich 4: Der östliche Brückenkopf

Eingang in die Karl-Marx-Straße
(oben)

Johanniterufer und St.-Barbara-
Ufer (Mitte)

Johanniterufer mit Pegelhaus
(unten)

lungsperspektive 2015 zu berücksichtigen, dass ein Verzicht auf die Fahrspur am Johanniterufer ggf. nur stufenweise möglich ist und in einer Zwischenzeit die heutige Fahrbahnbegrenzungslinie beibehalten werden muss.

- Eine zügige Abwicklung des Busverkehrs ist zu gewährleisten (Busvorrangschaltung)
- Beidseits der Moseluferstraßen sind die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Radwege in Zweirichtungsverkehr nachzuweisen (im Bereich der Südallee mit Anschluss an den Radweg in der Grünanlage des Alleenrings).

- In der Karl-Marx-Straße sind in der Entwicklungsperspektive 2015 keine wesentlichen Änderungen der Verkehrsbelastungen zu erwarten. In der Entwicklungsperspektive 2025 kann von einer erheblichen Reduzierung des allgemeinen Kfz-Verkehrs ausgegangen werden mit einer Priorität für Fußgänger-, Radfahr- und Busverkehr.

Ziele und Aufgaben

Archäologie und Denkmalpflege

- durch städtebauliche Neuordnung Betonung der **Verbindung zwischen Römerbrücke und Barbarathermen** (Wegeführung, Beschilderung)
- Berücksichtigung der Verkehrs- und Freiflächen in der **Südallee** in Verbindung mit den Barbarathermen
- Inwertsetzung von Pegelhaus und Konstantinsäule

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- städtebauliche und **stadträumliche Neuordnung** des Brückenkopfes unter Einbeziehung der Südallee
- Schaffung eines **Entrées zur Innenstadt** und Verknüpfung mit der Innenstadt
- **gestalterische Maßnahmen** / Umgang mit dem baulichen Bestand
- verbesserte **Orientierung**
- Gestaltung und Funktionszuweisung der **Karl-Marx-Straße / Brückenstraße**
- Angebot von zwei attraktiven **Abgängen zum Moselufer** – davon mindestens ein barrierefreier großzügiger Abgang
- **gestalterische Aufwertung**

Verkehr

- Entwurf geeigneter Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung
- **Reduzierung** der Straßenverkehrsfläche
- Verbesserung des Übergangs zur Innenstadt durch **Umgestaltung und Umwidmung der Karl-Marx-Straße** (s. Verkehrsgutachten)
- verbesserte Verknüpfung der **Rad- und Fußwege** mit der Römerbrücke
- Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr und Verknüpfung mit dem innerstädtischen Verkehrsnetz
- Erarbeitung von zwei Varianten (kurzfristige und langfristige Variante)

Freizeit, Tourismus und Kultur

- touristische Information und Besucherführung

4.5 Das östliche Moselufer

Ausgangslage

Archäologie und Denkmalpflege. Der Teilbereich ist Grabungsschutzgebiet und Teil der Denkmalzone „Grün-gürtel“ (Alleenring). Es ist von verborgenen antiken und mittelalterlichen Moselanlagen auszugehen. Vermutet werden Uferbefestigungen, Kaimauern und Schiffsanlegestellen. Deren genaue Lage ist bis heute weitgehend unbekannt, mit Ausnahme einer massiven historischen Kaimauer aus Großquadermauerwerk, die wohl ins 18. Jahrhundert datiert und unmittelbar nördlich des Brückenkopfes in geringer Tiefe unter der modernen Uferanschüttung liegt.

Die Moseluferstraße mit Krahnenufer und Johanniterufer ist Teil der Denkmalzone Alleenring, wobei in diesem Abschnitt eher die Funktion des Verkehrsbandes dominiert und die Grünanlagen mit Schiessgraben und Moselanlagen untergeordnet sind. Mit den beiden historischen Moselkranen (Alter Kran und Zollkran) stehen am östlichen Moselufer zwei kulturhistorisch bedeutsame Denkmale. Ihr Innenraum ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Bis zur Moselkanalisierung waren den Kranen Hafenanlagen zugeordnet.

Die Konstantinsäule ist der Überrest des um 1847 errichteten und 1879 abgebrochenen St.-Barbara-Tores. Sie befindet sich in der Blickachse der Kaiserstraße. Das bekrönende Rokoko-Standbild des Kaiser Konstantin wurde 1965 durch eine Kopie ersetzt. Das Original soll aus dem Jahr 1726 stammen. Das schräg gegenüber der Einmündung der Dampfschiffstraße stehende neugotische Pegelhaus wurde um 1897 errichtet.

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün.

Das östliche Moselufer ist einerseits Schauseite der Innenstadt, gleichzeitig grenzt es die Stadt von der Mosel ab. Gründe sind insbesondere die Dammlage der Moseluferstraße und ihre trennende Wirkung als Verkehrsader. Mit seiner Anlage auf zwei Ebenen vermittelt das Moselufer zwischen den Höhenunterschieden von Stadt und Fluss. Der Damm hat jedoch gleichzeitig die Funktion des Hochwasserschutzes für weite Teile der Innenstadt. Der Bereich der Pferdeinsel ist bis zum östlichen Moselufer (Pferdemosel) als FFH-Gebiet geschützt, ebenso sind die Bäume in einem Streifen von je 3,0 m beidseits des Radwegs vom Zollkran moselabwärts als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen.

Die heute eher naturräumliche Prägung und „grüne“ Ufergestaltung datiert erst aus der Nachkriegszeit. Bis zur Moselkanalisierung war dieser Bereich durch Hafenanlagen geprägt. Die eingeschränkte Aufenthaltsqualität und mangelnde Bezüge zur Römerbrücke mindern die Qualitäten als Naherholungsraum. Es besteht weder eine gestalterische noch funktionale Anbindung an die unmittelbar angrenzende Innenstadt.

Verkehr. Als östlicher Teil des Moselradwegs hat der Fuß- und Radweg entlang des Moselufers überregionale Bedeutung. Gemessen an der Frequentierung und der damit verbundenen Konkurrenz von Rad- und Fußverkehr ist er wie sein westliches Gegenüber zu schmal.

Um die trennende Wirkung der Verkehrsader Moseluferstraße zu reduzieren oder zu beseitigen, gehen Überlegungen bis hin zur Verlagerung der Verkehre durch eine Tunnellösung. Bei einer solchen Lösung sind aber insbe-



Teilbereich 5: Das östliche Moselufer

Historischer Kran von 1413
(oben)Moselweg und Johanniterufer
(Mitte)Abgang vom Johanniterufer
(unten)

sondere die Konsequenzen in Bezug auf die Archäologie, die Kosten und letztlich auf die Verkehrsführung zu berücksichtigen (s. Verkehrsgutachten).

Freizeit, Tourismus und Kultur. Auf den Naherholungsraum Moselufer lastet ein enormer „touristischer und Freizeitdruck“. Zahlreiche Ansprüche werden an diesen Raum gestellt. So wird die Nutzung der Krane teilweise als „unter Wert“ eingeschätzt. Eine Nutzungserweiterung der Krane selbst – etwa um insgesamt wünschenswerte gastronomische Angebote – steht jedoch im Widerspruch zum Denkmal- und Schutzgedanken. Die intensive Nutzung durch Fuß- und Radverkehr wird ergänzt durch Überlegungen für einen Bootsanleger für den Wassertourismus. Am östlichen Moselufer, das für Tagestourismus und Sportboote in Frage kommt, reicht derzeit die Wassertiefe jedoch nicht für einen Bootsanleger aus. Zu berücksichtigen ist, dass die Vergrößerung der Wassertiefen und die Anlage eines Hafens für Sportboote erhebliche Investitionskosten nach sich ziehen werden. Mögliche Anknüpfungspunkte an die innerstädtischen touristischen Ziele sowie für die Naherholung (Zielgruppen insbesondere: Anwohner, Seniorenheime, Krankenhäuser, Arbeitsstätten) könnten über einen Dammdurchstich in Höhe von Krannenstraße und Schießgraben erfolgen. Dem beträchtlichen Anteil an Radtourismus wie auch der innerstädtischen Fahrradmobilität werden die Wegebreiten, die Beschilderungen sowie die verkehrlichen und gestalterischen Verknüpfungen mit der Innenstadt nicht gerecht.

Bindungen

Archäologie und Denkmalpflege

- Die historischen Kaimauern sind als Bodendenkmal zu erhalten und zu schützen. Die im Zuge der archäologischen Sondage (s. Wettbewerbsunterlage 15) ergraben und kartierten Kaimauern können integriert werden. Da deren Lage in den übrigen Bereichen nur ansatzweise geklärt ist, muss der Entwurf bei Abgrabungen in diesem Bereich auf mögliche Funde anpassbar sein.
- Bei Bodeneingriffen in archäologische Schichten werden präventive Grabungen erforderlich.

- Erhalt und Schutz der historischen Krane (Alter Kran und Zollkran), des Pegelhäuschens sowie der Konstantinsäule

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- notwendiger Hochwasserschutz
 - Das Abflussvolumen und der Retentionsraum dürfen durch Eingriffe in der Gesamtbilanz nicht verringert werden.

Verkehr

- Verbreiterung der Fuß- und Radwege
- Schiffsverkehr auf der Mosel (Fahrrinne westlich)

Freizeit, Tourismus und Kultur

- gastronomisches Angebot
- Informations- und Verweilplätze

Handlungsspielräume

- Intensität der Nutzung und Zugänglichkeit für Gastronomie im Umfeld der Krane
- Ergänzung des touristischen Angebotes: Bootsanleger für den individuellen Tagestourismus mit etwa 30 bis 40 Anlegestellen, hierbei ist die Vereinbarkeit von Urbanität und Bootsanleger für den Tagestourismus zu berücksichtigen

Ziele und Aufgaben

Archäologie und Denkmalpflege

- mögliches Nutzen von noch zu ergrabenen antiken Hafenanlagen-Resten oder Kaimauern als Gestaltungsanlass / Ablesbarkeit der **geschichtlichen Entwicklung**
- Gestaltung einer „**urbanen Kante**“ im Einklang mit archäologischen und denkmalpflegerischen Belangen
- mögliche **Integration der historischen Ufergestaltung** in die Neugestaltung
- **Inszenierung** des städtebaulichen Umfeldes (Konstantinsäule, Pegelhäuschen)

Gestaltung – Architektur, Stadtraum und Stadtgrün

- verbesserte **Anbindung des Moselufers** an die Innenstadt

- Möglichkeiten: attraktiver und belebter Damm-Durchstich als ebenerdige Unterführung (Krahnstraße) unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes (auch als Ergänzung zu den Überlegungen „Stadt am Fluss“ (s. 2): Durchstich Böhmerstraße und Schießgraben in Verbindung mit dem Irminensteg, Anbindung Barbarathermen/Südstadt im Bereich Gilbertstraße-Barbaraufener)
- Abwägung mit zu erwartendem Aufwand bei der Verlegung der Infrastruktur

- verbesserte **Erlebbarkeit** von Mosel und Römerbrücke (z. B. Balkone am Moselufer)
- Aufwertung des **Umfeldes der historischen Krane** – eventuell bauliche Ergänzung im Umfeld der Krane
- Ausbildung einer klaren **städtischen Kante** – evtl. verbunden mit historischen Zitaten (Freilegung der Kaimauern)
- Qualifizierung und Sicherung des **Hochwasserschutzes**
- Berücksichtigung der **naturschutzfachlichen Belange** in Bezug auf das benachbarte FFH-Gebiet sowie den geschützten Landschaftsbestandteil „Baumbestand am Moselradweg Trier“
- Definition von Orten und ihren Aktivitäten / Definition der **Nutzungsverteilung** (öffentlich / halböffentlich / privat)

Verkehr

- Gestaltung und Dimensionierung der **Wege** (Materialien, Beleuchtung)

Freizeit, Tourismus und Kultur

- ergänzendes temporäres **gastronomisches Angebot** unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes
- **Informationsmöglichkeiten** – evtl. mit Modell, kleiner Ausstellung
- Verbesserte **Zugänglichkeit**, Wegeführung und Aufenthaltsqualität.

