



TRIER · UMFELD PORTA NIGRA

Nichtoffener freiraumplanerischer Wettbewerb nach VOF und RPW 2008 · AUSLOBUNG



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN

Trier | Umfeld Porta Nigra

Nichtoffener freiraumplanerischer Wettbewerb
nach VOF (Ausgabe 2009) und RPW 2008 | Auslobung



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN

Trier | Umfeld Porta Nigra

Nichtoffener freiraumplanerischer Wettbewerb
nach VOF (Ausgabe 2009) und RPW 2008 | Auslobung

Ausloberin:
Stadt Trier
Stadtplanungsamt

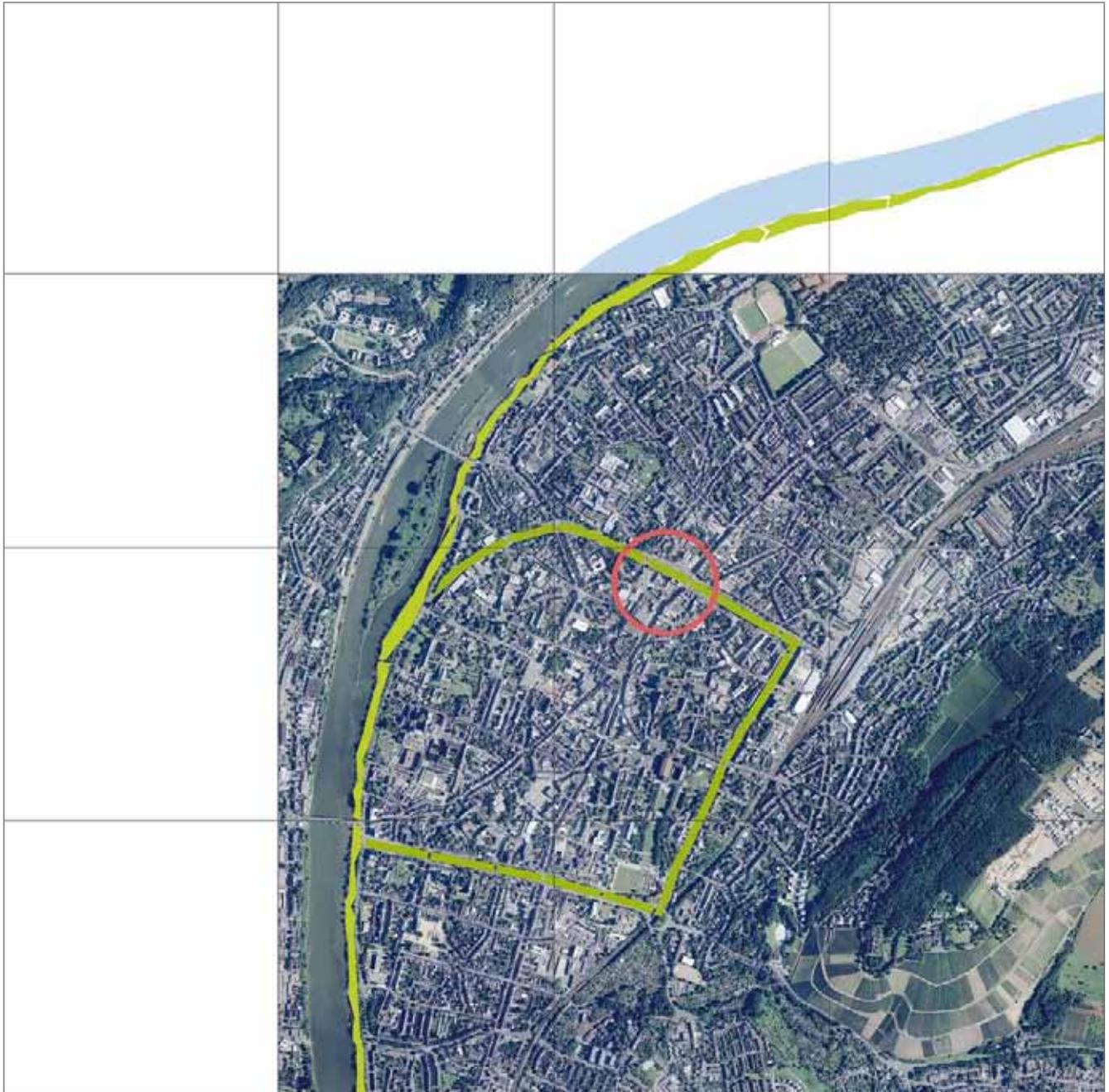
Projekt im Rahmen des
INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN

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)

Wettbewerbsbetreuung:
pp als
pesch partner architekten stadtplaner
Zweibrücker Hof 2
58313 Herdecke
pph@pesch-partner.de
www.pesch-partner.de

Inhalt

Präambel: Anlass und Ziele des Wettbewerbs	6	Teil B Hintergründe	
Teil A Das Verfahren		1 Die Stadt Trier und ihre Mitte	16
1. Auslobung	10	1.1 Lage und Einordnung	16
2. Ausloberin und Wettbewerbsbetreuung	10	1.2 Geschichte und Siedlungsentwicklung	16
3. Wettbewerbsart	10	2 Die Porta Nigra und ihr Umfeld	19
4. Teilnehmerinnen und Teilnehmer	10	2.1 Geschichte	19
5. Rückfragen, Auftaktkolloquium	10	2.2 UNESCO-Welterbe	20
6. Wettbewerbsunterlagen	11	Teil C Die Wettbewerbsaufgabe: Ausgangslage-Ziele-Aufgabe	
7. Wettbewerbsleistungen	11	1 Das Wettbewerbsgebiet	24
8. Kennzeichnung und Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	12	2 Identität und Geschichte	26
9. Preisgericht	12	2.1 Baustruktur und Denkmalschutz	26
10. Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten		2.2 Die Porta Nigra	28
11. Wettbewerbssumme: Preise und Anerkennungen	13	2.3 Archäologie	30
12. Weitere Bearbeitung der Aufgabe	13	3 Städtebau und Freiraum	33
13. Eigentum und Urheberrecht	13	3.1 Städtebauliche Planungen im Umfeld	33
14. Bekanntmachung des Ergebnisses und Ausstellung	13	3.2 Planungen für den Freiraum um die Porta Nigra	39
15. Prüfung	13	4 Verkehr	42
16. Terminübersicht	13	4.1 Allgemeines	42
		4.2 Zielkonzept Verkehr / Verkehrsgutachten	42
		4.3 Busverkehr	44
		4.4 Radverkehr	47
		5 Allgemeine Bindungen und Restriktionen	49



Präambel: Anlass und Ziele des Wettbewerbs

Trier – die älteste Stadt Deutschlands. Bauten und Denkmale aus der über 2000-jährigen Geschichte bestimmen bis heute ihr Stadtbild.

Wer an Trier denkt, denkt auch unweigerlich an sein UNESCO-Welterbe, die römischen Baudenkmale: den Dom, die Barbarathermen, die Kaiserthermen, die Basilika, das Amphitheater, die Römerbrücke – und natürlich an die Porta Nigra.

Sie ist das besterhaltene römische Stadttor nördlich der Alpen und gleichzeitig Sinnbild des geschichtlichen Wandels: über tausend Jahre war sie mittelalterliche Kirche und ist heute das Wahrzeichen Triers.

Ihre Funktion als Stadttor hat die Porta Nigra inzwischen verloren: der Fahrverkehr wird seitlich an ihr vorbei geführt. Fußgänger durchschreiten sie zwar wieder – ein Pendant zur Innenstadt fehlt aber auf der anderen Seite.

Auch das Umfeld entspricht in keiner Weise dem historischen Stellenwert. Der Fahrverkehr trennt das Tor von seiner Umgebung, der angrenzende Alleenring ist in seiner Gestalt und Funktion schwer zu erkennen, die Platzausbildung weist erhebliche gestalterische und funktionale Mängel auf.

Mit der Neugestaltung des im Wettbewerbsgebiet liegenden Simeonstiftplatzes ist ein erster wichtiger Schritt zur Aufwertung des Bereichs um die Porta Nigra getan. Langfristig soll die Umgestaltung vervollständigt werden. Grundlage hierfür soll der im Rahmen des „Investitionsprogramms nationale UNESCO-Welterbestätten“ ausgelobte Wettbewerb sein. Die Umfeldgestaltung der Porta Nigra versteht sich als wichtiger Baustein der Projekte zur Innenstadtgestaltung, die den besonderen städtebaulichen Charakter wieder betonen und aufwerten wollen.

Erwartet werden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern daher Aussagen, wie durch die Umgestaltung das Umfeld der Porta Nigra zu einem attraktiven, erlebbaren und

nutzbaren Teil der Innenstadt werden kann, der dem historischen Stellenwert gerecht wird und gleichzeitig Impulse für private Maßnahmen setzt. Hierdurch soll insbesondere die Porta Nigra als Wahrzeichen der Stadt Trier und als UNESCO Weltkulturerbestätte in Wert gesetzt werden.

Die im Wettbewerbsbereich vorgesehenen Flächen – die Platz- und Straßenräume im direkten Umfeld der Porta – sollen langfristig neu gestaltet werden. Hierfür werden im Wettbewerb Ideen und Konzepte gesucht. Um die Flächen in einem schlüssigen innerstädtischen Zusammenhang ausbilden zu können, sollen im Wettbewerb auch Aussagen zur städtebaulichen Anbindung gemacht werden.

Teil A: Das Verfahren





1. Auslobung

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die „Richtlinien für Planungswettbewerbe“ (RPW 2008) zugrunde, soweit es in der Auslobung nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist. Die Auslobung ist für die Ausloberin, die 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 2/09/10 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
Fon: 02330-9284-0 · Fax: 02330-9284-29
e-mail: pph@pesch-partner.de

3. Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wird als einstufiger nichtoffener freiraumplanerischer Wettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungs- und Losverfahren ausgelobt. Dabei kommen die Regeln der „Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen“ (VOF) und der RPW 2008 zur Anwendung.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch, das Verfahren ist anonym.

Soweit und sobald die Wettbewerbsaufgabe realisiert werden soll, erfolgt die Vergabe der Planungsleistungen in einem Verhandlungsverfahren. Teilnehmer/innen am Verhandlungsverfahren sind die Preisträger, so, wie sie in den Bewerbungsunterlagen zum VOF-Verfahren benannt wurden.

4. Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Landschaftsarchitekten/innen, Stadtplaner/innen und Architekten/innen.

Es wird den Teilnehmer/innen empfohlen, Sachverständige (Fachplaner/innen) aus dem Bereich Verkehr hinzuziehen. Das Hinzuziehen weiterer Sachverständiger ist den Teilnehmer/innen freigestellt.

Die Teilnehmerzahl ist auf 25 Teilnehmer/innen begrenzt, die aus zwei Gruppen zusammengestellt wurden:

Sechs Teilnehmer/innen wurden von der Ausloberin zur Teilnahme ausgewählt und eingeladen

- ARGE Lukas Baumewerd, Architekt, Köln und Calles-de Brabant, Landschaftsarchitekt, Köln
- Atelier Loidl, Landschaftsplaner und Stadtplaner, Berlin / Duisburg
- Lützwow 7, Landschaftsarchitekten, Berlin
- ARGE Ortner & Ortner, Architekten, Köln und FSWLA, Landschaftsarchitektur GmbH, Düsseldorf
- ARGE atelier podrecca vienna, Wien und Popovic Architekten, Göppingen
- ARGE Wandel Hoefler Lorch GmbH, Architekten Stadtplaner, Saarbrücken und BGHplan Landschaftsarchitekten, Trier / Überlingen

In einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren werden 19 Teilnehmer/innen ermittelt, wovon 3 Teilnehmer/innen durch junge Büros und 3 Teilnehmer/innen durch kleine Büroeinheiten gestellt werden. Die Teilnehmer/innen werden anhand eindeutiger, nicht diskriminierender und aufgabenbezogener qualitativer Kriterien aus dem Kreis der Bewerber ausgewählt. Die Kriterien werden in der Wettbewerbsbekanntmachung genannt. Ist die Bewerberanzahl nach einer objektiven Auswahl entsprechend dieser Kriterien zu hoch, werden die verbleibenden Bewerber durch Los bestimmt.

5. Rückfragen, Auftaktkolloquium

Schriftliche Rückfragen zur Auslobung können bis zum 22. September 2010 an

- pp als pesch partner architekten stadtplaner
Zweibrücker Hof 2 · 58313 Herdecke
Fon: 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 27. September 2010 ein Auftaktkolloquium durchgeführt.

Die Teilnahme ist für die Wettbewerbsteilnehmer verpflichtend.

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

6. Wettbewerbsunterlagen

Den Teilnehmern werden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

Als Druckversion und auf CD-ROM

01_Auslobungstext mit der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe

Plangrundlagen auf CD-ROM

02_DGK 5 – Deutsche Grundkarte im Maßstab 1:5.000 als Bilddatei

03_ALK – Digitale Liegenschaftskarte mit Höhenangaben als dxf-Datei

04_Orthofotos als Bilddateien

Materialien auf CD-ROM – Auslobungsunterlagen

05_Machbarkeitsstudie Verkehr (als pdf-Datei) einschließlich Entwurfsvarianten (als pdf- und dwg-Datei)

06_Lage der anzufertigenden Schnitte als pdf-Datei

07_Blickrichtungen der anzufertigenden räumlichen Darstellungen als pdf-Datei

08_Formblatt zur Flächenbilanz

09_Verfassererklärung auf Formblatt

Weitere Materialien auf CD-ROM

10_Wettbewerbsgebiet als dxf- und pdf-Datei

11_Karte städtischer Grundbesitz und Erdgeschossnutzungen als pdf-Datei

12_Lagepläne der Ver- und Entsorgungsanlagen als dwg-Datei

13_Hinweise zur archäologischen Befundsituation und zur Topografie

14_Liste der Denkmale im Wettbewerbsgebiet / Denkmaltopografie

15_Historische Karten

16_Umbauplanung Simeonstiftplatz

17_Auszüge des Radverkehrskonzeptes für das Umfeld der Porta Nigra

18_Übersicht der Veranstaltungen 2009 im Wettbewerbsgebiet

19_Vorschläge zum Werbekonzept der Tourist-Information und zur Stelengestaltung

7. Wettbewerbsleistungen

Von den Teilnehmer/innen werden zum Abgabetermin folgende Wettbewerbsleistungen gefordert:

- Gestaltungskonzept für das gesamte Wettbewerbsgebiet im Maßstab 1:500 (eventuelle Schatten sind transparent darzustellen)
- Gestaltungskonzept für den engeren Bereich im Maßstab 1:250 mit Aussagen zur

- Freiflächengestaltung mit Angabe der Materialien
- Grün und Bepflanzung
- Ausstattung (Möblierung, Beleuchtung usw.)
- Rampen, Treppen, Höhenangaben (eventuelle Schatten sind transparent darzustellen)
- Belebungskonzept
- 4 Schnitte in vorgegebener Lage im Maßstab 1:100 (siehe Plan „Lage Schnitte und Perspektiven“)
- 6 Details mit Aussagen zu Material, Beleuchtung, Bepflanzung usw.
 - Regeldetail Platzbereich Porta Nigra Südseite im Maßstab 1:50
 - Regeldetail Platzbereich Porta Nigra Nordseite im Maßstab 1:50
 - Gestaltung der Haltestelle im Maßstab 1:50
 - Alleenring / Grünflächen im Maßstab 1:50
 - Möblierung und Sonderelemente im Maßstab 1:10
 - Beleuchtung im Maßstab 1:10 (eventuelle Schatten sind transparent darzustellen)
- 4 räumliche Darstellungen, hiervon zwei in vorgegebener Lage (siehe Plan „Lage Schnitte und Perspektiven“)
- skizzenhafter Nachweis der Umbauphasen
- Flächenbilanz mit Aussagen zu den vorgeschlagenen Materialien auf dem beigefügtem Formblatt (Die Flächen und deren Größen sind zusätzlich für die Vorprüfung auf einem Plan darzustellen. Dieser ist zudem im dxf-Format mitzuliefern.)
- Entwurfserläuterungen auf maximal 3 Seiten DIN A4
- Verfassererklärung auf beigefügtem Formblatt
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Es dürfen maximal sechs Pläne eingereicht werden. Die Plangrößen dürfen das Format DIN A0 im Querformat nicht überschreiten.

Alle Pläne sind als Papierausdruck in dreifacher Ausfertigung (davon zwei Exemplare für die Vorprüfung) abzugeben. Sie sind zusätzlich als jpg- oder tiff-Dateien und als pdf-Dateien auf einem Datenträger mitzuliefern. Die Dateien werden ausschließlich zur Dokumentation des Verfahrens verwendet.

Lagepläne, Schnitte und Flächenbilanz 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.

Alle digitalen Informationen sind zu anonymisieren.

8. Kennzeichnung und Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind bis spätestens 19. November 2010, 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 19. November 2010, 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 mitbeurteilt. Rechtzeitig eingelieferte Arbeiten, die später als am 26. November 2010 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 6 unterschiedlichen arabischen Ziffern zu versehen.

Die Verfassererklärung ist in einem mit gleicher Kennzahl versehenen, verschlossenen, undurchsichtigen Umschlag einzureichen.

9. Preisgericht

Die Wettbewerbsarbeiten werden durch ein Preisgericht beurteilt, dem angehören:

■ Preisrichter/innen

- Klaus Bierbaum, Landschaftsarchitekt, Mainz
- Klaus Jensen, Oberbürgermeister der Stadt Trier
- Simone Kaes-Torchiani, Baudezernentin der Stadt Trier
- Rainer Lehnart (SPD-Fraktion), Dezernatsausschuss / Rat
- Thomas Metz, GDKE – Generaldirektion kulturelles Erbe, Mainz
- Jürgen Minkus, Architekt, Köln
- Dr. Brigitta Ringbeck, Ministerialrätin, Beauftragte der Kultusministerkonferenz beim UNESCO-Welterbekomitee
- Prof. Oskar Spital-Frenking, Architekt und Stadtplaner, ICOMOS, Trier / Lüdinghausen
- Prof. Kunibert Wachten, Architekt und Stadtplaner, Architektur- und Städtebeirat Trier, Dortmund / Aachen

■ Stellvertretende Preisrichter/innen

- Angelika Birk, Bürgermeisterin der Stadt Trier
- Prof. Marion Goerdts, Architektin und Stadtplanerin, Wiesbaden / Trier
- Christine Müller, Landschaftsarchitektin, Architektur- und Städtebeirat Trier, Köln / Luxemburg
- Dr. Christian Schüler-Beigang, Sekretariat für das Welterbe in Rheinland-Pfalz, Mainz
- Prof. Dr. Winfried Weber, Bischöfliches Dom- und Diözesanmuseum, Trier

■ Sachverständige Berater/innen ohne Stimmrecht

- Iris Wiemann-Enkler, Stadt Trier, Stadtplanungsamt
- Franz Kalck, Stadt Trier, Grünflächenamt
- Dr. Angelika Meyer, Stadt Trier, Denkmalpflege
- Gerhard Thesen, Stadt Trier, Wirtschaftsförderung
- Wolfgang van Bellen, Stadt Trier, Tiefbauamt
- Frank Birkhäuser, Stadtwerke Trier
- Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, Büro R+T, Darmstadt
- Dr. Joachim Hupe, Rheinisches Landesmuseum Trier / Landesarchäologie
- Ricarda Ruland, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn
- 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. (Zu beurteilende Vorgaben der Auslobung sind ausschließlich die in Teil C am Ende der jeweiligen Kapitel besonders hervorgehobenen „Ziele und Wettbewerbsaufgaben“.)

- 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
- Freiraum- und gestalterische Qualität
- Umgang mit dem Weltkulturerbe und der Denkmalpflege
- Umsetzung der verkehrlichen Anforderungen
- Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Erstellung und Folgekosten
- Einhaltung planungs- und bauordnungsrechtlicher Vorschriften

11. Wettbewerbssumme: Preise und Anerkennungen

Insgesamt steht eine Wettbewerbssumme in Höhe von 85.000 Euro (inkl. Mehrwertsteuer) zur Verfügung. Dabei ist folgende Staffelung vorgesehen, von der das Preisgericht abweichen kann:

1. Preis	32.000,00 Euro
2. Preis	20.000,00 Euro
3. Preis	14.000,00 Euro
4. Preis	10.000,00 Euro
2 Anerkennungen à	4.500,00 Euro

12. Weitere Bearbeitung der Aufgabe

Die Ausloberin beabsichtigt, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts und vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien einem der Preisträger die weitere Bearbeitung der Aufgabe (gem. RPW § 8.2 und VOF) mindestens bis Leistungsphase 5 zu übertragen,

- sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht,
- sofern der Verfasser eine fachlich einwandfreie Durchführung der Aufgabe gewährleistet,
- soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrunde liegende Aufgabe realisiert werden soll.

Aus Finanzierungsgründen kann derzeit nicht von einer unverzüglichen Umsetzung der Planung ausgegangen werden.

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.

Die Ausloberin behält sich das Recht vor, im Falle einer Beauftragung eines Wettbewerbsteilnehmers mit den Architektenleistungen andere als die ggf. in der Verfassererklärung genannten Sonderfachleute zu beauftragen.

13. Eigentum und Urheberrecht

Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen versehenen Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die übrigen Wettbewerbsarbeiten können binnen vier Wochen nach Schluss der Ausstellung bei der Ausloberin abgeholt werden. Nicht abgeholte Arbeiten werden vernichtet.

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 Teilnehmer/innen 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 Teilnehmern durch Übersendung des Protokolls über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitteilen und der Öffentlichkeit sobald als möglich bekannt machen. Im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren werden alle eingereichten Arbeiten ausgestellt. Ort und Zeit der Ausstellung werden rechtzeitig bekannt gegeben.

15. Prüfung

Eine Nachprüfmöglichkeit des Verfahrens besteht über die Vergabekammer Rheinland-Pfalz.

16. Terminübersicht

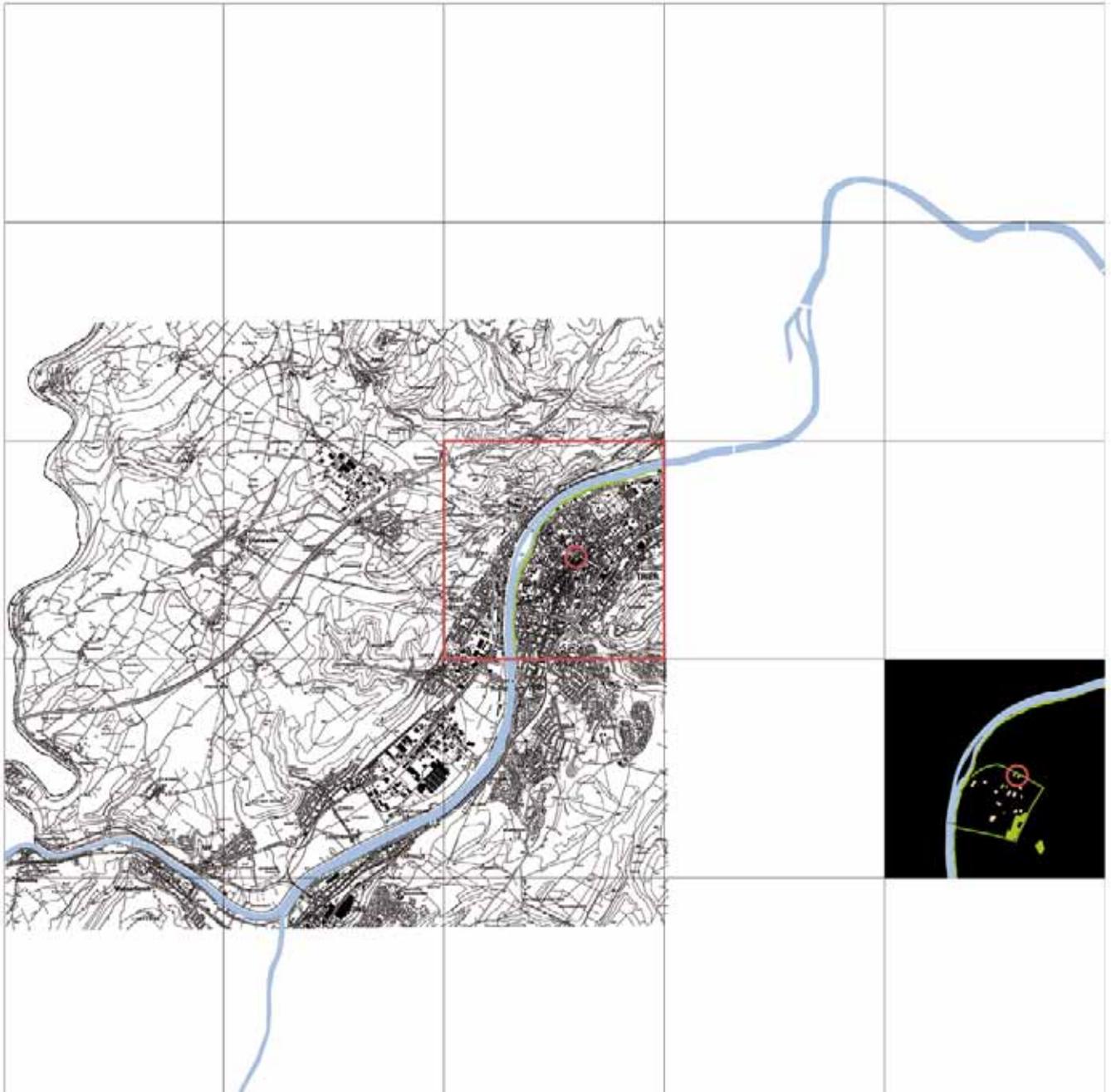
Auftaktkolloquium	27. September 2010
Abgabe	19. November 2010
Preisgericht	10. Dezember 2010

Teil B: Hintergründe

14







1. Die Stadt Trier und ihre Mitte

1.1 Lage und Einordnung

Trier liegt im Westen von Rheinland-Pfalz im mittleren Moseltal. Mit rund 108.000 Einwohnern – davon 103.000 mit Hauptwohnsitz – ist Trier nach Mainz, Ludwigshafen und Koblenz die viertgrößte Stadt des Bundeslandes und in der Landesplanung als Oberzentrum eingestuft. Sie ist kreisfreie Stadt, Bischofs- und Universitätsstadt.

Trier ist Mittelpunkt des Weinbaugebiets an Mosel, Saar und Ruwer, zudem Standort namhafter, zum Teil weltbekannter Unternehmen der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, der Textilindustrie, der Feinmechanik, des Baugewerbes sowie des Kunsthandwerks.

1.2 Geschichte und Siedlungsentwicklung

Die älteste Stadt Deutschlands. Trier ist die älteste Stadt Deutschlands – ein Monument der Zeitgeschichte. Die Geschichte der Stadt beginnt um 16 vor Christus mit den Römern als „Augusta Treverorum“.

Baudenkmale, Kirchenanlagen und römische Kulissen prägen die Stadt und erinnern bis heute an ihre über 2000-jährige Vergangenheit – auch als einstige Residenz römischer Kaiser. Die wichtigsten Zeugnisse dieser Epoche sind das Amphitheater, die Kaiserthermen, die Konstantin-Basilika, die Römerbrücke, die Barbarathermen und natürlich das Wahrzeichen der Stadt – die 1800 Jahre alte Porta Nigra.

Aber gerade die Vielfalt der unterschiedlichen Epochen und Stile verleihen der Stadt ihren einzigartigen Charakter. Bestes Beispiel hierfür 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.



- Eine ausführliche Darstellung der Stadtgeschichte findet sich auf der Internet-Seite der Stadt Trier „Stadtinfos“/ „Epochen der Stadtgeschichte“.

Die wichtigsten Daten zur geschichtlichen Entwicklung Triers und seiner Innenstadt:

Die Anfänge ...

- 16 v. Chr. Stadtgründung Triers. Im Zuge der Neuordnung Galliens bestimmt Kaiser Augustus die Treverer-siedlung an der Mosel zur Hauptstadt – mit dem Namen „Augusta Treverorum“.
- Um 100 n. Chr. Bau des Amphitheaters als Arena für Gladiatoren- und Tierkämpfe am Hang des heutigen Petrisbergs. Die Ränge bieten Platz für 25.000 Zuschauer. Trier umfasst eine Fläche von ca. 285 ha und ist damit fast dreimal so groß wie Köln.
- Um 175 n. Chr. Errichtung des Stadttors Porta Nigra, des nördlichen Eingangstors zur Stadt.

Trier – das „zweite Rom“ ...

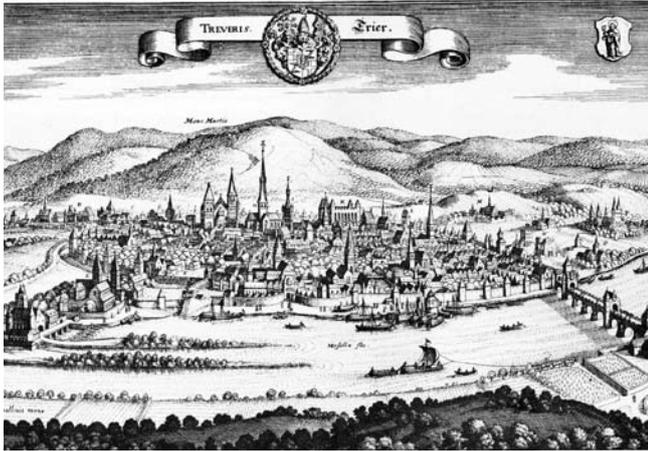
- 275 n. Chr. Zerstörung Triers durch Franken und Alemannen. Großzügiger Neubau der gesamten Stadt durch Constantius Chlorus, den Vater Konstantins des Großen.
- 293 n. Chr. Trier wird Hauptstadt und Kaiserresidenz des weströmischen Reichs, das Gallien, Spanien und Britannien umfasst – u. a. für Konstantin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

Zentrum des Christentums ...

- Um 326 n. Chr. Beginn des Dombaus als Doppelkirchenanlage.
- 402 n. Chr. Die römischen Kaiser verlagern ihren Sitz von Trier nach Arles.



Kaiserthermen
Dom mit Liebfrauenkirche



Vom Erzbistum zum Kurstaat ...

- 958 n. Chr. Die Erzbischöfe werden gleichzeitig Reichsfürsten. Sie erhalten königliche Rechte. Erzbischof Heinrich I. lässt das Marktkreuz als Wahrzeichen des Marktrechts errichten. Es ist das älteste Marktkreuz in Deutschland.
- Um 1102. Errichtung der mittelalterlichen Befestigung der Stadt.
- 1148. Fertigstellung der mittelalterlichen Stadtmauer. Die ummauerte Stadtfläche (ca. 139 ha) ist nur noch halb so groß wie die der römischen Stadt.

Erstarkung des Bürgertums ...

- Ab 1161. Trier ist Stadtgemeinde unter der Leitung von Schöffen.
- 1302. Die Zünfte erreichen das Mitbestimmungsrecht in der Stadtverwaltung.

Niedergang und Blüte ... 1674/75.

- Besetzung der Stadt durch französische Truppen, Zerstörung zahlreicher Profanbauten und Kirchen. 1684. Schleifung aller Festungswerke.
- 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 und Stadtmauer, der kurfürstlichen Palastweiterung und dem Bau der Paulinuskirche nach Balthasar Neumann.

- 1798. 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. Das Elend in seiner Heimatstadt liefert ihm erste Impulse für seine spätere Lehre.

Der Zweite Weltkrieg ...

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

Die Innenstadt heute ...

- 1964. Eröffnung des neu erbauten Theaters der Stadt Trier am Augustinerhof.
- Seit 1971. Einrichtung der Fußgängerzone.
- 1984. 2000-Jahrfeier mit Gestaltung des Hauptmarktes und Umgestaltung Basilika-Vorplatz.
- 1987. Überraschender Fund der dritten römischen Thermenanlage (ca. 3. Jh. n. Chr.) beim Bau einer Tiefgarage auf dem Viehmarktplatz.
- 1996. Einweihung des umgestalteten Domfreihofs.
- 1998. Fertigstellung der Glasvitrine über den römischen Thermenfunden auf dem Viehmarkt.
- 2004. Einweihung des umgestalteten Kornmarkts.

2. Die Porta Nigra und ihr Umfeld

2.1 Geschichte (aus: www.welterbe-trier.de)

Die Porta Nigra ist eines der am besten erhaltenen Tore der antiken Welt und das besterhaltene römische Stadttor diesseits der Alpen. Über fast eintausend Jahre prägte sie darüber hinaus das Stadtbild als „Simeonkirche“ und ist damit ein herausragendes kultur- und religionsgeschichtliches Zeugnis.

- Eine umfassende Darstellung zur Geschichte der Porta Nigra findet sich auf der Internet-Seite www.welterbe-trier.de

Römerzeit – Stadttor zum römischen Trier

Mit dem Ausbau Triers im 2. Jahrhundert n. Chr. entsteht die Stadtmauer mit mindestens fünf Toren. Das Tor im Norden heißt Porta Nigra.

Die lateinischen Benennungen aller Tore stammen erst aus dem Mittelalter. Der Name Porta Nigra wird erstmals 1041 erwähnt. Er kommt wohl von der Farbe, die das ursprünglich helle Tor im Laufe der Zeit durch Verwitterung und Umwelteinflüsse angenommen hatte.

In der Größe entspricht die Porta Nigra trotz ihrer gewaltigen Ausmaße der Norm bei römischen Stadttoren. Der gesamte Bau ist 36 Meter breit und bei den Türmen 21,50 Meter tief. Der fast vollständig erhaltene Westturm ist noch knapp 30 Meter hoch. Im Fundament besitzt die Porta Nigra eine Stärke von vier Metern. Die eigentliche Mauer ist 3,40 Meter dick, der Laufgang liegt 6,20 Meter über dem Straßenniveau der Stadt.

Als Baumaterial dient der Sandstein, der in der Nähe von Trier im Kylltal gebrochen wird. In der Entstehungszeit des Tores errichteten die Römer öffentliche Gebäude gerne aus großen Quadern. Die größten wiegen hier sechs Tonnen.

Architektonisch ist die Porta Nigra eine Doppeltoranlage, die symmetrisch um einen Innenhof errichtet wird. Dieser Zwinger soll das Eindringen ungewollter Besucher in die Stadt verhindern.

Richtung Stadt sind direkt an das Tor so genannte Laubengänge angeschlossen – überdachte Bürgersteige, die alle wichtigen Straßen der Stadt flankieren, damit die Bürger ihr Ziel erreichen, ohne unmittelbar der Witterung ausgesetzt zu sein.

Die Porta Nigra entsteht offenbar zu Friedenszeiten als Repräsentationsbau und wird aus unbekanntem Gründen nie vollendet. Diese Unfertigkeit ist auch an den nicht ausgear-

beiteten Säulen und den nicht geglätteten Wandflächen erkennbar.

Große Stadttore wie die Porta Nigra sollen neben ihrer Schutzfunktion auch die Wohlhabenheit der Stadt repräsentieren. Die Größe und Wucht der feldseitigen Architektur dürfte ihre Wirkung nicht verfehlt haben. Zwei halbkreisförmig vorspringende Türme, die ursprünglich je vier Geschosse hoch sind, betonen die Wehrhaftigkeit des Tores. Die dekorative Seite der Stadtfront ähnelt dagegen eher antiken Palastanlagen und stellt damit den repräsentativen Aspekt des Baus in den Vordergrund.

Mittelalter – von der Porta zu Doppelkirche und Stift

Die Porta Nigra ist das einzige Tor, das den Abbruch der Trierer Stadtbefestigung im Mittelalter überlebt. Die Abbrucharbeiten enden 1030, als die Porta eine interessante Umnutzung erfährt...

Der Pilgerführer und griechische Mönch Simeon kehrt in diesem Jahr mit Bischof Poppo von Babenberg von einer Reise ins Heilige Land zurück und lässt sich im Ostturm der Porta Nigra eine Eremitenklausen einrichten. Nach Simeons Tod 1035 ereignen sich zahlreiche Wunder, so dass der Asket bald heilig gesprochen wird. Kurz darauf lässt der Bischof ihm zu Ehren die Porta zwischen 1036 und 1042 zu einer doppelgeschossigen Stiftskirche, der Simeonkirche, umbauen.

Die Verbindung zwischen antiker und christlicher Architektur zu einer Doppelkirche schafft einen einmaligen Baukomplex, wie er in keiner anderen Stadt anzutreffen ist. Im ersten Obergeschoss entsteht eine Volkskirche, das zweite Obergeschoss ist den Stiftsklerikern vorbehalten.

Um 1060 werden neben der Porta Nigra die Stiftsgebäude klosterähnlich im Geviert angelegt. Der dazu gehörige Kreuzgang – der älteste Deutschlands – liegt nicht im Erdgeschoss, sondern in Höhe der Unterkirche und wird von Arkaden getragen.

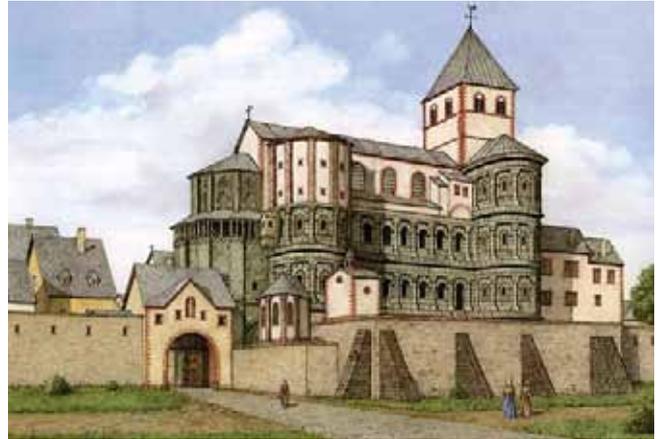
Auf dem Westturm des Stadttors steht der Glockenturm der romanischen Kirche. Das Mittelschiff der Oberkirche erhebt sich über die Mauerkrone des Zwingers. Die Bögen der Porta Nigra sind im Erdgeschoss zugeschüttet – man gelangt über eine Freitreppe direkt in das erste Geschoss des Gebäudes. Um 1150 wird dem zur Stiftskirche umgewandelten Stadttor im Osten eine Apsis angefügt.

Die Funktion des Stadttors übernimmt im Mittelalter das Simeontor, das direkt im Osten an die Porta Nigra anschließt.

Rekonstruktionszeichnungen der
Porta Nigra zu römischer Zeit
Quelle: Lambert Dahm

oben rechts:
Rekonstruktionszeichnung der Porta
Nigra im Mittelalter
Quelle: Lambert Dahm

unten rechts:
Die Porta Nigra um 1900
Quelle: wikipedia



Neuzeit – von der Doppelkirche zurück zum Stadttor

In ihren letzten Jahrzehnten als Simeonkirche erhält die Porta Nigra zahlreiche kleinere Ausbauten. Im Umfeld stehen bis zur Freilegung der Porta Nigra 1804 mehrere Kapellen.

Im Jahr 1794 wird die Doppelkirche von französischen Revolutionstruppen geplündert und weitgehend demontiert. Napoleon lässt 1802 Kirche und Stift aufheben und verfügt 1804 den Rückbau aller nachantiken Umbauten bis auf die kunsthistorisch wertvolle romanische Apsis. Die Porta Nigra soll nach dem Willen des französischen Kaisers die Größe der gallorömischen Kultur bezeugen.

Im Inneren des Bauwerks sind heute sowohl Spuren der Doppelkirche als auch römische Steinmetzzeichen und Datumsgraffiti zu sehen.

In dem ehemaligen Stiftsgebäude mit seinem Innenhof und dem zweigeschossigen Kreuzgang befindet sich jetzt das Stadtmuseum Simeonstift.

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.

Fast 900 Stätten in 145 Ländern stehen heute auf der Liste des Welterbes. Diese umfassen 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.

1972 hat die UNESCO das „Internationale Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt“ verabschiedet. Inzwischen haben es 184 Staaten unterzeichnet. Es ist das international bedeutendste Instrument, das jemals von der Völkergemeinschaft zum Schutz ihres kulturellen und natürlichen Erbes beschlossen wurde.

Teil C | Die Wettbewerbsaufgabe: Ausgangslage _ Ziele _ Aufgabe

22





1. Das Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet umfasst die wesentlichen öffentlichen Räume rund um die Porta Nigra. Die genaue Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes ist der abgebildeten Karte zu entnehmen.

Folgende Flächen zählen zum Wettbewerbsgebiet: Teile der Nordallee einschließlich der Zugänge zur Engel-, Paulin- und Petrusstraße und dem südlich anschließenden Abschnitt des Alleenrings mit den Anschlüssen der Franz-Ludwig- und der Christophstraße, der Simeonstiftplatz mit dem westlich angrenzenden Straßenraum Simeonstiftplatz, das Margareten-gässchen und der nördliche Abschnitt der Simeonstraße sowie das unmittelbare Umfeld der Porta Nigra.

Der engere Bereich, für den von den Wettbewerbsteilnehmern detailliertere Aussagen erwartet werden (siehe Teil A – 7. „Wettbewerbsleistungen“), wird im Wesentlichen durch die Straßen Nordallee, Simeonstiftplatz, Margareten-gässchen und Simeonstraße begrenzt.



Das Wettbewerbsgebiet



2. Identität und Geschichte



2.1 Baustruktur und Denkmalschutz

Die bauliche Struktur der Trierer Innenstadt blieb trotz massiver Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg weitgehend erhalten. Sie bietet bis heute ein faszinierendes Zusammenspiel von Straßenräumen, Plätzen und historischen Gebäuden.

Obwohl durch die Kriegseinwirkungen bedeutende Kulturdenkmale verloren gingen, finden sich in Trier zahlreiche Ein-

zeldenkmale und Denkmalzonen. Dazu zählt auch die Denkmalzone „Grüngürtel mit Stadtbefestigung“ – der so genannte Alleering (siehe auch Teil C – 3.1 „Städtebauliche Planungen im Umfeld“). Speziell innerhalb des Alleerings ist die Innenstadt reich an Denkmalen verschiedener Epochen.

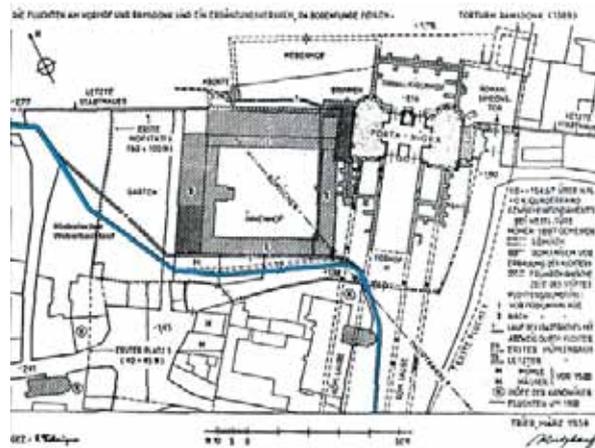
Im direkten Umfeld der Porta Nigra überlagern sich die historischen Schichten. Während die Reste der mittelalter-

links:
Baustruktur 1938

rechts:
Stadtmauerverlauf und ehemalige Lauf des Stadtbachs

unten:
Einzeldenkmale und Alleeenring

rechte Seite:
Hauptmarkt



lichen Stadtmauer unter Denkmalschutz stehen, hatte die römische Stadtmauer, die an gleicher Stelle verlief, weit gewaltigere Dimensionen.

Ein historisches Relikt stellt der ehemalige Lauf des Stadtbachs dar. Dessen Einfassungen sind zwar noch vorhanden, er führt aber heute kein Wasser mehr.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- *Einbeziehung und Würdigung der Einzeldenkmale und Denkmalzonen unter besonderer Berücksichtigung der Porta Nigra und des Alleeenrings*

2.2 Die Porta Nigra

Die Porta Nigra als UNESCO-Welterbe

Das besterhaltene römische Stadttor nördlich der Alpen symbolisiert wie kaum ein anderes Bauwerk in Trier den geschichtlichen Wandel: **die Porta Nigra wurde vom römischen Stadttor zur mittelalterlichen Kirche und schließlich zum heutigen Wahrzeichen der Stadt.**

Gemeinsam mit den weiteren Römerbauten Triers und den auf ihren Ruinen entstandenen christlichen Nachfolgebauten wurde die Porta Nigra in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen.

„Ein Tor, das kein Tor mehr ist“ – Die Porta Nigra als genutzte Kulisse

Neben der Architektur und den baulichen Veränderungen sind der Stellenwert und die Lage der Porta Nigra im Stadtraum von besonderem Interesse. So hatte sie lange Zeit tatsächlich oder zumindest symbolisch die Aufgabe eines Stadttore erfüllt.

Heute hat sie ihre Funktion als Stadttor verloren: Der Fahrverkehr durchquert nicht mehr die Porta Nigra, sondern wird seitlich am Tor vorbei geführt. Für die Fußgänger, die das Gebäude passieren, fehlt im Norden ein städtebaulicher Zielpunkt.

Jedoch dient das Trierer Wahrzeichen noch als Orientierungsmarke: Als Auftakt der Innenstadt ist die Porta Nigra Anlaufpunkt und Start der meisten touristischen Führungen und somit immer noch das „Tor in die Stadt“. Einige Zahlen aus dem Jahr 2008 belegen diese Bedeutung:

- Von den über 8.000 touristischen Gruppen mit 20 bis 30 Personen, die von Gästebegleitern durch die Stadt geführt werden, starteten 70 bis 80 % an der Porta Nigra. Auch die übrigen besuchten sie während ihrer Führung.

- Alle für die über 32.000 Individualreisenden durchgeführten Rundgänge und Rundfahrten starteten an der Porta Nigra.
- Die jährlichen 3 bis 4 Millionen Tagestouristen besuchten die Porta Nigra mindestens einmal am Tag auf ihrem Weg durch die Stadt.

Daneben wird die Porta Nigra nach wie vor als Gebäude genutzt. Neben Empfängen und Besichtigungen nehmen etwa 30.000 Gäste an einer der Erlebnisführungen teil, die in der Porta Nigra stattfinden.

Für auf dem Platz stattfindende Veranstaltungen, als Eingangsbereiche für das angrenzende Stadtmuseum Simeonstift und die Tourist-Information Trier dient die Porta Nigra als spektakuläre Kulisse.

Weitere, über den aktuellen Stand hinaus gehende, Veranstaltungen und Sondernutzungen sind für die Porta Nigra und ihr Umfeld nicht erwünscht.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- *Berücksichtigung des geschichtlichen Wandels und der verschiedenen Bauepochen der Porta Nigra*
- *Berücksichtigung des Weltkulturerbe-Status der Porta Nigra*
- *Inszenierung und gestalterische Betonung ihrer Bedeutung*
- *Nutzung und Inszenierung der Porta Nigra als Kulisse für die Gestaltung des Umfelds*
- *Gestaltung eines offenen, multifunktionalen Raums als Umfeld für die Porta Nigra (siehe auch Teil C – 3.2 „Planungen für den Freiraum um die Porta Nigra“)*
- *Wiederentdeckung und Symbolisierung der Torfunktion: Erfahrbarkeit beider Seiten*

Haile Gebrselassie vor dem Trierer Silvesterlauf, der die Porta Nigra als Kulisse nutzt



Die verlorene Stadttorfunktion der Porta Nigra



2.3 Archäologie

Sichtbares und Unsichtbares

Unterhalb der Porta Nigra finden sich zahlreiche archäologische Spuren, die beim Umgang mit dem Tor und dessen Umfeld berücksichtigt werden müssen.

Hinweise dazu gibt die Generaldirektion Kulturelles Erbe:

„Wesentlich zum Verständnis ist die Tatsache, dass die oberirdisch isoliert sichtbare Porta Nigra von einer Vielzahl nicht sichtbarer, unterirdischer archäologischer Strukturen umgeben ist. Dazu zählen vor allem die unter der heutigen Straße und Grünanlagen verlaufenden römischen und wohl auch mittelalterlichen Stadtgräben vor der römischen Stadtmauer, von denen allerdings nicht bekannt ist, ob sie vor der Porta aussetzen, um eine Durchfahrt auf einer Erdbrücke zu gewährleisten oder ob die Gräben auf einer Brückenkonstruktion überquert wurden. (...)

In den abgesenkten Bereichen im Durchgang der Porta sowohl stadtaus- wie -einwärts stehen unmittelbar unter dem heutigen Pflaster archäologische Schichtsubstanz und Befunde an, wie die jüngsten Arbeiten im Hofbereich des Simeonstiftes nochmals bestätigt haben. In nicht abgesenkten Bereichen von Nordallee und Theodor-Heuss-Allee mit begleitenden Grünanlagen mögen Bodeneingriffe oder Abträge bis ca. 80 cm Tiefe archäologieverträglich sein, bedürften aber einer archäologischen Begleitung, so dass entsprechende Zeitfenster und Kosten bei Planungen und eventuellen Ausschreibungen zu berücksichtigen wären. (...)

Bei einer Gestaltung des Umfeldes besteht natürlich die Möglichkeit, oben erwähnte Befunde durch spezifische Pflasterung oder Bepflanzung sichtbar zu machen, wie auch an Erklärungstafeln für Porta und Umfeld gedacht werden kann.“

(von: Dr. Hartwig Löhr, Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Rheinisches Landesmuseum Trier)

Topografie

Die Topografie, wie sie sich heute rund um die Porta Nigra darstellt, ist auch ein Spiegelbild des historischen Werdgangs. So stellt der abgesenkte Bereich im Durchgang der Porta noch das römische Profil dar, während die übrigen Plathöhen im Laufe der Zeit verändert wurden. Sie liegen heute deutlich über dem historischen Niveau.

Die in der Wegeachse der Porta Nigra stehenden Säulenreste symbolisieren die Lage der römischen Laubengänge (siehe Teil B – 2.1 „Die Porta Nigra und ihr Umfeld – Geschichte“), entsprechen aber in ihrer heutigen Ausprägung nicht der historischen Höhenentwicklung.

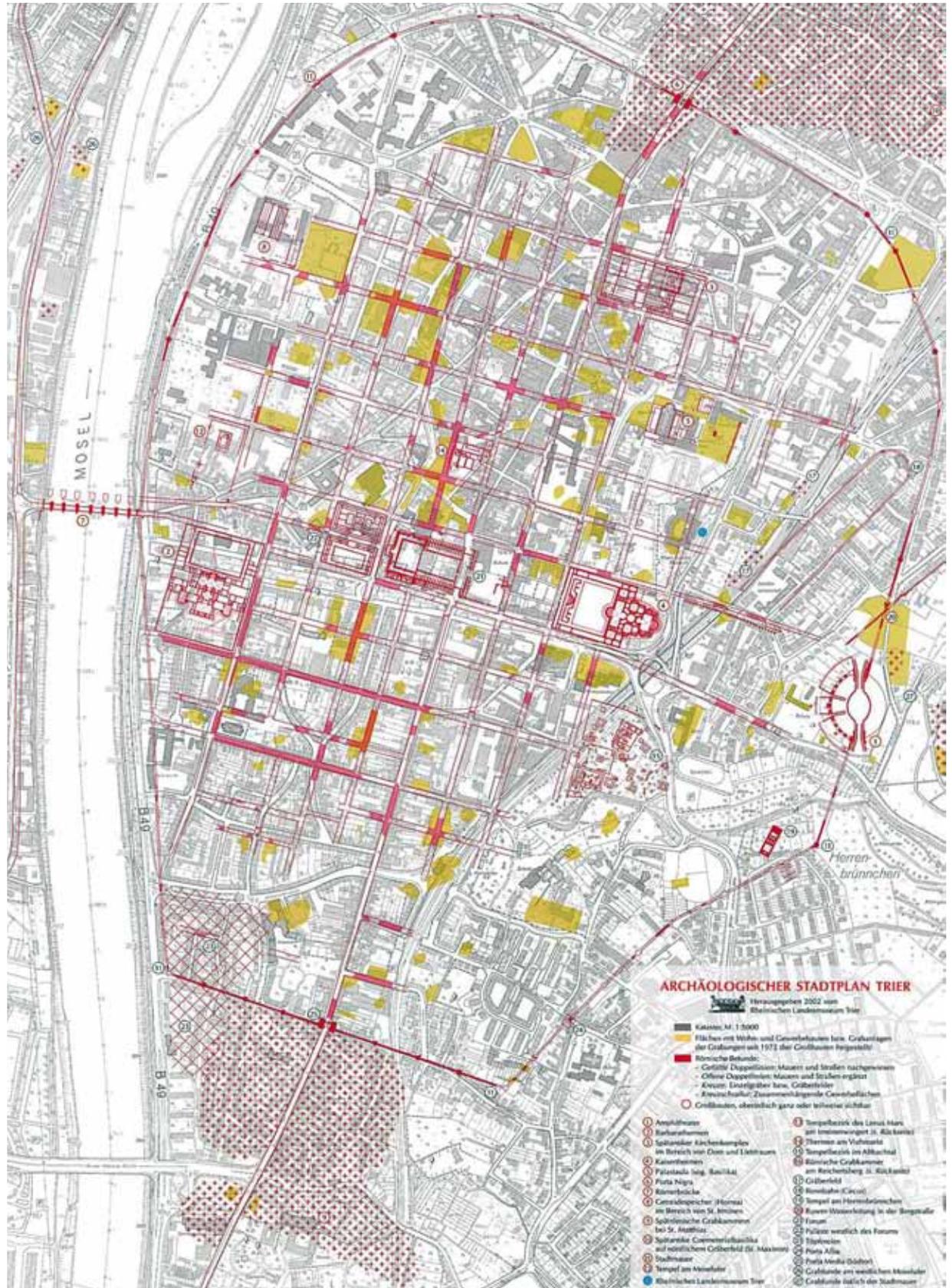
„Die heutige topografische Situation mit dem stadseitigen rampenartigen Abstieg von der Simeonstraße „hinab“ zur Porta Nigra ist das Ergebnis mehrerer Etappen von künstlichen Bodenabsenkungen (1936/38, 1969/70) mit dem Ziel, das römische Stadttor als Bauwerk von der umgebenden Bebauung optisch herauszuheben. Dabei entspricht die heutige Durchfahrts Höhe der Porta Nigra etwa der in römischer Zeit! (...)

Durch den Abbruch des Podestes der mittelalterlichen Freitreppe nach 1800, die zur Simeonskirche hinauf führte, und die Bodenabsenkungen von 1936/38 bzw. 1969/70 existieren heute südlich vor der Porta praktisch keine nachantiken Deckschichten mehr. Spätestens ab einer Tiefe von ca. 0,50 m muss daher bereits mit befundführenden römischen Kulturschichten und erhaltenen Mauerkronen gerechnet werden. (...)

An den romanischen Chor der früheren Simeonskirche / Porta Nigra schließt sich nordöstlich eine Böschungsmauer an, die ein Überrest der mittelalterlichen Stadtbefestigung im Bereich des 1875 niedergelegten Simeonstores darstellt.“

(von: Joachim Hupe, Rheinisches Landesmuseum Trier)

Der vollständige Text mit Hinweisen zur archäologischen Befundsituation und zur Topografie liegt den Wettbewerbsunterlagen bei



Damit können in den nicht abgesenkten Bereichen von Nordallee und Theodor-Heuss-Allee grundsätzlich Abträge bis maximal 80 cm erfolgen, an einigen Stellen hingegen – wie direkt unterhalb der Porta Nigra – sind keinerlei Abtragungen möglich.

Störungen der archäologischen Schichten gab es durch den Bau der Fußgängerunterführung unter der Nordallee / Paulinstraße und deren Zugänge – die heutige Fahrradgarage – und der angrenzenden unterirdischen Toilettenanlage an der Christophstraße. Planungsbedingte Eingriffe in diesem Bereich sind daher möglich.

Ansonsten ist auf Eingriffe in die archäologischen Schichten zu verzichten.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- *Berücksichtigung der sichtbaren und unsichtbaren archäologischen Strukturen*
- *keine Eingriffe in die archäologischen Schichten*
- *keine Freilegung und Präsentation der archäologischen Funde*
- *eventuell Kenntlichmachen der archäologischen Strukturen durch gestalterische Mittel*



3.1 Städtebauliche Planungen im Umfeld

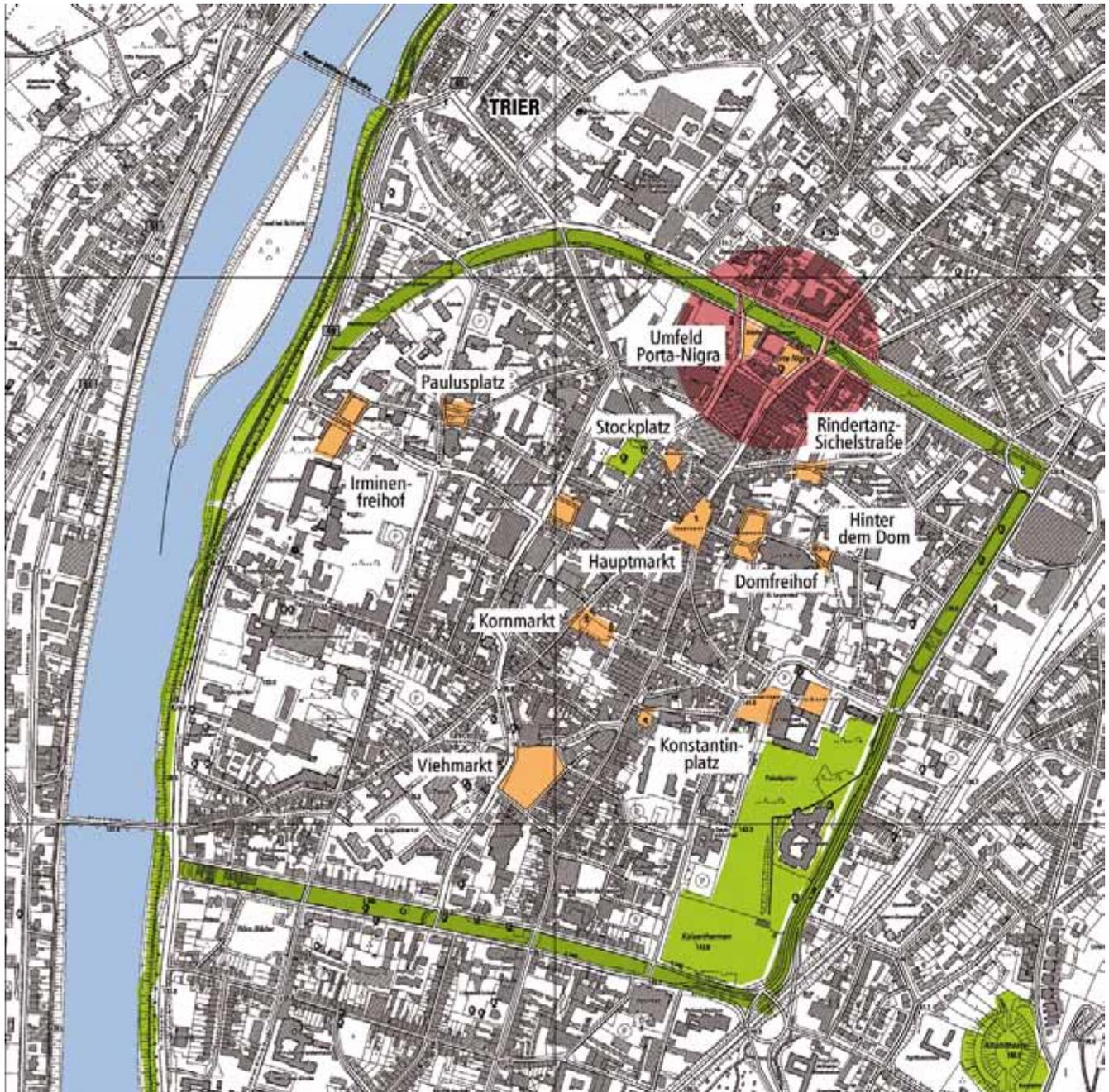
Im näheren und weiteren Umfeld der Porta Nigra gibt es zahlreiche Planungen, die wichtige Rahmenbedingungen des Wettbewerbs darstellen. Daneben wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, die auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Umfeldes der Porta Nigra haben können.

Sie alle zielen auf die Aufwertung und die Wiederherstellung des besonderen städtebaulichen Charakters der Trierer Innenstadt.

Planungen zur Neugestaltung von Plätzen in der Altstadt Trier

Bisher wurden der Hauptmarkt, der Basilika Vorplatz, der Stockplatz, der Domfreihof, der Nikolaus-Koch-Platz, der Viehmarkt, der Kornmarkt und der südliche Teil des Irminenfreihofs vom Verkehr befreit und umgestaltet. Weitere Plätze der Trierer Altstadt sollen neu gestaltet werden. Neben dem Umfeld der Porta Nigra sind es die Plätze Rindertanz- / Sichelstraße, Hinter dem Dom, Paulusplatz, Pferdemarkt, Irminenfreihof und Augustinerhof. Wegen der unterschiedlichen Realisierungszeiträume und unterschiedlichen funktionalen Ansprüchen wurde hierbei auf ein übergeordnetes Gestaltungskonzept verzichtet.







Umgestaltung Simeonstiftplatz

Bis zu seinem Umbau im Jahr 2007 war der Simeonstiftplatz Stellplatz für Busse und PKW. Nach seiner Umgestaltung ist er nun ein reiner Fußgängerbereich und dient als Vorplatz für das Stadtmuseum Simeonstift im ehemaligen Stiftsgebäude und wird von der Gastronomie im Simeonstift genutzt. Die Touristenbusse halten in der nahen Franz-Ludwig-Straße.

Die Umgestaltung bezog sich auf Teile der Platzfläche. Der südliche Bereich des Platzes und die angrenzenden Straßenräume wurden noch nicht umgestaltet. Als Teil der Wettbewerbsaufgabe sollen diese an den umgestalteten Simeonstiftplatz angrenzende Flächen und der Straßenraum bearbeitet werden.

In Zukunft wird der Individualverkehr durch die Straße Simeonstiftplatz nur noch einspurig geführt – der ÖPNV wird neu geordnet (siehe auch Teil C – 4 „Verkehr“). Entwurfsbedingt kann auch eine Anpassung der Randbereiche des bereits umgestalteten Simeonstiftplatzes erforderlich sein.

Im Umfeld der Porta Nigra soll

- der Bereich der Simeonstrasse und des oberen Margareteggässchens als verkehrsfreie Fußgängerzone gestaltet werden,
- der Straßenraum westlich des Simeonstiftplatzes neu geordnet werden. Der Individualverkehr wird einspurig in Nord-Süd-Richtung geführt, der ÖPNV erhält eine neue Gesamthaltestelle und wird neu organisiert.



Der Alleenring

Wesen und Funktion. Der Trierer Alleenring ist zweierlei: die auf den ehemaligen Wallanlagen verlaufende Grünanlage rund um den mittelalterlichen Stadtkern und das Verkehrsband um die Innenstadt für alle Verkehrsarten.

Die an den Alleenring angrenzenden Nutzungen sind vielseitig und zeigen auf, dass es sich beim Alleenring um eine lebendige Schlagader der Stadt handelt. So bildet die Theodor-Heuss-Allee mit der Christophstraße eine bedeutende Achse in der Mischnutzung Gewerbe und Wohnen und markiert den hohen Stellenwert des Standortes Alleenring.

Der südliche (L 143) und der östliche Abschnitt des Alleenrings (L 145) sind als Landesstraßen Bestandteile des klassifizierten Straßennetzes. Beide Straßenzüge sind je Fahrtrichtung mit zwei Hauptfahrstreifen (zuzüglich Abbiegestreifen) ausgebaut und nehmen im Querschnitt rund 30.000 Kfz pro Tag auf. Die Nordallee ist mit ca. 23.000 Kfz / Tag ebenfalls hoch belastet.

Die Grünzüge im Mittelbereich der Alleen bilden eine ringförmige Umschließung der Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr, die jedoch Lücken aufweist. Weiterhin mindert die Vielzahl von Querungen von Kfz-Fahrstreifen vor allem an den großen Knotenpunkten die Verbindungsqualität insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.

Zusätzlich zu dem gemeinsamen Geh- und Radweg im Mittelbereich der Alleen gibt es beidseitig Gehwege in den Seitenräumen. Zusätzliche Radverkehrsanlagen sind dort jedoch nicht vorhanden. Die Querung der Allee für Fußgänger ist überwiegend an signalisierten Knotenpunkten möglich; so wurde auch die Fußgängerunterführung an der Nordallee / Paulistraße durch einen Überweg ersetzt.

Nahezu alle Buslinien der Stadtwerke Trier befahren in Teilstrecken den Alleenring. Daher ist auch eine Vielzahl von Haltestellen im Zuge des Alleenrings vorhanden.

Insbesondere in der Zeit nach 1945 wurde die Straße zu Lasten der Grünfläche erweitert. Dieser Konflikt zwischen Straßenverkehr und Grünflächen besteht bis heute. Sichtbar ist er im Wettbewerbsgebiet durch die Verkehrsführung, die für den Ost-West-Verkehr die Theodor-Heuss-Straße und die Nordallee, für den West-Ost-Verkehr die Christophstraße nutzt.

Baumbestand. Historisch bedingt finden sich im Bereich des Alleenrings zahlreiche Bäume, die gemeinsam mit den begleitenden Grünanlagen als grünes Band wirken. Auf der

Stadtseite hingegen betonen lediglich Einzelbäume besondere städtebauliche Situationen. Die Gestaltung des Umfelds der Porta Nigra sollte diese Differenzierung berücksichtigen. Inwieweit die nördliche Seite als Baum bestandene Fortsetzung des Alleenrings oder als bewusste Unterbrechung zur Betonung der Porta Nigra gesehen wird, ist abhängig vom Gesamtkonzept und Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Planungen zur Umgestaltung des Alleenrings. Vorliegende Überlegungen und Konzepte zur Umgestaltung des Alleenrings versuchen, dessen Funktionen – Orientierungsmerkmal der Trierer Innenstadt und Rückgrat der Verkehrserschließung – wieder in Einklang zu bringen.

Wichtige Maßnahmen im Bereich der Nordallee sind:

- die Umgestaltung des Alleenbereichs mit der Verbreiterung der Rad- und Fußwege,
- die Umgestaltung der Nordallee im Bereich der Theobaldstraße mit einer neuen Rad- und Fußgängerquerung,
- die Umgestaltung des Knotenpunktes Nordallee / Simeonstiftplatz / Engelstraße,
- die Umgestaltung der Franz-Ludwig-Straße mit der Neuorganisation der Anfahrt der Touristenbusse, einer Teilumgestaltung der Allee und der Verbreiterung des Gehwegs,
- der bereits umgesetzte Ersatz der ehemaligen Fußgängerunterführung durch eine Überführung und die Umnutzung der Unterführung zu einer Fahrradabstellanlage,
- der Verzicht auf den Eingang nördlich der Porta Nigra.

An der Einmündung Nordallee / Paulinstraße liegt im Westen ein Tiefgaragen-Zugang. Auf die zwei östlichen Zugänge kann in Zukunft verzichtet werden. Für den westlichen Zugang ist im Rahmen des Wettbewerbs ein Vorschlag zu erbringen. Denkbar ist hierbei eine Neuorganisation des Zugangs – etwa mit einer Integration in das Hotelgebäude. (Anmerkung: Die zwei östlichen Zugänge werden kurzfristig provisorisch geschlossen).

Visionen. Anlässlich eines Bürgerbeteiligungsverfahrens im Rahmen des Stadtmarketingkonzeptes „Zukunft Trier 2020 – Grün in der Stadt“ wurden im Jahr 2004 in Zusammenarbeit mit dem Grünflächenamt der Stadt Trier und der Lokalen Agenda 21 Trier e.V. und interessierten Bürgern Visionen für den Alleenbereich entwickelt. Als Hauptziele wurden für den Alleenring u. a. formuliert:

- seine Ausbildung zur Grünen Achse und zum Tor zur Innenstadt,

oben:
Altstadt im 18. und im 19.
Jahrhundert mit Stadtmauer
und Alleening

Der Alleening





- die Zusammenführung der Richtungsfahrbahnen der Allee auf der äußeren Seite des Rings, so wie sie die Straßensituation bereits heute im Abschnitt Nordallee darstellt.
- Der innere Ring bleibt als „Promenade“ Fußgängern, Radfahrern und Anlieferverkehr vorbehalten.

Auch wenn das in dieser Vision beschriebene Ziel der „Stärkung des Alleenrings“ nach wie vor Gültigkeit hat, machen neue Erkenntnisse und Prioritätensetzungen – speziell im ÖPNV – die Umgestaltung der Christophstraße zu einer Promenade unmöglich. Die Christophstraße sollte zukünftig als „Umweltrasse“ dem Busverkehr, Radverkehr und Anliegerverkehr vorbehalten sein (siehe Teil C – 4 „Verkehr“).

Altstadtkonzept

Das im Jahr 2000 fortgeschriebene Altstadtkonzept trifft Aussagen zur räumlichen und funktionalen Entwicklung innerhalb des Alleenrings. Neben Maßnahmen zur Erschließung der Altstadt zur besseren Verknüpfung mit der Mosel sowie Vorschlägen zur Gestaltung und Grünordnung betreffen u. a. folgende Maßnahmen das Umfeld der Porta Nigra:

- eine neue Verkehrsführung und -bündelung auf dem Alleenring mit einer Konzentration des Richtungsverkehrs auf der äußeren Seite des Rings,
- die Gestaltung der Grünflächen des Alleenrings,
- der Verzicht auf einen weiteren Ausbau der Franz-Ludwig-Straße.

Die Vorschläge des Altstadtkonzeptes sind zukünftig insbesondere unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (Mobilitätskonzept Trier 2020) anzupassen.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- *Schaffung eines differenzierten und angemessenen Umfeldes für die Porta Nigra*

- *Betonung des Umfeldes der Porta Nigra als eigenständiger Auftakt zur Innenstadt, nicht als Teil einer innerstädtischen Platzfolge*
- *Definition der beiden Seiten der Porta Nigra (Alleen- und Stadtseite) mit Aussagen zum Baumbestand und zum Freiraumkonzept*
- *Gestaltung des Alleenrings als Vorzone der Porta Nigra*
 - *Gestaltung des Alleenrings als Verbindung von Mosel, Porta Nigra und Bahnhof*
 - *Integration der Christophstraße*
 - *Ausformung des Schnittpunktes zwischen Alleenring und Stadtzugang an der Porta Nigra*
 - *Einbeziehung bzw. Umgang mit den Zugängen der Tiefgarage*
 - *Nachweis der schrittweisen Umsetzungsmöglichkeit des Alleenkonzeptes mit einer eigenständigen Bauphase rund um die Porta Nigra*

3.2 Planungen für den Freiraum um die Porta Nigra

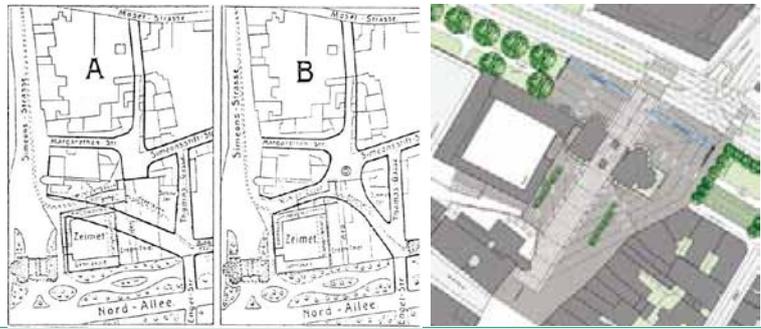
Nutzungen

Der Bereich rund um die Porta Nigra ist Ort zahlreicher Ereignisse. Die Bandbreite reicht von einmalig stattfindenden politischen und gesellschaftlichen Veranstaltungen bis zu jährlich wiederkehrenden Festen und Märkten. Eine genaue Auflistung der Veranstaltungen des Jahres 2009 ist den Wettbewerbsunterlagen beigelegt. Ihnen allen ist gemeinsam, dass sie eine weitgehend freie und nutzungsneutrale Fläche benötigen.

Gleichzeitig ist der Freiraum um die Porta Nigra ein wichtiger Verkehrsplatz – heute vorwiegend für den ÖPNV (siehe Teil C – 4 „Verkehr“), in Zukunft besonders für Fußgänger als Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Er ist aber auch Startplatz für zahlreiche Wege und touristische Spaziergänge und Führungen – mit der Chance, der Porta Nigra wieder ihre Torfunktion zurückzugeben (siehe auch Teil C – 2.2 „Die Porta Nigra“).

Bei der künftigen Platzgestaltung sind auch die Belange der Anlieger (z. B. Stadtmuseum Simeonstift, Tourist-Information Trier, Gastronomie, Kulturbüro, Porta Nigra als Baudenkmal und Einzelhandel) und deren Bedarf an Ausstattungselementen (Werbung und Beschilderungskonzept) zu berücksichtigen. Von den Teilnehmern werden daher auch Vorschläge für die Gestaltung von Werbetafeln und Ausstellern erwartet. Dabei sollten ortsbezogene und der Situation angemessene Lösungen gefunden werden. Den Wettbewerbsunterlagen sind zur Orientierung Vorschläge zum Werbekonzept der Tourist-Information und zur Stelengestaltung beigelegt.





Diskussionen

Überlegungen zur Umgestaltung des Porta Nigra-Umfeldes gab und gibt es seit langer Zeit: Sie reichten Anfang des 20. Jahrhunderts von Vorschlägen, die durch veränderte Straßenführungen und Baufluchten zu starken Eingriffen in die bauliche Struktur geführt hätten, über Ideen zur Absenkung der Vorfläche um 2 Meter unter die umgebenden Straßen bis hin zu jüngeren Planungen von Prof. Baumewerd.

Planungen 2000

Der Entwurf von Professor Baumewerd

Im Jahr 2000 erarbeitete der Münsteraner Architekt Prof. Baumewerd im Rahmen der damaligen Plätzediskussion Gestaltungsvorschläge für das Porta Nigra-Umfeld (siehe auch Teil C – 3.1 „Planungen zur Neugestaltung von Plätzen in der Altstadt Trier“).

Die wesentlichen Merkmale seines Entwurfs waren

- die Behandlung der Flächen als Einheit,
- der Ausgleich der Höhenunterschiede durch ein gleichmäßiges Verziehen der Gesamtfläche,
- der Wegfall der Stützmauer und
- die Gestaltung des nördlichen Umfeldes entweder als Rasen- oder als gepflasterte Vorfläche.

Sein Konzept beschrieb Prof. Baumewerd so: „Ich möchte den Platz wie in Siena in eine flache Schüssel stellen ... und in der Mitte dieses flach abfallenden Tellers könnte die Porta Nigra stehen.“

Voraussetzungen für seine Planungen waren

- die Umgestaltung der Theodor-Heuss-Allee mit jeweils zwei Richtungsspuren für den Individualverkehr und einer Busspur,
- die Umgestaltung der Christophstraße für den Bus- und Anliegerverkehr und
- der Ersatz des damals noch bestehenden Fußgängertunnels durch Querungen.

Der Entwurf wurde aus funktionalen Gründen nie umgesetzt, da sich die Rahmenbedingungen seither verändert haben (Diskussion zur Busumfahrt, Lage der Haltestellen usw.).

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

NUTZUNGEN

- *Schaffen eines offenen, nutzungsneutralen Stadtplatzes, der zwar temporäre Bühnenaufbauten ermöglichen soll, aber keinen zusätzlichen Veranstaltungsraum darstellt*
- *Ermöglichen verschiedener Sondernutzungen, wobei aber aus Schutzgründen für die Porta Nigra das Ziel eher eine Reduzierung als eine Steigerung der Veranstaltungen sein soll*
- *Vorsorge für die notwendige Infrastruktur (Strom, Wasser), wobei eine Detaillierung erst im Rahmen der Ausführungsplanung notwendig wird*
- *die Vereinbarung unterschiedlicher öffentlicher und privater Interessen – etwa von Platznutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität und gastronomischer Nutzung – bzw. eine eindeutige Positionierung*
- *Berücksichtigung von Angeboten für kreatives Spielen im Wettbewerbsgebiet*

GESTALTUNG

- *Einbindung der Gebäudevorzonen in die Platzgestaltung*
- *Aussagen zur Topografie und zum Umgang mit den bestehenden Höhenunterschieden zwischen Straßen- und Platzräumen*
- *Aussagen zur Materialwahl, wobei eine robuste, auch für den Schwerlastverkehr taugliche, Oberfläche zu berücksichtigen ist*
- *Vorschläge zur Ausstattung*
- *Beleuchtungskonzept für den Platz und die Porta Nigra*
- *Anbindung der Fußgängerzone Simeonstraße an den Platz und Gestaltung des Zugangs*
- *Formulierung der Übergänge zwischen dem Freiraum um die Porta Nigra und den angrenzenden Straßen*
- *Konzept für die Gestaltung von Werbeelementen und Hinweisbeschilderung auch im Hinblick auf ein stimmiges Konzept der Besucherführung für Stadtmuseum, Porta Nigra und Touristinformation.*

FUNKTIONEN

- *Darstellen der Funktion als „Verkehrsplatz“: Führung der Fußgänger durch die Porta Nigra unter besonderer Beachtung der Fußgängerströme von den ÖPNV-Haltestellen in Richtung Innenstadt*
- *Lenkung des innerstädtischen Fußgängerverkehrs mit den Zielpunkten Parkhäuser, Paulinstraße, Schulen, Krankenhäuser, Bahnhof usw.*
- *Berücksichtigung der Rolle als touristischer Treffpunkt*



4.1 Allgemeines

Der Porta Nigra kommt in ihrer Eigenschaft als römisches Stadttor seit jeher eine verkehrliche Funktion zu. Wurde der Verkehr zunächst durch das Tor hindurch abgewickelt, so verlagerte sich die Verkehrsfunktion in nachfolgenden Jahrhunderten auf das unmittelbare Umfeld des Bauwerks. Mit dem Wachstum der Stadt über die mittelalterliche Stadtmauer hinaus wurde das Umfeld der Porta Nigra zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Bereich der Innenstadt. Die Flächen rund um die Porta Nigra sind daher sowohl funktional als auch gestalterisch stark vom fließenden Verkehr geprägt. Wesentliche Problempunkte der derzeitigen Gestaltung können nur durch Änderungen in der Verkehrsführung gelöst werden. Bei der Umgestaltung ist die **Bedeutung des Porta-Nigra-Platzes als Verkehrsknotenpunkt** insbesondere für den Busverkehr in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Busverkehr in mehreren Schritten aus der heutigen Fußgängerzone auf andere Straßen der Altstadt verlagert. Als Abschluss dieses Prozesses soll im Zuge der Neugestaltung des Welterbe-Umfeldes nun die zentrale Bushaltestelle „Porta Nigra“ aus dem Bereich der Fußgängerzone hinaus verlagert werden. Die heutige Umfahrungsmöglichkeit um die Porta Nigra und Simeonstift entfällt somit. Die Maßnahme greift erheblich in das bisherige Betriebskonzept der Verkehrsbetriebe ein, so dass im Rahmen der Umgestaltung des Umfeldes der Porta Nigra ein besonderes Gewicht auf die reibungslose und attraktive Abwicklung des Busverkehrs zu legen ist. Erklärtes Ziel der Stadt Trier ist eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes. Gemäß Stadtratsbeschluss von 2009 soll der Anteil des ÖPNV am Modal Split bis zum Jahr 2014 um ein Viertel auf 20% gesteigert werden. Hierzu sind neben Verbesserungen im Bereich des Busangebotes auch gestalterische und funktionale Verbesserungen der Haltestellen ein wichtiger Baustein. Dabei besteht innerhalb des Plangebietes die Chance, die ursprüngliche Funktion des ehemaligen Stadttors wieder erlebbar zu machen.

Die das Wettbewerbsgebiet in West-Ost-Richtung durchquerende Nordallee ist Teil des Straßenrings, der die Altstadt umschließt. Im Bereich der Porta Nigra befindet sich der zentrale Knotenpunkt, der den Alleenring mit der so genannten Westtrasse verknüpft, welche die Altstadt in Nord-Süd Rich-

tung parallel zur Fußgängerzone intern erschließt. Der Verkehr der Nordallee wird ab der Porta Nigra in Richtung Hauptbahnhof auf die Christophstraße und in Gegenrichtung auf die Theodor-Heuss-Allee verteilt. In Weiterentwicklung der Vorschläge des Altstadtkonzeptes und der Ergebnisse des Workshops „Perspektiven für den Bahnhofsbereich Trier“ wurde aus verkehrsplanerischer Sicht vorgeschlagen, zwischen Hauptbahnhof und Porta-Nigra-Platz den Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen über die Theodor-Heuss-Allee zu führen, über die Christophstraße hingegen nur noch Busse und Fahrräder (jeweils in beide Fahrtrichtungen) sowie in geringem Maße Anliegerverkehr fahren zu lassen (Einrichtung einer so genannten „Umweltspur“). Ein Übergang von der Nordallee auf die Christophstraße im Bereich des Porta-Nigra-Platzes wäre dann nur noch für Busse (und ggf. Taxis) möglich. Der Anliegerverkehr könnte dann nur noch über die Ostallee / den Knotenpunkt Balduinbrunnen bzw. über die aus Richtung Altstadt einmündenden Straßen in die Christophstraße gelangen.

4.2 Zielkonzept Verkehr / Verkehrsgutachten

Auf Grundlage der beschriebenen Rahmenbedingungen wurde im Vorfeld der Wettbewerbsauslobung ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, mit dessen Hilfe die verkehrlichen Rahmenbedingungen für den Wettbewerb festgelegt werden sollten. Als Vorgaben für das Gutachten wurde das folgende verkehrliche Zielkonzept für den Bereich der Porta Nigra entwickelt:

- Herausnahme sämtlichen Busverkehrs aus der Simeonstraße (inkl. Sightseeingbusse und „Römerexpress“)
- Schaffung einer attraktiven und störungsarmen Busführung sowie neuer Bushaltestellen auf der Feldseite (Nordseite) der Porta Nigra bzw. im angrenzenden Alleenbereich
- Ausbildung der Christophstraße als so genannte „Umweltspur“ in beide Richtungen (nur Bus- und Radverkehr sowie Anliegerverkehr, Bündelung des Durchgangs-MIV in beide Richtungen auf der Theodor-Heuss-Allee)
- Reduzierung der Spuren für den MIV am Simeonstiftplatz (eine Spur in Richtung Süden)
- Umgestaltung der Knotenpunkte im Bereich Nordallee / Porta Nigra unter Beachtung der Belange sämtlicher Verkehrsarten (inklusive Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und MIV)

Im Rahmen des beigefügten Verkehrsgutachtens wurde die Umsetzbarkeit dieses Zielkonzepts und dessen Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze durch ein Fachplanungsbüro überprüft. Der zukünftige Verkehrsablauf über die neuen Verkehrsflächen wurde unter Zugrundelegung des heutigen Verkehrsaufkommens sowie unter Annahme der Umsetzung der o. g. Maßnahmen in einer Mikrosimulation abgebildet und somit nachgewiesen, dass die vorgeschlagenen Verkehrsanlagen funktionsfähig sind. In diesem Zusammenhang wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, das die erforderlichen Flächen für die Verkehrsanlagen des MIV verbindlich festlegt, im Übrigen aber Gestaltungsmöglichkeiten für das Porta-Nigra-Umfeld bietet. Für die Belange der sonstigen Verkehrsteilnehmer (Fuß, Rad und ÖPNV) wurden Vorgaben definiert, deren genaue räumliche Verortung den Wettbewerbsteilnehmern innerhalb des Plangebietes freigestellt ist.

Wichtiger Hinweis: Die dem Verkehrsgutachten zu Grunde gelegte Annahme einer Umweltspur in beiden Richtungen in der Christophstraße stellt keine verbindliche Vorgabe für den Wettbewerb dar. Den Wettbewerbsteilnehmern ist es freigestellt, auch alternative Lösungen zu erarbeiten. In diesem Fall ist die Funktionsfähigkeit im Rahmen des Wettbewerbsbeitrags durch verkehrsplanerisch / und verkehrstechnisch qualifizierte Aussagen zu belegen.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- *Die Verkehrsanlagen für den MIV sind mit der im Verkehrskonzept dargestellten Fahrstreifenanzahl und -breite in die Planung zu integrieren.*
- *Der Busverkehr soll vollständig aus der Simeonstraße heraus verlagert werden.*
- *Die erforderlichen neuen Verkehrsanlagen sind in die Gestaltung des Porta-Nigra-Umfeldes einzubeziehen.*
- *Generell soll die Trennung von Busfahrbahn und Fahrbahn für den Kfz-Verkehr angestrebt werden. Das dichte Busangebot zwischen den Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Porta Nigra“ soll weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt werden. Wie im Verkehrskonzept dargestellt, ist hierzu eine Bustrasse von 6,50 m Breite südlich der MIV-Fahrbahnen der Nordallee einzuplanen. Die Trasse kann beliebig in ein Gestaltungskonzept integriert werden, die Abgrenzung zum Fußgängerbereich muss jedoch klar erkennbar sein (durch Materialwechsel, Borde, Rinnen, Markierungselemente o. ä.). Der Führung der einzelnen Ver-*

kehrsträger im Bereich des Übergangs zwischen dieser Bustrasse und der Christophstraße bzw. der Theodor-Heuss-Allee kommt für die verkehrliche Funktionsfähigkeit der Entwürfe besondere Bedeutung zu.

- *Die Simeonstraße und der Abschnitt des Margareten-gässchens zwischen Simeonstiftplatz und Simeonstraße sollen entsprechend ihrer Funktion als Fußgängerzone gestaltet werden. Eine Durchfahrt von Radfahrern und Lieferfahrzeugen muss gewährleistet sein.*
- *Es sind im Wettbewerbsgebiet mindestens 5 Taxistände in günstiger Lage zur Fußgängerzone vorzusehen.*
- *Es werden Aussagen zur Einbindung bzw. zum Umgang mit dem Zugang der Tiefgarage Porta Nigra/ Hotel Mercure erwartet (siehe Teil C – 3.1 „Planungen zur Umgestaltung des Alleenrings“)*
- *Aufgrund zahlreicher Parkhäuser und Tiefgaragen im Umfeld der Porta Nigra kann auf Parken im Straßenraum im Wettbewerbsgebiet verzichtet werden.*
- *Auf eine barrierefreie Benutzbarkeit der Verkehrsanlagen ist zu achten.*
- *Die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien sind zu beachten (z. B. RAS 06, FGSV Köln 2007).*

4.3 Busverkehr

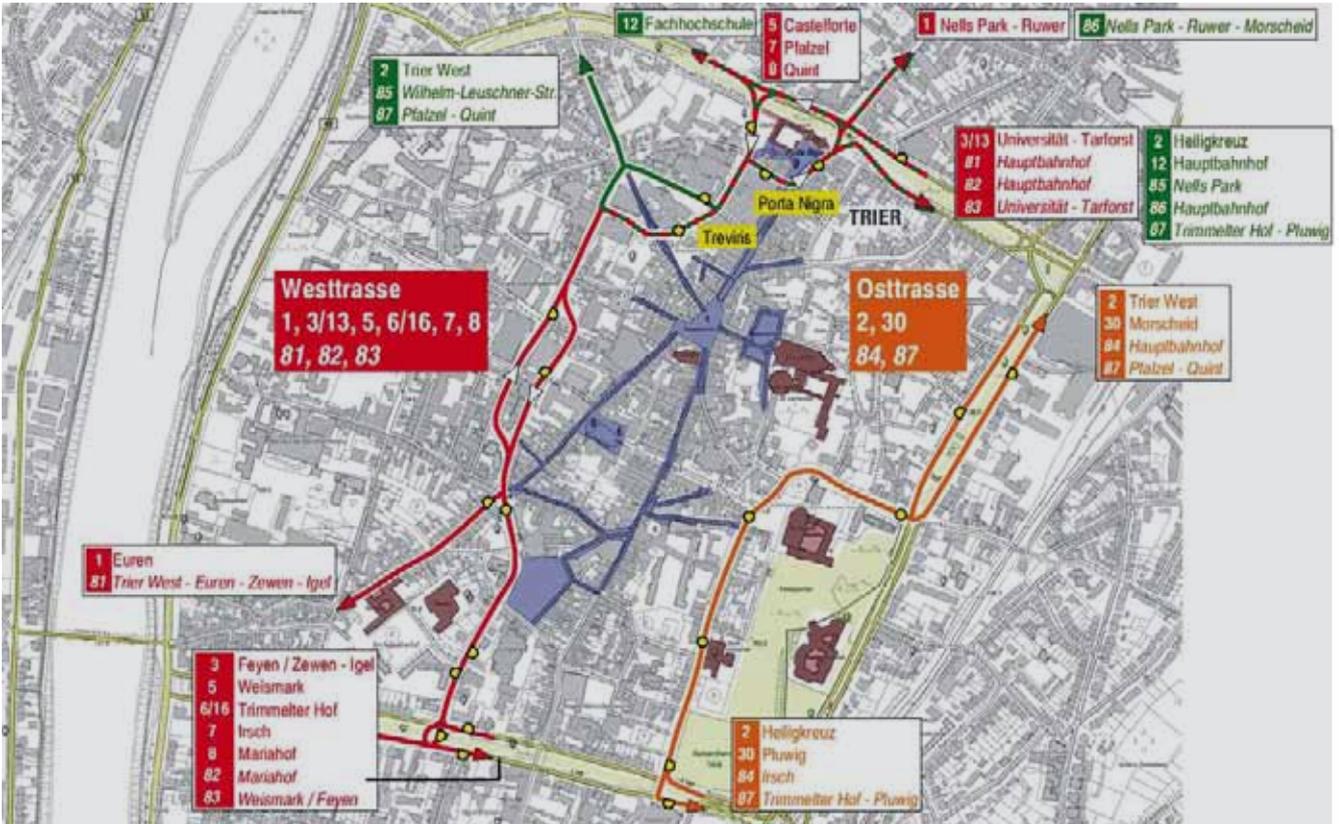
Als nördlicher Endpunkt der so genannten Innenstadt-Westtrasse bildet die Haltestelle „Porta Nigra“ einen bedeutenden Netzknoten im Liniennetz der Stadtwerke Trier. Sie ist Haltestelle für fast alle Stadtbuslinien und Umsteigehaltestelle auch zu den Regionalbuslinien (vgl. Anlage 05). Die heute teilweise ungünstigen Verknüpfungen zwischen einzelnen Buslinien, insbesondere zwischen dem Stadtverkehr und den Regionalbussen auf der Nordallee, sollen verbessert werden. Ergänzend zu den Bushaltestellen am Hauptbahnhof ist eine leistungsfähige Haltestellenausbildung an der Porta Nigra die Grundvoraussetzung für einen funktionierenden Busverkehr in Trier.

Die heute vorhandene Umfahrt um Porta Nigra und Simeonstift wird in diesem Zusammenhang bislang als Wendeschleife einzelner Linien sowie für Einsatzfahrten, längere Wartezeiten und bei Betriebsstörungen genutzt. Hierfür ist nach Möglichkeit innerhalb des Plangebietes Ersatz zu schaffen. Zu beachten ist auch die zukünftig angestrebte Ausweitung des Busverkehrs (siehe auch Teil C – 4.1 „Verkehr – Allgemeines“).

oben links:
 Heutiges Verkehrsaufkommen im
 Busverkehr auf der Umfahrt um
 Porta Nigra und Simeonstift

oben rechts:
 Haltestellen, die im Umfeld der
 Porta Nigra neu organisiert wer-
 den müssen

unten:
 Die Haltestelle Porta Nigra als Teil
 der Altstadterschließung





ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

Gestalterische Umsetzung der Vorgaben und Vorschläge des Verkehrsgutachtens unter Berücksichtigung folgender Vorgaben:

Zur bedarfsgerechten Abwicklung des Busverkehrs sind im Plangebiet außerhalb der Simeonstraße folgende Anlagen nachzuweisen, die so anzuordnen sind, dass die in der Anlage dargestellten Fahrbeziehungen der Busse sowie möglichst günstige Umsteigebeziehungen gewährleistet sind. Als beispielhafte Lösungsmöglichkeiten sind mehrere Ideenskizzen in der Anlage 05 (Verkehrsgutachten) beigelegt. Folgende Nutzungen und Funktionen sind nachzuweisen:

- Bussteiglänge für Stadt- und Regionalbusse insgesamt mindestens 336 m. Davon 2 x 60 m Bussteige im Bereich des Simeonstiftplatzes, 2 x 54 m für Stadtbusse im Bereich der Allee und 2 x 54 m für Regionalbusse im Bereich der Allee. Die Standortwahl im Alleenbereich ist freigestellt. Eine räumliche Konzentration der Stadtbus- mit den Regionalbushaltestellen ist für den Bereich der Allee unter Addition der angegebenen Bussteiglängen möglich. Zusätzlich werden jedoch auf jeden Fall auch die Haltestellen am Simeonstiftplatz benötigt. Verkehrstechnisch geprüfte Anregungen zur grundsätzlichen Anordnung der Haltestellenbereiche sind der Anlage zu entnehmen.

Die Längenangaben beziehen sich jeweils auf beide Fahrrichtungen (also z. B. 1 x 54 m in Fahrrichtung West und 1 x 54 m in Fahrrichtung Ost usw.). Die Bussteiglängen sind aufteilbar, wobei für Gelenkbusse min. 20 m einzuplanen sind. Die offiziellen Sightseeingbusse (Doppeldecker) und der „Römerexpress“ können die o. g. Bussteige der Regionalbusse mit belegen. Sofern für diese Nutzungen separate Haltebereiche ausgewiesen werden, können die Regionalbushaltestellen auf 40 m reduziert werden. Hinweis: Die hier genannten Vorgaben für die Haltestellen sind Ergebnis der Machbarkeitsstudie und der Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben. Abweichend hierzu können auch alternative Lösungen vorgeschlagen werden. In diesem Fall ist die Funktionsfähigkeit analog der hier zugrunde gelegten verkehrlichen Anforderungen (s. Machbarkeitsstudie) im Rahmen des Wettbewerbsbeitrages durch verkehrsplanerische / und verkehrstechnisch qualifizierte Aussagen zu belegen.

- Anordnung der Bushaltestellen so, dass sämtliche der in der Anlage dargestellten Fahrbeziehungen der Busse sowie die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Linien problemlos abgewickelt werden können (zur Gewährleistung von Umsteigemöglichkeiten ist ggf. auch das mehrfache Halten derselben Buslinie innerhalb des Plangebietes denkbar).

- *Insbesondere in den Haltestellenbereichen, in denen neben Stadt- auch Regionalbusse bzw. neben den Regionalbussen auch Sightseeingbusse bzw. der „Römerexpress“ abgewickelt werden sollen, sind aufgrund der sehr unterschiedlichen Stand- und Abfertigungszeiten die Haltestellen so zu konzipieren, dass ein unabhängiges Ein- und Ausfahren sowie ein Aneinander vorbeifahren der einzelnen Busse möglich ist. Hierzu sind folgende Mindestbreiten einzuhalten:*
 - *Aufstellbereiche für haltende Busse in der Länge der Bussteige und mit einer Breite von mindestens 3 m,*
 - *parallel dazu Fahrstreifen für vorbeifahrende Busse mit einer Breite von mindestens 3,50 m.*
- *Haltestellen, die ausschließlich für Stadtbusse geplant sind, können sich auch einfach am Rand der Busspur (ohne Aufweitung / Bucht) befinden. Sollten allerdings eine Mitbenutzung der jeweiligen Busspur durch Radfahrer geplant sein, sind die Haltestellen in die beiden Fahrrichtungen derart versetzt zu einander anzuordnen, dass Radfahrer an haltenden Bussen gefahrlos vorbeifahren können. Alternativ ist die gesonderte Führung des Radverkehrs auf eigenen Anlagen nachzuweisen.*
- *Bussteige mit einer Breite von mindestens 4,00 m, ein barrierefreier Zugang zu den Bussen muss gewährleistet sein, die Bussteige sollen idealerweise in einer Geraden liegen.*
- *Gestaltung der Bushaltebereiche einschließlich architektonischer Lösungen für die witterungsgeschützten Haltestellen mit Vorschlägen zur Integration von Informationsanzeigen, Sitzmöglichkeiten usw.*
- *Die Integration einer Wendemöglichkeit für Busse aus Richtung Simeonstiftplatz sowie Spielraum für zukünftige Ergänzungen / Einsatzfahrten / Standzeiten ist im Plangebiet anzustreben.*
- *Zur Bereitstellung der erforderlichen Flächen an der Haltestelle am Simeonstiftplatz kann in die heute vorhandene Platzfläche eingegriffen werden.*
- *Auswärtige Reisebusse sollen weiterhin am heutigen Standort in der Franz-Ludwig-Straße halten. Die für die Aufstellung der Busse sowie für die Anfahrt der Haltestelle erforderlichen Flächen sind im Verkehrskonzept (Anlage) dargestellt. Die sich aus der Lage der Haltestellen der Touristenbusse ergebenden Anforderungen an die Zuwegung zur Porta-Nigra, Touristeninformation und Fußgängerzone sowie die sonstigen Infrastruktur sind zu berücksichtigen.*
- *Die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien sind zu beachten (z. B. EAÖ, FGSV Köln 2003).*

4.4 Radverkehr

Das im Auftrag der Stadt Trier erstellte Radverkehrskonzept (Entwurf) stellt große Lücken im städtischen Radwegenetz vor allem in der Altstadt (Innenstadt-Querungen) sowie bei der Querung des Alleenrings fest. Die in den beigefügten Ausschnitten des Radverkehrskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen rund um die Porta Nigra besitzen daher eine hohe Umsetzungspriorität (vgl. Anlage 17).

Einen Beitrag zur Beseitigung dieser Lücken soll die Wettbewerbsplanung rund um die Porta Nigra liefern. Ideen hierfür steuern auch die im Rahmen des Verkehrsgutachtens erstellten Entwurfsvarianten bei (siehe Anlage). Darin ist in der Nordallee ein separater Radfahrstreifen in Ost-West-Richtung vorgesehen. In der Gegenrichtung soll der Radverkehr gemäß dieses Vorschlags unabhängig vom MIV über den Alleenring geführt werden.

Mit dem Moselradweg führt eine überregionale Radroute durch die Stadt Trier. Die überregionalen Radwege von Saar, Sauer, Kyll und Ruwer knüpfen im Stadtgebiet oder in unmittelbarer Nachbarschaft an. Auch wenn das Rad als Verkehrsmittel für Tages- oder Übernachtungsgäste nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist ein entsprechendes Angebot an Radabstellmöglichkeiten im Bereich der Porta Nigra erforderlich. Dies belegen die Zahlen der abgestellten Fahrräder in der ehemaligen Fußgängerunterführung an der Porta Nigra. In der von Mai bis Oktober geöffneten Fahrradgarage wurden 2009 über 9.800 Räder abgestellt. Pro Tag wurden Unterbringungsmöglichkeiten von bis zu 160 (abschließbaren) Stellplätzen benötigt.

Ist der Bedarf an Abstellmöglichkeiten in der Nähe der Porta Nigra unbestritten, so beeinträchtigen die heutigen Zugänge jedoch das Erscheinungsbild des Umfeldes der Porta Nigra. Die vorhandenen und teilweise geschlossenen Zugänge sind in der Anlage dargestellt. Die Erschließung der Fahrradgarage kann neu definiert werden. Von den Wettbewerbsteilnehmern werden Vorschläge zur besseren Integration der Anlage und ihrer Zugänge oder zu Standortalternativen erwartet. Hierzu ist auch ein teilweiser Rückbau der Anlage möglich.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- Aussagen zum Umgang mit dem Radverkehr im Umfeld der Porta Nigra
- Gestaltung attraktiver und sicherer Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Porta Nigra-Umfeld
- Der Radverkehr kann je nach kleinräumiger Gegebenheit in Form eigener Anlagen oder aber unter Mitbenutzung der Busspuren (Umweltspur) geführt werden (vgl. Anforderungen für Bushaltestellen unter 4.3). Wenn die jeweiligen Voraussetzungen (Breite der jeweiligen Fußgängerbereiche sowie zu erwartende Fußgänger- und Radfahrerfrequenz in den betroffenen Teilräumen des Plangebietes usw.) dafür gegeben sind, kann der Radverkehr in Teilräumen ggf. auch unter Mitbenutzung der Fußgängerbereiche geführt werden.
- Die beigefügten Ausschnitte des Radverkehrskonzeptes (Entwurf) sind nach Möglichkeit zu beachten. Begründete Abweichungen aufgrund des jeweiligen Entwurfs, die dennoch zu einer guten Gesamtqualität des Radwegenetzes führen werden, sind möglich.
- Der Radverkehr in West-Ost-Richtung soll über den Alleenring sowie durch das Wettbewerbsgebiet weitgehend unabhängig vom MIV geführt werden. Bei einer Nutzung der Bustrasse sind die unter 4.3 genannten Anforderungen an die Anordnung der Haltestellen zu beachten. Der in den anliegenden Planzeichnungen eingetragene Radfahrstreifen an der Nordallee / Theodor-Heuss-Allee in Ost-West-Richtung kann – wenn eine andere funktionsfähige Lösung nachgewiesen wird – auch entfallen.
- Die Querungen der Allee an sämtlichen Knotenpunkten für Fuß- und Radverkehr müssen umwegfrei funktionieren. Dies gilt auch für die gemäß Radverkehrskonzept neu zu berücksichtigende Querung der Allee zwischen Rindertanzstraße und Petrusstraße.
- Durch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist mit einer starken Zunahme des Radverkehrs im Umfeld der Porta Nigra zu rechnen. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sind zu vermeiden. Hierbei sind insbesondere die Fußgängerströme zwischen den Bushaltestellen (auch aus Richtung der Reisebushaltestelle in der Franz-Ludwig-Straße) und der Fußgängerzone / Touristeninformation zu berücksichtigen.
- Unterbringung von 160 abschließbaren Rad-Stellplätzen / gestalterische und funktionale Einbindung der vorhandenen Fahrradgarage bzw. eventuell Ersatz an anderer Stelle
- Die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien sind zu beachten (z. B. ERA 95, FGSV Köln 1996).

5. Allgemeine Bindungen und Restriktionen

Funktionale und soziale Ziele

Im Umfeld der Porta Nigra soll in großen Teilen Fußgängern der Vorrang eingeräumt werden. Die Oberflächenbeschaffenheit und die Gliederung sollten ein angenehmes und bequemes Gehen ermöglichen. Gestaltung und Ausstattung sollen alle Altersgruppen berücksichtigen: ältere Menschen, Jugendliche und insbesondere auch Familien mit Kindern sollen entsprechende Angebote wie Bewegungsflächen, Sitzgelegenheiten oder Treffpunkte und Kommunikationsflächen vorfinden. Dabei sind insbesondere die topografischen Bedingungen zu beachten und zu gestalten. Auf die Barrierefreiheit ist dabei besonders zu achten.

Der Platz um die Porta Nigra muss für Veranstaltungen, Andienung, Rettungsfahrzeuge usw. befahrbar sein. Hierfür sind ausreichend Bewegungsflächen freizuhalten.

Wirtschaftlichkeit

Die Herstellung, Instandhaltung und Pflege der Straßen, Wege, Plätze und Grünanlagen sind mit hohen Aufwendungen verbunden. Das Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum muss daher sicherstellen, dass in Herstellung und Betrieb keine unangemessenen Kosten entstehen und eine nachhaltige wirtschaftliche Tragfähigkeit erzielt wird.

Technische Infrastruktur

Das vorhandene Kanal- und Leitungsnetz ist bei der Planung zu berücksichtigen.

ZIELE UND WETTBEWERBSAUFGABE

- *den funktionalen und sozialen Anforderungen entsprechende Gestaltung, speziell Beachtung der Barrierefreiheit*
- *Wirtschaftlichkeit in der Herstellung und im Unterhalt der Flächen*
- *Aussagen zum Umgang mit der technischen Infrastruktur*

