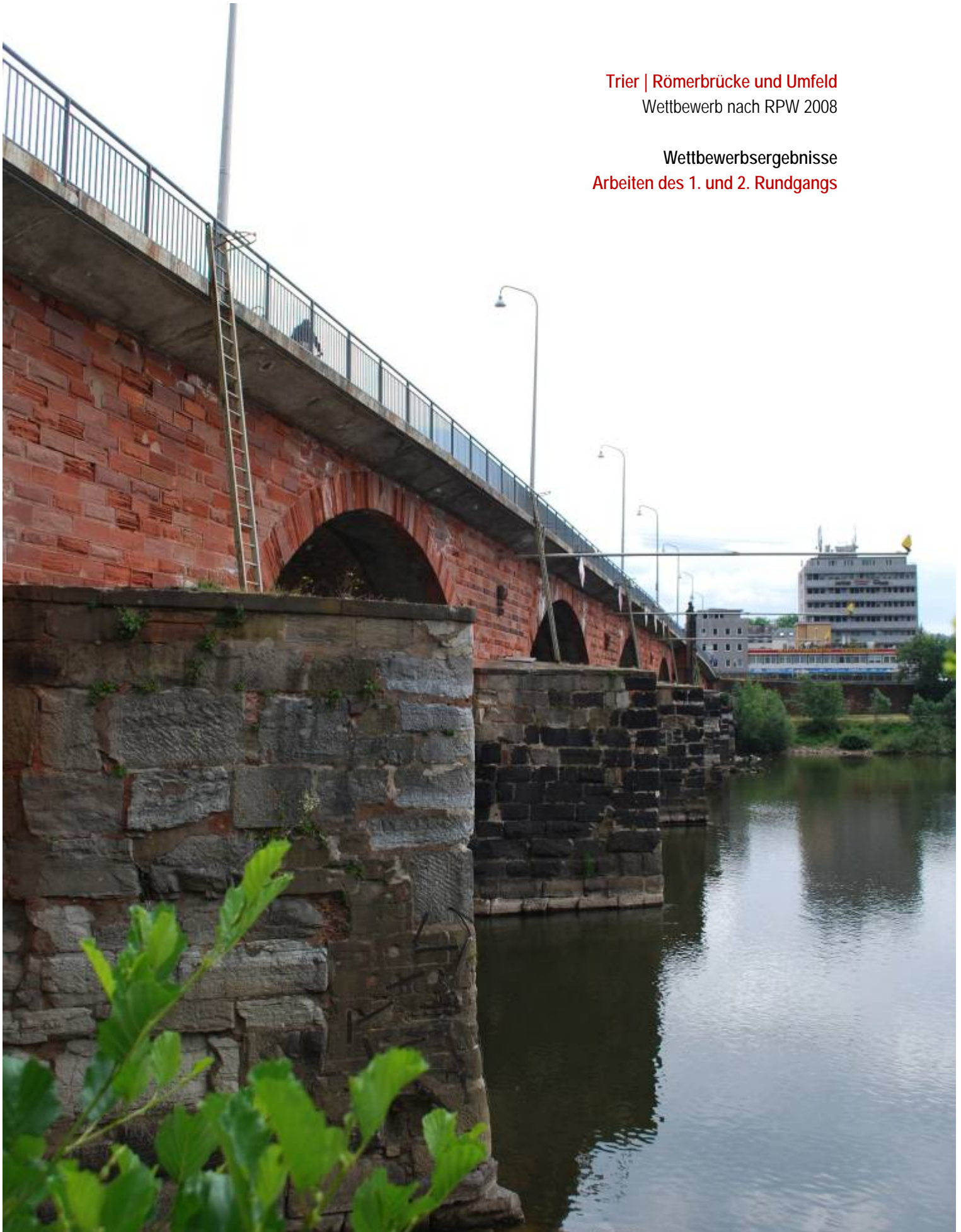


Trier | Römerbrücke und Umfeld

Wettbewerb nach RPW 2008

Wettbewerbsergebnisse

Arbeiten des 1. und 2. Rundgangs



2. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1010 | Kennzahl 171819

sichtfeld Landschaftsarchitektur, Kassel, und
CSPHN Architekten, Kassel

2. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1012 | Kennzahl 312871

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

2. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1013 | Kennzahl 135791

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

2. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1015 | Kennzahl 291286

AV1 Architekten GmbH, Kaiserslautern, und
METTLER Landschaftsarchitektur, Berlin

1. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1002 | Kennzahl 753892

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

1. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1008 | Kennzahl 310358

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

1. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1011 | Kennzahl 318465

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

1. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1014 | Kennzahl 281113

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

1. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1016 | Kennzahl 020804

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

1. Bewertungsrundgang | Tarnzahl 1017 | Kennzahl 250911

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

ROEMERBRÜCKE UND UMFELD VISION FÜR TRIER 2025



Konzept
 Aufwertung der Römerbrücke sowie der Uferpromenaden am Ost- und Westufer
 Bessere Vernetzung des Ost- und Westufers zur Stärkung der visuellen Bezüge
 Schaffung von öffentlichen Grünflächen mit Aufenthaltsqualität im Uferbereich
 Öffnung der Stadt zum Fluss durch strukturelle Fossilien
 der neuen Bebauung auf der Westseite
 Verbindung der Uferzone mit den höher liegenden Stadtkernen
 Durch vermittelnde Terrassen unter Einbeziehung der Vorgaben des Hochwasserschutzes
 Aufwertung der Römerbrücke und ihrer historischen Bedeutung
 Stärkung der touristischen Attraktivität durch Integration
 des Mosellufers in touristische Rundgänge
 Neuaufwertung der Verkehrsführung auf beiden Uferseiten
 Förderung des Ausbaus zu einem attraktiven Stadtkorridor „West“
 Mottol bildet das zentrale Bindeglied einer zusammenwachsenden Stadt
 Neuaufwertung des Individualverkehrs auf beiden Moselseiten

Promenade Ost- und Westufer

Schaffung neuer Aufenthalts- und Wegebereiche, und spannungreiche Freizeite
 Ausbilden einer „Kunst“ Promenade mit wechselnden Objekten
 Förderung privater Gärten
 Schaffung öffentlicher Quartiersgrün und Plätze

Brückenkopf Ostufer

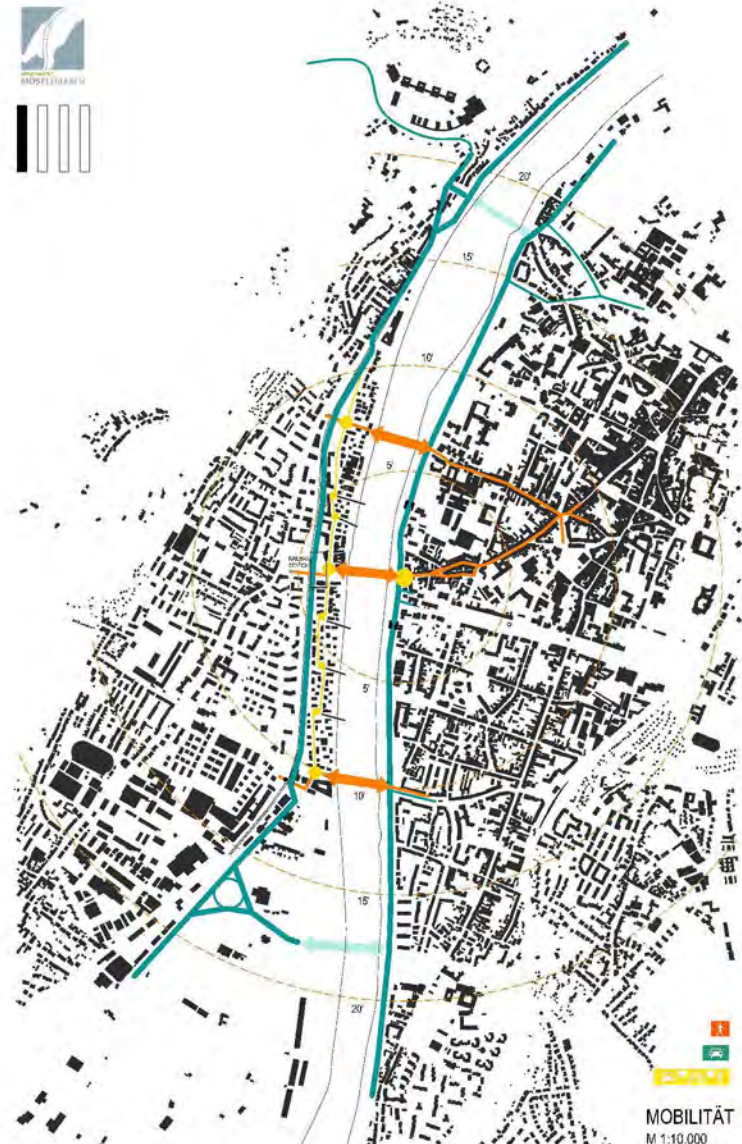
Schaffung einer großzügigen Platzsituation „Römerplatz“
 Aufwertung der angrenzenden Grundstücke / Anreiz für Investoren
 Rückbau des Jahnarkadens auf zwei Fahrgassen im Bereich des Brückenkopfes
 Aufwertung des Karl-Marx-Sträßchens für Fußgänger und Radfahrer
 Stärkung der Anbindung an die Innenstadt

Brückenkopf Westufer

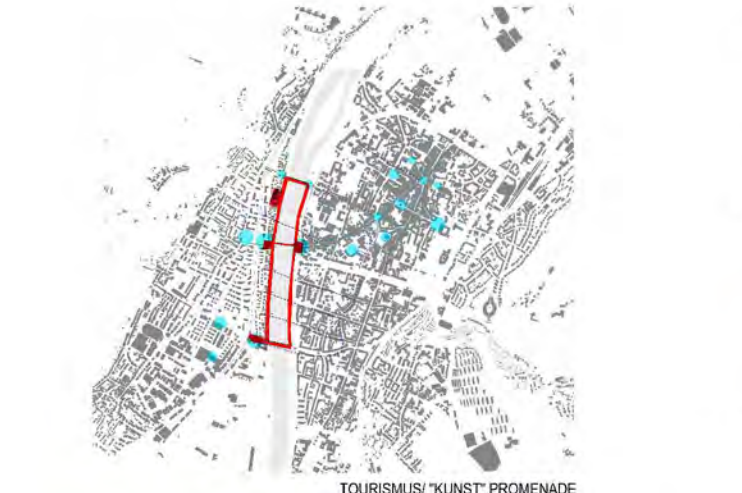
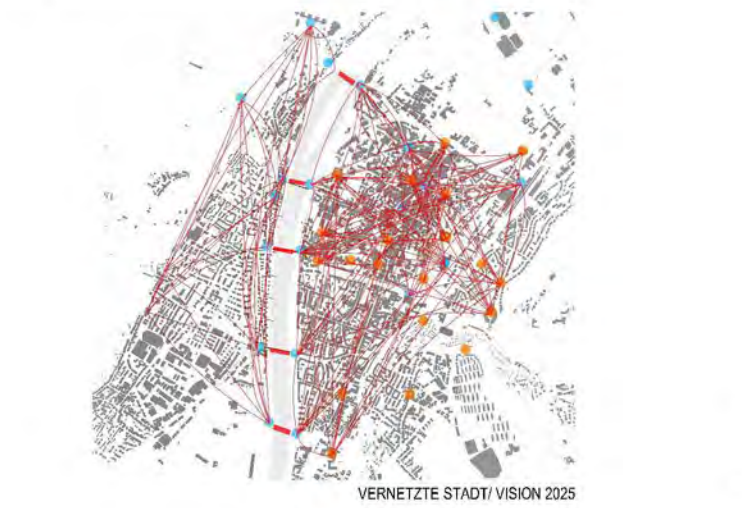
Konzentration des Verkehrs entlang der Bahntrasse
 Verlegung der Aachener und Luxemburger Straße
 Attraktive Uferlokalität der neuen Wohnquartiere „Wohnen am Wasser“
 Deutliche Aufwertung des Westufers der Stadt / Anreiz für Investoren
 2 neue Fußgängerbrücken ermöglichen ein schnelles Erreichen des Innenstadts

Die Römerbrücke

Rückbau der Römerbrücke gemäß der Vorgaben der Auslegung
 Realisierung des Verkehrs ermöglicht eine Neubetrachtung
 der historischen Eigenschaften sowie der neuen Bedeutung der Brücke
 Gestalterische Aufwertung unterstreicht die Bedeutung für das
 historische Erbe der Stadt Trier
 Romanische als Bindeglied des Stadtkerns am Ostufer
 mit der Stadt des 21. Jahrhunderts am Westufer



Verkehrskonzept
 Erreichbarkeit aller wichtigen historischen Denkmäler und Sehenswürdigkeiten
 in 20 Gehminuten von neuen „Stadtplätzen“
 Häufiger Ziel seiner Fußgänger und Radfahrer über die Mosel
 Attraktive, schnelle und sichere Verbindung beider Stadteile
 Anbindung an Grünanlagen, Parks und Uferpromenaden
 Trier, als Stadt der kurzen Wege zu Fuß oder mit dem Rad,
 kann bereits 2012 Realität werden.
 Maßnahmen zur Reduzierung des MVV Verkehrs ergreifen werden
 Verbesserung der öffentlichen Transportmittel (Verkehrsmittel) /
 Verlagerung des „Modi-Spills“
 Verkehrsverlagerung im gesamten Stadtbereich von Trier
 Modernisierung und Optimierung der bestehenden vier Lichtsignalanlagen im
 Bereich der Romanerbrücke
 Koordination und Synchronisierung nach dem Prinzip der
 verkehrsfähigen Verkehrsplanung



- LEGENDE**
- 1 Neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke
 - 2 Stadtplatz Römerbrücke
 - 3 „Kunst“ Promenade (Linie orange)
 - 4 Wohnen am Wasser „West“
 - 5 Untertunnelung für den Durchgangsverkehr
 - 6 Bündelung des Individualverkehrs (Linie braun)
 - 7 Modernisierung der Lichtsignalanlagen
 - 8 Rückbau der Römerbrücke



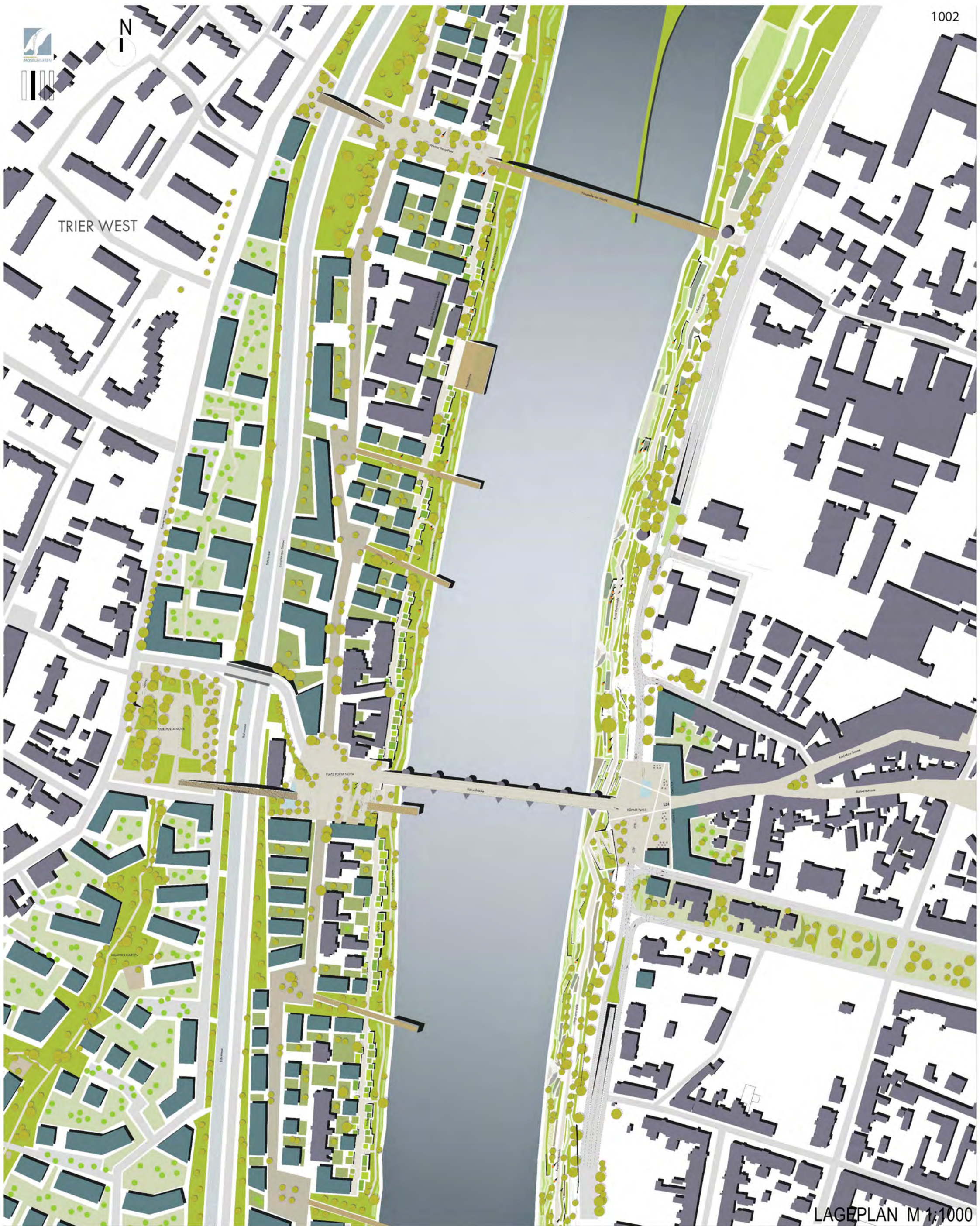
M 1:10.000

LAGEPLAN M 1:5000

WOHNEN AM WASSER "WEST"



TRIER WEST



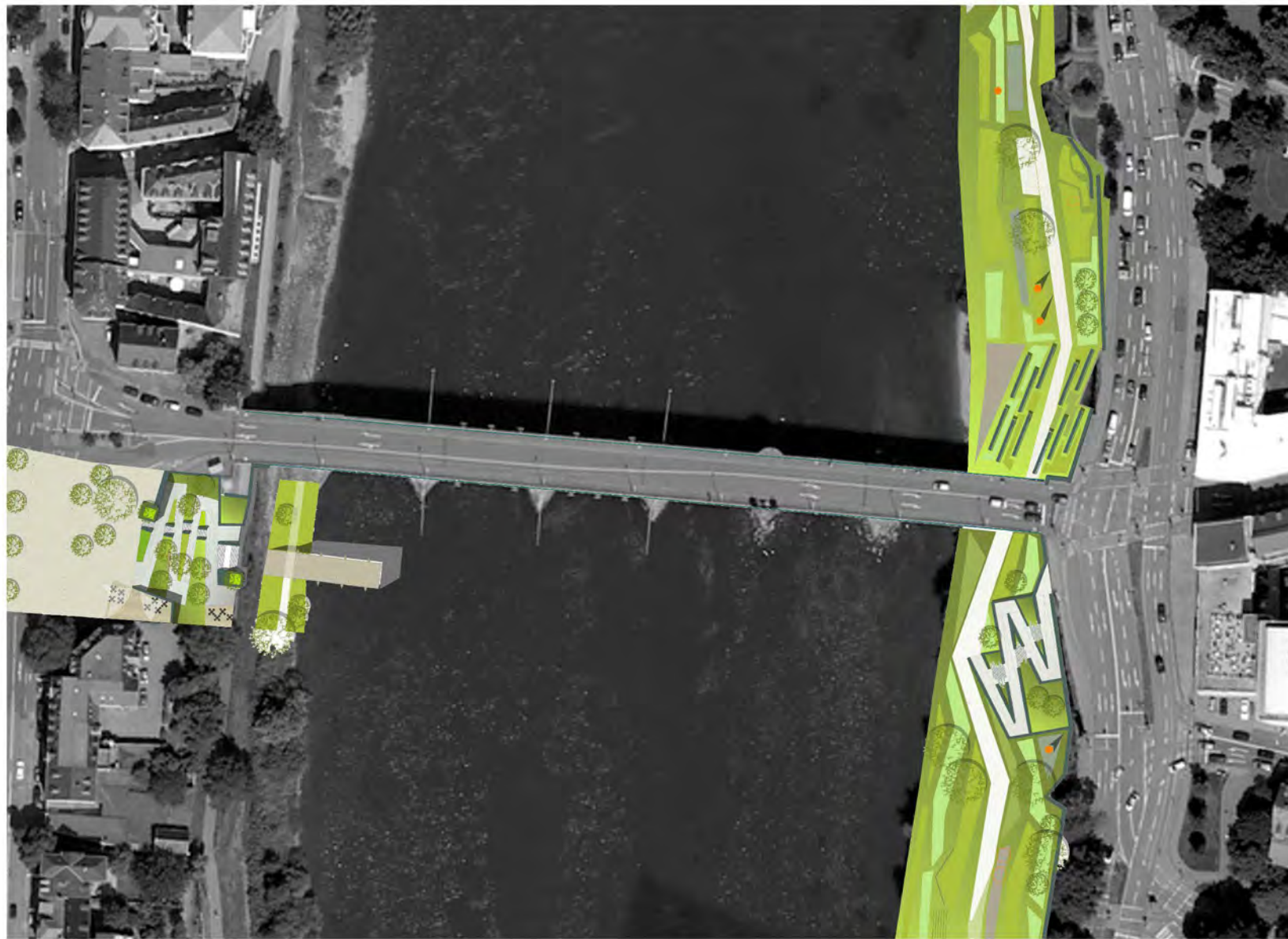
LAGEPLAN M 1:1000



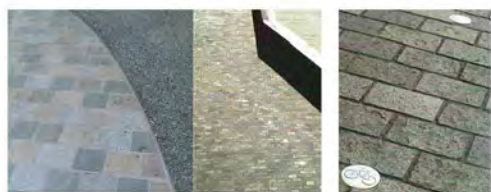
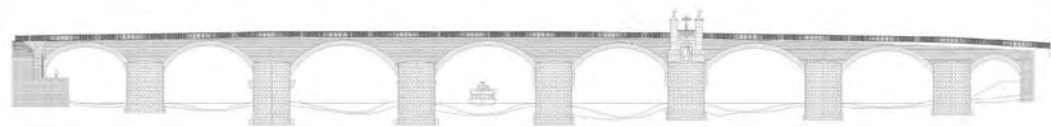
SCHNITT M 1:250



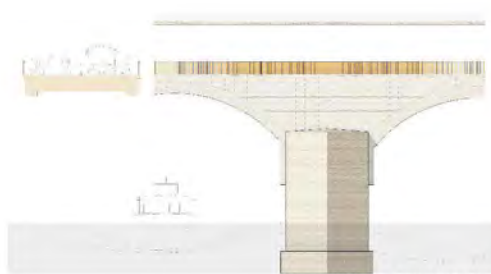
PROJEKTBEREICH 2015



PHASE 2015 M 1:500



MATERIAL



SCHNITT TEILANSICHT



NACHT-SCHNITT



PHASE 2025 M 1:500



NACHTPERSPEKTIVEN



"KUNST" PROMENADE



RÖMERPLATZ



"KUNST" PROMENADE

RÖMERPLATZ M 1:200



Analyse des Bestands

In der aktuellen Situation der Stadt Trier bildet die Mosel eine starke Trennung zwischen den beiden Stadteilen auf der Ost- und auf der Westseite des Flusses. Stark befahrene Verkehrsachsen sowie eine Bahntrasse verstärken diese historisch gewachsene Trennung. Dadurch sind die Uferpromenaden auf beiden Seiten von den Stadteilen isoliert. In großen Teilen des Westufers bilden Rückansichten von Häusern die Uferkulisse. Beide Uferpromenaden der Mosel sind zurzeit nur als Wegeräume ausgebildet. Urbane Grünflächen mit Aufenthaltsqualität sind in der gesamten Stadt nur in unzureichendem Maße vorhanden.

Neue städtebauliche Entwicklungsflächen sind im Ostteil der Stadt begrenzt und Entwicklungsmaßnahmen führen nicht selten zu Konflikten mit dem kulturellen Erbe der Stadt.

Auf der Westseite der Mosel weist die Stadt die städtebaulichen Potentiale auf, die die notwendigen Entwicklungen ermöglichen, damit Trier seine überregionale Bedeutung auch im 21. Jahrhundert behaupten kann.

Konzept

Ziel des Wettbewerbs „*Römerbrücke und Umfeld*“ ist die Aufwertung der Römerbrücke sowie der Uferpromenaden am Ost- und Westufer. Aus der Analyse der bestehenden Situation heraus ergeben sich Anforderungen deren Bearbeitung essentiell für eine nachhaltige Aufwertung des Uferbereichs ist:

- Bessere Vernetzung des Ost- und Westufers zur Stärkung der visuellen Bezüge
- Schaffung von öffentlichen Grünflächen mit Aufenthaltsqualitäten im Uferbereich
- Öffnung der Stadt zum Fluss durch attraktive Fassaden der neuen Bebauung auf der Westseite
- Verbindung der Uferzone mit den höher liegenden Stadteilen durch vermittelnde Terrassen unter Einhaltung der Vorgaben des Hochwasserschutzes
- Aufwertung der Römerbrücke und ihrer historischen Bedeutung
- Stärkung der touristischen Attraktivität durch Integration des Moselufers in touristische Rundgänge
- Neustrukturierung der Verkehrsführung auf beiden Uferseiten.

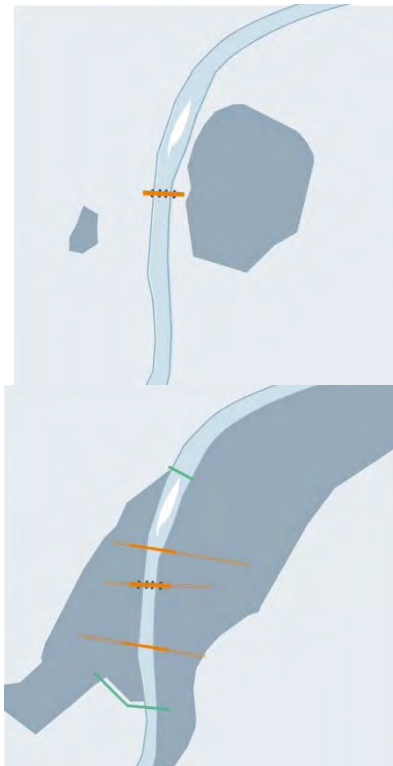
Um eine nachhaltige Veränderung der bestehenden Situation zu erreichen sollte die Stadt Trier die Potentiale des Westufers erkennen und ihren Ausbau zu einem attraktiven Stadtquartier fördern.

Die konsequente Nutzung und die stärkere Vernetzung des Westufers mit dem östlichen Teil der Stadt stehen daher im Zentrum des Entwurfs. Der daraus resultierende geringere Entwicklungsdruck auf die Kernstadt entspannt den Konflikt zwischen dem Erhalt der zahlreichen Baudenkmäler und der städtebaulich notwendigen Weiterentwicklung der Stadt.

Der Entwurf nimmt eine neue, zeitgemäße Orientierung der Stadt vor. Durch die Öffnung beider Stadteile zur Mosel bildet der Fluss das zentrale Bindeglied einer zusammenwachsenden Stadt.

Barrieren werden aufgebrochen, alte Verbindungen gestärkt und Neue geschaffen. Der ehemalige Randbereich wird zum Verbindungsglied der Stadtteile, in deren Zentrum neue attraktive öffentliche Grünflächen entstehen.

Eine Neustrukturierung des Individualverkehrs auf beiden Moselseiten schafft die Grundlagen für eine Anbindung der Stadt an die Mosel auf der Ostseite und die Ausweisung neuer attraktiver Wohnflächen auf der Westseite. Durch zwei zusätzliche Fußgängerbrücken wird die notwendige Vernetzung der beiden Uferseiten erreicht.



Trier historisch



Trier heute

Vision 2025

Promenade

Die Schaffung neuer Aufenthalts- und Wegebereiche, die den soziokulturellen Bedürfnissen einer urbanen Bevölkerung Rechnung tragen und die touristische Attraktivität steigern, bildet den Kern der Ufergestaltung. Ein Rundgang, der die Sehenswürdigkeiten des Westufers der Stadt an die historischen Monumente des Ostufers anbindet ist in das Konzept eingearbeitet. Biotope wechseln sich mit gestalteten Grünflächen am Moselufer ab und bilden spannungsreiche Freiräume, die zum Verweilen und Flanieren einladen.

Entlang des Westufers entwickelt sich zwischen der neuen Bebauung und dem Uferbereich eine Zone mit „Pocketgärten“. Diese kleinen Gärten in Form von Kuben können von Bürgern

angemietet oder gepachtet werden und erlauben den Bewohnern eine aktive Annäherung an ihren Fluss. Offene Gärten zur freien Gestaltung, der Anbau von Obst und Gemüse und die Bereitstellung von Flächen für „*Guerrillagardening*“ finden ebenfalls Platz in diesem Konzept. Rampen- und Treppenanlagen vermitteln zwischen den verschiedenen Niveaus und Terrassen am Moselufer.

Die Struktur auf der Westseite entwickelt sich sehr naturnah orthogonal zum Fluss und nimmt in der städtebaulichen Neuorientierung und durch den Einsatz von Pontons Bezug auf die bestehende Stadttextur der Ostseite und die dort geplanten Amphitheater am Moselufer. Ein Ponton im Bereich der Kunstakademie bietet eine Bühne für kulturelle Veranstaltungen mit einer starken visuellen Präsenz zur anderen Uferseite. Im ufernahen Bereich werden nur minimale Eingriffe durchgeführt, die die naturnahe Qualität erhöhen.

Am Ostufer der Mosel bildet ein abwechslungsreiches Spiel von Vegetationsbeeten mit jeweils einer Pflanzenart die neue Promenade. Pfade, die an Baumreihen entlang führen wechseln sich mit Beobachtungspunkten, schwimmenden Plattformen und kleinen Amphitheatern auf Wasserniveau ab. Ein Skulpturenweg mit zeitgenössischer „Land Art“ ergänzt das Erlebnis beim Flanieren am Ufer.

Die Struktur entwickelt sich parallel zum Ufer mit punktuelltem Kontakt zum Wasser im Bereich der Amphitheater und gibt Gelegenheit zur Beobachtung von Tieren im Bereich der ausgewiesenen Naturschutzgebiete auf den Moselinseln.

Die Beleuchtung der Uferbereiche soll zum Verweilen am Abend einladen. Der sichere Aufenthalt in den Abendstunden wird durch ein differenziertes, zeitgemäßes Beleuchtungskonzept gewährleistet, das eine atmosphärische Aufwertung beider Uferzonen erreicht.

Brückenkopf Ostufer

Der Rückbau des Johanniterufers auf zwei Fahrspuren im Bereich des Brückenkopfes ermöglicht eine attraktivere fußläufige Zugänglichkeit der Mosel und der Römerbrücke. In Ergänzung zur Verkehrs-beruhigung am Johanniterufer wird die Karl-Marx-Straße für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet um die Anbindung an die Innenstadt zu stärken.

Der Rücksprung der projektierten Bebauung schafft eine großzügige Platzsituation mit Moselblick und bildet die architektonische Verbindung zum Westufer. Im Platzbereich sind Ladengalerien, Restaurants und ein Hotel vorgesehen, eine mögliche neue 1. Adresse am Platz. Neue Sichtbezüge zum Westufer entstehen und durch Sitzstufen wird das Platzniveau mit dem Uferbereich verbunden.

Nördlich des Platzes führen zwei neue Stadtvillen die Struktur der bestehenden Moseluferbebauung fort.

Durch die hohe Attraktivität der Grundstücke sollte eine Realisierung der geplanten Maßnahmen des gesamten Bereichs durch private Investoren angestrebt werden.

Brückenkopf Westufer

Die Konzentration des Verkehrs entlang der Bahntrasse (Verlegung der Aachener Straße und Luxemburger Straße) ermöglicht die Erschließung urbaner Flächen mit hoher Qualität für eine neue Nutzung von Wohnen und Arbeiten.

Um ein nachhaltiges städtebauliches Konzept zu erarbeiten wurden auch die an das Wettbewerbsgebiet angrenzenden Stadtbereiche in die Planung integriert. Dabei kommt den ufernahen Bereichen entlang der Aachener Straße und der Luxemburger Straße eine besondere Bedeutung zu. Dort besteht das größte Potential der Öffnung der Stadt zum Fluss.

Das neue *Wohnen am Fluss* schafft eine attraktive Ufersilhouette und führt zu einer deutlichen Aufwertung des Westteils der Stadt. Die zwei neuen Fußgängerbrücken ermöglichen ein schnelles Erreichen des Stadtzentrums.

Die Römerbrücke

Die Römerbrücke wird gemäß den Vorgaben der Auslobung zurückgebaut. Die vorgesehene Reduzierung des Verkehrs ermöglicht eine Neubetrachtung der funktionalen Eigenschaften sowie der neuen Bedeutung der Brücke.

Durch ihre gestalterische Aufwertung unterstreicht sie ihre Bedeutung und das historische Erbe der Stadt Trier. In ihrer neuen Bedeutung ist sie das Bindeglied des Stadtzentrums am Ostufer mit der Stadt des 21. Jahrhunderts am Westufer.

Alle Eingriffe in den historischen Bestand der Brücke werden so gering wie möglich gehalten.

Folgende Elemente werden neu gestaltet:

- das Brückengeländer
- der Straßenbelag und
- die Objektbeleuchtung der Brückenbögen, sowie die Beleuchtung für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV auf der Brücke.

Ein homogener Bodenbelag im Bereich der Brücke und des Brückenkopfs wird vorgeschlagen. Die Trennung des Verkehrs erfolgt einerseits durch leichte farbliche Nuancierung des Belags, andererseits durch die Ausbildung der Beleuchtungskörper. Die lichttechnische Inszenierung der Römerbrücke erfolgt durch die Betonung der Bögen und durch eine fein abgestimmte Linienführung am Geländer Verlauf. Die verkehrstechnische Beleuchtung der Römerbrücke erfolgt durch Poller, die nicht störend auf das Gesamt-bild der Brücke am Abend oder in der Nacht Einfluss nehmen.

Umsetzung bis 2015

Für die Verbesserung der Bereiche um die Römerbrücke können folgende Teile des Gesamtkonzepts kurzfristig realisiert werden:

- Anlegen der Uferbereiche auf der Ostseite
- Objektbeleuchtung der Brückenbögen
- Beleuchtung auf beiden Uferseiten
- Pontons im Bereich der westlichen Uferseite
- Bühne im Bereich der Kunstakademie
- Neugestaltung des Brückenkopfs auf der Westseite.

Verkehrskonzept

Ausgehend vom neuen „Stadtplatz Römerbrücke“, sind alle wichtigen historischen Denkmale und Sehenswürdigkeiten in 20 Gehminuten erreichbar. Durch das Hinzufügen 2er neuer Fußgänger- und Fahrradbrücken über die Mosel werden die beiden Stadtteile schnell, sicher und attraktiv miteinander verbunden und an Grünanlagen, Parks und Uferpromenden angeschlossen. Trier, als Stadt der kurzen Wege zu Fuß oder mit dem Rad, kann bereits 2015 Realität werden.

Am Ostufer wird für den Durchgangsverkehr im Bereich der Römerbrücke eine zweispurige Untertunnelung des Johanniterufers vorgenommen. Der Zielverkehr kann dadurch im oberirdischen Bereich auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Im Westteil der Stadt wird eine Bündelung des Individualverkehrs im Bereich der Aachener Straße und der Bahntrasse vorgeschlagen. Zwei neue Fußgängerbrücken verstärken die Anbindung des Westufers an die Innenstadt.

Mittelfristig sollten aufgrund der angedachten Schließung der Römerbrücke für den motorisierten Individualverkehr zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Verkehrs ergriffen werden. Durch eine Verbesserung des öffentlichen Transportes (Verkürzung des Bustaktes und weitere ÖV-Beschleunigungsmaßnahmen im Verkehrswegenetz) kann eine Verlagerung des „Modal-Split“ erreicht werden und somit eine Verkehrsentlastung im gesamten Stadtbereich von Trier.

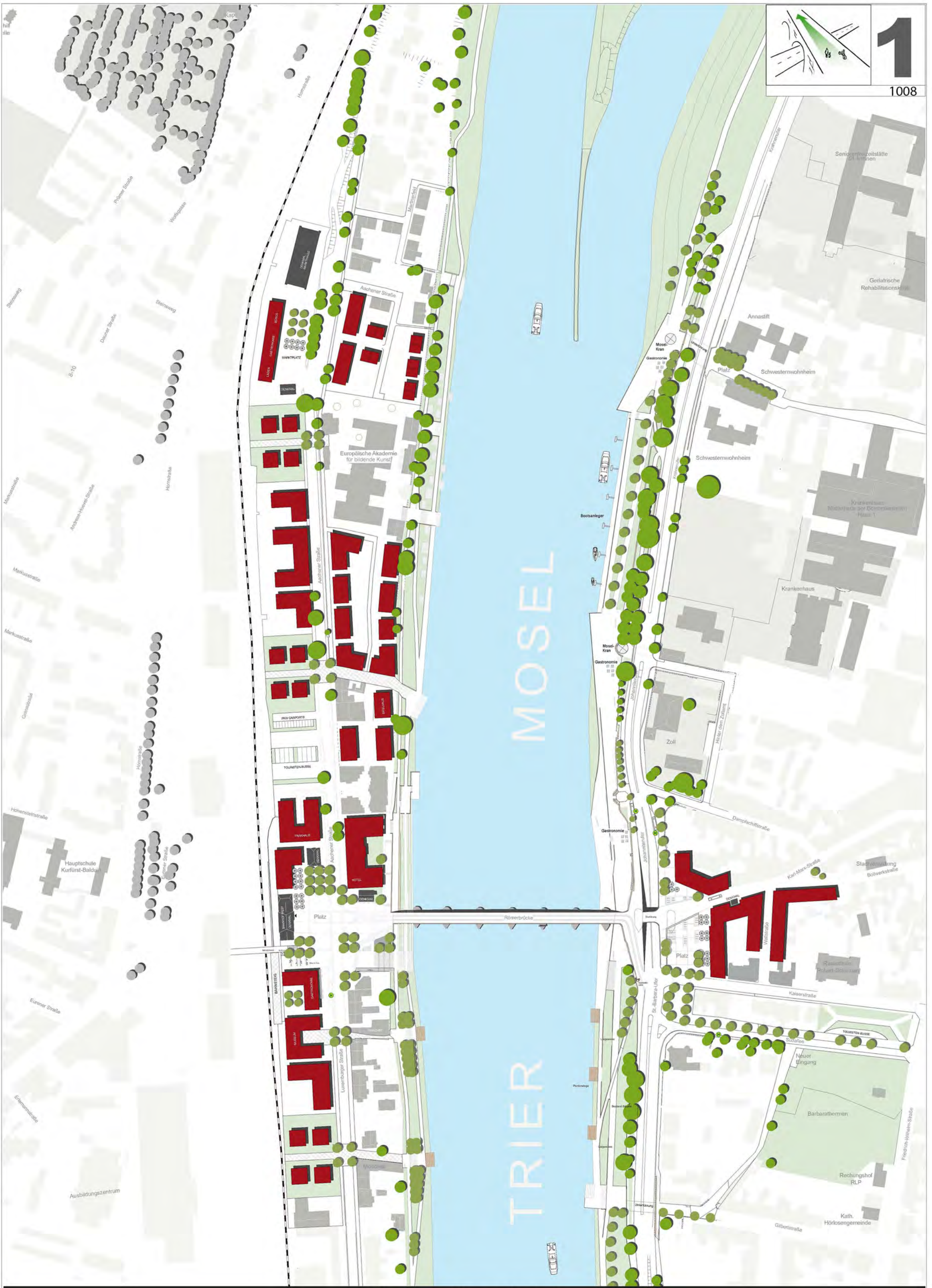
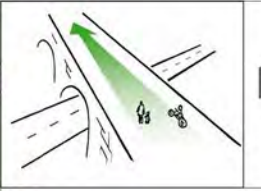
Im Bereich der Kaiser-Wilhelmbrücke kann durch eine Modernisierung und Optimierung der bestehenden vier Lichtsignalanlagen im Bereich der beiden Inselköpfe kurzfristig eine Steigerung der Verkehrsqualität erreicht werden.

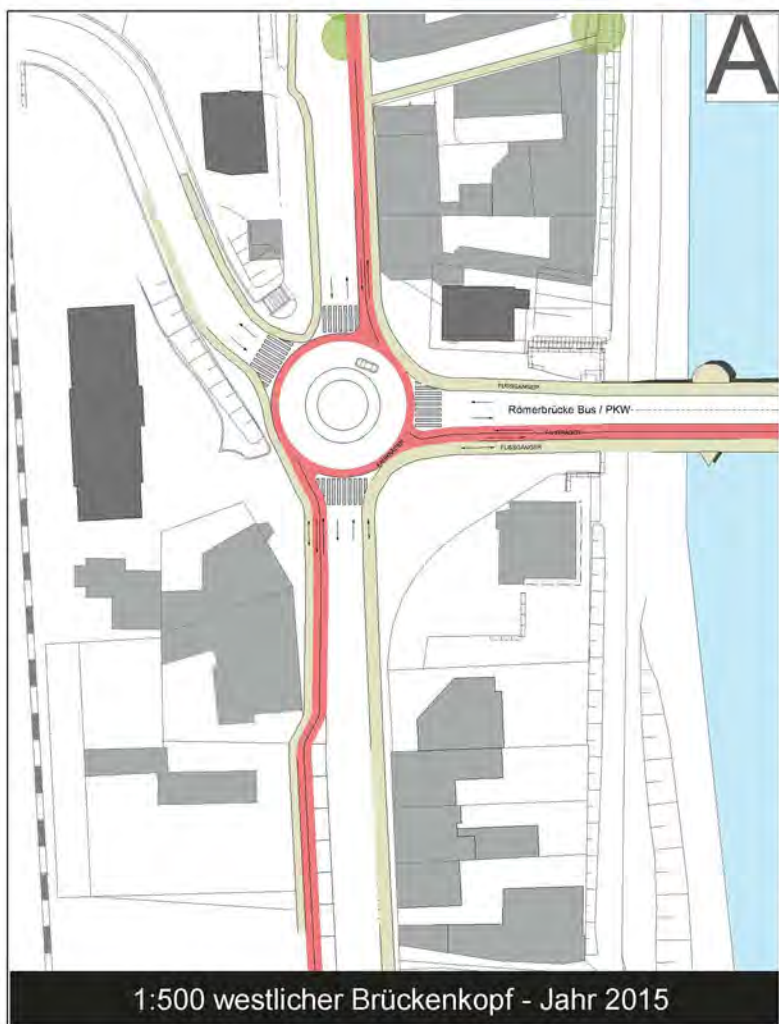
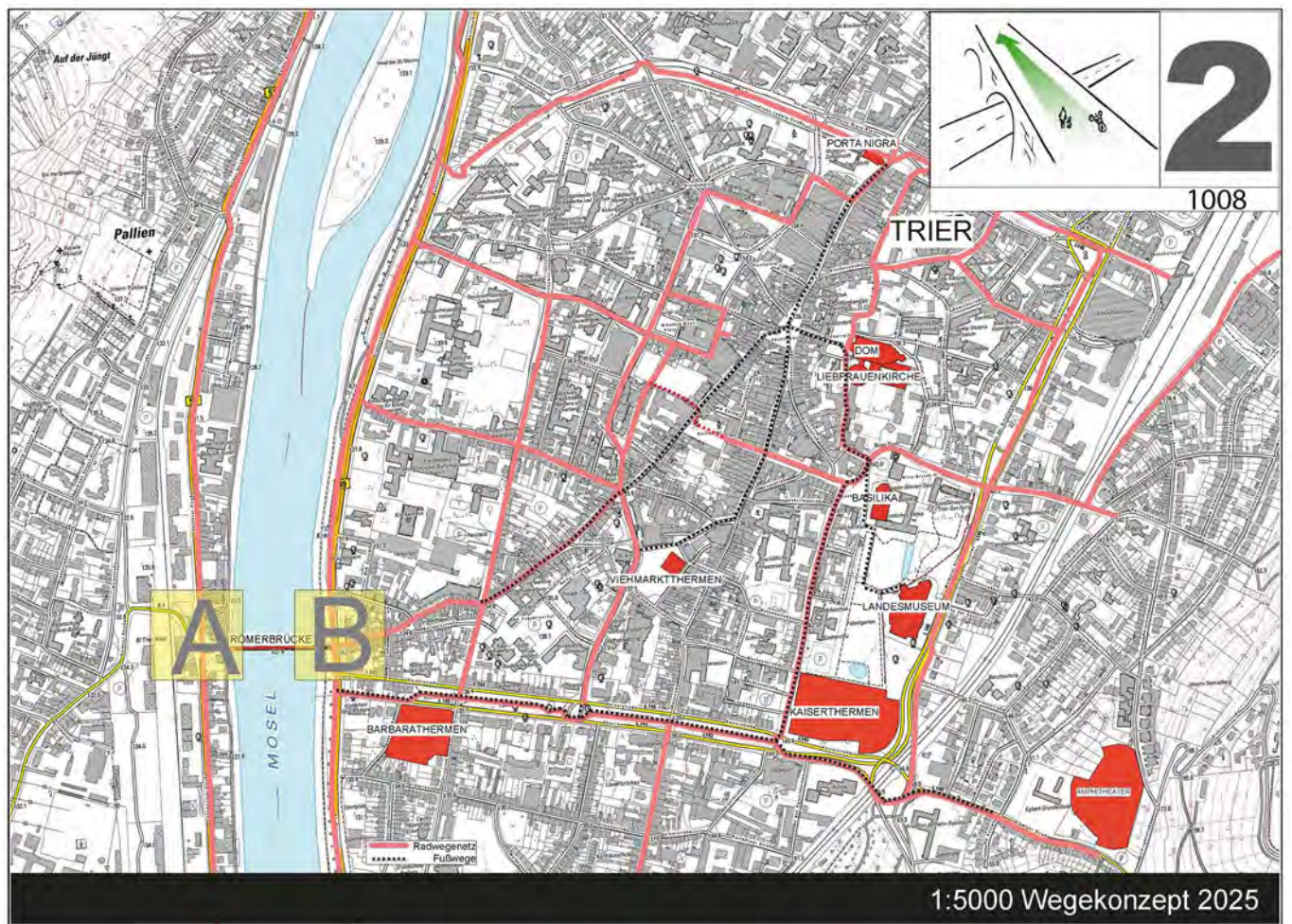
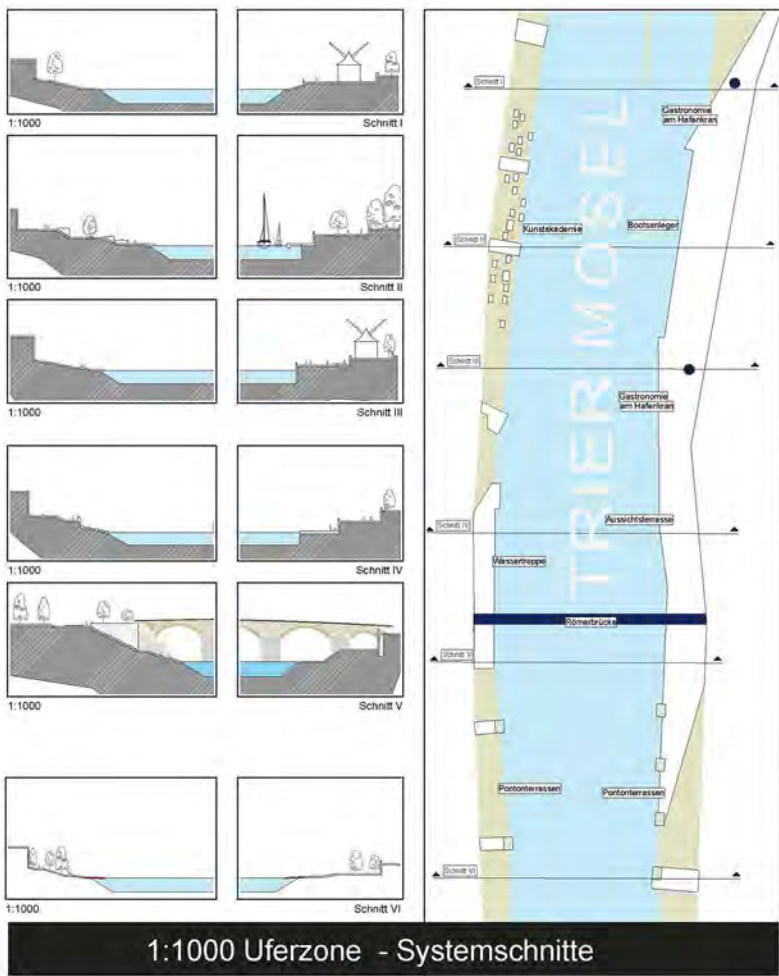
Diese Anlagen sollten nach dem Prinzip der verkehrsabhängigen Verkehrssteuerung geschaltet werden und untereinander koordiniert und synchronisiert werden um den Leistungsverlust in den Zufahrten der jeweiligen Knotenpunkte und einen möglichen Rückstau zwischen den einzelnen Kreuzungen zu minimieren. Diese Modernisierung kann durch den Einbau von neuartigen energiesparenden Lichtsignalanlagen (Niedervolt-/LED-Technik) und den damit eingesparten Stromkosten refinanziert werden.

Ein vierspuriger Ausbau der Kaiser-Wilhelmbrücke könnte weitere Möglichkeiten zur Leistungssteigerung in den Anschlussknotenpunkten auf den beiden Brückenköpfen schaffen.

Straßenneubauten bzw. Verlegung von Hauptverkehrsachsen wie der dargestellte Neubau der B51n im Bereich der Luxemburger Straße könnten ebenfalls einen positiven Effekt auf den derzeit kritischen Bereich des Anschlusspunktes an das östlich gelegene Katharinenufer erzielen.

.





WETTBEWERB TRIER „RÖMERBRÜCKE UND UMFELD“

Der **Leitgedanke** des Entwurfs ist eine durchgehend autofreie Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer zwischen der Trierer Innenstadt über die Römerbrücke hin zu den westlichen Stadtteilen.

Das **Verkehrskonzept bis zum Jahr 2015** sieht auf der Römerbrücke eine Reduzierung der Fahrsuren von 3 auf 2 Spuren vor. Der Fahrradverkehr erhält dadurch eine eigene Fahrspur. Die beidseitigen Bürgersteige sind ausschließlich Fußgängerbereiche. Am östlichen Brückenkopf führen getrennte Rad- und Fußwege in die Karl-Marx-Straße und in die Südallee in Richtung Innenstadt. Am westlichen Brückenkopf wird ein Kreisell die bestehende Verkehrssituation beruhigen und dem bestehenden Verkehrsknotenpunkt eine verbesserte städtebauliche Qualität verleihen.

Das **Verkehrskonzept bis zum Jahr 2025** beinhaltet die Herausnahme des PKW-Verkehrs auf der Römerbrücke. Als einzige Fahrspur bleibt eine mittlere Busspur erhalten, die als Einbahnverkehr funktioniert und auch für den Fahrradverkehr genutzt wird. Aus westlicher Richtung kommend, führt die Busspur rechts abbiegend nach Konz und in die Südallee. Von der Karl-Marx-Straße aus fährt der Bus über eine **neue Überführung** auf direktem Weg über die Römerbrücke zum Bahnhof West.

Der **östliche Brückenkopf** wird durch die Aufweitung der Karl-Marx-Straße, die Anordnung neuer Gebäudeformen und die Gestaltung des Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität „Eingang zur Stadt“.

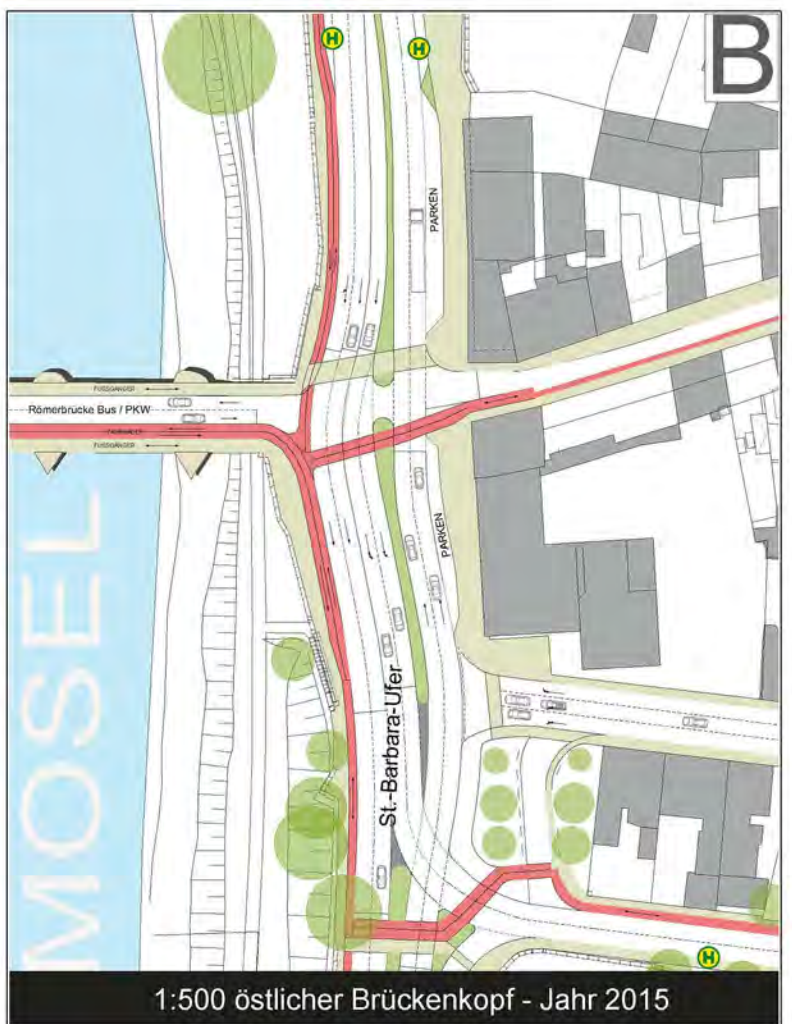
Der **Vorplatz Bahnhof West** wird ebenfalls neu gestaltet und konzeptionell mit der Römerbrücke verbunden. Durch die Aufgabe der KFZ-Verbindungsbrücke über die Gleise nach Trier-Euren und die Herausnahme des PKW-Verkehrs auf der Römerbrücke entsteht eine Verkehrsberuhigung, welche den Kreisell überflüssig macht. Die Ufergestaltung gliedert sich am östlichen Moselufer in einen urbanen und am westlichen Moselufer in einen landschaftlichen Bereich auf. Der hohe Grünanteil der westlichen Uferseite und die innerstadtseitige urbane Silhouette des östlichen Ufers bieten Raum für Erholung im Grünen und städtische Aktivitäten.

In regelmäßigen Sequenzen entlang der Promenade entstehen an den Zugängen Krahenstraße und Gilbertstraße zum Ufer Platzsituationen, die als Verknüpfung von Stadt, Ufer und Fluß fungieren.

Der Entwurf hält sich streng an **denkmalpflegerische Auflagen**. Sämtliche denkmalgeschützten Bauwerke werden als charakteristische Objekte in die Planung integriert. Dies betrifft auch die am östlichen Brückenkopf tiefergelegte B59 durch die vermuteten römischen Brückenpfeiler hindurch, ohne diese zu beeinträchtigen.

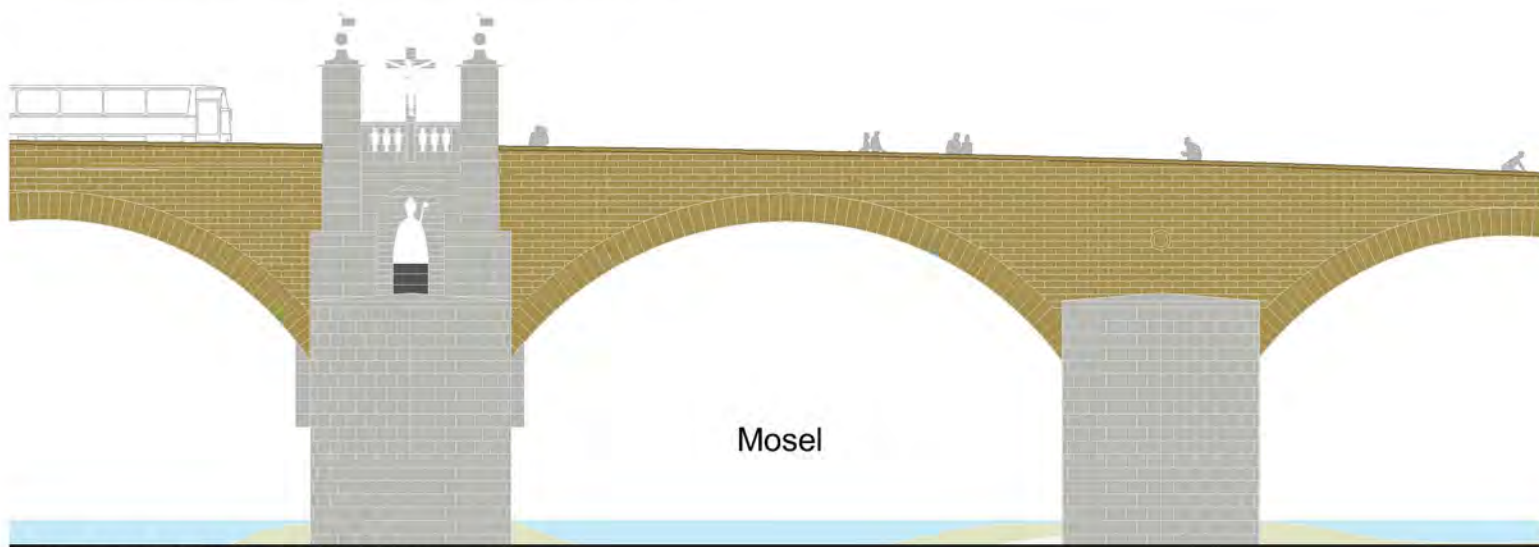
Durch einen „**Rundweg**“ sind alle römischen Denkmäler fußläufig miteinander verbunden. Beginnend an der Römerbrücke bildet die Karl-Marx-Straße, welche als Fußgängerzone mit durchgehendem Pflasterbelag gestaltet wird, die Hauptachse zur Innenstadt und zu den anderen Kulturdenkmälern. Die speziell gestaltete Fußwegeverbindung führt von den Kaiserthermen aus durch die Grünanlagen entlang der Südallee zu den Barbarathermen und von dort aus zurück zur Römerbrücke.

Ziel des Entwurfs ist die Aufwertung der Römerbrücke und ihrer Ufer zu einem neuen **Anziehungspunkt für Freizeit, Tourismus und Kultur**.

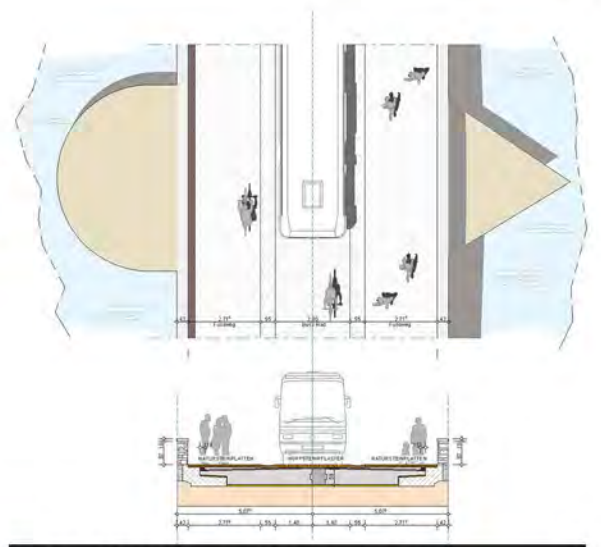




1:200 GESTALTUNG OSTPLATZ & BRÜCKENKOPF



1:100 TEILANSICHT RÖMERBRÜCKE



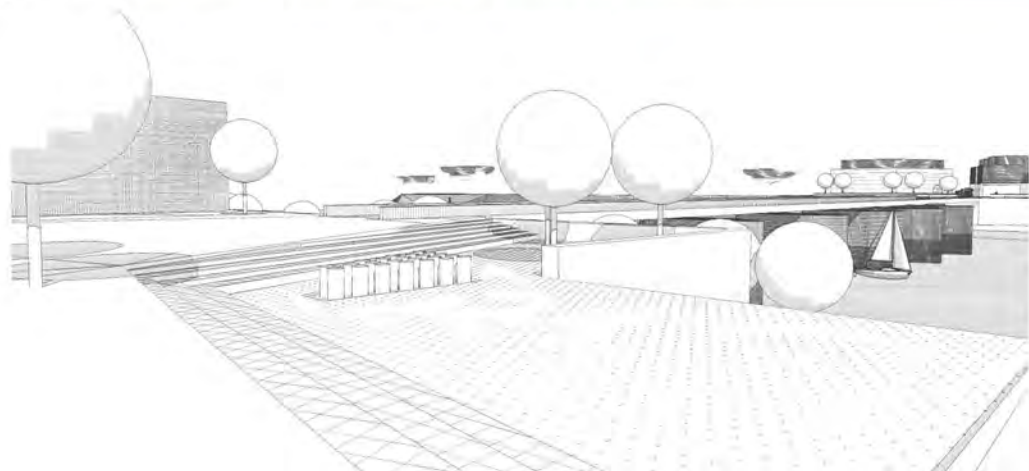
1:100 SCHNITT RÖMERBRÜCKE



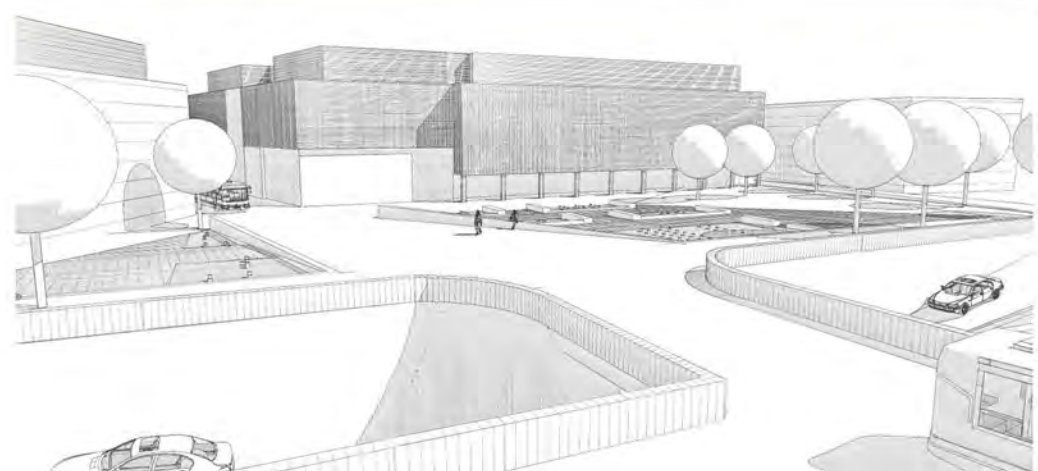
1:350 ANSICHT RÖMERBRÜCKE UND SCHNITT MIT UFER & HOCHWASSERSCHUTZ



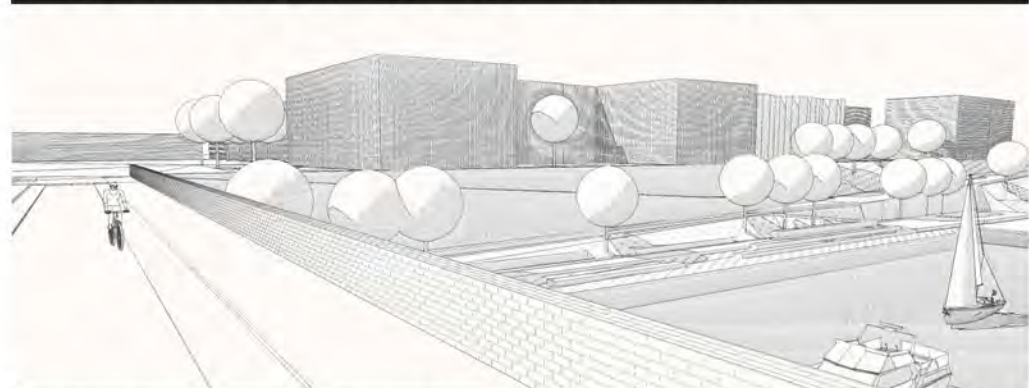
1:200 GESTALTUNG WESTPLATZ & BRÜCKENKOPF



PERSPEKTIVE BRÜCKENKOPF WEST - RÖMERBRÜCKE



PERSPEKTIVE BRÜCKENKOPF OST - KARL MARX STRASSE



PERSPEKTIVE RÖMERBRÜCKE - BRÜCKENKOPF WEST



PERSPEKTIVE BRÜCKENKOPF OST - KARL MARX STRASSE

WETTBEWERB TRIER „RÖMERBRÜCKE UND UMFELD“

Das **übergeordnete Ziel** des Entwurfs ist die Römerbrücke wieder ins Bewusstsein der Trierer Bevölkerung zu rücken, indem sie und ihre Uferbereiche besser an die Trierer Innenstadt angeschlossen werden. Der Leitgedanke des nachfolgend vorgestellten Entwurfs ist eine durchgehend autofreie Verbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer zwischen der Trierer Innenstadt über die Römerbrücke hin zu den westlichen Stadtteilen.

Das Verkehrskonzept bis zum Jahr 2015 sieht vor auf der Römerbrücke eine Spur für den Kfz.-Verkehr aufzugeben und ausschließlich den Fahrradfahrern zuzuordnen. Somit verbleiben zwei Spuren für den Kfz.-Verkehr jeweils in die entgegen gesetzte Richtung und eine Spur für den Fahrradverkehr in beide Richtungen. Die beidseitigen Bürgersteige dienen ausschließlich den Fußgängern. Am östlichen Brückenkopf führen getrennte Fuß- und Fahrradwege über die Moselstraße hinweg in die Karl-Marx-Straße und in die Südallee in Richtung Innenstadt.

Am westlichen Brückenkopf wird ein Kreisell die bestehende Verkehrssituation beruhigen und dem bestehenden Verkehrsknotenpunkt auch eine städtebauliche Qualität verleihen.

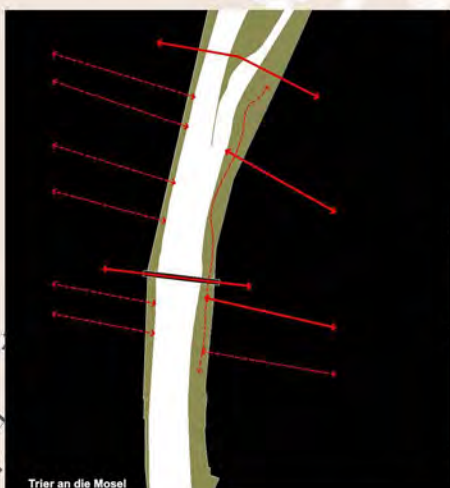
Das Verkehrskonzept für das Jahr 2025 ist eine Herausnahme des Pkw.-Verkehrs auf der Römerbrücke vorgesehen. Als einzige mittlere Fahrspur bleibt eine Busspur erhalten, die als Einbahnverkehr funktioniert. Der Bus, welcher von West nach Ost fährt, hat die Möglichkeit von der Römerbrücke aus nach rechts auf die Moseluferstraße in Richtung Trier-Konz abzubiegen, oder von dort in Richtung Innenstadt in die Südallee hinein zu fahren. Die Busse, welche im Einbahnverkehr aus der Karl-Marx-Straße in Richtung Trier-West fahren, überqueren die Moselstraße auf einer **neuen Überführung** und gelangen auf direktem Weg über die Römerbrücke zum Bahnhof West. Um diese neue Überführung herzustellen, wird die B59 mit ihrer starken Verkehrsbelastung zwischen Kaiserstraße und Dampfschiffstraße mit einem Gefälle von max. 10% tiefer gelegt.

Der **Vorplatz Bahnhof West** wird neu gestaltet und konzeptionell mit der Römerbrücke verbunden. Durch die Aufgabe der Kfz.-Verbindungsbrücke über die Gleise nach Trier-Euren entsteht an dieser Stelle eine Verkehrsberuhigung, welche den Kreisell überflüssig macht. Eine Fußgängerbrücke neben dem Bahnhof West bildet eine direkte fußläufige Verbindung von Trier-Euren über die Römerbrücke in die Innenstadt. Die Querung der Aachener Straße ist für Fußgänger mit Zebrastreifen und Lichtsignalen gekennzeichnet.

Die Römerbrücke ist ein Teil aller **römischen Denkmäler** in Trier, welche fußläufig durch einen „**Rundweg**“ untereinander erreichbar sind. Beginnend an der Römerbrücke bildet die Karl-Marx-Straße die fußläufige Hauptachse zur Porta Nigra, zum Dom und zur Liebfrauenkirche. Sie erhält die Ausgestaltung als Fußgängerzone mit durchgehendem Pflasterbelag und stellt dadurch für den Fußgänger eine wahrnehmbare Verbindung zur Innenstadt und zu den anderen Kulturdenkmälern dar. Von den Kaiserthermen aus erreicht der Fußgänger durch die Grünanlagen hindurch entlang der Südallee die Barbarathermen und wird von dort aus an die Römerbrücke zurück geleitet.

Durch eine zurückspringende Gebäudekante, die ihre Silhouette an der Bebauung der Karl-Marx-Straße ableitet, entsteht am **östlichen Brückenkopf der „Eingang zur Stadt“**. Durch das Tieferlegen der B49, die Ausgestaltung der Karl-Marx-Straße zur Fußgängerzone und seine Anbindung an das Moselufer erhält der heute zentral im Stadtgefüge liegende Platz seine angemessene Aufwertung.

Im Pflaster eingefasste Metallbänder vollziehen den Standort der römischen Brückenpfeiler nach und wirken in Kombination mit einem durchgehenden Belag als verknüpfendes Element zwischen Platz und Römerbrücke. Das östliche Metallband springt in der Flucht des Pflasters aus der Stufe in den Bereich der Wasserfontainen heraus und reagiert auf die den Platz gestaltenden Wasserspiele und Sitzgelegenheiten.



Konzept
Ziel des Entwurfs ist es, die Anbindung Triers an die Moselufer sowie die **Verbindung** von Innenstadt und Trier West zu verbessern. Durch ihre neue Gestaltung wird die kulturhistorische Bedeutung der Römerbrücke wieder ablesbar. Ihr Umbau zu einer großzügig gestalteten Fuß- und Radwegeverbindung ermöglicht die Wiedereinbindung der Fundorte auf dem linken Moselufer in die **Römer-Themenwege** und die Entwicklung neuer Freizeit-Routen. Die stadtrahen Mosel-Ufer entwickeln sich durch neue Wegeverbindungen, Umgestaltung und Ergänzung um neue Funktionen zu **Uferparks**. Dies unterstützt die Umstrukturierung und Aufwertung der angrenzenden westlichen Siedlungsbereiche.

Realisierungs-Abschnitte
Die Aufwertung und Umgestaltung der Brückenköpfe Altstadt und Trier West zu attraktiven Plätzen kann zeitlich unabhängig vom Umbau des Brückenquerschnitts realisiert werden. In der Phase „Zustand 2015“ kann durch die neue Materialität und den zugunsten Fuß- und Radverbindung veränderten Querschnitt schon bald eine **Aufwertung** der Brücke erfolgen. Beim späteren **Umbau** auf den reduzierten historischen Querschnitt können die Brüstungs-Elemente aus UHPC-Beton abgebaut und versetzt werden. Auch die Umgestaltung der Ufer und die Einrichtung der vorgesehenen neuen Funktionen kann in Abschnitten und **unabhängig** von der Umgestaltung der Brücke erfolgen.

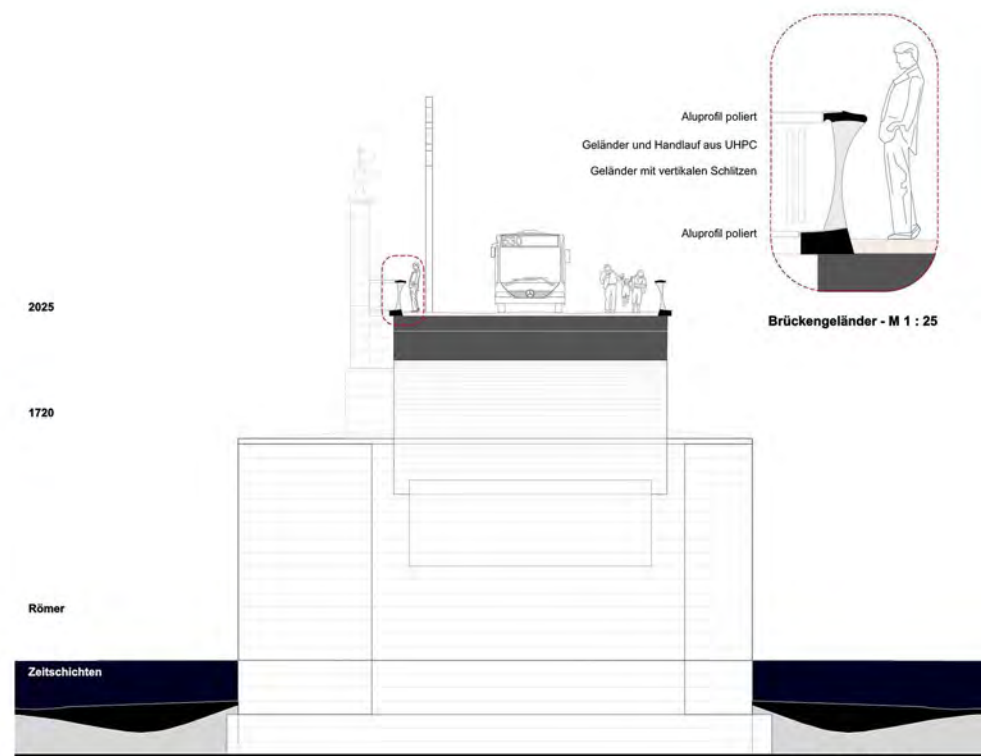
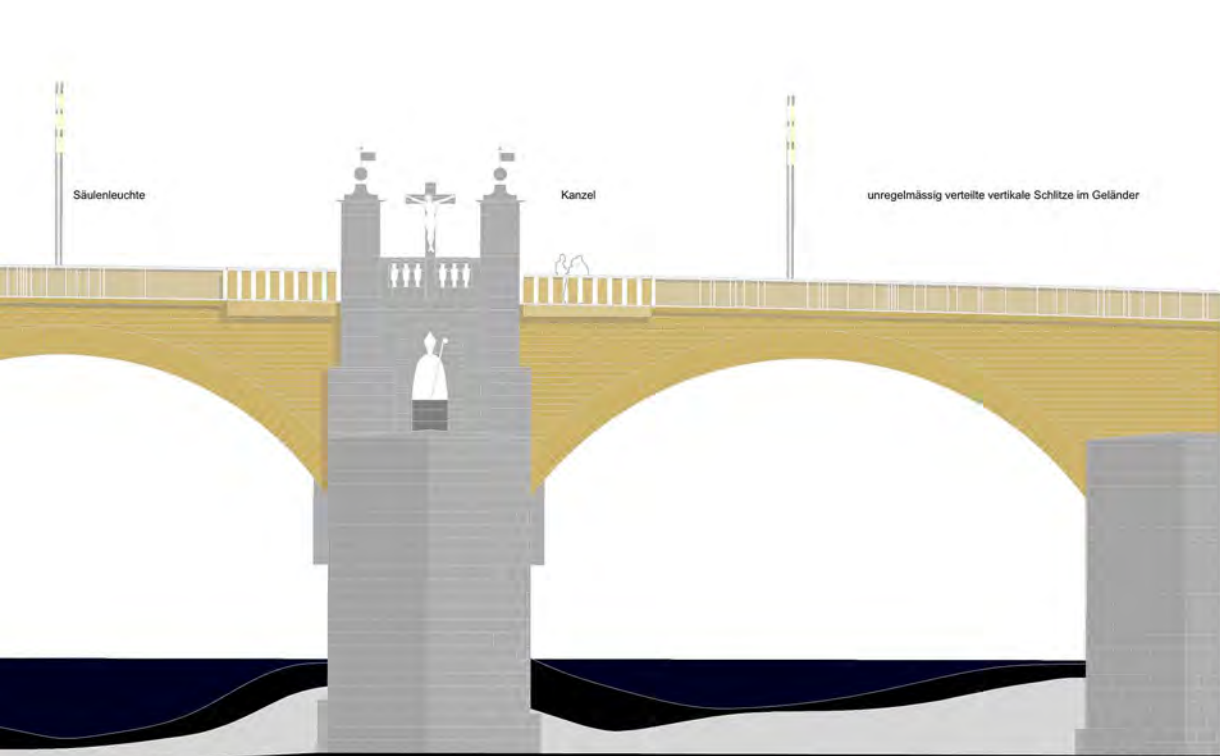
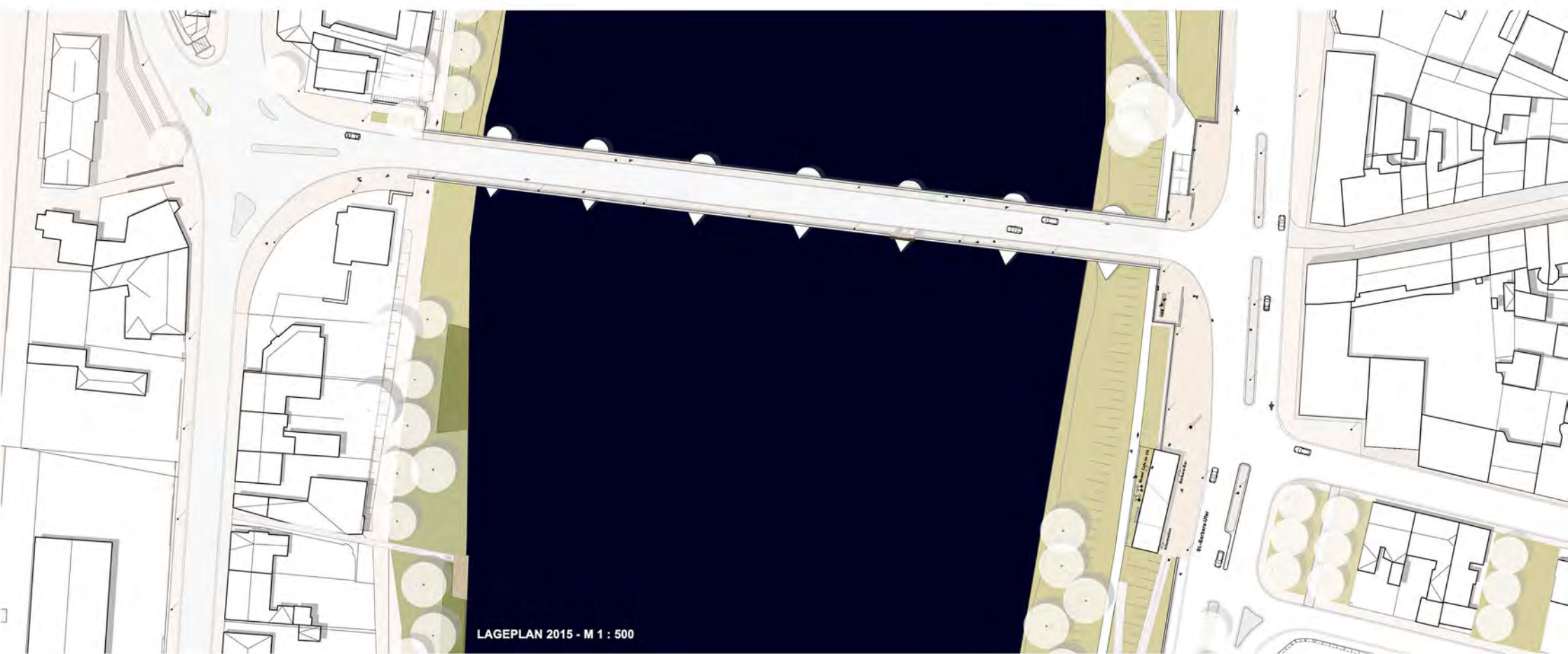
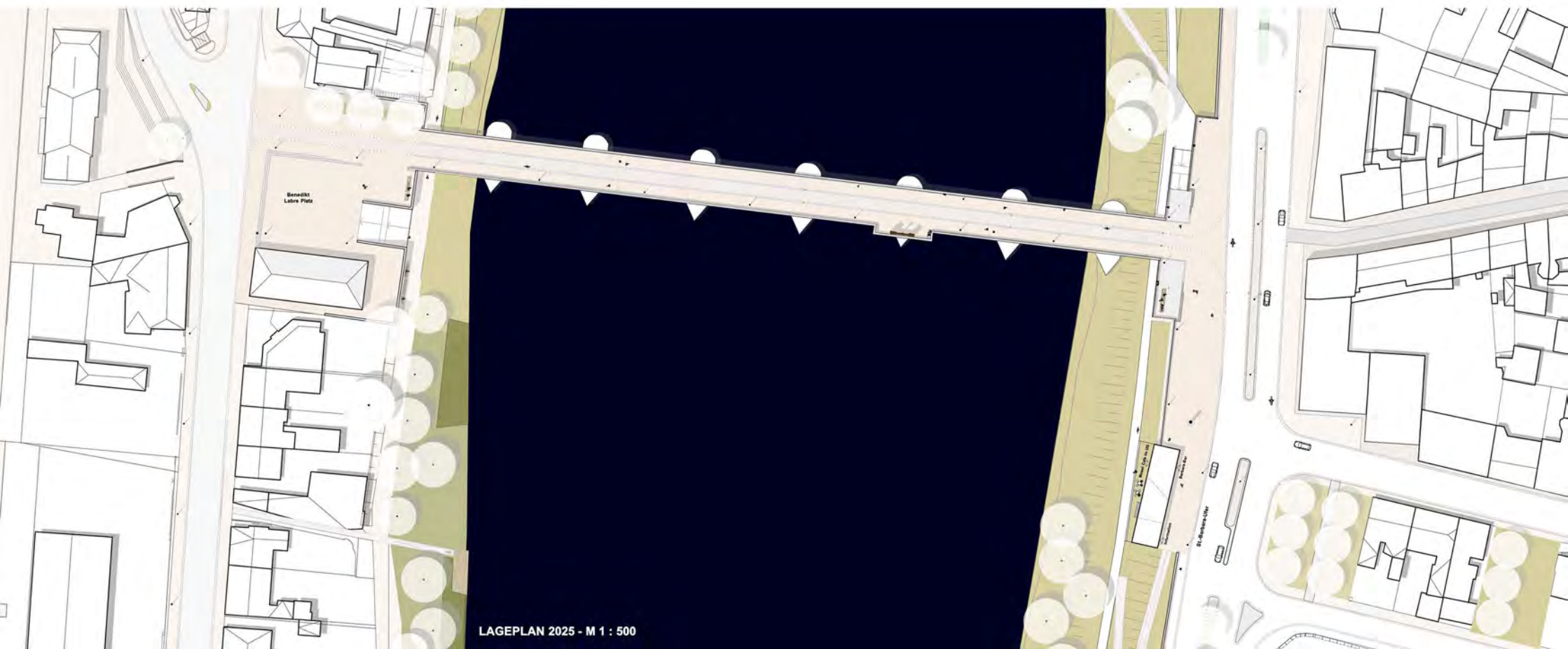
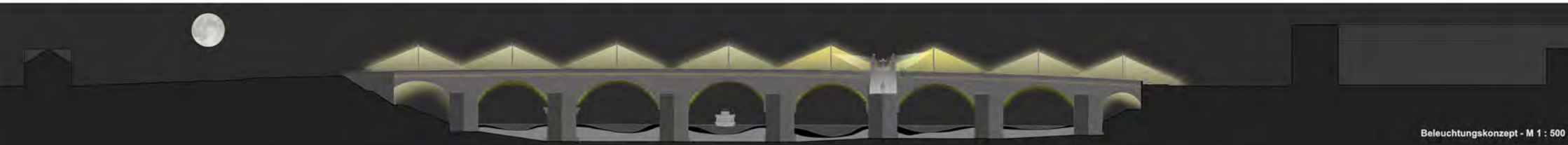
Verkehr
Durch den Rückbau der Brücke auf zwei Fahrbahnen in der ersten Realisierungsstufe kann der Kreuzungsbereich am St. Barbaraer verschlankt und näher an die Fassaden der Gebäude verlegt werden. So entsteht Raum für eine großzügige **Aufwertung** am östlichen Brückenkopf.

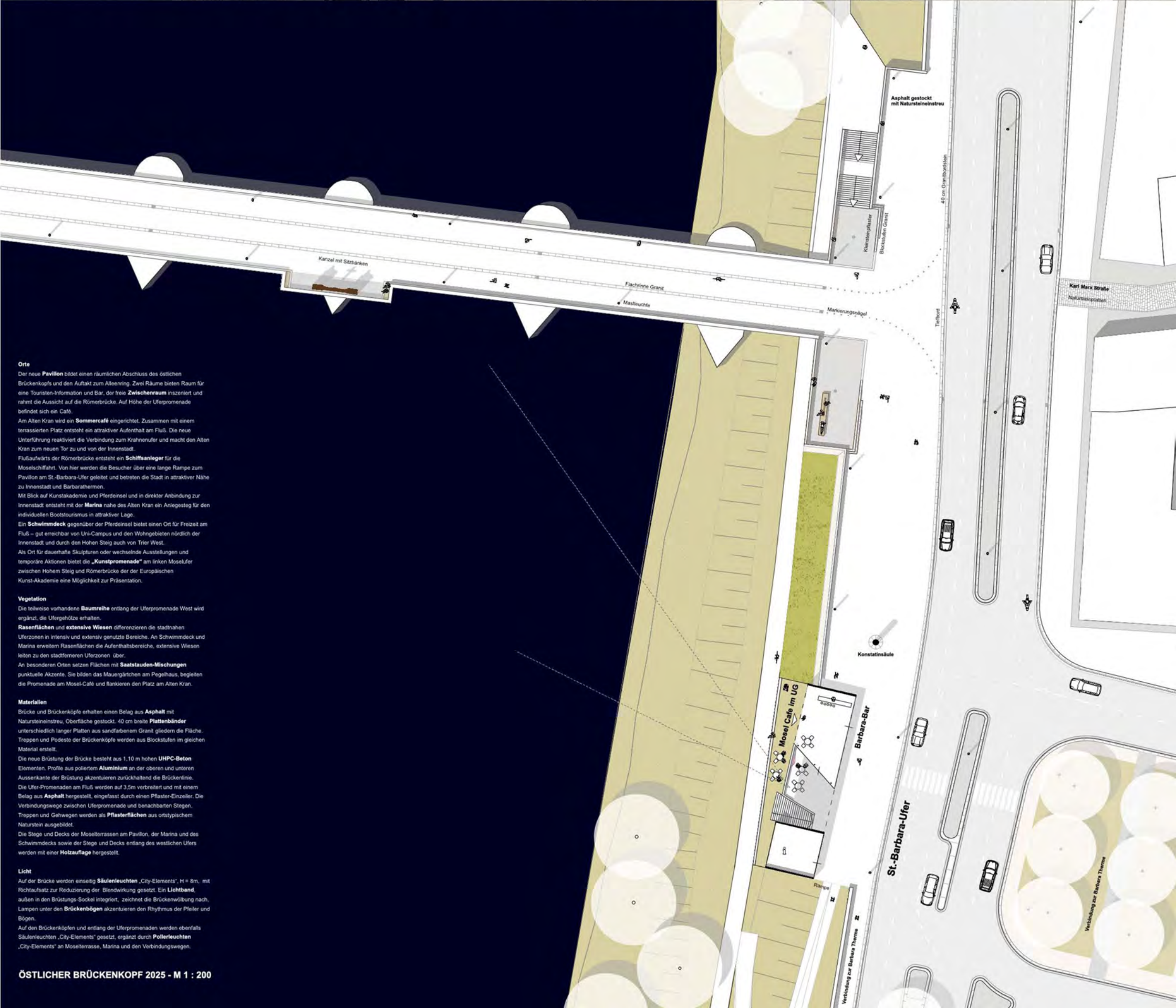
Wege
Die neu gestaltete **Römerbrücke** und die neue Fuß- und Radbrücke „Hoher Steig“ vom Irminhof über die Pferdesel verbinden Trier West enger mit der Altstadt. Auf der westlichen Uferseite werden die bestehenden Wege zwischen **Uferpromenade** und Aachener Straße erweitert und ergänzt. **Stege** und **Decks** erschließen die Ufer. Gegenüber wird der östliche Brückenkopf, das traditionelle Tor zur Stadt, um eine neue **Unterführung** am alten Kran und einen zusätzlichen **Straßenübergang** auf Höhe Gilbertstraße ergänzt. Die Moselufer mit ihren Uferpromenaden rücken durch die attraktiven neuen Zugänge näher an die Siedlungsbereiche. Sie werden zu gut nutzbaren „Uferparks“.

Römerbrücke
Die Brücke als Ort der **Verbindung**, des Transfers, des besonderen Aufenthalts und der **Aussicht** – außerhalb der Stadt, über dem Fluß – ist ein Knotenpunkt im Stadtraum Triers. Als „Tor zur Stadt“ verbindet sie die Bewegungsströme von Touristen und Einheimischen und ihre verschiedenen Geschwindigkeiten. Grundidee der neuen Gestaltung ist es, die **Zeitschichten** der Römerbrücke lesbar zu machen. Den historischen Schichten der Brückentruppen und -bögen wird eine moderne Schicht in angemessener Materialität hinzugefügt. 2015: Der Querschnitt ermöglicht einen Zwei-Richtungsverkehr in der Brückenmitte. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, beidseitige Gehwege von je 2,15 werden durch ein Hochbord abgesetzt. 2025: Der gesamte Querschnitt von 10,20 m wird ohne Borde ausgeführt. Bus- und Radverkehr werden in der Brückenmitte geführt, entlang der Brüstungen bleiben drei Meter dem Fußgänger vorbehalten. Der Bereich am Kreuz wird in seiner bestehenden Breite erhalten, hier entsteht eine **Nische** mit Sitzmöglichkeiten zu beiden Seiten. Mit 1,10 m liegt die Brüstungskrone in bequemer Höhe zum Anlehnen.



Lageplan 2025 - M 1 : 1000





Orte
 Der neue Pavillon bildet einen räumlichen Abschluss des östlichen Brückenkopfs und den Auftakt zum Allenring. Zwei Räume bieten Raum für eine Touristen-Information und Bar, der freie Zwischenraum inszeniert und rahmt die Aussicht auf die Römerbrücke. Auf Höhe der Uferpromenade befindet sich ein Café.
 Am Alten Kran wird ein Sommercafé eingerichtet. Zusammen mit einem terrassierten Platz entsteht ein attraktiver Aufenthaltsort am Fluß. Die neue Unterführung reaktiviert die Verbindung zum Krahenufer und macht den Alten Kran zum neuen Tor zu und von der Innenstadt.
 Flußaufwärts der Römerbrücke entsteht ein Schiffsanleger für die Moselschifffahrt. Von hier werden die Besucher über eine lange Rampe zum Pavillon am St.-Barbara-Ufer geleitet und betreten die Stadt in attraktiver Nähe zu Innenstadt und Barbarathermen.
 Mit Blick auf Kunstakademie und Pfledeinsel und in direkter Anbindung zur Innenstadt entsteht mit der Marina nahe des Alten Kran ein Anlegesteg für den individuellen Bootstourismus in attraktiver Lage.
 Ein Schwimmedeck gegenüber der Pfledeinsel bietet einen Ort für Freizeit am Fluß – gut erreichbar von Uni-Campus und den Wohngebieten nördlich der Innenstadt und durch den Hohen Steig auch von Trier West.
 Als Ort für dauerhafte Skulpturen oder wechselnde Ausstellungen und temporäre Aktionen bietet die „Kunstpromenade“ am linken Moselufer zwischen Hohem Steig und Römerbrücke der der Europäischen Kunst-Akademie eine Möglichkeit zur Präsentation.

Vegetation
 Die teilweise vorhandene Baumreihe entlang der Uferpromenade West wird ergänzt, die Ufergehölze erhalten.
Rasenflächen und extensive Wiesen differenzieren die stadtnahen Uferzonen in intensiv und extensiv genutzte Bereiche. An Schwimmedeck und Marina erweitern Rasenflächen die Aufenthaltsbereiche, extensive Wiesen leiten zu den stadtdifferenzierenden Uferzonen über.
 An besonderen Orten setzen Flächen mit **Saatstauden-Mischungen** punktuelle Akzente. Sie bilden das Mauergrünlchen am Pegelhau, begleiten die Promenade am Mosel-Café und flankieren den Platz am Alten Kran.

Materialien
 Brücke und Brückenköpfe erhalten einen Belag aus Asphalt mit Natursteineinstreu. Oberfläche gestockt. 40 cm breite Plattenbänder unterschiedlich langer Platten aus sandfarbenerem Granit gliedern die Fläche. Treppen und Podeste der Brückenköpfe werden aus Blockstein im gleichen Material erstellt.
 Die neue Brüstung der Brücke besteht aus 1,10 m hohen UHPC-Beton Elementen, Profile aus poliertem Aluminium an der oberen und unteren Ausserkante der Brüstung akzentuieren zurückhaltend die Brückensilhouette.
 Die Ufer-Promenaden am Fluß werden auf 3,5m verbreitert und mit einem Belag aus Asphalt hergestellt, eingefasst durch einen Pflaster-Einzeller. Die Verbindungswege zwischen Uferpromenade und benachbarten Stegen, Treppen und Gehwegen werden als Pflasterflächen aus ortstypischem Naturstein ausgebildet.
 Die Stege und Decks der Moselterrassen am Pavillon, der Marina und des Schwimmedecks sowie der Stege und Decks entlang des westlichen Ufers werden mit einer Holzauflage hergestellt.

Licht
 Auf der Brücke werden einseitig Säulenleuchten „City-Elements“, H = 8m, mit Richtaufsatz zur Reduzierung der Blendwirkung gesetzt. Ein Lichtband, außen in den Brüstungs-Sockel integriert, zeichnet die Brückenwölbung nach, Lampen unter den Brückenbögen akzentuieren den Rhythmus der Pfeiler und Bögen.
 Auf den Brückenköpfen und entlang der Uferpromenaden werden ebenfalls Säulenleuchten „City-Elements“ gesetzt, ergänzt durch Pollerleuchten „City-Elements“ an Mosel-Café, Marina und den Verbindungswegen.



Moselterrassen & Alter Kran - M 1 : 200

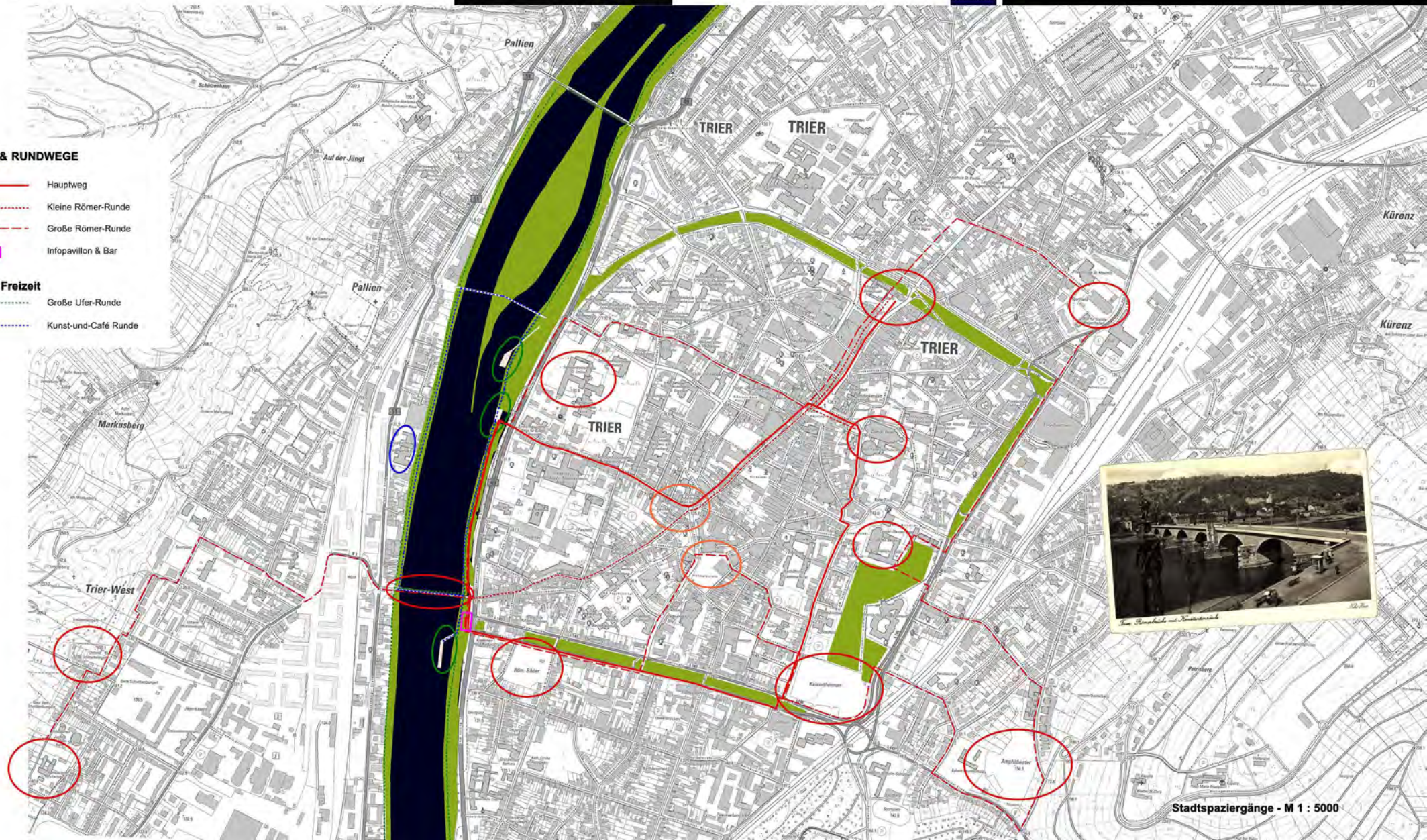


RÖMER & RUNDWEGE

- Hauptweg
- - - Kleine Römer-Runde
- - - - - Große Römer-Runde
- Infopavillon & Bar

Mosel & Freizeit

- - - - - Große Ufer-Runde
- - - - - Kunst-und-Café Runde



Stadtsparzergänge - M 1 : 5000

Konzept

Ziel des Entwurfs ist es, die Anbindung Triers an die Moselufer sowie die **Verbindung** von Innenstadt und Trier West zu verbessern.

Durch ihre neue Gestaltung wird die kulturgeschichtliche Bedeutung der Römerbrücke wieder ablesbar. Ihr Umbau zu einer großzügig gestalteten Fuß- und Radwegeverbindung ermöglicht die Wiedereinbindung der Fundorte auf dem linken Moselufer in die **Römer-Themenwege** und die Entwicklung neuer Freizeit-Routen.

Die stadtnahen Mosel-Ufer entwickeln sich durch neue Wegeverbindungen, Umgestaltung und Ergänzung um neue Funktionen zu **Uferparks**. Dies unterstützt die Umstrukturierung und Aufwertung der angrenzenden westlichen Siedlungsbereiche.

Realisierungs-Abschnitte

Die Aufwertung und Umgestaltung der Brückenköpfe Altstadt und Trier West zu attraktiven Plätzen kann zeitlich unabhängig vom Umbau des Brückenquerschnitts realisiert werden. In der Phase „**Zustand 2015**“ kann durch die neue Materialität und den zugunsten Fuß- und Radverbindung veränderten Querschnitt schon bald eine **Aufwertung** der Brücke erfolgen. Beim späteren **Umbau** auf den reduzierten historischen Querschnitt können die Brüstungs-Elemente aus UHPC-Beton abgebaut und versetzt werden.

Auch die Umgestaltung der Ufer und die Einrichtung der vorgesehenen neuen Funktionen kann in Abschnitten und **unabhängig** von der Umgestaltung der Brücke erfolgen.

Verkehr

Durch den Rückbau der Brücke auf zwei Fahrbahnen in der ersten Realisierungsstufe kann der Kreuzungsbereich am St. Barbaraufener **verschlankt** und näher an die Fassaden der Gebäude verlegt werden. So entsteht Raum für eine großzügige **Aufweitung** am östlichen Brückenkopf.

Wege

Die neu gestaltete **Römerbrücke** und die neue Fuß- und Radbrücke „**Hoher Steig**“ vom Irminenfreihof über die Pferdeinsel verbinden Trier West enger mit der Altstadt.

Auf der westlichen Uferseite werden die bestehenden Wege zwischen **Uferpromenade** und Aachener Straße erweitert und ergänzt. **Stege** und **Decks** erschließen die Ufer.

Gegenüber wird der östliche Brückenkopf, das traditionelle Tor zur Stadt, um eine neue **Unterführung** am alten Kran und einen zusätzlichen **Straßenübergang** auf Höhe Gilbertstraße ergänzt.

Die Moselufer mit ihren Uferpromenaden rücken durch die attraktiven neuen Zugänge näher an die Siedlungsgebiete. Sie werden zu gut nutzbaren „Uferparks“.

Römerbrücke

Die Brücke als Ort der **Verbindung**, des Transfers, des besonderen Aufenthalts und der **Aussicht** – außerhalb der Stadt, über dem Fluß – ist ein Knotenpunkt im Stadtraum Triers. Als „Tor zur Stadt“ verbindet sie die Bewegungsströme von Touristen und Einheimischen und ihre verschiedenen Geschwindigkeiten.

Grundidee der neuen Gestaltung ist es, die **Zeitschichten** der Römerbrücke lesbar zu machen. Den historischen Schichten der Brückenpfeiler und -bögen wird eine moderne Schicht in angemessener Materialität hinzugefügt.

2015: Der Querschnitt ermöglicht einen Zwei-Richtungsverkehr in der Brückenmitte. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt, beidseitige Gehwege von je 2,15 m werden durch ein Hochbord abgesetzt.

2025: Der gesamte Querschnitt von 10,20 m wird ohne Borde ausgeführt. Bus- und Radverkehr werden in der Brückenmitte geführt, entlang der Brüstungen bleiben drei Meter dem Fußgänger vorbehalten.

Der Bereich am Kreuz wird in seiner bestehenden Breite erhalten, hier entsteht eine **Nische** mit Sitzmöglichkeiten zu beiden Seiten. Mit 1,10 m liegt die Brüstungskrone in bequemer Höhe zum Anlehnen.

Orte

Der neue **Pavillon** bildet einen räumlichen Abschluss des östlichen Brückenkopfs und den Auftakt zum Alleenring. Zwei Räume bieten Raum für eine Touristen-Information und Bar, der freie **Zwischenraum** inszeniert und rahmt die Aussicht auf die Römerbrücke. Auf Höhe der Uferpromenade befindet sich ein Café.

Am Alten Kran wird ein **Sommercafé** eingerichtet. Zusammen mit einem terrassierten Platz entsteht ein attraktiver Aufenthalt am Fluß. Die neue Unterführung reaktiviert die Verbindung zum Krahnenufer und macht den Alten Kran zum neuen Tor zu und von der Innenstadt.

Flußaufwärts der Römerbrücke entsteht ein **Schiffsanleger** für die Moselschiffahrt. Von hier werden die Besucher über eine lange Rampe zum Pavillon am St.-Barbara-Ufer geleitet und betreten die Stadt in attraktiver Nähe zu Innenstadt und Barbarathermen.

Mit Blick auf Kunstakademie und Pferdeinsel und in direkter Anbindung zur Innenstadt entsteht mit der **Marina** nahe des Alten Kran ein Anlegesteg für den individuellen Bootstourismus in attraktiver Lage.

Ein **Schwimmdeck** gegenüber der Pferdeinsel bietet einen Ort für Freizeit am Fluß – gut erreichbar von Uni-Campus und den Wohngebieten nördlich der Innenstadt und durch den Hohen Steig auch von Trier West.

Als Ort für dauerhafte Skulpturen oder wechselnde Ausstellungen und temporäre Aktionen bietet die „**Kunstpromenade**“ am linken Moselufer zwischen Hohem Steig und Römerbrücke der Europäischen Kunst-Akademie eine Möglichkeit zur Präsentation.

Vegetation

Die teilweise vorhandene **Baumreihe** entlang der Uferpromenade West wird ergänzt, die Ufergehölze erhalten.

Rasenflächen und **extensive Wiesen** differenzieren die stadtnahen Uferzonen in intensiv und extensiv genutzte Bereiche. An Schwimmdeck und Marina erweitern Rasenflächen die Aufenthaltsbereiche, extensive Wiesen leiten zu den stadtfurtheren Uferzonen über.

An besonderen Orten setzen Flächen mit **Saatstauden-Mischungen** punktuelle Akzente. Sie bilden das Mauergärtchen am Pegelhaus, begleiten die Promenade am Mosel-Café und flankieren den Platz am Alten Kran.

Materialien

Brücke und Brückenköpfe erhalten einen Belag aus **Asphalt** mit Natursteineinstreu, Oberfläche gestockt. 40 cm breite **Plattenbänder** unterschiedlich langer Platten aus sandfarbenem Granit gliedern die Fläche. Treppen und Podeste der Brückenköpfe werden aus Blockstufen im gleichen Material erstellt.

Die neue Brüstung der Brücke besteht aus 1,10 m hohen **UHPC-Beton** Elementen. Profile aus poliertem **Aluminium** an der oberen und unteren Aussenkante der Brüstung akzentuieren zurückhaltend die Brückenlinie.

Die Ufer-Promenaden am Fluß werden auf 3,5m verbreitert und mit einem Belag aus **Asphalt** hergestellt, eingefasst durch einen Pflaster-Einzeiler. Die Verbindungswege zwischen Uferpromenade und benachbarten Stegen, Treppen und Gehwegen werden als **Pflasterflächen** aus ortstypischem Naturstein ausgebildet.

Die Stege und Decks der Moselterrassen am Pavillon, der Marina und des Schwimmdecks sowie der Stege und Decks entlang des westlichen Ufers werden mit einer **Holzauflage** hergestellt.

Licht

Auf der Brücke werden einseitig **Säulenleuchten** „City-Elements“, H = 8m, mit Richtaufsatz zur Reduzierung der Blendwirkung gesetzt. Ein **Lichtband**, außen in den Brüstungs-Sockel integriert, zeichnet die Brückenwölbung nach, Lampen unter den **Brückenbögen** akzentuieren den Rhythmus der Pfeiler und Bögen.

Auf den Brückenköpfen und entlang der Uferpromenaden werden ebenfalls Säulenleuchten „City-Elements“ gesetzt, ergänzt durch **Pollerleuchten** „City-Elements“ an Moselterrasse, Marina und den Verbindungswegen.

Städtebaulich wird der östliche Brückenkopf durch die Aufweitung der Karl-Marx-Straße und die Anordnung und abgewinkelte Form der neuen Gebäude bestimmt. Der östliche Brückenkopf bildet nicht nur die Hauptverbindung zur Innenstadt sondern auch den Hauptzugang zum östlichen Moselufer mit seinen Grünanlagen und Freizeitangeboten. Hier verschmelzen die Stadt und die Natur miteinander.

An beiden Ufern wird die bestehende **Uferbebauung/Silhouette** teilweise durch eine Neubebauung ersetzt. Am Westufer betrifft dies vor allem das Hotel Römerbrücke, das durch einen Hotelneubau an gleicher Stelle ersetzt wird und dadurch einen besonderen Anziehungspunkt für Touristen darstellt und gleichzeitig als neue „Visitenkarte“ zur Aufwertung des gesamten Stadtteils beiträgt. Auch die weitere Uferbebauung im Verlauf der Aachener- und Luxemburger Straße wird durch architektonisch hochwertige mehrgeschossige Wohngebäude ersetzt, welche die Attraktivität des Wohnens am Wasser in besonderer Weise widerspiegeln, sodass sich dem Betrachter von der Ostseite der Mosel aus eine städtebaulich und architektonisch aufgewertete Silhouette bietet.

Die **Römerbrücke** wird baulich auf ihre ursprüngliche Breite von 10,15 m reduziert. Die bestehenden Auskragungen und das Gelände werden völlig entfernt und passend zur Gesamtkonstruktion durch eine 40 cm starke Natursteinmauer aus rotem Sandstein ersetzt. Den Abschluss der Mauer bilden 1m lange und 20 cm starke Abdecksteine. Der Bodenbelag gliedert sich in eine mittlere Busspur, welche durch eine Natursteinrinne von den beiden seitlichen Fußgängerbereichen getrennt ist. Der Bodenbelag der beiden Fußgängerbereiche besteht aus Natursteinplatten und die Busspur erhält einen Belag aus Kopfsteinpflaster.

Auf der Römerbrücke selbst wird aus denkmalpflegerischer Überlegung auf eine **Beleuchtung** verzichtet. Vorgesehen ist eine „Inszenierung“ der Brücke von den beiden Brückenköpfen und von den Ufern aus. Die speziellen Flachfluter an den Brückenköpfen erzeugen auf der Brücke ein blend- und schattenfreies Licht (Tageslicht). Eine Arenabeleuchtung von den Ufern aus lässt die Römerbrücke in ihrer Ansicht von weit her erstrahlen und ist dadurch auch in der Nacht als **Wahrzeichen** von Trier erkennbar. Außerdem ermöglicht die Arenabeleuchtung eine besondere „Inszenierung“ der Brücke mit Farbspielen bei besonderen Veranstaltungen.

Das westliche Moselufer erhält durch die neue Uferbebauung auch eine Aufwertung der dahinter liegenden Aachener- und Luxemburger Straße, denn auch dort sind städtebauliche Veränderungen vorgesehen. Die bestehenden Fuß- und Fahrwege zwischen der Aachener- bzw. Luxemburger Straße und dem Moselufer werden als wichtige Verbindungswege zwischen der Mosel und der Neubebauung entlang der Aachener Straße aufgewertet und neu gestaltet. An den Orten, an welchen diese Verbindungswege auf die Aachener Straße treffen, entstehen kleine gepflasterte Plätze, die mit Bäumen eingefasst sind und von denen Stichstraßen in eine neue mehrgeschossige Wohnbebauung führen. Die großen Gewerbebetriebe und Autohäuser werden aus dem Stadtteil Trier-West ausgelagert und in die Gewerbegebiete außerhalb der Stadt verlegt. Auf den dadurch frei werdenden Flächen werden außer Wohngebäuden auch kleine kompatible Betriebe angesiedelt. Den Schallschutz entlang der Gleise bildet eine begrünte Schallschutzwand.

Der **westliche Brückenkopf** ist in seiner Funktion als Bahnhofsvorplatz und als Bindeglied zwischen Moselbrücke, dem Bahnhof und der westlichen Stadtteilen zu verstehen. Eine gefasste Randbebauung, ein gleichmäßiger Anstieg zwischen Bahnhof und Brücke und ein durchgehender Belag setzen den Platz zu einer homogenen Einheit zusammen. Durch kurze Wege zu Bussen, Taxen und B+R sowie einer Sitztreppe, Wasserfontainen und einem lockeren Baumraster wird der westliche Brückenkopf seiner Funktion als Bahnhofsvorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität gerecht. Anziehungspunkt am Brückenkopf West und für den gesamten Stadtteil sind außer dem Bahnhof auch der Neubau des Hotels Römerbrücke und der Bau eines neuen Museums an der Luxemburger Straße.



Nüchternheit Einordnung 1:8000

Konzept

Konzept: Bedeutung der Moselufer als Basis der Vernetzung überörtlicher und städtischer Freiräume im Hinblick auf ihre Erholungsfunktion stärken



Konzept: Verschiedenartigkeit der Entwicklungsfähigkeit von West- und Ostufer als eigene Stärken herausarbeiten und so die gesamtstädtische Bedeutung dieses Gesamttraums erhöhen...

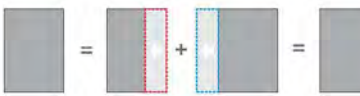
- Ostufer mit linearem Entwicklungspotenzial entlang der Mosel
- Westufer mit Entwicklungspotenzial in die Tiefe nach Westen, Untergliederung der Stadträume und Verknüpfung über Mosel



Konzept: Alme ein, atme aus...

- Ausatmen - Aufweitung des Ostufers in Teilbereichen zur Schaffung hochwertigen, offenen Freiraums - Qualität durch Ausdehnung
- Einatmen - Verschlinkung des Westufers als Verbindung der angebundenen Freiräume - Frische Luft wird über Freiräume in den Stadtkörper gezogen - Qualität durch Verengung

Das Abflussvolumen der Mosel bleibt somit unbeeinträchtigt



Konzept: Römerbrücke als zentraler Stadtbaustein, unterschiedlichste Nutzungsinteressen prallen am Kulturdenkmal Römerbrücke aufeinander

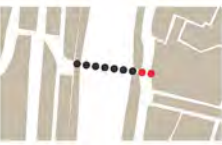
- Tourismus
- Naherholung
- Verkehr
- Kultur
- Stadtentwicklung

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

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



MITTENDRAN.



Konzept: SIEBENPLUSZWEIMACHTNEUN

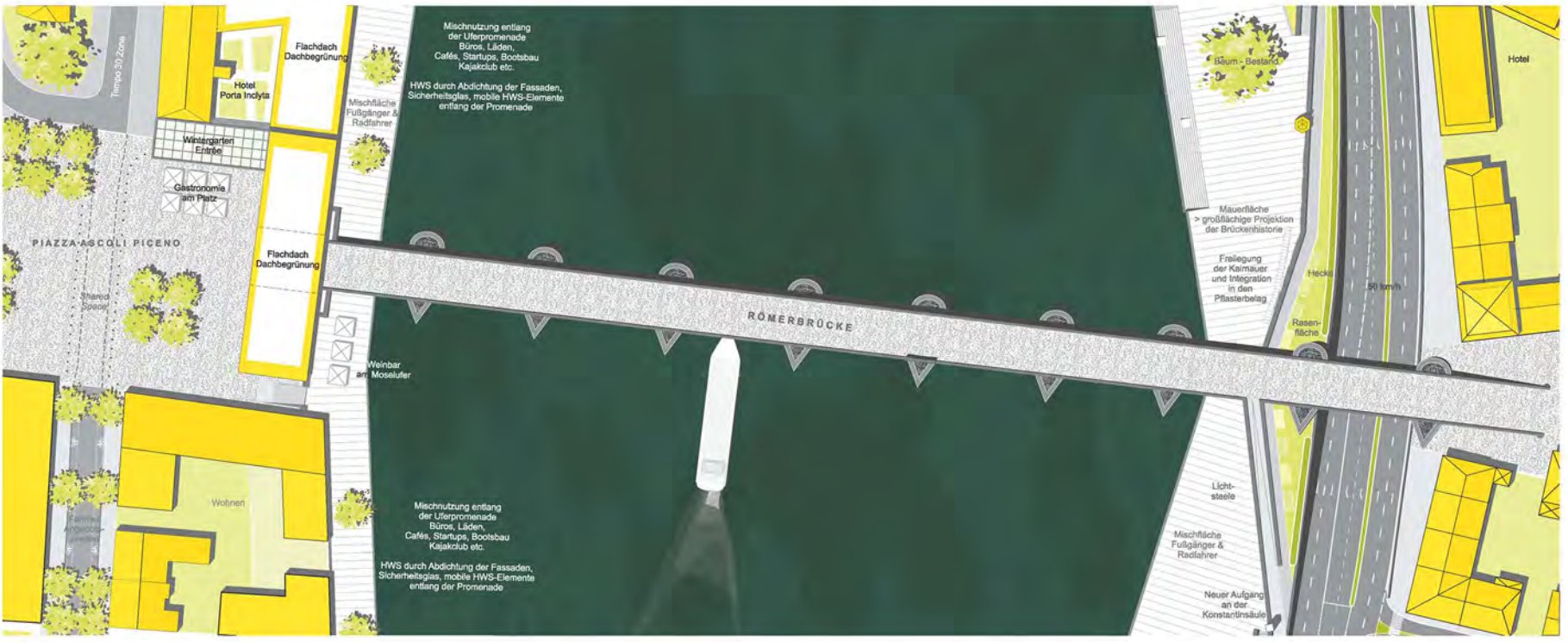
- Eingriff an der Stadtarterie als schwerwiegende, aber notwendige Aufgabe zur besseren Durchblutung eines lebenswerten Stadtkörpers; vor allem der KFZ-„Quaim“ schädigt diesen Körper
- Überbrückung des Mosel- und Uferstraßenverkehrs zur Verbesserung der Aufenthalts- und Durchgangsqualität im Bereich der Römerbrücke - Uferpromenade - Brückenköpfe



Konzept: Weltkulturerbe stärken

- Aufwertung und historische Neuinszenierung der Römerbrücke als Unterstützung und Förderung des Welterbestatus; die beiden vergrabenen Pfeiler tragen - unabhängig von den Kosten - mit ihrer Ausgrabung und Offenlegung und die gegenüber den Pfeilern in der Mosel erfahrbare Nah- und Anfassbarkeit hierzu bei

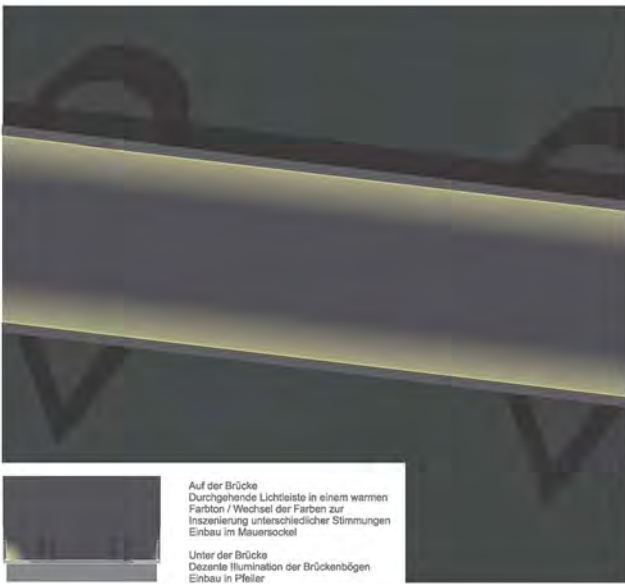
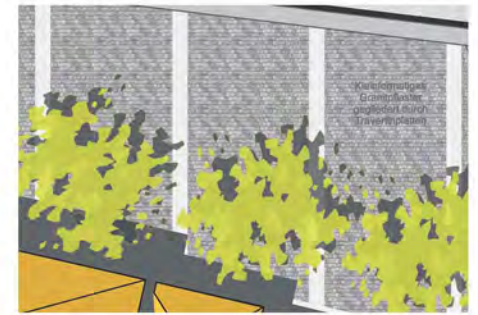
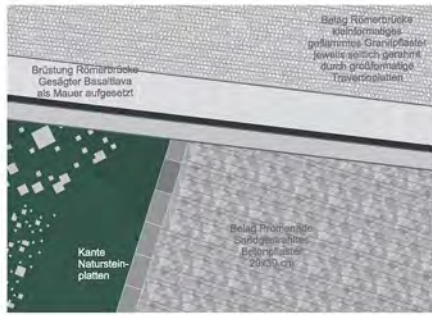




Gestaltungskonzept 2015



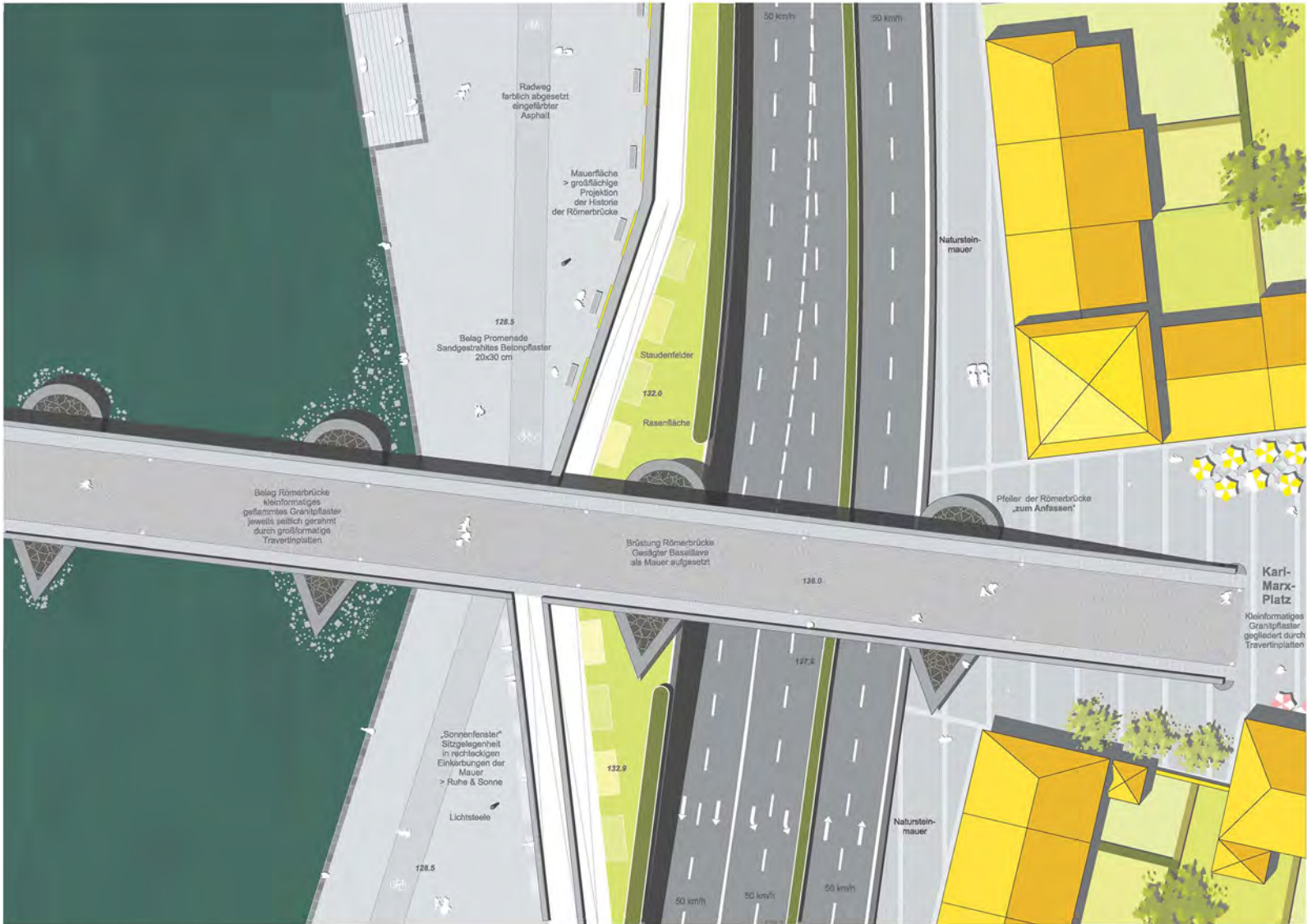
Detail Gestaltung Römerbrücke und Brückenköpfe (ohne Maßstab)



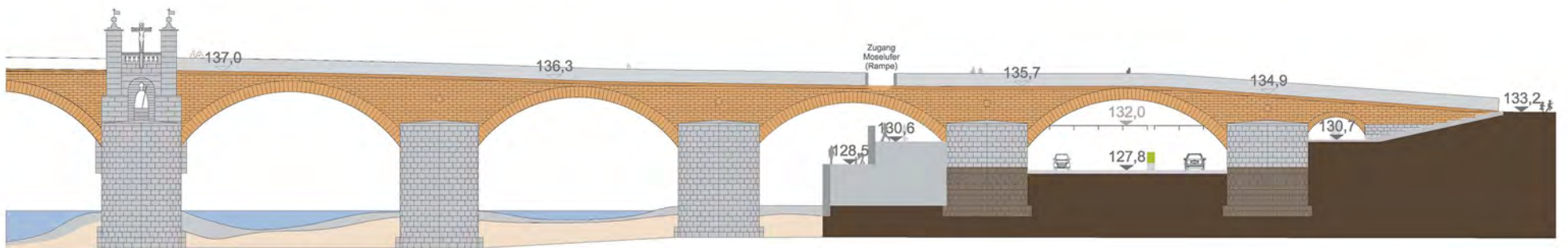
Detail Lichtkonzept Römerbrücke und Nachwirkung der Römerbrücke vom Ortufer



Entwicklungsoptionen 2015



Detailbereich Römerbrücke - Brückenkopf Ost



Schnitt Römerbrücke - Brückenkopf Ost



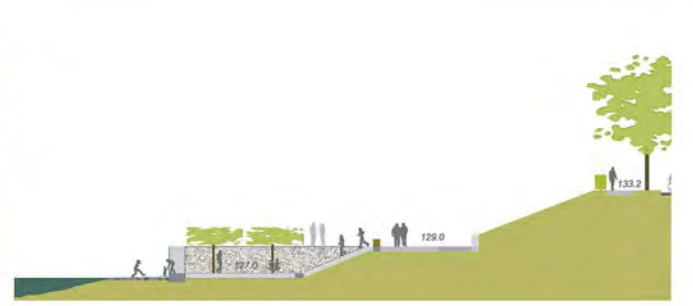
Detailbereich Europäische Akademie für bildende Künste



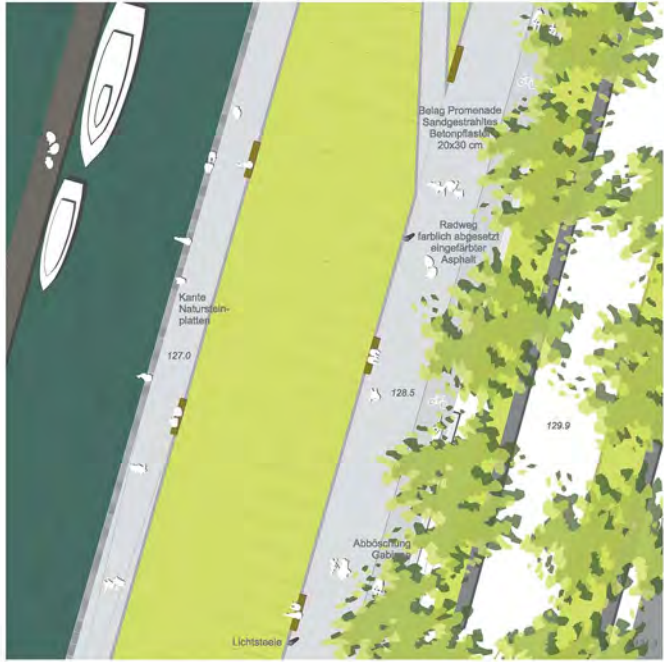
Detailbereich & Schnitt Ortufer - Nord



Detailbereich & Schnitt Ortufer - Zentraler Bereich



Detailbereich & Schnitt Ortufer - Süd



MITTENDRAN.



Blick Römerbrücke - West



Detailbereich & Schnitt Westufer



Blick Uferpromenade - Ost mit Blickrichtung Nord



Blick Römerbrücke - Ost



Generelles Ziel und damit Leitidee dieses Konzeptes ist es, die Mosel zu einem von der westlichen wie östlichen Uferseiten aus problemlos zugänglichen, eingebundenen Bestandteil der Stadt Trier zu machen. Die Lage *neben dem Fluss* soll langfristig in eine qualitativ hochwertige *Lage am Fluss* fortentwickelt werden! Die Transformation der zur Verfügung stehenden Uferbereiche in einen Ort mit deutlichen Identifikationspotenzialen ist hierfür von zentraler Bedeutung. Dies wird durch eine lokal spezifische Charakterisierung des westlichen und des östlichen Ufers erreicht, welche miteinander korrespondieren und zusammen eine aufeinander abgestimmte Einheit ergeben. Das östliche Ufer wird künftig auch für Menschen aus dem Westen der Stadt interessant; das Westufer erhält neue attraktive Funktionen für Anwohner, Bewohner aus anderen Stadtteilen und Touristen. Das sind die Ziele, hierfür steht MITTENDRAN.!

Damit kommt die Römerbrücke ins Spiel. Sie wird zu DEM Bindeglied zwischen West- und Ostufer, zum Knotenpunkt zwischen Trier West und der Innenstadt sowie den östlichen Stadtteilen. Ihre Funktion wird auch in Zukunft vornehmlich eine verkehrliche und nach wie vor eine für den Individualverkehr sein – jedoch ohne eigenes Kraftfahrzeug. Wer diese Brücke überqueren will, muss sich selbst, seinen Körper, bemühen. Die Römerbrücke wird zu einem langgestreckten Durchgangsraum mit Aufenthalts- und weiträumigen Übersichtsqualitäten. Hier treffen sich Menschen ständig – oder auch nie wieder. Dieser Raum kann, ja muss entsprechend bespielt werden – z.B. durch einen wöchentlichen Markt auf der Brücke, besondere Akzente wie Frühstück / Abendessen auf der Brücke (als Leistung des neuen Hotels), Theater auf der Brücke, Tanz auf der Brücke, etc. Der Vorstellungskraft sind hier keine Grenzen gesetzt und mit der Kunstakademie steht ein potenter Pate in unmittelbarer Nähe bereit, um das besondere an dieser Stelle zu ermöglichen und somit die Einzigartigkeit der Lokalität zu betonen...

Die Funktion als Bindeglied geht hierbei weit über die Uferbereiche hinaus. Besonders auf der Westseite entsteht über weiträumige Umbaumaßnahmen ein neues, langgezogenes Stadtquartier zunächst zwischen Mosel und Bahngleisen, später auch darüber hinaus. Hier schlummern Potenziale für einen einzigartigen, hochwertigen Stadtraum am Fluss. Das Bindeglied steht zudem für die kulturelle Verknüpfung der beiden Stadthälften über die Mosel hinweg. Die Römerbrücke wird zum zentralen Wegweiser der historischen Kulturstätten Triers, mit der Akademie der Künste jedoch auch der zeitgenössischen Kultur. Das Angebot ist hierfür weiter auszubauen und mit bunten Aktionen im öffentlichen Raum auf dem neu geschaffenen Platz zu verbinden. Unter Kultur fassen wir in diesem Zusammenhang ebenfalls die landschaftlichen Reize der Umgebung zusammen - die ohnedies weitestgehend mit gebautem kulturellem Erbe geschmückt sind. Wer die Höhenmeter auf den Markusberg auf sich nimmt, wird - neben Kaffee und Kuchen im Mohrenkopf - von der Mariensäule aus mit einem fantastischen Blick über die Stadt belohnt. Der Weg aus der Innenstadt führt den Fußgänger fast zwangsläufig über die Römerbrücke.

MITTENDRAN. Steht folgerichtig für die neue Definition und quartiersübergreifende Auffassung dieses Gesamttraumes. Es steht für das Bewusstsein einer einzigartigen und charaktervollen Randlage - inmitten des prallen Lebens. Eines gesellschaftlichen Rückzugsraumes in einer Gesellschaft im Vorwärtsgang. Einerseits mitten, andererseits dran. Dran an der Mosel. Dran an der Römerbrücke. Dran an der Kultur. Dran am Wasser als Ruhepol und Lebenselixier. Dran, nicht drin, wie in der immer belebten Innenstadt... Mitten im Leben. Mitten in einer von Spannung geprägten Abfolge unterschiedlicher Freiraumqualitäten. Mitten in der Geschichte. Mitten im Spannungsfeld zweier verschiedenartiger und doch zusammengehöriger Stadtgebiete in Ost und West. MITTENDRAN eben.

VERKEHR

Den Verkehrsaspekten kommt bei der Betrachtung der Gesamtsituation eine besondere Bedeutung zu. Die vierspurige Dammstraße stellt eine nur schwer zu überwindende Barriere auf dem Weg zum Fluss dar. Die Qualität der angrenzenden Uferbereiche lässt sich jedoch nur über eine spürbare Reduzierung des Aufkommens und der erforderlichen Flächen verbessern. Die Römerbrücke selbst wird zwar durch eine langfristige Sperrung für den Individualverkehr verkehrsfrei – dadurch aber noch lang kein Aufenthaltsraum und schon gar keiner mit Qualität. Selbst wer auf der (verkehrsfreien) Brücke steht sieht, hört und riecht den Verkehr der Uferstraße.

Dieses Konzept überbrückt als Lösungsansatz die Uferstraße und stellt so einen Kompromiss zwischen den hier aufeinander prallenden Bedürfnissen von Städtebau, Verkehr, Freiraum und Denkmalschutz dar. Grundlage dieser Herangehensweise sind die beiden im Fundament des östlichen Uferkopfes befindlichen und aller Voraussicht nach intakten Pfeiler der Römerbrücke. Erst damit wäre deren ursprüngliches Aussehen aus Sicht des Denkmalschutzes und der Geschichte entsprechend wieder hergestellt. Über die Integration dieser kann der nicht-motorisierte Verkehr oberhalb des motorisierten Verkehrs in die Innenstadt geführt werden bzw. aus dieser auf die Römerbrücke und weiter nach Trier West. Die Unterführung der Brücke ist mit einem kurzen aber deutlichen Gefälle / Anstieg zwischen 6-8 % auf einer Länge von ca. 50 Metern machbar, die Anschlussbereiche der Südallee werden auf einer Länge von ca. 75 Metern um etwa 1,5 Meter abgeflacht. Somit entsteht in diesem Bereich ein Hochbord für den Fußgängerverkehr. Der Verkehrsknotenpunkt Römerbrücke wird damit in seiner Gesamtheit entschärft ohne das (v.a. motorisierte) Verkehrsaufkommen zu beeinträchtigen – nichts desto trotz sollte die Reduzierung von Seiten der Stadt weiter verfolgt werden. Hierbei geht es nicht zuletzt auch um Anerkennung des Fuß- und Radverkehrs als das nachhaltige Verkehrsmittel schlechthin in der Stadt und dessen deutlich stärkeren Förderung. Symbolisch wird mit der Verkehrsführung – „weicher“ Verkehr oben, „harter“ Verkehr unten) ein deutliches Zeichen hinsichtlich einer lebens- und lebenswerteren Stadt gesetzt.

Die Befahrung der Römerbrücke durch den ÖPNV stellt eine Option dar, die unserer Auffassung nach nicht zwingend erforderlich ist. Bei Umsetzung dieser Option sind die hierfür erforderlichen Vorkehrungen bezüglich Sicherheitsaspekte, Fahrspuren etc. zu treffen. Ein Umfahrung über die wenig belastete Konrad-Adenauer-Brücke im Süden stellt auch im Hinblick auf die Bebauung des Trierer Südwestens (Bobinet-Areal) eine sinnvolle Alternative hinsichtlich einer, zweier oder dreier zusätzlicher Haltestellen auf dem Weg zur Anschlussstelle Römerbrücke dar. Wiederum als Kompromiss besteht ungeachtet dessen die Möglichkeit die Römerbrücke durch die Umfahrung zumindest an den Wochenenden verkehrsfrei zu halten und so eine werbewirksame Bespielung und die damit verbundene Attraktivierung des Brückenraumes etwa durch den Wochenmarkt zu erlauben.

STÄDTEBAU & FREIRAUM

Die Entwicklung der urbanen Qualität des Uferbereiches als innerstädtischem und von den umgebenden, reizvollen Landschaftsräumen der Mosel abgesetztem Freiraum kommt eine vornehmliche Bedeutung zu. Durch städtebauliche und verkehrliche Aspekte werden dabei fast zwangsläufig verschiedenartig ausgeprägte Freiräume herausgearbeitet, die sich lediglich in ihrer Aussage als urbanes Ufer im Stadtbereich entsprechen.

Der östliche Uferbereich stellt eine grundsätzlich touristischen und wohlbegründeten „städtischen“ Flanieransprüchen untergeordnete Funktion dar und wechselt daher sein Aussehen zwischen Barbaraunterführung und Altem Kran. Der Raum wird dabei in drei Teilbereiche – Schiffsanleger, Treppen zum Wasser und Lage direkt an der Wasserebene – *Aktivität – Übergang - Ruhe* - untergliedert, die somit allesamt ihren eigenen, da unterschiedliche Zielgruppen ansprechenden Charakter entwickeln können. Prägnant sind

besonders die jeweils unterschiedlichen Höhenlagen zum Fluss selbst, woraus sich ein interessantes Spiel bei kleinem und mittlerem Hochwasser ergibt. Der Fluss wird in das Ufer integriert und seine Unberechenbarkeit wird Bestandteil dieser Inszenierung. Der eigentliche Uferweg auf durchgängig praktisch gleicher Höhe stellt dabei das die Räume linear verbindende – beruhigende - Element dar. Besonders der Mittelteil als großzügiger Aufenthaltsbereich lebt dabei vom Raumgewinn, den dieser durch die Aufschüttung des Flussbereichs gewinnt. Durch die Rückgewinnung von Wasserraum („Pocketport“) und die feste Begrenzung der Uferkante auf der Westseite wird dieser Eingriff in den Wasserlauf ausgeglichen. Die Römerbrücke selbst geht nach ihrem Sprung über die Uferstraße fließend in den Karl-Marx-Platz über. Dieser bedient sich der charaktervollen Häuserfront der Wallstraße als Zielpunkt, über deren Giebeln das Dach des Hochbunkers am Augustinerhof als Stadtbau dominante von der Brücke aus nun hervorragend zu erkennen ist und entsprechend charakterisiert werden sollte.

Die gegenüberliegenden Uferseite charakterisiert - wie ausgeführt - eine durchgängige harte Kante, die den direkten Zugang zum Wasser nur an bedeutsamen Stellen zulässt. Hier entsteht – gegenüber dem Ostufer - *ein Lebensraum* des aufgewerteten und teils komplett neu entwickelten Stadtquartiers am Fluss. Gegenüber dem Ostufer, welches sich nur in seiner Längsrichtung von Norden nach Süden entwickeln kann, ist es hier möglich Freiräume aus der beherrschenden Längsrichtung in westliche Richtung als Untergliederung der bestehenden und zukünftigen Stadträume einzuschieben. Der Uferweg bleibt infolgedessen durchgehend auf einer Ebene und wird durch bestimmte, kleinteilige Funktionen in den ebenerdigen Untergeschosszonen belebt. Ein elementares Projekt hierbei ist die Entwicklung des Hotelneubaus als neues Stadttor „Porta Inclyta“ am Platz vor dem Westbahnhof. Der Römerbrücke wird hier ein neues altes Hintergrundbild in Form einer spannungsvollen Torsituation zurückgegeben, was darüber hinaus dem Platzraum einen klaren Abschluss verschafft. Die Funktion Stadttor ist dabei in beide Richtungen zu interpretieren, schließlich entsteht gerade auf der Westseite ein neues, hochwertiges Stadtquartier, welches sich nicht hinter der Trierer Innenstadt verstecken muss sondern diese in etlichen Bereichen in ihrer Lagegunst übertrifft.

DENKMALSCHUTZ

Die Denkmalbelange werden besonders im Bereich der Römerbrücke mit der Freilegung der beiden Pfeiler am Ostufer adressiert. Die Besinnung auf historische Maße und das ursprüngliche Aussehen beinhaltet auch die Wiederherstellung der Römerbrücke mit ihren 9 Pfeilern, besonders wenn hierdurch sinnvolle und dementsprechend erforderliche städtebauliche Maßnahmen flankiert werden können.

Ausgrabungen wie etwa die alte Uferkaimauer werden im öffentlichen Raum sichtbar gemacht und integriert. Weitere Ausgrabungsergebnisse können im Bereich der Promenade – die diesbezüglich sehr flexibel ist - nördlich der Brücke ausgestellt werden.

HOCHWASSER

Generell ist nach wie vor die Überflutung der östlichen Uferzone zu akzeptieren. Mobile Hochwasserschutzwände können eingesetzt werden, müssen jedoch nicht, da hier keine dauerhaften Nutzungen in Gefahr geraten. Am Westufer hingegen sollen auch auf Höhe des Uferkais Nutzungen integriert werden, deren Eingangsbereiche etwa einen Meter über der Uferpromenade liegen und die über Stufen bzw. Rampen erreichbar sind und so zusätzlich vor Hochwasser geschützt werden. Die Uferzone erhält in ihrer gesamten ausgebauten Länge einen wasserdichten Fassadenanstrich, spezielle Schutzfenster und Abdichtungen für Türen etc.. Mobile Schutzwände können entlang der Kaimauer angebracht werden und so für zusätzlichen Schutz sorgen.

Die **Abgänge** der Brückenköpfe werden über Rampen und Treppen an das Moselufer geführt und passen sich sensibel an die historische Mauerstruktur an. An allen Querungen sind notwendige Hochwasserschleusen vorgesehen.

Der Entwurf hält sich streng an **denkmalpflegerische Auflagen**. Sämtliche denkmalgeschützten Objekte wie die Hafenkranne oder die Gebäude des ehemaligen Westbahnhofs werden als charakteristische Objekte in die Planung integriert. Ebenso führt die im Bereich des östlichen Brückenkopfes tiefer gelegte B59 durch die vermuteten römischen Brückenpfeiler hindurch, ohne diese zu beeinträchtigen.

Eine behutsame Beruhigung der **Uferkante** wird von großzügigen begleitenden Wegen und Promenaden betont. Beidseitig gestattet ein oberer und ein unterer Uferweg sowie Treppen, Pontons und Plateaus ein Flanieren am und über dem Wasser. Die Durchströmungsgeschwindigkeit der Mosel bleibt unverändert, da sich Aufweitungen und Verengungen entlang der Ufer die Waage halten.

Die **Ufergestaltung** gliedert sich in einen östlichen urbanen und einen westlichen landschaftlichen Bereich auf. Die Qualität des hohen Grünanteils der westlichen Uferseite und die innenstadtseitige urbane Silhouette des östlichen Ufers bieten Raum für Erholung im Grünen und städtische Aktivitäten. Beide Ufer stehen in einer Sichtbeziehung zur jeweils anderen Seite und - natürlich - zur Römerbrücke.

In regelmäßigen Sequenzen entlang der Promenade entstehen an den Zugängen zum Ufer **Platzsituationen**, die als Verknüpfung von Stadt, Ufer und Fluss fungieren. Sie bedeuten vielfältig nutzbaren Freiraum, einen direkten Zugang zur Mosel und geben der Uferpromenade einen bewussten Rhythmus.

Das urbane **Ost-Ufer** erhält eine klar gefasste Uferkante, die sich grob in Terrassenbereiche an den Kränen und der Römerbrücke, einen Bootsanlegerbereich und einen Erholungsbereich im Süden gliedert. Entlang dieser Gliederung verlaufen eine Uferpromenade und ein höher gelegener Weg, welche jeweils durch Rampen und Treppen miteinander und der Mosel verwoben sind. Als großzügig angelegter Freiraum und seiner ausgezeichneten Anbindung an die Innenstadt hat er die Qualität, Teil des städtischen Lebens zu werden.

Von der **Kunstakademie** sind als deren Erweiterung am westlichen Ufer Plateaus entlang der Promenade eingelassen, welche die Möglichkeit für Ausstellungen, Vorträge oder Arbeiten in unmittelbarer Wassernähe bieten. Damit öffnet sich die Kunstakademie zum Wasser hin, und hebt sich visuell durch ihren charakteristischen Zugang deutlich von ihrer angrenzenden Bebauung ab.

Die **Ufersituation im Norden und Süden** des Entwurfgebietes wird in ihrer gegenwärtigen Form belassen. Dadurch schälen sich die innenstadtnahen intensiv genutzten Freiräume aus der „naturnahen“ Uferlinie heraus und unterstreichen in ihrem Zentrum die Bedeutung der ältesten Brücke Deutschlands.



Blick von der Römerbrücke auf das Ostufer



TRIER - AUF ZU NEUEN UFFERN

Gestaltungskonzept
 Vorgeschlagen wird ein Gesamtgestaltungskonzept für das historische Ensemble Moselufer bestehend aus:
 - Römerbrücke mit „neuem Stadtzugang Moselufer“
 - historischem Zollamt mit Pegelhaus, Kränen und Oktogon und Anlegemauer
 - mittelalterlichem Krahen mit neuem Durchstich zur Krahenstraße

Die großzügige Ausbuchtung der Brückenköpfe und der Rückbau der Römerbrücke auf die historische Breite lassen sich erst in Verbindung mit dem grundlegend neuen übergeordneten Verkehrskonzept realisieren. Somit ergeben sich 2 Umbauphasen.
 Die 1. Phase bis 2015 ermöglicht die Attraktivierung der Moselufer Ost und West. Sie sind von den verkehrslenkenden Maßnahmen nicht betroffen. Auch der Durchstich in Höhe Krahenstraße zum Moselufer wäre kurzfristig möglich.

Die Moseluferpromenade Ost, beginnend in Höhe Südallee wird bis zur Anlegestelle aus dem Mittelalter mit dem Schwerpunkt an der Römerbrücke das Kernstück der 1. Phase. Der Querungs-Engpass der Moseluferpromenade unter der Römerbrücke wird mit einer großzügigen Stufenanlage bis zum Normalstau der Mosel zu einem Erlebnisraum aufgeweitet. Durch die vor- und rückspringenden Ufermauern wird die Moseluferpromenade zu einem lebendigen abwechslungsreichen urbanen, der Kernstadt vorgelagerten, Uferabschnitt.

Die oktogonale Bastion am Zollamt mit ihren Stufenabgängen von der Moseluferstraße zur Uferpromenade wird vitalisiert. Auf Stadtniveau wird ein Gebäude aus Stahl und Glas mit Café am Zollamt mit Außenflächen vorgeschlagen. Der oktogonale Raum im Untergeschoss wird visuell an das Erdgeschoss angebunden.

Der ehemalige Anleger am mittelalterlichen Krahen wird durch Freilegen der alten Kaimauern zu einer Erlebnis- und Anlegestelle für Sportboote und Bootswanderer.
 Als Anlegestelle für das historische Weinschiff aus Neumagen wird hier Geschichte erlebbar. Der Bereich ist analog zum Bestand um den mittelalterlichen Krähen mit Kopfsteinpflaster zu befestigen. Dieser Belag wird für den Bereich an der Römerbrücke unter anderem auch zur Entschleunigung des Fahrradverkehrs vorgeschlagen. Die übrigen Abschnitte der Moseluferpromenade werden asphaltiert.

Die Promenade wird von einer zum Moselufer geneigten Liege- und Picknickwiese begleitet. Zwischen Römerbrücke und mittelalterlicher Anlegestelle wird das Moselufer mit einem 2,50 m breiten Weg 50 cm über Normalstau gefasst.

Die Westufer-Promenade wird bis an die Mauern der Privatgrundstücke verbreitert und asphaltiert befestigt. Die besonnte Uferböschung wird in Teilbereichen, insbesondere vor der Europäischen Kunstakademie terrassiert. Die grünen Terrassen bieten Gelegenheit zum Aufenthalt mit Blick auf die Silhouette der Kernstadt Triers. Als Ort für temporäre Ausstellungen rückt die Europäische Kunstakademie näher an das Moselufer und weckt weithin sichtbar Aufmerksamkeit.

Die Uferpromenade erfährt durch die Aufwertung der Zugänge von der Aachener- und Luxemburger Straße eine bessere Verzahnung mit der Weststadt. Gezielte Baumpflanzungen verbessern das Flair dieses, der Bebauung vorgelagerten Uferabschnittes, ohne die Ausblicke zu beeinträchtigen. Durch den vorgeschlagenen Rückbau der Eisenbahnbrücke mit neuem Steg wird die Weststadt neu an die Altstadt angebunden.

Die 2. Phase von / bis 2025 sieht den Ausbau von Brücken- und K.M. Straße zur verkehrsberuhigten Zone, den Rückbau der Römerbrücke auf ihre historische Breite mit der Herausnahme des MTV sowie die Ausprägung der Brückenköpfe vor. Damit wird die Tourismusschneise von der Porta Nigra bis zum westlichen Brückenkopf erweitert. Von hier quert ein Rad- und Fußgängersteg die Bahn zur Weststadt.

Der Grünzug Südallee liegt derzeit als Insel zwischen Kaiserstraße und Südallee und ist somit von den Quartieren der Kernstadt abgeschnitten. Im Westen ist die Verbindung zum Moselufer durch die dort bestehende Bebauung versperrt.
 Zur Verbesserung dieser unbefriedigenden Situation werden langfristig nachstehende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Bündelung der Kaiserstraße mit der Südallee (siehe Verkehrskonzept)
- Grünzug Alleenring bis zur Mosel durch Rückbau der Bebauung im Westen
- großzügige Absenkung des Alleenringes ab Wallstraße mit neuem Stadtzugang zum Moselufer - Durchstich Moseluferstraße
- Rückbau der Kaiserstraße zur verkehrsberuhigten Anliegerstraße
- Die Barbaratherme wird rudimentär im Bereich des Alleenringes sichtbar gemacht. Die Baudenkmale Barbaratherme und mittelalterliche Stadtmauer mit Turm, wie auch Synagoge und Kaisertherme, werden besser an einen „historischen Stadtsparziergang“ angebunden. Der Grünring Kaiserstraße ist direkt an die historische Kernstadt angebunden. Die Barbaratherme wird eine neue Erüstung im Bereich der historischen Funde vorgeschlagen. Das neue Entree der Thermen ist Auftakt zum „Abtauchen“ auf das historische Niveau des Moseluferensembles.

Verkehrskonzept
 Die Verkehrsfunktionen im Wettbewerbsgebiet bleiben in der 1. Umsetzungsphase nahezu unverändert erhalten. Obwohl die östliche Moseluferstraße eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung besitzt, besteht frühzeitig die Möglichkeit einer gestalterisch verbesserten Einbindung durch den Fortfall eines Fahrstreifens im Johannisufer und eine Begrünung der Fahrbahn. Besonders der Wert wird auf die Vergrößerung des durchgehenden Gehwegbereiches gelegt, der gleichzeitig den östlichen Brückenkopf der Römerstraße darstellt und somit neben den Alltagsfußgängern auch Touristengruppen Aufenthaltsflächen mit Blick auf die Römerbrücke bieten soll. Die Touristenbusse wie auch die Linienbusse in Nord-Süd-Richtung halten dabei außerhalb der Fahrbahn auf dem Gehwegbereich. Fahrradverkehr findet entlang der Moseluferstraße auf beiden Seiten im Zwei-Richtungsverkehr im Mischverkehr mit den Fußgängern statt.

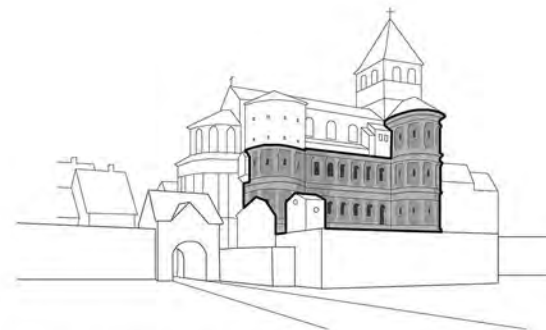
Bezug nehmend auf das Verkehrskonzept Umfeld Porta Nigra wird langfristig für die Südallee gleichwohl eine geänderte Verkehrsführung empfohlen. Analog zur Theodor Heus Allee wird die komplette Kfz-Fahrbahn Südallee und Kaiserstraße auf die zur Innenstadt abgewandte Seite des Grünstreifens verlagert. Auf der Innenseite zugewandten Seite verbleiben der durchgehende Zwei-Richtungsradweg und (bei Bedarf) eine Anliegerfahrbahn. Für die Verknüpfung von Moseluferstraße und Südallee ergibt sich eine kompakte Knotenpunktform, die aufgrund der reduzierten Raumwege Leistungsvorteile für den Kfz-Verkehr zeigt und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer deutliche Verbindungsvorteile zum Moselufer, da die Moseluferstraße kreuzungsfrei gequert wird.

Für den Querschnitt der Römerbrücke wird eine einfache, sofort umsetzbare Lösung empfohlen: Die Fläche für den Fußgängerverkehr wird verdoppelt, indem beide Hochbordwege allein den Fußgängern vorbehalten sind. Die Fahrradfahrer werden auf die Fahrbahn verlagert, wo Schutzstreifen abmarkiert sind. Die Fahrbahnbreite von 8,10 m ist ausreichend groß, dass nur im Begegnungsfall Bus - Bus ein Überfahren der Schutzstreifen notwendig wird. In der 2. Phase erfolgt der Komplettumbau der Brücke. Für die Verkehrsführung wird entsprechend dem antiken Vorbild des römischen Straßenbaus eine Mischverkehrsführung vorgeschlagen, mit hohen Bordern am Rand zum Schutz der neuen Erüstung. Die Breite der Mischverkehrsfläche von 8,65 m ist für die Durchfahrt der Linienbusse und auch den seltenen Begegnungsfall vollkommen ausreichend. Weit mehr als die langsamen Fahrgeschwindigkeiten wirken sich lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen negativ auf die Reisezeiten aus; deshalb wird eine Priorisierung des Linienbusverkehrs an den beiden Brückenköpfen dringend empfohlen.

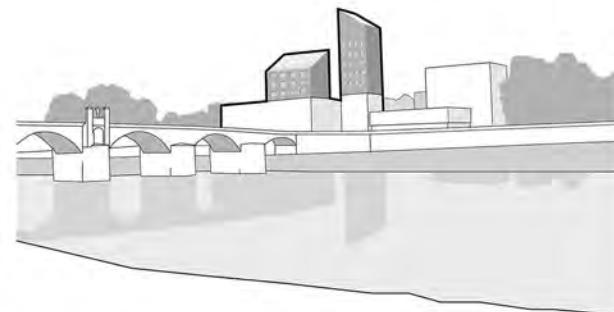
Der Aufenthaltsraum am westlichen Brückenkopf kann ebenso wie am östlichen bereits in der 1. Umbauphase deutlich vergrößert werden, indem Fahrbahnflächen ohne grundsätzliche Einbußen in der Leistungsfähigkeit zurückgebaut werden. Insbesondere vor der Sparkasse ergibt sich ein großer Aufenthaltsbereich. Der spätere Umbau der durchlaufenden Asphaltfahrbahn über die Römerbrücke in der 2. Phase kann durchaus in der gleichen Materialität wie die begleitenden Geh- und Platzflächen erfolgen und wird sich allein durch die unterschiedliche Patina von der einen Platzfläche abheben. In dieser 2. Phase entfällt die abgängige Kraftfahrzeugbrücke über die Bahnanlage. Stattdessen wird mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Trier-West eine neue schlanke Bahnquerung für Fußgänger und Fahrradfahrer geschaffen. Die Kfz-Verbindung zum neuen Stadtteilzentrum erfolgt langfristig weiter südlich im Bereich der heutigen Gewerbenutzungen. Die Luxemburger Straße erhält langfristig bei ihrer Umgestaltung Fahrbandhaltestelle für die Verknüpfung zum zukünftigen Bahnverkehr.



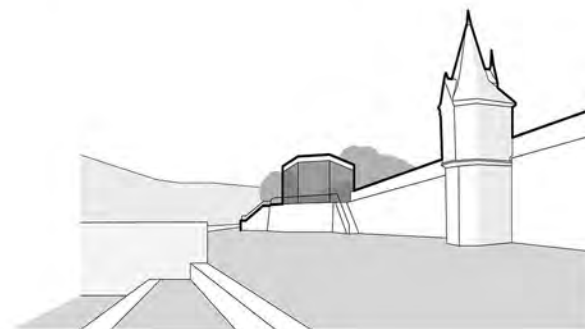
Städtebauliches Konzept M5000



Simeonkirche - Die überbaute Porta Nigra im Mittelalter
- Verbindung zwischen antiker und christlicher Architektur zu einer Doppelkirche
- Schaffung einer neuen "historischen Schicht" bei gleichzeitiger Einbeziehung der vorhandenen Strukturen



"Stadtter" - Transformation der Bestandsgebäude zu einem neuen Einstieg in die Innenstadt
- Neue und bereits bestehende Elemente fügen sich zu einer neuen Einheit zusammen



"Dritter Krahn" - Kompletierung der Krahnabfolge am Ostufer durch einen neuen Pavillon
- Der Sockel des ehemaligen Krahns wird mit einem gläsernen Gebäude, das die oktagonale Grundform des Krahns aufnimmt ergänzt
- Die historische Hafenanlage wird durch ein neues Element ergänzt und wieder vervollständigt

Nachwirkung Römerbrücke



"Beleuchtung"
- Betonen der oberen Brückenanteile durch lineares Lichtband
- Inszenierung der Brückenbogen-Innenflächen (flächiger Lichtfilm)
- Beleuchtung der Brückenverkehrsfläche durch schlichte Mastleuchten (In Geländer integriert) mit ausrichtbaren Reflektoren
- Verwendung von energiesparenden Leuchtmitteln (LED)

Detailausschnitt Römerbrücke Entwicklungsperspektive 2015 - M500

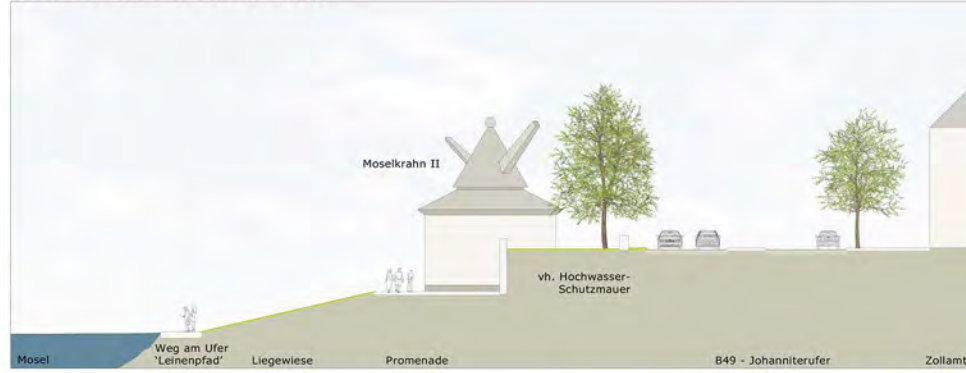


Detailausschnitt Römerbrücke Entwicklungsperspektive 2025 - M500

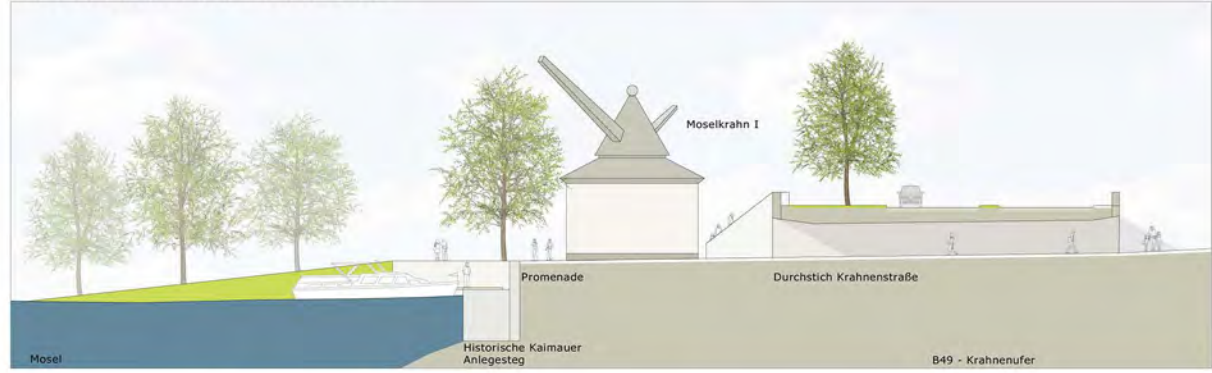




Östliches Moselufer Schnitt - M200



Durchstich Krahenstraße Schnitt - M200



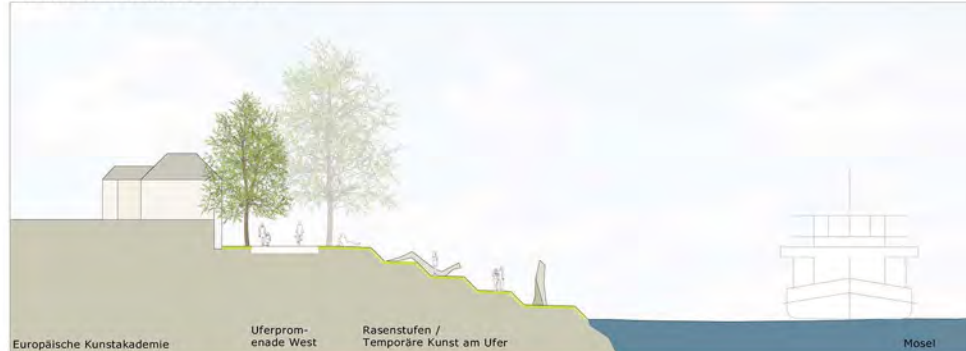
Westliches Moselufer - Grünes Stadtufer West - M200



Östliches Moselufer - Steinere Stadtkante am Fluss - M200



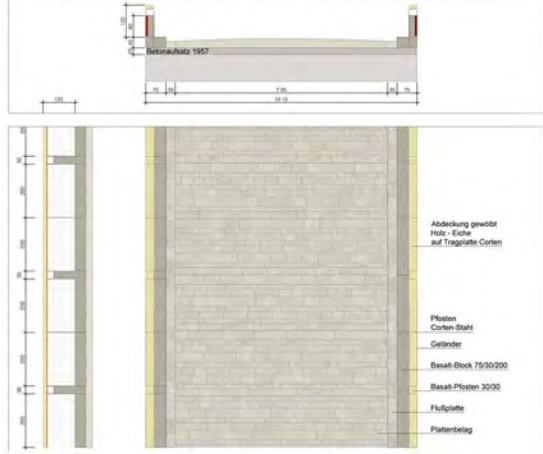
Westliches Moselufer - M200



Johannerufer Schnitt - M200



Detail Römerbrücke Querschnitt / Detailausschnitt M100



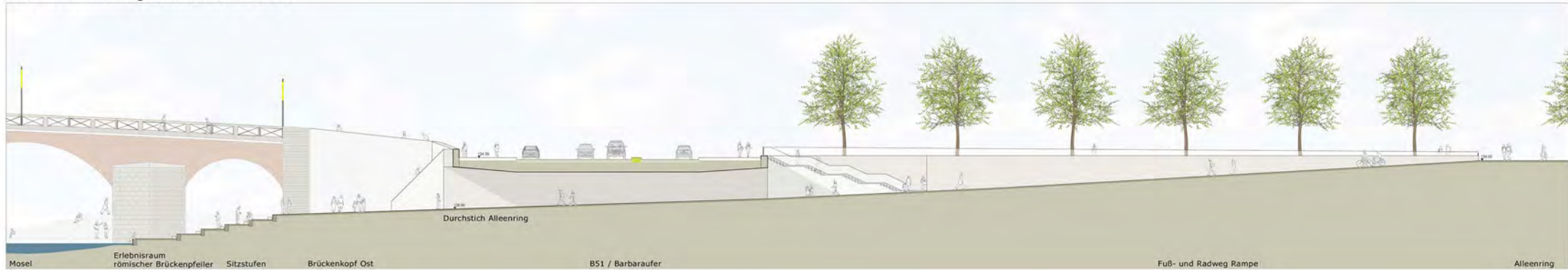
Blick auf Römerbrücke und Durchstich Alleehring



Römerbrücke / Südallee Gestaltungskonzept im Jahr 2025 - M200



Durchstich Alleehring Schnittansicht - M200



Trier | Römerbrücke und Umfeld

Gestaltungskonzept

Vorgeschlagen wird ein Gesamtgestaltungskonzept für das historische Ensemble Moselufer bestehend aus

- Römerbrücke mit „neuem Stadtzugang Moselufer“
- historischem Zollamt mit Pegelhaus, Krahn und Oktogon und Anlegemauer
- mittelalterlichem Krahn mit neuem Durchstich zur Krahnstraße

Die großzügige Ausbildung der Brückenköpfe und der Rückbau der Römerbrücke auf die historische Breite lassen sich erst in Verbindung mit dem grundlegend neuen übergeordneten Verkehrskonzept realisieren. Somit ergeben sich 2 Umbauphasen.

Die 1. Phase bis 2015 ermöglicht die Attraktivierung der Moselufer Ost und West. Sie sind von den verkehrslenkenden Maßnahmen nicht betroffen. Auch der Durchstich in Höhe Krahnstraße zum Moselufer wäre kurzfristig möglich.

Die Moseluferpromenade Ost, beginnend in Höhe Südallee wird bis zur Anlegestelle aus dem Mittelalter mit dem Schwerpunkt an der Römerbrücke das Kernstück der 1. Phase. Der Querungs-Engpass der Moseluferpromenade unter der Römerbrücke wird mit einer großzügigen Stufenanlage bis zum Normalstau der Mosel zu einem Erlebnisraum aufgeweitet. Durch die vor- und rückspringenden Ufermauern wird die Moseluferpromenade zu einem lebendigen abwechslungsreichen urbanen, der Kernstadt vorgelagerten, Uferabschnitt.

Die oktogonale Bastion am Zollamt mit ihren Stufenabgängen von der Moseluferstraße zur Uferpromenade wird vitalisiert. Auf Stadtniveau wird ein Gebäude aus Stahl – Glas mit Cafe am Zollamt mit Außenflächen vorgeschlagen. Der oktogonale Raum im Untergeschoß wird visuell an das Erdgeschoss angebunden.

Der ehemalige Anleger am mittelalterlichen Krahn wird durch Freilegen der alten Kaimauern zu einer Erlebnis- und Anlegestelle für Sportboote und Bootswanderer. Als Anlegestelle für das historische Weinschiff aus Neumagen wird hier Geschichte erlebbar. Der Bereich ist analog zum Bestand um den mittelalterlichen Krahn mit Kopfsteinpflaster zu befestigen. Dieser Belag wird auch für den Bereich an der Römerbrücke unter anderem auch zur Entschleunigung des Fahrradverkehrs vorgeschlagen. Die übrigen Abschnitte der Moseluferpromenade werden asphaltiert.

Die Promenade wird von einer zum Moselufer geneigten Liege- und Picknickwiese begleitet. Zwischen Römerbrücke und mittelalterlicher Anlegestelle wird das Moselufer mit einem 2,50 m breiten Weg 50 cm über Normalstau gefasst.

Die Westufer-Promenade wird bis an die Mauern der Privatgrundstücke verbreitert und asphaltiert befestigt. Die besonnte Uferböschung wird in Teilbereichen, insbesondere vor der Europäischen Kunstakademie terrassiert. Die grünen Terrassen bieten Gelegenheit zum Aufenthalt mit Blick auf die Silhouette der Kernstadt Triers. Als Ort für temporäre Ausstellungen rückt die Europäische Kunstakademie näher an das Moselufer und weckt weithin sichtbar Aufmerksamkeit.

Die Uferpromenade erfährt durch die Aufwertung der Zugänge von der Aachener- und Luxemburger Straße eine bessere Vernetzung mit der Weststadt. Gezielte Baumpflanzungen verbessern das Flair dieses, der Bebauung vorgelagerten Uferabschnittes, ohne die Ausblicke zu beeinträchtigen. Durch den vorgeschlagenen Rückbau der Eisenbahnbrücke mit neuem Steg wird die Weststadt neu an die Altstadt angebunden.

Die 2. Phase von / bis 2025 sieht den Ausbau von Brücken- und Karl Marx Straße zur verkehrsberuhigten Zone, den Rückbau der Römerbrücke auf ihre historische Breite mit der Herausnahme des MIV sowie die Ausprägung der Brückenköpfe vor. Damit wird die Tourismusachse von der Porta-Nigra bis zum westlichen Brückenkopf erweitert. Von hier quert ein Rad- und Fußgängersteg die Bahn zur Weststadt.

Der Grünzug Südallee liegt derzeit als Insel zwischen Kaiserstraße und Südallee und ist somit von den Quartieren der Kernstadt abgeschnitten. Im Westen ist die Verbindung zum Moselufer durch die dort bestehende Bebauung versperrt.

Zur Verbesserung dieser unbefriedigenden Situation werden langfristig nachstehende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Bündelung der Kaiserstraße mit der Südallee (siehe Verkehrskonzept)
- Grünzug Alleering bis zur Mosel durch Rückbau der Bebauung im Westen
- großzügige Absenkung des Alleengrünzuges ab Wallstraße mit neuem Stadtzugang zum Moselufer - Durchstich Moseluferstraße
- Rückbau der Kaiserstraße zur verkehrsberuhigten Anliegerstraße
- Die Barbaratherme wird rudimentär im Bereich des Alleegrünzuges sichtbar gemacht. Die Baudenkmale Barbaratherme und mittelalterliche Stadtmauer mit Turm wie auch Synagoge und Kaisertherme, werden besser an einen „historischen Stadtspaziergang“ angebunden. Der Grünring Kaiserstraße ist direkt an die historische Kernstadt angebunden. Vor den Barbarathermen wird eine neue Entree-Situation im Bereich der historischen Funde vorgeschlagen. Das neue Entree der Thermen ist Auftakt zum „Abtauchen“ auf das historische Niveau des Moseluferensembles.

Verkehrskonzept

Die Verkehrsfunktionen im Wettbewerbsgebiet bleiben in der 1. Umsetzungsphase nahezu uneingeschränkt erhalten. Obwohl die östliche Moseluferstraße eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung besitzt, besteht frühzeitig die Möglichkeit einer gestalterisch verbesserten Einbindung durch den Fortfall eines Fahrstreifens im Johannisufer und eine Begradigung der Bordsteinführung. Besonderer Wert wird auf die Vergrößerung des westlichen Gehwegbereiches gelegt, der gleichzeitig den östlichen Brückenkopf der Römerstraße darstellt und somit neben den Alltagsfußgängern auch Touristengruppen Aufenthaltsflächen mit Blick auf die Römerbrücke bieten soll. Die Touristenbusse wie auch die Linienbusse in Nord-Süd-Richtung halten dabei außerhalb der Fahrbahn auf dem Gehwegbereich. Fahrradverkehr findet entlang der Moseluferstraße auf beiden Seiten im Zwei-Richtungsverkehr im Mischverkehr mit den Fußgängern statt.

Bezug nehmend auf das Verkehrskonzept Umfeld Porta Nigra wird langfristig für die Südallee gleichwohl eine geänderte Verkehrsführung empfohlen. Analog zur Theodor Heus Allee wird die komplette Kfz-Fahrbahn Südallee und Kaiserstraße auf die zur Innenstadt abgewandte Seite des Grünstreifens verlagert. Auf der Innenstadt

zugewandten Seite verbleiben der durchgehende Zwei-Richtungsradweg und (bei Bedarf) eine Anliegerfahrbahn. Für die Verknüpfung von Moseluferstraße und Südallee ergibt sich eine kompakte Knotenpunktform, die aufgrund der reduzierten Räumwege Leistungsvorteile für den Kfz-Verkehr zeigt und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer deutliche Verbindungsvorteile zum Moselufer, da die Moseluferstraße kreuzungsfrei gequert wird.

Für den Querschnitt der Römerbrücke wird eine einfache, sofort umsetzbare Lösung empfohlen: Die Fläche für den Fußgängerverkehr wird verdoppelt, indem beide Hochbordwege allein den Fußgängern vorbehalten sind. Die Fahrradfahrer werden auf die Fahrbahn verlagert, wo Schutzstreifen abmarkiert sind. Die Fahrbahnbreite von 8,10 m ist ausreichend groß, dass nur im Begegnungsfall Bus – Bus ein Überfahren der Schutzstreifen notwendig wird. In der 2. Phase erfolgt der Komplettumbau der Brücke. Für die Verkehrsführung wird entsprechend dem antiken Vorbild des römischen Straßenbaus eine Mischverkehrslösung vorgesehen, mit hohen Borden am Rand zum Schutz der neuen Brüstung. Die Breite der Mischverkehrsfläche von 8,65 m ist für die Durchfahrt der Linienbusse und auch den seltenen Begegnungsfall vollkommen ausreichend. Weit mehr als die langsamen Fahrgeschwindigkeiten wirken sich lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen negativ auf die Reisezeiten aus; deshalb wird eine Priorisierung des Linienbusverkehrs an den beiden Brückenköpfen dringend empfohlen.

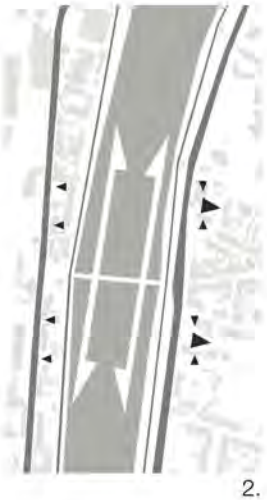
Der Aufenthaltsraum am westlichen Brückkopf kann ebenso wie am östlichen bereits in der 1. Umbauphase deutlich vergrößert werden, indem Fahrbahnflächen ohne grundsätzliche Einbußen in der Leistungsfähigkeit zurückgebaut werden. Insbesondere vor der Sparkasse ergibt sich ein großer Aufenthaltsbereich. Der spätere Umbau der durchlaufenden Asphaltfahrbahn über die Römerbrücke in der 2. Phase kann durchaus in der gleichen Materialität wie die begleitenden Geh- und Platzflächen erfolgen und wird sich allein durch die unterschiedliche Patina von der einen Platzfläche abheben. In dieser 2. Phase entfällt die abgängige Kraftfahrzeugbrücke über die Bahnanlage. Stattdessen wird mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Trier-West eine neue schlanke Bahnquerung für Fußgänger und Fahrradfahrer geschaffen. Die Kfz-Verbindung zum neuen Stadtteilzentrum erfolgt langfristig weiter südlich im Bereich der heutigen Gewerbenutzungen. Die Luxemburger Straße erhält langfristig bei ihrer Umgestaltung Fahrbahnrandhaltestelle für die Verknüpfung zum zukünftigen Bahnverkehr.



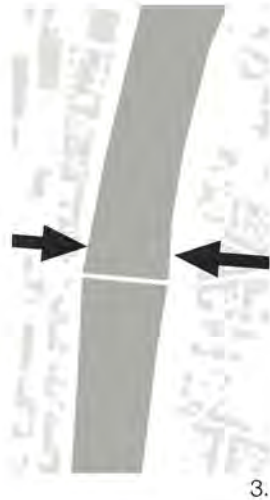
Blick von der Römerbrücke in Richtung Norden



Städtebauliche Einordnung M 1:5000



2.



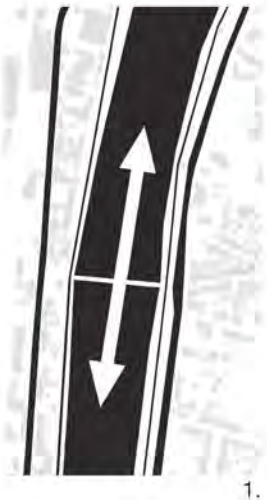
3.



4.

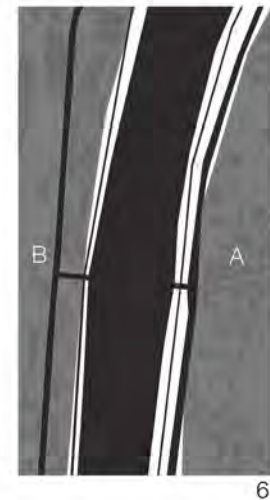


5.

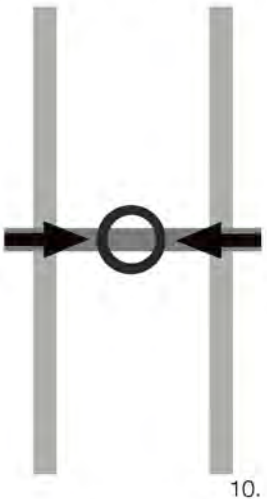


6.

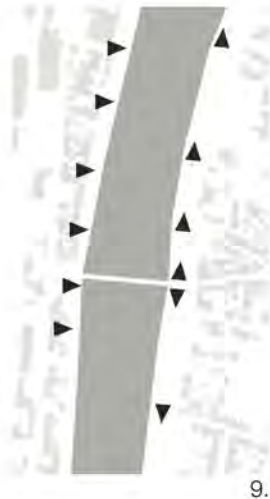
1. infrastrukturelle Barrieren
2. Funktionsweise der Flussufer | Orientierung der Bebauung
3. Bezug zum Ufer sollen gestärkt werden
4. Trier Ost (öffentlicher - große Abgänge)
Trier West (privater - kleine Abgänge)
5. Prägungen der Uferabschnitte im Bezug zur Bebauung
6. die Römerbrücke verbindet die bestehende Infrastruktur entlang der Mosel
7. Verbindung der Stadtteile durch die Römerbrücke und die Brückenköpfe
8. Beobachtung aus der Historie | Richtung der Abgänge (im Schnitt und Draufsicht)
9. Lage und Ausrichtung der Abgänge
10. Römerbrücke als autofreier innerstädtischer Weg, Raum und Aufenthaltsort für Bewohner und Touristen



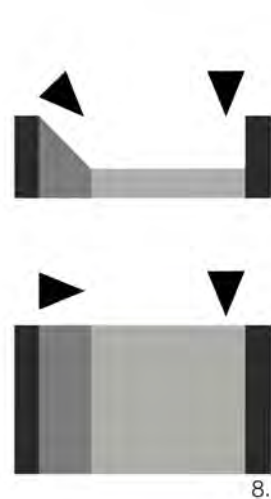
7.



10.



9.



8.



7.

Die strategische Lage Triers an der Mosel bot in der Vergangenheit viele Vorteile. Der Fluss diente als Infrastruktur und zur damaligen Zeit auch als Schutz und Tor ins Hinterland. Die Stadtmauer wurden punktuell durch die Römerbrücke als wichtige Verbindung für Trier und Umgebung, durchbrochen. Die ehemalige Stadtstruktur unterlag einem strengen Raster, parallel und orthogonal zum Flussufer.

In der jüngeren Geschichte wurde die ehemalige Stadtmauer durch Infrastruktur entlang der Mosel ersetzt. Nicht als Barriere konzipiert, hat die Uferstraße dennoch eine trennende Wirkung zwischen Stadt und Fluss. Das Moselufer ist durch die infrastrukturellen Barrieren ein eigenständiger Teil und zeigt wenig Reaktion auf die Stadt. Trier ist durch die enorme Infrastruktur an der Mosel zweigeteilt. Die Verbindung zwischen der Stadt und dem Ufer fehlt. Die Uferstraßen werden meist durch Pendler und Transitverkehr belastet. Dies bringt Probleme für die Bewohner, Touristen und die Naherholung mit sich.

Die Römerbrücke, als Denkmal, musste sich dem Individualverkehr unterordnen. Hierbei lag die Priorität für die Verbreiterung klar bei der Nutzung und nicht beim Erhalt der historischen Gestalt. Die Brückenköpfe als repräsentative Standorte sind reine Verkehrsknotenpunkte und von Infrastruktur dominiert. Sie werden der Aufgabe als „Tor zur Stadt“ nicht gerecht.

Die bestehenden Achsen der Stadt werden aufgenommen, transformiert und mit der historischen Bewegung, orthogonal zum Moselufer weitergeführt. Der Uferbereich wird stadträumlich gegliedert und reagiert auf die Sequenzen der dahinterliegenden Stadtstruktur. Die Richtungen der Abgänge zum Moselufer auf der Ost- und Westseite Triers sind Neuinterpretationen der historischen Wegeführungen. Auf der Westseite Triers wurde stets orthogonal und auf der Ostseite parallel zur Mosel das Ufer erschlossen. An den beiden Brückenköpfen führen repräsentative und großzügige Abgängen ans Moselufer, welche die Brücke in Ihrer neuen Bedeutung als erlebbarer Aufenthaltsort stärken. Der Durchstich an den Barbarathemen zur Gilbertstraße verbindet die einzelnen römischen Bauten infrastrukturell. Gleichzeitig bietet die nördlich der Römerbrücke anschließende Aussichtsplattform als auch eine Freitreppe beste Voraussetzungen um den touristischen Ansprüchen gerecht zu werden. Der westliche Abgang schafft durch seine Großzügigkeit und sein gastronomisches Angebot enorme Aufenthaltsqualität mit Blick auf das Wahrzeichen und den neu gestalteten Brückenkopf. Auf Höhe der neuen Wohnbebauung am Westufer wird mit kleineren Plätzen an der Mosel ein Raum der Kommunikation für die Bewohner geschaffen. Die Europäische Kunstakademie wird mit einer Ausstellungsläche am Moselufer repräsentativ aufgewertet. Um die Lage der Akademie an der Mosel zu stärken, wird eine Ausstellungsläche geschaffen die geschickt Kunst und Wasser miteinander verbindet. Auf flachen Wasserflächen können Skulpturen der Studenten präsentiert werden, oder kulturelle Veranstaltungen stattfinden.

Die Urbanität und Vielfalt am Ufer wird intensiviert. Somit verschmilzt Trier enger mit der Mosel und überwindet die vom Ufer abgrenzende Infrastruktur mit den Durchbrüchen im Bereich der Gilbertstraße und der Krahenstraße. Mit der vereinfachten Zugänglichkeit verzahnt sich die Stadt mit dem Fluss. Der verbreiterte Uferweg dient als verbindendes Element zwischen den neu geschaffenen und bestehenden Räumen und ordnet sich diesen Bereichen unter. Aus der Neuinterpretation des Fahrradweges resultiert ein „Stadtweg für Jedermann“. Als autofreier Zubringer sind die Uferwege das Fundament der Römerbrücke. Die traditionelle Geschichte Triers wird aufgewertet und neu betont. Die Menschen kommen mit ihrer Stadt in Verbindung und spüren die unterschiedlichen Abschnitte des Moselufers. Touristen werden automatisch vom „Vorbeifahrenden“ zum „Besucher Triers“ und haben die Möglichkeit mit den Einwohnern, deren Geschichte und der Römerbrücke in Kontakt zu treten. Die Ufer werden durch die Erweiterung der Bestandsbepflanzung lärmtechnisch und atmosphärisch von der Straße abgeschirmt. Die Stellen, an denen sich Zugänge befinden, werden betont und laden förmlich zum verweilen ein. Die Brücke als Wahrzeichen und als Ort erhält mehr Aufenthaltsqualität. Sie wird vom reinen Infrastrukturbauwerk zum autofreien Raum.



Ansicht Brückenkopf Ost M 1:200





Blick auf die Römerbrücke bei Nacht

Das Hauptaugenmerk der Veränderungen ab 2015 liegt auf der Ufergestaltung und der Verkehrssituation an den Brückenköpfen. Am westlichen Brückenkopf wird der Verkehr über einen platzsparenden Kreisverkehr abgewickelt. Gleichzeitig kann mit dem Ausbau des Brückenkopfes durch Anlegen des neuen Platzes begonnen werden. Am Brückenkopf Ost entsteht durch die Reduktion des Rechtsabbiegestreifens zur Römerbrücke Freiraum, welcher zum Anlegen des neuen Brückenkopfes genutzt werden kann.

Zu den Veränderungen ab 2025 zählen die Aufbereitung beider Brückenköpfe, die geänderte Verkehrsleitung, die neuen Abgänge und die städtebaulichen Neubebauungen. Beide Brückenköpfe werden klar gegliedert und einander zugeordnet. Sie spannen einen großen Raum auf, in dessen Mitte die Römerbrücke als zentrales Element steht. Die auskragenden Elemente werden abgetragen. In Analogie an die Bedeutung historischer Brüstungen wird ein 60cm tiefes Stahlgeländer installiert, welches den Brückenraum angemessen fasst. Die in Flussrichtung stehenden Stahlramellen bieten einerseits die gewünschte Geschlossenheit, andererseits lassen sie spannende Ein- und Ausblicke zu. An bestimmten Stellen rückt das Gelände ein, sodass sich Sitzgelegenheiten ausbilden. Somit kann auf weitere Eingriffe auf der Römerbrücke verzichtet werden. Die Beleuchtung erfolgt durch regelmäßig eingelassene Lichtelemente. In der Nacht beleuchtet das neue Geländer die Römerbrücke, betont den geschichtlichen Unterschied der einzelnen Elemente und setzt diese angemessen in Szene.

Die Abgänge an der Mosel gliedern sich klar an den Neubauten der Ufersilhouette, spannen einen Raum auf und weisen einladende, großzügige und barrierefreie Verbindungen zwischen dem Straßen- und dem Uferniveau auf. Die Ostabgänge werden im nördlicheren Rampenabgang und im südlicheren Treppenabgang unterschieden. Die Bebauung am Brückenkopf wird erneuert und kann ein Hotel, Gastronomie, Einzelhandel und Büros beinhalten. Der Westabgang im südlichen Teil der Römerbrücke besteht aus einer Treppen- mit integrierter Rampenanlage. Im nördlichen Teil wird das Hotel Römerbrücke mit einem Terrassenanbau aufgewertet und gefasst. Als abschließende Geste des Brückenkopfes wird die Sparkasse in Richtung Westen versetzt und an ihrer Stelle tritt ein Café mit Außenbereich und entsprechender Aussicht auf die Römerbrücke.



engerer Planungsraum 2015 M 1:500



engerer Planungsraum 2025 M 1:500



Ansicht Brückenkopf West M 1:200



Abgang Trier West



Abgang Trier Ost

Die Verkehrssituation am östlichen Brückenkopf ändert sich in vielerlei Hinsicht. Die Römerbrücke, welche bisher stark befahren ist, wird autofrei. Lediglich Linienbussen ist die Überquerung gestattet. Die Fahrbahn und Gehwege sind auf gleichem Niveau. So soll dieser gemeinsame Raum als „shared space“ verstanden werden. Das Autoaufkommen wird über die Konrad-Adenauer-Brücke geleitet.

Die Neubauten am östlichen Brückenkopf sollen ein repräsentatives Tor in die Stadt bilden. Sie gliedern und fassen beide Abgänge zum Moselufer. Die Untergeschosse weisen einen Versatz nach Innen auf, um einen fließenden Übergang zum urbanen Stadtraum zu schaffen.

Förmlich aus der Stadtmauer heraus wachsend, windet sich der Abgang von der Stadtebene zum Fluss. Der barrierefreie Weg wechselt zweimal die Richtung und weist an diesen Punkten spannende Blicke auf die Römerbrücke auf.

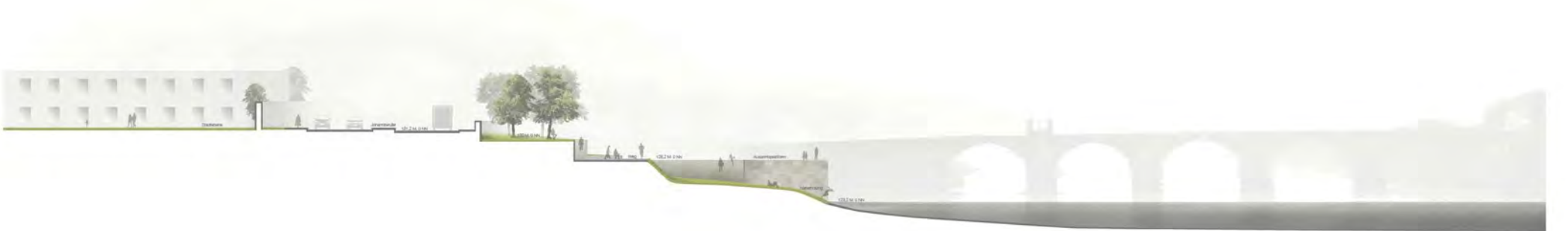
Das Café am Krahnenufer nutzt die Nähe zum Krankenhaus und schafft ein gastronomisches Angebot. Durch einen acht Meter breiten Durchstich an der Krahnstraße zum Moselufer ist das Fundament für eine einfache Erschließung des Ufers geschaffen. Im Hinblick auf den Hochwasserschutz wird auf mobile Schutzmaßnahmen zurückgegriffen. Das Café selbst ist flutbar und besitzt eine mobile Einrichtung, um auf Hochwasser zu reagieren. Der Terrassenbereich an der historischen Kaimauer bietet einen Ort der Naherholung mit Blick auf die Römerbrücke und die Pferdeinsel. Die Beleuchtung des Areals wird durch in den Boden eingelassene Lampen atmosphärisch in Szene gesetzt.



Vertiefungsbereich Brückenkopf Ost M 1:200



Vertiefungsbereich Café am Krahnenufer M 1:200



Schnitt Ostufer mit Blick auf die Römerbrücke M 1:200

Die strategische Lage Triers an der Mosel bot in der Vergangenheit viele Vorteile. Der Fluss diente als Infrastruktur und zur damaligen Zeit auch als Schutz und Tor ins Hinterland. Die Stadtmauer wurden punktuell durch die Römerbrücke als wichtige Verbindung für Trier und Umgebung, durchbrochen. Die ehemalige Stadtstruktur unterlag einem strengen Raster, parallel und orthogonal zum Flussufer.

In der jüngeren Geschichte wurde die ehemalige Stadtmauer durch Infrastruktur entlang der Mosel ersetzt. Nicht als Barriere konzipiert, hat die Uferstraße dennoch eine trennende Wirkung zwischen Stadt und Fluss. Das Moselufer ist durch die infrastrukturellen Barrieren ein eigenständiger Teil und zeigt wenig Reaktion auf die Stadt. Trier ist durch die enorme Infrastruktur an der Mosel zweigeteilt. Die Verbindung zwischen der Stadt und dem Ufer fehlt. Die Uferstraßen werden meist durch Pendler und Transitverkehr belastet. Dies bringt Probleme für die Bewohner, Touristen und die Naherholung mit sich.

Die Römerbrücke, als Denkmal, musste sich dem Individualverkehr unterordnen. Hierbei lag die Priorität für die Verbreiterung klar bei der Nutzung und nicht beim Erhalt der historischen Gestalt. Die Brückenköpfe als repräsentative Standorte sind reine Verkehrsknotenpunkte und von Infrastruktur dominiert. Sie werden der Aufgabe als „Tor zur Stadt “ nicht gerecht.

Die bestehenden Achsen der Stadt werden aufgenommen, transformiert und mit der historischen Bewegung, orthogonal zum Moselufer weitergeführt. Der Uferbereich wird stadähnlich gegliedert und reagiert auf die Sequenzen der dahinterliegenden Stadtstruktur. Die Richtungen der Abgänge zum Moselufer auf der Ost- und Westseite Triers sind Neuinterpretationen der historischen Wegführungen. Auf der Westseite Triers wurde stets orthogonal und auf der Ostseite parallel zur Mosel das Ufer erschlossen. An den beiden Brückenköpfen führen repräsentative und großzügige Abgängen ans Moselufer, welche die Brücke in Ihrer neuen Bedeutung als erlebbaren Aufenthaltsort stärken. Der Durchstich an den Barbarathermen zur Gilbertstraße verbindet die einzelnen römischen Bauten infrastrukturell. Gleichzeitig bietet die nördlich der Römerbrücke anschließende Aussichtsplattform als auch eine Freitreppe beste Voraussetzungen um den touristischen Ansprüchen gerecht zu werden. Der Westliche Abgang schafft durch seine Großzügigkeit und sein gastronomisches Angebot enorme Aufenthaltsqualität mit Blick auf das Wahrzeichen und den neu gestalteten Brückenkopf. Auf Höhe der neuen Wohnbebauung am Westufer wird mit kleineren Plätzen an der Mosel ein Raum der Kommunikation für die Bewohner geschaffen. Die Europäische Kunstakademie wird mit einer Ausstellungsfläche am Moselufer repräsentativ aufgewertet. Um die Lage der Akademie an der Mosel zu stärken, wird eine Ausstellungsfläche geschaffen die geschickt Kunst und Wasser miteinander verbindet. Auf flachen Wasserflächen können Skulpturen der Studenten präsentiert werden, oder kulturelle Veranstaltungen stattfinden.

Die Urbanität und Vielfalt am Ufer wird intensiviert. Somit verschmilzt Trier enger mit der Mosel und überwindet die vom Ufer abgrenzende Infrastruktur mit den Durchbrüchen im

Bereich der Gilbertstraße und der Krahenstraße. Mit der vereinfachten Zugänglichkeit verzahnt sich die Stadt mit dem Fluss. Der verbreiterte Uferweg dient als verbindendes Element zwischen den neu geschaffenen und bestehenden Räumen und ordnet sich diesen Bereichen unter. Aus der Neuinterpretation des Fahrradweges resultiert ein „Stadtweg für Jedermann“. Als autofreier Zubringer sind die Uferwege das Fundament der Römerbrücke. Die traditionelle Geschichte Triers wird aufgewertet und neu betont. Die Menschen kommen mit ihrer Stadt in Verbindung und spüren die unterschiedlichen Abschnitte des Moselufers. Touristen werden automatisch vom „Vorbeifahrenden“ zum „Besucher Triers“ und haben die Möglichkeit mit den Einwohnern, deren Geschichte und der Römerbrücke in Kontakt zu treten. Die Ufer werden durch die Erweiterung der Bestandsbepflanzung lärmtechnisch und atmosphärisch von der Straße abgeschirmt. Die Stellen, an denen sich Zugänge befinden, werden betont und laden förmlich zum Verweilen ein. Die Brücke als Wahrzeichen und als Ort erhält mehr Aufenthaltsqualität. Sie wird vom reinen Infrastrukturbauwerk zum autofreien Raum.

Das Hauptaugenmerk der Veränderungen ab 2015 liegt auf der Ufergestaltung und der Verkehrssituation an den Brückenköpfen. Am westlichen Brückenkopf wird der Verkehr über einen platzsparenden Kreisverkehr abgewickelt. Gleichzeitig kann mit dem Ausbau des Brückenkopfes durch Anlegen des neuen Platzes begonnen werden. Am Brückenkopf Ost entsteht durch die Reduktion des Rechtsabbiegestreifens zur Römerbrücke Freiraum, welcher zum Anlegen des neuen Brückenkopfes genutzt werden kann.

Zu den Veränderungen ab 2025 zählen die Aufbereitung beider Brückenköpfe, die geänderte Verkehrsleitung, die neuen Abgänge und die städtebaulichen Neubebauungen. Beide Brückenköpfe werden klar gegliedert und einander zugeordnet. Sie spannen einen großen Raum auf, in dessen Mitte die Römerbrücke als zentrales Element steht. Die auskragenden Elemente werden abgetragen. In Analogie an die Bedeutung historischer Brüstungen wird ein 60cm tiefes Stahlgeländer installiert, welches den Brückenraum angemessen fasst. Die in Flussrichtung stehenden Stahllamellen bieten einerseits die gewünschte Geschlossenheit, andererseits lassen sie spannende Ein- und Ausblicke zu. An bestimmten Stellen rückt das Geländer ein, sodass sich Sitzgelegenheiten ausbilden. Somit kann auf weitere Eingriffe auf der Römerbrücke verzichtet werden. Die Beleuchtung erfolgt durch regelmäßig eingelassene Lichtelemente. In der Nacht beleuchtet das neue Geländer die Römerbrücke, betont den geschichtlichen Unterschied der einzelnen Elemente und setzt diese angemessen in Szene.

Die Abgänge an der Mosel gliedern sich klar an den Neubauten der Ufersilhouette, spannen einen Raum auf und weisen einladende, großzügige und barrierefreie Verbindungen zwischen dem Straßen- und dem Uferniveau auf. Die Ostabgänge werden im nördlicheren Rampenabgang und im südlicheren Treppenabgang unterschieden. Die Bebauung am Brückenkopf wird erneuert und kann ein Hotel, Gastronomie, Einzelhandel und Büros beinhalten. Der Westabgang im südlichen Teil der Römerbrücke besteht aus einer Treppen- mit integrierter Rampenanlage. Im nördlichen Teil wird das Hotel Römerbrücke mit einem

Terrassenanbau aufgewertet und gefasst. Als abschließende Geste des Brückenkopfes wird die Sparkasse in Richtung Westen versetzt und an ihrer Stelle tritt ein Café mit Außenbereich und entsprechender Aussicht auf die Römerbrücke.

Die Verkehrssituation am östlichen Brückenkopf ändert sich in vielerlei Hinsicht. Die Römerbrücke, welche bisher stark befahren ist, wird autofrei. Lediglich Linienbussen ist die Überquerung gestattet. Die Fahrbahn und Gehwege sind auf gleichem Niveau. So soll dieser gemeinsame Raum als „shared space“ verstanden werden. Das Autoaufkommen wird über die Konrad-Adenauer-Brücke geleitet.

Die Neubauten am östlichen Brückenkopf sollen ein repräsentatives Tor in die Stadt bilden. Sie gliedern und fassen beide Abgänge zum Moselufer. Die Untergeschosse weisen einen Versatz nach Innen auf, um einen fließenden Übergang zum urbane Stadtraum zu schaffen.

Förmlich aus der Stadtmauer heraus wachsend, windet sich der Abgang von der Stadtebene zum Fluss. Der barrierefreie Weg wechselt zweimal die Richtung und weist an diesen Punkten spannende Blicke auf die Römerbrücke auf.

Das Café am Krahnenufer nutzt die Nähe zum Krankenhaus und schafft ein gastronomisches Angebot. Durch einen acht Meter breiten Durchstich an der Krahnstraße zum Moselufer ist das Fundament für eine einfache Erschließung des Ufers geschaffen. Im Hinblick auf den Hochwasserschutz wird auf mobile Schutzmaßnahmen zurückgegriffen. Das Café selbst ist flutbar und besitzt eine mobile Einrichtung, um auf Hochwasser zu reagieren. Der Terrassenbereich an der historischen Kaimauer bietet einen Ort der Naherholung mit Blick auf die Römerbrücke und die Pferdeinsel. Die Beleuchtung des Areals wird durch in den Boden eingelassene Lampen atmosphärisch in Szene gesetzt.



Brückenansicht | Brückenschnitt

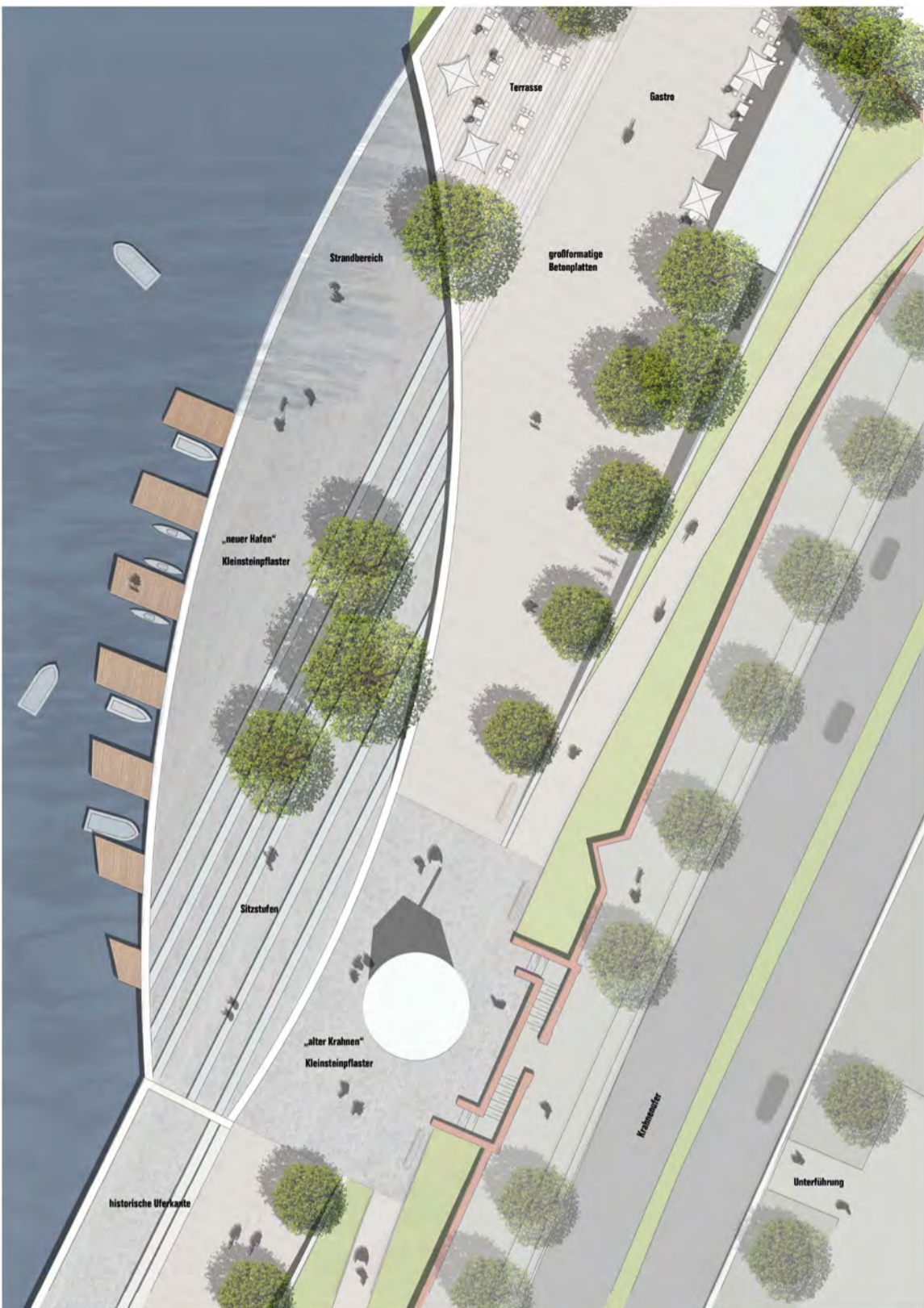
Die Brücke wird ein Ort der Begegnung. Eine einspurige in Farbasphalt ausgeführte Straße in der Mitte als 'shared space' für Busse, Radfahrer und Fußgänger. Auf den historisierenden Seitenstreifen aus Kleinsteingpflaster ermöglichen Sitzterrassen das Verweilen. Zwischen den Sitzterrassen geplante Pflanzstreifen unterstützen die Aufenthaltsqualität. Das in Holz ausgeführte Geländer, das die Monumentalität der Brücke betont, eröffnet und verschließt perspektivabhängig spielerisch den Blick auf das fließende Wasser.



Uferschnitt

Durch die unterschiedlich in den Höhen angeordneten Bereiche der geplanten neuen urbanen Stadtplätze und Promenaden, können trotz der schwankenden Pegelstände der Mosel die entsprechenden Bereiche genutzt werden.

Spuntwände als Uferkante führen die unteren Promenadenwege 1,50m über der durchschnittlichen Oberkante des Gewässers. Der Farbasphaltbelag wird als beständiger Oberflächenbelag bei Überflutung eingesetzt. Der stufenweise Übergang zu den Stadtplätzen am Ost- und Westufer ermöglicht die Uferpromenadennutzung auch bei unterschiedlichen Pegelständen. Der Ostteil im Planungsgebiet ist bereits durch die Wallausbildung vor Höchstpegelständen geschützt. Um die Bebauung am Westufer vor Hochwasser zu schützen, wird das vorhandene Wegeniveau um 2m erhöht. Eine wegebegleitende Ort betonmauer seitens der Böschung dient als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme gegen evtl. Überflutungen.



alter Krähnen
neuer Hafen

Der Bereich um den „alten Krähnen“ wird als Hafenbecken für Wassertouristen ausgebildet. Ins Wasser ragende Stege, die die Figur des Halbbogens aufnehmen, dienen als Anlegestellen auch für Paddel- und Ruderboote eines hier anzusiedelnden Bootsverleihs.

Die nach historischem Vorbild mit Kleinsteingepflasterte Platzfläche um den „alten Krähnen“ reicht bis zur Uferkante. Sie ermöglicht einen direkten Zugang zum Wasser.

Großzügige Sitzstufen bieten die Möglichkeit zum Verweilen ebenso wie die Holzterrasse der neu integrierten Gastronomie mit ihrem Blick über die Mosel zur Römerbrücke.

Erreichbar ist der neue Hafen ebenfalls durch eine Unterführung der Krahenuferstraße, die über die Krahenstraße eine direkte Verbindung zur Altstadt bietet.

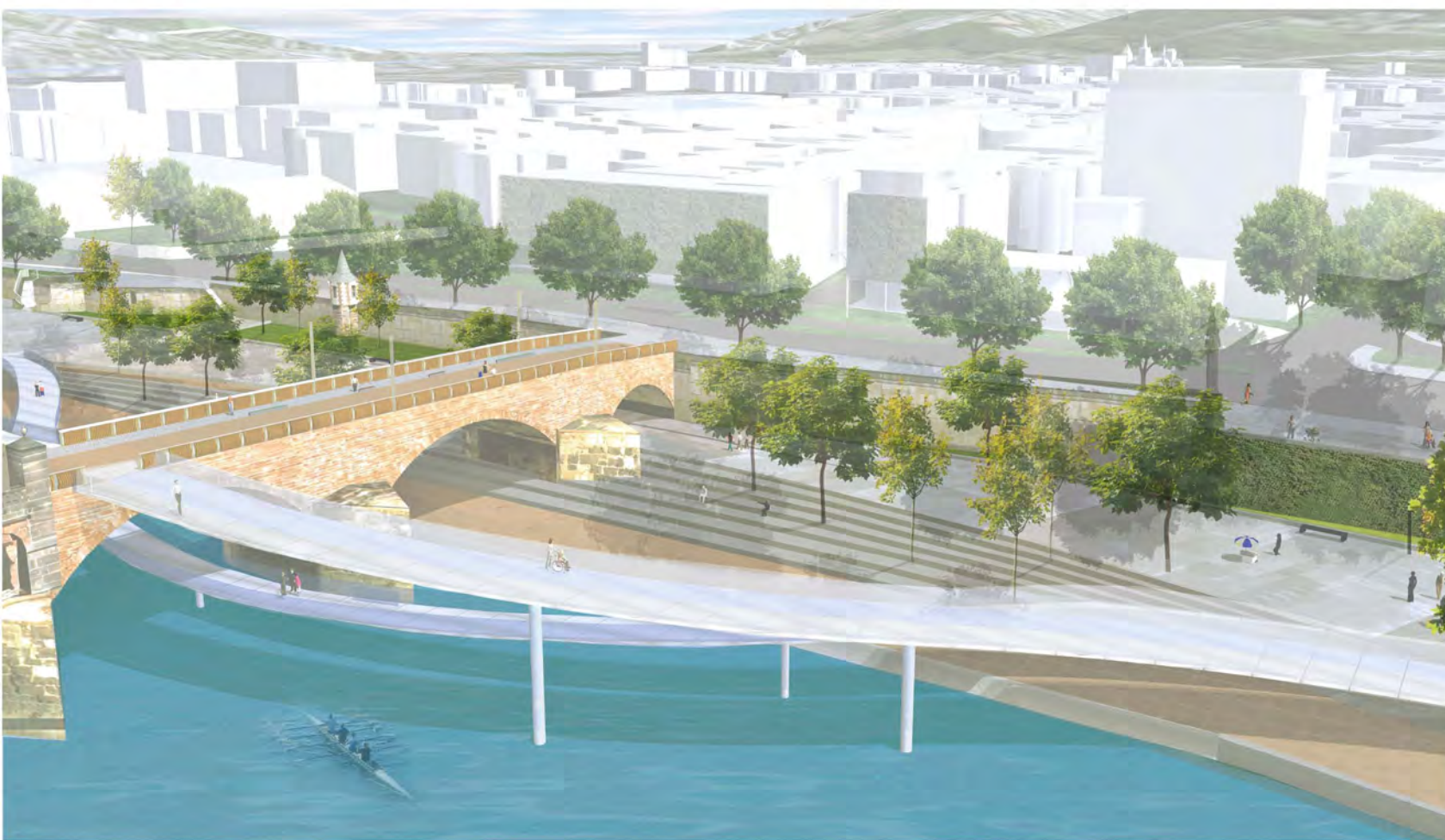
Östlicher Brückenkopf

Der Bereich vor der Karl-Marx-Allee wird geweitet, die Ampelanlagen des Johanniterufers werden versetzt, so dass ein attraktives Verbindungsglied zwischen West und Ostufer mit einladender Geste der Exedra sichtbar wird.



Nachtsansicht

Betonstelen zur Beleuchtung auf der Brücke schaffen eine klare Gliederung. Die schwungvollen Halbbögen der Ufersilhouetten werden indirekt über Bodenstrahler inszeniert und dadurch Leichtigkeit suggeriert.



Zentrale Exedra

Das zentrale Motiv der Exedra wird explizit an der östlichen Römerbrücke zitiert.

Zwei transparente Bogenstege umfassen die Brücke und beziehen sie in neuer Form auf die Stadt.

Schwebend über dem Wasser führt ein Steg unter der Brücke entlang.

Der zweite Steg eröffnet in einem sinnlichen Schwung von dem bislang abgekoppelten Moselufer neue barrierefreie Zugänge zur Brücke.

Das Schwebende und die Leichtigkeit der Bogenkonstruktion, die über die oberste Promenadenebene zu erreichen sind, machen die Stabilität und Mächtigkeit der Römerbrücke neu erfahrbar.



Verbindungen herstellen

Ost- und West Trier getrennt durch die Mosel, verbunden über die Römerbrücke.

Stadtflair prägend ist anzustreben, die beiden Stadtteile an das Wasser anzunähern.

Durchgehende Grünzüge anzubieten und Trier West zu einem attraktiven Lebensstandort auszubilden.

Das Moselufer zu einer einladenden städtischen Promenade umzugestalten, dadurch die Römerbrücke in Szene zu setzen und der Stadt einen sinnlichen Ort anzubieten.

Sehenswürdigkeiten über ein stadtübergreifendes Leitsystem aneinander zu binden.



Vernetzung knüpfen

Die Straßen bilden ein komplexes Geflecht. Entstanden durch die unterschiedlich geprägten städtebaulichen Strukturen der vergangenen Jahrhunderte.

Hauptverkehrsstraßen koppeln fließbegleitend die Stadt von der Mosel ab.

Ost- und West Trier werden durch die Römerbrücke rein funktional über den regen PKW Verkehr miteinander verbunden.

Stadtbild prägend ist anzustreben, den Stadtquartieren eine neue Identität zu geben und zu vernetzen.

Den Fußgängern und den Radfahren mehr Raum einzurichten.



Zusammenführung anstreben

Annäherung von Ost- und West Trier.

Neues Stadtquartier West entwickeln.

Anbindung an das Moselufer und die Innenstadt.

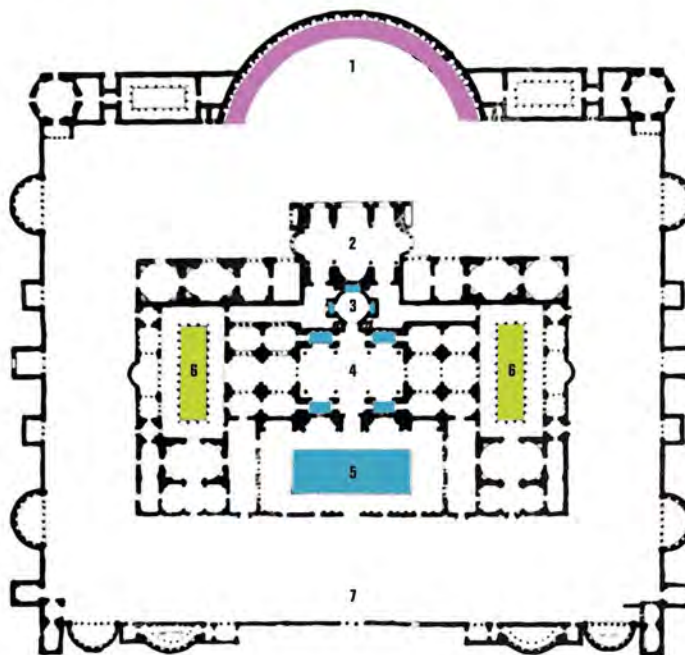
Die Stadt an das Ufer führen.

Ausbildung einer urbanen Stadtkante.

Belebung des zentralen Bereichs um die Römerbrücke.

Schaffung verschiedener Orte der Begegnung und Kommunikation.

Zusammenfassung einzelner Stadtteile in Form einer umschließenden Exedra.



Lösungsansatz Exedra

Die Exedra ist ein nieschenartiger Raum, der sich auf einen Hof, Platz oder Halle (Stadtquartier) öffnet.

Neben der Markierung von Orten der (Re-)Präsentation eröffnet die Exedra Nischen der Kommunikation und Geselligkeit.

Die römische Thermenarchitektur bediente sich gleichfalls dieses Gestaltungselements.

1 Exedra

Der Entwurf sieht sie als zentrales Motiv der Neugestaltung. Sie bündelt Perspektiven, rundet ab und verweist als eine Natur | Architektur und Geschichte | Gegenwart verbindende Textur die verschiedenen Stadtbereiche aufeinander.



2015

Rückbau der Fahrstreifenaufweitung an den Brückenköpfen, dadurch Verbreiterung des von Fuß- und Radfahrern genutzten Wegs moselseitig.

Verbreiterung der Seitenräume auf der Römerbrücke zu Gunsten der Fußgänger.

Radfahrer erhalten eigene Aufstellflächen.

30iger Zone auf der Römerbrücke einrichten.

Zweirichtungsradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee vorsehen.

Pflanzung weiterer Strassenbäume entlang des Johanniterufers.

Ausrichtung der Ufersäume.

Erhalt und Pflege der vitalen großen Bestandsbäume, zur Ausbildung von Solitärgehölzen der zukünftigen Stadtpromenade.

Sanierung der Stadtmauer und deren historischen Treppenabgängen.



2025

Rückbau der Auskragungskonstruktionen der 1931/57 an der Römerbrücke. Reduzierung der Breite auf 10,15m.

Ausbildung der neuen Bundesstrasse in Trier West. Hierdurch ermöglichte Sperrung für den PKW-Verkehr auf der Brücke. Busverkehr bleibt bestehen.

Einrichtung einer Bushaltestelle am östlichen Brückenkopf.

Eine 'shared space' Zone wird auf dem westlichen Brückenkopf eingerichtet und auf der Brücke fortgesetzt.

Der Übergang bildet eine die Stadtmauer überragende Sonnenterrasse. Der Gastronomiebereich auf diesem Platz korrespondiert mit der einladenden Atmosphäre der Römerbrücke.

Der Bereich vor der Karl-Marx-Allee wird geweitet, die Ampelanlagen des Johanniterufers werden versetzt, so dass ein attraktives Verbindungsglied zwischen West und Ostufer mit einladender Geste der Exedra sichtbar wird.

Die Exedren der Stadt Trier

Die mäandrierende Mosel beschreibt auf ihrem Lauf durch Trier Halbbögen. In Form von Exedren, nischenartigen Räumen, die sich auf einen Hof, Platz oder eine Halle öffnen, erscheint das Motiv des Halbbogens ebenfalls mannigfaltig in der Architektur und den bedeutenden Architekturdenkmälern Triers – unter anderem in den Erkern der Porta Nigra, der Exedra der Kaiserthermen, der Apsis des Doms. Neben der Markierung von Orten der (Re-) Präsentation eröffnet die Exedra Nischen für Kommunikation und Geselligkeit und bereichert die rasterförmig angelegte Stadtlandschaft. Im vorliegenden Entwurf ist sie das zentrale Motiv der Neugestaltung von Römerbrücke und der sie umgebenden Landschaft: Sie bündelt Perspektiven, rundet ab und verweist als eine Natur / Architektur und Geschichte / Gegenwart verbindende Textur die verschiedenen Stadtbereiche aufeinander.

1 Die Römerbrücke

Das zentrale Motiv der Exedra wird explizit an der östlichen Römerbrücke: Zwei transparente Bogenstege umfassen die Brücke und beziehen sie in neuer Form auf die Stadt. Schwebend über dem Wasser führt ein Steg unter der Brücke entlang, der zweite Steg eröffnet in einem sinnlichen Schwung von dem bislang abgekoppelten Moselufer neue barrierefreie Zugänge zur Brücke. Das Schwebende und die Leichtigkeit der Bogenkonstruktion machen die Stabilität und Mächtigkeit der Römerbrücke neu erfahrbar.

Diese selbst wird zu einem Ort der Begegnung: die einspurige in Farbasphalt ausgeführte Straße in der Mitte der Brücke ist shared space für Buslinie und Fahrradfahrer. Auf den großzügigen in historisierendem Kleinsteinpflaster ausgeführten Seitenstreifen ermöglichen Sitzterrassen den Blick auf das fließende Wasser und die schwungvoll und harmonisch in Halbbögen gegliederte Uferlandschaft, die auch nachts, entsprechend ausgeleuchtet, den Eindruck von Leichtigkeit vermittelt. Die zum Teil begrüneten Flächen zwischen den Sitzterrassen betonen die zum Verweilen einladende Anmutung der Brücke.

Das in Holz ausgeführte Geländer, das die Monumentalität der Brücke betont, eröffnet und verschließt perspektivabhängig spielerisch den Blick auf das Wasser, die Betonstelen zur Beleuchtung schaffen eine klare Gliederung. Die Verbindende zwischen Ost- und Westtrier wird betont durch die Kleinsteinbänderung, die in die je barrierefrei zugänglichen Brückenköpfe übergeht.

2 Neue Stadtmitte West / westlicher Brückenkopf

Der westliche Brückenkopf bildet den Übergang zu der die Stadtmauer überragenden Sonnenterrasse. Der Gastronomiebereich auf diesem Platz korrespondiert mit der

einladenden Atmosphäre der Römerbrücke. Ufer und Sonnenterrasse sind direkt über eine Treppe und den barrierefreien Zugang am Hotel verbunden.

Mit der Umwandlung von Luxemburger und Aachener Straße zum shared-space, ermöglicht durch das neue Verkehrskonzept – Ausbildung der neuen Bundesstrasse B 51, Entlastung der Eurener Straße und die hierdurch ermöglichte Sperrung der Römerbrücke für PKW-Verkehr – gewinnt der Weg zum neu gestalteten Bahnhof und darüber hinaus zur neuen Stadtmitte West deutlich an Attraktivität. Hier entsteht eine charmante Einzelhandelszone mit Arkaden und Galerien. Ihr in alle Richtungen offener Innenhof lädt ebenso zum Verweilen ein wie der neu gestaltete Stadtplatz, zu dem sich die Einzelhandelszone nach Süden öffnet.

3 West-Ufer

Analog zum Ost-Ufer (s.u.) werden in Halbbögen Promenaden auf zwei Ebenen in beigem Farbasphalt ausgebildet, die über großzügige Sitzstufen verbunden sind. Sanfte skulptural ausgeformte Bodenmodellierungen dienen als Wiesen- und Liegefläche. Die tribünenartige Struktur öffnet den Blick auf die Mosel und das östliche Trier. Zeitgenössische Skulpturen, die in diesem Bereich eingestreut werden, steigern die Attraktivität und verweisen auf die Europäische Kunstakademie. In deren Bereich spannt sich ein weiterer Bogen auf, durch den die Akademie insgesamt an Raum gewinnt. Temporäre Ausstellungen finden in diesem Areal zwischen fest installierten Objekten statt. Die Terrassen mit ihrem herausragenden Blick werden als Freiluft-Atelier genutzt. Der Gastronomie-Bereich ist auch für Fahrradtouristen des Mosel-Radwegs, an den sich die Wegführung anschließt, attraktives Ausflugsziel.

Wie am Ost-Ufer (s.u.) wird die bestehende Uferbegrünung ausgelichtet. Die schönen Bestandssolitäre werden erhalten und in die neue Pflanzung integriert.

4 Östlicher Brückenkopf

Der Bereich vor der Karl-Marx-Straße wird geweitet, die Ampelanlagen des Johanniterufers werden versetzt, so dass die neu gestaltete Römerbrücke als attraktives Verbindungsglied zwischen West- und Ostufer mit ihrer einladenden Geste der Exedra sichtbar wird. Die Fahrstreifenaufweitung des Johanniterufers wird zurückgebaut, der von den Fußgängern und Fahrradfahrern genutzte moselseitige Weg wird verbeitert. Ein zusätzlicher Zweirichtungsradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee wird vorgesehen.

Für die Häuser an der Karl-Marx-Allee werden Dachbegrünungen und vertikale Begrünungen der Fassaden empfohlen. Am Pfeiler des Konstantinpfeilers und einer hier zu lokalisierenden Aussichtsplattform entsteht ein Treppenabgang mit Rampe in Verlängerung des Grünzugs zwischen Kaiserstraße und Südallee. Auf die nahe gelegene Barbara- und Kaisertherme wird verwiesen.



Brückenansicht | Brückenschnitt

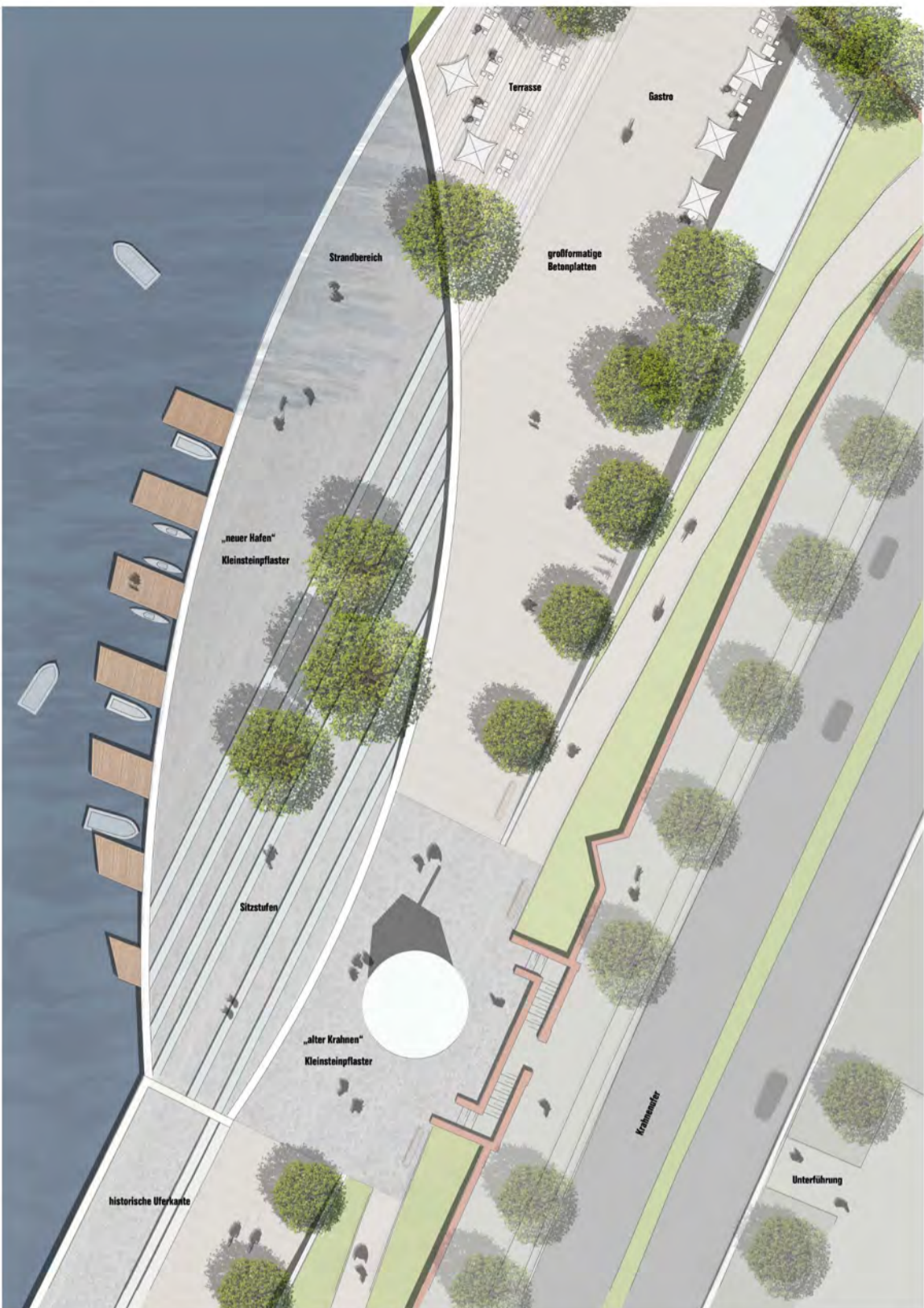
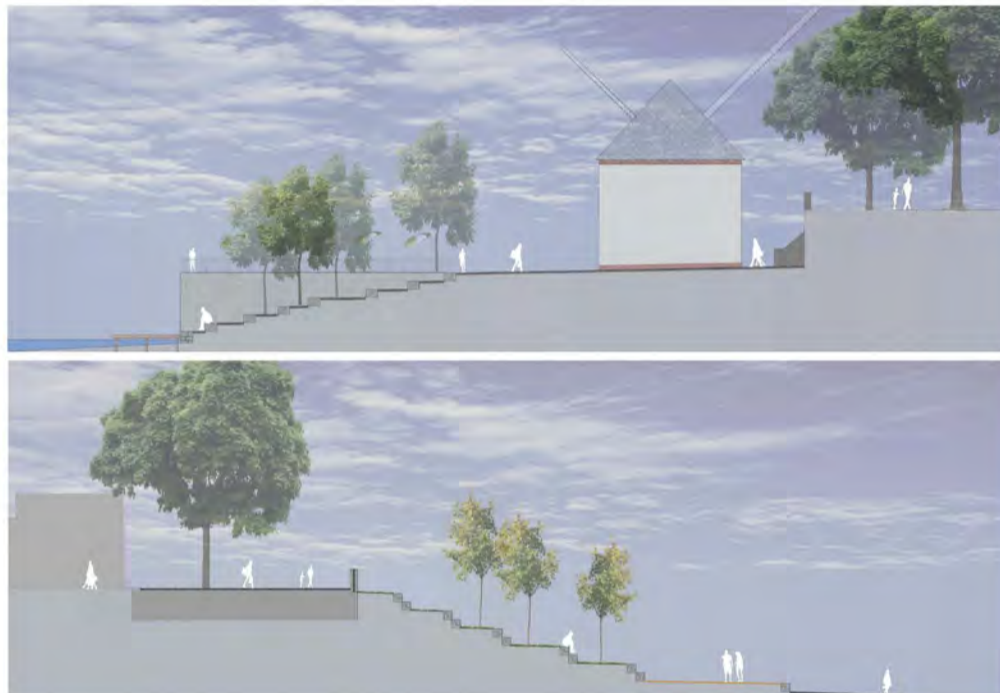
Die Brücke wird ein Ort der Begegnung. Eine einspurige in Farbasphalt ausgeführte Straße in der Mitte als 'shared space' für Busse, Radfahrer und Fußgänger. Auf den historisierenden Seitenstreifen aus Kleinsteingpflaster ermöglichen Sitzterrassen das Verweilen. Zwischen den Sitzterrassen geplante Pflanzstreifen unterstützen die Aufenthaltsqualität. Das in Holz ausgeführte Geländer, das die Monumentalität der Brücke betont, eröffnet und verschließt perspektivabhängig spielerisch den Blick auf das fließende Wasser.



Uferschnitt

Durch die unterschiedlich in den Höhen angeordneten Bereiche der geplanten neuen urbanen Stadtplätze und Promenaden, können trotz der schwankenden Pegelstände der Mosel die entsprechenden Bereiche genutzt werden.

Spuntwände als Uferkante führen die unteren Promenadenwege 1,50m über der durchschnittlichen Oberkante des Gewässers. Der Farbasphaltbelag wird als beständiger Oberflächenbelag bei Überflutung eingesetzt. Der stufenweise Übergang zu den Stadtplätzen am Ost- und Westufer ermöglicht die Uferpromenadennutzung auch bei unterschiedlichen Pegelständen. Der Ostteil im Planungsgebiet ist bereits durch die Wallausbildung vor Höchstpegelständen geschützt. Um die Bebauung am Westufer vor Hochwasser zu schützen, wird das vorhandene Wegeniveau um 2m erhöht. Eine wegebegleitende Ortbetonmauer seitens der Böschung dient als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme gegen evtl. Überflutungen.



alter Krähnen
neuer Hafen

Der Bereich um den „alten Krähnen“ wird als Hafenbecken für Wassertouristen ausgebildet. Ins Wasser ragende Stege, die die Figur des Halbbogens aufnehmen, dienen als Anlegestellen auch für Paddel- und Ruderboote eines hier anzusiedelnden Bootsverleihs.

Die nach historischem Vorbild mit Kleinsteingepflasterte Platzfläche um den „alten Krähnen“ reicht bis zur Uferkante. Sie ermöglicht einen direkten Zugang zum Wasser.

Großzügige Sitzstufen bieten die Möglichkeit zum Verweilen ebenso wie die Holzterrasse der neu integrierten Gastronomie mit ihrem Blick über die Mosel zur Römerbrücke.

Erreichbar ist der neue Hafen ebenfalls durch eine Unterführung der Krahenuferstraße, die über die Krahenstraße eine direkte Verbindung zur Altstadt bietet.

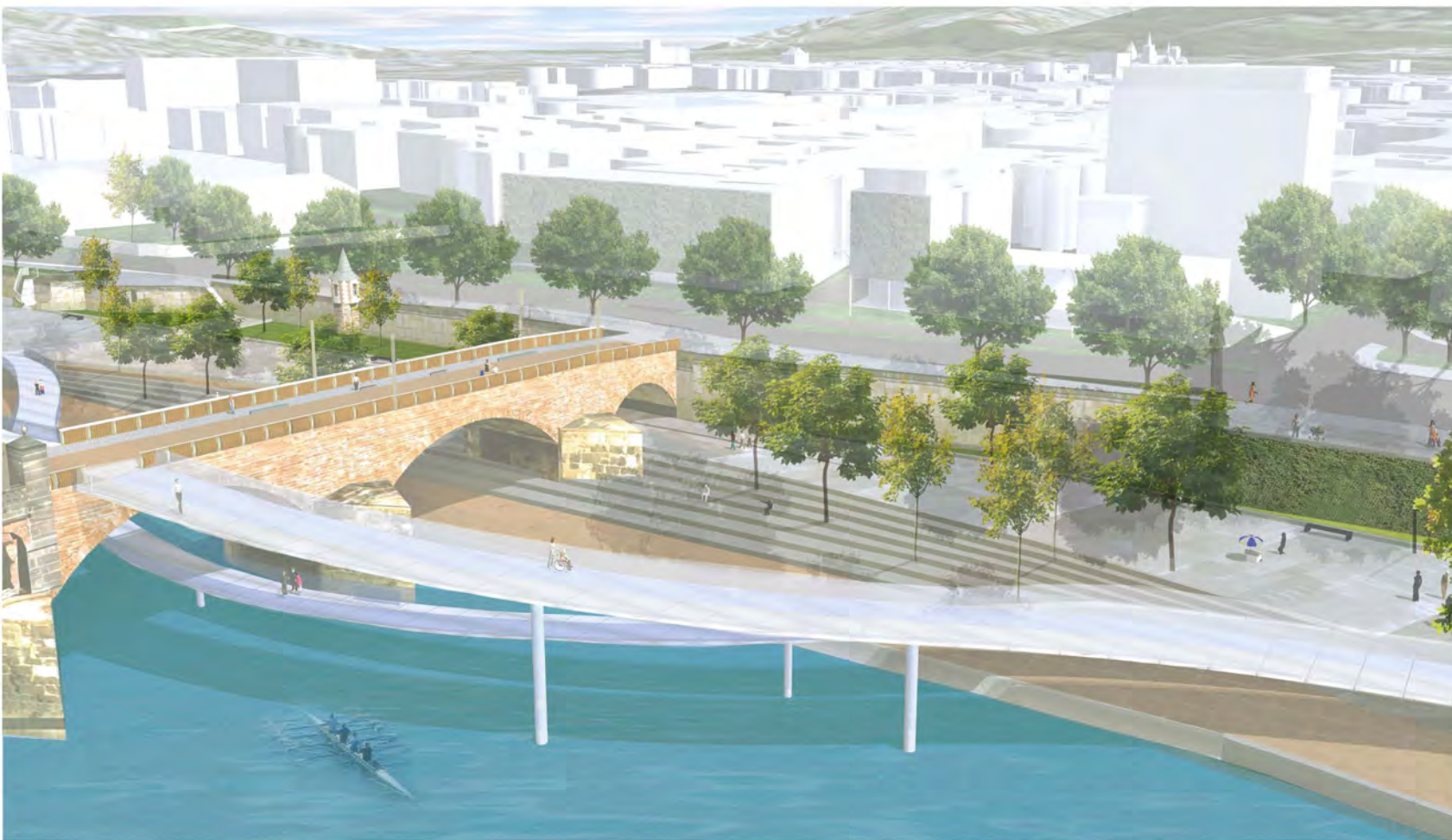
Östlicher Brückenkopf

Der Bereich vor der Karl-Marx-Allee wird geweitet, die Ampelanlagen des Johanniterufers werden versetzt, so dass ein attraktives Verbindungsglied zwischen West und Ostufer mit einladender Geste der Exedra sichtbar wird.



Nachtsansicht

Betonstelen zur Beleuchtung auf der Brücke schaffen eine klare Gliederung. Die schwungvollen Halbbögen der Ufersilhouetten werden indirekt über Bodenstrahler inszeniert und dadurch Leichtigkeit suggeriert.



Zentrale Exedra

Das zentrale Motiv der Exedra wird explizit an der östlichen Römerbrücke zitiert.

Zwei transparente Bogenstege umfassen die Brücke und beziehen sie in neuer Form auf die Stadt.

Schwebend über dem Wasser führt ein Steg unter der Brücke entlang.

Der zweite Steg eröffnet in einem sinnlichen Schwung von dem bislang abgekoppelten Moselufer neue barrierefreie Zugänge zur Brücke.

Das Schwebende und die Leichtigkeit der Bogenkonstruktion, die über die oberste Promenadenebene zu erreichen sind, machen die Stabilität und Mächtigkeit der Römerbrücke neu erfahrbar.



Verbindungen herstellen

Ost- und West Trier getrennt durch die Mosel, verbunden über die Römerbrücke.

Stadtflair prägend ist anzustreben, die beiden Stadtteile an das Wasser anzunähern.

Durchgehende Grünzüge anzubieten und Trier West zu einem attraktiven Lebensstandort auszubilden.

Das Moselufer zu einer einladenden städtischen Promenade umzugestalten, dadurch die Römerbrücke in Szene zu setzen und der Stadt einen sinnlichen Ort anzubieten.

Sehenswürdigkeiten über ein stadtübergreifendes Leitsystem aneinander zu binden.



Vernetzung knüpfen

Die Straßen bilden ein komplexes Geflecht. Entstanden durch die unterschiedlich geprägten städtebaulichen Strukturen der vergangenen Jahrhunderte.

Hauptverkehrsstraßen koppeln flüßbegleitend die Stadt von der Mosel ab.

Ost- und West Trier werden durch die Römerbrücke rein funktional über den regen PKW Verkehr miteinander verbunden.

Stadtbild prägend ist anzustreben, den Stadtquartieren eine neue Identität zu geben und zu vernetzen.

Den Fußgängern und den Radfahren mehr Raum einzurichten.



Zusammenführung anstreben

Annäherung von Ost- und West Trier.

Neues Stadtquartier West entwickeln.

Anbindung an das Moselufer und die Innenstadt.

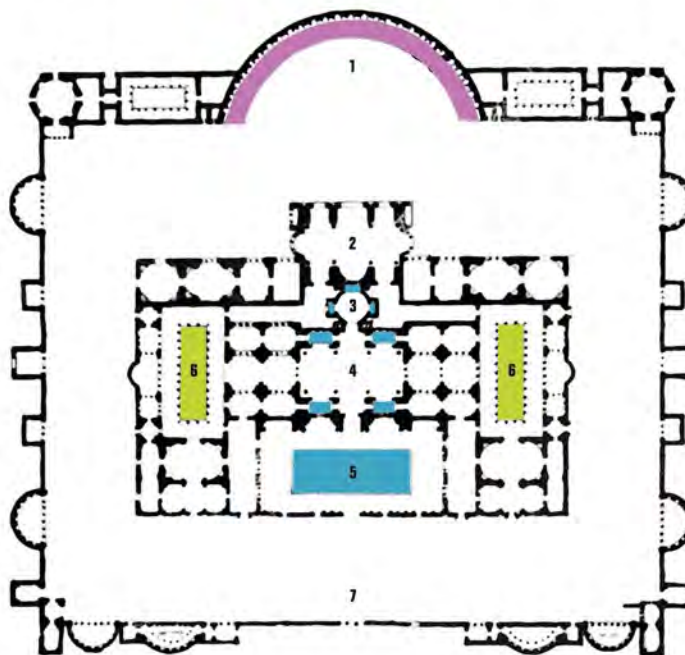
Die Stadt an das Ufer führen.

Ausbildung einer urbanen Stadtkante.

Belebung des zentralen Bereichs um die Römerbrücke.

Schaffung verschiedener Orte der Begegnung und Kommunikation.

Zusammenfassung einzelner Stadtteile in Form einer umschließenden Exedra.



Lösungsansatz Exedra

Die Exedra ist ein nieschenartiger Raum, der sich auf einen Hof, Platz oder Halle (Stadtquartier) öffnet.

Neben der Markierung von Orten der (Re-)Präsentation eröffnet die Exedra Nischen der Kommunikation und Geselligkeit.

Die römische Thermenarchitektur bediente sich gleichfalls dieses Gestaltungselements.

1 Exedra

Der Entwurf sieht sie als zentrales Motiv der Neugestaltung. Sie bündelt Perspektiven, rundet ab und verweist als eine Natur | Architektur und Geschichte | Gegenwart verbindende Textur die verschiedenen Stadtbereiche aufeinander.



2015

Rückbau der Fahrstreifenaufweitung an den Brückenköpfen, dadurch Verbreiterung des von Fuß- und Radfahrern genutzten Wegs moselseitig.

Verbreiterung der Seitenräume auf der Römerbrücke zu Gunsten der Fußgänger.

Radfahrer erhalten eigene Aufstellflächen.

30iger Zone auf der Römerbrücke einrichten.

Zweirichtungsradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee vorsehen.

Pflanzung weiterer Strassenbäume entlang des Johanniterufers.

Ausrichtung der Ufersäume.

Erhalt und Pflege der vitalen großen Bestandsbäume, zur Ausbildung von Solitärgehölzen der zukünftigen Stadtpromenade.

Sanierung der Stadtmauer und deren historischen Treppenabgängen.



2025

Rückbau der Auskragungskonstruktionen der 1931/57 an der Römerbrücke. Reduzierung der Breite auf 10,15m.

Ausbildung der neuen Bundesstrasse in Trier West. Hierdurch ermöglichte Sperrung für den PKW-Verkehr auf der Brücke. Busverkehr bleibt bestehen.

Einrichtung einer Bushaltestelle am östlichen Brückenkopf.

Eine 'shared space' Zone wird auf dem westlichen Brückenkopf eingerichtet und auf der Brücke fortgesetzt.

Der Übergang bildet eine die Stadtmauer überragende Sonnenterrasse. Der Gastronomiebereich auf diesem Platz korrespondiert mit der einladenden Atmosphäre der Römerbrücke.

Der Bereich vor der Karl-Marx-Allee wird geweitet, die Ampelanlagen des Johanniterufers werden versetzt, so dass ein attraktives Verbindungsglied zwischen West und Ostufer mit einladender Geste der Exedra sichtbar wird.

Die Exedren der Stadt Trier

Die mäandrierende Mosel beschreibt auf ihrem Lauf durch Trier Halbbögen. In Form von Exedren, nischenartigen Räumen, die sich auf einen Hof, Platz oder eine Halle öffnen, erscheint das Motiv des Halbbogens ebenfalls mannigfaltig in der Architektur und den bedeutenden Architekturdenkmälern Triers – unter anderem in den Erkern der Porta Nigra, der Exedra der Kaiserthermen, der Apsis des Doms. Neben der Markierung von Orten der (Re-) Präsentation eröffnet die Exedra Nischen für Kommunikation und Geselligkeit und bereichert die rasterförmig angelegte Stadtlandschaft. Im vorliegenden Entwurf ist sie das zentrale Motiv der Neugestaltung von Römerbrücke und der sie umgebenden Landschaft: Sie bündelt Perspektiven, rundet ab und verweist als eine Natur / Architektur und Geschichte / Gegenwart verbindende Textur die verschiedenen Stadtbereiche aufeinander.

1 Die Römerbrücke

Das zentrale Motiv der Exedra wird explizit an der östlichen Römerbrücke: Zwei transparente Bogenstege umfassen die Brücke und beziehen sie in neuer Form auf die Stadt. Schwebend über dem Wasser führt ein Steg unter der Brücke entlang, der zweite Steg eröffnet in einem sinnlichen Schwung von dem bislang abgekoppelten Moselufer neue barrierefreie Zugänge zur Brücke. Das Schwebende und die Leichtigkeit der Bogenkonstruktion machen die Stabilität und Mächtigkeit der Römerbrücke neu erfahrbar.

Diese selbst wird zu einem Ort der Begegnung: die einspurige in Farbasphalt ausgeführte Straße in der Mitte der Brücke ist shared space für Buslinie und Fahrradfahrer. Auf den großzügigen in historisierendem Kleinsteinpflaster ausgeführten Seitenstreifen ermöglichen Sitzterrassen den Blick auf das fließende Wasser und die schwungvoll und harmonisch in Halbbögen gegliederte Uferlandschaft, die auch nachts, entsprechend ausgeleuchtet, den Eindruck von Leichtigkeit vermittelt. Die zum Teil begrünter Flächen zwischen den Sitzterrassen betonen die zum Verweilen einladende Anmutung der Brücke.

Das in Holz ausgeführte Geländer, das die Monumentalität der Brücke betont, eröffnet und verschließt perspektivabhängig spielerisch den Blick auf das Wasser, die Betonstelen zur Beleuchtung schaffen eine klare Gliederung. Die Verbindende zwischen Ost- und Westtrier wird betont durch die Kleinsteinbänderung, die in die je barrierefrei zugänglichen Brückenköpfe übergeht.

2 Neue Stadtmitte West / westlicher Brückenkopf

Der westliche Brückenkopf bildet den Übergang zu der die Stadtmauer überragenden Sonnenterrasse. Der Gastronomiebereich auf diesem Platz korrespondiert mit der

einladenden Atmosphäre der Römerbrücke. Ufer und Sonnenterrasse sind direkt über eine Treppe und den barrierefreien Zugang am Hotel verbunden.

Mit der Umwandlung von Luxemburger und Aachener Straße zum shared-space, ermöglicht durch das neue Verkehrskonzept – Ausbildung der neuen Bundesstrasse B 51, Entlastung der Eurener Straße und die hierdurch ermöglichte Sperrung der Römerbrücke für PKW-Verkehr – gewinnt der Weg zum neu gestalteten Bahnhof und darüber hinaus zur neuen Stadtmitte West deutlich an Attraktivität. Hier entsteht eine charmante Einzelhandelszone mit Arkaden und Galerien. Ihr in alle Richtungen offener Innenhof lädt ebenso zum Verweilen ein wie der neu gestaltete Stadtplatz, zu dem sich die Einzelhandelszone nach Süden öffnet.

3 West-Ufer

Analog zum Ost-Ufer (s.u.) werden in Halbbögen Promenaden auf zwei Ebenen in beigem Farbasphalt ausgebildet, die über großzügige Sitzstufen verbunden sind. Sanfte skulptural ausgeformte Bodenmodellierungen dienen als Wiesen- und Liegefläche. Die tribünenartige Struktur öffnet den Blick auf die Mosel und das östliche Trier. Zeitgenössische Skulpturen, die in diesem Bereich eingestreut werden, steigern die Attraktivität und verweisen auf die Europäische Kunstakademie. In deren Bereich spannt sich ein weiterer Bogen auf, durch den die Akademie insgesamt an Raum gewinnt. Temporäre Ausstellungen finden in diesem Areal zwischen fest installierten Objekten statt. Die Terrassen mit ihrem herausragenden Blick werden als Freiluft-Atelier genutzt. Der Gastronomie-Bereich ist auch für Fahrradtouristen des Mosel-Radwegs, an den sich die Wegführung anschließt, attraktives Ausflugsziel.

Wie am Ost-Ufer (s.u.) wird die bestehende Uferbegrünung ausgelichtet. Die schönen Bestandssolitäre werden erhalten und in die neue Pflanzung integriert.

4 Östlicher Brückenkopf

Der Bereich vor der Karl-Marx-Straße wird geweitet, die Ampelanlagen des Johanniterufers werden versetzt, so dass die neu gestaltete Römerbrücke als attraktives Verbindungsglied zwischen West- und Ostufer mit ihrer einladenden Geste der Exedra sichtbar wird. Die Fahrstreifenaufweitung des Johanniterufers wird zurückgebaut, der von den Fußgängern und Fahrradfahrern genutzte moselseitige Weg wird verbeitert. Ein zusätzlicher Zweirichtungsradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee wird vorgesehen.

Für die Häuser an der Karl-Marx-Allee werden Dachbegrünungen und vertikale Begrünungen der Fassaden empfohlen. Am Pfeiler des Konstantinpfeilers und einer hier zu lokalisierenden Aussichtsplattform entsteht ein Treppenabgang mit Rampe in Verlängerung des Grünzugs zwischen Kaiserstraße und Südallee. Auf die nahe gelegene Barbara- und Kaisertherme wird verwiesen.

5 Ost-Ufer

Die Ufergestaltung erfolgt analog zur Gestaltung des West-Ufers (s.o.), wobei die Aufspannung der Exedren versetzt erfolgt. Die Gestaltung rückt die Stadt an das Ufer der Mosel, eine städtische Promenade entsteht. Die bestehenden Fragmente der Stadtmauer mit Pegelhäuschen werden in die Neugestaltung integriert und ins Leben zurückgeholt.

Einen Zielpunkt findet die Wegführung im neuen Hafen am „alten Krahn“. Der Bereich um den „alten Krahn“ wird als Hafenbecken für Wassertouristen ausgebildet. Ins Wasser ragende Stege, die die Figur des Halbbogens aufnehmen, dienen als Anlegestellen auch für Paddel- und Ruderboote eines hier anzusiedelnden Bootsverleihs. Die mögliche Attraktivität eines Fährbetriebs zur Pferdeinsel ist zu prüfen.

Die nach historischem Vorbild mit Kleinstein gepflasterte Platzfläche um den „alten Krahn“ reicht bis zur Uferkante. Sie ermöglicht einen direkten Zugang zum Wasser. Großzügige Sitzstufen bieten die Möglichkeit zum Verweilen ebenso wie die Holzterrasse der neu integrierten Gastronomie mit ihrem Blick über die Mosel zur Römerbrücke. Hier schließt der übergeordnete Moselradweg an.

Erreichbar ist der neue Hafen ebenfalls durch eine Unterführung der Krahnenuferstraße, die über die Krahnstraße eine direkte Verbindung zur Altstadt bietet und an den übergeordneten Mosel-Radweg anschließt.

5 Ost-Ufer

Die Ufergestaltung erfolgt analog zur Gestaltung des West-Ufers (s.o.), wobei die Aufspannung der Exedren versetzt erfolgt. Die Gestaltung rückt die Stadt an das Ufer der Mosel, eine städtische Promenade entsteht. Die bestehenden Fragmente der Stadtmauer mit Pegelhäuschen werden in die Neugestaltung integriert und ins Leben zurückgeholt.

Einen Zielpunkt findet die Wegführung im neuen Hafen am „alten Krahn“. Der Bereich um den „alten Krahn“ wird als Hafenbecken für Wassertouristen ausgebildet. Ins Wasser ragende Stege, die die Figur des Halbbogens aufnehmen, dienen als Anlegestellen auch für Paddel- und Ruderboote eines hier anzusiedelnden Bootsverleihs. Die mögliche Attraktivität eines Fährbetriebs zur Pferdeinsel ist zu prüfen.

Die nach historischem Vorbild mit Kleinstein gepflasterte Platzfläche um den „alten Krahn“ reicht bis zur Uferkante. Sie ermöglicht einen direkten Zugang zum Wasser. Großzügige Sitzstufen bieten die Möglichkeit zum Verweilen ebenso wie die Holzterrasse der neu integrierten Gastronomie mit ihrem Blick über die Mosel zur Römerbrücke. Hier schließt der übergeordnete Moselradweg an.

Erreichbar ist der neue Hafen ebenfalls durch eine Unterführung der Krahnenuferstraße, die über die Krahnstraße eine direkte Verbindung zur Altstadt bietet und an den übergeordneten Mosel-Radweg anschließt.



Lichtinszenierung Brücke 2015



historische Stadtstruktur



Grünräume



Verbindung zur Mosel



Städtebauliche Einordnung M 1:5000



Verzahnung der Grün- und Stadträume

Als die im Jahre 16 v. Chr. gegründete und somit älteste deutsche Stadt charakterisiert sich Trier über verschiedene historische Schichten, die sich vor allem im Bereich des Alleerings überlagern und teilweise als Relikte im Stadtgefüge noch heute erkennbar und erlebbar sind. Dazu zählen vor allem Teile der römischen Bauten, wie die Kaiserthermen, die Porta Nigra, die Barbarathermen und natürlich die Römerbrücke und einige mittelalterliche Bauten wie die Liebfrauenkirche und der Dom.

Durch die Neugestaltung werden die Verbindungen über und entlang der Mosel attraktiver gestaltet. Die beiden Uferseiten stehen im Wechselspiel zwischen Vegetation und bebauten Flächen, offenen und räumlich gefassten Abschnitten. Die Ostseite, geprägt durch die Altstadt und den Alleering, steht der Westseite mit der Neustadt und dem landschaftlich prägenden Markusberg und der Eifelhügellinie gegenüber. Die unterschiedlichen Charaktere der beiden Uferseiten werden hervorgehoben.

Für den kurzfristigen Planungsraum 2015 wird die Verkehrsfläche der Römerbrücke von drei auf zwei Fahrspuren reduziert. Dem Fuß- und Radverkehr wird mehr Platz eingeräumt. Die Brücke wird zur Flanierzone und ermöglicht einen atemberaubenden Ausblick, flussab- und aufwärts über das Moseltal. Die Inszenierung der Brückennische während der Nachtstunden wird durch ein neues Beleuchtungskonzept verstärkt.

Bis 2025 wird die Brücke wieder auf den historischen Grundriss von 10,15 m zurückgebaut und dient nur noch dem städtischen Bus- und Langsamverkehr. Die Brücke übernimmt weiterhin die historische Verbindungsfunktion, wird jedoch auch zum Aufenthaltsort und kann als Wahrzeichen zum attraktiven Veranstaltungsort werden. Damit die Römerbrücke ihrer heutigen Funktion als Bindeglied zwischen dem historischen Stadtteil Trier und dem wesentlich später entstandenen Trier West gerecht wird, entsteht an beiden Uferseiten eine neue Entréesituation, welche die städtebauliche Situation an den Brückenköpfen der Römerbrücke neu ordnet. Da sich die bestehende Bebauung durch ihre Proportion nur unzureichend in die Ufersilhouette einfügt, sowie als Trennung zwischen Uferzone und Innenstadt wirkt, wird diese ersetzt. Entlang des Alleerings wird der offene Blockrand konsequent geschlossen. Die neue, differenzierte Bebauung aus „townhouses“ mit drei Geschossen fügt sich in den Bestand ein. Durch die Unterteilung in einzelne Gebäude entsteht so eine angemessene und abwechslungsreiche Uferansicht, die sich als klare

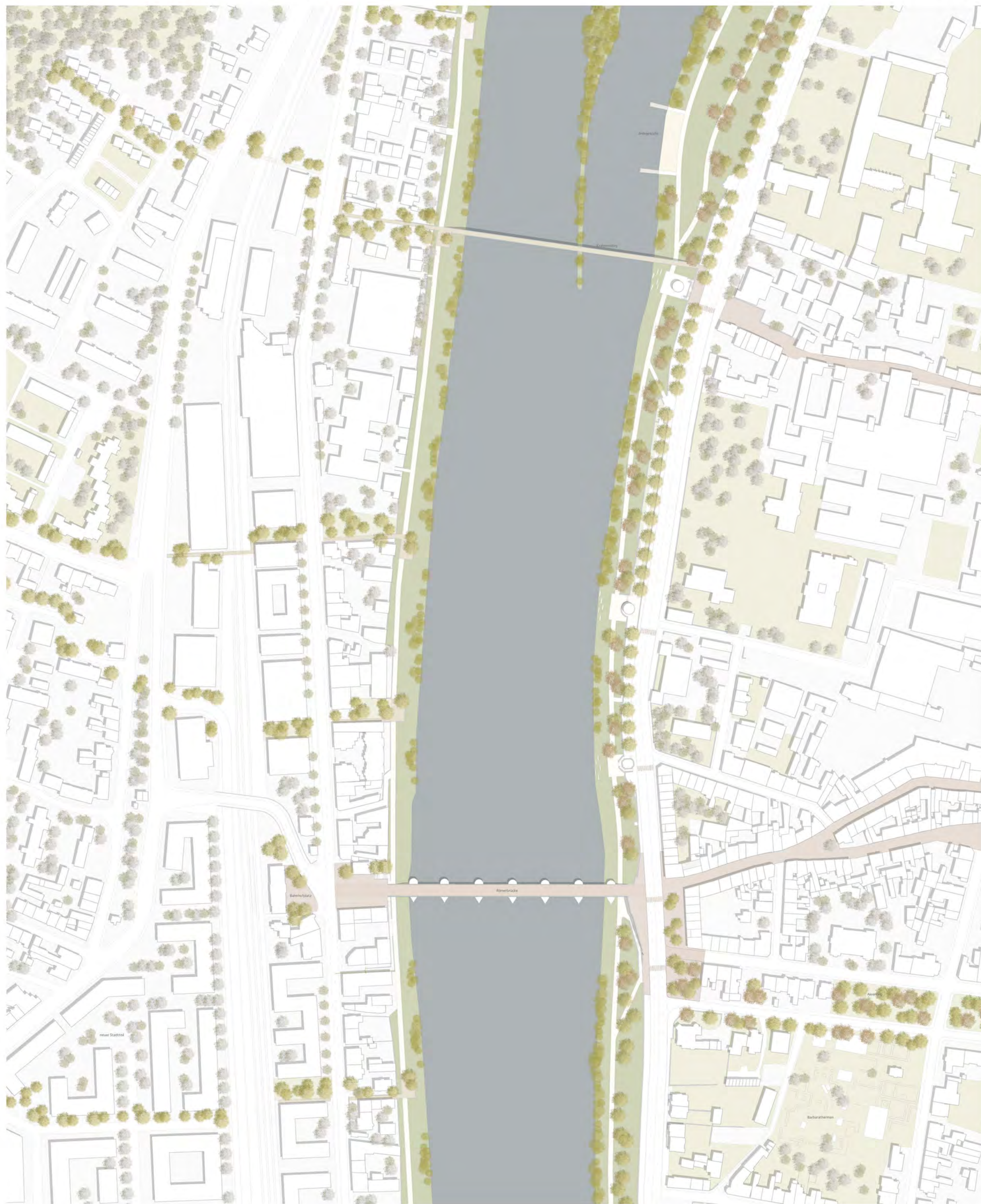
Einheit präsentiert. Die neu geordnete Blockrandbebauung schließt nach Süden mit einem Hochpunkt aus fünf Geschossen ab und dient als Orientierungspunkt am Ufer der Römerbrücke. Unterhalb der Karl-Marx-Straße wird die Bebauung von der Straße abgerückt und spannt eine neue Platzsituation auf. Dieser neue Raum am St-Barbara Ufer wird im Norden durch einen Hochpunkt begrenzt und stellt eine neue Verbindung zur Innenstadt her. Entlang der Platzkante sind die Gebäude viergeschossig und schaffen einen selbstbewussten Abschluss der Raumkante. In der zum Wasser orientierten Sockelzone werden Flächen für Gewerbe und Gastronomie angeordnet, die über den Freibereich mit der Uferzone in Verbindung treten. Die momentane Situation am westlichen Brückenkopf stellt sich jährlich dar. Durch die aufgerissenen Bebauungsstrukturen werden keine eindeutigen Räume und Plätze ausgebildet. Der markante Bahnhofsbau im Norden des Brückenkopfes bleibt erhalten. Dem gegenüber wird ein winkelförmiges Gebäude angeordnet, das die Raumkante zum Bahnhofsbau und die Kante der Straßenbebauung aufnimmt. Dadurch spannt sich auch linksseitig der Römerbrücke ein neuer, einladender Platz auf. Dieser fünfgeschossige Baukörper bildet ein Pendant zum östlichen Brückenkopf und tritt mit diesem in Beziehung. Es wird je ein neuer „point de vue“ an den Endpunkten der Römerbrücke geschaffen. Um eine Beziehung zwischen dem Bahnhof und dem Moselufer zu schaffen, erweitert sich die Platzfläche als fließender Raum durch das Gebäude bis hin zum Ufer der Mosel. So entsteht eine Raumfolge zwischen öffentlichem Bahnhofplatz und einem intimen Terrassenbereich, der sich entlang der Mosel ausbildet. Von hier kann der Besucher von der Straße abgewandt den Blick auf den Fluss genießen und über die Treppenanlagen an das tiefergelegene Ufer gelangen. Kleine Interventionen auf beiden Uferseiten generieren Rast- und Verweilplätze an der Mosel. Die Verbreiterung des Moselerpfades auf 4 m schafft genügend Platz für verschiedenste Arten des Langsamverkehrs (Spazierengehen, Fahrradfahren, Inlinekaten). Im östlichen Bereich schiebt sich die historische Altstadt in Form von Reiketen, wie die historischen Kräne von 1413, und angelegten Stadtbalkonen durch den Grüngürtel (mittelalterliche Stadtmauer) und gestaltet kontemplative Ruhepausen im hektischen Stadtgefüge. Die freigestellten Blickachsen nehmen einerseits die Verbindung zwischen Innenstadt und Ufer auf, andererseits erzeugen sie Ausblicke und Kontakt zur Mosel und dem gegenüberliegenden Trier West. Aus dem Westen zieht sich die Natur der angrenzenden Eifel durch die Stadt und schafft attraktive Anbindungen zur Mosel. Die Baumschleier tragen zur Strukturierung des

Stadtteils bei, akzentuieren die westliche Ufersilhouette und bilden am Ufer hochwertige Rast- und Verweilplätze mit Bezug zum Wasser aus. Die mittelalterliche, teils römische Stadtmauer mit ihren Gebäuden wird inszeniert und geordnet, um einen Rundweg um das mittelalterliche Trier zu kreieren, der zu den unterschiedlichsten Sehenswürdigkeiten leitet. Als Rückgrat der mittelalterlichen Stadtentwicklung wird die Karl-Marx-Straße bis 2025 als Fußgängerzone umgestaltet. Sie bietet als Verlängerung der Römerbrücke, vorbei an den mittelalterlichen Plätzen (Hauptmarkt und Kornmarkt) zur römischen Porta Nigra eine wichtige und zentrale Verbindung. Der östliche Brückenkopf wird durch die erweiterten Platzflächen mit hoher Aufenthaltsqualität, Einzelhandels- und Gastronomie und einer besseren Zugänglichkeit seiner Werbefunktion gerecht. Im Rahmen der Neugestaltung werden die direkten Zugänge von der Innenstadt zum Moselufer verbessert und mit sicheren Fußgängerwegen erneuert.

Das Licht ist bestimmend für die gefühlte Atmosphäre. Blendfreie Leuchten, die gezielt die architektonischen und räumlichen Interventionen begleiten und ihrer Funktion entsprechend aufleuchten, sorgen für gute Orientierung und eine selbstverständliche Erscheinung. Das Lichtkonzept nimmt die Grundidee und Geometrie der Plätze und Wege auf. Mastleuchten erhellen den öffentlichen Raum und lassen ihn auch nachts zum sicheren Ort werden. Ihre Anordnung erzeugt helle und weniger helle Zonen, sodass ein Abend- und Nachtambiente mit zonal hervortretenden Lichtseilen entsteht. Integrierte Leuchten erhellen die Brückenbögen und lassen die Römerbrücke zusammen mit den Mastleuchten auf der Brücke in den Abend- und Nachtstunden zum stimmungsvollen Ganzen werden.

Natursteinpflaster und ein schwerlasttauglicher, kleinformatiger Plattenbelag aus dem gleichen Stein befestigen die Plätze und Brückenoberfläche. Einheitliche Informationsflächen leiten die Besucher entlang des ehemaligen Standortes der mittelalterlichen Stadtmauer zu den anachronistischen Monumenten und ihren Geschichten. Darüberhinaus befinden sich im gesamten Stadtgebiet verteilt Tafeln auf Corten-Steel-Platten, die über die römischen Baudenkmäler informieren. Zwei verschiedene Brautöne lassen den Pfad in eine mittelalterliche und römische Erkundungstour differenzieren. Die Informationsflächen beherbergen historische Grundrisse, Geschichte und kleine Anekdoten aus der Vergangenheit, welche den Besuchern eine Vorstellung von den damaligen Verhältnissen vermittelt.





Konzeptplan M 1:1000



Schnittansicht westlicher Brückenkopf M 1:500



Ansicht westliches Ufer M 1:500

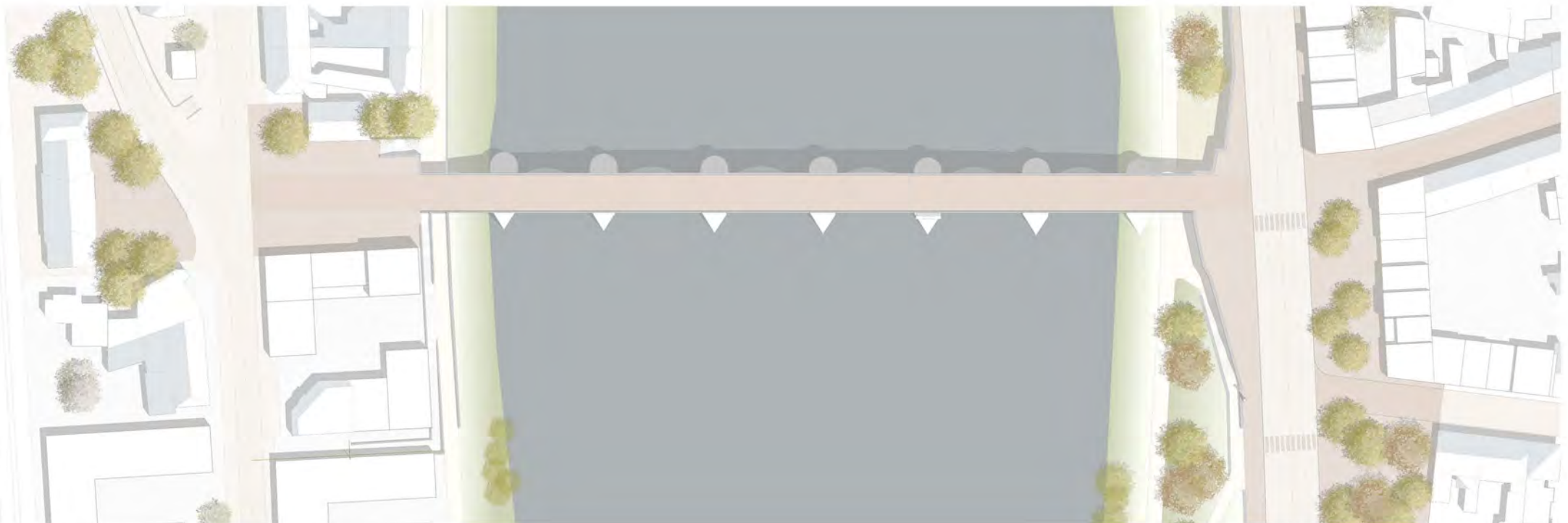




Römerbrücke Gestaltung 2025



Lageplan/Entwicklungsperspektive 2015 M 1:500



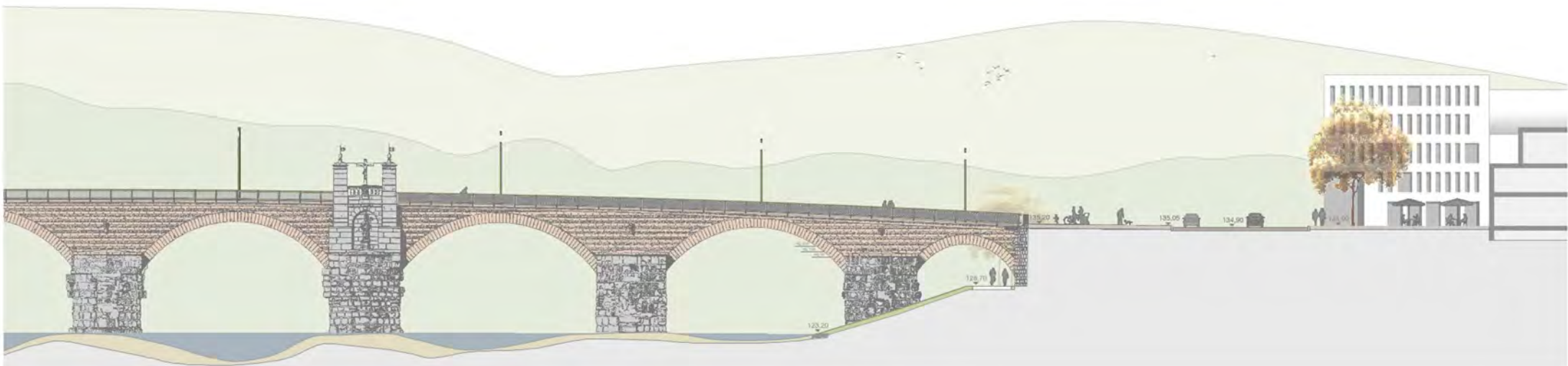
Lageplan/Entwicklungsperspektive 2025 M 1:500



Ansicht östliches Ufer M 1:500



Lageplan östlicher Brückenkopf M 1:200



Schnittansicht östlicher Brückenkopf M 1:200



Lageplan Fußgängerbrücke M 1:200



Schnittansicht Römerbrücke
Geländer / Mastleuchte M 1:50

Trier | Römerbrücke und Umfeld

Als die im Jahre 16 v. Chr. gegründete und somit älteste deutsche Stadt charakterisiert sich Trier über verschiedene historische Schichten, die sich vor allem im Bereich des Alleerings überlagern und teilweise als Relikte im Stadtgefüge noch heute erkennbar und erlebbar sind. Dazu zählen vor allem Teile der römischen Bauten, wie die Kaiserthermen, die Porta Nigra, die Barbarathermen und natürlich die Römerbrücke und einige mittelalterliche Bauten wie die Liebfrauenkirche und der Dom.

Durch die Neugestaltung werden die Verbindungen über und entlang der Mosel attraktiver gestaltet. Die beiden Uferseiten stehen im Wechselspiel zwischen Vegetation und bebauten Flächen, offenen und räumlich gefassten Abschnitten. Die Ostseite, geprägt durch die Altstadt und den Alleering, steht der Westseite mit der Neustadt und dem landschaftlich prägenden Markusberg und der Eifelhügelkette gegenüber. Die unterschiedlichen Charaktere der beiden Uferseiten werden hervorgehoben.

Für den kurzfristigen Planungsraum 2015 wird die Verkehrsfläche der Römerbrücke von drei auf zwei Fahrspuren reduziert. Dem Fuß- und Radverkehr wird mehr Platz eingeräumt. Die Brücke wird zur Flanierzone und ermöglicht einen atemberaubenden Ausblick, flussab- und aufwärts über das Moseltal. Die Inszenierung der Brückenansicht während der Nachtstunden wird durch ein neues Beleuchtungskonzept verstärkt.

Bis 2025 wird die Brücke wieder auf den historischen Grundriss von 10,15 m zurückgebaut und dient nur noch dem städtischen Bus- und Langsamverkehr. Die Brücke übernimmt weiterhin die historische Verbindungsfunktion wird jedoch auch zum Aufenthaltsort und kann als Wahrzeichen zum attraktiven Veranstaltungsort werden.

Damit die Römerbrücke ihrer heutigen Funktion als Bindeglied zwischen dem historischen Stadtteil Trier und dem wesentlich später entstandenen Trier West gerecht wird, entsteht an beiden Uferseiten eine neue Entréesituation, welche die städtebauliche Situation an den Brückenköpfen der Römerbrücke neu ordnet. Da sich die bestehende Bebauung durch ihre Proportion nur unzureichend in die Ufersilhouette einfügt, sowie als Trennung zwischen Uferzone und Innenstadt wirkt, wird diese ersetzt. Entlang des Johanniterufers wird der offene Blockrand konsequent geschlossen. Die neue, differenzierte Bebauung aus „townhouses“ mit drei Geschossen fügt sich in den Bestand ein. Durch die Unterteilung in einzelne Gebäude entsteht so eine angemessene und abwechslungsreiche Uferansicht, die sich als klare Einheit präsentiert. Die neu geordnete Blockrandbebauung schließt nach Süden mit einem Hochpunkt aus fünf Geschossen ab und dient als Orientierungspunkt am Ufer der Römerbrücke. Unterhalb der Karl-Marx-Straße wird die Bebauung von der Straße abgerückt und spannt eine neue Platzsituation auf. Dieser neue Raum am St.-Barbara Ufer wird im Norden durch einen Hochpunkt begrenzt und stellt eine neue Verbindung zur Innenstadt her. Entlang der Platzkante sind die Gebäude viergeschossig und schaffen einen selbstbewussten Abschluss der Raumkante. In der zum Wasser orientierten Sockelzone werden Flächen für Gewerbe und Gastronomie angeordnet, die über den Freibereich mit der Uferzone in Verbindung treten.

Die momentane Situation am westlichen Brückenkopf stellt sich ähnlich dar. Durch die aufgerissenen Bebauungsstrukturen werden keine eindeutigen Räume und Plätze ausgebildet. Der markante Bahnhofsaltbau im Norden des Brückenkopfes bleibt erhalten. Dem gegenüber wird ein winkelförmiges Gebäude angeordnet, das die Raumkante zum Bahnhofsgebäude und die Kante der Straßenbebauung aufnimmt. Dadurch spannt sich auch linksseitig der Römerbrücke ein neuer, einladender Platz auf. Dieser fünfgeschossige Baukörper bildet ein Pendant zum östlichen Brückenkopf und tritt mit diesem in Beziehung. Es wird je ein neuer „point de vue“ an den Endpunkten der Römerbrücke geschaffen. Um eine Beziehung zwischen dem Bahnhof und dem Moselufer zu schaffen, erweitert sich die Platzfläche als fließender Raum durch das Gebäude bis hin zum Ufer der Mosel. So entsteht eine Raumfolge zwischen öffentlichem Bahnhofplatz und einem intimeren Terrassenbereich, der sich entlang der Mosel ausbildet. Von hier kann der Besucher von der Straße abgewandt den Blick auf den Fluss genießen und über die Treppenanlagen an das tiefergelegene Ufer gelangen.

Kleine Interventionen auf beiden Uferseiten generieren Rast- und Verweilplätze an der Mosel. Die Verbreiterung des Moselleinpfades auf 4 m schafft genügend Platz für verschiedenste Arten des Langsamverkehrs (Spaziergehen, Fahrradfahren, Inlineskaten). Im östlichen Bereich schiebt sich die historische Altstadt in Form von Relikten, wie die historischen Krane von 1413, und angelagerten Stadtbalkonen durch den Grüngürtel (mittelalterliche Stadtmauer) und gestaltet kontemplative Ruhepausen im hektischen Stadtgefüge. Die freigestellten Blickachsen nehmen einerseits die Verbindung zwischen Innenstadt und Ufer auf, andererseits erzeugen sie Ausblicke und Kontakt zur Mosel und dem gegenüberliegenden Trier West. Aus dem Westen zieht sich die Natur der angrenzenden Eifel durch die Stadt und schafft attraktive Anbindungen zur Mosel. Die Baumschleier

tragen zur Strukturierung des Stadtteils bei, akzentuieren die westliche Ufersilhouette und bilden am Ufer hochwertige Rast- und Verweilplätze mit Bezug zum Wasser aus.

Die mittelalterliche, teils römische Stadtmauer mit ihren Gehölzen wird inszeniert und geordnet, um einen Rundweg um das mittelalterliche Trier zu kreieren, der zu den unterschiedlichsten Sehenswürdigkeiten leitet. Als Rückgrat der mittelalterlichen Stadtentwicklung wird die Karl-Marx-Straße bis 2025 als Fußgängerzone umgestaltet. Sie bietet als Verlängerung der Römerbrücke, vorbei an den mittelalterlichen Plätzen (Hauptmarkt und Kornmarkt) zur römischen Porta Nigra eine wichtige und zentrale Verbindung. Der östliche Brückenkopf wird durch die erweiterten Platzflächen mit hoher Aufenthaltsqualität, Einzelhandel und Gastronomie und einer besseren Zugänglichkeit seiner Welterbefunktion gerecht. Im Rahmen der Neugestaltung werden die direkten Zugänge von der Innenstadt zum Moselufer verbessert und mit sicheren Fußgängerquerungen erneuert.

Das Licht ist bestimmend für die gefühlte Atmosphäre. Blendfreie Leuchten, die gezielt die architektonischen und räumlichen Interventionen begleiten und ihrer Funktion entsprechend aufhellen, sorgen für gute Orientierung und eine selbstverständliche Erscheinung. Das Lichtkonzept nimmt die Grundidee und Geometrie der Plätze und Wege auf. Mastleuchten erhellen den öffentlichen Raum und lassen ihn auch nachts zum sicheren Ort werden. Ihre Anordnung erzeugt hellere und weniger helle Zonen, sodass ein Abend- und Nachtambiente mit zonal hervortretenden Lichtinseln entsteht. Integrierte Leuchten erhellen die Brückenbögen und lassen die Römerbrücke zusammen mit den Mastleuchten auf der Brücke in den Abend und Nachtstunden zum stimmungsvollen Ganzen werden.

Natursteinpflaster und ein schwerlasttauglicher, kleinformatiger Plattenbelag aus dem gleichen Stein befestigen die Plätze und Brückenoberfläche. Einheitliche Informationstafeln leiten die Besucher entlang des Standortes der ehemaligen mittelalterlichen Stadtmauer zu den anachronistischen Monumenten und ihren Geschichten. Darüberhinaus befinden sich im gesamten Stadtgebiet verteilt Tafeln auf Corten-Stahl-Platten, die über die römischen Baudenkmäler informieren. Zwei verschiedene Brauntöne lassen den Pfad in eine mittelalterliche und römische Erkundungstour differenzieren. Die Informationstafeln beherbergen historische Grundrisse, Geschichte und kleine Anekdoten aus der Vergangenheit, welche den Besuchern eine Vorstellung von den damaligen Verhältnissen vermitteln.

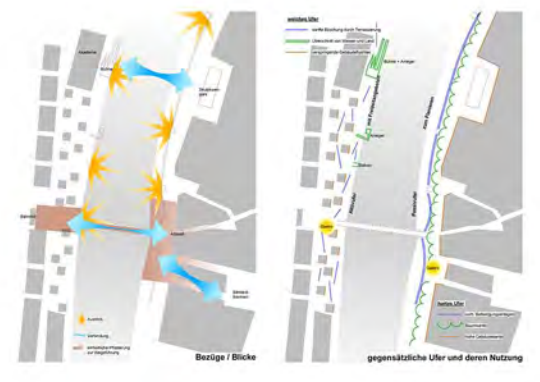


Gestaltungskonzept

Die historisch geprägte Stadfigur Triers ist heute kaum noch spürbar. Die vielen schönen Denkmäler leiden unter der Heterogenität des Materials und verlieren so an Wirkung. Der ursprüngliche Städteingang am östlichen Brückenkopf ist durch die Verkehrsführung verbaut und als Eingang nicht mehr erlebbar. Entwurfsziel ist, die alten Steine wieder aufblühen zu lassen.

Die Leitidee „Steinblüte“ versinnbildlicht einerseits das Wiederaufblühen der ehrwürdigen Stadt Trier, andererseits das Betonen des steinernen bzw. römischen Erbes. Das Material- und Grünflächen-Konzept des Entwurfs setzt diese Zielsetzung konsequent um. Durch das klare Grundgerüst erfordert die Neugestaltung keine gravierenden Umstrukturierungen. Sie werden im Wesentlichen auf wenige städtebauliche Eingriffe und Ergänzungen beschränkt, mit dem Ziel einer funktionalen Aufwertung und eines strukturierten Erscheinungsbildes. Grundlagen des Gestaltungskonzeptes sind die Ausarbeitung der besonderen Topografie der Uferzonen, die historische Aufarbeitung der Römerbrücke, die Anbindung des Stadtraums an die Mosel, sowie die einheitliche Gestaltung der Wege und die Verbindung der Straßenzüge in die historische Stadt mit den Barbarathermen.

Der Stadtzugang von Westen bis in die Altstadt wird durch einen einheitlichen Bodenbelag und das Betonen und Reparieren der städtebaulichen Situationen wie Plätze und „Tore“ markiert. Das Steinere Erbe, wie die Römerbrücke und die alte Stadtmauer werden mit Licht akzentuiert und dadurch wieder erlebbar gemacht. Durch die Aufwertung dieser Zone wird die Altstadt wieder an die Mosel angebunden.



Ostufer

An der Römerbrücke wird die Lage der Stadt im übergeordneten Landschaftsraum des Moseltals erlebbar. Dabei sind die beiden Ufer sehr unterschiedlich. An der Ostseite zeigt das befestigte „harte“ Ufer die historische Grenze der Stadt. Daher ist hier eine urbane Gestaltung geplant. Der Alleering um den historischen Kern wird entlang des Ufers ergänzt. Die im Verkehrskonzept vorgeschlagene Reduzierung des Verkehrs an der Uferstraße erlaubt 2025 eine großzügige Promenade für Fußgänger und Radfahrer entlang der Mosel. Sie wird durch eine Doppelreihe Ahorn (Acer platanoides 'Emerald Queen') eingefasst, die durch ihren breiten Wuchs ein Dach bilden. Die lückenhaft bebauten Stadtkante wird durch Säuleneichen (Quercus robur 'Fastigiata') ergänzt. Die vorhandenen Bäume können in diese Allee integriert werden. An „Fenster“ wird die Allee unterbrochen, um Sichtbezüge zum neu gestalteten Westufer herzustellen und Blickachsen zu konstruieren. Am östlichen Brückenkopf zwischen Dampfschiffstraße und Kaiserstraße wird eine Stadtraumkorrektur vorgeschlagen. Die lückenhaften Blöcke werden durch Bebauung geschlossen, um den historischen Städteingang der Karl-Marx-Straße zu betonen und ein monolithisches Erscheinungsbild zu schaffen. Auf dem nun gefassten Freiraum entsteht eine Fläche für Außengastronomie und Touristeninformation.

Der untere Uferweg verbindet die übergeordneten Wanderwege entlang der Mosel. Über Treppen und Rampen gelangt man auf das höhere Niveau der Allee. Zwischen Kaiserstraße und Südallee wird der Stadtraum bewusst von Bebauung freigehalten, um den städtebaulichen Bezug zur Barbaratherme zu stärken, ausformuliert durch einen grünen Platz, der sich bis zur Promenade erstreckt.

Die Urbanität des Ostufers wird unterstützt durch einen öffentlichen Skulpturenpark zwischen Krankenhaus und Schwesternwohnheim.

Westufer

Das Westufer wird weicher gestaltet, der vorhandene Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten.

Entlang der Luxemburger Straße soll unterschiedlichste Wohnbebauung angeboten werden: auf der westlichen Seite eine klare städtebauliche Kante mit vier geschossigen Mehrfamilienhauszeilen, hingegen auf der östlichen Seite eine sich Richtung Wasserkante auflösende Bebauung mit zwei bis viergeschossigen Solitärbauten, die sich lose in den terrassierten, baumbestandenen Wiesen verteilen.

Die neue Bebauung für 2025 hebt die bisherige Trennung der Uferebenen auf und sorgt so für eine Durchgrünung vom Moselufer bis zum oberen Straßenniveau. Über die Terrassierung werden die öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräume separiert.

Das Gelände der europäischen Akademie im ehemaligen Schlachthofareal wird durch eine große Treppen-, Park- und Steganlage an das Ufer angebunden, so dass hier ein wichtiger Aufenthaltsraum und „viewpoint“ direkt an der Mosel entsteht, der auch als Bühne genutzt werden kann. Durch die Gestaltung des Querschnittes entstehen Sitzstufen. Diese werden mit einem kern, behandeltem Hartholz mit einem warmen und angenehmen Farbton belegt und damit als Sitzfläche nutzbar. Ihm direkt gegenüber befindet sich die Grünfläche des Skulpturenparks am Krankenhaus.

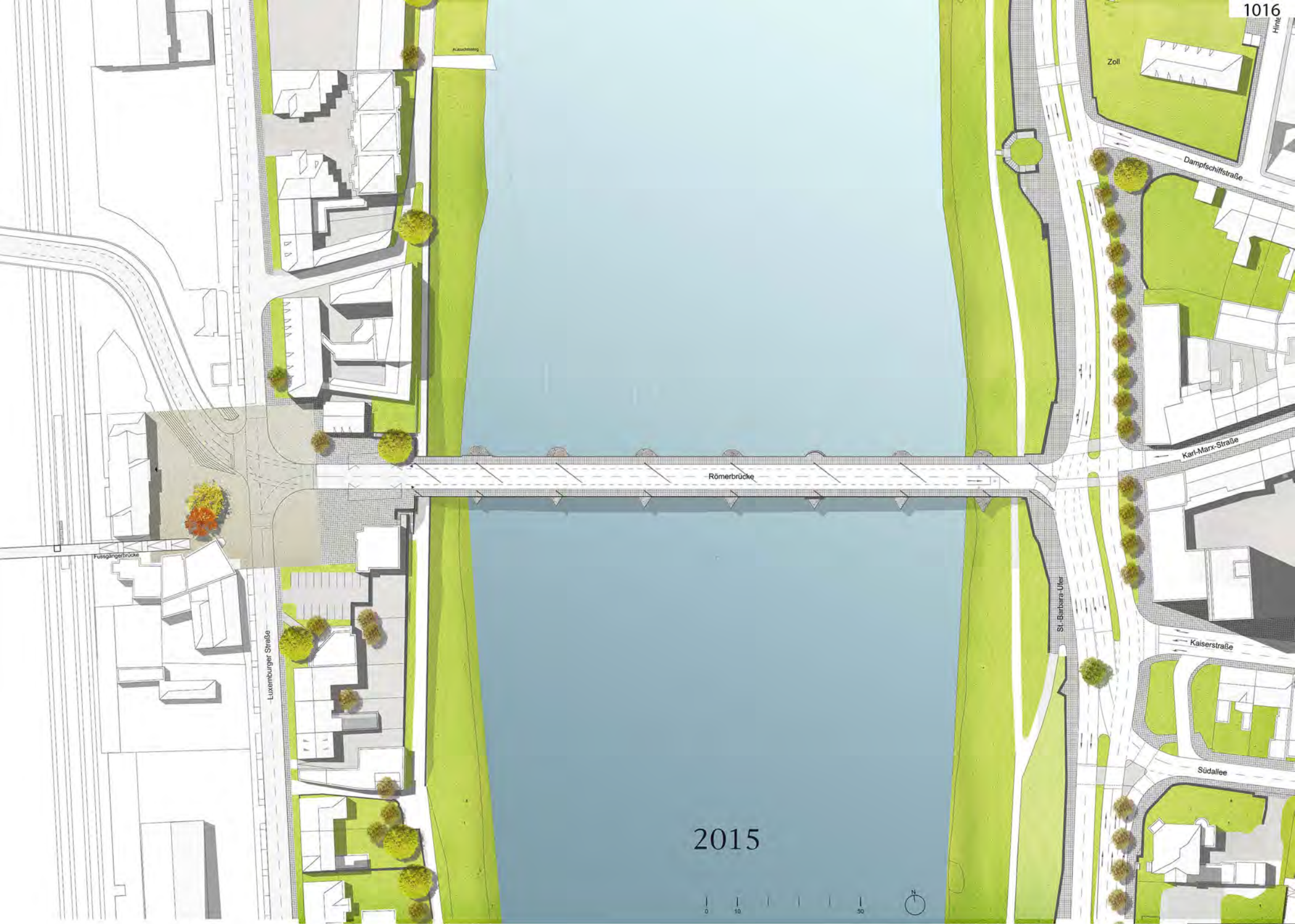
Am westlichen Brückenkopf wird der Raum durch neue Bebauung südlich des zukünftigen Westbahnhofs Ecke Luxemburgerstraße gefasst. Es entsteht ein zentraler Platz als Startpunkt zur Erkundung der Neu- und Altstadt.

Für die Fußgänger wird zusätzlich eine neue attraktive Überquerung der Gleisanlagen angeboten.



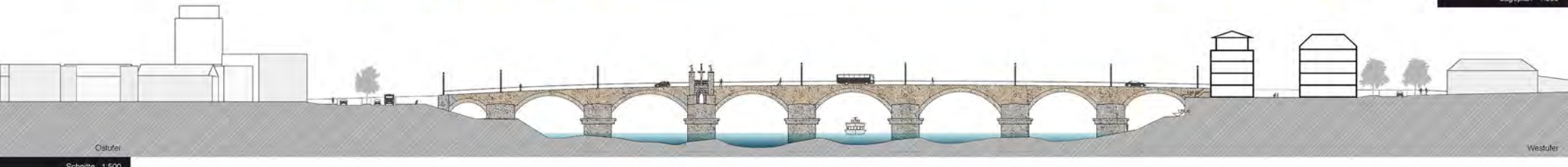
TRIER - RÖMERBRÜCKE UND UMFELD



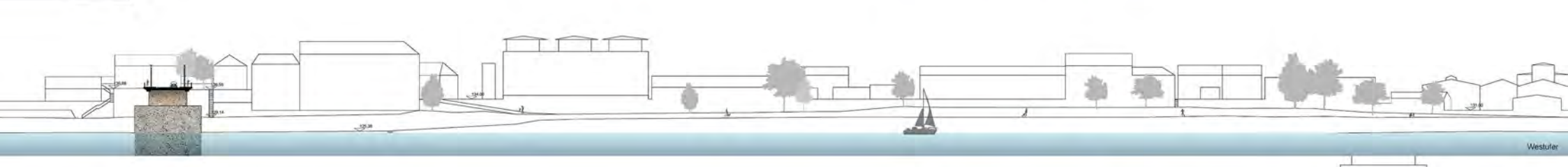


2015

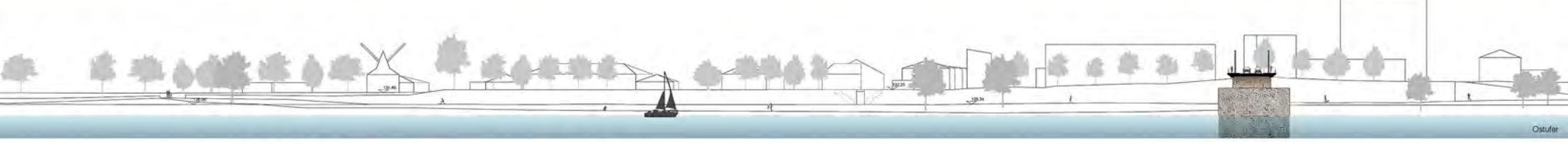
Lageplan 1:500



Schnitte 1:500



Westufer



Ostufur



Verkehrskonzept

In der kurzfristigen Entwicklungsperspektive bleibt die Römerbrücke in ihrer heutigen Breite erhalten. Die Verkehrsflächen werden zugunsten des Fußgängerverkehrs im Trennungsprinzip neu aufgeteilt. Für den Radverkehr werden auf der Brücke Schutzstreifen markiert, im Übergang zum östlichen Brückenkopf wird ein erweiterter Aufstellstreifen angeordnet. Darüber hinaus werden die Verkehrsflächen an beiden Brückenköpfen reduziert, wobei die Möglichkeiten am östlichen Ufer aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen hier deutlich eingeschränkter sind.

Der östliche Brückenkopf wird gemäß den Empfehlungen des Verkehrsgutachtens unter Wegfall der Linksabbiegespur aus dem Johanniterufer zur Römerbrücke umgebaut. Durch die Anlage breiter Furten können die Radfahrer und Fußgänger geschickt über die Uferstraße geführt werden. Weitere Querungsteilen befinden sich entlang der Uferstraße an den einmündenden Straßen und Wegen. Hier wird der bestehende Mittelstreifen zur Anlage einer Mittelinsel für Fußgänger erweitert. Die Busbuch südlich der Römerbrücke wird in Höhe der bestehenden Haltestelle nördlich der Brücke verlegt. Der Radverkehr wird am östlichen Moselufer westlich der Fahrbahn durchgängig auf einem Zweirichtungsradiusweg geführt. Parallel wird der bestehende Moselradweg erweitert. Zusätzlich wird ein Zweirichtungsradiusweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee angeordnet. Der westliche Brückenkopf wird unter Beibehaltung sämtlicher Verkehrsbeziehungen umgebaut. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und der vorhandenen Topographie wird der Knotenpunkt Römerbrücke / Aachener Straße mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Diese Ausbauform gewährleistet eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehre und durch den im Vergleich zum Bestand deutlich reduzierten Ausbau verkürzen sich die Querungslängen für Fußgänger und Radfahrer. Darüber hinaus entstehen Flächen, die unter anderem für die Anlage von barrierefreien Bushaltestellen genutzt werden können. Diese werden als klassische Haltestellen auf der Fahrbahn ausgebaut. Bei den prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen und der Taktfrequenz ist dies möglich und verdeutlicht gleichzeitig die Bedeutung des ÖPNV. Die Anbindung des geplanten Westbahnhofes erfolgt über eine neue Treppenanlage sowie wie barrierefrei über die Aachener Straße.

Schwarzplan 1:5000



Beleuchtungskonzept

Ziel des Beleuchtungskonzeptes ist es die historische Innenstadt mit ihrem Charakter und den historisch wertvollen Bauten zurückhaltend, harmonisch, stimmungs- und spannungsvoll zu beleuchten. Minimalistisch schlank Säulen, welche individuell neben der Grundbeleuchtung mit Scheinwerfern, Kameras oder Projektoren ausgestattet werden können, beleuchten den Bereich der Römerbrücke mit den Hauptzuwegungen. Die Besonderheit der hohen Stelen „Modulum“ von der Firma Schreder verleiht der Stadt Trier eine eigene Identität. Diese erzählen stimmungsvoll die Geschichte der Stadt, indem sie das Volumen der Straßen und Wege beleuchten.

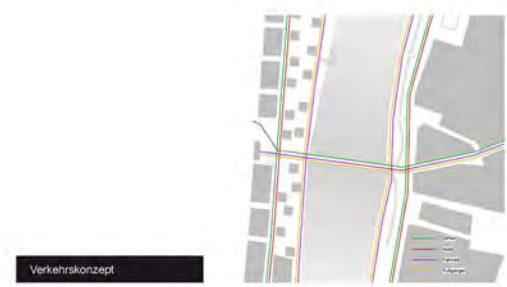
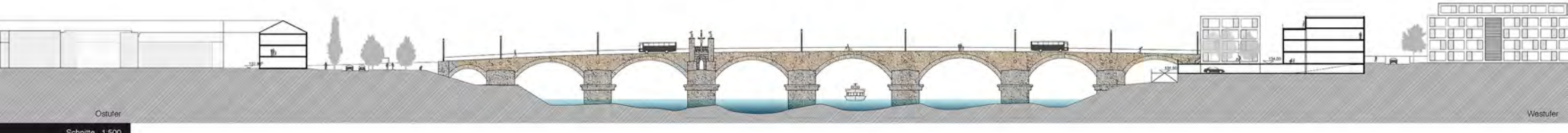
In den angrenzenden StraÙenzügen werden die gleichen Leuchtstelen verwendet und in ihrer Höhe an den jeweiligen Maßstab des StraÙenraums angepasst. Dabei bleibt durch Anordnung und Höhe gewährleistet, dass die neuen Leuchten weder die Sicht noch den Lieferverkehr behindern werden. Stelen sind an der Moselpromenade sowie auf dem Bahnhofplatz positioniert und markieren die jeweilige besondere Position. Diese Bereiche erhalten zusätzlich zur Grundbeleuchtung entsprechend ihrer Aufenthaltsqualität eine atmosphärische Beleuchtung der Bäume und Sitzgelegenheiten.

Die Römerbrücke bekommt zusätzlich unterseitig Leuchtkörper, die die historische Verstäbung symbolisieren. In der Mosel werden durch Unterwasser-Ilumination die Brückenpfeiler der nicht mehr vorhandenen ersten römischen Brücke dargestellt. Das vorgeschlagene Kunstlichtkonzept unterstützt Orientierung und Raumverständnis, Aufenthaltsqualität und Kommunikation. Die ortsprägenden Fassaden werden mit Bodenstrahlern beleuchtet und dadurch Teil des Innenstadtkonzeptes.





Lageplan 1:500



In der langfristigen Entwicklungsperspektive kann der Querschnitt der Römerbrücke durch den Wegfall der Kfz-Verkehre auf die historische Breite reduziert werden. Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr werden niveaugleich im Mischungsprinzip nebeneinander geführt, wobei für den Busverkehr in der Querschnittsmitte, durch Materialwahl gekennzeichnet, eine eigene Spur verdeutlicht wird. Im Begegnungsfall können die Busse die Seitenräume miteutzen, Aufweitungen sind nicht vorgesehen. Die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert.

Im Sinne eines Ideenwettbewerbs wird für den langfristige Entwicklung davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsbelastungszahlen im Bereich des östlichen Brückenzufers auf die Hälfte reduzieren lassen. Da dann für die leistungsfähige Abwicklung dieser Verkehre ein 2-streifiger Querschnitt und deutlich reduzierte Knotenpunktformen ausreichend sind, können die gewonnenen Flächen für die Anlage einer breiten, beidseitig mit Bäumen besetzten Promenade genutzt werden. An den Querungsstellen zur Stadt hin werden die Baumreihen unterbrochen, so dass direkte und kurze Anbindungen entstehen. Der Querschnitt der Römerbrücke wird über die Uferstraße hinaus in Richtung Karl-Marx-Straße weiter geführt. Hier entsteht eine flächenhafte Querungsmöglichkeit für Busse, Fußgänger und Radfahrer. Die Sicherung erfolgt über eine Lichtsignalanlage.

Die Karl-Marx-Straße bleibt in ihrer verkehrlichen Funktion als Einbahnstraße für Busse und den Kfz-Verkehr erhalten, wird aber im Mischungsprinzip ausgebaut. Der Radverkehr wird entgegen der Einbahnstraßenrichtung zugelassen. Die Geschwindigkeitsregelung der Römerbrücke (30 km/h) wird übernommen, alternativ ist eine Reduzierung in Form einer Tempo-20 Zone oder einer Begegnungszone denkbar.

Der Radverkehr wird am östlichen Moselufer durchgängig im Zweirichtungsverkehr auf der Promenade geführt. Die Erweiterungen des Moselradwegs und der Zweirichtungradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee sowie die Planungen am westlichen Brückenkopf entsprechen der kurzfristigen Entwicklungsperspektive. Ggf. kann am östlichen Brückenkopf die Lichtsignalanlage zurück gebaut werden.



Schwarzplan+Neubau 1:5000



Materialien

Gleiches, im römischen Verband verlegtes Natursteinpflaster aus Granitnaturstein in den Gehbereichen der Brücke und ihrer „Brückenkopfplätze“ bis hinein in die Straßen, die in die Altstadt und zu den Barbarathermen führen, markiert den Zusammenhang zwischen der historischen Altstadt, den Thermen und der Römerbrücke. Ein am Westbahnhof ankommender Reisender wird die Wegeführung in die Altstadt oder zu den Thermen intuitiv begreifen. Die in diesen Bereichen durch den ÖPNV benutzten Fahrflächen erhalten eine Natursteinabspritzung in gleicher Farbe. Die Fahrsprünge werden farblich angepasst asphaltiert. Die angrenzenden Flächen auf der Altstadtseite und auf der Westseite bekommen ein helles Plaster oder Plattenmaterial aus Beton. Die sonstige Stadtmöblierung ist zurückhaltend und sachlich.



Natursteinbelag im römischen Verband



Holzstege



Natursteinbelag Westpromenade



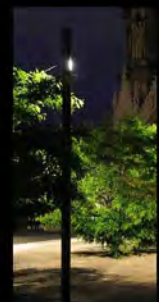
DETAIL



Ahorn und Säuleneiche



IMAGES



Gestaltungskonzept

Die historisch geprägte Stadtfigur Triers ist heute kaum noch spürbar. Die vielen schönen Denkmäler leiden unter der Heterogenität des Materials und verlieren so an Wirkung. Der ursprüngliche Stadteingang am östlichen Brückenkopf ist durch die Verkehrsführung verbaut und als Eingang nicht mehr erlebbar. Entwurfsziel ist, die alten Steine wieder aufblühen zu lassen.

Die Leitidee „Steinblüte“ versinnbildlicht einerseits das Wiederaufblühen der ehrwürdigen Stadt Trier, andererseits das Betonen des steinernen bzw. römischen Erbes. Das Materialien- und Grünflächen- Konzept des Entwurfs setzt diese Zielsetzung konsequent um. Durch das klare Grundgerüst erfordert die Neugestaltung keine gravierenden Umstrukturierungen. Sie werden im Wesentlichen auf wenige städtebauliche Eingriffe und Ergänzungen beschränkt, mit dem Ziel einer funktionalen Aufwertung und eines strukturierten Erscheinungsbildes.

Grundlagen des Gestaltungskonzeptes sind die Ausarbeitung der besonderen Topografie der Uferzonen, die historische Aufarbeitung der Römerbrücke, die Anbindung des Stadtraums an die Mosel, sowie die einheitliche Gestaltung der Wege und die Verbindung der Straßenzüge in die historische Stadt mit den Barbarathermen.

Der Stadtzugang von Westen bis in die Altstadt wird durch einen einheitlichen Bodenbelag und das Betonen und Reparieren der städtebaulichen Situationen wie Plätze und „Tore“ markiert. Das Steinerner Erbe, wie die Römerbrücke und die alte Stadtmauer werden mit Licht akzentuiert und dadurch wieder erlebbar gemacht. Durch die Aufwertung dieser Zone wird die Altstadt wieder an die Mosel angebunden.

Ostufer

An der Römerbrücke wird die Lage der Stadt im übergeordneten Landschaftsraum des Moseltals erlebbar. Dabei sind die beiden Ufer sehr unterschiedlich. An der Ostseite zeigt das befestigte „harte“ Ufer die historische Grenze der Stadt. Daher ist hier eine urbane Gestaltung geplant. Der Alleering um den historischen Kern wird entlang des Ufers ergänzt. Die im Verkehrskonzept vorgeschlagene Reduzierung des Verkehrs an der Uferstraße erlaubt 2025 eine großzügige Promenade für Fußgänger und Radfahrer entlang der Mosel. Sie wird durch eine Doppelreihe Ahorn (*Acer platanoides* 'Emerald Queen') eingefasst, die durch ihren breiten Wuchs ein Dach bilden. Die lückenhaft bebaute Stadtkante wird durch Säuleneichen (*Quercus robur* 'Fastigiata') ergänzt. Die vorhandenen Bäume können in diese Allee integriert werden. An „Fenstern“ wird die Allee unterbrochen, um Sichtbezüge zum neu gestalteten Westufer herzustellen und Blickachsen zu konstruieren. Am östlichen Brückenkopf zwischen Dampfschiffstrasse und Kaiserstraße wird eine Stadtraumkorrektur vorgeschlagen. Die lückenhaften Blöcke werden durch Bebauung geschlossen, um den historischen Stadteingang der Karl-Marx-Straße zu betonen und ein monolithisches Erscheinungsbild zu erschaffen. Auf dem nun gefassten Freiraum entsteht eine Fläche für Außengastronomie und Touristeninformation.

Der untere Uferweg verbindet die übergeordneten Wanderwege entlang der Mosel. Über Treppen und Rampen gelangt man auf das höhere Niveau der Allee.

Zwischen Kaiserstraße und Südallee wird der Stadtraum bewusst von Bebauung freigehalten, um den städtebaulichen Bezug zur Barbaratherme zu stärken, ausformuliert durch einen grünen Platz, der sich bis zur Promenade erstreckt.

Die Urbanität des Ostufers wird unterstützt durch einen öffentlichen Skulpturenpark zwischen Krankenhaus und Schwesternwohnheim.

Westufer

Das Westufer wird weicher gestaltet, der vorhandene Baumbestand bleibt weitestgehend erhalten.

Entlang der Luxemburger Straße soll unterschiedlichste Wohnbebauung angeboten werden: auf der westlichen Seite eine klare städtebauliche Kante mit vier geschossigen Mehrfamilienhausriegeln, hingegen auf der östlichen Seite eine sich Richtung Wasserkante auflösende Bebauung mit zwei bis viergeschossigen Solitärebauten, die sich lose in den terrassierten, baumbestandenen Wiesen verteilen.

Die neue Bebauung für 2025 hebt die bisherige Trennung der Uferebenen auf und sorgt so für eine Durchgrünung vom Moselufer bis zum oberen Straßenniveau. Über die Terrassierung werden die öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräume separiert.

Das Gelände der europäischen Akademie im ehemaligen Schlachthofareal wird durch eine große Treppen-, Park- und Steganlage an das Ufer angebunden, so dass hier ein wichtiger Aufenthaltsraum und „viewpoint“ direkt an der Mosel entsteht, der auch als Bühne genutzt werden kann. Durch die Gestaltung des Quergefälles entstehen Sitzstufen. Diese werden mit einem kernigen, behandelten Hartholz mit einem warmen und angenehmen Farbton belegt und damit als Sitzfläche nutzbar. Ihm direkt gegenüber befindet sich die Grünfläche des Skulpturenparks am Krankenhaus.

Am westlichen Brückenkopf wird der Raum durch neue Bebauung südlich des zukünftigen Westbahnhofs Ecke Luxemburgerstrasse gefasst. Es entsteht ein zentraler Platz als Startpunkt zur Erkundung der Neu- und Altstadt.

Für die Fußgänger wird zusätzlich eine neue attraktive Überquerung der Gleisanlagen angeboten.

Materialien

Gleiches, im römischen Verband verlegtes Natursteinpflaster aus Granitnaturstein in den Gehbereichen der Brücke und ihrer „Brückenkopfplätze“ bis hinein in die Straßen, die in die Altstadt und zu den Barbarathermen führen, markiert den Zusammenhang zwischen der historischen Altstadt, den Thermen und der Römerbrücke. Ein am Westbahnhof ankommender Reisender wird die Wegführung in die Altstadt oder zu den Thermen intuitiv begreifen. Die in diesen Bereichen durch den ÖPNV benutzten Fahrflächen erhalten eine Natursteinabsplittung in gleicher Farbe. Die Fahrspuren werden farblich angepasst asphaltiert. Die angrenzenden Flächen auf der Altstadtseite und auf der Westseite bekommen ein helles Pflaster oder Plattenmaterial aus Beton.

Die sonstige Stadtmöblierung ist zurückhaltend und sachlich.

Beleuchtungskonzept 2015

Ziel des Beleuchtungskonzeptes ist es die historische Innenstadt mit ihrem Charakter und den historisch wertvollen Bauten zurückhaltend, harmonisch, stimmungs- und spannungsvoll zu beleuchten.

Minimalistisch schlanke Säulen, welche individuell neben der Grundbeleuchtung mit Scheinwerfern, Kameras oder Projektoren ausgestattet werden können, beleuchten den Bereich der Römerbrücke mit den Hauptzuwegungen. Die Besonderheit der hohen Stelen „Modulum“ von der Firma Schreder verleiht der Stadt Trier eine eigene Identität. Diese erzählen stimmungsvoll die Geschichte der Stadt, indem sie das Volumen der Straßen und Wege beleuchten.

In den angrenzenden Straßenzügen werden die gleichen Leuchtstelen verwendet und in ihrer Höhe an den jeweiligen Maßstab des Straßenraums angepasst. Dabei bleibt durch Anordnung und Höhe gewährleistet, dass die neuen Leuchten weder die Sicht noch den Lieferverkehr behindern werden.

Stelen sind an der Moselpromenade sowie auf dem Bahnhofplatz positioniert und markieren die jeweilige besondere Position. Diese Bereiche erhalten zusätzlich zur Grundbeleuchtung entsprechend ihrer Aufenthaltsqualität eine atmosphärische Beleuchtung der Bäume und Sitzgelegenheiten.

Die Römerbrücke bekommt zusätzlich unterseitig Leuchtkörper, die die historische Verstrebung symbolisiert.

In der Mosel werden durch Unterwasser- Illumination die Brückenpfeiler der nicht mehr vorhandenen ersten römischen Brücke dargestellt.

Das vorgeschlagene Kunstlichtkonzept unterstützt Orientierung und Raumverständnis, Aufenthaltsqualität und Kommunikation. Die ortsprägenden Fassaden werden mit Bodenstrahlern beleuchtet und dadurch Teil des Innenstadtkonzeptes.

Verkehrskonzept 2015

In der kurzfristigen Entwicklungsperspektive bleibt die Römerbrücke in der heutigen Breite erhalten. Die Verkehrsflächen werden zugunsten des Fußgängerverkehrs im Trennungsprinzip neu aufgeteilt. Für den Radverkehr werden auf der Brücke Schutzstreifen markiert. Im Übergang zum östlichen Brückenkopf wird ein erweiterter Aufstellstreifen angeordnet. Darüber hinaus werden die Verkehrsflächen an beiden Brückenköpfen reduziert, wobei die Möglichkeiten am östlichen Ufer aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen hier deutlich eingeschränkter sind.

Der östliche Brückenkopf wird gemäß den Empfehlungen des Verkehrsgutachtens unter Wegfall der Linksabbiegespur aus dem Johanniterufer zur Römerbrücke umgebaut. Durch die Anlage breiter Furten können die Radfahrer und Fußgänger gesichert über die Uferstraße geführt werden. Weitere Querungsstellen befinden sich entlang der Uferstraße an den einmündenden Straßen und Wegen. Hier wird der bestehende Mittelstreifen zur Anlage einer Mittelinsel für Fußgänger erweitert.

Die Busbucht südlich der Römerbrücke wird in Höhe der bestehenden Haltestelle nördlich der Brücke verlegt.

Der Radverkehr wird am östlichen Moselufer westlich der Fahrbahn durchgängig auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Parallel wird der bestehende Moselradweg erweitert. Zusätzlich wird ein Zweirichtungsradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee angeordnet.

Der westliche Brückenkopf wird unter Beibehaltung sämtlicher Verkehrsbeziehungen umgebaut. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und der vorhandenen Topographie wird der Knotenpunkt Römerbrücke / Aachener Straße mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Diese Ausbauform gewährleistet eine leistungsfähige und sichere Abwicklung der Verkehre und durch den im Vergleich zum Bestand deutlich reduzierten Ausbau verkürzen sich die Querungslängen für Fußgänger und Radfahrer. Darüber hinaus entstehen Flächen, die unter anderem für die Anlage von barrierefreien Bushaltestellen genutzt werden können. Diese werden als klassische Haltestellen auf der Fahrbahn ausgebaut. Bei den prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen und der Taktfrequenz ist dies möglich und verdeutlicht gleichzeitig die Bedeutung des ÖPNV. Die Anbindung des geplanten Westbahnhofes erfolgt über eine neue Treppenanlage sowie wie barrierefrei über die Aachener Straße.

Verkehrskonzept 2025

In der langfristigen Entwicklungsperspektive kann der Querschnitt der Römerbrücke durch den Wegfall der Kfz-Verkehre auf die historische Breite reduziert werden. Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr werden niveaugleich im Mischungsprinzip nebeneinander geführt, wobei für den Busverkehr in der Querschnittsmitte, durch Materialwahl gekennzeichnet, eine eigene Spur verdeutlicht wird. Im Begegnungsfall können die Busse die Seitenräume mitnutzen, Aufweitungen sind nicht vorgesehen. Die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h reduziert.

Im Sinne eines Ideenwettbewerbs wird für den langfristige Entwicklung davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsbelastungszahlen im Bereich des östlichen Brückenufers auf die Hälfte reduzieren lassen. Da dann für die leistungsfähige Abwicklung dieser Verkehre ein 2-streifiger Querschnitt und deutlich reduzierte Knotenpunktformen ausreichend sind, können die gewonnen Flächen für die Anlage einer breiten, beidseitig mit Bäumen besetzten Promenade genutzt werden. An den Querungsstellen zur Stadt hin werden die Baumreihen unterbrochen, so dass direkte und kurze Anbindungen entstehen. Der Querschnitt der Römerbrücke wird über die Uferstraße hinaus in Richtung Karl-Marx-Straße weiter geführt. Hier entsteht eine flächenhafte Querungsmöglichkeit für Busse, Fußgänger und Radfahrer. Die Sicherung erfolgt über eine Lichtsignalanlage.

Die Karl-Marx-Straße bleibt in ihrer verkehrlichen Funktion als Einbahnstraße für Busse und den Kfz-Verkehr erhalten, wird aber im Mischungsprinzip ausgebaut. Der Radverkehr wird

entgegen der Einbahnstraßenrichtung zugelassen. Die Geschwindigkeitsregelung der Römerbrücke (30 km/h) wird übernommen, alternativ ist eine Reduzierung in Form einer Tempo-20 Zone oder einer Begegnungszone denkbar.

Der Radverkehr wird am östlichen Moselufer durchgängig im Zweirichtungsverkehr auf der Promenade geführt.

Die Erweiterungen des Moselradwegs und der Zweirichtungsradweg zwischen Karl-Marx-Straße und Südallee sowie die Planungen am westlichen Brückenkopf entsprechen der kurzfristigen Entwicklungsperspektive. Ggf. kann am östlichen Brückenkopf die Lichtsignalanlage zurück gebaut werden.

FOKUS RÖMERBRÜCKE

PERSPEKTIVEN NEUER URBANITÄT



STÄDTEBAULICHE STUFEN

ENTFALTEN VON ENTWICKLUNGSACHSEN



2015



2025



2050

STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSPROGRAMM
Abstimmung mit Gremien und Öffentlichkeit

LICHTKONZEPT RÖMERBRÜCKE

NEUGESTALTUNG ALTSTADTUFER
Erlebensraum »Historische Hafenkante«, Anlegestelle mit Durchstich zur Krahlenstraße

NEUGESTALTUNG UFERZONE WEST
Naturnahes Ufer

UMBAU RÖMERBRÜCKE
Befreiung vom Individualverkehr, shared space

UMBAU BRÜCKENKOPF WEST
Weiterentwicklung des Masterplans »Trier-West«

UMBAU BRÜCKENKOPF ALTSTADT
Brücken- und Karl-Marx-Straße als verkehrsberuhigter Bereich, verbesserte Anbindung zur Südallee

BAU ENTWICKLUNGSACHSE WEST
Bahnhof und zentrale Infrastruktur

ANBINDUNG SÜDALLEE
mit Unterquerung der Uferstraße

INTEGRATION DER BARBARATHERMEN

STADTHISTORISCHER BARRIEREFREIER ERLEBNISWEG
2000 Jahre Stadtgeschichte: von der Römerzeit bis hin zur Gegenwart

ÜBERGEORDNETES VERKEHRSKONZEPT
Ringverkehr mit Brücke Trier-Nord. Uferstraße und Allenring werden entlastet. Die Lenkung der Durchgangsverkehrsströme orientiert sich an den östlichen und westlichen Gleistrassen.



AUFBRUCH

WACHSENDE MOSELMETROPOLE

In grenznaher Lage ist Trier Teil der zusammenwachsenden Großregion im Herzen Europas.

Am Schnittpunkt von weiter in den Raum reichenden Linien fokussiert die Römerbrücke seit der Antike viele Wege von und nach Trier. Das Bauwerk manifestiert den Willen und die Bereitschaft Grenzen zu überwinden – und das in einer zweitausendjährigen Tradition und Kontinuität.

ALLE WEGE

FÜHREN ZUR RÖMERBRÜCKE

Auf der östlichen Moselseite fungiert der Brückenkopf Altstadt als Weiche zur Innenstadt und Südallee. Die mittelalterliche Stadtachse über die Karl-Marx-Straße ist die urbane Verbindung zur Stadtmitte. Die Südallee ist die grüne Verbindung zu 2000 Jahren Stadtgeschichte auf der Mittelachse antiker Stadtentwicklung.

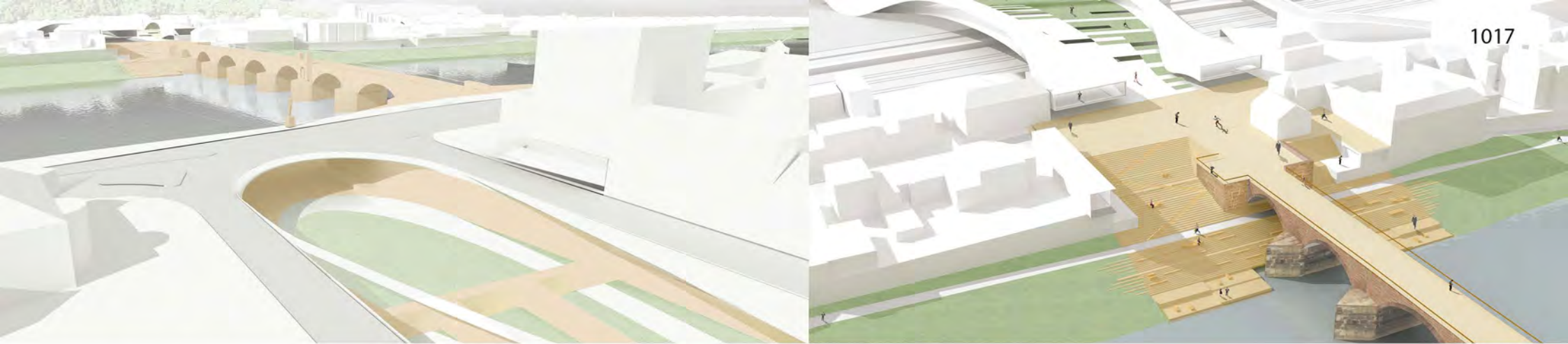
Der Brückenkopf West manifestiert einen neuen Zugang zur Mosel und zum Quartier Trier-West. Die urbane Entwicklungsachse West stellt die Weiche zur Verbindung der beiden westlichen Geschäftsstraßen und zum grünen Markusberg. Das Quartier wird durch diesen epochalen Verbindungsschritt lebendiger Teil der Innenstadt.

Die Moselufer bilden den zentralen Grünzug der erweiterten Innenstadt. Hier entsteht ein neuer Freizeit- und Erlebniswert von erlebbarer Geschichte und vielfältiger Aufenthaltsqualität. Am Ostufer markiert die Historische Hafenkante den Übergang zur Altstadt. Die Uferzone West wird zum naturnahen Naherholungsbereich.

STARKE VERBINDUNGEN

URBANITÄT AN BEIDEN Ufern





↓ LAGEPLAN 1:1000
STÄDTEBAULICHES GESAMTKONZEPT

↖ BLICK IN RICHTUNG WESTUFER
↗ WESTLICHER BRÜCKENKOPF



BRÜCKE
SCHIESSGRABEN - NORDALLEE - PORTA NIGRA

Badeschiff
ANLEGER
HISTORISCHE HAFENKRAHN

Gasse zur Mosel Bastion

Kunst an den Ufern
Blickbeziehung
Kunst an den Ufern

Europäische
Kunsthochschule

Gasse zur Mosel Bastion

Zollkrahm

Ehemaliges Zollhaus

HISTORISCHE HAFENKANTE
KRAHNENUFER
Ankündigung und Präsentation

Hotel und Brückenrestaurant

BRÜCKENKOPF
WEST

Kiesstrand am Brückengiebel

Brückenterrassen

BRÜCKENKOPF
ALTSTADT

Passage Mosel - Südallee

Treffpunkt
Hafenkante

Moselbrosche
Kastanienallee

Alte Allee

LINIE KATMAUER ALS ERLEBNISPFAD
Historischer Abschnitt Römerbrücke
Hafenkante Mittelalter bis 19. Jh.
Ereignisbereich Veranstaltungen
Kulturholung und Kunst

Städtebauliche
Verdichtung
Aachener Straße

GRÜNZUG MARKUSBERG

ENTWICKLUNGSSACHSE
WEST

KNOTENPUNKT WEST
- Fernbahnhof ICE - TDV
- Pendler - Park&Ride
- Dienstleistungen, Einzelhandel

VERBINDUNG RÖMERBRÜCKE - STADTMITTE

Archäologischer Park
Barbarathermen



↓ 1:500

ENGERER PLANUNGSRAUM 2015/2025 (2050)

↖ NACHTPERSPEKTIVE RÖMERBRÜCKE



↓ KONZEPTION

RÖMERBRÜCKE

ÜBERLAGERUNG VON ZEITEBENEN
Ergänzung des antiken und barocken Unterbaus des Brückenkörpers durch eine weitere Ebene

FAHRBAHN
Reduzierung der Fahrbahn auf den ursprünglichen Querschnitt

NEUER AUFBAU
• neues Glasgeländer macht neue Ebene erkenntlich
• Sichtbarkeit der Brückenpfeiler

BRÜCKENBELAG
Stahlbetonplatten mit Basaltkornoberfläche

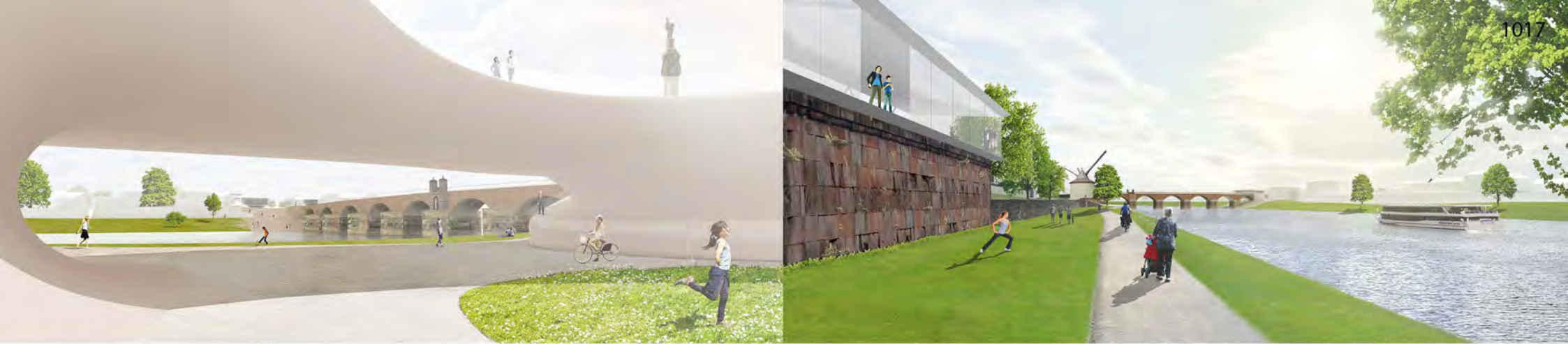
BRÜCKENKÖPFE
vielfältige neue Blickbeziehungen zur Brücke

NEUE AUSBILDUNG DER UFER
• Terrassenstufen (West) und Kiesstrand (Ost)
• unmittelbare Zugänge zu den antiken Basaltpfeilern
• Erlebbarkeit des antiken Mauerwerkes

→ 1:200

ÖSTLICHER BRÜCKENKOPF

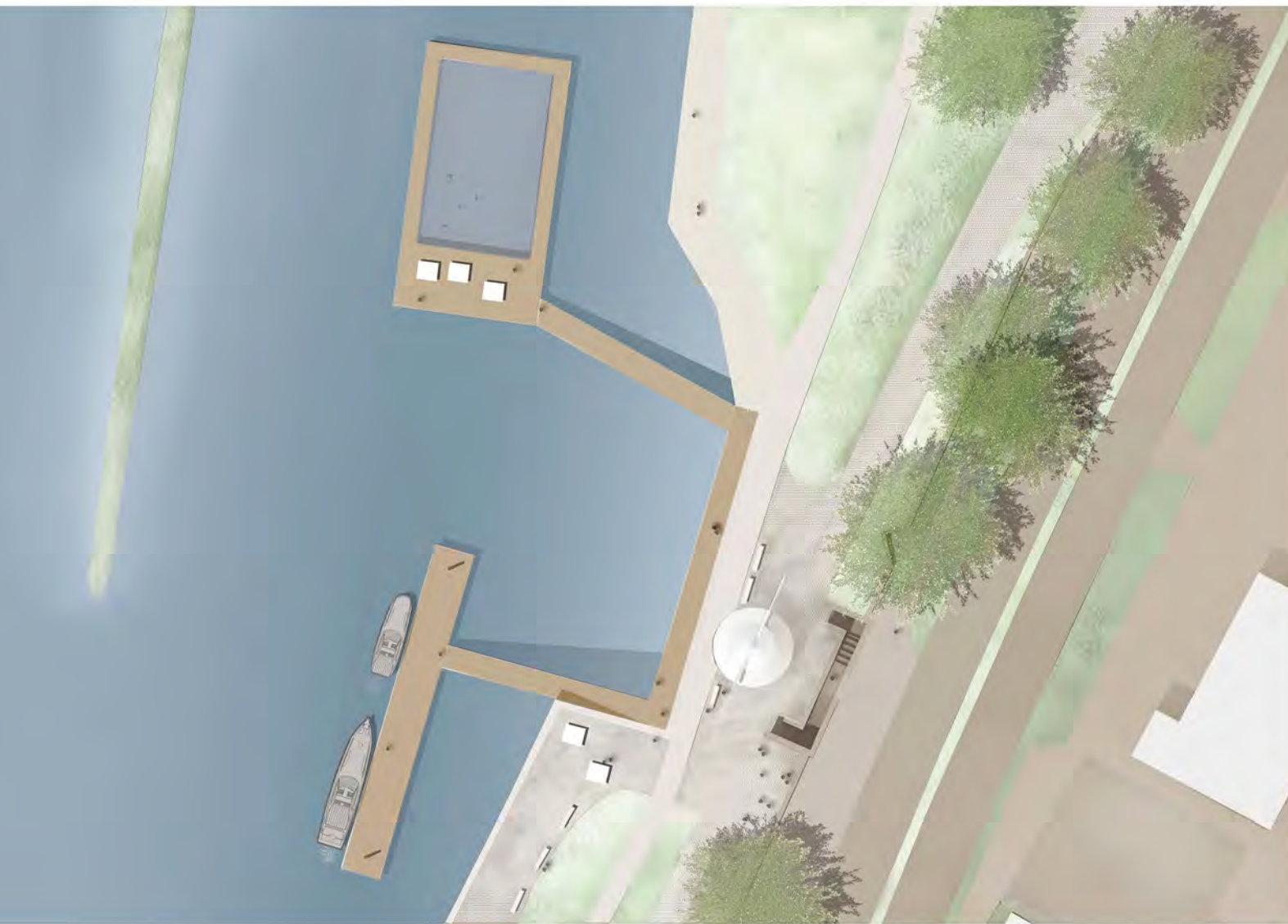




↓ 1:200
NEUE HAFENKANTE

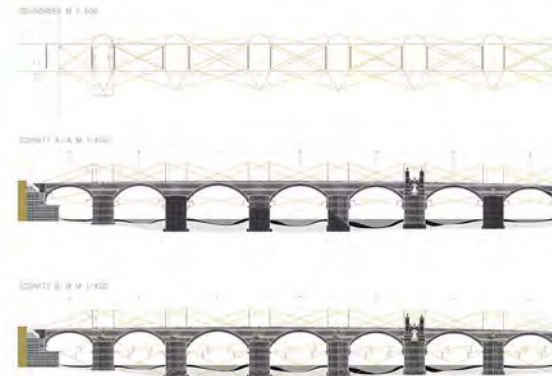
↖ TOR ZUR MOSEL
↗ NEUES KRAHNENUFER

↓ LICHTKONZEPT
UMSETZUNG BIS 2015



Die Römerbrücke wird gesamtheitlich neutralweiß beleuchtet; die Straßenoberfläche und die Statuen in warmweiß. Die Straße in guter, alles andere in exzellenter Farbwiedergabequalität, um die Farbe des Steins nicht zu verfälschen. Außer der Straßenbeleuchtung kann die gesamte Beleuchtung bereits 2015 so umgesetzt werden, wie sie 2025 (bzw. 2050) sein soll. Bei der Straßenbeleuchtung sieht der Endstand eine dezente Handlaufbeleuchtung zu beiden Seiten vor. Die Strahlungsgeometrie ist auf den Straßenbelag begrenzt, sodass die Leuchten weder die Brückennutzer blenden noch von außerhalb der Brücke wahrnehmbar sind.

Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens bis 2015 ist eine Handlaufbeleuchtung nicht ausreichend. Gerade bei mehrspuriger Nutzung würden sich die Verkehrsteilnehmer sonst gegenseitig verschatten. Man kommt also um die Verwendung von Straßenleuchten nicht herum. Diese sollten aber zwecks Energieeinsparung auf LED umgerüstet werden und in ihrer Strahlungsgeometrie auf die Abmessungen der Straße abgestimmt sein, sodass Blendung unter flachen Blickwinkeln vermieden wird. Zur Positionierung schlagen wir die verlängerten Achsen der Pfeilerenden vor, nach Vorbild der antiken Aufbauten.



- Die Bögen der Brückenunterseite: Damit die Brücke als verbindendes Element wahrgenommen wird, sind die Bögen gleichmäßig ausgeleuchtet. Zu diesem Zwecke befinden sich auf beiden Seiten eines Bogens lineare Wällwisher, die nach oben strahlen. Eine Entblendung in Längsachse verhindert ein Vorbestrahlen an der Unterseite.
- Die antiken Pfeiler werden seitlich von der jeweils gegenüberliegenden Wändseite angestrahlt. Die Strahler befinden sich oberflächenbündig an den Bogen-Wällwashern, sodass die Leuchtenkombination Strahler-Wällwisher-Strahler entsteht. Nur an den äußeren beiden Bögen sind die Leuchten zwecks Blendungsvermeidung räumlich getrennt.
- Die nördlichen und südlichen Aufsichten der Pfeiler werden durch am Brückenrand befestigte Strahler gleichmäßig ausgeleuchtet, sodass einerseits die Pfeiler auch für Fußgänger auf der Brücke gut sichtbar sind, und andererseits die Brückenlängsseiten durch den reflektierten Widerschein sanft erhellt werden.
- Die Schiffsfahrtszeichen sollen nicht angestrahlt sondern selbstleuchtend ausgeführt werden (durch eine Spezialfirma, die derartige Leuchtschilder für die Schifffahrt herstellt).
- Die Statue des Hl. St. Nikolaus befindet sich in einer Nische. Die Nischenrückwand soll durch Wällwisher am Boden hinter der Statue gleichmäßig ausgeleuchtet werden, neutralweiß wie die Brücke selbst auch, um für die Statue eine Hintergrundbeleuchtung zu bieten. Die Statue selbst wird durch Strahler am Sockel seitlich frontal angestrahlt, warmweiß als Kontrast.
- Die Jesus-Statue wird ebenfalls warmweiß angestrahlt, genau wie die Statue des Hl. St. Nikolaus. Hier allerdings sitzen die Spots seitlich, versteckt unter den Zsurrändern und strahlen eng auf die Statue, ohne an den jenseitigen Kreuzpfeilern vorbeizustrahlen.

↓ HISTORISCH
BELEBTE HAFENKANTE



Hafenkran im 19. Jahrhundert



Hafenkante und Allee als Boulevard um 1900



↓ 1:5000
STÄDTEBAULICHE EINORDNUNG



↓ KONZEPTION
NEUE UFERZONE

- HISTORISCHE HAFENKANTE AM KRAHNENUFER**
- Weiterentwicklung der Uferstraße als Uferboulevard
 - verbesserte Erreichbarkeit durch neue Querungen für Fußgänger (Passagen und Brücke)
 - Akzentuierung des Stadtraumes, von bestimmenden Bauten (Krahne, Portale, Zollamt) und von Freiraumelemente (alte Allee) durch Herausstellung von Sichtbeziehungen und neuem Beleuchtungskonzept

- ABWECHSLUNGSREICHE UFERZONE**
- erlebbare Geschichte durch Nachvollziehbarkeit der historischen Kaimauer (Brücke und preußische Hafenanlage), Bauten (Krahne, ehemaliges Zollamt) und Freiraumelemente (alte Alleenabschnitte, Grundstückseinfriedungen und Portale)
 - Vermittlung durch Führungskonzept
 - Verknüpfung mit gegenwärtigen und zukünftigen Gestaltungsformen und Nutzungsangeboten (Naherholung, Freizeitgestaltung und Erlebnis)

- GROSSZÜGIGE UFERWEGE**
- Uferwege (Breite 5m) in abwechslungsreicher Gestaltung und Führung
 - Blickbezüge: Altstadt-Brückenkopf, Ehemaliges Zollhaus, Treffpunkt Hafenkran und Europäische Kunstakademie

- HAFENKRAHN MIT KAIMAUER AN DER MOSEL**
- Passage zur Krahnstraße
 - Anlegemöglichkeiten für kleine Boote, Badeschiff.
 - Kaimauer-Café mit Terrasse an der alten Kastanienallee.
 - Verweilmöglichkeit mit Blick über „Kunst an den Ufern“ zur Europäischen Kunstakademie



Fokus Römerbrücke Perspektiven neuer Urbanität

Trier ist eine wachsende Metropole. In grenznaher Lage ist sie Teil der zusammenwachsenden Großregion im Herzen Europas. Am Schnittpunkt von weiter in den Raum reichenden Linien fokussiert die Römerbrücke seit der Antike viele Wege von und nach Trier. Diese Verbindungsfunktion wird in unserem Wettbewerbsbeitrag zur Wahrnehmung neuer Chancen überprüft und weiterentwickelt.

Historische Bedeutung

Das Gestaltungskonzept verschafft der Römerbrücke einen herausgehobenen Stellenwert im Kontext der Stadt Trier und ihrer 2000jährigen Geschichte. Die historischen Bezüge erfassen das engere Umfeld und weisen weit darüber hinaus in alle Geschichtsepochen Triers bis zur Römerzeit. Sie sind als Zukunftspotentiale mit der Konzeption herausgearbeitet und erlebbar gemacht. Es entsteht eine Vision zur Weiterentwicklung der Stadt.

Städtebaulicher Ansatz

Im städtebaulichen Ansatz sind die geschichtlichen und historischen Potentiale herausgearbeitet, um Impulse für die Zukunft abzuleiten. Die verschiedenen Entwicklungsachsen und ihre Verknüpfungen an den Brückenköpfen bieten dabei unterschiedliche Ansätze im Hinblick auf die historische Situation, Verkehrs- und Wegefunktion, Freiraumqualität und städtebauliche Akzentuierung. Das Medium des Ideenwettbewerbes wird genutzt - ausgehend von einer analytischen Betrachtung - langfristige Ziele und Aktionsbereiche zu definieren, aber auch kurzfristig und mittelfristig realisierbare Schritte auf diese Ziele hin vorzuschlagen.

Zukunftskonzept

Römerbrücke

Der Aufbau der Römerbrücke manifestiert für jeden sichtbar die Überlagerung verschiedener Zeitschichten. Der Entwurf respektiert den antiken und barocken Unterbau des Brückenkörpers und ergänzt ihn mit einer neuen Schicht. Die Fahrbahn wird auf den ursprünglichen Querschnitt reduziert. Ein Glasbrüstung macht die neue Schicht kenntlich und stellt die Sichtbarkeit der Brückenpfeiler her. Die großformatigen Stahlbetonplatten mit Basaltkornoberfläche bilden den Brückenbelag. Die Ausbildung der beiden Brückenköpfe schafft vielfältige, neue Blickbeziehungen und Erlebnisperspektiven zur Brücke. An den Ufern bilden Terrassenstufen (West) und Kiesstrand (Ost) neue unmittelbare Zugänge zu den antiken Basaltpfeilern und konfrontieren den Besucher mit dem antiken Mauerwerk.

Auf der östlichen Moselseite fungiert der Brückenkopf Altstadt als Weiche zur Innenstadt und Südallee. Die mittelalterliche Stadtachse über die Karl-Marx-Straße ist die urbane Verbindung zur Stadtmitte. Sie wird mittel- und langfristig als Fußgängerverbindung und für den Öffentlichen Nahverkehr umgestaltet und stärkt die Anbindung der Römerbrücke an das Zentrum.

Die Südallee ist die grüne Verbindung zu 2000 Jahren Stadtgeschichte auf der Mittelachse antiker Stadtentwicklung, der Südbegrenzung der mittelalterlichen Stadt und einem Alleenabschnitt um die Altstadt des 19. und 20. Jahrhunderts. Sie wird mit der Hafenkante am Krahnenufer zum Abschnitt des stadtgeschichtlichen Weges, der die Geschichte der Stadt erlebbar macht. Darüber hinaus führt diese Achse bis in den Landschaftsraum des Altbachtales und der Stadterweiterungsgebiete. Sie findet über die Römerbrücke Anschluss an die Grünachse jenseits der Mosel, die bis zum Markusberg reicht. Der Anschluss dieser Verbindung an die Römerbrücke erfordert wesentliche Verbesserungen der Verkehrsführung, der Freiraumqualität und neue städtebauliche Akzentuierungen.

Perspektivisches Herzstück der Generationenaufgabe Alleinring ist die barrierefreie Unterquerung der Uferstraße als Tor zur Mosel (Lückenschluß des Alleinrings/Grünzuges Südallee zur Mosel). Diese Verbindung ermöglicht vielfältige Impulse. Die Kernstadt erhält ein angemessenes Portal zum Fluss auf der Mittelachse der römischen Stadtentwicklung. Die Barbarathermen werden aus ihrer Isolation befreit und in ihren historischen Dimensionen wird neu begeh- und erlebbar. Gleichzeitig inszeniert das Portal einen einzigartigen Blick auf die Römerbrücke. Der kulturelle Wert der Welterbestätten wird im freigelegten räumlichen Zusammenhang neu begreifbar.

Der Landschaftsraum Mosel durchzieht den neu interpretierten urbanen Stadtraum. Die Moselufer werden zu zentralen Grünzügen der erweiterten Innenstadt.

An der Historischen Hafenkante am Krahnenufer entsteht ein neuer Freizeitwert von erlebbarer Geschichte. Die Historische Hafenkante markiert den Übergang zur Altstadt. Dieser durch die Uferstraße beeinträchtigte städtebauliche Zusammenhang ist durch die Weiterentwicklung im Sinne eines Uferboulevards gestärkt. Voraussetzungen sind die weitest mögliche Entlastung vom fließenden Verkehr im Rahmen eines Verkehrskonzeptes, die verbesserte Erreichbarkeit der Uferzone durch neue Querungen für Fußgänger (Passagen, Brücke) und die Akzentuierung des Stadtraumes und seiner bestimmenden Bauten (Krahne, Portale, Zollamt) und Freiraumelemente (alte Allee) durch die Herausstellung von Sichtbeziehungen und ein adäquates Beleuchtungskonzept.

Zwischen dem Anschluß der Südallee an das Moselufer und dem Treffpunkt Hafenkrahn wird eine abwechslungsreiche Uferzone entwickelt, deren Wegeführung von der landschaftsplanerisch neu erlebbar gemachten Linie der historischen Kaimauer begleitet wird. In diesem Verlauf werden historische Mauerabschnitte (Geschichte der Brücken, preußische Hafenanlage) Bauten (Krahne, ehemaliges Zollamt) und Freiraumelemente (alte Alleenabschnitte, Grundstückseinfriedungen und Portale) zu Bezugspunkten, die auch in einem Führungskonzept zu vermitteln sind.

Hier lagern sich heutige neue Gestaltungsformen und Nutzungsangebote an, die Qualitäten der Naherholung, Freizeitgestaltung und des Erlebnisses bieten. Die großzügigen Uferwege (Breite 5m) erhalten eine abwechslungsreiche Gestaltung und Führung. Blickbezüge zu Altstadt-Brückenkopf, Ehemaligen Zollhaus, Treffpunkt Hafenkrahn und Europäischer Kunstakademie werden inszeniert.

Der Hafenkrahn mit Kaimauer liegt im Anklang an seine ursprüngliche Funktion wieder direkt am Wasser. Er ist über eine Unterquerung der Uferstraße als Passage barrierefrei mit der Krahnstraße verbunden. Dieser Treffpunkt erhält einen neuen Freizeitwert mit schwimmend gelagertem Holzsteg. Er schafft Anlegemöglichkeiten für kleine Boote und bietet Zugang zum Badeschiff. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich das Kaimauer-Café mit Erweiterung um eine Terrasse an der alten Kastanienallee. Von hier aus geht der Blick über Kunst an den Ufern über die Mosel hinweg zur Europäischen Kunstakademie.

Die Uferzone West ist naturnaher Naherholungsbereich mit engen Bezügen zu den angrenzenden Stadtquartieren.

Der Brückenkopf West erhält einen neuen Stellenwert von epochaler Bedeutung. Das Areal, in dem sich bis in das 19. Jahrhundert hinein kein städtischer Charakter entwickelte und dessen Veränderungen während des 19. und 20. Jahrhunderts ohne überzeugende städtebauliche Konzeption erfolgten, erhält nunmehr einen signifikanten Anknüpfungspunkt an die Altstadt und das übergeordnete Verkehrsnetz. Diese neue Funktion wird durch die städtebauliche Hervorhebung unterstrichen. Von ihr wird ein wesentlicher Impuls für neue Entwicklungen des Stadtteiles unter Einbindung in das neue Stadtteilkonzept ausgehen. Das Entwurfskonzept manifestiert einen neuen Zugang zur Mosel und zum Quartier Trier-West. Die urbane Entwicklungssachse West stellt weiterführend die Weiche zur Verbindung der beiden westlichen Geschäftsachsen und zum grünen Markusberg. Eine Treppen- und Terrassenanlage schafft einen neuen Zugang zur Römerbrücke und zum Fluss. Zur neuen städtebaulichen Qualität tragen die Fassung mit einem neuen Hotelkomplex, gastronomische und touristische Nutzungsangebote (Information zur Stadtgeschichte) bei.

TRIER RÖMERBRÜCKE UND UMFELD ERLÄUTERUNGEN 3/3

Urbane Topographie

Urbanität wird in dem Konzept als hohe Freiraumqualität und die Koexistenz vielfältigster Lebensentwürfe und Wohnmodelle auf engstem Raum entwickelt. Die Quartiere an der Luxemburger- und Aachener Straße bieten das Potential zur Nachverdichtung (Wohnen und Arbeiten). Gleichzeitig entsteht durch die Blockrandbebauung eine Abschirmung zur Westtrasse (Bahn/Straße). Wegeverknüpfungen und Durchlässigkeit zur Mosel schaffen eine Transparenz der Uferbebauung. Kristallisationspunkt und Zentrum für die urbane Topographie ist die Entwicklungssachse West. Ein urbaner Brückenbaukörper überspannt die westliche Bahn- und Straßentrasse. Der fragmentierte Stadtteil erhält barrierefrei an zentraler Stelle eine stadträumliche Mitte. Sie gibt dem Stadtteil eine neue Identität in enger Anlehnung an die Altstadt und die Geschichte der Stadt. Ein großflächiger Zugang entsteht. Die Entwicklungssachse West beherbergt den Bahnhof Trier-West/Euro-Port Trier. Er ist eine neue Station im europäischen Fernverkehrsnetz. TGV und ICE verbinden Trier mit allen europäischen Metropolen. Schnelle Verbindungen und Stellplätze in Tiefgaragen (Park+Ride) bieten Pendlern eine umweltfreundliche Verkehrsperspektive. Der Europort ist über den städtische Ringverkehr mit vielen Stadtteilen verbunden.

Lichtkonzept

Das Lichtkonzept unterstützt die kraftvolle Struktur des Brückenbauwerks. Die Bögen der Brückenunterseite sind gleichmäßig, blendfrei ausgeleuchtet. Damit wird die Brücke als verbindendes Element wahrgenommen. Der nächtliche Stadtraum wird erlebbar und als Aufenthalts-, Bewegungs- und Kommunikationsraum aktiviert.

Hochwasserschutz

Die Passage zur Krahenstraße und das Tor zur Mosel sind durch ein stationäres Tor hochwassergesichert. Die Bereiche der Neubauten am Westufer sind alle hochwassersicher positioniert.

Entwicklungsstrategie

Grundlage für die Realisierung ist die Herausarbeitung der Zielvorstellungen in Gremien und der Öffentlichkeit. Kurzfristig ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten, den historischen Bestand herauszustellen und in den Konzeptzusammenhang zu stellen. Perspektiven neuer Urbanität für Trier werden sichtbar.