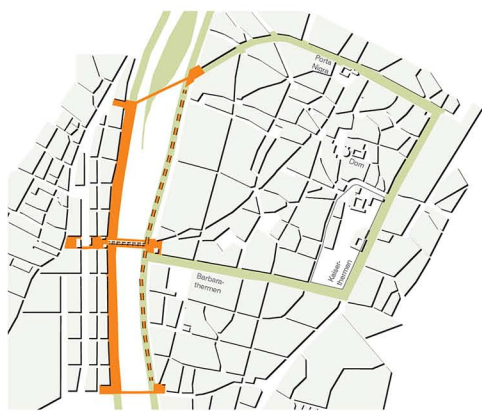


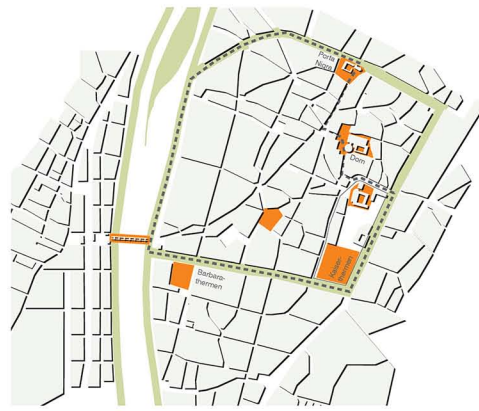
# TRIER | RÖMERBRÜCKE UND UMFELD BEGRENZTER PLANUNGSWETTBEWERB



KONZEPT, 0,1 M



VERNETZUNG / STADTANBINDUNG, 0,1 M



SIGHTSEEING, 0,1 M



ENTWURFSSCHWERPUNKTE, 0,1 M

### Teilbereich 1: UNESCO-Weltkulturerbe Römerbrücke

#### „Städträumliche Positionierung der Römerbrücke“

- Leitidee: „Eine Brücke im Wandel der Zeit: Vom einstigen Portal der Stadt hin zum stadtteilverbindenden Element“ -> klare Ansage die Römerbrücke in einen neuen gesamtstädtischen Zusammenhang zu setzen.
- Ausgangssituation: Römerbrücke als reines Verkehrsbauwerk mit teils erheblichen gestalterischen Defiziten -> nicht als einzigartiges stadtbildprägendes Bauwerk und Weltkulturerbe erkennbar und erlebbar.
- Verbindungsfunktion zwischen beiden Stadthälften wird vor dem Hintergrund des forcierten Bedeutungszuwachses des Stadtteils Trier-West weiter erheblich steigen.
- Sperrung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr und Priorisierung für den Umweltverbund als klares Bekenntnis einer Abkehr von der bislang KFZ-dominierten Nutzung und Gestaltung der Brücke -> Eröffnung neuer funktionaler und gestalterischer Optionen.
- Transformation vom reinen „Wegeraum“ zum „Ortraum mit Wegfunktion“ -> auch andere Funktionen (Aufenthalt, Erlebnis, Veranstaltungen) werden nun vertraglich organisiert und sind in der Umgestaltung der Brücke klar ablesbar.
- Umgestaltung der Brückenköpfe mit beidseitigen Platzbereichen und entsprechender Bebauungsstruktur bringt die historisch bedeutsame Römerbrücke stadträumlich neu in Stellung und ermöglicht deren Inszenierung als „Scharnier“ zwischen den durch die Mosel getrennten Stadthälften -> Verstärkung der räumlichen Erfahrbarkeit und spektakulären Kulissenwirkung der Brücke.
- Bildung einer linear angeordneten Freiraumfolge (Stadtteilzentrum West – Brückenplatz West – Römerbrücke – Brückenplatz Ost) ermöglicht eine intuitive Fortbewegung des Fußgängers & Radfahrers zwischen beiden Stadthälften.

- „Fahrbahnkonstruktion“
- deutliches Absetzen der Fahrbahn von den beiden unteren historischen Schichten durch höhenmäßigen Versatz der Fahrbahnkonstruktion -> Sichtbarmachen und Berücksichtigen der historischen Entwicklung der Römerbrücke (Römerzeit, Mittelalter, Gegenwart und Zukunft)
- „Materialität, Textur, Farbe“
- Ausgestaltung der Fahrbahn als „shared space“ - Fläche mit Verzicht auf unterschiedliche Höhenniveaus
- Markierung der Busfahrspur lediglich durch die der Entwässerung dienenden Schlitzrinnen.
- Materialität und Oberflächen: „Veredelte Oberflächen aus Granit als Mischung verschiedener rot/braun bis anthrazit/braun Farbstufungen unterstreichen den besondere Orte und bilden den städtischen Rahmen. Für die Busspur wird ein stadtauglicher Asphaltbelag mit changierenden Einwalzungen von erdfarbenen Zuschlagstoffen vorgeschlagen.
- Wahl von Materialität, Technik und Gestaltung der „obersten Schicht“ (Fahrbahn, Aufbauten, Möblierung) verfolgt keinen historisierenden Ansatz, sondern betont die Brücke im Wandel der Zeit und ihrer heute zugesprochenen Funktion.

- „Brückengeländer“
- Reduzierung des Erscheinungsbilds auf das Elementarste.
- Vertikale Linien aus patinierte Baubronze bilden das Brückengeländer und schimmern warm in der Abendsonne.
- Verzicht auf einen durchgehenden Handlauf
- Ein Seitlicher Blickwinkel, z.B. in der Bewegung, vermittelt eine visuelle Geschlossenheit (Sicherheit).
- Ein frontaler Blickwinkel, z.B. beim Verweilen auf einer der Sitzgelegenheiten, ermöglicht durch die Transparenz des Geländers die visuelle Wahrnehmung des Wassers, der Natur und der Ufersilhouetten.
- „Beleuchtung“
- Einfache, formale, runde Lichtstelen mit integriertem Spiegel-Werfer-System in Messing mit natürlicher Patina.
- Lineare Anordnung der Beleuchtungselemente an der Brückennordseite (ca. 3 m von der Brückenaußenkante nach Innen versetzt).
- beidseitig angeordnete illuminierte Fuge unterhalb der Fahrbahnkonstruktion zur besonderen Differenzierung zwischen Historie und Neuzeit -> effektvolle Ausleuchtung der Römerbrücke als Blickfang in den Abend- und Nachtstunden.
- Lineare Ausleuchtung des Brückenbaukörpers mittels LED-Beleuchtung, gleichmäßig ausgeleuchtete Brückenansicht.
- „Möblierung / Aufbauten“
- Angebot von Sitzgelegenheiten -> Blick durch das Geländer ist bei frontaler Draufschaustörungsfrei möglich
- Informationsstelen mit integriertem PC-System und Touchscreen-Tastatur, Gehäuse aus Baubronze.

STÄDTEBAULICHE EINORDNUNG, M. 1/5000



### Teilbereich 3: Westliches Moselleufer

#### „Neuordnung Stadtteil Trier-West“

- Der Wettbewerbsbeitrag hat das Ziel die konzeptionellen Hauptansagen des Masterplans Trier West zu konkretisieren.
  - Entlastung des Straßennetzes und Erschließung der ehemaligen Bahnflächen durch die neue B51
  - Reaktivierung der Bahnvestrasse mit Anbindung an Luxemburg
  - Umgestaltung des Moselleufers und angrenzender Bebauung zur attraktiven Siedlungslage am Wasser
  - Ausbildung eines Stadtteilzentrums
  - Verknüpfung des Stadtteils mit der Mosel
- Städtebauliche Neuordnung der Bebauung im Bereich der westlichen Uferkante verfolgt eine Aufwertung der Ufersilhouette mit ihrer großen stadtbildprägenden Bedeutung als Schauseite von der Innenstadt.
- Bedeutungszuwachs des bisher vernachlässigten westlichen Stadtteils
- Trier-West als bislang problembehafteter und schwierig geltender Stadtteil mit großem Entwicklungspotential aus freigeordneten Militärflächen und zivilen Konversionsflächen (Gewerbe/Bahn).
- Trier-West als Lebensraum für eine moderne Dienstleistungsgesellschaft.
- Hervorragende Standortvoraussetzungen (ÖPNV - Knotenpunkt, kurze Wege in die Innenstadt) machen den Umstrukturierungsbereich auf der westlichen Mosel zu einem idealen Standort für Dienstleistungsunternehmen.
- Ziel: Positionierung von Trier-West im Stadtgefüge als echtes Gegengewicht zur alten, historisch gewachsenen und eher kleinteiligen Innenstadt mit ihren stark limitierten Erweiterungsmöglichkeiten.
- „Stadt“ soll daher auch über die (städtische) Bebauungsstruktur ablesbar sein.
- „Neues Bebauungsband auf der westlichen Moselseite“
- Bebauungsband fest durchgängig aus 4-5 geschossigen aufgetragenen U-förmigen und O-förmigen Blockstrukturen (U-Form: entlang der Uferkante / O-Form: entlang der Bahntrasse).
- Es ergibt sich ein harmonischer, räumlich gefasster Straßenraum.
- U-Form als ideale Bautypologie entlang der Uferkante -> große Bewohneranzahl profitiert von der exponierten Wohnlage am Wasser (Blickbeziehungen zum Wasser, Nutzung des gemeinschaftlichen Blockinnenbereichs mit Bezug zur Mosel).
- O-Form mit jeweils zentralen, lüftungsgünstigen und multifunktional nutzbaren Innenhöfen, als verträgliche Bebauungstypologie entlang der Bahntrasse (vorrangige Nutzung für Büros und Dienstleistungsunternehmen).
- Unterschiedliche Bauformen korrespondieren trotz der Trennung der Bahntrasse durch die blockübergreifende Aufnahme der gleichen Bebauungsflucht zur Mosel -> harmonisch wirkendes Stadtbild & durchgängige visuelle Verbindungen in Richtung Wasser.



AUSSTATTUNGSELEMENTE, 0,1 M



BLICK AUF DEN ÖSTLICHEN BRÜCKENKOPF



BLICK IN DIE AACHENER STRASSE



BLICK AUF DEN WESTLICHEN BRÜCKENKOPF

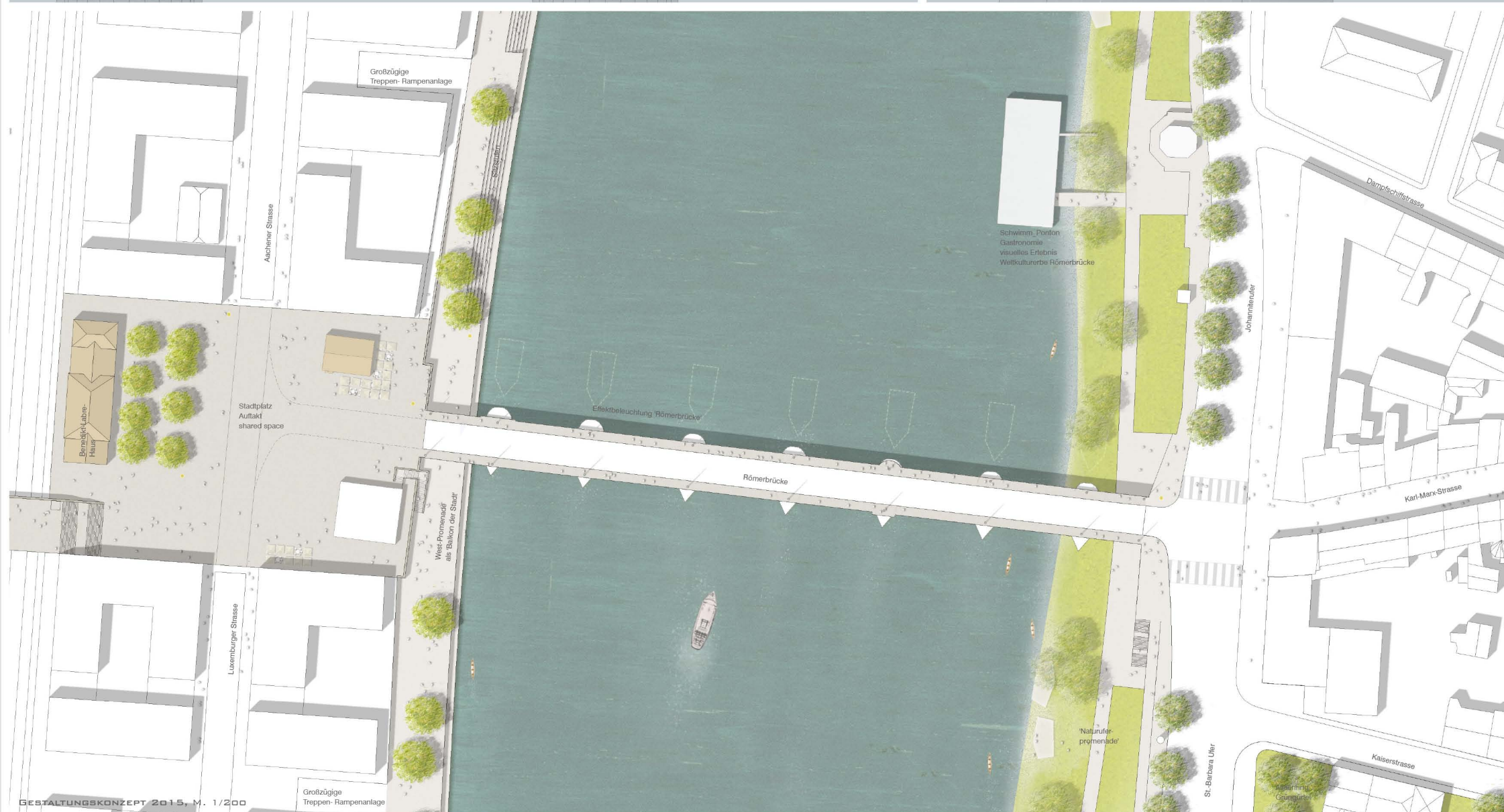




TEILANSICHT RÖMERBRÜCKE, M. 1/100



SCHNITT RÖMERBRÜCKE, M. 1/100



GESTALTUNGSKONZEPT 2015, M. 1/200



WESTLICHER BRÜCKENKOPF 2025, M. 1/200

- Teilbereich 2: Westlicher Brückenkopf - Städteingang Trier - West
- Reduzierung der Straßenverkehrsfläche in Verbindung mit der städtebaulichen Neuordnung des Brückenkopfes zu einem gestalterisch attraktiven, baulich gefassten Platzbereich.
  - Attraktiver Platzauftritt als Eingangssituation zum westlichen Stadtkern.
  - Verknüpfung des Platzbereiches mit dem geplanten Stadtteilzentrum Trier-West über eine direkte, gestalterisch hochwertige Fuß-/Radbrücke (Teil der linearen Freiraumumformung vom gegenüberliegenden Stadteingang zur Innenstadt).
  - Gestalterische Integration des reaktivierten Bahnhofsplatzes einschließlich Vorzone, sowie der sonstigen denkmalgeschützten Ensembles in den Platzbereich durch Fahrbahnabsenkung, Platzgestaltung und gestalterische Ergänzungen zur räumlichen Fassung des Platzes.
  - Anlage einer großzügigen Treppen-/Rampenanlage mit integrierter Rampenanlage zur Fahrraderschließung vom westlichen Brückenkopfplatz zum unteren Moselluferweg (Barrierefreiheit).
  - Reaktivierung Weststraße Trier - Luxemburg
  - Reaktivierung der Weststraße Trier-Luxemburg als westliche Regional-Verbindung West als westliche Kultur- und nachhaltige Brückenverbindung zwischen Trier - West, Moselle und Weststadteingang Trier im OPNV-Knotenpunkten
  - ab 2015 stündliche Verbindungen zwischen Koblenz, Trier und Luxemburg im "Rheinland-Platz-Takt"
  - Verkehrs-konzept - Brückenkopf West & Umfeld
  - Fahrbahnabsenkung im Schnittbereich Luxemburger- und Aachener Straße vor dem Benedikt-Lohse-Haus -> ermöglicht höhenmäßige Annäherung an das neue Bahnhofsniveau und ansprechende Vorplatzgestaltung.
  - Rückbau des Brückenbauwerks über den Gleiskörper (Eurener Straße) sowie des Damms zwischen Hornstraße und Eurenerstraße. -> Angebot einer Alternativroute für den Busverkehr ins neue Stadtteilzentrum.
  - Alternativroute: Ebenenrigger Bahnübergang exklusiv für den Busverkehr im Bereich des heutigen Kauf-landparkplatzes und Anschluss an den neuen Kreisverkehr in Höhe Hornstraße
  - Fahrbahnabsenkung & Rückbau von Brückenbauwerk incl. Anschlussrampen ermöglichen eine gänzlich neue Inszenierung und Wahrnehmung des Bahnhofsbereiches und der sonstigen denkmalgeschützten Ensembles am Platz.



Phase A  
zeithnah umsetzbare Bausteine

- Aufwertung des östlichen Moselufers
- Schaffung neuer, barrierefreier Zugänge zur Mosel an den Brückenköpfen
- Umbau des Benedikt-Labre-Hauses zum neuen Bahnhof West
- Aufwertung der europäischen Kunstakademie mit direktem Zugang zur Mosel

Phase B  
kurzfristig umsetzbare Bausteine

- Schaffung einer ebenen Quering über die Bahntrasse ins Besondere für den ÖPNV
- Rückbau der Brückenbauwerke an Bahnhof West inklusive dem Rückbau der Rampebauwerke (Damm) entlang der Hornstrasse

Phase C  
mittelfristig umsetzbare Bausteine

- Schaffung des neuen Zentrums in der Weststadt
- Neugestaltung des östlichen Brückenkopfes. Schaffung einer Platzsituation als Auftakt für die Römerbrücke bzw. die Altstadt

Phase D  
mittelfristig umsetzbare Bausteine

- Ausbau des westlichen Moselufers zur steigenden Promenade als Qualitätssteigerung der Weststadt und Motor für die Neubebauung bzw. Neustrukturierung

Phase E  
unabhängiger Baustein

- Verlegung der Bundesstrasse in den alten Gleiskörper



MÖGLICHE BAUSTEINE, O.M.



- Erhalt und moderate Ergänzung der denkmalgeschützten Ensembles in der Luxemburgerstrasse im gleichen Formenrepertoire
- Kleinteiligere Zusammensetzung der Blockstrukturen im Bereich Martinfeld (z.B. Reihenhäuser) im Gegensatz zum Geschosswohnungsbau entlang der Aachenerstrasse
- Einbettung der Kunstakademie in einen großzügigen Grünbereich -> Hervorhebung der Besonderheit des denkmalgeschützten Gebäudes und der besonderen Nutzung
- Attraktive Bebauungsstruktur / hohe städtebauliche Qualität als wichtiger Standortfaktor, auch für den notwendigen Imagewechsel Trier-West vom „Lachswiegen Stadtteil“ zur „guten Adresse“
- Sukzessive Ergänzung der bereits vorhandenen Gebäudestrukturen, bzw. Neubau
- Tore zum Wasser
- Imminenztag und Barbastag nehmen neben der Römerbrücke wichtige Verbindungsfunktionen zwischen der Innenstadt und Trier-West auf (Lage ergibt sich unmittelbar aus den vorhandenen öffentlichen Räumen auf Innenstadtsseite und den geplanten Freiräumen auf der West-Seite)
- Diese attraktiven Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer tragen in hohem Maße zur gewünschten Steigerung der Langsamverkehr bei
- „West-Promenade“
- Geplante steinerne Promenade von Höhe Imminenztag bis Höhe Barbastag (siehe Piktogramm)
- Planieren, Verweilen / Beobachten, Gastronomie genießen, jedoch auch genügend Platzreserven für Sport und Verbindungsfunktion
- Nutzungsergänzungen in räumlich definierten Bereichen durch Gastronomieangebote, z.B. im Bereich der Kunstakademie
- Wichtige Erholungsfunktion abseits der lärmbelasteten östlichen Uferstrasse
- Integration des Hochwasserschutzes in die Bebauungsstrukturen („Westisches Moseluferweg“)
- Wegverbreiterung für auf konfliktfreies Nebeneinander von Fußgänger- und Sportnutzung (Radfahren, Skaten, etc.) durchgängige Beleuchtung, Herstellung von Blickbeziehungen zur Mosel (gezielte Reduzierung der Ufervegetation)
- Attraktive Verbindungen zur (oberen) Promenade (an strategischen Punkten barrierefrei ausgestaltet)
- Angebot an Rast- und Verweilplätzen im Bereich des (unteren) Uferweges
- Anlage von Sitzstufen zum Wasser
- „Stationen am Fluss“
- Angelehnt an den Flusslauf der Mosel werden punktuell Attraktionen (Liegen, Sitzen, Spielen) in direktem Bezug zum Fluss und dessen Uferbereichen angeordnet



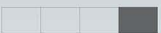
Talbereich 5 / Östliches Moselufer  
„Moselufer - Kränze und alte Kaianlagen“

- Gastronomie auf einem Schwimm-Ponton als attraktive Nutzungsergänzung im Bereich der Römerbrücke
- Lage: Seltliche Moseluferseite im Bereich zwischen 1. Kran und Römerbrücke
- Fußläufig optimal von der Innenstadt und Trier West erreichbar
- Visuelles Erlebnis Weltkulturerbe Römerbrücke, alte Hafenanlage (mit vermuteten antiken Uferbefestigungen), Stadtsilhouette westliches Moselufer
- „Erfahrbarmachen der Archäologischen Relikte“ „Touristisches Leit-system“
- Ein wichtiger Bestandteil der Konzeption ist, mit dem Mittel der bildenden Kunst ein durchgehendes Konzept für die Erfahrbar-machung der historischen Spuren, der sichtbaren und verborgen-

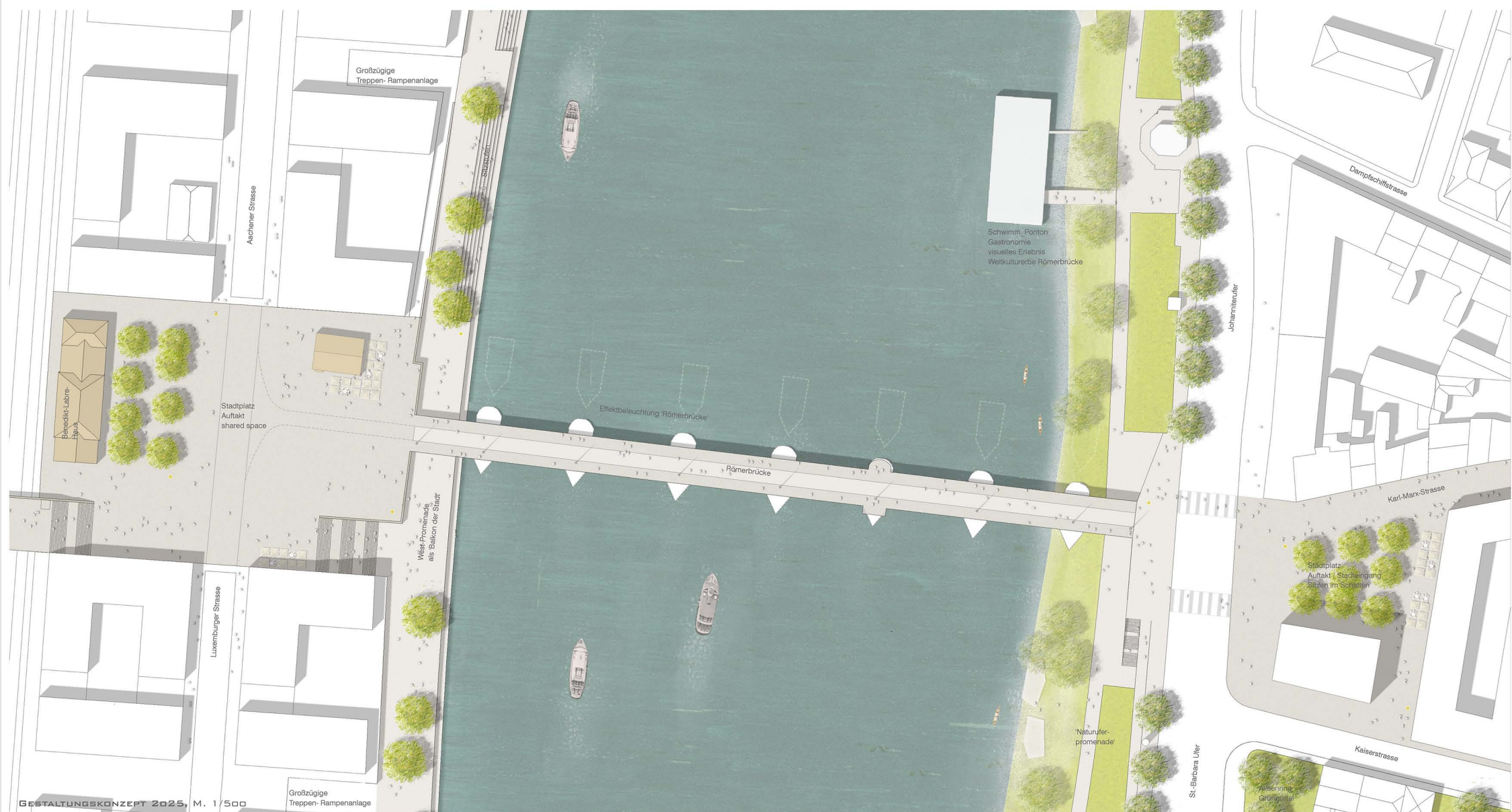
- „Wegverbindungen - Innenstadt“
- Umgestaltung der Karl-Marx-Straße & Brückenstraße als direkte Verbindungssache zur Innenstadt / Altstadt
- Stärkung der Verbindungsfunktion zw. Innenstadt und Römerbrücke für den Langsamverkehr -> verkehrsreduzierte Innenstadtsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität (Kneiper, Restaurants, Ladenlokal) bewirkt Imagegewinn der Karl-Marx-Straße
- Verbesserung des Umweltverbunds, besonders der Langsamver-kehr als durchgängige Entwurfspremisse
- Stärkung der Verbindungsfunktion von Moselufer und Innenstadt über die Krahnstrasse und Böhmerstrasse bzw. Schießgraben

nen zu greifen und die Historie mit der Kunst der „Jetzt-Zeit“ zu einer neuen Qualität zu verbinden. Durch die unterschiedlichen historischen Stationen im Umfeld der Römerbrücke wie Barbarathermen, Mauerrelikten, ... führt den Besucher ein überregionales audiovisuelles Informationssystem.





LÄNGSSCHNITT, M. 1/500



GESTALTUNGSKONZEPT 2025, M. 1/500



WESTLICHER BRÜCKENKOPF 2025, M. 1/200

- Teilbereich 4: Östlicher Brückenkopf „Städteingang Innenstadt“
- Städtebauliche, gestalterische und funktionale Markierung des Städteingangs -> verbesserte Orientierungs- bzw. Leitfunktion in Richtung Innenstadt.
- Rückbau der ersten 2-3 Kopfgebäude auf der rechten Seite der Karl-Marx-Strasse stadteinwärts und Schließung des Blockrandes zur Schaffung eines Platzbereiches als ergänzendem Baustein in einer logischen Platzfolge.
- Errichtung eines mehrgeschossigen Stützgebäudes (Landmarke) mit Hotelnutzung und erdgeschossiger touristischer Funktion auf dem neuen Platzbereich als Auftakt zur Innenstadt.
- Verknüpfung Römerbrücke - Barbarauf
- „Stadteingangs“ Rückbau der Gebäude und Schließung des Blockrandes (auch der denkmalrechtlich ensembles).
- Wiederherstellung der durchgängigen Grünanlage auf den ehemaligen Weidenlagen um den mittelalterlichen Stadtkern -> Planierweg und Verweilzone.
- Alleianing als eigenständiges und auch dreidimensionales Grünvolumen erhält parkähnliche und vegetative Ausgestaltung.
- Optimale Verknüpfung von Römerbrücke und Barbarauf über den Alleianing in Kombination mit der Installation eines touristischen Leitsystems.
- Überden durchgängigen Alleianing wären mit Ausnahme der Viehmarkttherme alle anderen im Stadtgebiet befindlichen Weltkulturerben „perlenreihenartig“ fußläufig und für den Touristen intuitiv erreichbar.



## Teilbereich 1: UNESCO-Weltkulturerbe Römerbrücke

### **„Stadträumliche Positionierung der Römerbrücke“**

- Leitidee: „Eine Brücke im Wandel der Zeit: Vom einstigen Portal der Stadt hin zum stadtteilverbindenden Element“ ⇒ klare Ansage die Römerbrücke in einen neuen gesamtstädtischen Zusammenhang zu setzen.
- Ausgangssituation: Römerbrücke als reines Verkehrsbauwerk mit teils erheblichen gestalterischen Defiziten ⇒ nicht als einzigartiges stadtbildprägendes Bauwerk und Weltkulturerbe erkennbar und erlebbar.
- Verbindungsfunktion zwischen beiden Stadthälften wird vor dem Hintergrund des forcierten Bedeutungszuwachses des Stadtteils Trier-West weiter erheblich steigen.
- Sperrung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr und Priorisierung für den Umweltverbund als klares Bekenntnis einer Abkehr von der bislang KFZ-dominierten Nutzung und Gestaltung der Brücke ⇒ Eröffnung neuer funktionaler und gestalterischer Optionen.
- Transformation vom reinen „Wegeraum“ zum „Ortraum mit Wegfunktion“ ⇒ auch andere Funktionen (Aufenthalt, Erlebnis, Veranstaltungen) werden nun verträglich organisiert und sind in der Umgestaltung der Brücke klar ablesbar.
- Umgestaltung der Brückenköpfe mit beidseitigen Platzbereichen und entsprechender Bebauungsstruktur bringt die historisch bedeutsame Römerbrücke stadträumlich neu in Stellung und ermöglicht deren Inszenierung als „Scharnier“ zwischen den durch die Mosel getrennten Stadthälften ⇒ Verstärkung der räumlichen Erfahrbarkeit und spektakulären Kulissenwirkung der Brücke.
- Bildung einer linear angeordneten Freiraumfolge (Stadtteilzentrum West – Brückenplatz West - Römerbrücke – Brückenplatz Ost) ermöglicht eine intuitive Fortbewegung des Fußgängers & Radfahrers zwischen beiden Stadthälften.

### **„Fahrbahnkonstruktion“**

- deutliches Absetzen der Fahrbahn von den beiden unteren historischen Schichten durch höhenmäßigen Versatz der Fahrbahnkonstruktion ⇒ Sichtbarmachen und Berücksichtigen der historischen Entwicklung der Römerbrücke (Römerzeit, Mittelalter, Gegenwart und Zukunft)

### **„Materialität, Textur, Farbe“**

- Ausgestaltung der Fahrbahn als „shared space“- Fläche mit Verzicht auf unterschiedliche Höhenniveaus
- Markierung der Busfahrspur lediglich durch die der Entwässerung dienenden Schlitzrinnen.
- Materialität und Oberflächen: „Veredelte Oberflächen aus Granit als Mischung verschiedener rot/braun bis anthrazit/braun Farbabstufungen unterstreichen den besondere Orte und bilden den städtischen Rahmen. Für die Busspur wird ein stadtauglicher Asphaltbelag mit changierenden Einwalmungen von erdfarbenen Zuschlagstoffen vorgeschlagen.
- Wahl von Materialität, Technik und Gestaltung der „obersten Schicht“ (Fahrbahn, Aufbauten, Möblierung) verfolgt keinen historisierenden Ansatz, sondern beton die Brücke im Wandel der Zeit und ihrer heute zugesprochenen Funktion.

### **„Brückengeländer“**

- Reduzierung des Erscheinungsbilds auf das Elementarste.
- Vertikale Linien aus patinierter Baubronze bilden das Brückengeländer und schimmern warm in der Abendsonne.
- Verzicht auf einen durchgehenden Handlauf
- Ein Seitlicher Blickwinkel, z.B. in der Bewegung, vermittelt eine visuelle Geschlossenheit (Sicherheit).
- Ein frontaler Blickwinkel, z.B. beim Verweilen auf einer der Sitzgelegenheiten, ermöglicht durch die Transparenz des Geländers die visuelle Wahrnehmung des Wassers, der Natur und der Ufersilhouetten.

### **„Beleuchtung“**

- Einfache, formelle, runde Lichtstelen mit integriertem Spiegel-Werfer-System in Messing mit natürlicher Patina.
- Lineare Anordnung der Beleuchtungselemente an der Brückennordseite (ca. 3 m von der Brückenaußenkante nach Innen versetzt).
- beidseitig angeordnete illuminierte Fuge unterhalb der Fahrbahnkonstruktion zur besonderen Differenzierung zwischen Historie und Neuzeit ⇒ effektvolle Ausleuchtung der Römerbrücke als Blickfang in den Abend- und Nachtstunden.
- Lineare Ausleuchtung des Brückenbaukörpers mittels LED-Beleuchtung, gleichmäßig ausgeleuchtete Brückenansicht.

### **„Möblierung / Aufbauten“**

- Angebot von Sitzgelegenheiten ⇒ Blick durch das Geländer ist bei frontaler Draufsicht störungsfrei möglich
- Informationsstelen mit integriertem PC-System und Touchscreen-Tastatur, Gehäuse aus Baubronze.

## Teilbereich 2: Westlicher Brückenkopf

### **„Stadteingang Trier – West“**

- Reduzierung der Straßenverkehrsfläche in Verbindung mit der städtebaulichen Neuordnung des Brückenkopfes zu einem gestalterisch attraktiven, baulich gefassten Platzbereich.
- Attraktiver Platzauftritt als Eingangssituation zum westlichen Stadtteil.
- Verknüpfung des Platzbereiches mit dem geplanten Stadtteilzentrum Trier-West über eine direkte, gestalterisch hochwertige Fuß- /Radbrücke (Teil der linearen Freiraumfolge vom gegenüberliegenden Stadteingang zur Innenstadt).
- Gestalterische Integration des reaktivierten Bahnhofspunktes einschließlich Vorzone, sowie der sonstigen denkmalgeschützten Ensembles in den Platzbereich durch Fahrbahnabsenkung, Platzgestaltung und gezielte bauliche Ergänzungen zur räumlichen Fassung des Platzes.

- Anlage einer großzügigen Treppen-/Rampenanlage mit integrierter Rampenanlage zur Fahrraderschließung vom westlichen Brückenkopfplatz zum unteren Moseluferweg (Barrierefreiheit).

#### „Reaktivierung Westtrasse Trier – Luxemburg“

- Reaktivierung der Westtrasse Trier-Luxemburg einschließlich Regionalhaltepunkt West als wichtiger Beitrag für eine nachhaltige Erschließung des Stadtteils Trier West ⇒ Wohn- und Arbeitsstättenentwicklung an ÖPNV-Knotenpunkten
- ab 2015 stündliche Verbindungen zwischen Koblenz, Trier und Luxemburg im "Rheinland-Pfalz-Takt"

#### „Verkehrskonzept - Brückenkopf West & Umfeld“

- Fahrbahnabsenkung im Schnittbereich Luxemburger- und Aachener Straße vor dem Benedikt-Labre-Haus ⇒ ermöglicht höhenmäßige Annäherung auf das neue Bahnhofsniveau und entsprechende Vorplatzgestaltung.
- Rückbau des Brückenbauwerks über den Gleiskörper (Eurener Straße) sowie des Dammes zwischen Hornstraße und Eurenerstraße. ⇒ Angebot einer Alternativroute für den Busverkehr ins neue Stadtteilzentrum.
- Alternativroute: Ebenerdiger Bahnübergang exklusiv für den Busverkehr im Bereich des heutigen Kauflandparkplatzes und Anschluss an den neuen Kreisverkehr in Höhe Hornstraße .
- Fahrbahnabsenkung & Rückbau von Brückenbauwerk incl. Anschlussrampen ermöglichen eine gänzlich neue Inszenierung und Wahrnehmung des Bahnhofsgebäudes und der sonstigen denkmalgeschützten Ensembles am Platz.

### Teilbereich 3: Westliches Moselufer

#### „Neuordnung Stadtteil Trier-West“

- Der Wettbewerbsbeitrag hat das Ziel die konzeptionellen Hauptaussagen des Masterplans Trier West zu konkretisieren.
  - Entlastung des Straßennetzes und Erschließung der ehemaligen Bahnflächen durch die neue B51
  - Reaktivierung der Bahnweststrasse mit Anbindung an Luxemburg
  - Umgestaltung des Moselufers und angrenzender Bebauung zur attraktiven Siedlungslage am Wasser
  - Ausbildung eines Stadtteilzentrums
  - Verknüpfung des Stadtteils mit der Mosel
- Städtebauliche Neuordnung der Bebauung im Bereich der westlichen Uferkante verfolgt eine Aufwertung der Ufersilhouette mit ihrer großen stadtbildprägenden Bedeutung als Schauseite von der Innenstadt.
- Bedeutungszuwachs des bisher vernachlässigten westlichen Stadtteils
- Trier-West als bislang problembehafteter und schwierig geltender Stadtteil mit großem Entwicklungspotential aus freigewordenen Militärfeldern und zivilen Konversionsflächen (Gewerbe/Bahn).
- Trier-West als Lebensraum für eine moderne Dienstleistungsgesellschaft.
- Hervorragende Standortvoraussetzungen (ÖPNV – Knotenpunkt, kurze Wege in die Innenstadt) machen den Umstrukturierungsbereich auf der westlichen Mosel zu einem idealen Stadterweiterungsgebiet.
- Ziel: Positionierung von Trier-West im Stadtgefüge als echtes Gegengewicht zur alten, historisch gewachsenen und eher kleinteiligen Innenstadt mit ihren stark limitierten Erweiterungsmöglichkeiten.
- „Stadt“ soll daher auch über die (städtische) Bebauungsstruktur ablesbar sein.

#### „Neues Bebauungsband auf der westlichen Moselseite“

- Bebauungsband fast durchgängig aus 4-5 geschossigen aufgebrochenen U-förmigen und O-förmigen Blockstrukturen (U-Form: entlang der Uferkante / O-Form: entlang der Bahntrasse).
- Es ergibt sich ein harmonischer, räumlich gefasster Straßenraum.
- U-Form als ideale Bautypologie entlang der Uferkante ⇒ große Bewohneranzahl profitiert von der exponierten Wohnlage am Wasser (Blickbeziehungen zum Wasser, Nutzung des gemeinschaftlichen Blockinnenbereichs mit Bezug zur Mosel).
- O-Form mit jeweils zentralen, lärmgeschützten und multifunktional nutzbaren Innenhöfen, als verträgliche Bebauungstypologie entlang der Bahntrasse (vorrangige Nutzung für Büros und Dienstleistungsunternehmen).
- Unterschiedliche Bauformen korrespondieren trotz der Trennwirkung der Bahntrasse durch die blockübergreifende Aufnahme der gleichen Bebauungsflucht zur Mosel ⇒ harmonisch wirkendes Stadtbild & durchgängige visuelle Verbindungen in Richtung Wasser.
- Erhalt und moderate Ergänzung der denkmalgeschützten Ensembles in der Luxemburgerstraße im gleichen Formenrepertoire.
- Kleinteiligere Zusammensetzung der Blockstrukturen im Bereich Martinerfeld (z.B. Reihenhäuser) im Gegensatz zum Geschosswohnungsbau entlang der Aachenerstraße.
- Einbettung der Kunstakademie in einen großzügigen Grünbereich ⇒ Hervorhebung der Besonderheit des denkmalgeschützten Gebäudes und der besonderen Nutzung.
- Attraktive Bebauungsstruktur / hohe städtebauliche Qualität als wichtiger Standortfaktor, auch für den notwendigen Imagewechsel Trier-Wests vom „schwierigen Stadtteil“ zur „guten Adresse“.
- Sukzessive Ergänzung der bereits vorhandenen Gebäudestrukturen, bzw. Neubau.

#### „Tore zum Wasser“

- Irminiensteg und Barbarasteg nehmen neben der Römerbrücke wichtige Verbindungsfunktionen zwischen der Innenstadt und Trier -West auf (Lage ergibt sich unmittelbar aus den vorhandenen öffentlichen Räumen auf Innenstadtseite und den geplanten Freiräumen auf der West-Seite).
- Diese attraktiven Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer tragen in hohem Maße zur gewünschten Steigerung der Langsamverkehre bei.

**„West-Promenade“**

- Geplante steinerne Promenade von Höhe Irminiensteg bis Höhe Barbarasteg (siehe Piktogramm)
- Flanieren, Verweilen, Beobachten, Gastronomie genießen, jedoch auch genügend Platzreserven für Sport und Verbindungsfunktion.
- Nutzungsergänzungen in räumlich definierten Bereichen durch Gastronomieangebote, z.B. im Bereich der Kunstakademie.
- Wichtige Erholungsfunktion abseits der lärmbelasteten östlichen Uferstraße.
- Integration des Hochwasserschutzes in die Bebauungsstrukturen

**„Westlicher Moselufeweg“**

- Wegverbreiterung für ein konfliktfreies Nebeneinander von Fußgängern und Sportnutzung (Radfahren, Skaten, etc.), durchgängige Beleuchtung, Herstellung von Blickbeziehungen zur Mosel (gezielte Reduzierung der Ufervegetation).
- Attraktive Verbindungen zur (oberen) Promenade (an strategischen Punkten barrierefrei ausgestaltet).
- Angebot an Rast- und Verweilplätzen im Bereich des (unteren) Uferweges.
- Anlage von Sitzstufen zum Wasser.

**„Stationen am Fluss“**

- Angelehnt an den Flusslauf der Mosel werden punktuell Attraktionen (Liegen, Sitzen, Spiel) in direktem Bezug zum Fluss und dessen Uferbereichen angeordnet.

**Teilbereich 4: Östlicher Brückenkopf****„Stadteingang Innenstadt“**

- Städtebauliche, gestalterische und funktionale Markierung des Stadteingangs ⇒ verbesserte Orientierungs- bzw. Leitfunktion in Richtung Innenstadt.
- Rückbau der ersten 2-3 Kopfgebäude auf der rechten Seite der Karl-Marx-Straße stadteinwärts und Schließung des Blockrandes zur Schaffung eines Platzbereiches als ergänzenden Baustein in einer logischen Platzfolge.
- Errichtung eines mehrgeschossigen Solitärgebäudes (Landmarke) mit Hotelnutzung und erdgeschossiger touristischer Funktion auf dem neuen Platzbereich als Auftakt zur Innenstadt.

**„Verknüpfung Römerbrücke – Barbaratherme“**

- Langfristiger Rückbau der Gebäude auf dem Alleenring (ggf. auch der denkmalgeschützten Ensembles).
- Wiederherstellung der durchgängigen Grünanlage auf den ehemaligen Wallanlagen um den mittelalterlichen Stadtkern ⇒ Flanierweg und Verweilzone.
- Alleenring als eigenständiges und auch dreidimensionales Grünvolumen erhält parkähnliche und vegetative Ausgestaltung.
- Optimale Verknüpfung von Römerbrücke und Barbarathermen über den Alleenring in Kombination mit der Installation eines touristischen Leitsystems.
- Über den durchgängigen Alleenring wären mit Ausnahme der Viehmarkttherme alle anderen im Stadtgebiet befindlichen Weltkulturerben „perlschnurartig“ fußläufig und für den Touristen intuitiv erreichbar.

**Teilbereich 5: Östliches Moselufer****„Moselufer – Kranen und alte Kaianlagen“**

- Gastronomie auf einem Schwimm-Ponton als attraktive Nutzungsergänzung im Bereich der Römerbrücke
- Lage: östliche Moselufenseite im Bereich zwischen 1. Kran und Römerbrücke
- Fußläufig optimal von der Innenstadt und Trier West erreichbar.
- Visuelles Erlebnis Weltkulturerbe Römerbrücke, alte Hafenanlage (mit vermuteten antiken Uferbefestigungen), Stadtsilhouette westliches Moselufer

**„Erlebarmachen der Archäologischen Relikte“ „Touristisches Leitsystem“**

- Ein wichtiger Bestandteil der Konzeption ist, mit dem Mittel der bildenden Kunst ein durchgehendes Konzept für die Erfahrbarmachung der historischen Spuren, der sichtbaren und verborgenen zu erreichen und die Historie mit der Kunst der 'Jetzt-Zeit' zu einer neuen Qualität zu verbinden. Durch die unterschiedlichen historischen Stationen im Umfeld der Römerbrücke wie Barbarathermen, Mauerrelikten, ... führt den Besucher ein übergeordnetes audiovisuelles Informationssystem.

**„Wegeverbindungen – Innenstadt“**

- Umgestaltung der Karl-Marx-Straße & Brückenstraße als direkte Verbindungsachse zur Innenstadt / Altstadt.
- Stärkung der Verbindungsfunktion zw. Innenstadt und Römerbrücke für den Langsamverkehr ⇒ verkehrsreduzierte Innenstadtstraße mit hoher Aufenthaltsqualität (Kneipen, Restaurants, Ladenlokale) bewirkt Imagewechsel der Karl-Marx-Straße.
- Verbesserung des Umweltverbunds, besonders der Langsamverkehre als durchgängige Entwurfsprämisse.
- Stärkung der Verbindungsfunktion von Moselufer und Innenstadt über die Krahenstraße und Böhmerstraße bzw. Schießgraben.