



TRIER · UMFELD PORTA NIGRA

Nichtoffener freiraumplanerischer Wettbewerb nach VOF und RPW 2008 · **DOKUMENTATION**

Trier | Umfeld Porta Nigra

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

Trier | Umfeld Porta Nigra

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

Ausloberin:
Stadt Trier
Stadtplanungsamt

Projekt im Rahmen des
INVESTITIONSPROGRAMM
NATIONALE UNESCO WELTERBESTÄTTEN

gefördert durch das
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
mit dem
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und
Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung (BBR)
und das
Ministerium für Bildung, Wissenschaft,
Jugend und Kultur des Landes Rheinland Pfalz

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

Layout:
Doris Fischer-Pesch

Druck:
.....

Herdecke/Trier 2011

Inhalt

Vorwort	6
1 Der Wettbewerb: Anlass und Ziele	8
2 Die Wettbewerbsaufgabe	9
3 Das Verfahren	14
Preise und Anerkennung	19
1. Preis Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG, Berlin	20
3. Preis Prof. Schmid Treiber Partner, Leonberg	24
3. Preis ARGE WW+ architektur + management sàrl, Esch-sur-Alzette, Luxemburg, mit terra.nova Landschaftsarchitektur, München	28
3. Preis HAHN VON HANTELMANN Landschaftsarchitekten GbR, Hamburg	32
Anerkennung ARGE Wandel Hoefler Lorch GmbH Architekten + Stadtplaner BDA, Saarbrücken, mit BGHplan Umweltplanung und Landschaftsarchitektur GmbH, Trier	36
Weitere Beiträge	38
2. Rundgang	40
1. Rundgang	46



Liebe Bürgerinnen und Bürger,

mit dem Siegerentwurf des Berliner Büros Loidl aus Berlin liegen nunmehr ausgezeichnete Grundlagen für die langfristige und zukunftsweisende Gestaltung des Porta Nigra-Umfeldes vor. Die erfolgreiche Durchführung des Wettbewerbs trägt dazu bei, das Umfeld des historischen Wahrzeichens Triers zu einem Ort mit zukunftsweisender Gestaltung und Funktionalität für die Trierer Bürgerinnen und Bürgern und ihren Gäste zu entwickeln.

Die Trierer Innenstadt hat in den vergangenen Jahren deutlich an Qualitäten gewonnen. Insbesondere der Domfreihof und der Kornmarkt haben sich zu den beliebtesten Plätzen Triers entwickelt. Eine der Besonderheiten der Porta Nigra in ihrer langen Geschichte ist ihre Bedeutung sowohl als Wahrzeichen wie auch als Spiegel des städtischen Wandels zugleich. Wir sind davon überzeugt, dass durch die im Wettbewerb vorgeschlagene Umgestaltung des Porta Nigra-Umfeldes diese Aufwertung gelingen wird.

Somit stellt das Investitionsprogramm nationale UNESCO-Welterbestätten für die Stadt Trier einen Glücksfall dar. Insgesamt 64 Büros, u. a. aus Italien, Luxemburg, Österreich, Frankreich, den Niederlanden und Irland, hatten sich um die Teilnahme für diese komplexe Bauaufgabe beworben. Dieses große Interesse zeigt die besondere internationale Bedeutung der Porta Nigra und ihres Umfeldes.

Alle Wettbewerbsbeiträge erfordern Respekt – Respekt vor der Leidenschaft, der Detail-schärfe und der Arbeitsintensität, in der sich alle Teilnehmer für die Stadt Trier engagiert

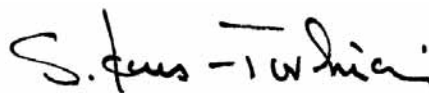
haben. Der siegreiche Entwurf des Berliner Büros Loidl setzt mit einer zurückhaltenden Gestaltung die Porta Nigra perfekt in Szene. Gleichzeitig gelingt es, die verkehrlichen Anforderungen überzeugend in das Gesamtkonzept zu integrieren und diesen Bereich mit ganz neuer Qualität in den innerstädtischen Stadtraum einzubeziehen.

Ein besonderer Dank gebührt allen Ratsmitgliedern, Verwaltungsmitarbeitern und externen Beratern, die den Wettbewerb intensiv vorbereitet und begleitet haben, sowie dem Büro Pesch und Partner, Herdecke, für die hervorragende Betreuung des Wettbewerbs. Die Chance zur Durchführung des Wettbewerbs hat sich auf der Grundlage der Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Landesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Jugend und Kultur eröffnet. Hierfür gebührt unser besonderer Dank, verbunden mit der Einladung, den begonnenen Weg gemeinsam mit der Stadt Trier weiter zu beschreiten.

Vor einer Realisierung werden im Rahmen des so genannten VOF-Verfahrens alle Preisträger die Gelegenheit erhalten, ihre Arbeiten unter Berücksichtigung städtischer Vorgaben zu überarbeiten und erneut zu präsentieren. Diese Vorgaben werden auf Grundlage einer Bürgerbeteiligung sowie der fachlichen Diskussion der Entwürfe zu definieren sein. Eine Umsetzung der Planungen wird der Stadt Trier jedoch nur mit finanzieller Unterstützung von Bund und Land möglich sein. Das Wettbewerbsergebnis ist eine überzeugende Grundlage, um für diese Unterstützung zu werben.



Klaus Jensen . Oberbürgermeister



Simone Kaes-Torchiani . Baudezernentin

1 Der Wettbewerb: Anlass und Ziele

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

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

Auch das Umfeld entspricht in keiner Weise dem historischen Stellenwert. Der Fahrverkehr trennt das Tor

von seiner Umgebung, der angrenzende Alleenring ist in seiner Gestalt und Funktion schwer zu erkennen, die Platzausbildung weist erhebliche gestalterische und funktionale Mängel auf.

Mit der Neugestaltung des im Wettbewerbsgebiet liegenden Simeonstiftplatzes ist ein erster wichtiger Schritt zur Aufwertung des Bereichs um die Porta Nigra getan. Langfristig soll die Umgestaltung vervollständigt werden. Grundlage hierfür soll der im Rahmen des Investitionsprogramms „Nationale UNESCO-Welterbestätten“ ausgelobte Wettbewerb „Umfeld Porta Nigra“ sein.

Die Umfeldgestaltung der Porta Nigra versteht sich als wichtiger Baustein der Projekte zur Innenstadtgestal-

tung, die den besonderen städtebaulichen Charakter wieder betonen und aufwerten wollen.

Erwartet wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern daher Aussagen, wie durch die Umgestaltung das Umfeld der Porta Nigra zu einem attraktiven, erlebbaren und nutzbaren Teil der Innenstadt werden kann, der dem historischen Stellenwert gerecht wird und gleichzeitig Impulse für private Maßnahmen setzt. Hierdurch soll insbesondere die Porta Nigra als Wahrzeichen der Stadt Trier und als UNESCO-Weltkulturerbestätte in Wert gesetzt werden.

Die im Wettbewerbsbereich vorgesehenen Flächen – davon etwa 19.000 qm Platz- und etwa 14.000 qm Straßenfläche – sollen langfristig neu ge-



stadt reich an Denkmälern verschiedener Epochen.

Im direkten Umfeld der Porta Nigra überlagern sich die historischen Schichten. Während die Reste der mittelalterlichen Stadtmauer unter Denkmalschutz stehen, hatte die römische Stadtmauer, die an gleicher Stelle verlief, weit gewaltigere Dimensionen.

Die wichtigsten Ziele

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

2.3 Die Porta Nigra

Das besterhaltene römische Stadttor nördlich der Alpen symbolisiert wie kaum ein anderes Bauwerk in Trier den geschichtlichen Wandel: die Porta Nigra wurde vom römischen Stadttor zur mittelalterlichen Kirche und schließlich zum heutigen Wahrzeichen der Stadt. Gemeinsam mit den weiteren Römerbauten Triers und den auf ihren Ruinen entstandenen christlichen Nachfolgebauten wurde die Porta Nigra in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen.

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

dient das Trierer Wahrzeichen noch als Orientierungsmarke: Als Auftakt der Innenstadt ist die Porta Nigra Anlaufpunkt und Start der meisten touristischen Führungen und somit immer noch das „Tor in die Stadt“.

Die wichtigsten Ziele

- Berücksichtigung des geschichtlichen Wandels und der verschiedenen Bauepochen der Porta Nigra
- Berücksichtigung des Weltkulturerbe-Status der Porta Nigra
- Inszenierung und gestalterische Betonung ihrer Bedeutung
- Nutzung und Inszenierung der Porta Nigra als Kulisse für die Gestaltung des Umfelds
- Gestaltung eines offenen, multifunktionalen Raums als Umfeld für die Porta Nigra





- Wiederentdeckung und Symbolisierung der Torfunktion: Erfahrbarkeit beider Seiten

2.4 Archäologie

Unterhalb der Porta Nigra finden sich zahlreiche archäologische Spuren, die beim Umgang mit dem Tor und dessen Umfeld berücksichtigt werden müssen. Die Topografie, wie sie sich heute rund um die Porta Nigra darstellt, ist auch ein Spiegelbild des historischen Werdegangs. So stellt der abgesenkte Bereich im Durchgang der Porta noch das römische Profil dar, während die übrigen Platzhöhen im Laufe der Zeit verändert wurden. Sie liegen heute deutlich über dem historischen Niveau.

Die wichtigsten Ziele

- Berücksichtigung der sichtbaren und unsichtbaren archäologischen Strukturen
- keine Eingriffe in die archäologischen Schichten
- keine Freilegung und Präsentation der archäologischen Funde

2.5 Städtebauliche Planungen im Umfeld

Im näheren und weiteren Umfeld der Porta Nigra gibt es zahlreiche Planungen, die wichtige Rahmenbedingungen des Wettbewerbs darstellten. Daneben wurden bereits Maßnahmen umgesetzt, die auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Umfeldes der Porta Nigra haben können. Sie alle zielen auf die Aufwertung und die Wiederherstellung des besonderen städtebaulichen Charakters der Trierer Innenstadt.

Dazu zählen die Planungen zur Neugestaltung von Plätzen in der Altstadt,

die Umgestaltung des Simeonstiftplatzes und Planungen zur Umgestaltung des Alleenrings.

Die wichtigsten Ziele

- Schaffung eines differenzierten und angemessenen Umfeldes für die Porta Nigra
- Betonung des Umfeldes der Porta Nigra als eigenständiger Auftakt zur Innenstadt, nicht als Teil einer innerstädtischen Platzfolge
- Definition der beiden Seiten der Porta Nigra (Alleen- und Stadtseite) mit Aussagen zum Baumbestand und zum Freiraumkonzept
- Gestaltung des Alleenrings als Vorzone der Porta Nigra

2.6 Planungen für den Freiraum um die Porta Nigra

Der Bereich rund um die Porta Nigra ist Ort verschiedenster Ereignisse. Die Bandbreite reicht von einmalig stattfindenden politischen und gesellschaftlichen Veranstaltungen bis zu jährlich wiederkehrenden Festen und Märkten. Gleichzeitig ist der Freiraum um die Porta Nigra ein wichtiger Verkehrsplatz – heute vorwiegend für den ÖPNV, in Zukunft besonders für Fußgänger als Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität. Er ist aber auch Startplatz für zahlreiche Wege und touristische Spaziergänge und Führungen – mit der Chance, der Porta Nigra wieder ihre Torfunktion zurückzugeben.

Nutzungen – die wichtigsten Ziele

- Schaffen eines offenen, nutzungsneutralen Stadtplatzes, der zwar temporäre Bühnenaufbauten ermöglichen soll, aber keinen zusätzlichen Veranstaltungsraum darstellt

- Ermöglichen verschiedener Sondernutzungen, wobei aber aus Schutzgründen für die Porta Nigra das Ziel eher eine Reduzierung als eine Steigerung der Veranstaltungen sein soll
- Vorsorge für die notwendige Infrastruktur (Strom, Wasser)
- die Vereinbarung unterschiedlicher öffentlicher und privater Interessen – etwa von Platznutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität und gastronomischer Nutzung – bzw. eine eindeutige Positionierung
- Berücksichtigung von Angeboten für kreatives Spielen im Wettbewerbsgebiet

Gestaltung – die wichtigsten Ziele

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

Funktionen – die wichtigsten Ziele

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

2.7 Verkehr

Der Porta Nigra kommt in ihrer Eigenschaft als römisches Stadttor seit jeher eine verkehrliche Funktion zu. Wurde der Verkehr zunächst durch

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

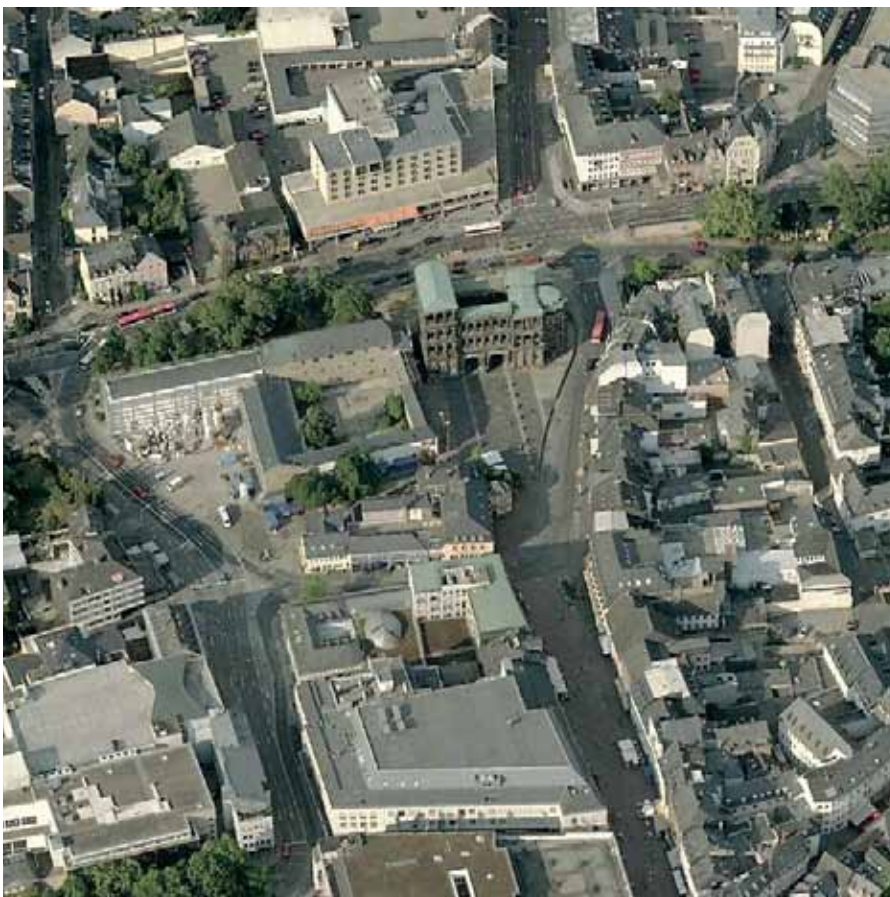
Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Busverkehr in mehreren Schritten aus der heutigen Fußgängerzone auf andere Straßen der Altstadt verlagert. Als Abschluss dieses Prozesses soll im Zuge der Neugestaltung des Welterbe-Umfeldes nun die zentrale Bushaltestelle „Porta Nigra“ aus dem Bereich der Fußgängerzone hinaus verlagert werden. Die heutige Umfahrungsmöglichkeit um Porta Nigra und Simeonstift entfällt somit.

Die das Wettbewerbsgebiet in West-Ost-Richtung durchquerende Nordallee ist Teil des Straßenrings, der die Altstadt umschließt. Der Verkehr der Nordallee soll ab der Porta Nigra in Richtung Hauptbahnhof auf die Christophstraße und in Gegenrichtung auf die Theodor-Heuss-Allee verteilt werden.

In Weiterentwicklung bisheriger Planungen und Ideen wurde aus verkehrsplanerischer Sicht vorgeschlagen, zwischen Hauptbahnhof und Porta-Nigra-Platz den Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen über die Theodor-Heuss-Allee zu führen, über die Christophstraße hingegen nur noch Busse und Fahrräder (jeweils in beide Fahrtrichtungen) sowie in geringem Maße Anliegerverkehr fahren zu lassen.

Im Vorfeld des Wettbewerbs legte ein Verkehrsgutachten die verkehrlichen Rahmenbedingungen fest. Die wichtigsten Vorgaben waren:

- die Herausnahme sämtlichen Busverkehrs aus der Simeonstraße (einschließlich des „Römerexpress“ und der Sightseeingbusse)
- die Schaffung einer attraktiven und störungsarmen Busführung sowie neuer Bushaltestellen auf der Feld-





seite (Nordseite) der Porta Nigra bzw. im angrenzenden Alleenbereich

- die Ausbildung der Christophstraße als so genannte „Umweltspur“ in beide Richtungen (nur Bus- und Radverkehr sowie Anliegerverkehr, Bündelung des Durchgangs-MIV in beide Richtungen auf der Theodor-Heuss-Allee)
- die Reduzierung der Spuren für den MIV am Simeonstiftplatz (eine Spur in Richtung Süden)
- die Umgestaltung der Knotenpunkte im Bereich Nordallee / Porta Nigra unter Beachtung der Belange sämtlicher Verkehrsarten (inklusive Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und MIV)

Zielkonzept Verkehr – die wichtigsten Ziele

- Umgestaltung der Nordallee und der Theodor-Heuss-Allee und Integration der im Verkehrskonzept dargestellten Fahrstreifenanzahl und -breite
- vollständige Verlagerung des Busverkehrs aus der Simeonstraße
- angestrebte Trennung von Busfahrbahn und Fahrbahn für den Kfz-Verkehr
- Gestaltung der Simeonstraße und des Abschnittes des Margaretengässchens zwischen Simeonstiftplatz und Simeonstraße als Fußgängerzone
- Verzicht auf Parken im Straßenraum wegen der zahlreichen Parkhäuser und Tiefgaragen im Umfeld der Porta Nigra
- barrierefreie Benutzbarkeit der Verkehrsanlagen

Busverkehr – die wichtigsten Ziele
Gestalterische Umsetzung der Vorgaben und Vorschläge des Verkehrsgut-

achtens unter Berücksichtigung folgender Vorgaben:

- Nachweis der erforderlichen Busanlagen zur bedarfsgerechten Abwicklung des Busverkehrs
- Gewährleistung möglichst günstiger Umsteigebeziehungen
- Nachweis der Haltestellen am Simeonstiftplatz und im Alleenbereich
- Gestaltung der Bushaldebereiche
- Integration einer Wendemöglichkeit für Busse aus Richtung Simeonstiftplatz

Radverkehr – die wichtigsten Ziele

- Aussagen zum Umgang mit dem Radverkehr im Umfeld der Porta Nigra
- Gestaltung attraktiver und sicherer Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Porta Nigra-Umfeld
- Berücksichtigung des Radverkehrskonzeptes
- weitgehend vom MIV unabhängige Führung des Radverkehrs in West-Ost-Richtung
- Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern
- Unterbringung von 160 abschließbaren Rad-Stellplätzen / gestalterische und funktionale Einbindung der vorhandenen Fahrradgarage bzw. eventuell Ersatz an anderer Stelle

2.8 Allgemeine Bindungen und Restriktionen

Funktionale und soziale Ziele

Im Umfeld der Porta Nigra sollte in großen Teilen Fußgängern der Vorrang eingeräumt werden. Die Oberflächenbeschaffenheit und die Gliederung sollten ein angenehmes und bequemes Gehen ermöglichen. Gestaltung und Ausstattung sollten alle

Altersgruppen berücksichtigen: ältere Menschen, Jugendliche und insbesondere auch Familien mit Kindern sollten entsprechende Angebote wie Bewegungsflächen, Sitzgelegenheiten oder Treffpunkte und Kommunikationsflächen vorfinden. Dabei waren insbesondere die topografischen Bedingungen zu beachten und zu gestalten. Auf die Barrierefreiheit war dabei besonders zu achten.

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

Wirtschaftlichkeit

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

Technische Infrastruktur

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

Die wichtigsten Ziele

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

3 Das Verfahren

Vorbereitung

Eine Vielzahl von Planungen und Ideen, die im Vorfeld des Wettbewerbes entwickelt wurden, hatten direkten Einfluss auf die Wettbewerbsaufgabe.

Planungen zur Neugestaltung von Plätzen in der Altstadt Trier.

Seit 1978 wurden die Altstadtplätze Hauptmarkt, Basilika Vorplatz, Stockplatz, Domfreihof, Nikolaus-Koch-Platz und Viehmarkt vom Verkehr befreit und umgestaltet. Im Verfahren zur Neugestaltung von 6 Altstadtplätzen wurden 1999-2002 zeitgleich für den Kornmarkt, Irminenfreihof, Paulusplatz, Rindertanzstraße/Sichelstraße sowie das Umfeld der Porta Nigra mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung Planungen entwickelt. Der Kornmarkt und der südliche Teil des Irminenfreihofs wurden auf dieser Grundlage bereits umgestaltet. Die Umgestaltung der Paulusplatzes wurde in Teilen realisiert, der Platz Hinter dem Dom befindet sich im Ausbau. Auch die weiteren Plätze der Trierer Altstadt sollen neu gestaltet werden. Für den Pferdemarkt und den Augustinerhof sind noch Planungen zu entwickeln. Wegen der unterschiedlichen Realisierungszeiträume und unterschiedlichen funktionalen Ansprüche wurde hierbei auf ein übergeordnetes Gestaltungskonzept verzichtet.

Umgestaltung Simeonstiftplatz.

Bis zu seinem Umbau im Jahr 2007 war der Simeonstiftplatz Stellplatz für Busse und PKW. Nach seiner Umgestaltung ist er nun ein reiner Fußgängerbereich und dient als Vorplatz für das Stadtmuseum Simeonstift im ehemaligen Stiftsgebäude und wird

von der Gastronomie im Simeonstift genutzt. Die Touristenbusse halten in der nahen Franz-Ludwig-Straße. Die Umgestaltung bezog sich auf Teile der Platzfläche. Der südliche Bereich des Platzes und die angrenzenden Straßenräume wurden noch nicht umgestaltet. Als Teil der Wettbewerbsaufgabe sollten diese an den umgestalteten Simeonstiftplatz angrenzenden Flächen und der Straßenraum bearbeitet werden.

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

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

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

Perspektiven für den Bahnhofsbereich. Vom 30. Januar 2006 bis zum 03. Februar 2006 führte die Stadt Trier einen Expertenworkshop durch, der sich mit der städtebaulichen Entwicklung des Umfeldes rund um Bahnhof, ehemaligen Güterbahnhof und Postgelände beschäftigte. In dieser Woche wurden die Bereiche Stadtraum und Stadtgrün, Immobilien und Nutzungen, Verkehr, Bahnhof und Denkmalpflege von Experten diskutiert und kontinuierlich der Öffentlichkeit präsentiert. Weit über das engere Umfeld des Bahnhofs hinaus wurde so eine Gesamtkonzeption erarbeitet, die mit ihren Vorschlägen zur Gestaltung des Alleenrings Einfluss auf die Aufgabenstellung des Wettbewerbs hatte.

Formulierung der Anforderungen.

Im Juli 2009 fand ein Vorbereitungsworkshop für den Wettbewerb „Umfeld Porta Nigra“ statt. Experten u. a. des UNESCO-Welterbekomitees, der Museen, der Archäologie, der Verkehrsplanung, aus den städtischen Ämtern und aus der Politik formulierten hierbei Eckwerte und Rahmenbedingungen für die Auslobung. Diese wurden in darauf aufbauenden Arbeitskreisen überprüft und konkretisiert und flossen als wichtige Bestandteile in die Auslobung ein.

Wettbewerbsart

Für die beschriebenen Maßnahmen lobte die Stadt Trier einen einstufigen nichtoffenen freiraumplanerischen Wettbewerb nach der Verdingungsordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) und den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2008) mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren zur Auswahl von 19 Teilnehmern und 6 gesetzten Teilnehmern aus. Es



wurden Bewerber gesucht, die Erfahrungen in der Planung und Realisierung von anspruchsvollen städtischen oder vergleichbaren Freianlagen – Plätze, Fußgängerzonen, öffentliche Straßen und Wege – haben.

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

- Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG, Berlin
- ARGE Atelier Podrecca, Wien, mit Popovic Architekten, Göppingen
- ARGE Lukas Baumewerd Architekt BDA, Köln, mit CALLES . DE BRABANT, Landschaftsarchitekten, Köln
- Lützwow 7, Landschaftsarchitekten, Berlin
- ARGE Ortner & Ortner Baukunst, Köln, mit FSWLA Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf
- ARGE Wandel Hoefler Lorcher GmbH Architekten + Stadtplaner BDA, Saarbrücken, mit BGHplan Umweltplanung und Landschaftsarchitektur GmbH, Trier

Ein eingeladenes Büro konnte nicht alle geforderten Formalien nachweisen und musste aus dem Verfahren ausgeschlossen werden.

In einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren wurden somit insgesamt 20 Teilnehmer/innen ermittelt, wovon 2 Teilnehmer/innen durch junge Büros und 3 Teilnehmer/innen durch kleine Büroeinheiten gestellt wurden.

- BERNHARD und SATTLER Landschaftsarchitekten, Berlin
- ARGE ernst + partner landschaftsarchitekten bdla, Trier, mit Michael R. Schwarz Architekt BDA, Trier

- HAHN VON HANTELMANN Landschaftsarchitekten GbR, Hamburg
- ARGE Büro für Städtebau und Architektur Dr. Hartmut Holl, Würzburg, mit HUTTERREIMANN Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin
- heneghan peng architects, Dublin, Irland
- Henningsen, Berlin
- hermanns landschaftsarchitektur/umweltplanung, Niederkrüchten
- ARGE Keller & Damm Landschaftsarchitekten Stadtplaner Partnerschaft, München, mit bogevichs büro hofmann ritzer architekten stadtplaner, München
- KuBus Freiraumplanung GbR, Berlin
- ARGE Levin Mosigny Landschaftsarchitekten, Berlin, mit Niemann + Steege, Stadtplanung, Düsseldorf
- Planergruppe Dipl.-Ing. Bernd K. Heichel Architekt-BDA-Stadtplaner, Bonn
- Prof. Schmid | Treiber | Partner, Freie Landschaftsarchitekten BDLA IFLA, Leonberg
- Schegk Landschaftsarchitekten | Stadtplaner, Haimhausen
- ARGE sinai. Faust. Schroll. Schwarz., Freiraumplanung, Berlin, mit Machleidt + Partner, Berlin
- ST raum a. Gesellschaft von Landschaftsarchitekten, Berlin
- ARGE WW+ architektur + management sàrl, Esch-sur-Alzette, Luxemburg, mit terra.nova Landschaftsarchitektur, München
- ARGE YESDESIGN LANDSCAPES, Wien, mit ex.it-architektur, Wien

Drei Teilnehmer/innen erschienen nicht zum Pflichtkolloquium und mussten aus dem Verfahren ausgeschlossen werden. Zwei Teilnehmer haben während des Bearbeitungszeitraums ihre Teilnahme zurückgezogen.

15 der verbliebenen 20 teilnehmenden Teams haben ihre Arbeiten fristgerecht abgegeben.

Alle 15 eingereichten Arbeiten wurden von der Jury einstimmig zum Verfahren zugelassen.

Die Vorprüfung erfolgte durch das Büro pp als pesch partner architekten stadtplaner, Herdecke, in Zusammenarbeit mit der Stadt Trier und dem Büro R+T Topp, Huber-Erler, Hagedorn, Darmstadt.

Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Am 10. Dezember 2010 tagte das Preisgericht unter Vorsitz von Professor Kunibert Wachten, Dortmund, in Trier. Dem stimmberechtigten Preisgericht gehörten an:

- Klaus Bierbaum, BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten, Mainz
- Oberbürgermeister Klaus Jensen, Oberbürgermeister der Stadt Trier
- Simone Kaes-Torchiani, Baudezernentin, Stadt Trier
- Rainer Lehnart, Dezernatsausschuss / Rat
- Thomas Metz, GDKE – Generaldirektion kulturelles Erbe, Mainz
- Jürgen Minkus, Architekt, Köln
- Dr. Christian Schüler-Beigang, Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Jugend und Kultur, Mainz
- Prof. Oskar Spital-Frenking, Prof. Spital-Frenking + Schwarz Architekten und Stadtplaner BDA, Lüdinghausen

Als stellvertretende Preisrichter waren anwesend:

- Christine Muller, DEWEY MULLER architects et urbanistes, Luxemburg



- Prof. Dr. Winfried Weber, Bischöfliches Dom- und Diözesanmuseum Trier

Als Berater ohne Stimmrecht waren anwesend:

- Ricarda Ruland, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Referat I/7 „Baukultur, Architektur, Städtebau“, Bonn
- Dr. Joachim Hupe, Rheinisches Landesmuseum/Landesarchäologie, Trier
- Frank Birkhäuser, Stadtwerke Trier
- Iris Wiemann-Enkler, Stadtplanungsamt, Stadt Trier
- Franz Kalck, Grünflächenamt, Stadt Trier
- Dr. Angelika Meyer, Denkmalpflege, Stadt Trier
- Wolfgang van Bellen, Tiefbauamt, Stadt Trier
- Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler, Büro R+T, Darmstadt
- Udo Köhler, CDU-Fraktion, Trier
- Dominik Heinrich, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Trier
- Wolfgang Schaab, FDP-Fraktion, Trier
- Karl Lübeck, Fraktion FWG, Trier
- Dr. Johannes Verbeek, Die Linke, Trier

Zur Beurteilung der Wettbewerbsbeiträge wurden die nachfolgenden, in der Auslobung angeführten Kriterien herangezogen:

- allgemeine Rahmenbedingungen
- städtebauliche und gestalterische Anforderungen
- funktionale, soziale und ökonomische Anforderungen
- Anforderungen an Denkmalschutz und Archäologie und
- verkehrstechnische Anforderungen

Rangfolge und Preisverteilung

Aufgrund der Qualität der Arbeiten beschloss die Jury einstimmig, von der in der Wettbewerbsbekanntmachung und der Auslobung aufgeführten Staffelung und der Höhe der Preise und Anerkennungen abzuweichen. Es wurden folgende Preise und Anerkennungen vergeben:

- ein 1. Preis: à 32.500,- Euro
- drei 3. Preise: à 14.500,- Euro
- eine Anerkennung à 9.000,- Euro

Es wurde folgende Rangfolge festgelegt:

- 1. Preis:
Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG, Berlin
- 3. Preis:
Prof. Schmid | Treiber | Partner,
Freie Landschaftsarchitekten
BDLA IFLA, Leonberg
- 3. Preis:
ARGE WW+ architektur + management sàrl, Esch-sur-Alzette,
Luxemburg, mit terra.nova Landschaftsarchitektur, München

- 3. Preis:
HAHN VON HANTELMANN Landschaftsarchitekten GbR, Hamburg

- Anerkennung:
ARGE Wandel Hoefler Lorch GmbH Architekten + Stadtplaner BDA, Saarbrücken, mit BGHplan Umweltplanung und Landschaftsarchitektur GmbH, Trier

Das Preisgericht empfahl, dass nur die mit Preisen versehenen Arbeiten am Verhandlungsverfahren teilnehmen, sobald die Wettbewerbsaufgabe realisiert werden soll. Sollte einem der Preisträger der Preis aberkannt werden, rückt die Anerkennung nicht als Teilnehmer am Verhandlungsverfahren auf, weil sie lediglich die Lösung eines wichtigen Aspektes aufzeigt, nicht aber einen Beitrag zur Lösung der Aufgabenstellung im Ganzen liefert.

Die in den schriftlichen Beurteilungen beschriebenen Kritikpunkte und Empfehlungen sind bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.



1. Preis

Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten
und Stadtplaner PartG, Berlin



3. Preis

Prof. Schmid | Treiber | Partner, Freie
Landschaftsarchitekten BDLA IFLA,
Leonberg



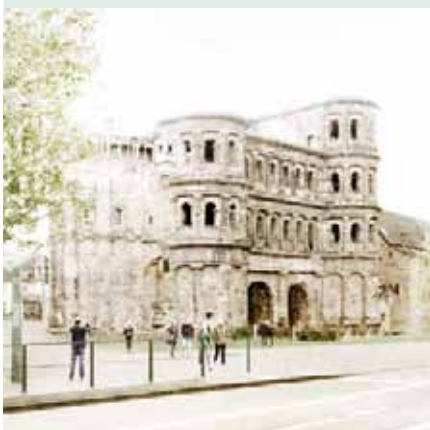
3. Preis

ARGE WW+ architektur + manage-
ment sàrl, Esch-sur-Alzette, Luxem-
burg, mit terra.nova Landschaftsarchi-
tektur, München



3. Preis

HAHN VON HANTELMANN Land-
schaftsarchitekten GbR, Hamburg



Anerkennung

ARGE Wandel Hoefler Lorch GmbH
Architekten + Stadtplaner BDA, Saar-
brücken, mit BGHplan Umweltpla-
nung und Landschaftsarchitektur
GmbH, Trier



Auszug aus dem Erläuterungstext
Herausstellen / Freistellen / Präsentieren ... Der Denkmalwert und die Erwartungen der Besucher an die Erhabenheit der historischen Baukunst fordern ein unverstelltes und weiträumiges Erlebnis des Monumentes römischer Stadtkultur.

Ausgehend von der tiefliegenden Situierung des Stadtttores und inspiriert von der Qualität historischer Platzsituationen wie der Piazza del Campo in Siena schlagen wir eine schalenförmige Gliederung des Raumes vor, an dessen Tiefpunkt die Porta Nigra frei jeglicher Störung präsentiert wird. Das Denkmal wird ideell als wertvolles Objekt in einer Schale verstanden und so auch verständlich räumlich übersetzt. Gleichzeitig wird eine

stadträumliche Situation geschaffen, die das öffentliche Leben an der Porta Nigra inszeniert und zusammenführt. ...

An der Schnittstelle von Altstadtzugang und Grünzug an der Stadtmauer bildet der neue Platz an der Porta Nigra eine sinnfällige Zäsur, die sowohl die Einzigartigkeit des Bauwerkes als auch dessen stadträumlichen Bezug im historischen Kontext herausstellt. ...

Beurteilung durch das Preisgericht
Denkmalwert und Erhabenheit der Porta Nigra (Welterbestatus) sind Ausgangspunkt für die gestalterischen Entscheidungen der Verfasser. Vorgeschlagen wird, die auf römischem Straßenniveau liegende Porta

schalenförmig zu fassen und damit ein unverstelltes und weiträumiges Erlebnis des Monumentes – frei von jeder Störung – zu erreichen. Die geneigten Flächen werden bis weit an die umgebende Bebauung herangeführt. Langegezogene, flache Stufen (Porphyr) an der nördlichen Platzseite klären den dortigen Höhenunterschied. Vorhandene Bäume werden hier wohltuend integriert.

Die grundsätzliche Haltung sowie der vorgeschlagene Verzicht auf jegliche Einbauten des vorliegenden Entwurfes werden vom Preisgericht als besonders wertvoll und der Situation angemessen eingestuft.

Die funktionalen Anforderungen bei der Abwicklung des Busverkehrs sind im Großen und Ganzen erfüllt. Sehr angenehm ist es, dass die Vorzone der Porta Nigra von Haltestellen freibleibt. Die vorgeschlagene dezentrale Anordnung von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum wird als eingeschränkt tauglich eingestuft. Diese ist zu überdenken, zumal sich die unterirdische Unterbringung (Fahrradgarage) für längeren Abstellbereich als geeignet erwiesen hat – hinsichtlich Bewachung, Witterungsschutz etc.

Insgesamt zeigt der Entwurf eine klar ablesbare und großzügige Raumkomposition, welche – gerade in ihrer Einfachheit und Zurückhaltung – eine zeitgenössische, urbane Atmosphäre rund um die Porta Nigra verspricht.



1. Preis

Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartG, Berlin



Herausstellen / Freistellen / Präsentieren

Der Denkmalswert der UNESCO-Welterbestätte Porta Nigra und die Erwartungen der Besucher an die Erhabenheit der historischen Baukunst fördern ein unverstülptes und weiträumiges Erlebnis des Monumentes römischer Stadtkultur. Ausgehend von der tiefliegenden Situation des Stadtnortes und inspiriert von der Qualität historischer Platzstrukturen schlagen wir eine schalenförmige Gliederung des Raumes vor, an dessen Tiefpunkt die Porta Nigra frei juglicher Sitzung präsentiert wird.



Zäsur im Grünzug / Einbinden in das städtische Gefüge

An der Schnittstelle von Altstadtanfang und Grünzug an der Stadtmauer bildet der neue Platz an der Porta Nigra eine sinnfällige Zäsur, die sowohl die Einzigartigkeit des Bauwerkes als auch dessen stadträumlichen Bezug im historischen Kontext herstellt.



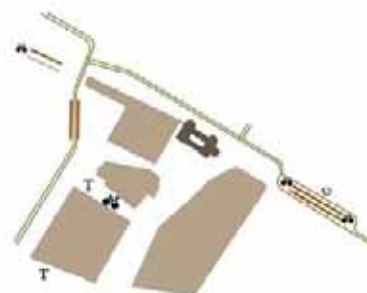
Weiterführen von Bestandsqualitäten

Die Materialität und Gliederung der bestehenden, angrenzenden Oberflächen wird weitergeführt. Die attraktive Gliederung der Simeonstraße in eine Vorzone aus Porphyrtplatten und einer zentralen Passage aus Porphyrbogenpflaster wird zu einer Einheit vom Hauptmarkt über die Porta Nigra bis zur Nordallee weiterentwickelt. Die Porta wird durch ein 200 Meter breites Baugebiet aus großformatigen Natursteinplatten gerahmt und hervorgehoben.



Beleuchtung

Das Lichtkonzept unterstützt die klare Gestaltung des Umfeldes der Porta Nigra. Durch die Verwendung weniger hoher Mastleuchten aus bronzefarben lackiertem Stahl ist es möglich, die Platzfläche vor allen Einbussen freizuhalten.



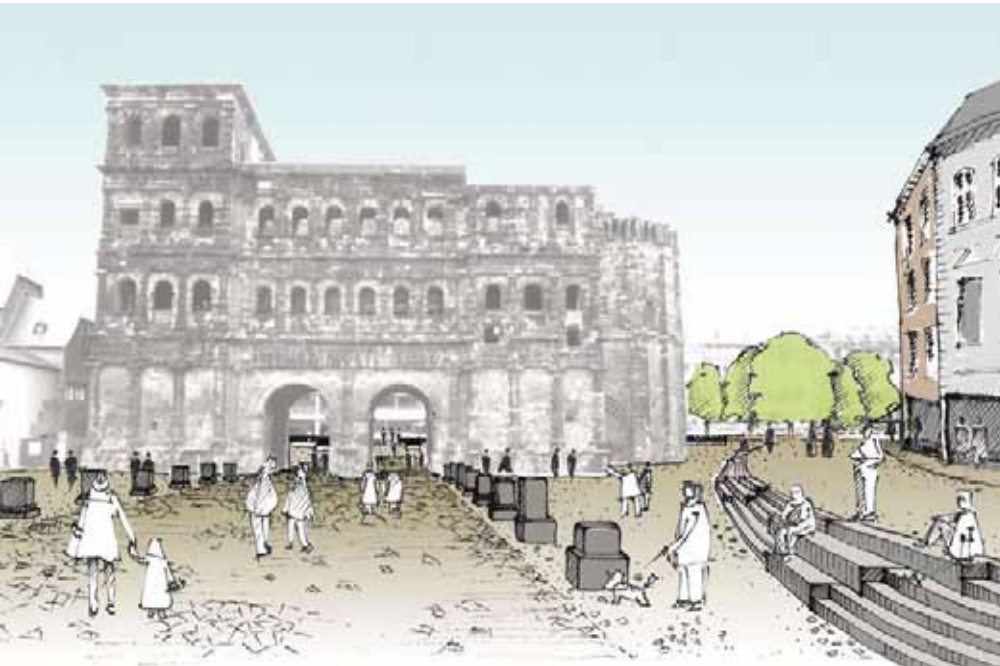
Vorrang für ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger

Zwei Haltestellenbereiche für Linienverkehre: Bus-Wendefähigkeit in Christophstraße, Reisebus/ Sightseeing-Halt mit attraktivem Wartebereich. Zugewandete Radabstellmöglichkeiten, Taxistände in Nebengassen. Schließung der provisorischen Fahrradgarage.



Bauphasen

Die Umgestaltung kann in 3 Phasen erfolgen: Unmittelbares Porta-Umfeld - Umschlungung Simeonstrafe/ Magarethengässchen - Alleentung.



Auszug aus dem Erläuterungstext

Platz an der Porta Nigra. Als herausragendes Bauwerk mit geschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung erhält die Porta Nigra einen großzügig gefassten Platz. Dieser schafft einen zurückhaltenden Rahmen für das Wahrzeichen von Trier und bringt es in angemessener Weise zur Geltung. Ein durchgängiger Platzboden aus richtungslosem Passé-Pflaster (Muschelkalk) verbindet dabei Alt und Neu. Das darin eingelegte Band aus großformatigen Muschelkalkplatten bildet die Reminiszenz an die verborgenen Geschichtsspuren im Boden und hebt die ehemalige Bedeutung der Porta Nigra als Eingang in die Stadt hervor.

Die südöstliche Platzseite wird von einer Treppenanlage aus Muschelkalkstufen gefasst, die die Höhendifferenz aufnimmt und ein prägnantes gestalterisches Element im Stadtraum darstellt. Mit den Sitzstufen wird die

Treppe gleichzeitig zum Verweilort, von dem aus sich das Leben und Treiben vor der Porta Nigra beobachten lässt.

Die nördliche Platzseite wird von einem breiten Band aus niedrigen Heckelementen gerahmt, das dem Platz einen markanten Abschluss gibt und eine deutliche Trennung zum Straßenraum herstellt. In die Muschelkalkaufkantung sind Holzelemente integriert, die zum Sitzen einladen. ...

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Verfasser schlagen eine durchgängige Platzgestaltung vor, die einen sinnvoll zusammenhängenden Stadtraum beidseits der Porta Nigra und im Verbund mit dem östlich angrenzenden Alleenbereich einschließlich Busbahnhof bildet. Die Weiterführung bzw. Beibehaltung des westlichen Grünzuges der Nordallee bis einschließlich des Simonstiftes be-

tont die Differenzierung des ehemaligen stadtinnenseitigen und landaußenseitigen Bereiches und wird befürwortet. Das vorgestellte Verkehrskonzept ist mit geringen Änderungen (v.a. Fahrbahnteiler zwischen MIV- und Busspur) realisierbar.

Kritisch diskutiert wird der Vorschlag einer Aufkantung mit Bepflanzung am nördlichen Porta Nigra-Platz sowie dessen Fortführung in den westlich angrenzenden Grünbereich. Die dadurch entstehende Abgrenzung zur Straße wird nicht befürwortet, ebenso wenig die nordseitige Anordnung von Bäumen an der Nordallee sowie die Baumpflanzungen entlang der Simeonstraße in die Stadt hinein.

Die enge Stufenausbildung an der Ostseite des südlichen Porta-Nigra-Platzes wird als zu starke Zäsur in den Platz gesehen. Die perspektivischen Darstellungen können nicht überzeugen. Die stadträumliche Wirkung der kombinierten Wetterschutz-/Fahrradabstellboxen wird kritisch bewertet.

Die denkmalpflegerischen Belange werden im Wesentlichen beachtet und eingehalten.

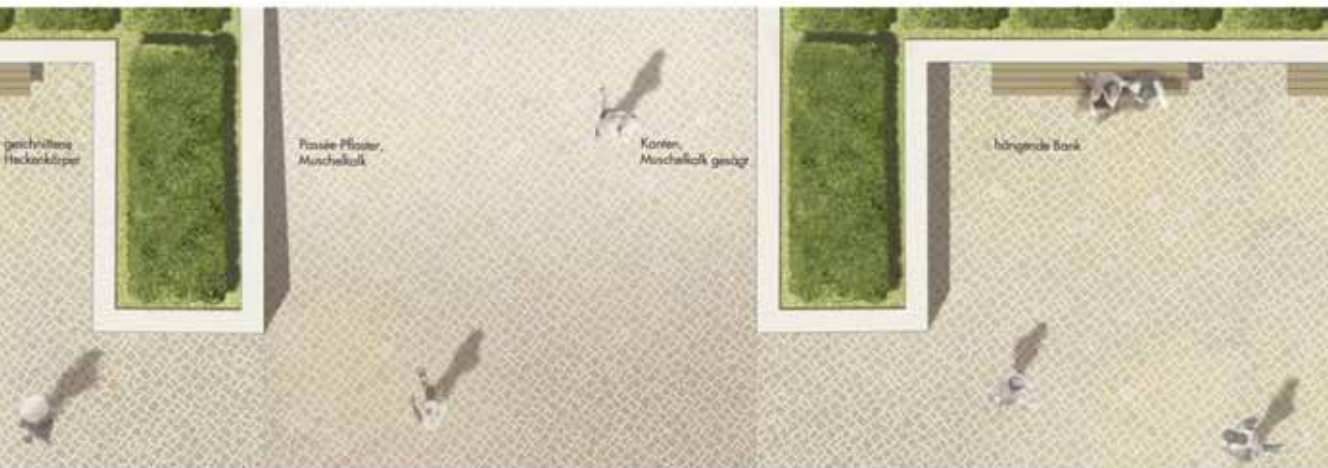
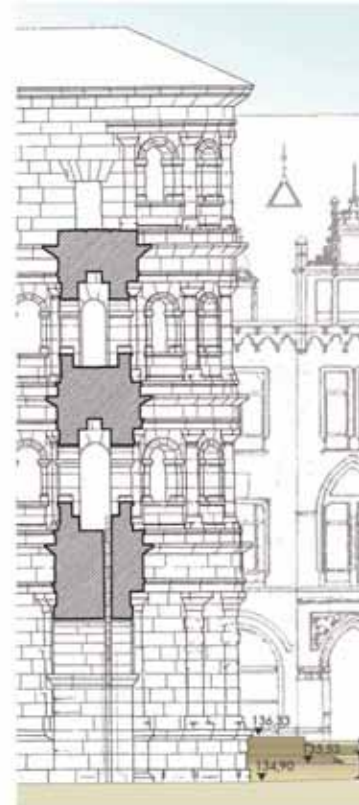
Das vorgeschlagene Material Muschelkalk ist für diese Region mit der starken Frost-Salz-Beanspruchung nach den jüngsten Erfahrungen nicht geeignet.

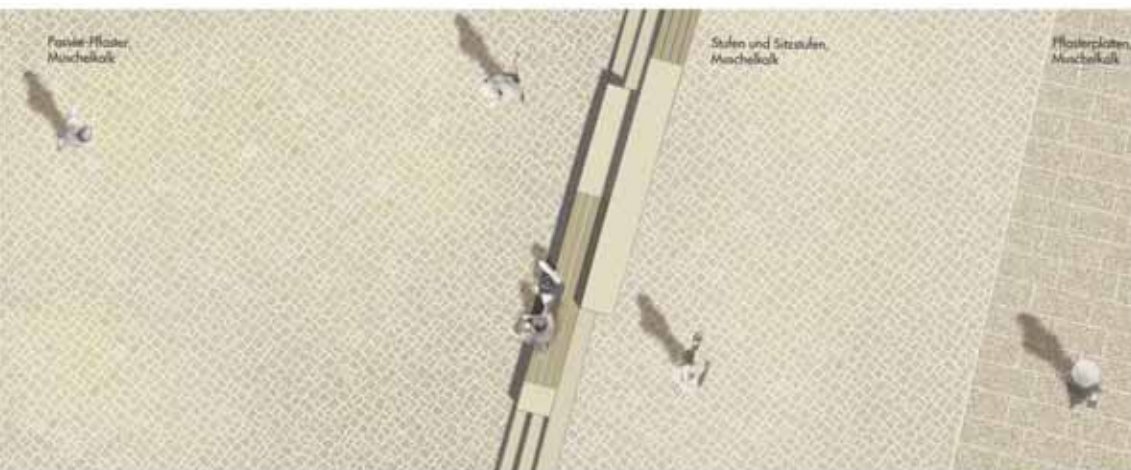
Insgesamt ein Konzept, das in seinen Grundzügen einen realisierbaren richtigen Ansatz aufweist, aber noch deutliche Mängel in einer Vielzahl von Detailpunkten und Einzelaspekten hat.



3. Preis

Prof. Schmid | Treiber | Partner, Freie Landschaftsarchitekten, Leonberg





3. Preis

ARGE WW+ architektur + management sàrl, Esch-sur-Alzette, Luxemburg mit terra.nova Landschaftsarchitektur, München

28



Auszug aus dem Erläuterungstext

_Zeitspü(h)ren_Porta Nigra versus Alleenring. Beeindruckt von der vielschichtigen historischen Entwicklung der Trierer Altstadt insbesondere im Umfeld der Welterbestätte der Porta Nigra möchten wir diesen historisch bedeutsamen Bereich in einen neuen, großzügigen gesamtstädtischen Zusammenhang zurückführen. Hierbei steht die räumliche Erfahrbarkeit und spektakuläre Kulissenwirkung der Toranlage im Vordergrund. Ziel der Gestaltung ist eine Freistellung und allseitige uneingeschränkte Begehrbarkeit des an die Porta Nigra angrenzenden Stadtraums. Grundvoraussetzung hierfür ist die Einbettung in einen ruhigen und homogenen Stadtboden. Dieser unterstreicht das Umfeld der Porta Nigra als eigenständigen Auftakt zur Innenstadt und unterscheidet diesen klar von den historischen Wall-

anlagen, dem heutigen Alleenring. Eine Differenzierung der ‚Feld- und Stadtseite‘ der Toranlage wird auf selbstverständliche Weise durch den städtebaulichen Rahmen geschaffen.

Während die ‚Stadtseite‘ infolge der geschlossenen Gebäudefassaden per se eine baulich geprägte Raumsituation erzeugt, werden die Platzkanten beidseitig der Porta Nigra durch die Grünvolumen des nunmehr auch auf der Ostseite komplettierten Alleenrings hergestellt. Hieraus ergibt sich auch ‚feldseitig‘ eine in ihrer Dimension eindeutig ausformulierte Platzfläche, die ihre räumliche Wirkung bis in den angrenzenden Stadtraum entfalten kann und die architektonische Dimension der Porta Nigra respektiert. ...

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Verfasser definieren ein eindeutiges Umfeld für die Porta Nigra, indem sie einerseits das Bauwerk nach „außen und innen“ freistellen und so in Szene setzen, dass sie den Alleenring als homogene, die Kernstadt umfassende Grünstruktur beidseitig bis zur Porta Nigra führen.

Die Entwurfsdarstellung suggeriert allerdings, dass sich der Alleenring als durchgängig grüner Bereich präsentiert, was bei der Anzahl und Anordnung an Haltestellen und den damit verbundenen Fußgängerbewegungen in Frage gestellt werden muss. Bezweifelt werden auch die Buswege, insbesondere die Radien innerhalb der Alleequerungen. Positiv bewertet wird die zurückhaltende akzentuierte Gestaltung der Beläge.



- 1.03 Gebäudeseiten
 + 1.1.1.1 in Abhängigkeit
 + 1.0.2.2
- 1.02 Ansoorten
 Strömungsmittel Nadel und Abwehrt
- 1.01 Straßen-Design/Typ / öffentliche Räume
 + 1.02 Brunnentankstellen



> 1.1
 M 1/30

> 1.2
 M 1/30

> 2.0
 M 1/30

> 3.0
 M 1/25

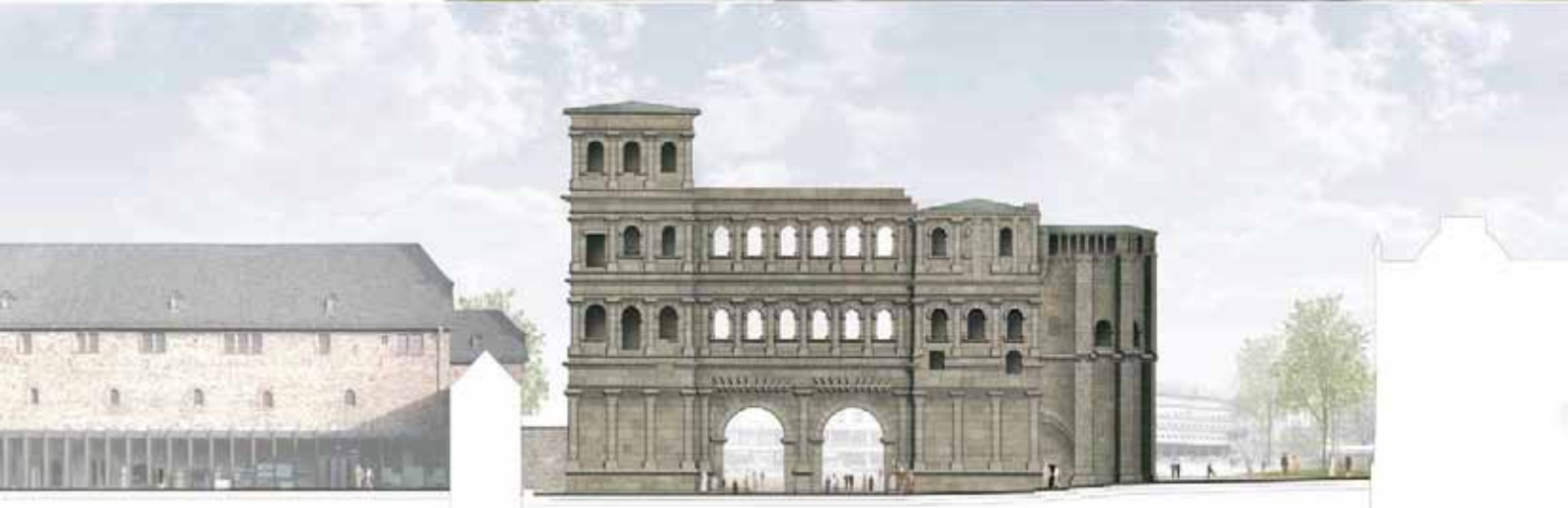
Ausstattungselemente

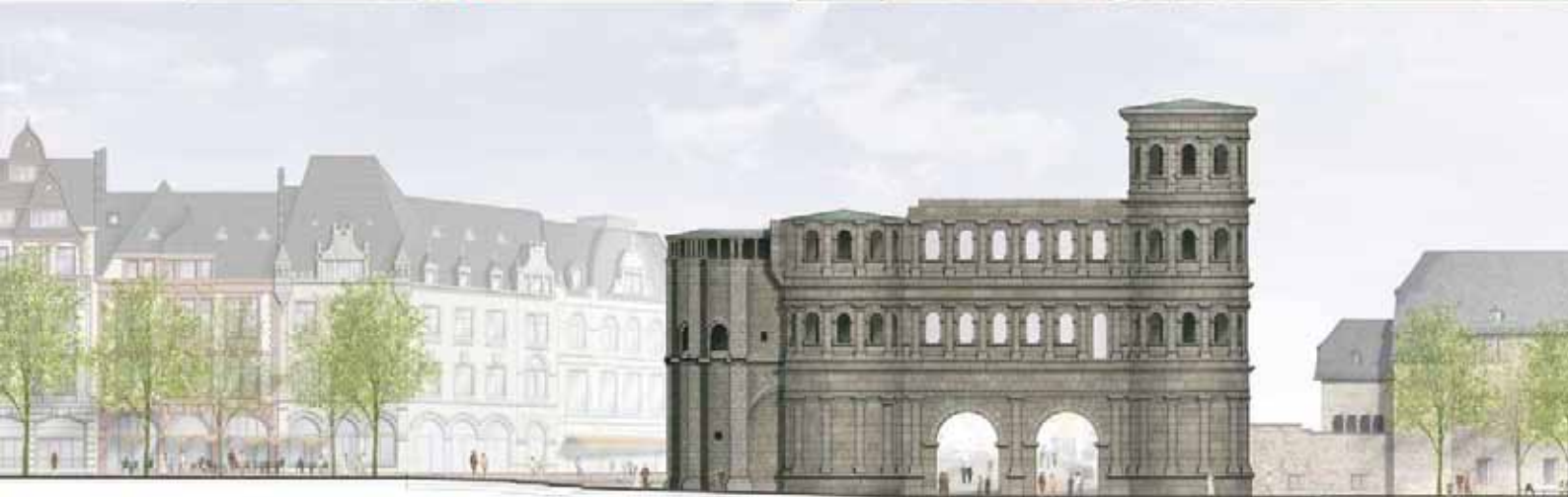
- 1.1.1.1.1
 - + mit integrierter LED-Beleuchtung
 - + Touchscreen, Tastatur
 - + Comfort seating etc.
- > 3.0
 - LED-Beleuchtung
 - + für stromeffiziente Beleuchtung
- > 3.0
 - Materialität / Abwehrt
 - + "Bright" / Abwehrt
 - + S. "Material" oder "Material"
 - + Operative gestaltungsmittel
 - Material / Abwehrt

3. Preis

ARGE WW+ architektur + management sàrl, Esch-sur-Alzette, Luxemburg mit terra.nova Landschaftsarchitektur, München

30







Auszug aus dem Erläuterungstext

... Die gestalterische Leitidee stärkt die aus der Geschichte resultierende und heute noch ablesbare städtebauliche Zusammengehörigkeit der Porta Nigra und des Simeonstifts mit der alten Stadtmauer als Ensemble.

Ein zusammenhängender Bodenbelag aus Natursteinplatten rahmt die städtebauliche Figur und zieht den umgebenden Freiraum thematisch zusammen. Die starke topografische Entwicklung des Geländes östlich der Porta Nigra wird mit Hilfe einer großzügigen, geschwungenen Treppenanlage überwunden und macht die höher liegende Simeonstraße zu einem Teil des Platzgefüges. ...

Ein Teppich aus großformatigen Natursteinplatten liegt als Intarsie auf dem Platz und führt durch das Tor hindurch bis „vor die Tore“ der Stadt. Die schon in der Vergangenheit aufgestellten Säulenfüße werden auch in Zukunft den historischen Verlauf der römischen Wandelgänge nachzeichnen, sie begrenzen den Plattentep-

pich in östlicher und westlicher Richtung und machen Geschichte erlebbar.

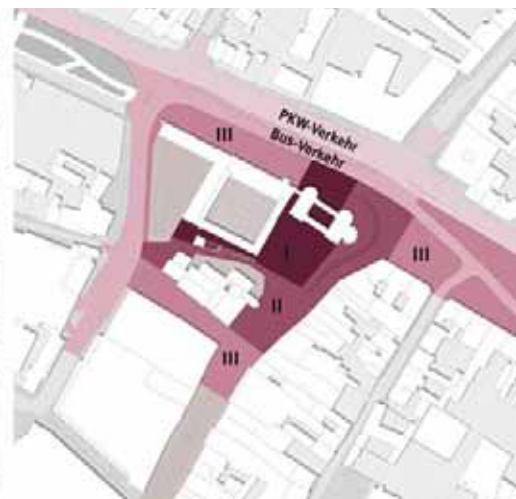
Bänke aus Naturstein mit Holzsitzauf-lagen stehen entlang der östlichen und westlichen Platzfassaden. Von den Rändern des Platzes aus lässt sich das bunte Treiben auf dem Platz entspannt beobachten. ...

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Entwurfsidee zeichnet sich aus durch die beruhigenden und ordnenden Maßnahmen, die lediglich auf das bündige Aufeinandertreffen von Materialien setzt und so einzelne Platzbereiche hervorhebt (Intarsien). Die Schwierigkeit der Topografie wird durch die sichelförmige Treppenanlage bewältigt. Somit steht die Porta Nigra auf einem ebenen Platz, der sich klar vom bestehenden Niveau des Bestandes abhebt.

Die Entflechtung der Busverkehre (Stadtbus, Regionalbus) birgt funktionale Mängel (weite Wege). Die Busbuchten sind im östlichen Bereich nicht barrierefrei anfahrbar. Die beiden Haltestellen im westlichen Bereich sind zu dicht angeordnet.

Die Idee, den Grüngürtel der Allee durchzuziehen, wird durch die verbleibende Fläche vor dem Stift nicht konsequent umgesetzt und die Idee des Gräserbeetes überzeugt nicht, genauso wie die Baumreihe, die unmittelbar vor der gegenüberliegenden Fassade des Hotels angeordnet ist und zu funktionalen Mängeln führt, wohingegen die Radführung aus der Allee an der Porta Nigra vorbei eindeutig wieder in die Allee eingefädelt wird.



Einheitlicher Bodenbelag mit Intarsien

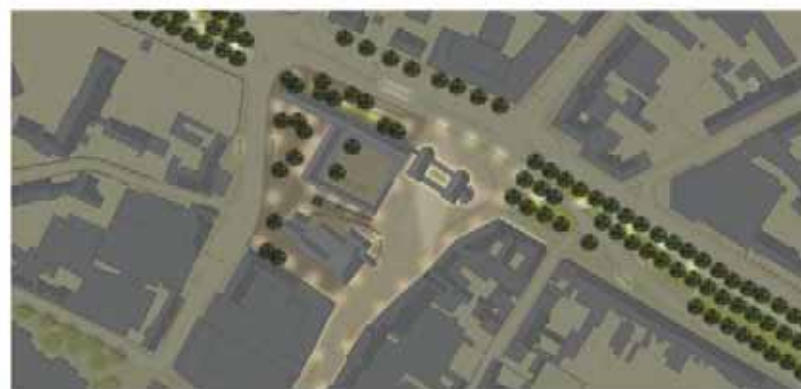
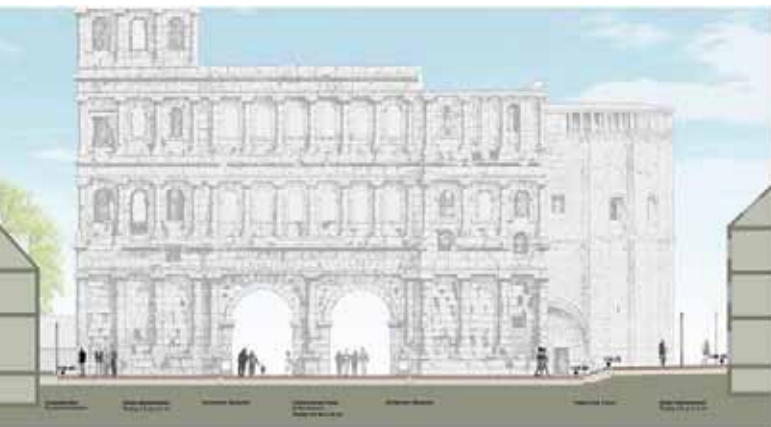
Bewegungsströme der Fußgänger / Anbindung an den Stadtraum

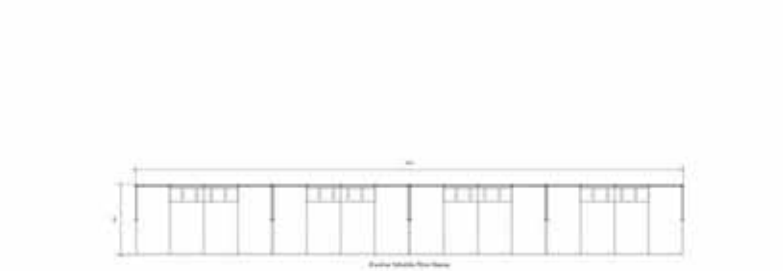
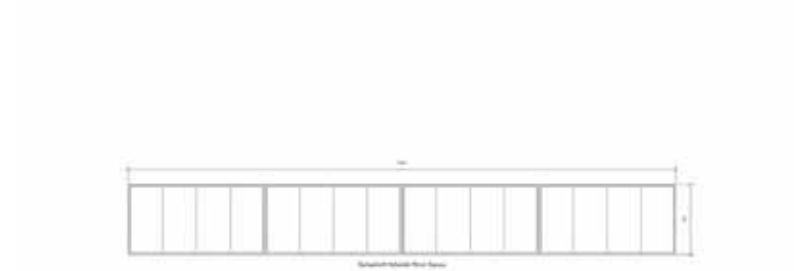
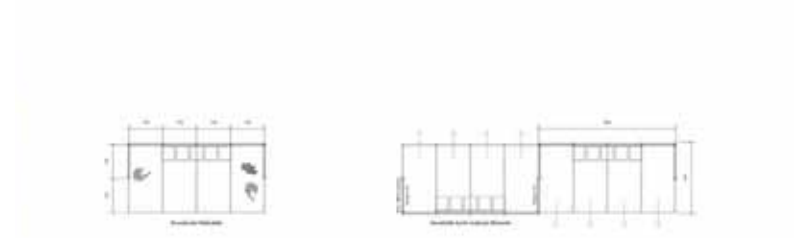
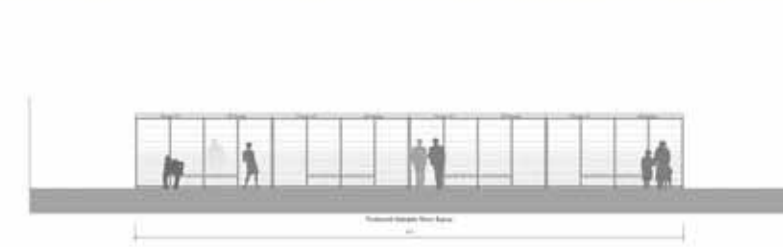
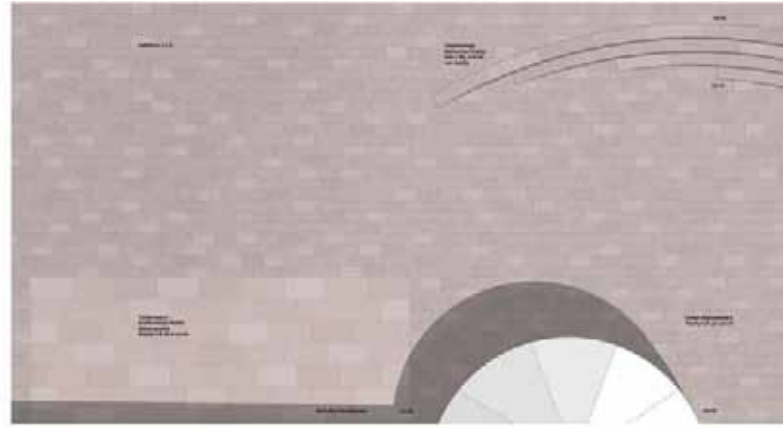
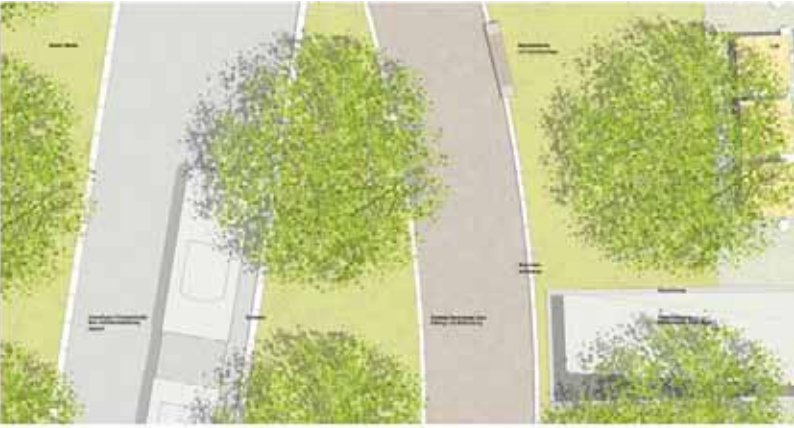
Bauphasen

3. Preis

HAHN VON HANTELMANN Landschaftsarchitekten GbR, Hamburg

34







Auszug aus dem Erläuterungstext extra muros_intra muros. Die Leitidee thematisiert durchgängig an der Porta Nigra auf der Innenstadt zugewandten Seite den Gedanken „intra muros“ und zur Innenstadt abgewandten Seite „extra muros“.

Um auf das herausragende kultur- und religionsgeschichtliche Zeugnis der Porta Nigra adäquat im städtischen Raum zu reagieren, wird das ehemalige römische Stadttor in seinem ursprünglichen Kontext eines Stadt-Landbezuges hervorgehoben.

Im Bereich des Alleenrings, „extra muros“, wird der existierende Grünraum weiterentwickelt und sein Potenzial stadträumlich genutzt und gestärkt.

Zur Stadt gewandt, „intra muros“, bietet sich durch die neue Gestaltung die Chance, die neue Platzfläche als einen, in Größe und Proportionen der Porta Nigra angemessenen, steinernen, flächigen Sockel zu begreifen. ...

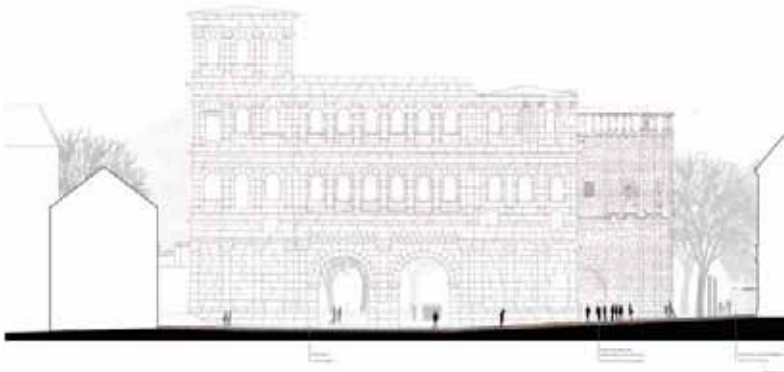
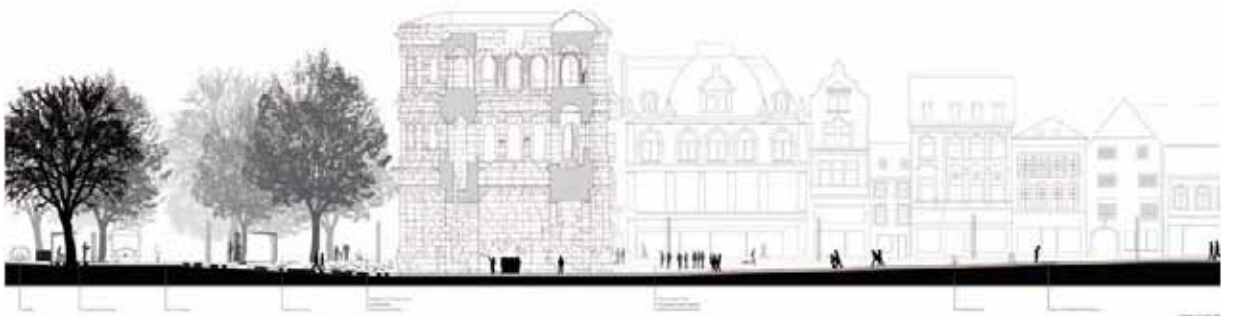
Zeitschichten. Gleich einer Suchmaske werden die hist. Zeitschichten subtil, visuell und haptisch erfahrbar gemacht. Dem archäologischen Erkenntnisstand entsprechend werden sie mit Präzision oder Unschärfe dem Platz eingeschrieben.

Was sich aus der Fußgängerperspektive heraus zum Teil erst als Fraktal zeigt, erschließt sich dem Betrachter in erhöhter Position von der Porta Nigra aus als Gesamtbild des heute Unsichtbaren und doch die Trierer Geschichte Prägenden. ...

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Verfasser setzen bewusst nicht auf eindeutige Antworten auf die in der Auslobung beschriebenen Ziele und Aufgaben, sondern wollen einen „Dialog über die Wertigkeiten und Anforderungen an diesem (...) herausragenden Ort“ initiieren. Das Preisgericht würdigt diesen Beitrag, sieht in ihm aber keine umsetzbaren Lösungsansätze für die komplexe Aufgabenstellung.

Die Arbeit gibt jedoch Anregungen, wie in der Oberflächengestaltung auf dezente Weise mit archäologischen Funden umgegangen werden kann, ohne den Flächenzusammenhang zu zerstören.



Weitere Beiträge

38



Planergruppe
Dipl.-Ing Bernd K. Heichel
Architekt BDA-Stadtplaner, Bonn



BERNHARD und SATTLER
Landschaftsarchitekten, Berlin



Schegk
Landschaftsarchitekten | Stadtplaner,
Haimhausen



ARGE
Büro für Städtebau und Architektur
Dr. Holl, Würzburg
mit
Hutterreimann Landschaftsarchitek-
ten GmbH, Berlin
Fachplanung Licht: Ulrike Brandt
Licht, Hamburg
Fachplanung Verkehr: Planungshaus
Südstadt Planungsgesellschaft, Köln



hermanns landschaftsarchitektur/um-
weltplanung, Niederkrüchten



ARGE
Atelier Podrecca, Wien
mit
Popovic Architekten, Göppingen
Fachplanung Verkehr: Verkehrspla-
nung Link, Stuttgart
Fachplanung Licht: ERCO Lighting
GmbH, Wien



ARGE
 YESDESIGN LANDSCAPES, Wien
 mit
 ex.it-architektur, Wien
 Fachplanung Verkehr: Rosinak und
 Partner Verkehrsplanung, Wien



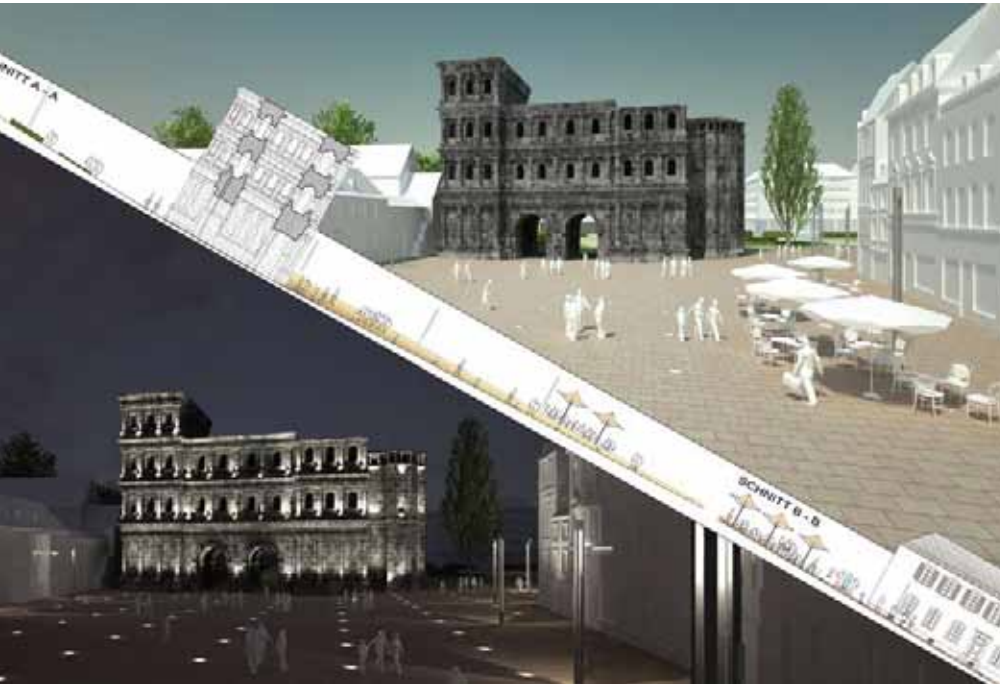
ARGE
 ernst + partner
 landschaftsarchitekten bdlb, Trier
 mit
 Michael R. Schwarz Architekt BDA,
 Trier
 Fachplanung Verkehr: Runge +
 Küchler, Düsseldorf



KuBus
 Freiraumplanung GbR, Wetzlar



ARGE
 Ortner & Ortner Baukunst, Köln
 mit
 FSWLA Landschaftsarchitekten
 GmbH, Düsseldorf



Auszug aus dem Erläuterungstext

Der dem Entwurf zugrunde liegende Gedanke basiert auf der Trennung zwischen innen und außen. Innen heißt Stadtseite der Porta Nigra, außen heißt Landseite der Porta Nigra. Diesem Ziel folgend gibt es eine klare Gestalttrennung des Vorfeldes der Porta Nigra vom Erscheinungsbild der stadtseitigen Platzflächen. ...

Außen ... Der Entwurf unterstreicht daher die durchgehende Parksituation als Stadtmauvorfeld. Durch Höhenstaffelung der Pflanzrabatten zum Verkehr hin wird dieser nicht nur optisch abgeschirmt, sondern es entsteht ein „ansteigendes“, in der Hainbuchenhecke kulminierendes Pendant zur Stadthaut. ...



Innen ... Die Porta Nigra wird durch ein ungestörtes, einheitliches Platzerscheinungsbild in Szene gesetzt. ... Als historisches Zitat wird ein auf die römische Kollonadenanordnung bezogenes Raster gelegt, das in den Bodenleuchten seinen Ausdruck findet. ...

2. Rundgang

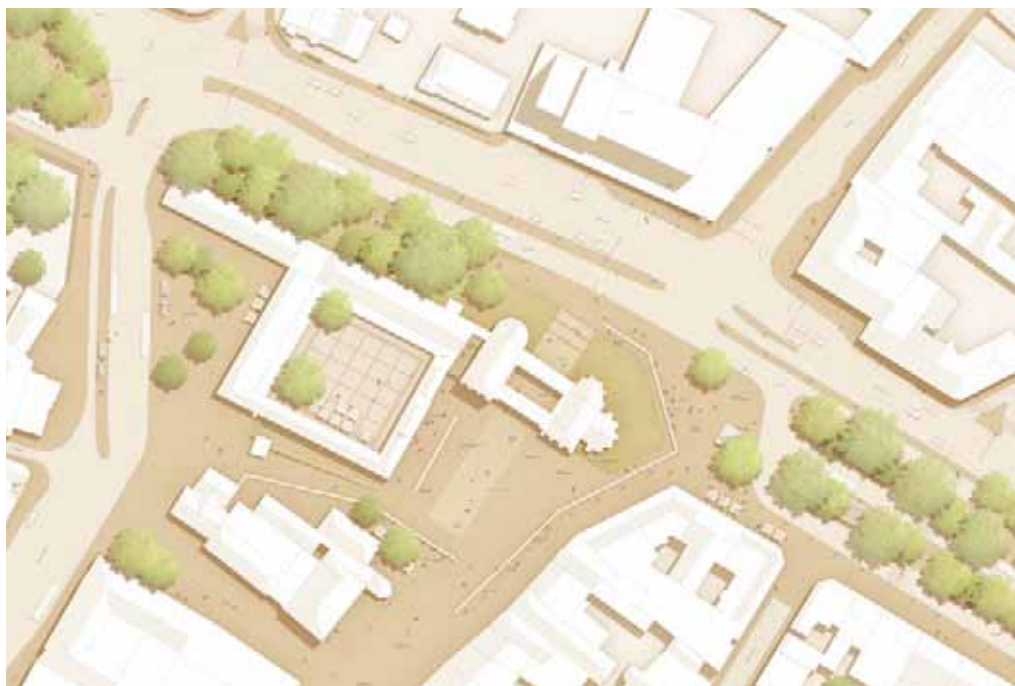
Auszug aus dem Erläuterungstext

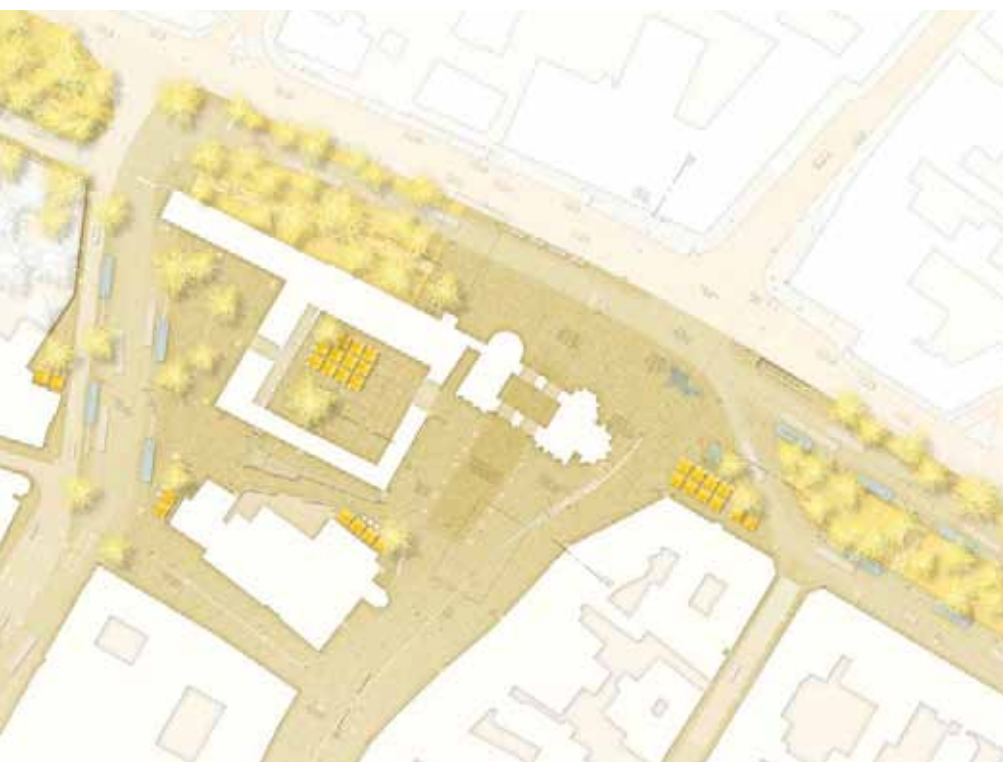
... Die Parkanlage auf der ehemaligen Festungsanlage zeigt die historische Grenze, die Trennung zwischen Stadt und Umland. Die durchgängige Wahrnehmung und Erlebbarkeit des Grüngürtels soll durch die vorliegende Arbeit erhalten bleiben. Im Bereich der Porta Nigra öffnet sich der Grüngürtel und setzt das alte Stadttor in Szene. ...

Die Porta Nigra wird als Präzise im städtebaulichen Kontext gelesen und soll weitestgehend frei wirken können.

Strukturelemente, die sich aus dem städtebaulichen Kontext entwickeln, rahmen die Porta Nigra. Gleichzeitig halten sie respektvollen Abstand, lassen dem Denkmal Raum und bündeln Bewegungsströme am Rand. ...

Von diesen Orten aus („Balkone“) können sie sich einen Überblick verschaffen, bevor sie sich auf die „Entdeckerebene“ begeben, von der aus das Bauwerk nicht mehr als Ganzes, sondern im Detail erforscht werden kann. ...





Auszug aus dem Erläuterungstext:

„rang entlang der zeit“: Mit der städtebaulichen Neuordnung des engeren Umfeldes der Porta Nigra, insbesondere durch die Herausnahme des motorisierten Verkehrs aus Simeonstraße und Margaretengässchen, wird die Porta Nigra als das Wahrzeichen Triers aus seiner derzeitigen Insellage befreit und an die verkehrsberuhigte Innenstadt angebunden.

Der Bedeutung dieses einmaligen Bauwerkes wird durch die Neugestaltung des Umfeldes Rechnung getragen und die allseitige Erlebbarkeit herausgestellt/gewährleistet. Einerseits wird bewusst die Nordseite freigehalten, der grüne Alleenring hier unterbrochen, um sowohl den Blick wie auch den Zugang zum alten Tor zu ermöglichen. Von Süden kommend senkt sich der Zugang über den Platz bis auf das antike Niveau an der Porta Nigra. Dieser Abstieg in die Geschichte wird auf der Ostseite bewusst mit einer Höhenstufung sichtbar gemacht, die einerseits die Zeitschichtung symbolisiert, andererseits als theatralisches Element eines Ranges zum Verweilen einlädt und den Besucher mit der grandiosen Szenerie konfrontiert. Dabei verknüpft dieser „rang entlang der zeit“ die Epochen im leichten Schwung einer altertümlichen Fibel (Brosche) und lässt den ruhenden Betrachter die besondere Poesie des Ortes spüren. ...

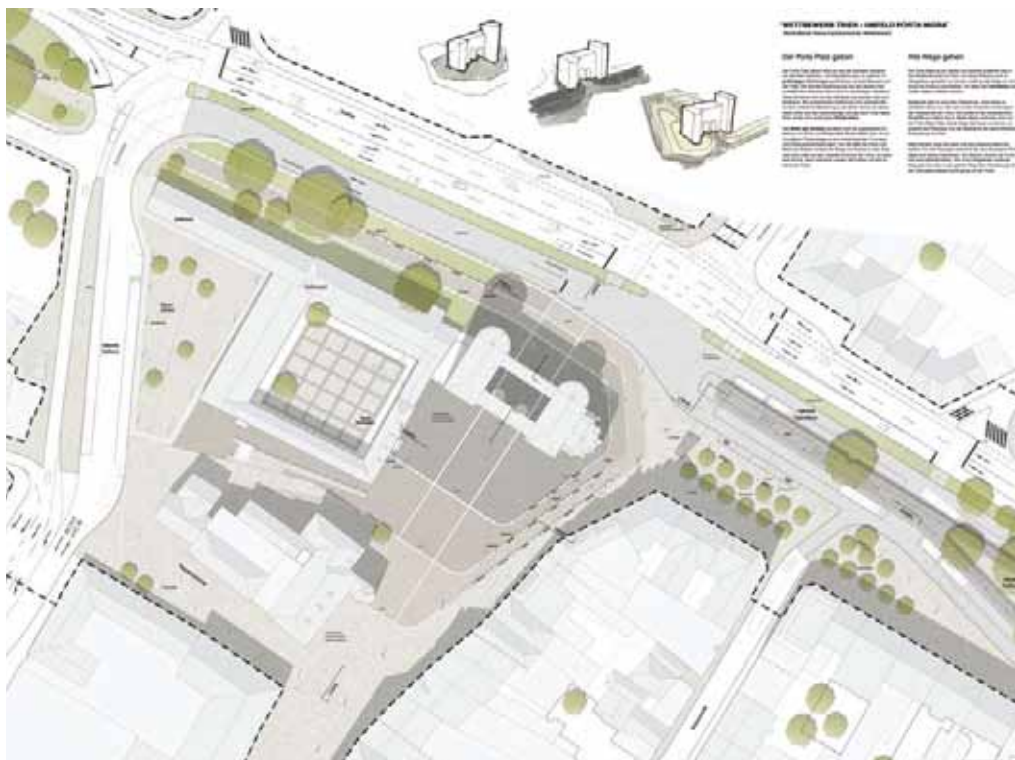
2. Rundgang

Auszug aus dem Erläuterungstext

Der Porta Platz geben heißt, sie aus der beengten Situation der aktuellen Verkehrs- und Wegeführungen zu nehmen. In großzügigen Schwüngen greift dieses zentrale Bauwerk auf den Platz. Die formale Akzentuierung aus der starken Horizontalität des römischen Baus führt zu bandartigen Versätzen. Diese formieren sich um das Gebäude und wenden sich zum Stadtraum. Mit zunehmender Entfernung vom zentralen Monument verläuft die Bänderung in die Stadt. ...

Die Porta Nigra ist ein starker und äußerst präserter Bau in der Stadtlandschaft von Trier. Um diese Präsenz auch im Alltagsleben genießen zu können, heißt es alle Wege um und durch die Porta zu erschließen. Vor allem die Torfunktion soll wieder stärker erlebbar werden.

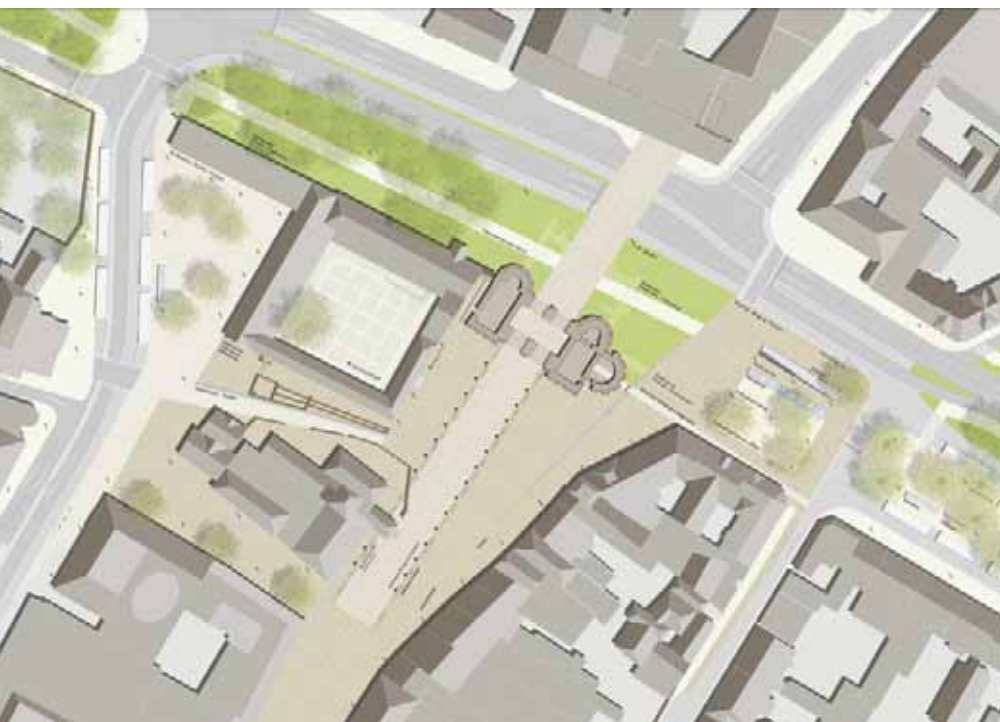
Stadtseitig gibt es eine klare Zielwirkung. Zwei Wege erschließen diese nun. Die eine ist die römische Anordnung in der Hauptachse der Porta. Die zweite ist die mittelalterliche Stadtöffnung östlich davon. Beide Wege verbinden sich nun am Porta-Nigra-Platz. Beide Wege klar lesen zu können, erschließt dem Benutzer erst die Bedeutung der geschichtlichen Entwicklung von Trier.





Auszug aus dem Erläuterungstext
„Historische Stadtgeschichte sichtbar machen“. ... Die Mauer wird durch eine langgestreckte Stufenanlage ersetzt. ... Damit rückt die Porta Nigra auf der Stadtseite gegenüber dem Ist-Zustand deutlicher ins Blickfeld und wird als Trierer Stadtzeichen merklich hervorgehoben.

Simeonstraße und Porta Nigra Vorplatz werden visuell zu einer Einheit. Die Nordseite der Porta Nigra wird symbolisch als Stadtvorland (Feldseite) in Rasen gebettet, durchschnitten von der nachempfundenen Römerstraße, die bis zum Hotel Mercure geführt wird. Die Porta Nigra als römisches Stadttor wird somit wieder deutlich wahrgenommen. ...



Der südliche, stadtseitige Bereich, flankiert von Platzwänden verschiedener Epochen, ist als gegliederte Platzfläche Auftakt zur Innenstadt. ...

Auszug aus dem Erläuterungstext

Der Porta Nigra „Platz schaffen“.

Ziel der Neugestaltung ist die Freistellung der Porta Nigra in einem nutzungsoffenen Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Flächen werden zurückhaltend gestaltet, der Material- und Ausstattungskanon aus dem Bestand entwickelt. Die Strategie ist es, durch Reduktion das Wesentliche sichtbar zu machen. Hierzu gehören die konsequente Vereinheitlichung der Beläge und die Reduktion von Einbauten, Möblierung und Ausstattung auf das Nötige und Sinnvolle. Ein wichtiger Aspekt der Neugestaltung des Umfeldes ist die Verbesserung der „Lesbarkeit“ des Raums, d. h. der Zuordnung der noch vorhandenen historischen Zeugnisse aus der 2000-jährigen Stadtentwicklung, die sich im Bestand in komplexen, teils verwirrenden Zusammenhängen überlagern. ...

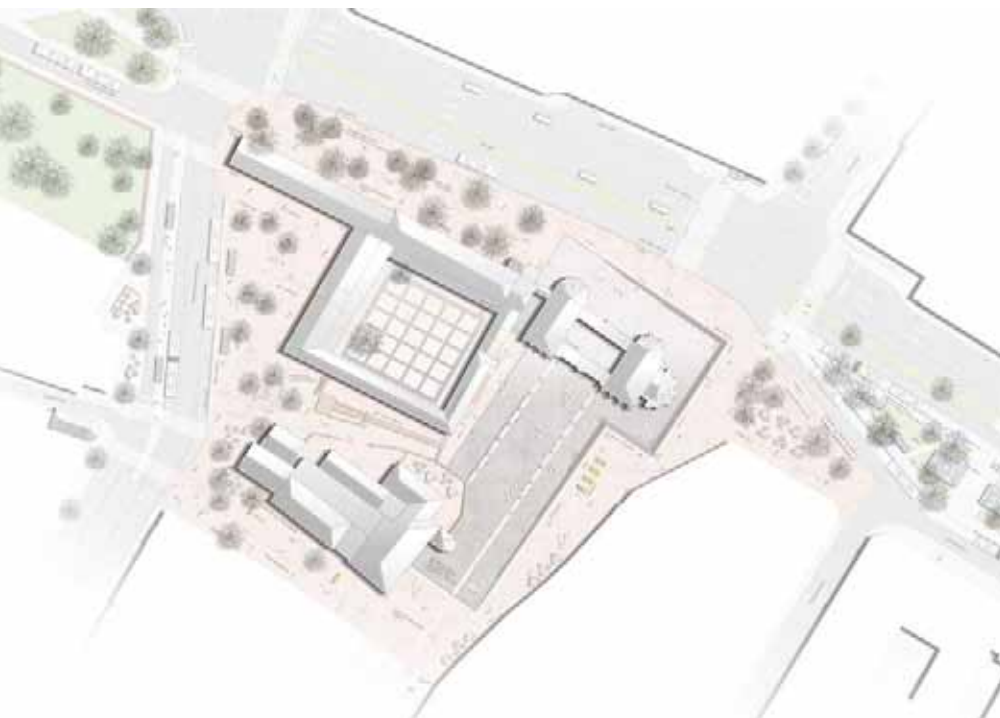




Auszug aus dem Erläuterungstext

Durch eine reduzierte und zurückhaltende Gestaltung des Umfeldes soll die Besonderheit der Gesamtanlage im Bereich der Porta Nigra erlebbar gemacht werden. Sie besteht im Nebeneinander und im Zusammenspiel verschiedener Bauepochen auf engstem Raum. Dem Erlebnis des geschichtlichen Wandels mit seinen Überformungen und Brüchen sollten sich alle anderen Ansprüche an den Stadtraum unterordnen.

Eine besondere Betonung bedarf die römische Epoche mit der Porta Nigra und dem in Umrissen erhaltenen Straßenraum. Diese tiefer gelegene Schicht wird durch eine rechteckig um das Tor geführte Höhe deutlich akzentuiert. Der das Tor hervorhebende Straßenraum mit Laubengang wird in Richtung Fußgängerzone deutlich erweitert. Eine im Boden liegende Metallplatte mit dem römischen Stadtraster zeigt die Überschneidung mit dem mittelalterlichen Stadtgrundriss. ...



1. Rundgang

Auszug aus dem Erläuterungstext

Mit unserem Konzept zur Gestaltung des Porta-Umfelds verfolgen wir die Grundidee der historischen Funktionsabfolge FELDERSEITE – PORTA NIGRA – STADTSEITE.

Durch die Freistellung des Platzes thematisiert der Entwurf die Inszenierung des Blickes auf das historische Stadttor. Der Porta Nigra-Platz setzt sich in seiner Besonderheit und Volumetrie klar von seiner Umgebung ab, ohne den Bezug zu ihr zu verlieren und schafft es durch seinen hervorhebenden, integrativen Charakter, die Identität des Ortes zu betonen. Säuleneichen (als Sinnbild für die Zypressenpflanzungen römischer Straßen) bilden den ehemaligen (römischen) Stadtmauerverlauf nach, sodass sich trotz der flächigen Untermalung eine klare Gliederung zwischen Stadt- und Felderseite ergibt. Der Besucher wird so optisch wie gestalterisch auf das „schwarze Tor“ geleitet. ...



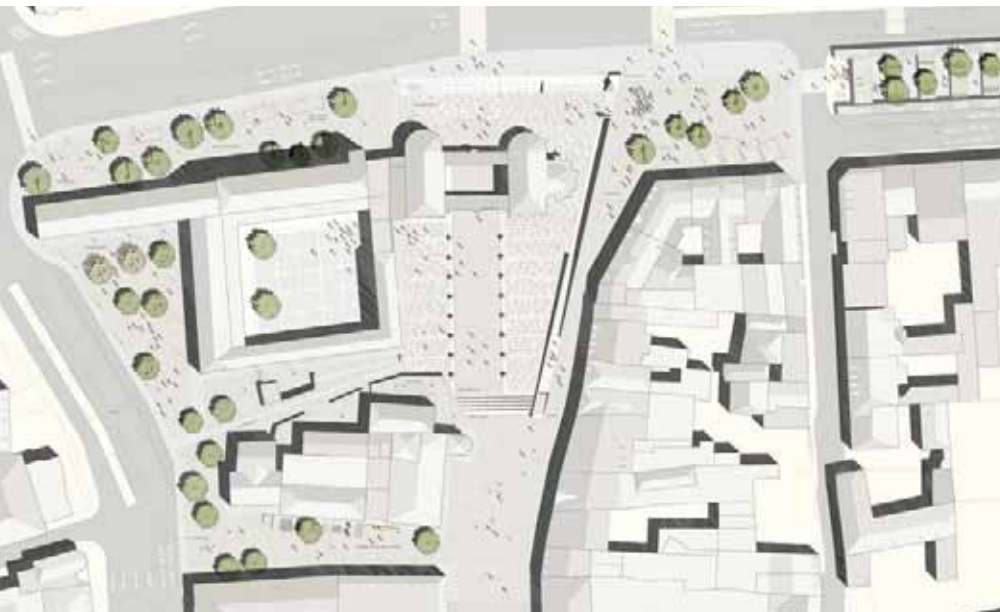


Auszug aus dem Erläuterungstext

Der Entwurf fokussiert die gestalterische Organisation und Zusammenfügung von drei städtischen Bereichen:

1. die Porta Nigra mit ihrem unmittelbar zugehörigen texturalen Bereich und ihrem architektonischen Rahmen
2. das Passepartout um die Porta Nigra, bestehend aus dem Simeonstiftplatz, dem Vorbereich des Stadtmuseums an der Nordallee, dem Margaretengässchen und der Simeonstrasse mit der Piazzetta an ihrer Mündung zur Nordallee
3. eine infrastrukturelle Insel östlich der Kreuzung Rindertanzstraße / Theodor-Heuss-Allee

Der Bereich der Porta Nigra wird von einer neuen architektonischen Fassung umschlossen, bestehend aus einer im Süden gelegenen Treppenanlage, einer langgestreckten Einfriedung mit Brunnenrampe, Sitzbank und Skulptur im östlichen Teil und einer breiten italienischen Sitzstufenanlage über den Treppen im nördlichen Bereich.



Auszug aus dem Erläuterungstext

Geschichte Weiterschreiben. Ein schwarzes Objekt steht im Zentrum der Stadt. Als Zeitzeuge hat es Jahrtausende erlebt. In wechselhafter Beziehung zur Stadt wurde es über Jahrhunderte umbaut und verändert. Die zahlreichen Geschichtsschreibungen haben die Bedeutung des Tores immer wieder neu interpretiert. Heute soll das UNESCO-Weltkulturerbe eine übergreifende Bedeutung erhalten. Die Porta Nigra stammt aus einer anderen Zeit und anderen Baukultur. Daher wird das Tor als Objekt zunächst aus dem heutigen städtebaulichen Kontext gelöst, in den es nie richtig integriert war. Ein dunkler Sockel hebt nun das Tor aus dem Stadtraum heraus und schafft Klarheit. Das Umfeld des Tores wird von allem Überflüssigen gereinigt. Ein neues Erleben der Porta Nigra ist nun möglich. ...



