

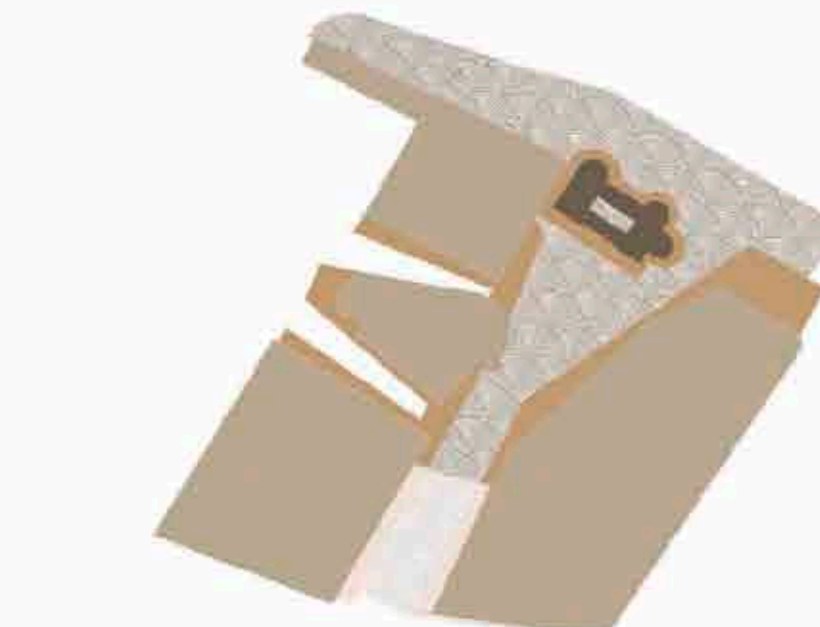
Herausstellen / Freistellen / Präsentieren

Der Denkmalwert der Unesco-Welterbestätte Porta Nigra und die Erwartungen der Besucher an die Erhabenheit der historischen Baukunst fördern ein unverstelltes und weiträumiges Erlebnis des Monumentes römischer Stadtkultur. Ausgehend von der tiefliegenden Situierung des Stadttowers und inspiriert von der Qualität historischer Platzsituationen schlagen wir eine schalenförmige Gliederung des Raumes vor, an dessen Tiefpunkt die Porta Nigra frei jeglicher Störung präsentiert wird.



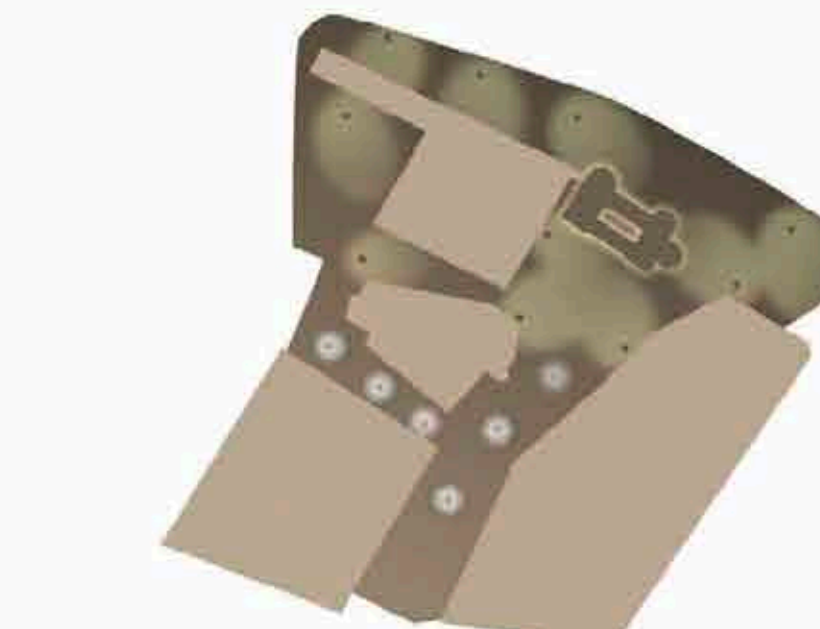
Zäsur im Grünzug / Einbinden in das städtische Gefüge

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.



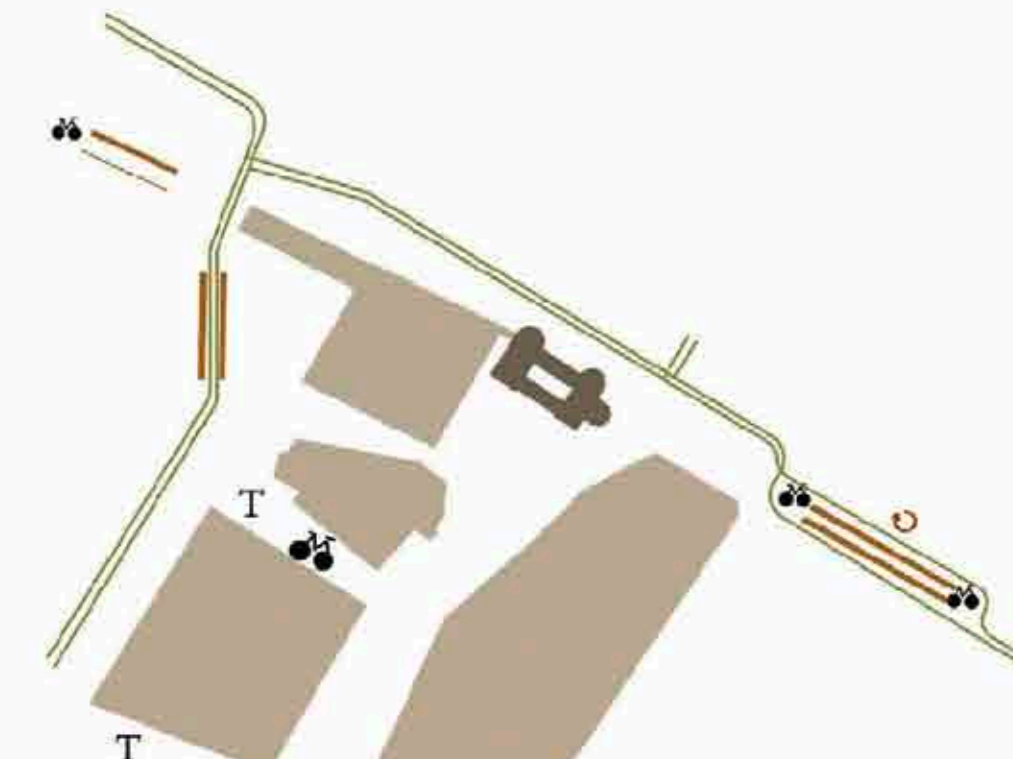
Weiterführen von Bestandsqualitäten

Die Materialität und Gliederung der bestehenden, angrenzenden Oberflächen wird weitergeführt. Die attraktive Gliederung der Simeonstrabeine Vorzone aus Porphyrlplatten 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 2.00 Meter breites Passepartout aus großformatigen Natursteinplatten gerahmt und hervorgehoben.



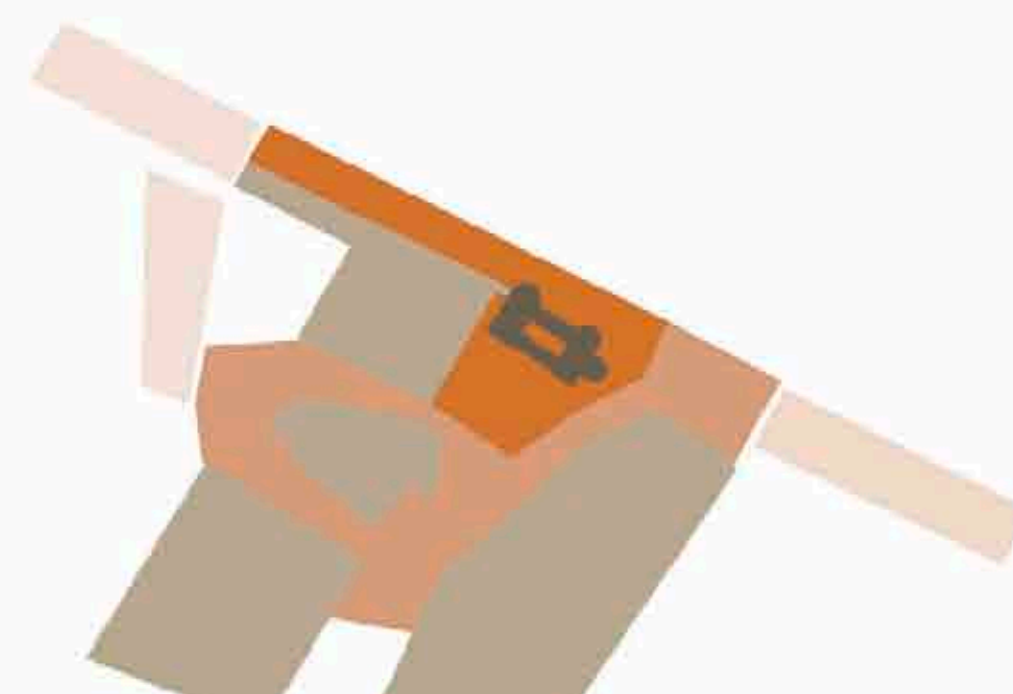
Beleuchtung

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



Vorrang für ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger

Zwei Haltestellenbereiche für Linienverkehr. Bus-Wendemöglichkeit in Christophstraße. Reisebus / Sightseeing-Halt mit attraktivem Wartebereich. Zugeordnete Radabstellmöglichkeiten. Taxistände in Nebengassen. Schließung der provisorischen Fahrradgarage.

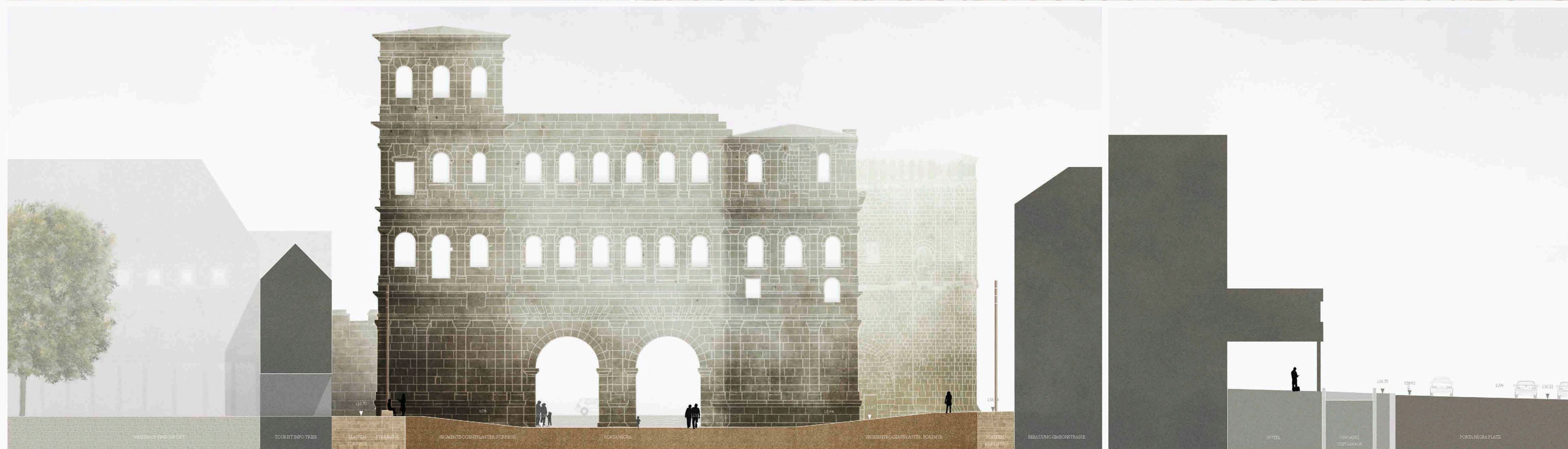
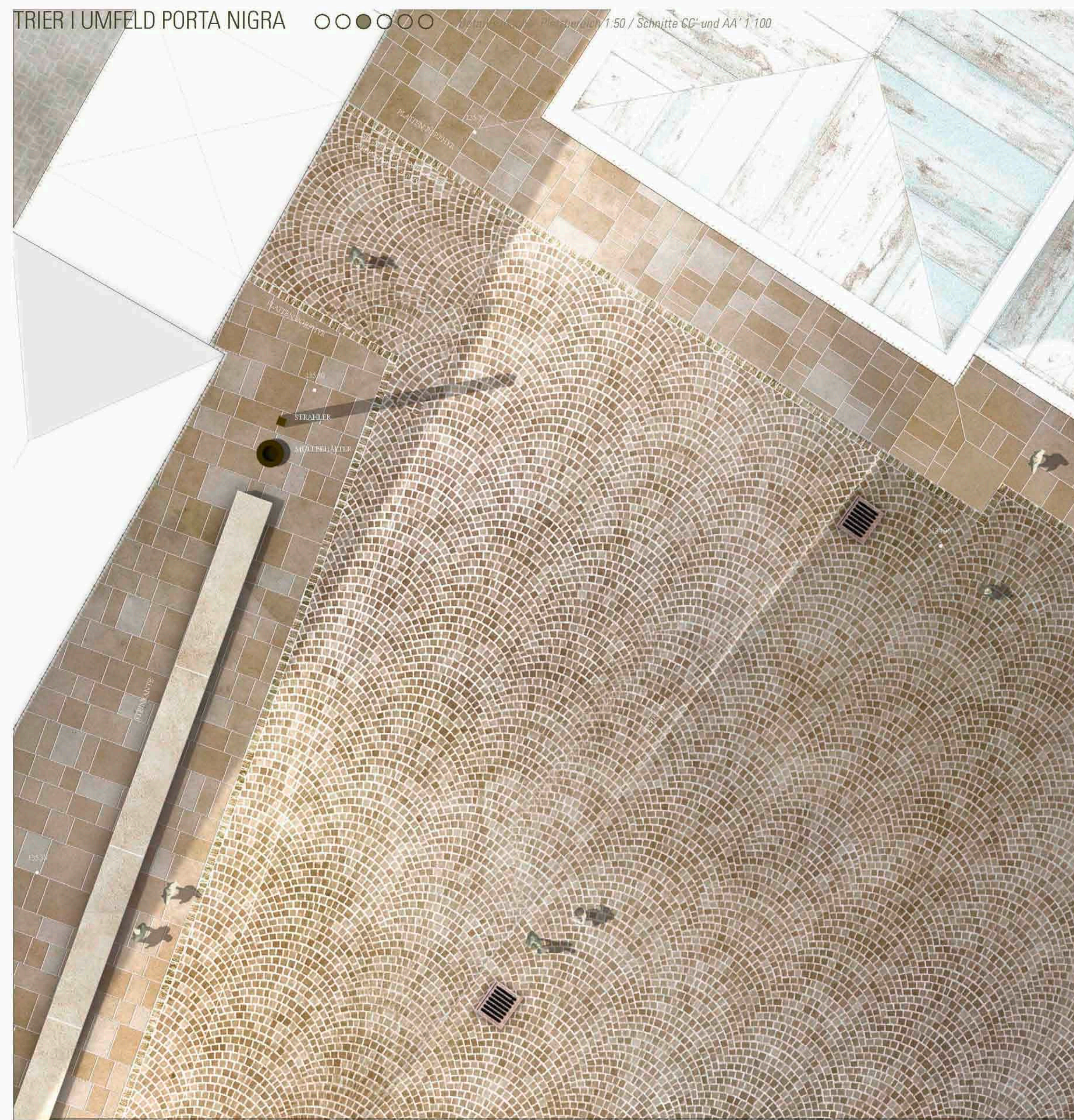


Bauphasen

Die Umgestaltung kann in 3 Phasen erfolgen: Unmittelbares Porta-Umfeld. Umwidmung Simeonstrabe / Magarethengässchen - Alleenring.

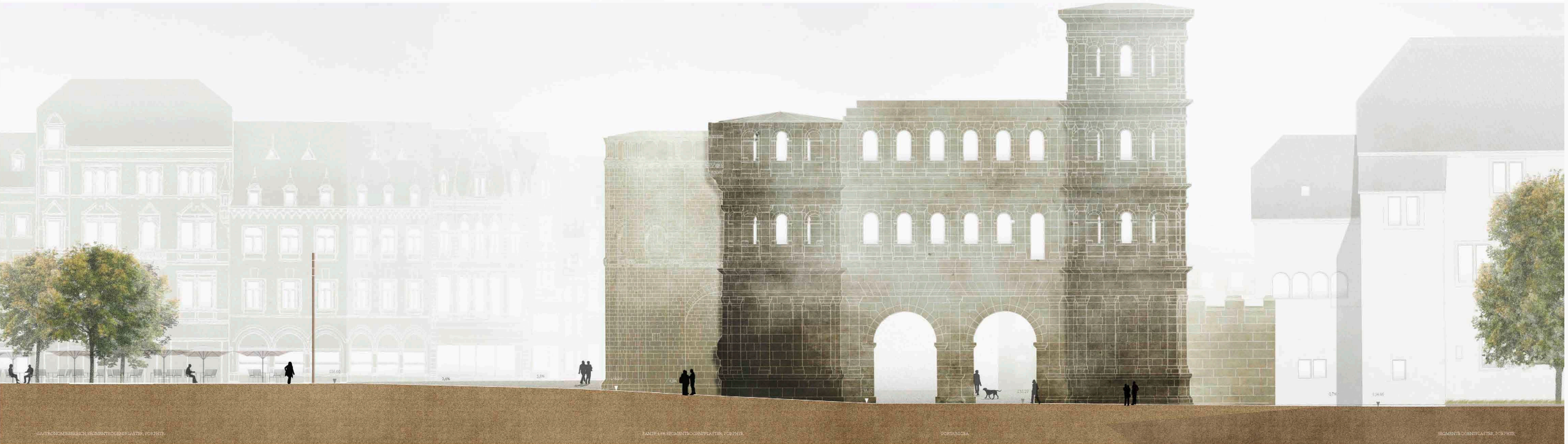
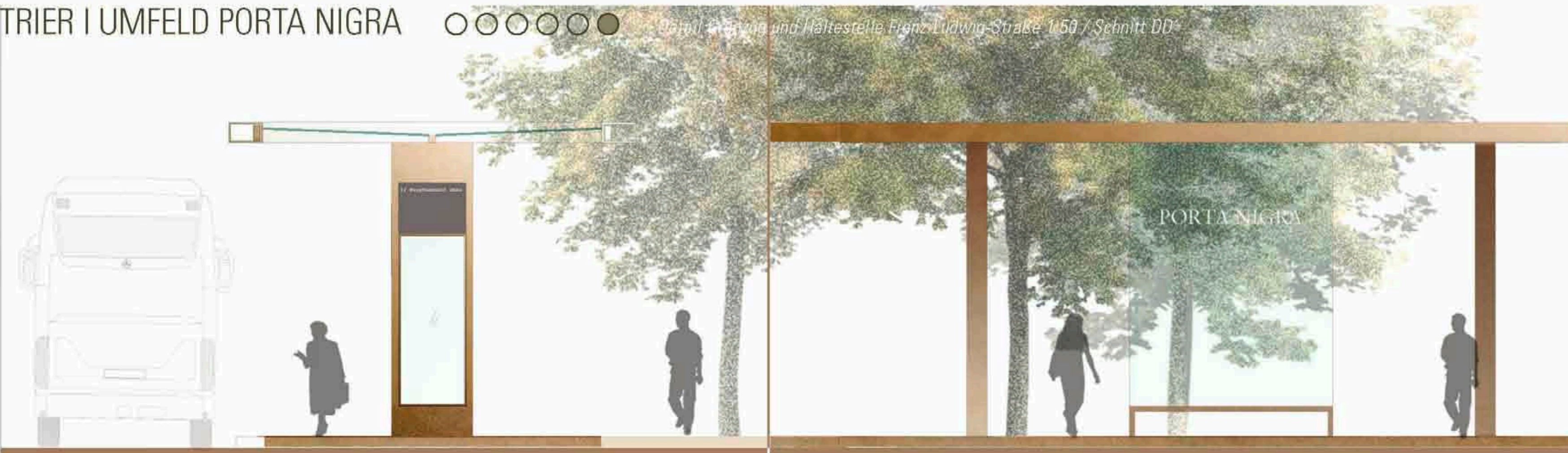












Herausstellen / Freistellen/ Präsentieren

Die Unesco-Welterbestätte Porta Nigra ist ein einzigartiges Kulturdenkmal und der bekannteste touristische Anziehungspunkt der Stadt Trier. 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 Stadttors 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 freijeglicher 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.

Die geneigten Flächen der Schale werden bis weit an die umgebende Bebauung gezogen, und besitzen so ein angenehmes, lauffreundliches Gefälle. Die rund sechs Meter breiten Vorzonen der platzbegrenzenden Häuser erhalten eine leichte Neigung, die lediglich die Oberflächenentwässerung gewährleistet. Die Geschäftsvorzonen stellen eine hervorragende Situation für Aussengastronomien in prominenter Lage dar. Die Anlieferungen der Geschäfte in den Morgenstunden sind funktional gewährleistet. Langezogene, flache Stufen aus Porphyr an der nördlichen Platzseite klären den dortigen Höhenunterschied zur Nordallee und inszenieren ein Hinabsteigen zur Porta Nigra.

Zäsur im Grünzug / Einbinden in das städtische Gefüge

Im Stadtgefüge wird die historische Beziehung zwischen der Porta Nigra und dem Hauptmarkt eindeutig ablesbar herausgestellt. Vom Stadttor aus, häufiger Startpunkt für Stadtbesichtigungen, werden die Besucher durch eine klare Gliederung der Freiräume selbstverständlich in das Stadtzentrum geleitet.

Ebenso attraktiv stellt sich das Erlebnis aus dem südlichen Stadtzentrum dar. Von der Simeonstraße kommend, weitet sich der Blick auf Höhe des Magaretengäßchens sowohl

in der Horizontalen als auch auch in der Vertikalen und stellt die Porta Nigra in ihrer imposanten Größe heraus.

An der Schnittstelle von Altstadt Ausgang 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.

Weiterführen von Bestandsqualitäten

Um die Porta Nigra in ihrer Einzigartigkeit in Szene zu setzen und die Grenze zwischen Altstadt und Neustadt zu verdeutlichen, schlagen wir einen zusammenhängenden und einheitlichen Flächenteppich vor. Die Materialität und Gliederung der bestehenden, angrenzenden Oberflächen wird weitergeführt. Die attraktive Gliederung der Simeonstraße in eine Vorzone aus großformatigen Porphyrlplatten und einer zentralen Passage aus Porphyr-Kleinsteinpflaster, in Bögen verlegt, wird weiterentwickelt und zieht sich schlüssig über den neuen Porta-Nigra-Platz. Es entsteht eine Einheit vom Hauptmarkt über die Porta Nigra bis zur Nordallee.

Die Porta Nigra wird durch ein 2.00 Meter breites Passepartout aus großformatigen Natursteinplatten gerahmt und hervorgehoben. Durch die Verwendung vorhandener Steinmaterialien und Pflasterverbände wird der Bezug zur Innenstadt deutlich betont und die begonnene Neugestaltung der städtischen Freiräume, z.B. dem Simeonstiftplatz, abgestimmt fortgeschrieben.

Ganz bewusst wird auf jegliche Einbauten unmittelbar vor der Porta verzichtet, um die Besonderheit des Bauwerks ungeschwächt wirken zu lassen. Nur vor dem Museum bietet eine massive lange Bank aus Porphyr dem Besucher die Möglichkeit zur Pause und zum Blick auf das Bauwerk und das Treiben auf dem neuen Platz. Grundsätzlich werden unmittelbar um die Porta alle Flächen in Porphyr ausgeführt und alle Einbauten, wie Mastleuchten und Abfallbehälter sind aus farblich abgestimmtem bronzefarben lackiertem Stahl. In Verlängerung des Wasserbauwerkes südlich des Simeonstiftes erinnert ein Wasserspiegel im Boden an den Verlauf des alten Stadtaches.

Verkehrliche Anforderungen

1012

Die Bedeutung des Umfeldes der Porta Nigra als wichtiger Verkehrsknotenpunkt wird respektiert. Bei Beachtung aller verkehrsplanerischen Erfordernisse setzt der Entwurf ganz klar auf den Vorrang von ÖPNV bzw. Radfahrern und Fußgängern. Die Christophstraße wird zur sogenannten Umweltspur mit ausschließlicher Nutzung durch Bus- und Anliegerverkehr. Der Bedeutung des Platzes als zentralem Umsteigepunkt und Anlaufstelle des touristischen Verkehrs wird durch eine klare Aufteilung und ausreichende Dimensionierung der Haltestellenbereiche Rechnung getragen. Die Anzahl der Haltestellen reduziert sich auf drei Punkte, die untereinander fußläufig gut zu erreichen sind. Die Linien des Stadt- und Regionalverkehrs erhalten einen neuen zentralen Halt in der Christophstraße mit einer Bussteiglänge von jeweils 2 x 54 m plus weiteren 2 x 28 m für Bedarfshalt. Gegebenenfalls kann hier auch ein Taxi-Stand eingerichtet werden. Die Haltestelle Christophstraße bietet eine Wendemöglichkeit an und ist somit als Endpunkt einsetzbar. Im Bereich des Simeonstiftplatzes stehen für Stadt- und Regionalbusse insgesamt 2 x 60 m Bussteige zur Verfügung. Sämtliche Haltestellen besitzen eine eigene Haltespur. Für Reisebusse und Sightseeing entsteht eine neue attraktive Haltestelle in der Franz-Ludwig-Straße. Auch hier gibt es eine eigene Haltebucht. Der "Römerexpress" hält in Gegenrichtung ebenfalls in der Franz-Ludwig-Straße. Im direkten Vorfeld der Porta Nigra wird entsprechend unseres Konzeptes des unverstellten Kulturdenkmales bewusst auf die Einrichtung einer Haltestelle verzichtet. Taxi-Stände werden am Eingang des verkehrsberuhigten Margarethengässchens eingerichtet. Die ehemalige Fußgänger-Unterführung soll nicht weiter als Fahrradgarage genutzt werden. Derartige unterirdische Einrichtungen werden häufig als Angstrraum wahrgenommen. Stattdessen sind unmittelbar an den Haltestellen im Alleenring und im Magarethengässchen Fahrradbügel für insgesamt etwa 130 Fahrräder aufgestellt.

Alleenring

In die an den Porta-Nigra-Platz angrenzenden Bereiche des Alleenringes werden neue Haltestellen integriert. Die Bussteige liegen direkt an der neuen breiten Promenade. Sie nimmt sowohl Fußgänger als auch Radfahrer auf und gestattet den weitgehenden Erhalt des Baumbestandes. An den Enden der Wartebereiche entstehen platzartige Situationen die auch die Passantenströme aus Theobald- und Petrusstraße verteilen und zur Porta Nigra führen. Genügend Fahrradbügel sorgen jeweils dafür, dass Fahrradfahrer, die den

Alleenring benutzen, ihr Rad direkt an der Haltestelle anschließen und in den Bus umsteigen können. Der kleine baumbestandene Platz zwischen Nordallee und Franz-Ludwig-Straße bietet einen attraktiven Ort mit kleinem Kiosk und Bänken für auf den Bus wartende Touristen.

Haltestellen

Die Haltestellen erhalten eine prägnante, in Ihrer Typologie und Materialität mit dem Ort korrespondierende Überdachung. Die über den Haltestellenbereichen schwebenden bronzefarbenen Dachfiguren sorgen für eine feine und dennoch gut wahrnehmbare Rahmung der Haltestellenbereiche und definieren die darunter liegenden Nutzungen und Verkehrsflächen (überdachte Fußwegefläche–Fahrradaufstellfläche–Kiosk–Wartebereiche). Gleichzeitig entsteht durch die offene Tragstruktur ein Wechselspiel aus glasüberdeckten und offenen Dachbereichen, die das „Hindurchwachsen“ des bestehenden und zum Teil ergänzten Baumbestandes ermöglicht ohne die Charakteristik des Ortes zu verfremden.

Getragen wird die horizontale Dachstruktur von vertikalen Tragscheiben, die sich in Dimension und Materialität aus dem Dachtragwerk entwickeln. Die scheibenartigen Stelen dienen darüber hinaus als mediale Informationsträger, da sie sowohl die Fahrplananzeigen, Ausstellungsvitrinen als auch die digitalen Fahrgastinformationssysteme in ihre baulichen Figur integrieren.

Durch ihre zeichenhafte und dennoch unaufgeregt wirkende Architektursprache stärken die signifikanten Haltestellenbereiche die Identität des Quartiers und heben den Verkehrsknotenpunkt als integralen Bestandteil des öffentlichen Lebens an diesem besonderen Ort heraus. Bei Dunkelheit werden die bedruckten Glasflächen von der Unterseite angestrahlt und sorgen für eine warm illuminierte einladende Atmosphäre. Leuchtende, in die Kanten der Dachkonstruktion integrierte Schriftzüge und Piktogramme ermöglichen ein integriertes Leitkonzept. Modulare Möblierungskonzepte die in das Gefüge der schlanken Stahlstützen integriert werden (siehe Detail-Schnitte), schaffen eine durchgängige Gestaltung und bieten optimalen Komfort für die Fahrgäste.

Konstruktion

Das Haupttragwerk der Dachkonstruktion wird gebildet aus rechteckigen Stahlrohrprofilen (Stützenpaare) welche gestalterisch zu ca. 1,40m breiten Tragscheiben zusammengefasst werden. Analog dazu besteht das Dachtragwerk aus einem Trägerrostsystem aus horizontalen Rohrprofilen, welche punktuell auf die Stützelemente aufgesetzt werden. Sowohl Stütz- als auch Trägerelemente werden mit einer Schicht aus bronzefarbenem Kupfer verkleidet. Die Entwässerung erfolgt nicht sichtbar in der Tragkonstruktion. Die vorgeschlagene modulare Konstruktion ermöglicht auch eine spätere Erweiterung oder Reduzierung der überdachten Bereiche.

Wirtschaftlichkeit

Die konstruktiven Einzelsegmente (Stützen und Binder) können in serieller Vorfertigung hergestellt und als modulare Bauelemente zusammengesetzt werden. Der hohe Vorfertigungsgrad ermöglicht die Präzisierung der Montageabläufe und garantiert eine kostengünstige Herstellung. Die eingesetzten Materialien Stahl und Glas erfüllen in jeder Hinsicht die Recycling-Fähigkeit.

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 von allen Einbauten freizuhalten. Die Leuchten sind mit blendfreien Leuchtmitteln ausgerüstet, die den Platz um die Porta Nigra und an der Nordallee in ein sanftes Licht tauchen. Durch Bodenstrahler wird zusätzlich zu dieser Grundhelligkeit die Porta Nigra stimmungsvoll in Szene gesetzt. Im Zusammenhang mit den Außengastronomien und den Geschäften der Innenstadt bildet der beleuchtete Platzraum einen lebendigen Ort des Aufenthalts auch bis in die Abendstunden hinein.

Fazit

Mit der klar ablesbaren und großzügigen Raumkomposition an der Porta Nigra wird ein eigenständiger Charakter entwickelt, der die bestehenden Qualitäten assimiliert und mit einer zeitgenössischen urbanen Atmosphäre verknüpft. Die Sichtbeziehungen zwischen den wichtigen, stadtbildprägenden Gebäuden und den neuen Freiräumen am Stadttor werden durch klare Gliederungen gestärkt bzw. durch 'Freiräumen' erst ermöglicht.

Das Herausstellen der Porta Nigra in Verbindung mit einer zurückhaltenden Gestaltung des Freiraums besitzt das Potential für die Entstehung eines abwechslungsreichen, spannungsvollen und lebendigen Stadtraums, der erst durch die Vielfalt der Besucher zu einem lebendigen Ganzen wird. Einfachheit, Zurückhaltung und Klarheit verdeutlichen einen Gestaltungszusammenhang, der das Weltkulturerbe in seiner entsprechenden Bedeutung herausstellt.

Die beschriebenen Qualitäten verbinden die vielseitigen Ansprüche der Bewohner auf lebendiges städtisches Leben und sinnlicher Kontemplation im Alltag. Wir hoffen der Freiraum an der Porta Nigra wird so zum Impulsgeber für die weitere Entwicklung der Innenstadt und die Porta Nigra selbst der lebendige und abwechslungsreiche Mittelpunkt

Triers.