

Erschließung Station Trier-Pallien, Trier (D) -Wettbewerb

Projekt	Neubau einer Erschließung an der geplanten Bahn-Station Pallien in Trier (D)
Auslober	DB Station & Service AG (D)
Teilnahme	2. Wertungsrundgang, nichtoffener Realisierungswettbewerb nach RPW 2013
Leistungen	WW+, Esch-sur-Alzette (L) / Trier (D) Architektur
Rendering	rendertaxi, Aachen (D)
Fakten	- barrierefreie Erschließung der Kaiser Wilhelmbrücke - unter Beachtung der denkmalpflegerischen Aspekte, im Hinblick auf die geschützte Brücke - robuste und nachhaltige Materialwahl
Kennzahlen	
BGF	318 m²
BRI	1.226 m³
Plangebietsgröße	330 m²
Wettbewerb	07/2016 - 08/2016

Der Ort

Der neue Haltepunkt der Weststrecke Trier wird direkt an der Bonner Straße des Stadtteils Pallien unterhalb der Kaiser-Wilhelm-Brücke errichtet. Die Station befindet sich in einem städtebaulich und architektonisch heterogenen Umfeld. Sie ist eine von mehreren neuen Haltestellen für den öffentlichen Personen-Nahverkehr, welche im Stadtgebiet neu gebaut werden. Die Strecke verbindet als „Stadtbahn“ auf der linken Moselseite, neben den entfernteren Stadtteilen Triers, auch Grevenmacher in Luxemburg mit Trier. Sie wird sowohl von ortsansässigen Pendlern, als auch von Touristen genutzt werden.

Die Kaiser-Wilhelm-Brücke überführt auf der westlichen Stadtseite den Straßenverkehr zuerst über die tieferliegende Bonner Straße und entlang der Eisenbahnlinie, dann in zwei großen Bögen über die Hauptschiffahrtsrinne der Mosel. Sie ist die stark frequentierte Haupteerschließungsachse für den motorisierten Verkehr, der BAB 64 aus Luxemburg, der B51 aus dem Eifler Umland und dem Gewerbepark Trierweiler. Sie verbindet das Naherholungsgebiet Weisshauswald, die Hochschule Trier am Schneiders Hof und den Stadtteil Pallien mit der Innenstadt.

Die Brücke aus dem Jahr 1913 überspannt die Mosel an dieser Stelle auf einer Länge von ca. 350 m. Auf Grund vielfältiger Zwangspunkte und der beengten Raumverhältnissen ist die gewählte Position des Haltepunktes am zweiten, nord-westlichen Brückenpfeiler mit seinen Ausbuchtungen der einzig mögliche Standpunkt. Durch die verkehrstechnische Lage am stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt der Kölner- bzw. Bonner Straße ist vor allem die fußläufige und barrierefreie Anbindung an die Innenstadt bzw. an den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Trier problematisch. Um die Bahnstation daran anzubinden, müssen die Bahnsteige vertikal mit der ca. 8,0 m höher liegenden Kaiser-Wilhelm-Brücke verbunden werden.

Erschließung südlicher Bahnsteig

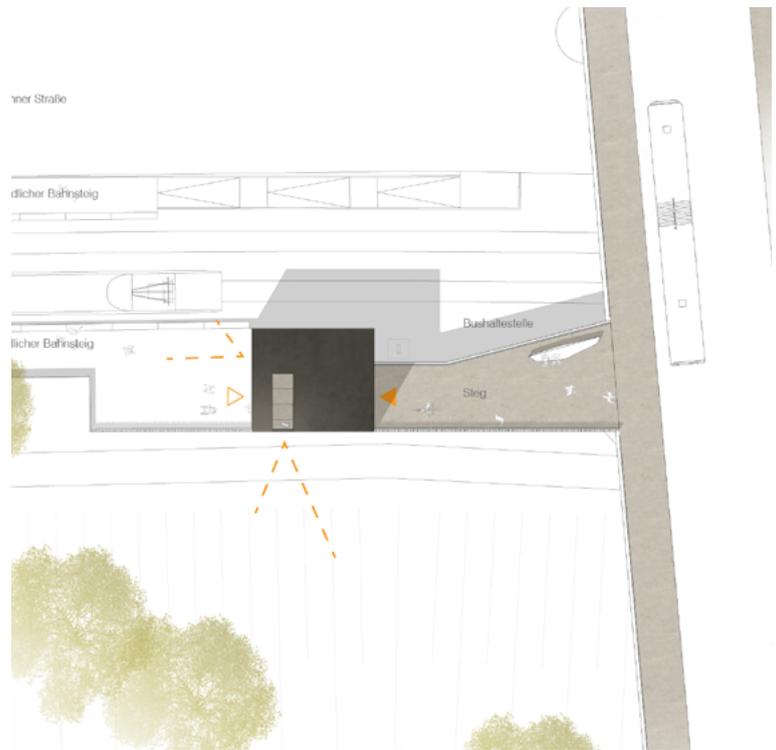
Das Erschließungselement für den südlichen Bahnsteig der neuen Station Trier-Pallien besteht aus drei Wandscheiben. Sie werden als Stahlkonstruktion etappenweise aufgerichtet und mit opaken Platten aus Schwarzstahl verkleidet. Zwischen den Wandscheiben finden die Treppenläufe aus dunkel eingefärbten Betonfertigteilen mit unterseitig eingelassener Beleuchtung, sowie der gläserne Aufzug ihren Platz. Auf Grund der angedachten, elementierten Konstruktion mit hohem Vorfertigungsgrad können die Elemente schnell und kostengünstig montiert werden.



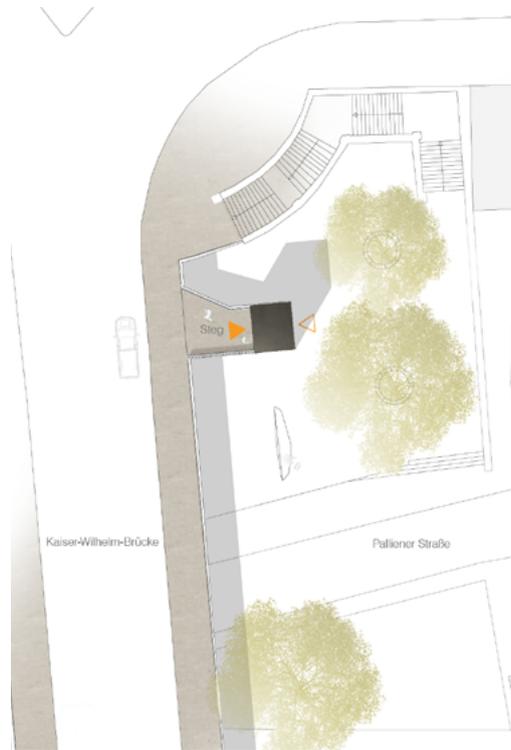
Ansicht Süd



Schnitt Nord-Süd



Lageplan Erschließung Süd



Lageplan Erschließung Nord

Als Kontrast zu den geschlossenen Wandscheiben werden die Stirnseiten des so entstandenen Turms mit einem goldfarbenen Netz aus pulverbeschichtetem Streckmetall oder Metallgewebe bespannt. Die Bespannung gewährleistet den notwendigen Wetterschutz der Treppen- und Liftanlage. Sie erlaubt, neben der Lichtdurchlässigkeit auch den Durchblick auf die Kaiser-Wilhelm-Brücke von der Kölner- und Bonner Straße aus bzw. von der Brücke aus den Blick in die Landschaft der Moselau und hinab zu den Zügen. Zudem unterstützt die Versorgung mit Tageslicht das Sicherheitsbedürfnis der Nutzer. Es entsteht ein heller und freundlicher Ort, der die Interaktion zwischen innen und außen zulässt.

Der Erschließungsturm wird als eigenständiges Element soweit wie möglich von der Kaiser-Wilhelm-Brücke abgerückt. Der vorhandene Blick auf das geschützte Kulturdenkmal bleibt maximal erhalten. Lediglich der großzügige, dennoch wirtschaftlich dimensionierte Steg, aus ebenfalls eingefärbtem Stahlbeton, verbindet Brücke und Turm. Bauliche Eingriffe am Bestand werden minimiert. Der Neubau ist klar ablesbar und wird durch den Gegensatz zwischen Alt und Neu zu einem spannungsreichen Orientierungspunkt.

Die schon jetzt von den Bewohnern der Stadt als Treffpunkt von Laufgruppen, Startpunkt für Mountainbike- oder Wandertouren genutzte Aufweitung auf der Kaiser-Wilhelm-Brücke wird erweitert und aufgewertet. Die Akzeptanz des zunächst reinen Funktionsbaus wird wesentlich verbessert.

Sowohl auf Bahnsteigebene als auch auf Brückenebene wird vor dem Aufzug und dem Treppenabgang großzügig Platz freigehalten. Es steht ausreichend Raum für Reisegruppen mit Fahrrädern oder Menschen mit Handicap zur Verfügung. Im Bereich des Brückenpfeilers weitet sich der Steg auf. Dort wird das Sitzmöbel mit dem gläsernen Wetterschutz der Bushaltestelle integriert.

Die nördlichen Absturzsicherungen von Bahnsteig und Steg (Verkehrsseite), welche entlang der Bonner Straße bzw. entlang der Bahnlinie verlaufen werden als geschlossene Metallbrüstungen vorgeschlagen. Ihr oberer Abschluss wird gekantet und nimmt die verdeckte, indirekte LED Beleuchtung auf. Sie gewährleistet eine gleichmäßige Ausleuchtung der Zuwegung. Die geschlossene Ausgestaltung schafft Distanz und dient als Sicherheitsbarriere für die Personen auf dem Bahnsteig zur stark befahrenen Bonner Straße hin bzw. auf dem Steg zusätzlich als Schutzvorrichtung zu den Oberleitungen der Bahnstrecke.

Für die südlichen Brüstungselemente (Naturseite) sind einzeln angeordnete Metallpfosten geplant. Die offene Struktur erlaubt z.B. Menschen mit Handicap im Rollstuhl oder Kindern einen Blick auf die Mosel und die Moselau. Das Bauwerk präsentiert sich stadseitig offen und transparent und bietet sowohl Ausblick als auch Einblick. Die Absturzsicherungen sind ebenfalls eigenständige Elemente. Es ist jedoch wünschenswert, dass die offene Stabbrüstung zu einem späteren Zeitpunkt für die Kaiser-Wilhelm-Brücke übernommen wird. Als weitere Attraktion wird eine Aussichtsplattform im Erschließungsturm angeboten. Betreten die Besucher diesen Ausguck, schweift der Blick durch das transparente Netz entlang der Bahnstrecke bis nach Trier West zur Römerbrücke und den Industriedenkmalen des ehemaligen Ausbesserungswerkes der Bundesbahn oder zur Mariensäule entlang der Steilwand des Markusberges.

Die bewusst gesetzte, seitliche Öffnung ermöglicht einen herausragenden Blick über die Baumkronen am Moselufer auf die Stadtsilhouette Triers. Der erhöhte Standpunkt eröffnet eine neue Perspektive. Das Naturschutzgebiet der Pferdeinsel, die Denkmalzone Zur Lauben aber auch der Schiffsverkehr auf dem Fluss entlang der Mosel Aue sind, auch für die Bewohner der Stadt, neu und unverwechselbar zu erleben. Das Bauwerk ragt hoch über die Kaiser-Wilhelm-Brücke hinaus und steht selbstbewusst als Landmark mit einer gewissen Fernwirkung am Stadteingang Triers.

Erschließung nördlicher Bahnsteig

Analog zur Erschließung des südlichen Bahnsteiges wird die vertikale Erschließung für den nördlichen Bahnsteig der neuen Station Trier-Pallien entworfen. Als 'kleiner Bruder' wird der Aufzug ebenfalls von dem opaken Metallmantel umschlossen. Eher untergeordnet, rein funktional ausgelegt, werden die Stirnseiten des Aufzugschachtes verglast vorgeschlagen. Es ist jedoch denkbar, dass auch hier der Metallscreen Verwendung findet. Ein Treppenaufstieg ist hier nicht notwendig. Der vorhandene Brückenabgang wird weiterhin genutzt. Soweit wie möglich von der Kaiser-Wilhelm-Brücke abgerückt, tritt das Bauwerk vor dem Kulturdenkmal in den Hintergrund. Die Brücke wird lediglich von dem, sich auch hier aufweitenden Steg berührt. Die Brüstungselemente der Absturzsicherungen folgen ebenfalls dem Prinzip von offener Stabstruktur zur Stadtseite und geschlossenem Element mit Beleuchtung auf der gegenüberliegenden Stegseite. Mit der gleichen Wertigkeit wie die des südlichen Turmes, erfüllt auch dieser Stadtaufzug den Anspruch an die gewünschte architektonische Qualität. Die Höhe beschränkt sich auf das technisch erforderliche Maß. Beide Bauwerke werden als zusammengehöriges Ensemble wahrgenommen und fügen sich harmonisch und selbstverständlich in den Kontext rund um die Kaiser-Wilhelm-Brücke ein.



Ansicht Ost



Ansicht Aufzug Ost