

Kontext

Die Stadt Bonn liegt in landschaftsräumlich reizvoller Lage. Entsprechend nimmt der Uferraum eine wichtige Stellung im Stadtgefüge ein. Der Stadtgrundriss orientiert sich über zahlreiche Querbeziehungen zum Rheinufer.

Die Rheinpromenade wird von Touristen und Anwohnern als Erholungsraum genutzt. Sie ist Ort der Ankunft und der Orientierung und damit auch Visitenkarte der Stadt. Entsprechend wird die Stadtkante zum Fluss durch eine Abfolge aus repräsentativen Bauten betont.

Das Rheinufer übernimmt eine wichtige Erschließungs- und Verteilungsfunktion für die Kernstadt, insbesondere für den Tourismus. Von der Altstadt und den Schiffsanlegern aus nimmt sie Besucher auf und verteilt diese zu den touristischen Anlaufpunkten der Stadt, darunter die Beethovenhalle, die Oper, der alte Zoll sowie im südlich angrenzenden Teil die Bundesbauten. Dazu müssen sich Fußgänger, Radfahrer und KFZ-Verkehr den Uferraum teilen.

Konzept

Trotz der Vielzahl an Ansprüchen und Anforderungen wird eine zurückhaltende Neuordnung des Uferraums vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Gliederung betont den langgestreckten Uferbogen. Dabei bleibt der, den Bogen unterstreichende Gehölzbestand erhalten und wird besonders inszeniert.

Die Verbindungen zur Kernstadt werden bis zum Ufer fortgeführt. Damit gliedert der Rhythmus der Verbindungen den Uferbogen. Im Uferbereich sind als Abschluss Aussichtsbalkone vorgesehen. Damit werden Rheinufer und Kernstadt stärker miteinander verzahnt.

Um den Uferbogen erkennbar zu machen und zu betonen, wird eine Vereinheitlichung der Flächen vorgeschlagen. Der Uferbogen bildet damit einen Rahmen für eine Abfolge an unterschiedlichen Sequenzen, die sich durch Atmosphäre und Nutzungen unterscheiden. Je nach Eigenart des angrenzenden Stadtraums verändert sich die Ausprägung der Sequenz. So entsteht entlang des Uferbogens eine vielfältige Raumabfolge.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsanforderungen wird zudem eine Zonierung des Uferbogens vorgeschlagen. Dabei nimmt die Bewegungsgeschwindigkeit zur Wasserseite stetig ab. Gleichzeitig wird den Fußgängern künftig eine deutlich höhere Priorität eingeräumt. Vorgesehen ist eine Gliederung in zwei parallel liegende Bewegungs- und Nutzungsbänder.

Dazu gehören:

- das Stadtband als Übergang zur Bebauung und zum Bewegungsband für Fahrrad- und Anliegerverkehr
- sowie das Uferband bestehend aus Uferloggien mit abschnittsweise wechselnden Nutzungsinseln und der Uferpromenade entlang der Wasserkante

Stadtband

Die Fläche des Stadtbandes knüpft an die angrenzenden Stadtblöcke an und wird durch einen einheitlichen Belag zusammengefasst. Durch die verkehrliche Neuordnung und die Reduzierung der Fahrbahnbreiten entsteht entlang der Gebäudefront ein breiter Gehbereich. Im Abschnitt zwischen Kennedybrücke und Beethovenhalle wird zudem ein zusätzlicher Baumstreifen mit Versickerungsmöglichkeit eingefügt.

Das Stadtband wird künftig als Fahrradstraße ausgewiesen und entzerrt damit die bestehende Überlagerung unterschiedlicher Verkehre und Geschwindigkeiten. Entsprechend wird der Radverkehr künftig als selbstverständliche Bewegungsform in das Stadtband integriert. Die Uferpromenade hingegen darf von Radfahrern nicht befahren werden. Diese bleibt den flanierenden Besuchern vorbehalten. Die Fahrbahnmarkierungen sind dabei jeweils zurückhaltend gekennzeichnet und damit für Querende gut ablesbar.

Uferband - Intarsien und Sequenz

Das Uferband nimmt den topografischen Sprung zwischen Stadtband und Uferkante auf. Höher gelegen bietet es einen Überblick über Flussraum und Uferpromenade. Die eingefügten Uferloggien werden durch Sitzmauern eingefasst, die den den Topografiesprung sichtbar machen. Über den Niveausprung hinweg verbinden Treppen und Rampen zur Uferpromenade. Die Lage der Rampen greifen die Achsen zum Stadtgefüge auf. Das gesamte Uferband ist damit barrierefrei bzw. barrierearm erreichbar. Je nach Nutzungsangebot der einzelnen Uferloggien wird der Topografiesprung unterschiedlich ausformuliert. Der sehr diverse Baumbestand bleibt erhalten. Die atmosphärische Unterschiedlichkeit der einzelnen Sequenzen wird aufgegriffen und gestärkt. Lediglich punktuell ist eine behutsame Auslichtung zu prüfen.

Der nördliche Teil des Uferbandes zwischen Beethovenhalle und Kennedybrücke ist durchgehend grün geprägt. Dabei bietet das Baumdach Schatten und rahmt den Flusslauf in unterschiedliche Abschnitte. Stellenweise sind Aufenthalts-, Sitz- und Spielinseln eingefügt. An Trockenheit und Schatten angepasste Vegetation ergänzt diesen Bereich.

Südlich der Kennedybrücke erhält das Opernhaus mit dem Opernpark einen neuen grün geprägten Außenraum. Über eine Stufenanlage ist dieser mit der Promenade verbunden. Der neue Opernplatz öffnet sich zum Fluss und bietet eine multifunktional nutzbare Fläche für kleinere Veranstaltungen. Der Abschnitt wird durch Rasenschollen akzentuiert. Diese werden durch Sitzmauern eingefasst und bieten unterschiedliche Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Baumbestand wird erhalten und ergänzt.

Der denkmalgeschützte Pavillon südlich der Oper wird in eine befestigte Platzfläche eingebettet. Die gastronomische Nutzung erhält damit einen adäquaten Außenbereich. Ergänzt wird der Abschnitt durch einen Wasserspielplatz, der in heißen Sommertagen für Abkühlung sorgt. In die Platzfläche integriert wird zudem der Verkaufspavillon der Schifffahrtsgesellschaften.

Im Bereich des Alten Zolls wird der bestehende Schmuckgarten in das Uferband integriert. Die Schmuckbeete werden nur leicht überarbeitet. Insbesondere die Höhe der umfassenden Hecken wird verringert.

Die südlich anschließenden Abschnitte bis zur zweiten Fährgasse sind wiederum durch den alleeartigen Baumbestand geprägt. In den Bereichen der Uferhaine wird schatten- und trockenheitsverträgliche Vegetation eingebracht. Aufenthalts-, Sitz- und Spielinseln ergänzen das Angebot. Der Platz am Rheinpavillon in Höhe der 'Ersten Fährgasse' wird durch einen Uferbalkon betont und durch eine einheitliche Belagsfläche zusammengefasst. Als Shared Space bietet der großzügige Bereich ausreichend Raum für vielfältige Nutzungen und ein gastronomisches Angebot.

Uferband - Uferpromenade und Uferbalkone

Die Fläche der Uferpromenade erhält bewusst einen großzügigen Zuschnitt. Sie wird durch die Sitzmauern der verschiedenen Uferloggien begleitet und eingefasst. Punktuell wird das Aufenthaltsangebot durch frei gruppierte Sitzmöglichkeiten erweitert. Dagegen bleibt die Uferkante soweit wie möglich offen und unverbaut.

Die Uferbalkone greifen wichtige Wegeverbindungen zum Stadtgefüge auf. Zudem binden sie als kleine Plätze die beiden Bewegungsbänder zusammen. Gleichzeitig wird die Erlebbarkeit des Uferraums verbessert. Im Heraustreten aus der Uferlinie öffnet sich von hier aus eine besondere Perspektive auf den Flussraum. Die Balkone werden ergänzt durch Angebote zum Sitzen.

Vegetation

Der Gehölzbestand bleibt weitgehend erhalten. Auslichtungen sind vor Ort zu prüfen. Die bestehenden Unterpflanzungen durch Hecken werden entfernt, um mehr Großzügigkeit zu erreichen.

In Teilbereichen sind trockenheitsverträgliche und schattentolerante pflegeextensive Staudenpflanzungen vorgesehen. Im Sinne einer klimaresilienten Planung werden zudem 45 Bäume ergänzt. Anfallende Oberflächenwasser werden in die Vegetationsflächen entwässert und dienen damit der Bewässerung der Bepflanzung.

Beleuchtung

Der Uferbogen wird durch ein durchgehendes Leuchtenband begleitet und betont. Die in gleichmäßigem Abstand positionierten Mastleuchten unterstützen die Orientierung. Ziel ist es, den Uferraum auch in den Abendstunden und bei Dunkelheit als übersichtlichen und einladenden Raum zu erhalten.

Beläge / Materialien

Vorgeschlagen wird ein Plattenbelag, der sich aus einer changierenden Mischungen aus Betonsteinen zusammensetzt. Bewusst akzentuierend sind stellenweise Störung in diesen Verband eingesetzt. Im Stadtband wird der Bereich der Fahrradstraße als Apshaltfläche ausgebildet. Symbole und Hinweise auf dem Asphalt verweisen dabei auf wichtige Abschnitte entlang der Strecke.

Insgesamt zielt die Material- und Farbwahl darauf ab, eine Einheit herzustellen, die Wasserfläche, Fassaden und öffentlichen Raum zusammenbindet. Der Naturstein aus den überplanten Umfassungsmauern kann wiederverwendet werden. Es ist zu prüfen in welcher Form das Material eingesetzt werden kann. Denkbar ist ein Einweben in den neuen Plattenbelag sowie in Form von Sonderbauteilen.

Verkehr

Aufgrund der verkehrlichen Umstrukturierung ergeben sich neue Spielräume zur verkehrlichen Ausgestaltung des Uferbereichs. Zukünftig ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für den MIV nicht mehr möglich. Entsprechend werden der verbleibende Anliegerverkehr und die Fahrradverkehre gebündelt. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h kann die Verkehrsbelastung zusätzlich verringern. Durch die Widmung als Fahrradstraße und die damit erreichte Vorrangstellung wird das Angebot für Fahrradfahrer verbessert. Gleichzeitig werden Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vermieden. Die Zeichnung 'Bewegungsband / Verkehrskonzept' erläutert detaillierter die 5 Abschnitte des Verkehrskonzeptes.