

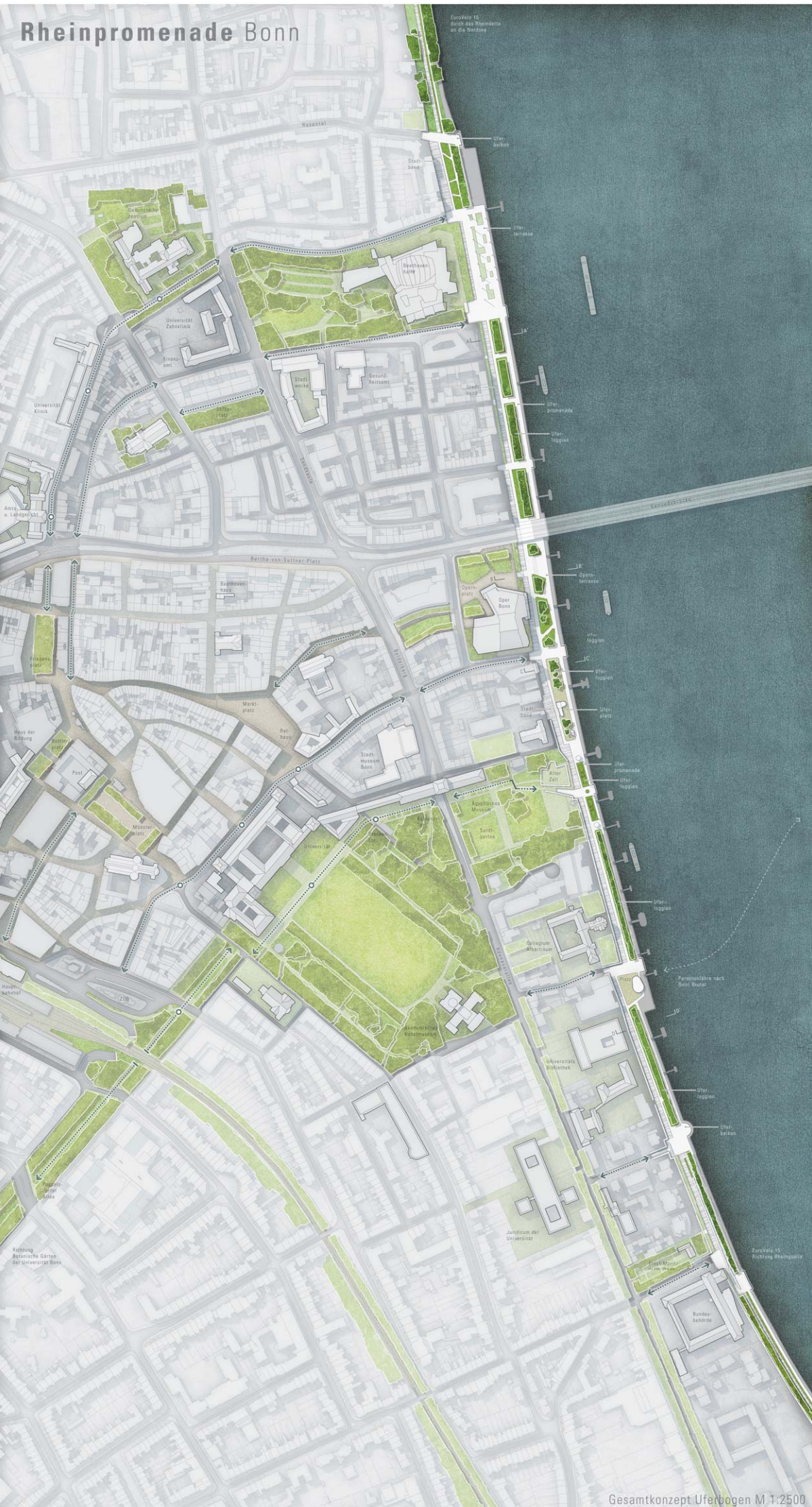


Blick entlang der Uferpromenade

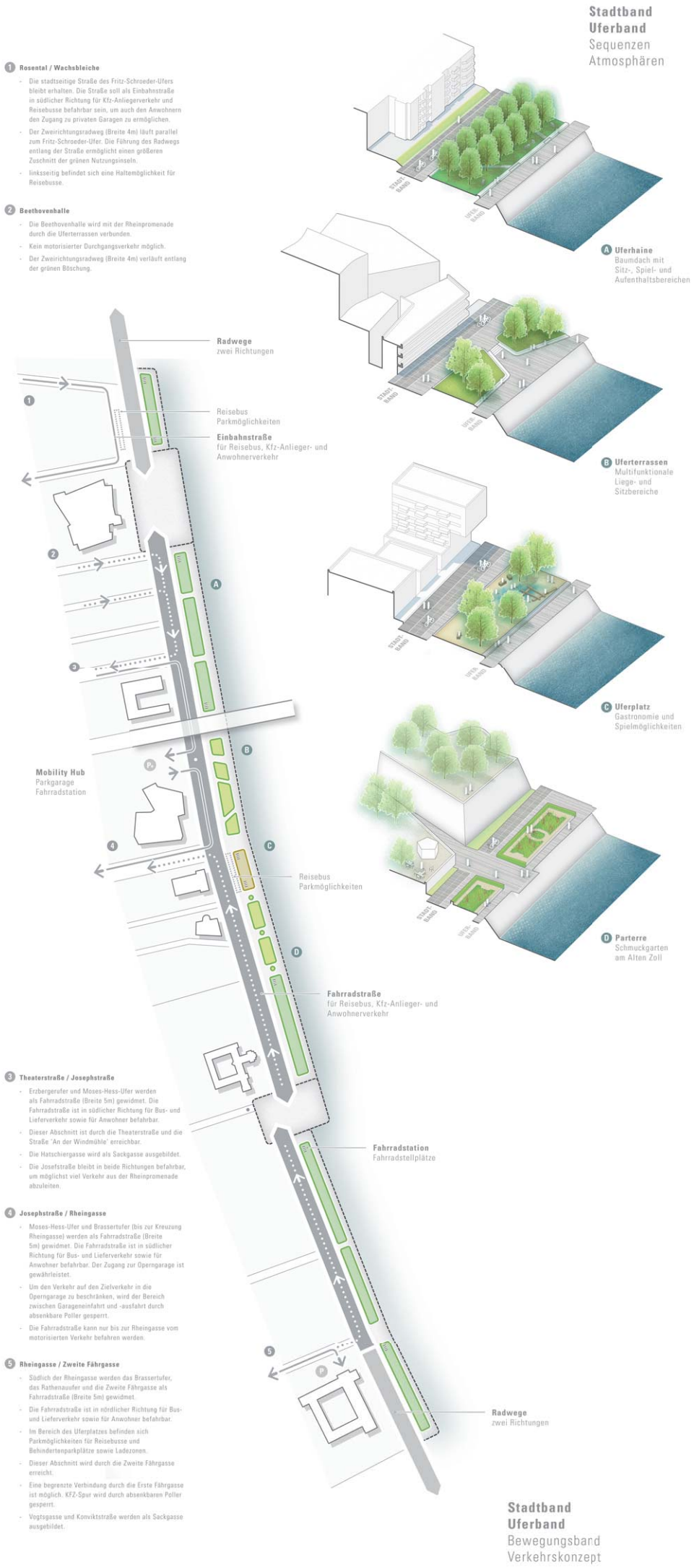
KONTEXT
Die Stadt Bonn liegt in landschaftlich reizvoller Lage. Entsprechend nimmt der Uferraum eine wichtige Stellung im Stadtbild ein. Der Stadtgrundriss orientiert sich über zahlreiche Querbeziehungen zum Rheinufer.
Die Rheinpromenade wird von Touristen und Anwohnern als Erholungsraum genutzt. Sie ist Ort der Ankunft und der Orientierung und damit auch Knotenpunkt der Stadt. Entsprechend wird die Stadtrichtung 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 Schiffsanlagen aus nimmt sie Besucher auf und verteilt diese zu den touristischen Anlaufpunkten der Stadt, darunter die Beethovenhalle, die Oper, die 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 Ausrichtung des Uferraums vorgeschlagen. Die vorgeschlagene Gliederung betont den langgestreckten Uferbogen. Dabei bleibt der den Bogen unterstreichende Gehälftenstand erhalten und wird besonders markiert.
Die Verbindungen zur Kernstadt werden bis zum Ufer fortgeführt. Damit gliedert der Rhythmus der Verbindungen den Uferbogen. Im Uferbereich sind als Abschluss Aussichtsbalkone vorgeschlagen. Damit werden Rheinufer und Kernstadt stärker miteinander verzahnt.
Um den Uferbogen erkennbar zu machen und zu betonen, wird eine Vereinfachung der Flächen vorgeschlagen. Der Uferbogen bildet damit einen Rahmen für eine Abfolge an unterschiedlichen Sequenzen, die sich durch Atmosphäre und Nutzung unterscheiden. Die nach Eingangs des angrenzenden Stadtraums verläuft sich Ausprägung der Sequenz. So entsteht entlang des Uferbogens eine vielfältige Raumabfolge.
Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsanforderungen wird zudem eine Zeigerung des Uferbogens vorgeschlagen. Dabei nimmt die Bewegungsgeschwindigkeit zur Wasseroberfläche stetig ab. Gleichzeitig wird den Fußgänger künftig eine deutlich höhere Priorität eingeräumt. Vorgesprochen ist eine Gliederung in zwei parallel liegende Bewegungs- und Nutzungsbänder.
Dazu gehören:
- das Stadtbild als Übergang zur Bewegung und Bewegungsband für Fahrrad und Anliegerverkehr
- sowie das Uferband bestehend aus Uferwegen mit abschnittsweise wechselnden Nutzungsszenen und der Uferpromenade entlang der Wasseroberfläche
STADTBAND
Die Fläche des Stadtbands knüpft an die angrenzenden Stadtböcke an und wird durch einen einheitlichen Belag zusammengefasst. Durch die verkehrliche Neuordnung und die Reduzierung der Fahrbahnbreite entsteht entlang der Gehälften eine breitere Gehfläche. Im Abschnitt zwischen Kennedybrücke und Beethovenhalle wird zudem ein zusätzlicher Baumstreifen mit Versickerungsmöglichkeit eingefügt.

Das Stadtbild wird künftig als Fahrradstraße ausgewiesen und entzerrt damit die bestehende Überlagerung unterschiedlicher Verkehrs- und Geschwindigkeiten. Entsprechend wird der Radverkehr künftig als selbstverständliche Bewegungsebene in das Stadtbild integriert. Die Uferpromenade hingegen darf von Radfahrern nicht befahren werden. Diese bleibt den flussanwärtigen Besuchern vorbehalten. Die Fahrbahnmarkierungen sind dabei jeweils zurückhaltend gekennzeichnet und damit für Dauernde gut ablesbar.
UFERRAND - INTARSIA UND SEQUENZ
Das Uferband nimmt den topografischen Sprung zwischen Stadtbund und Uferkante auf. Höher gelegen bietet es einen Überblick über Flussraum und Uferpromenade. Die eingefügten Uferwegen werden durch Sitzmauern eingefasst, die den den Topografiesprung sichtbar machen. Über den Niveausprung hinweg verbinden Treppen und Rampen zur Uferpromenade. Die Lage der Rampen greift die Achsen zum Stadtbund auf. Das gesamte Uferband ist damit barrierefrei bzw. barrierearm erreichbar. Je nach Nutzungsangebot der einzelnen Uferwegen 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 Ausrichtung 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. Spielmauern und Aufenthalts-, Sitz- und Spielbereiche eingefügt. An Trockenheit und Schatten angepasste Vegetation ergänzt diesen Bereich. Südlich der Kennedybrücke erhält das Uferband mit dem Operpark einen neuen grünprägten Außenraum. Über eine Stufenanlage ist dieser mit der Promenade verbunden. Der neue Spielplatz öffnet sich zum Fluss und bietet eine multifunktionale nutzbare Fläche für kleinere Veranstaltungen. Der Abschnitt wird durch Bauschichten 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 Wasserplatz, der in heißen Sommermonaten für Abkühlung sorgt. In die Platzfläche integriert wird zudem der Verkaufspavillon der Schiffahrtsgesellschaften.
Im Bereich des Alten Zolls wird der bestehende Schmuckgarten in das Uferband integriert. Die Schmuckbeete werden nur leicht überarbeitet. Insbesondere die Höhe der anliegenden Trecken wird verringert.
Die südlich anschließenden Abschnitte bis zur zweiten Fährgasse sind wiederum durch den alternativen Baumbestand geprägt. In den Bereichen der Uferhaine wird schatten- und trockenheitsverträgliche Vegetation eingebracht. Aufenthalts-, Sitz- und Spielbereiche ergänzen das Angebot. Der Platz am Rheinwäldchen in Höhe der 'Ersten Fährgasse' wird einerseits durch einen Uferkantenbereich und durch eine einheitliche Belagfläche zusammengefasst. Als Shared Space bietet der großzügige Bereich ausreichend Raum für vielfältige Nutzungen und gastronomisches Angebot.

UFERRAND - UFERPROMENADE UND UFERRAUM
Die Fläche der Uferpromenade erhält bewusst einen großzügigeren Zuschnitt. Sie wird durch die Sitzmauern der verschiedenen Uferwegen begleitet und eingefasst. Punktuell wird die Aufenthaltsqualität durch frei gruppierte Sitzmöglichkeiten erweitert. Dagegen bleibt die Uferkante soweit wie möglich offen und unverbaut.
Die Uferkanten greifen wichtige Wegeverbindungen zum Stadtbund auf. Zudem bieten sie als kleine Plätze die beiden Bewegungsrichtungen zusammen. Gleichzeitig wird die Erlebbarkeit des Uferraums verbessert. Im Heranströmen aus der Uferlinie öffnet sich von hier aus eine besondere Perspektive auf den Flussraum. Die Balkone werden ergänzt durch Angebote zum Sitzen.
VEGETATION
Der Gehälftenstand bleibt weitgehend erhalten. Auflichtungen sind vor Ort zu prüfen. Die bestehenden Überflutungen durch Trecken werden entfernt, um mehr Grünzügigkeit zu erreichen.
In Teilbereichen sind trockenheitsverträgliche und schattentolerante pflanzenspezifische Stadtpflanzungen vorgeschlagen. Im Sinne einer klimaresilienten Planung werden zudem 45 Bäume ergänzt. Anlaufende Oberflächenwasser werden in die Vegetationsflächen einwärts und dienen damit der Bewässerung der Bepflanzung.
BELEUCHTUNG
Der Uferbogen wird durch ein durchgehendes Lichtband begleitet und betont. Die in gleichmäßigen Abständen positionierten Mastlichter unterstützen die Orientierung. Ziel ist es, den Uferbogen auch in den Abendstunden und bei Dunkelheit als übersichtlichen und einladenden Raum zu erhalten.
BELÄGE / MATERIALIEN
Vorgeschlagen wird ein Plattenbelag, der sich aus vier gleichartigen Mischungen aus Betonsteinen zusammensetzt. Etwas akzentuierender sind stellenweise Dielen in diesem Verband angeordnet. Im Stadtbund und der Bereich der Fahrradstraße als asphaltierte Gehfläche. Symbole und Hinweise auf das Asphalt weisen dabei auf wichtige Abschnitte entlang der Strecke.
Insgesamt zielt die Material- und Farbauswahl darauf ab, eine Einheit herzustellen, die Wasserfläche, Fassaden und öffentlichen Raum zusammenbindet. Der Naturstein aus den überplanten Uferanlagen kann wiederverwendet werden. Es ist zu prüfen in welcher Form das Material eingesetzt werden kann. Denkbar ist ein Einweisen in den neuen Plattenbelag sowie in Form von Sonderbelägen.
VERKEHR
Aufgrund der verkehrlichen Umstrukturierung ergeben sich neue Spielräume zur verkehrlichen Ausgestaltung des Uferbereichs. Zukünftig ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für den MfV nicht mehr möglich. Entsprechend werden verbleibende Anliegerverkehr und die Fahrradverkehr getrennt. 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 die Radfahrer verbessert. Gleichzeitig werden Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vermieden. Die Zeichnung 'Bewegungsband / Verkehrssequenz' erläutert detaillierter die 5 Abschnitte des Verkehrs-konzepts.



Gesamtkonzept Uferbogen M 1:2500







Blick entlang des Uferhains

