

# Wettbewerb Rheinuferpromenade Bonn



## Dokumentation

Januar 2022

### Ausloberin

Bundesstadt Bonn  
Stadtplanungsamt - Amt 61  
Berliner Platz 2  
53103 Bonn

### Verfahrensbetreuung

ARGE Stottrop Stadtplanung + Drey  
Marsiliusstraße 20  
Innenhof  
50937 Köln

Stand: 22. Januar 2022

Vorbemerkung  
SEITE 5

TEIL A - Wettbewerbsverfahren  
SEITEN 6 - 11

TEIL B - Wettbewerbsaufgabe und -gebiet  
SEITEN 14 - 15

TEIL C - Wettbewergergebnisse

1. Preis  
SEITEN 16 - 17

2. Preis  
SEITEN 18 - 19

3. Preis  
SEITEN 20 - 21

Anerkennung  
SEITEN 22 - 23

Weitere Entwürfe  
SEITEN 24 - 33

Abbildungsverzeichnis  
SEITE 34



Rheinuferpromenade auf Höhe des Brassertufers

## VORBEMERKUNG

Die herausragende Bedeutung des Rheins für die Bonner Bevölkerung wurde im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsbausteine im Vorfeld des Wettbewerbsverfahrens überdeutlich. Innerhalb kurzer Zeit wurden über die Beteiligungsplattform „Bonn macht mit“ über 400 Beiträge und über 2000 Abstimmungen eingebracht. Auch die digitalen Veranstaltungen wurden rege genutzt und über 440 weitere Anregungen sind der Ausloberin mit auf den Weg gegeben worden. Viele der Ideen und Wünsche sind in die Wettbewerbsauslobung bereits mit eingeflossen. Wohl wissend, dass die teilnehmenden Teams nicht alle Wünsche und Ideen aufnehmen können, wird es die Aufgabe der Büros sein, sich intensiv damit auseinanderzusetzen. Die eingereichten Arbeiten werden an diesen hohen Erwartungen zu messen sein und müssen im Rahmen des Wettbewerbs ein tragfähiges Grundgerüst erarbeiten.

Auch über das Wettbewerbsverfahren hinaus wird das ausgezeichnete Team gefordert sein, mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Bonn in den Dialog zu treten und die Planung damit weiter zu schärfen und zu verbessern.

## TEIL A - WETTBEWERBSVERFAHREN

### Ausloberin

Bundesstadt Bonn  
Stadtplanungsamt - Amt 61  
Berliner Platz 2  
53111 Bonn

### Verfahrensbetreuung

ARGE Stottrop Stadtplanung + Prof. Christl Drey

Kontakt:

Stottrop Stadtplanung  
Anne Russell  
Tel. +49 221 - 1 39 61 76  
eMail. russell@stottrop-stadtplanung.de

### Wettbewerbsverfahren

Der Durchführung des Wettbewerbs lagen die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) zugrunde. Der Planungswettbewerb wurde als nichtoffener, einphasiger und anonymer Wettbewerb gemäß § 3 Abs. 3 RPW 2013 i. V. m. § 69 ff VgV und § 78 ff VgV ausgelobt.

### Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Die Rheinpromenade im Herzen der Stadt Bonn stellt einen der wichtigsten Erholungs-, Freizeit- und Ankunftsorte des Bonner Zentrums dar. Sie ist ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal, welches überwiegend vom Wasser aus erlebt werden kann.

Das Thema der Umgestaltung beschäftigt die Stadt Bonn schon lange. 2007 wurde die Auslobung eines Wettbewerbs zur Gestaltung des öffentlichen Raums im Bereich von der Beethovenhalle bis zum UN-Campus im Rahmen der Regionale 2010 beschlossen und durchgeführt. Ziel und Aufgabe des Wettbewerbs war es, das linksrheinische Ufer zwischen Beethovenhalle und UN-Campus in seiner Nutzung und Gestaltung aufzuwerten sowie die Verbindungen in die benachbarten Ortsteile zu verbessern. Für das Gesamtprojekt „Stadt zum Rhein“ konnte im Rahmen der Regionale 2010 nicht der „A-Status“ und damit keine Förderung erreicht werden.

In den vergangenen 10 Jahren haben sich viele Ansprüche und Rahmenbedingungen an Freiräume sehr stark gewandelt. So gibt es einige maßgebende neue Herausforderungen, die zwingend in eine Neugestaltung einfließen müssen. Hier sind besonders Anpassungen an den Klimawandel und

auch weitergehende Fragen zur Mobilität zu integrieren. Da diese wesentlichen, für die heutige Planung wichtigen Punkte, in der Gestaltung berücksichtigt werden müssen, wurde ein neues Wettbewerbsverfahren, in dem die aktuellen Fragestellungen hinsichtlich Klima, Verkehr, Denkmalschutz aber auch die veränderten Tourismusansprüche Berücksichtigung finden, erforderlich.

### Teilnehmende

Teilnahmevoraussetzungen, Teilnahmehindernisse und Bewerbungsverfahren wurden in der Wettbewerbsbekanntmachung veröffentlicht. Insgesamt wurden 12 Teams zugelassen, neun davon haben ihre Arbeiten eingereicht. Hierbei wurden vier Teams als gesetzte Teilnehmende im Vorfeld ausgewählt (jeweils in alphabetischer Reihenfolge):

1. Greenbox Landschaftsarchitekten PartGmbH, Köln mit  
BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Kuenne & Partner, Essen
2. Kraft.Raum Landschaftsarchitekten, Krefeld mit  
Abvi Ambrosius Blanke Verkehr.infrastruktur, Bochum
3. Lohaus Carl Köhlmos PartGmbH, Hannover mit  
SHP Ingenieure, Hannover
4. RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln mit  
Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf

Weitere fünf Teams erfüllten die Teilnahmevoraussetzungen:

5. bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Berlin mit  
ISAPLAN Ingenieur, Leverkusen
6. faktorgruen Landschaftsarchitekten BDLA Beratende Ingenieure, Freiburg  
mit FICHTNER Water & Transportation GmbH, Freiburg
7. Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin mit  
VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden
8. Planstatt Senner GmbH, Überlingen mit  
Breinlinger Ingenieure Tiefbau GmbH, Tuttlingen
9. scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf mit  
Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH, Erftstadt

## Preisgericht

Das Preisgericht zur Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten sowie die sachverständige Beratung und die Vorprüfung setzen sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen (jeweils in alphabetischer Reihenfolge):

### Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter (stimmberechtigt):

1. Prof. Gerd Aufmkolk, Landschaftsarchitekt
2. Prof. Ulrike Beuter, Landschaftsarchitektin
3. Gisela Stete, Verkehrsplanerin
4. Prof. Rolf Westerheide, Stadtplaner und Vorsitzender des Gestaltungsbeirates der Bundesstadt Bonn
5. Helmut Wiesner, Dezernent für Planung, Umwelt und Verkehr der Bundesstadt Bonn

### Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter (stimmberechtigt):

1. Katja Dörner, Oberbürgermeisterin der Bundestadt Bonn
2. Rolf Beu, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
3. Arno Hospes, CDU-Fraktion
4. Jochen Reeh-Schall, SPD-Fraktion
5. Holger Schmidt, Fraktion Die Linke
6. Dr. Jonas Reuter, Vorsitzender des Klimaschutzbeirates der Bundesstadt Bonn

### Stellvertretende Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter:

1. David Baier, Landschaftsarchitekt, Leiter des Amtes für Umwelt und Stadtgrün der Bundesstadt Bonn
2. Dr. Thomas Baum, Verkehrsplaner/ Stadtplaner
3. Dr. Carlo W. Becker, Landschaftsarchitekt
4. Petra Denny, Leiterin des Stadtplanungsamtes der Bundesstadt Bonn

### Stellvertretende Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter:

1. Alois Saß, SPD-Fraktion
2. Frank Fremerey, Fraktion VOLT

### Entschuldigt waren:

1. Dr. Michael Baier, Verkehrsplaner
2. Ina Bimberg, Landschaftsarchitektin, Mitglied Gestaltungsbeirat der Bundesstadt Bonn



### Vorprüfende:

Im Rahmen der Erarbeitung der Auslobung und der Vorprüfung wurden Sachverständige beteiligt. Folgende Personen waren bei der Vorprüfung beteiligt:

1. Sandra Paul, Amt für Umwelt und Stadtgrün
2. Melanie Schulte, Stadtplanungsamt
3. Kirsten Sump, Amt für Umwelt und Stadtgrün
4. Markus Walter, Stadtplanungsamt
5. Prof. Christl Drey, ARGE Stottrop Stadtplanung + Drey
6. Regina Stottrop, ARGE Stottrop Stadtplanung + Drey
7. Anne Russell, ARGE Stottrop Stadtplanung + Drey
8. Leena Middendorf, ARGE Stottrop Stadtplanung + Drey

### Sachverständige Beratung:

1. Victoria Appelbe, Amt für Wirtschaftsförderung
2. Dr. Joachim Bauer, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen Köln
3. Dr. Birgit Schneider-Bönninger, Beigeordnete für Kultur und Sport
4. Helmut Haux, Stadtplanungsamt
5. Kerstin Hemminger, Stadtplanungsamt
6. Konstantin Walter, Tiefbauamt

### Beurteilungskriterien

Das Preisgericht hat sein Urteil aus der Qualität der Wettbewerbsarbeiten gebildet und hierbei folgende Beurteilungskriterien zugrunde gelegt, ohne dass die Reihenfolge zugleich eine Gewichtung darstellt:

- Nutzungsqualität des Gesamtkonzeptes
- Gestalterische Qualität und Funktionalität der Freiräume
- Gestalterische Qualität und Funktionalität der Bewegungsflächen
- Baulicher Aufwand / Investition / Unterhaltung
- Klima Resilienz / Nachhaltigkeit / Energieeffizienz

## Preisgelder und Aufwandsentschädigung

Für das Verfahren stand eine Wettbewerbssumme in Höhe von 160.000,00 EUR zur Verfügung.

1. Preis	31.000,00 € (netto)
2. Preis	19.500,00 € (netto)
3. Preis	12.000,00 € (netto)
Anerkennung	7.500,00 € (netto)

Für die teilnehmenden Teams wurde eine Aufwandsentschädigung von insgesamt 90.000,00 € (netto) zur Verfügung gestellt.

## Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin beabsichtigte, entsprechend den Empfehlungen des Preisgerichtes, das ausgezeichnete Team gemäß § 8 Abs. 2 RPW 2021 mit weiteren Leistungen zu beauftragen.

Sofern und nachdem Fördermittel für den 3. Bauabschnitt freigegeben werden, soll auch eine entsprechende Beauftragung für den 3. Bauabschnitt erfolgen.

## Verfahrensablauf

21.05.2021	Preisgerichtsvorbesprechung
27.05.2021	Versand der Unterlagen
11.06.2021	Frist für Rückfragen
18.06.2021	Rückfragenkolloquium
30.08.2021	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten
08.10.2021	Preisgerichtssitzung



## TEIL B - WETTBEWERBSAUFGABE

Während der vergangenen zehn Jahre wurden für das Rheinufer vielfältige Programme, Entwicklungsziele, Wettbewerbe und Gestaltungskonzepte mit dem Leitthema „Bonn – Stadt zum Rhein“ erarbeitet und diskutiert. Einige Projekte im öffentlichen Raum wurden realisiert, wie beispielsweise die Sanierung des Alten Zolls und die Neugestaltung des angrenzenden Stadtgartens am zentralen Verknüpfungsbereich von Rheinufer und Innenstadt, sowie anlässlich des Beethovenjahres 2020 kleinere Teilabschnitte der Promenade.

Mittlerweile haben sich die Planungsprämissen verändert: Klimawandel, Verkehrswende und die wachsende Bedeutung des öffentlichen Raumes als Sozial- und Kulturraum, dessen zunehmende Aneignung durch die Bürgerinnen und Bürger und darüber hinaus die wachsende Zahl der Stadtbesucherinnen und -besucher und der Touristinnen und Touristen führen zu neuen Gestaltungsprioritäten. Der gesamte Raum der Uferzone einschließlich der zu integrierenden Verkehrsflächen soll daher unter Berücksichtigung der gestalterischen Bestandsstrukturen als ein neuer „Rheinuferboulevard Bonn“ konzeptionell überdacht werden. Das Ufer soll frei von unnötigem, motorisiertem Verkehr werden, zugunsten von qualitativ hochwertigem Freiraum, Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Fahrradmobilität.

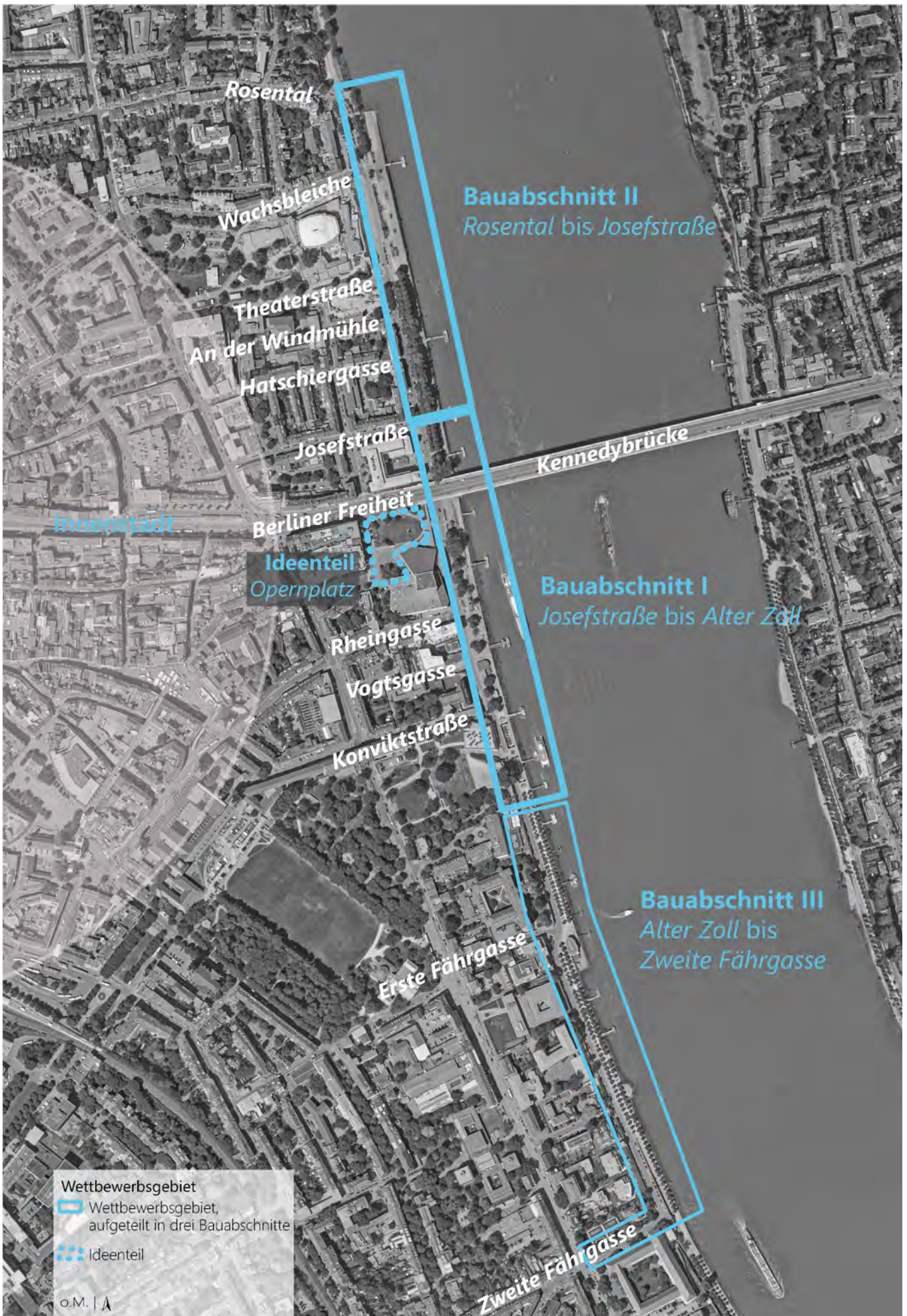
Für dieses komplexe, stadtgestalterische Ziel ist eine integrierte Zusammenarbeit von Freiraumplanung und Verkehrsplanung unerlässlich. Seitens der Stadtverwaltung wurde daher zur Vorbereitung und Begleitung des Wettbewerbsverfahrens eine interdisziplinäre Projektgruppe gebildet.

Die Wettbewerbsausschreibung richtete sich ebenfalls an interdisziplinäre Teams aus Landschaftsarchitektinnen und -architekten und Verkehrsplanerinnen und -planern, um den Freiraum und die weiterhin notwendigen Verkehrsräume integriert zu planen und das große stadträumliche Potenzial des Rheinufers als Ganzes stärker zur Geltung zu bringen und nutzbar zu machen.

Wettbewerbsaufgabe war es, die gesamte Uferzone einschließlich der Straßenräume, insbesondere unter den Aspekten Klimaanpassung und zukunftsweisende Mobilität, anspruchsvoll umzugestalten. Die Rheinuferpromenade bietet die Möglichkeit zu neuen Gestaltungs- und Nutzungselementen, neuen Orten und Anknüpfungspunkten, die das landschaftliche Potenzial des Rheins einbeziehen und so selbst einen Impuls für umgebende Nutzungen bildet.

Dabei sollten die geschützten und erhaltenswerten Alleenabschnitte mit dem Baumbestand des Promenadenbandes integriert werden. Deren strukturelle und gestalterische Grundgedanken sollten neu betrachtet, weitergedacht und entwurflich interpretiert werden. Das Verkehrsband, seine gestalterische Integration, sowie seine Dimensionierung und Funktionalität sollten dagegen konzeptionell umfassend neu entwickelt werden, um es stadträumlich als Teil des Gesamttraumes zu qualifizieren.

Da der Wettbewerb in einem umfassenden Beteiligungskonzept eingebettet war, war die Auseinandersetzung mit den bisher eingegangenen Anregungen unerlässlich. Auch bei der Weiterentwicklung der Planung über das Wettbewerbsverfahren hinaus wird der Dialog über die Planung zur Schärfung, Verbesserung und Akzeptanz fortgesetzt werden.

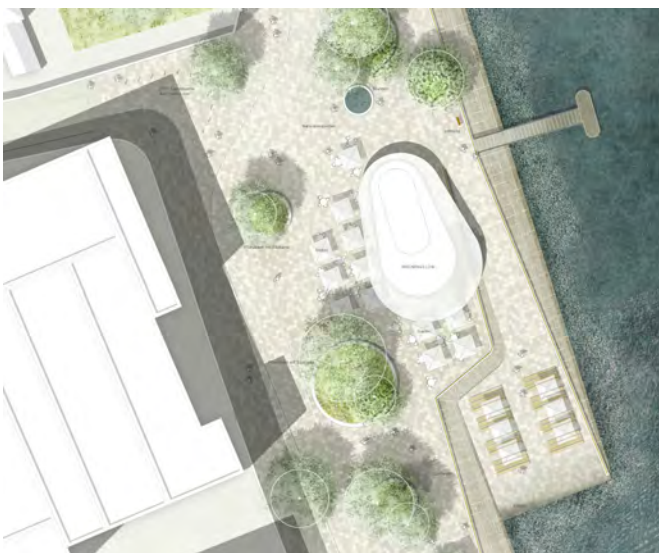


## Wettbewerbsgebiet

Das Wettbewerbsgebiet, zwischen den Straßenzügen Rosental im Norden und der Zweiten Fährgasse im Süden, umfasst die ersten beiden nördlichen Bauabschnitte, die bis 2027 realisiert werden sollen. Südlich grenzt der dritte Bauabschnitt an, dessen bauliche Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen ist. Das Wettbewerbsgebiet hat eine Fläche von rund 45.000 m<sup>2</sup> im ersten und zweiten Bauabschnitt sowie 15.000 m<sup>2</sup> im dritten Bauabschnitt.

Für den Wettbewerb und die Realisierung vom ersten und zweiten Bauabschnitt bis 2027 wurde im Rahmen des „Masterplanes Innere Stadt Bonn 2.0“ ein Antrag auf Städtebauförderungsmittel gestellt. Für diese Bauabschnitte wurden rund 13.5 Mio. Euro brutto Bauwerkskosten (KG 500) geschätzt.

Darüber hinaus umfasst der Wettbewerb einen kleinräumigen Ideenteil, der ca. 6.500 m<sup>2</sup> Fläche fasst.





# 1. PREIS

## Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin mit VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden

### Urteil der Jury

Die Erhaltung und Ergänzung vegetativer Baumbestände, die Fortsetzung der vorgefundenen Linearität sowie das Herausarbeiten der räumlichen Besonderheiten werden in einem spannenden Entwurf integriert. Die Verbindung von Uferbereich und hereinführenden Stadtstrukturen wird durch unterschiedliche Gestaltsprache vorgenommen.

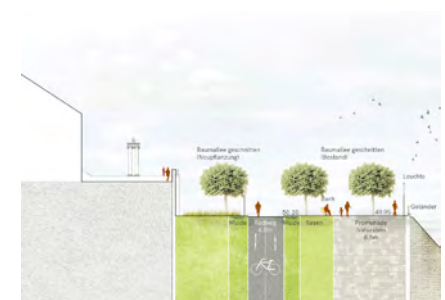
Die durchgängige neue Fahrradstraße dient erfreulicherweise auch zur Aufnahme der im Wettbewerb geforderten Erschließungs- und Anlieferungsnotwendigkeiten. Die Definition der Verbindung als Radschnellweg ist nicht zielführend. Jedoch ist die Führung in Bereichen der Plätze (Langsamverkehr) noch nicht ausreichend durchgearbeitet. Gewürdigt wird von der Jury der durchgängig glatte Asphaltbelag. Kontrovers wird diskutiert, ob aus funktionalen Gesichtspunkten die Platzzäsuren besonders geschwindigkeitsreduziert, quasi als Stopper, herausgearbeitet werden sollten.

Die Neuinterpretation des Opernplatzes und die Inszenierung der Treppe zum Rheinufer werden als eine sinnvolle Geste zur Integration der Höhenniveaus und als Chance zur Verbindung zwischen Innenstadt und Rheinufer begrüßt. Allerdings wird der hohe Aufwand wegen des Eingriffs in die Operngarage angemerkt.

Die frei polygonalen Baumscheiben begrenzen nach wie vor den Raum am Uferstreifen der Opernanlage. Die abweichende Formsprache der erhaltenen Baumfelder in diesen Abschnitt gibt der ansonsten strengen, robusten Gradlinigkeit eine besondere Betonung. Der Endpunkt der Ausbaustufe des Wettbewerbsgebiets mit dem Rheinpavillon ist mit dem Nutzungsangebot sehr gut gelungen.

Vielen der in der Bürgerveranstaltung angeregten Nutzungsbausteine fehlt in dem Entwurf noch eine Positionierung. Die Jury bemängelt, dass die wassergebundene Wegeführung in den linearen Baumfeldern mit 3,5 Metern deutlich zu gering ausfällt. Der auf Nachhaltigkeit der Grünstruktur angelegte Gestaltungsansatz, der neben Wiese auch auf ein artenreiches Spektrum in den Pflanzstrukturen setzt, wird besonders geschätzt. Den Aspekten der Nachhaltigkeit wird in der Arbeit ein besonderer Schwerpunkt gesetzt, Einsatz von Energiereduzierten Lampen, wiederverwendbare Materialien, robuste heimische und fremde Bäume etc.

Insgesamt entsteht mit den unterschiedlichen Gestaltungsbausteinen und den Qualitäten verschiedener Aufenthalts- und Begegnungsräume ein robuster, entwicklungsfähiger Beitrag.





## 2. PREIS

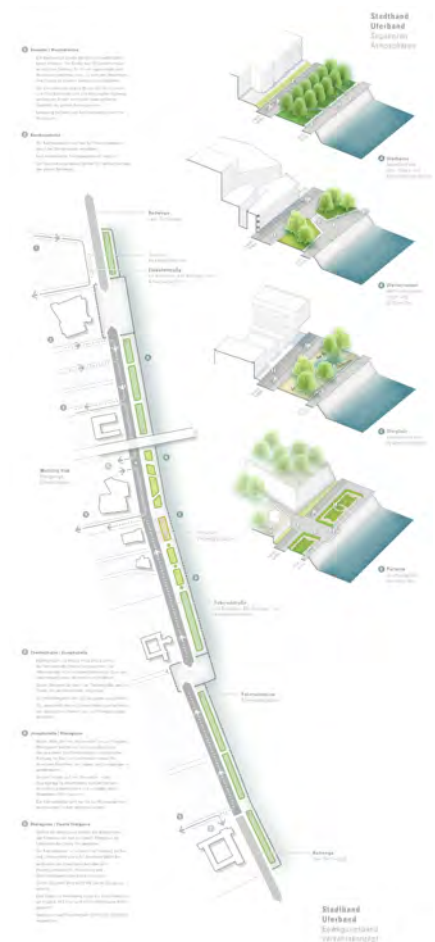
bblz böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Berlin  
mit ISAPLAN Ingenieur, Leverkusen

### Urteil der Jury

Die Rheinpromade wird als ein zusammenhängender Uferbogen verstanden, der trotz seiner Unterschiedlichkeiten als eine Einheit gestaltet wird. In Teilabschnitten reagiert der Entwurf dabei wiederum auf die städtebaulichen Unterschiedlichkeiten und verschiedenen Bestandsituationen. Damit wird eine Neuordnung erreicht, die sich aus dem Bestand heraus entwickelt.

Eine besondere Stärke entwickelt der Entwurf, indem er sowohl stadträumlich als auch visuell die Beziehungen zur bestehenden Stadt aufnimmt und so diese aus der Tiefe des Raumes bis an das Wasser führt. Dies bildet sich auch im Belag der Schnittstellen ab. Auch ohne die geplanten Balkone an diesen Orten funktioniert dieses Gestaltkonzept (Eingriff in die Bundesschiffahrtsstraße). Der Entwurf unterscheidet Stadt und Uferband und kommt damit zu einer klaren Raumstrukturierung. In dem landseitigen Stadtband werden die verkehrlichen Funktionen aufgewickelt. Die Fahrradstraße nimmt auch den notwendigen Andienungsverkehr auf. Dabei wird deutlich, dass dieser untergeordnet ist und das Ufer nicht durchgängig befahren kann. Abschnittsweise werden Baumpflanzungen ergänzt und der Grünanteil im Bereich ehemaliger Verkehrsflächen erhöht. Das Uferband ist den Fußgängern und dem Aufenthalt vorgehalten. Es wird mit den geplanten Intarsien ein robustes Raumgerüst geschaffen, das flexibel entwickelbar ist. Sie werden für Sport, Bewegung, Wasserspiel, Treffen, Entspannung oder Sicherung historischer Gartenelemente und Erhöhung des Grünanteils genutzt. Inwieweit die wassergebundene Decken der Alleenabschnitte in ihrem Grünanteil erhöht werden sollen, werden kritisch gewürdigt. Kritisch wird bei der Arbeit gesehen, dass der Höhensprung zwischen Oper und der Promenade nicht als Chance genutzt wird, um den Freiraumbezug herzustellen (z.B. über eine Freitreppe vom geplanten Opernplatz zur Promenade). Die Verwendung der Beläge ist nicht immer eindeutig dargestellt. Die Anforderungen der Klimaanpassung werden in das Konzept integriert, der Grünanteil erhöht, Schattenplätze geschaffen. Das Regenwasser wird als Ressource genutzt, um Bäume und Grünflächen zu bewässern. Damit werden Prinzipien der Schwammstadt berücksichtigt.

Zusammenfassend ist festzustellen: Mit dem Entwurf gelingt es den Verfasser\*innen, eine robuste und überzeugende Raumstruktur, die auch Spielräume für die weitere Entwicklung ermöglicht, zu entwickeln. Es gelingt mit den vielfältigen und gut platzierten Interventionen eine gestalterisch überzeugende Lösung für die Rheinpromenade.





### 3. PREIS

faktorgruen Landschaftsarchitekten BDLA Beratende Ingenieure, Freiburg  
mit FICHTNER Water & Transportation GmbH, Freiburg

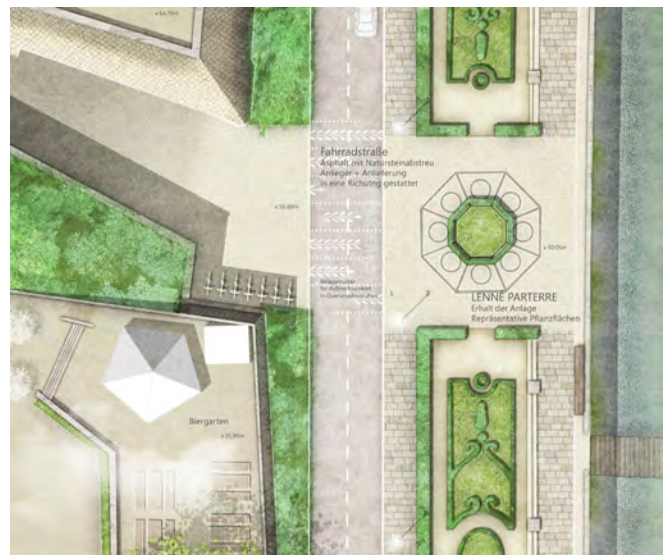
#### Urteil der Jury

Die Arbeit zeichnet sich durch eine klare Haltung aus, die sehr deutlich die Stadtstruktur als Taktgeber für das Rheinufer nutzt und jeweils den Blick aus der Stadt auf den Rhein öffnet. Es wird sehr begrüßt, dass die Vernetzung mit der Stadt gesucht wird und Niederschlag in den Verknüpfungspunkten findet. Die Jury bezweifelt jedoch, ob die Baumreihen in den teilweise engen Straßenräumen realisiert werden können. Diese konsequente Haltung ist auch in der Strukturierung der Promenade erkennbar, die die vorhandenen Sequenzen von Alleeabschnitten und Platzsituation an den besonderen Orten gestalterisch weiterentwickelt. Die Promenade wird als Einheit von der Stadtkante bis zum Rheinufer begriffen und damit deutlich aufgewertet.

So werden Rad- und evtl. notwendige Anlieferungsverkehre über eine schlanke "Fahrradstraße" an der Stadtkante entlang organisiert, die deutlich untergeordnet über die besonderen Platzbereiche geleitet wird. Ob lediglich ein Belagswechsel als Aufmerksamkeitszeichen an diesen belebten Orten ausreicht, wurde jedoch hinterfragt. Auch wurde eine mögliche Befahrbarkeit des Opernabschnitts kritisch gesehen. Die Darstellungen für den fließenden Individualverkehr sind nicht deutlich erkennbar. Der gewonnene Raum auf der Promenade wird, besonders im Hinblick auf die gewünschte Klimaverbesserung, optimal genutzt, indem auf der Westseite die Neupflanzung einer weiteren Baumreihe im Bereich der Alleen vorgesehen ist. Zudem wird in den Platzbereichen vor den Solitärbauten die lockere Bepflanzung zur Schattierung des Raumes verstärkt und so besondere Atmosphären erzeugt. Gleichzeitig werden diese Platzbereiche zu attraktiven Aufenthalts- und Spielorten. Dies zeigt sich besonders deutlich an der Oper, die als wichtiger Attraktor durch eine großzügige, baumbestandene Treppenanlage mit der Promenade verbunden wird und so eine vorzügliche Tribüne für den Blick auf das Geschehen auf dem Platz mit seinem Fontänen- bzw. Nebelfeld bildet. Diese Schwerpunktsetzung verstärkt zudem die hier vorhandene sehr gute Anbindung an die Innenstadt. So sehr diese Verknüpfung durch die Treppenanlage auch begrüßt wird, bleibt dennoch die Frage, ob der hierfür notwendige starke Eingriff in die Substanz gerechtfertigt ist. Die untere Mauer, die zu einer starken Teilung der Promenade führt, wird mit einer weiteren Stufenanlage mit Holzauflagen überspielt und schafft so eine stärkere Verknüpfung der Promadenbereiche. Der Lennégarten wird respektiert und bildet mit der zentralen Fontäne den Focus des Zugangs vom alten Zoll. Die Alleenbereiche werden als Flaniermeile mit bereichsweise begleitenden Stauden- und Gräserstreifen in ihrer Linearität betont, gleichzeitig durch Sitzstufen auf das Rheinufer ausgerichtet.

So entstehen auch an den Alleen attraktive Aufenthaltsbereiche. Insgesamt bietet die Arbeit ein solides Konzept für die Transformation der Promenade in einen zeitgemäßen Begegnungs- und Aktionsraum.





# ANERKENNUNG

Kraft.Raum Landschaftsarchitekten, Düsseldorf  
mit Abvi Ambrosius Blanke Verkehr.infrastruktur, Bochum

## Urteil der Jury

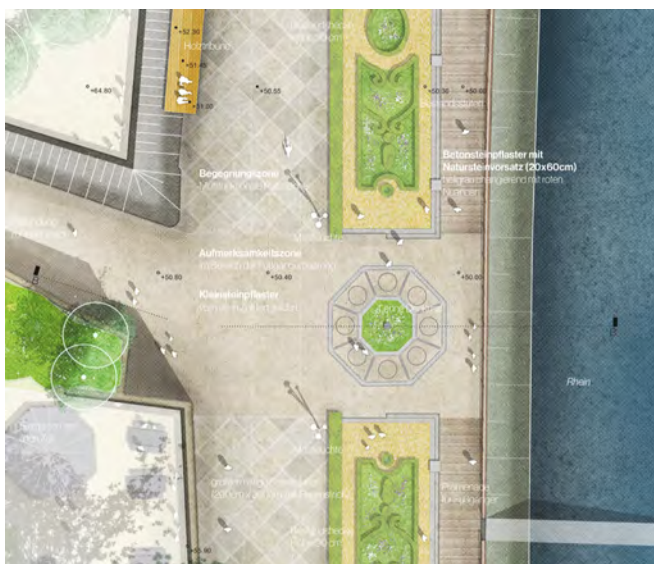
Die Arbeit zeichnet sich durch ein klares lineares Konzept aus, das durch eindeutig ablesbare Raumfolgen Bezüge zur bestehenden Stadtstruktur schafft. Diese unterschiedlichen Stadträume weisen spezifische Qualitäten auf, die stark an die angrenzenden Nutzungen anknüpfen. Im Bereich der Innenstadt gestalten sich die Räume kleinteiliger, im Norden und Süden werden größere Strukturen mit einem höheren Vegetationsanteil vorgesehen. Der Entwurf lässt eine intensive Beschäftigung mit den Anregungen aus der Bürgerbeteiligung erkennen. zahlreiche Nutzungsideen finden Eingang in die Arbeit, wirken jedoch in ihrer Anordnung willkürlich.

Durch flankierende Bepflanzungen zum Promenadenbereich erfährt das Rheinufer eine starke Separation zwischen befahrbaren Bereichen und Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen. Die großzügige Promenade direkt am Rhein wird somit in ihrer Funktion als Verweil- und Erholungsort gestärkt. Eine Fahrradstraße ermöglicht eine Anbindung der Flächen für alle Verkehrsarten von Süden kommend bis zum Uniclub. Nach Norden schließt sich ein separater Radweg sowie in Teilbereichen eine zusätzliche Fahrstraße, teilweise mit Anwohnerparken, an. Die Jury bewertet dieses MIV-bezogene Konzept negativ. Die Kreuzungspunkte dieses Verkehrsbandes mit den Fußgänger\*innen auf den Platzflächen werden wegen ihrer durchgängigen Gestaltung kritisch gesehen.

Die starke Geste der breiten Freitreppe an der Oper als Tribüne wird in der Gestaltung der Rasenfläche vor der Oper nicht aufgegriffen und lässt eine klare Orientierung in diesem Bereich vermissen. Die genaue Ausgestaltung der Freitreppe bleibt unklar. Zudem weist die Jury auf den hohen Aufwand in Bezug auf den Eingriff in die Operngarage hin.

Die Jury kritisiert die Gestaltung der südlichen Bereiche, in denen eine klare Strukturierung fehlt. Insgesamt stellt die Arbeit ein solides Gerüst für die Aufgabe dar, kann jedoch insbesondere in Bezug auf das starke Separationsprinzip nicht in Gänze überzeugen.







## WEITERE ENTWÜRFE

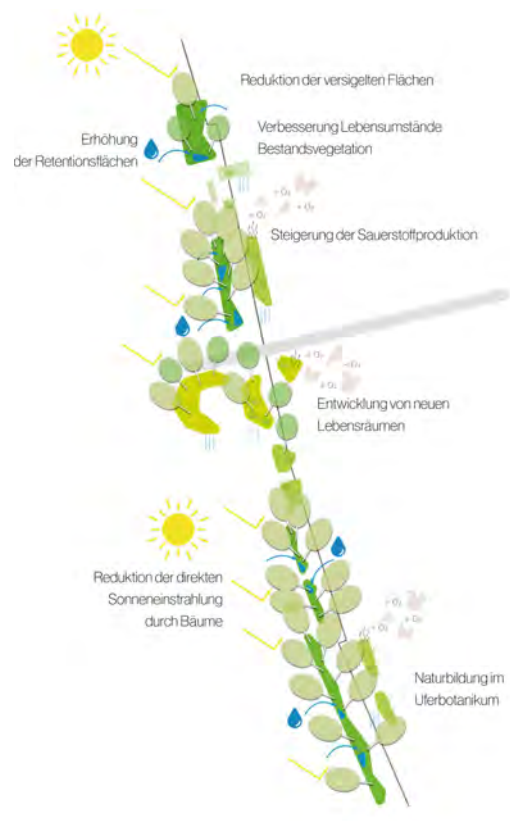
Greenbox Landschaftsarchitektur PartGmbH, Köln  
mit BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Kuenne Partner, Köln

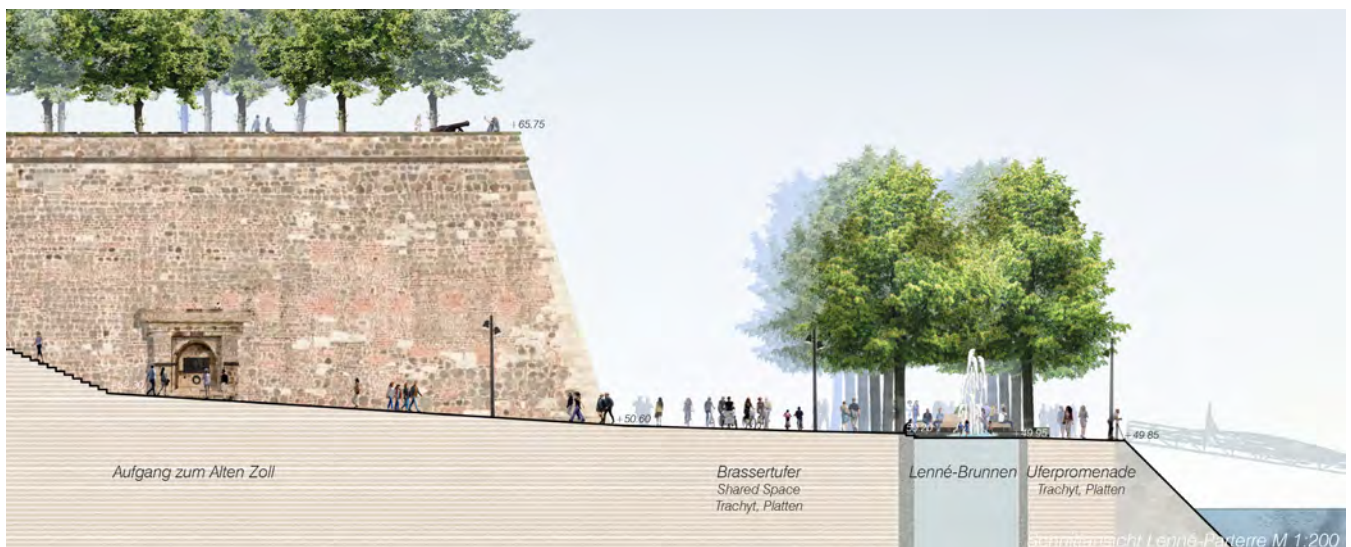
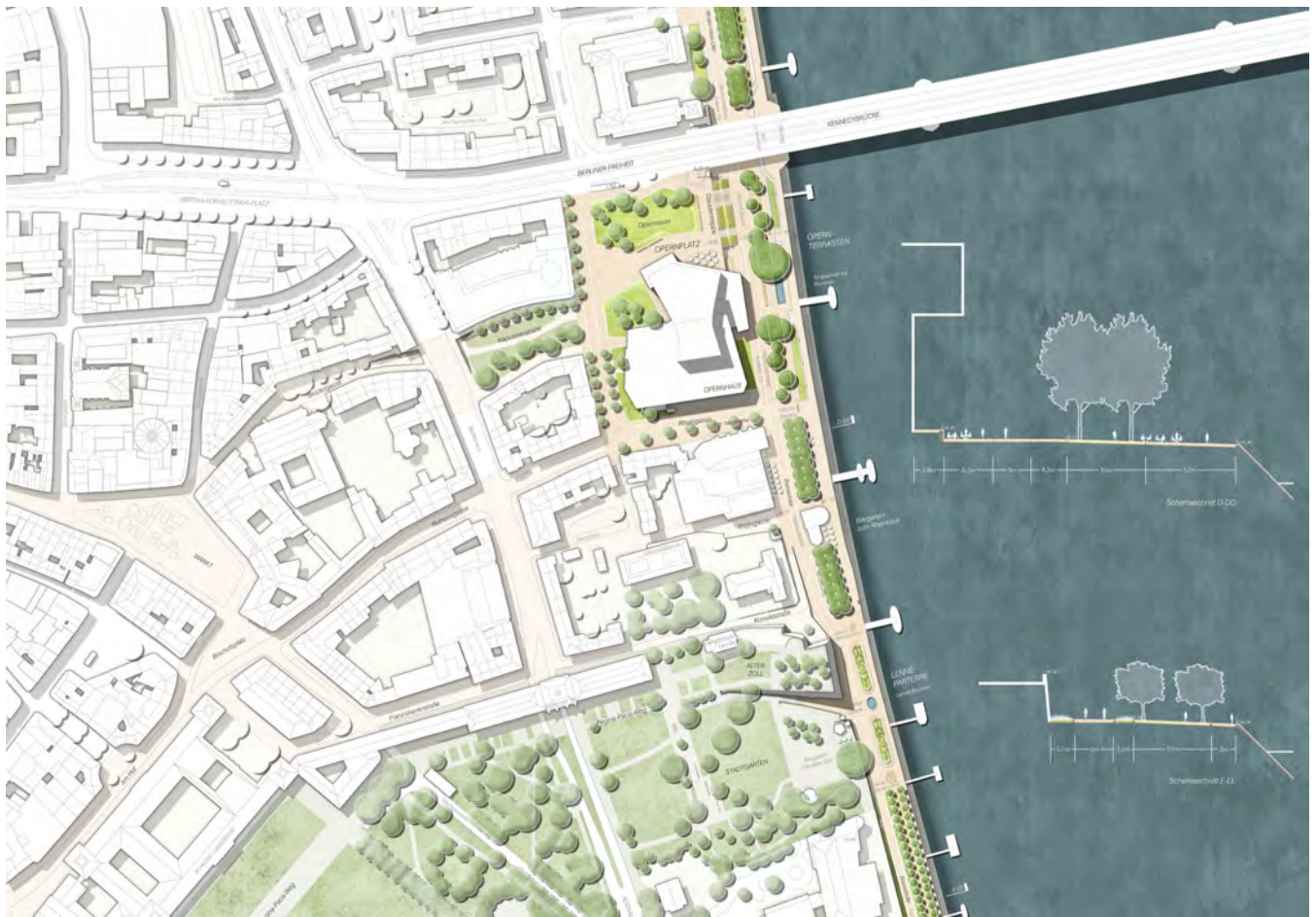
### Urteil der Jury

Die Grundidee der Arbeit mit der Unterteilung der Rheinuferpromenade in sogenannte Sequenzen mit Taktgebern als bestimmende Elemente wird gewürdigt. Allerdings überzeugen die daraus abgeleiteten Gestaltungselemente nur eingeschränkt.

Auch die Idee einer Arena im Bereich des Opernplatzes (Ideenteil) wird kritisch gesehen. Am zentralen Taktgeber Opernplatz wird die bestehende Treppenlage vom Platz zum Rhein zurückhaltend mit Sitzstufen erweitert, was angesichts der Geste einer großen Kulturbühne unzureichend erscheint.

Die Ausbildung von zwei Bändern für eine konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr (Rheinseitig Fußverkehr, Stadtseitig Radverkehr) mit Bewegungs- und Aufenthaltsräumen zwischen den Baumalleen ist richtig. Nicht gut gelöst ist die Gestaltung der Radverkehrsführung im Bereich der Plätze. Die Unterbindung einer durchgehenden Befahrbarkeit mit Kfz über Schleifen ist ein richtiger Ansatz bei dem die Potenziale allerdings nicht vollständig ausgeschöpft sind.





## Lohaus Carl Köhlmos PartGmbH, Hannover mit SHP Ingenieure, Hannover

### Urteil der Jury

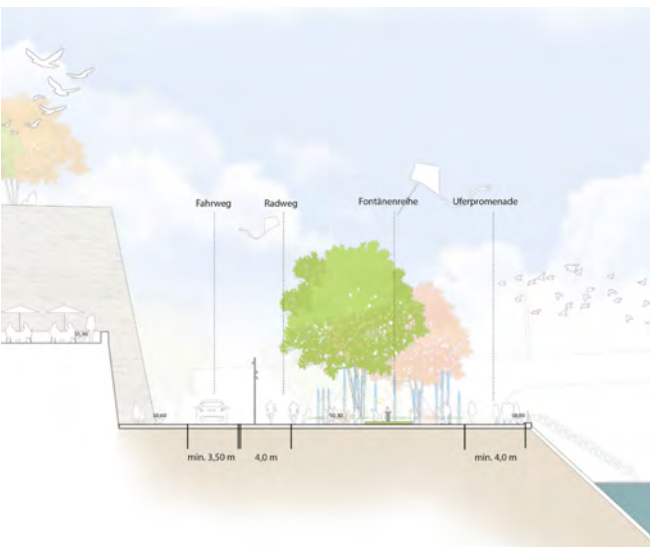
Die Arbeit zeichnet sich dadurch aus, dass sie als „Kontinuum“ der gesamten Rheinpromenade – zwar mit unterschiedlichen Materialien, aber in gleicher Farbgebung der wassergebundenen Bereiche – eine durchgängige Gestaltung bzw. Linie geben will.

Die als „Zäsuren“ bezeichneten Orte, wie Oper, Alter Zoll etc. werden in ihrer Funktion als Gelenke und Anbindung an die angrenzenden Stadtstrukturen nur unzureichend ausformuliert bzw. gestaltet. Während der Platz mit dem Pavillon der KD gar nicht dargestellt wird, ist der Bereich an der Oper problematisch. Die breite Staudentreppe mit der Rutsche vermag nicht zu überzeugen. Der vorgeschlagene Übergang zwischen Treppe und Radweg löst den Konflikt zwischen Radfahrenden, rutschenden Kindern und Fußgänger\*innen nicht überzeugend.

Die Verkehre werden straßenverkehrsrechtlich wohl über eine Fahrradstraße abgewickelt, die teilweise Radschnellweg sein soll. Die Strecke wird an den „Zäsuren“ durch „shared spaces“ unterbrochen, was kritisch bewertet wird und insbesondere im Bereich des Ideenwettbewerbs an der Oper, die oben benannten Konflikte erzeugt.

Die Arbeit nimmt die Chance zur Entsigelung nicht wahr und leistet keinen besonderen Beitrag zur klimaresilienten Stadtentwicklung.



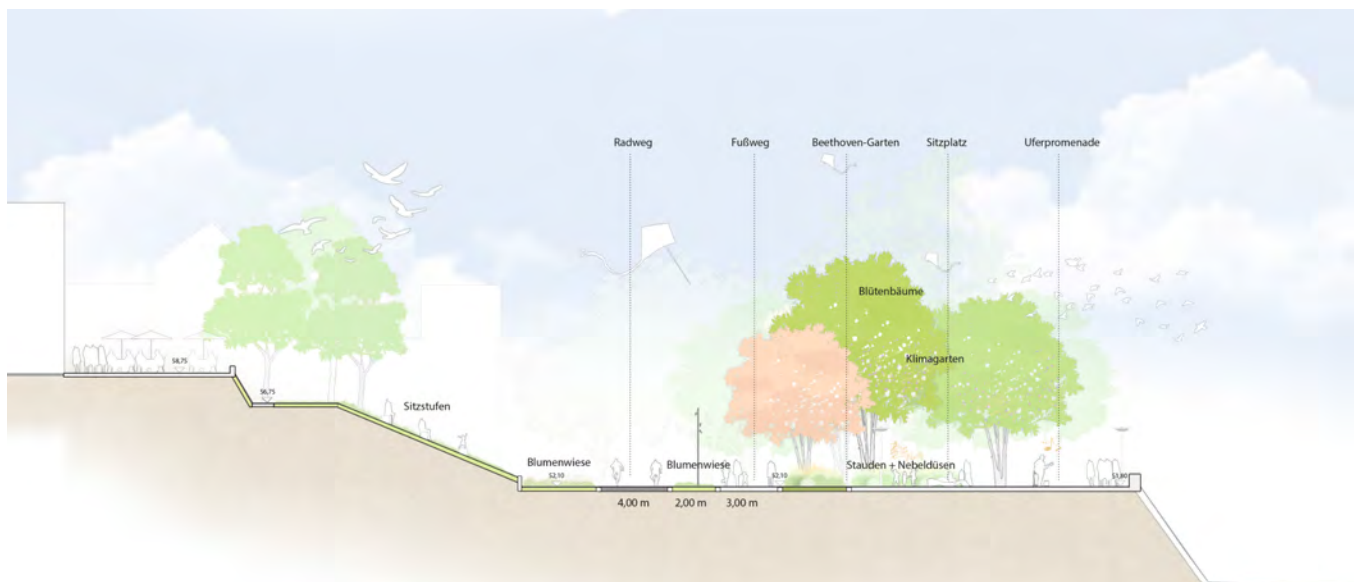
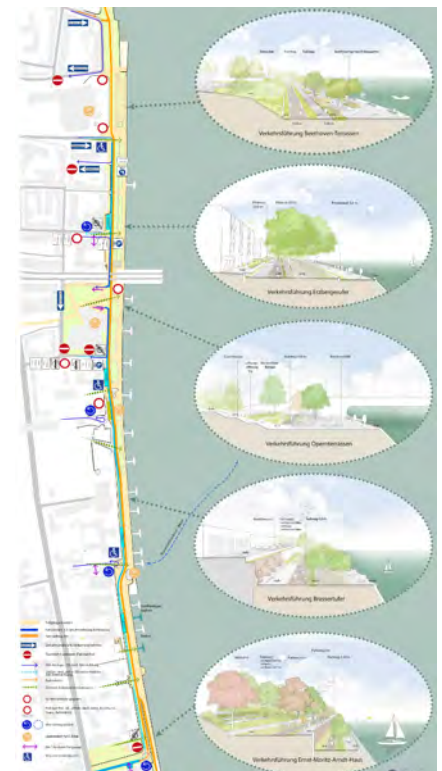


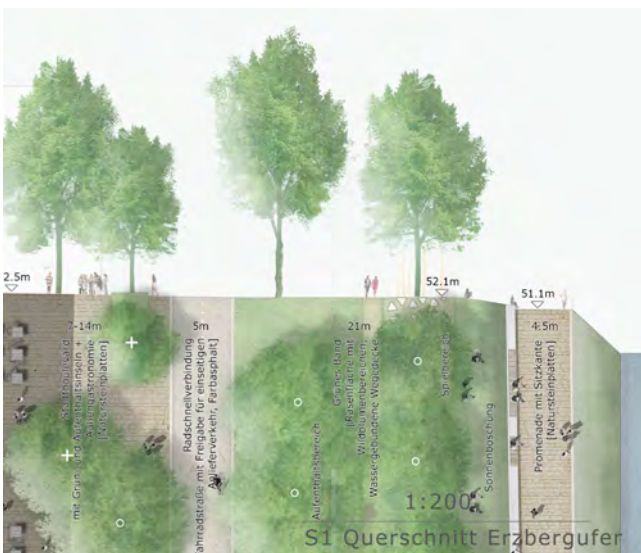
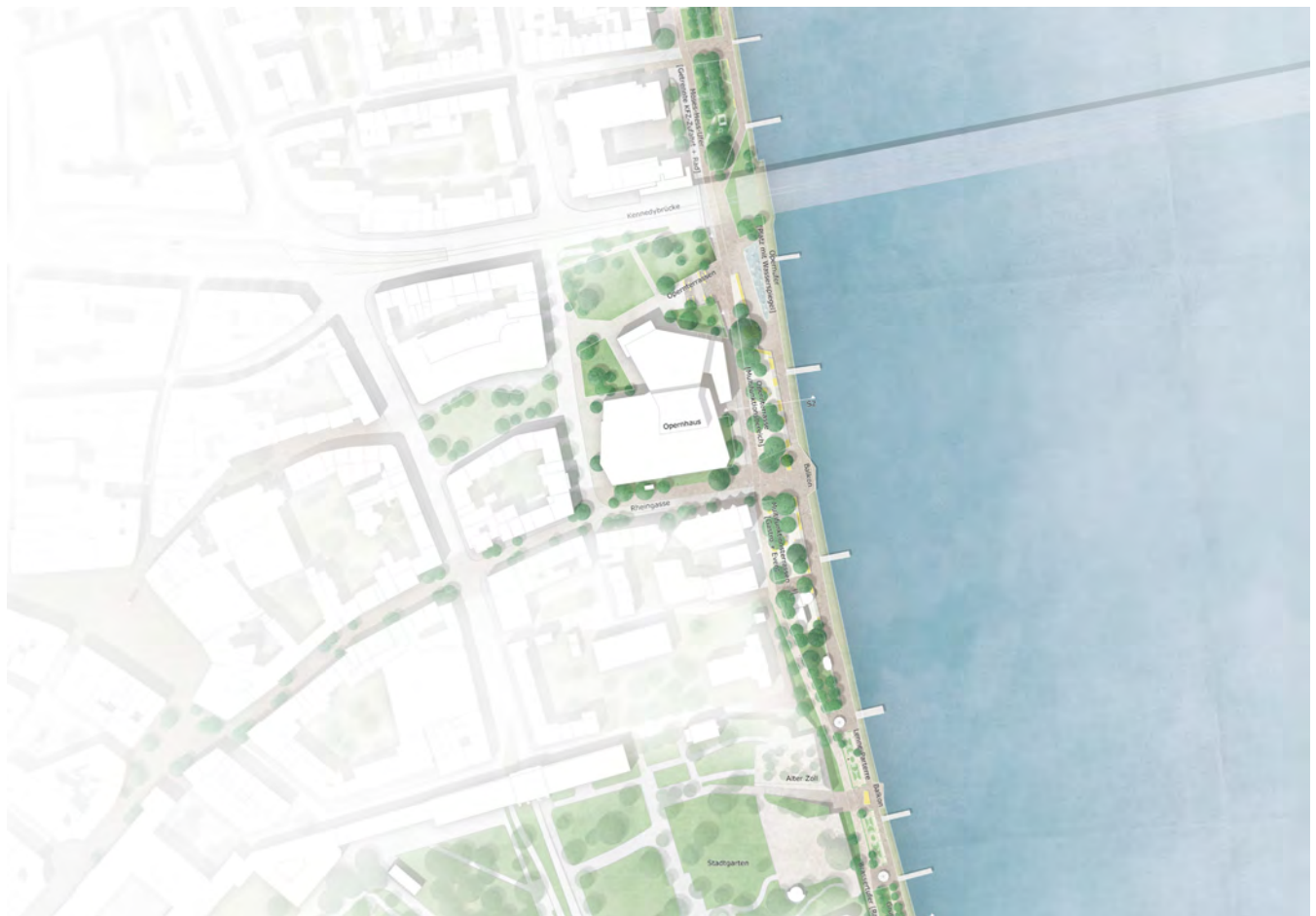
## Urteil der Jury

Die Verfassenden dieser Arbeit stellen deren Wettbewerbsbeitrag unter die Überschrift „Urbanität und Flusslandschaft“. Dabei werden unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte an verschiedenen Teilräumen des Rheinuferes gesetzt. Diese leiten sich, wie beispielsweise die Unterbringung von Spiel-/ Bewegungsanlagen und Wasserangeboten zwischen Oper und Altem Zoll, direkt von der umfangreichen Bürgerbeteiligung im Vorfeld ab. Diese Wertschätzung der Grundlagen und Beschäftigung mit der planerischen Umsetzung wird seitens des Preisgerichts ebenso positiv hervorgehoben wie der sehr hohe, ausdifferenzierte Grün- und Entsiegelungsanteil im gezeigten Wettbewerbsbeitrag. Im Rahmen dessen wird zudem der sorgsame Umgang mit den Bestandsbäumen als wichtiges Element, u. a. im Rahmen der dringend gebotenen Klimaanpassung, lobend erwähnt, ebenso die Anbindung der Innenstadt über den Opernvorplatz im Ideenteil.

Die dargestellte Verkehrslenkung der Radfahrenden über einen so genannten „Fahrradhighway“ mit der Erfordernis eines zweiten Erschließungsweges, u. a. für den erforderlichen Anliegerverkehr, in der gezeigten Form parallel zum Radweg wird jedoch als nicht zielführend und Schwäche der Arbeit erkannt. Darüber hinaus erscheint die komplette Überplanung des vorhandenen Lennégartens dem Preisgericht als unpassend und unbedingt zu vermeiden.

Eine lineare, erkennbare, gestalterische Vernetzung über den gesamten Planungsraum ist zudem nicht klar genug als tragendes Gesamtgerüst des Wettbewerbsbeitrags zu erkennen.





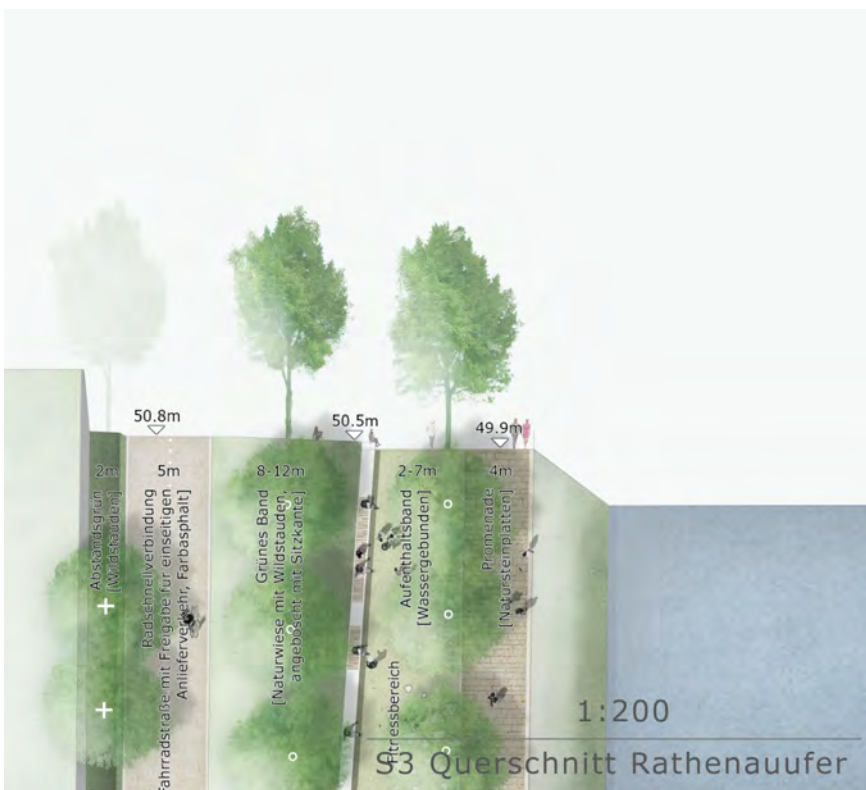
# RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln mit Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf

## Urteil der Jury

Die Grundidee der Arbeit, einer Dreiteilung der Promenade, bei der das „Grüne Band“ die Flaniermeile am Wasser von dem Radschnellweg entlang der Stadtseite trennt, wird im Grundsatz begrüßt, allerdings vermag ihre Ausgestaltung nicht zu überzeugen.

Wichtige Wegeverbindungen werden erkannt, jedoch durch die Entscheidung für einen „Radschnellweg“ durch dessen Trasse unterbrochen. Die Jury wertet dies als erhebliche Trennung der Promenade von der Innenstadt.

Stadträumlich wird aufbauend auf dem Baumbestand vor allem die Treppenanlage auf das Opernplateau mit einem erkennbaren Eingriff in die Konstruktion der Tiefgarage konzipiert. Die benannte Rampe zur Herstellung eines barrierefreien Platzes vor der Oper wird als starker Eingriff in die Gestaltung der Ufermauer gewertet. Gestaltungsansätze, wie die Begrünung der Bereiche unter den Alleebäumen und die Balkone am Rhein, können ebenso wenig überzeugen.







# Planstatt Senner GmbH, Überlingen mit Breinlinger Ingenieure Tiefbau GmbH, Tuttlingen

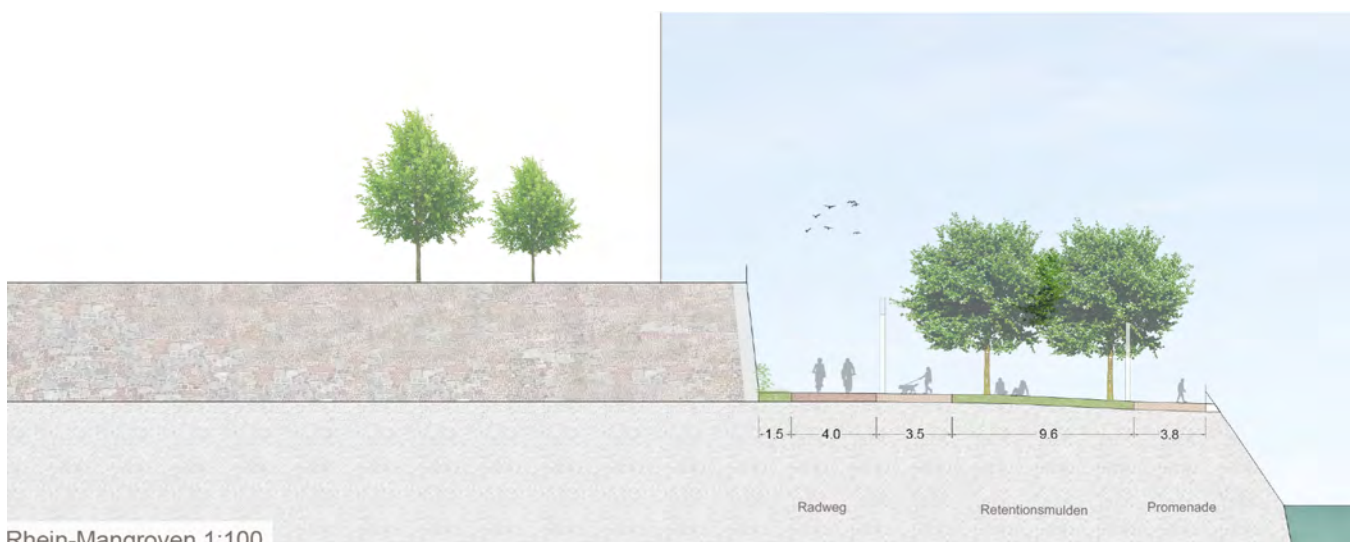
## Urteil der Jury

Das Gesamtkonzept dieses Entwurfs ist nachvollziehbar und auch tragfähig. Die Baumalleen bilden das Grundgerüst und werden zum Teil noch erweitert. Die Uferräume vor den Solitärbauten erhalten eine eigene, auf die Nutzung bezogene Gestaltung.

Jedoch ist nicht nachvollziehbar warum die verkehrliche Anordnung und die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsstrassen nicht diesem Gesamtkonzept folgen. Durch die separate Ausweisung eigener und voneinander getrennter Trassen wird das Potential des Gesamtraums nicht ausgenutzt. Zudem wird die Chance zur Verbindung des Opernvorplatzes mit dem Rheinufer nicht erkannt.

Die Ausweisung von Nutzungsfunktionen ist nicht nachvollziehbar und scheint noch nicht ausreichend detailliert und ausgearbeitet zu sein. So stellt sich auch die Frage, warum im Süden ein Bereich als „Rhein-Mangroven“ ausgewiesen wird. Im Sinne einer Nachhaltigen Ausgestaltung, hätte erwartet werden können, dass das Thema Regenwasserversickerung im Gesamtbereich hätte Anwendung finden sollen.

Die unzureichende Detaillierung, der das Gesamtkonzept stützenden Elemente, zeigt sich in den fehlenden Aussagen zur Materialität der Bodenbeläge, die jedoch für die Gestaltung der neuen Uferpromenade von großer Bedeutung gewesen wären.



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

### Abb. Titelblatt (v.l.n.r.):

Planorama Landschaftsarchitektur, VCDB VerkehrsConsult GmbH;  
Greenbox Landschaftsarchitektur, BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Kuenne Partner;  
scape Landschaftsarchitekten, Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH;  
Lohaus Carl Köhlmos PartGmbH, SHP Ingenieure;  
bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, ISAPLAN Ingenieur;  
RMP Landschaftsarchitekten, Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH;  
Planstatt Senner GmbH, Breinlinger Ingenieure Tiefbau GmbH;  
Kraft.Raum Landschaftsarchitekten, Abvi Ambrosius Blanke  
Verkehr.Infrastruktur;  
faktorgruen Landschaftsarchitekten BDLA Beratende Ingenieure, Fichtner  
Water & Transportation GmbH (2021)

### Abb. Seite 4: Bundesstadt Bonn (o. J.)

Abb. Seite 14: ARGE Stottrop Stadtplanung + Drey (2021) auf  
Luftbildgrundlage der Bundesstadt Bonn (o. J.)

Abb. Seite 16f.: Planorama Landschaftsarchitektur; VCDB VerkehrsConsult  
Dresden-Berlin GmbH (2021)

Abb. Seite 18f.: bbzl böhm benfer zahiri landschaften städtebau, ISAPLAN  
Ingenieur (2021)

Abb. Seite 20f.: faktorgruen Landschaftsarchitekten BDLA Beratende  
Ingenieure, Fichtner Water & Transportation GmbH (2021)

Abb. Seite 22f.: Kraft.Raum Landschaftsarchitekten, Abvi Ambrosius Blanke  
Verkehr.Infrastruktur (2021)

Abb. Seite 24f.: Greenbox Landschaftsarchitektur PartGmbH, BPR Dipl.-Ing.  
Bernd F. Kuenne Partner (2021)

Abb. Seite 26f.: Lohaus Carl Köhlmos PartGmbH, SHP Ingenieure (2021)

Abb. Seite 28f.: scape Landschaftsarchitekten GmbH, Fischer Teamplan  
Ingenieurbüro GmbH (2021)

Abb. Seite 30f.: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Lindschulte  
Ingenieurgesellschaft mbH (2021)

Abb. Seite 32f.: Planstatt Senner GmbH, Breinlinger Ingenieure Tiefbau  
GmbH (2021)





[www.bonn.de](http://www.bonn.de)

Impressum: Die Oberbürgermeisterin der Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt / Presseamt  
Auflage: 100, gedruckt auf 100% Recyclingpapier, zertifiziert mit dem Blauen Engel